



Stadt Zwickau

Tiefbauamt

Verkehrsentwicklungsplan 2010

Stufe IV - Kurzfassung und Realisierungskonzept



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Telefon: 03 51 - 2 11 14-0, Fax: 03 51 - 2 11 14-11

e-mail: dresden@ivas-ingenieure.de | web: www.ivas-ingenieure.de

Verkehrsplanung - Verkehrstechnik - Entwurf von Verkehrsanlagen

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Zwickau
Stufe IV – Kurzfassung und Realisierungskonzept

Auftraggeber: Stadtverwaltung Zwickau
Tiefbauamt
Werdauer Straße 62
08056 Zwickau

Auftragnehmer: IVAS Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und –systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Geograf Martin Schüffler
Dipl.-Ing. Matthias Schilder
Claudia Thielemann

Status: Bericht Stufe IV

Bearbeitungsstand: 25. Januar 2012

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und –systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einführung	1
2. Wesentliche Erkenntnisse aus Analyse und Prognoseszenarien	2
3. Zielkonzept Straßennetz und öffentlicher Raum	6
3.1 Methodische Herangehensweise zur Netzentwicklung	6
3.2 Zielkonzept Straßennetz	6
3.3 Nicht berücksichtigte Maßnahmeansätze	9
4. Ruhender Verkehr	10
5. Radverkehrskonzept	11
6. Maßnahmen für den Fußgängerverkehr	16
7. Maßnahmen im ÖPNV	17
8. Monitoring	19

Abbildungs- und Anlagenverzeichnis

Abbildung 1	Zielkonzept Straßennetz
Abbildung 2	Zielkonzept Radverkehr (Routennetz)
Abbildung 3	Zielkonzept ÖPNV (Straßenbahn und Bus)
Abbildung 4	Verkehrsbelastungen Prognosenullfall 2025
Abbildung 5	Verkehrsbelastungen Netzfäll 5
Abbildung 6	Differenzbelastungen Netzfäll 5 zu Prognosenullfall (Innenstadtbereich)

Anlage	Maßnahmenliste
--------	----------------

1. Einführung

Die Stadt Zwickau hat im Jahr 1997 einen umfassenden Verkehrsentwicklungsplan¹ aufgestellt, welcher in den vergangenen Jahren Leitdokument für die Entwicklung der städtischen Verkehrsinfrastruktur war. Einige Annahmen, die seinerzeit für die Stadt- und Regionalentwicklung zu Grunde gelegt wurden, sind mittlerweile jedoch nicht mehr zutreffend. Dies erfordert die umfangreiche Evaluierung und Fortschreibung der bisherigen Konzepte unter Beachtung der aktuellen und zukünftig absehbaren Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren.

Aus diesem Grund wurde der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung neu angestoßen. Im Jahr 2010 wurde eine umfassende Analyse vorgelegt. Auf dieser Grundlage erfolgte schließlich die Formulierung des verkehrlichen Leitbildes, welches der Erarbeitung der Planungskonzepte zu Grunde zu legen ist. Schwerpunkte werden hierbei insbesondere in der Verbindung von leistungsfähigem Wirtschaftstandort mit einem attraktiven Wohnstandort gesehen. In einem sich vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung weiter verschärfenden Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte werden sich Wirtschaftsstandorte nur dort weiterhin prosperierend entwickeln können, wo eine hohe Lebensqualität in Stadt und Region mit einem großen Angebot an gut bezahlten Arbeitsplätzen einhergeht.

Mit der jetzt vorliegenden Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans werden die Ansatzpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in Zwickau präzisiert und zielorientierte Maßnahmen abgeleitet. Nachfolgend werden die maßgeblichen Ergebnisse der Stufen I bis III (Analyse – Leitbild – Konzepte) in Kurzform dargestellt und auf dieser Grundlage das Realisierungskonzept entwickelt. Neben den Ergebnissen des Verkehrsentwicklungsplanes fließen dabei auch die Erkenntnisse aus der Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes² in das Realisierungskonzept ein.

¹ Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Zwickau
im Auftrag der Stadtverwaltung Zwickau
Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft München, 1997

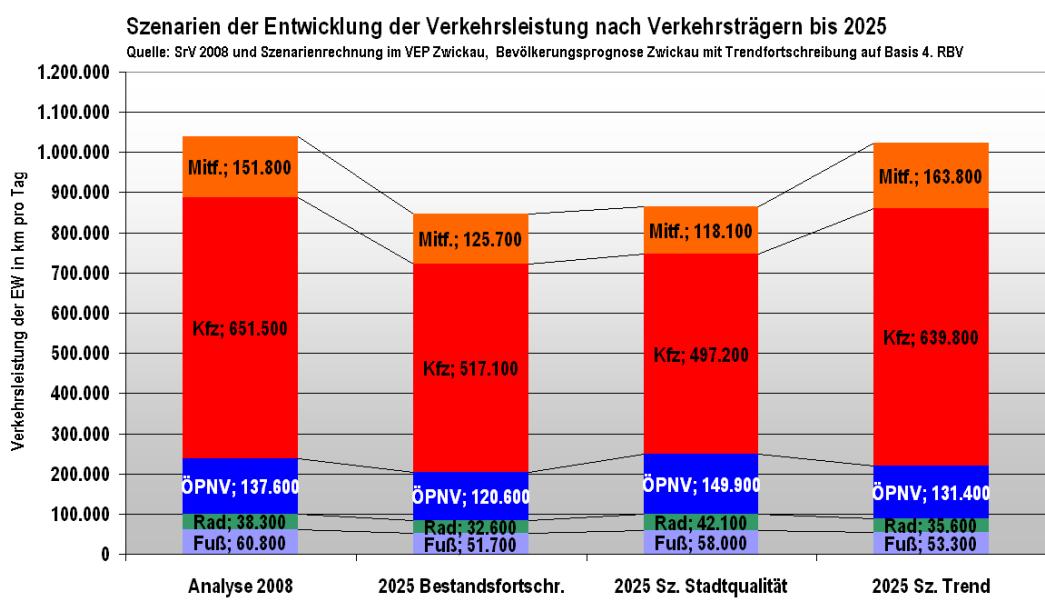
² Ganzheitliches ÖPNV-Konzept der Stadt Zwickau, Vorabzug Stufe III
Im Auftrag des Verkehrsverbundes Mittelsachsen
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, Dresden, Dezember 2011

2. Wesentliche Erkenntnisse aus Analyse und Prognoseszenarien

Die Maßnahmekonzepte des Verkehrsentwicklungsplanes bauen insbesondere aus den im Rahmen der Analyse und der Szenarienbetrachtungen für die Prognose abgeleiteten Erkenntnissen zu gegenwärtigen und zukünftigen Mängeln im Verkehrssystem auf. Deshalb seien an dieser Stelle die wichtigsten Erkenntnisse nochmals dargestellt um, die Maßnahmekonzepte nachvollziehen zu können.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

- Zwickau ist wie kaum eine andere Stadt in Sachsen vom Automobilbau und Zulieferindustrie als wichtigem Industriezweig geprägt. Obwohl dies nicht zwangsläufig miteinander verknüpft ist schlägt sich dies auch in einem enorm hohen Anteil der Nutzung des Pkw bei der Realisierung der täglichen Mobilität nieder. Es gibt nur sehr wenige Städte in Deutschland, die über entsprechend hohe Pkw-Anteile im modal-split verfügen.
- Dem steht andererseits nur eine vergleichsweise geringe Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gegenüber. Die Anteile des ÖPNV bewegen sich für eine Stadt mit Straßenbahn eher im unteren Bereich. Der Radverkehr hat nur äußerst geringe Anteile am Verkehrsaufkommen, was neben Faktoren wie der Topografie vor allem auch auf die vergleichsweise ungünstigen Randbedingungen zurückzuführen ist.
- Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird erheblich durch die raumstrukturellen und demografischen Entwicklungen geprägt. Im Rahmen der Szenarienberechnungen wurde ermittelt, dass zukünftig in allen denkbaren Entwicklungsszenarien Abnahmen im Kfz-Verkehr zu verzeichnen sein werden.



Grafik: Verkehrsleistung (Kilometer pro Tag) 2025 nach Verkehrsträgern und Szenarien

- ➔ Eine Verlagerung von Verkehr auf den ÖPNV und den Radverkehr ist möglich, wenn diese Verkehrsarten gefördert werden.
- ➔ Das Fahrtenaufkommen im ÖPNV wird bis 2025 ohne bewusstes Gegensteuern um 10 % bis 12 % sinken, wodurch Fragen der Finanzierbarkeit immer stärker in den Fokus gelangen. Die verstärkte Förderung des ÖPNV in Zwickau ist demnach nicht nur als Maßnahme der allgemeinen Vorsorge vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen zu sehen sondern auch als Beitrag zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.

Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr

- ➔ Zwickau ist über die bestehenden Autobahnen, Bundesfern- und Staatsstraßen gut mit der Region vernetzt und an die übergeordneten Zentren ausgezeichnet angebunden.
- ➔ Das innerörtliche Hauptstraßennetz fokussiert die Verkehrsbelastungen sehr stark auf das um die Innenstadt führende Tangentensystem. Daraus ergeben sich sehr hohe Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich auf den Straßenzügen Kolpingstraße, Crimmitschauer Straße, Humboldtstraße, Am Schwanenteich und den zuführenden radialen Straßen (u.a. Werdauer Straße, Reichenbacher Straße, Planitzer Straße) mit der Folge erheblicher Trennwirkungen und negativer Umweltauswirkungen (Lärm, Schadstoffe)
- ➔ Daraus folgt die vor allem aus städtebaulichen Gründen abgeleitete Notwendigkeit der nachhaltigen Entlastung der Humboldtstraße. Zielstellung dabei ist es, das Schwanenteichgebiet und die Bahnhofsvorstadt wesentlich besser als bisher mit dem Zentrum zu verbinden.
- ➔ Durchgangsverkehrsströme konzentrieren sich insbesondere auf die B 93 und die Straßenzüge um die Innenstadt. Teilweise sind Entlastungen durch die geplanten regionalen Maßnahmen zu erwarten. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs sind nur dann zweckmäßig, wenn sie auch durch eine Umverteilung von Quell- und Zielverkehrsströmen neue Gestaltungsspielräume im Innenstadtbereich und den zuführenden Radialen schaffen.
- ➔ Im Zwickauer Hauptstraßennetz sind selbst in den Spitzenzeiten nur wenige Leistungsfähigkeitsdefizite vorhanden. Vor dem Hintergrund der perspektivisch tendenziell eher abnehmenden Netzbelegungen sind die Anstrengungen eher auf qualitative Verbesserungen und den Abbau von Nutzungskonflikten zu richten als auf kapazitätserhöhende Netzerweiterungen.
- ➔ Die bestehenden Schwerpunkte der industriellen und gewerblichen Entwicklung sind im Regelfall gut an das Straßenhauptnetz angebunden. Ergänzungen des Straßennetzes können insbesondere an neuen (Zwickau-Nord) oder zu revitalisierenden Gewerbestandorten (ehemaliges RAW) erforderlich werden.

