

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN SAARBRÜCKEN 2030

ZIELE UND HANDLUNGSKONZEPT KARTENBAND



Hauptstadt.
Gestalten. Bewegen.

www.vep.saarbruecken.de

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**

Verkehrsentwicklungsplan 2030

Ziele und Handlungskonzept

Kartenband

Gutachterteam

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr. Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Telefon +49 231 589696-0
www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität - Planung, Beratung, Forschung GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg
Telefon +49 40 8593737-41
www.ggr-planung.de

Moderationsteam

memo-consulting...
Dipl.-Ing. Joachim Fahrwald
Am Landbach 7
64342 Seeheim-Jugenheim
Telefon +49 625764371
www.memo-consulting.de

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg
Telefon +49 40 386155-95
www.tollerort-hamburg.de

Landeshauptstadt Saarbrücken

Stadtplanungsamt
Bahnhofstraße 31
66111 Saarbrücken
vep@saarbruecken.de
www.vep.saarbruecken.de

Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken
Redaktion Stadtplanungsamt
Layout und Satz Stadtplanungsamt und Amt für Stadtmarketing und Öffentlichkeitsarbeit
Bildnachweis Landeshauptstadt Saarbrücken, © Fotograf Dirk Michler und Planersocietät
Druck Zentrale Dienste - Druckerei
Erscheinungsdatum Februar 2017












Inhaltsverzeichnis

Handlungsfeld B – Radverkehr	II
Handlungsfeld C – ÖPNV	III
Handlungsfeld D – Kfz-Verkehr	IV
Handlungsfeld E – Wirtschaftsverkehr	V
Handlungsfeld G – Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit	VI
Handlungsfeld H – Ruhender Kfz-Verkehr	VII
Integriertes Handlungskonzept	VIII
Detaillkonzepte	IX

Handlungsfeld B – Radverkehr

Radverkehrsnetz

Zielnetz 2030

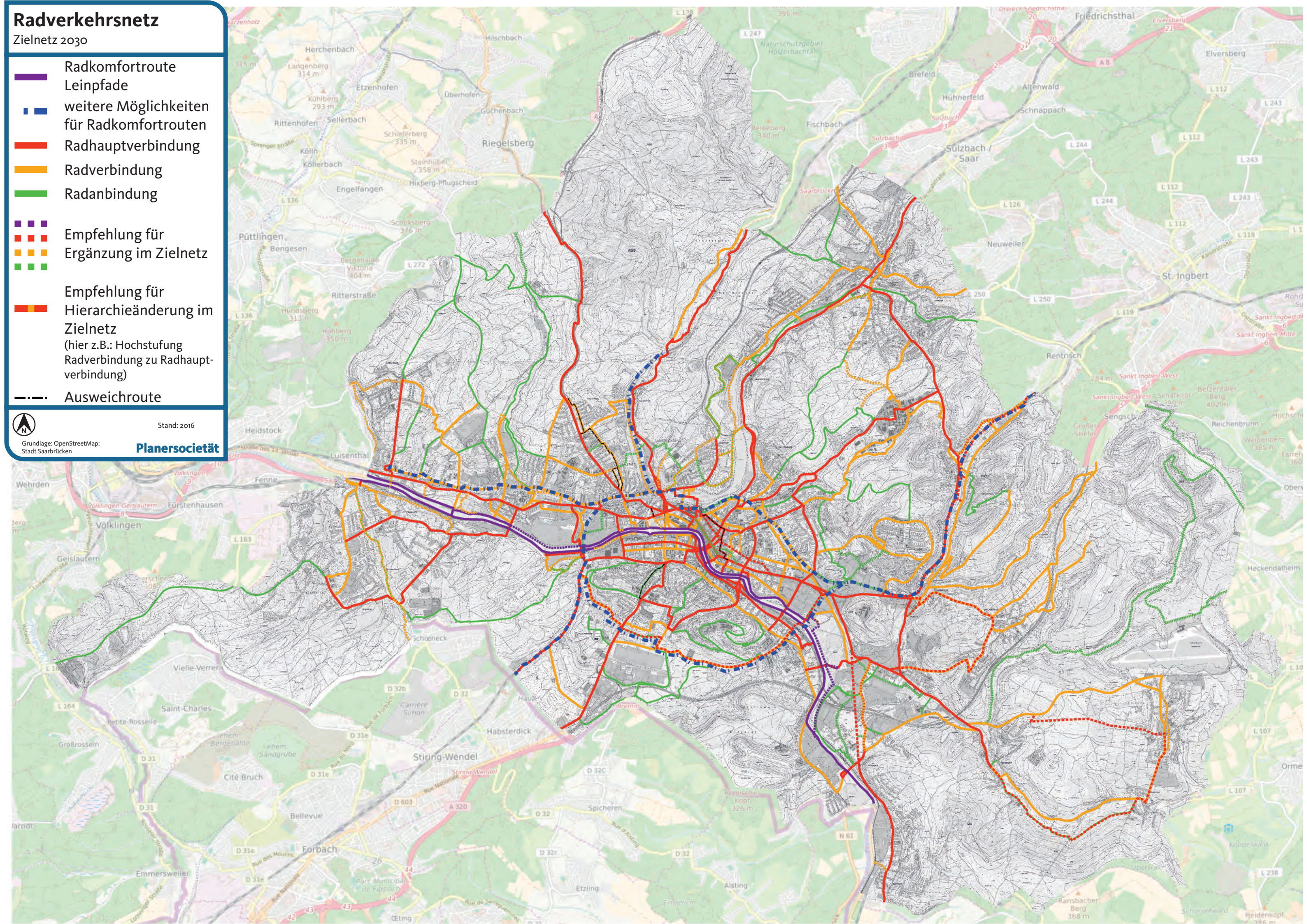
-  Radkomfortroute
-  Leinpfade
-  weitere Möglichkeiten für Radkomfortrouten
-  Radhauptverbindung
-  Radverbindung
-  Radanbindung
-  Empfehlung für Ergänzung im Zielnetz
-  Empfehlung für Ergänzung im Zielnetz
-  Empfehlung für Ergänzung im Zielnetz
-  Empfehlung für Hierarchieänderung im Zielnetz (hier z.B.: Hochstufung Radverbindung zu Radhauptverbindung)
-  Ausweichroute

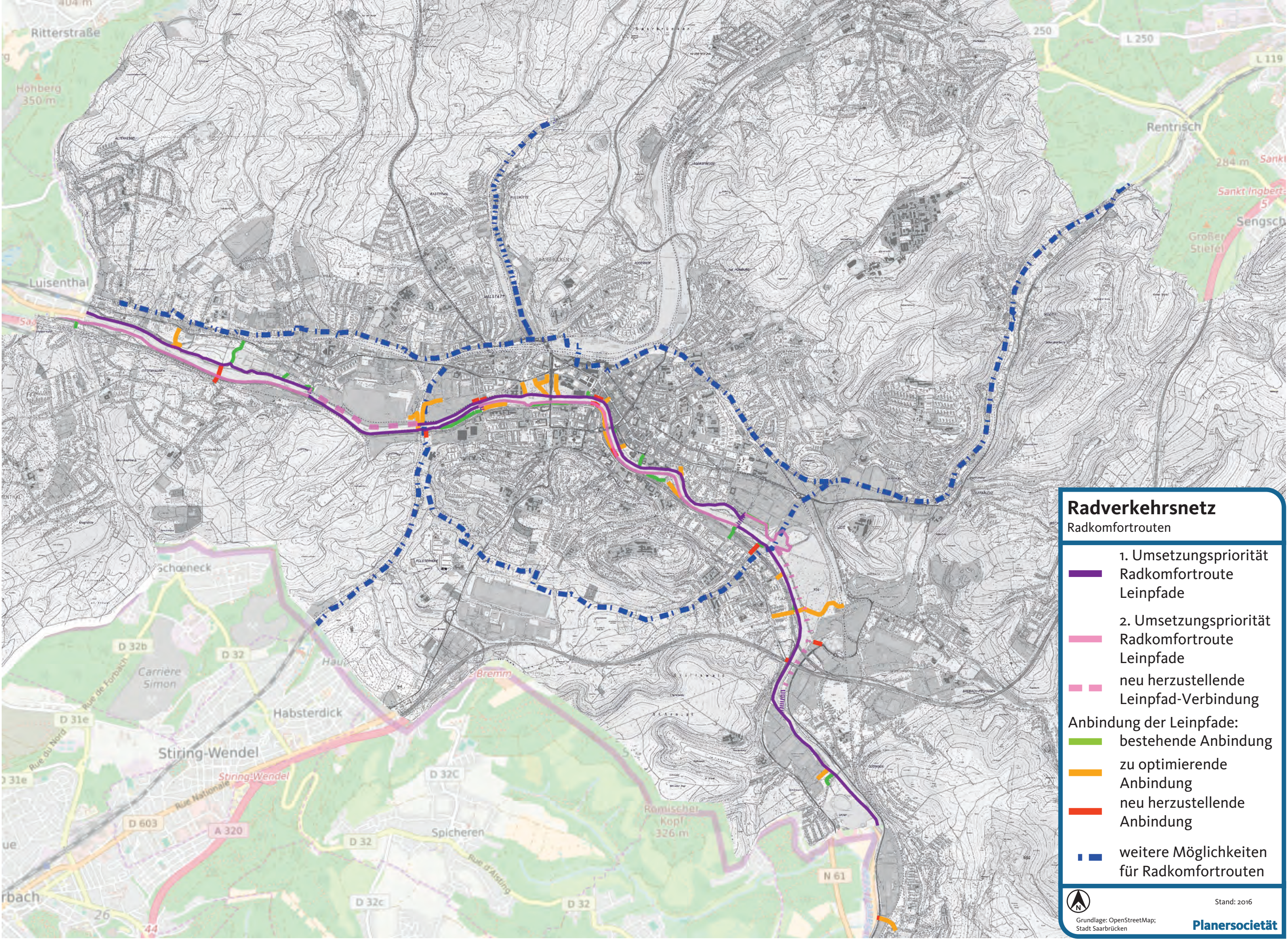
Stand: 2016

Planersocietät










Grundlage: OpenStreetMap; Stadt Saarbrücken





Radverkehrsnetz

Radkomfortrouten

- 1. Umsetzungspriorität
 Radkomfortroute
 Leinpfade
- 2. Umsetzungspriorität
 Radkomfortroute
 Leinpfade
-  neu herzustellende
 Leinpfad-Verbindung
- Anbindung der Leinpfade:
 bestehende Anbindung
 zu optimierende
 Anbindung
 neu herzustellende
 Anbindung
-  weitere Möglichkeiten
 für Radkomfortrouten



Stand: 2016

Grundlage: OpenStreetMap;
 Stadt Saarbrücken

Planersocietät

Radverkehrsinfrastruktur 2030

für wichtige Routen des Radverkehrs-Zielnetzes

Legende

● Querungsstelle

+ Knotenpunktoptimierung

Radverkehrsführung im Seitenraum

— Bestand

⋯ neu herzustellen

⋯ optimieren

eigenständig geführte Wege

— Bestand

⋯ neu herzustellen

⋯ optimieren

Mischverkehr

— Bestand

⋯ neu herzustellen

⋯ optimieren

Rad-/Schutzstreifen, Busspuren mit Radfreigabe

— Bestand

⋯ neu herzustellen

⋯ optimieren

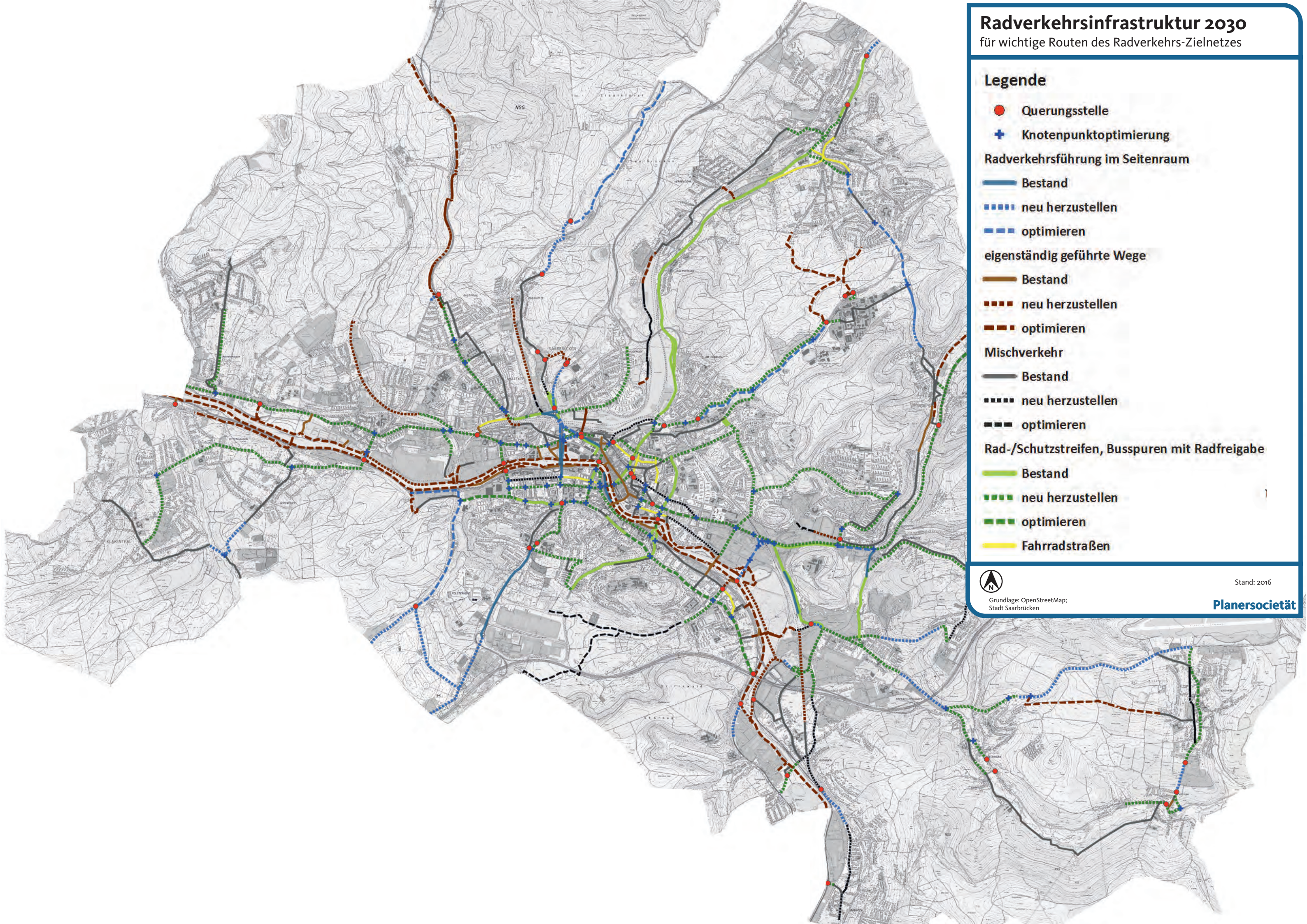
— Fahrradstraßen



Grundlage: OpenStreetMap;
Stadt Saarbrücken

Stand: 2016

Planersocietät



Radinfrastruktur

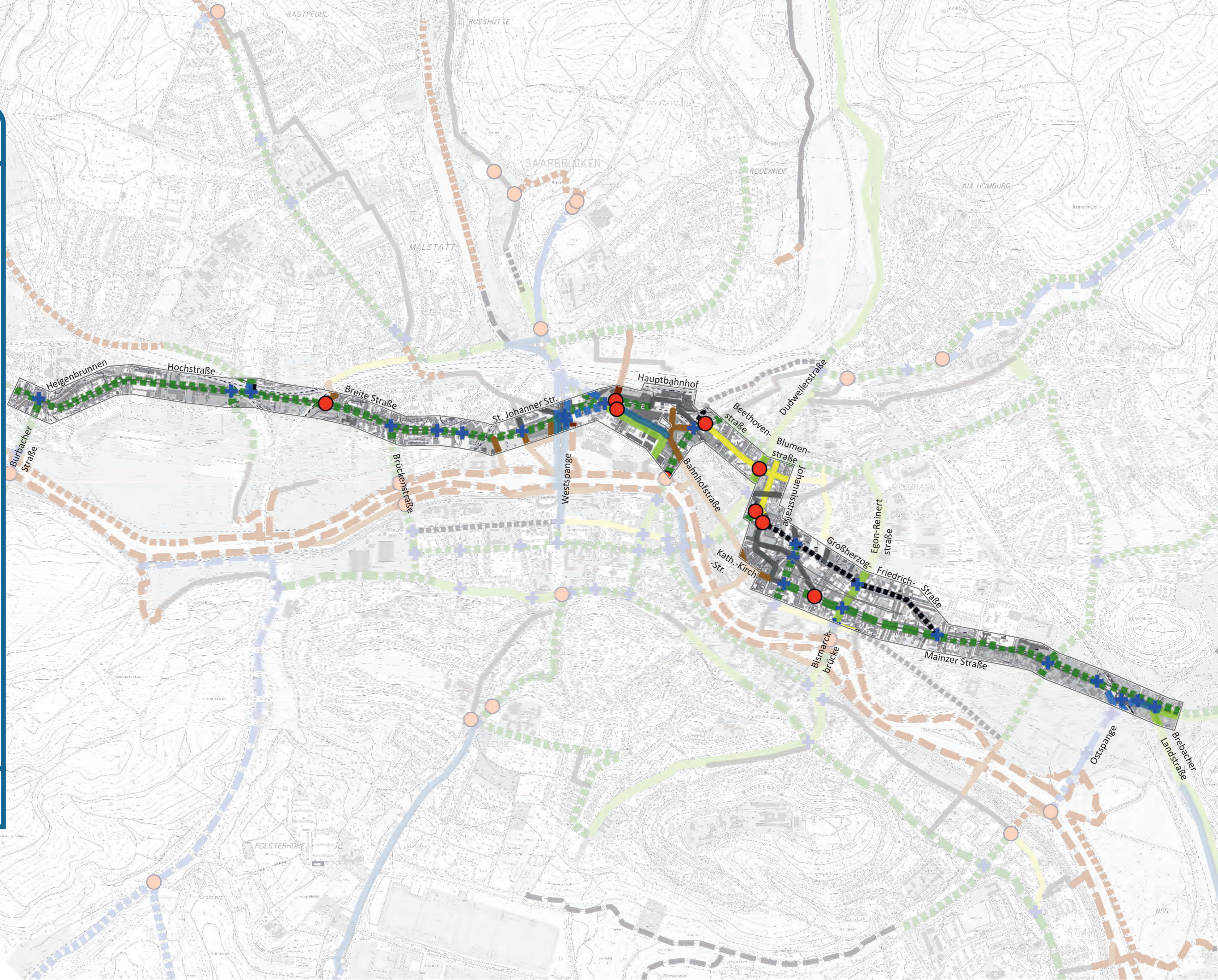
Radverkehrsachse nördlich der Saar

- Bestand
- Bestand optimieren
- neue Radinfrastruktur anlegen
- Radverkehrsführung im Seitenraum (Radweg, gem. Fuß-/Radweg)
- Schutzstreifen, Radfahrstreifen, freigegebene Busspuren
- Radverkehrsführung im Mischverkehr, ggf. zus. Schutzstreifen, Fahrradpiktogramme
- abseits von Kfz geführte Radwege, ggf. zus. mit Fußgängern
- Einrichtung Fahrradstraße
- Kreuzung für Radfahrer optimieren (insb. Markierungen)
- Straßenübergänge für Radfahrer sichern

Stand: 2016

Grundlage: OpenStreetMap;
Stadt Saarbrücken

Planersocietät



Radinfrasturktur

Radverkehrsachse südlich der Saar

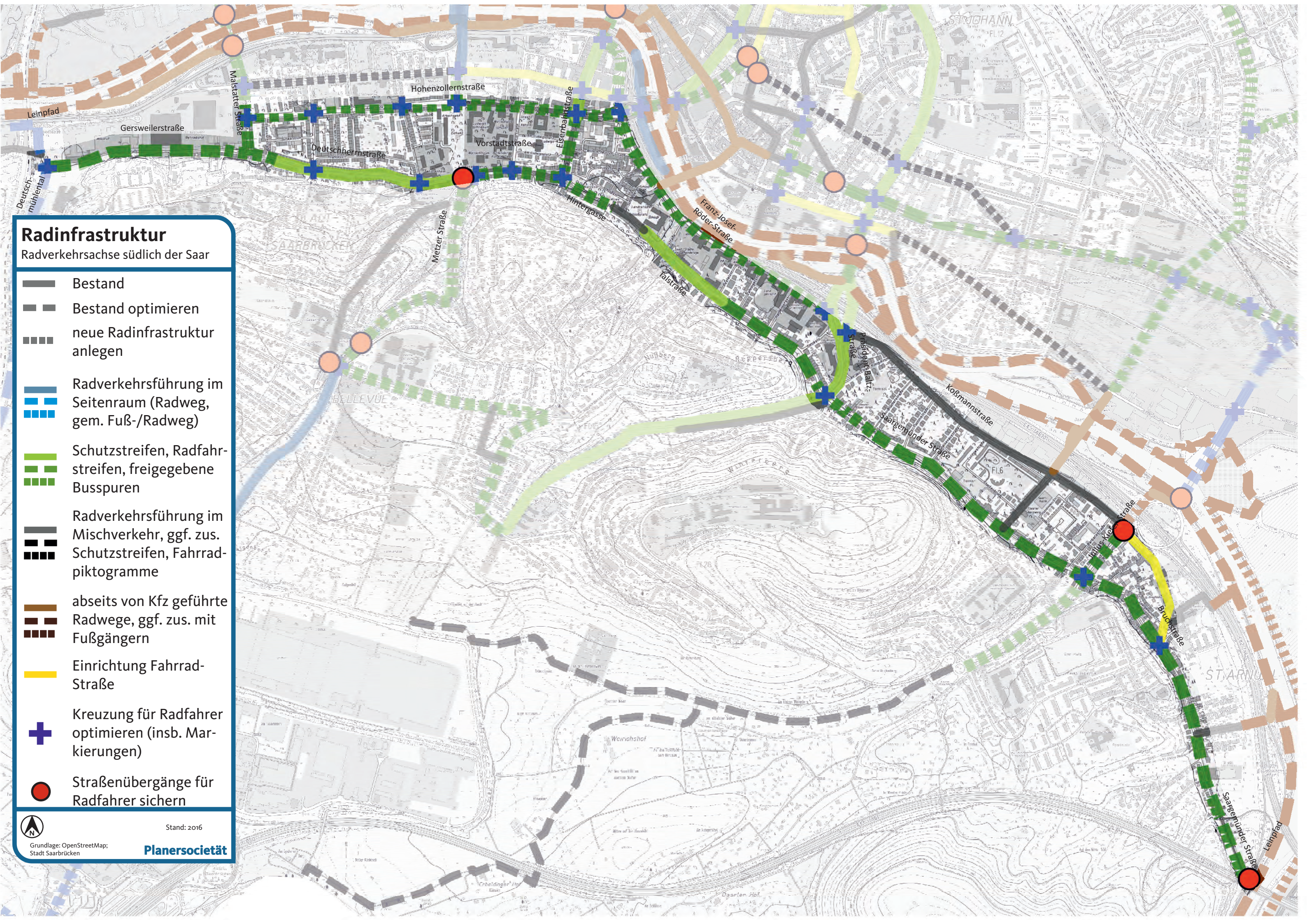
- Bestand
- Bestand optimieren
- neue Radinfrastruktur anlegen
- Radverkehrsführung im Seitenraum (Radweg, gem. Fuß-/Radweg)
- Schutzstreifen, Radfahrstreifen, freigegebene Busspuren
- Radverkehrsführung im Mischverkehr, ggf. zus. Schutzstreifen, Fahrradpiktogramme
- abseits von Kfz geführte Radwege, ggf. zus. mit Fußgängern
- Einrichtung Fahrradstraße
- Kreuzung für Radfahrer optimieren (insb. Markierungen)
- Straßenübergänge für Radfahrer sichern

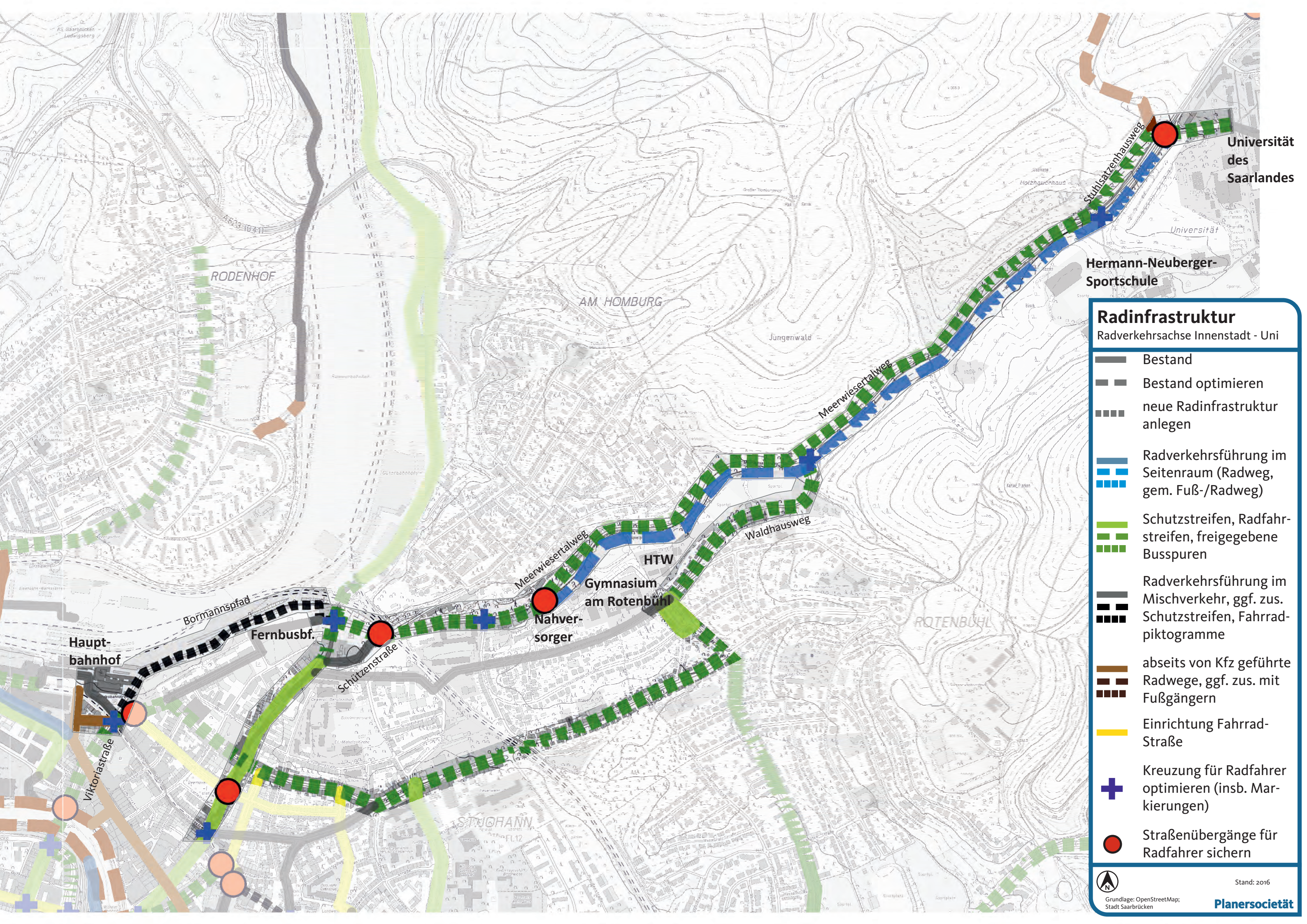


Stand: 2016

Grundlage: OpenStreetMap;
Stadt Saarbrücken

Planersocietät





Radinfrastruktur

Radverkehrsachse Innenstadt - Uni

- Bestand
- Bestand optimieren
- neue Radinfrastruktur anlegen
- Radverkehrsführung im Seitenraum (Radweg, gem. Fuß-/Radweg)
- Schutzstreifen, Radfahrstreifen, freigegebene Busspuren
- Radverkehrsführung im Mischverkehr, ggf. zus. Schutzstreifen, Fahrradpiktogramme
- abseits von Kfz geführte Radwege, ggf. zus. mit Fußgängern
- Einrichtung Fahrradstraße
- Kreuzung für Radfahrer optimieren (insb. Markierungen)
- Straßenübergänge für Radfahrer sichern

Universität
des
Saarlandes

Hermann-Neuberger-
Sportschule

RODENHOF

AM HOMBURG

HTW

Gymnasium
am Rotenbühl

ROTENBUHL

Haupt-
bahnhof

Fernbusbf.

Schützenstraße

Nahver-
sorger

Viktoriastraße

Bormannspfad

Meerwiesertalweg

HTW

Gymnasium
am Rotenbühl

Waldhausweg

Meerwiesertalweg

Stuhlsatzenhausweg

AS 23 (B 41)

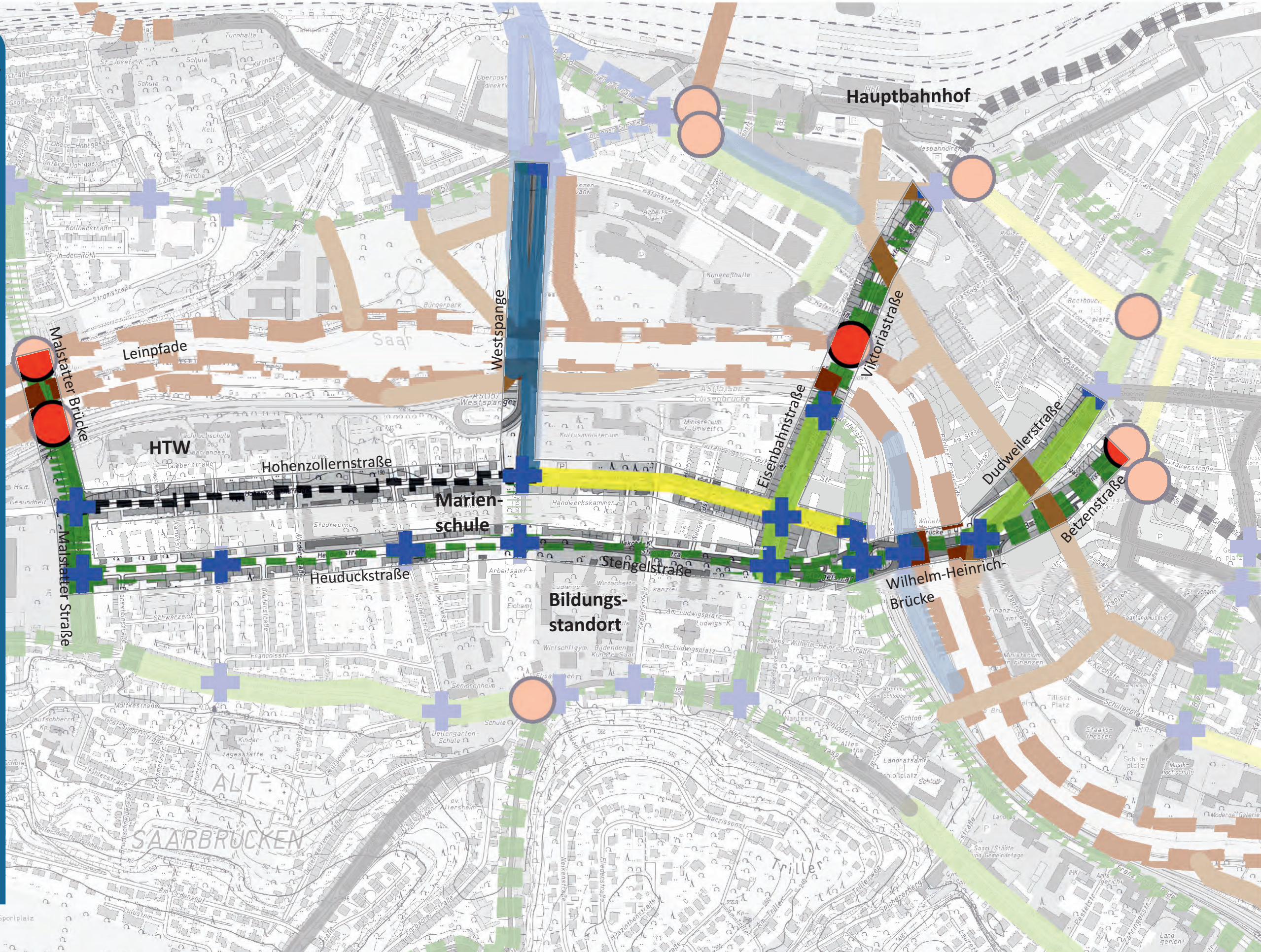
ST. JOHANN

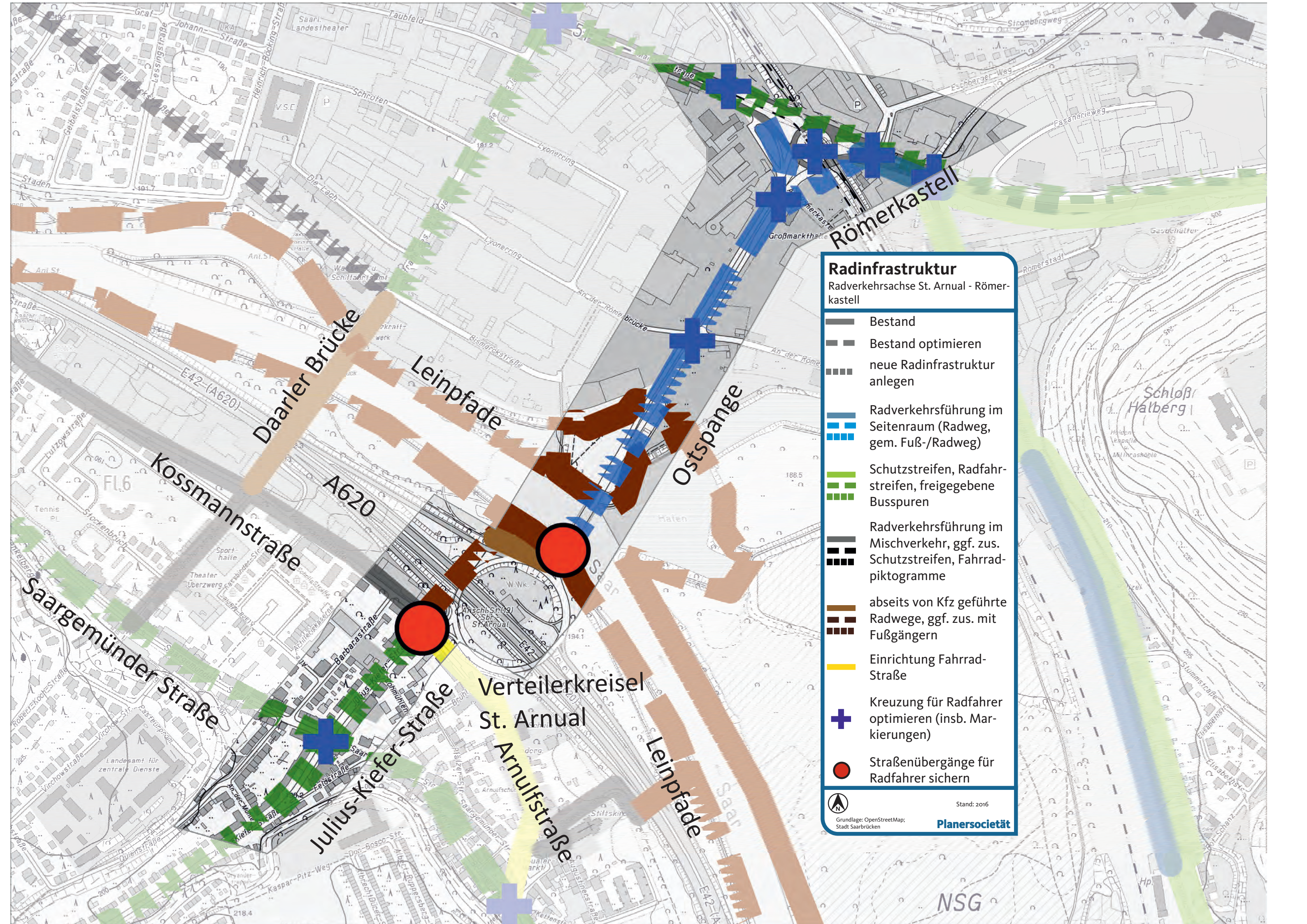
FL. 12

Radinfrastruktur

Radverkehrsachse Innenstadt - Alt-SB/
HTW

- Bestand
- Bestand optimieren
- neue Radinfrastruktur anlegen
- Radverkehrsführung im Seitenraum (Radweg, gem. Fuß-/Radweg)
- Schutzstreifen, Radfahrstreifen, freigegebene Busspuren
- Radverkehrsführung im Mischverkehr, ggf. zus. Schutzstreifen, Fahrradpiktogramme
- abseits von Kfz geführte Radwege, ggf. zus. mit Fußgängern
- Einrichtung Fahrradstraße
- Kreuzung für Radfahrer optimieren (insb. Markierungen)
- Straßenübergänge für Radfahrer sichern





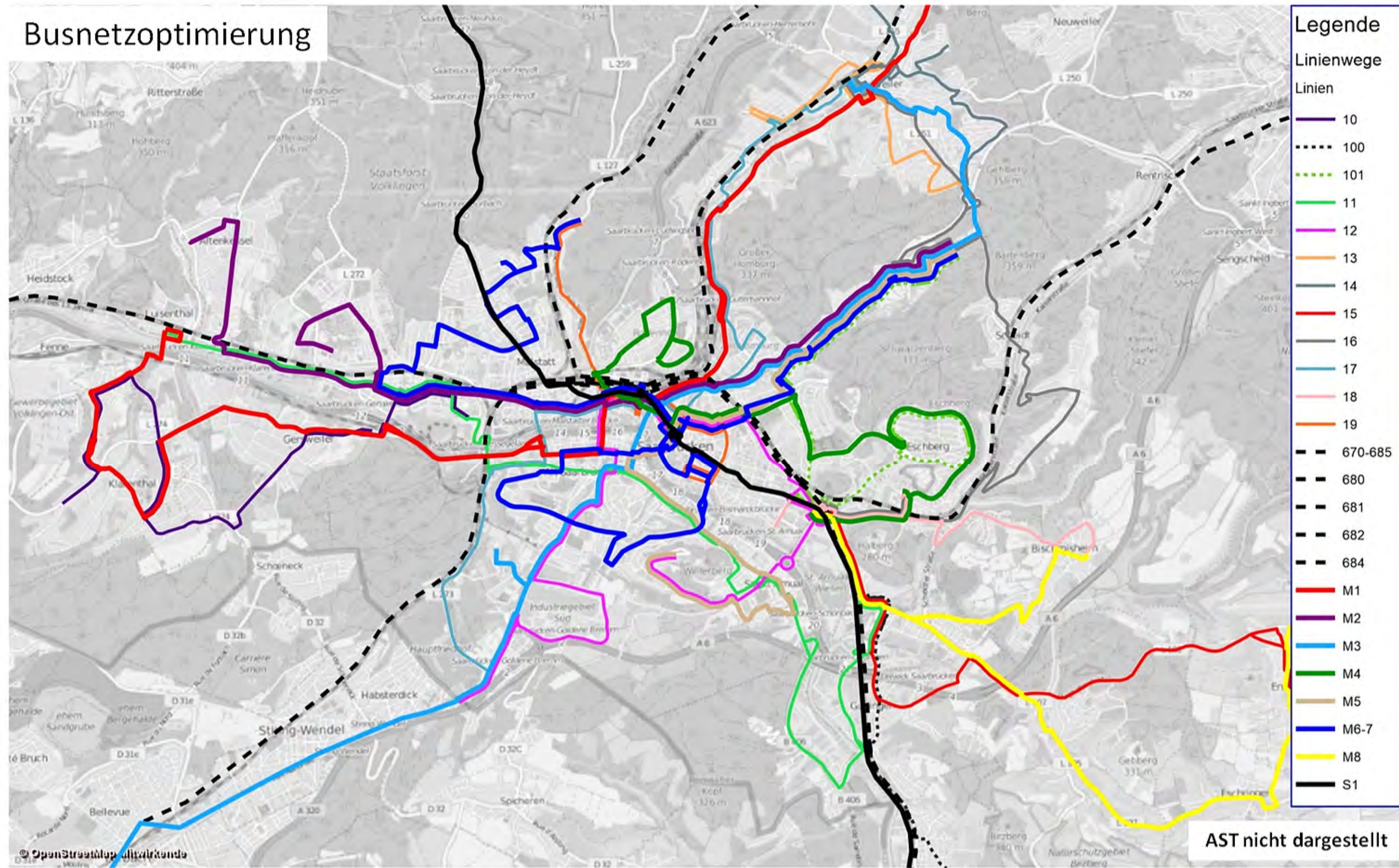
Radinfrastruktur
 Radverkehrsachse St. Annual - Römerkastell

- Bestand
- Bestand optimieren
- neue Radinfrastruktur anlegen
- Radverkehrsführung im Seitenraum (Radweg, gem. Fuß-/Radweg)
- Schutzstreifen, Radfahrstreifen, freigegebene Busspuren
- Radverkehrsführung im Mischverkehr, ggf. zus. Schutzstreifen, Fahrradpiktogramme
- abseits von Kfz geführte Radwege, ggf. zus. mit Fußgängern
- Einrichtung Fahrradstraße
- Kreuzung für Radfahrer optimieren (insb. Markierungen)
- Straßenübergänge für Radfahrer sichern

Stand: 2016
 Grundlage: OpenStreetMap, Stadt Saarbrücken
Planersocietät

Handlungsfeld C – ÖPNV

Busnetzoptimierung



AST nicht dargestellt

Handlungsfeld D – Kfz-Verkehr

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN (Bestandsnetz)

-  regionale
Hauptverkehrsstraße
-  nähräumige
Hauptverkehrsstraße
-  nähräumige
Erschließungsstraße
(Hauptsammelstr.)
-  Autobahnen



GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

AS Dicke Buche



SAARBRÜCKEN

RODENHOF

**Optimierung Trierer Str. /
St. Johanner Str.**

**kleine Innen-
stadtumfahrung**

VB Brückenstr.

VB Viktoriastr.





**Linksabbieger
-> R.-W.-Str.**

**Vollanschluss
Messe**










**Entfall Rampen
Malstatter Brücke**

**W.-H.-Brücke:
Entfall Rampe ->
Mannheim; Anschluss
F.-J.-Röder-Str.**

L273n

-  **Neubau**
-  **Rückbau/
Umwidmung**
-  **Umbau/
Optimierung**
-  **Optimierung
Knoten**

Innenstadtverkehrskonzept Ausgangssituation

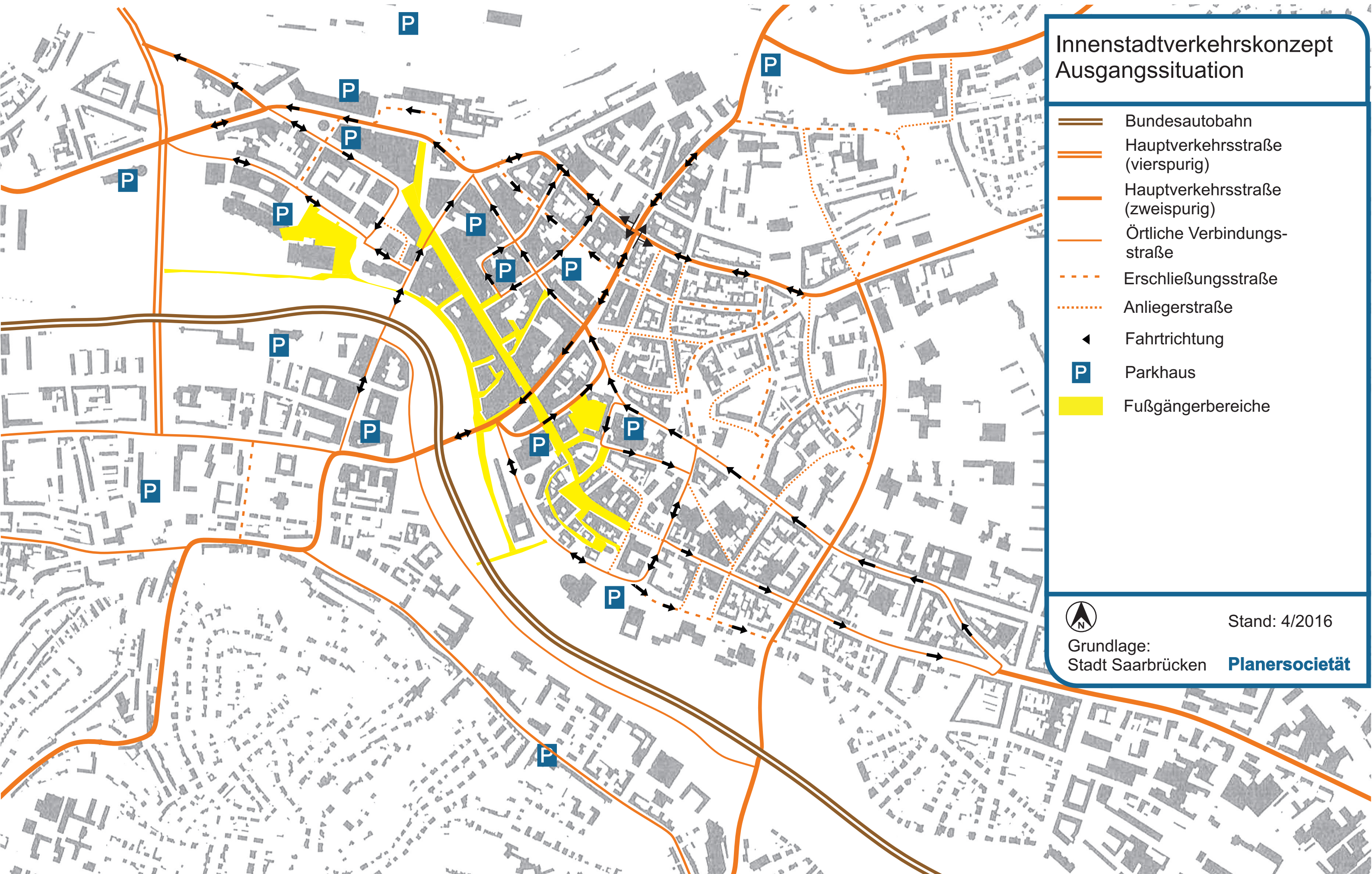
-  Bundesautobahn
-  Hauptverkehrsstraße (vierspurig)
-  Hauptverkehrsstraße (zweispurig)
-  Örtliche Verbindungsstraße
-  Erschließungsstraße
-  Anliegerstraße
-  Fahrtrichtung
-  Parkhaus
-  Fußgängerbereiche















Stand: 4/2016

Grundlage:
Stadt Saarbrücken

Planersocietät



Innenstadtverkehrskonzept „Basismaßnahmen“

-  Bundesautobahn
-  Hauptverkehrsstraße (vierspurig)
-  Hauptverkehrsstraße (zweispurig)
-  Kleine Innenstadtumfahrung (Neue Hauptverkehrsstraße, zweispurig)
-  Örtliche Verbindungsstraße
-  Erschließungsstraße
-  Anliegerstraße
-  Neue Fahrtrichtung
-  Verkehrsberuhigung
-  Verkehrsentlastungen
-  Parkhaus
-  Fußgängerbereiche











Stand: 4/2016

Grundlage:
Stadt Saarbrücken

Planersocietät

Innenstadtverkehrskonzept Umgestaltung v. Straßenräumen

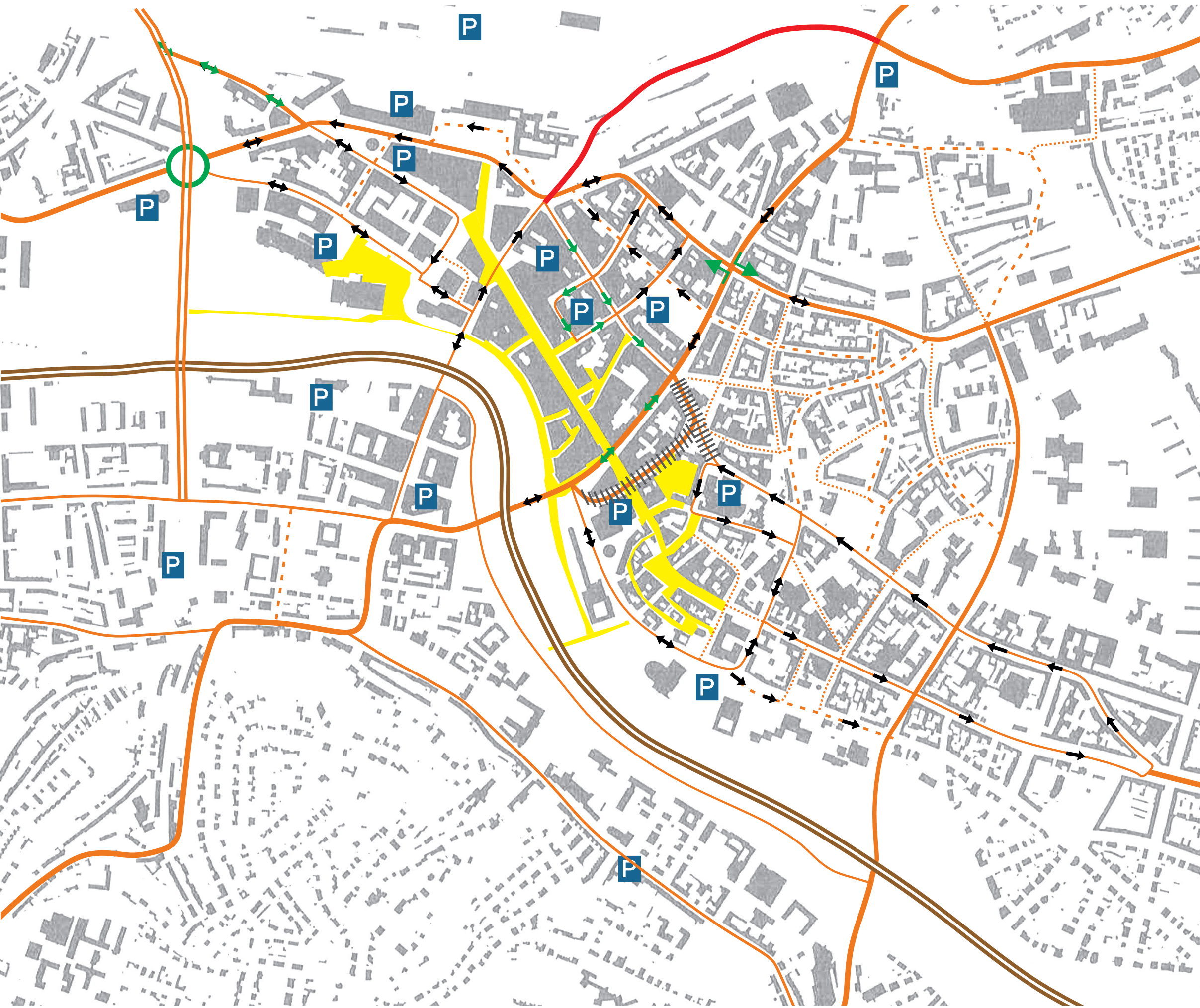
-  Bundesautobahn
-  Hauptverkehrsstraße (vierspurig)
-  Hauptverkehrsstraße (zweispurig)
-  Kleine Innenstadtumfahrung (Neue Hauptverkehrsstraße, zweispurig)
-  Örtliche Verbindungsstraße
-  Erschließungsstraße
-  Anliegerstraße
-  Umgestaltung des Straßen-/Platzraums















Stand: 4/2016


Grundlage:
Stadt Saarbrücken

Planersocietät




Innenstadtverkehrskonzept Neue Verkehrsführung

-  Bundesautobahn
-  Hauptverkehrsstraße (vierspurig)
-  Hauptverkehrsstraße (zweispurig)
-  Kleine Innenstadtumfahrung (Neue Hauptverkehrsstraße, zweispurig)
-  Örtliche Verbindungsstraße
-  Erschließungsstraße
-  Anliegerstraße
-  Fahrtrichtung
-  Neue Fahrtrichtung
-  Für den motorisierten Individualverkehr gesperrt
-  Parkhaus
-  Fußgängerbereiche













Stand: 4/2016

Grundlage:
Stadt Saarbrücken



Innenstadtverkehrskonzept Aufenthaltsqualität/Fußgänger

-  Bundesautobahn
-  Hauptverkehrsstraße (vierspurig)
-  Hauptverkehrsstraße (zweispurig)
-  Örtliche Verbindungsstraße
-  Erschließungsstraße
-  Anliegerstraße
-  Neue Fußgängerbereiche
-  Fußgängerbereiche
-  Erweiterter Raum mit Aufenthaltsqualität
-  Fußgängerfreundliche Querungsbereiche












Stand: 4/2016

Grundlage:
Stadt Saarbrücken

Planersocietät

Innenstadtverkehrskonzept Radverkehr

-  Bundesautobahn
-  Hauptverkehrsstraße (vierspurig)
-  Hauptverkehrsstraße (zweispurig)
-  Örtliche Verbindungsstraße
-  Erschließungsstraße
-  Anliegerstraße
-  Neue Radhauptverbindung
-  Radhauptverbindung
-  Leinpfade
-  Fußgängerbereiche
-  Erweiterter Raum mit Aufenthaltsqualität



Stand: 4/2016

Grundlage:
Stadt Saarbrücken

Planersocietät




Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

Geschwindigkeits- beschränkungen


Prüfung von Tempo 30
aufgrund von ...
zutreffenden Kriterien

-  3 Kriterien
-  2 Kriterien
-  1 Kriterium

Prüfung von Tempo 30
aufgrund von ...

 hoher Unverträglichkeit

Bestehende
Streckengeschwindig-
keitsbeschränkungen auf ...

 Tempo 30



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

Handlungsfeld E – Wirtschaftsverkehr


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

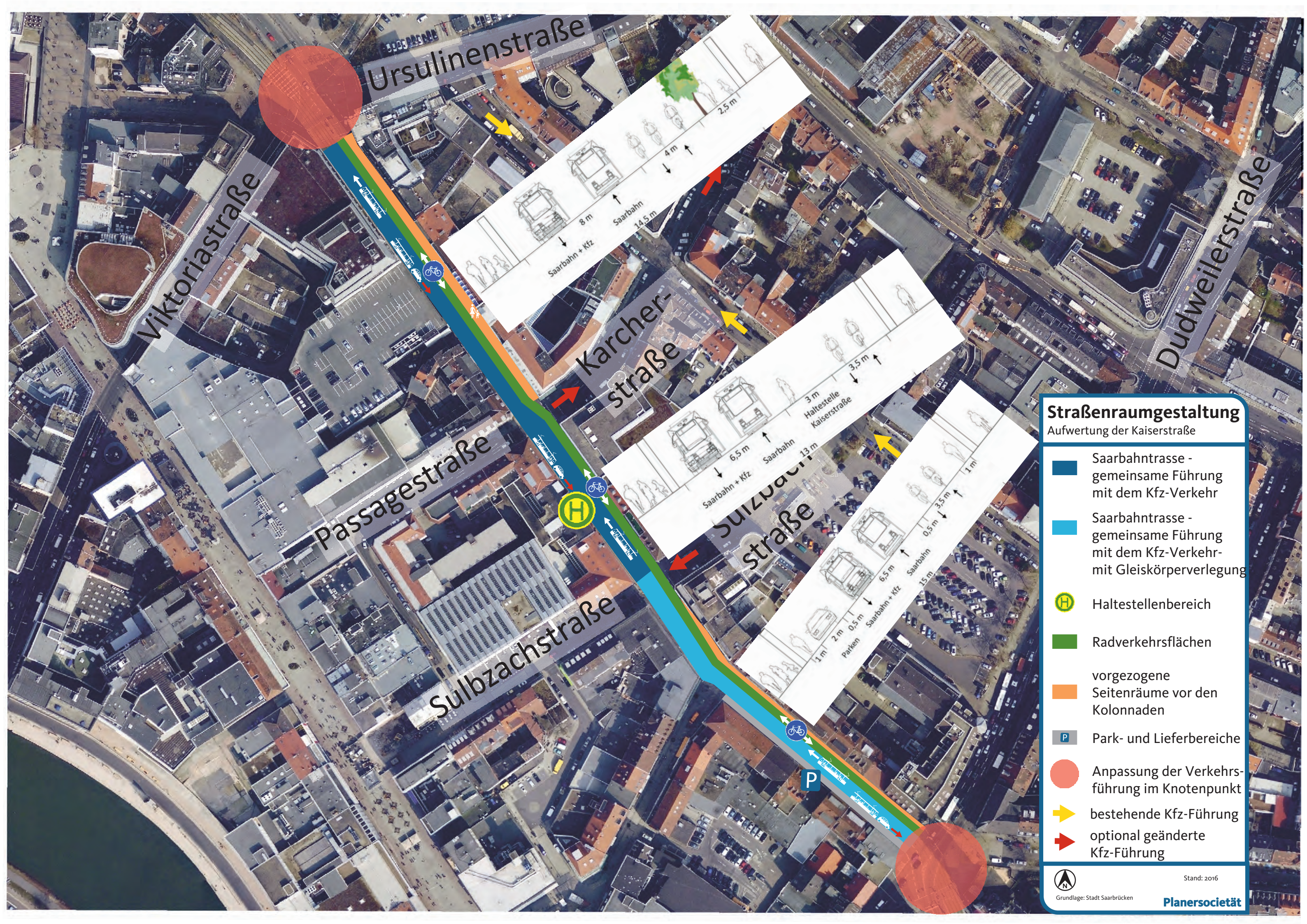
 Autobahnen



GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Handlungsfeld G – Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit



Ursulinenstraße

Viktoriastraße

Dudweilerstraße

Passagestraße

Karcherstraße

Sulzbachstraße

Suibachstraße

Straßenraumgestaltung

Aufwertung der Kaiserstraße








- Saarbahntrasse - gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr
- Saarbahntrasse - gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr mit Gleiskörperverlegung
- Haltestellenbereich
- Radverkehrsflächen
- vorgezogene Seitenräume vor den Kolonnaden
- P Park- und Lieferbereiche
- Anpassung der Verkehrsführung im Knotenpunkt
- bestehende Kfz-Führung
- optional geänderte Kfz-Führung



Handlungsfeld H – Ruhender Kfz-Verkehr

Ruhender Kfz-Verkehr

Maßnahmen Bewirtschaftungszonen

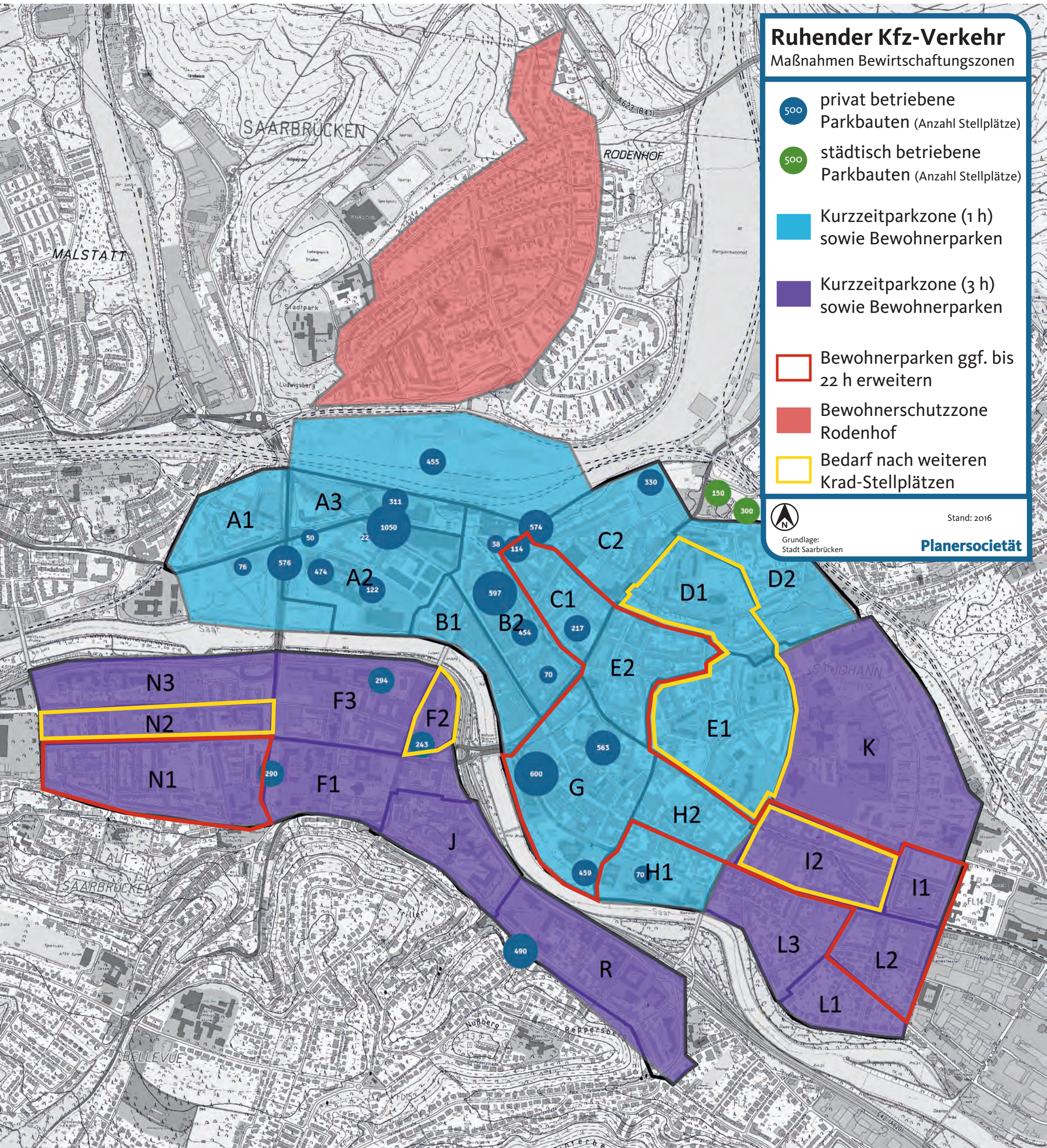
-  privat betriebene Parkbauten (Anzahl Stellplätze)
-  städtisch betriebene Parkbauten (Anzahl Stellplätze)
-  Kurzzeitparkzone (1 h) sowie Bewohnerparken
-  Kurzzeitparkzone (3 h) sowie Bewohnerparken
-  Bewohnerparken ggf. bis 22 h erweitern
-  Bewohnerschutzzone Rodenhof
-  Bedarf nach weiteren Krad-Stellplätzen



Grundlage:
Stadt Saarbrücken

Stand: 2016

Planersocietät



Integriertes Handlungskonzept

Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030

Strategische
Planungen

Maßnahmen

★ Schlüsselmaßnahmen
Umsetzungshorizonte: kurzfristig (bis 2020), mittelfristig (bis 2025), langfristig (bis 2030)

Kosten-
schätzung



Fußverkehr (Handlungsfeld A)

Daueraufgaben:

- ★ Barrierefreiheit der Fußwege erhöhen
- ★ Mehr Querungshilfen an Straßen für Fußgänger (reduzierter Ansatz: 75%)
- ★ Abbau von gesamtstädtischen Barrieren (z.B. neue Unter-/Überführungen unter/über Schienentrassen) (reduzierter Ansatz: 40%)
- Schließung von Netzlücken und neue Gehwege
- Aufwertung der Treppenanlagen/Kolonnaden (reduzierter Ansatz: 50%)
- Ausbau der Wegweisung und Beschilderung
- Fußgängerfreundliche Kreuzungen/Ampelschaltungen (reduzierter Ansatz: 75%)
- Abbau von Nutzungskonflikten (bspw. mit Radfahrern/parkenden Autos)
- Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten (reduzierter Ansatz: 75%)
- Öffentlichkeitsarbeit und Institutionalisierung der Fußgängerbelange (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- Attraktives Wegenetz für Freizeit und Tourismus (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

- Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen (reduzierter Ansatz: 50%)

Rund 10,7 Mio. EUR
(710.000 EUR pro Jahr)



Radverkehr (Handlungsfeld B)

Daueraufgaben:

- ★ Programm zur Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz
- Weiterentwicklung Radverkehrs-Zielnetz
- Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen (reduzierter Ansatz: 75%)
- Punktuelle Verkehrssicherungsmaßnahmen für Radfahrer (reduzierter Ansatz: 75%)
- Ausbau der Radabstellanlagen
- Bessere Mängelbehebung, Baustellenverkehrs-führung, Reinigung, und Winterdienst (reduzierter Ansatz: 75%)
- Serviceangebote für Radfahrer (reduzierter Ansatz: 75%)
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für mehr Radfahren in der Stadt und ein rücksichtsvolleres Miteinander (reduzierter Ansatz: 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Ausbau von 5 innerstädtischen Radhauptachsen (kurz- teils auch mittelfristig)
- Prüfung von Fahrradstraßen
- Weitere Öffnung von Einbahnstraßen
- Prüfung eines Fahrradverleihsystems

Umsetzungshorizont bis 2025

- ★ Radkomforttrouten Leinpfade: Ausbau eines Leinpfades bzw. einer Saarseite zur Radkomfortroute

Umsetzungshorizont bis 2030

- ★ weitere Radkomforttrouten (v.a. Bau einer Radkomfortroute nach Forbach)

Rund 13.8 Mio EUR
(900.000 EUR pro Jahr)

Das entspricht 6 EUR pro Einwohner und Jahr. Die Bundesregierung empfiehlt mindestens 8 EUR pro Einwohner/Jahr (für Einsteigerkommunen in der Radverkehrsplanung).



ÖPNV (Handlungsfeld C)

Daueraufgaben:

- ★ Grenzüberschreitender Zweckverband
- Weiterentwicklung des SPNV-/ÖPNV-Angebots
- Busbeschleunigungsmaßnahmen
- gestalterische Aufwertung der Haltestellen (reduzierter Ansatz: 25%)
- Managementaufgaben: Ausbau des Störungs- und Instandhaltungsmanagement (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Verbesserung des Busnetzes (Angebotsausweitung der Fahrplan-km um ca. 3%), z.B. mit Metro-/Expressbuslinien
- ★ Optimierung des Tarifssystems
- Organisation von Bedarfsverkehren
- Ausbau der tangentialen Verbindung zur Universität (Dudweiler - Uni - St. Ingbert)

- Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV (reduzierter Ansatz: 75%)
- Mehr Kommunikation und Marketing (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

- ★ Saarbahn nach Forbach (Vorzugsvariante als Straßenbahn, abhängig von EU-Mitteln)

- ★ S-Bahnnetz für Stadt und Region (zusammen mit dem Saarland)

Umsetzungshorizont bis 2030

- Bessere Verknüpfung von Bus und Bahn
- Zusätzliche/verlegte Haltepunkte (reduzierter Ansatz: 50%)

Rund 34.3 Mio. EUR
(2.300.000 EUR pro Jahr)



Kfz-Verkehr (Handlungsfeld D)

Daueraufgaben:

- **Umgestaltung von Kreuzungen, Programm für Kreisverkehre** (reduzierter Ansatz: 50%)
- Definition Hauptstr./Vorbehaltsnetz

Umsetzungshorizont bis 2020

- Entlastung der Lebacher Straße
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen
- **Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme** (reduzierter Ansatz: 50%)
- **Verbesserte Verkehrslageerfassung** (reduzierter Ansatz: 50%)
- **Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung** (reduzierter Ansatz: 50%)
- **Baustelleninfo & Baustellenmanagement** (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

- ★ Vollanschluss Messe (Landesmaßnahme)
- ★ Kleine Innenstadtumfahrung zw. Hbf. und Meerwiesertalweg zur Entlastung Dudweilerstr., Betzenstr., Rathausplatz
- Linksabbieger Dudweiler Str.; Umgestaltung BAB-Anschluss Wilhelm-Heinrich-Brücke
- Optimierung der Erschließung Trierer Str./St. Johanner Str./Hafenstr.

Umsetzungshorizont bis 2030

- Anschlussstelle Dicke Buche (nur sinnvoll bei Umfelderschließung, bspw. Halde Jägersfreude)
- Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (Landesmaßnahme)
- ★ Verbesserte Innenstadterschließung mit neuer und klarerer Verkehrsführung (Innenstadtverkehrskonzept)
- Optionen für die Stadtautobahn

Rund 21.5 Mio. EUR
(1.400.000 EUR pro Jahr)



Wirtschaftsverkehr (Handlungsfeld E)

Daueraufgaben:

- Verkehrsvermeidung durch eine integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung
- Förderung einer innerstädtischen Logistik und von Dienstleistungsfahrzeugen mit innovativen Fahrzeugtechnologien (bspw. Elektro-Antriebe)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Lkw-Führungsnetz zur Entlastung sensibler Bereiche
- **Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern** (reduzierter Ansatz: 50%)
- **Mehr Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre** (reduzierter Ansatz: 50%)

Rund 200.000 EUR
(13.000 EUR pro Jahr)



Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr (Handlungsfeld F)

Daueraufgaben:

- Bessere Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen, um Verkehrsbelastungen zu reduzieren
- Information und Marketing der Erreichbarkeit der Saarbrücker Innenstadt (gute Erreichbarkeit der Parkhäuser, Erreichbarkeit der Stadt mit dem ÖPNV), (reduzierter Ansatz: 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre: spezielle ÖV-Tarife, Kombitickets für Besucher/Touristen, Optimierung der regionalen Tarifstruktur, bessere Anbindung zum Flughafen und zu Messe-/Kongressstandorten
- Reise- und Fernbusverkehr: optimierte Verkehrslenkung und Parkmöglichkeiten (bspw. Ausbau Fernbusbahnhof)
- Stärkung von Wohnmobiltourismus, Camping und Wassertourismus

Umsetzungshorizont bis 2025

- **Verbesserung der Besucherlenkung und -orientierung: touristisches Leitsystem und barrierefreie Wege zu Veranstaltungsorten/ Sehenswürdigkeiten** (reduzierter Ansatz: 50%)
- Ausbau und Stärkung des Radtourismus (reduzierter Ansatz: 75%)
- Ausbau des Freizeit- und Wanderwegenetzes (reduzierter Ansatz: 75%)
- Verbesserung des Serviceangebotes, der Informationen und des Besuchermarketings (reduzierter Ansatz: 75%)

Rund 2,2 Mio. EUR
(150.000 EUR pro Jahr)

Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030

Strategische
Planungen

Maßnahmen

★ Schlüsselmaßnahmen
Umsetzungshorizonte: kurzfristig (bis 2020), mittelfristig (bis 2025), langfristig (bis 2030)



Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (Handlungsfeld G)

Daueraufgaben:

- ★ Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen und großen Verkehrsräumen in der Innenstadt (Kaiserstr., Dudweilerstr., Betzenstr., Rathaus-/Johannis-kirchplatz, Viktoriastr., Projekt Barock trifft Moderne, Richard-Wagner-Str., ...)
- ★ Aufwertung von Hauptstraßen und Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen (reduzierter Ansatz: 50%)
- Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen in der Innenstadt und in den Stadtteilen (reduzierter Ansatz: 50%)
- Aufwertung von Straßen in den Nahversorgungszentren (reduzierter Ansatz: 50%)
- Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteil-ebene (reduzierter Ansatz: 50%)
- Shared Space (reduzierter Ansatz: 50%)
- Begegnungszonen
- Neues Leben auf Parkflächen (temporäre Umnutzungen)
- Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen (reduzierter Ansatz: 50 %)
- Programm barrierefreies Saarbrücken (reduzierter Ansatz 75 %)



Ruhender Kfz-Verkehr (Handlungsfeld H)

Daueraufgaben:

- Parkkonzepte in den Stadtteilen (reduzierter Ansatz 50%)
- Öffentlichkeitsarbeit und mehr Kontrollen

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Parkraumstrategie Innenstadt: Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raumes, Minderung der Parksuchverkehre, Sicherung ausreichender Parkraumkapazitäten für alle Nutzergruppen
- ★ Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt und Erhöhung ihrer Auslastung (teils auch mittelfristig) (im Zusammenspiel mit der Parkraumstrategie Innenstadt) (reduzierter Ansatz: 75%)
- Optimierung der Stellplatzrichtlinie



Verkehrssicherheit (Handlungsfeld I)

Daueraufgaben:

- Städtische Verkehrsüberwachung
- Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit für ein rücksichtsvolleres Miteinander und mehr Verkehrssicherheit (reduzierter Ansatz 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit
- ★ Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit in Saarbrücken
- Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung
- Verbesserung der Auswertungs-/Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten



Inter-Multimodalität (Handlungsfeld J)

Daueraufgaben:

- Vermarktung des Umweltverbundes als einheitliches Mobilitätsangebot z.B. mit einer Mobilcard (reduzierter Ansatz 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- Mehr und optimierte B+R-Standorte
- Integration von Taxidiensten in den ÖPNV, insb. in nachfrageschwachen Zeiten/Gebieten
- Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

- ★ P+R-Standorte: Ausbau des P+R und bessere Verbindung mit dem ÖPNV (teils auch mittelfristig)
- Ausbau von Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten und Aufbau von Mobilstationen (reduzierter Ansatz: 50%)



Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur (Handlungsfeld K)

Daueraufgaben:

- ★ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements und in der Verwaltung: z.B. mehr Jobtickets, Mitfahrerangebote, Radabstellanlagen, Lade-stationen für E-Bikes,... (reduzierter Ansatz: 50%)
- ★ Schulisches Mobilitätsmanagement: z.B. Mobilitätserziehung, Elternhalte-stellen, Verknüpfung mit der Leucht-turmkampagne Schulwegsicherheit
- Intensivierung von Arbeitsgruppen- und Netzwerkarbeit (reduzierter Ansatz: 50%)
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität (reduzierter Ansatz: 50%)



Verkehr und Umwelt (Handlungsfeld L)

Daueraufgaben:

- ★ Abstimmung mit der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung und Umsetzung konkreter Schutzmaßnahmen
- ★ Vermehrter Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (reduzierter Ansatz: 50%)
- Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs insb. durch eine integrierte Verkehrs- und (Wohn-) Standortentwicklung
- Klimawandel, CO2-Einparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen: Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund und verträgliche Straßenraumgestaltung (reduzierter Ansatz: 75 %)
- Strategie zur Förderung der E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen im Kfz- und Radverkehr (reduzierter Ansatz: 50%)

Kosten der LHS rund 11,4 Mio. EUR (ca. 760.000 EUR pro Jahr)
Förderung durch Bund/Land bereits abgezogen

Rund 950.000 EUR (rund 63.000 EUR pro Jahr)

Rund 1,0 Mio. EUR (66.000 EUR pro Jahr)

Rund 0,7 Mio. EUR (47.000 EUR pro Jahr)

Rund 1,1 Mio. EUR (73.000 EUR pro Jahr)

Rund 2,1 Mio. EUR (140.000 EUR pro Jahr)

Kosten-
schätzung

Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030

Stand: Dezember 2016



Radverkehr

- Erweiterung/Qualifizierung des Radwegenetzes
- Radkomfortrouten (Leinpfad, Forbach)
- Schließung von Netzlücken und Ausbau von 5 innerstädt. Radverkehrsachsen, Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen, Öffnung weiterer Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Fahrradfreundliche Gestaltung von Kreuzungen
- Verkehrssicherheit für Radfahrer erhöhen
- Ausbau der Abstellanlagen in der Innenstadt
- Mängelbehebung, Reinigung, Winterdienst
- Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit
- Marketing für mehr Miteinander



Kfz-Verkehr

- Überregionale Anbindung und Verkehrsführung:
 - Entlastung der Lebacher Straße
 - Vollanschluss Messe inkl. neuer Saar-Brücke
 - L273n Verbindung Deutschmühlental - Stiring-Wendel
 - Anschlussstelle Dicke Buche
- verbesserte Innenstadterschließung mit neuer Verkehrsführung
 - kleine Innenstadtumfahrung
 - Entlastung Dudweiler Straße
 - Linksabbieger Dudweiler - R.-Wagner-Str.
 - Verkehrsführung Kaiserstraße
 - Verbesserung der Verkehrsabwicklung Trierer Str.
 - Fußgängerfreundliche Aufwertung Betzenstr./Stephanstr./Rathausplatz
- Optionen für die Stadtautobahn
- Umgestaltung von Knotenpunkten/Kreuzungen: Verteilerring St. Arnual, Dudweiler Str./Meerwiesertalweg, Westspange/Trierer Str., Westspange/Hafenstr./St. Johanner Str., Trierer Str./St. Johanner Str.
- verbesserte Verkehrsaggregation
- Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme
- Weiterentwicklung Verkehrssteuerung
- Baustelleninfo / Baustellen- und Instandhaltungsmanagement
- Tempo 30 auf Hauptstraßen in sensiblen Bereich



Bus und Bahn

- Weiterentwicklung des Angebots:
 - S-Bahnnetz für Stadt und Region
 - zusätzliche Haltepunkte (z. B. Rotenbühl, Brebach Süd)
 - Saarbahn nach Forbach
- Verbesserte Verknüpfung zwischen Bahn und Bus
- Ausbau tangentialer Verbindungen zur Universität
- Busverkehrsoptimierung mit Ausbau der Busleistung und neuer Metrobuslinien aus den Stadtteilen in die Innenstadt
- Busbeschleunigung
- Barrierefreiheit und Haltestellengestaltung
- Verbesserung des Tarifsystems
- Kommunikation, Marketing und Organisation u.a. Gründung eines grenzüberschreitenden Zweckverbands und Ausbau des Störungs- und Instandhaltungsmanagements



Wirtschaftsverkehr

- integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung
- Festlegung eines Lkw-Führungsnetzes
- Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern
- Lkw-Parken/Lieferzonen ausweiten
- Innerstädtische Logistik mit innovativer Fahrzeugtechnologie (E-Fahrzeuge/Lastenräder)



Ruhender Kfz-Verkehr

- Parkraumstrategie Innenstadt: Bewohner-, Kurzzeit-, Einkaufs-/Freizeitparken, Arbeitspendler, Sondergruppen und Behinderte
- Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt und Erhöhung der Auslastung
- Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- Optimierung der Stellplatzrichtlinie



Fußverkehr

- Optimierung des Fußwegenetzes: Schließung von Netzlücken, Abbau gesamtstädtischer Barrieren, Aufwertung der Treppen/Kolonnaden, Wegweisung/Beschilderung, neue Gehwege
- Barrierefreie Fußwege
- Mehr Querungshilfen an Straßen für Fußgänger
- Fußgängerfreundliche Kreuzungen und Ampelschaltungen
- Abbau von Nutzungskonflikten
- Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- Öffentlichkeitsarbeit
- Institutionalisierung der Fußgängerbelange

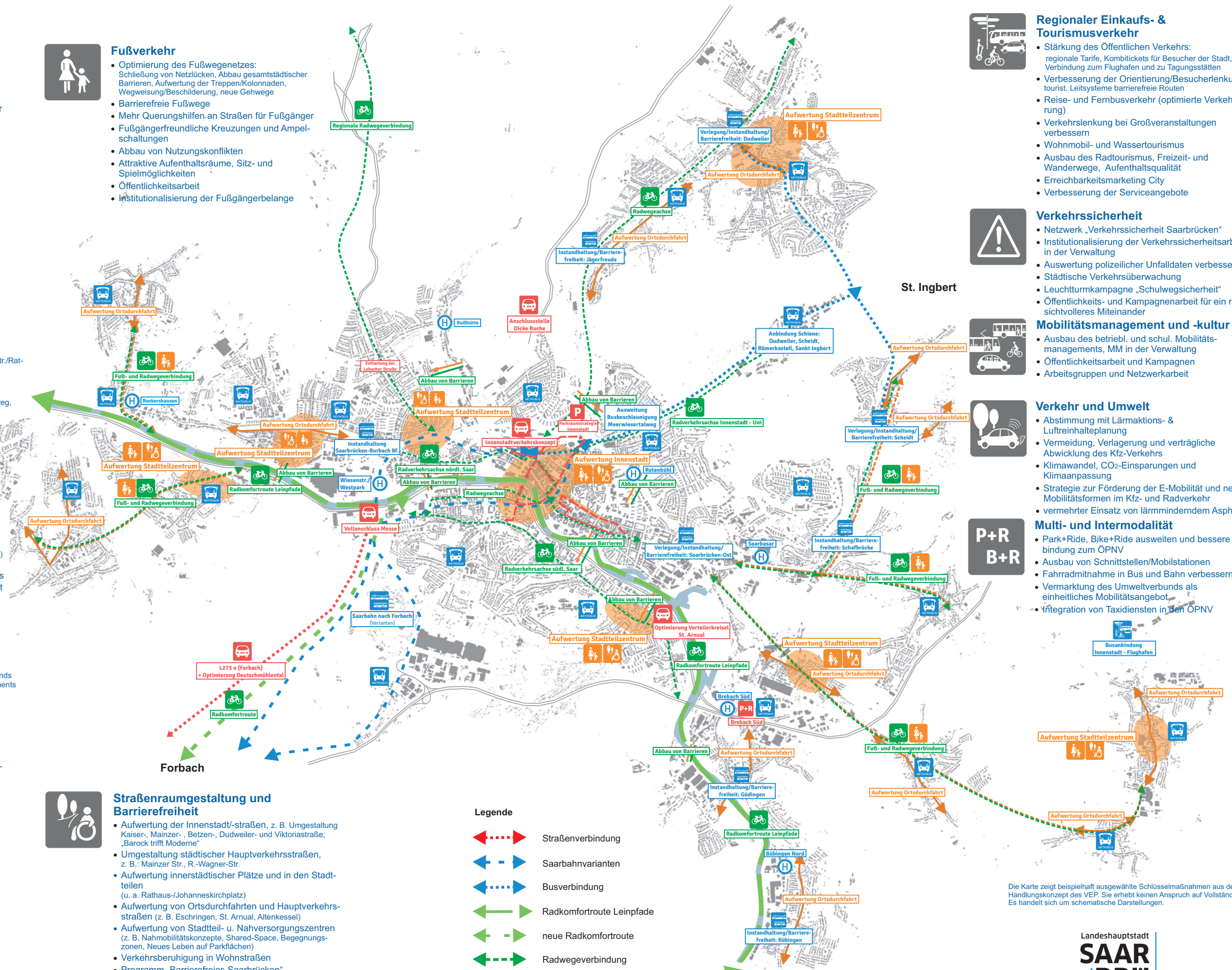


Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

- Aufwertung der Innenstadt-/straßen, z. B. Umgestaltung Kaiser-, Mainzer-, Betzen-, Dudweiler- und Viktoriastraße; „Barock trifft Moderne“
- Umgestaltung städtischer Hauptverkehrsstraßen, z. B.: Mainzer Str., R.-Wagner-Str.
- Aufwertung innerstädtischer Plätze und in den Stadtteilen (u. a. Rathaus-/Johanneskirchplatz)
- Aufwertung von Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen (z. B. Eschringen, St. Arnual, Altenkessel)
- Aufwertung von Stadtteil- u. Nahversorgungszentren (z. B. Nahmobilitätskonzepte, Shared-Space, Begegnungszonen, Neues Leben auf Parkflächen)
- Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- Programm „Barrierefreies Saarbrücken“
- Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene
- Shared Space/Begegnungszonen

Legende

- Strassenverbindung
- Saarbahnvarianten
- Busverbindung
- Radkomfortroute Leinpfade
- neue Radkomfortroute
- Radwegeverbindung
- Fußwegeverbindung
- Aufwertung Ortsdurchfahrt



Regionaler Einkaufs- & Tourismusverkehr

- Stärkung des Öffentlichen Verkehrs: regionale Tarife, Kombitickets für Besucher der Stadt, Verbindung zum Flughafen und zu Tagungsstätten
- Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung: tourist. Leitsysteme barrierefreie Routen
- Reise- und Fernbusverkehr (optimierte Verkehrsführung)
- Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen verbessern
- Wohnmobil- und Wassertourismus
- Ausbau des Radtourismus, Freizeit- und Wanderwege, Aufenthaltsqualität
- Erreichbarkeitsmarketing City
- Verbesserung der Serviceangebote



Verkehrssicherheit

- Netzwerk „Verkehrssicherheit Saarbrücken“
- Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Verwaltung
- Auswertung polizeilicher Unfalldaten verbessern
- Städtische Verkehrsüberwachung
- Leuchtturmkampagne „Schulwegsicherheit“
- Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit für ein rücksichtvolleres Miteinander



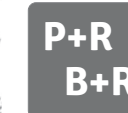
Mobilitätsmanagement und -kultur

- Ausbau des betriebl. und schul. Mobilitätsmanagements, MM in der Verwaltung
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit



Verkehr und Umwelt

- Abstimmung mit Lärmaktions- & Luftreinhalteplanung
- Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Klimawandel, CO₂-Einsparungen und Klimaanpassung
- Strategie zur Förderung der E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen im Kfz- und Radverkehr
- verbesserter Einsatz von lärminderndem Asphalt



Multi- und Intermodalität

























- Park+Ride, Bike+Ride ausweiten und bessere Verbindung zum ÖPNV
- Ausbau von Schnittstellen/Mobilstationen
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn verbessern
- Vermarktung des Umweltverbands als einheitliches Mobilitätsangebot
- Integration von Taxidiensten in den ÖPNV

Die Karte zeigt beispielhaft ausgewählte Schlüsselmaßnahmen aus dem Handlungskonzept des VEP. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es handelt sich um schematische Darstellungen.

