

# Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030

Auftakt VEP-Bürgerforum am 21. März 2015

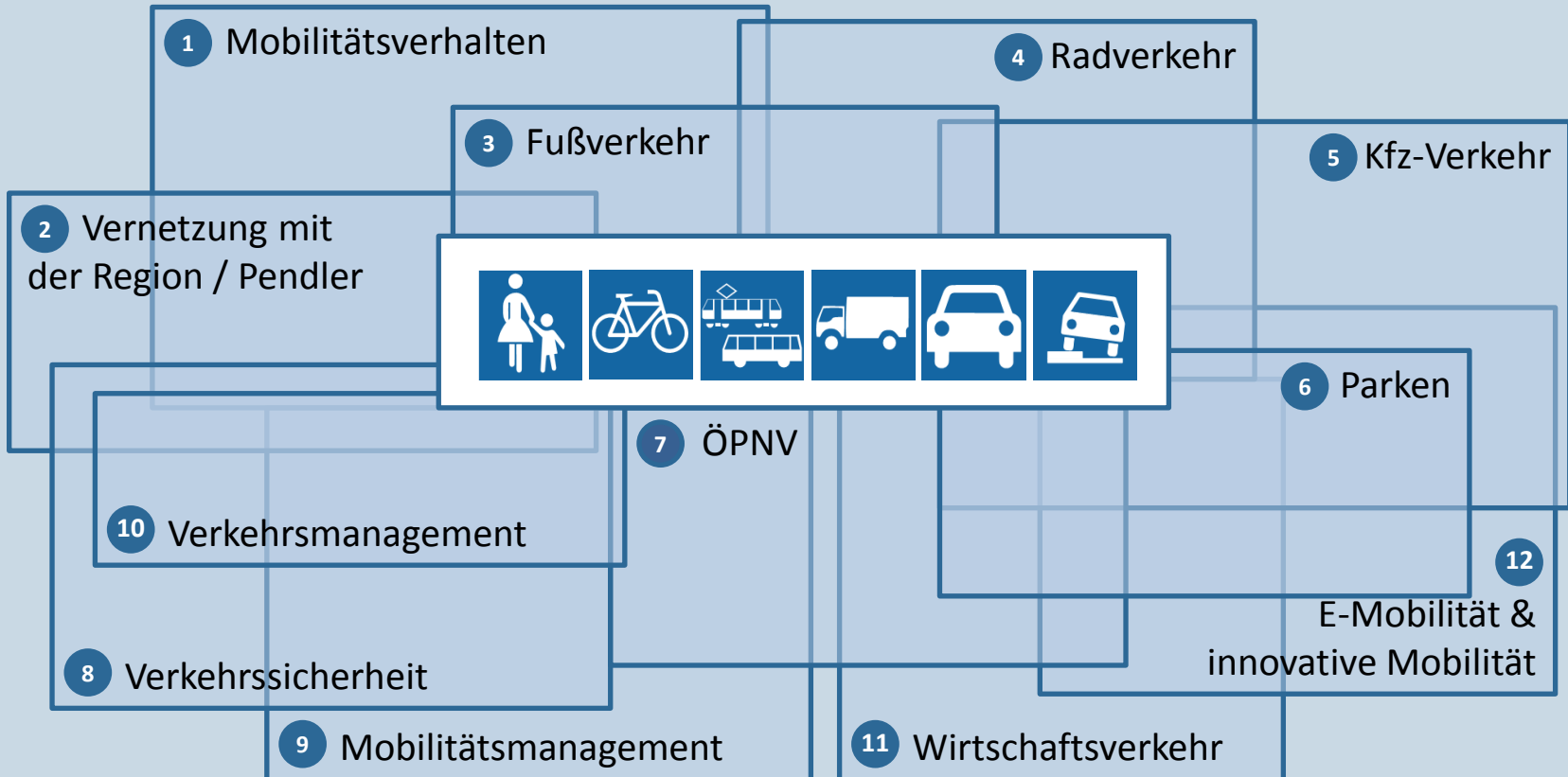


## Gliederung

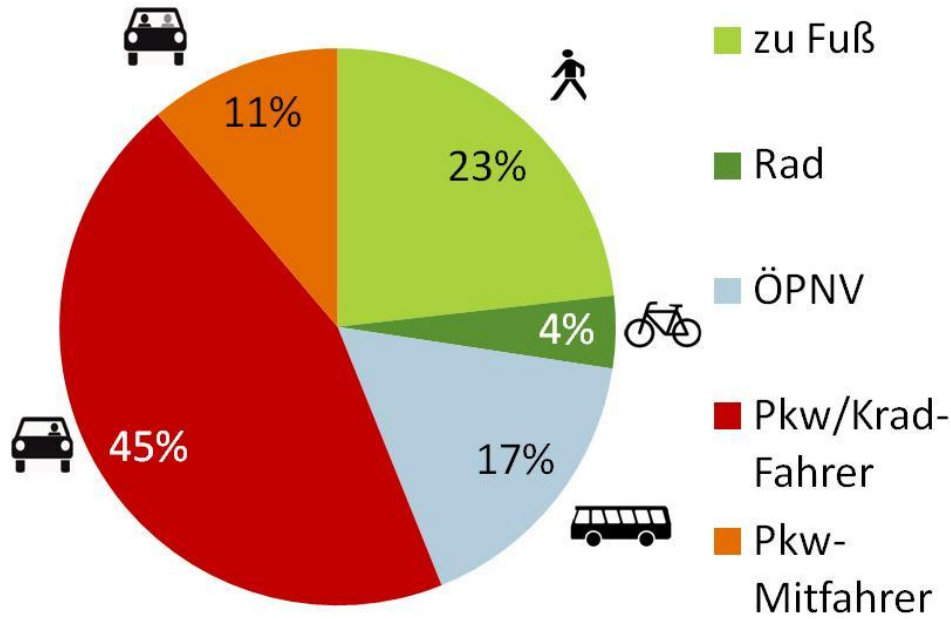
- Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse
- Besondere Potenziale von Saarbrücken
- Zukünftige Herausforderungen



