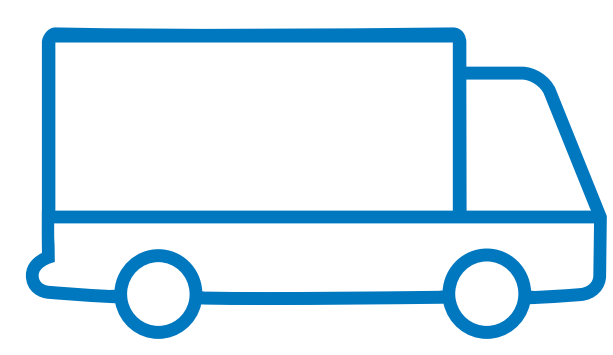
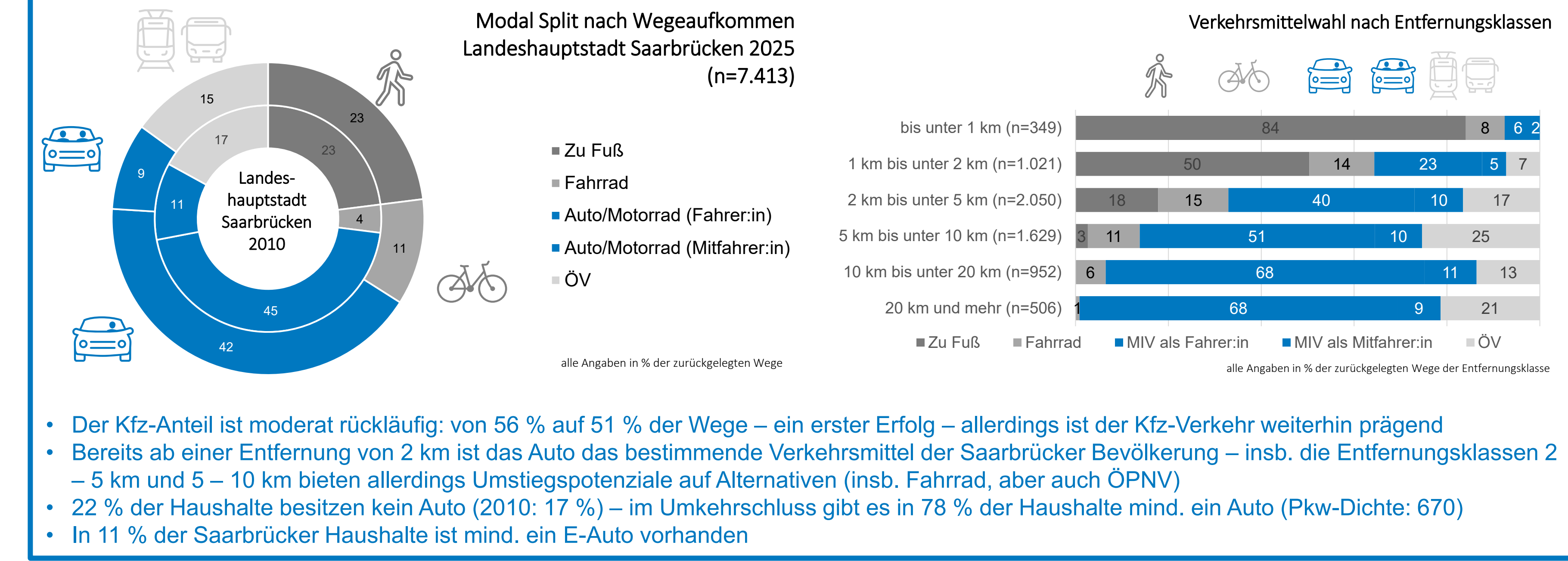


