


Zielsystem des VEP

Leitziel der Stadtentwicklung: **Lebensqualität und Urbanität Saarbrückens**

 Fachkonzept VEP

Leitziel der Verkehrsplanung:
Verträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität

 Oberziele

Verkehrssicherheit erhöhen

Gleichberechtigte Teilhabe

Förderung des
Umweltverbundes

Sicherung der Erreichbarkeit

Straßenräume lebenswert
gestalten

Minimierung negativer
Umweltauswirkungen


Konkretisierung der Oberziele durch Teilziele und Unterziele

Oberziele und Teilziele des VEP

Verkehrssicherheit erhöhen

- Kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen/“Vision Zero“
- Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken
- Verkehrssicherheitskonzept entwickeln
- Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer verbessern

Gleichberechtigte Teilhabe

- Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Barrierefreiheit erhöhen

Förderung des Umweltverbundes

- Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund
- Stärkung des ÖV
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- MIV-Nutzung reduzieren
- Nahmobilität auf Quartiersebene stärken

Oberziele und Teilziele des VEP

Sicherung der Erreichbarkeit

- Infrastruktur instandhalten und entwickeln
- Äußere Erreichbarkeit gewährleisten
- Verkehrsabläufe optimieren
- Erreichbarkeit der Stadtteile fördern
- Wirtschaftsstandort entwickeln
- Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs

Straßenräume lebenswert gestalten

- Neuaufteilung von Straßenräumen
- Städtebauliche Qualitäten in Straßenräumen schaffen
- Potenziale von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen

Minimierung negativer Umweltauswirkungen

- Klimaschutz/CO₂-Reduktion um 40 %
- Verbesserung des lokalen Stadtklimas
- Lärmbelastung senken
- Luftschadstoffe reduzieren
- Flächenverbrauch minimieren
- Funktionsmischung/Stadt der kurzen Wege fördern
- E-Mobilität und alternative Antriebstechniken nutzen

Verkehrssicherheit erhöhen

Kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen/ „Vision Zero“

- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden
- Überproportionale Reduzierung der Unfallzahlen insgesamt

Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken

- Stärkere Berücksichtigung von Querungsbedürfnissen
- Angepasste Geschwindigkeiten gewährleisten/sicherstellen
- Konflikte mit ruhendem Verkehr reduzieren
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme

Verkehrssicherheitskonzept entwickeln

- Institutionalisierung der Verkehrssicherheit
- Strategische Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen
- Umgestaltung nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße

Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer verbessern

- Subjektive Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer stärken

Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

- Bedarfsgerechte Infrastruktur herstellen für Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen
- Einkommens-, alters- und sozialstellungs-unabhängige Mobilität gewährleisten
- Nutzungshemmnisse im Umweltverbund abbauen
- Soziale Sicherheit gewährleisten

Barrierefreiheit erhöhen

- Information: Zugänglichkeit von Informationen für alle Nutzergruppen sicherstellen
- Baulich: Berücksichtigung der Barrierefreiheit in allen Baumaßnahmen
- Administrativ: Vorgaben für Barrierefreiheit in Planwerken verankern

Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund

- Erhöhung des Umweltverbund-Anteils der Binnen- sowie der Pendlerverkehre um 10 - 15 % bis 2030 zu Lasten des MIV-Anteils
- Bewusstseinsbildung/-änderung durch Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Aktionstage)
- Mobilitätsmanagement etablieren (betrieblich + schulisch)
- Innovationen im Verkehrswesen nutzen
- Förderung der Inter- und Multimodalität

Stärkung des ÖV

- Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans
- Überprüfung weiterer Ausbaustufen der Saarbahn
- Verbesserung des ÖV-Angebotes durch infrastrukturelle, betriebliche und tarifliche Maßnahmen
- Zusammenwirken von Bussen/Saarbahn/Regionalzügen verbessern

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

- Systematischer Ausbau und Attraktivitätssteigerung des Fußwegenetzes
- Systematischer Ausbau und Attraktivitätssteigerung des Radverkehrsnetzes
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch „weiche Maßnahmen“

MIV-Nutzung reduzieren

- Verknüpfung der Verkehrsmittel verbessern
- Im Konfliktfall Umweltverbund bevorzugen
- Falschparken konsequent verhindern
- Rückgewinnung des öffentlichen Raums für andere Zwecke
- Straßenerhalt vor Neubau

Nahmobilität auf Quartiersebene stärken

- Konsequente Förderung der Fußgänger und Radfahrer auf Quartiersebene
- Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten für Quartiere
- Attraktive Rahmenbedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr schaffen

Sicherung der Erreichbarkeit

Infrastruktur instandhalten und entwickeln

- Optimierung des Unterhaltungsaufwandes
- Bedarfsgerechte Gestaltung von Straßenräumen bei Sanierungen
- Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr erweitern

