

## 1.1 Wirtschaftsverkehr (E)

Der Wirtschaftsverkehr ist für Saarbrücken in seiner Funktion als Oberzentrum, Landeshauptstadt sowie wichtiger Industrie- und Gewerbestandort von besonderer Bedeutung. Der Transport von Waren und Gütern sowie die Beförderung von Personen zur Erbringung von Dienstleistungen mittels eines leistungsfähigen Verkehrssystems gewährleisten die generelle Funktionsfähigkeit und Wertschöpfung der Stadt.

Die zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung sowie gestiegene Ansprüche an Flexibilität und Schnelligkeit sowohl in der Wirtschaft als auch der Gesellschaft haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einem deutlichen Anstieg vor allem des Kfz-Wirtschaftsverkehrs geführt. Dies betrifft sowohl den Lkw-Fernverkehr als auch innerstädtische Liefer-, Entsorgungs- und Dienstleistungsverkehre mit Pkw, Transportern und Lkw. Damit einhergehend haben auch die negativen Folgen des Wirtschaftsverkehrs deutlich zugenommen. So trägt vor allem der Lkw-Verkehr überproportional stark zu Lärm- und Luftschadstoffemissionen wie auch zur Abnutzung der Straßeninfrastruktur bei. Auch Unfälle mit Lkw haben meist schwerwiegende Folgen. Gleichzeitig ist der Wirtschaftsverkehr besonders von Zeitverlusten und Kosten aufgrund von Stauungen sowie den begrenzten Liefer- und Stellflächen vor allem in den Innenstädten und in innerstädtischen Wohn- und Mischquartieren betroffen.

Im Hinblick auf die Maßnahmenentwicklung ist der Wirtschaftsverkehr vor allem durch seine Heterogenität, eine Vielzahl von Akteuren und Interessenlagen, z.T. komplexe logistische Strukturen und eingeschränkten Handlungsspielräumen der öffentlichen Hand aufgrund von begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen sowie Regelungskompetenzen geprägt. Eine grundsätzliche Umgestaltung des Wirtschaftsverkehrs ist daher vor allem auf der kommunalen Ebene nicht möglich. Für die Landeshauptstadt Saarbrücken muss es daher vielmehr um das differenzierte Setzen von Anreizen und Rahmenbedingungen für einzelne Teilbereiche des Wirtschaftsverkehrs gehen, um so eine insgesamt verträglichere und gleichzeitig weiterhin effiziente Abwicklung zu befördern.

### 1.1.1 Handlungsbedarfe

An einem normalen Werktag finden in Saarbrücken ca. 7.700 Lkw-Fahrten statt, die ihre Quelle und ihr Ziel innerhalb des Stadtgebiets haben. Ca. 10.800 Lkw-Fahrten überqueren die Stadtgrenze und starten oder enden in Saarbrücken. Daneben sind auch Gütertransporte und Dienstleistungsverkehre mit Pkw und Transportern (mit weniger als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) dem Kfz-Wirtschaftsverkehr zuzurechnen. Nach bundesweiten Kennziffern und Erhebungen in anderen Städten ist davon auszugehen, dass das Fahrtenaufkommen dieser Fahrzeugtypen ungefähr beim zwei- bis dreifachen des Lkw-Fahrtenaufkommens liegt. Für die Zukunft ist auch in Saarbrücken von einer weiteren Zunahme aller Segmente des Kfz-Wirtschaftsverkehrs auszugehen.

Insbesondere der Lkw-Verkehr wird derzeit in Saarbrücken bereits im Vergleich zu anderen Städten effizient und auch weitgehend verträglich abgewickelt. Sowohl die Lage der meisten Gewer-

be- und Industriegebiete in unmittelbarer Autobahnnähe bzw. an weniger sensiblen Straßen als auch die bereits vorhandene Lenkung und Bündelung des Lkw-Verkehrs durch Durchfahrtsverbote auf diversen Routen gewährleisten sowohl gute Erreichbarkeiten als auch insgesamt relativ geringe Belastungen von sensibleren Stadtbereichen. Gleichwohl gibt es auch Teilbereiche bzw. Strecken mit unverträglichen Lkw-Verkehrsstärken.

Eine weitere Herausforderung stellen unzureichende Stellflächen für Liefer- und Dienstleistungsverkehre vor allem in den Einkaufslagen sowie den verdichteten Misch- und Wohnquartieren der Innenstadt dar. Hieraus resultieren sowohl Probleme für die Wirtschaftsunternehmen (Zeitverluste etc.) als auch vielfältige Beeinträchtigungen der übrigen Verkehrsteilnehmer sowie der Anwohner.

