

ZIELKONZEPT

des Verkehrsentwicklungsplans 2030 der Landeshauptstadt Saarbrücken

Beschluss des Stadtrates
am 13. Oktober 2015



Hauptstadt.
Gestalten. Bewegen.

www.vep.saarbruecken.de

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**

Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Durch den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit dem Zielhorizont 2030 werden strategische Weichenstellungen für den nicht motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straßen und Schienen, zum Personen- und Gütertransport vorgenommen. Damit diese strategischen Entscheidungen unter Berücksichtigung aller relevanten Belange zielgerichtet getroffen werden, sind die Ziele in einem zweiten Bearbeitungsschritt nach der Bestandsanalyse erarbeitet worden. Bei der Aufstellung des Zielkonzepts waren folgende grundsätzliche Prämissen von besonderer Bedeutung:

- **Partizipation** hat eine grundlegende Bedeutung in der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Saarbrücken. Daher ist der Partizipationsansatz fester Bestandteil bei allen Planungsprozessen, Vorhaben und Umsetzungsmaßnahmen und wird von Anfang an mitgedacht. Der offene Beteiligungsprozess des VEP liefert hier sehr gute Erfahrungen. Die Aufstellung und Diskussion des Zielkonzepts erfolgte unter umfassender Beteiligung der verschiedenen Akteure in Saarbrücken.
- **Evaluation** dient der Überprüfung von Wirkungen sowie der Bewertung von getroffenen Entscheidungen, Maßnahmen oder Prozessen. Für den VEP ist ein Evaluationskonzept mit Indikatoren vorgesehen, so dass nach der Verabschiedung des VEP die Umsetzung und die Wirkungen der Maßnahmen in den nächsten Jahren regelmäßig gemessen und überprüft werden können. Das Zielkonzept wurde so aufgestellt, dass eine solche Evaluation möglich ist.

Die Ziele des VEP dienen zum Einen als Orientierungsrahmen für die nun anstehende Entwicklung von Maßnahmen und zum Anderen als Bewertungsmaßstab. Sie sind auch Grundlage für die spätere Evaluation bei der Umsetzung des VEP. Die Ziele des VEP sind somit die zentralen Leitlinien, die den Rahmen für den gesamten VEP-Prozess festlegen.

Die Diskussion des Zielkonzeptes zum VEP erfolgte – dem partizipativen Ansatz folgend - auf mehreren Ebenen:

- mit den Vertretern der im Bereich Verkehr aktiven Ämter und Fachbereiche,
- mit den Vertretern und Akteuren des VEP-Beirats im Rahmen der 3. Sitzung im Mai 2015,
- mit den politischen Vertretern im Rahmen einer Sitzung des Ausschusses für Bau, Verkehr und Freiraum im Juli 2015
- mit den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Bürgerwerkstatt im Juli 2015
- mit den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen des Online Dialoges im Internet.