Detailkonzepte

Integriertes Teilkonzept Brebach

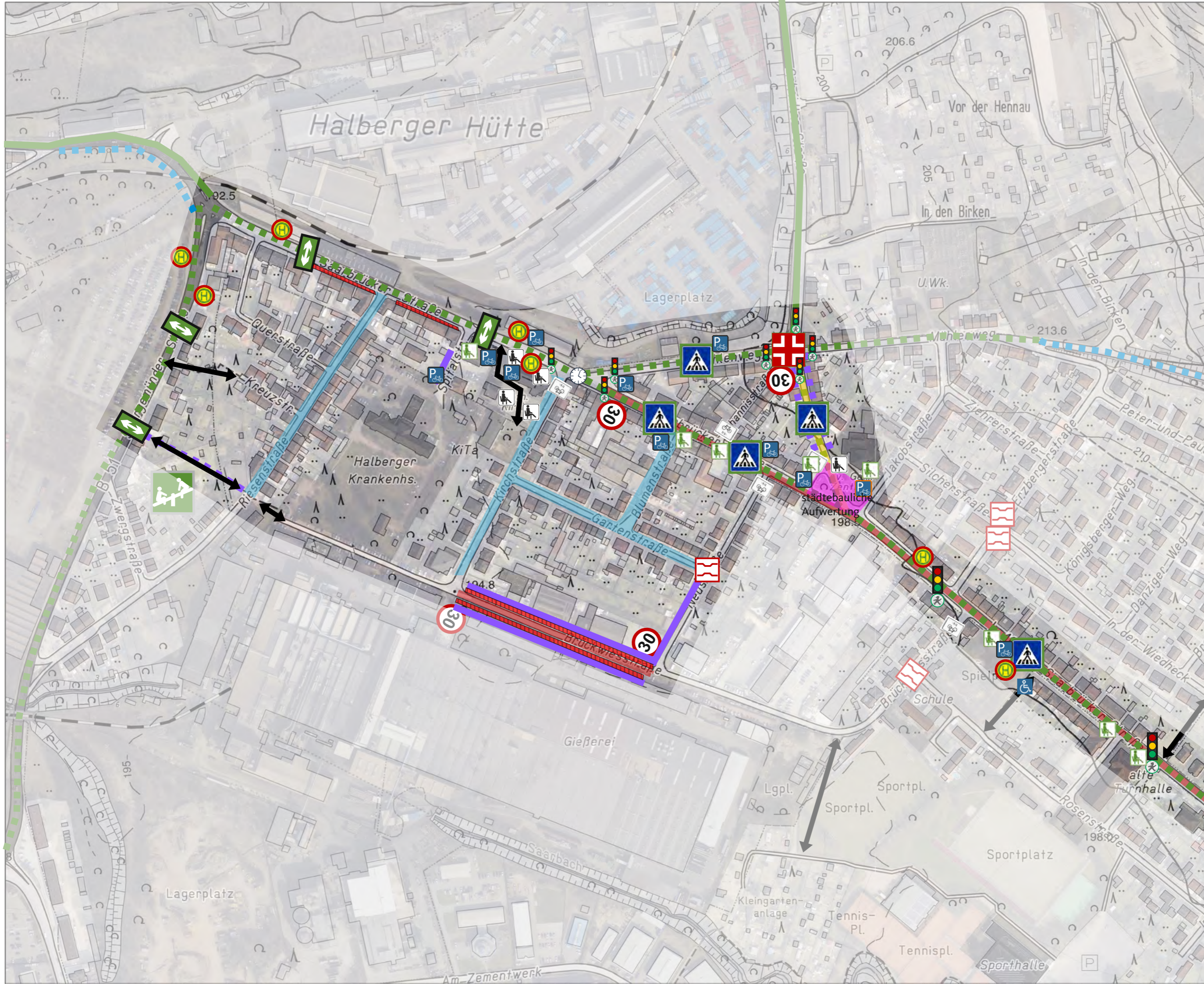
Analyse, Maßnahmen-/Prüfempfehlungen

-  Tempo 30 neu
-  Tempo 30 Bestand
-  Kreuzung: bauliche Optimierung
-  Neordnung ruhender Verkehr/ggf. Stellplatzreduktion
-  verkehrsberuhigter Bereich/Begegnungszonenprinzip
-  bedeutende Wegebeziehung
-  Neuanlage Gehwege
-  Gehwegverbreiterung
-  Barrierefreiheit optimieren
-  Neuanlage „Zebrastrreifen“
-  neue Querungshilfe
-  vorgezogene Seitenräume (ggf. Kombination: Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen)
-  neue Sitzgelegenheiten
-  Sitzgelegenheiten (Bestand)
-  Ampel mit Fußgängersignal (Bestand)
-  Wartezeitoptimierung LSA
-  neu: Fahrbahnführung (Schutz-/Radfahrstreifen, Busspur)
-  Bestand: Fahrbahnführung (Schutz-/Radfahrstreifen, Busspur)
-  neu: Radweg/gemeinsamer Fuß-/Radweg
-  Radfreigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung prüfen
-  neue Radabstellanlagen
-  Radabstellanlagen optimieren
-  Bushaltestelle (Bestand)
-  Bushaltestelle optimieren (Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, ...)

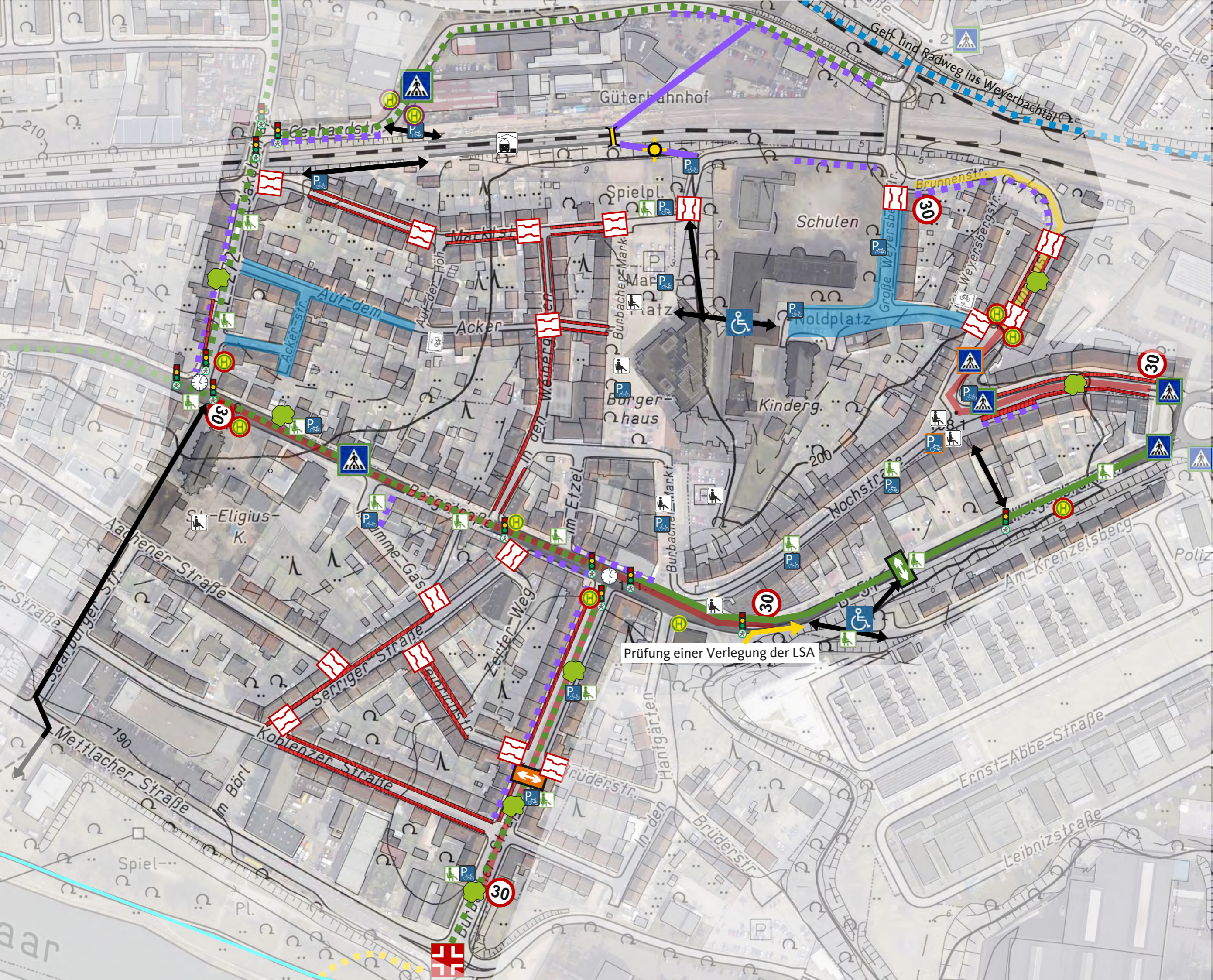
Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken

Stand: September 2016

Planersocietät



- ### Integriertes Teilkonzept Burbach
- Analyse, Maßnahmen-/Prüfungsempfehlungen
- Tempo 30 neu
 - Tempo 30 Bestand
 - verkehrsberuhigter Bereich/
Begegnungszonenprinzip
 - Knotenpunkt optimieren/
zurückbauen
 - bedeutende Wegebeziehung
 - Leinpfade
 - Optimierung Weg für Rad-
fahrer und Fußgänger
 - neue Über-/Unterführung
 - Neuanlage Gehwege
 - Gehwegverbreiterung
 - Barrierefreiheit optimieren
 - Neuanlage „Zebrastreifen“
 - „Zebrastreifen“ optimieren
 - neue Querungshilfe
 - Optimierung Querungshilfe
 - vorgezogene Seitenräume
(ggf. Kombination: Sitzgelegen-
heiten, Radabstellanlagen, Auf-
pflasterung; auch zur punktuellen
Seitenraumaufweitung an Engstellen
/Treppenaufgängen)
 - neue Sitzgelegenheiten
 - Sitzgelegenheiten (Bestand)
 - Begrünung, bspw. auch
zwischen Parkständen, im
Zuge von Gehwegnasen etc.
 - Beleuchtung installieren
 - Ampel mit Fußgängersignal
 - Wartezeitoptimierung LSA
 - neu: Fahrbahnführung Rad-
verkehr
(Schutz-/Radfahrstreifen, Busspur)
 - neu: Radweg/gemeinsamer
Fuß-/Radweg
 - Radfreigabe der
Einbahnstraße in Gegen-
richtung prüfen
 - neue Radabstellanlagen
 - Radabstellanlagen
optimieren
 - Neuordnung ruhender
Verkehr/ggf. Stellplatz-
reduktion
 - Bahnhof
 - Bushaltestelle (Bestand)
 - Bushaltestelle ergänzen
 - Bushaltestelle optimieren
(Barrierefreiheit, Witterungs-
schutz, Sitzgelegenheiten, ...)