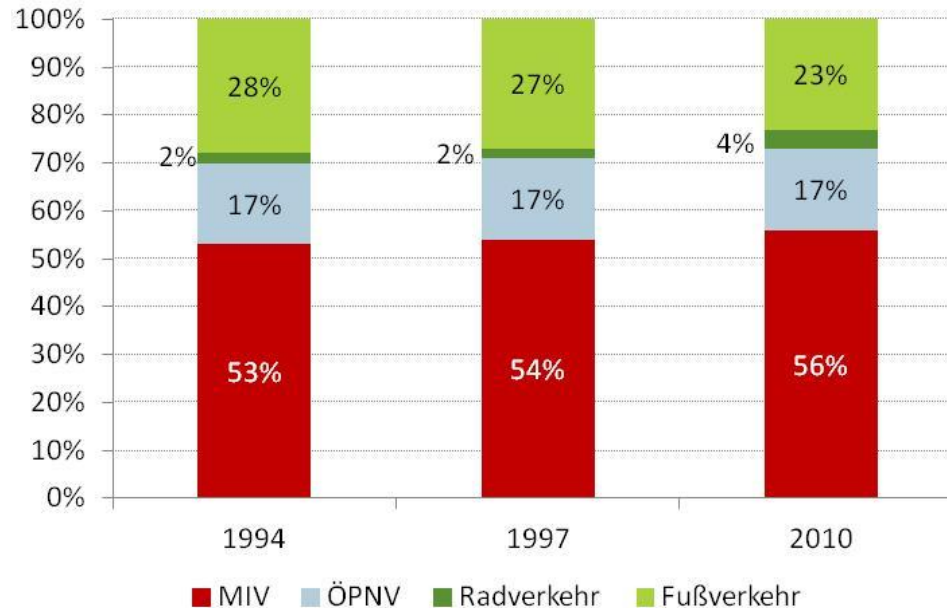
## Analysefelder VEP Saarbrücken



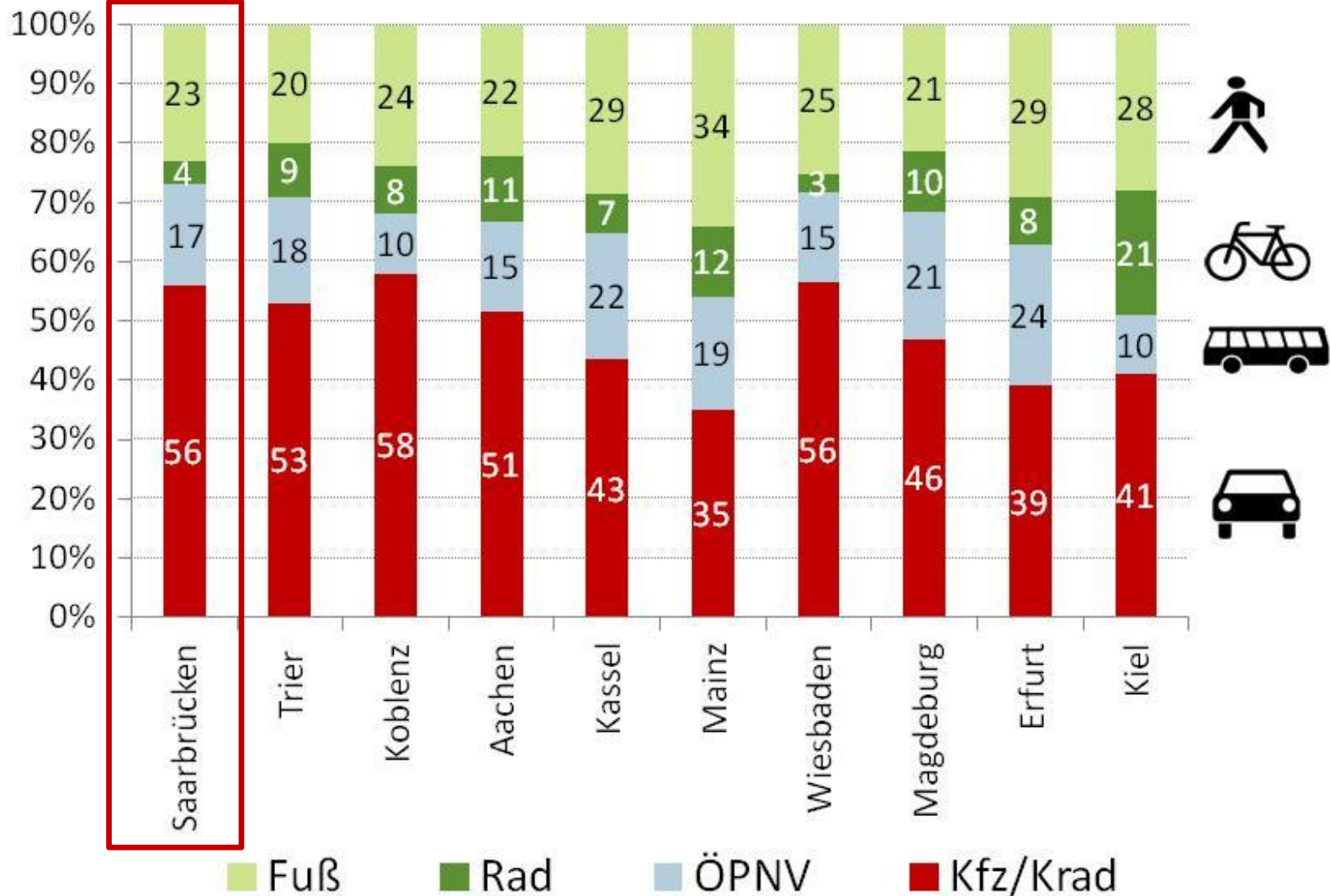