Ruhender Verkehr

- ➔ Zwickau verfügt im Innenstadtbereich über ausreichend Stellplätze. Auch die prognostische Entwicklung erfordert hier keine grundsätzlichen Erweiterungen. Die weitere Zunahme der Einwohnerzahlen im Innenstadtbereich ist jedoch durch die Bereitstellung ausreichenden Parkraumes für die Einwohner abzusichern.
- ➔ Ggf. im Zusammenhang mit größeren Investitionen stehende Neubauabsichten für Anlagen des Ruhenden Verkehrs sind hinsichtlich ihrer Wirkungen im Einzelfall zu bewerten (Lage, Anbindung, etc.). Dabei sind jedoch die induzierenden Wirkungen auf den Straßenverkehr insgesamt und die Wettbewerbsbedingungen zum ÖPNV zu beachten.
- ➔ Das vorhandene statische Parkleitsystem erfüllt die grundsätzlichen Anforderungen.
- ➔ Die Stellplatzbewirtschaftung ist dazu geeignet, die konkurrierenden Ansprüche der verschiedenen Nachfragegruppen verträglich zu vereinbaren. Dabei stehen die Bewohner und die Gäste der Innenstadt grundsätzlich in einer höheren Priorität, als Beschäftigte. Für diese stehen in den Randbereichen geeignete Stellflächen zur Verfügung. Ebenso kann auf die ÖPNV-Angebote verwiesen werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

- ➔ Zwickau verfügt mit der Straßenbahn und den ergänzenden Buslinien über ein dichtes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel. Angebots- und Erschließungsdefizite ergeben sich nur in wenigen Randlagen von Wohngebieten sowie in einigen gewerblich geprägten Bereichen (hier vor allem südlich der Reichenbacher Straße).
- ➔ Einsatzzeiten und Takte sind weitgehend zeitgemäß und entsprechen den Anforderungen. Allerdings ist der 12/24-min-Takt schwer merkbar. Der städtische und regionale Busverkehr sind zu optimieren und Synergieeffekte zu nutzen.
- ➔ Mit der zunehmend barrierefreien Gestaltung der Straßenbahnhaltestellen stellt sich der Zwickauer Nahverkehr gut auf die demografischen Entwicklungen und den damit verbundenen Änderungen von Nutzerstrukturen ein.
- ➔ Die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander, insbesondere der Übergang von schienengebundenem Regional- und Fernverkehr zum Stadtverkehr, ist derzeit ungenügend. Zur Verbesserung ist es erforderlich, die Verknüpfung auf weniger aber dafür zeitgemäß ausgebildete Schnittstellen zu konzentrieren.

Fußgänger- und Radverkehr

- ➔ Der Fußgänger- und Radverkehr ist in den vergangenen Jahren in Zwickau entgegen bundesweiter Trends sukzessive weiter zurückgegangen. Die Ursachen werden in einerseits sehr komfortablen Bedingungen für den Kfz-Verkehr gesehen, andererseits

- aber auch den oft daraus resultierenden Nutzungsunverträglichkeiten mit den nichtmotorisierten Verkehrsarten.
- ➔ Das Radverkehrsnetz ist derzeit unzureichend ausgebildet. Es fehlen attraktive Radverkehrsanlagen in wichtigen Relationen zwischen den Stadtteilen und dem Zentrum bzw. auch untereinander.
 - ➔ Die Erreichbarkeit und Durchfahrt der Innenstadt stellt einen Schwerpunkt dar. Hier führen für den Radfahrer besonders ungünstige Regelungen zu Mehrlängen und zahlreichen Regelverstößen.
 - ➔ Radverkehrsunfälle sind sowohl im Straßenhauptnetz, aber auch im Nebennetz zu verzeichnen. Die Verbesserung der Sicherheit ist wesentliches Ziel der Verkehrsplanung und wird im VEP vor allem durch die Konzipierung eines zusammenhängenden Netzes unterstützt.
 - ➔ Der Radverkehr ist unverzichtbarer Teil eines funktionierenden und umweltfreundlichen Gesamtverkehrssystems und maßgeblicher Faktor für eine hohe städtische Lebensqualität. In diesem Sinne sind die Anstrengungen zur Schaffung einer zeitgemäßen und richtliniengerechten Infrastruktur auf das erforderliche Niveau auszuweiten.

Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume

- ➔ In den vergangenen Jahren sind zahlreiche Straßenabschnitte in Zwickau bereits umgestaltet worden, wodurch sich das Straßenbild und die Nutzbarkeit durch die Verkehrsteilnehmer im Regelfall deutlich verbessert haben.
- ➔ Dennoch sind vor allem im Straßenhauptnetz eine Reihe hoch belasteter und noch nicht umgestalteter Verkehrszüge vorhanden, was bei einem Verbleib der jetzigen Belastung, Funktion und Nutzung perspektivisch verstärkt zu einer problematischen städtebaulichen Entwicklung führen kann.
- ➔ Die Nutzungskonflikte im Zuge dieser Straßen sind vielfältig. Nicht alle Defizite können allein durch Umgestaltung abgebaut werden, u. U. sind verkehrskonzeptionelle, verkehrsorganisatorische oder verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich. Die hauptsächlichen Konflikte betreffen schlechte Verträglichkeiten von hohen Verkehrsbelastungen und der Wohnfunktion sowie eine oft sehr stark primär auf den fließenden Kfz-Verkehr ausgelegte Flächenaufteilung. Schwerpunkt sind die radialen Hauptverkehrsstraßen und das die Innenstadt umlaufende Tangentensystem.
- ➔ Darüber hinaus sind als Räume mit besonders großen gestalterischen Defiziten der Bahnhofsvorplatz, der Georgenplatz (einschließlich Georgenstraße) und der Bereich der Zentralhaltestelle zu benennen.

3. Zielkonzept Straßennetz und öffentlicher Raum

3.1 Methodische Herangehensweise zur Netzentwicklung

Für die Entwicklung des Straßennetzes wurden die Auswirkungen verschiedener infrastruktureller Maßnahmen mittels eines Verkehrsmodells bewertet. Das Modell bildet die zum Prognosehorizont 2025 vor dem Hintergrund der strukturellen und demografischen Entwicklungen zu erwartenden Verkehrsströme ab. Für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen und Optionen wurden so genannte Netzfälle berechnet, in denen die Wirkungen dieser Maßnahmen abgebildet und bewertet werden können. Diese sind im Teil III des VEP umfassend beschrieben.

3.2 Zielkonzept Straßennetz

Aus den Erkenntnissen der Netzfallbetrachtungen wird das in **Abbildung 1** dargestellte Zielkonzept zum Straßennetz abgeleitet:

Realisierung der Innenstadttangente in Teilabschnitten

Die Innenstadttangente (im VEP 1997 als Westtangente/ Südtangente bezeichnet) ist vor dem Hintergrund der umfassenden Entlastung der Innenstadt und der Schaffung der erforderlichen Handlungsspielräume für einen Abbau der Trennwirkungen der Humboldtstraße zentraler Bestandteil des Straßennetzkonzeptes. Ihre Wichtigkeit wird deutlich höher eingeschätzt als die aller anderen Maßnahmen. Vordringlich ist der Neubauabschnitt zwischen Breithauptstraße und Reichenbacher Straße, weil hiermit bereits ein großer Teil der Entlastungen realisiert werden kann (**Maßnahme S 1.1**).

Im Abschnitt Reichenbacher Straße bis Kopernikusstraße (**Maßnahme S 1.2**) sind die aus dem ÖPNV-Konzept resultierenden Anforderungen im Vorfeld des Bahnhofs zu berücksichtigen. Im Bereich der Kreuzung der Anlage der Bahn an der Kopernikusstraße ist eine städtebauliche Neuordnung zu prüfen.

Umgestaltung der Humboldtstraße

Mit der Realisierung der Innenstadttangente werden die maßgeblichen Voraussetzungen für eine Umgestaltung der Humboldtstraße zur Reduzierung der verkehrlichen Trennwirkungen zwischen den westlichen Stadtgebieten und der Innenstadt und der Aufwertung dieses städtischen Raumes geschaffen (**Maßnahme S 2**). Mit der Neugestaltung der Humboldtstraße (insbesondere im Abschnitt vom Am Schwanenteich bis zur Werdauer Straße) kann eine attraktive Neufassung der Innenstadt erfolgen.

Ringschluss der Mitteltrasse

Der Ringschluss der Mitteltrasse ist auf Grund des Verlaufs teilweise außerhalb des Stadtgebiets sowie den mit der Baulänge und der komplizierten baulichen Ausbildung verbundenen hohen Kosten nur gemeinsam mit dem Landkreis bzw. der Straßenbauverwaltung möglich. Diesbezüglich sind Abstimmungen mit der Straßenbauverwaltung vorzunehmen. Nach Vorabstimmungen ist die Trasse in die 2. Priorität des derzeitigen Arbeitsstandes des Landesverkehrsplanes eingeordnet. Die Maßnahme wird als **Maßnahme S 3** in den VEP aufgenommen.

Straßenverbindung zwischen Leipziger Straße und B 93

Die Verbindung zwischen der Leipziger Straße und der B 93 ist Bestandteil des Ringschlusses der Mitteltrasse gemäß Maßnahme 3. Eine separate Realisierung unabhängig vom Ringschluss der Mitteltrasse ist verkehrlich sinnvoll, resultierend aus der angestrebten Entwicklung eines Vorsorgestandortes für Industrie und produzierendes Gewerbe an der B 93. Die Verbindung wird als **Maßnahme S 3a** in den VEP aufgenommen.

Nordtangente zwischen der Jahnstraße und der B 175 westlich Zwickau

Die Wirksamkeit der als Nordtangente bezeichneten Straße zwischen der Jahnstraße und der B 175 zwischen Alberthöhe und Windberg wurde in den Modellrechnungen explizit nachgewiesen. Insbesondere in Überlagerung mit der Innenstadttangente ergeben sich Effekte, die zu einer nachhaltigen Entlastung der Innenstadt führen und die Verlagerung der B 175 auf diesen neuen Straßenzug ermöglichen. Die Nordtangente wird deshalb als **Maßnahme S 4** im VEP berücksichtigt. Wirkungsseitig gibt es starke Überschneidungen mit dem Ringschluss der Mitteltrasse, weshalb die Realisierung beider Netzelemente parallel nicht sinnvoll ist. Wegen der Unwägbarkeiten hinsichtlich der Umsetzung des Ringschlusses der Mitteltrasse (Erwartungshorizont nach 2025), wird jedoch auch die Nordtangente weiter verfolgt.

Sanierung und Gestaltung bestehender Straßen und Plätze im Zusammenhang mit Straßennetzentwicklung und ÖPNV-Entwicklung

Der Sanierung und Gestaltung bestehender Straße und Plätze wird eine sehr hohe Bedeutung zugemessen. Bei der Berücksichtigung der erforderlichen verkehrlichen Anforderungen sind die aktuellen Regelwerke und Erkenntnisse aus anderen Städten zu berücksichtigen. Insbesondere sind teilweise vorhandene verkehrliche Überformungen auf das erforderliche Maß zurückzuführen und Gestaltungslösungen zu entwickeln, die die Belange der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer sowie Aspekte der Stadtgestaltung als Ausdruck hoher Wohn- und Lebensqualität stärker berücksichtigen. Als Schwerpunkte der Sanierung sind unter besonderer Berücksichti-

gung der verkehrlichen Ansatzpunkte insbesondere folgende Straße und Plätze hervorzuheben:

- ⇒ Humboldtstraße (bereits als Maßnahme S 2 separat aufgeführt, Entlastung durch Realisierung der Innenstadtangente als grundsätzliche Voraussetzung)
- ⇒ Straße Am Bahnhof/ Bahnhofsvorplatz. Hier bestehen enge Verflechtungen zur Maßnahme S 1.2 im Straßennetz sowie zur Maßnahme Ö 2 im ÖPNV. Hierbei handelt es sich um eine komplexe Aufgabe, die eine intensive Berücksichtigung stadtplanerischer Aspekte erfordert.
- ⇒ Georgenplatz. Die Querbezüge zum ÖPNV-Konzept sind hier gesondert zu beachten.
- ⇒ Leipziger Straße. Die Leipziger Straße hat durch die neue B 93 bereits eine umfangreiche Entlastung erfahren und kann weiter umgestaltet werden. Dabei werden sich abschnittsweise auf Grund der Funktionsänderung unterschiedliche Lösungen unter Beachtung der Ansprüche des ÖPNV ergeben können.
- ⇒ Marienthaler Straße. Auf Grund der dauerhaften Funktion als Hauptverkehrsstraße mit hohen Verkehrsmengen sollten hier punktuelle Aufwertungen geprüft werden.

Die Schwerpunkte der Umgestaltung werden durch die Berücksichtigung als **Maßnahme S 5** im VEP fixiert. Der Maßnahmenumfang ist dabei nicht abschließend.

Flächendeckende Verkehrsberuhigung außerhalb des Straßenhauptnetzes

Aspekte der Verkehrsberuhigung im Straßennebenennetzung besitzen als Maßnahme für die Steigerung der Wohn- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit in den Wohngebieten eine erhebliche Bedeutung.

Deshalb stellt die Erweiterung der verkehrsberuhigten Bereiche ein wichtiges Element des VEP dar und wird als **Maßnahme S 6** berücksichtigt. Insbesondere sollten zukünftig weitere Wohngebiete als Tempo-30-Zonen mit Z 274 StVO ausgewiesen werden. Von diesem Grundsatz ist nur dann abzuweichen, wenn entweder eine weitergehende Form der Verkehrsberuhigung zur Anwendung kommt (Mischverkehrsflächen) oder die Verkehrsberuhigung nicht erforderlich (gewerbliche Bereiche) oder durch andere Randbedingungen als bereits gegeben angesehen werden kann. Eine zu große Kleinteiligkeit der Tempo-30-Zonen ist zu vermeiden. Jede Zone ist im Rahmen der Vorbereitung der verkehrsrechtlichen Anordnung als Einzelfall zu prüfen.

3.3 Nicht berücksichtigte Maßnahmeansätze

Im VEP 1997 sowie in der aktuellen Diskussion zum VEP 2012 ergaben sich weitere Ergänzungen des Straßennetzes, die entweder verworfen bzw. nicht als Maßnahme des VEP weitergeführt werden. Dies sind insbesondere folgende Ansätze:

Maßnahmen aus VEP 1997

- ⇒ Verlängerung Kolpingstraße einschließlich Bahnquerung bis zur Kopernikusstraße (im VEP 1997 als Nordtangente bezeichnet) – wegen mangelnder Verkehrswirksamkeit nach Prüfung im VEP-Prozess verworfen
- ⇒ Umgehung Eckersbach (Maßnahme des VEP 1997) – wegen struktureller Änderungen nicht mehr erforderlich
- ⇒ „Äußere Nordwesttangente“ (Maßnahme des VEP 1997) – wegen raumstrukturellen und demografischen Entwicklungen nicht erforderlich, Funktion wird teilweise durch S 1 und S 4 übernommen

Geprüfte Varianten innerhalb der Fortschreibung

- ⇒ Führung der Innenstadtangente im südlichen Teil über Breithauptstraße/ Saarstraße/ Bürgerschachtstraße – wegen mangelnder Verkehrswirksamkeit nach Prüfung im VEP-Prozess verworfen, insbesondere erreichen die Entlastungen auf der Humboldtstraße nicht die Höhe, die für eine umfangreiche Umgestaltung für den Abbau der Trennwirkungen zur Innenstadt und die gestalterische Aufwertung benötigt werden.
- ⇒ Neubau einer Verbindungs- und Erschließungsstraße südlich der Reichenbacher Straße von der Bürgerschachtstraße bis Anschluss Neuplanitzer Straße einschließlich Verknüpfung mit der Flurstraße und der Hilfegottesschachtstraße – positive Auswirkungen auf die Erschließung gewerblicher Bereiche sowie Teilentlastung Reichenbacher Straße nach Prüfung im VEP-Prozess festgestellt, derzeit jedoch anderweitige Maßnahmen zum Abbau der erkannten Defizite in Vorbereitung (Ergänzung Erschließungsstraßennetz)
- ⇒ Neubau von Straßenverbindungen zwischen Olzmannstraße und Marienthaler Straße östlich der Olzmannstraße – im Rahmen gesonderter Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass hierdurch negative verkehrliche Effekte entstehen können, infrastrukturelle Maßnahmen in diesem Bereich sind zwingend an die städtebauliche Entwicklung der ehemaligen Bahnanlagen und des RAW-Geländes zu koppeln, deshalb keine Aufnahme in den VEP.

4. Ruhender Verkehr

Wie in den Analysen und Prognosen festgestellt, gibt es keine grundsätzlichen Defizite in der Anzahl der Stellplätze im Innenstadtbereich. Somit weist der VEP auch keine diesbezüglichen Maßnahmen aus. Um die anforderungsgerechte Entwicklung des Stellplatzangebotes und seiner Bewirtschaftung im Weiteren zu gewährleisten, werden daher nur die sinngemäße Anwendung von Leitlinien sowie die Aktualisierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes als Maßnahmen formuliert.

Grundsätzliche Leitlinien für die Entwicklung des Ruhenden Verkehrs

- Zur Stabilisierung der Wohnfunktion im Innenstadtbereich ist dem wohnungsnahen Parken der Bewohner eine hohe Priorität einzuräumen. Dabei besteht eine hohe Verantwortung insbesondere der Großvermieter für die Bereitstellung wohnungsnahen Parkraumes.
- Die Parkraumbewirtschaftung ist dort auf die umliegenden Stadtteile bzw. Teile derselben auszudehnen, wo sich Konflikte mit aus der Innenstadt verdrängten Dauerparkern ergeben.
- Das Parken von Beschäftigten ist weiter auf Parkgaragen und periphere Standorte zur Innenstadt zu konzentrieren.
- Die finanzielle Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes in der Innenstadt ist ein Instrument zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens und der räumlichen Steuerung der Nachfrage und somit unabdingbar.
- Die Schaffung neuer Parkierungsanlagen für Gäste und Besucher der Innenstadt sollte nur im Zusammenhang mit konkreten Investitionsvorhaben erfolgen. Dabei sind Überdimensionierungen des Gesamtangebotes zu vermeiden.
- Das vorhandene statische Parkleitsystem wird den derzeitigen und absehbaren Aufgaben weitestgehend gerecht und ist lediglich bei Veränderungen des Parkraumangebotes an Parkierungsschwerpunkten anzupassen.

Die Anwendung der Leitlinien wird als **Maßnahme P 1** im VEP berücksichtigt.

Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

In einer differenzierten Fortschreibung des Parkraumkonzeptes von 2007 sollte auf der Grundlage aktueller Erhebungen zur zeitlichen und räumlichen Nachfrage im Ruhenden Verkehr eine Überprüfung und Weiterentwicklung der derzeitigen Bewirtschaftung erfolgen. Dabei sind auch die realen Auslastungen der Parkhäuser zu berücksichtigen. Ansatzpunkte für die Fortschreibung sind:

- Fortschreibung und Aktualisierung der differenzierten Grunddaten (Einwohnerentwicklung, Nachfrage nach Straßenräumen und Parkierungsschwerpunkten)
- zeitgemäße Bewirtschaftungshöhen (höhere Gebühren in den Straßenräumen, dadurch Verlagerung eines Teils der Nachfrage auf die Parkhäuser)
- Weiterentwicklung der Bewirtschaftung (finanziell, zeitlich, nutzergruppenspezifisch)
- Überprüfung einer möglichen Umverteilung der Nutzergruppen mittels veränderter Bewirtschaftung (Stärkung der Standorte Platz der Völkerfreundschaft, Glück-Auf-Brücke und Mauritiusbrücke für das Beschäftigtenparken bei gleichzeitiger Entlastung der Wohngebiete an der Peripherie der Innenstadt durch veränderte Bewirtschaftung)

Die Fortschreibung des Bewirtschaftungskonzeptes ist als **Maßnahme P 2** berücksichtigt.

5. Radverkehrskonzept

Im Radverkehr ergeben sich folgende Ansatzpunkte für Maßnahmen:

- ⇒ Konsequente Realisierung eines Hauptroutennetzes für den Radverkehr mit hoher Priorität, welches primär die Anforderungen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Aufgabe des Hauptroutennetzes ist die möglichst direkte und durchgehende Anbindung und Erschließung aller wichtigen Ziele und Quellen. Diese umfassen größere Wohngebiete und Einkaufsschwerpunkte, Arbeitsplatzkonzentrationen, Ämter und Behörden, Schulen und Ausbildungsstätten aber auch beliebte Ziele der Freizeitbeschäftigung sowie von touristischer Relevanz. Hierzu wurden Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die durch vertiefende Fachplanungen zu unterlegen sind.
- ⇒ Entwicklung des Nebenroutennetzes unter besonderer Berücksichtigung der ergänzenden touristischen Anforderungen.
- ⇒ Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen ausschließlich für den Radverkehr.
- ⇒ Der Bedarf von weiteren Abstellanlagen für den Radverkehr an öffentlichen Einrichtungen und im öffentlichen Raum ist periodisch zu prüfen. Bei Erfordernis sind entsprechende Ergänzungen vorzunehmen.

In **Abbildung 2** ist das Zielnetz des Radverkehrs dargestellt. Die Maßnahmen für die Vervollkommenung des Hauptroutennetzes werden nachfolgend beschrieben. Sie sind als Vorschlag zu verstehen, der bei der differenzierten Maßnahmenplanung an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist.

Maßnahme R 1: Pöhlitzer Straße

Die Pöhlitzer Straße dient als Tangente der Anbindung u.a. des Arbeitsamtes, des angrenzenden Gewerbeschwerpunktes sowie in Weiterführung der Route über die Kopernikusstraße als Verbindung zwischen Marienthal und Pöhlitz. Aktuell ist keine durchgehende Radverkehrsanlage vorhanden, nur abschnittsweise sind Radfahr- bzw. Schutzstreifen markiert.

Der Vorschlag sieht die Verbindung der vorhandenen Anlagen mittels eines Schutzstreifens auf beiden Seiten der Fahrbahn vor. Die Anlage eines Schutzstreifens erfordert in einigen Abschnitten die Ausweitung des Halteverbots.

Maßnahme R 2: Sternenstraße

Die Sternenstraße ist als Anbindung des Stadtteils Eckersbach auf die Abwicklung von hohen Verkehrsbelegungen ausgerichtet worden. Aufgrund der Stadtentwicklung ist jedoch ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelastungen zu verzeichnen, welcher für die Anlage von Radfahrstreifen genutzt werden kann. Dazu können als Vorschlag die aktuell zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf eine überbreite Spur verringert und ein Radfahrstreifen markiert werden.

Maßnahme R 3: Dr.-Friedrichs-Ring (Mauritiusbrücke – Am Schwanenteich)

Der Dr.-Friedrichs-Ring dient im entwickelten Routennetz zur Aufnahme und Verteilung der Radfahrer um die Innenstadt herum. Dadurch ist besonders im Einbahnstraßenverkehr befahrenen Bereich zwischen Kreißigstraße und „Am Schwanenteich“ eine Radverkehrsanlage unabdingbar.

