
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Bürgerinformation am 02.02.2012

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden
dresden@ivas-ingenieure.de, www.ivas-ingenieure.de



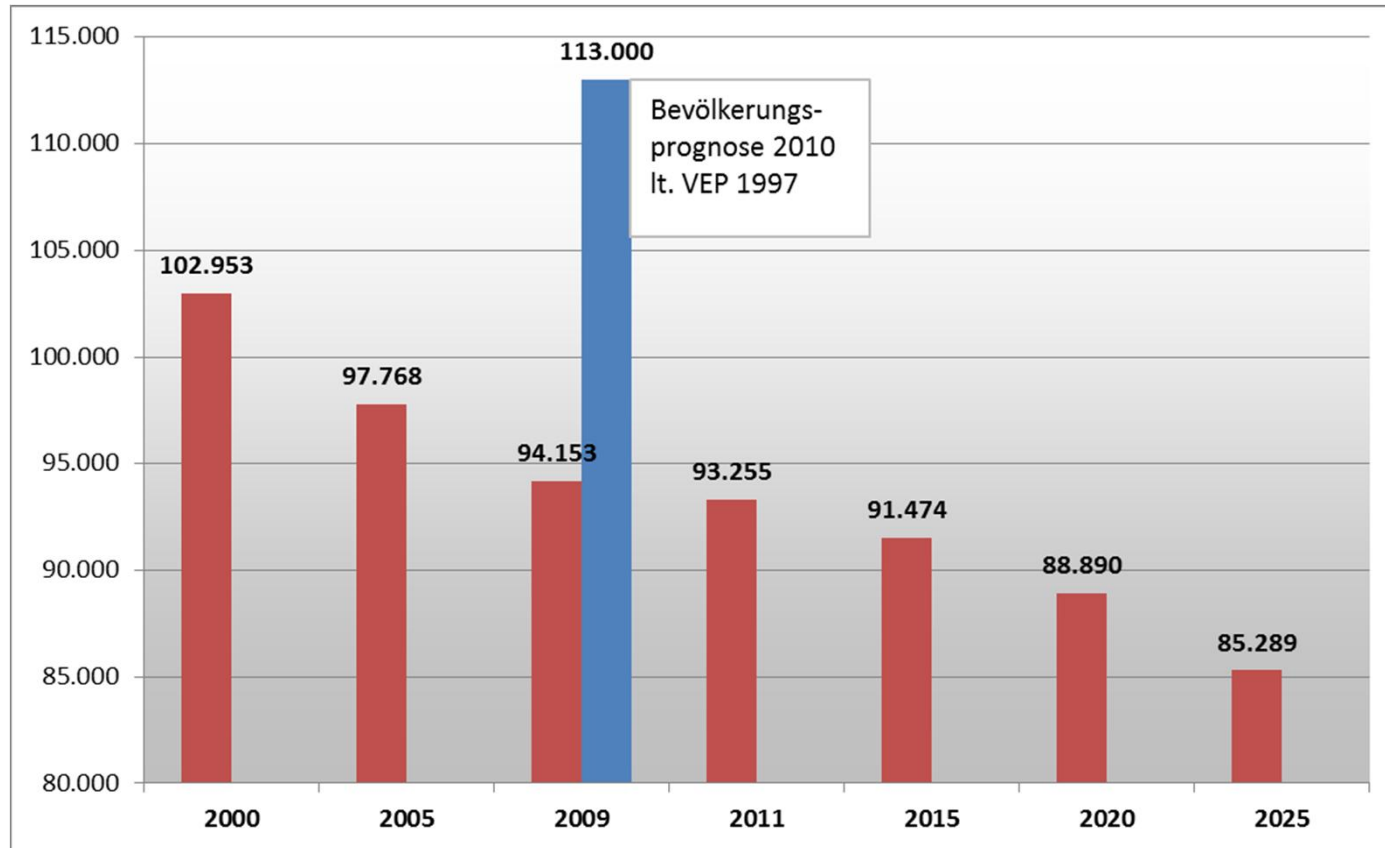
1. Aufgabenstellung
2. Analyse und Rahmenbedingungen
3. Maßnahmenkonzept
 - Straßennetz
 - Radverkehr
 - ÖPNV
 - Ruhender Verkehr
 - Fußgängerverkehr
 - Monitoring

1. Aufgabenstellung

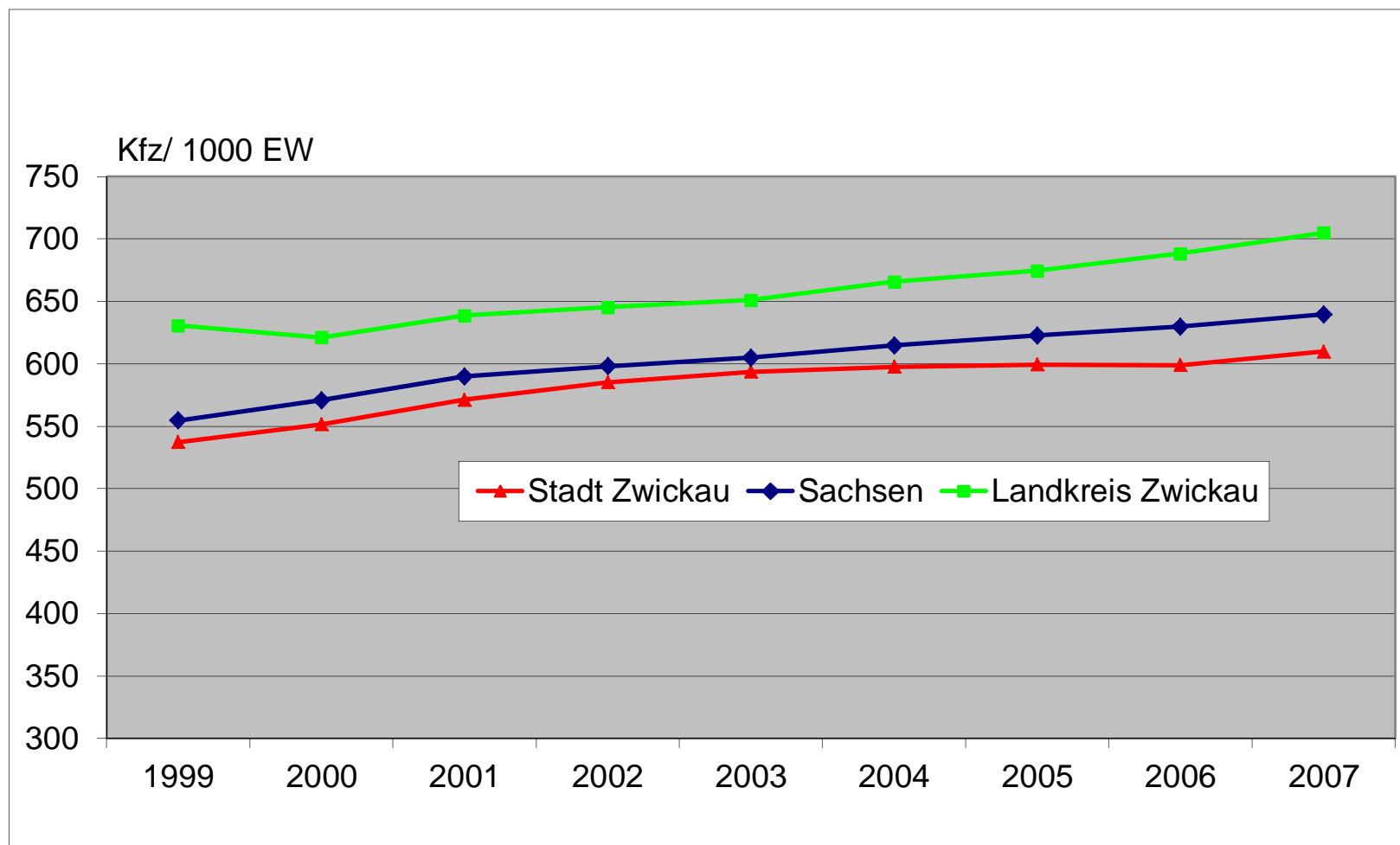
- 1997 Aufstellung eines umfassenden Verkehrsentwicklungsplanes durch Dorsch Consult München
- Leitdokument der vergangenen Jahre für die Entwicklung der städtischen Verkehrsinfrastruktur
- Neue Anforderungen, insbesondere aus der demografischen Entwicklung erfordern neue stadtstrukturelle, verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Konsequenzen
- Erfordernis der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes mit Betrachtungen aller Bereiche der Verkehrsentwicklung
 - *Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung*
 - *Straßennetz/ fließender Kfz-Verkehr*
 - *ruhender Verkehr im Innenstadtbereich*
 - *ÖPNV*
 - *Radverkehr*
 - *Fußgängerverkehr*
 - *Gestaltung öffentlicher Räume*

