

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

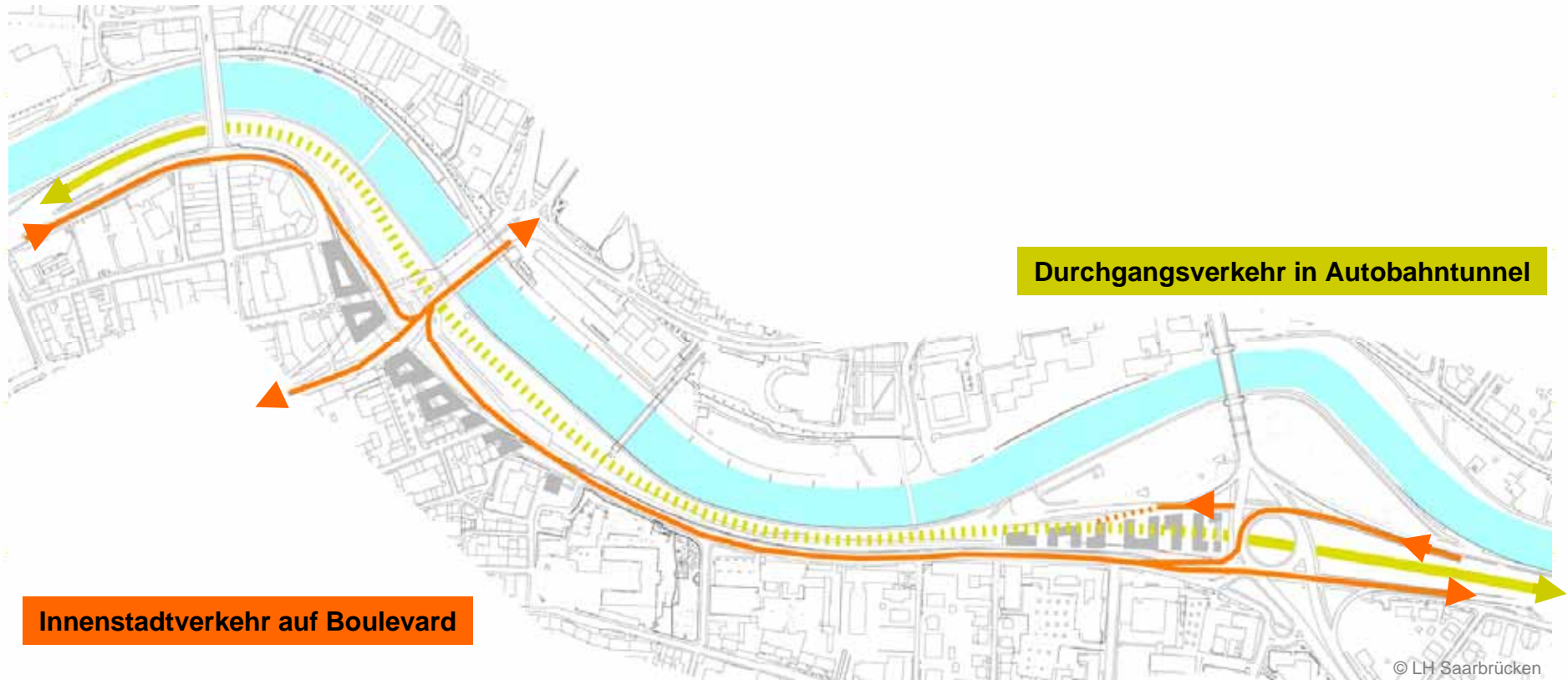
Lösungsansätze: Tunnel mit Stadtboulevard + Aufbau eines Mobilitätsplans

Die Trennung von Innenstadtverkehren mit dem Ziel Wilhelm-Heinrich-Brücke und von durchfahrenden Verkehren mit Zielen an weiteren Anschlußstellen im Stadtgebiet ermöglicht den Entfall der Rampen an der WH-Brücke und damit entscheidende verkehrstechnische und städtebauliche Verbesserungen. Diese werden ergänzt durch Entflechtungen der zu- und Abfahrten im Bereich St. Arnualer Kreisel und Westspange:

