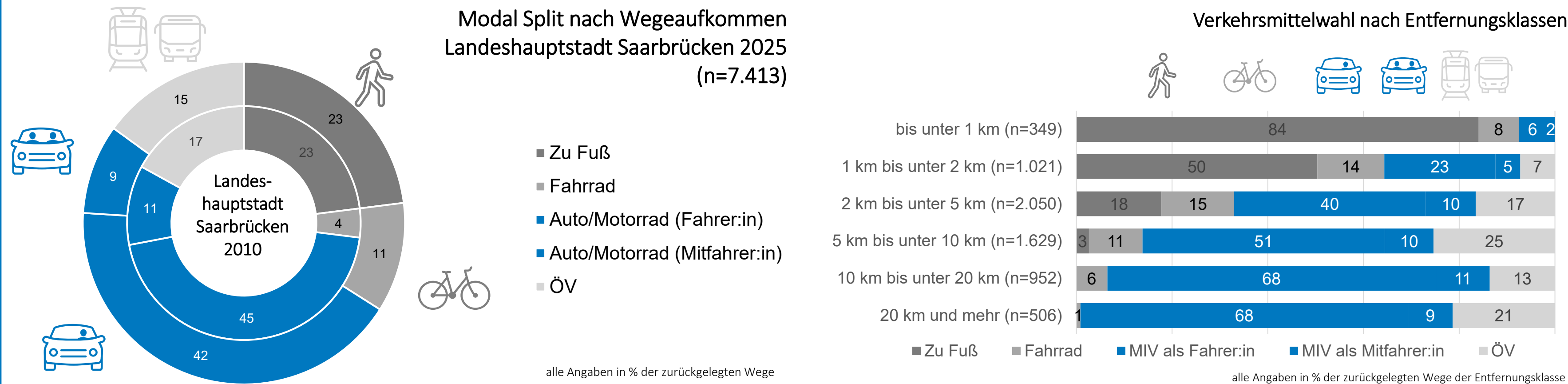


Fließender Kfz-Verkehr

Zahlen, Daten, Fakten



- Der Kfz-Anteil ist moderat rückläufig: von 56 % auf 51 % der Wege – ein erster Erfolg – allerdings ist der Kfz-Verkehr weiterhin prägend
- Bereits ab einer Entfernung von 2 km ist das Auto das bestimmende Verkehrsmittel der Saarbrücker Bevölkerung – insb. die Entfernungsklassen 2 – 5 km und 5 – 10 km bieten allerdings Umstiegspotenziale auf Alternativen (insb. Fahrrad, aber auch ÖPNV)
- 22 % der Saarbrücker Haushalte sind autofrei (2010: 17 %) – im Umkehrschluss gibt es in 78 % der Haushalte mind. ein Auto (Pkw-Dichte: 670)
- In 11 % der Saarbrücker Haushalte ist mind. ein E-Auto vorhanden