- Bevölkerungsentwicklung bis 2025
- Veränderung Umweltanforderungen/ Umweltgesetzgebung
- Städtische, regionale, landesweite und EU-Unterlagen
 - *Stadtentwicklungskonzepte*
 - *Lärmaktionsplan*
 - *Konzepte zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz (noch zu erarbeiten)*
 - *Regionalplan*
 - *Landesverkehrsplan*
 - *Umweltgesetze der EU*

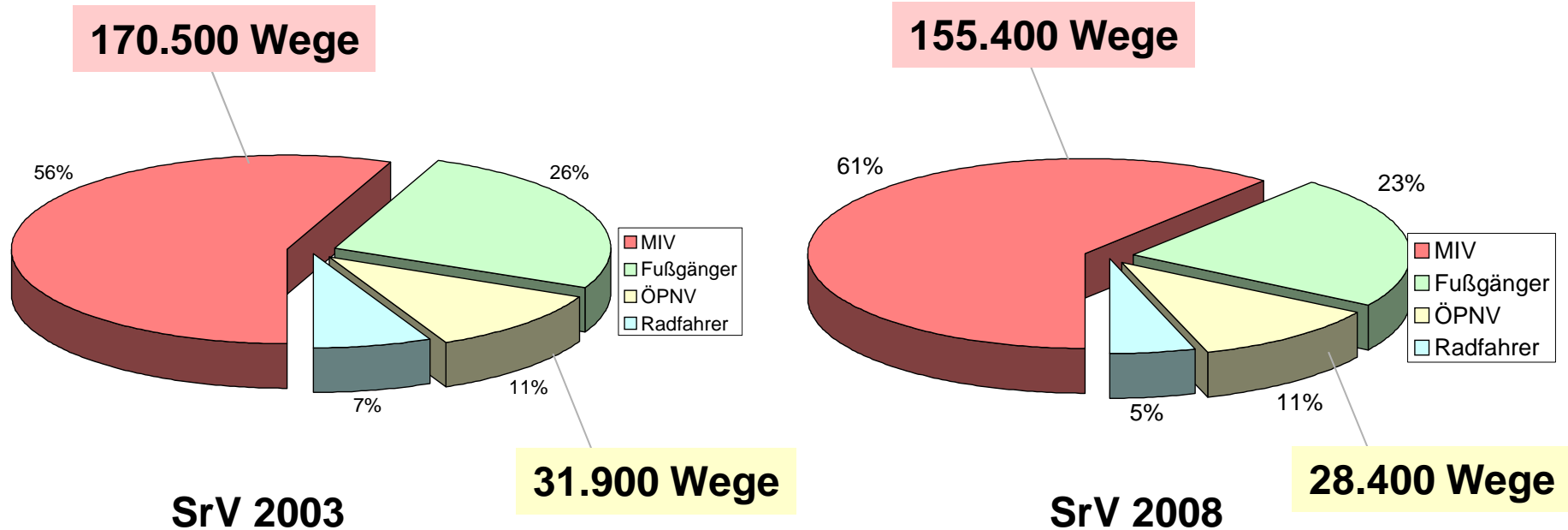
2. Analyse und Rahmenbedingungen

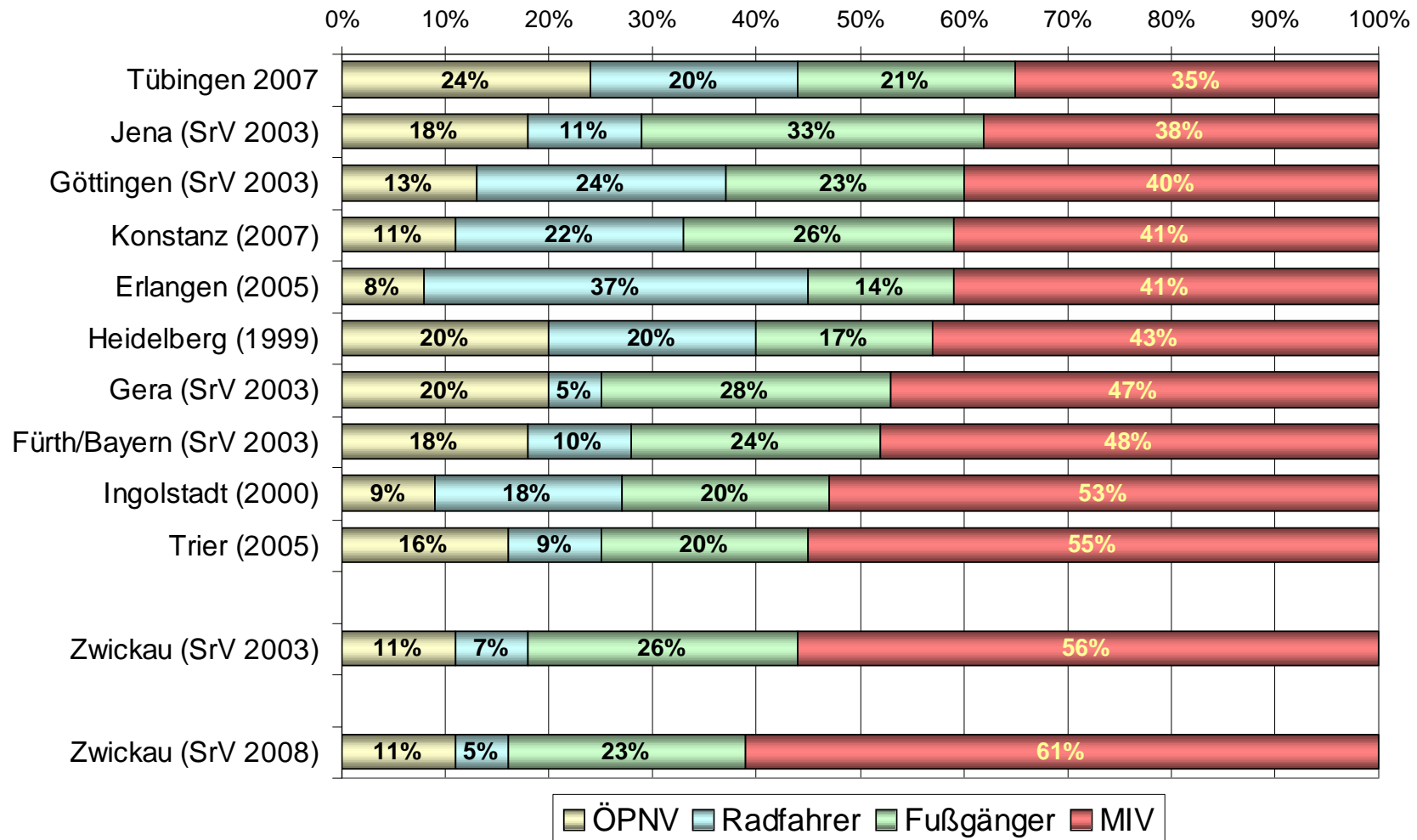


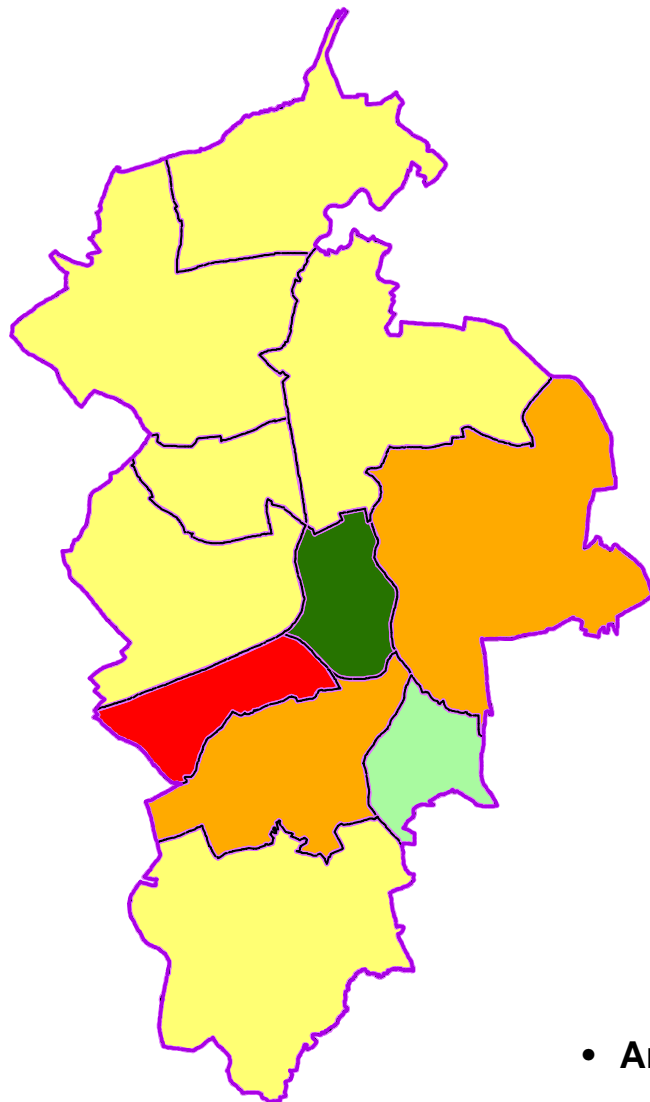
- Bevölkerungszahlen für 2020 sind als Bevölkerungsvorausschätzung zu betrachten
