


## 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/CO<sub>2</sub>-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/CO<sub>2</sub>-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