Fließender Kfz-Verkehr

Zahlen, Daten, Fakten



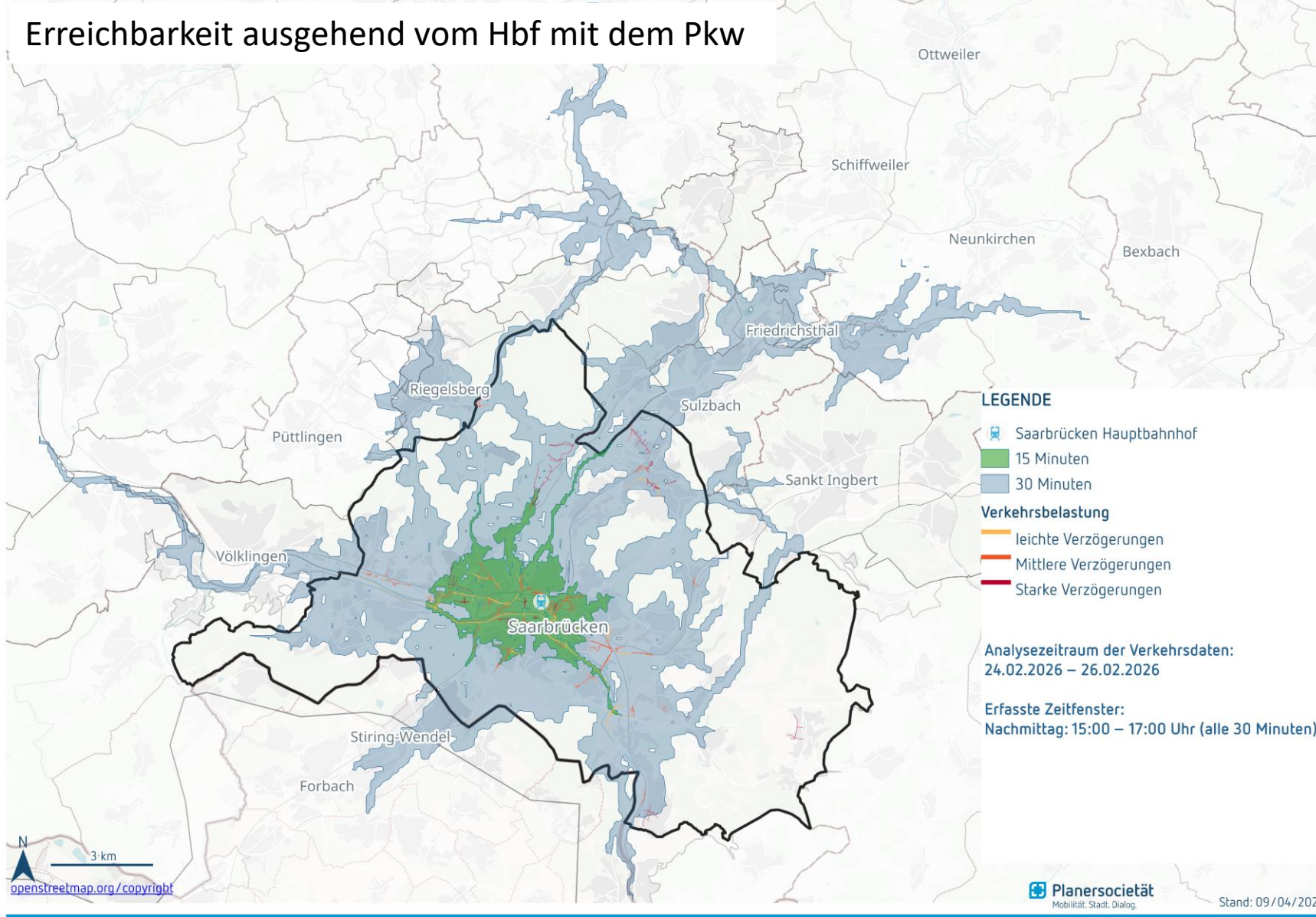
Wo kommen wir her – wo stehen wir heute?