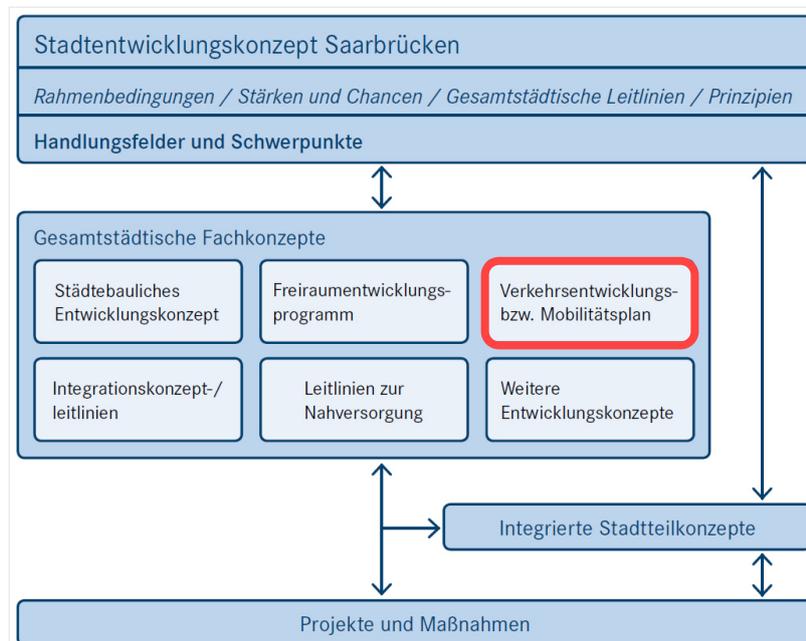
Dabei wurde ein breiter Diskurs über die Rollen und Aufgaben von Mobilität und Verkehr in der Zukunft geführt. Auf allen Diskussionsebenen fand das vorgeschlagene Zielkonzept eine breite Zustimmung und wurde mit den Hinweisen der Diskussionsteilnehmer weiter ergänzt und konkretisiert. Der vorliegende Bericht gibt das Ergebnis dieser Diskussion wieder. Das Zielsystem wurde auf dieser Grundlage im Stadtrat der Stadt Saarbrücken im Oktober 2015 beschlossen.

Aufbau und Struktur des Zielsystems

Das Zielsystem des VEP muss sich als Fachkonzept den gesamtstädtischen Leitlinien und Prinzipien der Stadtentwicklungsplanung Saarbrückens einfügen. Als übergeordnetes Planwerk stehen die Aussagen des Stadtentwicklungskonzeptes Saarbrücken, welches Rahmenbedingungen, Prinzipien und Leitlinien für die Gesamtstadt vorgibt (Zielaussagen des Stadtentwicklungskonzeptes 2009 und des städtebaulichen Entwicklungskonzept 2011: Förderung der Lebensqualität und Urbanität: nachhaltige Entwicklung Saarbrückens zu einem attraktiven Lebens-, Wohn- und Arbeitsumfeld). Darauf sollen wiederum die gesamtstädtischen Fachkonzepte, u. a. der Verkehrsentwicklungsplan basieren (vgl. Abbildung 1). Daher wurde auch das vorliegende Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes auf der Basis der vorhandenen Konzepte und dieser auf Stadtebene übergeordneten Leitlinien entwickelt sowie auf diese abgestimmt.

Außerdem baut das Zielkonzept des VEP auf den Zielaussagen weiterer Planungen auf. Berücksichtigt wurden u. a. Zielaussagen übergeordneter Planungsebenen (z. B. Aussagen im Weißbuch der EU zum Verkehr 2011, u. a. zum Klimaschutz), die Zielkonzepte der bisherigen Verkehrsentwicklungspläne in Saarbrücken (z. B. 1993: Leitlinien der Verkehrsentwicklung, u.a. Priorisierung des ÖPNV; 1997: u. a. Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement; 2003: u. a. Bündelung und verträgliche Abwicklung des MIV und Wirtschaftsverkehrs) und dem 2008 beschlossenen Strategiepapier Radverkehr 2008¹ auf.

Abbildung 1: Einbettung des VEP im Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken



Projekte und Maßnahmen

Das Zielsystem für den Verkehrsentwicklungsplan

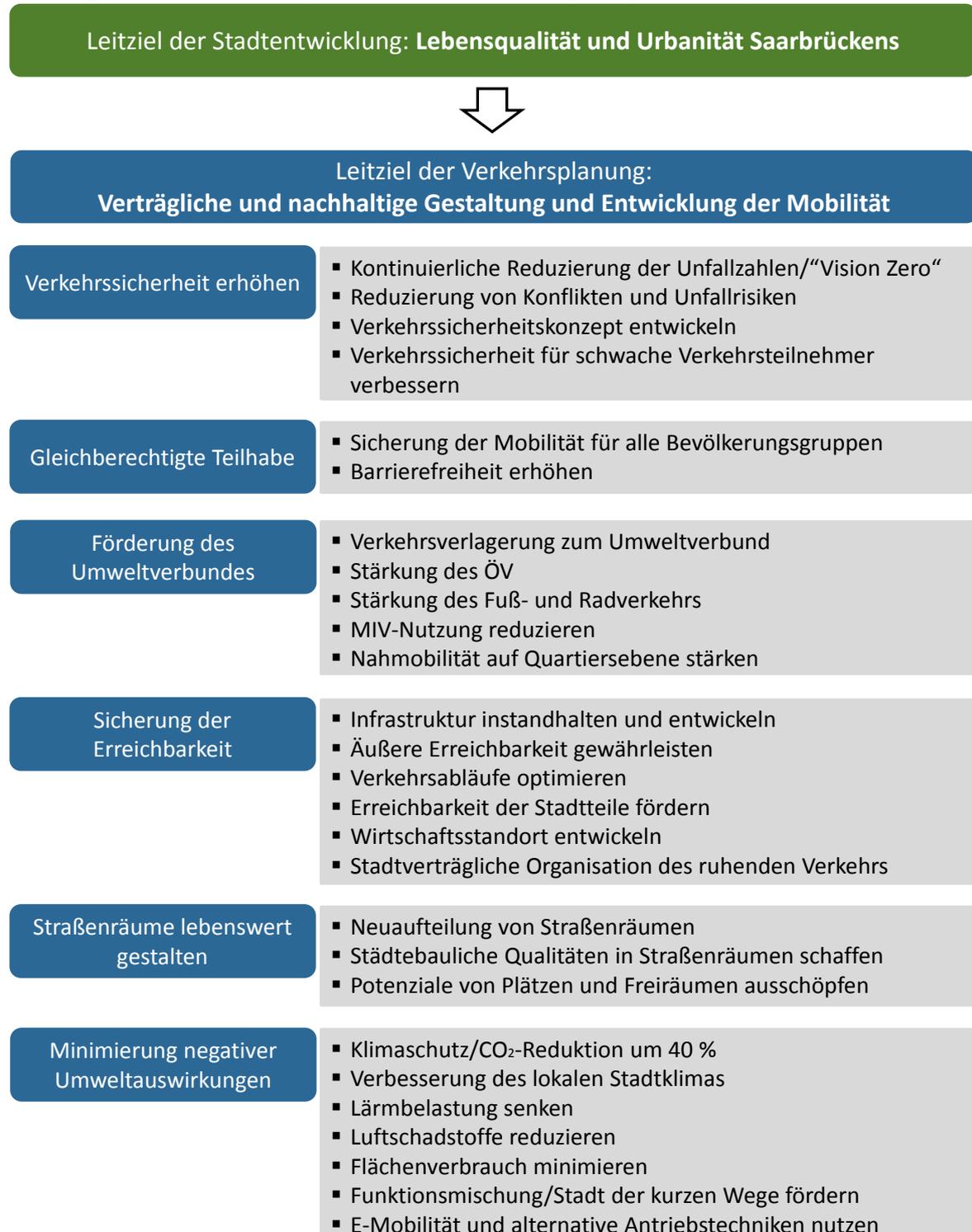
Die für den Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Ziele der Verkehrsplanung ordnen sich dem übergeordneten Leitziel der Stadtentwicklung „**Förderung der Lebensqualität und Urbanität Saarbrückens**“ unter, welches mit dem Stadtentwicklungskonzept 2009 und dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept 2011 beschlossen wurde. Diesem Leitziel folgend soll die nachhaltige Entwicklung Saarbrückens zu einem attraktiven Lebens-, Wohn- und Arbeitsumfeld in der Stadt beitragen.

¹ Anvisiert ist hierin eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 10 % sowie ein Ausbau der Radinfrastruktur mit einer stadtinternen und -übergreifenden Vernetzung.