Äußere Erreichbarkeit gewährleisten

- Verbesserung der regionalen ÖPNV-Anbindung
- Verknüpfung der Verkehrssysteme verbessern
- Stadtgrenzüberschreitenden Radverkehr fördern
- Äußere Erreichbarkeit für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr sichern und effizient abwickeln
- Durchgangsverkehre stadtverträglich abwickeln
- Stärkung der regionalen und landesweiten Zusammenarbeit
- Attraktivitätssteigerung für Einzelhandel- und Tourismusverkehre

Verkehrsabläufe optimieren

- Reduzierung von Engpässen
- Infrastruktursteuerung weiterentwickeln
- ÖPNV-Beschleunigung fertigstellen und sichern
- System der Pfortneranlagen modernisieren und weiterentwickeln
- Regionales Verkehrsmanagement ausbauen
- Reduzierung des Schleichverkehrs in Wohngebieten

Erreichbarkeit der Stadtteile fördern

- Fuß- und Radverkehrsverbindungen ausbauen
- ÖPNV-Anbindung sicherstellen
- Stadtteilbezogene Nahmobilität fördern

Wirtschaftsstandort entwickeln

- Erreichbarkeit von Handels-/ Gewerbe-/ Dienstleistungsstandorten sichern
- Wirtschaftsverkehre bündeln und stadtverträglich abwickeln
- Integrierte Standortentwicklung
- Stärkung des Tourismusstandortes

Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs

- Parkraummanagement weiterentwickeln
- Reduktion des Parkdrucks im öffentlichen Raum
- Bewohnerparken weiterentwickeln
- Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Ausbau des Fahrradparkens
- Motorradparken weiterentwickeln
- Reduktion des Parkdrucks in sensiblen Bereichen
- Ausbau P&R an Schienenverbindungen

Neuaufteilung von Straßenräumen

- Prinzip der städtebaulichen Bemessung anwenden
- Flächenansprüche von Fußgängern und Radfahrern vorrangig berücksichtigen

Städtebauliche Qualitäten in Straßenräumen schaffen

- Vernetzung von Straßenräumen in die umliegenden Bereiche gestalten
- Alle Straßenraumfunktionen (Erschließung, Aufenthalt, Verbindung) in Einklang bringen
- Attraktive Gestaltung von Straßenräumen

Potenziale von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen

- Identitätsstiftende Stadträume schaffen
- Stadt und Fluss zusammenbringen
- Nutzung von Freiräumen durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs

Minimierung negativer Umweltauswirkungen

Klimaschutz/CO₂-Reduktion um 40 %

- Förderung des Umweltverbundes aus Klimaschutzgründen

Verbesserung des lokalen Stadtklimas

- Entsiegelung in stadtklimatisch belasteten Bereichen
- Begrünung von Straßenzügen
- Kaltluftschneisen erhalten

Lärmbelastung senken

- Beachtung der Vorgaben des Lärmaktionsplans
- Prüfung lärmreduzierender Maßnahmen bei Neubau und Sanierung
- Prüfung aktiven Lärmschutzes in besonders belasteten Bereichen
- Schutz ruhiger Gebiete

Luftschadstoffe reduzieren

- Beachtung der Vorgaben des Luftreinhalteplans
- Prüfung schadstoffreduzierender Maßnahmen bei Neubau und Sanierung

Flächenverbrauch minimieren

- Sparsame Flächeninanspruchnahme bei Neuplanungen

Funktionsmischung/Stadt der kurzen Wege fördern

- Nahmobilitätsaspekte in die Bauleitplanung einbringen
- Bestehende Trennwirkungen abbauen

E-Mobilität und alternative Antriebstechniken nutzen

- Entwicklung einer städtischen Strategie zur Nutzung von E-Mobilität und alternativen Antriebstechniken

Modal-Split im Jahr 2010 und mögliche Zielwerte für das Jahr 2030



56 %

23 %

17 %

4 %

2010

Bestand

41–46 %

25–27 %

19–20 %

10–12 %

2030

Zielwerte

-49.000 - 73.000

Kfz-Fahrten/Tag

+10.000 - 20.000

Fußwege/Tag

+10.000 - 15.000

ÖV-Fahrten/Tag

+29.000 - 39.000

Radfahrten/Tag

Einpendler: Modal-Split im Jahr 2010 und mögliche Zielwerte für das Jahr 2030



81 %



18 %



1 %

2010

Bestand

66-71 %

26-29 %

3-5 %

2030

Zielwerte

-41.000 - -58.000
 Kfz-Fahrten/Tag

+27.000 - 37.000
 ÖV-Fahrten/Tag

+7.000 - 14.000
 Radfahrten/Tag