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

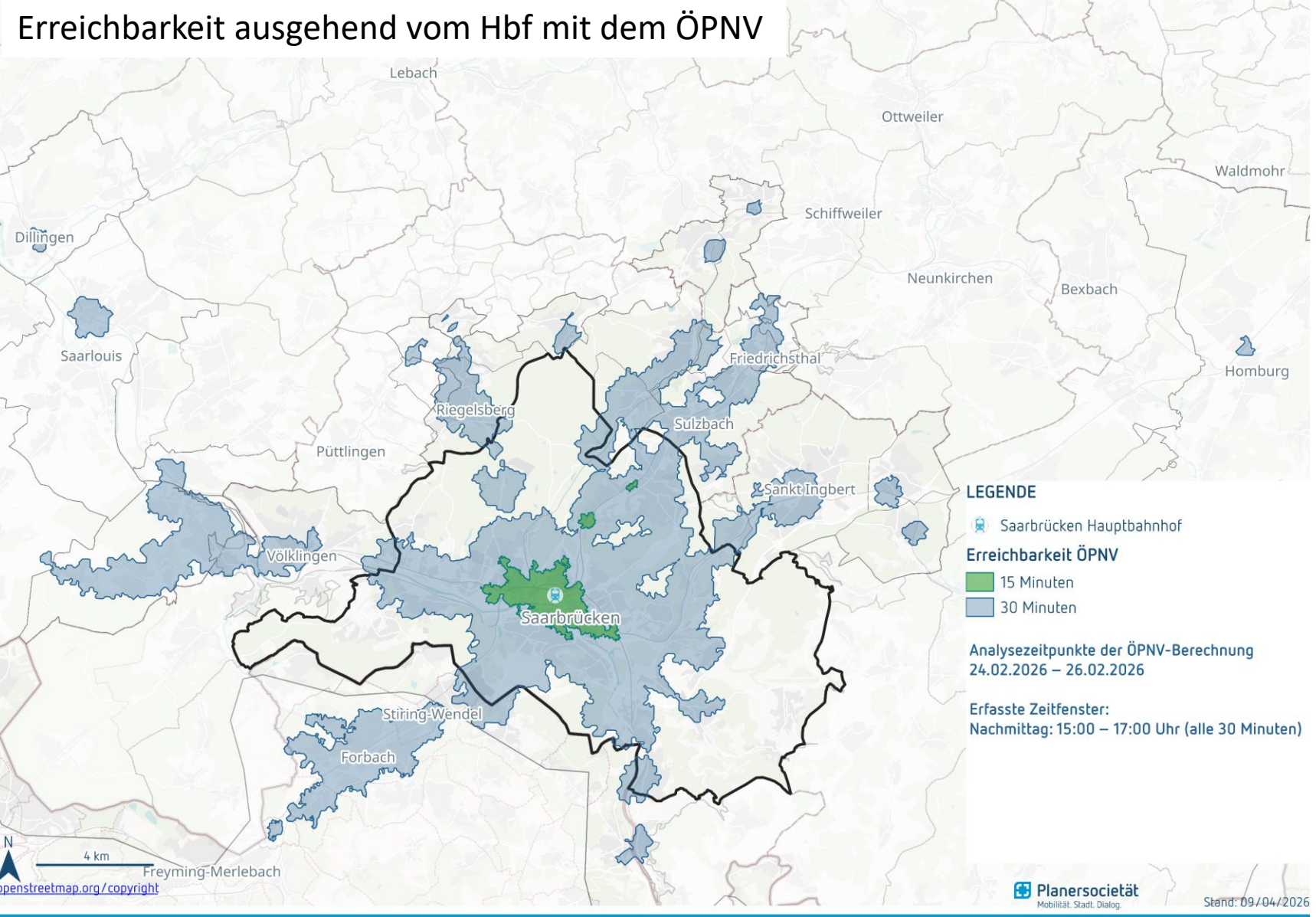
Verringerung von Verkehrsmengen:
2010: ca. 300.000 tägliche MIV-Wege der Saarbrücker Bevölkerung
2025: ca. 255.000 tägliche MIV-Wege der Saarbrücker Bevölkerung