Das hieraus abgeleitete Leitziel der Verkehrsplanung, die „**Verträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität**“, wird durch sechs gleichrangige Oberziele konkretisiert. Die Oberziele werden durch eine Teil- sowie Unterzielebene weiter differenziert und konkretisiert.

Im Folgenden wird das Zielsystem mit seinen Oberzielen und den jeweiligen Teilzielen dargestellt.

Abbildung 2: Zielsystem des VEP (mit Oberzielen und den dazugehörigen Teilzielen)



Für jedes Oberziel wurden weitere Teilziele und Unterziele konkretisiert. Diese sind für jedes Oberziel im Folgenden aufgelistet:

Verkehrssicherheit erhöhen	
<p>Kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen/ „Vision Zero“</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entschärfung von Unfallschwerpunkten ▪ Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden ▪ Überproportionale Reduzierung der Unfallzahlen insgesamt 	<p>Verkehrssicherheitskonzept entwickeln</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Institutionalisierung der Verkehrssicherheit ▪ Strategische Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen ▪ Umgestaltung nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße
<p>Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkere Berücksichtigung von Querungsbedürfnissen ▪ Angepasste Geschwindigkeiten gewährleisten/ sicherstellen ▪ Konflikte mit ruhendem Verkehr reduzieren ▪ Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme 	<p>Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Subjektive Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer stärken
Gleichberechtigte Teilhabe	
<p>Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgerechte Infrastruktur herstellen für Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen ▪ Einkommens-, alters- und sozialstellungs-unabhängige Mobilität gewährleisten ▪ Nutzungshemmnisse im Umweltverbund abbauen ▪ Soziale Sicherheit gewährleisten 	<p>Barrierefreiheit erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Information: Zugänglichkeit von Informationen für alle Nutzergruppen sicherstellen ▪ Baulich: Berücksichtigung der Barrierefreiheit in allen Baumaßnahmen ▪ Administrativ: Vorgaben für Barrierefreiheit in Planwerken verankern

Förderung des Umweltverbundes

Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund

- Erhöhung des Umweltverbund-Anteils der Binnen- sowie der Pendlerverkehre um 10 - 15 % bis 2030 zu Lasten des MIV-Anteils
- Bewusstseinsbildung/-änderung durch Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Aktionstage)
- Mobilitätsmanagement etablieren (betrieblich + schulisch)
- Innovationen im Verkehrswesen nutzen
- Förderung der Inter- und Multimodalität

Stärkung des ÖV

- Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans
- Überprüfung weiterer Ausbaustufen der Saarbahn
- Verbesserung des ÖV-Angebotes durch infrastrukturelle, betriebliche und tarifliche Maßnahmen
- Zusammenwirken von Bussen/Saarbahn/Regionalzügen verbessern

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

- Systematischer Ausbau und Attraktivitätssteigerung des Fußwegenetzes
- Systematischer Ausbau und Attraktivitätssteigerung des Radverkehrsnetzes
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch „weiche Maßnahmen“

MIV-Nutzung reduzieren

- Verknüpfung der Verkehrsmittel verbessern
- Im Konfliktfall Umweltverbund bevorzugen
- Falschparken konsequent verhindern
- Rückgewinnung des öffentlichen Raums für andere Zwecke
- Straßenerhalt vor Neubau

Nahmobilität auf Quartiersebene stärken

- Konsequente Förderung der Fußgänger und Radfahrer auf Quartiersebene
- Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten für Quartiere
- Attraktive Rahmenbedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr schaffen

Sicherung der Erreichbarkeit

Infrastruktur instandhalten und entwickeln

- Optimierung des Unterhaltungsaufwandes
- Bedarfsgerechte Gestaltung von Straßenräumen bei Sanierungen
- Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr erweitern