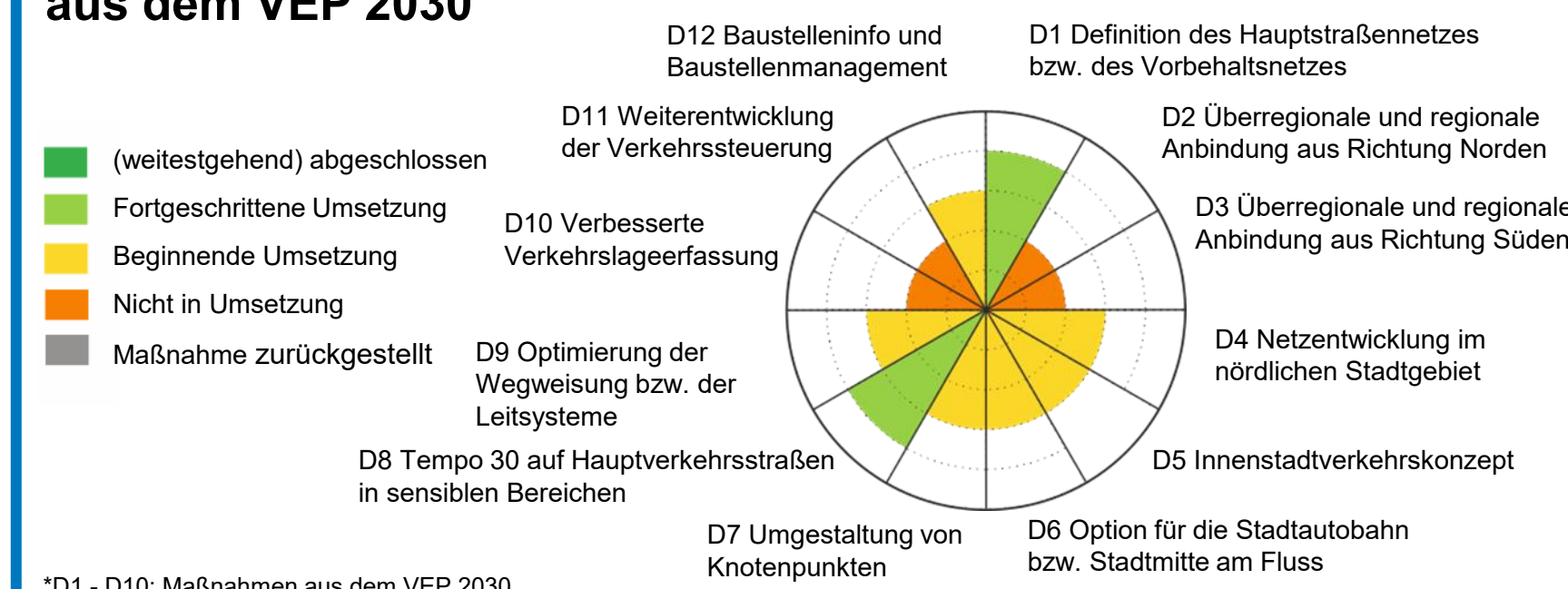
Wo kommen wir her – wo stehen wir heute?

Verlagerung von Verkehrsströmen: Durch die Anpassung der innerstädtischen Verkehrsführung und die Ausweisung von Tempo 30 haben sich Verkehrsmengen spürbar von innen nach außen verlagert