- Angaben aus der städtischen Einwohnerprognose bis 2025



Ab 2008 Änderung der Methodik in der Statistik der zugelassenen Pkw –
kein Vergleich mit den Jahren bis 2007 → Trend Motorisierung: auch nach 2007 steigend







Bevölkerungswachstum im Zentrum

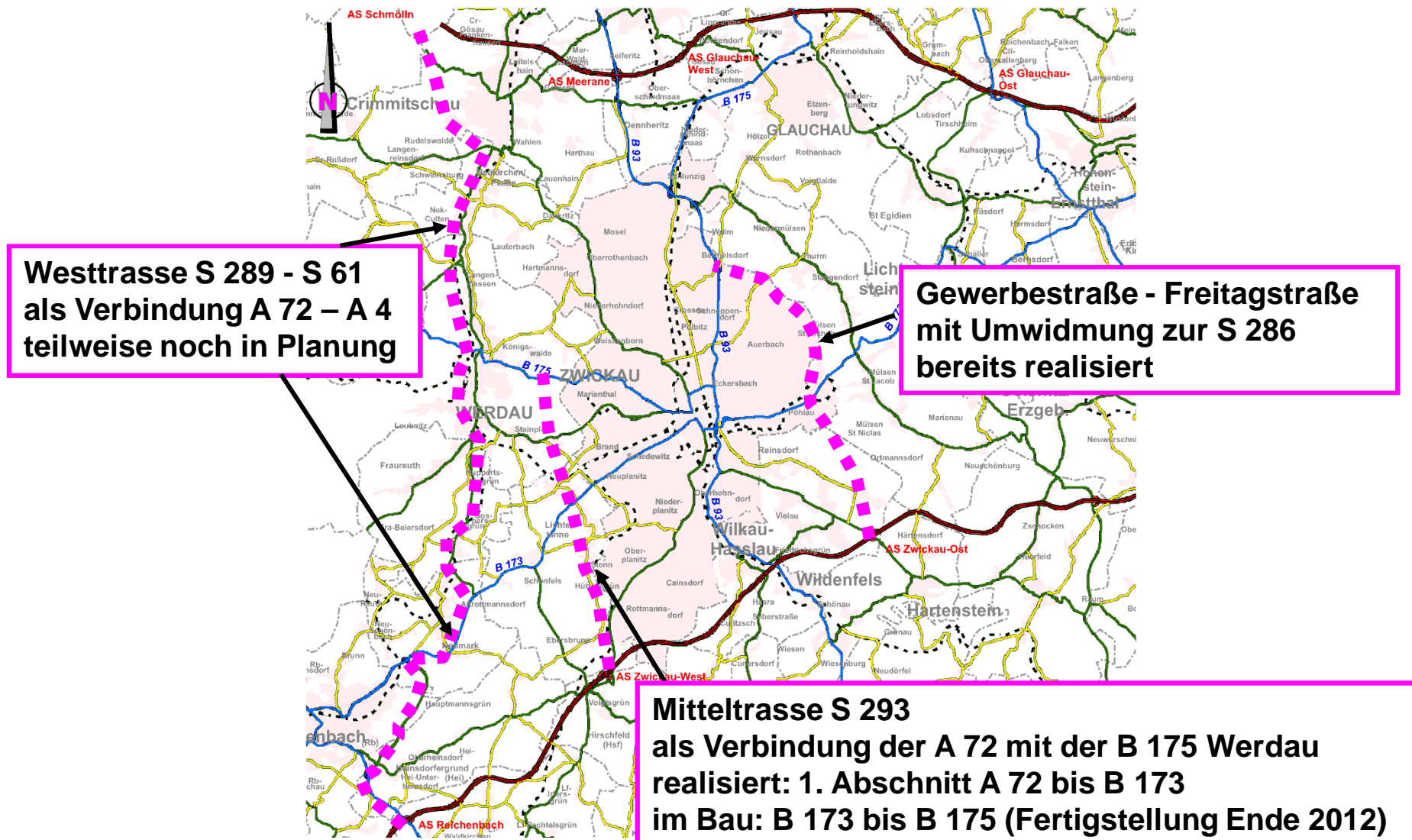
Stagnation in den südöstlichen Stadtteilen

Leichte Bevölkerungsabnahme bis max. 10 %
in den nördlichen und südlichen Stadtteilen

Deutliche Bevölkerungsabnahme um $\frac{1}{4}$ südwestlich
und östlich des Zentrums (Eckersbach, Planitz)

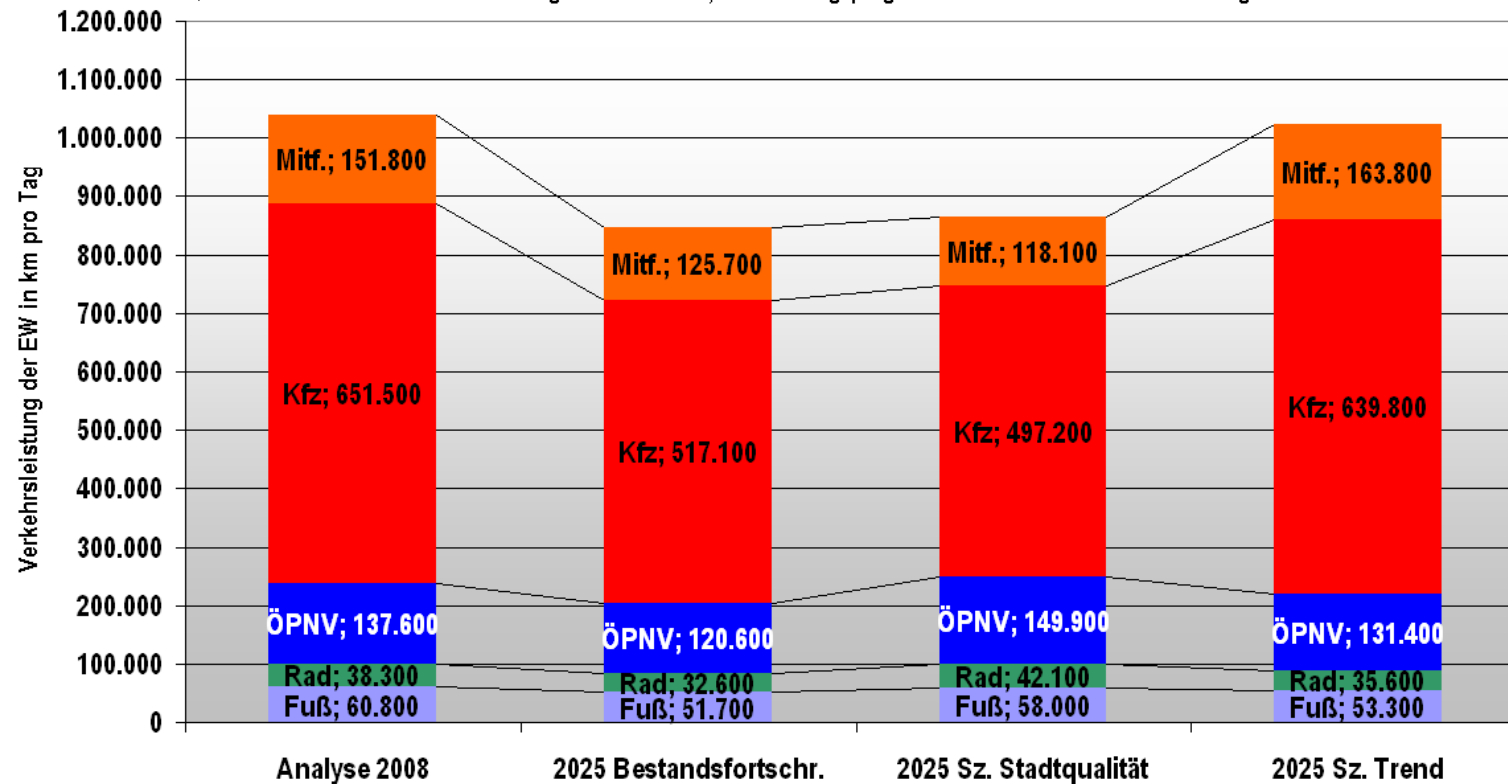
Starke Bevölkerungsabnahme um $\frac{1}{3}$ im Gebiet der
Reichenbacher Straße