# Verkehrsmittelwahl der Saarbrücker Bevölkerung



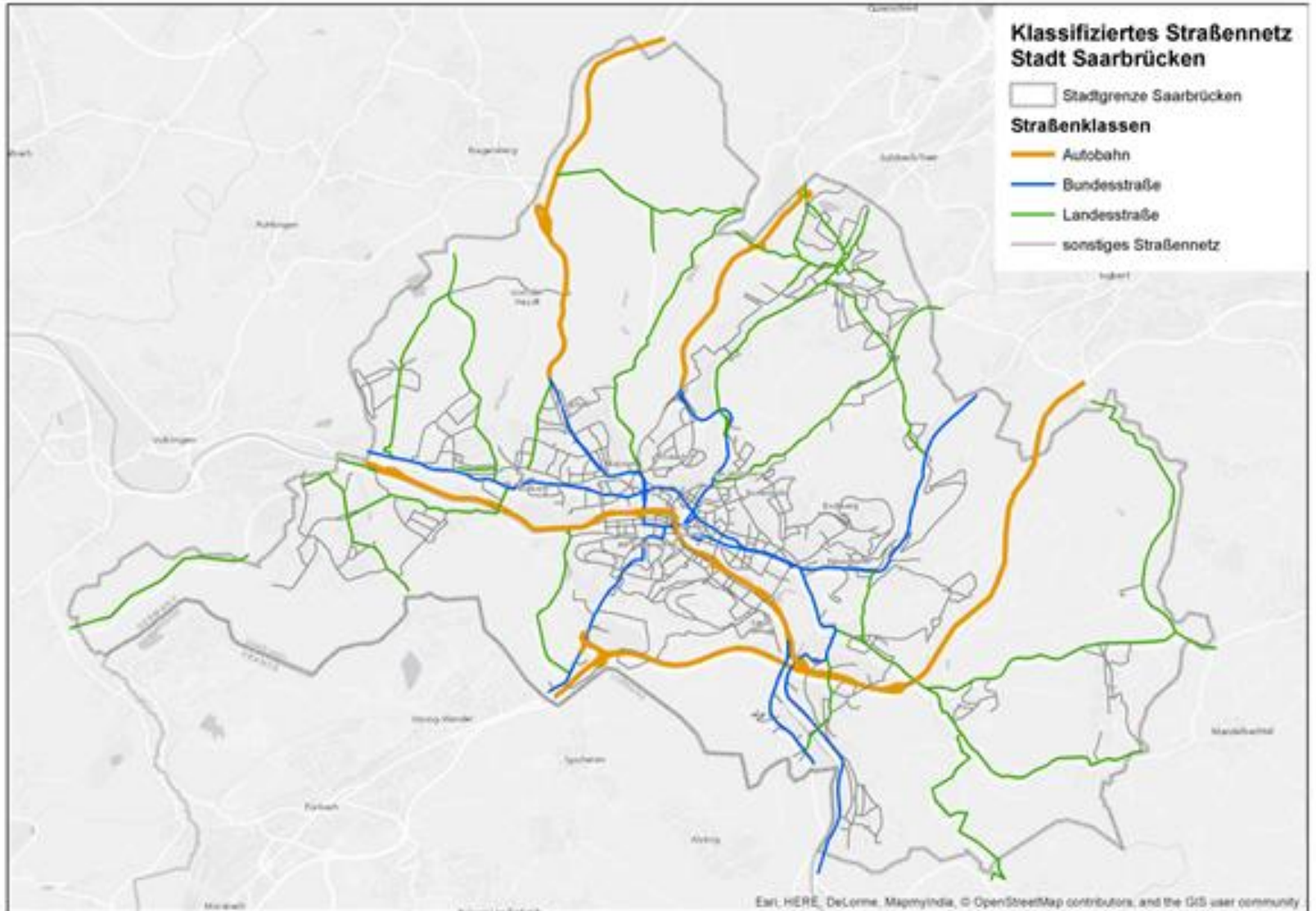
Verkehrsmittelwahl im Zeitreihenvergleich 1994-2010



