

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze

Lösungsansätze für den Verkehr müssen folgende Kriterien berücksichtigen:

- Grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit durch den Bund als Eigentümer der Autobahn
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verminderung der Stauanfälligkeit auf der vorhandenen überlasteten Strecke
- Verminderung der Lärmimmissionen
- Verbesserung des Stadtklimas durch Reduzierung der Versiegelungen und Verringerung der Schadstoffbelastungen
- Berücksichtigung des Hochwasserschutzes und der sehr engen Auflagen für eine Genehmigungsfähigkeit
- Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt
- Bauarbeiten möglichst ohne Verkehrsbeeinträchtigung

Die im Folgenden dargestellten Lösungsansätze wurden nach diesen Kriterien überprüft.

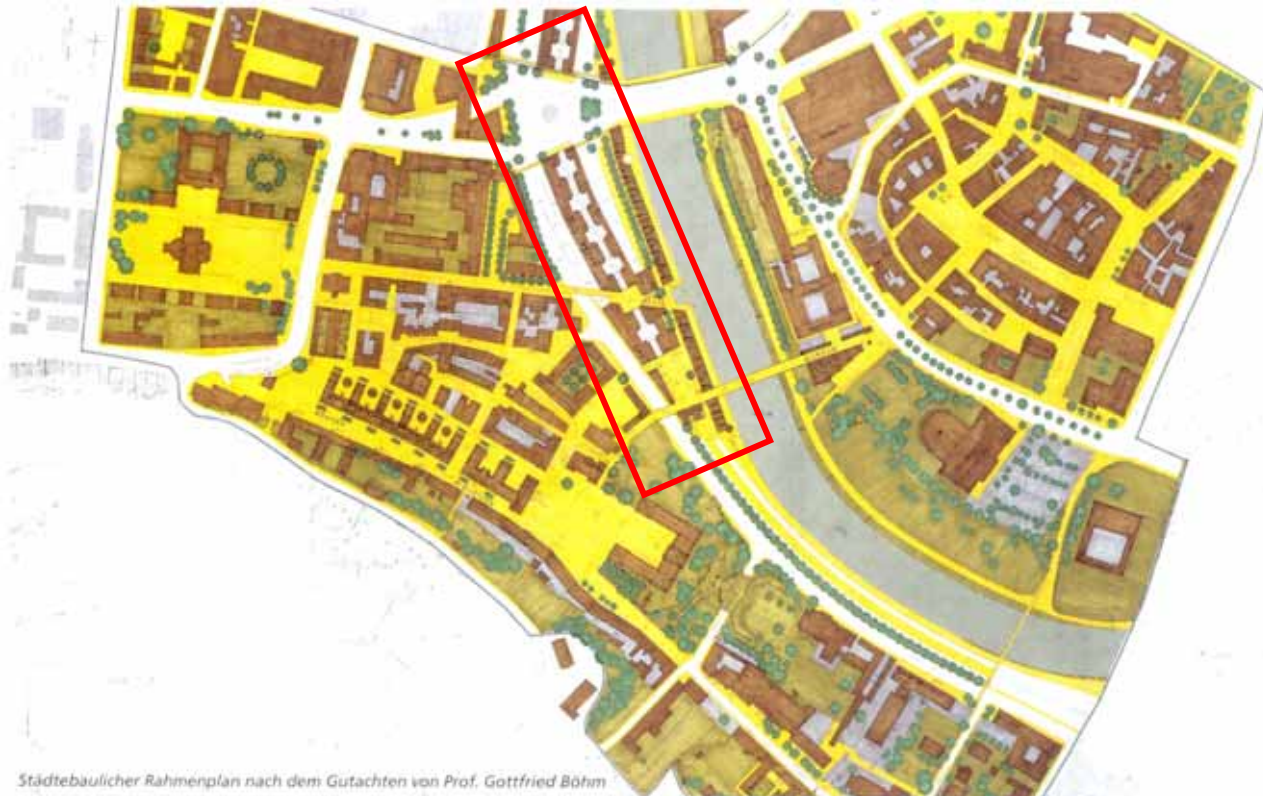
Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Überbauung der Autobahn Beispiel Rahmenplan Böhm

Rahmenplan von Prof.
Böhm von 1987:

Überdeckelung und
Überbauung der Autobahn

Überbauungen der
Autobahn sind grundsätzlich
nicht genehmigungsfähig,
da dadurch der
Hochwasserabfluss stark
eingeschränkt wird und
Schäden im gesamten
Innenstadtbereich steigen.