Äußere Erreichbarkeit gewährleisten

- Verbesserung der regionalen ÖPNV-Anbindung
- Verknüpfung der Verkehrssysteme verbessern
- Stadtgrenzüberschreitenden Radverkehr fördern
- Äußere Erreichbarkeit für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr sichern und effizient abwickeln
- Durchgangsverkehre stadtverträglich abwickeln
- Stärkung der regionalen und landesweiten Zusammenarbeit
- Attraktivitätssteigerung für Einzelhandel- und Tourismusverkehre

Verkehrsabläufe optimieren

- Reduzierung von Engpässen
- Infrastruktursteuerung weiterentwickeln
- ÖPNV-Beschleunigung fertigstellen und sichern
- System der Pfortneranlagen modernisieren und weiterentwickeln
- Regionales Verkehrsmanagement ausbauen
- Reduzierung des Schleichverkehrs in Wohngebieten

Erreichbarkeit der Stadtteile fördern

- Fuß- und Radverkehrsverbindungen ausbauen
- ÖPNV-Anbindung sicherstellen
- Stadtteilbezogene Nahmobilität fördern

Wirtschaftsstandort entwickeln

- Erreichbarkeit von Handels-/ Gewerbe-/ Dienstleistungsstandorten sichern
- Wirtschaftsverkehre bündeln und stadtverträglich abwickeln
- Integrierte Standortentwicklung
- Stärkung des Tourismusstandortes

Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs

- Parkraummanagement weiterentwickeln
- Reduktion des Parkdrucks im öffentlichen Raum
- Bewohnerparken weiterentwickeln
- Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Ausbau des Fahrradparkens
- Motorradparken weiterentwickeln
- Reduktion des Parkdrucks in sensiblen Bereichen
- Ausbau P&R an Schienenverbindungen

Straßenräume lebenswert gestalten

Neuaufteilung von Straßenräumen

- Prinzip der städtebaulichen Bemessung anwenden
- Flächenansprüche von Fußgängern und Radfahrern vorrangig berücksichtigen

Städtebauliche Qualitäten in Straßenräumen schaffen

- Vernetzung von Straßenräumen in die umliegenden Bereiche gestalten
- Alle Straßenraumfunktionen (Erschließung, Aufenthalt, Verbindung) in Einklang bringen
- Attraktive Gestaltung von Straßenräumen

Potenziale von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen

- Identitätsstiftende Stadträume schaffen
- Stadt und Fluss zusammenbringen
- Nutzung von Freiräumen durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs

Minimierung negativer Umweltauswirkungen

Klimaschutz/CO₂-Reduktion um 40 %

- Förderung des Umweltverbundes aus Klimaschutzgründen

Verbesserung des lokalen Stadtklimas

- Entsiegelung in stadtklimatisch belasteten Bereichen
- Begrünung von Straßenzügen
- Kaltluftschneisen erhalten

Lärmbelastung senken

- Beachtung der Vorgaben des Lärmaktionsplans
- Prüfung lärmreduzierender Maßnahmen bei Neubau und Sanierung
- Prüfung aktiven Lärmschutzes in besonders belasteten Bereichen
- Schutz ruhiger Gebiete

Luftschadstoffe reduzieren

- Beachtung der Vorgaben des Luftreinhalteplans
- Prüfung schadstoffreduzierender Maßnahmen bei Neubau und Sanierung

Flächenverbrauch minimieren

- Sparsame Flächeninanspruchnahme bei Neuplanungen

Funktionsmischung/Stadt der kurzen Wege fördern

- Nahmobilitätsaspekte in die Bauleitplanung einbringen
- Bestehende Trennwirkungen abbauen

E-Mobilität und alternative Antriebstechniken nutzen

- Entwicklung einer städtischen Strategie zur Nutzung von E-Mobilität und alternativen Antriebstechniken

Umgang mit möglichen Zielkonflikten

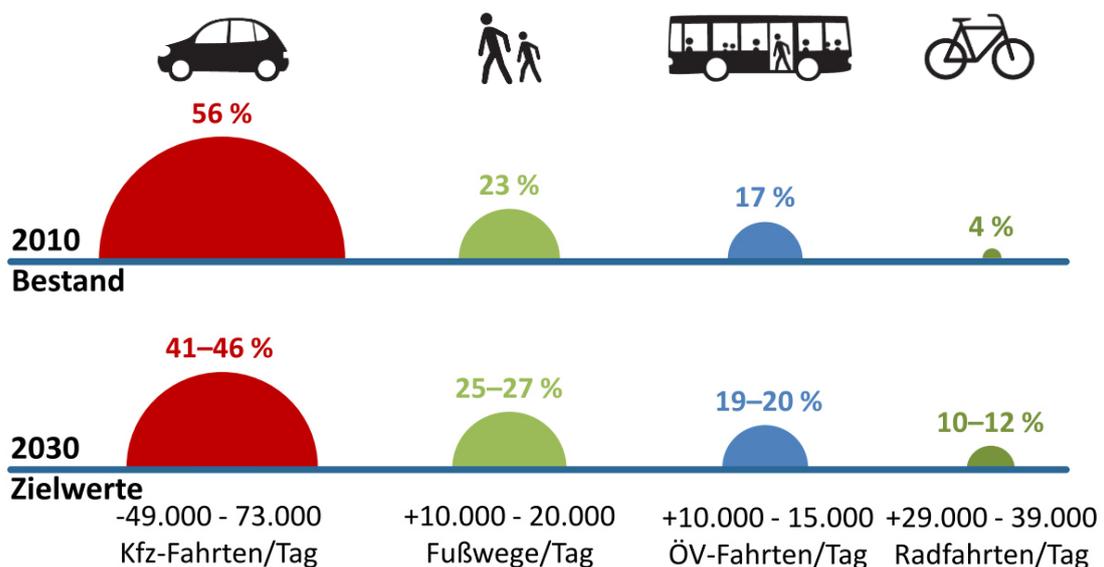
Zwischen den einzelnen Oberzielen, die alle gleichberechtigt nebeneinander stehen, sind gewisse Zielkonflikte unumgänglich. Diese möglichen Zielkonflikte müssen in der Maßnahmenentwicklung und -diskussion thematisiert und dann letztendlich entschieden werden. Daher soll in der Maßnahmenentwicklung transparent dargestellt werden, welche Maßnahmen zu welchen Oberzielen ihren Beitrag liefern und wo u.U. Zielkonflikte zu erwarten sind.

Zielwerte zum zukünftig angestrebten Modal Split im Jahr 2030

Angestrebte Zielwerte für die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung

Der Modal Split ist ein wichtiger Indikator für die Zielsetzungen. Er gibt an, welchen Anteil die einzelnen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsnachfrage (zurückgelegte Wege) haben. Aufgrund der durchgeführten Haushaltsbefragung liegen hier Analysezahlen aus dem Jahr 2010 für die Saarbrücker Bevölkerung vor. Die folgende Abbildung zeigt sowohl die Werte für 2010 sowie die für das Jahr 2030 angestrebten Zielwerte auf. Diese betreffen die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung. Was diese angestrebten prozentualen Verlagerungsziele für die absolute Zahl der täglichen zurückgelegten Wege bedeutet, ist im unteren Teil der Grafik aufgeführt.

