

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Machbarkeitsstudien: Tunnel

Erste BUNG Studie April 2008:

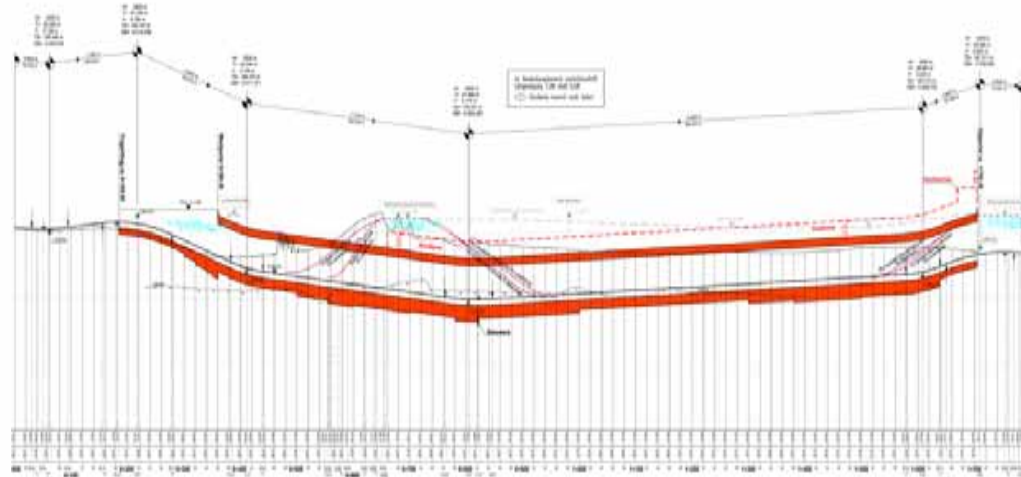
Tunnel unter dem Niveau der Saar

Trasse entlang der HQ 100 Hochwasserlinie

In dieser Studie war noch eine Abfahrt aus der Innenstadt in den Tunnel von der WH Brücke enthalten. Die Verkehrssimulation des Tunnels durch Brilon ergab, daß durch die Auf- und Abfahrt der Verkehrsfluss erheblich negativ beeinflusst würde, die Rampe wäre mit 14 % Neigung viel zu steil.

Zweite Bung-Studie auf Grundlage der Empfehlungen von Brilon Oktober 2008:

Entfall aller Rampen an der WH-Brücke, Entflechtungen an Westspange und St. Arnualer Kreisel



© BUNG Ingenieure

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Machbarkeitsstudien Tunnel: Entflechtungen

Auf der hochbelasteten Autobahnstrecke im Innenstadtbereich wird die Unfall- und Staugefahr auch durch die enge Abfolge der Zu- und Abfahrten verstärkt: In 3 kritischen Bereichen sind die Ein- und Ausfädelspuren auf die A 620 teilweise in einer Spur zusammengefasst (sog. **Verflechtungsspuren**). Durch Trennung von Einfädel- und Ausfädelspuren kann die Leistungsfähigkeit der Autobahn erhöht und die Unfallgefahr verringert werden (sog. **Entflechtungsmaßnahmen**). Die ausfahrenden Fahrzeuge werden früher von der Autobahn weggeführt und unter- oder überqueren mit Hilfe von Brücken oder Unterführungen die auf die Autobahn einfahrenden Fahrzeuge.

Bei Entfall der Zufahrten Wilhelm-Heinrich-Brücke werden sich Innenstadtverkehre verstärkt zur Westspange und zur Ostspange orientieren.

Durch Entflechtungen im Bereich Westspange und St. Arnualer Kreisel kann die Stau- und Unfallgefahr nachhaltig reduziert werden.

Drei Entflechtungen sind vorgeschlagen:

1. Zwischen AS St. Arnual und AS Bismackbrücke
Fahrtrichtung Luxemburg
2. Zwischen AS Bismarckbrücke und AS St. Arnual
Fahrtrichtung Mannheim
3. Zwischen AS Westspange und AS Luisenbrücke
Fahrtrichtung Mannheim

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Machbarkeitsstudien Tunnel: Entflechtungen

Beispiel: Entflechtung zwischen Kreisel St. Arnual und Bismarckbrücke in Fahrtrichtung Luxemburg

Für die technische Machbarkeit gibt es erste Prinzipskizzen aus der Machbarkeitsstudie Bung, die (ähnlich wie die Tunnel-Lösung) durch den Tunnelplaner des LfS ab Oktober 2009 detaillierter in Varianten untersucht werden.



