

Foto: <https://kommsteg.de>

# Mobilität, Infrastruktur und Logistik im Strukturwandelgebiet

Interkommunales Verkehrskonzept für die Kommunen Böhlen, Groitzsch, Markranstädt, Neukieritzsch, Regis-Breitingen, Rötha und Zwenkau unter Berücksichtigung der Verknüpfungspunkte Pegau und Elstertrebnitz

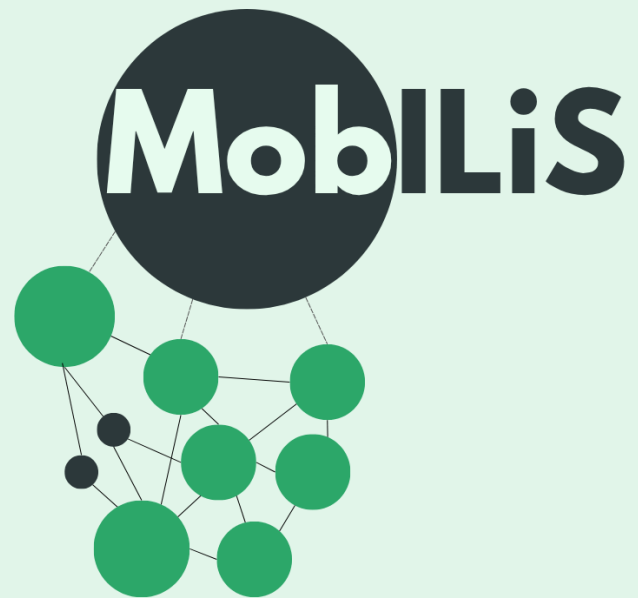


Gefördert durch:  
 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz  
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



## Ergebnisdokumentation 1. Online-Beteiligung

# Kontext und Fragestellung



# Hintergrund & Zielsetzung des Projekts

Mit dem anstehenden Kohleausstieg im Jahr 2038 verändert sich im Leipziger Südraum derzeit vieles. Um den aus dem Strukturwandel entstehenden **neuen Anforderungen an die Mobilität** in der Region gerecht zu werden, hat die **Kommunale Strukturentwicklungsgesellschaft (KommStEG)** das **Projekt Mobilis** ins Leben gerufen – das interkommunale Konzept zur **Mobilität, Infrastruktur und Logistik im Strukturwandelgebiet** für die Kommunen *Böhlen, Groitzsch, Markranstädt, Neukieritzsch, Regis-Breitungen, Rötha und Zwenkau* unter Berücksichtigung der Verknüpfungspunkte *Pegau* und *Elstertrebnitz*.

Das Konzept soll die **Mobilitätsbedarfe der Kommunen integriert betrachten** und einen **Handlungsrahmen für die zukünftige Mobilität in der Region** darstellen. Dabei werden **drei thematische Schwerpunkte** betrachtet: der **Kfz-Durchgangsverkehr** durch die Ortschaften; Ergänzungsangebote für den **ÖPNV** sowie das **Radverkehrsnetz**. Alle Informationen zum Projekt gibt es online unter [www.mobilis-konzept.de](http://www.mobilis-konzept.de).

Der Mobilitätsplan entsteht in drei Arbeitsphasen bis Ende 2027. Nach einer **Analyse der aktuellen Situationen** werden konkrete **Ziele für die zukünftigen Mobilität** in der Region entwickelt. Zur Erreichung dieser Ziele werden schließlich **Maßnahmen für die drei Schwerpunkte** erarbeitet.

Damit ein solches Konzept gut funktioniert und auf die Bedürfnisse verschiedener Akteure abgestimmt ist, müssen viele Menschen in die Erstellung einbezogen werden. Die Meinungen und Ideen von **Fachleuten, Interessensvertretungen** sowie der **Bürgerinnen und Bürgern** werden in verschiedenen **Beteiligungsformaten** ermittelt und fließen als Entscheidungsgrundlage in die Entwicklung des interkommunalen Verkehrskonzepts ein.

Eines der Beteiligungsformate ist die **Online-Beteiligung**, die vom **26. Februar – 31. März 2026** erfolgte. Vorliegend sind die Ergebnisse dieser Online-Beteiligung dargestellt.



Informationsposter zur Online-Beteiligung

# Die Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung ist ein wichtiger Baustein der Analysephase. Dabei wird analysiert, welche Dinge im gegenwärtigen Mobilitätssystem bereits gut laufen, und wo konkreter Handlungsbedarf besteht.

Die Online-Beteiligung bestand aus einer **Umfrage** sowie einer **interaktiven Dialogkarte**.

- › In der **Umfrage** wurde die aktuelle Situation zum **Kfz- und Durchgangsverkehr**, zum **öffentlichen Verkehr** sowie zum **Radverkehr** systematisch abgefragt. Zudem wurde nach der Bewertung gefragt, welche Schwerpunkte bei der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs im Plangebiet gesetzt werden sollten. Außerdem konnten Ideen und weitere Hinweise an die Mobilitätsplanung gerichtet werden.
- › In der **interaktiven Dialogkarte** konnten **konkrete Problemstellen** zu den Themenbereichen ortsspezifisch benannt und von anderen Teilnehmenden kommentiert werden. Die Ergebnisse sind weiterhin unter [www.mobilis-konzept.de](http://www.mobilis-konzept.de) einsehbar.

Um möglichst vielen Menschen die Teilnahme zu ermöglichen, konnte die Befragung auch analog mit Hilfe eines Formblattes ausgefüllt und eingereicht werden.

## Bewerbung

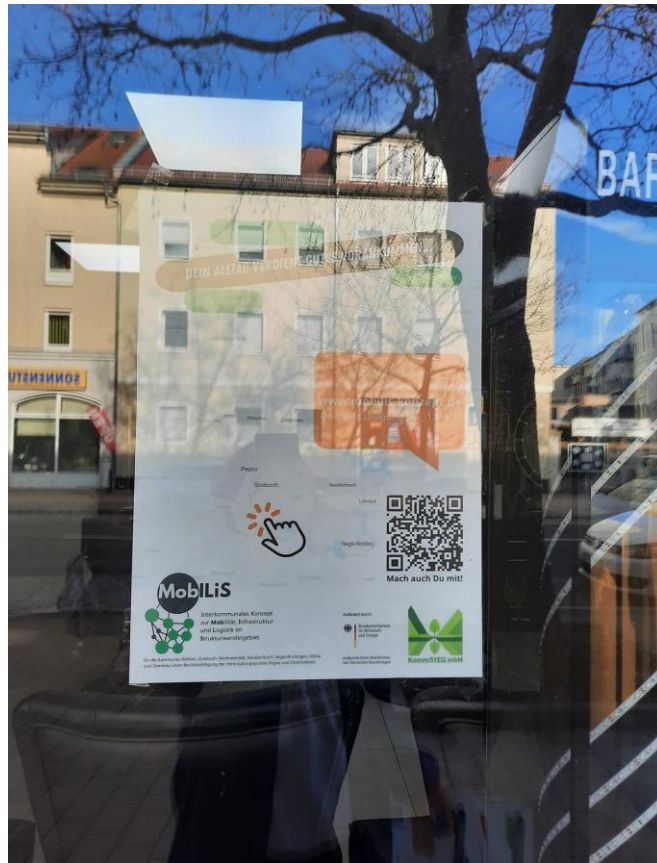
Die Beteiligung wurde **breit beworben**. Dabei wurden sowohl **digitale** als auch **analoge Formate** genutzt. Den Kommunen des Plangebiets wurde ein umfassendes **Bewerbungspaket** zur Verfügung gestellt. So konnten die Kommunen selbst über Art und Umfang der Bewerbung vor Ort entscheiden.

Zusätzlich wurden die Informationen auch über Multiplikatoren gestreut. Um die Sichtbarkeit zu erhöhen, wurden im Rahmen einer Befahrung zusätzlich Poster und Flyer **in allen neun Kommunen der Region** verteilt. Dabei standen insbesondere kleine Einzelhandelsläden im Fokus.



*Startseite zur Befragung*

# Bewerbung der Online-Beteiligung



*Eindrücke der Poster, die zur Bewerbung der Online-Beteiligung im Plangebiet aushingen.*

# Strukturierung der Auswertung

Die Auswertung ist in fünf Abschnitte gegliedert:

Stichprobenmerkmale

Kfz-Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Radverkehr

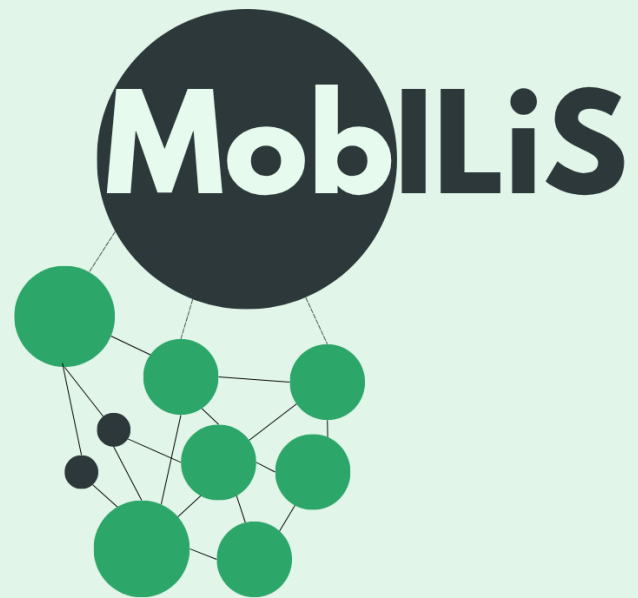
Zukünftige Mobilität

Im Abschnitt „**Stichprobenmerkmale**“ wird zur besseren Einordnung der Ergebnisse eine Übersicht über die Alters- und Geschlechterverteilung sowie Aspekte des Mobilitätsverhaltens der Teilnehmenden gegeben.

Die Fragen innerhalb der einzelnen **Themenbereiche** (Kfz-Verkehr, Öffentlicher Verkehr, Radverkehr) sind auf das jeweilige Erkenntnisinteresse der Mobilitätsplanung zugeschnitten. Daher gibt es zwischen den Themenbereichen Unterschiede in der Fragestellung.

Bei der nachfolgenden Auswertung handelt es sich um eine qualitative Zusammenfassung, die einen Gesamteindruck der übermittelten Antworten und Hinweise ermöglicht. Die Hinweise aus der Kartenbefragung sowie aus der Umfrage wurden der Mobilitätsplanung tabellarisch bzw. als Geodaten übermittelt.

# Beteiligungszahlen und Stichprobenmerkmale



# Übersicht über die Beteiligungszahlen

## Webseite

840 Aufrufe

### Herzlich Willkommen!

Herzlich Willkommen auf der Projektwebseite von Mobilis - dem interkommunalen Konzept zur Mobilität, Infrastruktur und Logistik im Strukturwandelgebiet des Leipziger Südens für die Kommunen Böhlen, Groitzsch, Markranstädt, Neukieritzsch, Regis-Breitungen, Rötha und Zwenkau unter Berücksichtigung der Verknüpfungspunkte Pegau und Elstertrebnitz.

Die Online-Beteiligung läuft bis zum 31. März. Über "Jetzt beteiligen" können Sie an der Umfrage teilnehmen und Beiträge auf der einer Dialogkarte verfassen. Per Klick auf "Dialogkarte" können Sie die Karte jederzeit später wieder aufrufen, liken und kommentieren.

Auf dieser Webseite finden Sie alle aktuellen Informationen und Ankündigungen für alle Beteiligungsmöglichkeiten! Derzeit befindet sich das Projekt in der Analysephase, in welcher umfassende Bestandsaufnahmen des derzeitigen Mobilitätssystems gemacht werden.

### Informationen zu Mobilis

Mit dem anstehenden Kohleausstieg im Jahr 2038 verändert sich im Leipziger Südraum derzeit vieles. Um den Strukturwandel frühzeitig und gemeinsam anzugehen, haben sich sieben Kommunen zur „Kommunalen Strukturentwicklungsgesellschaft“ (KommStEG) zusammengeschlossen: Böhlen, Groitzsch, Neukieritzsch, Zwenkau, Markranstädt, Regis-Breitungen und Rötha. Ziel ist es, das Kerngebiet des

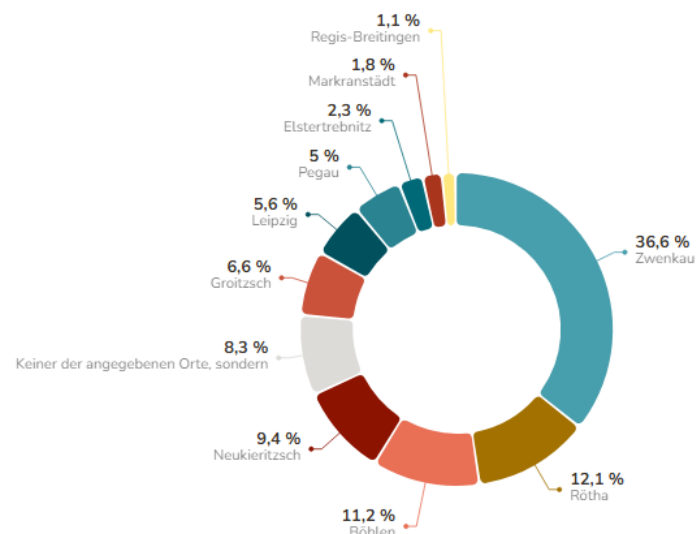


Interkommunales Konzept zur Mobilität, Infrastruktur und Logistik im Strukturwandelgebiet



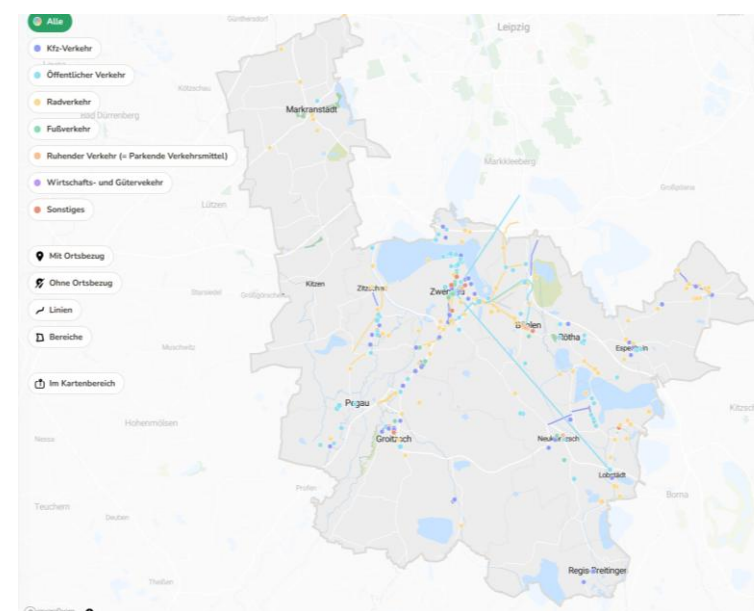
## Umfrage

812 Gestartet  
607 Abgeschlossen



## Interaktive Karte

328 Beiträge  
50 Kommentare  
322 Likes



### Hinweis:

Um eine Einordnung der Antworten zu ermöglichen, wird im Rahmen der Auswertung zu jeder Frage stets die Zahl der Antworten (N) angegeben.

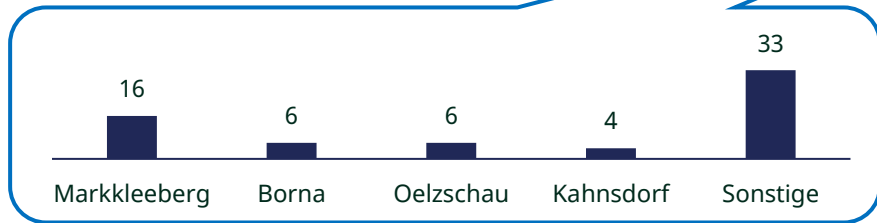
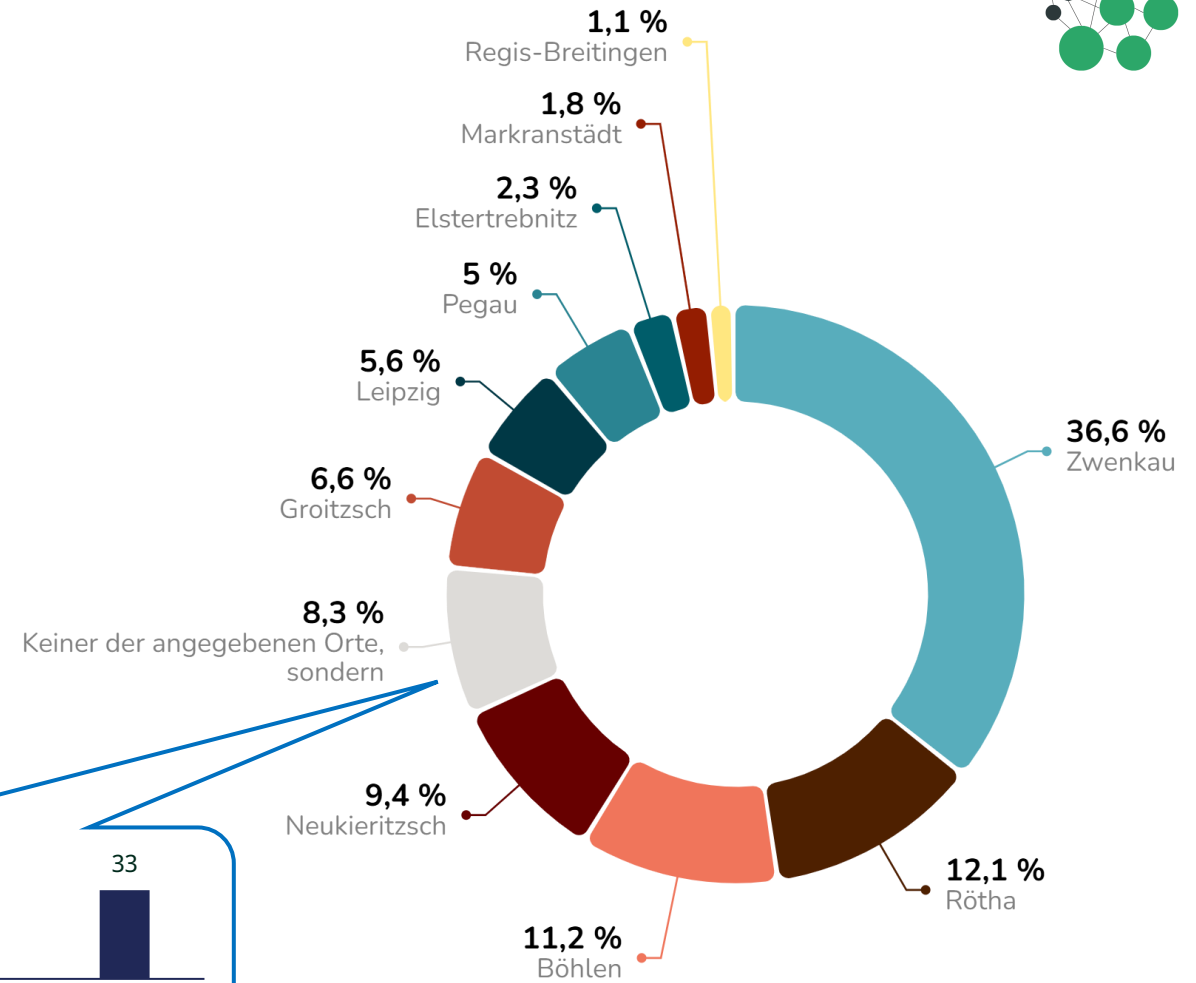
# Stichprobenmerkmale: Wohnort

In **allen Kommunen des Plangebiets** nahmen Einwohnende an der Online-Beteiligung teil. Allerdings zeigt sich trotz der breiten und ausgeglichenen Bewerbungsstrategie mit Blick auf den Wohnort eine **ungleiche Verteilung der Teilnehmenden**.

Während 36,6% der Teilnehmenden aus **Zwenkau** stammen, sind andere Kommunen wie etwa Markranstädt oder Regis-Breitungen mit nur je 1,8% und 1,1% der Teilnehmenden in deutlich geringerem Umfang vertreten. Aufgrund dieser ungleichen und teilweise kleinen Teilnehmendenzahlen wird das Plangebiet als Ganzes betrachtet. Es werden **keine ortsspezifischen Auswertungen** vorgenommen.

Ein möglicher Grund für die unterschiedliche Teilnahmequoten je Kommune könnte neben Unterschieden in der Bevölkerungszahl auch die unterschiedlich starke Bewerbung durch die kommunalen Partner sein.

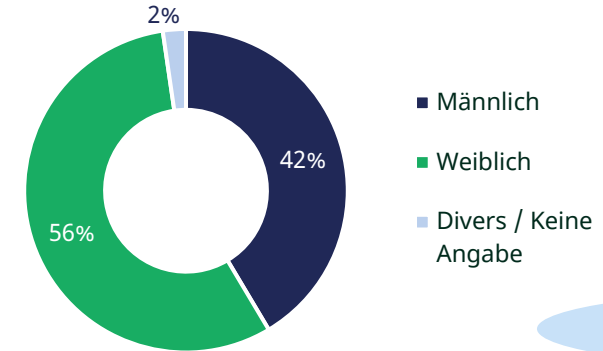
Zusätzlich gab es auch Teilnehmende, die nicht aus dem Plangebiet stammten, insbesondere aus den Kommunen Markkleeberg, Borna, Oelzschau und Kahnsdorf.



# Stichprobenmerkmale: Alter und Geschlecht

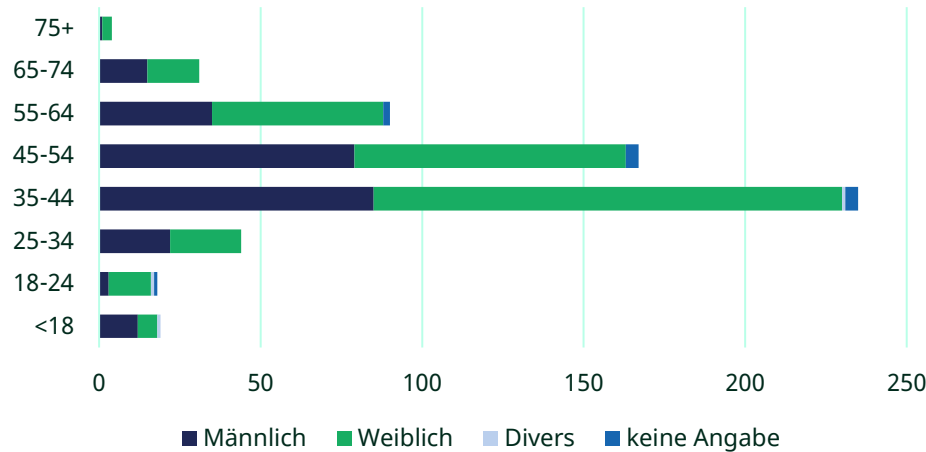
- › Die Teilnehmendengruppe weist mit 56% einen **etwas höheren Anteil an Frauen** auf.
- › Bei der Altersverteilung ist die Gruppe der **35-44-jährigen am stärksten vertreten**, gefolgt von der Altersgruppe der 44-54-jährigen. Eher gering fällt der Anteil der unter 25-jährigen aus.
- › Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden (84%) ist erwerbstätig.

Geschlechtsverteilung



N = 608

Altersverteilung

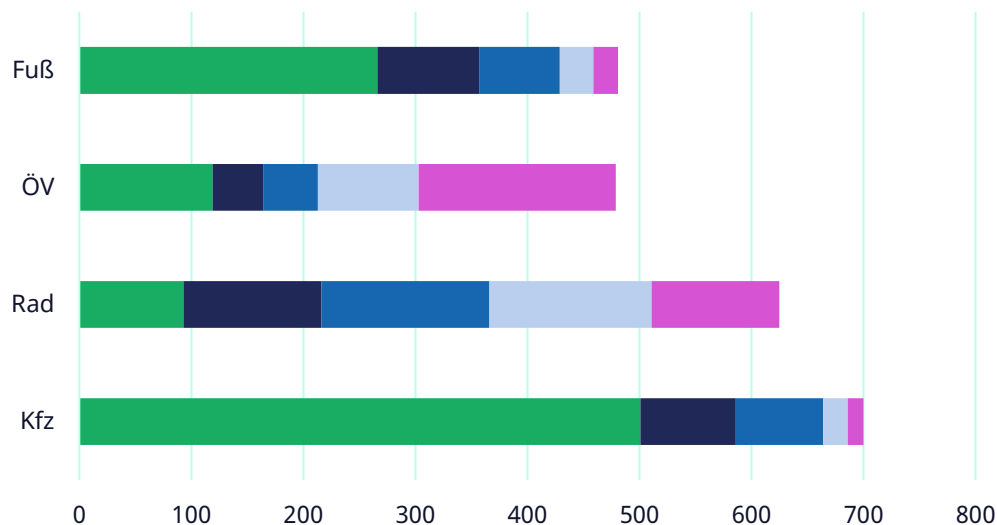


Beschäftigung



N = 611

# Verkehrsmittelnutzung: Häufigkeit



N = 801

Anzahl Personen (N)	Kfz	Rad	ÖV	Fuß
■ täglich oder fast täglich	501	93	119	266
■ an 3 bis 4 Tagen pro Woche	85	123	45	91
■ an 1 bis 2 Tagen pro Woche	78	150	49	72
■ an 1 bis 3 Tagen pro Monat	22	145	90	30
■ weniger als einmal im Monat	14	114	176	22

(**Hinweis:** Da bei dieser Frage eine Mehrfachauswahl möglich war, sind die absoluten Werte dargestellt und keine Prozente. **Lesebeispiel:** 501 Personen der insgesamt 810 Personen, die diese Frage beantwortet haben, nutzen das Kfz auf täglicher Basis.)

In der **täglichen Nutzung** der Verkehrsmittel dominiert das **Kfz**. Auch der **Fußverkehr** spielt eine wichtige Rolle in der täglichen Mobilität. Der öffentliche Verkehr und das Rad werden seltener auf täglicher Basis genutzt.

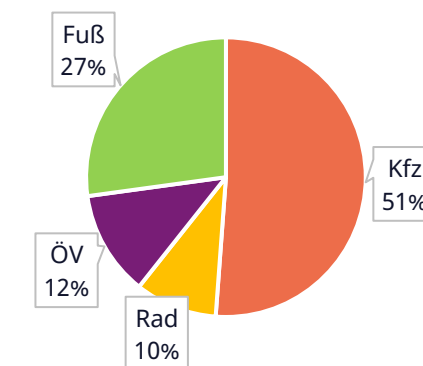
Bei der **häufigen Nutzung** (mehrfach pro Woche) steigt der Anteil der **Radfahrenden** deutlich an.

**Öffentliche Verkehrsmittel** werden insgesamt **seltener genutzt**. Ein erheblicher Anteil der Teilnehmenden gibt an, sich wenige Male im Monat oder seltener mit Bus und Bahn fortzubewegen.

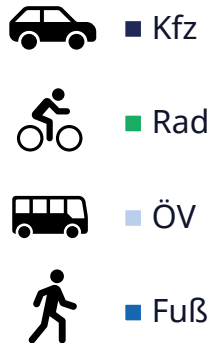
## Hinweis zur Repräsentativität

Die Nutzung von Verkehrsmitteln (täglich oder fast täglich) innerhalb der Stichprobe entspricht grob dem Modal Split im Bundesdurchschnitt in kleinstädtischen und dörflichen Kontexten. Das bedeutet, die Stichprobe ist ausreichend repräsentativ hinsichtlich ihrer der Verkehrsmittelnutzung.

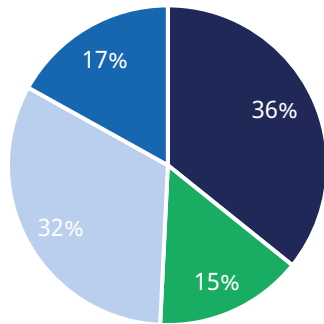
Modal Split täglich oder fast täglich



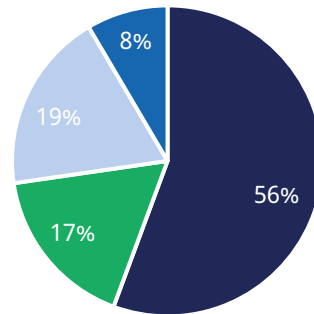
# Verkehrsmittelnutzung: Aktivität



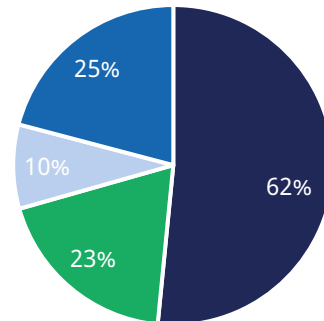
Verkehrsmittelnutzung Schulwege



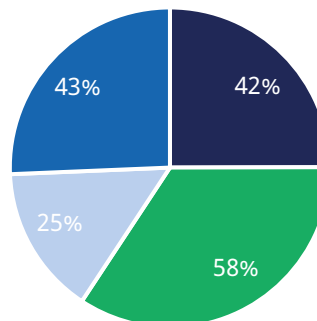
Verkehrsmittelnutzung zur Arbeit/Ausbildung



Verkehrsmittelnutzung Erledigungen



Verkehrsmittelnutzung Freizeit



Die Verkehrsmittel werden für verschiedene Aktivitäten unterschiedlich stark genutzt.

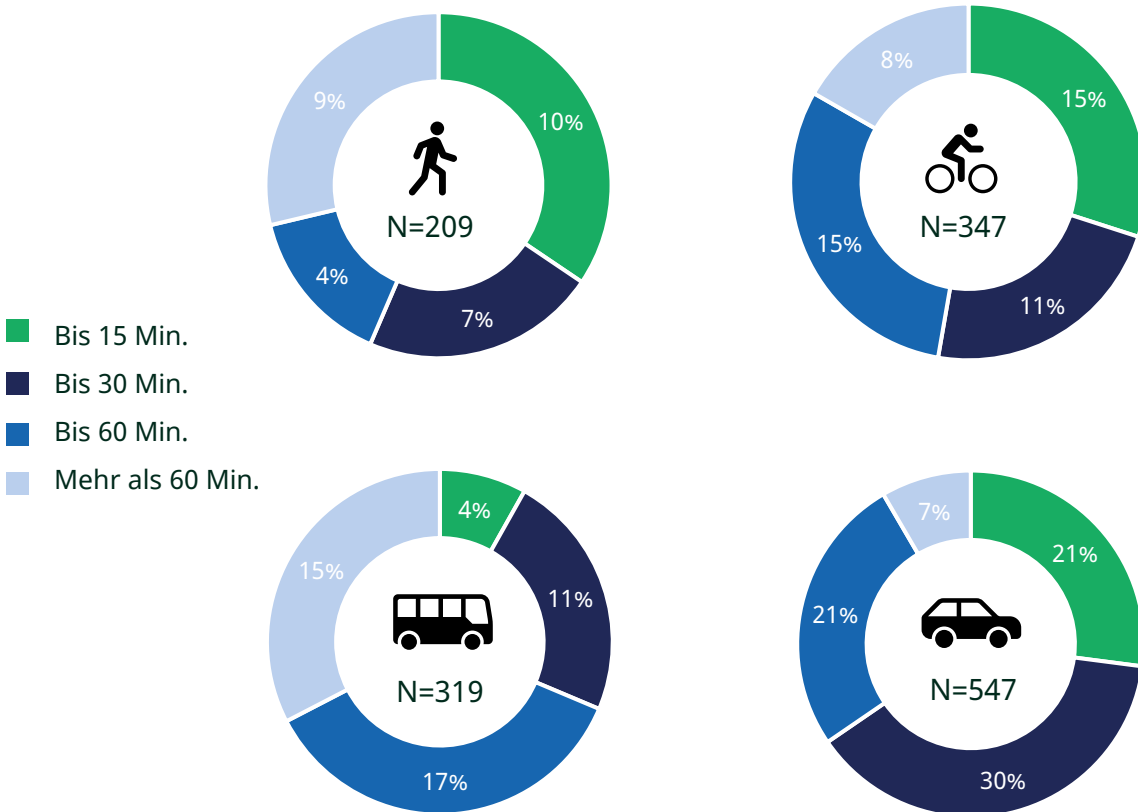
**Fuß- und Radverkehr** spielen insbesondere bei **Freizeitverkehren** eine wichtige Rolle, jedoch auch für **Erledigungen** wie Einkaufen oder Arztbesuche.

Für **Erledigungen** nutzen 70% der Teilnehmenden das **Kfz**.

Für **Arbeits- und Ausbildungswege** werden vor allem das Kfz und öffentliche Verkehrsmittel, sowie das Fahrrad genutzt.

N = 753

# Dauer für Wege zu Arbeit, Schule und Ausbildungsstätte



Gefragt wurde nach der typischen Dauer für einen Einzelweg, also einen Hin- oder Rückweg zwischen zuhause und Arbeit/Schule/Ausbildungsstätte (im Folgenden „Arbeitsweg“).

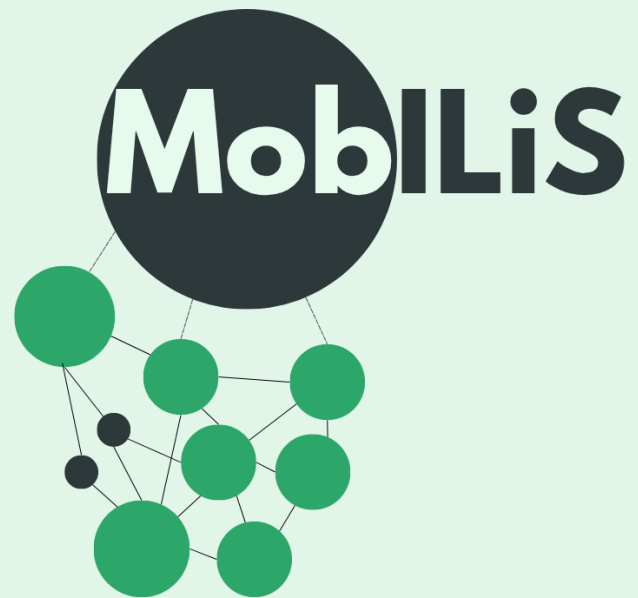
**Zu Fuß** legen 17% der Teilnehmenden ihren Arbeitsweg in unter 30 Minuten zurück, 13% der Teilnehmenden bräuchten zu Fuß bis zu 60 Minuten oder länger für ihren Arbeitsweg.

**Mit dem Rad** werden sowohl kürzere als auch längere Ausbildungswege zurückgelegt. 26% benötigt mit dem Rad maximal 30 Minuten für den Arbeitsweg, 23% der Teilnehmenden nimmt auch eine längere Dauer für den Arbeitsweg mit dem Rad in Kauf.

Wenn für Schul- oder Ausbildungswege der **Öffentliche Verkehr** genutzt wird, ist dies für viele Teilnehmende mit **langen Reisezeiten** verbunden. In unter 30 Minuten erreichen hier nur 15% ihr Ziel, 15% der Teilnehmenden benötigt über 60 Min.

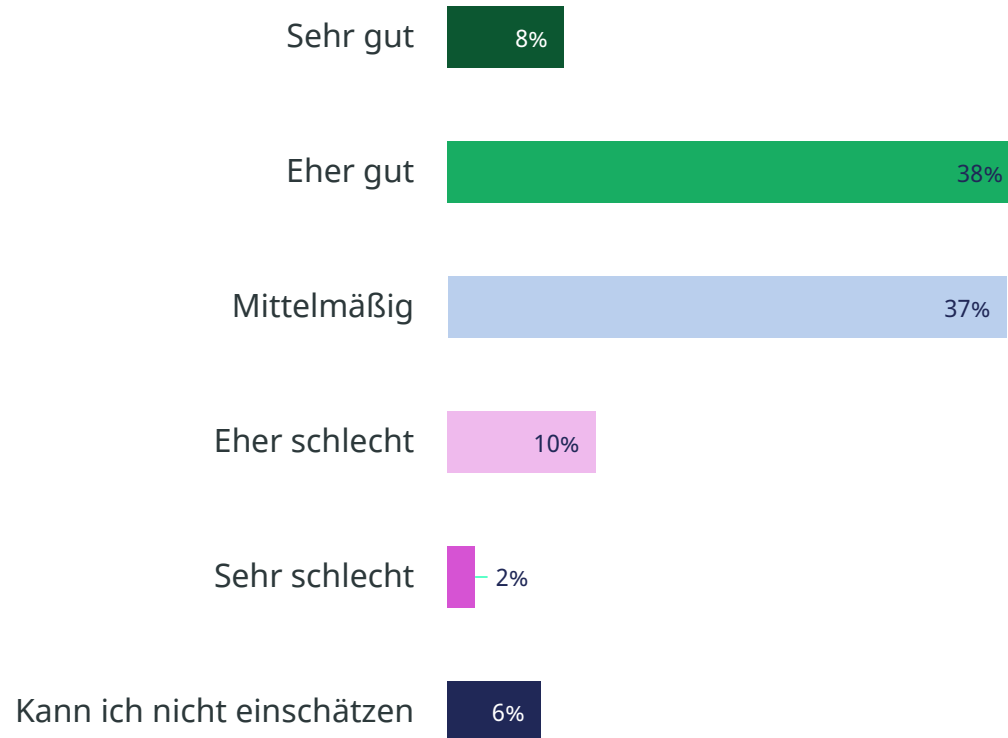
Mit dem **Kfz** erreichen 50% der Teilnehmenden ihr Ziel in unter 30 Minuten. Knapp 30% der Teilnehmenden legen auch längere Fahrten mit dem Kfz auf dem Arbeitsweg zurück.

# Themenbereich Kfz-Verkehr



# Allgemeine Bewertung des Kfz-Verkehrs

N = 716

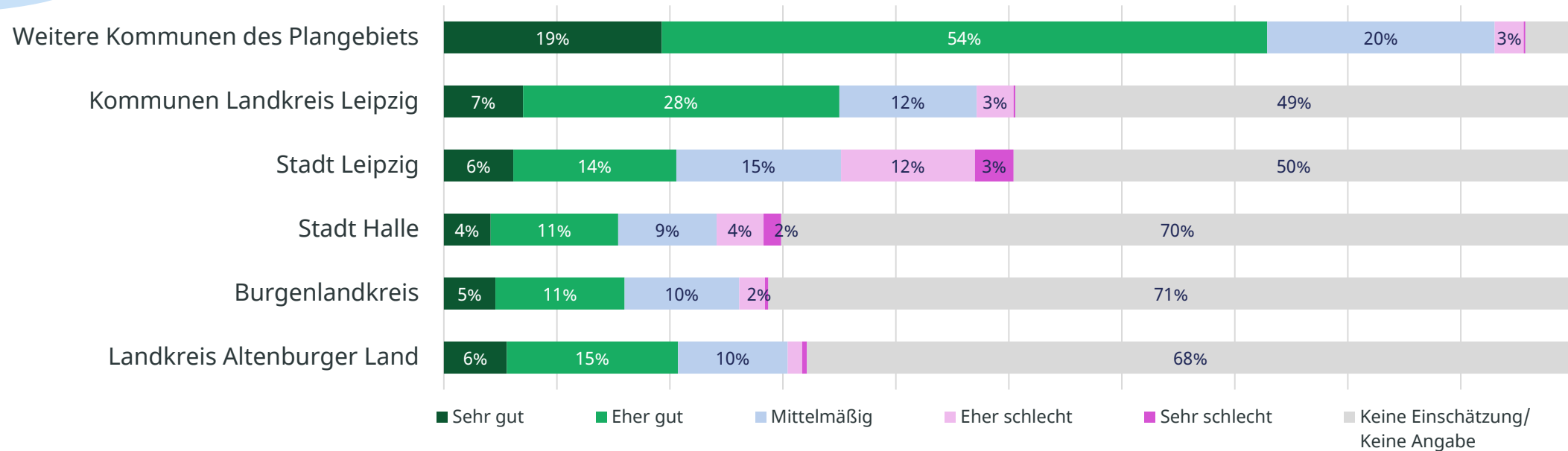


**Im Rahmen einer ersten, allgemeinen Frage bewerteten die Teilnehmenden die allgemeine Verkehrssituation für den Kfz-Verkehr im Plangebiet als insgesamt eher gut.**

Jeweils gut ein Drittel der Teilnehmenden sieht sie als „Mittelmäßig“ (37%) oder „Eher gut“ (38%). Weitere 10% bewerten die Verkehrssituation als „Eher schlecht“, während 8% sie sogar als „sehr gut“ ansehen.

# Erreichbarkeit mit dem Kfz

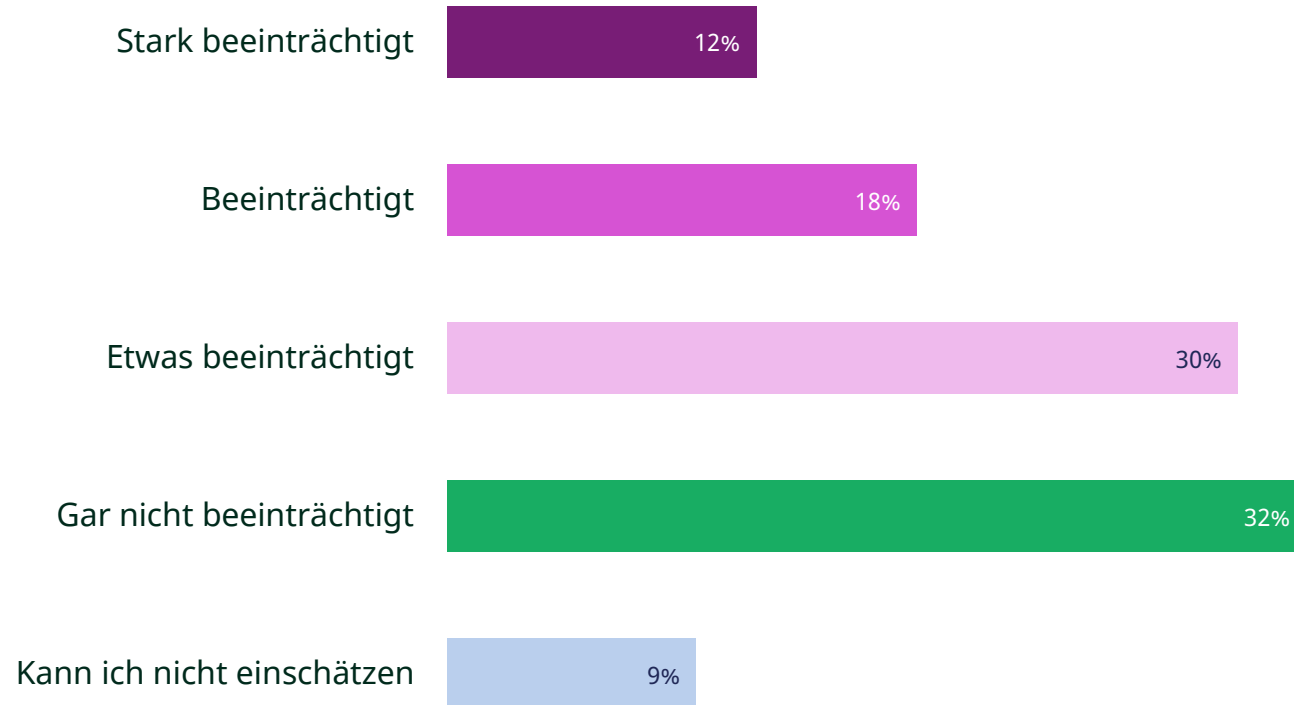
N = 700



**Die Erreichbarkeit der Kommunen des Plangebiets mit dem Kfz wird überwiegend „gut“ bis „sehr gut“ bewertet.** Auch die Kommunen des Landkreises Leipzig sowie des Burgenlandkreises und des Landkreis Altenburger Land sehen die Teilnehmenden als eher gut erreichbar an. Negative Einschätzungen der Erreichbarkeit mit dem Kfz wurden insgesamt wenig abgegeben. Bei der Stadt Leipzig sieht ein etwas größerer Anteil der Teilnehmenden (12%) die Erreichbarkeit als „eher schlecht“ an. Zur Erreichbarkeit von Kommunen und Landkreisen außerhalb des Plangebiets gaben viele Teilnehmende keine Bewertung ab.

# Beeinträchtigung durch Durchgangsverkehr

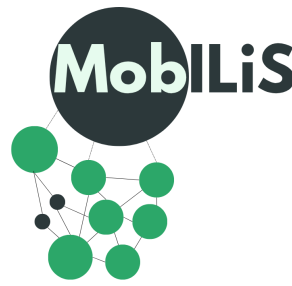
N = 667



**Nur etwa ein Drittel der Teilnehmenden empfindet keine Beeinträchtigung durch Durchgangsverkehr.**

Insgesamt 60% der Teilnehmenden geben an, eine Form von Beeinträchtigung durch Durchgangsverkehr zu verspüren. Dabei sehen sich 30% nur gering beeinträchtigt, während 12% eine starke Beeinträchtigung empfinden.

Die Art und das Empfinden der Belastung ist dabei sehr individuell, wie die erklärenden Hinweise zeigen (vgl. Seite 19).



# Beeinträchtigung durch Durchgangsverkehr: ortsspezifische Erläuterungen

- › Im Rahmen der Umfrage hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Einschätzung der Belastung durch Durchgangsverkehre kurz zu erläutern.
- › Das **Belastungsgefühl** der Teilnehmenden resultiert dabei allgemein aus den Faktoren **Lärm** sowie empfundenen **Einschränkungen in der Verkehrssicherheit**. Dabei spielen sowohl das Verkehrsaufkommen im allgemeinen, aber auch die Präsenz von Schwerlastverkehren sowie hohe Durchfahrtsgeschwindigkeiten eine Rolle.
- › **Zwenkau** (N=51): In Zwenkau resultiert die empfundene Belastung aus innerörtlichem Verkehrsaufkommen, touristischen Zielverkehren, fehlenden Alternativrouten und unsicherem Fuß-/Radverkehr. Häufig werden **Leipziger Straße, Pegauer Straße, Bahnhofstraße, Kap / See, Harthweide** und **Hauptstraße** genannt. Bei der Leipziger Straße geht es vor allem um Kfz-Dichte, Lärm, Geschwindigkeit und Unsicherheit für Radfahrende/Fußgänger. Sie wird zusammen mit der Pegauer Straße als stark belastete Hauptachse beschrieben. Die **B2** wird oft explizit als belastend genannt. Die Beschwerden konzentrieren sich auf touristische Verkehre, LKW-Verkehr, Lärm und fehlende sichere Querungen.
- › **Rötha** (N=21): Hier stehen **Lärm** und hohe **Durchfahrtsgeschwindigkeiten** insbesondere zu Stoßzeiten im Vordergrund. Als belastend werden zudem Autobahnzubringverkehre, Umleitungsverkehre und ein hohes Schwerlastverkehrsaufkommen genannt. Der Ortsteil Espenhain wird teils als besonders belastet benannt.

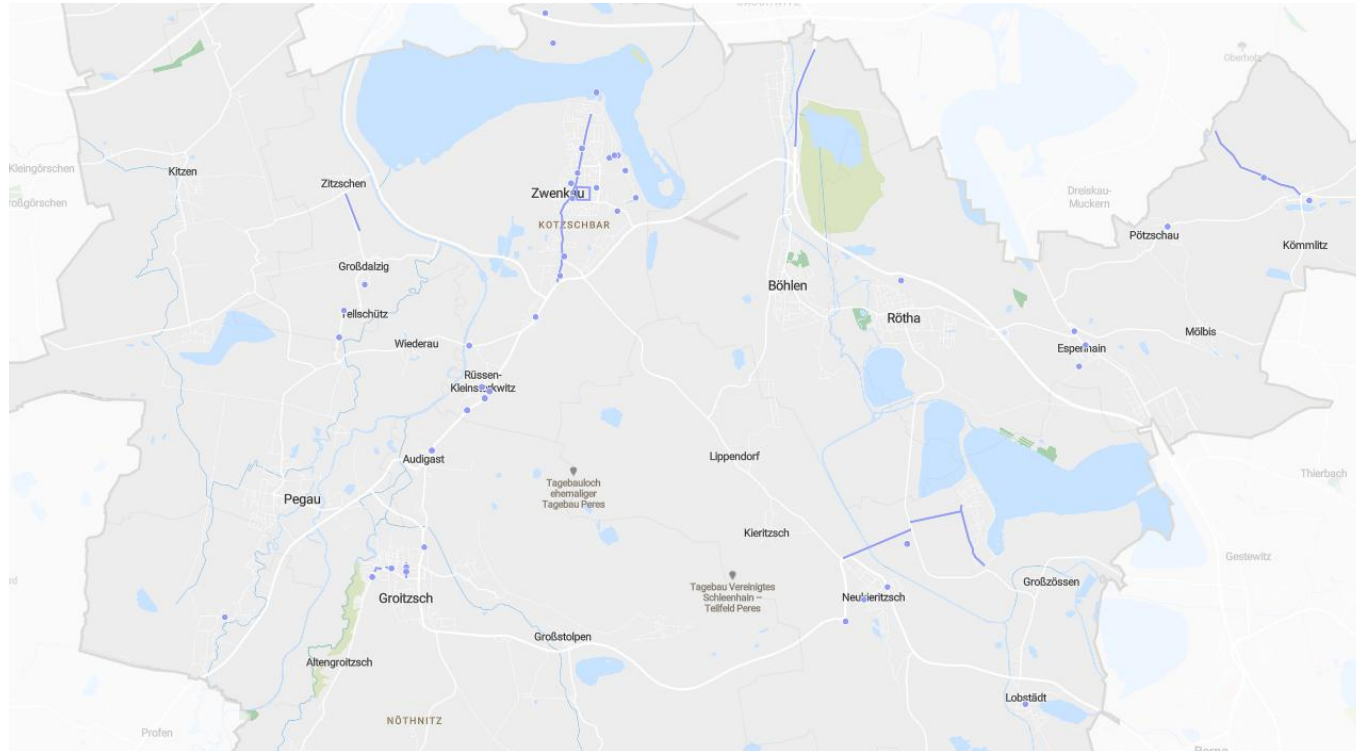
N = 71

# Beeinträchtigung durch Durchgangsverkehr: ortsspezifische Erläuterungen

- › **Böhlen** (N=11): Hier wird die Belastung häufig als **Resultat aus Ausweich- und Umleitungsverkehr zur A72** beschrieben, besonders durch Stau, Sperrungen oder fehlender direkter Autobahnanbindung. Beeinträchtigung entstünde dabei durch mehr (Schwerlast-)Verkehr in der Stadt, erschwerte Einfahrt auf Hauptstraßen, Lärm sowie Sicherheitsprobleme durch hohe Geschwindigkeiten oder mangelnde Querungsmöglichkeiten.
- › **Neukieritzsch** (N=11): Hier wird insbesondere **Verkehrslärm**, bedingt durch ein hohes Verkehrsaufkommen, beklagt.
- › **B2 und B176, S71**: Diese Straßen werden **in verschiedenen Orten als belastend benannt** (z.B. in Zwenkau, Neukieritzsch, Groitzsch). Hier werden insbesondere LKW-Verkehr, Lärm, Transitverkehr, hohe Geschwindigkeiten und fehlende sichere Querungen beklagt.

# Handlungsbedarfe Kfz

**Hinweis:** In der folgenden Auswertung der Handlungsbedarfe wurden Hinweise aus Dialogkarte und Umfrage gemeinsam betrachtet, um übergreifende Schwerpunktthemen zu identifizieren. Alle Hinweise wurden zudem tabellarisch oder als Geodaten an die Mobilitätsplanung übergeben.



› Betrachtet wurden 355 Hinweise aus der Umfrage, sowie 61 Hinweise aus der Dialogkarte.

› **Wichtige Themen:**

- Tempo und Verkehrsberuhigung
- Infrastruktur und Straßenqualität
- Verkehrsfluss und Anbindung
- Verkehrssicherheit
- Lärm und Durchgangsverkehr
- Parkraum, Ladeinfrastruktur & Carsharing

# Handlungsbedarfe Kfz

Die Meinungen zu den Handlungsbedarfen im Kfz-Verkehr unterschieden sich teilweise deutlich, je nachdem, welche Perspektive die Teilnehmenden einnehmen. Generell lässt sich zwischen lokalen bzw. Anwohnenden-Perspektiven und regionalen bzw. Pendler-Perspektiven unterscheiden.

## Verkehrsfluss & Anbindung:

- › Ein häufiger Kritikpunkt sind die **Baustellen** und die Wahrnehmung des **Baustellenmanagements auf der A72**. Auch die **Agra-Brücke** in Richtung Leipzig wird oft benannt. Baustellen und Sperrungen seien oft langwierig und schlecht geplant oder koordiniert. Es brauche eine bessere Kommunikation und Ausschilderung von Umleitungen. Die Teilnehmenden berichten einerseits über Umwege, Stau, längere Fahrzeiten und schlechte Erreichbarkeit, zum Beispiel in Bezug auf Pendelwege.
- › Gleichzeitig würden durch Umleitungen und Ausweichverkehre höhere Verkehrsbelastungen innerhalb der Ortschaften erzeugt. So gingen viele Hinweise zu Belastung durch **Durchgangsverkehr, Wirtschafts- und Schwerlastverkehr** und **Lärm** ein. Dies wird zudem auch als Sicherheitsproblem beschrieben. Es werden teils **Ortsumfahrungen** oder **Ortsumfahrungen** oder Umgehungsstraßen zur Entlastung innerörtlicher Straßenzüge gefordert (z.B. in Neukieritzsch, Grotzsch). Auch Lärmschutzwände werden vorgeschlagen (z.B. in Zwenkau in Richtung B2)
- › Aus Perspektive von Kfz-Fahrer\*innen werden zudem **Ampeln**, bzw. die **Ampelschaltung** vielfach kritisch betrachtet. Es gebe zu viele Ampeln, diese seien zudem nicht bedarfsorientiert geschaltet. Es wird vorgeschlagen, Ampeln intelligent zu steuern oder sie durch **Kreisverkehre** zu ersetzen.
- › In der **Dialogkarte** werden **Einbahnstraßenregelungen** und die **Entlastung einzelner Straßen** angesprochen (z.B. die Leipziger Straße in Zwenkau). Einbahnstraßen werden teils vorgeschlagen (z.B. Umgebung des Schulzentrum Zwenkau; Anna-Seghers-Straße), teils wird ihre Abschaffung gefordert (z.B. Großdeubener Weg). Einige Hinweise fordern darüber hinaus **direktere Verbindungen** (z.B. von Neukieritzsch zur K7930).

# Handlungsbedarfe Kfz

## Tempo und Verkehrsberuhigung:

- › Dieses Thema ist sowohl in der Umfrage, als auch in der Dialogkarte von großer Bedeutung. In der Dialogkarte stellte dies das insgesamt wichtigste Thema dar. In vielen Hinweisen werden Tempo 30, Geschwindigkeitsreduktion, Kontrollen, Blitzer, Bodenschwellen oder verkehrsberuhigte Bereiche gewünscht. Als insgesamt häufigster Einzelpunkt wird Tempo 30 für ganze Orte, Ortsdurchfahrten, Schulwege, Hauptstraßen oder konkrete Straßenabschnitte gefordert. In vielen Hinweisen wird beschrieben, dass bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten werden. Dabei wird insbesondere auf Sicherheitsaspekte verwiesen. Es brauche mehr Kontrollen.
- › Beispiele für Orte, an denen Tempo 30 oder Verkehrsberuhigung gefordert wird:
  - › Zwenkau: Leipziger Str., Zum KAP, Arthur-Mahler-Str.
  - › Groitzsch: Zeitzer Str., Südstr.
  - › Kleinpötzschau in Pötzschau, Zeitzer Str. in Rüssen-Kleinstorkwitz

## Verkehrssicherheit:

- › Vielfach werden Verbesserungen in der Verkehrssicherheit gefordert oder es wird auf Gefahrenstellen hingewiesen. Das Thema ist eng verknüpft mit Belastungen durch Durchgangsverkehr und hohen Geschwindigkeiten. Darüber hinaus werden fehlende oder gefährliche Fußgängerquerungen, Konflikte mit Radfahrenden, unübersichtliche Kurven, gefährliche Überholmanöver oder Unfälle angemerkt.
- › Oft geht es auch um Schulwege und die direkte Umgebung von Schulen (z.B. in Espenhain, Zwenkau und Groitzsch)

# Handlungsbedarfe Kfz

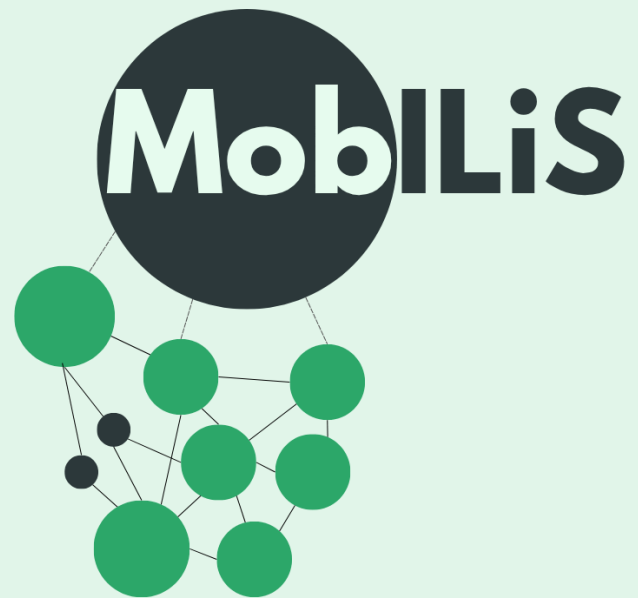
## Infrastruktur und Straßenqualität:

- › **In der Umfrage** hat dieses Thema einen hohen Stellenwert. **Kreuzungen** werden oft als verbesserungswürdig gesehen. Sie seien teils unübersichtlich oder gefährlich. Trotz vieler Beschwerden über Baustellen wird vielfach eine **Sanierung von beschädigten Straßen** gefordert. Es gebe viele Schlaglöcher, beschädigte Straßen müssten schnell instandgesetzt werden.
- › **In der Dialogkarte** werden zum einen **schmale Straßen** oder **enge Kurven** (z.B. in Tellschütz) angemerkt. Diese seien unübersichtlich und sorgten für Konfliktsituationen bei Überholmanövern. Zudem wird teilweise ein allgemein **schlechter Zustand** der Fahrbahn beschrieben.
- › In beiden Befragungsmodulen wird sowohl aus Anwohnerperspektive als auch aus Autofahrerperspektive teils auf **Sicherheitsrisiken** und Konflikte durch **fehlende Querungen** sowie fehlende oder schlechte Radwege hingewiesen. Dies erzeuge Konflikte mit dem Kfz-Verkehr.

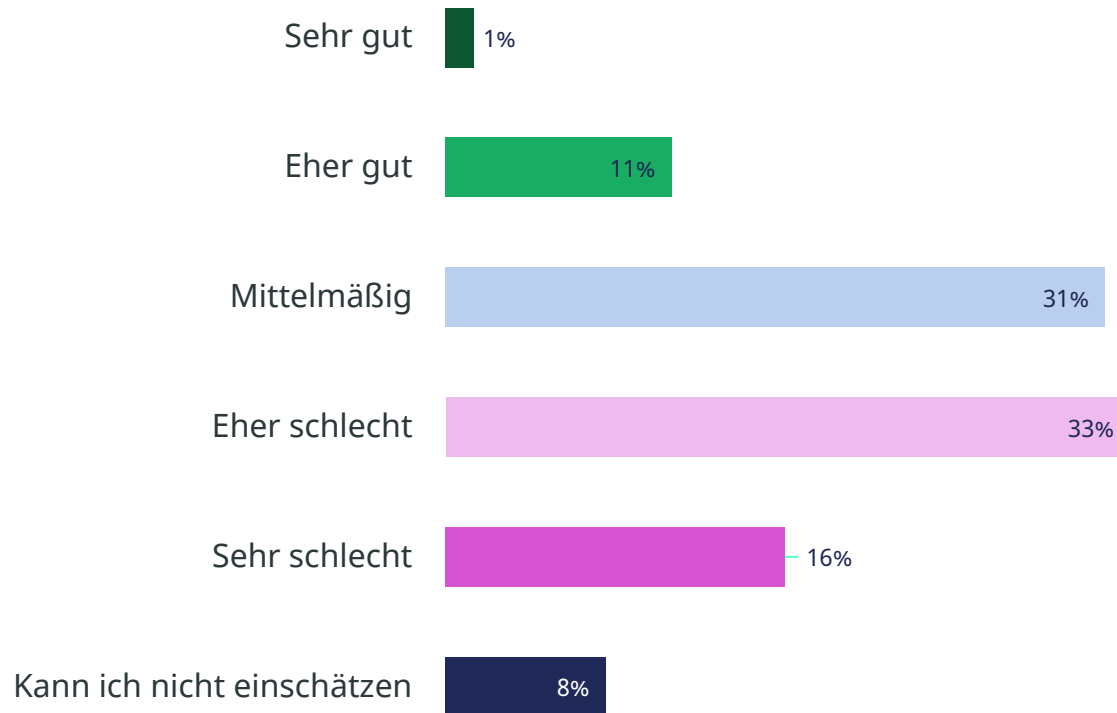
## Parkraum, Ladeinfrastruktur & Carsharing:

- › Vielfach werden **mehr Parkplätze** gefordert, beispielsweise in Nähe von ÖPNV-Anknüpfungspunkten. Zugleich bestehen auch Forderungen nach Parkraumreduzierung oder einer stärkeren Ordnung des Parkraums.
- › Ein kleinerer, aber erkennbarer Themenblock ergibt sich zum Thema **neue Mobilitätsformen**: So werden an mehreren Orten **E-Lademöglichkeiten** insbesondere in der Nähe von Nahversorgungszentren gefordert (z.B. in Zwenkau oder in Regis-Breitungen). Vereinzelt gibt es auch Forderungen nach Carsharing-Angeboten.

# Themenbereich Öffentlicher Verkehr



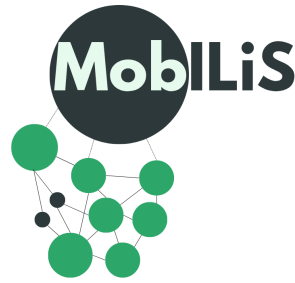
# Bewertung von Bus und Bahn



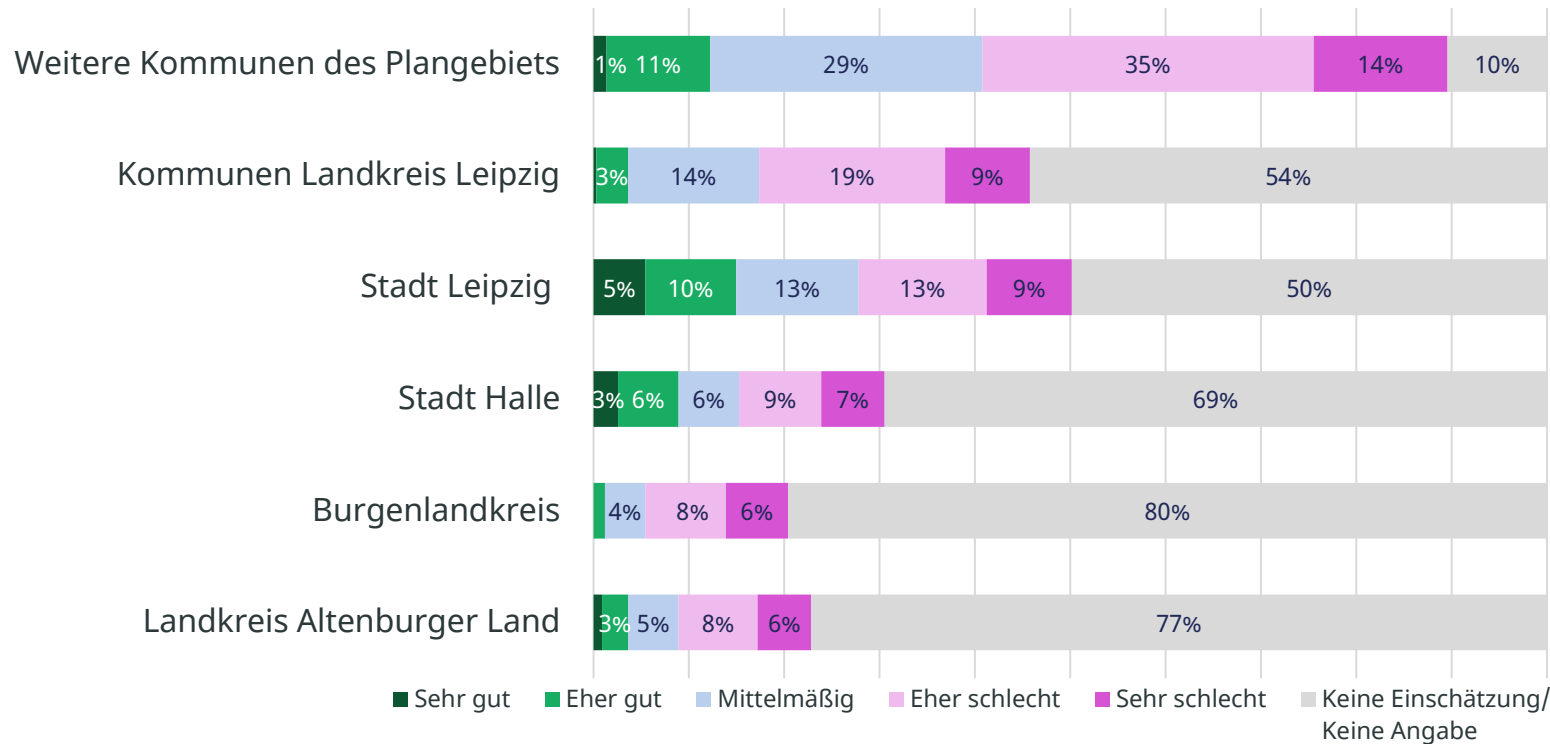
## Die Bewertung des ÖPNV-Angebots im Plangebiet fällt eher kritisch aus.

Nur 12% der Teilnehmenden sehen das Angebot als „eher gut“ oder sogar „sehr gut“ an. Etwa ein Drittel der Teilnehmenden (31,4%) empfindet das Angebot als „mittelmäßig“, ein weiteres Drittel (32,6%) bewertet es als „eher schlecht“. 16,2% der Teilnehmenden sieht das Angebot sogar als „sehr schlecht“ an.

N = 668



# Erreichbarkeit mit Bus & Bahn



**Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird von den Teilnehmenden insgesamt eher kritisch gesehen, insbesondere in Bezug auf die Kommunen des Plangebiets.**

Die ÖPNV-Erreichbarkeit des Landkreises Leipzig von 28% der Teilnehmenden als „eher schlecht“ oder „sehr schlecht“ eingestuft.

Zur Erreichbarkeit von Kommunen und Landkreisen außerhalb des Plangebiets gab ein Großteil der Teilnehmenden keine Bewertung ab.

N = 662

# Anbindung an den Arbeitsplatz

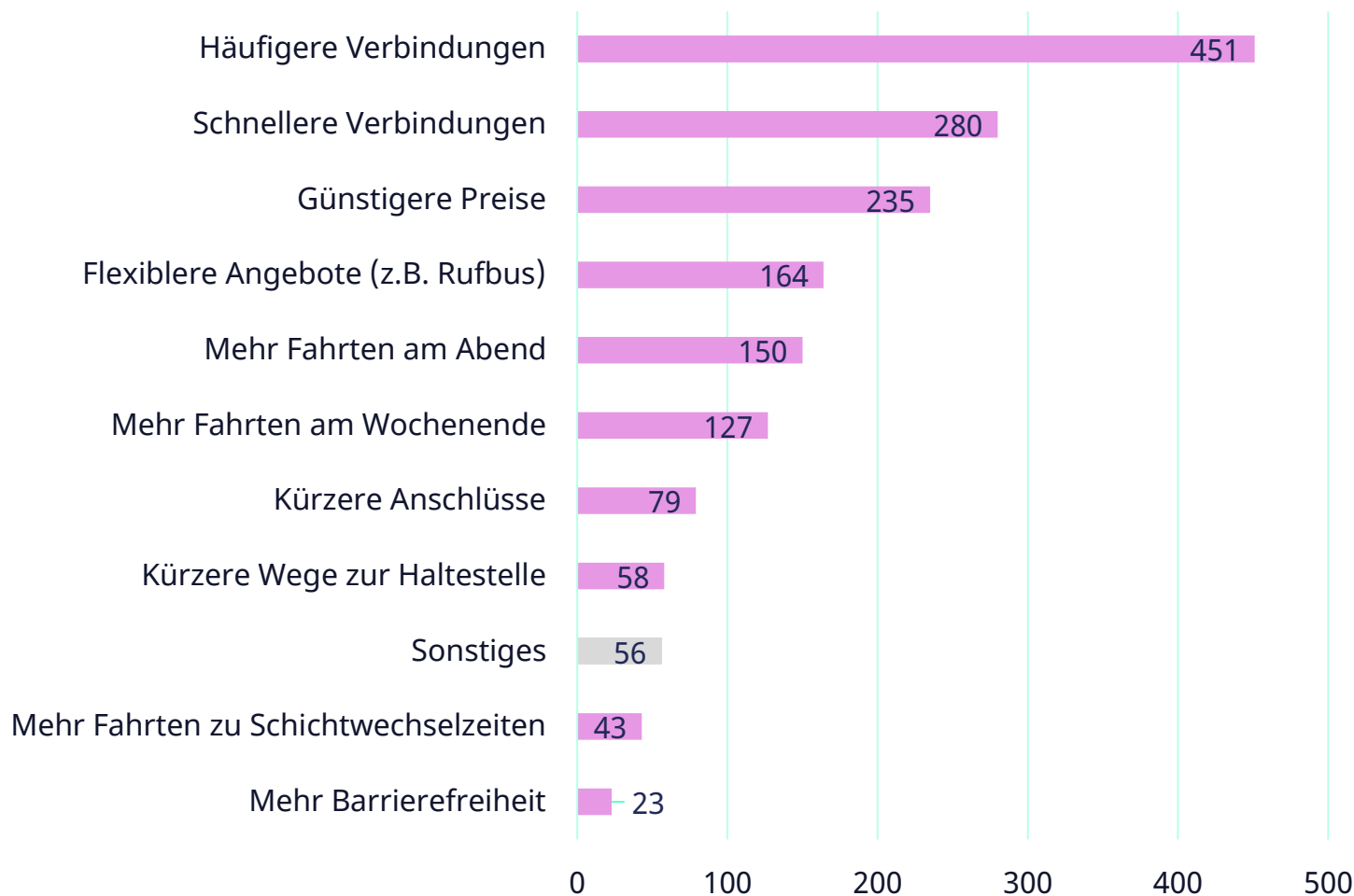
**66%** der Teilnehmenden, die im Plangebiet arbeiten, geben an, ihren Arbeitsplatz grundsätzlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen zu können.  
**22%** verneinen dies.

- › In den erläuternden Hinweisen wird ein **überwiegend kritisches Bild der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes** mit öffentlichen Verkehrsmitteln gezeichnet.
- › Viele Teilnehmende merken über eine **schlechte Abstimmung von Abfahrtszeiten** auf das Schichtende an. Es gebe keine ausreichende Taktung, lange Wartezeiten machten die An- und Abreise mit Bus oder Bahn unattraktiv und unpraktikabel.
- › Einige Teilnehmende geben an, dass für sie **früh morgens** oder zu **Abend- und Randzeiten** kein ÖPNV-Angebot mehr verfügbar sei.
- › Ein **Mangel an Direktverbindungen** und **lange Reisezeiten** im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln mache die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln umständlich und unpraktikabel.
  - › Teilnehmende mit frühem Schichtbeginn (z.B. 6 Uhr morgens) geben an, eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sei nicht machbar.
  - › Teils werden zudem **lange oder schlecht nutzbare Laufwege** zwischen Arbeitsplatz und Bushaltestelle beklagt (z.B. OPES, Zwenkau)
- › Vielfach wird auf **Unzuverlässigkeit** öffentlicher Verkehrsmittel aufgrund von Verspätungen und Ausfälle verwiesen.

N = 95



# Handlungsbedarfe Bus & Bahn



Die Teilnehmenden wurden gebeten aus einer Liste an Maßnahmen für den Öffentlichen Verkehr drei Handlungsbedarfe auszuwählen, die ihnen besonders wichtig sind.

Ein Großteil der Stichprobe (70%) wünscht sich häufigere Verbindungen, knapp die Hälfte der Teilnehmenden erachtet schnellere Verbindungen und günstige Preise für die nächstwichtigsten Handlungsbedarfe.

Weitere genannte Handlungsbedarfe („Sonstiges“) sind auf den folgenden Folien aufgeschlüsselt.

**(Hinweis:** Da bei dieser Frage eine Mehrfachauswahl möglich war, sind die absoluten Werte dargestellt und keine Prozente.

**Lesebeispiel:** 451 Personen der insgesamt 638 Personen, die diese Frage beantwortet haben, wünschen sich häufigere Verbindungen.)

N = 638

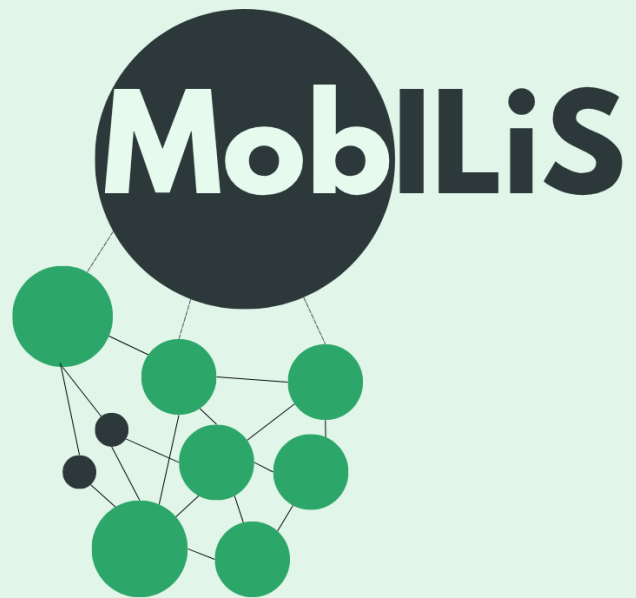
# Handlungsbedarfe Bus & Bahn

- › **Bessere Verbindungen:** Das häufigste Thema ist der Wunsch einer besseren Anbindung an **Leipzig** beziehungsweise **S-Bahn-Haltestellen** verbunden mit einer **engeren Taktung der Angebote**.
  - › Am **Regionalbahnhof Pegau** sei eine engere Taktung nötig.
  - › Zu Bahnhöfen und S-Bahnhalten brauche es häufigere und besser abgestimmte Busverbindungen, z.B. Groitzsch – Pegau, Elstertrebnitz - Pegau Oelzschau – Belgershain, Zwenkau – Großdalzig / Zwenkau – Böhlen. **Umsteigezeiten** seien oft zu kurz und damit **unzuverlässig**. Gleichzeitig werden jedoch **lange Wartezeiten** kritisiert.
  - › Es brauche insgesamt mehr Busse, teilweise werden stündliche bis halbstündliche Verbindungen gefordert. Auch die Taktung an **Wochenenden**, zu **Tagesrandzeiten** (früh morgens oder spät abends) und **nachts** müsse verbessert werden. Dies gilt insbesondere für Busverbindungen in Richtung Leipzig, z.B. von Zwenkau.
  - › Explizit benannt werden auch **Schulverkehre**. Busfahrpläne seien teils nicht gut auf Schulzeiten abgestimmt und zu Ferienzeiten fehle es an Verbindungen, um Betreuungsangebote nutzen zu können (z.B. Deutzen – Neukieritzsch, S-Bahn Lobstädt - Geithain)
  - › **Schnelle und direkte Verbindungen:** Viele Teilnehmende wünschen sich möglichst direkte Bus- oder Bahnverbindungen, insbesondere auf Pendelstrecken. Vielfach werden auch **neue Verbindungen** gewünscht. Strecken mit vielen Umstiegen seien „mühsam“. So werden beispielsweise einige neue S-Bahnhalte bzw. S-Bahn-Verbindungen gewünscht, z.B. in Zwenkau, Böhlen, oder Rötha. In Oelzschau und Neukieritzsch sei die Bus-Anbindung unzureichend.
  - › In einigen Hinweisen wird zudem angemerkt, dass sich **die Anbindung durch gestrichene Linien verschlechtert** habe. Dies bezieht sich insbesondere auf das Gebiet des **nördlichen Zwenkau**.
  - › **Rufbusse** oder On-Demand-Angebote werden teilweise zur Ergänzung des Angebots vorgeschlagen.

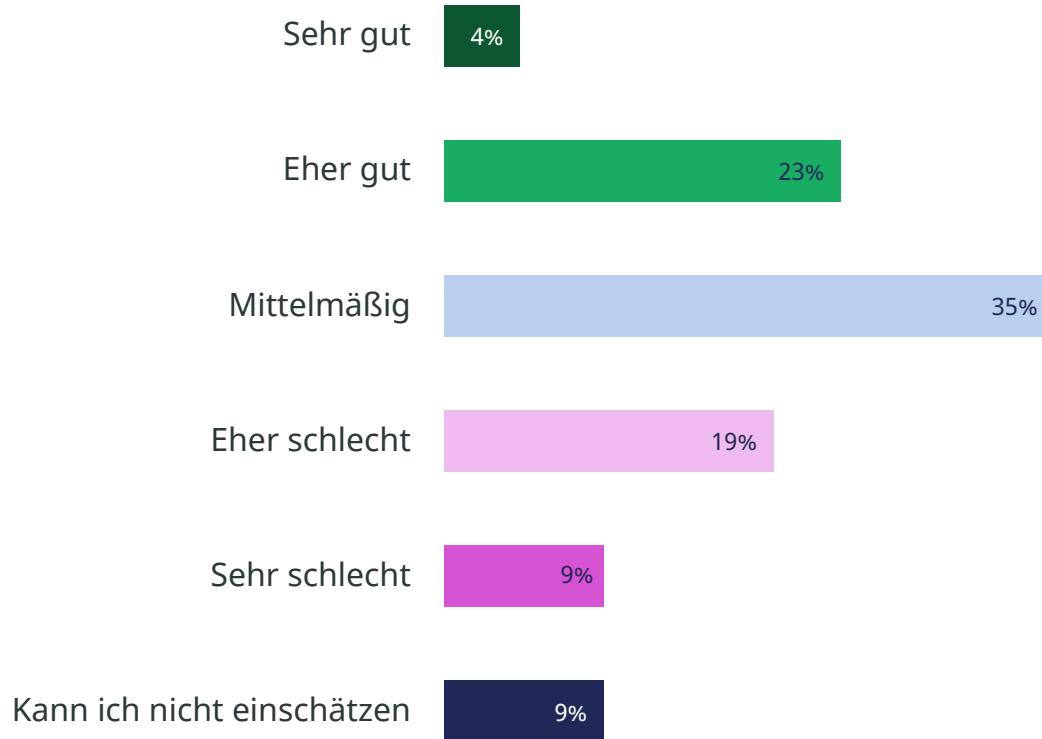
# Handlungsbedarfe Bus & Bahn

- › **Kürzere Wege zu Haltestellen:** Vielfach werden **neue** oder **zusätzliche Haltestellen** gewünscht. Die gilt zum einen für Wohngebiete (z.B. in Zwenkau), aber auch an Nahversorgungszentren (z.B. in Groitzsch).
- › **Komfort und Kapazität:** Ein wiederkehrender Kritikpunkt sind zudem **volle Züge** auf Bahnverbindungen in **Richtung Leipzig**. Dies gelte beispielsweise für die S-Bahnverbindung Böhlen – Leipzig. Hier müsse die Kapazität erhöht werden. Auch die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder seien dadurch erschwert.
  - › Vereinzelt werden Wünsche nach mehr **Barrierefreiheit** geäußert, beispielsweise am Bahnhof Markranstädt, oder am S-Bahnhof in Böhlen.
  - › **Preisgestaltung:** Insbesondere die **Preise für den Bahnverkehr** werden kritisiert. Hier merkten Teilnehmende an, dass es attraktivere Angebote für Zeitkarten brauche.
- › Vereinzelt wird der **Ausbau von Park & Ride-** und **Bike & Ride-**Angeboten gewünscht z.B. am Bahnhof Großdalzig oder in Böhlen und es wird vorgeschlagen, Wasserwege zu nutzen, z.B. am Zwenkauer See.

# Themenbereich Radverkehr



# Bewertung Radverkehr



**Die Verkehrssituation für den Radverkehr im Plangebiet wird von den Teilnehmenden insgesamt durchwachsen eingeschätzt.**

Gut ein Drittel der Teilnehmenden (35%) sieht die Radverkehrslage als „mittelmäßig“ an.

27% empfinden die Verkehrssituation für den Radverkehr „eher gut“ oder „sehr gut“, während 28% sie als „eher schlecht“ oder sehr schlecht“ einstufen.

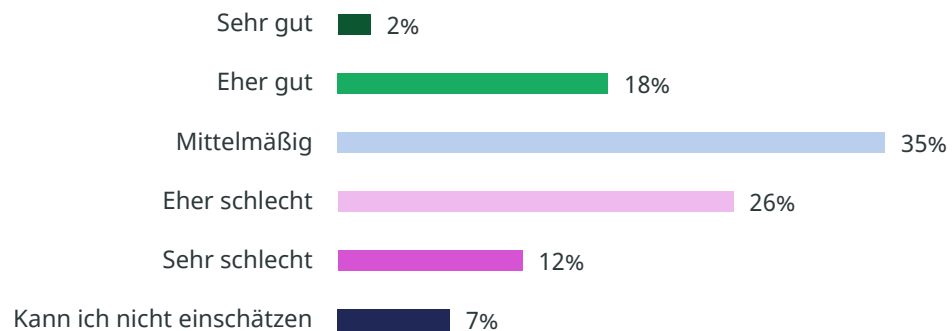
Dabei fällt die Bewertung in **Zwenkau** (N=234) etwas schlechter aus als in anderen Kommunen des Plangebiets. 26% der Teilnehmenden aus Zwenkau bewerteten die Radverkehrssituation hier als „eher schlecht“, 35% bewerteten sie als mittelmäßig.

Dagegen bewerteten 44% der Teilnehmenden aus **Böhlen** (N=66) die Radverkehrssituation als „eher gut“. Und auch in **Neukieritzsch** (N=64) wird die Radverkehrssituation positiver eingeschätzt. Hier werten 30% die Situation als „eher gut“ (vgl. S.33).

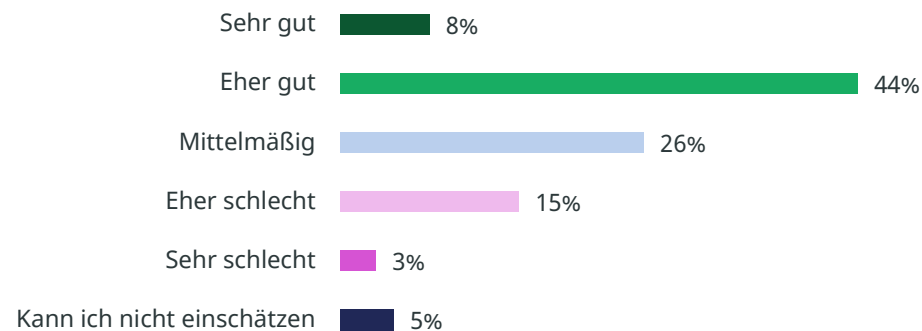
N = 641

# Bewertung Radverkehr: lokale Unterschiede

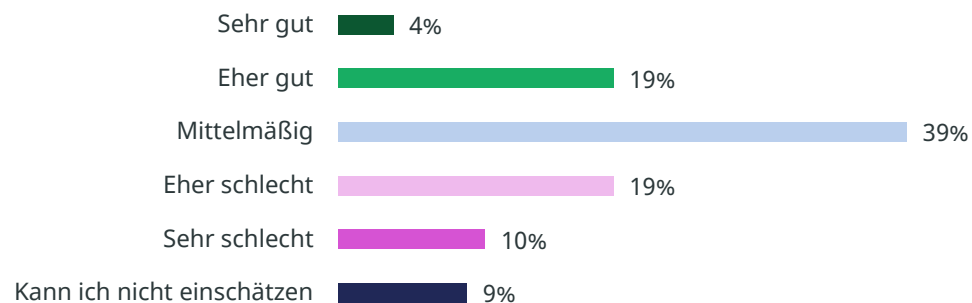
Zwenkau (N=234)



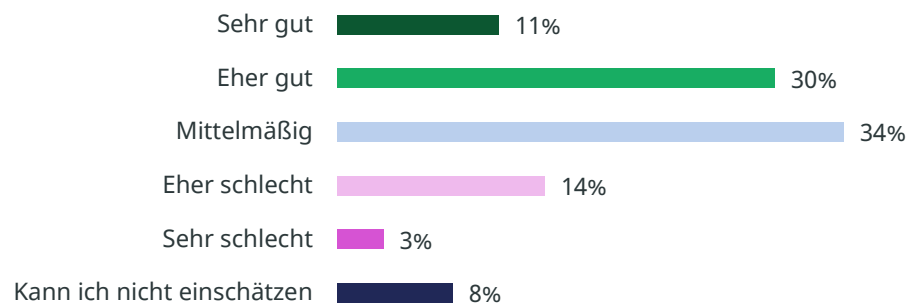
Böhlen (N=66)



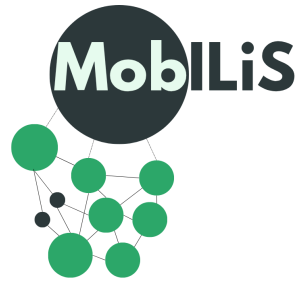
Rötha (N=79)



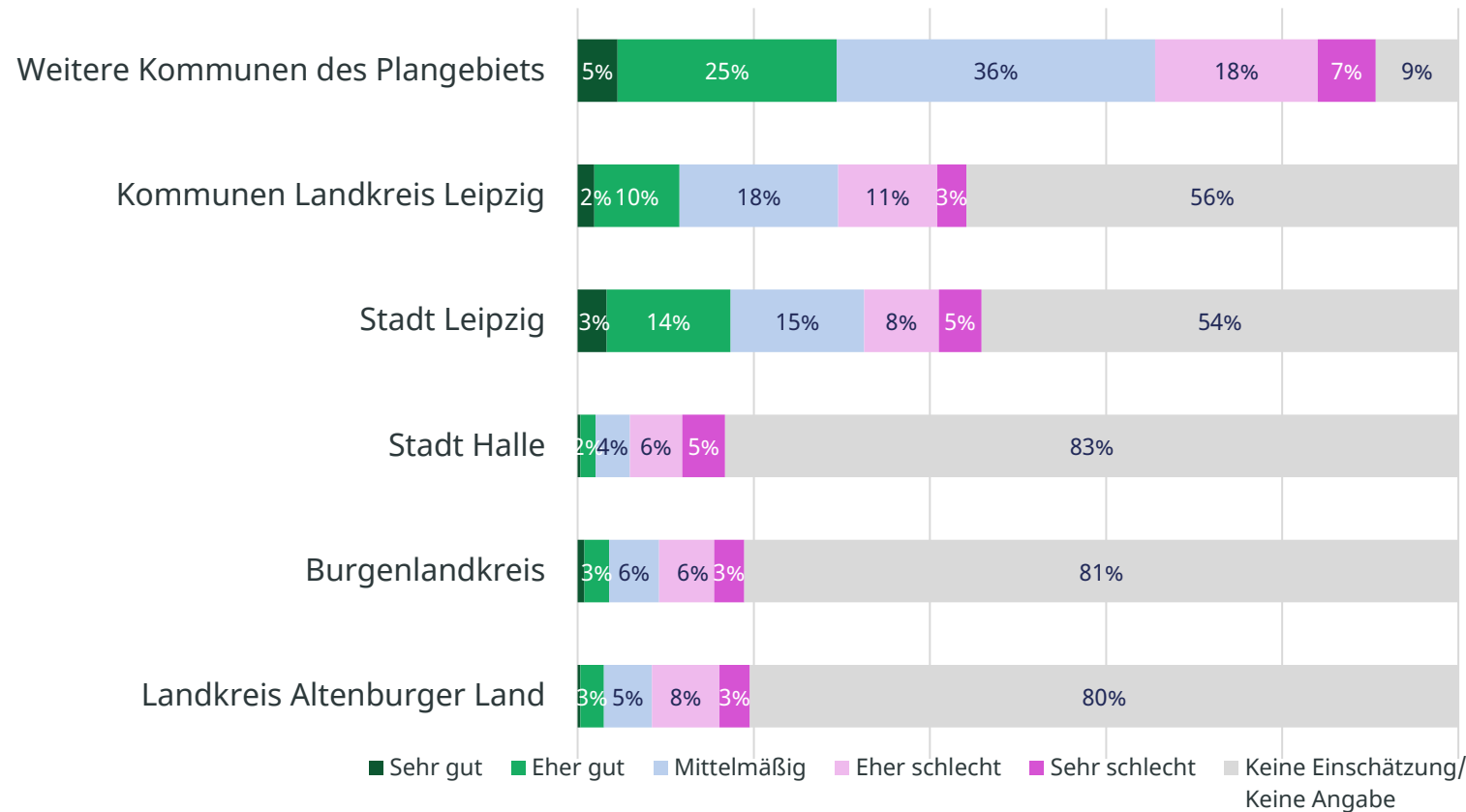
Neukieritzsch (N=64)



N = 641



# Erreichbarkeit Radverkehr



Die Einschätzung der **Erreichbarkeit der Kommunen des Plangebiets** wird von den Teilnehmenden als insgesamt **leicht positiv** bewertet.

Auch die Erreichbarkeit der Stadt Leipzig mit dem Fahrrad wird von denjenigen, die eine Bewertung vornahmen, insgesamt eher positiv eingeschätzt.

Zur Erreichbarkeit von Kommunen und Landkreisen außerhalb des Plangebiets gab ein Großteil der Teilnehmenden keine Bewertung ab.

N = 639

# Radfahren: Hindernisse und Sichtweisen



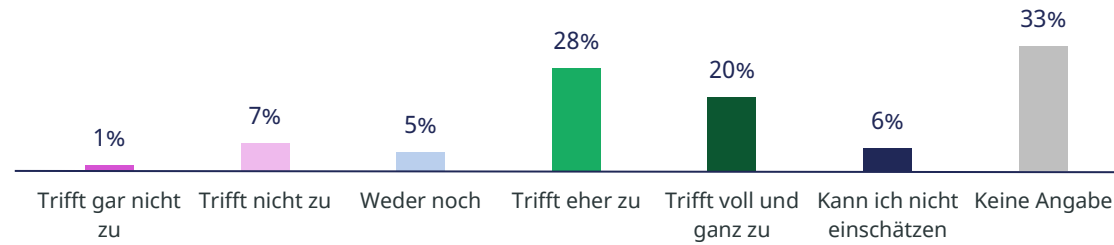
Die Teilnehmenden wurden auch nach konkreten Sichtweisen auf den Radverkehr und Hindernisse zum Radfahren befragt. Auf den folgenden beiden Folien ist das Stimmungsbild hierzu graphisch visualisiert. Hier werden die Erkenntnisse zunächst schriftlich beschrieben:

- › Das Fahrrad ist für einen kleinen Teil der Teilnehmenden bereits ein vollwertiges Alltagsverkehrsmittel.
- › Das bedeutendste Hindernis zum Radfahren sind für die Teilnehmenden **äußere Umstände**:
  - › Viele Teilnehmende fühlen sich im Plangebiet auf dem Fahrrad **nicht sicher**, insbesondere durch den Autoverkehr führen sie sich vielfach gefährdet.
  - › Zudem empfinden sie das **Radwegenetz** sowie den **Zustand der Radwege** oft als unzureichend. Ein durchgängiges, gut ausgebautes Radverkehrsnetz würde für viele Teilnehmende die Nutzung ihres Fahrrads attraktiver machen.
  - › Auch die **Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr** wird als eher unzureichend empfunden.
- › Die alltäglich zurückzulegenden Entfernungen stellen ein kleineres Hindernis dar.
- › Auch geben vergleichsweise weniger Teilnehmende an, grundsätzlich andere Verkehrsmittel wie z.B. das Auto oder den Bus zu bevorzugen.

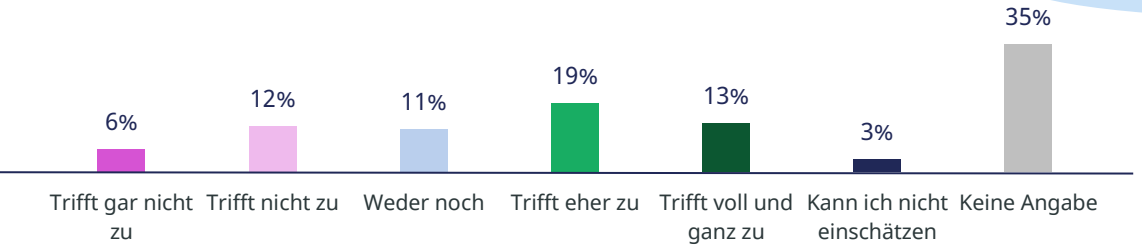
# Hindernisse zum Radfahren

N = 629

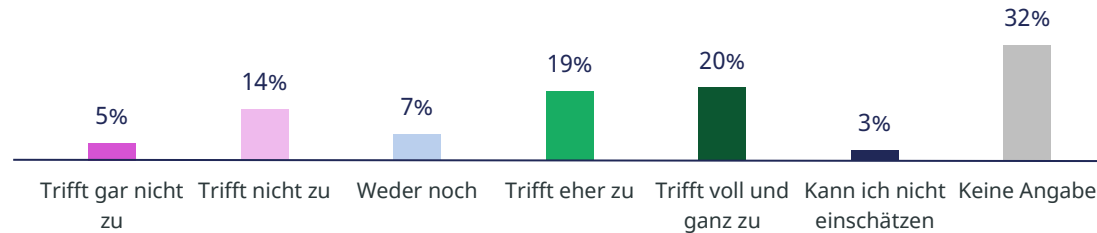
„Die Radwege auf meinen Strecken sind lückenhaft oder in schlechtem Zustand.“



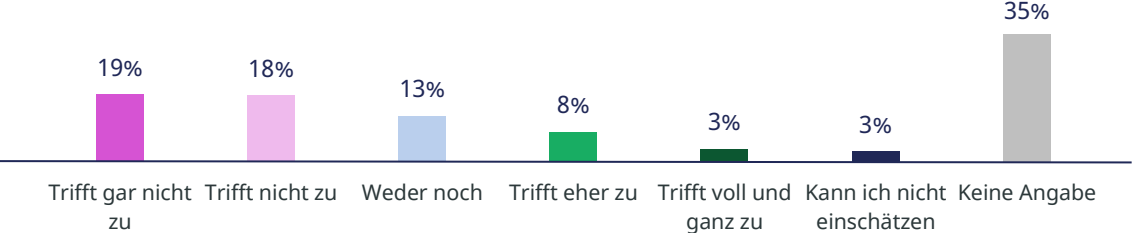
„Ich fahre lieber mit dem Auto bzw. Moped oder Motorrad.“



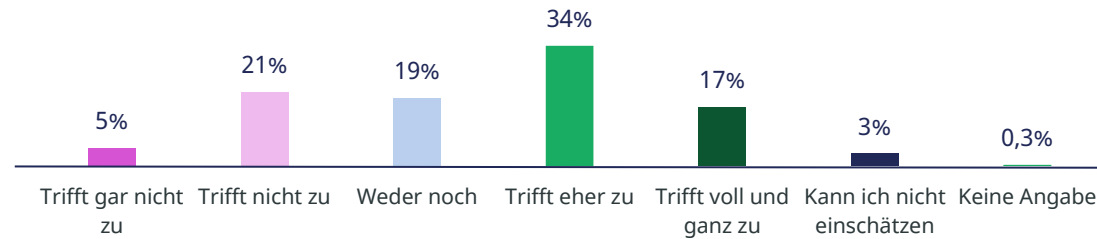
„Meine täglichen Wege sind mir für das Fahrrad zu weit oder zu zeitaufwendig.“



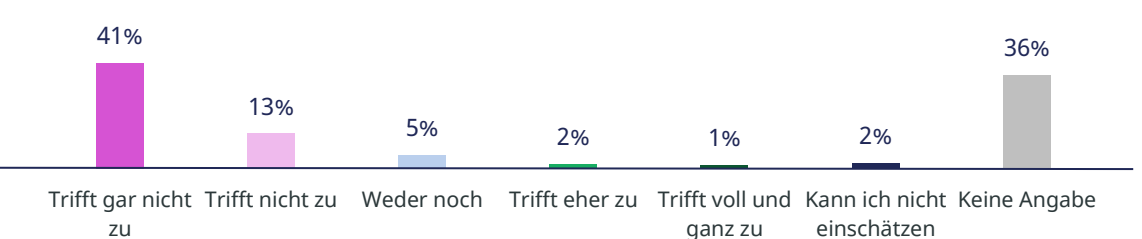
„Ich fahre lieber mit Bus und Bahn.“



„Ich fühle mich im Straßenverkehr auf dem Fahrrad unsicher.“



„Mein aktuelles Fahrrad ist nicht zuverlässig oder technisch nicht fit für den Alltag.“

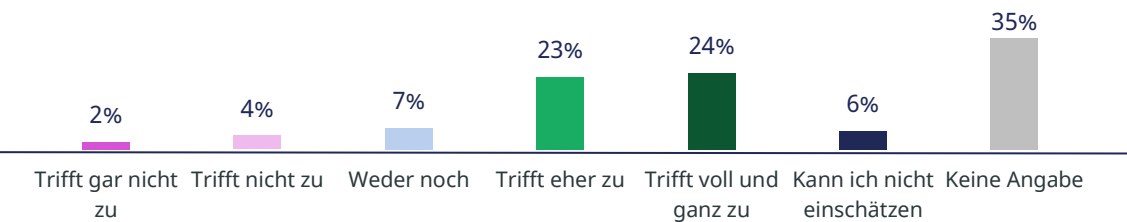
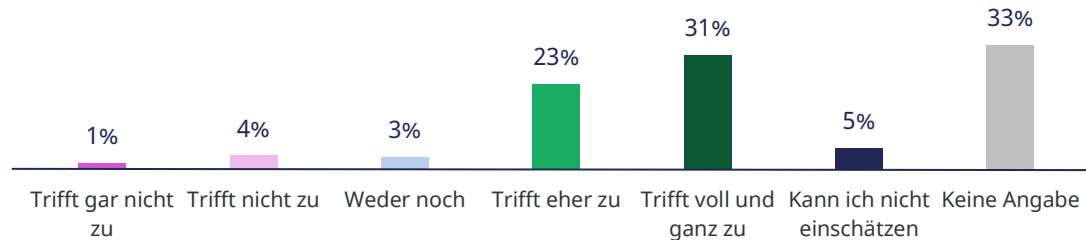


# Sicht auf den Radverkehr

N = 629

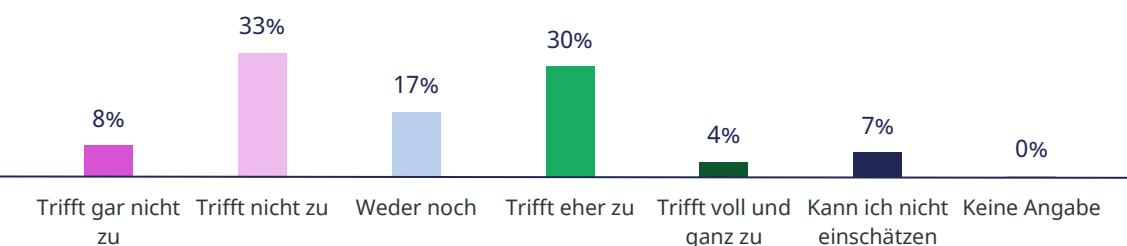
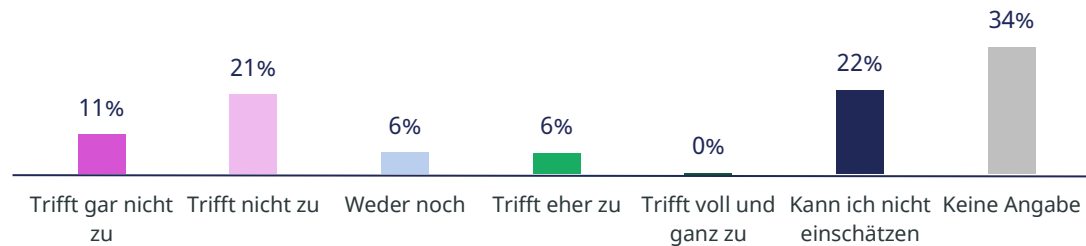
„Besonders an Hauptverkehrsstraßen fühle ich mich durch den Autoverkehr gefährdet (bspw. geringer Überholabstand).“

„Ich würde das Rad im Alltag häufiger nutzen, wenn es mehr durchgängige und komfortable Radwege gäbe.“



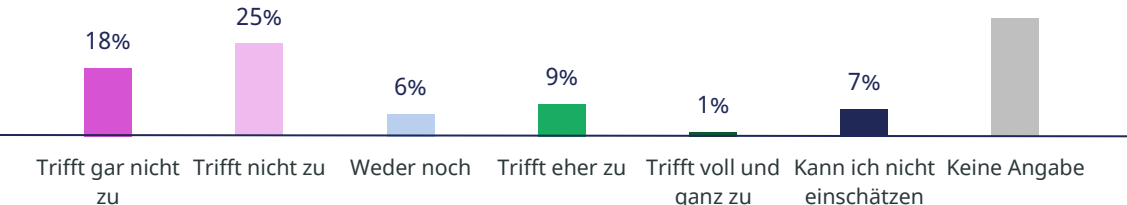
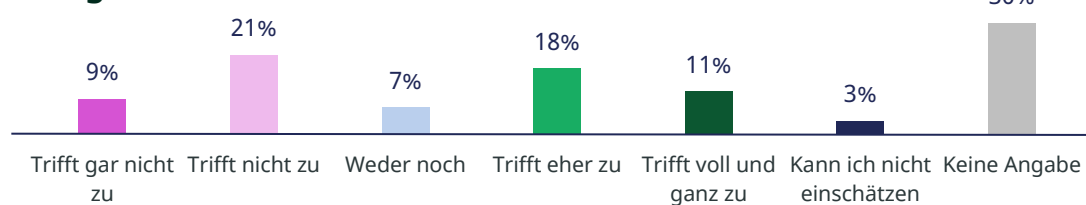
„ÖPNV und Radverkehr sind gut miteinander verknüpft. (z. B. einfache Fahrradmitnahme oder Bike & Ride).“

„Als Radfahrer erreiche ich im Alltag sicher und komfortabel meine Ziele.“



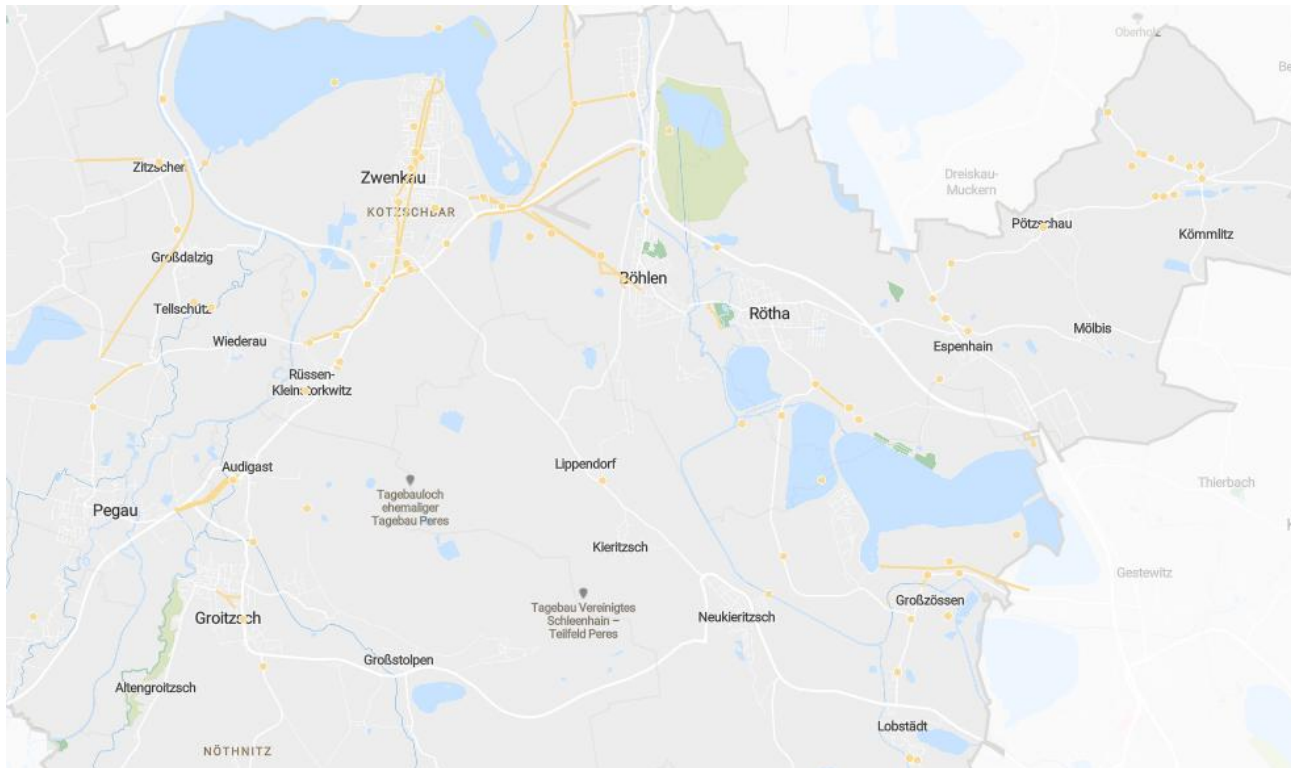
„Das Fahrrad ist für mich ein vollwertiges Verkehrsmittel für den Alltag, nicht nur für die Freizeit.“

„Das Radwegenetz ist lückenlos und verbindet wichtige Ziele im Alltag (Schulen, Einkauf, Arbeit) direkt miteinander.“



# Handlungsbedarfe: Dialogkarte

**Hinweis:** In der folgenden Auswertung der Handlungsbedarfe wurden Hinweise aus Dialogkarte und Umfrage gemeinsam betrachtet, um übergreifende Schwerpunktthemen zu identifizieren. Alle Hinweise wurden zudem tabellarisch oder als Geodaten an die Mobilitätsplanung übergeben.



› Es wurden 388 Hinweise aus der Umfrage, sowie 132 Hinweise aus der Dialogkarte betrachtet.

› **Wichtige Themen:**

- › Fehlende Radwege / Lücken im Radwegenetz
- › Verkehrssicherheit
- › Qualität der Radwege
- › Touristische Radwege

# Handlungsbedarfe

- › **Fehlende Radwege bzw. Lücken im Radwegenetz:** Die meisten Hinweise beziehen sich auf fehlende Radwege oder Lücken im Radwegenetz. Radwege sollten **durchgängig, direkt und alltagstauglich** sein. In der Umfrage werden oft **mehr innerörtliche Radwege** gewünscht (z.B. in Zwenkau), teils verbunden mit dem Wunsch nach einer Einrichtung von Radrouten abseits der Hauptstraßen. In der **Dialogkarte** wird konkret auf einige fehlende Wege oder Verbindungen hingewiesen:
  - › Gewünschte direkte und durchgängige Verbindungen sind beispielsweise die Strecken:  
*Zwenkau – Böhlen, Espenhain – Rötha, Borna – Deutzen, Großzossen - Eula* oder eine Verbindung *Groitzsch – Pegau – Zwenkau – Leipzig*
  - › Vielfach werden **straßenbegleitende Radwege** entlang von Bundes- oder Landstraßen gewünscht.
    - › z.B. entlang der *B2, B181, K7925, S50, S242, S76, Witznitzer Str. (Neukieritzsch), Lützner Str. (Markranstädt)*...
  - › Zudem wird teilweise vorgeschlagen, Wirtschaftswege oder Forstwege zu Radwegen auszubauen (z.B. *Kitzener Weg*)
  - › Auch die **Anbindung von ÖV-Haltestellen** an das Radnetz wird thematisiert: Mehrfach werden Radwegeverbindungen zu relevanten ÖV-Haltestellen gewünscht.
    - › z.B. Radverbindung *Zwenkau - Gaschwitz Bahnhof; Zwenkau – Bahnhof Böhlen, Direktverbindung Zwenkau - S-Bahnhof Großdeuben; Oelzschau - S-Bahn Haltepunkte Belgershain.*

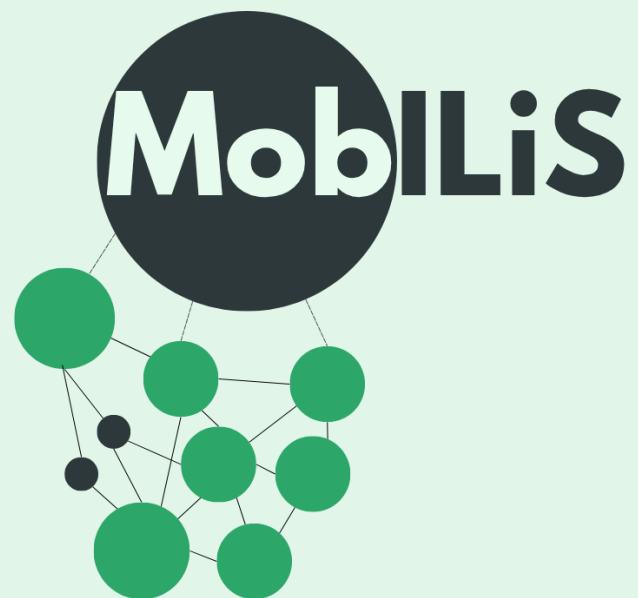
# Handlungsbedarfe

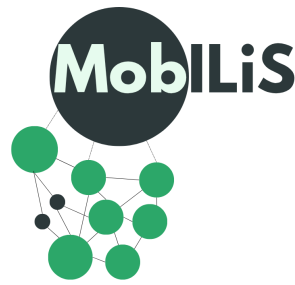
- › **Sicherheit:** Sicherheit wird sowohl in der Umfrage als auch der Dialogkarte stark thematisiert. Zu **schmale, fehlende** oder **abrupt endende** Radwege führten zu **Konflikten mit dem Kfz-Verkehr**, zudem werden an vielen Stellen hohe Geschwindigkeiten und riskantes Überholen bei zu geringem Abstand als Risikofaktoren benannt. Vielfach werden **getrennte Radwege** gewünscht. Auch fehlende sichere **Querungsmöglichkeiten**, mangelnde Einsicht sowie enge Straßen und Kurven werden thematisiert. Dabei wird teils auch auf Schulwege und die **Sicherheit von Kindern** im Straßenverkehr verwiesen.
  - › Häufig genannt werden dabei insbesondere Zwenkau (z.B. entlang der Leipziger- und Pegauer Str.), Rötha (z.B. an der K7930) und Oelzschau bzw. die K7925.
- › **Qualität der Radwege:** Dieses Thema spielt sowohl in der Umfrage als auch in der Dialogkarte eine wichtige Rolle. Dabei geht es neben Beschwerden über den **allgemeinen Zustand der Radwege** und Problemstellen wie **Schlaglöcher** oder Wurzelschäden speziell auch um Wünsche nach befestigten Wegen mit geeignetem, glattem Bodenbelag. In der Umfrage wird vielfach auch eine bessere **Beleuchtung** der Wege gewünscht, sowie teilweise eine Beschattung durch Bäume. In der Dialogkarte werden einige konkrete Problemstellen benannt:
  - › z.B. Radweg *Pegau - Audigast; Zeitzer Str.* entlang des Zwenkauer Sees, Strecke *Zwenkau - Groitzsch*

# Handlungsbedarfe

- › **Beschilderung und Markierung:** Neben mehr Wegen brauche es zudem eine **klare Beschilderung** und **Markierung** der Wege. In diesem Bereich wird ein grundsätzlicher Ausbaubedarf gesehen.
  - › z.B. Entlang der Fahrradstrecke *Zwenkau – Bahnhof Gaschwitz*
- › **Touristische Radwege:** Neben Alltagsrouten wird vielfach auch ein **Ausbau touristischer Radwege** gewünscht. Es brauche auch hier ein gut ausgebautes Netz zu relevanten Zielen, sowie eine gute Beschilderung. Dabei stehen insbesondere die **Seen als Zielorte** im Vordergrund.
  - › z.B. Radweg um den *Zwenkauer See*, *Rundweg Hainer See*, Anbindung *Rötha - Störmthaler See*

# Zukünftige Mobilität





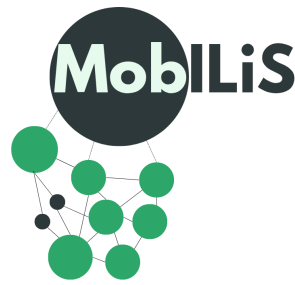
# Themen für zukünftige Mobilität

Rang	Thema	Ø Bewertung
1	Ich erreiche meine Ziele im Plangebiet und seinem Umkreis in einer angemessenen Zeit.	2,26
2	Ich fühle mich sicher, wenn ich im Plangebiet unterwegs bin.	3,18
3	Ich kann meine Ziele innerhalb des Plangebiet und seinem Umkreis unabhängig vom Verkehrsmittel zuverlässig erreichen.	3,24
4	Ich kann mir die Mobilitätsangebote im Plangebiet leisten.	3,35
5	Menschen mit Mobilitätseinschränkung können sich im Plangebiet frei und selbstständig fortbewegen.	4,58
6	Das Verkehrssystem im Plangebiet ermöglicht mir eine klimafreundliche Fortbewegung.	4,7

Den Teilnehmenden wurden sechs Aussagen über das zukünftige Mobilitätserlebnis im Plangebiet vorgestellt. Diese sollten nach ihrer Priorität bewertet werden.

**Die höchste Bewertung erzielte die Erreichbarkeit,** Klimafreundlichkeit hatte dagegen für die Teilnehmenden eher geringe Priorität.

N = 63



# Themen für zukünftige Mobilität

Rang	Thema	Ø Bewertung
1	Ich erreiche meine Ziele im Plangebiet und seinem Umkreis in einer angemessenen Zeit.	2,16
2	Ich kann meine Ziele innerhalb des Plangebiet und seinem Umkreis unabhängig vom Verkehrsmittel zuverlässig erreichen.	3,14
3	Ich fühle mich sicher, wenn ich im Plangebiet unterwegs bin.	3,3

› Unterschiede in der Bewertung lassen sich je nach Alter der Teilnehmenden erkennen:

Für **jüngere Altersgruppen (<25)** ist **Erreichbarkeit** das mit Abstand wichtigste Thema. Auch **Zuverlässigkeit** hat für sie einen hohen Stellenwert.

**TOP 3 Themen für die Altersgruppe <25**

1	Ich erreiche meine Ziele im Plangebiet und seinem Umkreis in einer angemessenen Zeit.	2,61
2	Ich kann mir die Mobilitätsangebote im Plangebiet leisten.	2,91
3	Ich fühle mich sicher, wenn ich im Plangebiet unterwegs bin.	3,17

Für **ältere Teilnehmende (>60)** ist Erreichbarkeit zwar auch das wichtigste Thema, doch auch **Bezahlbarkeit** hat für sie einen sehr hohen Stellenwert. Auch **Sicherheit** wird von älteren Teilnehmenden insgesamt als wichtiger bewertet.

**TOP 3 Themen für die Altersgruppe >60**



# MobilLiS



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Foto: <https://kommsteg.de>

## Danke für Ihr Interesse!

Weitere Infos unter: [www.mobilis-konzept.de](http://www.mobilis-konzept.de)