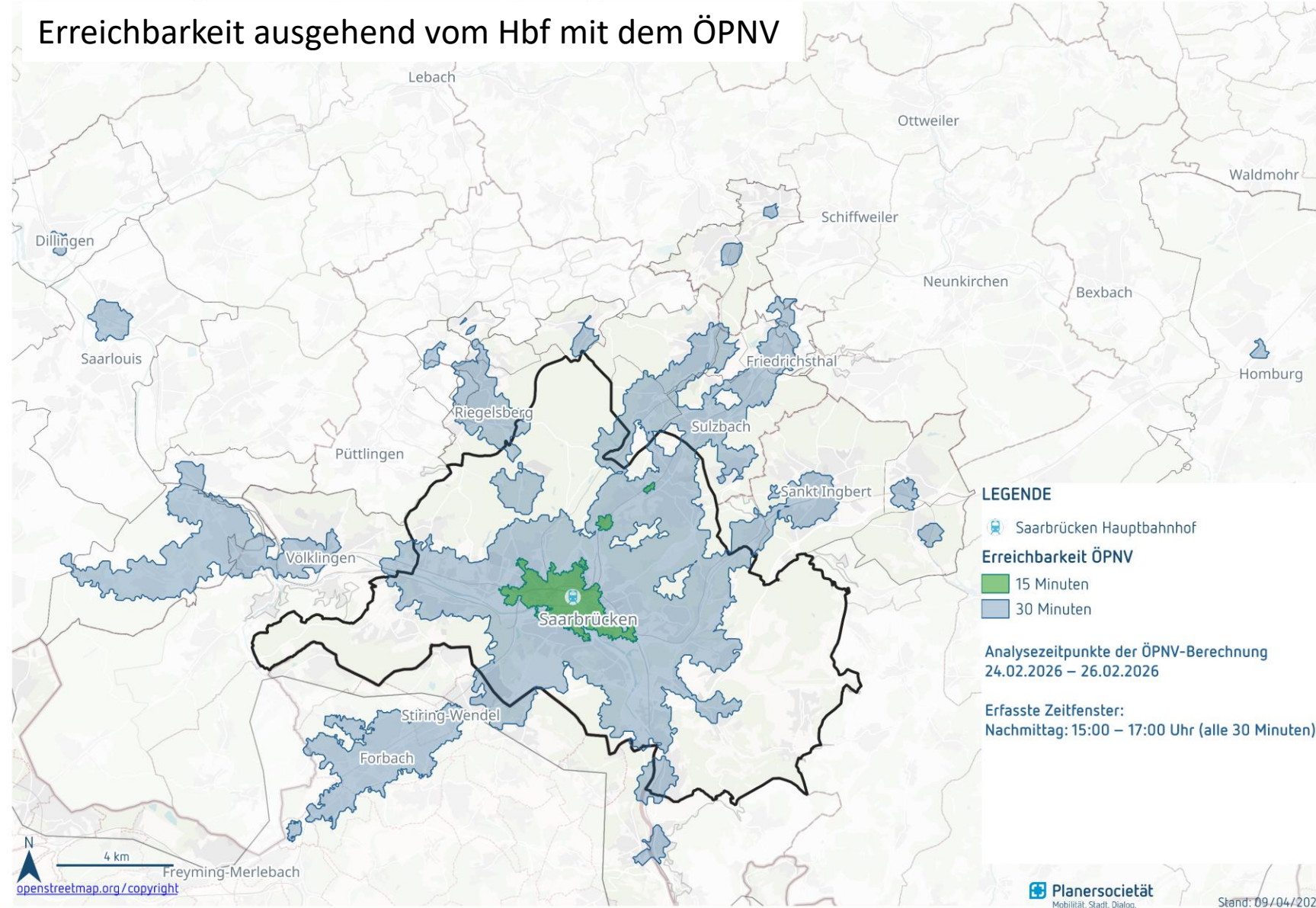
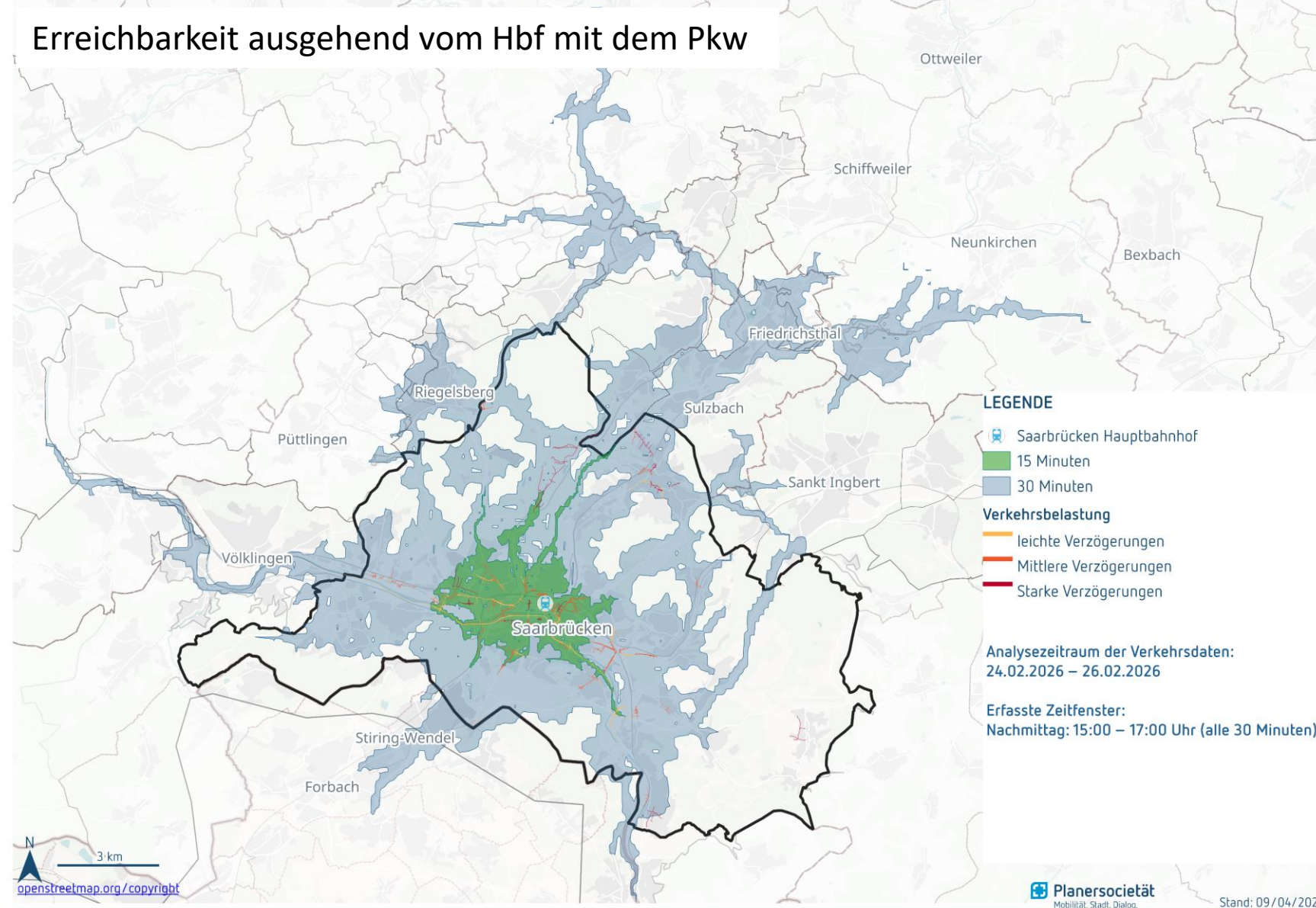
Verringerung von Verkehrsmengen:
2010: ca. 300.000 tägliche MIV-Wege der Saarbrücker Bevölkerung
2025: ca. 255.000 tägliche MIV-Wege der Saarbrücker Bevölkerung