### **1.1.2 Grundsätze und Zielrichtung**

Grundsatz und Zielsetzung für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Saarbrücken muss sein, die Erreichbarkeiten für Wirtschaftsverkehre zu sichern und gleichzeitig deren Verträglichkeit zu erhöhen. Aus dieser Zielsetzung ergibt sich eine enge Verknüpfung mit dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr (D), insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung. Das Handlungsfeld E umfasst daher spezifische, über den Handlungsbereich D hinausgehende Ansätze zur Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs. Hierzu gehören


- planerische Ansätze (bessere Verzahnung von Wirtschaftsförderung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung),
- verkehrsorganisatorische und verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen (Lenkung des Lkw-Verkehrs, Lieferzonen etc.) sowie
- die Weiterentwicklungen der Fahrzeugtechnik und innovative Fahrzeugtechnologien.


### **1.1.3 Maßnahmenfelder**

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie den Zielen des VEP wurden für den Wirtschaftsverkehr fünf Maßnahmenfelder entwickelt (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (E)- Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>E 1: Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Wirtschaftsverbände
<b>E 2: Lkw-Führungsnetz</b>	hoch	X			LHS, Land, Wirtschaftsverbände
<b>E 3: Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern</b>	hoch	X			LHS, Land, Wirtschaftsverbände
<b>E 4: Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre</b>	hoch	X			LHS, Wirtschaftsverbände
<b>E 5: Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen

 <b>E1 Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p>Gerade in Bezug auf die verträgliche und effiziente Abwicklung der Wirtschaftsverkehre ist die Frage der Unternehmensstandorte von herausragender Bedeutung. Im Hinblick auf den Verkehr sind „falsche“ Standortentscheidungen und -entwicklungen zum einen aufgrund der langen Nutzungsdauern von Gewerbe- und Industrieansiedlungen kaum korrigierbar. Zum anderen kann den Folgen (schlechte Erreichbarkeiten, höheres Lkw-Aufkommen in sensiblen Bereichen, hoher MIV-Anteil im Berufsverkehr aufgrund ungünstiger ÖPNV-Anbindung) mit verkehrsplanerischen Maßnahmen kaum oder nur zu sehr hohen Kosten entgegengetreten werden. Die Landeshauptstadt Saarbrücken sollte daher möglichst proaktiv verkehrliche Fragestellungen bei der weiteren Industrie- und Gewerbeentwicklung berücksichtigen, um so geeignete Standorte zu befördern und eher ungeeignete Standorte zu vermeiden.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Stärkere Vernetzung und Verknüpfung von Wirtschaftsförderung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung:</u> Frühzeitige Einbindung der Verkehrsplanung bei Unternehmensanfragen zu An-/Umsiedlungen</li> <li>▪ <u>Weitere Qualifizierung des Masterplans Gewerbeflächen um verkehrsplanerische Aspekte:</u> Klassifizierung der Standorte im Hinblick auf ihre Eignung für Industrie/Gewerbeansiedlungen mit starkem Lkw-Verkehrsaufkommen oder für arbeitsplatzintensive Ansiedlungen mit der Notwendigkeit einer entsprechenden Rad- und ÖPNV-Anbindung; Priorisierung der Standorte nach ihrer Verkehrseignung.</li> <li>▪ <u>Integrierte Standortplanung bei verkehrsintensiven Ansiedlungen:</u> Frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung in konkrete Planungen an einzelnen Standorten.</li> <li>▪ <u>Förderung dezentraler Standorte für verkehrsintensive Kleingewerbe und Dienstleistungen in den Stadtteilen und Quartieren:</u> Vor allem soziale Dienste, wie Kranken- und Pflegedienste, sowie Hausmeister- und Handwerkerdienste verursachen ein überdurchschnittlich hohes Aufkommen an Dienstleistungsverkehren mit Pkw, Transportern und kleineren Lkw. Die Zielpunkte der Verkehre der Unternehmen konzentrieren sich dabei in einem nicht unerheblichen Maße auf einzelne Teilbereiche der Stadt. Durch die Förderung dezentraler Standorte für diese Unternehmen besteht die Chance, einerseits die erforderlichen Fahrtweiten zu reduzieren und andererseits eine Abwicklung der Verkehre auch mit anderen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.</li> </ul>				
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L2 Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Wirtschaftsverbände</p>		



