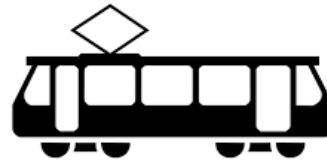
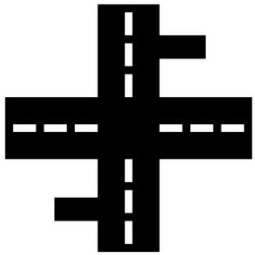


Komplexmaßnahme

Innenstadttangente – Querspange Straßenbahn – Bahnhofsvorplatz



in Zwickau



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

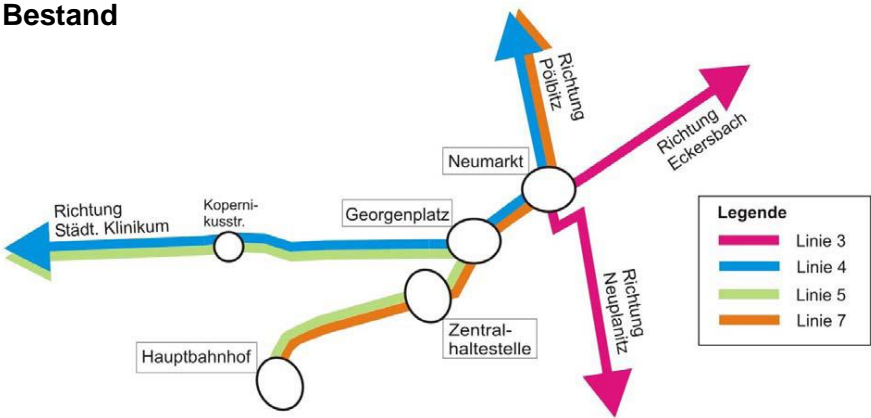
Grundsatzbeschluss zum Erhalt der Straßenbahnführung zum Hauptbahnhof und Schaffung einer zweigleisigen Verbindung der Stadtbahn zwischen Hauptbahnhof und Werdauer Straße entsprechend dem ÖPNV-Konzept.



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

Ergebnisse der Untersuchungen zum Straßenbahnnetz

Bestand

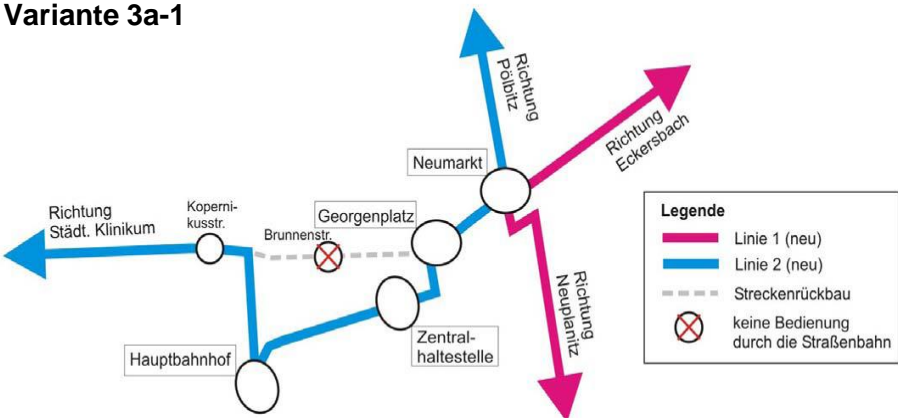


4 Straßenbahnlinien

davon eine Linie zwischen Eckersbach und Planitz und drei Linien überlagernd zu einem dichten Takt zwischen Pölbitz und Klinikum bzw. zum Hauptbahnhof

Linien-Kilometer (ein Wochentag Mo-Fr)	7.400 km
Maximaler Fahrzeugbedarf (Hauptzeit Mo-Fr., 10 Minuten-Takt)	15 Straßenbahnzüge
Direktheit des Fahrtenangebotes (Bewertung anhand Straßenbahn-Fahrtennachfrage aus der Befragung 2006)	79 % Direktfahrer, 21 % Umsteiger
Anteil Parallelfahrten Straßenbahn	8,5 % (Ergänzung der Linie 4 durch Linien 5/7 nicht als Parallelfahrt eingeordnet)