Erreichbarkeit MIV vs. ÖPNV: Vergleich der Erreichbarkeit ausgehend vom Saarbrücker Hbf in der Nachmittagsspitze

Umsetzungsstand der Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr* aus dem VEP 2030



- Deutlicher Rückgang auf den innenstadtnahen Brücken (Luisenbrücke W-H-Brücke, Bismarckbrücke)
- Starker Anstieg Ostspange, Gerzweiler Brücke
- Leichter Anstieg Mallstatter Brücke, Westspange
- Insgesamt +0,1 % Kfz im Durchschnitt der dargestellten Zählstellen
- Vorliegender Trend: ähnliche Verkehrsmengen, jedoch geringere Spitzenbelastungen



Stärken und Herausforderungen in Saarbrücken



Überregionale Anbindung: durch A1, A6, A620 und A623 besteht sehr gute überregionale Erreichbarkeit

Stadtautobahn: erzeugt hohe Verkehrsmengen in sensiblen Bereichen; anstehende Bauarbeiten werden zu Verkehrs- & Erreichbarkeitsbeeinträchtigungen führen



Innerstädtisches Straßennetz: das bestehende Straßennetz ermöglicht grundsätzlich auch innerstädtisch gute und schnelle Anbindungsoptionen

Orientierung wenig intuitiv: die Orientierung im Straßennetz ist teilweise herausfordernd; insb. für Ortsfremde



Innenstadtverkehrskonzept: vertiefende Machbarkeitsstudie liegt vor & erste Teilprojekte wurden umgesetzt; weitere Umsetzungen sukzessive geplant

Komplexe Knotenpunkte: die großen, teils mehrspurigen Knoten und Kreisverkehre erfordern hohe Aufmerksamkeit und stellen Konfliktpunkte für den Fuß- & Radverkehr dar



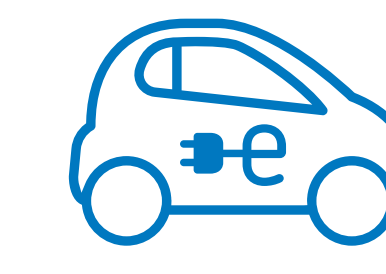
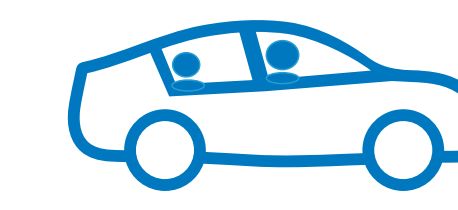
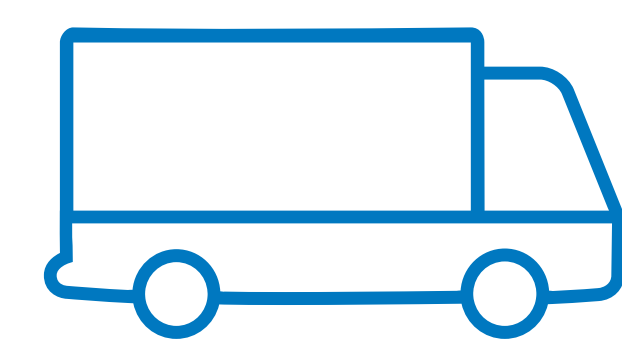
Konsequente Umsetzung von Tempo 30: Hotspotbereiche der Lärmaktionsplanung überwiegend temporeduziert; Innenstadt seit 2023 temporeduziert

Flächeninanspruchnahme: Infrastrukturen für den Kfz-Verkehr beanspruchen einen erheblichen Teil des öffentlichen Raums



Potenziale und Handlungserfordernisse

- Ausweitung von Temporeduzierungen (neue StVO) in sensiblen Bereichen:** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Entschleunigung des Verkehrs, zur Reduzierung von Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe) *sehr große Herausforderung!*
- Potenziale zur Umnutzung von Kfz-Verkehrsflächen gezielt nutzen:** Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs – insb. in Bereichen mit Einzelhandels-, Gastronomie- und Aufenthaltsfunktion – verringern
- Rückläufige Verkehrsspitzen im Tagesverlauf nutzen:** zur Anpassung von Ampelschaltungen und zur Reduzierung von Kfz-Verkehrsflächen, zum Ausbau von Mobilitätsalternativen
- E-Mobilität fördern:** Verstärkte Nutzung von E-Fahrzeugen durch öffentliche Ladeinfrastruktur (z.B. Schnellladeparks) und Beratungsprogramme (privat & gewerblich) unterstützen
- Konflikte im Verkehrsraum reduzieren:** infrastrukturell und kommunikativ auf ein besseres Miteinander im Verkehr hinwirken
- stadtverträgliche Erreichbarkeit sichern:** Verkehrsbelastungen und Verkehrsführung an den stadträumlichen Kontext anpassen und dabei die Erreichbarkeit nachhaltig sichern
- Komplexität reduzieren:** Mehrspurigkeit und Erfordernis von Kfz-Anbindungen für bestimmte Bereiche prüfen *(großes Potenzial –*



Analyse der Mobilität

Fließender Kfz-Verkehr

Wo stimmen unsere Einschätzungen zum fließenden Kfz-Verkehr in Saarbrücken – wo nicht?

Was ist aus Ihrer Sicht erforderlich, um den fließenden Kfz-Verkehr stadtverträglich abzuwickeln?

Wo sehen Sie die größten Potenziale für eine stadtverträgliche Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs?