



STADT ZWICKAU

**Z-Move 2025 – „Zwickauer Mobilitätsmanagement für
berufsbedingte Verkehrsbewegungen
2025“**

BMBF-Abschlussbericht 2021

Der Stadt Zwickau

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen [01UV2034] gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.

Autor*innen:

Maxi Lisa Pohlschmidt, Sven Leonhardt

Zuwendungsempfänger: Stadt Zwickau

Förderkennzeichen: 01UV2034

Vorhabenbeschreibung:

Laufzeit des Vorhabens: 01.08.2019-31.08.2020 (1.Förderphase)

Berichtszeitraum: 01.09.2021-31.12.2021

Constance Arndt
Oberbürgermeisterin - Projektleiterin
Stadt Zwickau

Maxi Lisa Pohlschmidt
Inh. Ansprechpartnerin

Sven Leonhardt
Inh. Ansprechpartner

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



STADT ZWICKAU

Abkürzungsverzeichnis

AP – Arbeitspaket

MIV – Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

SVZ – Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau

WHZ – Westsächsische Hochschule Zwickau

Z-Move 2025 - Zwickauer Mobilitätsmanagement für berufsbedingte Verkehrsbewegungen

2025

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	i
Inhaltsverzeichnis	ii
I. Kurzdarstellung.....	1
I. Aufgabenstellung.....	1
II. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde	5
III. Planung und Ablauf des Vorhabens	5
IV. Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde.....	15
Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden	17
Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste	17
V. Zusammenarbeit mit anderen Stellen.....	18
II. Eingehende Darstellung	20
VI. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen.....	20
VII. Positionen des zahlenmäßigen Nachweises.....	21
VIII. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit.....	22
IX. Nutzen und Verwendbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans	23
X. Dem Zuwendungsempfänger bekannt gewordene Fortschritte auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen	24
XI. Erfolgte Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 6 BNBest-BMBF 98.....	25

I. Kurzdarstellung

I. Aufgabenstellung

In der Vergangenheit war ein wichtiger Faktor betrieblicher Standortentscheidung war vor allem eine gute Erreichbarkeit im Schienenverkehr. Infolge der Massenmotorisierung mit einhergehendem Ausbau von Straßen- und Parkraum und der Leitkultur der autogerechten Stadt (ubiquitäre Autoerreichbarkeit der Unternehmen, periphere Gewerbegebiete) entfernten sich die Arbeits-, Versorgungs- und Wohnstandorte der Arbeitnehmer immer weiter voneinander. Gleichzeitig führte die Fokussierung auf das Automobil zu einem Rückgang des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im ländlichen Raum wo neue Fernverkehrsstraßen und Ortsumgehungen den Autoverkehr deutlich begünstigen.¹

Die Aufgabe für Z-Move 2025 war es somit berufsbedingten Pendlerverkehr der Stadt Zwickau zu analysieren und Bedarfe für die Umsetzung einer Mobilitätswende zu ermitteln. Bürger*innen sollten dabei partizipativ eingebunden werden und Teil des Entwicklungsprozesses sein. In der ersten Phase der Förderung galt es zum einen, ein Netzwerk innerhalb der Stadt mit unterschiedlichen Akteuren aufzubauen und zum anderen eine Befragung durchzuführen und daraus abzuleiten, wie der Pendlerverkehr der Stadt entlastet werden kann und welche Alternativen aus dem Umweltverbund gestärkt werden müssen. Hierfür wurde ein entsprechendes Maßnahmenkonzept erarbeitet. Auszüge des Konzeptes beinhalten neben der Betrachtung des MIV oder des ÖPNV auch den Radverkehr.

Maßnahmenkonzept der Stadt Zwickau Radverkehr:

„Bestandsanalyse

Für die Stadt Zwickau wurde im Jahr 2020/21 ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Mithilfe dieses Konzeptes, soll es der Stadt möglich sein, zukünftige Mittel und Projekte so zu planen oder zu beantragen, dass gezielte Maßnahmen realisiert werden können und Bedarfe der Stadt bekannt sind.

¹ MONHEIM, H. (2019): Betriebliches Mobilitätsmanagement – eine Einschätzung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2019. S. 79 – 81. Franz Steiner Verlag, Stuttgart.

Der Anteil von Verkehrsteilnehmern, welche mit dem Rad unterwegs sind liegt aktuell bei 5 %. Ziel soll es sein, diesen auf 7 % ab dem Haushaltsjahr 2023 bis 2028 zu erhöhen (der sächsische Durchschnitt liegt bei 8 %, der bundesweite bei 11 %).

Grundlage für die hier beschriebenen Maßnahmen ist unter anderem das im Mai 2021 fertiggestellte Radverkehrskonzept der Stadt Zwickau, welches noch durch entsprechende Gremien verabschiedet werden muss in Teilen aber hier schon als Grundlage der Entscheidungsfindung dienen soll.

„Im Landkreis Zwickau [...] unterstreichen die steigenden Zahlen von Radfahrern im Alltag und in der Freizeit, dass die vorhandenen Angebote gern angenommen werden, sich zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs entwickeln und die Nachfrage weiter steigt.“ (S. 2 Fortschreibung Radverkehrskonzeption Landkreis Zwickau, 2016 StadtLabor) Bei der Fortschreibung des Landkreis-Konzeptes liegt der Fokus bei der Entwicklung des Radroutennetzes auf der Einbettung in das SachsenNetz Rad und einer lückenlosen Anbindung an die Radroutennetze der Nachbarlandkreise. Neben der Analyse der wichtigen touristischen Radrouten wurden auch Routen des Alltagsradverkehrs im Landkreis betrachtet und ergänzt.

Neben diesem, gibt es noch weitere Konzepte, welche an dieser Stelle Erwähnung finden sollen und auch im Rahmen des Projektes Z-Move 2025 analysiert werden. Ziel soll es sein, diese zu einem einheitlichen Konzept für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zusammenzufassen und so Maßnahmen effektiv für die Bedarfe der Bevölkerung und angepasst an die Mobilitätswende auszuwählen.

Weiter Konzepte sind:

- *Integrierte Stadtentwicklungskonzept Zwickau INSEK Zwickau 2030*
- *Verkehrsentwicklungsplan VEP 2010*
- *Angearbeitetes Radroutenkonzept der Stadt Zwickau (2018)*
- *Lärmaktionsplan LAP*
- *Elektromobilitätskonzept*

Auch der Mobility Report 2021 des zukunftsInstituts zeigt, dass sich in Deutschland einiges bei der Verkehrsmittelwahl tut. Nicht zuletzt auch wegen der Corona-Pandemie, welche zu einem stark ansteigenden Interesse der Menschen am Fahrrad geführt hat.

Im deutschlandweiten Vergleich wird der Radverkehr der Stadt jedoch unterdurchschnittlich repräsentiert. Gründe hierfür finden sich unter anderem in der Befragung des ADFC von 2020. So gaben bei der Umfrage etwa 86% der 184 Befragten Zwickauer an, sich nicht Sicher zu fühlen, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind. Auch das hohe Konfliktpotential (Angabe von 43% der Befragten) mit Fußgängern zeigt, dass Radfahrende innerhalb des Straßenverkehrs zu wenig Platz zur Verfügung haben (Angabe von 80% der Befragten) und teilweise so auch zu

Verkehrsbehinderungen werden können. Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer stellt somit das Ziel aller aktuellen und kommenden Konzepte der Stadt dar. Generell sollte für die Zukunft der Verbund alternativer Verkehrsmittel gestärkt werden um den MIV angemessen zu reduzieren und so schwächeren Verkehrsteilnehmer mehr Raum zu geben.

Maßnahmen

Maßnahmen welche, deutschlandweit eingesetzt werden und auch in wissenschaftlichen Kreisen viel diskutiert sind, sind unter anderem

Road diet – Straßen und Parkflächen werden reduziert und werden Stück für Stück der Bevölkerung wieder gegeben vor allem auch den Radfahrern. Neue Priorisierungen werden somit getroffen und auch für Fußgänger werden neue sichere Wege geschaffen.

Fahrradparkhaus/Fahrradboxen – Wie auch Parkhäuser für Autos können im innerstädtischen Raum und zur Förderung eine modal-Split sichere, flexible und preislich faire Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Besonders an Bahnhöfen oder Knotenpunkten welche durch den ÖPNV bedient werden bietet sich die Aufstellung solcher Boxen an. Auch hier kann durch die Bereitstellung eines Angebotes ein Umdenken der Bevölkerung und auch ein Abbau von Skepsis unterstützt werden. Städte wie Utrecht in den Niederlanden dienen dabei als Leuchttürme die zeigen, dass eine entsprechende Förderung alternativer Verkehrsmittel zu einem großen allgemeinen Umdenken führen kann.

Staatliche Subventionierung – Ähnlich wie bei Elektroautos werden staatliche Anreize zum Kauf von Lastenrädern aktuell laut diskutiert. Mit einer monetären Förderung von Fahrrädern oder explizit Lastenrädern können neue Anreize geschaffen aber auch Interessenten dieser Verkehrsmittel, gleichgestellt wie Autofahrer, unterstützt werden. Durch die Nutzung von Lastenrädern kann nicht nur der der MIV reduziert werden, auch im Bereich innerstädtische Logistik kann mit dem Einsatz von Lastenrädern ein erheblicher Vorteil für die Verkehrsdichte, den innerstädtischen Lärm aber auch für die Luftqualität generiert werden.

Fahrradstreifen/Popup Radweg – Eines der wohl bekanntesten Beispiele in Deutschland für den Erfolg von temporären Verkehrsversuchen ist die Stadt Berlin. Mit aktuell fast 25 km Pop-up-Radwegen (welche nach Ablauf der Probezeit verstetigt werden konnten) gilt sie als wichtiger Botschafter für Umsetzbarkeit solcher Projekte und auch die innerstädtische Kommunikation solcher Vorhaben.

Auch für die Stadt Zwickau, sind solche temporären Vorhaben denkbar und werden aktuell durch entsprechende Gremien auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Fahrradstraßen – Um Radfahrenden mehr Platz aber auch Sicherheit zu gewährleisten bieten sich neben den klassischen Radwegen an den Hauptverkehrsrouten auch sogenannte Fahrradstraßen an. Hierbei werden vornehmlich neben Straßen für den MIV unbefahrbar

gemacht (beispielsweise durch absenkbare Poller) und für den Radverkehr freigegeben. Durch die Bereitstellung mehrerer Fahrradstraßen vor allem in Bereichen von Hauptverkehrsadern und Unfall – Hotspots können so alternative Routen geschaffen werden die den MIV und Radverkehr sicher und gleichgestellt Koexistieren lassen.

Bikesharing – Eine weitere Möglichkeit den Radverkehr der Stadt zu stärken und auch einen Modalsplit (zu Fuß – Bus – Rad) zu realisieren ist das so genannte Bikesharing. Aktuell finden sich in Deutschland unterschiedliche Anbieter wie die Deutsche Bahn (Call a Bike), welche mit dem Anbieter Flinkster auch schon den Bereich des Carsharing bedienen. Call a Bike der DB AG bietet seinen Kunden nicht nur eine spontane Nutzung des Fahrrads am Bahnhof an, sondern stellt auch Tarif-Modelle für regelmäßige Nutzer zur Verfügung.

Angelehnt an den Gedanken des Modalsplit und das aktuell fehlende Angebot von Bikesharing in der Stadt, könnte im Rahmen eines neuen Tarifmodells auch die SVZ zum Anbieter von Bikesharing werden. Mit der Schaffung von sogenannten Mobilitätspunkten können hier sogar unterschiedliche Verkehrsmittel nach der Nutzung von Bus und Bahn zur Verfügung gestellt werden.“

Maßnahmen und Projekte, welche durch das zusammenfassende Konzept festgehalten wurden sollen in der zweiten Phase gemeinsam mit den unterschiedlichen Akteuren der umgesetzt werden. Auch für die Zukunft sollen hierdurch Umsetzungsmöglichkeiten bereitgestellt werden den Straßenverkehr der Stadt neu zu gestalten.

Das Vorhaben der ersten Projektphase wurde auf Grundlage der gesetzten Zielstellungen in vier Arbeitspakete gegliedert, welche durch die Stadt Zwickau bearbeitet, und mit der Unterstützung von assoziierten Netzwerkpartnern begleitet wurden (siehe Abbildung 1).

- AP 1: Verkehrssystem- und Mobilitätsanalyse
- AP 2: Stakeholder- und Beteiligungsprozess
- AP 3: Erstellung des strategischen Handlungskonzepts
- AP 4: Überführung der Projektergebnisse in Phase 2

GEFÖRDERT VOM

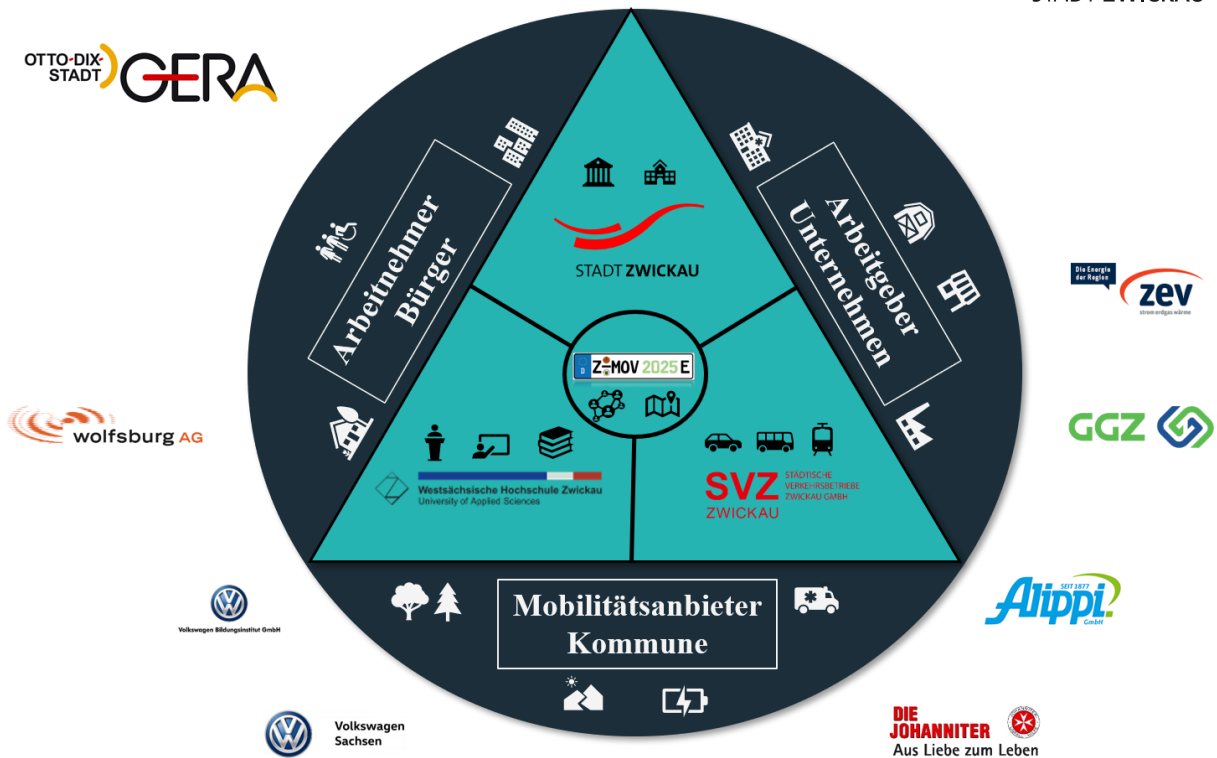


Abbildung 1 assoziierte Partner der ersten Projektphase

II. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Geplant und durchgeführt wurde das Projekt durch die Stadt Zwickau. Jedoch wurde die Befragung der Bürger*innen durch das bifa Umweltinstitut unterstützt, welches die Befragung für Zwickau erstellte und schlussendlich auch die Auswertung der Ergebnisse gemeinsam mit der Stadt Zwickau vornahm. Weiterhin wurde das bereits bestehende Mobilitätsnetzwerk der Stadt eingebunden und Gespräche mit den Städtischen Verkehrsbetrieben (SVZ) aber auch der Volkswagen Sachsen GmbH geführt. In der Befragung wurden somit auch gezielt Themen des ÖPNV und der Elektromobilität abgefragt.

III. Planung und Ablauf des Vorhabens

Das Projekt startete verzögert im März 2020 und konnte im März 2021 beendet werden. In der ersten Phase jedoch, wurde eine Übergangsphase bis Ende August 2021 eingefügt. Aufgrund zwischenzeitlicher personeller Umstrukturierungen und der Corona-Pandemie konnten geplante, öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen nicht uneingeschränkt

durchgeführt werden und mussten, wie die Befragung der Bevölkerung teils auch digital durchgeführt werden.

Der Zeitplan lief vom 01.04.2020 – 31.03.2021 (12 Monate) zusätzlich gab es eine Übergangsphase bis zum 31.08.2021 welche die Lücke zwischen der ersten und zweiten Projektphase schloss und gleichzeitig die Weichen für eine nahtlose Weiterarbeit stellte.

Abbildung 2, zeigt die unterschiedlichen Arbeitspakete sowie die entsprechende Meilensteinplanung.



GEFÖRDEBT VOM

Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



STADT ZWICKAU

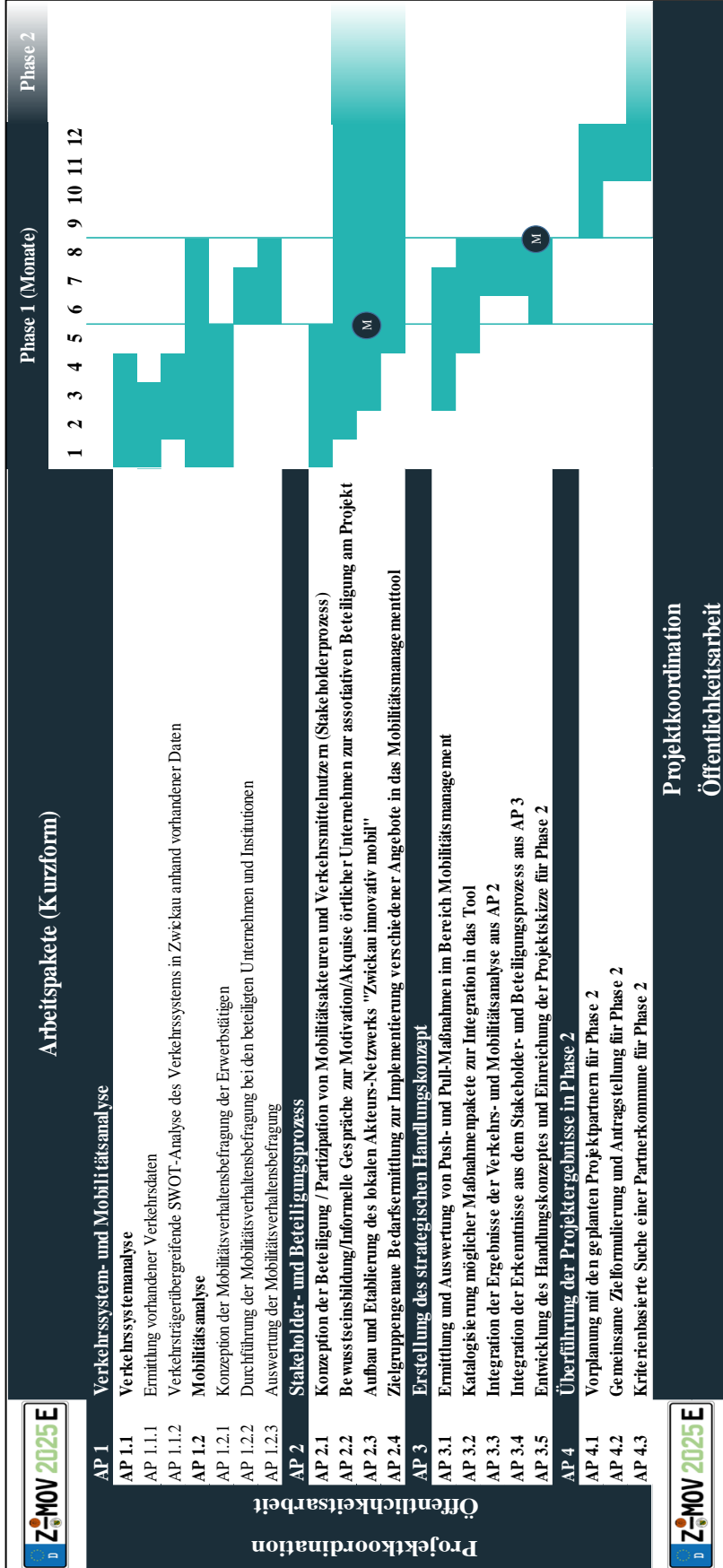


Abbildung 2: Geplante Arbeitspakete und zeitliche Übersicht (Phase 1)

AP 1: Verkehrssystem- und Mobilitätsanalyse

Zur Analyse des aktuellen Status quo wurde, unter anderem wie im AP 2 beschrieben wird, eine Befragung der Zwickauer Bevölkerung durchgeführt. Weiterhin wurde bei den Parallel dazu durchgeführten Gesprächen mit verschiedenen Mobilitätsanbietern der Stadt geführt.

Auf Grundlage zu ermittelnder sowie zur Verfügung stehender Verkehrsdaten und Konzepte der Stadt soll eine SWOT-Analyse die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Zwickauer Verkehrssystems aufdecken. Ihr gegenüber sollen die Ergebnisse der wissenschaftlich konzipierten Mobilitätsverhaltensbefragung (Unterauftrag Forschungseinrichtung/-institut) gestellt werden.

AP 2: Stakeholder- und Beteiligungsprozess

Die Befragung, als zentrales Element der ersten Projektphase, fand im Oktober 2020 statt und wurde auf der Internetseite der Stadt Zwickau für zwei Wochen veröffentlicht. Bei dieser Befragung gaben fast 900 Teilnehmer*innen einen Einblick in ihr Mobilitätsverhalten. Eine Auswertung dieser Befragung wurde zunächst mit den einzelnen Interessenvertretern durchgeführt, um ein weiteres Vorgehen zu besprechen. Eine öffentliche Veranstaltung, um alle Interessierten der Bevölkerung einzuladen, konnte bisher Pandemie bedingt nicht realisiert werden. Jedoch ist für die Zukunft ein solcher Termin geplant wo alle Ergebnisse der Befragung zur Verfügung gestellt werden können.

Zur Unterstützung der ersten aber auch zur Durchführung der zweiten Projektphase konnte ein weiterer wichtiger Partner gewonnen werden. Die Stadt Gera konnte im Juni offiziell als neuer Partner der Stadt Zwickau begrüßt werden. Im Rahmen einer Presseveranstaltung wurde durch die Oberbürgermeisterin von Zwickau und den Oberbürgermeister von Gera sowie durch zwei Professoren der jeweiligen Hochschule eine LOL unterzeichnet. Weiterhin konnten den beteiligten Städtevertretern sowie den Pressevertretern die Ergebnisse der Befragung und die aktuellen Entwicklungen des Projektes berichtet werden. Eine Zusammenfassung dieser Veranstaltung wurde durch die entsprechenden Medienvertreter sowie die beiden Städte veröffentlicht.

Inhalt der veröffentlichten Ergebnisse waren die einzelnen Themenblöcke welche zusammen mit den assoziierten Partnern entwickelt und durch das bifa Umweltinstitut als Befragung im Oktober auf der Internetseite der Stadt Zwickau veröffentlicht wurden.

Inhalte/Fragestellungen:

Block A: Analyse der Wohnung- und Arbeitsstandorte der Bevölkerung

Block B: Erfassung des Mobilitätsverhaltens der Arbeitnehmer (aktuell)

Block C: Gründe für die Wahl der verschiedenen Verkehrsmittel

Block D: ÖPNV-Analyse Zwickau

Block E: Elektromobilität

Block F: Arbeitgeberunterstützung

Block G: Verbesserungsvorschläge

Block H: Demographische Angaben

Block A

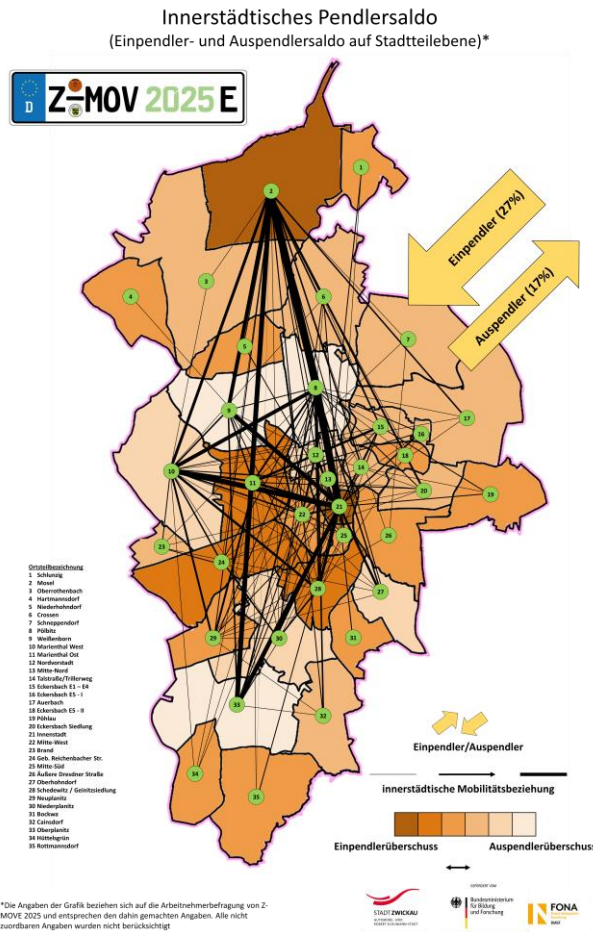


Abbildung 3 Innerstädtisches Pendlersaldo

Bei der Analyse der Wohn- und Arbeitsorte der Bevölkerung wurde deutlich, dass eine Einpendler Überschuss vorliegt. Konkret bedeutet dies, dass mehr Menschen in die Stadt zum Arbeiten kommen, als sie verlassen.

Die Abbildung 3 zeigt dabei wo sich die Hauptverkehrsstrecken der Pendler befinden. Die Innenstadt aber auch der Stadtteil Mosel stellen dabei die größten Anlaufstellen für Arbeitnehmer dar, wohingegen Weißenborn und Niederplanitz als Stadtteil häufig als Wohnorte angegeben werden.

Geprägt durch Volkswagen als größten Arbeitgeber der Region und der umliegend angesiedelten Zulieferindustrie, können auch konkrete Hauptverkehrszeiten benannt werden. Zwischen 04:00- 08:00 Uhr, ab 12:00-17:00 Uhr und auch 22:00 Uhr werden die

stärksten Verkehrsbewegungen angegeben. Diese sind stark durch die Schichtarbeiten der Automobilindustrie getrieben.

Die dabei zurückgelegten Strecken der Arbeitnehmer belaufen sich zu 55% auf unter 20 Minuten die am häufigsten mit dem privaten PKW zurückgelegt werden. Die Kosten der befragten Pendler belaufen sich im Durchschnitt auf 251€ monatlich.

Block B

Wie in Block A beschrieben, werden die meisten Strecken der befragten Pendler mit ihrem privaten PKW zurückgelegt (68%). Fahrgemeinschaften oder Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund werden dagegen nur sehr selten in Anspruch genommen und die Nutzung von Park&Ride-Plätzen findet zum aktuellen Zeitpunkt keine Anwendung bei den Befragten. Besonders hieraus lassen sich für eine zweite Phase des Projektes konkrete Ziele und Maßnahmen ableiten. Auch für die Zusammenarbeit mit anderen Projekten wie E-Com, welches sich mit dem Ausbau der Zwickauer Ladeinfrastruktur für Elektromobilität beschäftigt können durch dieses Ergebnis neue Arbeitsaufträge formuliert werden.

Block C

Doch was sind die Gründe dafür, dass mehr als zwei Drittel der Befragten lieber mit dem eigenen PKW fährt statt auch günstigere oder auch umweltverträglichere Alternativen umzusteigen?

Die meisten der Befragten gaben an, dass ihnen die Zuverlässigkeit, die unkomplizierte Nutzung und auch die zeitliche Verfügbarkeit/ Flexibilität am wichtigsten sind. Weiterhin wollen die Befragten schnell aber auch sicher ihren Zielort erreichen. Auch hieraus lassen sich neue Aufgaben ableiten, wie beispielsweise die Stärkung und der Ausbau einer sicheren Radinfrastruktur, welche schnell die wichtigsten Punkte der Stadt verbindet.

Ebenfalls wurde deutlich, dass gegenüber dem Thema der Elektromobilität deutliche Vorbehalte bestehen (siehe Abbildung 3). Diese Vorbehalte und Unsicherheiten sollen im Rahmen des Projektes durch einen aktiven Beteiligungsprozess in der zweiten Projektphase in den Fokus rücken. Die Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche soll eine Initiative darstellen wie der Bevölkerung Zwickaus alternative Antriebe und Verkehrsmittel zugänglich

gemacht werden sollen und zeitgleich durch entsprechende Informationsveranstaltungen und Besichtigungen, Berührungängste überwunden werden können.

Welche der Eigenschaften treffen aus Ihrer Sicht auf die verschiedenen Verkehrsmittel in Zwickau zu?

	PKW	E-Auto	Fahr- rad	Straßen- bahn	Zug	Bus	zu Fuß
zuverlässig zum Ziel führen	76	38	59	34	23	30	57
einfach / unkompliziert sein	77	35	50	17	8	13	50
zeitlich verfügbar sein (also nutzbar sein, wenn ich es brauche)	84	45	66	11	5	8	63
schnelle Zielerreichung ermöglichen	83	44	32	16	10	13	12
Sicherheit vor Unfällen bieten	47	23	6	56	45	48	24
flexibel sein	80	43	63	9	3	7	58
Wetterschutz bieten	87	57	3	65	56	63	2
Sicherheit vor Übergriffen gewährleisten	85	50	10	13	11	13	5
Anteil als zutreffend ausgewählt							
0 25 50 75 100							
Angaben in Prozent							

Abbildung 4 Eigenschaften der verschiedenen Verkehrsmittel (hier Fokus auf Verbrenner und Elektro)

Block D

Gemeinsam mit der SVZ wurden Fragen zum ÖPNV-Angebot der Stadt formuliert. Die Auswertung zeigte deutlich, dass mehr als ein Drittel der Befragten 900 Teilnehmer kaum eine oder keine Berührung mit dem Angebot hat und dieses auch nicht in Anspruch nimmt. Diese Aussagen zeigen deutlich, dass in Zwickau der MIV ein starkes Monopol besitzt und durch das Projekt Z-Move 2025 eine Möglichkeit geboten wird, neue Kanäle für alternative Verkehrsmittel zu öffnen und die bereits bekannten Stärken des ÖPNV in den Fokus zu rücken und neue Kunden mit entsprechender medialer Ansprache zu gewinnen.

Block E

Mit dem Themen Block E soll unter anderem das städtische Projekt E-Com unterstützt werden. Im Rahmen der Befragung wurden mögliche Standorte für Ladesäulen erfragt und konnten an die entsprechen Verantwortlichen weitergeleitet werden. Das Ergebnis konnte bereits im Sommer 2021 umgesetzt werden, denn die ersten Ladesäulen für eine flächendeckende Infrastruktur wurden eröffnet. Mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur und

der Zusammenarbeit der Projekte können gleich zwei Ziele des Projektes Z-Move 2025 bearbeitet werden, zum einen die Verbesserung der innerstädtischen Zusammenarbeit und zum anderen die Beteiligung der Bevölkerung bei Entscheidungsprozessen und der Reduktion von Hemmnissen gegenüber alternativen Antrieben und Verkehrsmitteln.

Block F und Block G

Erfragten die Unterstützungsmöglichkeiten durch Arbeitgeber*innen, wenn es um den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes geht. Deutlich wurde, dass mehr als die Hälfte der Befragten diversen Angeboten offen gegenübersteht und diese als Motivation sehen würde auf Bus und Rad umzusteigen.

Auch was die Stadt tun kann, um einen Umstieg zu erleichtern wurde thematisiert. Auch hier zeigt sich deutlich, dass ein Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur mit sicheren Verkehrswegen mehr als zwei Drittel der Befragten bei der Reduktion des MIV unterstützen würde. Preiserhöhungen oder autofreie Bereiche hingegen werden als sehr kritisch betrachtet und stoßen eher auf Ablehnung als Maßnahme welche durch die Stadt initiiert werden kann.

Block H

Der letzte Block diente der Erfassung von demografischen Daten der Teilnehmer*innen. Erfreulicherweise bietet die durchgeführte Befragung einen sehr guten Querschnitt der berufstätigen Zwickauer Bevölkerung ab und erzielt somit repräsentative Aussagen, die als Entscheidungsgrundlage berücksichtigt werden kann.

Neben den hier beschriebenen Ergebnissen der Befragung wurden auch diverse Gespräche mit lokalen Stakeholdern durchgeführt.

Neben der SVZ und der WHZ wurden beispielsweise auch mit dem Betriebsrat der VW Sachsen GmbH, der IG Metall und dem Deutschen Gewerkschaftsbund Südwestsachsen Gespräche geführt und eine Unterstützung des Projektvorhabens zugesichert.

AP 3: Erstellung des strategischen Handlungskonzepts

Auf Grundlage der Befragung war es das Ziel des Vorhabens ein Konzept zu erstellen welches die verschiedene Handlungsempfehlungen der bestehenden Konzepte innerhalb der Stadt zusammen fasst und Gemeinsamkeiten, Schnittmengen und potentielle Synergien aufzeigt. Durch die Zusammenfassung und auch Weiterentwicklung verschiedener Perspektiven und Anforderungen können nun gezielte Maßnahmen herausgenommen werden und entsprechenden Projekten zugeordnet werden eine Bearbeitung kann somit deutlich schneller und auch zielgerichteter erfolgen auch der Kommunikationsaufwand innerhalb der Stadt kann durch ein zusammenfassendes Konzept deutlich verringert werden. Der Maßnahmenkatalog soll allen Ämtern zur Verfügung gestellt werden und auch Grundlage für kommende Diskussionen sein. Ein erster bedeutender Einsatzbereich wird die Erstellung eines Konzeptes zur Erfüllung der EU-Richtlinien zu Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (SUMP), welches gemeinsam mit der SVZ geschrieben und für neue Anträge zur Förderung des ÖPNV genutzt werden soll. Damit kann das Konzept nicht nur als Orientierungshilfe für die Planung und Durchführung von Projekten und Maßnahmen verstanden werden, sondern auch als wichtiger Baustein für das Erreichen der Klima- und Mobilitätsziele in den kommenden Jahren.

AP4: Überführung der Projektergebnisse in Phase 2

Zur Überführung der Ergebnisse in die zweite Phase dient zum einen das beschriebene Maßnahmen-Konzept sowie auch die Befragung der Bevölkerung und die darin formulierten Bedarfe für die Gestaltung von Mobilität.

Mit der Stadt Gera konnte bereits im Sommer 2021 eine Kommune als Partner für das Projekt gewonnen werden, die über ähnliche Rahmenbedingungen und Herausforderungen verfügt. Nur ca. 40 Kilometer voneinander entfernt, besitzen Gera und Zwickau bei ähnlicher Einwohnerzahl eine gleiche geographische Tallage mit ihren spezifischen Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur und das Stadtklima, einen mit vergleichbaren Herausforderungen kämpfenden ÖPNV-Anbieter (System mit Straßenbahn) und ähnliche Auswirkungen des demographischen und wirtschaftlichen Strukturwandels. Durch eine frühzeitige Begleitung der Toolentwicklung kann die langfristig angestrebte Adaptierbarkeit auf die Geraer

Stadtregion gewährleistet werden und unterstützt den städtepartnerschaftlichen Peer-Learning-Prozess der Stadtverwaltungen über Ländergrenzen hinweg.

IV. Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde

In Zwickau, geprägt vom Automobilbau und seiner Zuliefererindustrie, ist das Auto ein bewährtes Fortbewegungsmittel. Nur wenige, in der Größe vergleichbare, Städte verfügen

über einen so hohen PKW-Anteil im modal-split². Dagegen steht in der Realisierung des Alltagsverkehrs eine vergleichsweise geringe Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Über Bundesautobahnen und -fernstraßen ist die Stadt exzellent mit der Region und übergeordneten Zentren vernetzt. Innerhalb der Stadt gibt es gut ausgebaute Ein- und Ausfallstraßen, die der hohen Nutzungsrate vom durch die Wirtschaftsbetriebe und Arbeitgebern

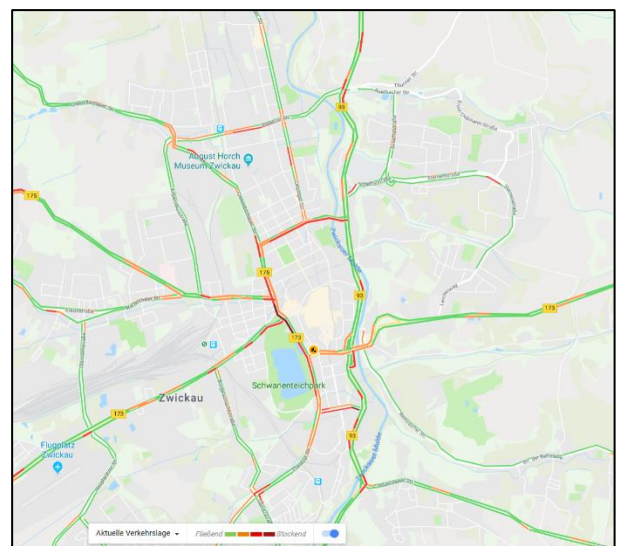


Abbildung 5: Beispielhaftes Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr in Zwickau (Datum: 26.03.2019, 15.20 Uhr; Quelle: GoogleMaps)

induzierten Individual- und Logistikverkehr nachkommen. Die Verkehrsbelastungen innerhalb der Stadt konzentrieren sich vorwiegend auf das um die Innenstadt führende Tangentensystem, welches vor allem während der Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr) von Staus und negativen Umweltauswirkungen (verkehrsbedingte Emissionen) auch infolge fehlender oder schlecht abgestimmter computergesteuerter Ampelschaltungen und Verkehrsleitsysteme betroffen ist (vgl. Abbildung 5).

Darüber hinaus fungiert insbesondere die Bundesstraße 93 als Bündelung für Durchgangsverkehrsströme. Das gut ausgebaute, komfortable Straßenverkehrsnetz und die daraus resultierenden Nutzungsunverträglichkeiten mit den nichtmotorisierten

² AHRENS, G.-A. (2016): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Städtevergleich. TU Dresden.

Verkehrsarten führte entgegen bundesweiter Trends zu einem zunehmenden Rückgang von Fußgänger- und Radverkehr. Zwar verfügt Zwickau über ein dichtes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel, aber über eine relativ niedrige Nutzungsdichte im Vergleich zu anderen Städten mit Straßenbahn. Vor allem die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander (Regional- und Fernverkehr mit Stadtverkehr) ist ausbaufähig und ist ein angehender Ansatzpunkt des hier beantragten Projekts.

Die Kommune selbst besitzt aufgrund ihrer Datenhoheit im Meldewesen zwar Kenntnisse über die Wohnorte ihrer Bewohner aber kein personenbezogenes Wissen bezüglich ihrer Arbeitsorte. Das berufsbedingte Verkehrsaufkommen kann daher nicht prognostisch modelliert, sondern allenfalls gemessen werden, was aber einen großen Aufwand bedeutet. Auf andere Weise kann die Kommune bzw. der örtliche Nahverkehrsanbieter bislang kaum abschätzen, welche verkehrlichen Effekte beispielsweise die Entstehung neuer Gewerbegebiete (Arbeitsorte) mit sich bringen. Ein weiteres Problem der kommunalen Mobilitätsstrategie besteht in oftmals voneinander losgelösten, teils widersprüchlichen, im Rahmen des politischen Diskurses empfohlenen Handlungen. Zwar besteht parteiübergreifende Einigkeit zur Stärkung des örtlichen ÖPNV-Verbundes, jedoch wird an anderen Stellen zugleich der innenstädtische motorisierte Individualverkehr (MIV) gestärkt (Stichwort Parkraummanagement). Ein nachhaltiger Prozess, zu welchem neben den Mobilitätsdienstleistern und den Bewohnern auch die örtliche Politik mit einbezogen werden, kann Konsens herstellen und frühzeitig Synergien erzeugen.

Die Stadt Zwickau probiert seit geraumer Zeit neue Wege in der Gestaltung des Verkehrs zu gehen, insbesondere um den CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich zu reduzieren. Im Rahmen des Projektes „Zwickauer Energiewende demonstrieren“ (ZED)³ werden innovative Geschäftsmodelle im Bereich der Nah- und Mikromobilität (Stichwort „letzte Meile“) durch die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in einem Reallabor im Quartier mit Hilfe partizipativer Methoden getestet und umgesetzt. Zudem besteht seit 2017 eine eMobility-Kooperation mit dem größten Arbeitgeber der Region, der Volkswagen Sachsen

³ vgl. [Homepage: www.energiewende-zwickau.de](http://www.energiewende-zwickau.de)

GmbH⁴, mit dem erklärten Ziel, zum „Zentrum moderner Mobilität⁵“ zu werden. In diesem Zuge wird aktuell eine zukunftsweisende E-Mobilitätsstrategie für die Stadt Zwickau entwickelt. Angesichts der Tatsache, dass Zwickau viele bestehende Konzepte und Projekte mit entsprechenden Eigenanteilen unterstützt, soll Z-MOVE 2025 ein bisher fehlender, integrierender Baustein in der Gestaltung eines ganzheitlichen Mobilitätsansatzes in Zwickau darstellen und bereits bestehende Einzelkonzepte zusammenführen.

Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden

Es wurden keine Verfahren oder Schutzrechte für das Vorhaben benutzt.

Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste

Es wurde an den jeweils aktuellen Forschungsstand zu den entwickelten Themen angeknüpft.

Die Methodik nimmt Bezug auf die aktuellen Erkenntnisse im Bereich Mobilität und Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur. Erkenntnisse hierzu wurden durch den Austausch bei diversen Konferenzen wie der NaKoMo, Netzwerkveranstaltungen der SAENA oder Umweltbundesamt eingeholt. Die über die Veranstaltungen neu gewonnenen Kontakte zu Kommunen oder Einrichtungen und der darüber hinaus bestehende Kontakt unterstützt einen voll umfänglichen Blick auf aktuelle Entwicklungen und Geschehnisse im Bereich Smart City und Mobilitätswende. Weiterhin wurden unterschiedlichste Mobilitätskonzepte studiert

⁴ derzeit 8.000 Beschäftigte (VOLKSWAGEN SACHSEN (2019): Volkswagen Sachsen - Zahlen und Fakten im Überblick. Abrufbar unter: <https://www.volkswagen-sachsen.de/de/unternehmen/zahlen-und-fakten.html>. Zuletzt abgerufen am: 17.07.2019)

⁵ ELECTRIVE (2017): VW und Zwickau schließen eMobility-Kooperation. Abrufbar unter: <https://www.electrive.net/2017/12/14/vw-und-zwickau-schliessen-emobility-kooperation/>. Zuletzt abgerufen am: 17.07.2019.

und über Netzwerkplattformen die neuesten Best-Practice Beispiele aus den Kommunen und Wirtschaft

V. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Das Projekt wurde innerhalb der Stadt Zwickau bearbeitet und durch verschiedene Ämter wie dem Stadtplanungsamt oder auch dem Umweltbüro, welche bereits in der Vergangenheit zahlreiche Konzepte der Stadt erarbeitet haben, unterstützt. Beispiele für diese Konzepte, welche sich auch innerhalb von Z-Move wiederfinden sind unter anderem der Lärmaktionsplan, ein Klimaschutzkonzept oder auch der Verkehrsentwicklungsplan, um nur einige zu nennen. Neben Konzepten finden sich auch Projekte welche aktuell durch Mitarbeiter*innen der Stadt umgesetzt werden. Eines dieser Projekte, welches bereit genannt wurde, ist das Projekt E-Com mit dem Ziel der Erweiterung der lokalen Ladeinfrastruktur und der Erhebung spezifischer Daten zur optimalen Netzauslastung und der Gestaltung einer dynamischen Preisbildung für das Laden von Elektrofahrzeugen⁶. Ein weiteres Projekt welches an dieser Stelle auch die Arbeiten innerhalb von Z-Move 2025 beeinflusst, ist ZED- Zwickauer Energiewende Demonstrieren. Hier wird neben den Themen nachhaltige Quartiersstrukturen, Energie und Digitalisierung auch das Thema der altersgerechten Mobilität in den Fokus des Handelns gerückt⁷. Aber auch Partner aus dem bestehenden Mobilitätsnetzwerk teilen ihre Sichten und Expertisen. Neben den praktischen Einflüssen der SVZ, wurden die unterschiedlichen Konzepte der Stadt wie beispielsweise der Lärmaktionsplan, das Radverkehrskonzept oder auch das Elektromobilitätskonzept eingebunden. Die entsprechenden Verantwortlichen wurden dabei befragt und Synergien zu anderen ermittelt, um für die Zukunft Redundanzen zu vermeiden und verkehrsplanerische Maßnahmen schneller und zielgerichteter umsetzen zu können.

Für die Stärkung des lokalen ÖPNV und das Ausloten aktueller Zielstellungen, wurden die städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau zu einem wichtigen Akteur bei der Erarbeitung eines Maßnahmen - Konzeptes. Inhalt des Konzeptes ist es zum einen die unterschiedlichen,

⁶ <https://www.zwickau.de/de/politik/emobilitaet/region/forschungsprojekte/E-Com.php>

⁷ <https://www.energiewende-zwickau.de/themen>

bereits bestehenden, Konzepte und Pläne aufzugreifen und Gemeinsamkeiten aufzuzeigen. Gegliedert wird das Ganze in die Betrachtung der Zielstellung und des aktuellen Status quo der Verkehrssituation in Zwickau. Daran anknüpfend werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel beleuchtet und eine Bestandsanalyse zu aktuellen Konzepten und innerstädtischen Lösungen, sowie weltweiten Best Practice Beispielen erläutert. Daraus sollen Maßnahmen abgeleitet werden, welche im Rahmen von Z-Move 2025 durchgeführt werden können oder auch durch andere Akteure aus Zwickau. Ziel soll es somit sein, den unterschiedlichen Mobilitätsakteuren in der Stadt einen Leitfaden an die Hand zu geben, welcher wie beschrieben, bestehende Ansätze aufgreift, zusammenfasst und konkrete Vorschläge bietet wie eine Umsetzung in Zwickau aussehen kann.

Die Befragung der Zwickauer Bevölkerung wurde durch das bifa Umweltinstitut umgesetzt, welches im Rahmen des Projektes einen Unterauftrag erhielt. Das bifa Umweltinstitut greift dabei auf umfangreiche Erfahrungen in technischen, ökologischen und ökonomischen Fragestellungen zurück und bearbeitet dabei Spezialaufgaben, analysiert aber auch komplexe Wertschöpfungsketten. Kunden sind Unternehmen und öffentliche Einrichtungen wie Verbände und politische Akteure auf kommunaler, Landes- oder Bundesebene, welche Expertise für unabhängige Entscheidungsgrundlagen benötigen.

II. Eingehende Darstellung

VI. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen

Mobilitätskonzept und Bürgerbeteiligung

Die erhaltene Zuwendung wurde in erster Linie genutzt, um die Personalkosten des Projektes zu decken. Für die Stadt Zwickau würde im Rahmen von Z-Move eine Stelle für ein Jahr geschaffen. Diese hatte die Aufgaben der Analyse und Aufarbeitung der Verkehrsdaten der Stadt, der Konzeption eines Maßnahmenkonzeptes, Stakeholdermanagement, Ausbau des Mobilitätsnetzwerkes und Auftragsmanagement. Durch die Vergabe von Unteraufträgen an die westsächsische Hochschule Zwickau aber auch das bifa Umweltinstitut konnte zum einen eine Befragung der Bevölkerung durchgeführt werden und gleichzeitig die Ergebnisse genutzt werden um Rahmenanforderungen für die zu entwickelnde Plattform gesetzt werden. Diese wurde den Mitarbeitern der Westsächsischen Hochschule Zwickau bereitgestellt und in gemeinsamen Beratungsgesprächen zu einem ersten Entwurf zusammengefasst (siehe Abbildung 6).

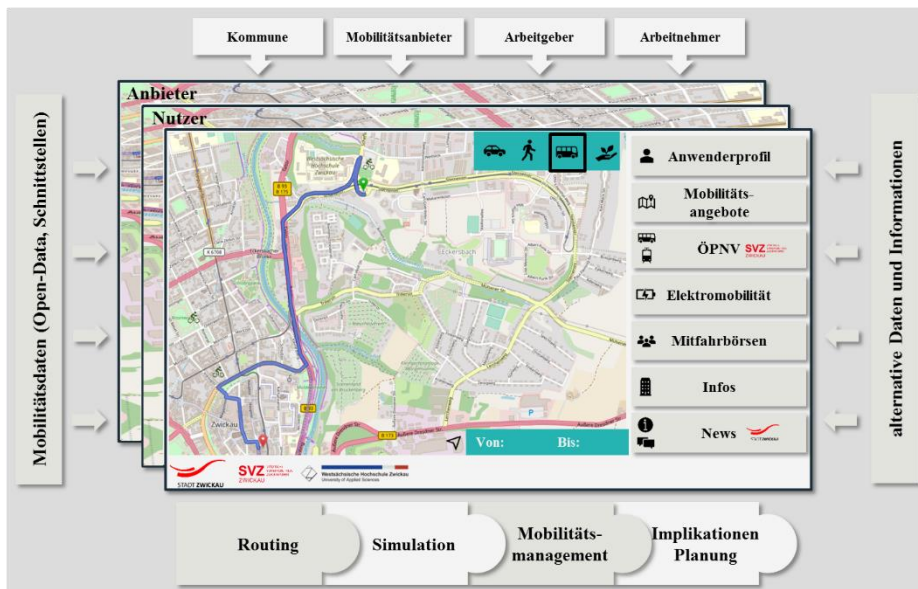


Abbildung 6: Schematische Darstellung des zu entwickelnden Tools

Anpassung der Entwicklungsziele

Die Ermittlung von Bedarfen aber auch von Lücken innerhalb der Infrastruktur haben dazu geführt, dass für das städtische Mobilitätskonzept neue Schwerpunkte festgelegt wurden. Nicht nur die, dass der ÖPNV weiter in den Fokus gerückt werden soll, sondern zentral die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Ämtern der Stadt zum Ausbau von Fuß- und Radwegen, der Erweiterung des Angebotes von Mobilitätspunkten und vor allem das Angebot von digitalen Medien zur Informationsbeschaffung aber auch zur Planung von Strecken soll in den Fokus der Arbeit gelangen. Weiterhin konnten durch die in der Befragung genannten Standorte für Ladestationen von elektrischen Vehikeln Projekte der Stadt (wie bspw. E-Com) unterstützt werden und so wurde der partizipative Gedanke des Vorhabens Z-Move 2025 weiter gestärkt.

VII. Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

1	2	3	4
Position Gesamtfinan- zierungsplan	Entstandene Ausgaben insgesamt bis einschl. 2021	Anerkannte Ausgaben insgesamt bis einschl. 2021	Gesamtfinanzierungsplan
0812	74.344,96		67.079,71
0817	0,00		0,00
0820	0,00		0,00
0822	0,00		0,00
0831	0,00		0,00
0834	0,00		0,00
0835	33.935,20		34.500,00
0843	0,00		6.000,00
0846			700,00
0850	0,00		0,00
Summe:	108.280,16		108.279,71

Abbildung 7: Finanzierungsplan für Phase 1

Die durch den Projektträger bewilligte Zuwendung wurde größtenteils für die Personalkosten für die geschaffene Personalstelle als Projektmanager*in (wissenschaftlicher Mitarbeiter*in) benötigt. Diese richtete sich an der Gehaltsstufe E13 (TVöD VKA) Stufe 3 aus. Daran anschließend wurde, wie bereits beschrieben, ein Unterauftrag an das bifa Umweltinstitut vergeben. Dieser umfasste die wissenschaftliche Begleitung des Stakeholderprozesses (AP 2) sowie die Konzeption und Auswertung der quantitativen Mobilitätsverhaltensbefragung der Erwerbstätigen (AP 1). Auch an die Westsächsische

Hochschule Zwickau wurde im Rahmen der ersten Projektphase ein Unterauftrag vergeben. Inhalt war hier die konzeptionelle Entwicklung einer möglichen Plattform und die dafür notwendigen Arbeitspakete.

VIII. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Die Notwendigkeit der Analyse und Umstrukturierung der bestehenden Verkehrsmittelwahl und Bereitstellung in Zwickau begründet sich nicht nur mit dem durch das Pariser Klimaabkommen gesetzte Ziel die Schadstoffemissionen in den nächsten Jahren stark zu reduzieren⁸. Auch das gesetzte Ziel die Schadstoffemissionen in den nächsten Jahren stark zu reduzieren. Auch das Zwickau im Vergleich zu anderen mittelgroßen Städten ein verhältnismäßig hohes Verkehrsaufkommen aufzeigt wurde eine Befragung TU Dresden⁹ ermittelt und konnte durch die in Zwickau durchgeführte Befragung untermauert werden. Stoßzeiten von 05:00-07:00 Uhr und 14:00-17:00 Uhr und auch gegen 22:00 Uhr zeigen deutlich, dass die Stadt durch die Schichtwechsel der hier ansässigen Automobilindustrie geprägt ist. Diese Stoßzeiten kollidieren mit den klassischen Pendlerzeiten und bedingen so eine deutliche Belastung der Hauptverkehrsadern der Stadt. Damit einhergehend stehen Stau und Stress der Arbeitnehmer*innen an der Tagesordnung und führen somit nicht nur zu einem deutlichen Abfall der Luftqualität durch das häufigere Stehen an Ampeln und Kreuzungen sondern auch zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Lebensqualität innerhalb der Stadt (erhöhter Lärm, stockender Straßenverkehrs, mentale Belastung der Pendler, etc.)

Durch die Arbeit von Z-Move 2025 können Aktionspläne, Klimaschutz- und Mobilitätskonzepte der Stadt gebündelt werden und so zielgerichtet an Lösungen für die Mobilitätswende gesetzt werden (Elektromobilitätskonzept, Radverkehrsplan, Lärmaktionsplan, Klimaschutzkonzept, etc.). Das hohe Maß an Bürgerbeteiligung soll dabei nicht nur bisher unbekannte Bedarfe und Schwachstellen aufzeigen, sondern zeitgleich auch die Akzeptanz von temporären aber auch dauerhaften Maßnahmen steigern und die Bevölkerung bewegen freiwillig Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu präferieren.

⁸ Vgl. <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/klimaschutz-abkommen-von-paris.html>

⁹ AHRENS, G.-A. (2016): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Städtevergleich. TU Dresden.

Unterstützend sollen durch die Beteiligung von Partnern in der zweiten Projekt Phase auch ein Tool für die Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Verschiedene Aktionen wie offene Informationsveranstaltungen oder auch die europäische Mobilitätswoche, welche sich vor allem mit dem Thema der nachhaltigen Stadtentwicklung und somit auch der partizipativen Neugestaltung des Straßenraumes auseinander setzen wird, sollen durchgeführt werden, um neue Anreize zu setzen den eigenen PKW stehen zu lassen.

Ergänzende Zuwendungen und Ressourcen waren für die Erreichung der Projektziele nicht notwendig.

IX. Nutzen und Verwendbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans

Die Stadt Zwickau hat in der Vergangenheit verschiedenen Konzepte für die Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation oder auch zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt. Viele dieser Konzepte wie beispielsweise der Lärmaktionsplan, Radverkehrskonzept oder Auch das Elektromobilitätskonzept betrachten bestimmte Bereiche.

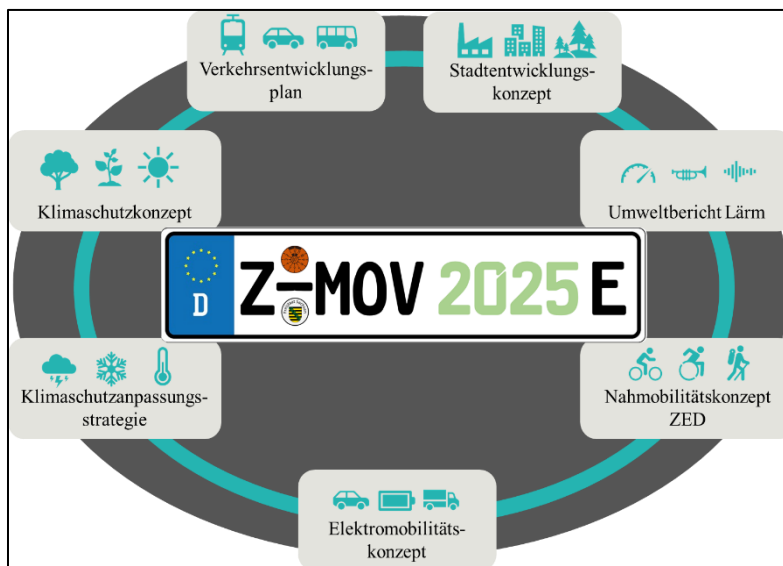


Abbildung 8: Integration der Konzepte durch Z-MOVE 2025

Mit einem Gesamtkonzept welches im Rahmen der ersten Phase von Z-Move geschrieben wurde, sollen die verschiedenen Konzepte betrachtet und Synergien aufgezeigt werden. Das

bedeutet, dass ein Mobilitätskonzept geschrieben wurde, welches alle Verkehrsteilnehmer und alle Akteure der lokalen Mobilität einbezieht und betrachtet. Der Nutzen lässt sich deutlich formulieren. Durch eine Zusammenfassung aller Konzepte und der Reduzierung von Redundanzen können neue Maßnahmen und Projekte schneller und zielgerichtet in der Stadt durchgeführt werden. Mitarbeiter können schneller Ansprechpartner herausfinden und neue Arbeitsgruppen bilden. Expertise wird transparent und Informationen müssen nicht neu gewonnen werden. Dies führt nicht nur zu einer verbesserten Kommunikation innerhalb der Verwaltung, auch Zeit kann hierbei deutlich eingespart werden.

Das Mobilitätskonzept soll des Weiteren als Grundlage für im AP3 (Planung und Ablauf des Vorhabens) beschriebenen Konzept für die Erfüllung der EU-Richtlinien zu Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (SUMP) genutzt werden und in Verbindung mit den Einzelkonzepten das Rückgrat der in Phase 2 zu entwickelnden APP sein.

X. Dem Zuwendungsempfänger bekannt gewordene Fortschritte auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Im Bereich des kommunalen Mobilitätsmanagement werden national aber auch international eine Vielzahl von Projekten und Maßnahmen durchgeführt. Auch die Nutzung von Plattformen wurde in jüngster Vergangenheit von vielen Mobilitätsanbietern aber auch anderen Dienstleistern zum Schwerpunkt ihrer Arbeit. Das Medium, welches durch das Projekt Z-Move 2025 erarbeitet werden soll, bedient sich dabei an Best-Practice-Beispielen. Im Austausch mit Netzwerkpartnern konnten diese besprochen und über deren Anwendbarkeit gesprochen werden. Z-Move 2025 stellt somit eine lokale individuelle Lösung dar welche so bisher nicht angeboten wird.

Beispiele für Plattformen, Apps oder andere digitale Angebote, welche für das Projekt betrachtet wurden sind unter anderem die App RydeUp¹⁰. Die Stadt Aachen kooperierte im Zeitraum 01.05.-30.08.2020 mit der digitalen Plattform RydeUp. Mit der Initiative „Fahrrad in Aachen“¹¹ sollen mehr Bürger für das Fahrradfahren begeistert werden. Teilnehmende

¹⁰ Vgl. <https://www.rydeup.de/>

¹¹ Vgl. https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/fahrrad_in_aachen/index.html

sammeln mit Hilfe der RydeUp-App RydeUp-Coins und können diese bei den Partnerunternehmen gegen Prämien ihrer Wahl eintauschen oder ihre Coins spenden. Das hier zugrundeliegende „Nudging“ findet in immer mehr Ansätzen große Bedeutung. Menschen werden durch unterschiedliche Anreize positiv auf die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel hingewiesen und bei entsprechender Nutzung auch belohnt.

Auch große Player wie Bosch arbeiten aktuell an diversen übergreifenden Plattformen zur verbesserten individuellen Nutzung von Verkehrsmitteln. Diese Leistungen sollen dabei nicht nur dem privaten Endkunden zur Verfügung stehen, sondern auch Branchenlösungen abbilden und für Unternehmen bereitgestellt werden.

Eine der wohl bekanntesten Plattformen welche die Umsetzung von Z-Move 2025 zukünftig inspirieren soll ist Google Maps. Als Pionier der Verkehrsplanung und Verarbeitung von Echtzeit Daten des Straßenverkehrs sollen verschiedene Aspekte aufgegriffen und für Zwickau angepasst werden. Beispielsweise die Routenplanung soll Teil einer lokalen Lösung werden mit dem Unterschied, dass der Fokus auf einen multimodalen Ansatz gelegt wird. Anbieter wie teilAuto¹² oder auch Tier¹³ mit ihren Stationen sollen den Nutzern bei der geeigneten Verkehrsmittelwahl zur Verfügung stehen und so Lücken des ÖPNV schließen. Auch Klimaschutz und die Vermeidung von Emissionen sollen eingebunden werden und somit für jede geplante Strecke eine Route anbieten, bei welcher am wenigsten Emissionen freigesetzt werden.

Neben den genannten Beispielen werden natürlich auch in anderen Städten und Kommunen digitale Lösungen zur Umgestaltung des Straßenverkehrs entwickelt. Jedoch soll der Zwickauer Ansatz ein Zusammenschluss aus verschiedenen Ansätzen darstellen und vor allem durch lokale bisher unbekannt Daten die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl der Bürger*innen beeinflussen.

XI. Erfolgte Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 6 BNBest-BMBF 98

¹² Vgl. <https://www.teilauto.net/zwickau#segment-3>

¹³ Vgl. <https://www.tier.app/de/where-to-find-us/>

Konkrete Veröffentlichungen haben im Rahmen der ersten Projektphase nicht stattgefunden.

Nach der Befragung im Oktober 2020 wurde die Ergebnisse in einer Pressekonferenz (Juni 2021) veröffentlicht. Zuvor wurden die einzelnen Themenblöcke mit den unterschiedlichen Interessengruppen besprochen und ein weiteres Vorgehen daraus abgeleitet. Eine Veröffentlichung aller Ergebnisse für die breite Öffentlichkeit ist ebenfalls geplant und soll, sofern die Pandemie es zulässt, auch mit einer Diskussionsveranstaltung einhergehen.

Geplant ist an der europäischen Mobilitätswoche 2022 teilzunehmen und hier Bürger*innen in die aktuellen Entwicklungen des Projektes einzubinden, neues Feedback zum Thema Mobilitätsverhalten einzuholen sowie die Menschen für alternative Verkehrsmittel zu sensibilisieren und über die bisher umgesetzten Maßnahmen aus Z-Move 2025 und weiteren Projekten der Stadt zu informieren.