



## STADT ZWICKAU

Oberbürgermeisterin

Stadtverwaltung Zwickau · Postfach 20 09 33 · 08009 Zwickau

Herrn Stadtrat  
Tristan Drechsel

Es schreibt Ihnen: Constance Arndt  
Sitz: Hauptmarkt 1  
Telefon: 0375 831800  
Telefax: 0375 831818  
Email: buerodesob@zwickau.de\*

Ihre Nachricht vom :  
Geschäftszeichen: AF/211/2021  
(bitte bei Antwort angeben)

Zwickau, 23.06.2021

*StR Drechsel hat an die Oberbürgermeisterin folgende Fragen gestellt:*

*Bezogen auf die untenstehende Pressemitteilung des ADFC bitte ich um eine Stellungnahme der Stadtverwaltung:*

Pressemitteilung der ADFC-Ortsgruppe Zwickau

Wie die Stadt Zwickau ihr Radverkehrskonzept umgesetzt hat

Das neue Radverkehrskonzept soll demnächst im Zwickauer Stadtrat vorgestellt werden. Aus diesem Anlass hat sich der ADFC einmal angesehen, wie viel denn vom "alten" Radverkehrskonzept umgesetzt wurde. Bereits der Verkehrsentwicklungsplan 2010, der vom Stadtrat am 13.12.2012 beschlossen wurde [1] und einen Planungshorizont bis 2025 beschrieb [2], enthielt nämlich im Kapitel 5 ein Radverkehrskonzept, bestehend aus 12 gleichrangigen Einzelmaßnahmen [3]:

- R1: Pölbitzer Straße
- R2: Sternenstraße
- R3: Dr.-Friedrichs-Ring (Mauritiusbrücke □ Am Schwanenteich)
- R4: Leipziger Straße zwischen Moritzstraße und Pölbitzer Straße
- R5: Planitzer Straße (Geinitzstraße □ Bahnüberführung, Bahnstraße) Führung des Radverkehrs aus Richtung Planitz
- R6: Bürgerschachtstraße
- R7: Humboldtstraße
- R8: Crimmitschauer Straße
- R9: Talstraße □ Kolpingstraße
- R10: Reichenbacher Straße
- R11: Weiterentwicklung des Nebenroutennetzes
- R12: Ergänzung Radabstellanlagen

Von diesen zwölf Maßnahmen können nur zwei (!), nämlich "R2: Sternenstraße" und "R3: Dr.-Friedrichs-Ring" als weitgehend erledigt angesehen werden.

Bei der Maßnahme "R7: Humboldtstraße" wurde zwar stadtauswärts im Bereich von Schwanenbrunnen und Schwanenteich ein Radweg gebaut, vorgesehen war jedoch etwas

Stadtverwaltung Zwickau · Hauptmarkt 1 · 08056 Zwickau · Telefon: 0375 83-0 · Fax: 0375 83-8383 · www.zwickau.de\*

Sparkasse Zwickau: IBAN: DE86 8705 5000 2244 0039 76 BIC: WELADED1ZWI  
Hypovereinsbank: IBAN: DE87 8702 0088 0009 2000 02 BIC: HYVEDEMM441  
Commerzbank: IBAN: DE72 8704 0000 0255 6355 00 BIC: COBADEFFXXX

Gläubiger Identifikationsnummer: DE81ZZZ00000013255

\* Der Zugang für elektronisch signierte und für verschlüsselte elektronische Dokumente ist nur unter bestimmten Voraussetzungen eröffnet.  
Geltende Regelungen, Informationen und Erläuterungen finden Sie auf unserer Homepage [www.zwickau.de/esignatur](http://www.zwickau.de/esignatur).



anderes, nämlich eine "Neuaufteilung der Fahrspuren mit beidseitiger Einordnung von Radfahrstreifen" und "Anpassungen an vorhandenen Lichtsignalanlagen".

Für die Maßnahme "R11: Weiterentwicklung des Nebenstraßennetzes" sind tatsächlich einzelne Umsetzungen erfolgt (z.B. Jogischesweg). Hinsichtlich der "insbesondere" enthaltenen "Prüfung von Einbahnstraßen-Öffnungen" muss diese Maßnahme aber als weitgehend unerfüllt gelten.

Auch was für die Maßnahme "R12: Ergänzung Radabstellanlagen" erfolgt ist, lässt sich an einer Hand abzählen und erfüllt keinesfalls die eigentlich beschlossene "laufende Prüfung des Bedarfs und Ergänzung bei Erfordernis".

Können die noch offenen Maßnahmen tatsächlich bis 2025 umgesetzt werden, wie es vorgesehen war? Es wird sich zeigen, ob die neue Oberbürgermeisterin Constance Arndt, die eine bessere Radverkehrsförderung versprochen hat, hier noch etwas bewegen kann.

Was steht denn im neuen Radverkehrskonzept zu diesen Maßnahmen, die eigentlich bereits beschlossen waren?

- Die "R1: Pölbitzer Straße" taucht auch hier wieder auf - als Nr. 74/75, **aber lediglich mit "Priorität 2"**.
- Die "R4: Leipziger Str. zwischen Moritzstr. und Pölbitzer Str." findet sich als Nr. 165 mit Priorität 1. Während aber im alten Konzept bereits festgeschrieben war, dass die Verkehrsstärken eine Reduzierung der Fahrstreifen "auf jeweils einen pro Richtung" ermöglichen, wird im neuen Konzept daraus **nur noch ein "Prüfbedarf"**.
- Die "R5: Planitzer Str. (Geinitzstraße - Bahnüberführung, Bahnstraße)" findet sich als Nr. 70, aber **lediglich mit "Priorität 3"**.
- Die "R6: Bürgerschachtstraße", für die im alten Konzept beidseitige Schutzstreifen im Zuge der vorgesehenen Straßensanierung geplant waren, wird nun als Nr. 152 **mit "Priorität 3" zum "Prüfbedarf" heruntergestuft**.
- Der verbleibende Rest der "R7: Humboldtstraße" zwischen Saarstraße und Breithauptstraße findet sich in Nr. 69, aber **lediglich mit "Priorität 3"**.
- Die "R8: Crimmitschauer Str.", für die im alten Konzept südlich der Kolpingstraße "mittel- bis langfristig anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen" und "verkehrstechnische Anpassungen an vorhandenen Lichtsignalanlagen" geplant waren, wird nun als Nr. 153 **mit "Priorität 3" zum "Prüfbedarf" heruntergestuft**.
- Die "R9: Talstraße - Kolpingstraße", für die im alten Konzept zwischen Scheffelstr. und Leipziger Str. eine "vertiefende Untersuchung" versprochen wurde, **entfällt** im neuen Konzept, wird also nicht einmal mehr unter "Prüfbedarf" geführt.
- Lediglich die "R10: Reichenbacher Str.", für die im alten Konzept lediglich "Untersuchungen "im weiteren Korridor" vorgesehen waren, wird nunmehr aufgewertet und als Nr. 77 mit "Priorität 1" versehen.
- Die "R11" und "R12" werden im neuen Konzept in angemessener Art weitergeführt.

Natürlich ist es immer möglich, dass bestehende Planungen überdacht oder sogar geändert werden. Wenn dies aber mehr als die Hälfte aller zwölf alten Maßnahmen betrifft, dann kann das nur als Armutszeugnis für die Stadt Zwickau gewertet werden. Fehlende Kontinuität ist nicht geeignet, um Glaubwürdigkeit herzustellen.

Quellenangaben:

[1] siehe Beschlussprotokoll unter <https://session.zwickau.de/bi/getfile.php?id=18082>

[2] siehe Begründungstext der Beschlussvorlage BV/028/2012 unter <https://session.zwickau.de/bi/getfile.php?id=12001>

[3] siehe VEP 2010 unter

[https://www.zwickau.de/media/downloads/03\\_d2/06\\_tiefbau/VEP-durch\\_StR\\_beschlossene\\_Kurzfassung\\_u\\_Realisierungskonzept.pdf](https://www.zwickau.de/media/downloads/03_d2/06_tiefbau/VEP-durch_StR_beschlossene_Kurzfassung_u_Realisierungskonzept.pdf)

Kontakt: Ute Gubick, Tel. 0375-578781, E-Mail: [Ute.Gubick@Arcor.de](mailto:Ute.Gubick@Arcor.de)

Sehr geehrter Herr Stadtrat Drechsel,

auf Ihre Anfrage zur Pressemitteilung des ADFC zum Radverkehrskonzept nimmt die Verwaltung nachfolgend Stellung.

Der ADFC tritt für Verbesserungen des Radverkehrs ein. Dahingehend ist eine kritische Beobachtung von Maßnahmenkonzeptionen nachvollziehbar.

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Zwickau sind verschiedene Maßnahmen zur weiteren Entwicklung für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Personennahverkehr, den Fußgängerverkehr als auch für den Radverkehr vorgeschlagen.

Die aufgeführten Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs stehen dabei zumeist in Abhängigkeit von weiteren Faktoren. Diese Abhängigkeiten sind im VEP hinterlegt.

Einige Maßnahmen setzen zur Neuaufteilung der Verkehrsfläche einen grundhaften Ausbau des gesamten Straßenraums voraus. Diese Aufwendungen konnten in den letzten Jahren nicht ausreichend finanziell dargestellt werden. Dies betrifft auch nicht nur Maßnahmen des Radverkehrs, sondern auch die anderen genannten Verkehrsarten.

So sind z.B. für die Maßnahmen R1, R4 und R6 aus dem Verkehrsentwicklungsplan geänderte Querschnitte zu entwickeln, die einen grundhaften Ausbau erfordern.

Auch hat sich die fachliche Sicht auf Radverkehrsanlagen über den Zeitraum der letzten 10 Jahre weiter entwickelt, so dass Ansätze aus dem VEP zwischenzeitlich nicht mehr in der damals angedachten Ausführung weiter verfolgt werden können (z.B. 1,25 m breite Schutzstreifen).

Anzumerken ist auch, dass die Maßnahme R7 (Humboldtstraße) realisiert ist, jedoch in einer anderen Führungsform als der Vorschlag im VEP dies auswies. Dies hat unter anderem auch die Ursache, dass formulierte Randbedingungen bisher nicht erfüllt waren (verkehrliches Wirksamwerden der Innenstadttangente).

Einige Maßnahmen stehen auch im Zusammenhang mit der Verlagerung von Verkehrsströmen, die wiederum an Neubaumaßnahmen und die damit einhergehenden Kosten gebunden sind. Die dargestellte Priorität für die Maßnahmen im VEP 2010 erfolgte auf Grundlage der damals gesetzten Zielstellung für die ganzheitliche Verkehrsentwicklung. Das Plankonzept eines VEP ist nicht als statisches Werk zu sehen, sondern als Instrument um verkehrliche Zielstellungen zu erreichen.

Um dem Radverkehr weitere Entwicklungsmöglichkeiten zu verschaffen - ohne kompletten Umbau des Verkehrsraums mit neuer Querschnittgestaltung - ist beabsichtigt, im Rahmen von Verkehrsversuchen die Markierung von Radverkehrsanlagen in ausgewählten Streckenabschnitten im Bestandsquerschnitt zu prüfen. Dazu ist das Tiefbauamt in regelmäßiger Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und der Arbeitsgruppe Verkehrsorganisation. Erste Maßnahmen sind umgesetzt.

Die neue Radverkehrskonzeption, die in der politischen Diskussion ist, sieht teilweise eine geänderte Priorisierung von Maßnahmen vor. Dies beruht auf einer fachlichen Einschätzung des beauftragten Planungsbüros. Die Einschätzung erfolgte dabei aus Sicht des Radverkehrs und wurde wesentlich detaillierter als im VEP betrachtet. Mit dem neuen Radverkehrskonzept wird zudem das zu entwickelnde Liniennetz überarbeitet, woraus sich entsprechende Anpassungen zu früheren Konzepten ergeben.

Mit freundlichen Grüßen

Constance Arndt