© BUNG Ingenieure

St. Arnualer Kreisel: Variante Entflechtung BUNG



© LH Saarbrücken

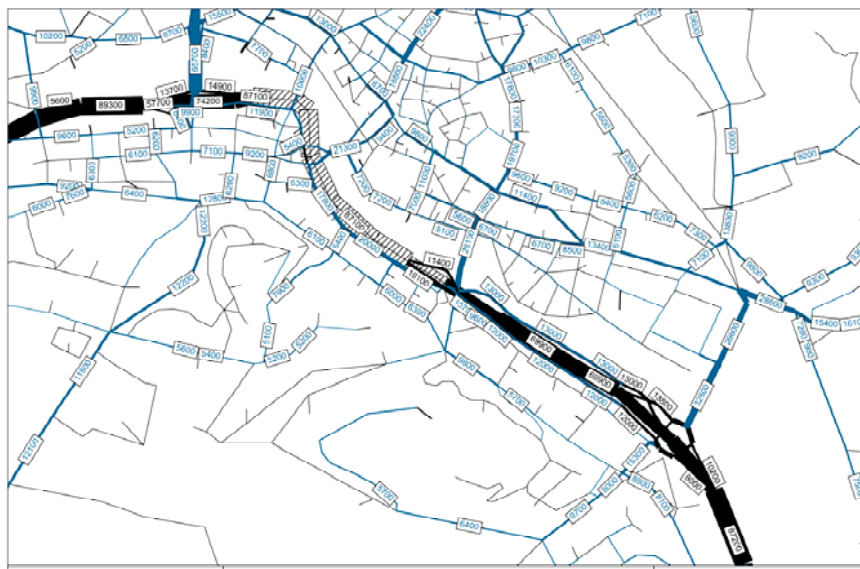
St. Arnualer Kreisel: Variante Optimierungsvorschlag

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Machbarkeitsstudien: Städtische Verkehre

Infolge des Wegfalls der Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke verlagern sich Verkehre im Stadtgebiet durch frühzeitige Orientierung zur Westspange und zur Bismarckbrücke bzw. zum Kreisel St. Annual.

Mögliche Auswirkungen auf das städtische Netz wurden sorgfältig untersucht.



© R+T

Verkehrsprognose 2007: Verkehrsbelastung 2030



© R+T

Verkehrsprognose 2007: Differenz Verkehrsbelastung 2030 zu Bestand

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Machbarkeitsstudien: Städtische Verkehre

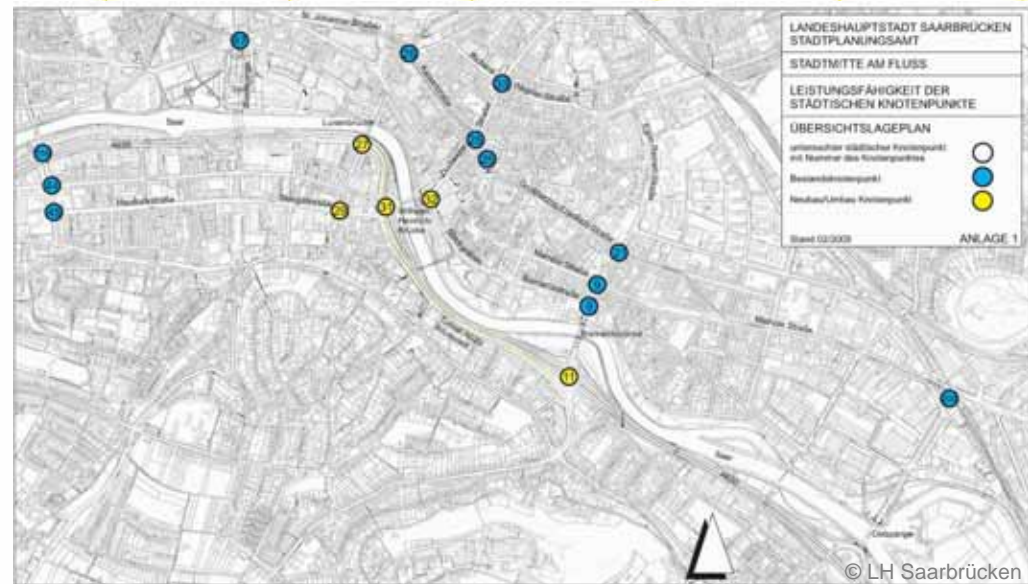
Im Ergebnis ist die Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte nachgewiesen.

