

2. Online-Beteiligung zum VEP 2040

Ergebnisdokumentation



Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2040 ist die Strategie für die **zukünftige städtische Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung**. Er zielt darauf ab, die **Mobilitätsbedürfnisse** von Menschen und Unternehmen in den Mittelpunkt zu stellen, anstatt wie bislang den physischen Verkehr zu betrachten. Dazu werden erstmalig alle Verkehrsarten gemeinsam betrachtet. Das Vorgehen folgt dabei einem europäischen Planungsstandard und zielt auf die Verbesserung der Lebensqualität in Zwickau ab.

Zwickau hat eine lange Automobiltradition, zudem bestehen intensive Wirtschafts- und Pendelbeziehungen innerhalb der Stadt und mit der Region. Das Auto bleibt daher auch zukünftig wichtig für unsere Mobilität. Gleichzeitig sollen Platz für neue Verkehrsideen sowie moderne und sichere Wege geschaffen werden.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Ende 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der **Zwickauer Mobilitätsdialog**.

Die Online-Beteiligung zum VEP 2040

Im Oktober 2025 wurde von der Politik das Leitbild für den VEP „Zwickau bewegt. Mobilität für eine starke Stadt“ beschlossen. Es beschreibt die Art und Weise, wie wir uns bis 2040 durch Zwickau bewegen wollen (vgl. <https://vep2040.zwickau.de>). Dafür sind im Leitbild konkrete Ziele formuliert, zu denen konkrete Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung erarbeitet wurden.

In Abstimmung mit den politischen Fraktionen, der städtischen Verwaltung sowie dem Zwickauer Mobilitätsdialog wurden 55 Maßnahmen in 5 Handlungsfeldern erarbeitet. Gemeinsam tragen diese Maßnahmen dazu bei, das Leitbild zu erreichen.

Da nicht alle 55 Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, sollte im Rahmen der 2. Online-Beteiligung erfahren werden, welche Maßnahmen von den Zwickauer Bürgerinnen und Bürgern als besonders wichtig angesehen werden. Zu jeder Maßnahme wurde eine ausführliche Beschreibung angeboten.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung ist im Folgenden dargestellt.



Teilnehmende



Teilnehmende



Anzahl Teilnehmende

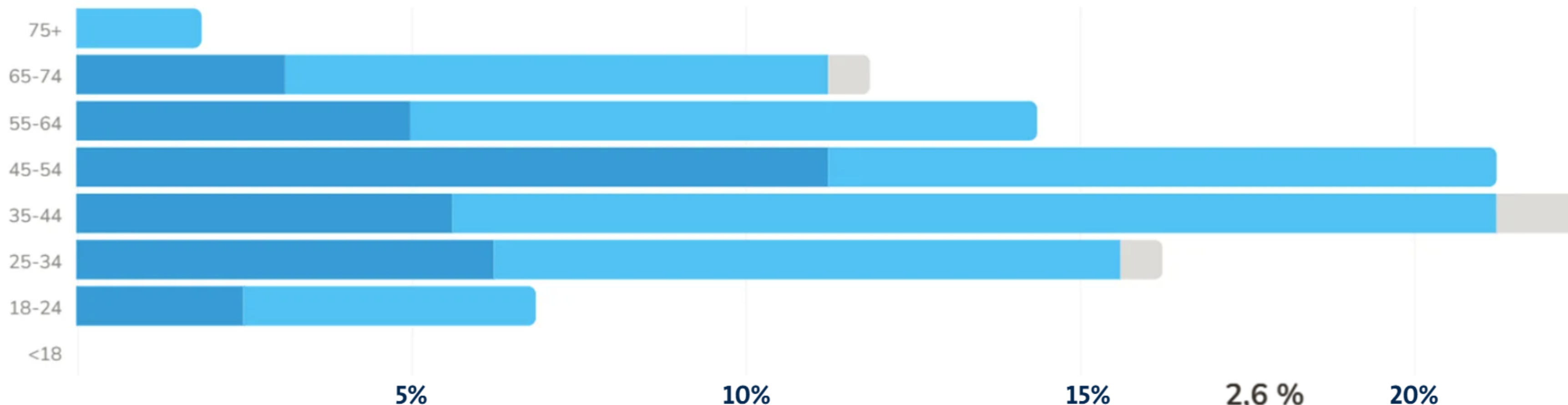
1.021



Anzahl Kommentare

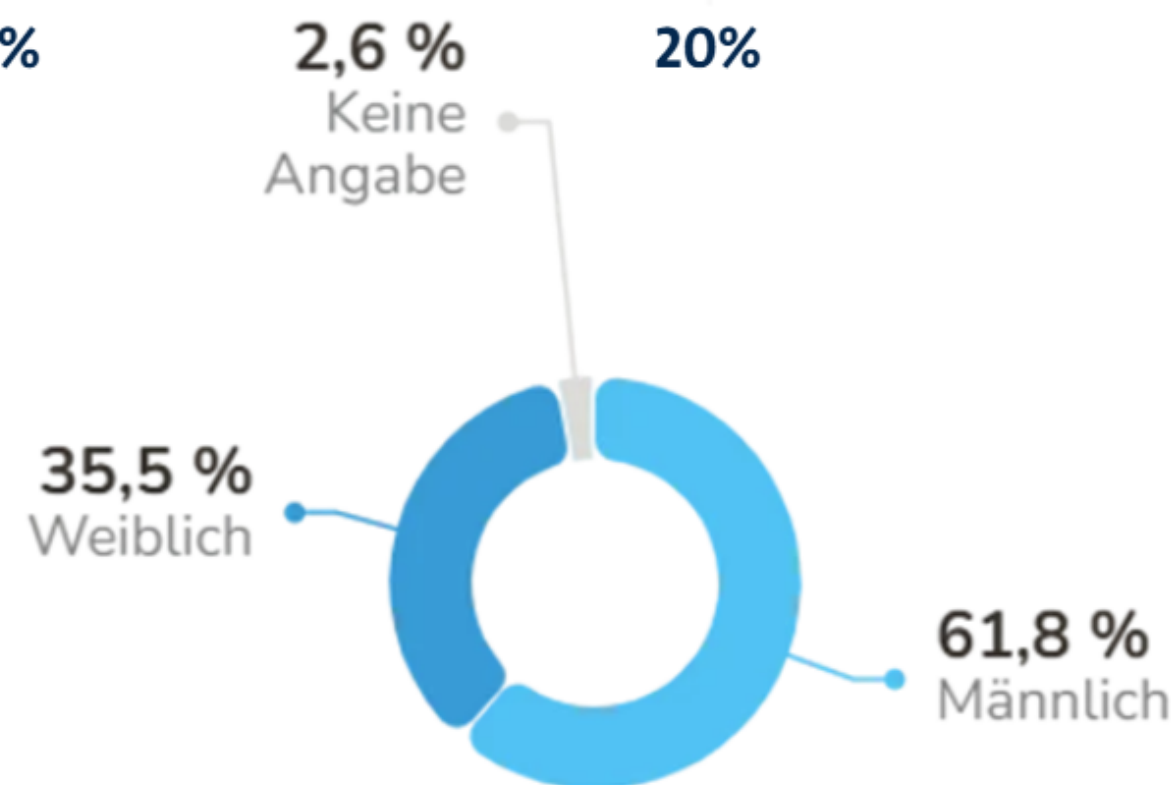
1.431

Teilnehmende

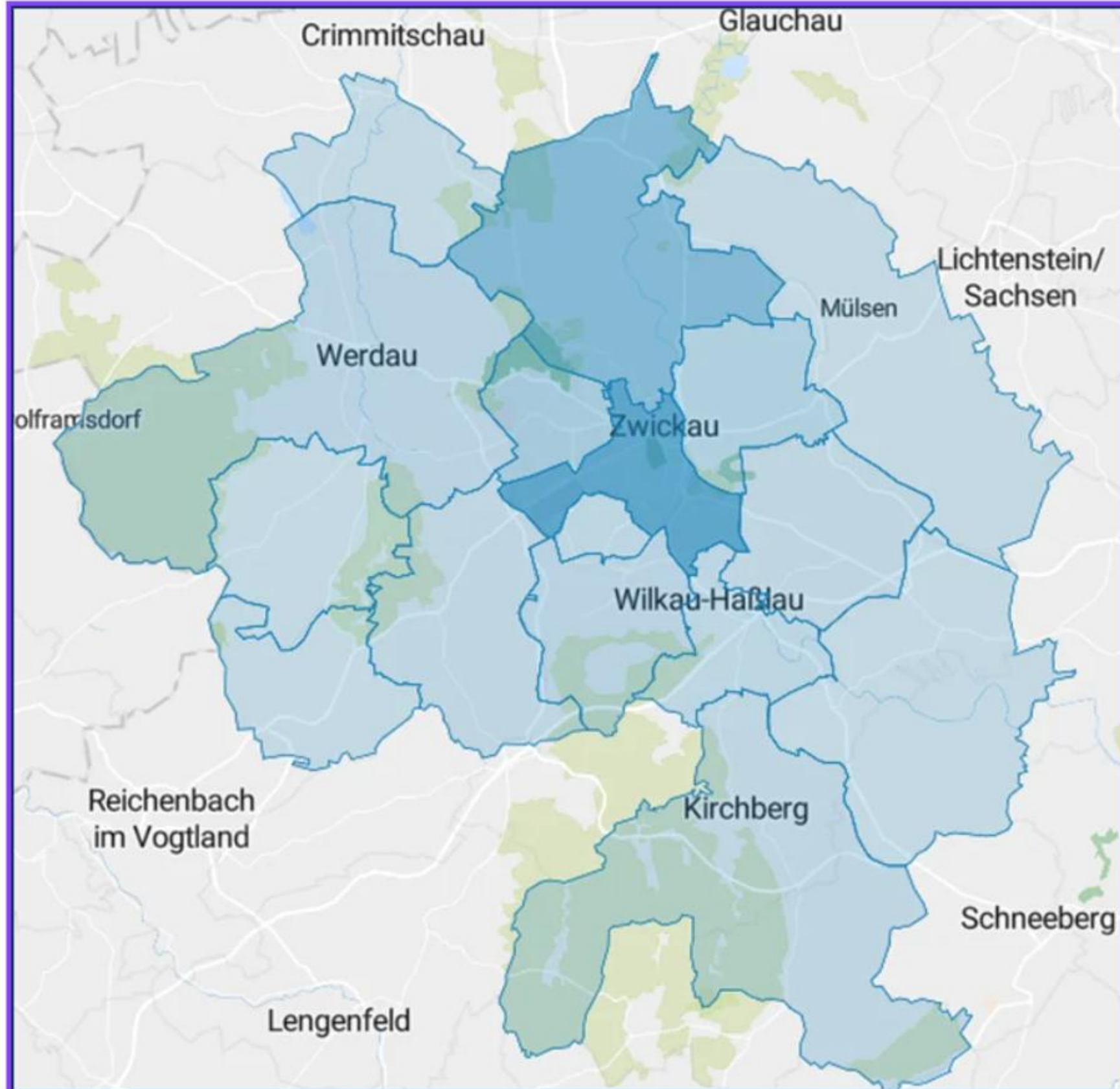


Die Altersdurchschnitt der Teilnehmenden entspricht dem tatsächlichen Altersdurchschnitt der Zwickauer Bürger (ca. 48 Jahre). Zu beachten ist, dass an der Online-Beteiligung keine Personen unter 18 Jahren teilgenommen haben. Zur Einbeziehung der Perspektive der jungen Generation hat das VEP-Team allerdings auch eine eigene Beteiligung durchgeführt, in der auch Maßnahmen abgefragt wurden.

An der Online-Beteiligung haben überdurchschnittlich mehr Männer als Frauen teilgenommen.



Teilnehmende



Die allermeisten Teilnehmenden stammen aus der Stadt Zwickau (dargestellt in dunkelblau) sowie dem direkten Umland. Einzelne Teilnehmende stammten zudem aus dem weiterem Umland bis nach Leipzig.

Ergebnisse

...der Umfrage



Übersicht



**Fußverkehr
(7 Maßnahmen)**

13%
der Kommentare entfielen
auf dieses Handlungsfeld



**Radverkehr
(14 Maßnahmen)**

24%
der Kommentare entfielen
auf dieses Handlungsfeld



**Kfz-Verkehr
(12 Maßnahmen)**

33%
der Kommentare entfielen
auf dieses Handlungsfeld



**ÖPNV
(10 Maßnahmen)**

22%
der Kommentare entfielen
auf dieses Handlungsfeld



**Mobilitäts-
management
(12 Maßnahmen)**

8%
der Kommentare entfielen
auf dieses Handlungsfeld

Übersicht über das Handlungsfeld

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Erstellung
kleinräumiger
Fußwegekonzepte für Vorrang-
Bereiche (F1)



Herstellung
bedeutender
Hauptfußwegeachsen (F2)



Verbesserung
der
barrierefreien
Zuwegung zu
Haltestellen und
Bahnhöfen (F3)



Erhöhung der
Verkehrssicherheit an
Bildungseinrichtungen (F4)



Schaffung von
Grün- und
Aufenthaltsflächen entlang von
Hauptfußwegeachsen (F5)



Barrierefreie
Gestaltung von
Gehwegen und
Querungsstellen (F6)



Sicherstellung
der
barrierefreien
Nutzung von
Gehwegen (F7)



Priorisierung der
Maßnahmen zu diesem
Handlungsfeld



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

29

Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzeppte für Vorrang-Bereiche (F1)

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des Fußverkehrszielnetzes wurden Vorrang-Bereiche mit hoher Funktionsdichte und entsprechend hohem Fußverkehrs aufkommen identifiziert. Für diese Bereiche werden kleinräumige Fußwegekonzeppte auf Grundlage systematischer Fußverkehrsanalysen erarbeitet. Die Analysen erfolgen als strukturierte Vor-Ort-Begehungen unter Beteiligung relevanter Akteure und dienen der detaillierten Bewertung von Gehwegbreiten und -zuständen, Barrierefreiheit, Querungsmöglichkeiten, Schulwegsicherheit, Beleuchtung, Sichtbeziehungen sowie Konflikten mit dem Kfz- und Radverkehr. Zudem werden wichtige Wegebeziehungen zwischen zentralen Quellen und Zielen analysiert und Netzlücken identifiziert. Dabei sollte auf eine einheitliche Umsetzung für alle Planräume geachtet werden:

- Durchführung einer umfassenden Bestandsaufnahme aller bestehenden Fußwege in den jeweiligen Planraumkulissen.
- Analyse der Nutzung, Zustände, Sicherheitsaspekte und Barrieren für Fußgänger, ggf. Zählungen durchführen.
- Einbindung der Bevölkerung, Interessengruppen und Experten in den Planungsprozess durch Workshops, Bürgerforen, Planungsspaziergänge/Fußverkehrs-Checks und Online-Umfragen.
- Festlegen von Zielen und Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur in der Stadt und in den jeweiligen Planraumkulissen.
- Erarbeitung von detaillierten Konzepten für die Neu- und Umgestaltung von Fußwegen unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit, Gehkomfort, Beleuchtung, Begrünung und ästhetischen Gesichtspunkten und zu erwartenden Zielgruppen in den jeweiligen Planraumkulissen.
- Integration innovativer Gestaltungselemente und Technologien zur Verbesserung der Fußgängererfahrung, z.B. Leuchtstreifen im Boden, o.Ä.
- Festlegung eines Umsetzungsplans mit klaren Prioritäten und Zeitplänen für die Realisierung der geplanten Fußwegeprojekte.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzeppte für Vorrang-Bereiche sollte insbesondere auf den baulichen Zustand und die Barrierefreiheit der Fußwege geachtet werden. Genannt werden die Beseitigung von Kopfsteinpflaster, Unebenheiten, Stolperfallen, unterschiedlich hohen Platten und hängenden Gehwegen. Fußwege sollten ausreichend breit, ohne Engstellen sowie für ältere Menschen, Menschen mit Gehbehinderungen, Rollstuhlnutzende, Personen mit Rollator und Kinderwagen gut nutzbar sein. Wichtig sind außerdem abgesenkte Bordsteine und sichere, gut begehbare Querungen.

Bei der kleinräumigen Betrachtung sollten Verkehrssicherheit und Nutzungskonflikte im jeweiligen Vorrang-Bereich berücksichtigt werden. Fußwege, die nicht für den Radverkehr freigegeben sind, sollten nicht durch Radfahrende genutzt werden. Für die Innenstadt werden weniger Kfz-Verkehr, eine pkw-freie Gestaltung, Poller zur Beschränkung des Lieferverkehrs sowie Einschränkungen des Radverkehrs genannt. Angesprochen werden auch sichere Querungen, unter anderem an der Crimmitschauer Straße im Bereich der Haltestelle „Hauptfriedhof“, sowie Verkehrsberuhigung am Käthe-Kollwitz-Gymnasium während der Hol- und Bringzeiten.

Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass in den Vorrang-Bereichen eine gute Beleuchtung sicherzustellen ist. Dies betrifft insbesondere die Nordvorstadt und Pölbitz. Genannt werden hellere beziehungsweise zusätzliche Beleuchtung, der Austausch von Gaslaternen durch LED sowie Beleuchtung mit reduziertem Blaulicht.

Bei der Gestaltung der kleinräumigen Fußwegekonzeppte sollten Aufenthaltsqualität, Begrünung und Orientierung berücksichtigt werden. Genannt werden Sitzgelegenheiten mit Mülleimern, Beschilderung und Wegweisung, kurze und nachvollziehbare Wege sowie Verbindungen zu Schulen, Geschäften und Haltestellen. Begrünung sollte standortangepasst, pflegearm und möglichst einheimisch sein; Schottergärten und häufiges Mähen werden kritisch gesehen.

Außerdem sollten Wartung, Pflege und Winterdienst von Beginn an mitgedacht werden. Einzelne Rückmeldungen weisen darauf hin, die Konzepte nicht zu aufwendig oder zu kompliziert anzulegen und sich auf die Instandsetzung vorhandener Fußwege zu konzentrieren.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

34

Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen (F2)

Maßnahmenbeschreibung

Es sollen zentrale Hauptfußwegeachsen im Stadtgebiet entwickelt und hergestellt werden. Diese Achsen dienen als Verbindungen zwischen wichtigen publikumswirksamen Einrichtungen, Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und zentralen Points of Interest (POI). Sie ermöglichen eine direkte, sichere und barrierefreie Erreichbarkeit von zentralen Punkten, vor allem auch auf der „letzten Meile“ zum ÖPNV / SPNV. Folgende Achsen sollten prioritär untersucht und nach Möglichkeit hergestellt werden:

- Hauptbahnhof – Innenstadt
- Glück-Auf-Center/Sparkassen-Arena – Innenstadt

Darüber hinaus sollten weitere potenzielle Achsen untersucht werden. Die Hauptfußwegeachsen sind so zu gestalten, dass sie Fußgängern großzügigen Platz bieten. Die Wege sollen durch ihre attraktive Gestaltung (s. F3) und leicht verständliche, optisch ansprechende Beschilderung Fußgängern eine angenehme und effektive Fortbewegung ermöglichen und die verschiedenen zentralen Orte ohne größere Umwege möglichst direkt und barrierefrei miteinander verbinden.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen sollte besonders beachtet werden, dass diese Achsen direkte, gut verständliche und barrierefreie Verbindungen zwischen wichtigen Zielen bilden. Genannt werden unter anderem Hauptbahnhof, Innenstadt, Schwanenteich, Mulde, Sparkassen Arena, Stadthalle, Nordvorstadt/Pölbitz, Eckersbach, Planitz sowie der Campus Scheffelstraße. Die Wege sollten möglichst geradlinig verlaufen, kurze Verbindungen ermöglichen und auch Stadtteile außerhalb der Innenstadt einbeziehen.

Für die Hauptfußwegeachsen wird mehrfach auf die notwendige Barrierefreiheit hingewiesen. Dazu zählen barrierefreie Beläge, glatte und ausreichend breite Wege, abgesenkte Bordsteine ohne anschließende Rinnen sowie die Vermeidung von hängenden Gehwegen, Schlaglöchern, Hügeln und unebenen Platten. Die Achsen sollten auch für Menschen mit Mobilitäts- oder Sehbeeinträchtigungen, Rollstuhlnutzende und Personen mit Kinderwagen nutzbar sein.

Bei der Umsetzung sollten sichere Querungen und fußgängerfreundliche Ampelschaltungen berücksichtigt werden. Genannt werden insbesondere die Verbindung Hauptbahnhof–Innenstadt, der Übergang über die Crimmitschauer Straße im Bereich der alten Zentralhaltestelle, die Querung Bahnhofstraße–Innenstadt sowie die Ampelschaltung an der Werdauer Straße.

Mehrfach wird betont, dass die Hauptfußwegeachsen klar vom Kfz-Verkehr, Radverkehr und E-Scootern abgegrenzt werden sollten. Genannt werden Fußgängerzonen, die Reduzierung oder der Ausschluss von Kfz-Verkehr sowie die Kontrolle bestehender Fußgängerzonen, etwa an der Äußeren Schneeberger Straße. An Engstellen, Brücken und Unterführungen wird eine Verlangsamung des angrenzenden Autoverkehrs angeregt.

Darüber hinaus sollten die Achsen gut beleuchtet, klar ausgeschildert und angenehm gestaltet sein. Genannt werden hellere, energiesparende und blendfreie Beleuchtung, genaue Entfernungsangaben, Sitzgelegenheiten, Schatten, Bäume, Grünflächen sowie Nutzungen entlang der Wege wie Cafés oder Geschäfte. Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme als nicht prioritär oder bereits ausreichend vorhanden.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

22

Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen (F3)

Maßnahmenbeschreibung

Das Gesamtsystem ÖPNV muss perspektivisch barrierefrei ausgebaut werden, was vor allem Haltestellen und Fahrzeuge betrifft. Für die Fahrzeuge sind die Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ) verantwortlich.

Für die Haltestellen ist der Baulastträger Stadt Zwickau zuständig. Derzeit existiert keine fest definierte, politisch beschlossene Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Die Umsetzung erfolgt bislang im Wesentlichen anlassbezogen (z.B. im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, Netzanpassungen oder Förderkulissen) sowie unter Berücksichtigung fachlicher Dringlichkeiten.

Gleichzeitig besteht Einigkeit darüber, dass für die kommenden Jahre eine systematische Priorisierung erforderlich ist. Ziel ist es, mittelfristig – auch im Kontext des VEP 2040 – eine nachvollziehbare und abgestimmte Prioritätenliste zu entwickeln. Diese soll Kriterien wie Fahrgastaufkommen, Bedeutung im Netz, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, Umsteigefunktionen sowie Aspekte der sozialen Teilhabe berücksichtigen.

Zu den jährlichen Investitionsmitteln lässt sich aktuell kein pauschaler, feststehender Budgetansatz benennen, da die Finanzierung stark von konkreten Maßnahmen, verfügbaren Förderprogrammen und der jeweiligen Haushaltslage abhängt.

Sobald die Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen steht, ist dies mit dem barrierefreien Ausbau der Zuwege zu koppeln. Auch anstehende Straßensanierungen sind mit dem Ausbau zu synchronisieren, so dass hier ebenfalls eine Priorisierung der sanierungsbedürftigen Straßen abgeleitet werden kann.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen wird darauf hingewiesen, dass Wege dorthin barrierefrei nutzbar sein sollten. Genannt werden glatte, rutschfeste und breite Fußwege, abgesenkte Bordsteine, keine Stolperfallen durch Unebenheiten oder lockere Platten sowie Platz für Rollstühle, E-Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen.

Barrierefreiheit sollte unterschiedliche Einschränkungen berücksichtigen. Neben gehbehinderten Menschen werden sehbehinderte, blinde, hörbehinderte und taube Menschen genannt. Angesprochen werden Führungsspuren, Rampen, mehr Kommunikationswege an kleineren Bahnhöfen, Lagepläne, Abfahrtsanzeigen und ausgeschilderte Wege zu nahegelegenen Haltestellen.

Zur Verkehrssicherheit werden sichere Fahrbahnquerungen, abgesenkte Bordsteine an Überwegen und Ampeln zum Stoppen des Straßenverkehrs an Straßenbahnhaltestellen genannt. Weitere Hinweise betreffen kurze Wege zwischen Haltestellensteigen, Kombikanten sowie Bus- und Straßenbahnfahrende.

Für die Umsetzung werden ein sukzessiver Ausbau, ein fester Zielhorizont und die Berücksichtigung weiterer Stadtteile genannt. Insellösungen werden kritisch gesehen. Als Beispiele werden der Bahnhof und die Anbindung an die Innenstadt, der Neumarkt, kleinere Bahnhöfe sowie die Treppe vom Stadtpark Marienthal zur Haltestelle Antonstraße am Kinderfreizeitzentrum genannt.

Außerdem werden Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Sauberkeit durch Kontrollen und Missstands-beseitigung angesprochen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (F4)

Maßnahmenbeschreibung

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (Schule / Kita / Hort) fördert das selbständige Zufußgehen und schafft sichere Rahmenbedingungen für Kinder auf ihrem täglichen Weg. Diese Schulwege sind systematisch zu überprüfen und durch geeignete Maßnahmen wie sichere Querungsstellen, übersichtliche Knotenpunkte und gut gestaltete Wartebereiche kindgerecht auszubauen. Im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements sind infrastrukturelle Verbesserungen mit pädagogischen Ansätzen zu verknüpfen, etwa durch Schulwegpläne, Verkehrserziehung, Aktionstage oder Elternarbeit. Ziel ist es, frühzeitig sichere Verhaltensmuster zu fördern, Selbstständigkeit zu stärken sowie Hol- und Bringverkehre mit dem Auto zu reduzieren.

- Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen, Kampagnen, ggf. Schulstraßen
- Etablierung eines konzeptionellen schulischen Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, den Schulen und Kitas, Schülerinnen und Schülern, Elternvertretungen und einer Begleitung durch ein externes Fachbüro
- Überarbeitung und kontinuierliche Fortschreibung der Schulwegpläne
- Harmonisierung mit der Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau (F3 und F6): bei Überlagerung erhalten die Wege zu Bildungseinrichtungen Vorrang beim barrierefreien Ausbau

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen werden vor allem Maßnahmen im Umfeld von Kitas, Horten, Grundschulen und weiteren Schulen genannt. Mehrfach angesprochen werden Tempo 30, Verkehrsberuhigung, Durchfahrtsbeschränkungen, Sperrzonen sowie eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Ein Schwerpunkt liegt auf Hol- und Bringverkehren. Genannt werden riskante Wendemanöver, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Halten und Parken in Halteverbotszonen sowie Gefährdungen durch Elterntaxis. Als Hinweise werden Eltern-Taxi-Haltestellen, Kiss-and-Go-Zonen, Halte- oder Wendezonen, weiter entferntes Aussteigen sowie Halte- und Parkverbote genannt.

