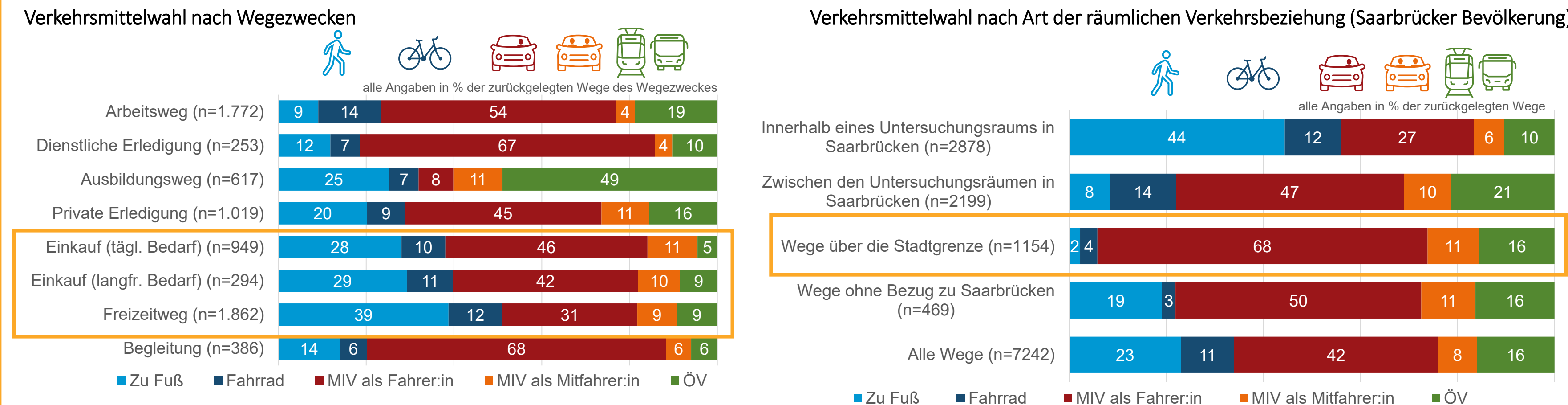




# Wirtschafts- & regionaler Verkehr

(inkl. Einkaufs- und Tourismusverkehr)

## Zahlen, Daten, Fakten



- Insbesondere bei Einkaufsverkehren dominiert der Kfz-Verkehr (tägl. 46% & langfr. Bedarf 42% Wegeteil), während bei Freizeitwegen der Fußverkehr deutlich vorn liegt (39% Wegeteil) und hier hauptsächlich vom Kfz-Verkehr eine Verlagerung erfolgt. Die anderen Verkehrsmittel unterscheiden sich nur geringfügig (Ausnahme tägl. Bedarf im ÖPNV 5%).
- Daten zu regionalen Verkehren liegen bislang nur vereinzelt vor. Bei den stadtgrenzen-überschreitende Wege (Wege ins Umland) zeigt sich jedoch eine deutliche Dominanz des Kfz-Verkehrs (68% Wegeteil).