- Angaben aus dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept SEKO 2020

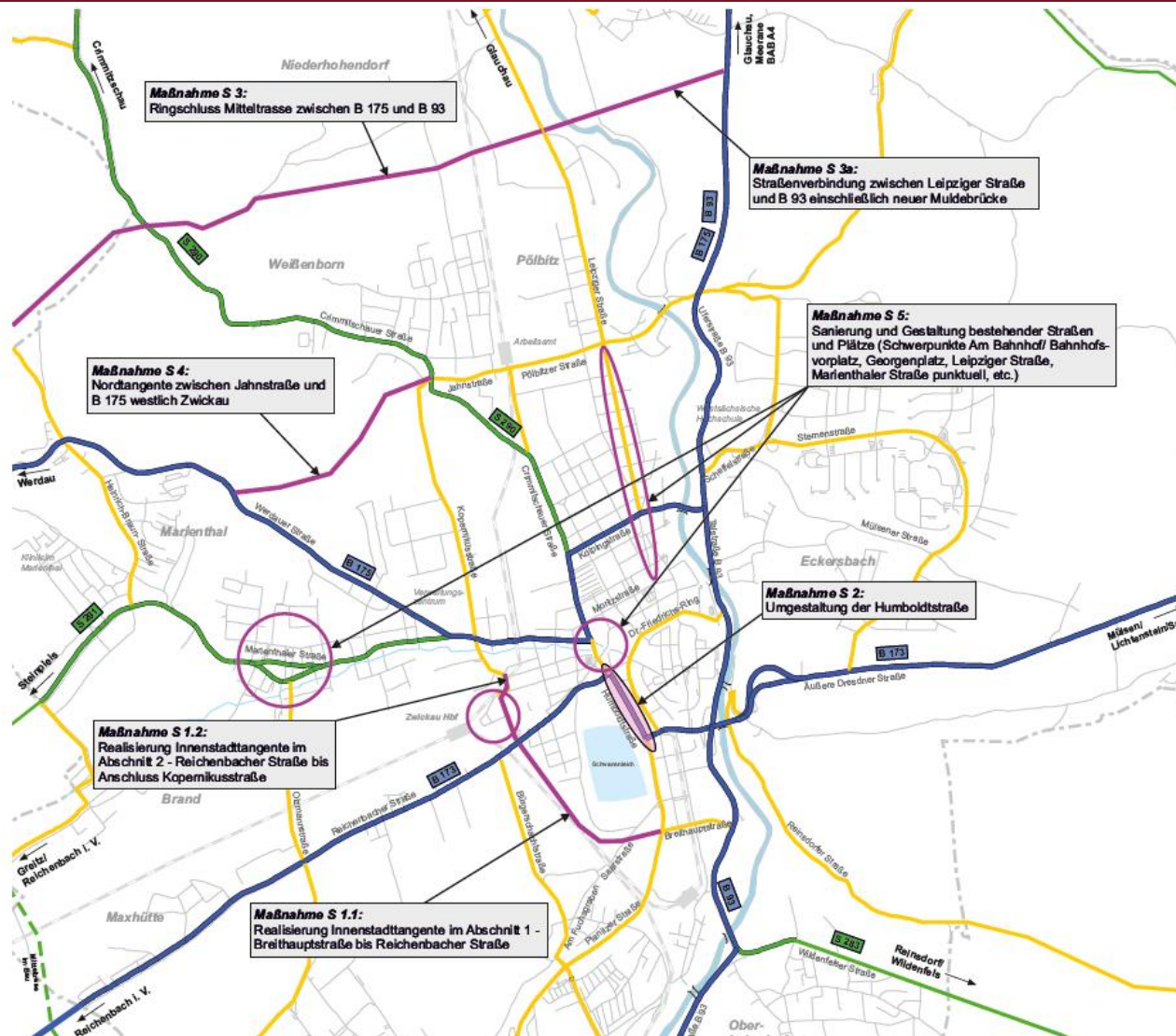


Szenarien der Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern bis 2025

Quelle: SrV 2008 und Szenarienrechnung im VEP Zwickau, Bevölkerungsprognose Zwickau mit Trendfortschreibung auf Basis 4. RBV