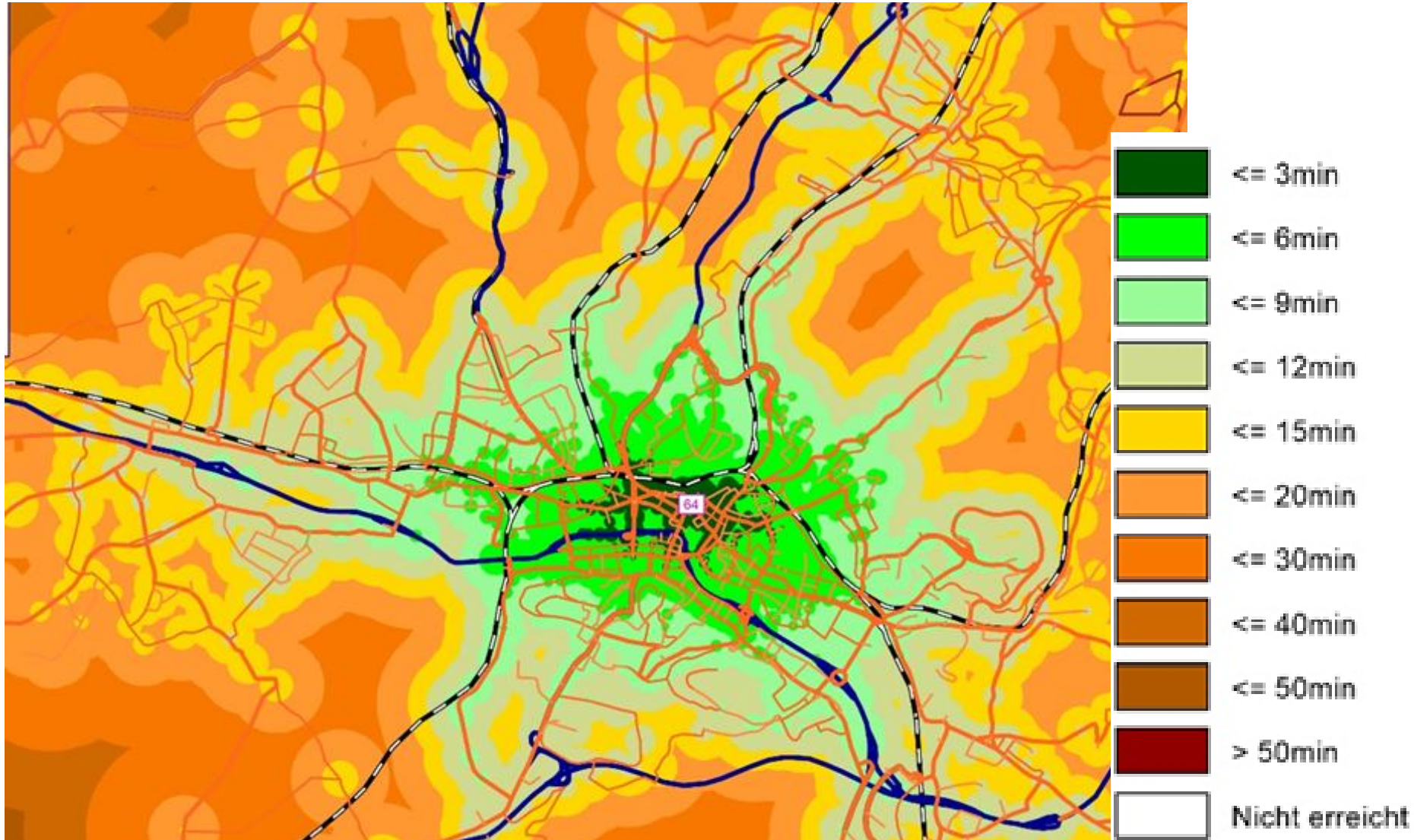
## Wo stehen wir? - Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich



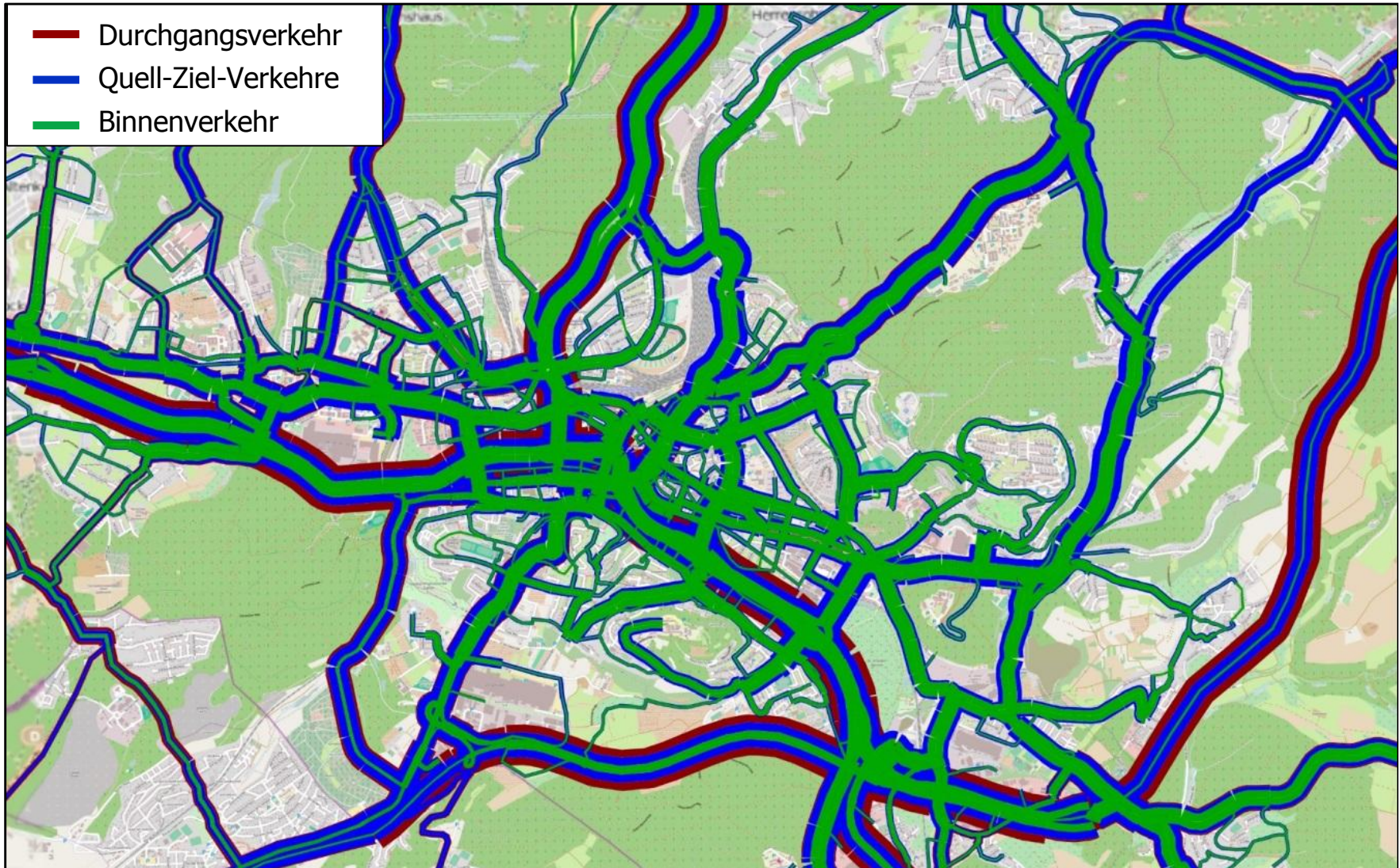
# Handlungsfeld: Kfz-Verkehr



## Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto



## Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr im Straßennetz





## Kfz-Verkehr: Stärken und Schwächen

- + gute überregionale und regionale Anbindung
- + Autobahnen bieten sehr direkte und schnelle Erschließung der Innenstadt und der meisten Stadtteile
- + insgesamt sehr gute Erreichbarkeiten und meist hohe Reisegeschwindigkeiten
- + freier Verkehrsfluss zu den meisten Zeiten des Tages
- ausgeprägte Belastungen in der Morgen- und Nachmittagsspitze
- starke Kfz-Dominanz im Straßenbild in der gesamten Stadt
- schwierige Orientierung aufgrund der Verkehrsführung
- stark auf Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung von Straßenräumen und Knotenpunkten



## Handlungsfeld: Bus und Bahn

- Saarbrücken lebt von einer guten ÖPNV-Erreichbarkeit in der Stadt sowie in der Region
- 17 % der Wege der Saarbrücker werden mit Bus oder Bahn zurückgelegt (ausbaufähig im Vergleich zu anderen Großstädten; z. B. Kassel 22 %)
- ÖPNV stark im Ausbildungs- und Berufsverkehr, weitere wichtige Potenziale v.a. im Stadt-Umlandverkehr sowie im Freizeitverkehr



# ÖPNV: Stärken und Schwächen

- + Dichtes Bus- und Bahnnetz mit vielen Direktverbindungen
- + Saarbahn als wichtige Nord-Südschienenachse
- + ÖPNV-Beschleunigung durch Ampelvorrangschaltung und Busspuren
- Mangelnde Verknüpfungen zwischen Eisenbahn- und Busangeboten
- Uneinheitliches Angebot und intransparenter Tarif in Richtung Frankreich
- Instandhaltung, Barrierefreiheit und Sicherheit an Bahnhöfen ausbaufähig
- noch vielfältige Nutzungshemmnisse zur Nutzung des ÖPNV vorhanden (Image, Tarif etc.)

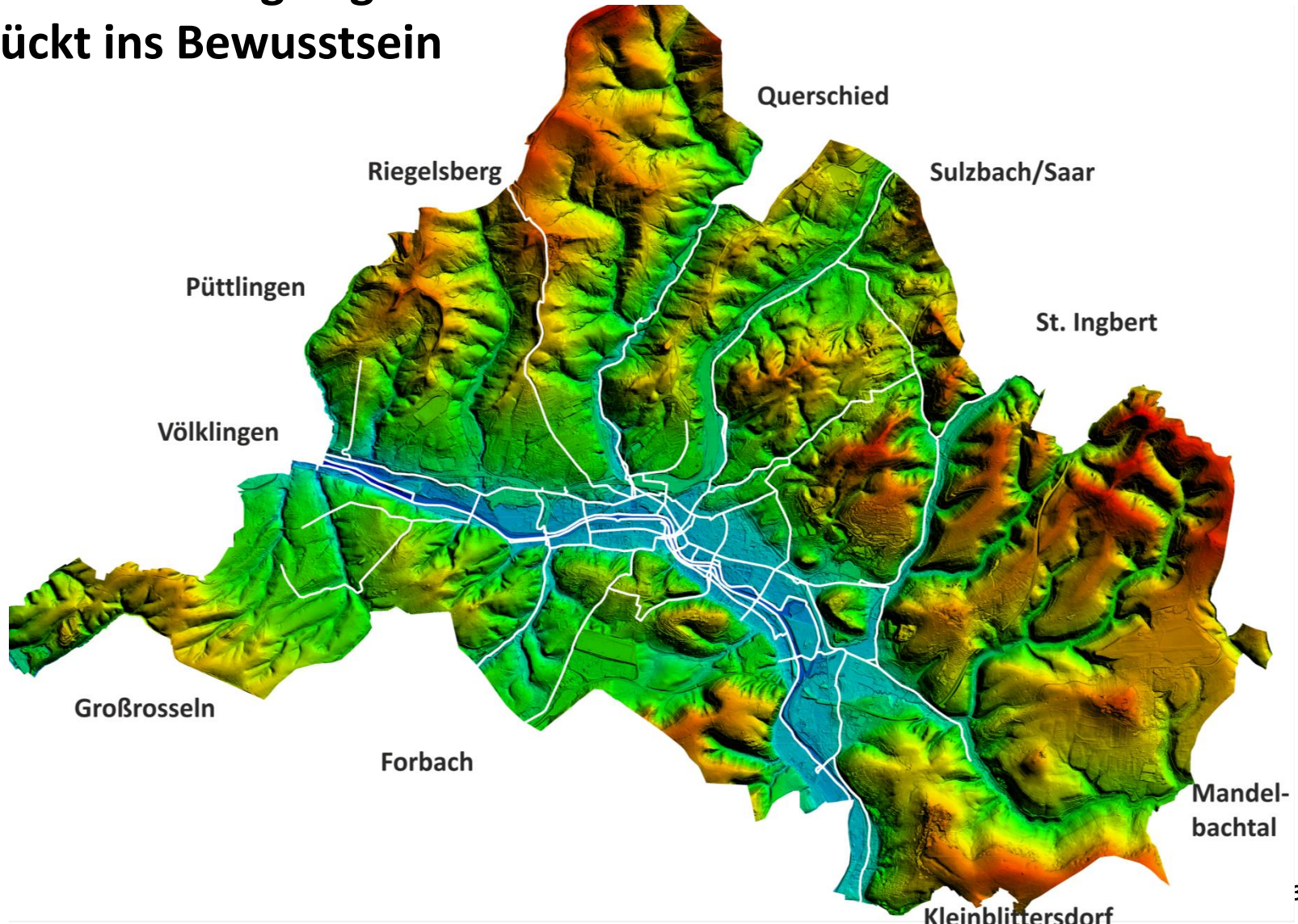


## Handlungsfeld: Radverkehr

- Radfahren gewährleistet eine eigenständige, günstige, gesunde und umweltfreundliche Mobilität
- Radfahren ist überraschend schnell, bis 5 km durchaus konkurrenzfähig zum Auto
- Hemmnisse in Saarbrücken durch geringe Fahrradverfügbarkeit und Nachholbedarf in Bereichen der Radverkehrsförderung
- ADFC-Fahrradklimatest 2014: schlechtes Ranking mit unterdurchschnittlichen Bewertungen, v.a. im Bereich Infrastruktur