## Stärken und Herausforderungen in Saarbrücken



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

**Standortvoraussetzungen:** Planungen für Gewerbe- und Industriestandorte sind zumeist autoorientiert erfolgt



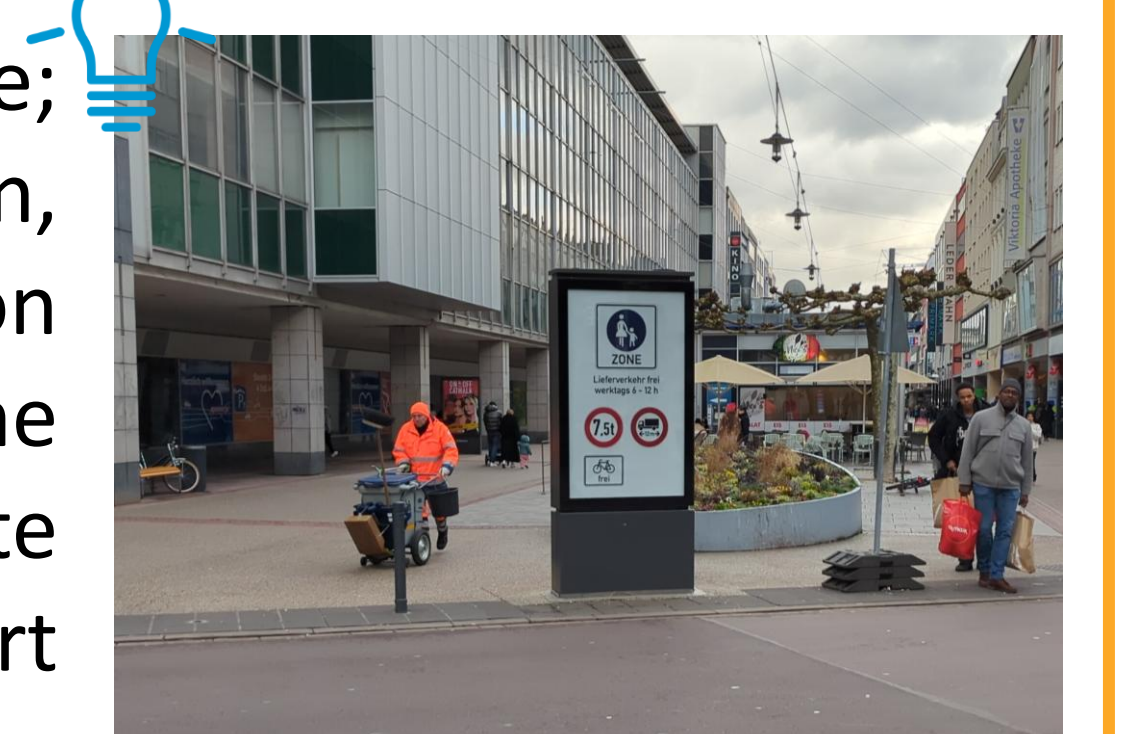
**Anbindung Gewerbegebiete:** das bestehende Straßennetz und die eingerichtete Führung bietet für die Gewerbegebiete im Stadtgebiet gute Erreichbarkeiten

**P+R für ankommende Verkehre:** Lage, Anbindung, Kosten (ÖV-Ticket) und Vielzahl an innerstädtischen Parkmöglichkeiten begrenzen die Wirkung



**Erreichbarkeit Innenstadt:** über den Hbf sowie die Vielzahl an Parkbauten ist eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt für Einkaufs-, Freizeit und touristische Zwecke gegeben

**Innerstädtische Logistik:** Erfolgt auf klassischem Wege; strukturierte Ladezonen, konsequente Durchsetzung von Regelungen sowie emissionsarme oder integrierte Logistikkonzepte bislang nur begrenzt etabliert

