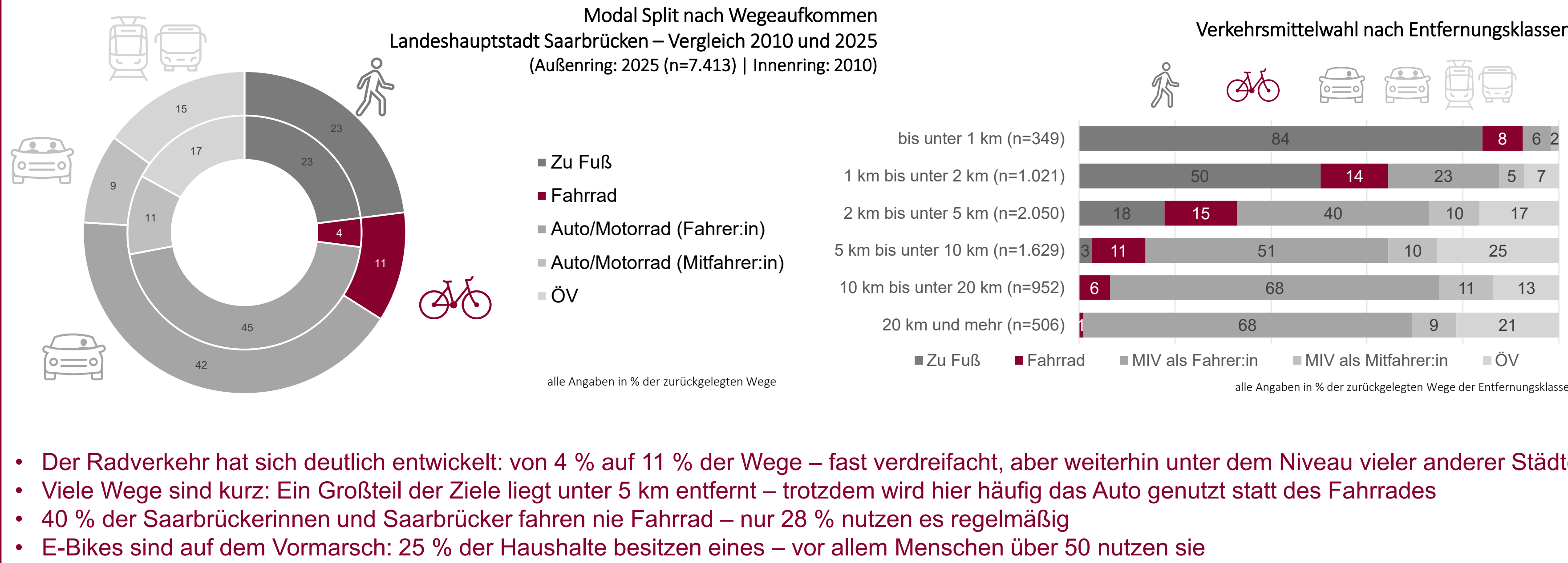




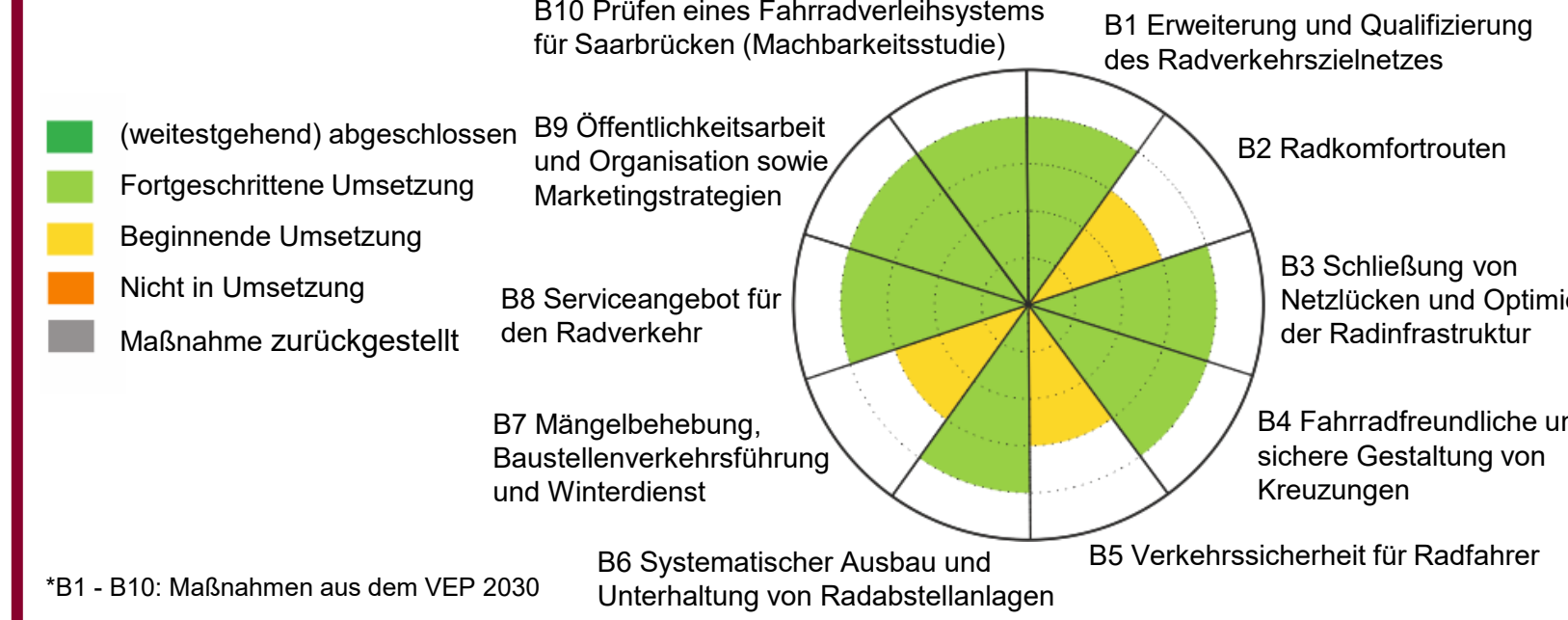
Radverkehr & Mikromobilität

Zahlen, Daten, Fakten



Wo kommen wir her – wo stehen wir heute?

Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Radverkehr* aus