Zur sicheren Querung werden Fußgängerüberwege, Zebrastreifen, Fußgängerampeln, Querungshilfen, deutliche Markierungen und freizuhaltende Sichtbereiche benannt. Konkrete Orte sind Katharinenstraße/Nicolaistraße, Karl-Kippenhahn-Straße in Mosel, Käthe-Kollwitz-Gymnasium, Ditteschule, Gert-Fröbe-Schule/ehemalige Schillerschule, Mühlportstraße, Scheffelbergschule, Platz der Deutschen Einheit sowie der Bereich zwischen Wohnheim Scheffelberg, Grundschule am Scheffelberg und WHZ Campus Scheffelberg.

Weitere Hinweise betreffen Kontrollen des ruhenden und fließenden Verkehrs, Blitzer, Verkehrshelfer, sichere Schulwege, breite Fußwege, Barrierefreiheit und Fahrradständer. Einzelne Rückmeldungen verweisen auf die Eigenverantwortung von Eltern und Kindern oder bewerten Schulwegpläne und einzelne Verbote kritisch.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schul- und Kitawegen
- Stärkung des Fußverkehrs auf Schul- und Kitawegen
- Sensibilisierung für umweltfreundliche Verkehrsmittel/Fortbewegung auf dem Weg zur Schule oder Kita

Eingaben zu dieser Maßnahme:

30



Ziele der Maßnahme

- Erhöhung des Sicherheitsgefühls und der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Eingaben zu dieser Maßnahme:

29

Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen (F5)

Maßnahmenbeschreibung

Die Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang bedeutender Hauptfußwegeachsen, z.B. die Leipziger Straße, Marienthaler Straße oder auch die südliche Äußere Schneeberger Straße, erhöht die Aufenthaltsqualität, stärkt das Sicherheitsgefühl und wertet zentrale Wegeachsen im Stadtgebiet nachhaltig auf. Begrünung, Baumpflanzungen sowie Entsiegelungsmaßnahmen leisten neben Sauberkeit und regelmäßiger Pflege einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas sowie zur Reduzierung des Hitzeinsel-Effekts. Stadtmobiliar wie Sitzbänke und Abfallbehälter in Abständen von rund 300 m, Trinkbrunnen, barrierearme Gestaltung sowie klare Wegeleitsysteme erhöhen Komfort und Nutzbarkeit für alle Altersgruppen. So entstehen attraktive, sichere und klimaangepasste Stadträume, die den Fußverkehr fördern und die Lebensqualität insgesamt steigern.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen werden Bäume, Schatten, Sitzgelegenheiten und Begrünung genannt. Angesprochen werden schattige Sitzbereiche, Trinkbrunnen, Mülleimer, Hundekotbeutelständer, öffentliche WCs sowie Sprühnebelanlagen oder Nebelduschen.

Bei der Begrünung werden robuste, standortangepasste, wasserarme, einheimische und insektenfreundliche Pflanzen genannt. Häufiges Mähen wird kritisch gesehen. Außerdem werden Grünflächen als Lernorte, Infotafeln, die Einbindung von Schulklassen oder Hortgruppen sowie betreute Beete mit Anwohnenden angesprochen. Allergien sollen berücksichtigt werden.

Als Umsetzungsaspekte werden Barrierefreiheit, gute Ausleuchtung, Sauberkeit, Kontrollen, Pflege und Unterhalt genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf Müll, Vandalismus, Hundekot sowie Kontrolle, Erneuerung und Instandhaltung von Sitzmöglichkeiten. Ein Pflege- und Unterhaltskonzept wird ausdrücklich angesprochen.

Räumlich genannt werden die Leipziger Straße, die Marienthaler Straße, die Rosenwiese, der Hauptbahnhof sowie die August-Schlosser-Straße im Bereich der Kita Oberhohndorf. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Einzelne Rückmeldungen stellen die Maßnahme wegen Kosten, Pflegeaufwand, Platzmangel oder geringer Aufenthaltsqualität an stark befahrenen Straßen kritisch dar. Andere Beiträge begrüßen sie und verbinden sie mit Lebensqualität, Aufenthaltsqualität und weniger Autoverkehr.



Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen (F6)

Maßnahmenbeschreibung

Auf Basis der Ergebnisse der Fußverkehrschecks (s. F1) werden konkrete Maßnahmen zur Priorisierung des Fußverkehrs entwickelt. Hierzu können u.a. die Verbreiterung und Freihaltung von Gehwegen, die Einrichtung sicherer und möglichst niveaugleicher Querungsstellen sowie taktiler und visueller Elemente, Vorziehen von Gehwegbereichen (Gehwegnasen), Mittelinseln, angepasste Ampelschaltungen, Geschwindigkeitsreduzierungen sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen – insbesondere in sensiblen Bereichen zählen. Für ausgewählte Achsen und Querungsstellen wird geprüft, wie dem Fußverkehr gestalterisch und verkehrsorganisatorisch Vorrang eingeräumt werden kann, um Sicherheit, Durchgängigkeit und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern.

Umsetzungshinweise

- Die barrierefreie Umgestaltung der Querungsanlagen für den Fußverkehr ist mit den Anforderungen bzw. den Planungen für den Radverkehr abzustimmen
- Erstellen einer Prioritätenliste und eines Katasters auf Basis der Fußwegekonzepte bzw. Planräume zur Priorisierung von Querungsanlagen an Vorrang- und Hauptfußwegeachsen (Harmonisierung mit der Verkehrssicherheit an Schulen und Kitas (F4))
- Einbindung von Verbänden und Interessensgruppen
- Die Belange des Fuß- und Radverkehrs bei Querungen und Ampeln berücksichtigen
- Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten
- Bei anstehenden Straßensanierungs-/ -umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (Fußgängerüberweg, Mittelinsel etc.) einzubeziehen
- Pflege und Säuberung insbesondere im Winter (Schnee / Glatteis)

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der barrierefreien Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen wird darauf hingewiesen, dass Querungsanlagen nur im Zusammenhang mit dem Zustand der umliegenden Fußwege wirken. Genannt werden abgesenkte Bordsteine ohne Rinnen, gut nutzbare Gehwege, weniger Löcher und Huckel sowie die Vermeidung hängender Fußwege.

Für Querungsstellen werden mehr Zebrastreifen, Querungshilfen, Verkehrsinseln, Fahrbahnteiler, gute Ausleuchtung und eine deutliche Hervorhebung für den Straßenverkehr genannt. Ampeln sollten fußgängerfreundlich gestaltet sein oder als echte Anforderungsampeln schnell auf Querungswünsche reagieren. Querungen sollten an wichtigen Wegeachsen, bei Schulen, Nahverkehrshaltestellen, wichtigen Einrichtungen und dort liegen, wo Menschen tatsächlich die Straße queren.

Räumlich genannt werden die Kreuzung Steinpleiser Straße/Robert-Koch-Straße, Eckersbach, die Schlachthofstraße, Kopernikusstraße, Reichenbacher Straße auf Höhe Penny beziehungsweise Bäcker, Werdauer Straße auf Höhe Arbeitsagentur sowie die Kreuzung Königswalder Straße. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Weitere Hinweise betreffen Vorrang für Fußgänger, Verdrängungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr, Kontrolle und Umsetzung bei Sanierungen sowie die Trennung von Rad- und Fußverkehr. Radspuren werden auf der Straße und nicht auf Gehwegen gewünscht. Außerdem werden Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, regelmäßiger Unterhalt und gesetzliche Vorgaben angesprochen.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

16



Ziele der Maßnahme

- Mobilität für alle ermöglichen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Eingaben zu dieser Maßnahme:

19

Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen (F7)

Maßnahmenbeschreibung

Um die barrierefreie Nutzung der Gehwege zu gewährleisten, sind verschiedene Handlungsansätze erforderlich:

- Konsequente Freihaltung von Gehwegen durch Sensibilisierungskampagnen, verstärkte Kontrollen und Sanktionierung und bei Bedarf baulichen Maßnahmen
- Beibehaltung des geordneten Abstellens von Sharing-Fahrzeugen durch die Festlegung von Abstellzonen und der Nutzung von Geofencing-Technologien
- Konsequente Entfernung von Hindernissen durch u.a. die Regulierung von Werbeaufstellern in Geschäftsstraßen.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen werden vor allem der Zustand der Beläge und Hindernisse auf Gehwegen genannt. Angesprochen werden ungleichmäßige Bodenplatten, Lücken, aufgeworfene Platten, schlechte Beleuchtung, enge Bereiche an Ampelanlagen sowie möglichst glatte Oberflächen für Rollstühle und Kinderwagen. Auch Leitstreifen für Blinde werden genannt.

Mehrere Hinweise betreffen Blockierungen durch parkende Fahrzeuge, Geh- und Radwegparken, abgestellte Fahrräder, Roller, Schilder, Werbeaufsteller, Masten, Papierkörbe, Poller, Zäune und Stadtgrün. Genannt werden konsequente Kontrollen, Verwarnungen, das Einschreiten des Ordnungsamtes sowie ein Meldeportal für Anwohnende und Mitarbeitende von Verkehrsbetrieben oder Stadtreinigung. Fahrrad- und Rollerparkmöglichkeiten sollen ausreichend vorhanden sein, Fahrradparken wird im Straßenraum oder in separaten Bereichen vorgeschlagen.

Für die Gestaltung werden deutlich markierte Parkflächen, Behindertenparkplätze an öffentlichen Gebäuden, feste Stelen statt Aufsteller sowie ein eigener Bereich im Straßenquerschnitt für Masten und Papierkörbe genannt. Straßengrün wird teilweise auf der Fahrbahn statt auf dem Gehweg vorgeschlagen, unter anderem mit Verweis auf die Emilienstraße. Außerdem werden regelmäßiger Rückschnitt, auch von städtischem Grün, etwa an der Planitzer Straße, sowie Poller wie an der Pölbitzer Straße Höhe Villa angesprochen.

Weitere Hinweise betreffen Winterdienst und die zeitnahe Entfernung von grobkörnigem Split, barrierefreies Bauen bei Sanierungen, andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sowie Sensibilisierung, zum Beispiel durch „Rollstuhlspaziergänge“. Einzelne Rückmeldungen thematisieren Kosten und Personalbedarf für Kontrollen, Sharing-Angebote, Parkmöglichkeiten für Handwerker, Hausbesuche, Pflege- und Fußpflegedienste sowie die Frage nach dem Unterschied zu F6.

Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (F4)	2,52
2.	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen (F3)	2,58
3.	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen (F6)	3,09
4.	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche (F1)	3,12
5.	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen (F2)	3,13
6.	Schaffung von Grün-und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen (F5)	3,19
7.	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen (F7)	3,49

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 76



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

Bei den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Fußverkehr werden vor allem Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und der Zustand der Gehwege genannt. Angesprochen werden der Austausch scharfkantigen Kopfsteinpflasters im Zentrum, etwa am Kornmarkt, bessere Gehwege in Wohngebieten sowie fehlende Gehwege, zum Beispiel an der Reinsdorfer Straße.

Für die Umsetzung werden mehr Bänke, mehr Bäume, Mülleimer mit regelmäßiger Entleerung, Hundebestellstationen, Sauberkeit, Kontrollen und Sanktionen bei Hundekot genannt. Außerdem werden bessere Beleuchtung, insbesondere auf weniger frequentierten Wegen, sowie blaulichtarme Beleuchtung angesprochen.

Ein Schwerpunkt liegt auf Barrierefreiheit für ältere Menschen, Menschen mit Rollator, Rollstuhlnutzende und Familien mit Kinderwagen. Genannt werden barrierefreie Zugänge zu Gebäuden, insbesondere Arztpraxen, die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben, die Beteiligung der Behindertenbeauftragten und die Bildung eines Behindertenbeirats.

Für Schul- und Kitawege werden gesicherte Wege, Ampeln, Zebrastreifen, Kontrollen, Tempo 30 und Blitzer genannt. Räumlich angesprochen werden unter anderem Scheffelbergsschule, Ditteschule und der Bereich unterhalb der Gert-Fröbe-Schule.

Weitere Hinweise betreffen Wegweiser zu wichtigen Einrichtungen, Aufenthaltsorten und Haltestellen des Nahverkehrs, eine stärkere Priorisierung des Fußverkehrs sowie eine koordinierte Umsetzung von Maßnahmen zu Schulen, Querungen, Barrieren und Grünflächen. Rad- und Rollerfahren in Fußgängerzonen wird kritisch gesehen; genannt werden stärkere Kontrollen oder gesonderte Bereiche. Einzelne Rückmeldungen wünschen eine weitgehend autofreie Innenstadt, P+R mit Shuttle sowie Aufklärungskampagnen für Autofahrende.

Übersicht über das Handlungsfeld

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen (R1)



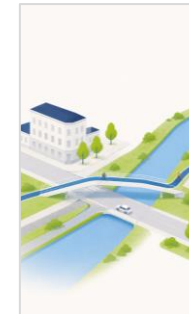
Etablierung von Bike-Sharing Angeboten (R2)



Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R3)



Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg (R4)



Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße / Talstraße (R5)



Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R6)



Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg (R7)



Ausbau einer Radvorrangroute in Richtung Marienthal (R8)



Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen (R9)



Herstellung von Radverkehrshaupttrassen (R10)



Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz (R11)



Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen (R12)



Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen (R13)



Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen (R14)



Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld



Ziele der Maßnahme

- Schaffung eines durchgängig befahrbaren Radwegenetzes
- Steigerung von Komfort und Sicherheit für Radfahrer
- Verbesserung der Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr
- Vermeidung von Hindernissen und Einschränkungen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen (R1)

Maßnahmenbeschreibung

Im gesamten Stadtgebiet von Zwickau ist systematisch zu untersuchen, an welchen Stellen Barrieren oder Hindernisse die Nutzung des Fahrrads beeinträchtigen oder unmöglich machen. Hierzu zählen zum einen bauliche Elemente wie Umlaufsperrn, Poller, fehlende Bordsteinabsenkungen oder vergleichbare Einbauten, die den Verkehrsfluss behindern. Zum anderen sind auch temporäre oder situative Einschränkungen zu berücksichtigen, etwa Baustellen, ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge, Müllbehälter im Verkehrsraum oder starke Verschmutzungen der Fahrbahn.

Bei fest installierten baulichen Hindernissen ist zu prüfen, ob diese entfernt oder durch geeignete Umgestaltungen radverkehrsgerecht angepasst werden können. Ziel ist eine durchgängige und komfortable Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen. Bei temporären Beeinträchtigungen sollte ein regelmäßiges Monitoring sowie eine konsequente Kontrolle etabliert werden, um die dauerhafte Nutzbarkeit der Infrastruktur sicherzustellen. Im Fall von Baustellen ist eine klar ausgewiesene, sichere und möglichst komfortable Umleitungsführung, die den Qualitätsansprüchen des Radverkehrs gerecht werden, vorzusehen.

Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Unterhaltung und Pflege der Infrastruktur sicherzustellen. Dies umfasst insbesondere den regelmäßigen Rückschnitt von Vegetation, die Reinigung der Fahrflächen sowie die fachgerechte Instandsetzung von Oberflächenschäden, um eine sichere Befahrbarkeit zu gewährleisten. Unbefestigte oder witterungsanfällige Abschnitte sind, sofern sie Teil des Hauptnetzes sind, entsprechend auszubauen oder zu ertüchtigen.

Ergänzend ist zu prüfen, inwiefern digitale Meldeplattformen oder Beteiligungsformate genutzt werden können, um Hinweise aus der Bevölkerung zu Hindernissen oder Mängeln aufzunehmen und zeitnah in die Maßnahmenumsetzung zu überführen. Zudem sollten in den Identifizierungs- und Bewertungsprozess auch möglichst örtliche Verbände, Initiativen und Interessenvertretungen hinsichtlich Praxis-tauglichkeit einbezogen werden.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Abbau kleinteiliger Barrieren und der hindernisfreien Nutzung von Radwegen werden vor allem Durchgängigkeit, Breite und Zustand der Radwege genannt. Angesprochen werden Hindernisse für Behindertenfahrräder, Lastenräder, Anhänger und Liegeräder, fehlende Bordsteinabsenkungen, abrupt endende Radwege, unklare Führung, fehlende Beschilderung, Gullideckel, Glas, Scherben, Bewuchs, Schlaglöcher, grobes Pflaster sowie Pflaster mit Fasen. Für Beläge werden Asphalt oder Steine ohne Fasen genannt.

Mehrere Hinweise betreffen Reinigung, Winterdienst, Rückschnitt und Ausbesserungen. Genannt werden häufigere Kehrung, Grünschnitt, Beräumung im Winter, eine digitale Meldeplattform mit Foto- und Standortmöglichkeit sowie schnelle Abhilfe. Parken auf Schutzstreifen und vor Bordsteinabsenkungen soll kontrolliert werden.

Zur Führung werden ein durchgängig befahrbares Radwegenetz, separate oder baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen, ruhige Nebenstraßen, freigegebene Einbahnstraßen, Radfahrerampeln, Markierungen und Schilder genannt. Teilweise werden geteilte Geh- und Radwege sowie Gehwegmitnutzung für Kinder erwähnt; zugleich werden Konflikte mit Fußgängern, etwa auf dem Mulderadweg, benannt.

Räumlich genannt werden Mulderadweg, Marienthal, Lessingstraße, Leipziger Straße, Scheffelstraße, Komarowstraße/Eckersbach, Crimmitschauer Straße, Saarstraße, Kreisigstraße, Pölbitzer Straße, Reichenbacher Straße, Bürgerschachtstraße, Marienthaler Viadukt, Bachweg und Dr.-Friedrichs-Ring.

Etablierung von Bike-Sharing Angeboten (R2)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Etablierung eines Bike-Sharing-Angebots ist ein geeignetes Betreiber- und Betriebskonzept zu entwickeln. Dabei ist vorrangig anzustreben, einen eigenwirtschaftlich agierenden Anbieter für den Betrieb zu gewinnen oder entsprechende Kooperationsmodelle mit etablierten Betreibern zu prüfen. Die Auswahl und Ausgestaltung des Systems (z.B. stationsgebunden oder hybride Modelle) sind dabei an den lokalen Rahmenbedingungen auszurichten. Im Zuge des vorgeschlagenen stadtweiten Ausbaus von Mobilitätsstationen (s. Ö6) eignet sich ein hybrides Modell mit festen Abstellorten an den Mobilitätsstationen sowie zentralen Orten in sogenannten Abstellzonen für Zwickau.

Die Standortwahl für Stationen bzw. Abstellbereiche sollte grundsätzlich auf Basis der vom Betreiber definierten Kriterien erfolgen, um eine wirtschaftliche Tragfähigkeit und hohe Auslastung sicherzustellen. Gleichzeitig ist eine enge Abstimmung mit der Stadt erforderlich, um strategisch wichtige Standorte gezielt zu berücksichtigen. Hierzu zählen insbesondere zentrale Bahnhöfe, bedeutende Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie Mobilitätsstationen und weitere nachfragestarke Zielorte wie Innenstädte, Bildungsstandorte oder größere Arbeitgeber. Letztere sind dabei ggf. auch als Zielgruppen bzw. Pioniernutzer in Betracht zu ziehen.

Für eine erfolgreiche Implementierung sind geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, etwa durch die Bereitstellung und Sicherung von Flächen im öffentlichen Raum, eine klare verkehrsrechtliche Einordnung sowie die Integration in bestehende Mobilitätsangebote und Informationssysteme. Ergänzend sollten Aspekte wie Tarifintegration, digitale Buchungs- und Zugangssysteme sowie eine nutzerfreundliche Gestaltung der Stationen berücksichtigt werden, um eine hohe Akzeptanz und Nutzung des Angebots zu erreichen.

Mobilitätsstationen stellen bedeutsame Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und Sharing-Systemen dar:

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Etablierung von Bike-Sharing-Angeboten werden ein einfaches Ausleihsystem, zentrale Lagen, einfache Bedienung und viele Stellpunkte genannt. Neben Fahrrädern werden auch Lastenräder angesprochen. Für die Nutzung werden günstige Preise, Attraktivität für Wenignutzende sowie eine Kombination mit Schüler- oder Studententickets genannt. Mehrfach wird eine Nutzung ohne App-Zwang, etwa per Guthabekarte, Kreditkarte oder Münzeinwurf, angesprochen.

Ein Schwerpunkt liegt auf festen Standorten, Rückgabezonen und geordnetem Abstellen. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf Erfahrungen mit E-Scootern und befürchten herumstehende oder liegende Fahrzeuge, Gefahrenstellen, Beeinträchtigungen des Stadtbildes und der Verkehrssicherheit sowie Konkurrenz zu privaten Fahrradabstellplätzen.

Als Infrastruktur werden überdachte und gesicherte Fahrradabstellplätze, Ladestationen, Lademöglichkeiten und die Anbindung an das ÖPNV-Netz genannt. Besonders hingewiesen wird auf den Umbau des Hauptbahnhof-Bereichs. Weitere Hinweise betreffen Vandalismus- und Diebstahlschutz, Wartung, Fahrradbeschilderung für Auswärtige sowie eine mögliche Einbindung in SVZ oder bestehende Betreiberkonzepte.

Mehrere Rückmeldungen bewerten Bike-Sharing als nicht prioritär, überflüssig oder wirtschaftlich fraglich. Genannt werden fehlende Radwege, vorhandene private Fahrräder, Diebstahlquote, Kosten, Vandalismus, mangelndes Interesse sowie die Frage nach einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

28



Ziele der Maßnahme

- Herstellung einer durchgängigen, sicheren und komfortablen Verbindung zwischen dem südwestlichen Stadtgebiet und dem Mulderadweg als Teil des Radvorrangnetzes
- Gewährleistung einer hohen Qualität und eine direkte sowie zügige Erreichbarkeit

Eingaben zu dieser Maßnahme:

29

Radvorrangnetz süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R3)

Maßnahmenbeschreibung

Der Abschnitt süd-west verläuft vom Marienthaler Bachweg aus über die noch herzustellende Innenstadtangente (s. K1) und über die Breithauptstr., die B93 querend zum Mulderadweg.

Zur Herstellung des Vorrangnetzes ist eine durchgängige Radverbindung zu entwickeln, die den Anforderungen an eine Radvorrangroute entspricht. Dies umfasst insbesondere eine sichere, komfortable und möglichst konfliktarme Führung mit ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen gemäß den geltenden Regelwerken.

In Bereichen mit begrenztem Straßenraum oder komplexen Verkehrssituationen ist zu prüfen, welche Führungsform jeweils geeignet ist, etwa durch Umverteilung von Verkehrsflächen, Anpassung der Verkehrsorganisation oder die Nutzung alternativer Straßen. Dabei ist insbesondere auf sichere Querungen und Knotenpunktlösungen zu achten.

Für Abschnitte, in denen eine direkte Führung aufgrund von Flächenrestriktionen oder Zielkonflikten mit anderen Vorrangnetzen nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umsetzbar ist, sind alternative Routenführungen zu untersuchen. Diese sollen eine vergleichbare Verbindungsqualität bieten und dürfen keine erheblichen Umwege aufweisen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Radvorrangnetz zur süd-westlichen Anbindung an den Mulderadweg werden direkte, kurze, durchgängige, sichere und komfortable Verbindungen zwischen dem südwestlichen Stadtgebiet und dem Mulderadweg genannt.

Zur Führung werden unterschiedliche Hinweise gegeben. Genannt werden getrennte Radwege, Radwege abseits oder durch Absperrung getrennt von Hauptverkehrsstraßen sowie eine mögliche gemeinsame Führung von Rad- und Kfz-Verkehr auf markierten Straßen nach Reduzierung von Autospuren. Radschutzstreifen und „Fußweg – Rad frei“ werden als ungeeignet für Radvorrangnetze bezeichnet. Zugleich wird darauf hingewiesen, Trassen so zu wählen, dass überlasteten Straßen in Stoßzeiten kein Raum entzogen wird.

Für die konkrete Ausgestaltung werden Beschilderung für Radtouristen, Zugang und Beschilderung zur Innenstadt und zu Attraktionen, die Umgehung der Unterbrechung unterhalb der Pauluskirche sowie ein breiter Zugang zum Mulderadweg in beide Richtungen genannt. Außerdem werden Sichtweiten, Steigungen, Fahrbahnbelag und Entwurfsgeschwindigkeit als zu beachtende Themen angesprochen.

Für die Planung werden Karten mit Ideal- oder Vorzugsrouten, ein transparenter Planungsprozess, Kontinuität in Planung und Umsetzung sowie ein klarer Zeitplan genannt. Räumlich erwähnt werden Bürgerschachtstraße, Humboldtstraße, Schwanenteich, der Bereich unterhalb der Pauluskirche, Innenstadt, Attraktionen und Mulderadweg.

Einzelne Rückmeldungen verweisen auf fehlende Streckenkenntnis, Zufriedenheit mit bestehenden Möglichkeiten im Bereich Bürgerschachtstraße, Humboldtstraße, Schwanenteich; vereinzelte Ablehnung der Innenstadtangente sowie die Nutzung von Gehwegen durch Radfahrende.

Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg (R4)

Maßnahmenbeschreibung

Die Verbindung über Sternenstraße und Scheffelstraße ist als Bestandteil des Radvorrangnetzes gezielt auszubauen und entsprechend ihrer Funktion aufzuwerten. Zu bedenken ist, dass hier auch das ÖPNV-Vorrangnetz (Straßenbahn) verläuft. Es sind durchgängige und sichere Führungsformen für den Radverkehr vorzusehen, die den Anforderungen der geltenden Regelwerke entsprechen. Je nach örtlicher Situation kommen unterschiedliche Führungsformen in Betracht, etwa Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen oder Führungen in verkehrsberuhigten Bereichen mit entsprechender Priorisierung des Radverkehrs.

Besonderes Augenmerk ist auf die Gestaltung von Knotenpunkten sowie die sichere Querung der Mulde zu legen, um eine durchgängige und verständliche Wegeführung sicherzustellen. Konflikte mit anderen Verkehrsarten sind möglichst zu minimieren, etwa durch geeignete Verkehrsorganisation oder bauliche Maßnahmen.

Der Steckbrief R5 geht hier genauer auf diese Konfliktstelle ein. In Abschnitten mit eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oder starken Nutzungskonflikten ist zu prüfen, inwiefern alternative Routenführungen entwickelt werden können. Diese sollten eine vergleichbare Verbindungsqualität aufweisen und keine erheblichen Umwege verursachen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße/Talstraße wird vor allem ein Lückenschluss im Radvorrangnetz und eine bessere Verbindung zwischen den Hochschulstandorten, dem Studentenwohnheim, dem Campus, der WHZ und dem Mulderadweg genannt. Die bestehende Anbindung wird mehrfach als unbefriedigend, schwierig oder gefährlich beschrieben, unter anderem im Bereich Netto, B93 und auf dem Weg vom Mulderadweg zur WHZ.