Dazu ist in dem Bereich, der als zweistufige Einbahnstraße geführt wird, die Fahrbahnaufteilung auf einen überbreiten Fahrstreifen zu reduzieren, um einen Radfahrstreifen in Gegenrichtung markieren zu können. Damit wird der Radverkehr auch entgegen der Einbahnstraßenrichtung ermöglicht. Die Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand bleiben damit erhalten. Bauliche Anpassungen an der Tiefgaragenzufahrt Kornmarkt sind notwendig. Eine mögliche Querung des Radverkehrs aus dem Nebenroutennetz der Lothar-Streit-Straße sowie die Querung der Kreisigstraße erfordern Anpassungen von Lichtsignalanlagen. Unter Beachtung des starken Querungsbedarfs für Fußgänger an der LSA Dr.-Friedrichs-Ring / Innere und Äußere Plauensche Straße sind Maßnahmen zur Anpassung bzw. Entfall der LSA zu prüfen. Zwischen Kreisigstraße und Mauritiusbrücke sollte die Markierung von Schutzstreifen oder eine Führung im Mischverkehr geprüft werden.

Maßnahme R 4: Leipziger Straße zwischen Moritzstraße und Pöhlitzer Straße

Die Leipziger Straße ist die Hauptroute zwischen dem Stadtteil Pöhlitz und der Innenstadt und erschließt die Nordvorstadt. Sie stellt auch eine Verbindung für den Radverkehr in und aus Richtung Crossen dar, wobei die Bedeutung der Leipziger Straße auch in Kombination mit dem Muldentalradweg zu sehen ist, welcher von der Leipziger Straße aus erreicht werden kann.

Die zu verzeichnenden Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr ermöglichen Fahrstreifen auf jeweils einen pro Richtung. Unter Beachtung der Erfordernisse des ÖPNV und des Radverkehrs ist eine Umgestaltung des Straßenraums möglich und durch weitere Fachplanungen zu unterstützen.

Maßnahme R 5: Planitzer Straße (Geinitzstraße – Bahnüberführung, Bahnstraße) Führung des Radverkehrs aus Richtung Planitz

An der Planitzer Straße kann wegen dem schmalen Bestandsquerschnitt insbesondere zwischen der Bahnüberführung und der Breithauptstraße keine nutzbare Radverkehrsanlage angelegt werden. In diesem Abschnitt wird zudem eine leichte Erhöhung der Verkehrsbelastungen nach Umsetzung der Netzanpassungen im Straßenverkehr (Innenstadtangente) prognostiziert. Die vorhandenen topografischen Gegebenheiten (Planitzbach, Brückenbauwerke) lassen eine Verbreiterung des Verkehrsraums nicht zu.

Daher erfolgt die Führung des Radverkehrs zwischen Planitz und der Innenstadt über die vorhandenen Radfahrstreifen an der Erzgebirgischen Straße, die in die Straße „Am Fuchsgraben“ übergehen. Bis über die Kreuzung mit dem Reuterweg hinweg sind die Radfahrstreifen fortzuführen, die vorhandene Einbahnstraßenregelung zwischen Mosenweg und Reuterweg muss für Radfahrer aufgehoben werden. Auf dem Abschnitt der Straße „Am Fuchsgraben“ zwischen Reuterweg und Saarstraße sowie auf der Saarstraße bis zur Anbindung an die Humboldtstraße sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen notwendig.

Maßnahme R 6: Bürgerschachtstraße

Die Bürgerschachtstraße ist hinsichtlich der Netzfunktion gegenwärtig als wichtige Verbindung zwischen Planitz und Hbf, dem Verwaltungszentrum sowie den Industriestandorten Kopernikusstraße einzuordnen. Statt der bisherigen einseitigen Radmarkierung sollte eine neue Markierung in Form von beidseitigen Schutzstreifen aufgebracht werden. Vorab ist die Sanierung der Straße erforderlich.

Maßnahme R 7: Humboldtstraße

Im Rahmen der Untersuchungen von Entwicklungsoptionen zur weiteren Gestaltung des Straßennetzes wurden für die Humboldtstraße bei Realisierung der Innenstadtangente erhebliche verkehrliche Auswirkungen prognostiziert. Demnach ist zwischen Schumannstraße und Breithauptstraße mit geringeren Belegungen zu rechnen, so dass sich neue Möglichkeiten zur Nutzung der vorhandenen Fahrbahn inkl. Radverkehrsanlagen ergeben, welche zu gegebenem Zeitpunkt auf Grundlage aktueller Zählungen zu prüfen sind. Vorrangig ist eine Neuauftteilung der Fahrspuren mit beidseitiger Einordnung von Radfahrstreifen anzustreben. Dies erfordert verkehrstechnische Anpassungen an vorhandenen LSA.

Maßnahme R 8: Crimmitschauer Straße

Während ab der Kolpingstraße in bzw. aus Richtung Norden bereits angemessene Anlagen vorhanden sind, besteht in Richtung Süden eine Lücke. Die erheblichen Verkehrsbelastungen lassen hier eine Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gegenwärtig nicht zu. Mit dem Konzept zur Entwicklung des Straßennetzes werden mittel- bis langfristig die Voraussetzungen dafür geschaffen, auch auf der Crimmitschauer Straße anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen anzulegen. Dies erfordert verkehrstechnische Anpassungen an vorhandenen LSA.

Maßnahme R 9: Talstraße - Kolpingstraße

Die Talstraße zwischen Scheffelstraße und Kolpingstraße sowie in Fortführung die Kolpingstraße dienen der Verbindung zwischen Eckersbach bzw. der Westsächsischen Hochschule und dem Stadtzentrum. Der betrachtete Abschnitt der Talstraße unterliegt als Teil der Bundesstraße B 93 wesentlichen funktionalen Randbedingungen, die sich vor allem aus der Abwicklung der erheblichen Verkehrsaufkommen ergeben. Eine Reduzierung der vorhandenen Fahrspuren ist nicht realistisch.

Um auf dem wichtigen und hoch belasteten Streckenabschnitt innerhalb der städtebaulichen Grenzen angemessene Radverkehrsanlagen einordnen zu können, muss eine vertiefende Untersuchung vorgenommen werden. Dies trifft auch auf den Abschnitt der Kolpingstraße zwischen Talstraße und Leipziger Straße zu, in dem im Bestand nur auf einem kurzen Abschnitt Radverkehrsanlagen baulich vorhanden sind.

Maßnahme R 10: Reichenbacher Straße

Die Reichenbacher Straße besitzt als wichtige Ost – West-Verbindung erhebliche Bedeutung im Radverkehrsnetz. Allerdings ermöglichen die derzeitigen baulichen und verkehrlichen Randbedingungen im Bestand kaum Handlungsoptionen, um Anlagen für den Radverkehr vorzuhalten. Deshalb soll untersucht werden, wie im weiteren Korridor Reichenbacher Straße entsprechende Verbindungen geschaffen werden können.

Maßnahme R 11: Weiterentwicklung des Nebenroutennetzes

Neben den einzeln als Maßnahme aufgeführten Hauptrouten werden die Maßnahmen an den Nebenrouten als gebündelte Aufgabe in den VEP aufgenommen. Dies beinhaltet auch die Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen ausschließlich für den Radverkehr.

Maßnahme R 12: Ergänzung Radabstellanlagen

Mit der allgemeinen Förderung des Radverkehrs ist allerorten auch eine deutliche Zunahme des Bedarfs an Abstellanlagen zu verzeichnen. Maßnahme R 12 beinhaltet die laufende Prüfung des Bedarfs an Abstellanlagen für den Radverkehr an öffentlichen Einrichtungen und im öffentlichen Raum. Bei Erfordernis sind diese entsprechend zu ergänzen.

6. Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr besitzt als Teil des Umweltverbundes generell eine sehr hohe Bedeutung im Verkehrssystem. Auch im ÖPNV und im Kfz-Verkehr sind Fußwege Bestandteile der Wegeketten. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und hier insbesondere der weiteren Alterung der Bevölkerung steigt die Bedeutung qualitativ hochwertiger Anlagen für den Fußgängerverkehr. Wegen der Kleinteiligkeit von Maßnahmen für den Fußgängerverkehr ist eine differenzierte Vorgabe von Einzelmaßnahmen im VEP jedoch nicht sinnvoll. Die Berücksichtigung folgender Anforderungen im Sinne von Leitlinien sind bei der weiteren Entwicklung der Fußwegenetze zu berücksichtigen und werden als **Maßnahme F 1** im VEP verankert:

- Gewährleistung einer ausreichenden Ebenheit der Fußwege und ihrer witterungsunabhängigen Nutzbarkeit
- Berücksichtigung ausreichende Begegnungsbreiten auf Gehwegen (hier ist auf den maßgeblichen Begegnungsfall Kinderwagen – Rollator hinzuweisen)
- Durchsetzung einer flächendeckenden Barrierefreiheit durch Absenkung von Borden an Querungsstellen, Häufigkeit von Querungshilfen und -möglichkeiten (Umwegempfindlichkeit!), Berücksichtigung taktiler Leiteinrichtungen und weitere Einzelmaßnahmen
- Gewährleistung von kurzen Zugangswegen zum ÖPNV in baulich gutem Zustand
- Gewährleistung ausreichender Sichtfelder an Querungsstellen
- Berücksichtigung geringer Wartezeiten und ausreichender Freigabezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen gemäß den Vorgaben des HBS
- Fortführung der regelmäßigen Auswertungen zur Verkehrssicherheit mit Schwerpunkt Fußgängerverkehr und Schulwegsicherheit und Reaktion auf eventuelle Handlungserfordernisse

7. Maßnahmen im ÖPNV

Das Zwickauer Straßenbahnstreckennetz als Hauptlastverkehrsträger im ÖPNV ist im Bestand von 5 Streckenästen geprägt, die ausgehend von der Innenstadt in die umliegenden Stadtteile (Pöhlitz, Eckersbach, Neu-Planitz, Hauptbahnhof bzw. Bahnhofsvorstadt und Marienthal) führen. Diese Struktur führt dazu, dass zur Bedienung der Strecken 4 Straßenbahnlinien nötig sind, da die Verknüpfung von je 2 Streckenästen zu einer Linie nicht umfänglich möglich ist. Somit ist der Betrieb nicht in der Effizienz möglich, wie sie erstrebenswert wäre.

Deshalb wurde im parallel zur Fortschreibung des VEP erarbeiteten Konzept zur Optimierung des ÖPNV zunächst untersucht, wie dieses Netz optimiert werden kann. Im Ergebnis wurde die Umorganisation der Linien und Streckenstruktur derart empfohlen, dass nur noch 4 Streckenäste durch 2 Linien bei weitgehender Beibehaltung der Erschließungsqualität bedient werden.

Maßnahme Ö 1.1: Schaffung der Streckenverbindung Hauptbahnhof – Werdauer Straße

Zur Realisierung des neuen Liniennetzes der Straßenbahn ist im Vorfeld die Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen unabdingbar. Dazu ist eine Gleisverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Werdauer Straße einzuordnen. Diese ist im Korridor der Kopernikusstraße so anzulegen, dass die Haltestellen Hauptbahnhof und Kopernikusstraße (Verwaltungszentrum) weiterhin bedient werden. Entsprechende Realisierungsstudien liegen vor, müssen planerisch jedoch weiter untersetzt werden. Dabei sind auch die Wechselwirkungen zur Innenstadtangente (Maßnahme S 1.2) zu beachten.

Maßnahme Ö 1.2: Optimierung Liniennetz Straßenbahn

Mit der Schaffung der Gleisverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Werdauer Straße aus Maßnahme Ö 1.1 können folgende Linienführungen realisiert werden: eine Linie fährt von Eckersbach nach Neuplanitz, die Zweite von Pöhlitz über die Bahnhofsvorstadt/ den Hauptbahnhof weiter nach Marienthal.

Mit dieser Struktur wird auch die Einbindung des Hauptbahnhofes in das Gesamtsystem verbessert, da insbesondere die Verbindung zwischen Marienthal und dem Bahnhof verkürzt und wichtige Relationen (Hauptbahnhof – Verwaltungszentrum und Hauptbahnhof – Klinikum) attraktiver werden. Des Weiteren kann die Effizienz des Straßenbahnsystems verbessert werden, da für die projektierten zwei Linien ein deutlich geringerer Fahrzeugeinsatz notwendig ist.

Maßnahme Ö 2: Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Im Zuge der Realisierung der Streckenverbindung zur Werdauer Straße müssen auch im Bereich des Vorplatzes des Hauptbahnhofes Zwickau umfangreiche Anpassungen an den Gleisanlagen vorgenommen werden (Ausstattung mit zwei Richtungsgleisen). Im Rahmen dieser Maßnahme soll eine generelle Umgestaltung des gesamten Vorplatzes erfolgen, um die bestehenden funktionalen, verkehrlichen und städtebaulichen Defizite zu beheben. Dabei steht vor allem die systematische Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV sowie des Schienennah –und fernverkehrs im Vordergrund. Somit werden auch die Effekte, die durch die Umstellung des Liniennetzes der Straßenbahn (vgl. Maßnahme Ö 1.2) hinsichtlich der besseren Integration des Hauptbahnhofes erreicht werden, weiter verstärkt. Weiterhin ist die allgemeine Aufwertung des Platzbereiches eine wesentliche Zielstellung, so dass sich der Bahnhofsvorplatz auch als ein repräsentativer Empfangsbereich für die Gäste der Stadt darstellt. Erste Gestaltungsideen liegen vor, welche im weiteren Planungsprozess zu vertiefen und zu qualifizieren sind.

Maßnahme Ö 3: Anpassungen des Busnetzes an das optimierte Straßenbahnnetz

Nicht nur aufgrund der Optimierung des Straßenbahnnetzes, sondern auch aufgrund der strukturellen Veränderungen in Zwickau und seinem Umland (Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaft und Einzelhandel) muss das Busnetz angepasst werden. Im Vordergrund steht hier die Minimierung der zentralen Verknüpfungsstellen (vgl. Maßnahme Ö 4) zur besseren Integration aller ÖPNV-Angebote zu einem Gesamtsystem sowie der Vermeidung von Parallelverkehren im Sinne der effizienten Gestaltung des Netzes. Weiterhin muss auf die Verschiebung der Einwohnerschwerpunkte sowie auf die sich verändernden Anforderungen – vor allem resultierend aus den demographischen Entwicklungen – reagiert werden. Ein Grundvorschlag zur Optimierung wird im ÖPNV-Konzept unterbreitet, die sukzessive planerische Vertiefung erfolgt unter anderem in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes als gesetzliche Aufgabe.

Maßnahme Ö 4: Verlagerung der Umsteigefunktionen der Zentralhaltestelle an Neumarkt und Hauptbahnhof

Die Änderungen im Straßenbahn- und Busnetz ermöglichen auch eine Optimierung der Zahl der Verknüpfungsstellen. Im ÖPNV-Konzept wird aufgezeigt, wie die Umsteigefunktionen der Zentralhaltestelle durch das Zusammenwirken einer Optimierung des Liniennetzes der Straßenbahn (Maßnahme Ö 1.2) und einer Optimierung der Linienstruktur des Busangebotes (Maßnahme Ö 3) auf die zwei verbleibenden Verknüpfungsstellen am Hauptbahnhof und Neumarkt verlagert werden können.

Maßnahme Ö 5: Fortführung der Qualitätsverbesserungen im ÖPNV

In den letzten Jahren wurden bereits intensive Aktivitäten zur Aufwertung des Zwickauer ÖPNV hinsichtlich der Haltestellenausstattung, der Fahrzeuge sowie der Informationsausgestaltung unternommen. Diese sind beispielsweise in der Erhöhung der Anteile barrierefrei gestalteter Haltestellen und niederfluriger Fahrzeuge, der Echtzeitinformation von Fahrgästen an Haltestellen („Dynamische Fahrgastinformation“ – DFI), der Angebote im Internet (vorrangig Fahrplaninformationen) zu sehen. Diese Entwicklungen sind fortzuführen und die Verbesserung der Qualität für Fahrgäste sukzessive weiter zu erhöhen. So erhält die barrierefreie Nutzbarkeit des Systems auch aufgrund der demographischen Entwicklungen in Zwickau (Erhöhung des Anteils älterer Menschen, welche auf das Angebot des ÖPNV angewiesen sind) an Bedeutung.

8. Monitoring

In den vergangenen Jahren hat es sich auf Grund der drastischen Veränderungen der Randbedingungen für die Stadt- und Verkehrsentwicklung zunehmend als erforderlich erwiesen, die Bilanzierung der Ergebnisse bzw. des Umsetzungsstandes des Verkehrsentwicklungsplanes in kürzeren Intervallen zu prüfen und Randbedingungen, Ziele und Maßnahmekonzepte erneut aufeinander abzulegen. Das systematische Monitoring wird mittlerweile als fester Bestandteil des Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung aufgefasst. Dabei wird das Monitoring gleichzeitig auch immer stärker als Instrument zur Bereitstellung der verkehrlichen Daten für die Umweltplanungen sowie die erforderliche „Synchronisierung“ von Verkehrsentwicklungsplanung, Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung/ Klimaschutz genutzt. Aus diesem Grund werden auch für den Verkehrsentwicklungsplan Zwickau Maßnahmen des Monitoring als integraler Bestandteil festgeschrieben.

Maßnahme M 1: Quantifizierung verkehrliche Wirkungen Mitteltrasse

Die verkehrlichen Wirkungen der Mitteltrasse sind bislang nur ansatzweise erfasst worden. Als Maßnahme des VEP wird eine Zählung an allen maßgeblichen Querschnitten auf den Zufahrtsstraßen von und nach Zwickau innerhalb des durch die Mitteltrasse und die Ostumgehung beschriebenen Kordons sowie an maßgeblichen Querschnitten und Knotenpunkten in der Innenstadt vorgesehen. Zu erfassen ist der Zustand nach Verkehrswirksamkeit des 3. Bauabschnittes bis zur B 175. Die Ergebnisse sind in einem Vergleich mit den bisherigen Belastungen zu dokumentieren. Weitere systematische Zählungen als Grundlage für Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplanung sind im Regelfall in Kopplung mit der SVZ durchzuführen (2015/ 2020 etc.).

Maßnahme M 2: periodische Verkehrszählungen

Weitere systematische Zählungen als Grundlage für Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplanung sind im Regelfall in Kopplung mit der SVZ durchzuführen (2015/ 2020 etc.). Dafür ist ein definiertes Zählstellennetz zu erarbeiten, um die realen Entwicklungen entsprechend aufzuzeigen zu können.

Maßnahme M 3: Teilnahme an der Befragung Mobilität in Städten – SrV 2013

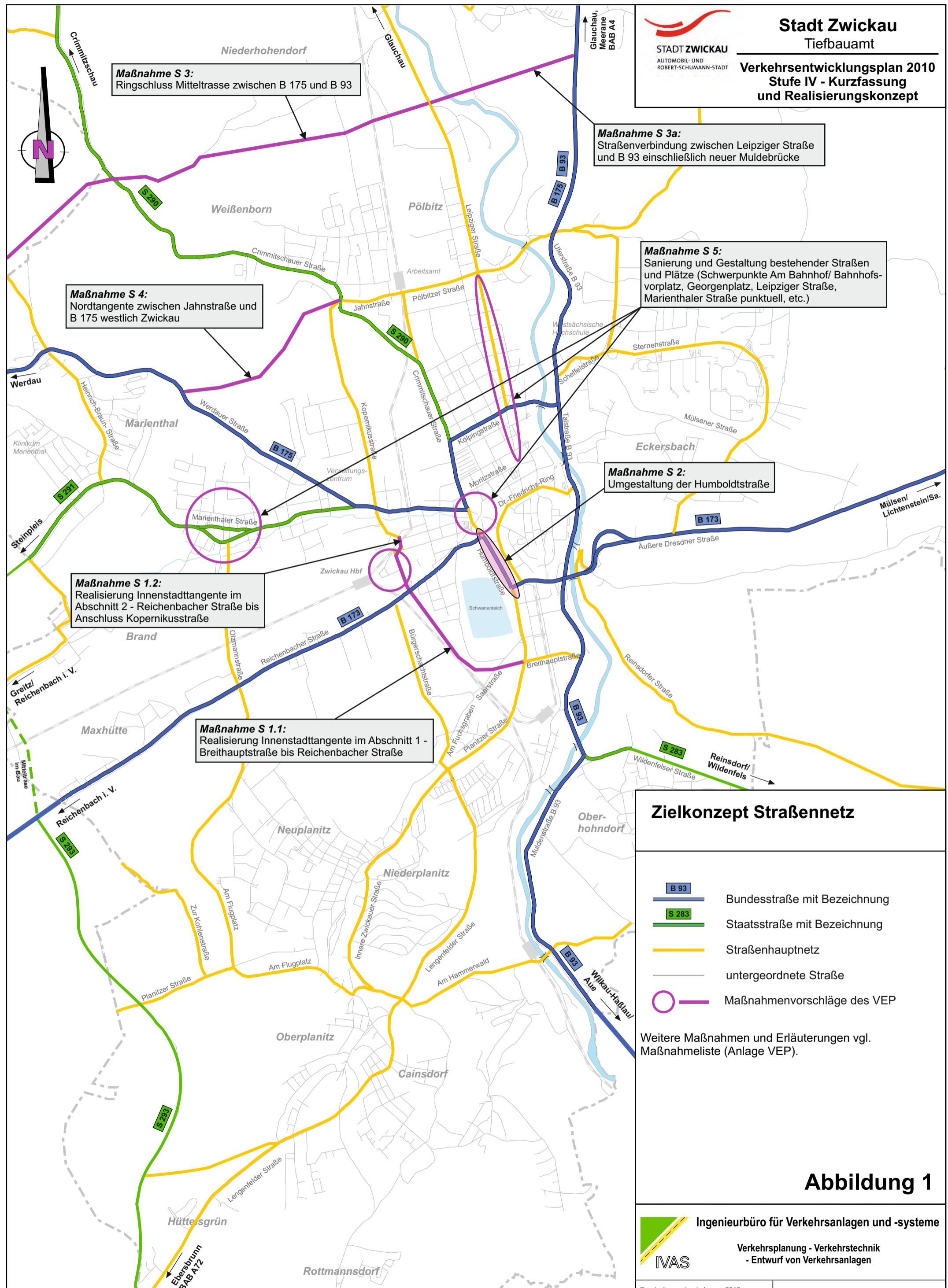
Zur Beschreibung der Mobilität der Einwohner von Zwickau und deren Entwicklung hat die Stadt bereits an den vergangenen Befragungsjahrgängen des SrV der Technischen Universität Dresden teilgenommen. Als Grundlage für die Fortführung einer systematischen Verkehrsentwicklungsplanung sowie für die Gewinnung maßgeblicher Eingangsdaten für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung sollte eine Teilnahme der Stadt Zwickau am SrV 2013 erfolgen.