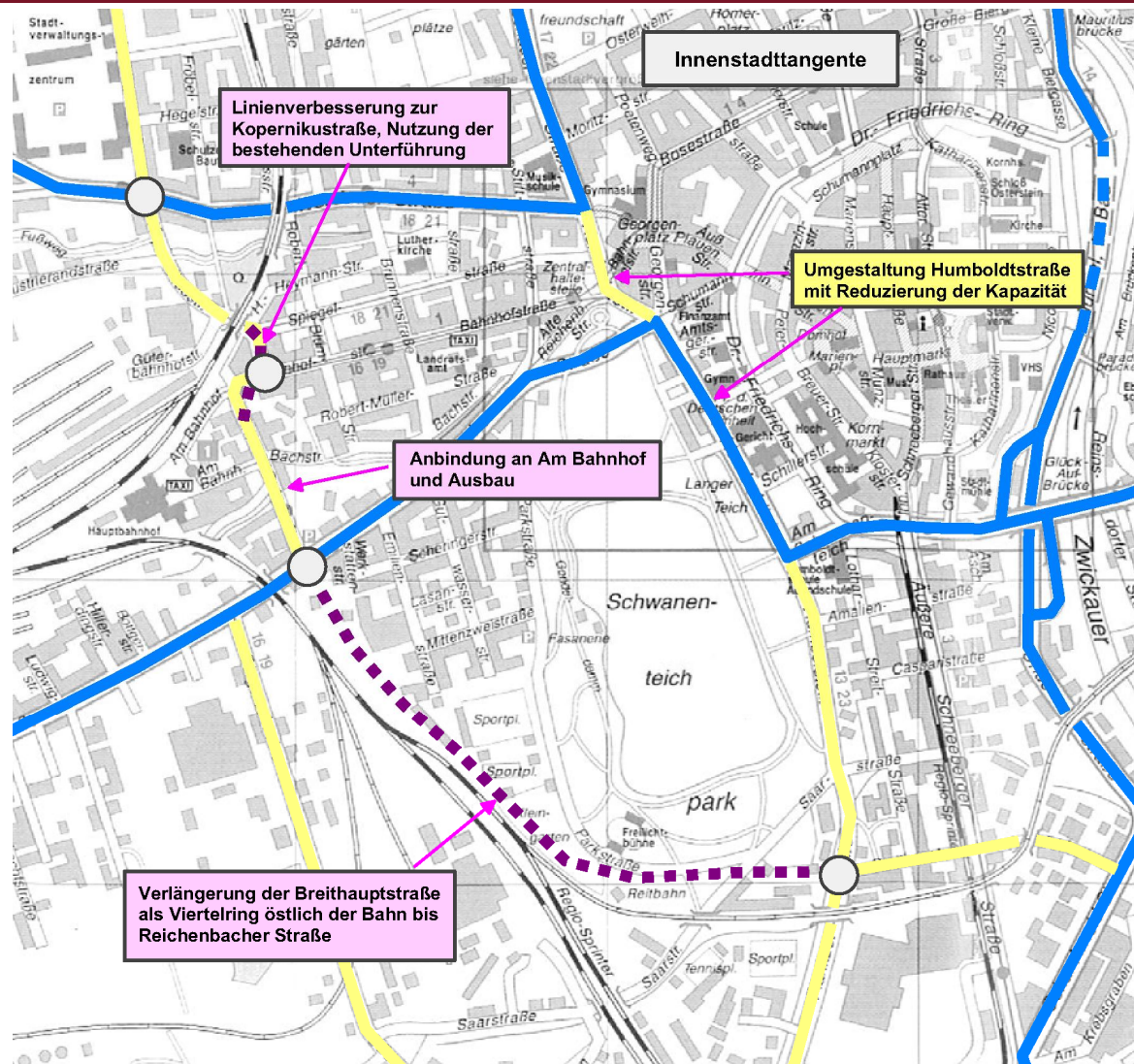


3. Maßnahmenkonzept



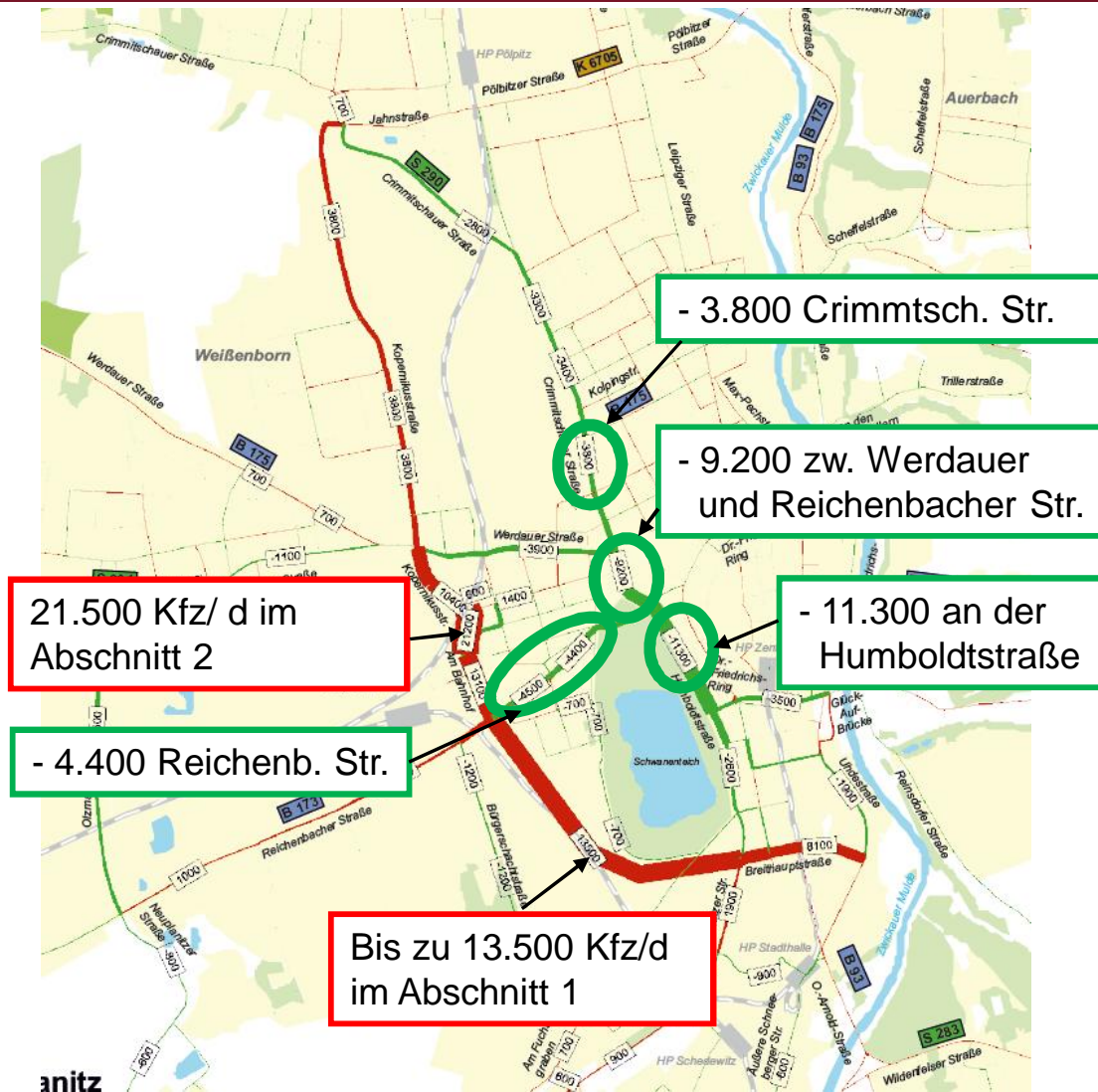
Maßnahmenkonzept – *Innenstadttangente I*

Folie 16





- Realisierung der Innenstadttangente in 2 Abschnitten
- Vordringlich ist Neubauabschnitt zwischen Breithauptstraße und Reichenbacher Straße.



- Hohe Verkehrswirksamkeit der Neubautrasse
- Deutliche Entlastungen der Peripherie der Innenstadt
- Abbau der Trennwirkung zu den westlichen Stadtteilen
- mit Abschnitt 2:
 - weitere Entlastung der Innenstadt
 - Berücksichtigung der Änderungen im Vorfeld des Bahnhofes – städtebauliche Aufwertung
- Bewältigung der Verkehrsmengen mit einem 2streifigen Ausbau aller Querschnitte



- Teil des Tangentensystems
- 4streifig ausgebaut
- stark aufgeweitete Knotenpunkte
- Überlagerung der Durchgangsverkehrsströme mit Quell- und Zielverkehr der Innenstadt
---> hohe Verkehrsmengen 20.000 – 30.000 Kfz/ d
- Barrierewirkungen zwischen Innenstadt und westlichen Stadtteilen

Maßnahmenkonzept – *Innenstadttangente II (Humboldtstraße)*

Folie 20



Maßnahme: Umgestaltung der Humboldtstraße zur

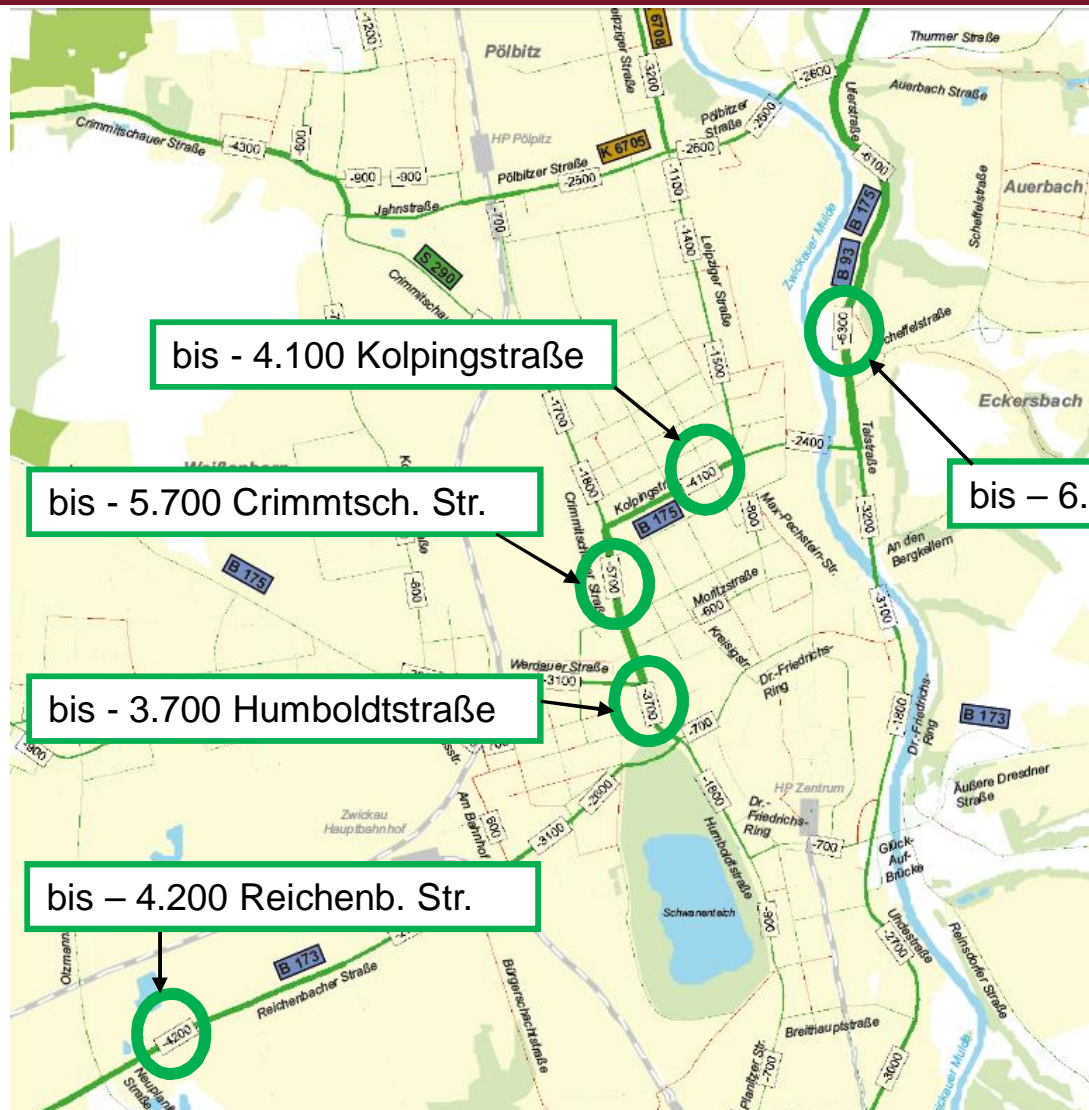
- Reduzierung der Trennwirkung durch Reduktion der Verkehrsmengen und Straßenraumbreiten
- Aufwertung des städtischen Raumes durch Erweiterung und Gestaltung der Seitenbereiche

--> damit attraktive Neufassung der Innenstadt

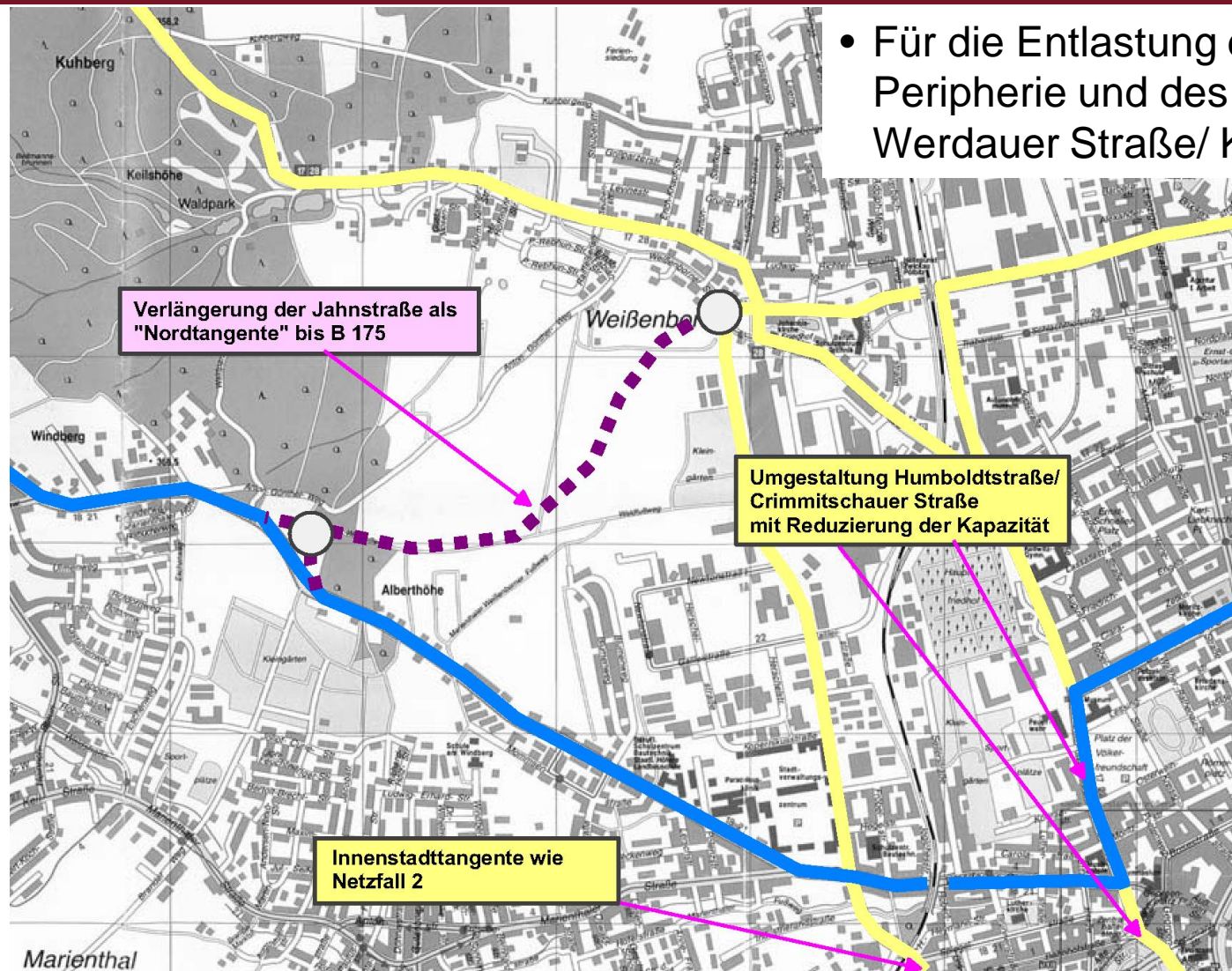
- Realisierung gemeinsam mit Landkreis und Straßenbauverwaltung
- Unterteilung der Mitteltrasse in 2 Abschnitte

Abschnitt 2:
B 175 bis Leipziger Straße

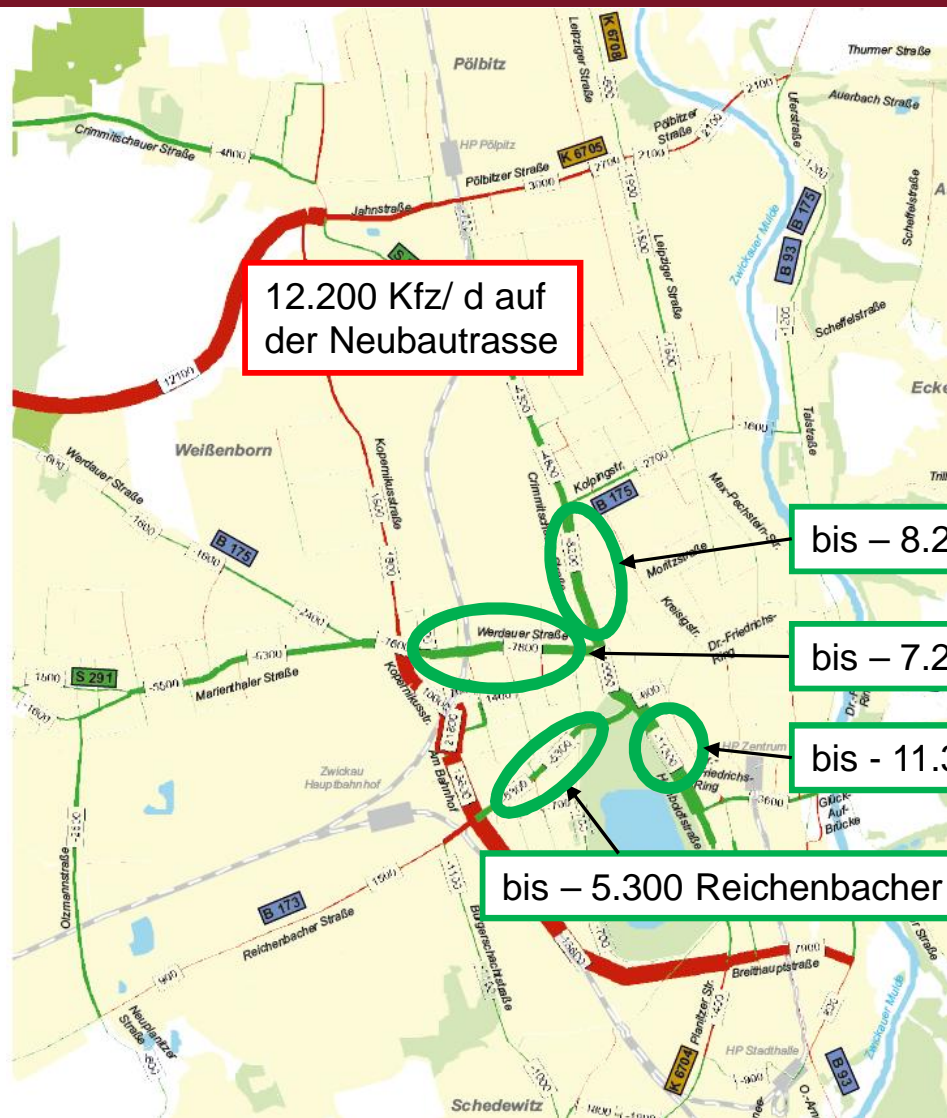
Abschnitt 1:
Leipziger Straße bis B 93



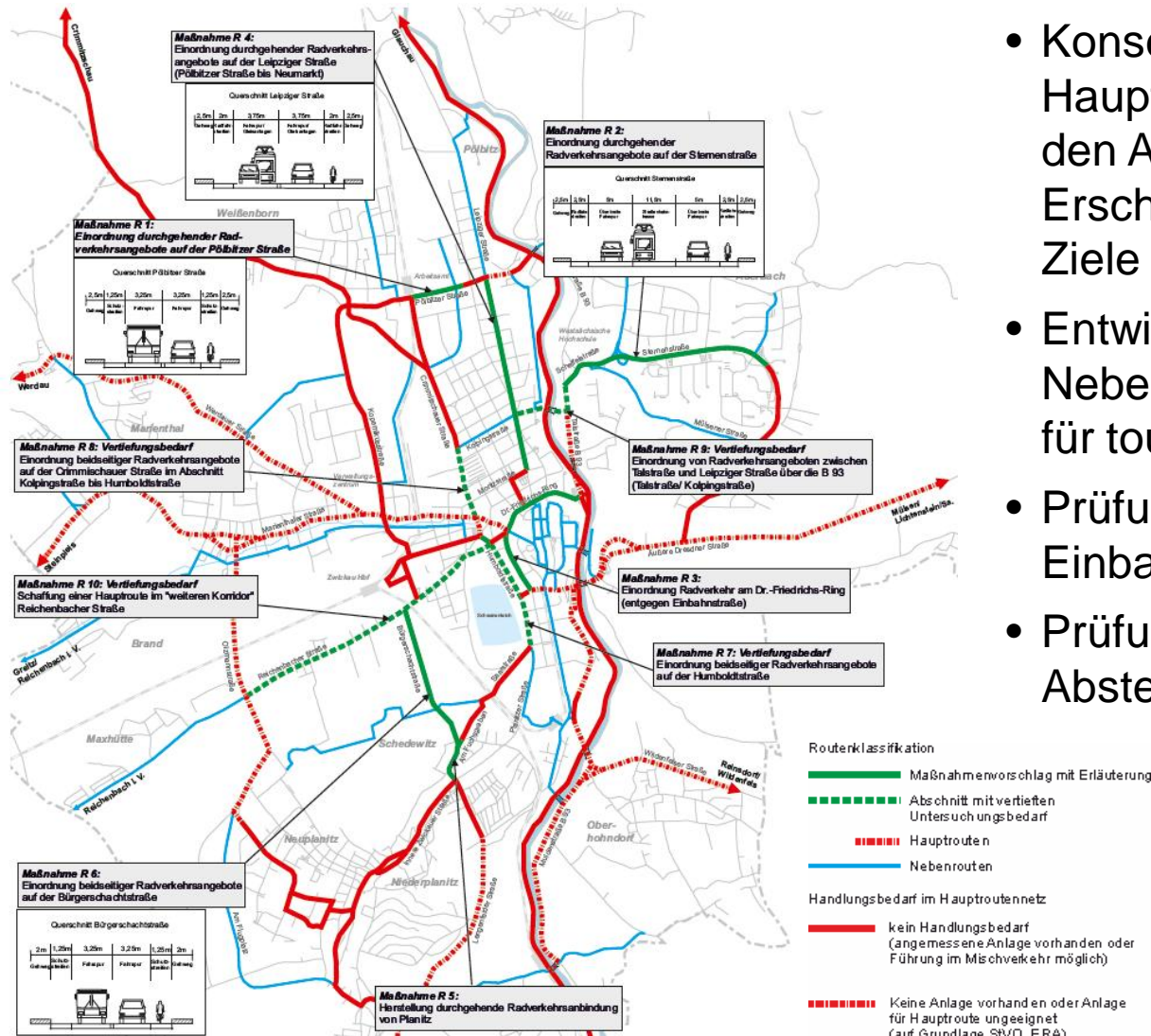
- Entlastungen der Innenstadt und der Radialen
- mit 1. Abschnitt: Verbesserung der Standortbedingungen (für Industrie- und produzierendes Gewerbe) im Norden



- Für die Entlastung der westlichen Peripherie und des Knotenpunktes Werdauer Straße/ Kopernikusstraße



- Nachhaltige Entlastungen der Innenstadt, des nördlichen Stadtgebietes, aber auch der regionalen Anbindungen (z. B. Werdau)



- Konsequente Realisierung eines Hauptroutennetzes insbesondere für den Alltagsverkehr mit direkter Erschließung wichtiger Quellen und Ziele (- - - -)
- Entwicklung eines Nebenroutennetzes insbesondere für touristischen Radverkehr (-----)
- Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Prüfung des Erfordernisses neuer Abstellanlagen im öffentlichen Raum



- Keine separaten Radverkehrsanlagen auf der Ost-West-Direktverbindung
- Schlechte Radverkehrsbedingungen auf der Reichenbacher Straße
- Mitbenutzung des schmalen Gehweges wird praktiziert

Maßnahme:

Einordnung von Radverkehrsanlagen aufgrund Verkehrsbelastungen schwierig

Schaffung einer Radhauptroute im „weiteren Korridor“ der Reichenbacher Straße



- Keine separaten Radverkehrsanlagen auf der Direktverbindung zum Arbeitsamt und nach Pölblitz und Marienthal
- Ausreichende Straßenraumbreite für Radverkehrsanlagen vorhanden
- Radverkehrsanlagen nur abschnittsweise vorhanden

Maßnahme:

Verbindung der vorhandenen Radverkehrsanlagen als Schutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten (Ausweitung von Halteverboten erforderlich)

--> Verbesserung von Ablauf und Verkehrssicherheit des Radverkehrs

--> Bessere Anbindung sozialer Einrichtungen (Arbeitsamt) und von Pölblitz und Marienthal