Variante 3a-1

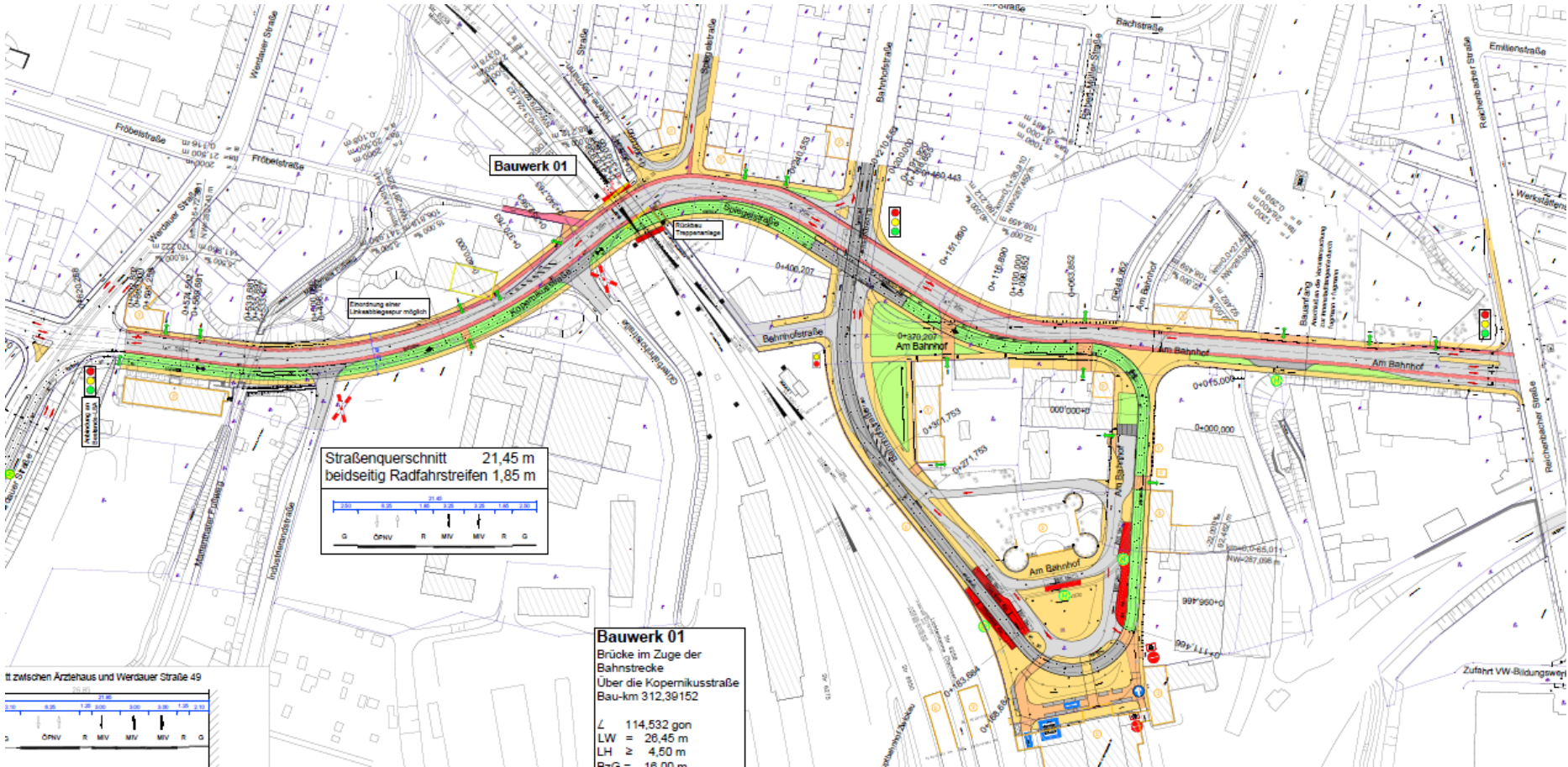


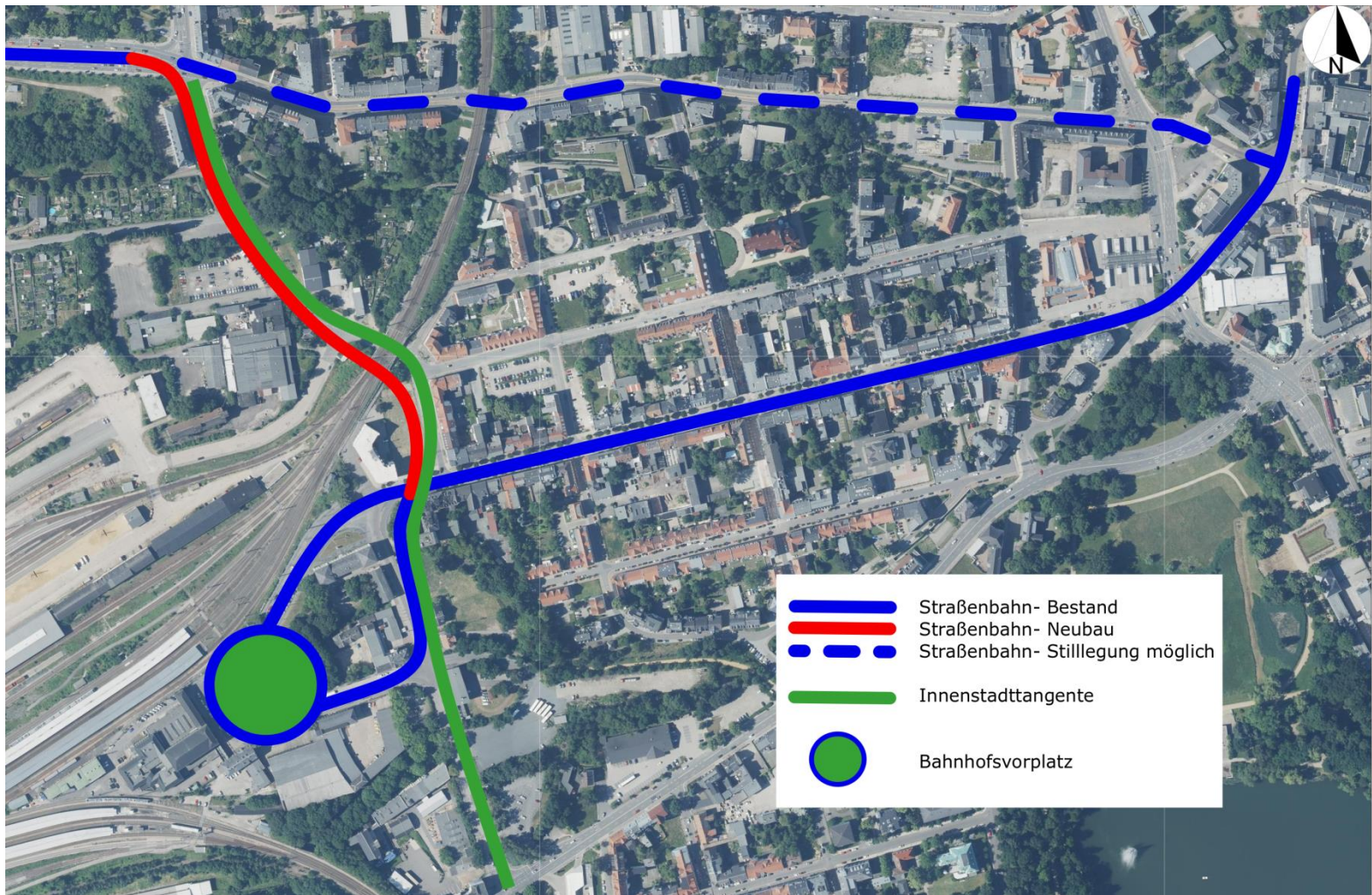
2 Straßenbahnlinien

zur Bedienung der Strecken Eckersbach-Neuplanitz bzw. Pölbitz-Klinikum über Hauptbahnhof

Linien-Kilometer (ein Wochentag Mo-Fr)	7.200 km
Maximaler Fahrzeugbedarf (Hauptzeit Mo-Fr., 10 Minuten-Takt)	13 Straßenbahnzüge
Direktheit des Fahrtenangebotes (Bewertung anhand Straßenbahn-Fahrtennachfrage aus der Befragung 2006)	87 % Direktfahrer, 13 % Umsteiger
Anteil Parallelfahrten Straßenbahn	0,0 %