dem VEP 2030



Mikromobilität:

Im VEP 2030 noch nicht thematisiert, inzwischen Bestandteil der Verkehrsplanung



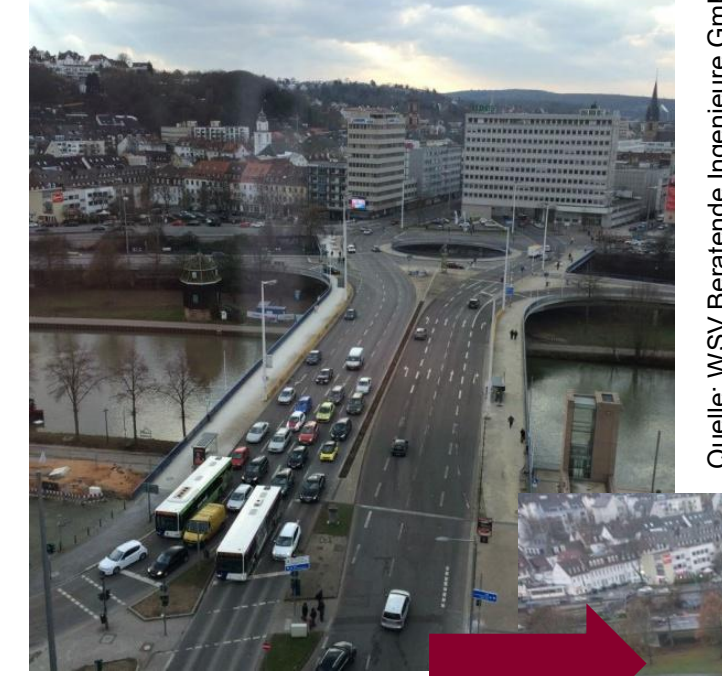
Modernisierung von Fahrradabstellanlagen:

Ausbau des Angebots sowie sukzessiver Austausch älterer Anlagen durch Anlehnbügel



Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur:

Neue Radverkehrsführung auf der Wilhelm-Heinrich-Brücke



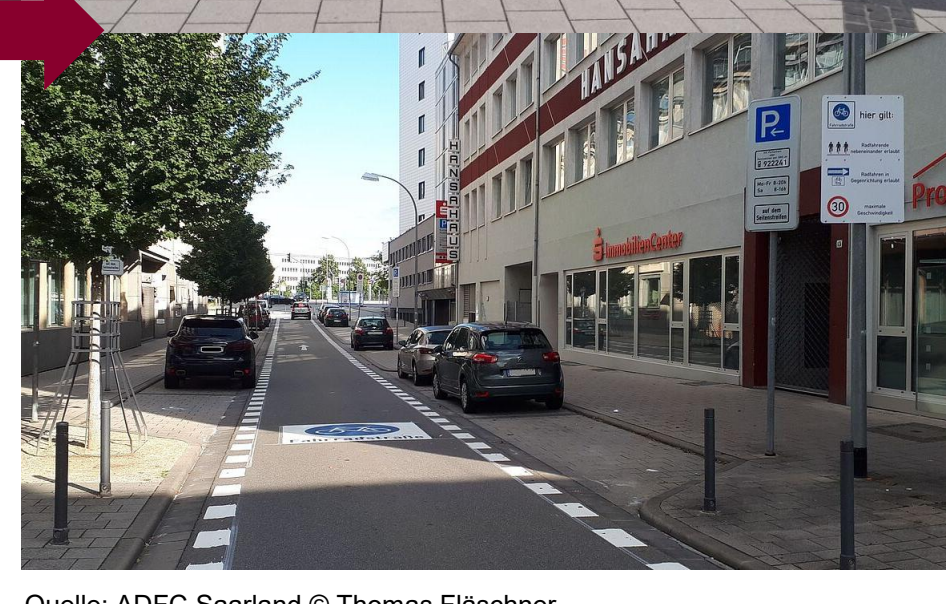
Geschützter Radfahrstreifen:

Neue, baulich gesicherte Führung für den Radverkehr in der Betzenstraße



Fahrradfreundliche Umgestaltung:

Hohenzollernstraße als Fahrradstraße, Nauwieser Viertel als Fahrradzone



Stärken und Herausforderungen in Saarbrücken



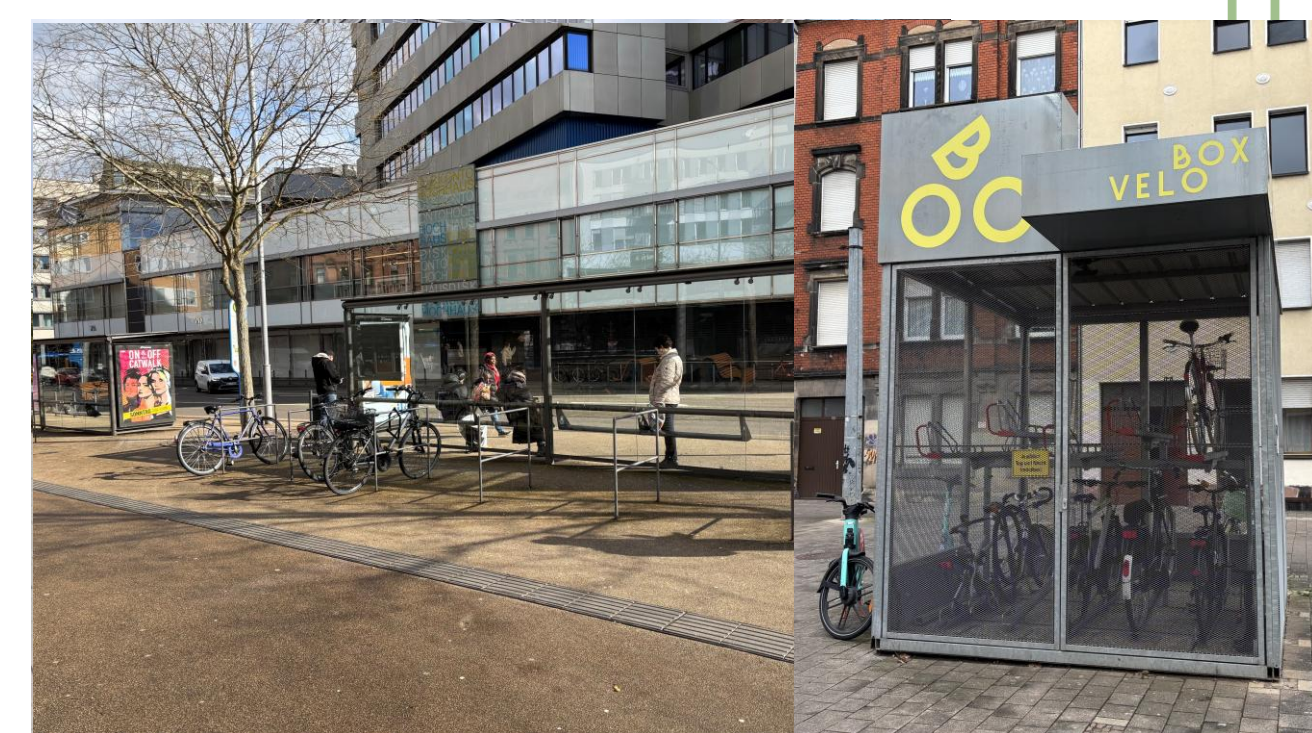
Infrastrukturmaßnahmen:

In den letzten Jahren zahlreiche Markierungen und Umgestaltungen zugunsten des Radverkehrs



Freigaben im Straßennetz:

Geöffnete Einbahnstraßen und freigegebene Busspuren verbessern Durchlässigkeit und Netzqualität



Fahrradabstellanlagen:

Quantitativ gutes Angebot an Abstellmöglichkeiten im Stadtgebiet, qualitativ weiter ausbaufähig



Vielfältige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs:

Fahrradstraßen, -zonen, Grünpfeile und angepasste Knotenpunkt-lösungen als breites Instrumentarium zur Verbesserung der Radverkehrsführung

Radführung im

Mischverkehr: Häufig ohne getrennte Infrastruktur, mit Konflikten zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr



Trennwirkungen im

Stadtgebiet: Saar, A620 und Bahntrassen erschweren durchgehende Verbindungen



Fehlendes durchgängiges Radverkehrsnetz:

Teilweise fragmentierte und nicht durchgängige Infrastruktur



Komplexe Knotenpunkte und Engstellen:

Große Kreuzungen, Brücken, Unterführungen und Engstellen mit Barrierewirkung und eingeschränkter Befahrbarkeit



Potenziele und Handlungserfordernisse

- Durchgängige Radverkehrsinfrastruktur schaffen:** Sichere Führungsformen, ausreichende Breiten und einheitliche Qualitätsstandards im Sinne eines Radverkehrsnetzes gewährleisten
- Potenziele der Mikromobilität nutzen:** Vorhandene Sharing-Angebote erweitern
- Konflikte im Verkehrsraum reduzieren:** Schnittstellen zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr durch klar geregelte Begegnungsbereiche und optimierte Knotenpunkte entschärfen
- Subjektive Sicherheit stärken:** Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens im Radverkehr weiterentwickeln
- Querbarkeit verbessern:** Barrieren wie Saar, topografische Gegebenheiten und Hauptverkehrsstraßen sicherer und effizienter überwindbar machen
- Potenziele der E-Mobilität gezielt nutzen:** E-Bikes erhöhen Reichweite, verbessern Komfort und erleichtern den Radverkehr in Bereichen mit Steigung
- Kurze Distanzen konsequent nutzen:** Potenziale des Radverkehrs auf kurzen und mittleren Strecken gezielt ausschöpfen und den Anteil des Fahrrads im Alltagsverkehr weiter steigern
- Alltagskonflikte im Radverkehr reduzieren:** Radwege und -streifen konsequent freihalten, das Abstellen von E-Scootern ordnen und Baustellen radverkehrsgerecht führen, um Sicherheit und Alltagstauglichkeit zu erhöhen