Zur Ausgestaltung werden unterschiedliche Hinweise gegeben. Mehrfach wird eine bauliche oder höhengetrennte Lösung beziehungsweise eine Radverkehrsbrücke genannt; diese wird teilweise als sicher, wichtig oder stadtbildaufwertend beschrieben. Andere Rückmeldungen bewerten eine Brücke als zu aufwendig oder verweisen auf die Sanierung beziehungsweise Lebensdauer bestehender Straßenbrücken.

Als Alternativen werden Radstreifen an der Scheffelstraße, die Fortführung über vorhandene Wege an der B93, bessere Wegequalität an B93 und Brücke, mehr für Räder freigegebene Fußwege sowie Routen über parallel verlaufende Straßen genannt. Konkret benannt werden Talstraße, Kolpingstraße, Astronomenweg, Christophorusgemeinde, Amseltal, Trillerstraße, Mauritiusbrücke, Weitblick, Höllengrund, Mulde und das ehemalige 04-Bad.

Weitere Hinweise betreffen die Trennung vom Straßenverkehr, die Prüfung des anderen Flussufers, die eingeschränkte Aufnahmefähigkeit des Mulderadwegs sowie den Wunsch, den Muldendamm dem Fußverkehr vorzubehalten. Einzelne Rückmeldungen thematisieren die B93, Kfz-Fahrstreifen, Gehwegnutzung durch Radfahrende oder bewerten die Maßnahme allgemein als sehr wichtig.

Ziele der Maßnahme

- Herstellung einer durchgängigen, sicheren und komfortablen Verbindung zwischen den östlichen Stadtteilen und dem Mulderadweg als Teil des Radvorrangnetzes
- Gewährleistung einer direkten, alltagstauglichen und qualitativ hochwertigen Anbindung

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße / Talstraße (R5)

Maßnahmenbeschreibung

Für die Querung des Knotenpunkts sind grundsätzlich zwei Varianten zu prüfen:

Eine mögliche Lösung stellt eine höhengetrennte Führung des Radverkehrs dar, beispielsweise in Form einer Radverkehrsbrücke über die Talstraße mit weiterführender Querung der Mulde und direktem Anschluss an den Mulderadweg. Diese Variante ermöglicht eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs unabhängig vom Kfz-Verkehr und gewährleistet eine hohe Sicherheit sowie eine unterbrechungsarme Verbindung. Zu berücksichtigen sind hierbei insbesondere die erforderlichen Rampenlängen, Flächenverfügbarkeiten, Eingriffe in das Umfeld sowie die baulichen und finanziellen Aufwendungen.

Alternativ ist eine ebenerdige Führung über die Talstraße und die Eckersbacher Brücke mit Anschluss an das bestehende Vorrangnetz und den Mulderadweg zu prüfen. Hierbei sind sichere und komfortable Querungsmöglichkeiten zu schaffen, etwa durch signaltechnische Lösungen, Mittelinseln oder angepasste Knotenpunktgestaltungen. Diese Variante ist in der Regel flächeneffizienter und mit geringeren Investitionskosten verbunden, erfordert jedoch eine sorgfältige Planung zur Minimierung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr sowie zur Gewährleistung ausreichender Sicherheitsstandards. Die Problematik unzureichender Vorranggewährung für einen der Verkehrsträger bleibt dabei jedoch bestehen.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung sind insbesondere Aspekte wie Verkehrssicherheit, Reisezeit, Direktheit der Verbindung, Flächenbedarf, Eingriffe in bestehende Strukturen sowie Wirtschaftlichkeit gegenüber zustellen. Ziel ist die Auswahl einer Lösung, die eine leistungsfähige und langfristig tragfähige Anbindung des Radverkehrs an den Mulderadweg sicherstellt.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße/Talstraße wird vor allem ein Lückenschluss im Radvorrangnetz und eine bessere Verbindung zwischen den Hochschulstandorten, dem Studentenwohnheim, dem Campus, der WHZ und dem Mulderadweg genannt. Die bestehende Anbindung wird mehrfach als unbefriedigend, schwierig oder gefährlich beschrieben, unter anderem im Bereich Netto, B93 und auf dem Weg vom Mulderadweg zur WHZ.

Zur Ausgestaltung werden unterschiedliche Hinweise gegeben. Mehrfach wird eine bauliche oder höhengetrennte Lösung beziehungsweise eine Radverkehrsbrücke genannt; diese wird teilweise als sicher, wichtig oder stadtbildaufwertend beschrieben. Andere Rückmeldungen bewerten eine Brücke als zu aufwendig oder verweisen auf die Sanierung beziehungsweise Lebensdauer bestehender Straßenbrücken.

Als Alternativen werden Radstreifen an der Scheffelstraße, die Fortführung über vorhandene Wege an der B93, bessere Wegequalität an B93 und Brücke, mehr für Räder freigegebene Fußwege sowie Routen über parallel verlaufende Straßen genannt. Konkret benannt werden Talstraße, Kolpingstraße, Astronomenweg, Christophorusgemeinde, Amseltal, Trillerstraße, Mauritiusbrücke, Weitblick, Höllengrund, Mulde und das ehemalige 04-Bad.

Weitere Hinweise betreffen die Trennung vom Straßenverkehr, die Prüfung des anderen Flussufers, die eingeschränkte Aufnahmefähigkeit des Mulderadwegs sowie den Wunsch, den Muldendamm dem Fußverkehr vorzubehalten. Einzelne Rückmeldungen thematisieren die B93, Kfz-Fahrstreifen, Gehwegnutzung durch Radfahrende oder bewerten die Maßnahme allgemein als sehr wichtig.



Ziele der Maßnahme

- Lückenschluss im Radvorrangnetz
- Verbesserung der Querungssituation für den Radverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit für den Radverkehr
- Verringerung von Wartezeiten für Kfz- und ÖPNV

Eingaben zu dieser Maßnahme:

20



Ziele der Maßnahme

- Herstellung einer durchgängigen, sicheren und komfortablen Verbindung zwischen dem nordwestlichen Stadtgebiet und dem Mulderadweg als Bestandteil des Radvorrangnetzes
- Gewährleistung einer direkten, alltagstauglichen und qualitativ hochwertigen Führung

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R6)

Maßnahmenbeschreibung

Die Verbindung vom Marienthaler Bachweg (oder einer alternativen Route aus Richtung Marienthal (s. R8) über die genannten Straßenzüge ist als Bestandteil des Radvorrangnetzes gezielt auszubauen und entsprechend ihrer Funktion aufzuwerten. Dabei ist eine durchgängige, sichere und möglichst konfliktarme Führung des Radverkehrs sicherzustellen. Je nach örtlichen Rahmenbedingungen sind geeignete Führungsformen vorzusehen, beispielsweise Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege oder – insbesondere in verkehrsarmen Abschnitten – Fahrradstraßen.

Besonderes Augenmerk ist auf die Gestaltung der Knotenpunkte sowie die Übergänge zwischen den einzelnen Streckenabschnitten zu legen, um eine konsistente und verständliche Wegeführung zu gewährleisten. Auch Querungen stärker belasteter Straßen, insbesondere im Bereich der Werdauer Str. sowie der Crimmitschauer Straße und Leipziger Str. sind sicher und komfortabel auszugestalten.

Auf der Clara-Zetkin-Straße ist die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen. Die Fahrradstraße sollte für den Kfz-Verkehr freigegeben sein, jedoch im Sinne einer Radvorrangroute eine hochwertige Radverkehrsverbindung darstellen. Hier gilt es zusätzlich die Anlieferung des örtlichen Supermarktes durch Lkw zu beachten.

In Abschnitten mit eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oder konkurrierenden Nutzungsansprüchen ist zu prüfen, inwiefern alternative Führungen über benachbarte, geeignete Straßenzüge möglich sind. Dabei ist darauf zu achten, dass keine erheblichen Umwege entstehen und die Verbindungsqualität erhalten bleibt.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Radvorrangnetz zur nord-westlichen Anbindung an den Mulderadweg werden vor allem eine durchgängige, sichere und komfortable Verbindung zwischen nordwestlichem Stadtgebiet und Mulderadweg sowie separate beziehungsweise von der Straße getrennte Radwege genannt. Radwege sollten nicht abrupt enden oder ins Leere laufen.

Zur Führung werden Radspuren auf der Crimmitschauer Straße zwischen Werdauer Straße und Kolpingstraße durch Reduzierung von Kfz-Spuren, die Nutzung ehemaliger Bahntrassen sowie Fahrradstraßen genannt. Vorgeschlagen werden unter anderem das Gleis der ehemaligen Pöhlauer Eisenbahn, der Weiterbau des Pölbitzer Radwegs auf der Bahntrasse Richtung Dorotheenstraße und Niederhohndorf sowie die Prüfung der August-Bebel-Straße als Fahrradstraße.

Räumlich genannt werden Pöhlauer Straße, Globus, Schwanenteich, Hauptbahnhof, Verwaltungszentrum, Marienthaler Bachweg, Marienthaler Straße, Werdauer Straße, Kopernikusstraße, Brunnenstraße, Fröbelstraße, Seilerstraße, Clara-Zetkin-Straße, Leipziger Straße, August-Bebel-Straße, Kreisigstraße und Steinpleiser Straße.

Mehrere Hinweise betreffen gefährliche oder fehlende Querungen, insbesondere an der Werdauer Straße und am Knotenpunkt Verwaltungszentrum. Zudem werden Straßenzustand, parkende Autos, Lieferverkehr, Kommunikation mit Autofahrenden, gegenseitige Rücksichtnahme und mögliche Konflikte in Wohn- und Gewerbegebieten angesprochen. Einzelne Rückmeldungen lehnen Fahrradstraßen in der Clara-Zetkin-Straße ab oder verweisen auf Gehwegnutzung durch Radfahrende.

Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg (R7)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind insbesondere in stark frequentierten Abschnitten Maßnahmen zur besseren Trennung und Führung der Verkehrsarten umzusetzen. Hierzu zählen zunächst visuelle Maßnahmen wie eine eindeutige Markierung der Radverkehrsflächen, beispielsweise durch farbliche Unterlegung oder Linienmarkierungen, um die Flächenaufteilung klar erkennbar zu machen. Im Bereich Muldeparadies/Paradiesbrücke ist eine Trennung durch unterschiedliche Belege bereits vorhanden.

Darüber hinaus ist in geeigneten Bereichen eine bauliche oder gestalterische Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr zu prüfen, etwa durch unterschiedliche Belagsarten, niveaugleiche Trennelemente oder leichte Höhenversätze. Ziel ist es, die jeweiligen Bewegungsräume eindeutig zu definieren und ungewollte Querungen oder Aufenthalte auf der Radverkehrsfläche zu reduzieren.

Ergänzend können punktuelle Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zur Steuerung des Verhaltens eingesetzt werden, beispielsweise durch Piktogramme, Hinweisschilder oder gestalterische Elemente, die die jeweiligen Nutzungsbereiche verdeutlichen. In sensiblen Abschnitten, etwa in Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, ist zudem zu prüfen, ob die Führung des Radwegs angepasst werden kann.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg werden vor allem Breite, Nutzungskonflikte und Zustand des Weges genannt. Mehrere Rückmeldungen beschreiben den Mulderadweg beziehungsweise Muldendamm als zu schmal, besonders bei Begegnungen von Radfahrenden, Fußgängern, Joggern, Rollstühlen und Kinderwagen. Genannt werden Verbreiterung, parallele Wege, alte parallele Radwege, eine Führung auf beiden Seiten der Mulde sowie eine zusätzliche Führung am gegenüberliegenden Muldeufer.

Angesprochen werden Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Nutzenden. Genannt werden hohe Geschwindigkeiten, E-Fahrräder, Hunde beziehungsweise Hundeleinen, Kinderwagen, Rollschuhe, Inliner sowie gegenseitige Rücksichtnahme. Vorgeschlagen werden Geschwindigkeitsbegrenzung, Aufklärung, Kontrollen von Radfahrenden und eine klare Organisation der Nutzungen.

Zur Gestaltung werden Asphaltierung, Markierungen für Fahrtrichtung und Gegenrichtung, Markierung von Nutzungsbereichen, Grundbeleuchtung, Bänke mit geschütztem Raum sowie die Vermeidung von Höhenunterschieden genannt. Schlaglöcher, Fahrbahnverengungen und Bänke direkt am Rand werden als Probleme beschrieben.

Räumlich genannt werden Kolpingstraße, Pölbitzer Straße, Schlobigpark, Paradiesbrücke, Pölbitzer Brücke, Cainsdorfer Bahnhof, Brücke Kolpingstraße, Null4-Bad, Röhrensteg, Eckersbacher Brücke, Muldendamm und das andere Muldeufer. Einzelne Rückmeldungen bewerten den bestehenden Mulderadweg als gut funktionierend oder äußern Zufriedenheit.



Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Mulderadweg
- klare und konfliktarme Organisation der verschiedenen Nutzungen
- sichere und nachvollziehbare Führung für den Rad- und Fußverkehr

Eingaben zu dieser Maßnahme:



Ausbau einer Radvorrang-route in Richtung Marienthal (R8)

Maßnahmenbeschreibung

Option 1: Ausbau des Marienthaler Bachwegs

Der Marienthaler Bachweg ist schrittweise so auszubauen, dass er den Anforderungen einer Radvorrangroute entspricht. Hierzu gehört insbesondere die Herstellung einer ausreichend breiten, befestigten und ganzjährig befahrbaren Oberfläche sowie eine klare und sichere Führung des Radverkehrs. Es sollte eine möglichst konfliktarme Trennung oder Organisation der Verkehrsarten geben, um sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr gerecht zu werden.

Option 2: alternative Routenführung

In Bereichen mit hoher Nutzungsintensität ist zu prüfen, inwiefern eine bauliche oder funktionale Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden kann. Wo dies aufgrund räumlicher Restriktionen nicht möglich ist und Nutzungskonflikte bestehen bleiben, sind alternative Führungen für den Radverkehr zu entwickeln.

Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Alternativrouten ohne nennenswerte Umwege verlaufen und eine vergleichbare Verbindungsqualität bieten, beispielsweise durch die Führung über parallel verlaufende, verkehrsarme Wohnstraßen. Hier kommen u. a. der Heckenweg und die Julius-Seifert-Straße in Betracht, die als Fahrradstraße ausgewiesen werden können (Prüfaufttrag).

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau einer Radvorrangroute in Richtung Marienthal werden unterschiedliche Führungen angesprochen. Genannt werden der Marienthaler Bachweg, die Marienthaler Straße, Heckenweg, Julius-Seifert-Straße, Werdauer Straße sowie eine Route entlang der Bahntrasse vom Hauptbahnhof bis Lichtentanne. Einzelne Rückmeldungen bevorzugten Option 1, andere Option 2 oder die Nutzung des Bachwegs und parallel verlaufender Straßen.

Mehrere Beiträge beziehen sich auf den Marienthaler Bachweg. Genannt werden Engstellen, geringe Breite, schlechte Oberflächen, Glasscherben, ungeschnittene Hecken, Dunkelheit, notwendiger Rückschnitt von Grünpflanzen, bessere Müllentsorgung und optimierte Straßenquerungen. Im Bereich der Verlängerten Lerschstraße wird eine Aufweitung der Kreuzung wegen schlechter Sichtbarkeit angesprochen. Auch das Viadukt wird im Zusammenhang mit Absteigen genannt.

Zur Marienthaler Straße werden unterschiedliche Einschätzungen genannt. Einige Beiträge bewerten die Radspuren als gute Lösung und wünschen eine Fortführung bis beziehungsweise ab Kopernikusstraße. Andere sprechen sich dafür aus, den Radverkehr von Hauptverkehrswegen wegzulenken oder den Radstreifen zurückzubauen, da er als gefährlich für motorisierte Zweiradfahrende beschrieben wird.

Weitere Hinweise betreffen eine sichere Querung der Marienthaler Straße, Querstraßenquerungen, eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr, breitere Wege, eine durchgängige Verbindung zum HBK beziehungsweise Klinikum sowie eine vollständige Betrachtung des Projekts Marienthaler Bachweg. Genannt werden außerdem Robert-Müller-Straße, Stiftstraße, Georgenplatz, Ziegenwiese, Moccabarkreuzung, Schumannstraße, Ring und Mulderadweg.

Ziele der Maßnahme

- Entwicklung einer leistungsfähigen, attraktiven Radvorrangroute in Richtung Marienthal
- sichere, komfortable und möglichst konfliktarme Führung des Radverkehrs
- Schaffung einer attraktiven Verbindung im gesamtstädtischen Netz

Eingaben zu dieser Maßnahme:

25



Maßnahmenbeschreibung

In Tempo-30-Zonen ist aufgrund der reduzierten Geschwindigkeiten grundsätzlich keine separate Radverkehrsinfrastruktur erforderlich. Dennoch ist insbesondere auf Routen mit erhöhter Bedeutung für den Radverkehr (s. Zielnetz) sicherzustellen, dass eine klare und sichere Führung gegeben ist.

Dies betrifft vor allem die Gestaltung von Knotenpunkten, die Regelung von Vorfahrten sowie eine nachvollziehbare Wegeführung entlang der Route.

Auf geeigneten Verbindungen innerhalb dieses Straßentyps ist die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen, insbesondere dort, wo Radverkehr eine tragende Rolle im Netz übernimmt (Vorrang- oder Hauptnetz). Fahrradstraßen ermöglichen eine klare Priorisierung des Radverkehrs und tragen zu einer erhöhten Sicherheit und Orientierung bei.

Einbahnstraßen sollten systematisch dahingehend überprüft werden, ob sie für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können. Ziel ist es, direkte und umwegfreie Verbindungen zu ermöglichen und die Durchlässigkeit des Netzes zu erhöhen. Voraussetzung hierfür sind ausreichende Fahrbahnbreiten, übersichtliche Verkehrsverhältnisse sowie geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur sicheren Führung des Radverkehrs in Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen werden Straßenzustand, Sichtbarkeit, Markierung und Verkehrsregeln genannt. Angesprochen wird, dass Straßenschäden Radfahrende zu für Autofahrende unvorhersehbaren Manövern zwingen können. Für Hauptrouten und das Vorrangnetz wird eine verlässliche Qualität genannt.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Einbahnstraßen. Genannt werden die Freigabe entgegen der Fahrtrichtung, klare und ausreichende Trennungen bei Gegenrichtung, Umleitungen bei Bauarbeiten sowie positive Beispiele wie die Kreisigstraße. Bei Bauarbeiten sollten Nutzungsmöglichkeiten nicht ohne Umleitung entfallen; als Beispiel wird die Verbindung Bahnhofstraße–Kopernikusstraße genannt.

Für Tempo-30-Zonen werden klare Kennzeichnung und Kontrollen angesprochen. Die Nordvorstadt wird als bestehende Tempo-30-Zone genannt, in der die Regelung nach einer Rückmeldung wenig sichtbar sei und nicht eingehalten werde. Einzelne Beiträge stellen Tempo-30-Zonen grundsätzlich infrage oder wünschen mehr Tempo-30-Straßen.

Weitere Hinweise betreffen gut einsehbare Kreuzungen, insbesondere im Bereich Innenstadt/Bahnhof, Markierungen mit Farbe, Fahrradstraßen, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Ausweichmöglichkeiten und die Wahrnehmung des Radverkehrs durch motorisierte Verkehrsteilnehmende. Außerdem werden getrennte Radwege, Best-Practice-Beispiele anderer Städte sowie gelbe Markierungen in Einbahnstraßen wie in Leipzig genannt. Einzelne Rückmeldungen kritisieren Sonderregelungen für Radfahrende oder das Verhalten von Radfahrenden.

Ziele der Maßnahme

- sichere, klare und durchgängige Führung des Radverkehrs in Tempo-30 Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen.
- Gewährleistung einer verlässlichen Qualität auf Hauptrouten und im Vorrangnetz

Eingaben zu dieser Maßnahme:

20



Herstellung von Radverkehrshaupttrouten (R10)

Maßnahmenbeschreibung

Die Radverkehrshaupttrouten sind entsprechend ihrer Funktion als wichtige Verbindungsachsen qualitativ hochwertig auszubauen. Grundsätzlich ist eine durchgehende, sichere und möglichst konfliktarme Führung des Radverkehrs vorzusehen, die den Anforderungen des Alltagsverkehrs gerecht wird.

Die konkrete Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen kann dabei in Abhängigkeit von den örtlichen Rahmenbedingungen variieren. In Betracht kommen insbesondere eigenständige Radwege, Radfahrstreifen im Straßenraum, Führungen in Tempo-30-Zonen mit angepasster Verkehrsorganisation oder die Ausweisung von Fahrradstraßen.

Gemeinsame Geh- und Radwege sollten aufgrund der entstehenden Nutzungskonflikte grundsätzlich vermieden werden und allenfalls auf eigenständigen, abseits vom Kfz-Verkehr geführten Verbindungen, wie beispielsweise Grün- oder Waldwegen, zur Anwendung kommen.

Für die Dimensionierung und Ausgestaltung der Anlagen sind die geltenden Regelwerke, insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, heranzuziehen. Demnach sind für Radverkehrsanlagen ausreichende Breiten vorzusehen, die ein sicheres Begegnen und Überholen ermöglichen. So sollten beispielsweise Radfahrstreifen in der Regel mindestens 1,85 m breit sein, bei höherer Belastung entsprechend breiter. Für baulich getrennte Radwege sind Regelbreiten von in der Regel mindestens 2,00 m pro Fahrtrichtung bzw. bei Zweirichtungsradwegen entsprechend größere Breiten vorzusehen. Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen sowie zu Gehwegen sind zu berücksichtigen.

Ergänzend ist sicherzustellen, dass die Routen ganzjährig nutzbar bleiben. Dies umfasst eine regelmäßige Unterhaltung, die Beseitigung von Oberflächenschäden, die Freihaltung von Hindernissen sowie eine angemessene Berücksichtigung bei Winterdienst und Baustellenmanagement. Ziel ist ein durchgängig nutzbares und verlässliches Netz an Radverkehrshaupttrouten im gesamten Stadtgebiet.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Herstellung von Radverkehrshaupttrouten wird ein zusammenhängendes Netz genannt. Angesprochen werden breite und von der Straße getrennte Radwege, Verbindungen zwischen Ortsteilen, schnelle Verbindungen aus allen Stadtteilen zum Hauptbahnhof und ins Zentrum sowie die Verbindung vom Mulderadweg in Schedewitz zur Innenstadt.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf den Betrieb der Routen. Genannt werden ganzjährige Nutzung, Winterdienst und zusätzliche Winterdienstkosten. Außerdem werden Baustellen und Veranstaltungen angesprochen, insbesondere die Freigabe des Radwegs auf der Crimmitschauer Straße zum Parken sowie abrupt endende Radwege an Baustellen.

Zur Führung werden ampelarme Strecken, eine „grüne Welle“ für Fahrräder, sichtbare Ampeln und der Innenstadtring genannt. Für die Humboldtstraße wird beschrieben, dass derzeit an vielen Ampeln gehalten werden müsse. Gemeinsame Geh- und verpflichtende Radwege werden wegen Konflikten angesprochen; zugelassene Mitnutzung wird als flexibler beschrieben. Auch ein schmaler Radweg wird besser bewertet als gar keiner.

Räumlich genannt werden Marienthal, Crimmitschauer Straße, äußere Planitzer Straße nach Stolleplatz, B173 Richtung Lichtenstein, B175 zwischen Verdau und Zwickau, Hochbehälter/Fernblick, Humboldtstraße, Innenstadtring, Schedewitz, Mulderadweg, Hauptbahnhof und Zentrum.

Weitere Hinweise betreffen erneuerungsbedürftige Straßenbeläge, Transparenz und Zeitplan, überregionale Radwegeplanung, Nachbarorte sowie Einschätzungen zu Kosten, Haushaltslage, geringer Nutzung einzelner Radwege und zur Rolle des Autoverkehrs in Zwickau.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz (R11)

Maßnahmenbeschreibung

An Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz ist der Radverkehr im Sinne einer durchgängigen Vorrangführung gezielt zu bevorzugen, sofern dies konfliktarm umsetzbar ist. Hierzu zählen insbesondere angepasste Lichtsignalanlagen mit verkürzten Wartezeiten für den Radverkehr, separate Signalphasen oder frühzeitige Freigaben (z. B. vor dem Kfz-Verkehr).

Ergänzend können verbreiterte und vorgezogene Aufstellflächen für den Radverkehr im Straßenraum vorgesehen werden, um eine sichere und sichtbare Positionierung an signalisierten Knotenpunkten zu ermöglichen.

Weitere Maßnahmen umfassen die Prüfung und Einrichtung von konfliktarmen Führungsformen, wie etwa freigegebene Rechtsabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr (z. B. Grünpfeilregelungen ausschließlich für Fahrräder) oder separate Abbiegespuren. Ziel ist es, die Anzahl und Intensität von Konflikten mit anderen Verkehrsarten möglichst gering zu halten und gleichzeitig eine flüssige Führung sicherzustellen.

In Bereichen, in denen es zu Zielkonflikten mit anderen Vorrangnetzen (insbesondere Kfz-Verkehr oder ÖPNV) kommt, sind alternative Lösungen zu prüfen. Dazu gehört insbesondere die Verlagerung der Radroute auf benachbarte, geeignetere Knotenpunkte oder – bei entsprechendem Verkehrsaufkommen und räumlichen Voraussetzungen – eine höhengetrennte Führung des Radverkehrs (z. B. Unter- oder Überführungen).

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz werden Ampelschaltungen, Sicherheit an Kreuzungen und die Qualität entlang der Verbindung genannt. Angesprochen werden vernünftige Ampelschaltungsregelungen für Radfahrende, Testzeitanzeigen an künftigen Ampelanlagen sowie die Erkennung von Radfahrenden durch Ampeln, auch ohne Auslösung durch eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit.

Mehrere Hinweise beziehen sich auf Konflikte mit abbiegenden Autos. Als Beispiel wird die Lengenfelder Straße an der Kreuzung Bahnstraße/Geinitzsiedlung genannt, wo beim Rechtsabbiegen von hinten kommende, bergab fahrende Radfahrende beachtet werden müssten. Außerdem wird der Bereich über dem Fußgängertunnel an der Humboldtstraße erwähnt.

Zur Gestaltung werden getrennte Führungen von Rad- und Kfz-Verkehr, Schutzinseln, Schutzräume, ausreichende Breiten von Radwegen und unterschiedliche Nutzergruppen mit ihren Schutzbedürfnissen genannt. Ein Beitrag verweist darauf, dass bei vollständiger Trennung von Straßen- und Radverkehr der Bedarf für diese Maßnahme entfalle.