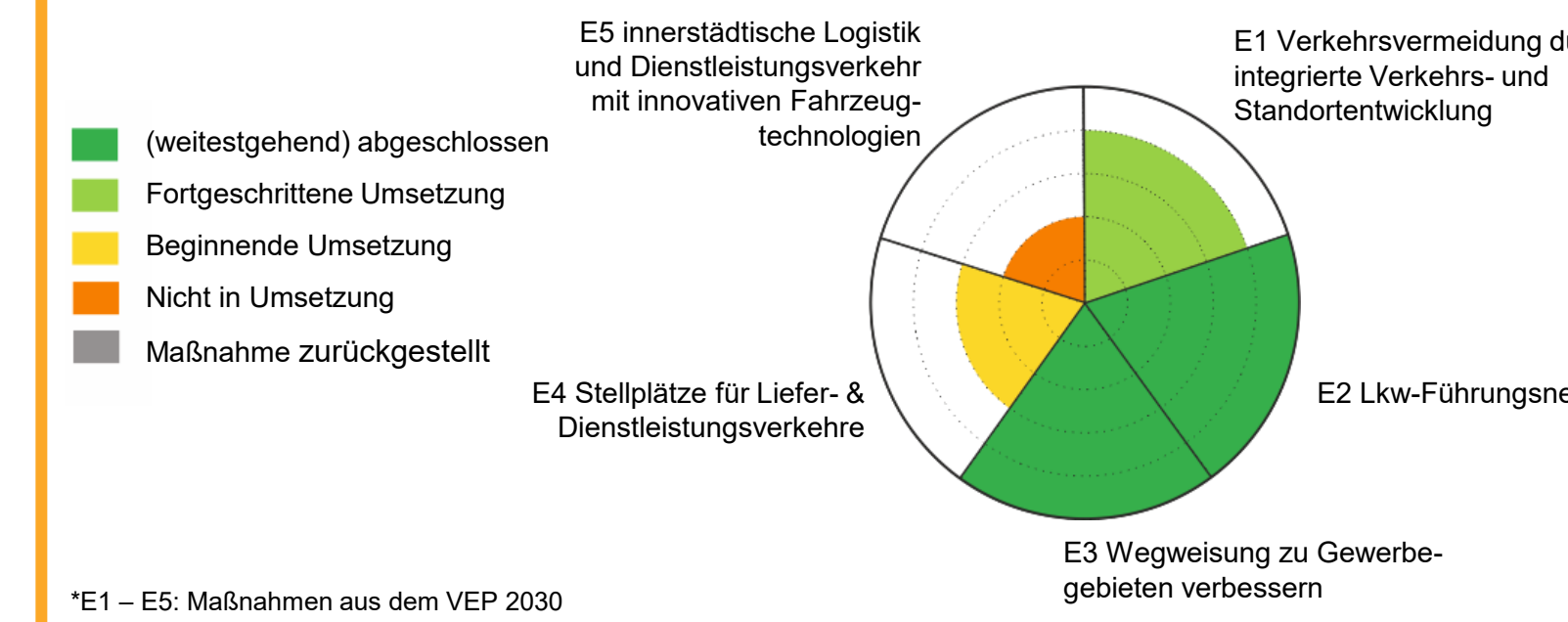


**Touristische Attraktivität:** Altstadt, Fußgängerzone und Uferpromenade sind Anziehungspunkte für touristische Aktivitäten