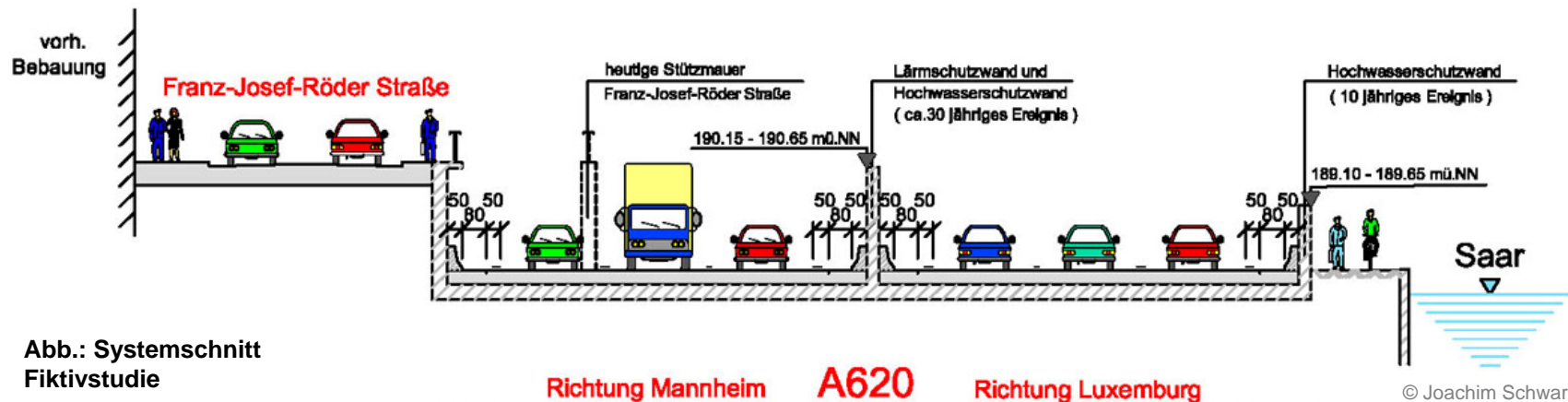
© Prof. Gottfried Böhm

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Richtlinienkonformer Ausbau der Autobahn

Lösungsansatz des BMVBS in sogenannter „Fiktivstudie“:

- Ein- und Ausfädelungstreifen werden zu Verflechtungstreifen verlängert
- Autobahn wird so verbreitert, dass Standstreifen hinzugefügt werden können: Diese Verbreiterung erfolgt entweder zu Lasten der Franz-Josef-Röder-Straße oder durch Eingriffe in den Saarquerschnitt
- Auf der Saarseite soll eine 4,50 m hohe Schutzwand dafür sorgen, daß die Autobahn nicht mehr überflutet wird
- Zum Schutz gegen drückendes Grundwasser muß die Autobahn als wasserdichte Wanne ausgeführt und gegen Auftrieb gesichert werden.



Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Richtlinienkonformer Ausbau der Autobahn

Fiktivstudie als Fotomontage:



Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Bewertung Lösungsansatz Richtlinienkonformer Ausbau der Autobahn

- Die verkehrlichen Probleme lassen sich verbessern aber nicht vollständig lösen.
- Eine Verbesserung des Lärmschutzes ist nicht nachweisbar, auf der Alt-Saarbrücker Seite wird es eher eine Verschlechterung durch die Reflexionswirkung der Wand zwischen Autobahn und Saar geben.
- Es werden zusätzliche Flächen versiegelt.
- Das Stadtklima wird weiter verschlechtert.
- Die Aufenthaltsqualität sinkt weiter.
- Die Hochwasserschutzwand ist nicht genehmigungsfähig
- Bauzeit ca. 3 Jahre

**Die Fiktivstudie stellt keine sinnvolle oder realisierbare Lösung dar.
Kosten (Stand 2007) wurden vom Bund mit 66 Mio Euro bewertet.**

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Entlastungstrecke Südumfahrung

Neue Straßenverbindung von A 620 (AS Messe) durch Deutschmühlental zur A6:

Voraussetzung ist Vollanschluss Messe (Fertigstellung frühestens 2016).