Einige heute hochbelastete Straßen wie Dudweiler Straße und Betzenstraße werden entlastet, die Zunahmen in den Zufahrtsstraßen zu Bismarckbrücke Ostspange und Westspange sind moderat und auf den Strecken gut zu bewältigen.

Zusätzlich wurden die 15 wichtigste Knoten im Innenstadtbereich untersucht mit dem Ergebnis:

An allen Knotenpunkten ist die Leistungsfähigkeit gegeben:

- an 5 der Knotenpunkte ist keine Änderung erforderlich
- an 4 der Knotenpunkte sind bestehende Signalprogramme zu ändern
- An 1 Knotenpunkt ist das bestehende Signalprogramm und eine Spur zu ändern
- 5 der Knotenpunkte liegen im unmittelbaren Plangebiet, sind sowieso zum Um- oder Neubau vorgesehen und sind damit leistungsfähig herzustellen



Stadtmitte am Fluss- Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Aufbau eines Mobilitätsplans



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK

Bundesweiter Modellversuch

„Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ –
Neue Mobilität in Städten



Landeshauptstadt Saarbrücken / Saarbahn GmbH

Das Konzept wird als guter Beitrag der Verbesserung von Mobilität ausgezeichnet. Für den innovativen Ansatz und die vorbildliche Integration von öffentlichem Fahrradverleihsystem und öffentlichem Personenverkehr spreche ich meine besondere Anerkennung aus.

Ihr Projekt ist für eine Förderung durch das Bundesverkehrsministerium vorgesehen.

Berlin, den 10. August 2009

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Integriert in die städtebaulichen Planungen erstellt Saarbrücken einen Mobilitätsplan mit dem Ziel eines umweltverträglichen Verkehrsverhaltens.

Der fortgeschriebene Verkehrsentwicklungsplan verfolgt die Zielsetzung einer Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Verkehr) und des sinnvollen Miteinanders aller Verkehrsarten.

Einen wichtigen Schritt zur Stärkung des Radverkehrs bedeutet der Aufbau innovativer Fahrrad-Verleih-Systeme wie er in diesen Tagen durch die beabsichtigte Förderung des Bundesverkehrsministers eingeleitet wurde.

Stadtmitte am Fluss- Teil 2 Verkehr

Lösungsansätze: Aufbau eines Mobilitätsplans

Ein grundlegendes Instrument für die verkehrlichen Planungen ist ein multimodales Verkehrsmodell. Es dient der vernetzten Betrachtung aller Verkehrsarten.

Es wird u. a. mit Hilfe von Zählungen und Haushaltsbefragungen sowie Befragungen in öffentlichen Verkehrsmitteln erstellt. Das bisherige Verkehrsmodell bildet ausschließlich den Kfz-Verkehr ab.

Neues Verkehrsmodell als rechnerische Grundlage für

- die Darstellung der Verkehrsnachfragen aller Verkehrsarten (öffentlicher Nahverkehr, Auto, Rad, Fußgänger), also multimodal
- die Darstellung der Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl bei unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen
- die Planung der Verkehrsabwicklung in der Bauphase
- den neuen Mobilitätsplan

Neuer Mobilitätsplan

- Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens
- Festlegung von Zielkriterien in der Verkehrsplanung
- Szenarien zur Bewertung von Maßnahmen in der Verkehrsplanung und im Verkehrsmanagement
- Beteiligung der Öffentlichkeit und der politischen Gremien
- Festlegung eines integrierten Gesamtkonzeptes