## E2 Lkw-Führungsnetz

VE

GT

FU

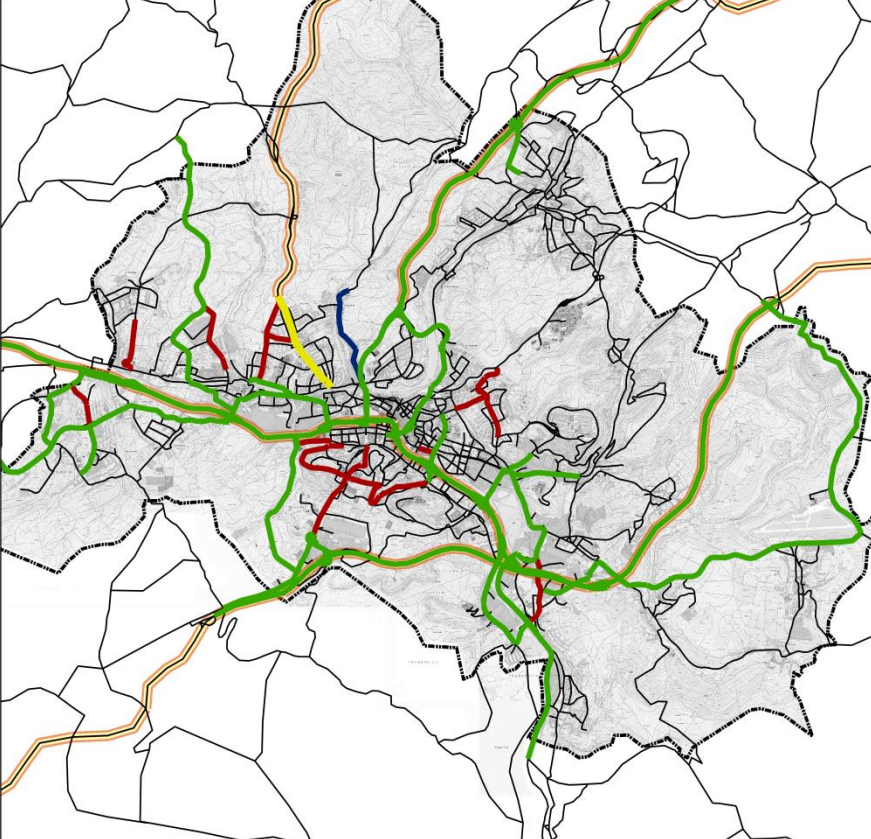
SE

SL

MU

Wie bei der Definition des Hauptstraßen- bzw. Vorbehaltensnetzes für den gesamten Kfz-Verkehr legt der VEP auch ein Vorrangnetz für den schweren Lkw-Verkehr fest. Dieses Lkw-Führungsnetz stärkt einerseits die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte durch eine klare Routenführung über geeignete Hauptverkehrsstraßen und reduziert damit andererseits negative Folgewirkungen des Lkw-Verkehrs (Luft, Lärm, Verkehrssicherheit) im restlichen Straßennetz.

Der nachfolgend dargestellte Entwurf für ein Lkw-Führungsnetz basiert auf dem definierten Hauptstraßennetz, den bereits bestehenden Lkw-Durchfahrtsverboten, den bei der Bestandsanalyse identifizierten straßenräumlichen Verträglichkeiten sowie der Lage der derzeitigen sowie geplanten Industrie- und Gewerbegebiete (u.a. aus dem Masterplan Gewerbeflächen). Aufgrund der Struktur des Straßennetzes in der Landeshauptstadt Saarbrücken weist das Führungsnetz nicht wie in anderen Städten eine vielmaschige Netzstruktur auf. Rückgrat des Netzes sind vielmehr die Autobahnen, von denen z.T. auch nur stichartige Anbindungen an die bedeutenden Gewerbegebiete bzw. die Dienstleistungsstandorte Bestandteile des Netzes sind.



**Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken**

**Lkw-Führungsnetz**

**Führungsnetz**

— Lkw-Routen


**Bestehende Durchfahrtsverbote für ...**

— Lkw ganztägig

— Lkw 22 - 6 Uhr


**Prüfung von Möglichkeiten zur Reduzierung der Lkw-bedingten Unverträglichkeiten**


— Tempo 30, Durchfahrtsverbot (ggf. nachts) etc.