- Marktboom der Pedelecs/E-Bikes bietet auch in topografisch-bewegten Städten sowie auf längeren Strecken ein großes Potenzial



# Radverkehrsförderung beginnt in der Ebene und in den Tälern: Fahrrad rückt ins Bewusstsein



## Radverkehr: Stärken und Schwächen

- + z. T. attraktive Radverbindungen am Leinpfad in Ost-West-Richtung
- + viele Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben
- ausbaufähiges Radverkehrsnetz und noch Lücken in der Radinfrastruktur, auch auf wichtigen Hauptrouten
- Konflikte mit Fußgängern und Behinderungen durch parkende Autos
- Weiterer Ausbau der Sicherheit und mehr Rücksichtnahme

Radverkehrsförderung beginnt in den Köpfen: der Politik, der Verwaltung und der Bürgerschaft



## Saarbrücken ist eine kompakte Stadt!

34% der Wege sind bis zu 2 km lang

Anteil des Kfz-Verkehrs an diesen kurzen Wegen: 36%



2 km  
Luftlinie

Mehr als jede fünfte Kfz-Fahrt ist kürzer als 2 km

Täglich rund 46.000 Kfz-Fahrten

## Handlungsfeld: Fußverkehr

- die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart
- schafft Urbanität und Belebung der Städte
- 950 m werden im Schnitt pro Tag zurückgelegt (Frauen 900 m, Männer 1.000 m)
- fördert die Gesundheit (es reichen 30 Minuten am Tag, die auch in zwei oder drei Etappen erfolgen können)



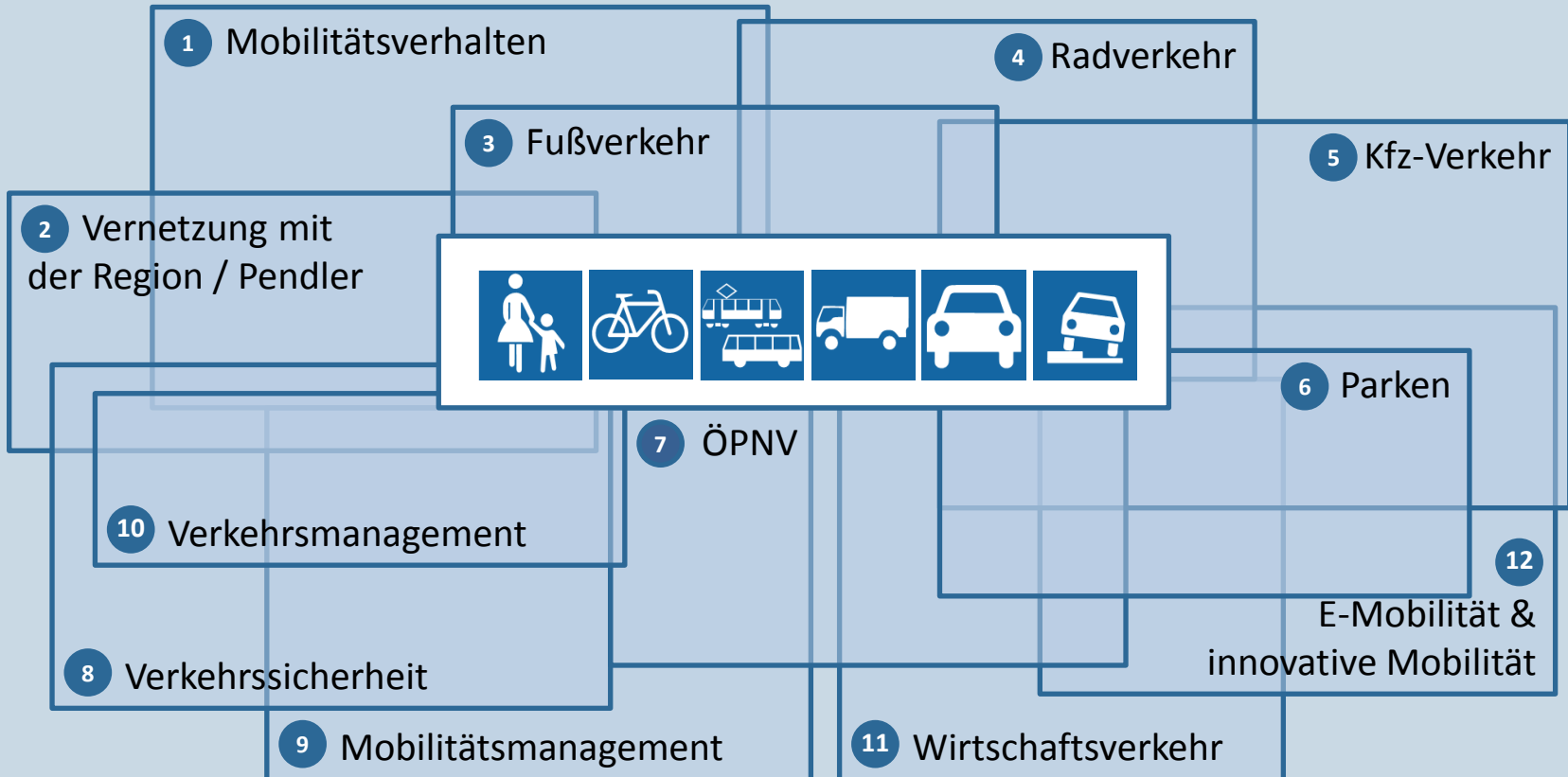


## Fußverkehr: Stärken und Schwächen

- + kompakte Innenstadtstruktur mit kurzen Wegen
- + einige attraktiv gestaltete Fußgängerbereiche, bspw. im Verlauf der Fußgängerzone
- + separates Fußwegenetz, teils aber Probleme durch Treppen/in der Beleuchtung
- oftmals Trennwirkung an vielbefahrenen Straßen durch seltene Querungshilfen (Mittelinseln, Ampeln, Fußgängerüberwege)
- mit Radfahrern genutzte Wege, teilweise zu schmal und auch (Falsch-)Parker
- Weiterer Ausbau der Barrierefreiheit, nicht nur wegen einer alternden Gesellschaft



## Analysefelder VEP Saarbrücken



## Potenziale: was ist möglich? - Ansatzpunkte

- Generation Mietwagen in Großstädten:  
Multimodaleres Verhalten der jüngeren Bevölkerung
- auch in Saarbrücken in Teilen feststellbar:  
jüngere Bevölkerung nutzt den Umweltverbund  
tendenziell mehr als die ältere Bevölkerung



## Woran erkennt man Lebensqualität in einer Stadt?

*„Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator.“*

(Jan Gehl, Architekt Kopenhagen)

## Woran erkennt man Lebensqualität in Städten?

Nicht nur Kopenhagen, Freiburg, ...,  
sondern auch topografisch bewegte Städte machen es vor!

Beispiel: Tübingen Radanteil: 20%

(54% der Tübinger sagen: „Radfahren macht Spaß“ (in SB nur 15%))

Quelle: ADFC Fahrradklimatest 2014

# Potenziale: Gute Alternativen für den Stadt-Umland-Verkehr

## Ausgangssituation

- Saarbrücken lebt als Oberzentrum von einer guten regionalen Erreichbarkeit
- Täglich rund 190.000 Kfz-Fahrten von Einpendlern und rund 41.000 Kfz-Fahrten von Auspendlern

## Ziele

- Gute Alternativen für den Stadt-Umland-Verkehr
- Ausbau und Förderung des ÖPNV im regionalen Verkehr
- Gute Verknüpfung von Eisenbahn- und Busverkehr
- Mobilitätsmanagement (v.a. betriebliches, kommunales Mobilitätsmanagement)
- Ausbau der Intermodalität (P+R/B+R im Umland)

**Welche Herausforderungen kommen auf uns zu und wie können wir uns darauf einstellen?**

## Horizont 2030: Welche Herausforderungen kommen auf uns zu?

**Demographischer Wandel**

**Klimawandel, Anpassung, Lärm, Schadstoffe**

**steigende Energie- und Mobilitätskosten**

**enger werdender finanzieller Spielraum der öffentlichen Hand**

**Pflege & Erhaltung bestehender Infrastruktur**

**neue Mobilitätstrends**

**Elektromobilität**

**Fahrradboom, Pedelecs**

**selbstfahrende Autos?/Smart Mobility**

**zunehmende Bedeutung intermodaler + flexibler Systeme**



# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

**Dr.-Ing. Michael Frehn**

Planersocietät  
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18

[frehn@planersocietaet.de](mailto:frehn@planersocietaet.de)  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)