Trasse im Deutschmühlental muss auf 4 Spuren ausgebaut werden (Verdoppelung der vorhandenen Belastung von 15.000 auf 30.000 KFZ/Tag).

Südlich der Folsterhöhe muß eine neue Trasse durch das Landschaftsschutzgebiet zur A6 gebaut werden

2,6 km lange Trasse ist nicht niveaufrei: Knotenpunkte Gersweiler Straße und Drahtzugweiher mit Lichtsignalanlagen gesteuert.



© LH Saarbrücken

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Bewertung Lösungsansatz Entlastungsstrecke Südumfahrung

- Geringe Entlastung der Stadtautobahn um maximal 15.000 Kfz/Tag: mindestens 80.000 Kfz/Tag verbleiben auf der Stadtautobahn
- Südumfahrung löst die Sicherheitsprobleme auf der Stadtautobahn nicht
- Lärminderung im Saartal beträgt selbst bei einem Rückgang um ca. 20% nur ca. 1db(A) (unterhalb der Wahrnehmungsgrenze)
- Schadstoffbelastung würde im Saartal leicht sinken, aber an anderer Stelle steigen. In der Gesamtbilanz ist durch die längere Fahrstrecke eher eine Zunahme als eine Abnahme zu erwarten.
- Im Hinblick auf Boden und Klima sind keine Verbesserungen zu erwarten, weil die Stadtautobahn baulich unverändert bleibt. Die Gesamtbilanz unter Einbeziehung der neuen Trasse ist durch die weitere Versiegelung sogar negativ.
- Bauzeit ca. 3 Jahre

Im Bereich der Stadtmitte sind keine positiven Effekte zu erwarten, sehr wohl aber negative im Bereich des Deutschmühlentals und des Landschaftsschutzgebietes. Die Kosten werden mit 40 - 50 Mio Euro (ohne Vollanschluss Messe) bewertet.

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Entlastungstrecke Nordumfahrung

Neue Straßenverbindung nördlich der Innenstadt entlang der Bahntrasse zwischen Ost- und Westspange mit Untertunnelung des Bereichs Eurobahnhof.

Simulationen zeigen Reduzierung des Verkehrs auf der Stadtautobahn um max. 10.000 Kfz/Tag.

Weitere Entlastungen betreffen Innenstadtstraßen in St. Johann.

Bauzeit ca. 3 Jahre



© LH Saarbrücken

Ähnlich wie bei der Südumfahrung sind die Auswirkungen der Nordumfahrung auf die Stadtautobahn nur gering. Der Kostenaufwand liegt über 100 Mio Euro.

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Beeinflussung von Mobilitätsverhalten und Prognosen

- Entlastung der Autobahn durch Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und Rückbau der Verkehrsflächen (z.B. Vorschlag von Prof. Monheim):
Will man die Flächen an der Saar entsiegeln und den Lärmpegel nachhaltig reduzieren, müsste die Autobahn zur Stadtstraße zurückgebaut werden:

Beispiele:

- Eine 2-spurige Stadtstraße fasst ca. 22.000 Kfz/Tag: Bei dieser Belastung ist eine fußgängerfreundliche Gestaltung (mit durchlaufender Mittelinsel als Querungshilfe) noch möglich.
Zusätzlich müssten 70.000 Kfz/Tag verlagert oder reduziert werden.
- Eine 4-spurige Stadtstraße fasst ca. 44.000 Kfz/Tag: Bei dieser Belastung ist eine einfache Querung für Fußgänger nicht mehr möglich, die Lärminderung wird wesentlich eingeschränkt.
Zusätzlich müssten 50.000 Kfz/Tag verlagert oder reduziert werden.

Eine Rückverlagerung von Verkehren ins städtische Netz oder erhebliche Erhöhung des ÖPNV-Anteils könnten zwar die Überlastung der Autobahn mindern, die erforderlichen Größenordnungen an Verlagerungen oder Reduzierungen des Verkehrsaufkommens machen jedoch einen Rückbau der Autobahn auf die Kapazität einer Stadtstraße in überschaubaren Zeiträumen unwahrscheinlich.