Abbildung 3: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung im Jahr 2030



Verlagerungspotenziale für den Umweltverbund

Aufbauend auf den bestehenden Zielen der Saarbrücker Verkehrsplanung soll der Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zulasten der Nutzung des Automobils weiter gestärkt werden. Die relative als auch die absoluten Veränderungen bei der Verlagerung werden beim Radverkehr am höchsten ausfallen, da zum einen der Radverkehr bislang in Saarbrücken deutlich unterrepräsentiert ist, und zum anderen durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes sowie

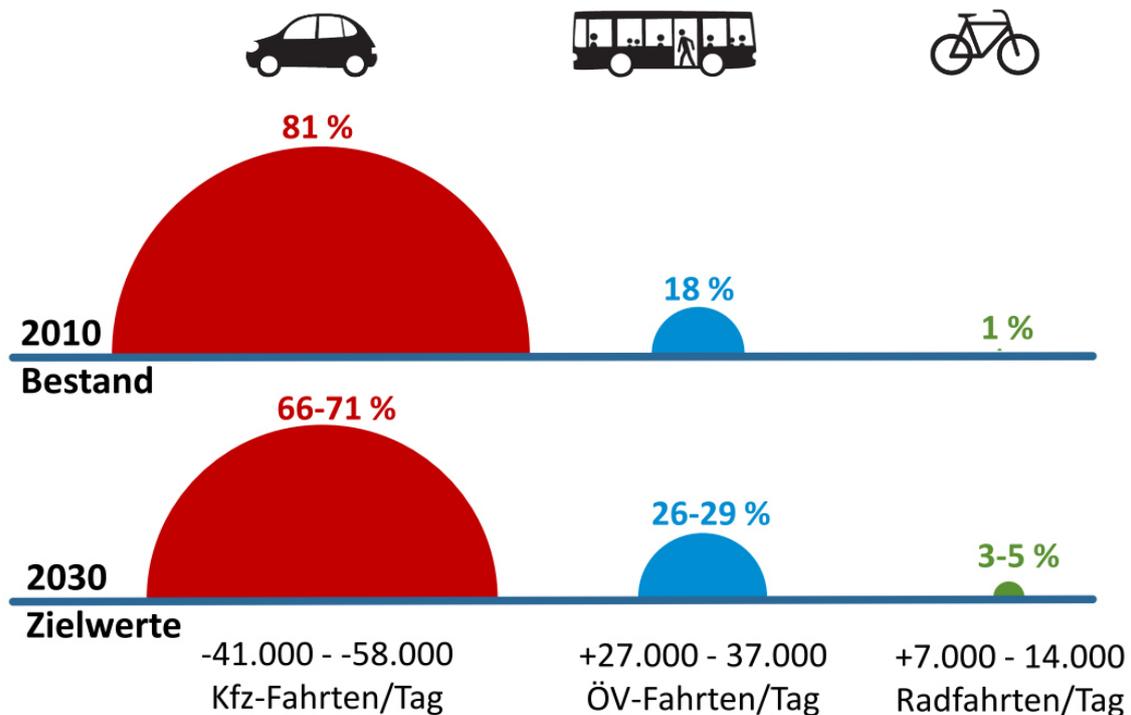
dem allgemeinen Fahrradboom sich deutliche Verlagerungen ergeben werden (Zielwerte: 10-12%). Auch topografisch ähnlich bewegte Städte wie Saarbrücken weisen schon heute diese Radverkehrsanteile auf, die sich mit einem weiter vollziehenden Aufschwung des Radverkehrs und der zunehmenden Marktdurchdringung der Pedelecs/E-Bikes weiter erhöhen werden. Vor allem die vielen kurzen Wege der Saarbrücker (61% der Wege sind kürzer als 5 km), die heute noch etwa anteilig zur Hälfte mit dem Auto zurückgelegt werden, stellen ein großes Potenzial für den Radverkehr dar.

Weitere Verlagerungen sind auf der Grundlage der Ziele und des Handlungsprogramms aber auch im Fußverkehr und im öffentlichen Verkehr zu erwarten. Für den Fußverkehr sind hier in erster Linie die kompakte Struktur Saarbrückens, die Förderung der Verkehrssicherheit und die weitere Ausgestaltung fußgängerfreundlicher Stadträume entscheidend. Der öffentliche Verkehr kann durch eine Angebotsoffensive mit einem verbesserten Bedienungsangebot sowohl im Binnen- als auch im Pendlerverkehr an Attraktivität gewinnen und weitere Fahrgäste hinzugewinnen.

Angestrebte Modal-Split-Werte für den Pendlerverkehr

Der einströmende Pendlerverkehr nimmt in Saarbrücken einen wesentlichen Anteil am täglichen Verkehrsgeschehen ein. Rund 140.000 Personen pendeln täglich nicht nur zu Berufs- und Ausbildungszwecken, sondern auch zu Einkaufs- und Freizeitzielen etc. nach Saarbrücken ein. Dieser Pendlerverkehr wird überwiegend noch mit dem eigenen Pkw abgewickelt (81%). Der Autoverkehrsanteil ist bei den Einpendlerverkehren aufgrund der teils großen Wegedistanzen naturgemäß höher als im Binnenverkehr.

Abbildung 4: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Einpendler im Jahr 2030



Zur Entlastung des Straßenverkehrssystems in Saarbrücken wird auch hier eine Verlagerung auf den Umweltverbund angestrebt. Das beste Entwicklungspotenzial für die Pendlerdistanzen bietet

der öffentliche Verkehr, der durch eine verstärkte Vernetzung Saarbrückens mit dem Umland und insbesondere nach Frankreich weitere Fahrgastzugewinne erreichen kann. Pedelecs und E-Bikes erleichtern auch für Pendler aus den naheliegenden Städten das Radfahren. Gerade auf den Distanzen 10-20 km ergeben sich dadurch ebenfalls Verlagerungspotenziale.

Verantwortung der Fördergeber (Bund, Land)

Das Erreichen der formulierten Ziele ist u.a. von den finanziellen Rahmenbedingungen abhängig, die Veränderungen unterworfen sind und teils auf Bundes- oder Landesebene gestaltet werden. Diese Unsicherheiten im Hinblick auf die finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten gilt es bei allen Zielen und Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die regionale Förderung sowie viele Infrastrukturmaßnahmen (v. a. im IV und ÖV) hängen stark von der Finanzierbarkeit der Maßnahmen sowie der Verantwortung der Fördergeber (Bund, Land) ab. Bisher ist unklar, wie sich die Fördermittel für solche Infrastrukturmaßnahmen ab 2019 entwickeln werden. Daher ist die Zielerreichung auch im Besonderen von der Finanzierbarkeit durch Finanzmittel des Bundes und des Landes als Fördergeber abhängig.

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Zielkonzept definiert die Landeshauptstadt Saarbrücken ein in sich schlüssiges Zielsystem für die Entwicklung der Mobilität in den kommenden Jahren.

Das Zielsystem wurde in verschiedenen Beteiligungsrounds mit Verwaltung, Politik, Interessengruppen und Bürgerinnen und Bürgern rückgekoppelt und fügt sich in die übergeordneten Ziele der Stadt- und Regionalentwicklung auf verschiedenen Ebenen ein.

Es werden lokal auf Saarbrücken angepasste, ambitionierte aber zugleich erreichbare Zielvorgaben definiert, die sich mittels Evaluation im Rahmen einer kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung überprüfen lassen. Zugleich können die im Folgenden zu entwickelnden Maßnahmen im Bereich der Mobilität auf ihren Beitrag zur Erreichung dieser Ziele bewertet und beurteilt werden.

ZIELKONZEPT des Verkehrsentwicklungsplans 2030 der Landeshauptstadt Saarbrücken

Gutachterteam

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr. Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Telefon +49 231 589696-0
Telefax +49 231 589696-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität - Planung, Beratung, Forschung GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Telefon +49 40 853737-41
Telefax +49 40 853737-42

www.ggr-planung.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

Druck Zentrale Dienste - Druckerei

Bildnachweise Planersocietät (Deckblatt)

Erscheinungsdatum Oktober 2015