



STADT ZWICKAU

Informationen zum Investitionspaket im Rahmen von Komplexmaßnahmen zur Infrastruktur in der Stadt Zwickau bis 2030

Grundlagen

Wie entstehen zusammenhängende Infrastrukturmaßnahmen?

Unsere Stadt ist über Jahrhunderte gewachsen und hat sich dabei in alle Richtungen durch verschiedene Gründe mit vielfältigen Ansprüchen ausgedehnt. In diesem Wachstum wurde auch die Verkehrsinfrastruktur schon mehrmals verändert, neu strukturiert und ergänzt. Auch das Mobilitätsverhalten der jeweiligen Einwohner hat sich über die Jahrzehnte schon mehr als einmal grundlegend geändert. Solche Epochen in Bezug auf die Infrastruktur lassen sich auch teilweise noch im Bestand erkennen, denn nicht immer sind Veränderungen an diesen Anlagen grundsätzlicher Natur und manche Orte haben vielleicht auch über Jahrzehnte nahezu keine Eingriffe erfahren.

Wenn Infrastrukturprojekte über eine reine Instandhaltung oder auch Modernisierung hinausgehen, berücksichtigt man bei grundlegenden Eingriffen (damals wie heute) nicht nur den Status Quo, sondern achtet außerdem auf Entwicklungstendenzen. Es braucht dann also eine möglichst stadtweite Strategie für die Entwicklung unserer Infrastruktur. Aus solchen städtischen Entwicklungsstrategien, zum Beispiel in Form eines Verkehrsentwicklungsplanes oder dem ÖPNV-Konzept, entstehen kleine und große Infrastrukturprojekte, die kurz-, mittel- oder langfristig realisiert werden sollen und damit zukünftig im Verkehrsnetz der Stadt auch eine entsprechende Wirkung entfalten.

Hierbei gilt häufig der vereinfachende Grundsatz: je größer die Maßnahme umso größer die Zusammenhänge im städtischen Verkehrsnetz. Insbesondere für die hieraus entstehenden „Großprojekte“ kann sich gegenüber den Annahmen aus dem theoretischen beziehungsweise konzeptionellen Vorhaben bis hin zum Projektstart ein deutlich höherer Aufwand ergeben. Dies beschränkt sich in der Regel nicht nur auf das oft diskutierte Thema der Baukosten und kann von Zeitbedarf bis zum Lebensraum seltener Tierarten nahezu alles einschließen, was sich aus den Erkenntnissen der Projektbearbeitung ergibt.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich daran lediglich der Umfang der Einflüsse auf ein solches Projekt geändert. Zum einen kann dies an gesellschaftlichen Sichtweisen liegen, zum anderen auch an der allgemeinen Tatsache, dass die bestehende Infrastruktur altert und nicht mehr allen zeitgemäßen Anforderungen gewachsen ist. So haben zum Beispiel auch Kanäle und Ingenieurbauwerke nur eine bestimmte Lebensdauer und erfordern insbesondere bei unterirdischer Lage häufig größere Eingriffe in die Umgebung als man der Straße zunächst ansieht.

Aktuelle Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Stadt Zwickau

Neben der Marienstraße, dem Planitzer Markt und der Cainsdorfer Brücke ist aktuell auch das Projekt der Komplexmaßnahme mit dem Teilstück der Innenstadttangente, der Straßenbahnquerspanne und dem Bahnhofsvorplatz (kurz: KMZ-IQB) eines der allgemein bekannteren Infrastrukturprojekte in der Stadt Zwickau. Inhaltlich komplexe Vorhaben sind diese zwar alle, das Projekt KMZ-IQB ist allerdings dahingehend besonders, weil es bereits im Ursprung nicht nur drei für sich genommen größere Teilprojekte vereint, sondern auch in einer sehr engen Kooperation mit der Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH geplant wird.

Das Projekt KMZ-IQB hat zwar gemäß der Namensgebung einen feststehenden Projektumgriff, strahlt aber aufgrund der Zusammenhänge zur gesamtstädtischen Verkehrsinfrastruktur sehr weit über das eigentliche Planungs- und Baugebiet hinaus. Allein aus dem Planungsprozess sind unmittelbare Abhängigkeiten zu zwei weiteren Großprojekten in der Stadt Zwickau entstanden, nämlich dem Vorhaben der Deutschen Bahn AG am Eisenbahnknoten Zwickau und der Innenstadttangente Süd im Abschnitt zwischen Reichenbacher Straße und Breithauptstraße.

Als tragbare Finanzierungsmöglichkeit des Projekts KMZ-IQB hat sich nach einer Prüfung mehrerer Förderszenarien ein Programm des Bundes ergeben: das Programm über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einem Fördersatz – inkl. zusätzlicher Landesförderung – von 85 % der förderfähigen Kosten. Dieses hat Investitionen in den schienengebundenen ÖPNV zum Ziel. Das bedeutete für unsere Stadt Zwickau, dass nicht nur der Bahnhofsvorplatz und die Querspange aus dem Projekt KMZ-IQB, sondern auch weitere Defizite der städtischen Verkehrsinfrastruktur in die geplante Förderkulisse einbezogen werden. Hierzu wurde ein ganzes Maßnahmenpaket für das aktuelle Jahrzehnt erstellt.

Infrastrukturmaßnahmen des Investitionspakets bis 2030

Die hohe Förderung ist nur bei Neu- und Ausbautvorhaben möglich und bedingt einen Schwellenwert, welchen eine Investition von mindestens 30 Mio. EUR für die Gesamtvorhaben übersteigt. Daher ist eine Bündelung einzelner Maßnahmen notwendig geworden und das Maßnahmenpaket enthält somit die Projekte:

- KMZ-IQB,
- Leipziger Straße einschließlich Knoten Neumarkt (Teilabschnitte Pölbitz bis Neumarkt),
- Gleisabschnitt Neumarkt – Georgenplatz – Zentralhaltestelle; einschließlich Haltestellen,
- und zwei weitere Maßnahmen der SVZ.

Für das Maßnahmenpaket kommt es insbesondere auf eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung mit einem nachgewiesenen Nutzen-Kosten-Index größer 1 inklusive einer Sensitivitätsbetrachtung zu Preissteigerungen bis 30 Prozent an. Diese Untersuchung hat maßgeblich unter der Zielstellung des Nachweises der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit der Infrastrukturmaßnahmen bereits stattgefunden. Nach Abschluss der entsprechenden Untersuchung des Investitionspaketes ermittelte ein unabhängiger Gutachter im September 2023 einen Wert von 1,2. Die Voraussetzungen des Förderprogrammes werden damit erfüllt. Grundstein des positiven Index bildet dabei die Umsetzung der Straßenbahnquerspange vom Hauptbahnhof bis zur Werdauer Straße, ohne die ein Wert > 1 nicht erreichbar ist.

Die voraussichtlichen Baukosten des Gesamtpaketes belaufen sich in Summe auf geschätzt ca. 64 Mio. EUR (netto) zuzüglich entstehender Planungskosten und nicht zuwendungsfähiger Leistungen. Die bisherigen Vorgespräche mit dem Fördermittelgeber verliefen sehr positiv und die Erfolgchancen zur Aufnahme in das Fördermittelprogramm des GVFG wurden zuversichtlich signalisiert.

Beschlüsse der städtischen Gremien

Die Vorhaben zu den Infrastrukturprojekten in der Stadt Zwickau unterliegen im allgemeinen verschiedenen Beschlüssen in den jeweils zuständigen Gremien. Dabei werden aber nicht nur die Projekte selbst, sondern auch Strategiekonzepte abgestimmt und beschlossen. Die jeweiligen Erkenntnisse aus diesen (in den vergangenen Jahren entwickelten) Leitbildern sollen dann auch in eine entsprechend zukunftsfähige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur der Stadt Zwickau überführt werden und bilden eine Grundlage für die kleineren und größeren Infrastrukturprojekte. Hierzu ist bereits eine Vielzahl an Beschlüssen vorhanden und es sollen in den kommenden Monaten weitere folgen.

Beschlossene Leitbilder:

- Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept „INSEK Zwickau 2030“ mit dem Ziel, bei allen Entwicklungsmaßnahmen in der Stadt Zwickau die Kriterien Demografie, Klimaschutz und Klimaeffizienz, Barrierefreiheit, finanzielle Leistungsfähigkeit sowie das städtebauliche Ziel „Innen- vor Außenentwicklung“ zu prüfen und zu beachten.
- Der Verkehrsentwicklungsplan „VEP“ als langfristige, gesamtstädtische Konzeptionierung der Verkehrsplanung bezüglich aller Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr).
- Das ÖPNV-Konzept Zwickau für die Optimierung und teilweisen Neuausrichtung des städtischen Öffentlichen Personennahverkehrs.
- Der Lärmaktionsplan Stufe 3 mit einem entsprechenden Maßnahmenkatalog, um die Voraussetzungen zu schaffen, die mittel- und langfristigen Zielstellungen zur Verkehrslärmbekämpfung und -vermeidung abzusichern.
- Das Radverkehrskonzept Zwickau mit dem Ziel, im Rahmen einer integrierten Herangehensweise bestehende Potenziale für eine Stärkung des Radverkehrs zu nutzen.

Projektspezifische Beschlüsse:

- Grundsatzbeschluss zur weiteren Fortführung der Planung der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Grundsatzbeschluss zum Erhalt der Straßenbahnführung zum Bahnhof und Schaffung einer zweigleisigen Verlegung der Stadtbahn zwischen Bahnhof und Werdauer Straße entsprechend ÖPNV-Konzept
- Vergabe von Planungsleistungen zum Bauvorhaben Komplexmaßnahme Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Innenstadttangente und Querspange Straßenbahn in Zwickau
- Vergabe von Planungsleistungen (2. Stufe) zum Bauvorhaben Komplexmaßnahme Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Innenstadttangente und Querspange Straßenbahn in Zwickau

Ergänzend soll noch im Jahr 2023 der „Grundsatzbeschluss zur Umsetzung eines Investitionspaketes im Rahmen von Komplexmaßnahmen zur Infrastruktur in der Stadt Zwickau bis 2030“ gefasst werden und für die Verwaltung eine weitere Grundlage zur Fortsetzung der begonnenen Arbeit darstellen. Dieser Beschluss soll in der Stadtratssitzung am 30. November gefasst werden.

Bei einem positiven Votum im Stadtrat setzen hier anschließend weitere Beschlüsse auf, zum Beispiel für Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG sowie objektspezifische Planungsleistungen der einzelnen Infrastrukturprojekte. Diese sollen alle noch in den kommenden Monaten eingereicht werden. Zudem und fast noch wichtiger: Der Grundsatzbeschluss ist auch der Startpunkt für unseren geplanten Einstieg in das Fördermittelprogramm des Bundes.

Projekte

Komplexmaßnahme mit dem Teilstück der Innenstadttangente, der Straßenbahnquerspange und dem Bahnhofsvorplatz (KMZ-IQB)

Das Projekt besteht aus dem Teilstück der Innenstadttangente zwischen Reichenbacher und Werdauer Straße, der Straßenbahnquerspange von der Bahnhofstraße zur Werdauer Straße und dem Vorplatz am Hauptbahnhof Zwickau. Verknüpfendes Element aller der Teilprojekte ist der Trassenverlauf der Straßenbahn, welche für das zukünftige 2-Liniennetz in der Stadt Zwickau unverzichtbar ist und planerisch eingepasst werden musste.

Die Fakten:

- 2.000 m Straßen- und Gleisbau,
- 6 Bus- und 2 Straßenbahnhaltestellen,
- neues Bauwerk für die Straßenbahn neben dem Bestandsbauwerk,
- 4 vollsignalisierte und 4 teilsignalisierte Knotenpunkte,
- förderfähiges Investitionsvolumen von ca. 32,2 Mio. Euro (netto),
- Start der Planungsleistungen Gesamtprojekt 2019,
- Start der Großbaumaßnahme 2027/Bahnhofsvorplatz als Teilprojekt ggf. früher.

Projektstand: Die Planung läuft, ist dabei aber von vielen Unterbrechungen und Widrigkeiten geprägt und nähert sich langsam aber sicher einer fundierten Planung als Grundlage für das anstehende Planrechtsverfahren im Jahr 2024.

Leipziger Straße zwischen Neumarkt und Wendeschleife Pölbitz (KMZ-LStr)

Der Straßenzug Leipziger Straße entspricht im Bestand noch seiner ursprünglichen Funktion als Verkehrshauptachse in nördliche Richtung und ist damit „aus der Zeit gefallen“, denn bereits heute und auch zukünftig hat diese Achse abschnittsweise eine andere Funktion im städtischen Netz.

Die Fakten:

- 2.875 m lang und 18 m breit,
- Doppelgleisanlage für die Straßenbahn einschließlich Haltestellen,
- drei unterirdische Ingenieurbauwerke,
- mehr als 180 angrenzende Gebäude (Wohnen und Gewerbe),
- sanierungsbedürftige Ver- und Entsorgungsleitungen,
- förderfähiges Investitionsvolumen von ca. 22,6 Mio. Euro (netto),
- Start der Planungsleistungen in 2024,
- Start der Großbaumaßnahme in 2027.

Projektstand: Die eigentliche Planungsleistung muss zunächst europaweit ausgeschrieben werden, allerdings ist dazu schon ein vorgelagertes Auswahlverfahren für die juristische Begleitung des zugehörigen Vergabeverfahrens notwendig. Anschließend kann noch in 2024 mit einem Beschluss die Vergabe der Planungsleistung festgezurrt werden.

Gleisabschnitt Neumarkt – Georgenplatz – Zentralhaltestelle einschließlich Haltestellen (KMZ-GEOP)

Der Gleisabschnitt ist vorrangig hinsichtlich des sanierungsbedürftigen Gleisbestandes ein Bestandteil des Investitionspaketes, ermöglicht dabei aber zugleich die Neuordnung der Haltestellen am Georgenplatz und somit perspektivisch auch eine Umgestaltung des Georgenplatzes selbst.

Die Fakten:

- 900 m Doppelgleisanlage,
- 6.000 m² Verkehrsraum am Georgenplatz,
- vielseitige Anlieger mit Wohnen, Gewerbe, Gastro.
- sanierungsbedürftige Ver- und Entsorgungsleitungen,
- förderfähiges Investitionsvolumen von ca. 3,6 Mio. Euro (netto),
- Start der Planungsleistungen in 2023,
- Start der Großbaumaßnahme in 2025.

Projektstand: Die Gleis- und Haltestellenplanung ist bereits in diesem Jahr angelaufen und wurde seitens der SVZ beauftragt. Durch die Stadt Zwickau steht noch eine Vergabe der Planungsleistungen für das Anschlussprojekt Georgenplatz aus.

Gleichrichterunterwerke 4a+4b

Die Gleichrichterunterwerke dienen der Bahnstromversorgung und sind moderne Anlagen, welche die Elektroenergie aus dem öffentlichen Stromnetz in den Gleichstrom für den Straßenbahnbetrieb wandelt.

Die Fakten:

- zirka 10 m² große Gebäude mit begrünem Flachdach,
- Trafo mit Mittel- und Gleichstromschaltanlage nebst Leittechnik ,
- förderfähiges Investitionsvolumen von ca. 1,8 Mio. Euro (netto),
- Start der Planungsleistungen in 2021,
- Baumaßnahme in 2023/2024 als förderunschädlicher vorzeitiger Maßnahmenbeginn.

Projektstand: Die Planungen der Gebäudemodule und Standorte sind nahezu abgeschlossen. Vier baugleiche Gleichrichterunterwerke sind im Stadtgebiet bereits fertiggestellt.

Gleisabschnitte Fritscheplatz/Paulusstraße (KMZ-FriPa)

Auch dieser Gleisabschnitt ist vorrangig hinsichtlich des sanierungsbedürftigen Gleisbestandes ein Bestandteil des Investitionspaketes.

Die Fakten:

- 600 m zweigleisige Bahninfrastruktur,
- förderfähiges Investitionsvolumen von ca. 3,6 Mio. Euro (netto),
- Start der Planungsleistungen in 2027,
- Start der Großbaumaßnahme in 2029.

Projektstand: Die Planungsleistungen sind noch nicht ausgeschrieben und sollen in 2026 vergeben werden.

FAQ

Warum dauern die Planungen teilweise so lang?