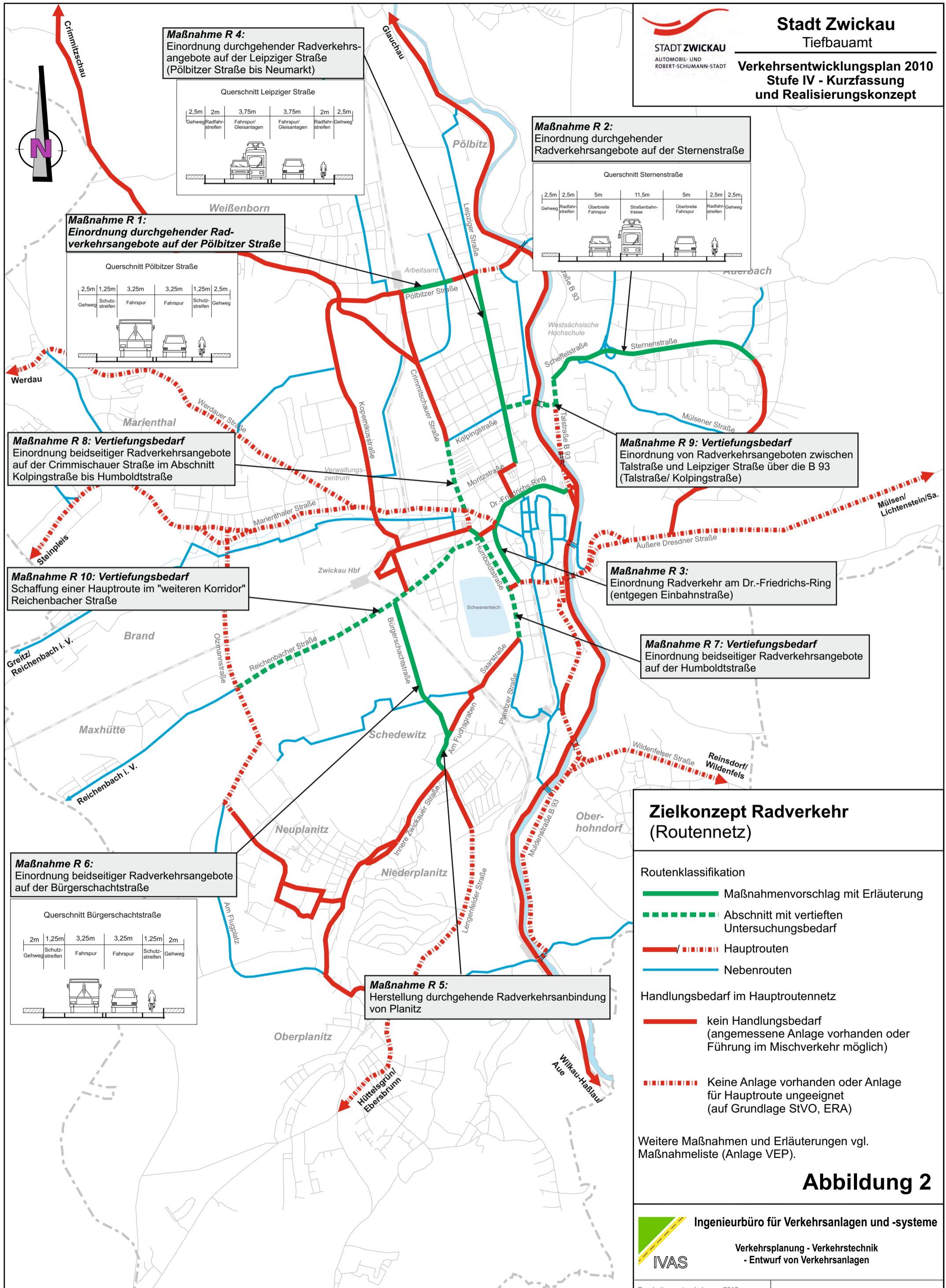
Maßnahme M 4: Evaluierung des VEP

Eine erste Evaluierung des VEP ist wegen der vielen auch kurzläufigen Maßnahmen bis 2015 vorzunehmen. Für weitere Evaluierungsschritte ist im Regelfall ein Zeitraum von 5 Jahren ausreichend. Auf Grund der gesetzlichen Termine für die Lärmaktionsplanung und der damit im Zusammenhang stehenden Aufarbeitung der Verkehrsmengengerüste sollten die Evaluierungen jeweils ein Jahr nach den periodischen Verkehrszählungen erfolgen (2016, 2021 etc.). Folgende Inhalte sind in den Evaluierungen zu berücksichtigen:

- Gibt es erhebliche Abweichungen in den raumstrukturellen Grundlagen zu den Annahmen des VEP (Entwicklung und Verteilung der Einwohner, Entwicklung und Verteilung von Arbeitsplätzen/ gewerblichen Schwerpunkten, wichtige Einzelverkehrserzeuger)?
- Wie haben sich die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes entwickelt (mindestens Vergleich zum letzten Erfassungsstand)?
- Wie haben sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV entwickelt (Zeitreihe über die letzten zwei bis drei Erfassungen)?
- Wie hat sich der modal split entwickelt (sofern dazu neue Erkenntnisse vorliegen)?
- Wie hat sich die Unfallsituation entwickelt?
- Welche Maßnahmen des VEP konnten im Berichtszeitraum bereits umgesetzt oder ihre Vorbereitung erheblich vorangetrieben werden?
- Welche Maßnahmen des VEP erwiesen sich nach differenzierter Prüfung als nicht umsetzbar und warum?

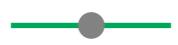
Aus der Beantwortung dieser Fragen kann abgeleitet werden, ob Korrekturen oder Fortschreibungen des VEP erforderlich werden.





Zielkonzept ÖPNV

(Liniennetzkonzeption Straßenbahn mit Durchbindung Hbf - Werdauer Straße und möglichem unterstützenden Busliniennetz)

-  Straßenbahn mit Haltestelle
-  Regionalbuslinien mit Haltestelle
-  Stadtbus mit Haltestelle
-  gemeinsame Haltestelle
-  Haltestelle wird durch abweichende Linienführung eingebunden werden
-  Maßnahmenvorschläge des VEP

Weitere Maßnahmen und Erläuterungen vgl. Maßnahmeliste (Anlage VEP).

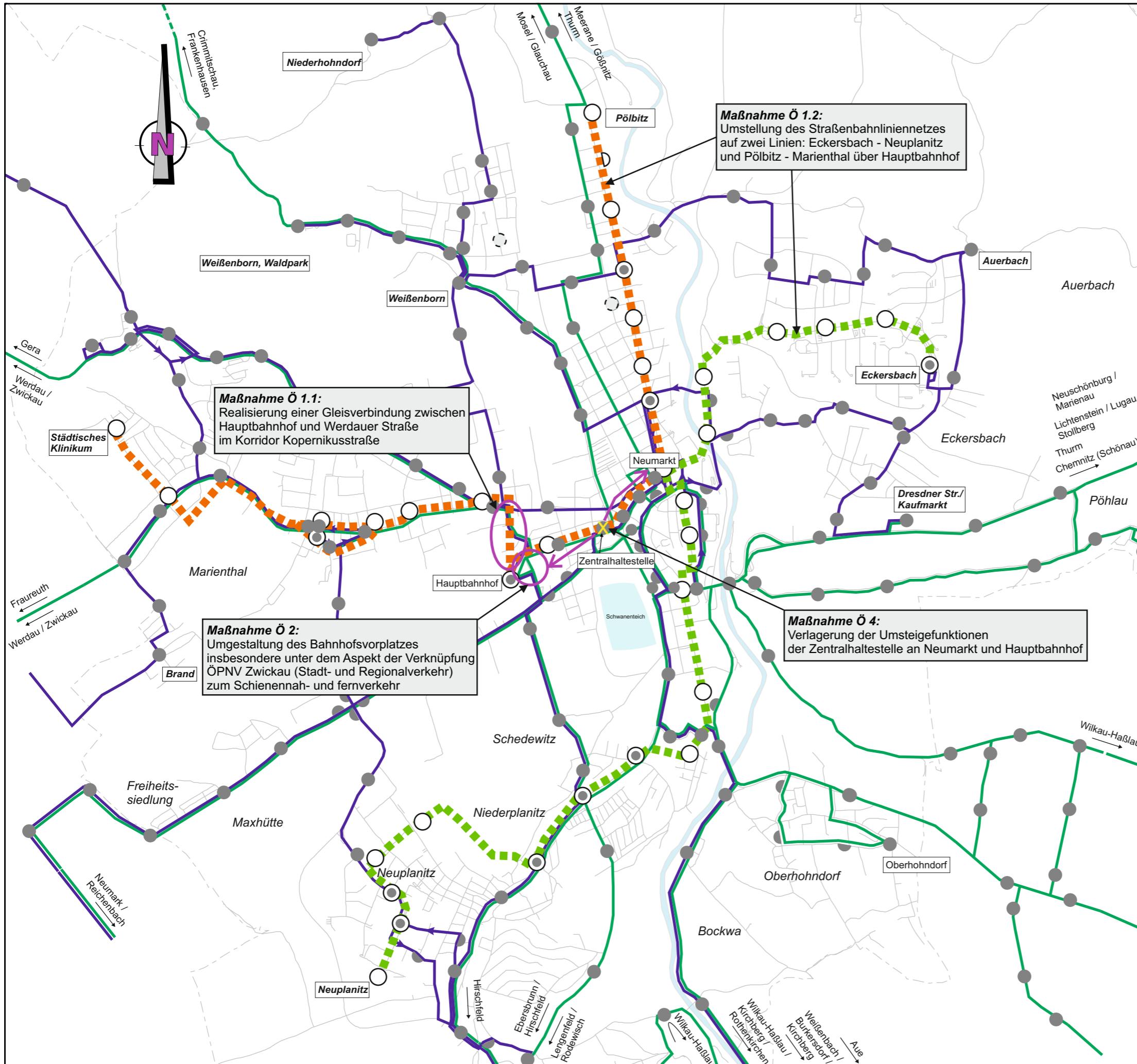
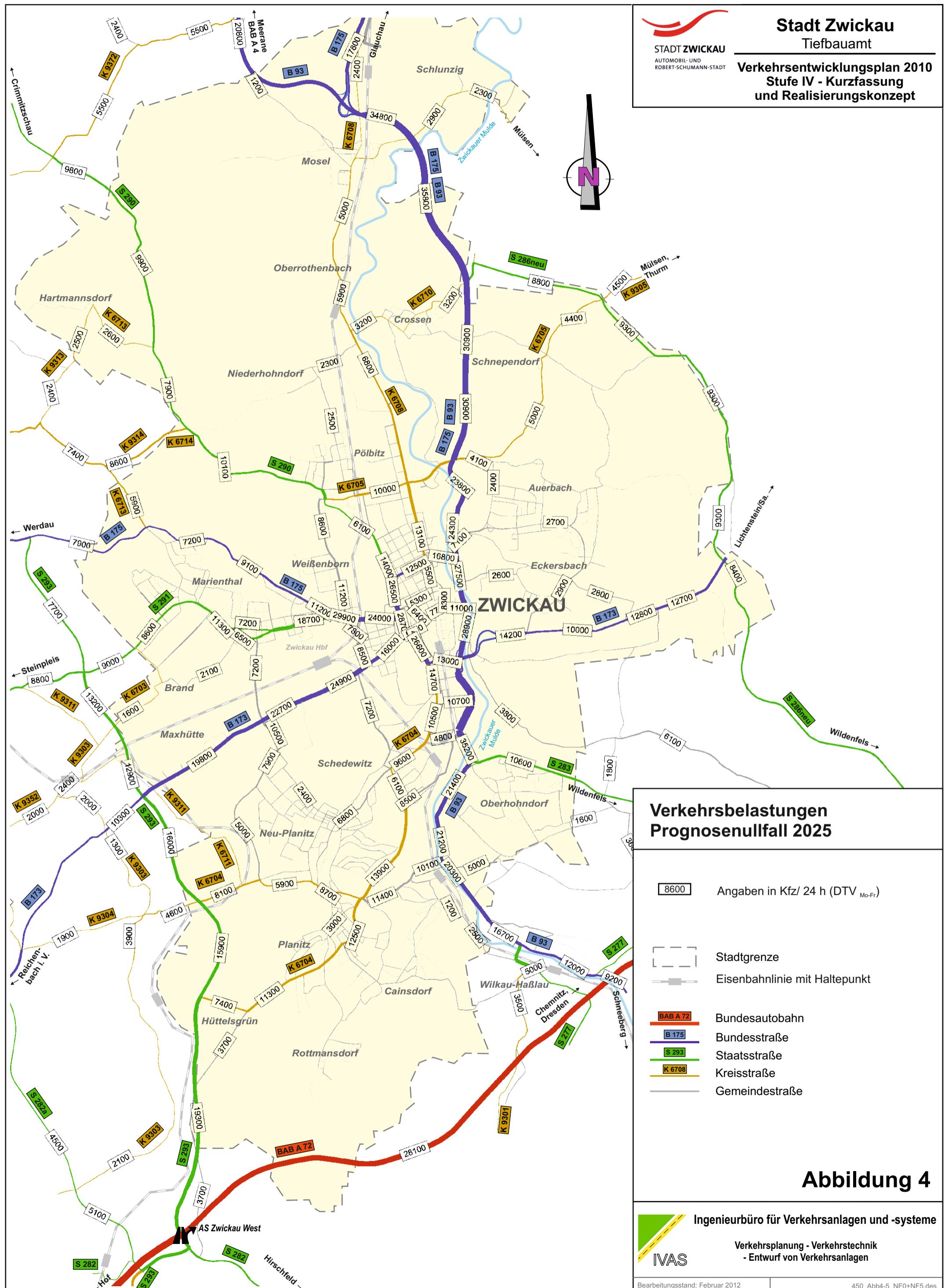


Abbildung 3



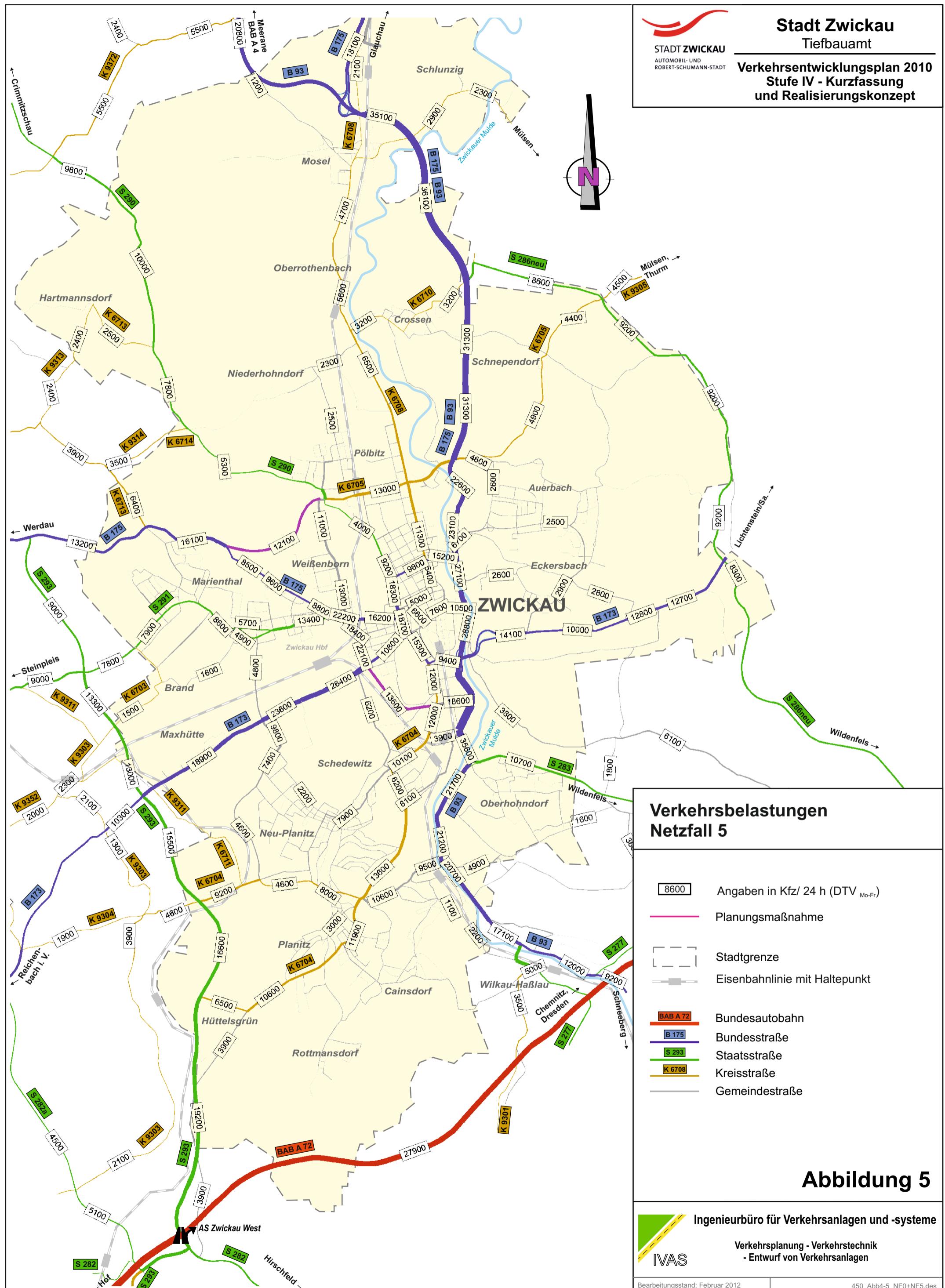
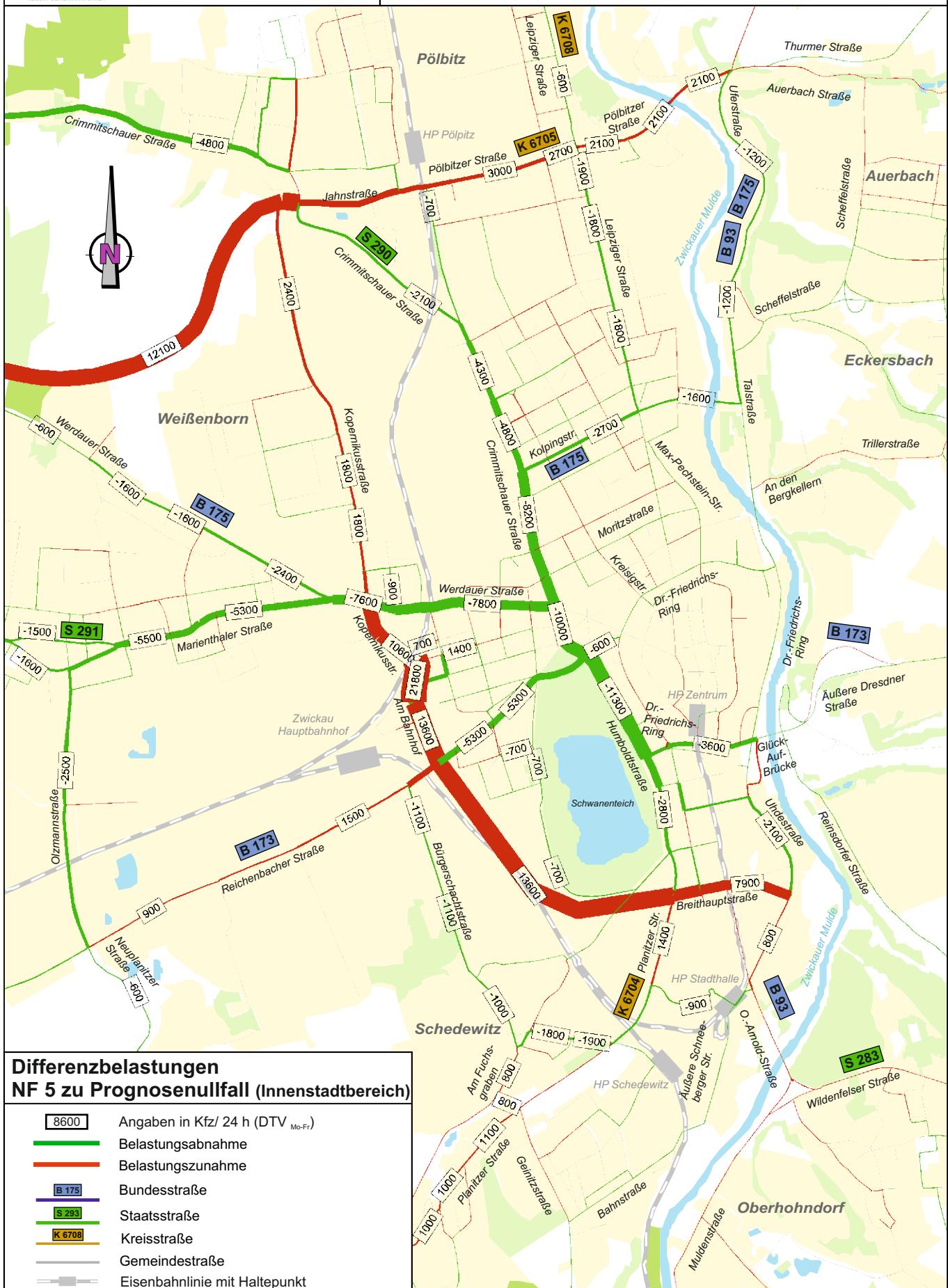


Abbildung 5



Priorität	lfd. Nr.	Beschreibung	Auswirkungen	Hinweise / Erste Schritte zur Umsetzung
Zielkonzept Straßennetz				
1	S 5	Sanierung und Gestaltung bestehender Straßen und Plätze	deutliche Aufwertungen des öffentlichen Raumes bei gleichzeitig besserer Berücksichtigung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs, Stärkung von Zwickau als Wohnstandort	Grundsatz "Erhalt vor Neubau"
2	S 6	flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten außerhalb des Straßenhauptnetzes (Tempo-30-Zonen)	Erhöhung von Wohnqualität und Verkehrssicherheit, Abbau verkehrsbedingter Emissionen (Lärm/ Luftschadstoffe)	Einzelfallprüfung für jede Zone erforderlich, Kleinteiligkeit vermeiden
3	S 3a	Straßenverbindung zwischen Leipziger Straße und B 93 einschließlich neuer Muldebrücke als Teil eines späteren Ringschlusses	Verbesserungen der Standortanbindung im Bereich Zwickau Nord, Voraussetzung für die Vermarktung von GI/GE -Gebieten	auch Bestandteil des Ringschlusses der Mitteltrasse, im VEP nur im Zusammenhang mit Mitteltrasse bewertet, Fortführung Verkehrsan schluss Schubertstraße
4	S 1.1	Realisierung Innenstadt tangente im Abschnitt 1 - Breithauptstraße bis Reichenbacher Straße (alte Bezeichnung: Westtangente 3. BA)	Entlastung der Peripherie der Innenstadt, insbesondere Humboldtstraße und Abbau der Trennwirkungen zur Bahnhofsvorstadt	Entlastung der Innenstadt hat sehr hohe Priorität, deshalb Planungen für 1. BA kurzfristig einleiten. Durch die verkehrliche Wirkung auf den erweiterten Innenstadtbereich sind die Maßnahmen S 1.1 und S 1.2 mit dem höchsten Nutzen zu bewerten.
5	S 1.2	Realisierung Innenstadt tangente im Abschnitt 2 - Reichenbacher Straße bis Anschluss Kopernikusstraße (alte Bezeichnung: Westtangente 2. BA)	weitere Entlastung der Innenstadt, umfassende Neugestaltung und Aufwertung Am Bahnhof	Überschneidung mit zentraler Maßnahme des ÖPNV-Konzeptes, Ansätze zur städtebaulichen Neuordnung im Bereich Bahnhof zwingend berücksichtigen. Durch die verkehrliche Wirkung auf den erweiterten Innenstadtbereich sind die Maßnahmen S 1.1 und S 1.2 mit dem höchsten Nutzen zu bewerten.
6	S 2	Umgestaltung der Humboldtstraße	Abbau der Trennwirkungen, Verbesserungen der städtebaulichen Qualitäten im Innenstadtbereich, Option für Radverkehrsführung	Reduzierung der Verkehrsflächen erforderlich, Realisierung Maßnahme S 1 als Voraussetzung erforderlich
7	S 4	Nordtangente zwischen Jahnstraße und B 175 westlich Zwickau	umfassende Entlastung des nördlichen Stadtgebietes bis zum Kernbereich	alternative (innerstädtische) Maßnahme zum Ringschluss der Mitteltrasse, Berücksichtigung eines Trassenkorridors im FNP zweckmäßig, Erfordernis im Rahmen des Monitoring zum VEP nach Realisierung Innenstadt tangente neu bewerten
	S 3	Ringschluss Mitteltrasse zwischen B 175 und B 93	verkehrliche Entlastung des gesamten Stadtgebietes einschließlich der Kernbereiche	Maßnahme derzeit mit 2. Priorität im Landesverkehrsplan (Entwurf) berücksichtigt, Umsetzung nur mit Straßenbauverwaltung möglich, Konkurrenz zu Maßnahme S 4 beachten

Maßnahme wurde entsprechend dem Stadtratsbeschluss vom 13.12.2012 gestrichen!

Priorität	Ifd. Nr.	Beschreibung	Auswirkungen	Hinweise / Erste Schritte zur Umsetzung
Ruhender Verkehr				
	P 1	Anwendung der formulierten Leitlinien für die sukzessive Weiterentwicklung des Systems Ruhender Verkehr	Vermeidung von Fehlinvestitionen	als Daueraufgabe zu verstehen, deshalb keine Priorität vergeben
	P 2	Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes	noch bessere Berücksichtigung der Anforderungen der primären Nutzergruppen, Vermeidung bzw. Reduzierung von Parksuchverkehr	für die zielgerichtete Fortschreibung sollte eine umfassende aktuelle Datenbasis unter Einbeziehung der privaten (öffentlich zugänglichen) Parkhäuser geschaffen werden
Zielkonzept Radverkehr				
1	R 1	Einordnung durchgehender Radverkehrsangebote auf der Pöhlitzer Straße	Radverkehrsroute von gesamtstädtischer Bedeutung, Verbesserung von Ablauf und Sicherheit des Radverkehrs, bessere Radverkehrsanbindung sozialer und weiterer Einrichtungen (u.a. Arbeitsamt)	Umsetzung weitgehend über Markierungsmaßnahmen möglich, u.a. Auswirkungen auf den Ruhenden Verkehr prüfen
	R 2	Einordnung durchgehender Radverkehrsangebote auf der Sternenstraße	Radverkehrsroute von gesamtstädtischer Bedeutung, Verbesserung von Ablauf und Sicherheit des Radverkehrs, bessere Radverkehrsanbindung von Eckersbach ans Zentrum	Umnutzung des vorhandenen Querschnittes der Sternenstraße möglich
	R 3	Einordnung Radverkehr am Dr.-Friedrichs-Ring (entgegen Einbahnstraße)	Erhöhung der Durchlässigkeit der Innenstadt als zentralem "Gelenkpunkt" für den Radverkehr, Erhöhung der Sicherheit	Auswirkungen auf Ruhenden Verkehr und bestehende Lichtsignalanlagen prüfen
	R 11	Weiterentwicklung des Nebenroutennetzes	ergänzende Lückenschlüsse im Routennetz mit Anbindung ausgewählter Einzelschwerpunkte, maßgebliche touristische Routen	Daueraufgabe
	R 6	Einordnung beidseitiger Radverkehrsangebote auf der Bürgerschachtstraße	tangentielle Radverkehrsroute von gesamtstädtischer Bedeutung, Verbesserung von Ablauf und Sicherheit des Radverkehrs, Verbesserung der Verbindung zwischen Stadtteilen und Strukturschwerpunkten	Abmarkierung beidseitiger Schutzstreifen, vorherige Sanierung der Straße notwendig
2	R 4	Einordnung durchgehender Radverkehrsangebote auf der Leipziger Straße (Pöhlitzer Straße bis Neumarkt)	Radverkehrsroute von gesamtstädtischer Bedeutung, Verbesserung von Ablauf und Sicherheit des Radverkehrs, bessere Radverkehrsanbindung verschiedener Einrichtungen und des Zentrums	im Zusammenhang mit Umgestaltung des Straßenraumes
	R 5	Herstellung durchgehende Radverkehrsanbindung von Planitz	Radverkehrsroute von gesamtstädtischer Bedeutung, Verbesserung von Ablauf und Sicherheit des Radverkehrs, bessere Radverkehrsanbindung von Planitz ans Zentrum	Nutzung des Nebennetzes wegen fehlender Voraussetzungen an Planitzer Straße
	R 10	Schaffung einer Hauptroute im "weiteren Korridor" Reichenbacher Straße	wichtiger Lückenschluss im Hauptroutennetz	derzeitige Belastungen der Reichenbacher Straße erschweren die Einordnung der Radverkehrsanlagen, deshalb auch Untersuchung von Alternativen erforderlich
	R 12	Ergänzung Radabstellanlagen	Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur	Daueraufgabe

Priorität	Ifd. Nr.	Beschreibung	Auswirkungen	Hinweise / Erste Schritte zur Umsetzung
3	R 7	Einordnung beidseitiger Radverkehrsangebote auf der Humboldtstraße	wichtiger Lückenschluss im Hauptroutennetz	Realisierung erst mit einer durchgreifenden Entlastung der Humboldtstraße durch Maßnahme S 1 möglich
	R 8	Einordnung beidseitiger Radverkehrsangebote auf der Crimirschauer Straße im Abschnitt Kolpingstraße bis Humboldtstraße	wichtiger Lückenschluss im Hauptroutennetz	Realisierung erst mit einer durchgreifenden Entlastung der Humboldtstraße/ Crimitschauer Straße durch Maßnahme S 1 in Kombination mit S 3 oder S 4 möglich
	R 9	Einordnung von Radverkehrsangeboten zwischen Talstraße und Leipziger Straße über die B 93 (Talstraße / Kolpingstraße)	wichtiger Lückenschluss im Hauptroutennetz	sehr schwierige Randbedingungen, vertiefende Variantenuntersuchung zwingend erforderlich
Maßnahmen im Fußgängerverkehr				
	F 1	Anwendung der formulierten Leitlinien für die sukzessive Weiterentwicklung des Fußwegenetzes	Verbesserung der Verhältnisse für den Fußgängerverkehr allgemein mit besonderer Bedeutung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels	Daueraufgabe
Zielkonzept ÖPNV				
1	Ö 5	Fortführung der Qualitätsverbesserung im ÖPNV	Aufwertung ÖPNV hinsichtlich Fahrzeugausstattung und Haltestellen (Barrierefreiheit, Information, Gestaltung) sowie Kundenorientiertheit unter Berücksichtigung Demographie	als Daueraufgabe zu verstehen
2	Ö 1.1	Schaffung einer Straßenbahnstreckenverbindung Hauptbahnhof – Werdauer Straße	Realisierung einer Gleisverbindung zwischen Hauptbahnhof und Werdauer Straße im Korridor Kopernikusstraße als notwendige Voraussetzung für die Umstellung Straßenbahnliniennetz (vgl. Maßnahme Ö 1.2)	Wechselwirkungen zur Innenstadttangente (Maßnahme S 1.2) beachten, im Zuge der Streckenergänzung auch den Bahnhofsvorplatz umgestalten (vgl. Maßnahme Ö 2)
	Ö 1.2	Optimierung Liniennetz Straßenbahn	Umstellung Straßenbahnliniennetzes auf zwei Linien (Eckersbach - Neuplanitz und Pöhlitz - Marienthal über Hauptbahnhof), damit Verbesserung der Effizienz des Systems bei gleichzeitiger Steigerung der Attraktivität für Fahrgäste sowie bessere Integration des Hauptbahnhofes in das Streckennetz	optimale Einbindung des Hauptbahnhofes in das ÖPNV-Gesamtsystem, bedingt die Schaffung der Streckenverbindung Hauptbahnhof - Werdauer Straße (vgl. Maßnahme Ö 1.1)
	Ö 2	Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes	Systematische Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV, SPNV und Schienenfernverkehr; Verstärkung der Effekte der Umstellung des Straßenbahnliniennetzes (vgl. Maßnahme Ö 2), Aufwertung des Platzbereiches zum repräsentativen Empfangsbereich für Gäste der Stadt	Gestaltung soll im Zuge der notwendigen Anpassungen der Straßenbahnstreckenverbindung Hauptbahnhof - Werdauer Straße (vgl. Maßnahme Ö 1.1) erfolgen, Überschneidungen mit Maßnahme S 1.2 (Innenstadttangente) beachten

Priorität	Ifd. Nr.	Beschreibung	Auswirkungen	Hinweise / Erste Schritte zur Umsetzung
3	Ö 3	Anpassungen des Busnetzes an das optimierte Straßenbahnnetz	Optimierung des Straßenbahnnetzes und struktureller Veränderungen in Zwickau und Umland (Einwohnerschwerpunkte / Demographie) bedingen Optimierung des Zwickauer Stadt- und Regionalbussystems in seiner Gesamtheit unter Beachtung Minimierung Verknüpfungsstellen (vgl. Maßnahme Ö 4) zur besseren Integration aller ÖPNV-Angebote und Vermeidung von Parallelverkehren im Sinne effizienter Netzgestaltung	Grundvorschlag wird im ÖPNV-Konzept unterbreitet, sukzessive Anpassungen erfolgen u.a. im Rahmen der Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes als gesetzlicher Aufgabe
	Ö 4	Verlagerung der Umsteigefunktionen der Zentralhaltestelle an Neumarkt und Hauptbahnhof	Änderungen im Straßenbahn- und Busnetz ermöglichen Optimierung der Zahl der Verknüpfungsstellen, Verlagerung Umsteigefunktionen Zentralhaltestelle durch Zusammenwirkung der Maßnahmen Ö 1.2 und Ö 3 auf 2 verbleibende Verknüpfungsstellen	bedingt Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (vgl. Maßnahme Ö 2)

Maßnahmen zum Monitoring

	M 1	Quantifizierung der verkehrlichen Auswirkungen Mitteltrasse nach Lückenschluss bis B 175	Grundlage für die Reaktion auf kritische Entwicklungen	
	M 3	Teilnahme an Befragung Mobilität in Städten 2013		Auswertung der Befragungsreihen mit Schlussfolgerungen für die weitere Verkehrsplanung, auch um negativen Entwicklungen entgegenzuwirken
	M 2	Durchführung periodischer Verkehrszählungen	frühzeitiges Erkennen kritischer Entwicklungen im Straßennetz	Definition eines Zählstellennetzes für periodische Zählungen, gleichzeitig Bereitstellung der Grunddaten für die Lärmkartierung und -aktionsplanung sowie für die Luftreinhalteplanung
	M 4	Evaluierung des VEP mit Berichterstattung	Kontrollmöglichkeit für Umsetzungsstand VEP, wichtig für den effizienten Einsatz der finanziellen Mittel	erste Evaluierung 2015, danach jeweils ein Jahr nach der letzten systematischen Verkehrszählung (2015, dann mindestens alle fünf Jahre), M 1 bis M 3 sind Voraussetzungen für eine qualitätsgerechte Evaluierung