Weitere Hinweise betreffen den grünen Pfeil für Radfahrende, die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV sowie Prioritäten zwischen Fußverkehr, Radverkehr und Autoverkehr in unterschiedlichen Stadträumen. Einzelne Rückmeldungen lehnen eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ab oder nennen eine stärkere Bevorzugung des ÖPNV als wichtiger.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen (R12)

Maßnahmenbeschreibung

An stark frequentierten Standorten wie öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandelszentren, Bildungsstandorten sowie wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen sind bedarfsgerecht hochwertige Fahrradabstellanlagen zu errichten. Hierzu zählen insbesondere gut einsehbare und beleuchtete Abstellanlagen, die eine hohe soziale Kontrolle gewährleisten, sowie überdachte und diebstahlsichere Lösungen wie Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Fahrradgaragen.

Die Dimensionierung der Anlagen sollte sich an den zu erwartenden Nutzungszahlen orientieren und kann unter anderem auf Grundlage bestehender Regelwerke, wie der kommunalen Stellplatzsatzung, erfolgen. In zentralen Lagen mit hoher Nachfrage ist zudem die Errichtung größerer Anlagen, beispielsweise in Form von Fahrradparkhäusern oder gebündelten Abstellanlagen, bei Bedarf zu prüfen, z.B. in der Innenstadt. Hierfür können z.B. auch leerstehende Ladenlokale umgenutzt werden.

Ergänzend können zusätzliche Ausstattungsmerkmale berücksichtigt werden, etwa Lademöglichkeiten für E-Bikes, Schließfächer oder Reparaturstationen. Auch eine Integration in bestehende Wegebeziehungen sowie eine klare Auffindbarkeit, beispielsweise durch Wegweisungssysteme, sind sicherzustellen.

Für die Umsetzung sind geeignete Flächen im unmittelbaren Umfeld der Einrichtungen bereitzustellen und die Maßnahmen in enger Abstimmung mit den jeweiligen Betreibern und Eigentümern zu planen. Somit wird ein durchgängiges und bedarfsgerechtes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten an allen wichtigen Zielorten im Stadtgebiet sichergestellt.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau sicherer Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen werden sichere, komfortable, gut erreichbare und flächendeckende Abstellmöglichkeiten genannt. Mehrere Rückmeldungen sprechen fehlende oder volle Radständer an, unter anderem auf dem Markt, wo Fahrräder teils an Straßenschildern oder Regenfallrohren angeschlossen würden.

Genannt werden viele kleinere Anlagen im Stadtzentrum statt weniger großer Anlagen, Fahrradständer, geeignete Abstellplätze, Fahrradschließfächer, Fahrradboxen, überdachte Stellplätze, Fahrradgaragen, hängende Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten und Reparaturstationen. Als Orte werden Hauptbahnhof, Hauptmarkt, Einkaufscity, Supermärkte, Stadthalle, Pölbitzer Bahnhof, öffentliche Einrichtungen, Kulturamt, Jugendherberge und Mulderadweg genannt. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Weitere Hinweise betreffen die Nutzung von Leerständen, die Integration in Parkhäusern, Erweiterungsmöglichkeiten am Hauptbahnhof, Wetterschutz, Anschließmöglichkeiten für den Rahmen sowie Gestaltung und Verkehrslenkung durch Abstellanlagen. Mehrere Rückmeldungen sprechen Sicherheit, Unterhalt, ein sicheres Gefühl beim Abstellen, Kamera- beziehungsweise Videoüberwachung und Hinweise auf Überwachung an.

Einzelne Beiträge nennen Vandalismus, insbesondere bei Lade- und Reparaturstationen, oder verweisen auf Kosten-Nutzen-Fragen bei Fahrradschließfächern. Andere halten besondere Anlagen nur bei hoher Frequenz für sinnvoll oder sehen die Entwicklung eher als marktgetrieben an.



Ziele der Maßnahme

- Schaffung eines flächendeckenden Angebots an sicheren, komfortablen und gut erreichbaren Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten
- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielorten im Alltag

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen (R13)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Abstellsituation sind in Mehrfamilienhaussiedlungen gezielt zusätzliche und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Hierzu zählen insbesondere überdachte, barrierearme und diebstahlsichere Anlagen im unmittelbaren Wohnumfeld, beispielsweise in Form von Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder kleineren Fahrradgaragen. Die Standorte sollten möglichst in Eingangsnähe, auf bestehenden Stellplatzflächen oder an geeigneten zentralen Punkten innerhalb der Quartiere angeordnet werden, um kurze Wege und eine hohe Nutzungsakzeptanz zu gewährleisten.

Besonderes Augenmerk ist auf die Anforderungen hochwertiger Fahrräder und E-Bikes zu legen, etwa durch gesicherte und ausreichend dimensionierte Stellplätze für z.B. Spezialräder und Cargo-Bikes. Ergänzend ist zu prüfen, inwiefern bestehende Flächen im öffentlichen Raum umgenutzt werden können.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau sicherer Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen werden sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Wohnumfeld genannt. Angesprochen werden Fahrradkeller, Anlagen im Außenbereich sowie die Frage, ob Vermietende beziehungsweise Eigentümer von Mehrfamilienhäusern zuständig sind. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf eine Zusammenarbeit mit Vermietenden.

Genannt werden Modellprojekte zur Prüfung des Bedarfs in Zwickau sowie die bauliche Stärkung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Ein Beitrag weist darauf hin, dass Carports und Garagen häufig berücksichtigt würden, Fahrräder dagegen selten. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Bei der Ausgestaltung werden Fahrradanhänger, Kindertransporträder und längere Fahrzeuge genannt. Rampen sollten nach einer Rückmeldung nicht zu steil sein; außerdem werden zweietagige Konstruktionen angesprochen. Weitere Hinweise betreffen Solar-Ausbau und Begrünung der Anlagen, unter anderem mit Blick auf Schatten und Temperatur.

Einzelne Rückmeldungen äußern Zweifel an der Nutzung wegen Diebstahlgefahr, verweisen auf vorhandene Fahrradkeller oder fragen nach dem Bedarf. Eine Rückmeldung verweist auf die vorherige Maßnahme zu Radabstellanlagen.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

13



Ziele der Maßnahme

- Ziel ist es, durch Steigerung des Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils durch bedarfsgerechte und sichere B+R-Angebote
- Stärkung von verlässlichen intermodalen Wegekettten und Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Haltepunkte

Eingaben zu dieser Maßnahme:

13

Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen (R14)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Stärkung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ist die schrittweise Errichtung hochwertiger und sicherer B+R-Anlagen an zentralen Bahnhöfen sowie an bedeutenden Straßenbahnverknüpfungspunkten zu prüfen und ggf. umzusetzen. Im Fokus stehen dabei insbesondere folgende Stationen:

- Hauptbahnhof
- Bahnhof Pölbitz
- Bahnhof Oberrothenbach
- Bahnhof Mosel
- Bahnhof Schedewitz
- Bahnhof Cainsdorf
- Haltestelle Neumarkt
- Haltestelle Zwickau Zentrum
- Haltestelle Stadthalle
- Endhaltestellen (Klinikum, Pölbitz, Eckersbach, Neuplanitz)

Vorgesehen sind überdachte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten in Form von Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Fahrradgaragen, die sowohl kurzzeitiges als auch langfristiges Abstellen ermöglichen.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen werden überdachte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten genannt. Angesprochen werden Fahrradschließfächer, Fahrradgaragen, Fahrradparkhäuser nach Beispielen aus Erfurt oder Holland sowie Abstellmöglichkeiten für private Räder.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Diebstahlsicherung als wichtiges Thema. Außerdem werden Fahrradmitnahme im ÖPNV, Straßenbahnen ohne Stufen beziehungsweise ohne Anheben des Fahrrads sowie Buchungsmöglichkeiten ohne ausschließlichen App-Zwang genannt. Zur Kostenfrage werden sowohl kostenlose Mitnahme und kostenloses Abstellen als auch kostenpflichtige Parkeinrichtungen angesprochen.

Räumlich genannt werden das Klinikum, kleinere Bahnhöfe und Wilkau-Haßlau. Zum Klinikum wird angemerkt, dass dort keine neue Abstellmöglichkeit erforderlich sei, da ausreichend Abstellplätze vorhanden seien und kaum Anwohnende im Umfeld seien. Für kleinere Bahnhöfe werden fehlende behindertengerechte Zugänge und Rampen genannt.

Weitere Hinweise betreffen die Frage, wie viele Fahrräder solche Angebote tatsächlich nutzen würden, sowie eine mögliche Zusammenarbeit mit Wilkau-Haßlau. Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme kritisch oder ablehnend.

Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen (R1)	1,82
2.	Herstellung von Radverkehrshauptrouten (R10)	2,26
3.	Radvorrangnetz süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R3)	2,31
4.	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg (R7)	2,61
5.	Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße / Talstraße (R5)	2,72
6.	Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg (R4)	2,75
7.	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen (R12)	2,94
8.	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute (R8)	3,05
9.	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen (R9)	3,15
10.	Radvorrangnetz nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R6)	3,20
11.	Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz (R11)	3,54
12.	Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen (R14)	3,66
13.	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten (R2)	4,06
14.	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen (R13)	4,12

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

Bei den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Radverkehr werden vor allem sichere, durchgängige und alltagstaugliche Radwege genannt. Angesprochen werden eigene Radwege, keine Schutzstreifen, möglichst vom Kfz-Verkehr getrennte Führungen sowie Strecken abseits stark befahrener Straßen. Fahrbahnmarkierungen auf Pkw-Fahrbahnen werden teilweise als zu gefährlich bewertet.

Für die Umsetzung werden gute Beläge, weniger Schlaglöcher, sichere Gullybereiche, kürzere Wartezeiten an Ampeln und bessere Querungen genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen darauf, dass Angst vor engem Überholen durch Autos ein Grund sei, das Fahrrad seltener zu nutzen. Genannt werden unter anderem Leipziger Straße, Crimmitschauer Straße, Pölbitzer Straße und die Überleitung Jahnstraße/Kopernikusstraße.

Ein Schwerpunkt liegt auf Verbindungen ins Umland und zwischen Stadtteilen. Genannt werden Kooperationen mit Nachbargemeinden, Hauptrouten über die Stadtgrenze hinaus, Crossen, Mulderadweg, S282 Richtung Zwickau, Wiesen, Kirchberg, Crimmitschau, Weißenborner Berg, Dänkritz sowie Saarstraße/Selgros. Der Mulderadweg wird teils als Freizeitroute gesehen; für Alltagsmobilität werden direkte Achsen zwischen Stadtteilen und Innenstadt als wichtiger beschrieben.

Weitere Hinweise betreffen Kontrollen und Verkehrserziehung. Genannt werden regelkonformes Verhalten von Radfahrenden, Autofahrenden und Rollerfahrenden, Mindestabstand beim Überholen, Abbiegeverhalten, Gehwegnutzung, Helmpflicht und Kontrollen in Fußgängerzonen.

Zu berücksichtigen sind außerdem Kosten-Nutzen-Abwägung, Haushaltslage, transparente und zeitnahe Umsetzung, Fördermöglichkeiten, städtische Mitarbeitende als Vorbild sowie barrierefreie Zugänge an kleinen Bahnhöfen. Einzelne Rückmeldungen bewerten den Radverkehr als wichtig und ausbaufähig, andere sehen geringe Nutzung, geringe Akzeptanz oder Zwickau weiterhin vorrangig als Autostadt.

Übersicht über das Handlungsfeld

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Umsetzung der
Innenstadttan-
gente (K1)



Verkehrsberu-
higungsmaßnah-
men im
Innenstadtberei-
ch (K2)



Prüfung einer
Realisierung der
Mitteltrasse (K3)



Prüfung einer
Realisierung der
Nordtangente
(K4)



Anpassungen im
Lkw-Routennetz
(K5)



Liefer-und
Logistikkonzept
im inner-
städtischen
Bereich (K6)



Reduzierung von
Durchgangs-und
Ausweichverkeh-
ren in
Wohnquartieren
(K7)



Aktualisierung
der gesamt-
städtischen
Parkraumstrateg-
ie (K8)



Ordnung und
Kontrolle des
öffentlichen
Parkraums (K9)



Ausbau des
öffentlichen E-
Ladestationsan-
gebots (K10)



Ausbau von Car-
Sharing
Angeboten
(K11)



Ausbau von
P+R-Anlagen an
Bahnhöfen und
Straßenbahn-
Endhaltestellen
(K12)



Priorisierung der
Maßnahmen zu diesem
Handlungsfeld



Umsetzung der Innentadt tangente (K1)

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 vor allem der Humboldtstraße deutlich verringert werden, wenn begleitende Maßnahmen als Maßnahmenpaket mit umgesetzt werden. Die Innentadt tangente 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 Innentadt tangente 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.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Umsetzung der Innentadt tangente werden sehr unterschiedliche Einschätzungen geäußert. Mehrere Rückmeldungen befürworten die Maßnahme ausdrücklich, bezeichnen sie als wichtig, überfällig oder als Grundlage für weitere Maßnahmen. Genannt werden Entlastungen für Reichenbacher Straße, Humboldtstraße und andere Hauptverkehrsstraßen sowie eine mögliche Kombination mit Radwegen, ÖPNV-Angeboten oder der Querspange Straßenbahn.

Ein großer Teil der Rückmeldungen lehnt die Maßnahme ab oder bewertet sie kritisch. Genannt werden Kosten, Kostenrisiken, Bevölkerungsrückgang, Vorrang für die Instandhaltung bestehender Straßen sowie Zweifel am Nutzen. Mehrfach wird auf mögliche Verkehrsverlagerung statt Verkehrsentslastung verwiesen.

Ein Schwerpunkt der Hinweise betrifft den Schwanenteich und angrenzende Wohngebiete. Genannt werden Lärm, Abgase, Baulärm, Verlust von Ruhe, Beeinträchtigung von Naherholung, Freilichtbühne, Tennisplätzen und Grillwiese sowie Auswirkungen auf Wohn- und Immobilienqualität. Räumlich genannt werden unter anderem Schwanenteich, Gutwasserstraße, Emilienstraße, Parkviertel, Saarstraße, Bürgerschachtstraße und Kleingartenanlagen.

Viele Rückmeldungen beziehen sich auf Natur- und Umweltschutz. Angesprochen werden Rodungen, Versiegelung, Stadtklima, Ausgleichsflächen, Baumbestand sowie Tiere wie Rehe, Ringelnattern, Fledermäuse, Hasen, Füchse, Waschbären, Kröten, Frösche und Vögel.

Für eine mögliche Umsetzung werden Schallschutz, begrünte Lärmschutzwände, Abstand zu Wohnbebauung, Tempo 30, gute Beleuchtung, klare Beschilderung, sichere Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr, Radwege auf beiden Seiten, Baustelleninformation sowie möglichst geringe Eingriffe in den laufenden Verkehr genannt.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

59

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich (K2)

Maßnahmenbeschreibung

Die innerstädtischen Straßen können für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr nur attraktiver werden, wenn diese gleichzeitig für den Kfz-Verkehr unattraktiver werden. Konkret bedeutet es, dass die Reisezeit für diejenigen, die nur die Innenstadt durchfahren, deutlich länger sein muss als die Nutzung der Innenstadttangente (s. K1).

Durch folgende zusätzliche Maßnahmen zu Tempo 30 auf der Humboldtstraße und Reichenbacher Straße (s. K1) wird die Innenstadt vom Durchgangsverkehr insbesondere vom Lkw-Verkehr entlastet und die Innenstadttangente gestärkt:

- Reduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen auf der Humboldtstraße
- Markierung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) auf der Humboldtstraße zur besseren Anbindung des Schwanenteichparks an die Innenstadt (s. F5)
- Umbau der Haltestelle Schillerstraße von Busbucht zum Buskap (ÖPNV als Pulkführer (s. Ö1) und Beschleunigung des ÖPNV (s. Ö7))

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich werden sehr unterschiedliche Einschätzungen geäußert. Mehrere Rückmeldungen lehnen Tempo 30, Fahrstreifenreduzierungen und weitere Verkehrsberuhigung ab. Genannt werden befürchtete Staus, Rückstau an Knotenpunkten, längere Fahrzeiten, höhere Umweltbelastung, Nachteile für Pendelnde, Dienstleister, Gewerbe und Innenstadtbesuchende sowie eine erschwerte Erreichbarkeit der Innenstadt.

Andere Rückmeldungen nennen Tempo 30, Verkehrsinseln, Engstellen, Zebrastreifen, Poller, Durchfahrtsbegrenzungen und eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs als mögliche Maßnahmen. Angesprochen werden unter anderem Bosestraße, Kreisigstraße, Römerstraße, Humboldtstraße, Reichenbacher Straße, Marienstraße, Hauptstraße, Hauptmarkt, Platz der Deutschen Einheit, Moccabar-Knotenpunkt, Kolpingstraße und der Ring.

Mehrfach wird auf Parken und Erreichbarkeit verwiesen. Genannt werden Parkmöglichkeiten am Rand der Innenstadt, Parkring, Verkehrsleitsystem, Anwohnerparken sowie die Erreichbarkeit von Ärzten, Behörden, Lieferverkehr, Rettungsdiensten und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Weitere Hinweise betreffen Radverkehrsanlagen, Fußwege, Zebrastreifen mit guter Sichtbarkeit und optischer Vorwarnung, klare Beschilderung, verständliche Verkehrsführung, Kontrollen, Baustellenplanung sowie Untersuchungen zu Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Ausweichverkehr und angrenzende Wohnstraßen. Einzelne Rückmeldungen beziehen sich auf eine mögliche Verlagerung des Verkehrs, die Innenstadttangente oder den Erhalt von vier Fahrstreifen bis zur Klärung ihrer Auswirkungen.

Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse (K3)

Maßnahmenbeschreibung

Der Bau der Mitteltrasse ist im Gegensatz zur Innenstadtangente (s. K1) ein langfristigeres Projekt, welches jedoch frühzeitig im Hinblick auf strategische Entscheidungen bzgl. frei zu haltender und zu entwickelnder Flächen sowie der möglichen Trassierung in den Fokus genommen wird.

Im Rahmen weiterer Planungen sind unterschiedliche Trassenvarianten und Ausbauförmungen vertiefend zu untersuchen und hinsichtlich verkehrlicher Wirkung, städtebaulicher Auswirkungen, Umweltbelangen, Flächeninanspruchnahme, Kosten sowie technischer Realisierbarkeit zu bewerten. Gleichzeitig ist zu prüfen, welche Auswirkungen die Maßnahme auf angrenzende Wohngebiete, das bestehende Straßennetz sowie den Umweltverbund hat. Dabei sollte die Mitteltrasse möglichst verträglich in bestehende Siedlungs- und Freiraumstrukturen integriert werden.

Sofern Teile der Trasse über angrenzende Städte oder Gemeinden verlaufen beziehungsweise diese berühren, sind die betroffenen Kommunen frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. Aufgrund der langfristigen Dimension der Maßnahme kommt der frühzeitigen Sicherung potenzieller Trassenkorridore und Entwicklungsflächen eine besondere Bedeutung zu.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse sollte aus den Rückmeldungen heraus vor allem der konkrete Verlauf nachvollziehbar dargestellt werden. Mehrfach werden Karten, Angaben zu Ideal- oder Vorzugstrassen sowie eine verständliche Beschreibung des Trassenverlaufs gefordert, da ohne räumliche Einordnung keine Bewertung möglich sei.

Für die Umsetzung werden Lärmschutz, Schutz angrenzender Wohngebiete und die Einbeziehung der Anwohnenden genannt. Angesprochen werden mögliche Belastungen durch zusätzlichen Verkehr, Lärm und Abgase, unter anderem in Pölbitz, Königswalde, Crossen, Weißenborn und an der Lengenfelder Straße. Genannt werden außerdem gute Anbindungen, Abfahrten an wichtige Knotenpunkte sowie Auf- und Abfahrten möglichst mit Ein- und Ausfädelungstreifen.

Mehrfach wird darauf hingewiesen, Natur-, Grün- und Freiflächen möglichst zu schützen. Genannt werden die Crossener Muldenaue, Landschaftsbild, Wildtiere, Versiegelung, Zerschneidung von Freiflächen sowie mögliche Ausgleichsmaßnahmen. Auch begleitende Radwege und Querungen werden als mitzuplanende Punkte angesprochen.

Für die verkehrliche Bewertung werden eine tatsächliche Entlastungswirkung, der Umgang mit Schwerlast- und Durchgangsverkehr, Auswirkungen auf Werdauer Straße und innerstädtischen Verkehr sowie die Anbindung an Gewerbegebiete genannt. Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf ein interkommunales Gewerbegebiet und eine mögliche Weiterführung bis zur B 93.

Kritisch genannt werden Kosten, Finanzierbarkeit, sinkende Einwohnerzahlen, zusätzlicher Verkehr, Vorrang für die Sanierung bestehender Straßen und Zweifel am Bedarf neuer Gewerbeflächen. Einige Rückmeldungen fordern eine schnelle oder mittelfristige Umsetzung, andere lehnen die Maßnahme ab oder wünschen zunächst die Innenstadtangente.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung des westlichen und nördlichen Stadtgebiets vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen
- Vorausschauende Verkehrs- und Gewerbeflächenentwicklung zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zwickaus

Eingaben zu dieser Maßnahme:



Prüfung einer Realisierung der Nordtangente (K4)

Maßnahmenbeschreibung

Die Prüfung der Nordtangente ist grundsätzlich als nachrangige bzw. alternative Maßnahme zur Mitteltrasse zu betrachten. Die Mitteltrasse (K3) stellt aus Sicht des VEP 2040 die bevorzugte Entwicklungsoption dar, da mit ihr eine gezieltere Entlastung innerstädtischer Straßenzüge sowie eine bessere Bündelung regionaler Verkehrsströme erreicht werden kann. Sollte sich im weiteren Planungs- und Prüfprozess jedoch herausstellen, dass die Mitteltrasse nicht realisierbar ist, soll alternativ die Umsetzung der Nordtangente weiterverfolgt werden. In diesem Fall übernimmt die Nordtangente die Funktion einer ergänzenden bzw. ersetzenden Netzmaßnahme zur leistungsfähigen Führung des Verkehrs sowie zur Entlastung sensibler innerstädtischer Bereiche.

Die Nordtangente fungiert in erster Linie als eine Umgehungsstraße für den Lkw- und Durchgangsverkehr in Marienthal Ost in Richtung Norden und weiter zur A4.

Der Verlauf der Nordtangente sieht wie folgt aus:

Verbindung zwischen Werdauer Straße und Kopernikusstraße am Knotenpunkt Kopernikusstraße / Crimmitschauer Straße / Jahnstraße

Im Rahmen weiterer Planungen sind unterschiedliche Trassenvarianten und Ausbauförmungen vertiefend zu prüfen und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung, technischen Realisierbarkeit, Umweltverträglichkeit, Flächeninanspruchnahme sowie städtebaulichen Auswirkungen zu bewerten. Gleichzeitig sind mögliche Auswirkungen auf angrenzende Wohngebiete, Freiräume sowie den Umweltverbund zu berücksichtigen. Dabei sollte geprüft werden, wie die Maßnahme möglichst verträglich in bestehende Siedlungs- und Landschaftsstrukturen integriert werden kann.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Prüfung einer Realisierung der Nordtangente wird mehrfach darauf hingewiesen, dass zunächst die Notwendigkeit und Entlastungswirkung geprüft werden sollte. Genannt werden die bestehende Anbindung über Kopernikusstraße und Werdauer Straße, mögliche Entlastungen für Marienthal sowie die Frage, ob die Nordtangente gegenüber Mitteltrasse oder Innentadtangente vorrangig beziehungsweise alternativ zu betrachten ist.

Für eine mögliche Umsetzung werden Lärmschutz, Schutz von Wohngebieten und Erhalt der Wohnqualität genannt. Angesprochen werden zusätzliche Verkehrsbelastungen, insbesondere in Richtung Pölbitzer Straße, Horst-Hoffmann-Straße, Crimmitschauer Straße, Jahnstraße, Kopernikusstraße und im Bereich bestehender Wohngebiete. Verstärkte Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Trasse werden ausdrücklich benannt.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Natur- und Freiflächen. Genannt werden der Schutz von Wald, Naturflächen und Tieren sowie eine mögliche Führung nördlich von Niederhohndorf. Weitere Hinweise betreffen eine Verlängerung bis zur Olzmannstraße, eine Anbindung an die Werdauer Straße hinter der Goethestraße sowie Auf- und Abfahrten möglichst mit Ein- und Ausfädelungstreifen.

Bei der Ausgestaltung werden begleitende Rad- und Fußwege, Querungen, Radverkehrsanlagen sowie Ampelphasen aus Nebenstraßen und zusätzliche Linksabbiegespuren genannt. Einzelne Rückmeldungen sprechen sich für eine schnelle Umsetzung aus, andere bewerten die Maßnahme als unnötig, teuer oder nicht erforderlich.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung des westlichen und nördlichen Stadtgebiets vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen
- Vorausschauende Verkehrs- und Gewerbeflächenentwicklung zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zwickaus

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Anpassungen im Lkw-Routennetz (K5)

Maßnahmenbeschreibung

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

- Erstellung eines Monitorings zur regelmäßigen Überprüfung der Eignung einzelner Streckenabschnitte (z. B. Belastung, Fahrbahnbreite, Unfallschwerpunkte, Lärmbelastung)
- Erfassung neuer Entwicklungen, etwa geänderte Zufahrtsbedarfe durch neue Betriebe, Änderungen im Straßenzustand oder Wohnbauentwicklungen
- Anpassung des Vorrangnetzes durch Umstufungen, Ergänzungen oder Entwidmungen auf Basis technischer und politischer Kriterien
- Veröffentlichung und Kommunikation des jeweils aktuellen Vorrangnetzes über städtische Kanäle, digitale Kartenportale und Verkehrsleitsysteme
- Verknüpfung mit Navigationsdaten und Lkw-Routenplanern, um Fehlleitungen zu vermeiden
- Integration in das Mobilitätsdashboard (s. M9)

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei den Anpassungen im Lkw-Routennetz wird vor allem genannt, Lkw-Verkehr aus Wohngebieten und sensiblen städtebaulichen Bereichen herauszuhalten. Angesprochen werden klare Beschilderung, aktualisierte digitale Navigationsdaten, frühzeitige Kommunikation mit betroffenen Unternehmen sowie ein ganzheitliches Lkw-Routenmanagement.

Für die Umsetzung werden Durchfahrtsbegrenzungen, Tempo 30, Poller oder aktive Schrankenanlagen für Anliegerbereiche sowie Maut auf genutzten innerstädtischen Straßen genannt. Zugleich wird darauf hingewiesen, ansässige Unternehmen und Lieferverkehr nicht zu benachteiligen. Mehrfach wird genannt, dass nicht jeder Lkw umgeleitet werden könne und dass passende Ausweichstraßen erforderlich seien.

Räumlich angesprochen werden Mosel, Oberrothenbach, Moseler Berg, alte und neue B93, Gewerbegebiet Meerane, VW, Lengenfelder Straße, Saarstraße und Reichenbacher Straße. Genannt werden Belastungen durch Lärm, Abgase, Straßenschäden und Schwerlastverkehr sowie Beschwerden und Wahrnehmungen der Anwohnenden.

Weitere Hinweise betreffen die Verlagerung von Logistikverkehr auf die Schiene, vorhandene Gleisanschlüsse, Logistikstandorte am Stadtrand, kurze Anbindungen an überörtliche Netze, ausreichend Parkplätze für große Lastzüge sowie die Reparatur von Muldebrücken. Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme als selbstverständlich, nicht bewertbar, politisch einschränkend oder als gute Idee.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

26

Liefer-und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich (K6)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Reduzierung der Verkehrslasten und zur Verbesserung der Verträglichkeit von Lieferverkehren in der Innenstadt soll ein umfassendes Logistikkonzept entwickelt und implementiert werden. Dieses Konzept umfasst mehrere zentrale Maßnahmen:

- Einrichtung von Ladezonen: In den betroffenen Gebieten sollen spezifische Ladezonen eingerichtet werden, die den Lieferverkehr konzentrieren und eine geordnete Belieferung der Geschäfte ermöglichen. Diese Ladezonen sind so zu planen, dass sie die Fußgängerströme möglichst wenig beeinträchtigen und den Lieferverkehr von den Haupteinkaufsstraßen fernhalten.
- Zeitliche Begrenzung der Belieferung: Weiterhin ist die Einführung von zeitlichen Begrenzungen für die Belieferung von Geschäften zu planen. Durch festgelegte Zeitfenster, in denen Lieferungen erlaubt sind, kann der Lieferverkehr auf die frühen Morgenstunden oder weniger frequentierte Zeiten beschränkt werden.

Darüber hinaus sollen Möglichkeiten zur Bündelung und umweltfreundlicheren Gestaltung von Lieferverkehren untersucht werden. Denkbar sind beispielsweise Mikro-Depots am Rand der Innenstadt, von denen aus Lieferungen mit kleineren oder emissionsarmen Fahrzeugen erfolgen können. Ebenso ist die stärkere Nutzung emissionsarmer Antriebstechnologien im Wirtschaftsverkehr zu fördern. Perspektivisch können auch digitale Lösungen zur Steuerung von Ladezonen, Lieferzeiten oder Verkehrsströmen geprüft werden.

Die Entwicklung des Konzeptes erfordert eine enge Abstimmung mit Handel, Gewerbe, Logistikunternehmen, Innenstadtakteuren sowie den zuständigen Behörden. Vor Umsetzung einzelner Maßnahmen sind daher betriebliche Anforderungen, Flächenverfügbarkeiten, rechtliche Rahmenbedingungen sowie mögliche Auswirkungen auf Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr vertiefend zu prüfen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich werden ausreichend und sinnvoll gelegene Ladezonen genannt. Angesprochen werden Falschparken, Halten in zweiter Reihe, die Nutzung von Ladezonen durch Post- und Paketdienste sowie eine weiterhin gewährleistete Erreichbarkeit der Geschäfte.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Lieferzeiten. Genannt werden Zeitfenster, Lieferungen bis 10 Uhr, Poller zur Sperrung außerhalb der Lieferzeiten sowie Kontrollen der Einhaltung. Für den Bereich des Doms wird angeregt, Anlieferungen während der Mittagszeit zwischen 11:30 und 13:30 Uhr zu vermeiden.

Für die Umsetzung werden die Einbeziehung von Handel, Gewerbe und Anwohnenden sowie fachliche Expertise genannt. Lieferzeiten sollten an die Bedürfnisse von Handel und Anwohnenden angepasst werden. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass eine funktionierende Anlieferung erhalten bleiben müsse und Änderungen nur bei funktionierenden Neuerungen und Zustimmung der Beteiligten erfolgen sollten.

Weitere Hinweise betreffen Mikro-Depots, kleine Elektro-Lieferfahrzeuge, emissionsfreie Lieferfahrzeuge unterschiedlicher Tonnage und eine schrittweise Umsetzung von Fahrverboten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Fußgängerbereichen. Einzelne Rückmeldungen verweisen auf bestehende zeitliche Beschränkungen des Lieferverkehrs.

Kritisch genannt werden höherer Zeitaufwand, geringere Transportmengen, steigende Logistikkosten, mögliche Nachteile für Handel und Leerstand sowie die Frage, ob ein solches Konzept für eine Stadtgröße wie Zwickau erforderlich sei.

Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren (K7)

Maßnahmenbeschreibung

Um mögliche Ausweichverkehre in der Nordvorstadt und in Pölbitz im Zuge der Einrichtung der ÖPNV-Beschleunigung auf der Leipziger Straße zu unterbinden, ist die Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen auf folgenden Straßen zu prüfen:

- Franz-Mehring-Straße, Feodorstraße, Barbarastraße

Des Weiteren kann durch Änderung der Vorfahrtsregeln und Einrichtung von Fahrradstraßen das Ausweichen des Kfz-Verkehrs auf Wohnstraßen unattraktiv gemacht werden:

- Clara-Zetkin-Straße (auch relevant für die Herstellung des Zielnetzes im Radverkehr (s. R1))

Gleichzeitig sollten bestehende Durchfahrtsbeschränkungen konsequent überwacht und durchgesetzt werden.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren werden Durchfahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßen, Fahrradstraßen und Tempo 30 genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass keine Verlagerung in benachbarte Wohnstraßen entstehen und Umwege für Anwohnende möglichst gering bleiben sollten.

Für die Umsetzung werden konsequente Kontrollen, gegebenenfalls videogestützt, sowie die Kontrolle von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Durchfahrtsverboten genannt. Beispiele sind Lkw-Verkehr in der Bahnstraße, die Cainsdorfer Brücke und bestehende Beschränkungen, deren Durchsetzung angezweifelt wird.

Räumlich genannt werden Alexander-, Barbara-, Dorotheen-, Edmund-, Feodor- und Gudrunstraße, Franz-Mehring-Straße, Leipziger Straße, neue Leipziger Straße, Niederhohndorfer Straße, Bahnstraße, Cainsdorfer Brücke und Kaufland Pölbitz. Für die Gudrunstraße wird eine Einbahnstraßenregelung im Zusammenhang mit Verkehr zur Zufahrt Kaufland Pölbitz angesprochen. Die Franz-Mehring-Straße wird sowohl als mögliche Fahrradstraße beziehungsweise Einbahnstraße genannt als auch kritisch gesehen.

Weitere Hinweise betreffen die Erreichbarkeit für Anwohnende, Be- und Entladen, zentrale Parkplätze außerhalb der Wohngebiete, Straßengrün auf der Fahrbahn, die Gestaltung des Straßenraums als Wohngebiet sowie die Einbeziehung direkt betroffener Bewohnender. Kritisch genannt werden Mehrkilometer durch Einbahnstraßen, Stau, Mehrverkehr auf der Leipziger Straße, Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Ablehnung von Fahrradstraßen.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

31



Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie (K8)

Maßnahmenbeschreibung

Durch eine Parkraumstrategie wird das knappe Gut öffentlicher Straßenraum effizienter verteilt. Statt wie bisher ein flächendeckendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen vorzuhalten, soll der ruhende Verkehr auf bestimmten Flächen und Straßen konzentriert und gelenkt werden.

Dies kann durch folgende Hebel erfolgen:

- Zone 1 innerhalb des Dr.-Friedrichs-Ring hauptsächlich für den Zielverkehr: Dauerparken in Parkhäusern, max. 30-Minuten im öffentlichen Straßenraum oder auf Privatgrund, Ausweisung von Bewohnerparken überall wo es rechtlich zulässig ist
- Zone 2 vom Dr.-Friedrichs-Ring bis zur Bosestraße/Große Biergasse, Georgenplatz/Humboldtstraße, Amalienstraße hauptsächlich für den Quell- und Zielverkehr max. 60-Minuten im öffentlichen Straßenraum, Ausweisung von Bewohnerparken überall wo es rechtlich zulässig ist
- Zone 3 alle weiteren Bereiche Bewirtschaftung je nach Situation zur Verkehrslenkung des Quell- und Zielverkehrs, Ausweisung von Bewohnerparken je nach Handlungsdruck

Es ist wichtig, dass die Neuregelungen auch entsprechend vom Ordnungsamt kontrolliert werden. Um den ggf. erhöhten Personalbedarf decken zu können, sind ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen bereit zustellen. Alternativ sind smarte Lösungen, wie z.B. der Einsatz von Scan Cars, zu prüfen, um zumindest die personelle Komponente zu umgehen (s. K9).

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie werden ausreichend Parkmöglichkeiten für Bewohner, kurze Erledigungen, Besucher der Innenstadt, Studierende, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Handwerker, Pflegedienste sowie Lkw genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass Parkzeiten von 30 Minuten für Arzt- und Behördentermine zu kurz sein können; 60 Minuten werden als eher passend beschrieben.

Für die Umsetzung werden günstiger oder kostenloser Parkraum, Feierabendparken, Park-and-Ride, Shuttleverkehr, ein Verkehrsleitsystem, einfache Bezahlung und automatische Kennzeichenerkennung genannt. Zugleich werden höhere Parkgebühren, eine Erhöhung der Parkausweisgebühr, flächendeckende Bewirtschaftung und die Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Bewohnerparken. Genannt werden ausreichende und bezahlbare Anwohnerparkplätze, Kontrollen bei Veranstaltungen sowie die Nutzung von Anwohnerparkplätzen durch Nichtberechtigte. Auch Behindertenparkplätze vor öffentlichen Einrichtungen werden genannt.

Räumlich angesprochen werden Dr.-Friedrichs-Ring, Arcaden, Hauptstraße, Platz der Völkerfreundschaft, HBK, Parkstraße, Mittenzweistraße, Scheringer Straße, Lasanstraße, Gutwasserstraße, Emilienstraße, Peter-Breuer-Straße, Ringcafé, Schumannplatz, Schillerstraße und Amtsgericht.

Weitere Hinweise betreffen bessere Überwachung, Scancars, personelle Ressourcen, Parkhäuser, Parkdeck, Parkplätze für Motorräder sowie Auswirkungen auf Handel, Märkte, Kultur und Innenstadtbelebung. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

42

Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums (K9)

Maßnahmenbeschreibung

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

- Sensibilisierung und Kommunikation, um ein Bewusstsein für die Problematik zu schaffen. Prinzip: Information vor Sanktion. Dies ist insbesondere beginnend mit der Umsetzung zu befolgen. Es ist zu vermitteln, welche Ermessensspielräume gelten, und was die Konsequenz von Falschparken, insbesondere in Wohngebieten z.B. beim Gehwegparken sind.
- Ggf. Erhöhung der Kontrollfrequenz durch das Ordnungsamt, um ordnungswidriges Parken zu reduzieren.
- Höhere Gebühren für das Bewohnerparken, um die Parkraumsituation in Wohngebieten durch das bevorzugte Abstellen der Fahrzeuge auf Privatgrund zu verbessern.
- Die Nutzung technischer Hilfsmittel wie Sensoren oder Apps zur Überwachung von Parkflächen, um die Effizienz der Parkraumkontrolle zu erhöhen, anzuwenden z. B. in innerstädtischen Lagen.
- Prüfung des Einsatzes von Scan-Cars zur effizienten Parkraumkontrolle

Das Ordnungsamt kontrolliert regelmäßig den öffentlichen Parkraum. Parkbereiche sollten mindestens zwei bis dreimal täglich kontrolliert werden, um eine hohe Einhaltung der Parkregeln sicherzustellen. Besonders in stark frequentierten Gebieten, wie der Innenstadt oder Einkaufszonen, kann eine engmaschigere Kontrolle erforderlich sein.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums werden frühzeitige und verständliche Kommunikation neuer Regeln sowie das Prinzip „erst informieren, dann sanktionieren“ genannt. Mehrere Rückmeldungen betonen, dass Kontrollen fair, nachvollziehbar und freundlich erfolgen sollten, da Park- oder Halteverbote nicht immer eindeutig erkennbar seien.

Für die Umsetzung werden mehr beziehungsweise konsequentere Kontrollen, höhere Verwarngelder bei Verstößen, digitale Lösungen, Kennzeichenerkennung, Scan-Cars sowie Kosten-Nutzen-Prüfungen genannt. Zugleich werden Scan-Cars und technische Überwachung wegen Datenschutz, Fehleranfälligkeit und „Big Brother“-Bedenken kritisch bewertet. Teilweise wird statt mehr Personal eher der Einsatz technischer Lösungen angeregt.

Mehrere Hinweise betreffen Bewohnerparken. Genannt werden keine weiteren Gebührenerhöhungen, ausreichend Anwohnerparkplätze, bessere Kontrolle von unberechtigt genutzten Bewohnerparkplätzen sowie der Erhalt der „Brötchentaste“. Kritisch wird angemerkt, dass höhere Gebühren das Parkproblem nicht lösen, wenn Ausweichmöglichkeiten fehlen.

Räumlich genannt werden Hauptstraße, Hauptmarkt, Domhof, Parkviertel, Schwanenteich, Freilichtbühne, Horst-Hoffmann-Straße, Gochtstraße, Brückenberg, Leipziger Straße, Pölbitzer Straße, Humboldtstraße und Tempo-30-Zonen. Besonders angesprochen werden wildes Parken bei Veranstaltungen, zugeparkte Rettungswege, Parkverbote und Straßenreinigung.

Weitere Hinweise betreffen zusätzliche Parkmöglichkeiten, Parknischen, kostenlose Parkplätze in Innenstadt Nähe, Möglichkeiten zum Be- und Entladen bei Gewerben sowie barrierefreie Nutzbarkeit für ältere Menschen. Einzelne Rückmeldungen sehen stärkere Kontrollen als Belastung oder Abkassieren, andere fordern eine konsequente Umsetzung.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

43

Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot (K10)

Maßnahmenbeschreibung

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

- Erarbeitung und Umsetzung eines Ladeinfrastrukturkonzepts: Aufbauend auf der Bedarfsanalyse sind konkrete Festlegungen zur Anzahl, zum Typ, zur Ladeleistung sowie zu geeigneten Standorten öffentlicher Ladepunkte zu treffen. Das Konzept dient als strategische Grundlage für eine bedarfsgerechte und räumlich ausgewogene Entwicklung des Netzes.
- Analyse von Schwerpunktbereichen mit hoher Nachfrage: In dicht besiedelten Wohnquartieren oder anderen stark frequentierten Gebieten ist zu untersuchen, ob der Ladebedarf vorrangig über öffentliche Ladepunkte oder durch private beziehungsweise halböffentliche Lösungen gedeckt werden sollte.
- Stärkung von Investitionen: Der Ausbau des E-Ladestationsnetzes kann durch eine Intensivierung öffentlicher und privater Investitionen beschleunigt werden. Hierzu zählen Kooperationen mit Energieversorgungsunternehmen und der Wirtschaft ebenso wie Anreizmodelle für private Betreiber. Eine enge Zusammenarbeit mit Investoren und Unternehmen trägt dazu bei, Synergien zu nutzen und die Umsetzungsgeschwindigkeit zu erhöhen.
- Verankerung in der Stadtplanung: Ladeinfrastruktur ist frühzeitig in Planungsprozesse zu integrieren. Bei Neubau- und Infrastrukturvorhaben sollte die Installation von Ladepunkten von Beginn an mitgedacht werden. Insbesondere bei größeren Projekten wie neuen Wohnquartieren, Gewerbegebieten oder Parkhäusern ist die verpflichtende Ausstattung mit Ladeinfrastruktur vorzusehen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebots werden bedarfsgerechte und gleichmäßig im Stadtgebiet verteilte Ladepunkte genannt. Besonders angesprochen werden Wohngebiete, Bereiche mit Mietwohnungen ohne private Lademöglichkeit, zentrale Orte, Parkplätze, Einkaufszentren, öffentliche Einrichtungen, Verkehrsknotenpunkte, die Innenstadt und die Arcaden. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Für die Umsetzung werden ausreichende Ladeleistung, zuverlässige Stromversorgung, Schnellladesäulen, Ertüchtigung des örtlichen Stromnetzes, Lastmanagement, Flottenladen sowie Integration in Laternen genannt. Mehrfach wird eine einfache Bezahlung ohne viele Ladekarten oder Apps angesprochen, etwa per Bankkarte. Auch schnellere Genehmigungen für private Betreiber und einfachere Verfahren für gewerbliche Ladeprojekte werden genannt.

Weitere Hinweise betreffen Kontrolle von Fahrzeugen, die Ladeplätze nach dem Laden weiter blockieren, den Wegfall normaler Parkplätze durch E-Ladeplätze sowie mögliche Lärmbelastungen durch Ladestationen in Wohngebieten. Für Anwohnerparken wird Laden über Nacht genannt.

Kritisch bewertet werden Kosten, geringe Nutzung bestehender Säulen, Strompreise, Zuständigkeit der Stadt, Vorrang für Straßensanierung sowie die Frage, ob das bestehende Ladenetz bereits ausreicht. Einzelne Rückmeldungen halten die Maßnahme für notwendig, andere für überflüssig oder nicht bewertbar.



Ziele der Maßnahme

- Förderung der E-Mobilität
- Erhöhung der Akzeptanz

Eingaben zu dieser Maßnahme:

31

Ausbau von Car-Sharing Angeboten (K11)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Weiterentwicklung des Car-Sharing-Angebots ist eine schrittweise Ausweitung der Standorte im Stadtgebiet anzustreben. Dabei sollten insbesondere zentrale Lagen, Wohnquartiere mit höherer Dichte, Standorte mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit sowie Bereiche mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr priorisiert werden. Eine Integration in geplante Mobilstationen bietet sich dabei an, um verschiedene Mobilitätsangebote räumlich zu bündeln.

Die Erweiterung kann in Kooperation mit bestehenden Anbietern erfolgen oder durch die Ansprache weiterer Betreiber ergänzt werden. Ziel ist es, möglichst eigenwirtschaftliche Lösungen zu realisieren, wobei die Stadt unterstützend tätig werden kann, beispielsweise durch die Bereitstellung geeigneter Stellplätze im öffentlichen Raum, die Ausweisung von reservierten Car-Sharing-Stellplätzen sowie durch verkehrsrechtliche Privilegierungen.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Ausbau von Car-Sharing-Angeboten werden gut erreichbare und möglichst wohnortnahe Standorte genannt. Angesprochen werden eine Anbindung an Bus, Bahn und Radverkehr, feste Stationen in Nord, Süd, West und Ost sowie Schnittstellen zum Nahverkehr.

Für die Umsetzung werden einfache Buchung, einfache Bedienung, transparente Preise, flexible Nutzung, Bezahlbarkeit, sichere und gut handhabbare Nutzung per App sowie eine regelmäßige Anpassung an Nachfrage und Auslastung genannt. Neben Kleinwagen werden auch Kastenwagen für gelegentliche Transporte oder Umzüge angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Nachfrage und Zuständigkeit. Genannt werden die Fragen, wer Car-Sharing in Zwickau nutzt, ob es erwünscht ist und ob ein Ausbau erst bei vorhandener Nachfrage erfolgen sollte. Zudem wird angesprochen, Angebote einzuholen, Schnittstellen zu schaffen und die Umsetzung dem Markt beziehungsweise gegebenenfalls der SVZ zu überlassen.

Kritisch genannt werden Kosten, geringe Stadtgröße, sinkende Einwohnerzahl, Hygiene, fehlende Nutzungsbereitschaft, mögliche Blockierung von Ladestationen sowie zusätzliche belegte Flächen. Einzelne Rückmeldungen befürworten den Ausbau oder bewerten die Idee als gut, andere halten die Maßnahme für unnötig oder nicht notwendig.

Ziele der Maßnahme

- Ausweitung der Car-Sharing-Standorte
- Erhöhung der Abdeckung mit Car-Sharing-Fahrzeugen
- Alternativen zum Zweit- und Drittauto schaffen
- Schaffung eines flexiblen Angebotes für Gelegenheitsfahrer

Eingaben zu dieser Maßnahme:

18



Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen (K12)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Stärkung der Verknüpfung von Kfz und ÖPNV/SPNV ist die schrittweise Errichtung von P+R-Anlagen an zentralen Bahnhöfen sowie an bedeutenden Straßenbahnverknüpfungspunkten zu prüfen und ggf. umzusetzen. Im Fokus stehen dabei insbesondere folgende Stationen:

- Hauptbahnhof
- Bahnhof Pölbitz
- Bahnhof Oberrothenbach
- Bahnhof Mosel
- Bahnhof Schedewitz
- Bahnhof Cainsdorf
- Haltestelle Neumarkt
- Haltestelle Zwickau Zentrum
- Haltestelle Stadthalle
- Endhaltestellen (Klinikum, Pölbitz, Eckersbach, Neuplanitz)

Die Anlagen sollten barrierearme Zugänge aufweisen sowie eine direkte Lage in unmittelbarer Nähe zu Bahnsteigen bzw. Haltestellen, um kurze Wege und komfortable Umstiege zu gewährleisten. Die Errichtung von P+R-Anlagen ist an die Entwicklung von stadtweiten Mobilitätsstationen (s. Ö6) zu koppeln.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen werden vor allem bezahlbare beziehungsweise kostenlose Parkmöglichkeiten genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen darauf, dass P+R nur genutzt werde, wenn Parkgebühren und ÖPNV-Tickets zusammen attraktiv sind. Genannt werden verständliche Preise und Nutzungsbedingungen sowie eine mögliche Vergünstigung des ÖPNV-Tickets bei gezahlter Parkgebühr.

Für die Umsetzung werden Standorte nach tatsächlichem Pendlerbedarf und ÖPNV-Angebot, ausreichende Parkplätze für Pendler, gute Beleuchtung, Ladeinfrastruktur sowie eine Abstimmung von Anschlüssen und Taktzeiten genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass P+R nur bei gut ausgebautem Nahverkehr sinnvoll sei; genannt werden unter anderem stündliche Verbindungen nach Leipzig und Dresden.

Räumlich genannt werden Hauptbahnhof, Bahnhofsvorplatz, Planitzer Straße, Reuterweg, Erzgebirgische Straße, Paulusstraße, Marienthal, Mosel, Bahnhofsvorstadt, Zentrum, Neumarkt und die Endhaltestelle Klinikum. Besonders häufig wird ein Ausbau am Hauptbahnhof genannt; für Zentrum und Neumarkt wird teils auf Innenstadtlage oder Platzmangel verwiesen.

Weitere Hinweise betreffen keine zusätzlichen Versiegelungsflächen, Flächendoppelnutzung durch Solar/Parken, keine Verdrängung von Anwohner- oder Beschäftigtenparkplätzen sowie Förderung im Zwickauer Land. Einzelne Rückmeldungen bewerten P+R als sinnvoll oder gute Idee, andere als unnötig, nicht genutzt oder Geldverschwendung.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

32

Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	Umsetzung der Innenstadttangente (K1)	2,28
2.	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich (K2)	2,42
3.	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie (K8)	2,99
4.	Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse (K3)	3,05
5.	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen (K12)	3,10
6.	Prüfung einer Realisierung der Nordtangente (K4)	3,17
7.	Anpassungen im Lkw-Routennetz (K5)	3,30
8.	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren (K7)	3,33
9.	Liefer-und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich (K6)	3,51
10.	Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums (K9)	3,53
11.	Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot (K10)	3,54
12.	Ausbau von Car-Sharing Angeboten (K11)	4,27

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 103



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

Zu den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Kfz-Verkehr wird vor allem genannt, bestehende Straßen und Verkehrswege vor Neubauprojekten zu sanieren. Angesprochen werden unter anderem Bahnhofsvorplatz, Saarstraße, Reichenbacher Straße, Niederplanitz, Bestandsstraßen allgemein sowie die Gästezufahrt zum Stadion.

Für die Umsetzung werden eine sorgfältige Prüfung von Kosten, Nutzen, Naturverbrauch, Finanzierbarkeit und langfristigem Bedarf genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf Bevölkerungsrückgang, wirtschaftliche Entwicklung und die Frage, ob neue Straßen gegenüber Erhalt und Rekonstruktion des bestehenden Netzes vorrangig sein sollten.

Zu berücksichtigen sind außerdem Pendlerstrecken, Stadtrandlagen, Arbeitsstandorte außerhalb der Innenstadt, Schichtzeiten, sichere und bezahlbare Parkmöglichkeiten sowie Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten und an Pendlerparkplätzen. Baustellen und Sperrungen sollen frühzeitig und digital kommuniziert werden.

Weitere Hinweise betreffen ausreichend Rollstuhlparkplätze, die Erreichbarkeit von Ärzten und Behörden mit dem Auto, bürgernahe Planung sowie keine einseitige Belastung einzelner Gruppen. Gleichzeitig werden auch die Reduzierung von MIV-Flächen, autofreie Innenstadtbereiche, Pkw-freie Abschnitte vor Schulen und Verkehrsberuhigung angesprochen.

Für den Verkehrsfluss werden grüne Welle, intelligente Ampelsteuerung, Nachtabstaltung, Car2X-Daten, Staumeldungen, anonyme Verkehrsüberwachung, mehr Blitzer und stärkere Ahndung von Parken in Kreuzungsbereichen genannt. Räumlich erwähnt werden unter anderem Lengenfelder Straße, Katharinenstraße, Lerchenweg, Glück-Auf-Brücke, Werdauer Straße und Goethestraße/Blumenweg.

Übersicht über das Handlungsfeld

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV (Ö1)



Weiterentwicklung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende (Ö2)



Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz (Ö3)



Straßenbahn-anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö4)



Höherwertiger Regionalbus-verkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö5)



Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben (Ö6)



Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (Ö7)



Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr (Ö8)



Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs (Ö9)



Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV (Ö10)



Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld



Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV (Ö1)

Maßnahmenbeschreibung

In Zwickau wird die Leipziger Straße von der Innenstadt bis zur Endhaltestelle Pölbitz mit Kaphaltestellen für die Straßenbahn umgebaut. Weitere Haltestellen wie Strandbad, Stolleplatz und Wilkestraße sind hinsichtlich einer Umgestaltung zu prüfen.

Die Busbucht auf der Humboldtstraße ist hinsichtlich der Beschleunigung des ÖPNV und zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt in Kombination mit der Innenstadttangente ebenfalls mit einem Buskap an der Haltestelle Schillerstraße zu versehen (s. K2).

Darüber hinaus kann der Umbau weiterer Busbuchten zu Kaphaltestellen im Stadtgebiet geprüft werden. Ist dies nicht möglich, sind die technischen Voraussetzungen für die Errichtung einer Bus-Ampeln zu prüfen (s. Ö7).

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung des Umbaus von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV sollte laut Rückmeldungen vor allem Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Genannt werden barrierefreier Ein- und Ausstieg, barrierefreie Kombikanten sowie die Berücksichtigung von Rollstuhlnutzenden, Sehbehinderten, Hörbehinderten und weiteren Gruppen.

Zu beachten sind außerdem sichere Wege zu und an den Haltestellen. Genannt werden sichere Straßenquerungen, Zebrastreifen, Fußgängerinseln, Ampeln sowie gut einsehbare Haltestellenbereiche. An der Leipziger Straße werden Rüttelstreifen und eine sicherere Gestaltung angesprochen, da Haltestellen nach einer Rückmeldung häufig durchfahren würden.

Für die Bevorrechtigung des ÖPNV werden Vorrangschaltungen an Ampeln, Ampelbeeinflussung durch Busse und Straßenbahnen sowie Ampeln zum Einfädeln von Bussen an stark befahrenen Straßen genannt. Zugleich soll die Verkehrsbelastung betrachtet werden, insbesondere bei Kaphaltestellen auf Haupttrouten, um Stau oder Verlagerungen des Kfz-Verkehrs auf Nebenstrecken zu prüfen.

Weitere Umsetzungsanforderungen betreffen die Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich, moderne Fahrgastunterstände, dynamische Fahrgastinformationen, gute Beleuchtung, Wetterschutz, Lärm, Ersatzmobilität sowie frühzeitige Information von Anwohnenden bei Baustellen.

Räumlich genannt werden Leipziger Straße, Planitzer Straße, Haltestelle Himmelfürststraße, Lindenhof, Reichenbacher Straße, Zentrum, Hauptbahnhof, Planitz, Humboldtstraße und Dr.-Friedrichs-Ring. Kritisch wird angemerkt, dass Kaphaltestellen nicht überall sinnvoll seien und der Individualverkehr nicht zu stark beeinträchtigt werden solle.

Ziele der Maßnahme

- Beschleunigung des ÖPNV
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Komforts

Eingaben zu dieser Maßnahme:

33

Weiterentwicklung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende (Ö2)

Maßnahmenbeschreibung

Grundsätzlich ist das heutige ÖPNV-Angebot auf den Hauptachsen zu erhalten. Bei Bedarf ist eine gezielte Anpassung von Takt- und Linienstrukturen in den Schwachverkehrszeiten zu prüfen. Dies kann durch On-Demand-Angebote oder Rufbussystem geschehen (s. Ö10 und Ö11). Aber auch ein durchgehender Nachtverkehr ohne Betriebspausen kann für bestimmte Nutzergruppen eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes mit sich bringen. Dies ist hinsichtlich möglicher Fahrgastpotenziale und einer Finanzierung prüfbar. Dabei ist insbesondere die Sicherstellung regelmäßiger und leicht merkbarer Takte von Bedeutung, um die Verständlichkeit und Attraktivität des Systems zu erhöhen. Auch die Abstimmung von Anschlüssen, insbesondere am Hauptbahnhof und an zentralen Umsteigepunkten, spielt eine wesentliche Rolle.

Die Ausweitung des Angebots sollte auf Grundlage einer differenzierten Analyse der Nachfrage erfolgen. Hierzu zählen beispielsweise Auswertungen von Fahrgastzahlen, Pendlerververflechtungen, Freizeitverhalten sowie relevanten Zielorten wie Innenstadt, Veranstaltungsorte oder größere Arbeitgeber mit Schichtbetrieb. Ergänzend können auch Erkenntnisse aus Beteiligungsprozessen einbezogen werden.

Neben klassischen Taktverdichtungen sind auch alternative Bedienformen zu prüfen, etwa bedarfsorientierte Angebote oder flexible Bedienkonzepte, die insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiten eine wirtschaftlich sinnvolle Ergänzung darstellen können.

Bei der Umsetzung sind betriebliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarfe sowie der Finanzierung. Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit.

Ergänzend ist eine klare und verständliche Kommunikation des Angebots sicherzustellen, um die Nutzung zu erleichtern.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Weiterentwicklung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende sollten laut Rückmeldungen vor allem Umstiege, Anschlüsse und Taktzeiten beachtet werden. Genannt werden bessere Umsteigemöglichkeiten am Neumarkt, am Hauptbahnhof, an der Stadthalle und an weiteren wichtigen Haltestellen sowie eine Abstimmung mit Zügen, S-Bahn und Regionalverkehr.

Für die Umsetzung werden längere und häufigere Fahrten auf Hauptachsen, insbesondere bei Straßenbahn und Bus, ein 20-Minuten-Takt am Wochenende, abends mehr Busse sowie gut merkbare Takte genannt. Nach 20 Uhr wird ein Halbstundentakt als unattraktiv beschrieben. Für schwächer nachgefragte Zeiten und Räume werden Rufbusse, Ruftaxis, On-Demand-Angebote, Kleinbusse, autonome Shuttle und App-basierte Buchung angesprochen.

Zu berücksichtigen sind laut Rückmeldungen Schulen und Unterrichtszeiten, Schichtzeiten, Studierende, Seniorinnen und Senioren, Personen ohne Führerschein sowie Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Auch Nachtangebote für Wege von Studentenclubs, Wohnheimen, Kultur- und Sportveranstaltungen sowie für Frauen und Nachtschichten werden genannt.

Räumlich erwähnt werden Mosel, Brand-Königswalde, nördliche Stadtteile, Eckersbach, Zentrum, Oberhohndorf, Pölbitzer Bahnhof, Schlachthofstraße, Stadthalle, Hauptbahnhof, Campus Scheffelberg, HBK, Planitz sowie Verbindungen Richtung Leipzig, Dresden und Westen.

Weitere Anforderungen betreffen klare Kommunikation bestehender Rufbusangebote, Darstellung in digitalen Auskünften, Anschlussgewähr im Fahrplan, Warten auf verspätete Züge, barrierefreie Fahrzeuge, ausreichend lange Umsteigezeiten und die Einbindung des ländlichen Raums. Kritisch wird gefragt, ob zwischen 23:45 und 03:45 Uhr ein durchgehender Betrieb erforderlich ist.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:



Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz (Ö3)

Maßnahmenbeschreibung

Die Verlängerung bzw. Anpassung der jeweiligen Endhaltestellen im Straßenbahnnetz sind vor dem Hintergrund von potenziellen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen sowie den regionalen Verflechtungen zu prüfen. Bei einer entsprechenden positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung können folgende Punkte hinsichtlich Fahrgastpotenziale, Verlagerungseffekte vom Pkw auf den Umweltverbund sowie Einsparungen im Busnetz geprüft werden:

- Straßenbahnlinie 3: Verlegung der Trasse vom Knotenpunkt Sternenstraße/Max-Planck-Straße in die Max-Planck-Straße bis zum Parkplatz nördlich des Einzelhandels- und Dienstleistungsgewerbes

Die Trassenlänge entspricht in etwa der bisherigen bis zur Endhaltestelle Eckersbach. Eine mögliche Trassenverlegung ist vor dem Hintergrund möglicher Nachverdichtung/Neuansiedlung an der derzeitigen Wendeschleife genau zu prüfen (s. Masterplan Eckersbach). Das Stadion bleibt auch nach einer möglichen Verlegung des Straßenbahnastes angebunden.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz sollten laut Rückmeldungen vor allem Umsteigebeziehungen, Verknüpfungen mit Bus und Regionalverkehr sowie P+R- und B+R-Angebote beachtet werden. Genannt werden vergünstigte Tickets, eine bessere Darstellung der Vorteile von P+R sowie verständliche Erläuterungen zu Begriffen wie P+R und B+R.

Für mögliche Verlängerungen werden die Einbindung direkter Nachbarkommunen, die Vermeidung von Doppelstrukturen und die Abstimmung mit dem Regionalverkehr genannt. Angesprochen werden unter anderem eine Verlängerung der Linie 4 Richtung Pleißencenter beziehungsweise Werdau, eine bessere Anbindung des Klinikums/HBK, des MVZ in der Karl-Keil-Straße sowie die Nutzung des Parkplatzes am Pleißencenter als P+R.

Weitere räumliche Hinweise betreffen Linie 3 mit einem möglichen Endpunkt am Knoten Lerchenweg/Äußere Dresdner Straße, die Wendeschleife Neuplanitz als Umsteigepunkt Straßenbahn/Bus, Pölbitz, die Neue Welt, Hauptbahnhof, Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz, Eckersbach, Stadion, Sternenstraße und Max-Planck-Straße.

Für die Umsetzung werden Barrierefreiheit, Lärmschutz für Anwohnende, mögliche lange Bauzeiten, Wirtschaftlichkeit, Fahrgastzahlen, Anschlussgewähr, Parkmöglichkeiten an Endhaltestellen sowie die Prüfung von Stumpfendstellen bei Zweirichtungsfahrzeugen genannt. Kritisch werden unter anderem eine Verlängerung nach Werdau, die Linie 4 und der Vorrang von Netzauslastung vor Erweiterung bewertet.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

28

Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö4)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der regionalen ÖPNV-Anbindung sollen Möglichkeiten zur stärkeren Verknüpfung von Straßenbahn- und regionalem Schienenverkehr geprüft werden. Hierzu sind unterschiedliche Ansätze wie Tram-Train-Systeme, die Verlängerung bestehender Straßenbahnäste über die Stadtgrenzen hinaus oder die Weiterentwicklung bestehender Regionalbahnverkehre zu untersuchen.

RegionTram:

- Vorbild „Chemnitzer Modell“, in dem die Straßenbahn aus der Stadt in die benachbarten Kommunen fährt.
- Straßenbahn nutzt Gleise der Bahn, da selbe Spurweite (1.435 mm).
- In Zwickau ohne Weiteres nicht möglich (Spurweite: 1.000 mm).
- Straßenbahn müsste auf einem eigenen Gleiskörper in die Region verlaufen oder im Stadtgebiet umgerüstet werden (hohe Investitionskosten)

Verlängerung der Straßenbahn (s. auch Ö3):

- Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinien bis in die unmittelbar benachbarten Kommunen wie Werdau, Glauchau und Wilkau-Haßlau über einen eigenen Gleiskörper

Ein weiterer Ansatz besteht in der Neukonzeption des „Zwickauer Modells“, bei dem die Vogtlandbahn-Verkehre im Straßen(-bahn)netz bis in die Innenstadt (Zwickau Zentrum) verkehren.

Neukonzeption Vogtlandbahn:

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



Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Fahrgastzahlen im Pendlerverkehr
- Ausbau und Stärkung der Erreichbarkeit in die Region
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Stärkung Zwickaus als Oberzentrum in der Region

Eingaben zu dieser Maßnahme:

40

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region sollte laut Rückmeldungen vor allem die Einbindung in ein regionales Gesamtkonzept beachtet werden. Genannt werden Verbindungen nach Wilkau-Haßlau, Werdau, Glauchau, Reinsdorf, Mosel, Crossen, Meerane, Gößnitz, Kirchberg, Rothenkirchen, Gera, Greiz sowie Richtung Aue, Schwarzenberg und Vogtland.

Für die Umsetzung werden die Nutzung vorhandener Trassen, Dreischienengleise, das Zwickauer Modell, eine Vernetzung mit dem Chemnitzer Modell, Elektrifizierung, Akku-Züge, moderne Triebwagen und mögliche Systemtrennstellen genannt. Auch ehemalige Bahnanlagen und Werksanschlüsse werden als zu prüfende Optionen angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen nennen bessere Takte, umsteigefreie Verbindungen, P+R-Angebote mit regelmäßiger Straßenbahnanbindung sowie eine gute Anbindung ländlicher Räume, auch abends und am Wochenende. Zugleich wird darauf hingewiesen, den bestehenden Busverkehr im Umland nicht zu vernachlässigen und ihn gegebenenfalls durch dichtere Takte, Regionalbusse oder elektrische Omnibusse zu stärken.

Für die Planung werden Kosten, Finanzierbarkeit, Barrierefreiheit, Lärmschutz, Nutzung vorhandener Infrastruktur und Abstimmung mit neuen Verkehrsverträgen genannt. Kritisch gesehen werden hohe Investitionskosten, Umspurung, mögliche technische Umsetzbarkeit und die Frage, ob Straßenbahnverlängerungen gegenüber Bus- oder Bahnangeboten notwendig sind. Einzelne Rückmeldungen befürworten eine Umsetzung ausdrücklich, andere halten sie für nicht nötig oder illusorisch.



Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö5)

Maßnahmenbeschreibung

Zur besseren ÖPNV-Anbindung der Region an die Stadt Zwickau sollen Möglichkeiten für einen höherwertigen Regionalbusverkehr geprüft werden. Ziel ist die Entwicklung attraktiver, schneller und möglichst direkter Verbindungen zwischen Zwickau und bedeutenden Grund- und Mittelzentren beziehungsweise starken Ein- und Auspendlerkommunen. Hierzu sind insbesondere Schnellbus- oder Expressbuslinien mit wenigen Zwischenhalten, direkter Linienführung und kurzen Reisezeiten zu untersuchen.

Die Angebote sollten insbesondere dort entwickelt werden, wo entweder keine leistungsfähigen SPNV-Verbindungen bestehen oder Ergänzungsbedarfe zum Schienenverkehr vorhanden sind. Gleichzeitig ist eine gute Verknüpfung mit dem SPNV sowie dem städtischen Bus- und Straßenbahnnetz sicherzustellen, um durchgängige und attraktive Wegeketten zu ermöglichen. Wichtige Verknüpfungspunkte, Mobilstationen sowie zentrale Haltestellen im Stadtgebiet, wie der Bahnhof und die Innenstadt, sollten dabei möglichst direkt angebunden werden.

Neben der Reisezeit spielen auch Komfort und Zuverlässigkeit eine wichtige Rolle. Daher sind moderne Fahrzeuge, attraktive Taktfolgen, möglichst vertaktete Anschlüsse sowie eine hohe Betriebsstabilität anzustreben. Ergänzend sollten Maßnahmen zur Beschleunigung des Regionalbusverkehrs geprüft werden, beispielsweise Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, eigene Fahrstreifen oder optimierte Haltestellenlagen.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung eines höherwertigen Regionalbusverkehrs sollten laut Rückmeldungen vor allem klare Takte, verständliche Linienführung und gute Anschlüsse beachtet werden. Genannt werden Taktfahrpläne, mindestens Stundentakt, auf wichtigen Verbindungen dichtere Takte sowie Angebote am Abend, sonntags und am Wochenende.

Zu berücksichtigen sind Anschlüsse an Bahn und S-Bahn, insbesondere S5X und RE3 am Zwickauer Hauptbahnhof, veränderte SPNV-Takte sowie Anschlüsse an Bahnhöfen wie Glauchau. Auch „kreisfremde“ Linien sollen in einen übergeordneten Takt eingebunden werden. Mehrfach wird eine bessere Verknüpfung mit dem Stadtnetz genannt, etwa durch Umstiegspunkte am Stadtrand oder zentrumsnahe Umsteigemöglichkeiten.

Für die Umsetzung werden ein gemeinsamer Liniennetzplan für Stadtbus, Straßenbahn, Regionalbus und SPNV, Liniennetzpläne an Haltestellen, Echtzeitauskunft in gängigen Apps sowie klarere Kommunikation bestehender Angebote genannt. Regionalbusse sollten sich durch Komfortmerkmale wie bequemere Sitze, Klimaanlage, Steckdosen und WLAN vom Stadtverkehr abheben.

Räumlich genannt werden Werdau, Crimmitschau, Gößnitz, Mülsengrund, Schlunzig, Reinsdorf, Oberhohndorf, Schönfels, Stenn, Lichtentanne, Limbach-Oberfrohna, Oberwiesenthal sowie benachbarte Landkreise. Weitere Hinweise betreffen attraktive Preise, Schulzeiten, Ziele von Kindereinrichtungen, touristische Ziele und die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Kritisch werden eigene Busspuren, Vorrangschaltungen und steigende Ticketpreise gesehen.

Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Fahrgastzahlen im Pendlerverkehr
- Ausbau und Stärkung des ÖPNV in die Region
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Stärkung Zwickaus als Oberzentrum in der Region

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben (Ö6)

Maßnahmenbeschreibung

Ergänzend zu der Wiederanbindung des Bahnhofes an das Straßenbahnnetz sind folgende ergänzende Maßnahmen am Bahnhof gesetzt bzw. zu prüfen:

Gesetzt:

- Bau der Querspange für Straßenbahnlinie 4 über die Spiegelstraße – Kopernikusstraße bis zum Klinikum, dadurch wieder Befahrung/Linienführung von Georgenplatz über Bahnhofstraße
- Barrierefreier Ausbau der Bus- und Straßenbahnhaltestellen

Prüfung:

- B+R- und P+R-Anlagen
- ggf. Radstation mit Wartungs-/Reparaturleistungen
- Sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen (z.B. in der Halle ehemaliger Fahrkartenverkauf)
- Car- und Bike-Sharing-Angebote
- Einbindung und Organisation von E-Tretrollern
- Weitere Serviceangebote wie Fahrradreparaturstation, W-Lan etc.

Umgestaltung weiterer ÖPNV-Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsdrehscheiben:

- ÖPNV: Neumarkt, Klinikum, Eckersbach (Max-Planck-Straße), Pölbitz, Pestalozzistraße (mit künftiger Mehrzwecksporthalle), Zentrum
- SPNV: Bahnhaltestellen Mosel, Oberrothenbach, Pölbitz, Schedewitz

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben sollten laut Rückmeldungen vor allem gute Umstiege, kurze Wege und verlässliche Anschlüsse beachtet werden. Genannt werden Hauptbahnhof, Stadthalle, Neumarkt, WHZ-Campusse, Wilkau-Haßlau, Schedewitz sowie wichtige Endhaltestellen.

Für die Umsetzung werden Barrierefreiheit, gute Fußgängerzugänge, Ampeln oder Zebrastreifen über stark befahrene Straßen, klare Fahrgastleitung, helle und saubere Gestaltung, gute Beleuchtung, Witterungsschutz, Sicherheitsgefühl und teils Videoüberwachung genannt. An wichtigen Haltestellen werden größere digitale Anzeigen, interaktive Säulen mit Abfahrts- und Verspätungsinformationen sowie eine bessere Verknüpfung mit dem Stadtnetz angesprochen.

Mehrere Hinweise betreffen ergänzende Mobilitätsangebote. Genannt werden sichere Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, Schutz vor Diebstahl und Beschädigung, Fahrradreparaturstationen, Fahrradverleih, P+R, B+R, Carsharing, E-Scooter und Randverleih. Für E-Scooter wird sowohl ein Ausbau als auch eine geordnete Abstellung angesprochen.

Am Hauptbahnhof werden direkte Straßenbahnanbindung, P+R, bezahlbare Pkw-Stellplätze, eine sinnvollere Anordnung der ÖPNV-Haltestellen näher am Eingang, Radabstellanlagen im Bahnhofsumfeld sowie ein attraktiveres Bahnhofsumfeld genannt. Bei Bauvorhaben werden Kostenkontrolle, rechtliche Klärungen, Durchfahrtshöhen, Lärmschutz, kurze Bauzeiten und möglichst geringe Belastungen für Anwohnende gefordert. Kritisch hinterfragt werden Bike-Sharing, einzelne Scooter-Regelungen und der Zusammenhang mit der Querspange.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

30

Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (Ö7)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des städtischen ÖPNV sollen schrittweise Beschleunigungsmaßnahmen im Bus- und Straßenbahnverkehr umgesetzt werden. Ziel ist es, Behinderungen im Verkehrsablauf zu reduzieren und einen möglichst störungsarmen sowie zuverlässigen Betrieb sicherzustellen. Hierzu sind insbesondere Bereiche mit hohen Verspätungsanfälligkeiten, häufigen Rückstaus oder langen Aufenthaltszeiten an Knotenpunkten im ÖPNV Vorrang- und Hauptnetz zu identifizieren und prioritär zu betrachten.

Zu den möglichen Maßnahmen zählen unter anderem

- die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen,
- die Einrichtung beziehungsweise Erweiterung von Busspuren und Sonderfahrstreifen,
- separate Führungen im Straßenraum,
- die Reduzierung konfliktträchtiger Verkehrsbeziehungen.

Auch Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrgastwechsels, z.B. durch barrierefreie Haltestellen, ausreichend dimensionierte Warteflächen oder digitale Fahrgastinformationen, können zur Beschleunigung beitragen.

Bei der Umsetzung ist eine enge Abstimmung mit anderen Verkehrsarten erforderlich. Insbesondere in hochbelasteten Straßenräumen sind mögliche Zielkonflikte zwischen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie dem Kfz-Verkehr sorgfältig abzuwägen. Gleichzeitig sollte angestrebt werden, Maßnahmen möglichst integriert umzusetzen, damit eine Gesamtwirkung entstehen kann.

Ergänzend sind die Auswirkungen der Maßnahmen regelmäßig hinsichtlich Reisezeiten, Pünktlichkeit, Betriebsstabilität und Fahrgastentwicklung zu evaluieren.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV sollten laut Rückmeldungen vor allem Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, kürzere Wartezeiten an Knotenpunkten und zuverlässige Anschlüsse beachtet werden. Genannt wird eine konsequente Bevorrechtigung von Bus und Straßenbahn, damit der ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr attraktiver wird.

Konkrete Anforderungen betreffen schwierige Abbiegevorgänge und lange Wartezeiten. Genannt werden der Knoten Pölbitzer Bahnhof/Pölbitzer Straße/Horchstraße/Jahnstraße, die Kopernikusstraße, Leipziger Straße/Kolpingstraße, Schlachthofstraße/Leipziger Straße, Zentrum/B93, der Bereich Pölbitz Bahnhof sowie die Hauptstraße am Parkplatz beim Hauptfriedhof. Vorgeschlagen werden Ampelbeeinflussung durch Busse, neue oder zeitweise aktive Lichtsignalanlagen und Vorrang beim Linksabbiegen.

Für die Umsetzung werden eigene Busspuren dort genannt, wo sie räumlich möglich sind. Straßenbahnstrecken sollten möglichst vom Kfz-Rückstau freigehalten werden. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, Zielkonflikte zu beachten, genügend Spuren für den Individualverkehr zu erhalten und Maßnahmen nach Netzbezug, Nutzen und Kosten zu prüfen.

Weitere Anforderungen betreffen die Sicherung von Anschlüssen zwischen Bahn und Bus, Informationen bei Störungen, Verspätungen oder Ausfällen sowie gegebenenfalls Ersatzbusse. Kritisch wird angemerkt, dass bestehende Vorrangschaltungen den Kfz-Verkehr benachteiligen könnten und kostenintensive Maßnahmen mit dem Nahverkehr abgestimmt werden sollten.



Ziele der Maßnahme

- Beschleunigung des ÖPNV
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Komforts

Eingaben zu dieser Maßnahme:

20



Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr (Ö8)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben sowie zur langfristigen Modernisierung des ÖPNV soll die bereits begonnene Umstellung des Busfuhrparks auf alternative beziehungsweise lokal emissionsfreie Antriebe schrittweise weiter vorangetrieben werden. Dabei sind unterschiedliche Technologien wie batterieelektrische Busse, Wasserstoffantriebe oder weitere alternative Antriebssysteme technologieoffen zu betrachten und hinsichtlich ihrer Eignung für die jeweiligen betrieblichen Anforderungen zu bewerten.

Neben den Umweltwirkungen sind insbesondere technische, betriebliche und wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Hierzu zählen unter anderem Reichweiten, Lade- und Betankungszeiten, Fahrzeugverfügbarkeit, Wintertauglichkeit, Auswirkungen auf Umlauf- und Einsatzplanung sowie Anforderungen an Werkstätten, Betriebshöfe und Wartungsprozesse. Gleichzeitig verändert die Einführung neuer Antriebstechnologien die Anforderungen an Personalqualifikation, Ersatzteilhaltung, Sicherheitskonzepte und technische Betriebsabläufe. Daher sind entsprechende Schulungs- und Anpassungsmaßnahmen frühzeitig vorzubereiten.

Parallel zur Fahrzeugbeschaffung ist der bedarfsgerechte Ausbau der erforderlichen Lade-, Energie- und Betankungsinfrastruktur sicherzustellen. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass alternative Antriebe derzeit teilweise noch mit höheren Investitions-, Wartungs- und Unterhaltungskosten verbunden sein können. Daher sind Wirtschaftlichkeit, Fördermöglichkeiten sowie langfristige Betriebs- und Lebenszykluskosten regelmäßig zu überprüfen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr sollten laut Rückmeldungen vor allem Kosten, Infrastruktur und Systemscheidung beachtet werden. Genannt werden Kostenkontrolle, die Prüfung von Wirtschaftlichkeit sowie die Frage, ob vorhandene Busse zunächst weiter genutzt werden sollten. Kritisch werden hohe Anschaffungskosten von E-Bussen, bereits beschaffte Erdgasbusse und die Nutzbarkeit neuer Fahrzeuge bei noch fehlender Ladeinfrastruktur angesprochen.

Für die Umsetzung werden emissionsarme Busse, Elektrobusse, elektrische Kleinbusse auf geringer frequentierten Strecken, Wasserstoff, der Erhalt von CNG sowie Oberleitungsbusse genannt. Besonders häufig wird die Linie 10 als mögliche Obusstrecke angesprochen, gegebenenfalls mit Akku-Hybridbussen, die auf elektrifizierten Teilstrecken laden und Außenstrecken ohne Oberleitung bedienen.

Zu berücksichtigen sind eine ausreichend vorbereitete Ladeinfrastruktur, kurze Ladezeiten, verlässlicher Betrieb, Klimatisierung, Fahrzeugqualität und ein konsequenter technischer Pfad ohne ständige Systemwechsel. Bei Beschaffung und Vergabe werden europäische Anbieter, sofort nutzbare Infrastruktur und die Vermeidung nicht einsatzbereiter Fahrzeugflotten genannt.

Weitere Anforderungen betreffen eigene Busspuren oder Bevorrechtigung, damit Busse nicht im Stau stehen und eine attraktive Alternative zum Autoverkehr bilden. Einzelne Rückmeldungen sehen alternative Antriebe als wichtig oder gesetzlich ohnehin absehbar, andere lehnen insbesondere teure Batteriebusse ab oder verweisen auf autonome elektrische Fahrzeuge als langfristige Alternative.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:



Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs (Ö9)

Maßnahmenbeschreibung

Der Ausbau moderner On-Demand-Angebote bietet die Möglichkeit, Mobilitätslücken zu schließen und gleichzeitig flexibel auf sich wandelnde Mobilitätsbedürfnisse zu reagieren (s. Ö2). Insbesondere in Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage können bedarfsgesteuerte Verkehre eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots darstellen und die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes sowie zu wichtigen Verknüpfungspunkten verbessern.