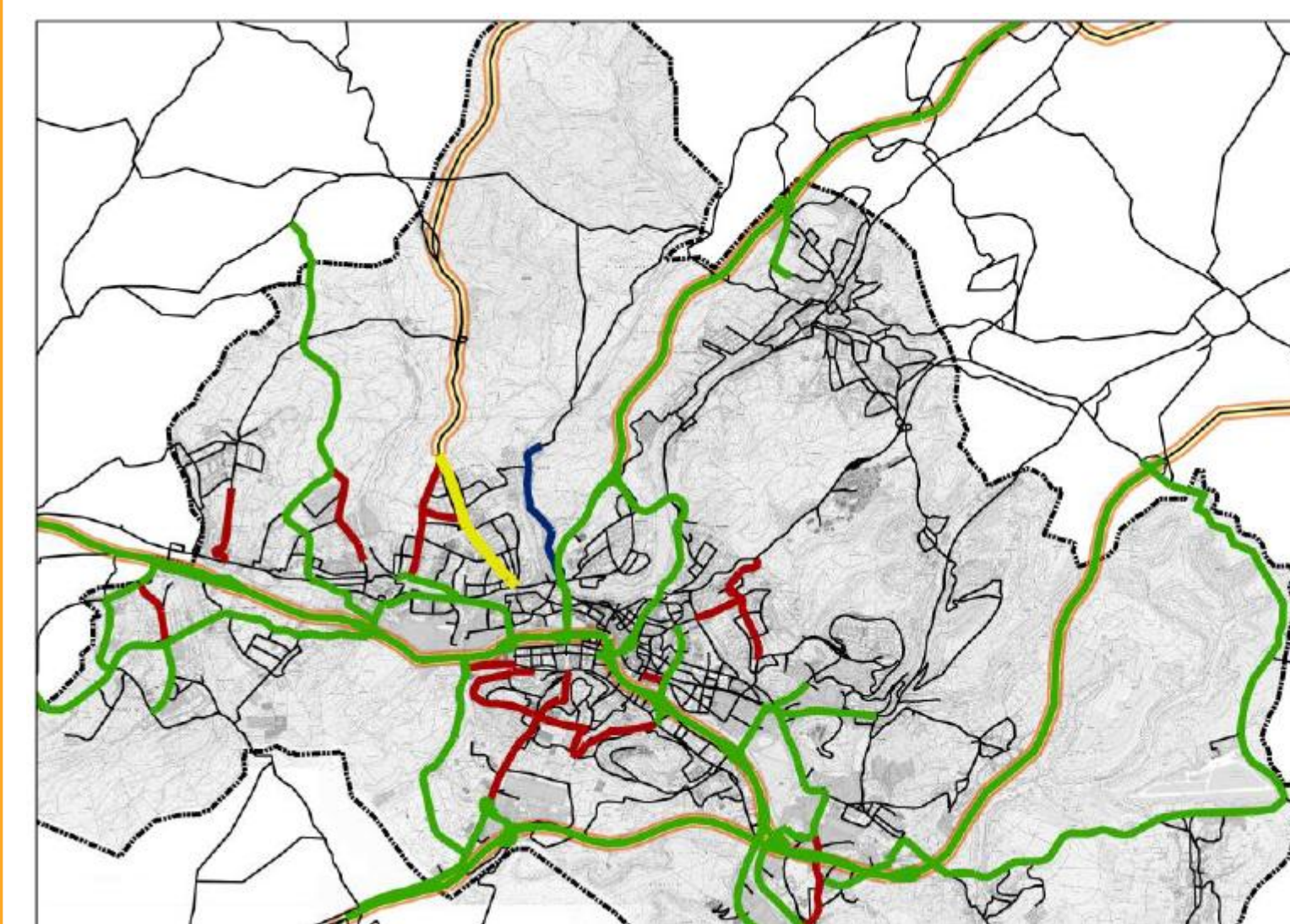
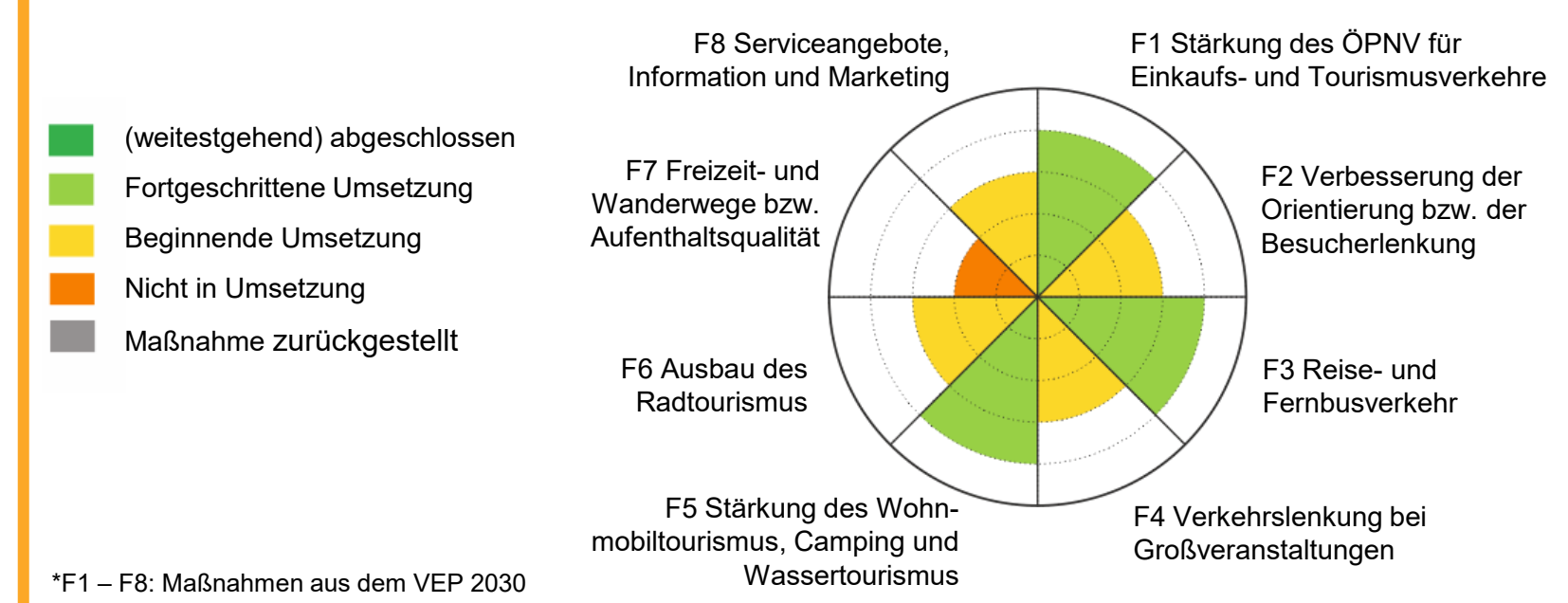
**Gestalterische Defizite in zentralen Straßenräumen:** Autoorientierte Straßenräume weisen geringe Aufenthaltsqualitäten auf; Arkaden können zur Verschattung beitragen, schränken jedoch zugleich die Gestaltung und Nutzungsvielfalt des Straßenraums ein



### Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr\* aus dem VEP 2030

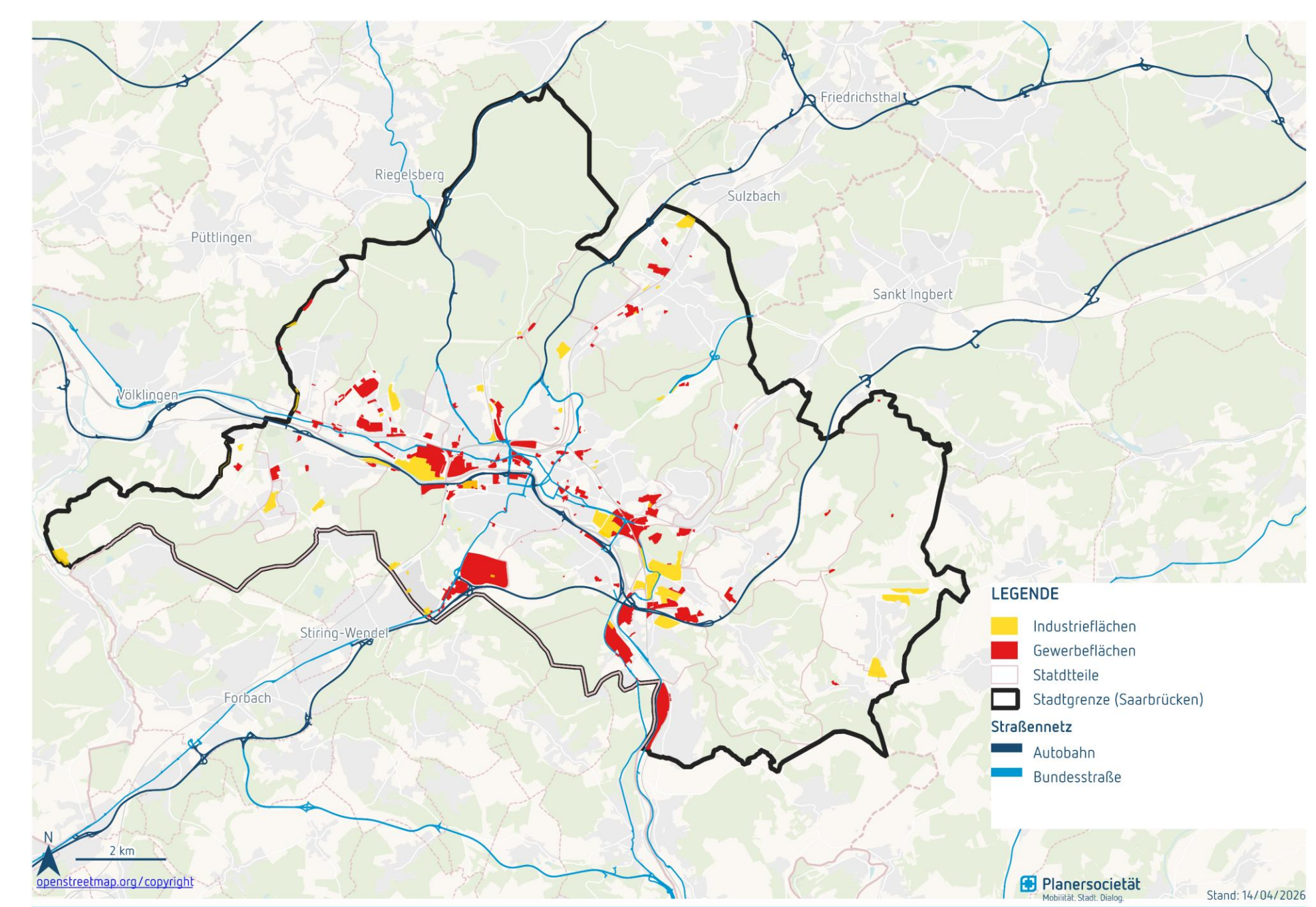
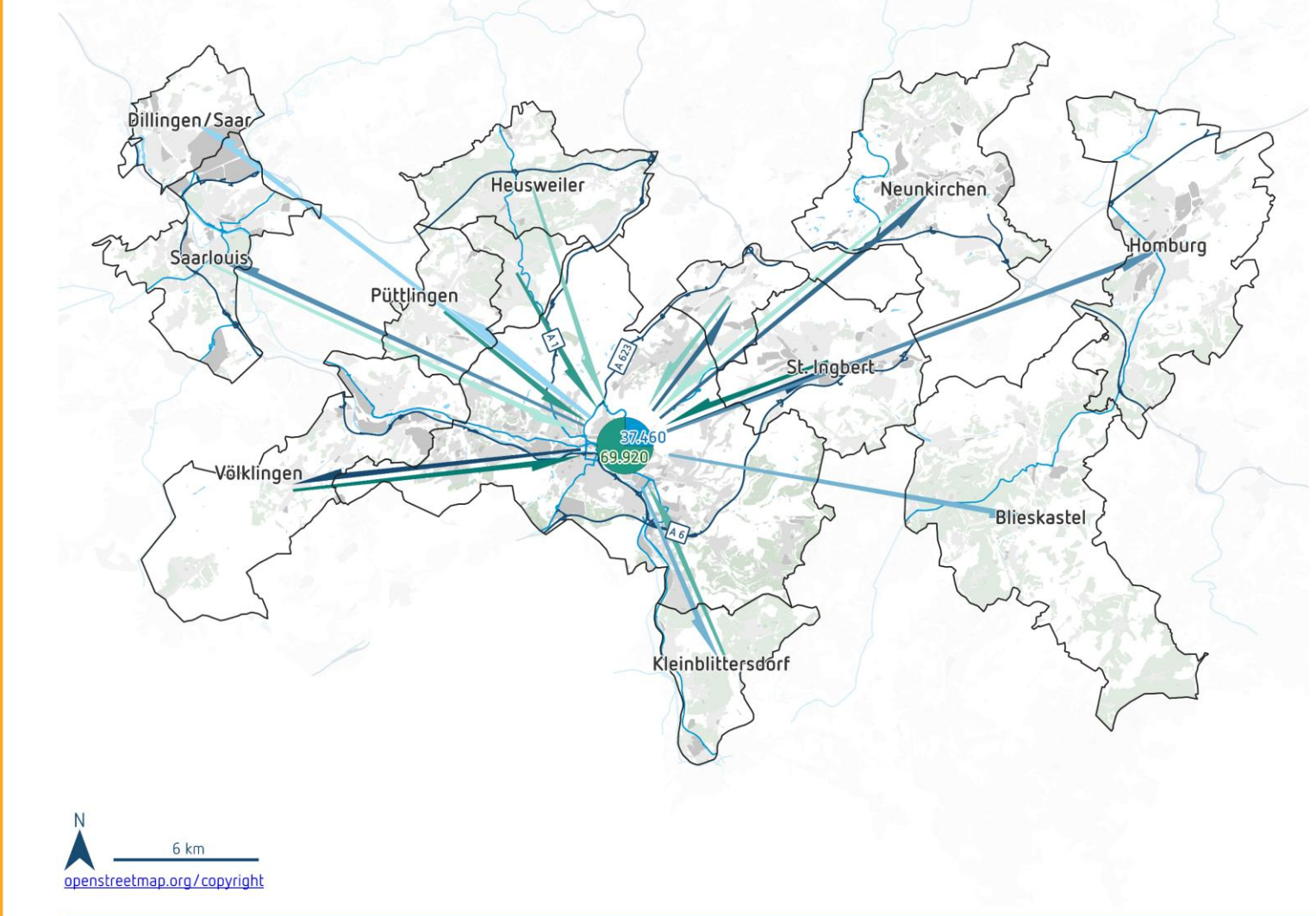


### Umsetzungsstand der Maßnahmen zum regionalen Einkaufs- & Tourismusverkehr\* aus dem VEP 2030



Stärksten Einglieder Kommunen: Frankreich: 6160 | Völklingen, Stadt: 4510 | St. Ingbert, Stadt: 3600 | Riegelsberg: 2450 | Püttlingen, Stadt: 2450  
Kleinbittersdorf: 2380 | Heusweiler: 2200 | Sulzbach/Saar, Stadt: 2190 | Neunkirchen, Stadt: 2130 | Saarouis, Stadt: 1840

Stärksten Ausglieder Kommunen: St. Ingbert, Stadt: 2600 | Völklingen, Stadt: 2260 | Sulzbach/Saar, Stadt: 1450 | Neunkirchen, Stadt: 1410 | Homburg, Stadt: 1380  
Saarouis, Stadt: 1320 | Kleinbittersdorf: 740 | Bleskastel, Stadt: 630 | Dillingen/Saar, Stadt: 610 | Püttlingen, Stadt: 430



## Potenziale und Handlungserfordernisse

- **ÖPNV-Verbindung zu umliegenden Städten:** die Bahnanbindung überregional und an umliegende Städte stellt einen wesentlichen Standort- und Erreichbarkeitsfaktor dar, den es für den Einkaufs- und Tourismusverkehr (insb. auch aus Frankreich) zu stärken gilt; z.B. über P+R an den Einstiegsbahnhöfen.
- **Städtebauliche Umgestaltung touristischer Anziehungspunkte:** weitergehende Stärkung von Aufenthaltsräumen durch Begrünung, Entsiegelung und Flächenumverteilung zur Ausbildung autofreier (Erlebnis-)räume.
- **Messe-Kongress-Kultur-Zentrum:** neuer Anziehungspunkt mit Besucherfrequenz muss verkehrlich eingebunden werden.
- **Integrierte Standortplanung:** Mobilität, Emissionen & logistische Effizienz bei der Planung von Gewerbe- und Industriestandorten; Mobilitätsoptionen für wesentliche Arbeitsplatzschwerpunkte stärken.
- **Lieferkonzepte pilotieren:** emissionsarme Konzepte für die Belieferung der Innenstadt können dazu beitragen Emissionen sowie auch Flächen zu sparen; dabei kann die E-Mobilität ein wesentlicher Bestandteil sein (E-Lastenräder, E-Fahrzeuge).
- **Regionale Erreichbarkeit bisher unzureichend integriert:** Die Bedeutung regionaler ÖPNV-Angebote (z. B. RE, RB, ICE sowie Express- und PlusBusse) für Pendel-, Einkaufs- und Arbeitsverkehre wurde bislang nur begrenzt systematisch betrachtet
- **ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten weiterentwickeln:** Erreichbarkeit von Arbeitsplatzschwerpunkten – insbesondere zu Rand- und Schichtzeiten – prüfen und durch attraktive regionale ÖPNV-Angebote verbessern