- zwischen Luisenbrücke und Bismarckbrücke werden Verkehre, die nicht das Ziel WH-Brücke haben (75.000 KFZ/Tag), im hochwassersicheren **Tunnel** geführt. Durch Entfall der Rampen wird eine Tiefenlage unter den Freiflächen an der Saar möglich, die nicht den Hochwasserabfluss beeinträchtigt: Die Trassierung der Strecke kann optimiert werden.
 - zwischen Luisenbrücke und Bismarckbrücke fahren Verkehre mit dem Ziel Innenstadt / WH-Brücke auf einem **Stadtboulevard** auf Niveau der Franz-Josef-Röder-Straße (18.000 KFZ/Tag)
- Durch Entfall der Rampen an der WH-Brücke werden große Flächen frei für eine neue Trassierung des Boulevards im Innenstadtbereich.
- Da die Innenstadtbrücken nicht mehr die Autobahn überqueren müssen (Durchfahrtshöhe muß nicht mehr beachtet werden) können vorhandene Brückenanschlüsse (Beispiel Alte Brücke) verbessert und neue Fußgängerbrücken geschaffen werden.

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

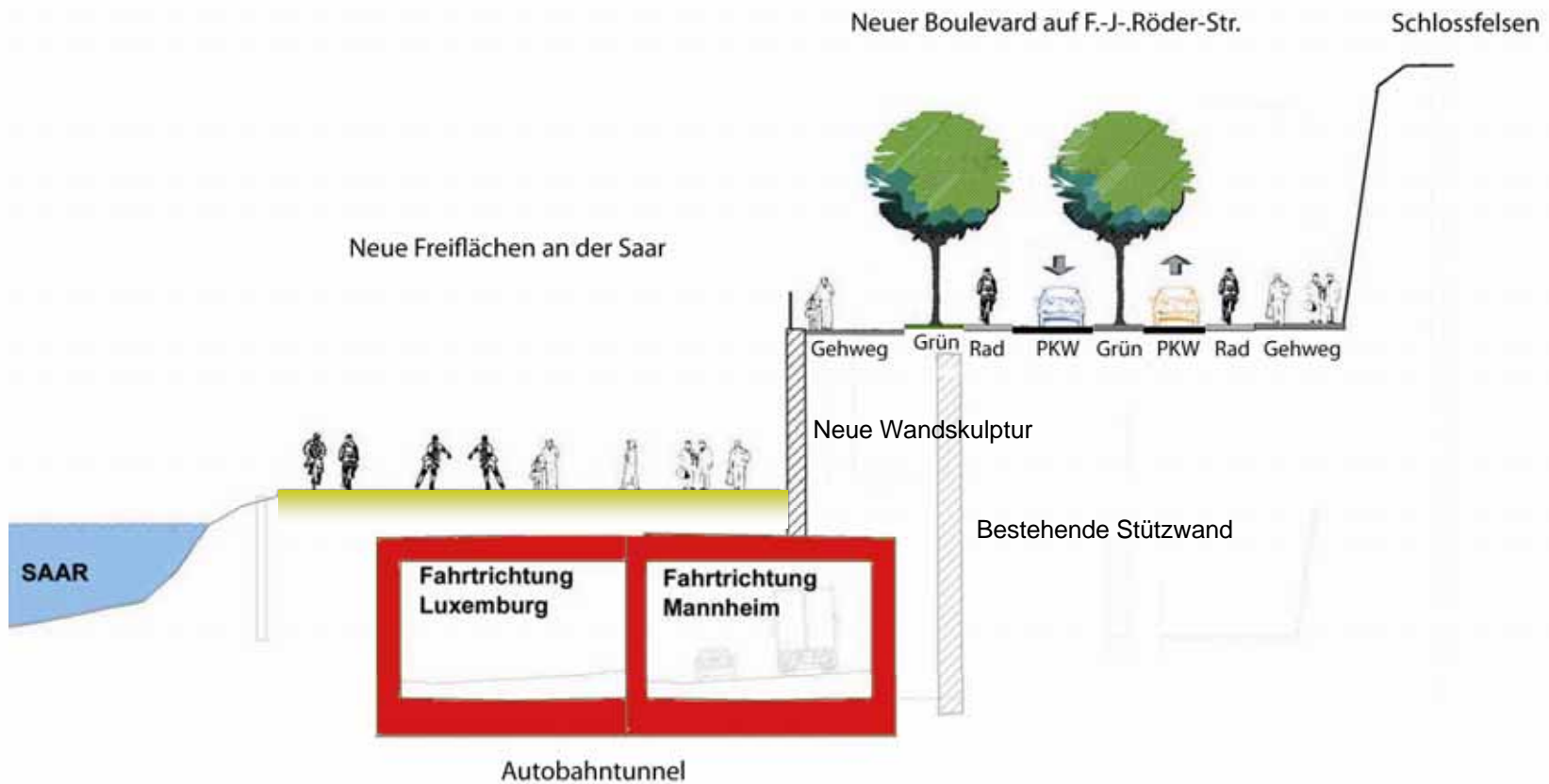
Lösungsansätze: Tunnel mit Stadtboulevard



Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Tunnel mit Stadtboulevard

Schemaschnitt im Bereich Schlossfelsen



© LH Saarbrücken

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Bewertung Lösungsansatz Tunnel mit Stadtboulevard

Maßnahme ist insgesamt genehmigungsfähig

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Trassierung, Planfreiheit der Verknüpfungen

Verringerte Staugefahr (-40%) →

Zeitgewinne durch verbesserten Verkehrsfluß (nach Brilon)

Hochwassersicherheit bis HQ 100 (100 jähriges Hochwasser)

Lärmreduzierung um 50% im weiträumigen Umfeld →

Erheblicher Flächengewinn für Innenstadtentwicklung, Wohnen und Grünanlagen und Verbesserung des Stadtklimas durch Entsiegelung

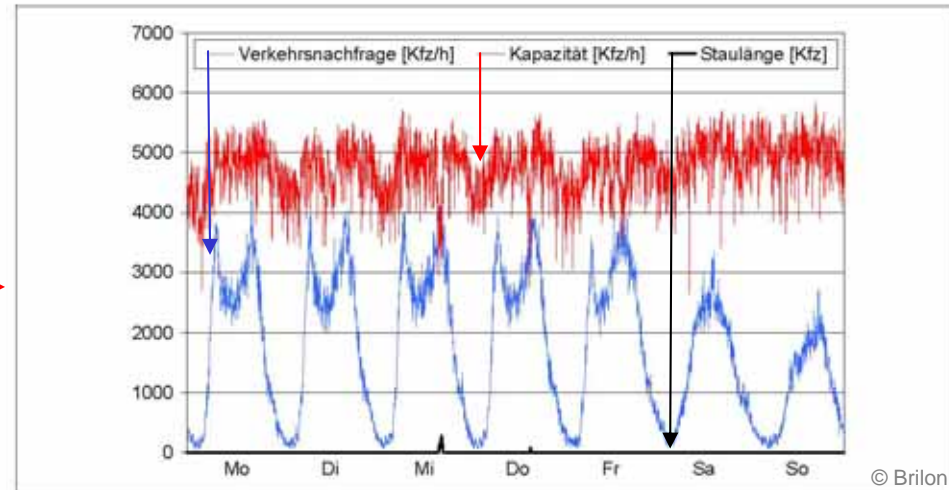


Bild 4-2: Ermittelte Wochenganglinien der Verkehrsnachfrage, der Kapazität und der Staulänge für den Streckenabschnitt zwischen Einfahrt Bismarckbrücke und AS Westspangenbrücke im Planfall V



© Modus Consult