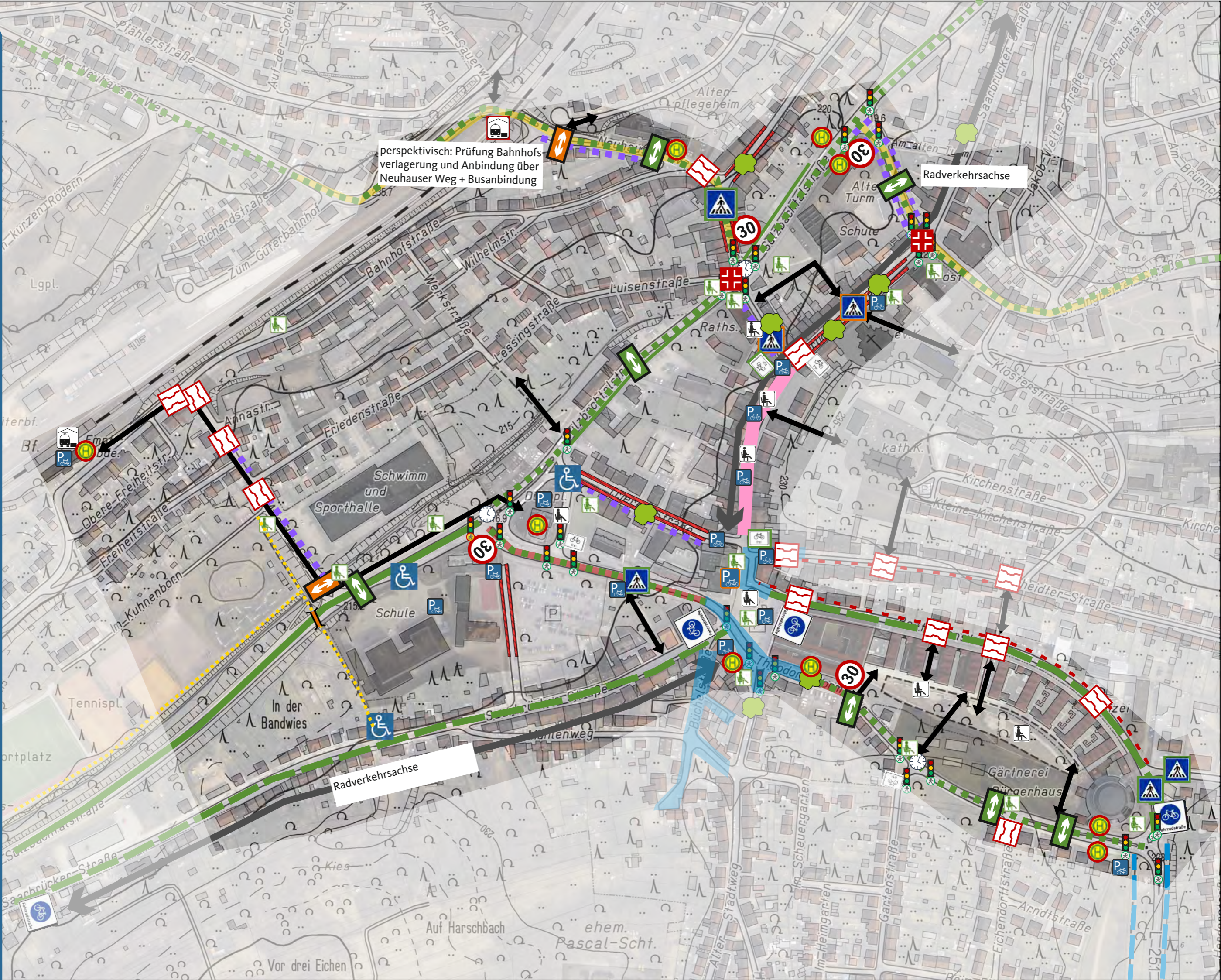


Prüfung einer Verlegung der LSA

Integriertes Teilkonzept Dudweiler

Analyse, Maßnahmen-/Prüfempfehlungen

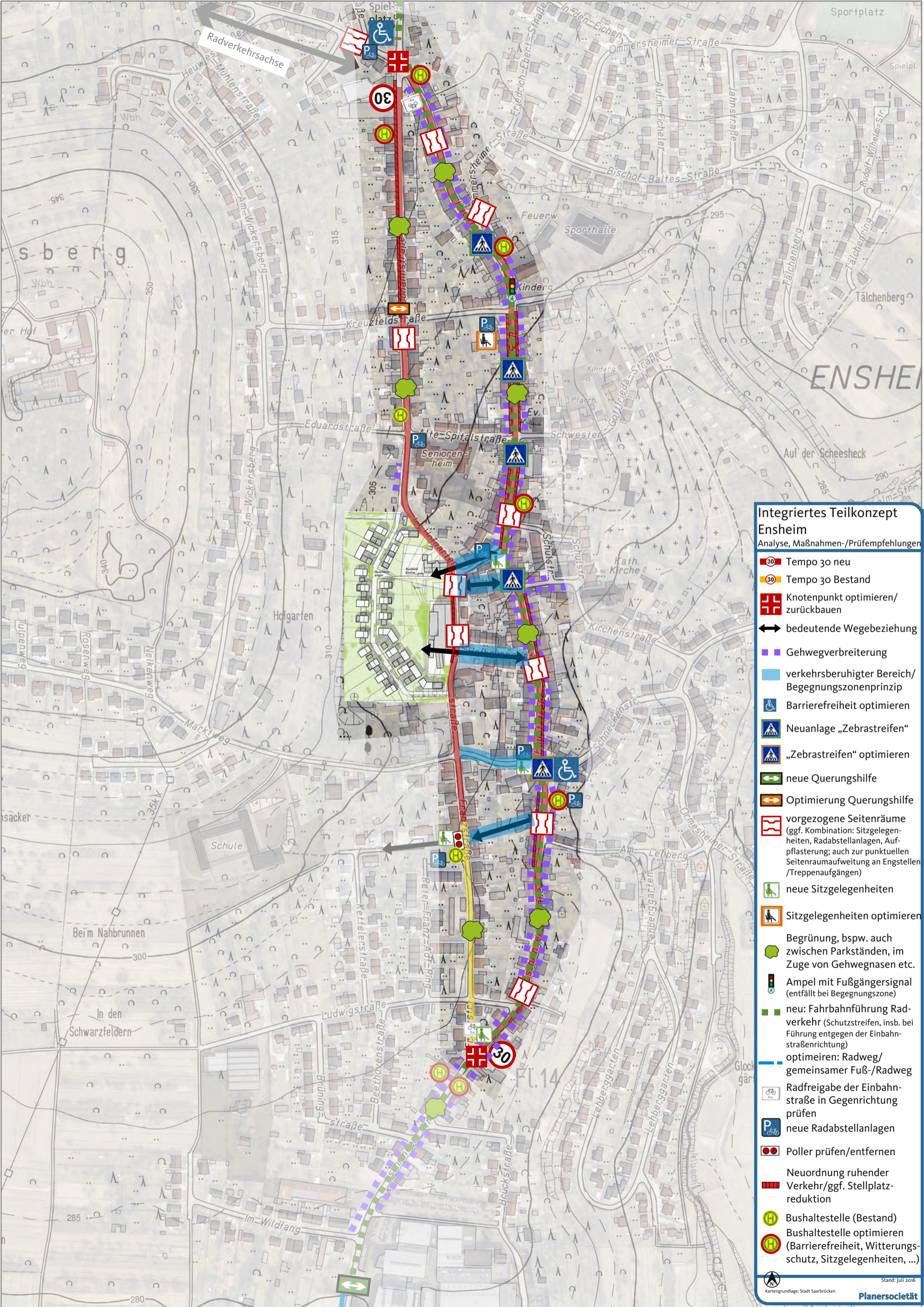
- Tempo 30 neu
- Tempo 30 Bestand
- verkehrsberuhigter Bereich/
Begegnungszonenprinzip
- Sanierung der Fußgänger-
zone
- bedeutende Wegebeziehung
- Optimierung Weg für Rad-
fahrer und Fußgänger
- Gehwegverbreiterung
- Unterführung optimieren
- Barrierefreiheit optimieren
- Neuanlage „Zebrastreifen“
- „Zebrastreifen“ optimieren
- neue Querungshilfe
- Optimierung Querungshilfe
- vorgezogene Seitenräume
(ggf. Kombination: Sitzgele-
genheiten, Radabstellanlagen, Auf-
pflasterung; auch zur punktuellen
Seitenraumaufweitung an Engstellen
(Treppenaufgängen)
- neue Sitzgelegenheiten
- Sitzgelegenheiten (Bestand)
- Begrünung, bspw. auch
zwischen Parkständen, im
Zuge von Gehwegnasen etc.
- Ampel: Fußgängersignal
ergänzen
- Ampel mit Fußgängersignal
(entfällt bei Begegnungszone)
- Wartezeitoptimierung LSA
- Knotenpunkt umbauen/
zurückbauen
- neu: Fahrbahnführung Rad-
verkehr
(Schutz-/Radfahrstreifen, Busspur)
- Bestand: Fahrbahnführung
Radverkehr
- Fahrradstraße mit Kfz-
Freigabe
- optimieren: Radweg/
gemeinsamer Fuß-/Radweg
- Radfreigabe der Einbahnstra-
ße in Gegenrichtung prüfen
- vorhandene
Radfreigabe Fußgängerzone
- neue Radabstellanlagen
- Radabstellanlagen
optimieren
- Neuordnung ruhender
- Verkehr/ggf. Stellplatz-
reduktion
- Laternenposition optimieren
(Behinderungen)
- Bahnhof
- Bushaltestelle (Bestand)
- Bushaltestelle optimieren
(Barrierefreiheit, Witterungs-
schutz, Sitzgelegenheiten, ...)



perspektivisch: Prüfung Bahnhofs-
verlagerung und Anbindung über
Neuhauser Weg + Busanbindung

























Radverkehrsachse

Radverkehrsachse































Integriertes Teilkonzept Ensheim

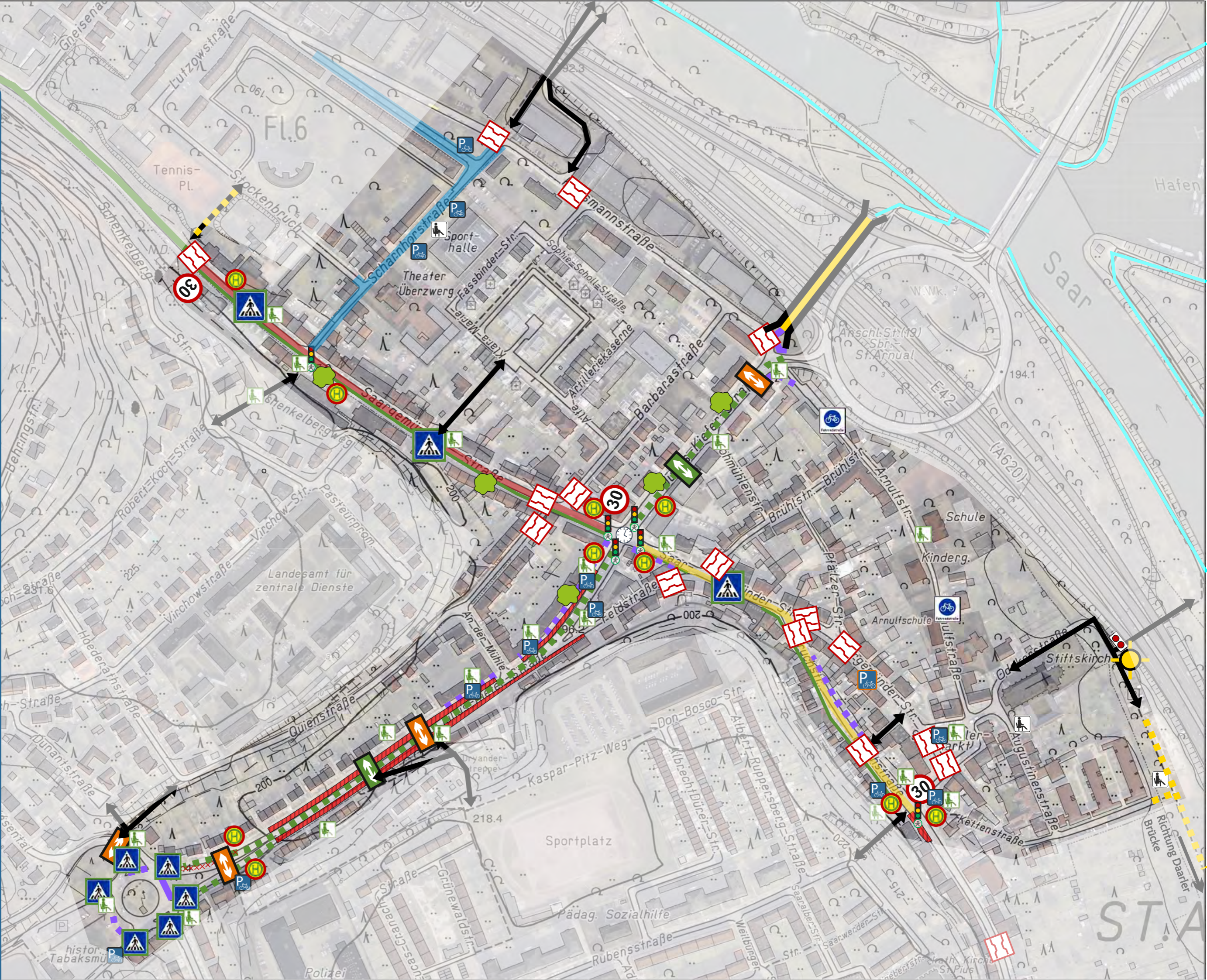
Analyse, Maßnahmen-/Prüfempfehlungen

-  Tempo 30 neu
-  Tempo 30 Bestand
-  Knotenpunkt optimieren/
zurückbauen
-  bedeutende Wegebeziehung
-  Gehwegverbreiterung
-  verkehrsberuhigter Bereich/
Begegnungszonenprinzip
-  Barrierefreiheit optimieren
-  Neuanlage „Zebrastrifen“
-  „Zebrastrifen“ optimieren
-  neue Querungshilfe
-  Optimierung Querungshilfe
-  vorgezogene Seitenräume
(ggf. Kombination: Sitzgelegen-
heiten, Radabstellanlagen, Auf-
pflasterung; auch zur punktuellen
Seitenraumaufweitung an Engstellen/
Treppenaufgängen)
-  neue Sitzgelegenheiten
-  Sitzgelegenheiten optimieren
-  Begrünung, bspw. auch
zwischen Parkständen, im
Zuge von Gehwegnasen etc.
-  Ampel mit Fußgängersignal
(entfällt bei Begegnungszone)
-  neu: Fahrbahnführung Rad-
verkehr (Schutzstreifen, insb. bei
Führung entgegen der Einbahn-
straßenrichtung)
-  optimieren: Radweg/
gemeinsamer Fuß-/Radweg
-  Radfreigabe der Einbahn-
straße in Gegenrichtung
prüfen
-  neue Radabstellanlagen
-  Poller prüfen/entfernen
-  Neuordnung ruhender
Verkehr/ggf. Stellplatz-
reduktion
-  Bushaltestelle (Bestand)
-  Bushaltestelle optimieren
(Barrierefreiheit, Witterungs-
schutz, Sitzgelegenheiten, ...)

Integriertes Teilkonzept St. Arnual

Analyse, Maßnahmen-/Prüfempfehlungen

-  Tempo 30 neu
-  Tempo 30 Bestand
-  verkehrsberuhigter Bereich/
Begegnungszonenprinzip
-  bedeutende Wegebeziehung
-  Leinpfade
-  Optimierung Weg für Rad-
fahrer und Fußgänger
-  neue Über-/Unterführung
-  Fahrspurrücknahme prüfen
-  Neuanlage Gehwege
-  Gehwegverbreiterung
-  Möglichkeit für Fahrradstraße
-  Neuanlage „Zebrastrifen“
-  neue Querungshilfe
-  Optimierung Querungshilfe
-  vorgezogene Seitenräume
(ggf. Kombination: Sitzgelegen-
heiten, Radabstellanlagen, Auf-
pflasterung; auch zur punktuellen
Seitenraumaufweitung an Engstellen
/Treppenaufgängen)
-  neue Sitzgelegenheiten
-  Sitzgelegenheiten (Bestand)
-  Begrünung, bspw. auch
zwischen Parkständen, im
Zuge von Gehwegnasen etc.
-  Beleuchtung optimieren
-  Ampel mit Fußgängersignal
-  Wartezeitoptimierung LSA
-  neu: Fahrbahnführung Rad-
verkehr
(Schutz-/Radfahrstreifen, Busspur)
-  neue Radabstellanlagen
-  Radabstellanlagen
optimieren
-  Poller prüfen/entfernen
-  Neuordnung ruhender
Verkehr/ggf. Stellplatz-
reduktion
-  Bushaltestelle (Bestand)
-  Bushaltestelle optimieren
(Barrierefreiheit, Witterungs-
schutz, Sitzgelegenheiten, ...)



Stand: September 2016