Vorschriften und Normen hat es auch früher schon gegeben. Die Zahl der heutigen Richtlinien, Gesetze, Normen und Empfehlungen ist allerdings deutlich höher und inhaltlich umfangreicher. Das ist aber grundsätzlich nicht schlechter und beinhaltet – vereinfacht – die fachlichen Erfahrungen aus den vergangenen Jahrzehnten mit dem Ziel, die Verkehrsinfrastruktur zukünftig nicht nur moderner, sondern auch sicherer zu gestalten. Ein weiterer Einfluss auf die Planungsdauer sind auch die immer umfangreicheren Abstimmungen mit allen an einem solchen Projekt beteiligten Behörden, Institutionen, Unternehmen und Bürgern.

Warum hört man so selten etwas zum Stand der Planung?

Die Stadtverwaltung wird die öffentliche Kommunikation zu solchen Projekten anpassen. Vorrangig soll dies über die Website der Stadt Zwickau erfolgen und dabei nicht nur Großprojekte aus dem Verkehrsbereich umfassen. Aus den einzelnen Planungsschritten gehen jedoch nicht zu jedem Zeitpunkt anschauliche Pläne hervor, die sich auch unmittelbar für eine Veröffentlichung eignen und müssen daher separat erstellt werden. Wir wollen aber zukünftig nicht nur textlich, sondern wenn möglich auch mehr bildlich informieren.

Wie modern sind die Planungen der zukünftigen Straßen?

Zunächst sollen unsere planerischen Ansätze immer alle Nutzergruppen einer Infrastruktur berücksichtigen. Da der verfügbare Verkehrsraum in der Regel begrenzt und nicht beliebig erweiterbar ist, findet im Rahmen der Planung immer eine Abwägung zur Verteilung der Flächen statt. Dies ist im Gegensatz zu früher allerdings nicht mehr die universelle Priorisierung des Autoverkehrs, da sich dieser mit den Jahren schon in so mancher Straße deutlich verändert hat.

Muss für die neue Straßenbahnquerspange das bestehende Bauwerk in der Spiegelstraße abgerissen werden?

Nein, die Straßenbahnquerspange erhält neben dem Bestandsbauwerk ein neues und eigenständiges Bauwerk.

Warum erhöhen sich in solchen Großprojekten die Kosten so stark?

Zum einen liegt dies natürlich an der Laufzeit solcher Projekte in Kombination mit den üblichen Preissteigerungen, zum anderen aber auch an der Wirkung einer Maßnahme über die ursprünglichen angesetzten Projektgrenzen hinaus. Ansonsten hat eine teilweise mehrere Jahrzehnte alte Infrastruktur ähnliche Probleme wie viele private Bauherren, denn manche kostenändernden Faktoren offenbaren sich erst, wenn man im Rahmen der weiteren Planung oder dem Bau in die Tiefe geht.

Wie sollen die ganzen Baustellen nahezu gleichzeitig funktionieren?

Die geplanten Bauvorhaben in der Stadt Zwickau werden grundsätzlich immer koordiniert und im Zusammenhang des gesamtstädtischen Netzes eingeordnet. Die individuellen Auswirkungen sind dabei höchst unterschiedlich und betreffen manche Straßenzüge oder Stadtteile stärker als andere. Wir versuchen außerdem die unvermeidbaren Einschränkungen so erträglich wie möglich zu gestalten.

Werden die ganzen Projekte durch die Stadtverwaltung Zwickau geplant?

Die Großprojekte aus dem Infrastrukturpaket werden von der Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der SVZ fachlich betreut beziehungsweise begleitet und abgestimmt, die planerischen Leistungen dabei allerdings von externen Planungsbüros übernommen.

Was ist mit den anderen, bereits angefangenen Großprojekten?

Die Vorhaben Marienstraße 2.BA und Planitzer Markt werden ab dem Jahr 2024 bereits realisiert. Das Projekt Innenstadttangente SÜD im Abschnitt zwischen Reichenbacher und Breithauptstraße soll ab 2024 nach einer fast 10-jährigen Ruhephase wieder aktiviert und planerisch weiterbearbeitet werden. Im Projekt zur Cainsdorfer Brücke waren die vergangenen Jahre von einer äußerst aufwändigen Abstimmung mit dem Bahnbetreiber geprägt, dies hat sich in den letzten beiden Jahren jedoch grundlegend geändert und die laufenden Planungen zielen auf eine bauliche Realisierung ab 2026 ab.