Im Rahmen der Maßnahme ist die Einführung eines flexiblen Angebots im Stadtgebiet und / oder in einzelnen Ortsteilen zu prüfen. Dabei sollen insb. Räume mit schwächerer ÖPNV-Erschließung oder geringer Fahrgast-nachfrage betrachtet werden, z.B. zur Anbindung von Ortsteilen wie Schlunzig oder Crossen an den Bahnhof Mosel / Oberrothenbach mit Anschlussgarantie an den SPNV. Ziel ist es, bestehende Linienverkehre sinnvoll zu ergänzen und Parallelverkehre zu leistungsfähigen Linien möglichst zu vermeiden. Denkbar sind sowohl haltestellen-gebundene Bedienformen als auch flexible Bedienkonzepte mit virtuellen Haltepunkten oder Haustürbedienung in definierten Gebieten.

Wesentliche Voraussetzungen für die Einführung sind:

- Abstimmungen und Koordination mit dem Aufgabenträger des ÖPNV.
- Die Integration in bestehende Verkehrsverbünde, Tarifsysteme und digitale Buchungsplattformen.
- Möglichst einfache Buchungs- und Informationsangebote, die intuitiv und barrierefrei gestaltet werden.
- Verknüpfung mit bestehenden Mobilitätsangeboten wie SPNV, Busverkehr, Fahrradverleihsystemen oder Mobilstationen, um intermodale Wegeketten zu unterstützen.

Vor Umsetzung des Angebots sind die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu prüfen. Da On-Demand-Verkehre insbesondere in der Einführungsphase mit erhöhten Betriebs- und Personalkosten verbunden sein können, sollten frühzeitig mögliche Förderprogramme sowie geeignete Betreiber- und Finanzierungsmodelle geprüft werden.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs sollten laut Rückmeldungen vor allem einfache Nutzung, Barrierefreiheit und gute Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV beachtet werden. Genannt werden flexible Bedienzeiten, kurze Wege, kurze Umstiegszeiten, Verlässlichkeit sowie die Einbindung in eine gemeinsame Verbindungsauskunft für Straßenbahn, Bus, Regionalbus und Bahn.

Für die Buchung werden App, Buchungsportal, telefonische Buchung und alternative Möglichkeiten ohne Smartphone genannt. Zu berücksichtigen sind Menschen ohne Handy, mit leerem Akku, ältere Menschen sowie Rollstuhlnutzende, Seh- und Hörbehinderte. Angesprochen werden auch Bedarfsknöpfe an Haltestellen, Anzeigen mit voraussichtlicher Ankunftszeit, Fahrzeugstandort in der App und die Möglichkeit, sich kurzfristig in bereits angemeldete Fahrten einzubuchen.

Räumlich werden kleine und dörfliche Ortsteile, Schneppendorf, Cainsdorf-Unterdorf, Mülsen, Ortmannsdorf, Marienau, Neuschönburg sowie Abendverkehre zu Jugendangeboten wie dem Nachtwerk genannt. On-Demand-Angebote werden besonders für schwach ausgelastete Außenäste und Zeiten mit geringer Nachfrage angesprochen.

Weitere Anforderungen betreffen die Einbindung von Taxiunternehmen, Sichtbarkeit gebuchter Fahrten in gängigen Apps wie dem DB Navigator, Anschlussgewähr bei festen Fahrplanzeiten, Warten auf verspätete Züge sowie klare Information und Werbung für das Angebot. Kritisch wird angemerkt, dass On-Demand keine Einschränkung klassischer Linienverkehre ersetzen sollte und als zusätzliche Nutzungsbarriere wahrgenommen werden kann.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV (Ö10)

Maßnahmenbeschreibung

Es wird vorgeschlagen, die Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV zu prüfen und schrittweise zu erproben. Ziel ist zunächst nicht die flächendeckende Einführung autonomer Fahrzeuge, sondern das Sammeln praktischer Erfahrungen unter realen Bedingungen. Im Rahmen des Pilotprojektes können unterschiedliche Betriebsmodelle untersucht werden, insbesondere autonome Shuttleverkehre mit kleinen Fahrzeugen, die flexibel und bedarfsorientiert verkehren. Dabei sind sowohl klassische Linienverkehre mit festen Haltestellen als auch On-Demand-Angebote mit virtuellen Haltepunkten denkbar.

Zunächst sollte das Angebot auf ein geeignetes Pilotgebiet oder einzelne Ortsteile beschränkt werden. Besonders geeignet erscheinen Bereiche mit geringer Fahrgastnachfrage oder schwächerer ÖPNV-Erschließung, beispielsweise zur Anbindung von Wohnquartieren, Gewerbestandorten, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen oder SPNV-Haltepunkten. Wichtig ist hierbei, Parallelverkehre zu bestehenden leistungsfähigen Bus- oder Straßenbahnlinien möglichst zu vermeiden und autonome Angebote als ergänzende Zubringer- und Feinerschließungssysteme zu verstehen.

Vor Umsetzung des Pilotprojektes sind geeignete technische, rechtliche, infrastrukturelle und finanzielle Rahmenbedingungen zu prüfen. Zudem sollte das Projekt wissenschaftlich begleitet und regelmäßig hinsichtlich Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und Auswirkungen auf den bestehenden ÖPNV evaluiert werden. Gleichzeitig ist auch die frühzeitige Kommunikation und Vermarktung des Angebots wichtig, um Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen. Buchungs- und Informationsangebote sollten daher möglichst einfach und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus ist frühzeitig zu prüfen, welche Fördermöglichkeiten auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene genutzt werden können, da insb. in der Pilotphase mit erhöhten Investitions- und Betriebskosten zu rechnen ist.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV sollten laut Rückmeldungen vor allem Akzeptanz, Sicherheit und geeignete Einsatzräume beachtet werden. Genannt werden Bürgerbeteiligung, Sensibilisierung und die Frage, ob autonome Fahrzeuge in Zwickau überhaupt gewollt und städtebaulich sinnvoll einsetzbar sind.

Für die Umsetzung werden zunächst Randzeiten, Zubringerverkehre, weitläufige Wohngebiete sowie Bereiche mit wenig Verkehr genannt. Angesprochen werden Crossen, Mosel und eine mögliche Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt, unter anderem über die Bahnhofstraße. Auch virtuelle Haltestellen und Fahrten bis näher an die Haustür werden genannt.

Zu berücksichtigen sind Barrierefreiheit und Unterstützung für Menschen mit Beeinträchtigungen. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass auch ohne Fahrpersonal der Einstieg für Rollstuhlnutzende gesichert sein müsse. Genannt werden außerdem Sicherheitsgefühl, insbesondere nachts und für Frauen, sowie eine Begleitung oder ein Fahrer zur Überwachung und Unterstützung an Bord.

Weitere Anforderungen betreffen die Nutzung bestehender regionaler Projekte und Synergien, mögliche Kooperationen mit der WHZ, Fördermittel sowie die Einbindung in On-Demand-Angebote. Kritisch wird angemerkt, dass die Technik noch nicht ausgereift sei, die Maßnahme nicht überstürzt werden solle und zunächst andere Themen wie Straßenbahnausbau, ÖPNV-Beschleunigung oder technische Modernisierung wichtiger seien.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	Weiterentwicklung des Takt-und Linienangebotes nachts und am Wochenende (Ö2)	2,33
2.	Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV (Ö1)	2,53
3.	Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz (Ö3)	2,79
4.	Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö5)	2,86
5.	Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö4)	2,87
6.	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben (Ö6)	2,98
7.	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (Ö7)	3,48
8.	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr (Ö8)	3,86
9.	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs (Ö9)	4,13
10.	Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV (Ö10)	4,45

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 83



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

Zu den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld ÖPNV werden vor allem bezahlbare, einfache und einheitliche Tarife genannt. Angesprochen werden ein preiswertes Ticket für alle ohne Zonen- und Streckenpreise, günstigere Einzelfahrten und Tageskarten sowie eine vereinfachte und vereinheitlichte Ticketbeschaffung regional und überregional.

Für die Umsetzung werden bessere Takte, Anschlussgewähr und eine stärkere Verzahnung von Stadtverkehr, Regionalverkehr und überregionalem Verkehr genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass die heutige Nachfrage nicht allein maßgeblich sein sollte, wenn das bestehende Angebot in manchen Bereichen abends, am Wochenende oder in umliegenden Orten kaum nutzbar sei. Genannt werden unter anderem Verbindungen zu Kliniken in Kirchberg und Werdau.

Zu berücksichtigen sind Barrierefreiheit, sichere Nutzung nachts, blaulichtarme Beleuchtung sowie die Belange von Rollstuhlnutzenden, Seh- und Hörbehinderten, älteren Menschen und Studierenden. Auch die Pflege von Fahrzeugen und Haltestellen wird genannt, da sich Fahrgäste dort wohlfühlen sollen.

Weitere Hinweise betreffen die Kombination von ÖPNV und Rad, etwa größere Abteile für Fahrradmitnahme, sowie die Priorisierung des ÖPNV bei öffentlichen Einrichtungen. Öffentliche Einrichtungen sollten ÖPNV-Erreichbarkeit als erste Variante angeben.

Kritisch angesprochen werden hohe Fahrpreise, alte Straßenbahnen mit Stufen, fehlende Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieben, aus Sicht einzelner Rückmeldungen zu große oder illusorische Maßnahmen sowie eine stärkere Optimierung des Bestehenden. Außerdem werden autonomer ÖPNV, Elektrifizierung überregionaler Strecken und eine bessere überregionale Anbindung genannt.



Übersicht über das Handlungsfeld

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.

	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen (M1)		Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität (M2)		Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung (M3)		Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells (M4)
	Kommunikation der VEP-Umsetzung (M5)		Durchführung von Mobilitätsents und Beteiligungsformaten (M6)		Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau (M7)		Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen (M8)
	Aufbau und Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards (M9)		Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements (M10)		Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (M11)		Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer (M12)

Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld



Maßnahmenbeschreibung

In der kommunalen Stellplatzsatzung sollte geprüft werden, inwieweit die derzeitigen Regelungen stärker an den Zielen einer multimodalen Mobilitätsentwicklung ausgerichtet werden können. Die Stellplatzsatzung ist ein wichtiges Steuerungsinstrument der kommunalen Verkehrspolitik, da sie bei Neubauvorhaben und größeren Umnutzungen maßgeblich beeinflusst, wie viele Pkw-Stellplätze geschaffen werden müssen und welche alternativen Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Eine Überarbeitung kann dazu beitragen, den Flächenbedarf für den ruhenden Pkw-Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig Anreize für alternative Mobilitätsformen zu schaffen.

Ein Ansatz besteht darin, Stellplatzanforderungen zu flexibilisieren oder zu reduzieren, wenn Bauvorhaben mit multimodalen Mobilitätsangeboten kombiniert werden. Beispielsweise kann die verpflichtende Anzahl an Pkw-Stellplätzen gesenkt werden, wenn stattdessen Carsharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen mit hoher Qualität, Ladeinfrastruktur für E-Mobilität oder Mobilstationen vorgesehen werden. Auch die Bereitstellung von Lastenradstellplätzen, ÖPNV-Tickets für Bewohnerinnen und Bewohner, Bike-Sharing-Angeboten oder die direkte Anbindung an bestehende Sharing-Systeme kann als Kompensationsmaßnahme berücksichtigt werden. Ergänzend können Mindestanforderungen an sichere, überdachte und komfortable Fahrradabstellanlagen festgelegt werden, um die Nutzung des Fahrrads im Alltag zu erleichtern.

Darüber hinaus kann die Satzung räumlich differenziert ausgestaltet werden, etwa durch geringere Stellplatzanforderungen in gut erschlossenen innerstädtischen Lagen oder in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig können Instrumente wie Mobilitätskonzepte für größere Bauvorhaben, Ablösebeträge für nicht hergestellte Stellplätze oder gemeinsame Quartiersgaragen genutzt werden, um den ruhenden Verkehr effizienter zu organisieren. Ziel einer solchen Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung ist es, den verfügbaren Stadtraum effizienter zu nutzen, die Pkw-Abhängigkeit zu reduzieren und gleichzeitig attraktive Alternativen im Umweltverbund zu fördern.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen sollten laut Rückmeldungen vor allem unterschiedliche räumliche Ausgangslagen berücksichtigt werden. Genannt wird, dass zentrale Bereiche mit gutem ÖPNV weniger Stellplätze benötigen könnten, während Stadtrandlagen, Umland und weniger gut angebundene Bereiche weiterhin mehr Stellplätze brauchen.

Für eine mögliche Reduzierung von Pkw-Stellplätzen werden verlässliche Alternativen als Voraussetzung genannt. Angesprochen werden ein mindestens gleichbleibendes oder besser ausgebautes ÖPNV-Angebot, sichere Radwege, gut zugängliche Sharing-Angebote, ÖPNV-Tickets für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Ladeinfrastruktur. Alternativen sollten im Alltag tatsächlich nutzbar sein und nicht nur formal vorhanden.

Mehrere Rückmeldungen verweisen darauf, Stellplätze für Anwohnende, Pendelnde, Menschen mit geringem Einkommen, mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen am Stadtrand ausreichend mitzudenken. Kritisch wird angemerkt, dass Zwickau und das Umland aus Sicht mehrerer Rückmeldungen weiterhin stark auf das Auto angewiesen seien, etwa für Arbeitswege oder medizinische Wege.

Zu berücksichtigen sind außerdem die Verlässlichkeit privater Sharing-Angebote, da diese bei fehlender Wirtschaftlichkeit wegfallen könnten. Genannt werden klare Kommunikation gegenüber Bevölkerung und Bauherren, Sensibilisierung, Öffentlichkeitsarbeit, Begleitung möglicher Verteilungskonflikte sowie eine spätere Überprüfung und Anpassung der Regeln. Einzelne Rückmeldungen lehnen eine Reduzierung von Pkw-Stellplätzen grundsätzlich ab, andere sehen darin eine Möglichkeit, Straßenraum und versiegelte Flächen zu reduzieren.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

13



Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität (M2)

Maßnahmenbeschreibung

Um die Nutzung von Mikromobilitätsangeboten in Zwickau strukturierter und sicherer zu organisieren, soll ein verbindlicher Ordnungsrahmen für Abstellflächen eingeführt werden. Grundlage hierfür ist eine standortbezogene Analyse, auf deren Basis klar definierte Zonen für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen wie E-Tretrollern und Leihrädern ausgewiesen werden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge ausschließlich in festgelegten Bereichen abgestellt werden dürfen. Dies trägt zu einer effizienteren Nutzung des öffentlichen Raums bei und reduziert Behinderungen insbesondere auf Gehwegen. Die Einrichtung verbindlicher Abstellzonen erhöht die Verkehrssicherheit für alle Nutzergruppen und steigert zugleich die Übersichtlichkeit und Attraktivität der Mikromobilitätsangebote.

Zur besseren Orientierung sollen die Abstellbereiche vor Ort durch gut sichtbare Markierungen und Informationstafeln gekennzeichnet werden. Diese geben Hinweise zur korrekten Nutzung der Flächen sowie zu weiteren Mobilitätsangeboten in der Stadt. Solche Flächen lassen sich sehr gut in Mobilitätsstationen integrieren, an denen mehrere Mobilitätsangebote bestehend aus ÖPNV- und Leihangeboten kombiniert werden. Bei Flächenknappheit kann bspw. auch geprüft werden, ob ein öffentlicher Kfz-Stellplatz im Straßenraum zu einer solchen Sharing Fläche umgewandelt werden.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung eines Ordnungsrahmens für Abstellzonen der Mikromobilität sollten laut Rückmeldungen vor allem freie und gut nutzbare Gehwege beachtet werden. Genannt werden klar erkennbare, gut gelegene Abstellflächen für E-Scooter und Leihfahräder, damit diese nicht auf Gehwegen oder in Laufwegen abgestellt werden.

Zu berücksichtigen sind eine sinnvolle Standortwahl und ausreichend Flexibilität. Die Abstellzonen sollten so liegen, dass sie gut auffindbar sind, den Nutzen flexibler Mikromobilität nicht zu stark einschränken und möglichst in der Nähe von Haltestellen oder wichtigen Wegpunkten angeordnet werden. Eine Einbindung über eine App wird angesprochen. Für die Umsetzung werden klare Regeln, Kontrolle und Durchsetzung genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass störend abgestellte E-Roller konsequenter entfernt oder sanktioniert werden sollten. Zugleich wird angemerkt, dass die Maßnahme schwer umsetzbar sein könnte, weil Roller häufig beliebig abgestellt würden.

Besonders beachtet werden sollen sehbehinderte Menschen. Genannt werden Leitlinien beziehungsweise eine Gestaltung, die verhindert, dass Abstellflächen oder Fahrzeuge zu Hindernissen und Unfallrisiken werden.

Weitere Hinweise betreffen ausreichend sichere Abstellanlagen sowie zusätzliche Abstellflächen für Motorräder. Einzelne Rückmeldungen befürworten die Maßnahme ausdrücklich oder halten sie für notwendig. Andere lehnen starre Abstellzonen ab, weil dadurch der flexible Nutzen von Mikromobilität verloren gehen könne, oder sprechen sich grundsätzlich gegen E-Roller aus.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

11



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

8

Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung (M3)

Maßnahmenbeschreibung

Zukünftig soll die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärker miteinander verzahnt werden. Hierzu sollen in erster Linie Baulücken sowie Flächen im Einzugsgebiet von ÖPNV-Knotenpunkten und in zentralen Lagen (Stadtteilzentren) entwickelt werden. Gemäß Nahverkehrsplan werden i.d.R. folgende Radien für die Einzugsbereiche von Haltestellen festgelegt:

- Bis 1.000 m zu Bahnhaltepunkten
- Bis 600 m zu Straßenbahnhaltestellen
- Bis 300 m zu Bushaltestellen

Des Weiteren wirken sich Versorgungseinrichtungen im Wohnumfeld positiv auf eine schnelle fußläufige Erreichbarkeit und Belebung des Quartiers aus. Als fußläufig erreichbar gilt ein Standort bei einem Radius von 600 m bzw. 10-15 Minuten Wegezeit.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung sollten laut Rückmeldungen vor allem kurze Wege zu Haltestellen, Bahnhöfen, Einkaufsmöglichkeiten und alltäglichen Einrichtungen beachtet werden. Genannt wird, Wohnen und Versorgung so anzuordnen, dass Alltagswege möglichst zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV möglich sind.

Zu berücksichtigen ist, dass „fußläufig“ auch für ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen tatsächlich erreichbar sein muss. Eine Rückmeldung weist darauf hin, dass 15 Minuten Fußweg nicht für alle zumutbar seien. Für die Umsetzung werden mehr Haltestellen beziehungsweise Bedarfshalte auf einzelnen Strecken genannt. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass Fuß-, Rad- und ÖPNV-Angebote stark genug sein müssen, wenn mehr Wege ohne Auto zurückgelegt werden sollen.

Weitere Hinweise betreffen die Gestaltung von Straßenräumen. Genannt werden optische Verengungen, Aufpflasterungen, modale Filter, Sackgassen und Spielstraßen. Für wenig frequentierte Wege, etwa nachts, wird eine stromsparende Fußwegbeleuchtung über Bewegungsmelder angesprochen.

Einzelne Rückmeldungen bewerten den Ansatz positiv. Daneben wird ein „Lufttaxi“ als Modellstadt-Idee genannt.



Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells (M4)

Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme umfasst die Pflege und Weiterentwicklung des digitalen, gesamtstädtischen Verkehrsmodells, das alle Verkehrsarten abbildet und auf realen Daten beruht. Dieses Verkehrsmodell dient künftig als Grundlage für Analysen, Prognosen und die Wirkungsabschätzung von Mobilitätsmaßnahmen. Wichtige Komponenten des Modells sind:

- Erfassung und Modellierung des heutigen Verkehrsverhaltens auf Basis von Zähl-, Mobilfunkdaten, Haushaltsbefragungen (Modal Split) oder GPS-basierten Bewegungsdaten
- Berücksichtigung aller Verkehrsarten, einschließlich Kfz, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Lkw-Verkehr
- Aufbau eines digitalen Verkehrsnetzes mit realitätsnahen Kapazitäten, Steuerungen und Wegebeziehungen
- Integration zukünftiger Entwicklungen, z.B. Neubaugebiete, neue Mobilitätsangebote oder Infrastrukturmaßnahmen
- Simulation verschiedener Szenarien, etwa für Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklungen, verkehrslenkende Maßnahmen wie Einbahnstraßenregelungen oder Angebotsausweitungen im ÖPNV

Insgesamt lässt sich der Nutzen unterscheiden in:

- Makro-Nutzen: Prognosefähigkeit, gesamtstädtische Szenarien (liegt für den MIV und ÖPNV vor)
- Mikro-Nutzen: Planfallberechnungen, Maßnahmenauswirkungen, Simulationen

Darüber hinaus ist die Integration von Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell in das Mobilitätsdashboard zu prüfen (s. M9).

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Aufbau und der Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells sollten laut Rückmeldungen vor allem aktuelle und reale Daten berücksichtigt werden. Genannt wird, dass nicht nur der Pkw-Verkehr erhoben werden sollte, sondern alle Verkehrsarten einbezogen werden sollen.

Für die Umsetzung werden regelmäßige Aktualisierung, Genauigkeit und Nutzbarkeit für Planung und Entscheidungen genannt. Das Modell sollte so aufgebaut sein, dass es bei konkreten Projekten tatsächlich angewendet werden kann.

Angesprochen wird außerdem, die Daten online sichtbar zu machen, ähnlich wie bei digitalen Karten mit Staumeldungen. Einzelne Rückmeldungen fragen nach Aufwand, Zuständigkeit oder möglichen Forschungs- und Entwicklungsaufträgen. Kritisch wird die Maßnahme als übertrieben oder als Nutzen für externe Büros bewertet.

Daneben wird erneut eine „Modellstadt Lufttaxi“ genannt.

Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Kommunikation der VEP-Umsetzung (M5)

Maßnahmenbeschreibung

Während der Umsetzung einzelner Maßnahmen in den kommenden Jahren ist eine regelmäßige Kommunikation unabdinglich. Hierbei ist in interne und externe Kommunikation zu unterscheiden. Einerseits sind Verwaltung und Politik in die Umsetzung zu involvieren, andererseits sind Stakeholder und Dritte, wie auch die Bevölkerung in Abstimmungs- und Umsetzungsprozesse einzubinden. Hierfür sind dezidierte Konzepte und Vorgehensweisen für die Kommunikation zu erstellen.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

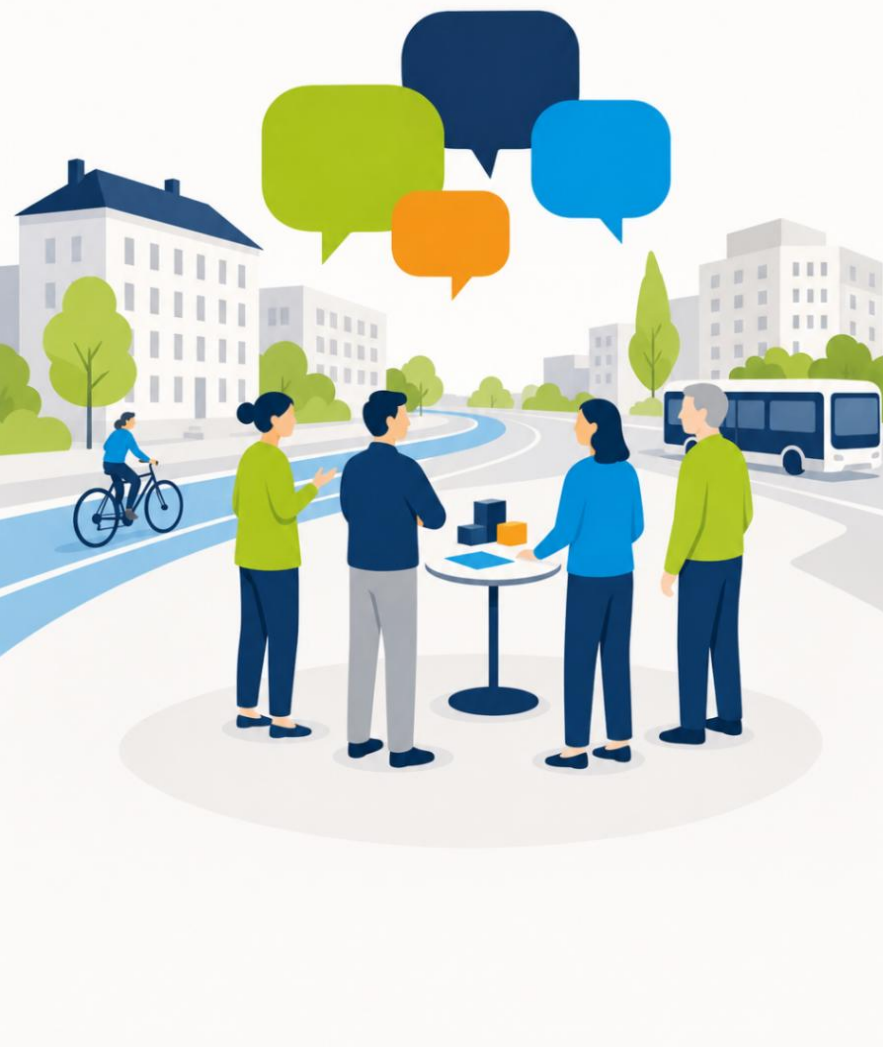
ei der Kommunikation der VEP-Umsetzung sollten laut Rückmeldungen vor allem Transparenz, Verständlichkeit und regelmäßige Information beachtet werden. Genannt wird eine einfache, klare Sprache ohne Fachbegriffe, unklare Abkürzungen oder „Fachchinesisch“.

Zu berücksichtigen ist, dass sowohl Öffentlichkeit als auch Verwaltung nachvollziehen können, was umgesetzt wird und warum. Angesprochen werden regelmäßige Aktualisierungen, zeitnahe Informationen bei Änderungen und Entwicklungen sowie eine gepflegte, aussagekräftige und wahrheitsgemäße Kommunikation.

Mehrere Rückmeldungen nennen niedrigschwellige Informationsangebote, etwa auf Stadtfesten oder ähnlichen Veranstaltungen. Die Bevölkerung soll verständlich darauf hingewiesen werden, dass sie an der Entwicklung der Stadt mitwirken kann. Kommunikation wird auch als bidirektional beschrieben, also mit Möglichkeiten für Rückmeldungen und Austausch.

Für die Umsetzung wird außerdem genannt, verschiedene städtische Konzepte miteinander zu verknüpfen und widerspruchsfrei zu kommunizieren. Angesprochen werden unter anderem INSEK, Barrierefreiheit, Lärmaktionsplan und die Frage, ob beschlossene Ziele tatsächlich umgesetzt werden.

Weitere Hinweise betreffen Akzeptanz in der Bevölkerung, die Einbindung unterschiedlicher Gruppen und den Umgang mit Zielkonflikten. Einzelne Rückmeldungen betonen, dass alle „ins Boot“ geholt werden sollten, persönliche Einzelinteressen die Entwicklung aber nicht verhindern dürften. Auch der Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr wird im Zusammenhang mit Akzeptanz angesprochen.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Durchführung von Mobilitätsentscheidungen und Beteiligungsformaten (M6)

Maßnahmenbeschreibung

Um eine kontinuierliche Beteiligung sicherzustellen und das Thema Mobilität in der Öffentlichkeit nachhaltig zu platzieren, sind regelmäßige Beteiligungsformate durchzuführen. Dies können sowohl zentrale Veranstaltungen vor Ort sein als auch dezentrale Befragungen wie die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten oder zu gesonderten Spezialthemen. Beteiligung erhöht die Akzeptanz und sorgt dafür, dass sich Menschen und ihre Belange ernst genommen fühlen.

Im Rahmen des Bearbeitungsprozesses zum VEP wurden folgende bestehende und neue Formate für die Beteiligung genutzt, die idealerweise auch während der Umsetzungsphase weiterzuführen sind:

- Werkstätten für Fachakteure und Bürger
- Mobilitätsforen für Fachakteure, Bürger und politische Vertreter
- Online-Plattform „Wo Zwickts“
- Lenkungskreis zur Beteiligung politischer Vertreter
- Arbeitsgruppe zur Beteiligung der Fachämter
- Regionalforum der IHK zum Thema Wirtschafts- und Logistikverkehr

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Durchführung von Mobilitätsentscheidungen und Beteiligungsformaten sollten laut Rückmeldungen vor allem transparente Auswertung, einfache Beteiligung und breite Bekanntmachung beachtet werden. Genannt wird, dass nachvollziehbar sein sollte, ob und wie Hinweise aus der Bürgerbeteiligung berücksichtigt werden.

Für die Umsetzung werden flächendeckende Informationen mit ausreichendem Vorlauf, klar formulierte Themen und eine bessere Verbreitung in der Bevölkerung genannt. Die Kommunikationskanäle sollten überdacht werden, da Veranstaltungen und Beteiligungsangebote teilweise nicht wahrgenommen würden.

Zu berücksichtigen ist, dass Beteiligung nicht nur digital erfolgen sollte. Genannt werden ältere Menschen, die digitale Medien nicht oder weniger nutzen, sowie klassische Informationswege wie Briefkastenwerbung. Beteiligungsformate sollen so gestaltet sein, dass nicht nur Fachleute, sondern möglichst viele Menschen ihre Ideen einbringen können.

Weitere Hinweise betreffen regelmäßige, offene Beteiligung über den gesamten Prozess hinweg, den Aufbau von Vertrauen durch sichtbare Nutzung der Rückmeldungen sowie Veranstaltungen mit Unternehmen nachhaltiger Mobilität. Dabei wird auch angesprochen, einen Rahmen zu schaffen, in dem solche Unternehmen vor Ort in Gründung und Arbeit gefördert werden können. Einzelne Rückmeldungen bewerten Beteiligung als aufwendig, aber erfolgreich.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:

9



Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau (M7)

Maßnahmenbeschreibung

Angebote für Neuzugezogene können verschiedene Informations- und Unterstützungsbausteine enthalten, um eine frühzeitige Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen zu fördern:

Begrüßungspaket mit Mobilitätsinformationen: Neuzugezogene erhalten ein Informationspaket mit einem umfassenden Überblick über die Mobilitätsangebote in Zwickau und Umgebung. Dieses kann Hinweise zu Radwegenetzen, Tarifen und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV sowie zu Carsharing-Angeboten, Parkmöglichkeiten und weiteren Angeboten enthalten. Ergänzend sind Gutscheine für kostenlose Testfahrten oder vergünstigte Konditionen bei Mobilitätsdienstleistern denkbar.

Beteiligung und Aktivierung: Regelmäßig angebotene Touren oder Informationsveranstaltungen ermöglichen es Neuzugezogenen, die unterschiedlichen Mobilitätsoptionen vor Ort praktisch kennenzulernen und Fragen direkt zu klären.

Individuelle Mobilitätsberatung: Ergänzend kann eine personalisierte Beratung angeboten werden, die auf die jeweilige Wohnlage, Arbeitswege und persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten ist.

Kooperationen mit lokalen Anbietern: In Zusammenarbeit mit ortsansässigen Unternehmen können spezielle Angebote für Neuzugezogene entwickelt werden, beispielsweise Preisnachlässe für Fahrradservices, kostenfreie Testphasen bei Carsharing-Anbietern oder besondere Aktionsangebote im Mobilitätsbereich.

Kontinuierliche Information: Durch gezielte Informationskampagnen oder regelmäßige Newsletter werden Neuzugezogene über aktuelle Entwicklungen, neue Angebote und Veränderungen im Bereich der Mobilität informiert.

Die Angebote sind hauptsächlich digital zur Verfügung zu stellen (QR-Code), da somit die Aktualität und der Kostenaufwand für bspw. Druck und Abstimmung der Inhalte geringer ausfällt.

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

Ziele der Maßnahme

- Informationen über Mobilitätsangebote für Hinzugezogene
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Eingaben zu dieser Maßnahme:

11

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau sollten laut Rückmeldungen vor allem verständliche und leicht zugängliche Informationen zu lokalen Mobilitätsangeboten beachtet werden. Genannt werden Informationen zu ÖPNV, Bike-Sharing und weiteren Alternativen zum Auto sowie eine einfache Orientierung für neu Zugezogene.

Für die Umsetzung werden digitale Informationen, Homepage, Social Media, Informationsmaterial bei der Stadtverwaltung im Rahmen der Anmeldung sowie eine Mobilitäts-App mit QR-Code genannt. Außerdem werden Testangebote, ÖPNV-Vergünstigungen im ersten Jahr, ein kostenloses Monatsticket oder die Möglichkeit, verschiedene Angebote praktisch auszuprobieren, angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen weisen darauf hin, dass solche Informationen und Angebote nicht nur für Neubürgerinnen und Neubürger, sondern auch für bereits ansässige Einwohnerinnen und Einwohner sinnvoll seien. Genannt werden „Altbürger*innen“, eingefleischte Autofahrende sowie Menschen, die bestehende Angebote nicht kennen.

Zu berücksichtigen sind auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Genannt werden kostenlose Angebote für diese Gruppe. Kritisch wird angemerkt, dass Zugezogene nicht gegenüber bestehenden Einwohnerinnen und Einwohnern bevorzugt werden sollten und dass Preisnachlässe oder Geschenke hinterfragt werden.



Ziele der Maßnahme

- Informationen über Mobilitätsangebote für neue Unternehmen
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Eingaben zu dieser Maßnahme:

2

Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen (M8)

Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätsbezogene Unterstützungsangebote für neu angesiedelte Unternehmen können verschiedene Bausteine umfassen:

Begrüßungspaket für Unternehmen: Neu gegründete oder angesiedelte Betriebe erhalten ein Informationspaket mit umfassenden Hinweisen zu den bestehenden Mobilitätsangeboten vor Ort. Dieses kann Materialien zur Nutzung des ÖPNV, zu Car- und Bikesharingsystemen sowie zur Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder Parkmöglichkeiten enthalten. Ergänzend können spezielle Informationen zu Pendelverkehren und dienstlichen Fahrten bereitgestellt werden.

Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern: Durch gezielte Partnerschaften lassen sich exklusive Angebote für neue Unternehmen entwickeln. Dazu zählen beispielsweise vergünstigte Fahrradangebote, kostenfreie Testzeiträume für Carsharing oder besondere Konditionen bei weiteren Mobilitätsanbietern

Informations- und Workshopformate: Spezifische Workshops oder Schulungen können Unternehmen einen Überblick über verfügbare Mobilitätslösungen verschaffen und deren Vorteile praxisnah vermitteln.

Einbindung in Netzwerke und Clusterstrukturen: Neue Unternehmen können in bestehende Netzwerke integriert werden, etwa im Rahmen von Initiativen wie „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ oder bei Netzwerkveranstaltungen, in denen sich Betriebe zu Mobilitätsthemen austauschen und gemeinsame Lösungsansätze entwickeln.

Beratung zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements: Darüber hinaus kann Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung betrieblicher, standortbezogener Mobilitätskonzepte angeboten werden, um nachhaltige Mobilitätsstrukturen von Beginn an im Unternehmen zu verankern.

Diese Angebote bieten einen sehr guten Einstieg in das betriebliche Mobilitätsmanagement (s. M11).

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen sollten laut Rückmeldungen vor allem einfache und nützliche Informationen zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten beachtet werden.

Genannt werden Informationen für alltägliche betriebliche Mobilitätsbedarfe, etwa Arbeitswege und Dienstwege. Unternehmen sollen leicht erkennen können, welche Alternativen zum Auto nutzbar sind.

Für die Umsetzung werden konkrete Angebote oder Testmöglichkeiten angesprochen, damit Unternehmen Alternativen wie ÖPNV, Radverkehr oder Carsharing praktisch ausprobieren können. Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme als gute Idee.



Ziele der Maßnahme

- Digitalisierung von weiteren Mobilitäts- und Verkehrsdaten
- Bündelung von Informationen sowohl für die Fachplanung als auch als Informationsquelle für die Öffentlichkeit
- Unterstützendes Werkzeug bei Fachplanungen
- Controlling-Werkzeug

Eingaben zu dieser Maßnahme:

12

Aufbau und Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards (M9)

Maßnahmenbeschreibung

Ziel ist es, dass mithilfe des Mobilitätsdashboards alle Mobilitäts- und Verkehrsdaten der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Dadurch müssen die Informationen nicht mühsam über mehrere Quellen zusammengesucht werden, sondern stehen mit wenigen Klicks sogar in Echtzeit zur Verfügung, sofern dies möglich ist. Folgende Informationen lassen sich in dem Mobilitätsdashboard bündeln:

- Aktuelle Wetterlage
- Anzahl und Auslastung öffentlicher Stellplätze im Straßenraum sowie in Parkhäusern und auf Parkplätzen
- Anzahl und Auslastung der öffentlichen E-Ladestationen (bereits vorhanden)
- Darstellung des Radverkehrsaufkommens
- Car- und Bike-Sharing-Angebote inkl. direkter Buchungsmöglichkeit
- ÖPNV-Abfahrtsmonitor für die öffentlichen Haltestellen (bereits vorhanden)
- Fahrplanänderungen im ÖPNV
- Aktuelle Baustellen
- Aktuelle Verkehrslage

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

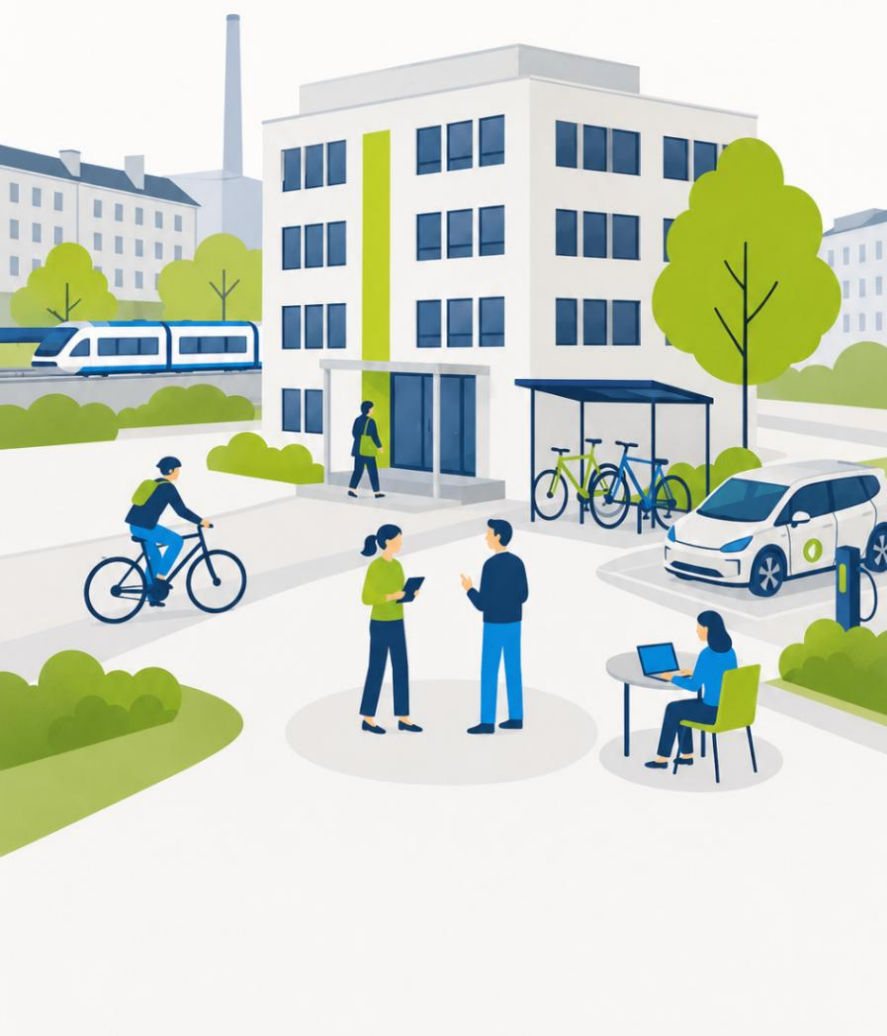
Beim Aufbau und der Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards sollten laut Rückmeldungen vor allem einfache Bedienung, Übersichtlichkeit und Verlässlichkeit beachtet werden. Genannt wird, dass das Dashboard funktionieren, nicht zu kompliziert aufgebaut sein und im Alltag tatsächlich nützlich sein sollte.

Für die Umsetzung werden genaue, regelmäßig beziehungsweise tagesaktuell aktualisierte Informationen genannt. Die Mobilitätsdaten sollten an einer zentralen Stelle gebündelt werden, ohne Nutzerinnen und Nutzer zu verwirren. Angesprochen werden auch Interpretationshilfen, damit die Daten für alle leicht verständlich sind.

Mehrere Hinweise betreffen die technische Einbindung. Genannt werden eine Kopplung mit Google Maps oder der DB-App, ein zentraler Ansatz über eine Smartphone-App sowie die Integration bestehender Angebote wie eines ÖPNV-Abfahrtsmonitors in eine einheitliche Lösung.

Zu berücksichtigen ist laut Rückmeldungen, dass nicht alle Menschen digitale Medien nutzen, etwa aus Altersgründen oder Überzeugung. Diese Gruppen sollten nicht vergessen werden.

Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme sehr positiv, da sie Chaos und Frust vermeiden könne. Andere halten sie für unnötig oder verweisen darauf, dass bestehende Angebote ausreichen. Angesprochen wird außerdem, das Dashboard lieber schlank und übersichtlich zu halten, statt zu viele nur begrenzt relevante Daten aufzunehmen.



Ziele der Maßnahme

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in der Verwaltung (Dienst- und Arbeitswege)
- Koordination von Ressourcen hinsichtlich der Umsetzung des VEP
- Controlling und Verstetigung des Mobilitätsmanagements und –konzeptes

Eingaben zu dieser Maßnahme:

5

Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements (M10)

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden die Abläufe einer integrierten Mobilitätsplanung innerhalb der Stadtverwaltung strukturiert und koordiniert. Die federführende Rolle übernimmt dabei das Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung. Es sorgt dafür, dass die im VEP entwickelten integrierten Ansätze dauerhaft im Verwaltungsalltag verankert und im Umsetzungsprozess konsequent weitergeführt werden, um die definierten Leitbildziele zu erreichen. Voraussetzung hierfür ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Fachämtern sowie ein regelmäßig organisierter, ämterübergreifender Austausch.

Darüber hinaus agiert die Stadtverwaltung selbst als betrieblich handelnder Akteur, indem sie eigene Mobilitätsmaßnahmen entwickelt und umsetzt. Damit übernimmt sie zugleich eine Vorbildfunktion gegenüber weiteren gesellschaftlichen Akteuren. Beispiele hierfür sind die Weiterführung des Jobtickets für Mitarbeitende, der Ausbau sicherer Fahrradabstellanlagen an Verwaltungsstandorten sowie die Bereitstellung von Dienstfahrrädern.

Ergänzend tragen flexible Arbeitsmodelle wie Homeoffice-Regelungen, digitales Sitzungsmanagement und der Einsatz nachhaltiger Fahrzeugflotten– etwa Elektrofahrzeuge oder Carsharing-Angebote– zur Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen bei.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements sollten laut Rückmeldungen vor allem Koordination, Alltagstauglichkeit und langfristige Verankerung beachtet werden. Genannt wird, dass die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen und nachhaltige Mobilität im Arbeitsalltag selbst anwenden sollte.

Für die Umsetzung werden eine Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen, gute Fahrradabstellmöglichkeiten, Jobtickets und flexible Arbeitsmöglichkeiten genannt. Maßnahmen sollten für Beschäftigte praktisch nutzbar sein und nachhaltige Mobilität im Verwaltungsalltag erleichtern.

Zu berücksichtigen sind Aufwand, Kosten und Nutzen einzelner Maßnahmen. Angesprochen wird, ob wirklich jede Schulung notwendig ist oder Mittel an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden können.

Einzelne Rückmeldungen bewerten einen zusätzlichen Posten kritisch oder lehnen die Maßnahme ab. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass ein kommunales Mobilitätsmanagement langen Atem brauche und langfristig etabliert werden sollte.

Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (M11)

Maßnahmenbeschreibung

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst verschiedene ineinandergreifende Bausteine, die darauf ausgerichtet sind, Mobilitätsprozesse im Unternehmenskontext effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Wesentliche Bestandteile sind:

- die Entwicklung einer klar definierten, unternehmensspezifischen Mobilitätsstrategie,
- die Ausarbeitung detaillierter Mobilitätskonzepte zur Optimierung des Pendlerverkehrs der Mitarbeitenden sowie der betrieblichen Wirtschaftsverkehre,
- die Bereitstellung und gezielte Verbesserung von Infrastrukturen, die die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel unterstützen (z. B. Fahrradabstellanlagen oder Ladeinfrastruktur),
- die Einführung geeigneter Anreizsysteme für Mitarbeitende, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen, etwa durch Angebote wie Job-Ticket oder Job-Rad,
- regelmäßige Informations- und Schulungsformate zu bestehenden Mobilitätsangeboten, deren Nutzungsmöglichkeiten, Vorteilen und praktischen
- sowie die Etablierung eines kontinuierlichen Monitorings zur Überprüfung und Weiterentwicklung der umgesetzten Maßnahmen.

Die Stadt Zwickau sollte entsprechende Prozesse flankierend unterstützen, indem das städtische Mobilitätsmanagement frühzeitig den Austausch mit ansässigen Unternehmen, Wirtschaftsverbänden und Institutionen sucht, über geeignete Handlungsoptionen informiert und strukturelle Hilfestellungen anbietet. Hierzu zählen beispielsweise praxisorientierte Leitfäden zur Umsetzung, die Vermittlung von Kontakten zu Behörden und Mobilitätsdienstleistern sowie die Initiierung von Pilotprojekten oder Modellkampagnen. Gerade für neu angesiedelte Unternehmen ist wichtig, dass diese die Prozesse von Beginn an kennen und Hilfestellung bzw. eine Beratung erhalten (s. M8). Die gewählten Bausteine sind in das Willkommensschreiben der Wirtschaftsförderung zu integrieren, welches an neue Unternehmen versendet wird.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten laut Rückmeldungen vor allem praktische Angebote für Unternehmen und Beschäftigte beachtet werden. Genannt werden klare Informationen, Unterstützung und Orientierung dazu, wie Unternehmen nachhaltige Mobilität im Arbeitsalltag umsetzen können.

Für die Umsetzung werden Jobtickets, Fahrradangebote, einfach nutzbare Mobilitätsoptionen sowie Ladeinfrastruktur angesprochen. Konkret genannt werden mehr Ladesäulen am HBK und nicht nur wenige Ladepunkte außerhalb des Geländes. Zu berücksichtigen ist, dass Angebote zu den tatsächlichen täglichen Wegen und Bedarfen der Beschäftigten passen. Angesprochen wird außerdem, das Thema Mobilität mit Gesundheit zu verbinden, um zusätzliche Anreize zu schaffen.

Weitere Hinweise betreffen Kooperationen mit Krankenkassen, da Gehen und Radfahren positive Effekte auf Gesundheit und Krankheitskosten haben könnten. Für Autofahrende werden Bewegungsangebote zum Ausgleich von Bewegungsmangel und beruflicher Belastung genannt.

Einzelne Rückmeldungen verweisen darauf, dass einige Unternehmen bereits entsprechende Angebote hätten und der Schwerpunkt eher auf Information sowie öffentlicher und städtischer Arbeit liegen sollte. Ein Jobticket für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie verpflichtend in kommunalen Unternehmen wird ebenfalls genannt.



Ziele der Maßnahme

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

Eingaben zu dieser Maßnahme:



Ziele der Maßnahme

- Sicherstellung eines baustellenbedingten Verkehrsmanagements
- Kommunikation der bevorstehenden Baustelle

Eingaben zu dieser Maßnahme:

9

Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer (M12)

Maßnahmenbeschreibung

Während Bauarbeiten im Straßenraum ist jederzeit sicherzustellen, dass alle Verkehrsarten den Bereich grundsätzlich passieren können. Müssen Geh- oder Radwege im Zuge von Maßnahmen gesperrt werden, sind geeignete Ersatzführungen oder provisorische Lösungen bereitzustellen. Diese sollten möglichst nahe an der ursprünglichen Wegeführung verlaufen, um unnötig lange Umwege zu vermeiden.

Bei der Planung von Umleitungen ist darauf zu achten, dass Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem motorisierten Verkehr nicht benachteiligt werden. Zusätzliche Wegezeiten und Wartephase sind so weit wie möglich zu reduzieren. Provisorisch eingerichtete Geh- und Radwege müssen weiterhin eine sichere Nutzung gewährleisten. Dabei sind insbesondere ausreichende Beleuchtung, angemessene Wegebreiten sowie eine klare und sichere Abgrenzung – beispielsweise durch Leitplanken oder Absperrlemente – zu berücksichtigen.

Auf ausgewiesenen Vorrangrouten sind qualitativ gleichwertige Umleitungsführungen einzurichten. Als Beispiel können temporär eingerichtete Fahrradstraßen dienen, wie sie etwa in Berlin umgesetzt wurden. Entlang von ÖPNV-Vorrangrouten sollte zudem geprüft werden, inwieweit eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Baustellen Ampeln möglich ist.

Grundsätzlich sind Umleitungen für den Umweltverbund barrierearm zu gestalten, sodass auch Menschen mit Behinderungen eine sichere und unkomplizierte Nutzung während der Bauphase gewährleistet ist. Während der gesamten Dauer der Baumaßnahme sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen, um die durchgehende Passierbarkeit und Verkehrssicherheit für den Umweltverbund sicherzustellen.

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

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Baustellenmanagement sollten laut Rückmeldungen vor allem sichere, klare und möglichst kurze Wege für alle Verkehrsteilnehmenden beachtet werden.

Genannt werden ausgeschilderte Umleitungen für Radfahrende, Freigaben von Fußwegen bei Bauarbeiten sowie sichere und gut erkennbare Führungen für Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Mehrere Rückmeldungen betonen, dass Radfahrende bei Baustellenführungen stärker berücksichtigt werden sollten, da sie bisher häufig „leer ausgehen“. Als Negativbeispiel wird die Sperrung des Radwegs entlang des Dr.-Friedrichs-Rings genannt.

Für die Umsetzung werden frühzeitige Informationen, verständliche Beschilderung, sichere und gut beleuchtete Umleitungstrecken sowie möglichst geringe Abweichungen von der gewohnten Route genannt. Eine Einbindung in eine App wird angesprochen. Zu berücksichtigen ist außerdem, nicht zu viele wichtige Straßen gleichzeitig zu sperren oder zu bauen. Genannt werden auch Rettungsdienste und Rufbereitschaften, die weiterhin zuverlässig durchkommen müssen.

Weitere Hinweise betreffen die Dauer von Baustellen und die Auswahl geeigneter Bauunternehmen. Angesprochen werden kompetentere Bauunternehmen, modernisierte Ausschreibungsrichtlinien und eine Reduzierung der Auswirkungen auf den Verkehr. Einzelne Rückmeldungen bewerten das bisherige Baustellenmanagement kritisch, andere verweisen darauf, dass vorhandene Radwege genutzt werden sollten.

Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells (M4)	2,15
2.	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung (M3)	2,18
3.	Kommunikation der VEP-Umsetzung (M5)	2,32
4.	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer (M12)	2,40
5.	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen (M1)	2,78
6.	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität (M2)	2,97
7.	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements (M10)	3,50
8.	Aufbau und Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards (M9)	3,52
9.	Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten (M6)	3,79
10.	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen (M8)	3,95
11.	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (M11)	3,97
12.	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau (M7)	4,22

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 32

Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

Zu den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement wird vor allem genannt, die Umsetzung nicht zu kompliziert zu gestalten. Angesprochen werden einfache, praktikable Lösungen und die Sorge, dass einzelne Maßnahmen zu theoretisch bleiben oder wenig bewirken.

Für die Umsetzung werden gute Koordination zwischen den beteiligten Fachbereichen, langfristige Verbindlichkeit und klare Meilensteine genannt. Maßnahmen sollten zusammenwirken und der Fortschritt nachvollziehbar überprüft werden können.

Weitere Hinweise betreffen regelmäßige Rückmeldungen von Nutzerinnen und Nutzern, damit Angebote im Verlauf angepasst und verbessert werden können. Ein vernetztes Mobilitätsdashboard mit allen nötigen Informationen und gegebenenfalls Buchungsmöglichkeiten wird positiv bewertet, sofern es eine benutzerfreundliche Oberfläche hat und tatsächlich genutzt wird.

Einzelne Rückmeldungen halten viele Maßnahmen für übertrieben oder nicht zwingend notwendig. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung im Bereich Kfz-Verkehr aus Sicht einer Rückmeldung vorrangig sei.



**Wir bedanken uns bei allen Teilnehmenden!
Die Ergebnisse werden in der Entwicklung
des VEP 2040 berücksichtigt.**