**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
 Stadtentwicklung und Mobilität  
 Planung Beratung Forschung GdR  
 Ruhrstraße 11  
 22761 Hamburg

Das Lkw-Führungsnetz soll im weiteren Verlauf als Grundlage für Planungen und Umgestaltungen im Straßennetz, für die wegweisende Beschilderung sowie als Hinweis für Routingdienste und Navigationssysteme dienen. Es berücksichtigt noch nicht die im Rahmen des Maßnahmenfeldes Kfz-Verkehr ergänzende Infrastruktur wie z. B. den Vollanschluss Messe, bei deren Umsetzung eine entsprechende Anpassung des Führungsnetzes erforderlich bzw. möglich ist.

 <b>E2 Lkw-Führungsnetz</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definition eines Routennetzes für den Lkw-Verkehr in Bezug auf Erreichbarkeit und Verträglichkeit</li> <li>▪ Abstimmung der vorgeschlagenen Routenführung mit Wirtschaftsverbänden</li> <li>▪ Entsprechende Anpassung bzw. Neuausschilderung der Wegweisung von/zu den Gewerbe- und Industriegebieten sowie Autobahnen</li> <li>▪ Ausbaumöglichkeit als Vorgabe für die Einspeisung in Lkw-Navigationssysteme</li> <li>▪ Prüfung von Lkw-Fahrverboten auf Strecken mit sensiblen Umfeldnutzungen, die nicht zum Lkw-Führungsnetz gehören.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>D1</b> Definition des Hauptstraßennetzes/ Vorbehaltsnetzes</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>		
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land, Wirtschaft, Anwohner</p>		

	<h3>E3 Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern</h3>	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px; background-color: #3f51b5; color: white;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px; background-color: #795548; color: white;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Eine transparente und durchgängige Wegweisung zu Industrie- und Gewerbegebieten ist erforderlich, um Lkw-Verkehre auf Haupttrouten zu bündeln und das übrige Straßennetz zu entlasten. Aufgrund der Straßennetzstruktur in Saarbrücken muss dabei die Wegweisung bereits auf den Autobahnen bzw. übergeordneten Straßenverbindungen aus dem Umland beginnen. Aufgrund der unterschiedlichen Baulastträgerschaft und Straßenverkehrsbehörden ist dabei insbesondere auch eine einheitliche Bezeichnung der einzelnen Gebiete sicherzustellen.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definition und Verbreitung einheitlicher Gebietsbezeichnungen: insbesondere auch Verbreitung an die ansässigen Unternehmen, so dass diese die Namen auf ihren Unterlagen und Anfahrtsbeschreibungen verwenden</li> <li>▪ Überprüfung und Anpassung der Wegweisung für den Regional- und Fernverkehr im übergeordneten Straßennetz (Autobahnen, Bundesstraßen)</li> <li>▪ Überprüfung und Anpassung der Wegweisung zu den bedeutenden Industrie- und Gewerbegebieten</li> <li>▪ Überprüfung der Routenempfehlungen der gängigen Routing- und Navigationssysteme: ggf. Korrekturmeldungen an die Anbieter</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>D1</b> Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes</li> <li>▪ <b>E2</b> Lkw-Führungsnetz</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land, Wirtschaftsverbände</p>															