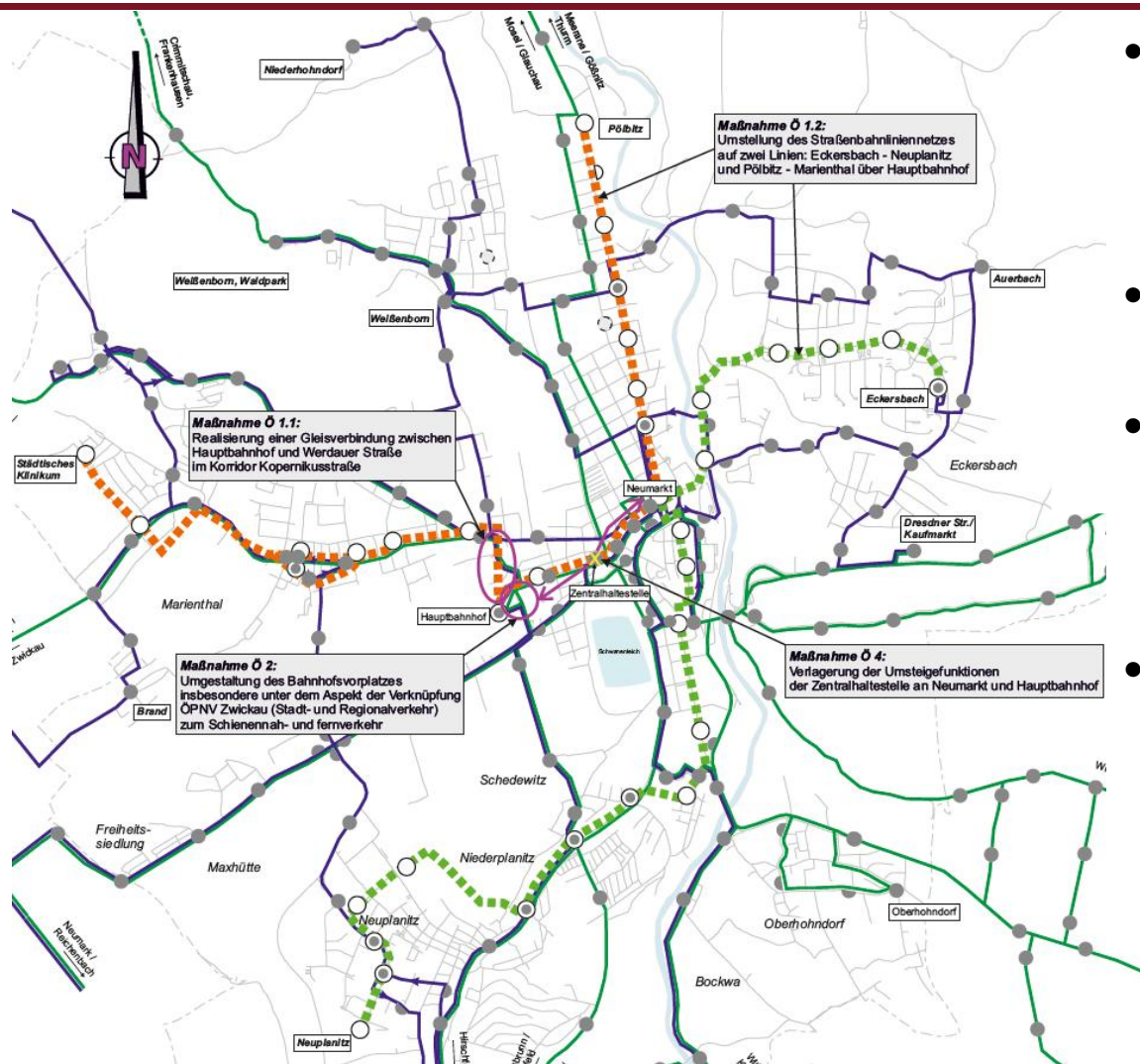


- Keine separaten Radverkehrsanlagen auf dem Dr.-Friedrichs-Ring
- Barriere für die Erreichbarkeit der Innenstadt für Radverkehr

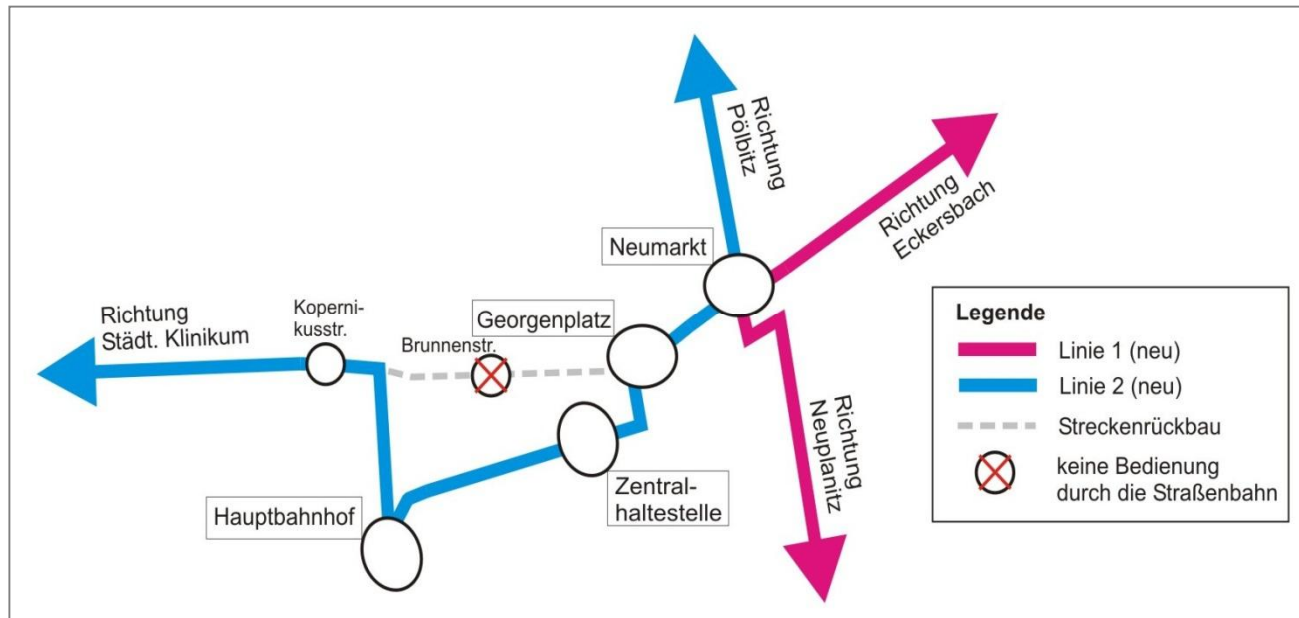
Maßnahme:

Einordnung von Radverkehr am Dr.-Friedrichs-Ring durch Radfahrstreifen – befahrbar auch in Gegenrichtung der Einbahnstraße (Spurreduzierung Kfz-Verkehr, kein Entfall von Parken, Anpassung LSA)

- > Aufnahme und Verteilung der Radfahrer um und in die Innenstadt**
- > Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Innenstadt für Radfahrer**



- Realisierung einer Gleisverbindung zwischen Bahnhof und Werdauer Straße im Korridor Kopernikusstraße
- Umstellung des Straßenbahnliniennetzes auf zwei Linien
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes insbesondere unter dem Aspekt der Verknüpfung des ÖPNV
- Verlagerung der Umsteigefunktionen der Zentralhaltstelle an Neumarkt und Hauptbahnhof



- zwei Linien zur Bedienung der Strecken Eckersbach – Neuplanitz bzw. Pölbitz - Klinikum über Hauptbahnhof
- dazu ist eine Streckendurchbindung vom Hauptbahnhof zur Werdauer Straße zu schaffen (hohe Investitionen insbes. Unterführung unter Bahngelände)
- Neumarkt als zentrale Umsteigehaltestelle

Ruhender Verkehr

- Hohe Priorität Bewohnerparken
--> Stabilisierung der Wohnfunktion
- Ausdehnen der Parkraumbewirtschaftung auf die Zentrumsrandgebiete zur weiteren stadtverträglichen Ordnung des Ruhenden Verkehrs
- Konzentration Beschäftigtenparken auf Parkgaragen und periphere Standorte
- Prüfung bei Schaffung neuer Parkieranlagen
--> Vermeiden von Überangebot
- Weitere finanzielle Bewirtschaftung der öffentlichen Straßenräume
--> Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens
- Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

Fußgängerverkehr

- Weitere Verbesserungen in der Qualität der Gehwege (Ebenheit, witterungsunabhängige Nutzbarkeit, ausreichende Begegnungsbreiten)
- Durchsetzung der Barrierefreiheit (Absenkung der Borde, Häufigkeit von Querungshilfen und –möglichkeiten, taktile Leiteinrichtungen etc.)
- Schaffung der Sichtfelder an Querungsstellen
- Berücksichtigung geringer Wartezeiten und ausreichend Freigabezeiten für Fußgänger an LSA
- Gewährleistung kurzer Zugangswege zum ÖPNV in gutem baulichen Zustand
- Schaffung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Schulwegsicherheit

Monitoring

- Quantifizierung der verkehrlichen Wirkungen der Mitteltrasse
(Verkehrszählungen an maßgeblichen Querschnitten nach Verkehrswirksamkeit des 2. Abschnittes)
--> Grundlage für die Reaktion auf kritische Entwicklungen
- Periodische Verkehrszählungen (ggf. in Kopplung mit der 5jährigen Straßenverkehrszählung (SVZ))
--> Grundlage für künftige Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplanung
--> frühzeitiges Erkennen kritischer Entwicklungen im Straßennetz
- Teilnahme an Befragung Mobilität in Städten (SrV) (nächste Stufe 2013)
--> Grundlage für eine Fortführung einer systematischen Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplanung
- Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplanes
--> Kontrollmöglichkeit für den Umsetzungsstand
--> effizienter Einsatz der finanziellen Mittel

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