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

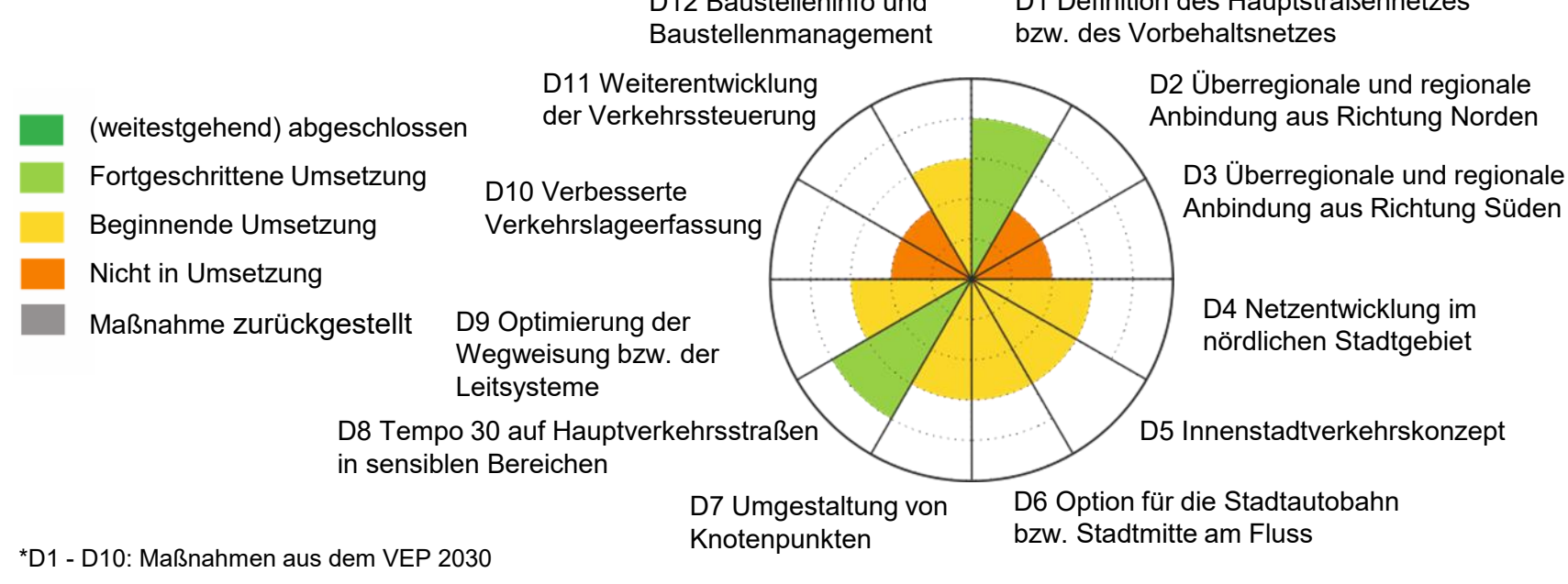
Erreichbarkeit ausgehend vom Hbf mit dem Pkw



Erreichbarkeit ausgehend vom Hbf mit dem ÖPNV



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



Stärken und Herausforderungen in Saarbrücken



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



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



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



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

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



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



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



Flächeninanspruchnahme:
Straßenräume sind vielfach auf den Kfz-Verkehr zugeschnitten, wodurch Flächen für andere Nutzungen und Verkehrsteilnehmende fehlen



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)
- Potenziale zur Umnutzung von Kfz-Verkehrsflächen gezielt nutzen:** Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs – insb. in Bereichen mit Einzelhandels-, Gastronomie- und Aufenthaltsfunktion – verringern
- Konflikte im Verkehrsraum reduzieren:** infrastrukturell und kommunikativ auf ein besseres Miteinander im Verkehr hinwirken
- Komplexität reduzieren:** Mehrspurigkeit und Erfordernis von Kfz-Anbindungen für bestimmte Bereiche prüfen (*großes Potenzial – sehr große Herausforderung!*)
- 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
- stadtverträgliche Erreichbarkeit sichern:** Verkehrsbelastungen und Verkehrsführung an den stadträumlichen Kontext anpassen und dabei die Erreichbarkeit nachhaltig sichern
- Lärmbelastungen im Straßenraum reduzieren:** Durch angepasste Geschwindigkeiten, verkehrslenkende Maßnahmen und eine stadtverträgliche Gestaltung stark belasteter Straßen und Knotenpunkte die Lärmbelastung nachhaltig senken