 <b>E4 Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Vor allem in Einkaufs- und Geschäftsstraßen sowie verdichteten Misch- und Wohnquartieren in der Innenstadt mangelt es in diversen Bereichen an geeigneten Stellplätzen bzw. Flächen für Liefer- und Dienstleistungsverkehre. Hieraus resultieren sowohl Probleme für die Wirtschaftsunternehmen (Zeitverluste etc.) als auch Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs, der Aufenthaltsqualität und der Anwohner.</p> <p>Bei der Bereitstellung von Stellflächen sind die unterschiedlichen Anforderungen von Lieferverkehren und Dienstleistungsverkehren (Handwerker, Pflegedienste etc.) zu berücksichtigen. So sind für Lieferverkehre eine möglichst kurze Entfernung zu den Anlieferungszielen und eine leichte Zugangsmöglichkeit zum Gehweg entscheidend. Die Aufenthaltsdauer ist eher gering. Dienstleistungsverkehre benötigen hingegen oftmals deutlich längere Aufenthaltszeiten. Da bei ihnen die Ladetätigkeit nur einen sehr untergeordneten Teil der Gesamttätigkeit ausmacht, sind etwas längere Entfernungen zu den jeweiligen Zielorten akzeptabel.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung/Erhebung der Stellplatzbedarfe für Liefer- und Dienstleistungsverkehre in den unterschiedlichen Quartieren</li> <li>▪ Ausweisung von Ladezonen für Lieferverkehre</li> <li>▪ Ausnahmegenehmigungen für Dienstleistungsverkehre: Für Dienstleistungsverkehre sollten differenziert nach den jeweiligen Anforderungen spezifische Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.</li> <li>▪ Berücksichtigung der notwendigen Stellplätze für Dienstleistungsverkehre in der Stellplatzsatzung und bei Baugenehmigungen (siehe auch H5): Beim Neubau insbesondere von Büro- und Geschäftsbauten in der Innenstadt und in verdichteten Quartieren ist über die Stellplatzsatzung und Baugenehmigung sicherzustellen, dass durch den Bauherrn ausreichend Stellplätze (Anzahl, Größe) für die mit dem Betrieb seines Gebäudes notwendigen Dienstleistungsverkehre geschaffen und vorgehalten werden. Werden die Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen, so sind insbesondere ausreichende Durchfahrtshöhen auch für Transporter und kleine Lkw sicherzustellen.</li> <li>▪ Abstimmung mit Wirtschaftsverbänden: Da das Parken insbesondere im Innenstadtbereich ein komplexes und häufig kontrovers diskutiertes Thema ist, sollte eine regelmäßige diesbezügliche Abstimmung mit den Wirtschaftsverbänden erfolgen.</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruhender Kfz-Verkehr (H)</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Wirtschaftsverbände</p>





## E5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien



Im Hinblick auf eine verträglichere Abwicklung des Kfz-Wirtschaftsverkehrs stellt auch eine Veränderung bei den eingesetzten Fahrzeugen bzw. Verkehrsmitteln einen geeigneten Ansatzpunkt dar. Dieser umfasst sowohl die Weiterentwicklungen bei der konventionellen Kfz-Technik (z.B. höhere EURO-Norm-Stufen), innovative neue Fahrzeugtechnologien (E-Antrieb und andere Antriebstechnologien kombiniert mit neuentwickelten Fahrzeugaufbauten) oder auch die Nutzung alternative Verkehrsmittel (Lastenfahrräder etc.).



Quelle: Foto: RudolfSimon via Wikimedia Commons

Dass entsprechende Konzepte inzwischen ihre Marktreife erreicht haben, zeigen u.a. die Elektrofahrzeuge und Lastenfahrräder, die die großen Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste zunehmend in Dienst stellen. So plant alleine die Deutsche Post noch im Jahr 2016 2000 Elektrofahrzeuge ihres selbst entwickelten Elektrotransporters Streetscooter einzusetzen.


Die Landeshauptstadt Saarbrücken kann – mit Ausnahme ihres eigenen Fuhrparks – die Verbreitung von entsprechend verträglicheren Fahrzeugen in erster Linie durch Überzeugungsarbeit und das Setzen von Rahmenbedingungen befördern. Hierbei geht es nicht um Einschränkungen für Fahrzeuge mit üblichen Verbrennungsmotoren, sondern gezielte Anreize für Unternehmen, ihre Fahrzeugflotte aus eigener Motivation nach und nach auf umweltfreundlichere Fahrzeuge umzustellen. Die Beratung und Zusammenarbeit mit Wirtschaftsverbänden und Unternehmen ist daher elementarer Bestandteil dieses Maßnahmenfeldes.

### **Bausteine**

- **Werbung für innovative Fahrzeugtechnologien und Lastenfahrräder:**  
gezielte Ansprache von Unternehmen; Initiierung von Informationskampagnen oder -tagen zusammen mit den Wirtschaftsverbänden und Fahrzeugherstellern; öffentlichkeitswirksame Würdigung von Unternehmen, die innovative Fahrzeuge einsetzen (z.B. durch gezielte Unternehmensbesuche, Preisverleihung)
- **Bevorzugung verträglicherer Verkehrsarten und Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen:**  
Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen: z.B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge von Handwerkern und Dienstleistern; Bevorzugung von Elektrofahrzeugen bei Ausnahmegenehmigungen
- **Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge (siehe L4)**

### **Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Handlungsfeld L, insb. L4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen

 <b>E5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Wirtschaftsverbände, Wirtschaftsunternehmen		