Ergebnis der Studie zur Präzisierung der Innenstadttangente – Vorzugslösung





STADT ZWICKAU

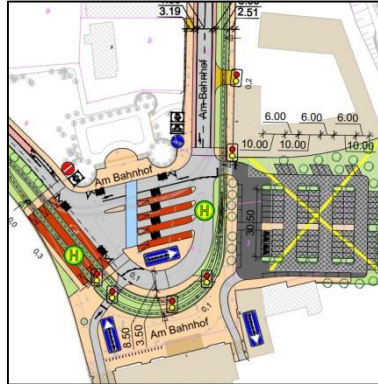
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

Variantenübersicht der Vorplanung (Arbeitsstand)

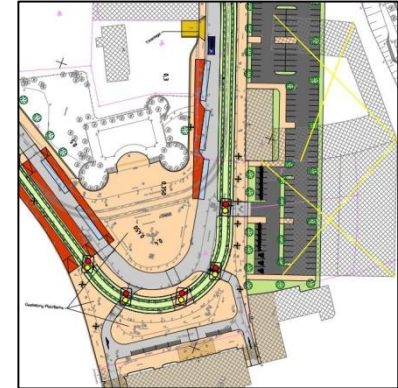
Variante A – „Langes Bauwerk“



Variante B – „Eingleisiger Vorplatz“



Variante C – „Tangentiale Trasse“



STADT ZWICKAU

AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

Variantenübersicht der Vorplanung (Arbeitsstand)

Var. A – „Langes Bauwerk“

- Fahrdynamisch gute Trassierung für die Straßenbahn
- Trogbauwerk der Gleisanlage benötigt viel Fläche
- Bestandsbauwerk DB bleibt erhalten und der Straßenraumquerschnitt darunter wird neu aufgeteilt
- Einmündung Spiegelstr. abgehängt
- Neuer Charakter für den Bahnhofsvorplatz durch Ausdehnung in den Seitenraum
- Eingeschränkte Wendemöglichkeit für die Straßenbahn am Bahnhof
- Straßenbahnhaltestelle unmittelbar am Bahnhofsgebäude
- Gesch. Kosten: 39 Mio. EUR (2021)

Var. B – „Eingleisiger Vorplatz“

- Fahrdynamisch grenzwertige Trassierung für die Straßenbahn
- Bestandsbauwerk DB bleibt erhalten und der Straßenraumquerschnitt darunter wird neu aufgeteilt
- Innentadt tangente am DB Bauwerk fahrdynamisch günstiger
- Einmündung Güterbahnhofstr. abgehängt mit neuer Erschließung über Industrierandstr.
- Alle Wendemöglichkeiten für die Straßenbahn am Bahnhof möglich
- Bahnhofsvorplatz mit klarer Struktur für ÖPNV / MIV
- Parkplatz im Seitenraum notwendig
- Gesch. Kosten: 33 Mio. EUR (2021)

Var. C – „Tangentiale Trasse“

- Fahrdynamisch grenzwertige Trassierung für die Straßenbahn
- Bestandsbauwerk DB bleibt erhalten und der Straßenraumquerschnitt darunter wird neu aufgeteilt
- Innentadt tangente am Knotenpunkt Bahnhofstraße frei zwischen den Gleisanlagen (Regelbetrieb)
- Eingeschränkte Wendemöglichkeit für die Straßenbahn am Bahnhof
- Charakter des Bahnhofsvorplatzes ist Bestandsnah – große Platzfläche
- Parkplatz im Seitenraum notwendig
- Erschließung Bahnhofsvorplatz mit Einbahnstraßensystematik
- Gesch. Kosten: 35 Mio. EUR (2021)

Variantenübergreifende Optionen (Arbeitsstand)

- Querschnitt Kopernikusstraße
- Anbindung der Güterbahnhofstraße, Spiegelstraße und Erschließung bestehender Busparkplatz
- Erschließungsprinzip Bahnhofsvorplatz und Ausdehnung des Parkplatzes im Seitenraum



STADT ZWICKAU

AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT