

Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr

Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist – wie das gesamte Saarland – durch eine hohe Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs geprägt. So liegt der Motorisierungsgrad sowohl des Landes als auch der Stadt deutlich über dem Bundesdurchschnitt bzw. den Motorisierungsgraden anderer Städte vergleichbarer Größe. Die Ursachen hierfür liegen u.a. in der geographischen Lage sowie der Siedlungsstruktur der Stadt Saarbrücken und ihres Umlandes. Darüber hinaus bietet aber ein gut ausgebautes regionales und innerstädtisches Straßennetz sehr gute Kfz-Erreichbarkeiten sowohl für Wege innerhalb der Stadt als auch für Pendlerverkehre aus dem Umland und restlichen Saarland.

Diese gute Kfz-Erreichbarkeit ist einerseits eine wichtige Grundvoraussetzung für die oberzentrale Funktion und die Wertschöpfung Saarbrückens. Sie führt andererseits aber auch zu einem hohen MIV-Anteil bei den Wegen der Saarbrücker Bevölkerung wie auch in Verbindung mit der Funktion als Oberzentrum zu sehr starken Pendlerverkehren zwischen Umland und Stadt, die wiederum überwiegend mit Kraftfahrzeugen absolviert werden.

Das daraus resultierende hohe Kfz-Verkehrsaufkommen und die dafür erforderliche Straßeninfrastruktur prägen das Stadtbild Saarbrückens deutlich. So sind Verkehrsanlagen und Straßenräume häufig sehr stark an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Darüber hinaus kommt es zu Spitzenzeiten vor allem im Innenstadtbereich an einzelnen Knotenpunkten und Streckenabschnitten zu Kapazitätsengpässen. Negativen Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs führen des Weiteren an vielen Stellen des Stadtgebiets zu erheblichen Unverträglichkeiten. Und schließlich erfordert die Straßeninfrastruktur ein Unterhaltungsaufwand, der durch den aktuellen Saarbrücker Haushalt nicht gedeckt werden kann.

1.1.1 Zielsetzung und Grundsätze

An einem normalen Werktag werden von der Saarbrücker Bevölkerung über 270.000 Wege mit Kraftfahrzeugen (als Fahrer oder Mitfahrer) durchgeführt. Hinzu kommen weitere ca. 270.000 Fahrten über die Stadtgrenze von bzw. nach Saarbrücken, die von Einpendler zu Ausbildungs-, Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwecken mit dem Pkw unternommen werden. Prognose und Szenarien gehen zwar für die Zukunft von einem Rückgang bzw. einer weitgehenden Konstanz des Kfz-Verkehrsaufkommens aus, gleichwohl wird der Kfz-Verkehr seine überaus starke Stellung im städtischen Verkehrsbild behalten.

Dabei gibt es durchaus erhebliche, bisher ungenutzte Potenziale für eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung und für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf alternative Verkehrsmittel. Insbesondere aus der hohen Zahl an relativ kurzen Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, ergeben sich Chancen für den nicht-motorisierten Verkehr. Der Verkehrsentwicklungsplan hat daher

zum Ziel, die Zahl der mit Kraftfahrzeugen zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2030 um mindestens 90.000 Wege je Tag zu reduzieren.

Auch unter dieser Zielsetzung wird der Kfz-Verkehr dennoch weiterhin eine sehr bedeutende Rolle im Saarbrücker Verkehrsgeschehen innehaben. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Funktion des Oberzentrums als zentraler Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitstandort für das Umland, das gesamte Saarland und die angrenzenden Regionen. Für das Handlungsfeld sind daher insbesondere die möglichst effiziente, sichere und umwelt- und umfeldverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs sowie die Sicherstellung der Kfz-Erreichbarkeit der Landeshauptstadt wichtige übergeordnete Zielsetzungen. Aus diesen leiten sich die folgenden konkreten Ziele für Maßnahmen im Kfz-Verkehr ab:

- Verlagerungen von Verkehren, so dass
 - Freiräume zur Umgestaltung von Straßen/Plätzen entstehen
 - Eine bessere Führung des Fuß- und Radverkehrs geschaffen werden kann und/oder
 - Umfeldunverträglichkeiten reduziert werden können
- Erhöhung der Transparenz und Effizienz des Netzes
- Verbesserte Verkehrsabwicklung

Um diese Ziele zu erreichen sind insbesondere bei infrastrukturellen Maßnahmen im Kfz-Bereich die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Erhalt vor Neubau von Straßen
- Einheit von baulichen und betrieblichen Maßnahmen
- Vorrang von betrieblichen Maßnahmen (da einfacher umsetzbar und meist kostengünstiger)
- Anpassung von Straßenräumen und Kreuzungen im Hinblick auf die Belange aller Nutzer und Anlieger
- Gewährleistung eines sicheren und effizienten Verkehrsablaufs
- Sicherstellung der Erreichbarkeit

Aufgrund der gemeinsamen Nutzung des Straßenraums steht das Maßnahmenspektrum im Kfz-Verkehr in engen Wechselbeziehungen mit den Handlungsfeldern Fußverkehr (A), Radverkehr (B) und ÖPNV (C). Darüber hinaus bestehen weitere wichtige Verknüpfungen zu den Maßnahmenfeldern Wirtschaftsverkehr (E), Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (G), Ruhender Verkehr (H), Multi- und Intermodalität (J) sowie Verkehr und Umwelt (L).

1.1.2 Maßnahmenfelder

Das Handlungsfeld Kfz-Verkehr umfasst 9 Maßnahmenfelder mit dazugehörigen Einzelmaßnahmen (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Handlungsfeld Straßenverkehr (D) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			Akteure in Ergänzung zur Stadt Saarbrücken
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
D 1 Definition des Hauptstraßen- / Vorbehaltsnetzes	hoch	Daueraufgabe			Saarland, Bund
D 2 Überregionale / regionale Anbindung aus Richtung Norden umfasst 5 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis mittel		x	x	Saarland, Bund
D 3 Überregionale / regionale Anbindung aus Richtung Süden umfasst 3 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis hoch		x	x	Saarland, Bund
D 4 Netzentwicklung im nördlichen Stadtgebiet umfasst 3 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis mittel		x	x	Saarland, Bund
D 5 Netzentwicklung und Verkehrsführung im Innenstadtbereich umfasst 5 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis hoch	x	x	x	Saarland, Bund
D 6 Stadtmitte am Fluss	mittel			x	Saarland, Bund
D 7 Umgestaltung von Knotenpunkten umfasst 1 detaillierten Einzelsteckbrief	mittel bis hoch	x	x	x	Saarland, Bund
D 8 Geschwindigkeitsmanagement	hoch	x			Saarland
D 9 Optimierung der Wegweisung / Leitsysteme	hoch	x			
D 10 Aktuelle Verkehrslageerfassung	mittel	x			Saarland
D 11 Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung	hoch	Daueraufgabe			Saarland
D 12 Baustelleninfo + Baustellenmanagement	hoch	Daueraufgabe			Saarland
D 13 Instandhaltungsmanagement	hoch	Daueraufgabe			


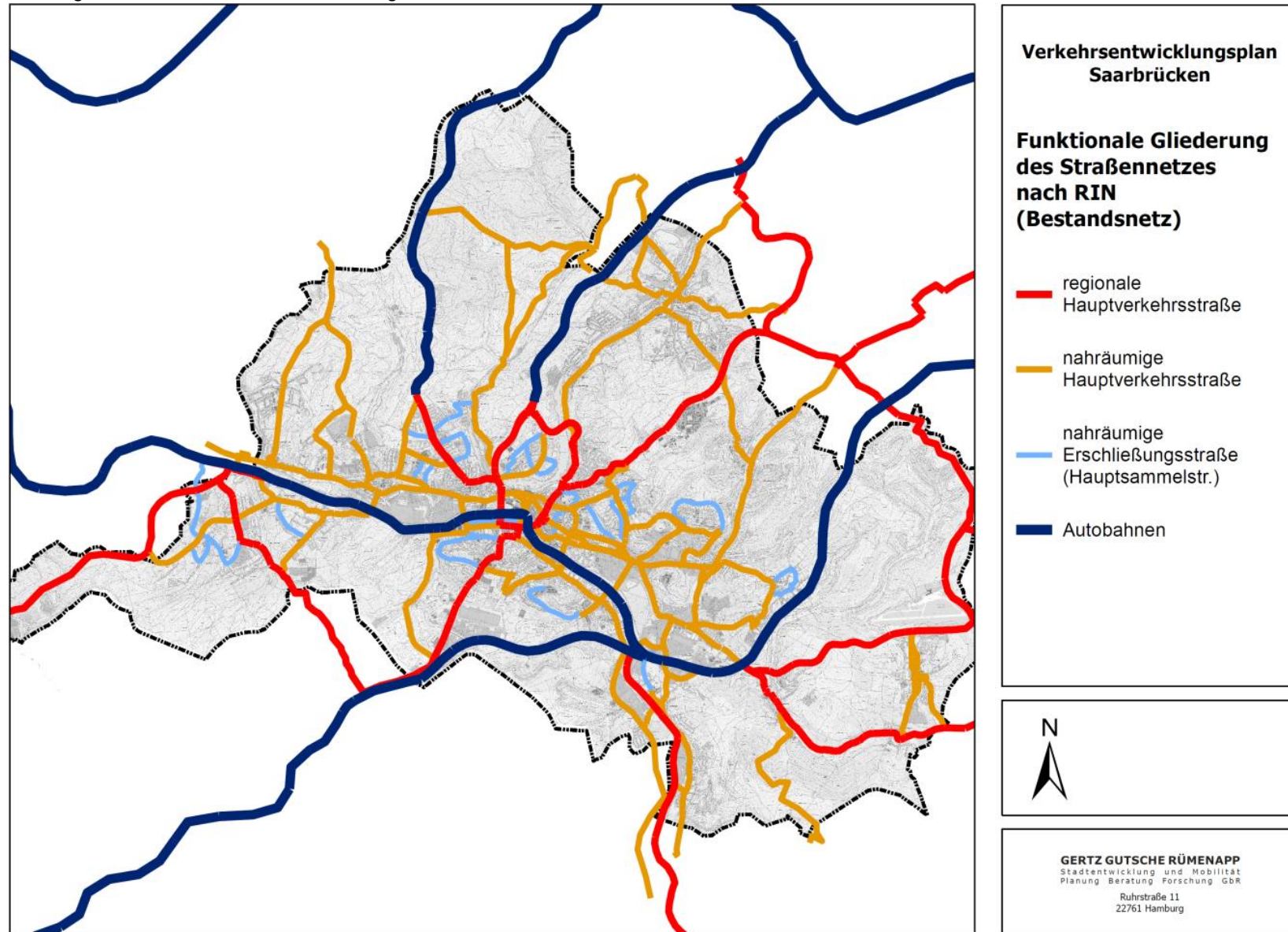
 D1 Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p>Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz bzw. Vorbehaltsnetz für den Kfz-Verkehr definiert. Die einzelnen Abschnitte des Straßennetzes wurden dazu entsprechend den „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)“ den Funktionskategorien</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahnen mit überregionaler / regionaler Verbindungsfunktion • Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Funktion, • Hauptverkehrsstraßen mit nähräumlicher Funktion, • Erschließungsstraßen mit nähräumlicher Verbindungsfunktion (Hauptsammelstraßen) • Sonstige Erschließungsstraßen (Wohnstraßen) <p>zugeordnet.</p> <p>Das somit definierte Hauptstraßennetz dient einerseits der Sicherstellung der Kfz-Erreichbarkeiten innerhalb des Saarbrücker Stadtgebiets sowie vor allem als Abwägungskriterium bei baulichen Maßnahmen (Ausbau, Umbau) und straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen). Durch die Festlegung von Straßen, auf denen die Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr eine eher vorrangige Rolle spielt – und im Gegenzug von Straßen, die nur eine untergeordneter bzw. gar keine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr haben – kann leichter über Zulässigkeit, Ausgestaltung und Priorisierung von Maßnahmen entschieden werden.</p> <p>Für den jeweiligen Einzelfall ist dennoch immer eine individuelle Betrachtung und eine Abwägung der Verbindungsfunktion mit weiteren Kriterien (z.B. Verkehrssicherheit, Lärm, Luftschadstoffe) notwendig. Dies gilt insbesondere, da die Straßen des Vorbehaltsnetzes neben der Verbindungsfunktion oft auch Wohn- und Aufenthaltsfunktionen haben.</p>				
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ E2 Lkw-Führungsnetz 				
Wirkungs-Kosten-Klasse		Priorität		Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch		<input checked="" type="checkbox"/> hoch		<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch		<input type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig				<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 1: Definition und funktionale Gliederung des Straßennetzes



Quelle: eigene Darstellung

	D2 Überregionale und regionale Anbindung aus Richtung Norden	<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #4a4a8a; color: white;">SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Die heutige Führung der Bundesautobahnen 1 und 623 nördlich Saarbrückens stellt sich in zwei gleichwertigen Korridoren dar, welche ab der Stadtgrenze gleichermaßen nicht als Autobahnen fortgeführt werden, sodass der Verkehr auf verschiedenen Wegen durch die Stadt abgewickelt wird. Ein Großteil der Verkehre wird in Weiterführung der BAB-Korridore über die Lebacher Straße bzw. Camphauser Straße und Dudweilerstraße abgewickelt. Zur Bündelung von Verkehrsströmen, einer eindeutigeren transparenten Führung und zur Entlastung der Stadtstraßen von Durchgangsverkehren wird von Bund und Land angestrebt die Verkehre der BAB 1 und 623 zu bündeln. Hierzu wurden bereits in einem früheren Gutachten im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer (Niederhorbach) zahlreiche Varianten geprüft.</p> <p>Aufgrund der Auswirkungen auf die Verkehrsströme in Saarbrücken werden im Rahmen des VEP zwei der Varianten ebenfalls modelltechnisch geprüft und bewertet werden. Hierzu zählen die ermittelte Vorzugsvariante und der Ausbau des Bestands. Dieser wurde zwar im zitierten Gutachten mit einem negativen Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertet, die Methodik bauzeitliche Reisezeitverlängerungen als negativen Nutzen anzusetzen und die generell leichtere Durchsetzbarkeit eines Bestandsausbaus legen jedoch eine erneute Prüfung aus der Sichtweise der Landeshauptstadt Saarbrücken nahe.</p>								
<p>Varianten / Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>D 2.1 Verschwenkung der BAB 1 zur BAB 623</u> Entspricht der im vorherigen Gutachten ermittelten Vorzugsvariante ▪ <u>D 2.2 Ausbau und Bündelung der Verkehre auf der BAB 623</u> Entspricht der im vorherigen Gutachten berechneten Bestandsvariante ▪ <u>D 2.3 Anschlussstelle Dicke Buche</u> Entspricht den bisherigen Entwürfen (ehemalige Planungen einer Eventhalle) ▪ <u>D 2.4 Ausbau Camphauser Straße / Ludwigskreisel</u> Entspricht den bisherigen Planungen ▪ <u>D 2.5 Entlastungsmöglichkeiten der Lebacher Straße</u> <p>Für die Varianten D 2.1 bis D 2.3 wurde als Untervariante ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und des Ludwigskreisels (wie einzeln unter D 2.5 bewertet) geprüft.</p> <p>Zusätzlich wurden für die Maßnahme D 2.3 (Anschlussstelle Dicke Buche) Kombinationen mit den Varianten D 2.1 und D 2.2 bewertet.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer detailliert untersucht worden. Die Variante enthält eine Neubautrasse mit BAB-Standard als Fortführung der BAB 1 und verläuft nördlich Saarbrückens oberhalb des Fischbachtals. Sie ist im Rahmen des aktuellen Entwurfs zum BVWP 2030 (Stand März 2016) nicht im vordringlichen Bedarf, sondern in den weiteren Bedarf eingestuft worden. Daher ist eine Realisierung nicht vor 2030 zu erwarten.</p> <p><u>Verschwenkung der BAB1 zur BAB623 (Abbildung 2)</u></p> <p>Die erneute modelltechnische Untersuchung (Abbildung 2) bestätigt die verkehrlichen Kernergebnisse des vorherigen Gutachtens und unterlegt diese mit den heute anzunehmenden Verkehrsmengen im Prognosejahr. Ein Ausbau bündelt die Verkehrsströme im Norden Saarbrückens, die Neubautrasse wird im Querschnitt von ca. 27.500 Fahrzeugen/Tag befahren. Hierdurch kommt es auch ohne weitere Ausbauten zu einer Mehrbelastung der Camphauser Straße und des Verlaufs Johannesbrücke - Dudweilerstraße, wohingegen die Lebacher Straße sowie der Streckenzug Von-der-Heydt-Straße – Breite Straße entlastet werden. Die Entlastungswirkungen durch die großräumige Bündelung zeigen sich auch auf anderen Hauptverkehrsstraßen im westlichen Innenstadtbereich, bewegen sich aufgrund der Dimensionen jedoch im kaum spürbaren Bereich. Die Mehrbelastung auf Dudweilerstraße und Johannesbrücke verteilt sich hiernach flächig im Netz.</p>								


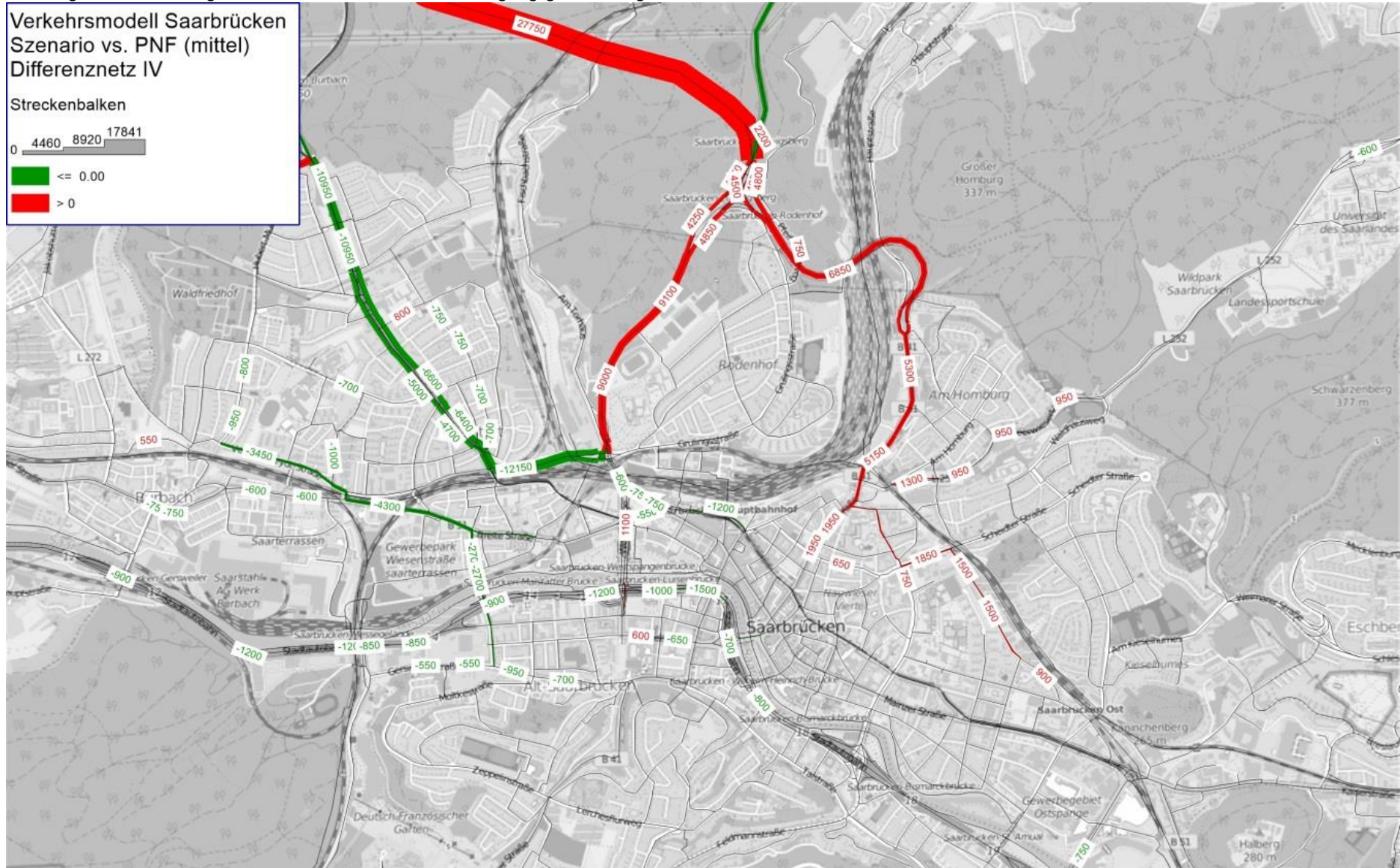
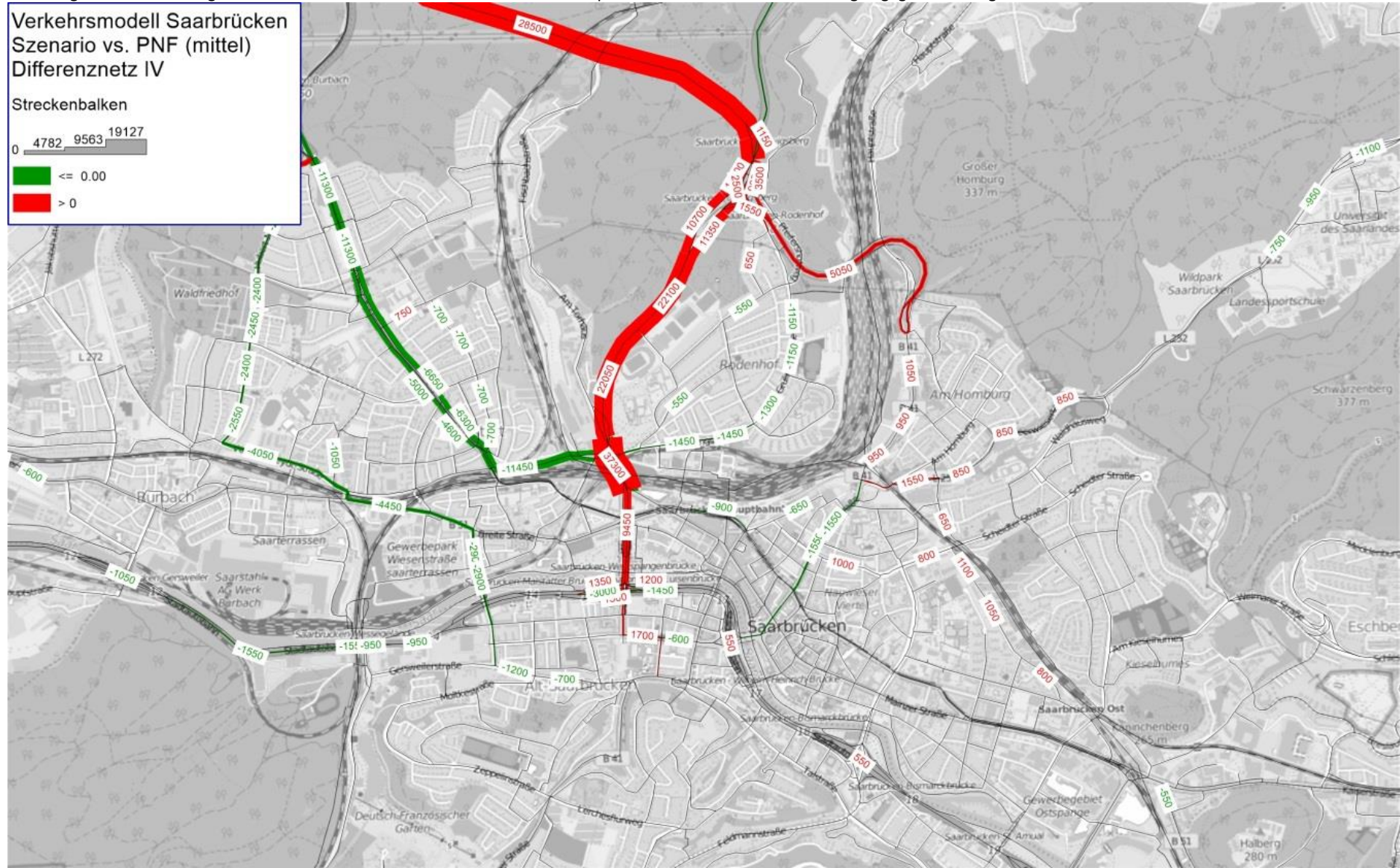
	<h3 style="margin: 0;">D2.1 Verschwenkung der BAB 1 zur BAB 623</h3>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">VE</td> <td style="padding: 2px 5px;">GT</td> <td style="padding: 2px 5px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">SE</td> <td style="padding: 2px 5px;">SL</td> <td style="padding: 2px 5px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Hier sind auch mögliche Negativwirkungen einer Mehrbelastung des Verlaufs der Preußenstraße abzuwägen.</p> <p>Als Untervariante wurden ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und eine niveaufreie Führung am Ludwigskreisel unterstellt (Abbildung 3). Dieser Ausbau würde aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bei einer solchen Maßnahme vermutlich gebündelt erfolgen. Ein Ausbau dieser Strecke ist unter D 2.4 auch einzeln bewertet worden.</p> <p>Durch diesen Ausbau werden die Attraktivität und die Bündelungswirkungen der neuen Trasse noch leicht erhöht, sodass ca. 28.500 Fahrzeuge im Querschnitt die Neubaustrasse nutzen. Durch die neuen Kapazitäten auf der Camphauser Straße kommt es zu einer Mehrbelastung des Verlaufs Johannesbrücke-Dudweilerstraße. Die neue niveaufreie Führung im Bereich Ludwigsbergkreisel wird von ca. 37.000 Fahrzeugen befahren.</p> <p>Durch die Maßnahme ergeben sich in beiden Varianten für den Stadtverkehr Saarbrücken nur in Teilbereichen positive Wirkungen, denen die hohen Umweltauswirkungen, die Zerschneidungswirkung einer zusätzlichen Autobahn am Ludwigsbergkreisel sowie die zusätzlichen Belastungen der Dudweilerstraße entgegenstehen. Daher wird diese Maßnahme bei einer Gesamtabwägung im Hinblick auf die Ziele der Stadt Saarbrücken nicht als sinnvoll angesehen.</p> <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternativvarianten D 2.1 und D 2.5 ▪ Wechselwirkungen mit D 2.3, D 2.4, D 4 und D 5 																	
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhebliche Umweltauswirkungen durch massive Eingriffe in Natur und Umwelt 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Land, Bund</p>															

Abbildung 2: Verschwenkung der BAB1 zur B623 - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 3: Verschwenkung der BAB1 zur B623 mit zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken


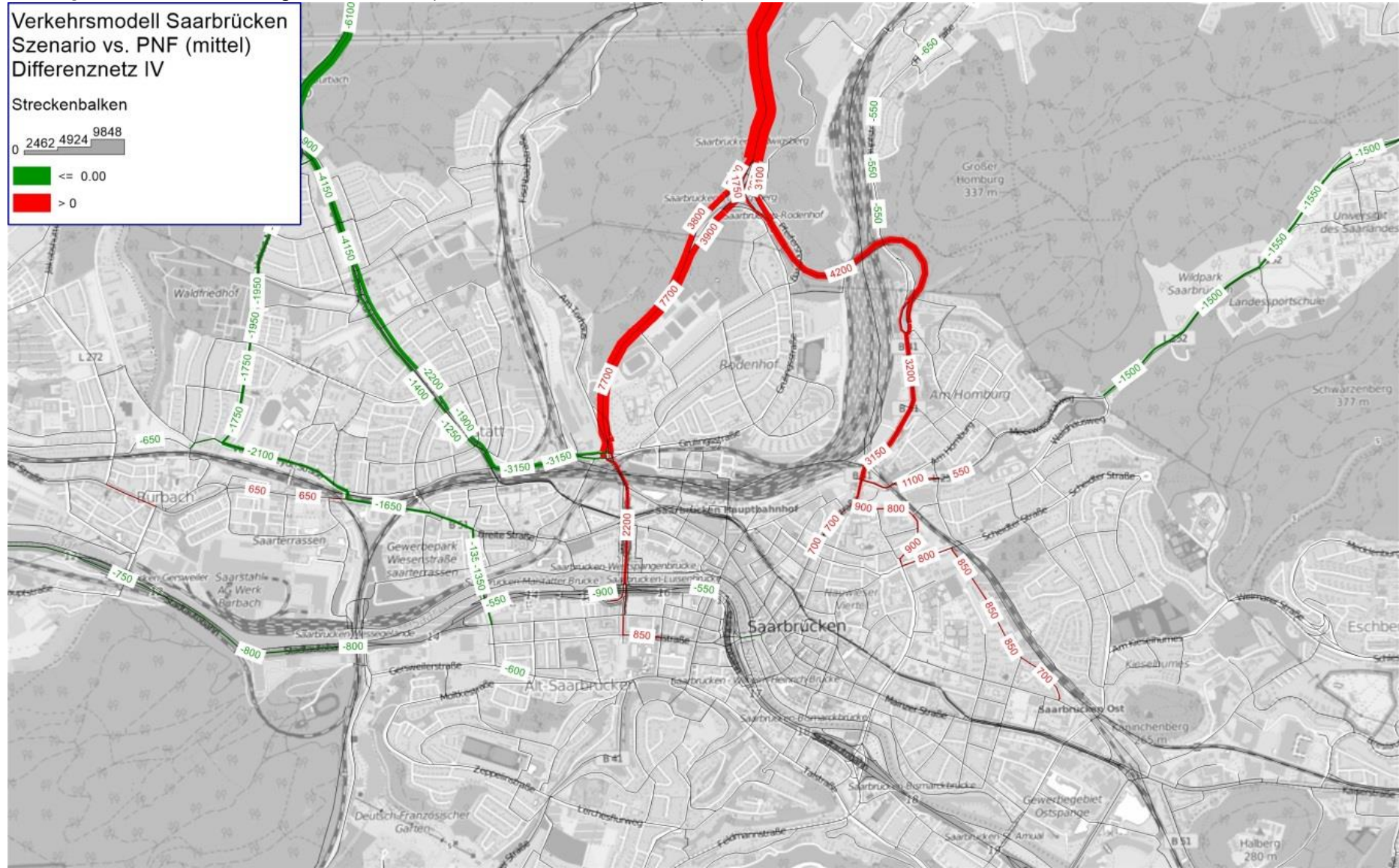
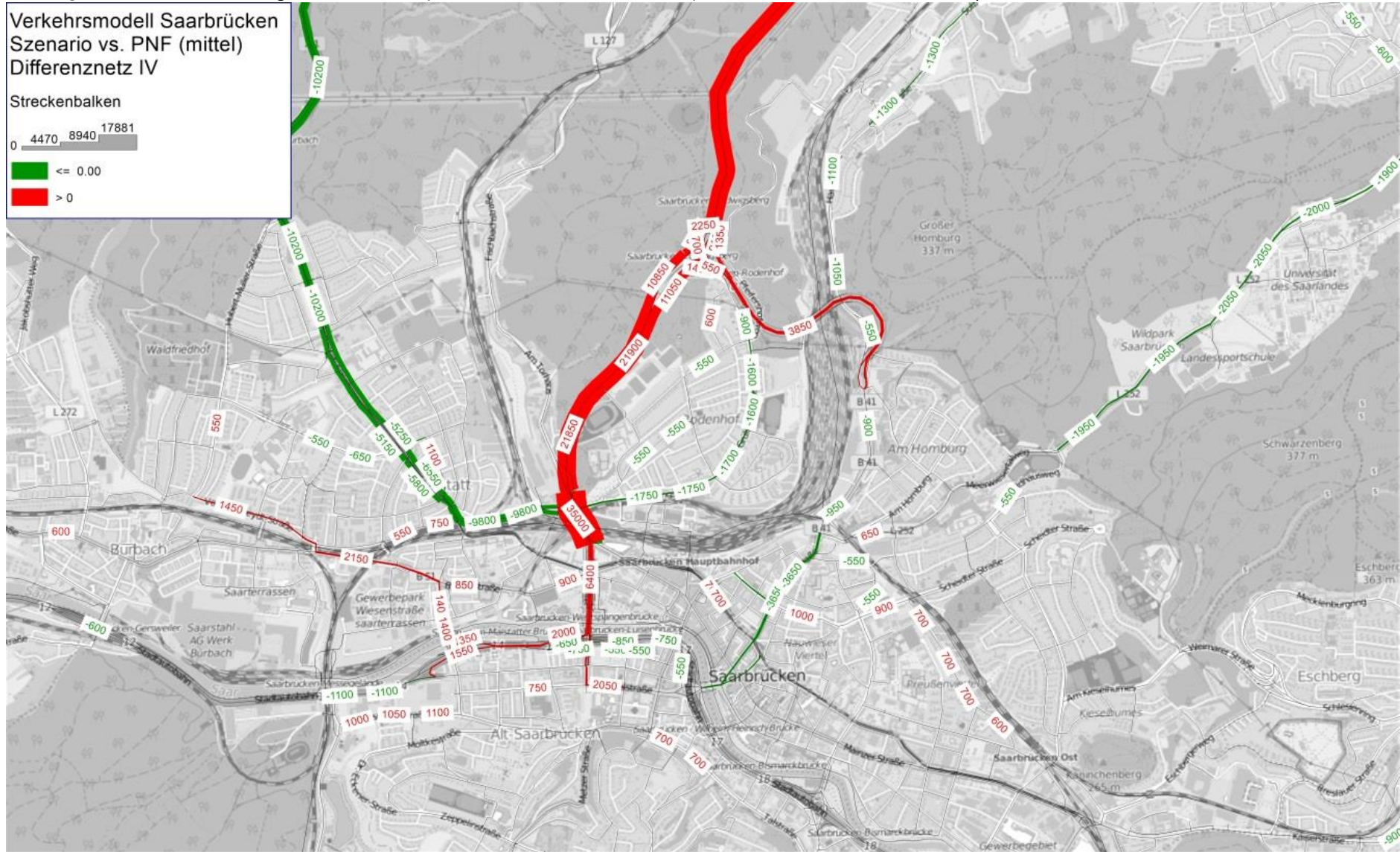
 D2.2 Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1)		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Die Maßnahme ist bereits im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer detailliert untersucht worden. Hierbei wurde kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt. Zu beachten ist hierbei die angewandte Methodik, die bauzeitliche Reisezeitverlängerungen als negativen Nutzen einbezieht.</p> <p>Diese Variante orientiert sich an dem im Gutachten aus 2005 untersuchten Ausbau des Bestands und unterstellt den 6-streifigen Ausbau der BAB 8 zwischen AK Saarbrücken und AD Friedrichsthal sowie der BAB 623 zwischen AD Friedrichsthal und Saarbrücken. Aufgrund der Ausrichtung des Modells auf die Verkehrsströme von/nach Saarbrücken sind die regionalen und überregionalen Ströme nicht enthalten, sodass für die Effekte der Mehrspurigkeit der BAB 8 nur grobe Wirkungen ermittelt werden können.</p> <p>Zusätzlich wurden Rückbaumaßnahmen der BAB 1 (Reduktion auf 2 Fahrstreifen) und der Lebacher Straße (abschnittsweise Tempo 30) unterstellt. In Sensitivitätsrechnungen wurden zudem die Wirkungen restriktiver Rückbaumaßnahmen überprüft (Abbildung 4).</p> <p>Es zeigt sich, dass durch einen Ausbau der BAB 8 und 623 ebenfalls eine Bündelung der Verkehrsströme erzielt werden kann und für eine Entlastung der Lebacher Straße sorgen kann. Auch in diesem Falle kommt es, aufgrund der verkehrlichen Struktur zu einer Mehrbelastung der Camphauser Straße und des Verlaufs Johannesbrücke - Dudweilerstraße, sodass die Wirkungen auf die Stadt Saarbrücken mit denen der Variante 2.1 vergleichbar sind. Es zeigt sich, dass die Entlastungswirkungen im Stadtgebiet Saarbrücken stark durch die Ausprägung möglicher restriktiver Maßnahmen auf der Lebacher Straße determiniert werden, sodass diese bei allen Planungen intensiv geprüft und berücksichtigt werden sollte.</p> <p>Als Untervariante (Abbildung 5) wurden ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und eine niveaufreie Führung am Ludwigskreisel unterstellt. Dieser Ausbau würde aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bei einer solchen Maßnahme vermutlich gebündelt erfolgen.</p> <p>Auch in der Kombinationsvariante sind die Wirkungen auf die städtischen Verkehre mit der Maßnahme D 2.1. vergleichbar.</p> <p>Dementsprechend ergeben sich analog zur Maßnahme D 2.1 in beiden Varianten für den Stadtverkehr Saarbrücken nur in Teilbereichen positive Wirkungen. Auch beim Ausbau des Bestands kommt es aufgrund der dichten Besiedlung insbesondere entlang der BAB 623 und durch den notwendigen Ausbau der Camphauser Straße zu negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur. Der Ausbau der Camphauser Straße und die niveaufreie Führung am Ludwigskreisel stellen darüber hinaus einen erheblichen städtebaulichen Eingriff mit einer deutlichen Zunahme der Zerschneidungswirkung dar. In der Gesamtabwägung überwiegen die negativen Effekte dieser Maßnahmen den positiven Nutzen, so dass die Maßnahme im Hinblick auf die Ziele der Stadt Saarbrücken insgesamt als nicht sinnvoll angesehen wird.</p> <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternativvarianten D 2.1 und D 2.5 ▪ Wechselwirkungen mit D 2.3, D 2.4, D 4 und D 5 								
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eingriffe in Natur und Umwelt im Ausbaurridor 								
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input type="checkbox"/> 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Land, Bund</p>						

Abbildung 4: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1)



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 5: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1) mit zusätzlichem Ausbau der Camphuser Straße



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken


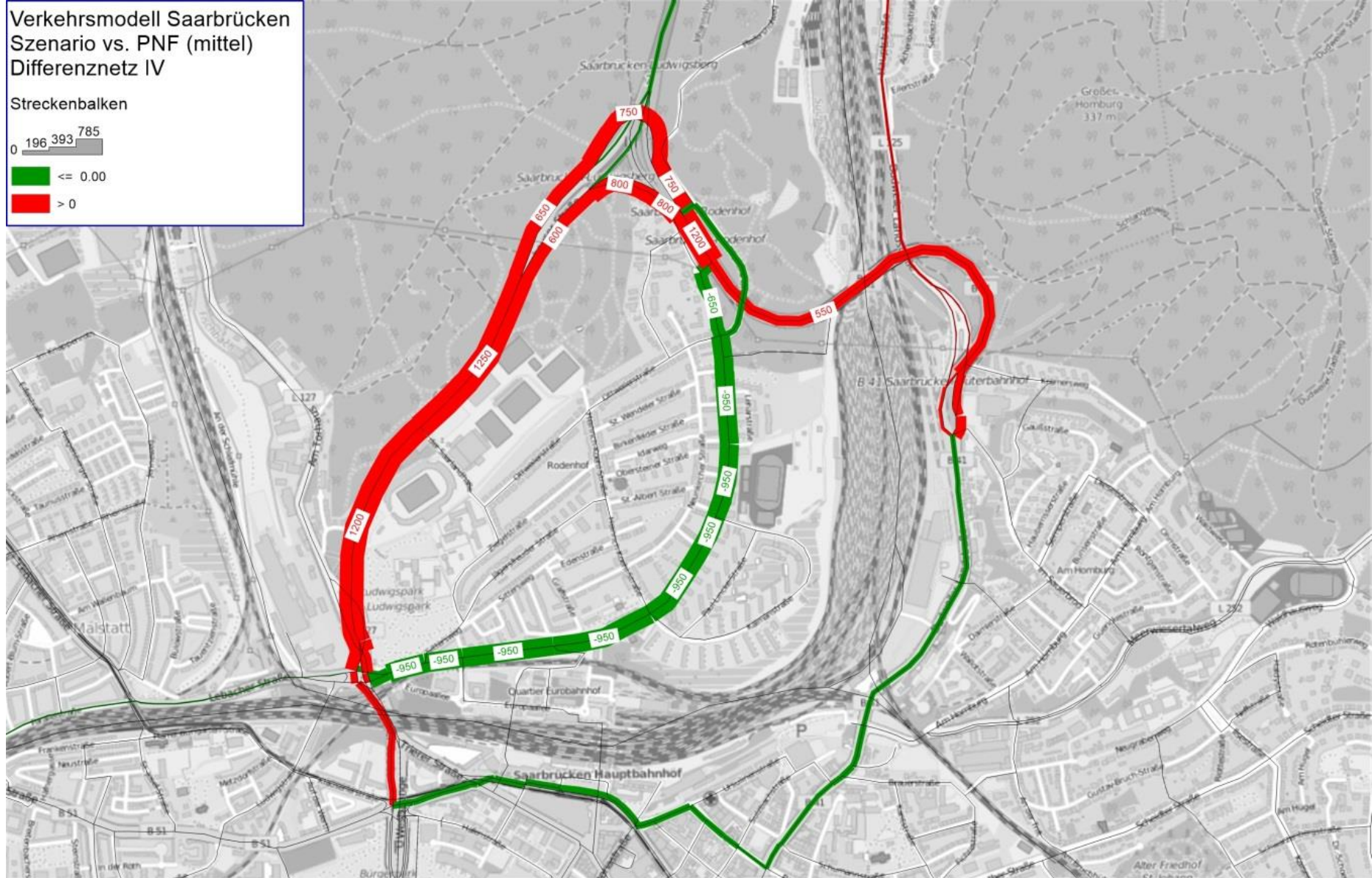
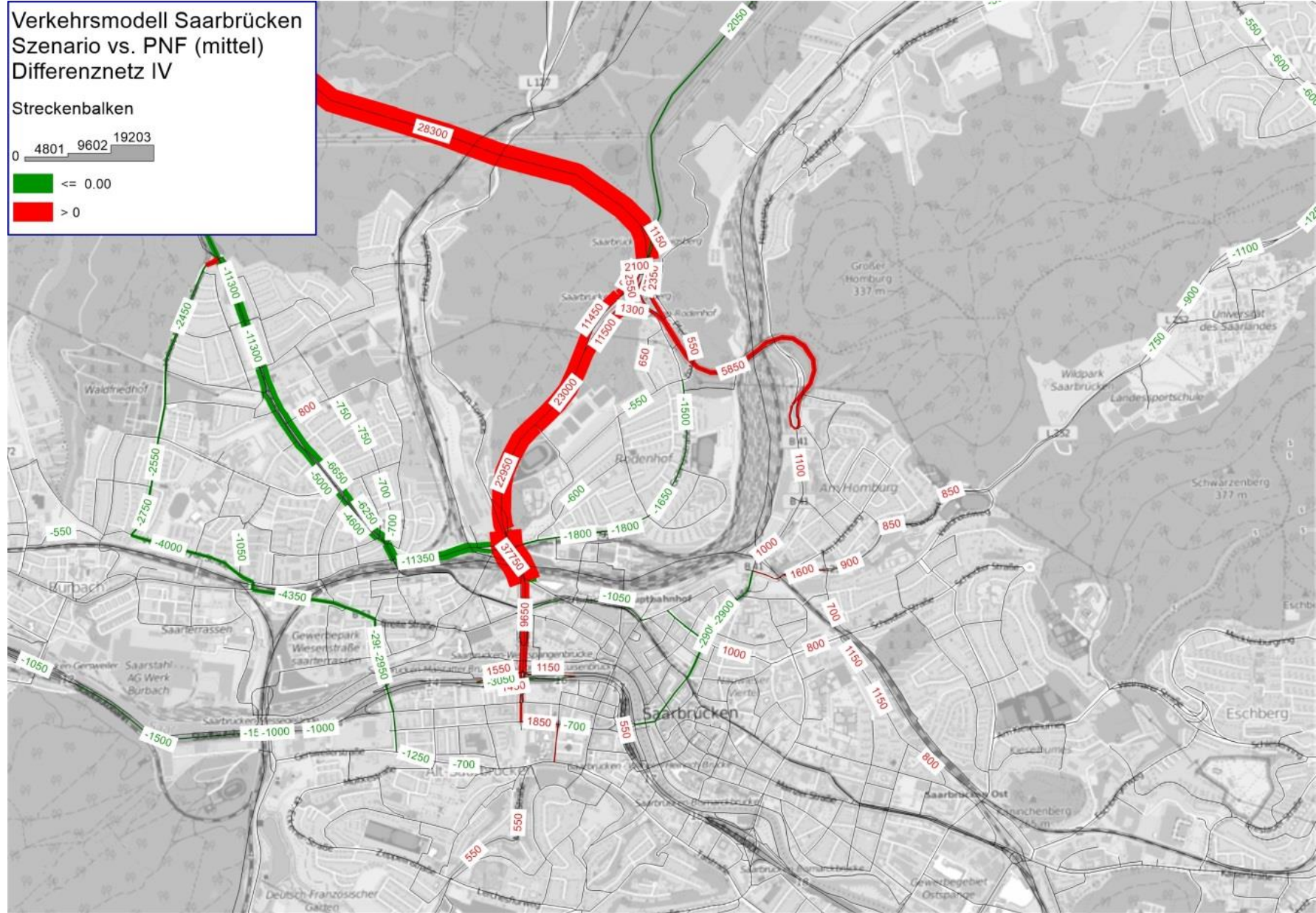
	<h3>D2.3 Anschlussstelle Dicke Buche</h3>	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px; background-color: #4f81bd; color: white;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>In der Vergangenheit wurden im Zusammenhang mit Planungen für ein Logistikcenter im Bereich des Güterbahnhofs sowie für eine Eventhalle Planungen zu einem Vollausbau des Knotens Camphauser Straße/Johannesbrücke angestellt und unter dem Namen „Anschlussstelle Dicke Buche“ diskutiert.</p> <p>Zur Herstellung weiterer Fahrbeziehungen zwischen B41 und Camphauser Straße und zur Bewertung der verkehrlichen Wirkungen wurde der Ausbau modelliert (Abbildung 6). Hierbei zeigen sich lediglich geringe verkehrliche Effekte. Es kommt zu einer leichten Entlastung der Grülingsstraße und einer leichten Mehrbelastung der Camphauser Straße und der Johannesbrücke. Aufgrund der marginalen Effekte und fehlender Positivwirkungen sollte ein möglicher Ausbau nur dann erfolgen, wenn zugleich andere Maßnahmen im Umfeld (z.B. eine Umnutzung der Fläche der Bergehalde) erfolgen sollen.</p> <p>Aus diesem Grunde wurde die Maßnahme zusätzlich mit den Maßnahmen D 2.1 und D 2.2 als Variante gerechnet (Abbildungen 7+8), wobei jeweils auch der Ausbau der Camphauser Straße mit unterstellt wurde:</p> <p>In beiden Fällen zeigen sich gegenüber den Varianten ohne die Anschlussstelle nur geringe Veränderungen. Die Entlastungswirkung der Grülingsstraße kann jeweils leicht verbessert werden, wobei durch den Ausbau der Camphauser Straße hier ohnehin bereits durch die Bündelungswirkung ein gewisser Rückgang eintritt. Somit gelten die Kernergebnisse der Variante D 2.3 auch für die Kombinationsmöglichkeiten</p> <p>Eine Umsetzung sollte je nach Ausprägung der weiteren Maßnahmen im nördlichen Stadtgebiet und der Innenstadt abgewogen werden. Sie ist insbesondere auch im Hinblick auf die Stadtentwicklung in den angrenzenden Gebieten und ihre Erschließungswirkung zu beurteilen. Insgesamt wird die Maßnahme daher als ausgeglichen beurteilt.</p> <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit D 2.1, D 2.2, D 2.4, D 4 und D 5 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Land, Bund															

Abbildung 6: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



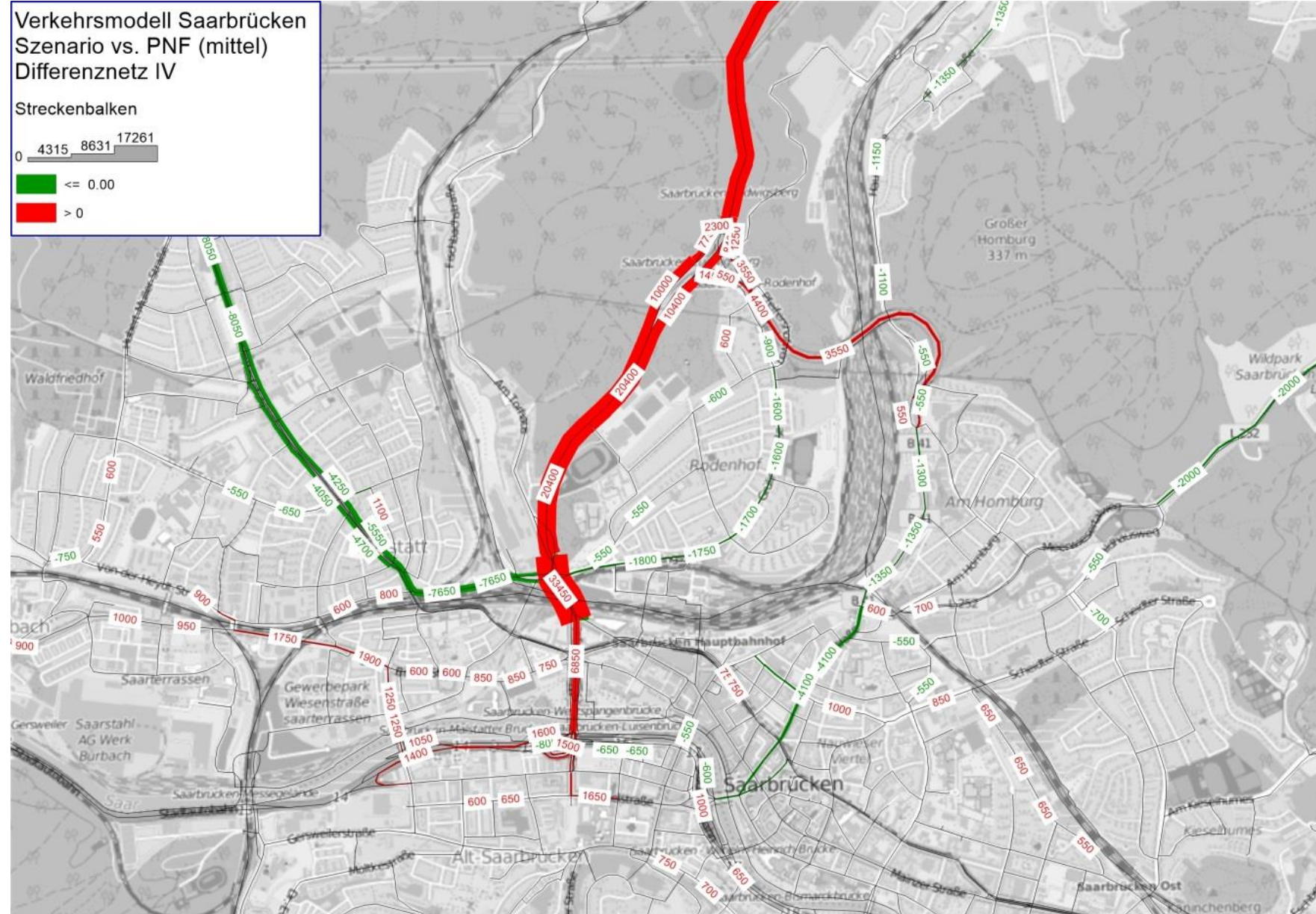
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 7: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 8: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken


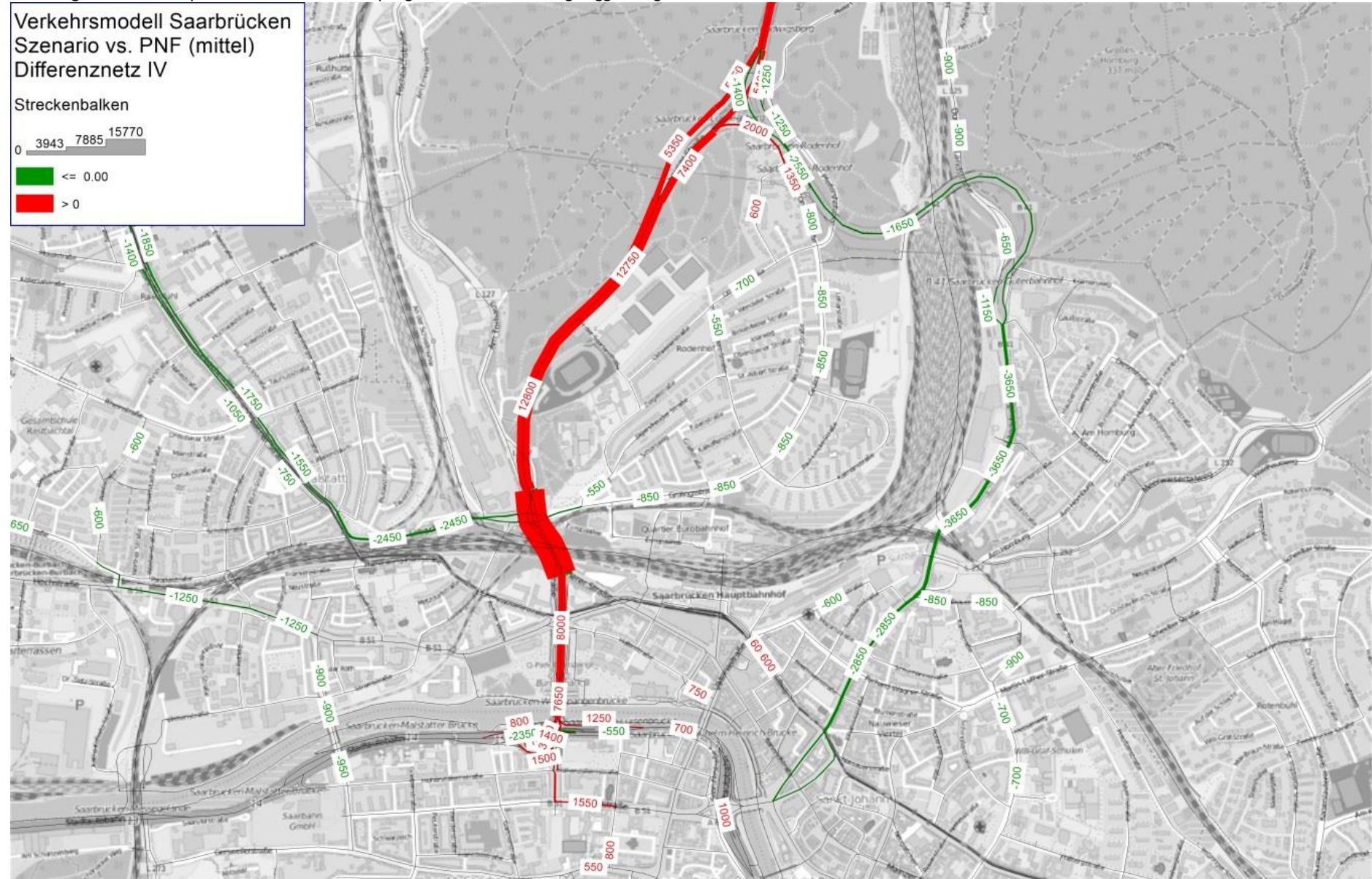
	<h2 style="margin: 0;">D2.4 Ausbau Camphauser Straße und Westspange</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px; background-color: #6c757d; color: white;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Der Ausbau des Verlaufs Camphauser Straße und der Westspange inklusive eines Ausbaus des Ludwigskreises werden v.a. im Zusammenhang mit den Maßnahmen D 2.1-D 2.3 diskutiert, sollen aber auch als Einzelmaßnahme dargestellt werden.</p> <p>Analog zu den Kombinationsvarianten wurden ein kapazitiver Ausbau der Camphauser Straße und der Westspange sowie die niveaufreie Unterführung des Ludwigskreises zur Westspange unterstellt (Abbildung 9).</p> <p>Ein Ausbau des Verlaufs Camphauser Straße – Ludwigskreisel – Westspange ist vor allem als flankierende Maßnahme zu betrachten, z.B. um Mehrverkehr über die Johannesbrücke und Dudweilerstraße im Falle einer A1-Verschwenkung zu mindern. Auch als Einzelmaßnahme führt der Ausbau zu einer deutlichen Entlastung der Dudweilerstraße und der Lebacher Straße sowie leichten Entlastungseffekten auch in der Innenstadt, weswegen ein Ausbau für eine erleichterte Umsetzung von Maßnahmen in der Innenstadt sorgen könnte. Demgegenüber stehen städtebauliche Wirkungen wie die zusätzliche Zerschneidungswirkung einer Ausbautrasse bzw. der notwendigen Ingenieurbauwerke am Ludwigskreisel. Die Maßnahme ist hierbei stets im Zusammenspiel mit weiteren getroffenen Maßnahmen zu bewerten und hinsichtlich der verschiedenen Wirkungen abzuwägen. Eine isolierte Umsetzung wird hingegen nicht als sinnvoll erachtet.</p> <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit D 2.1, D 2.2, D 2.3, D 4 und D 5 																	
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zerschneidungswirkung Städtebau ▪ Eingriffe in Natur und Umwelt 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Land</p>															

Abbildung 9: Ausbau Camphäuser Straße und Westspange – Be- und Entlastungen ggü. Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken


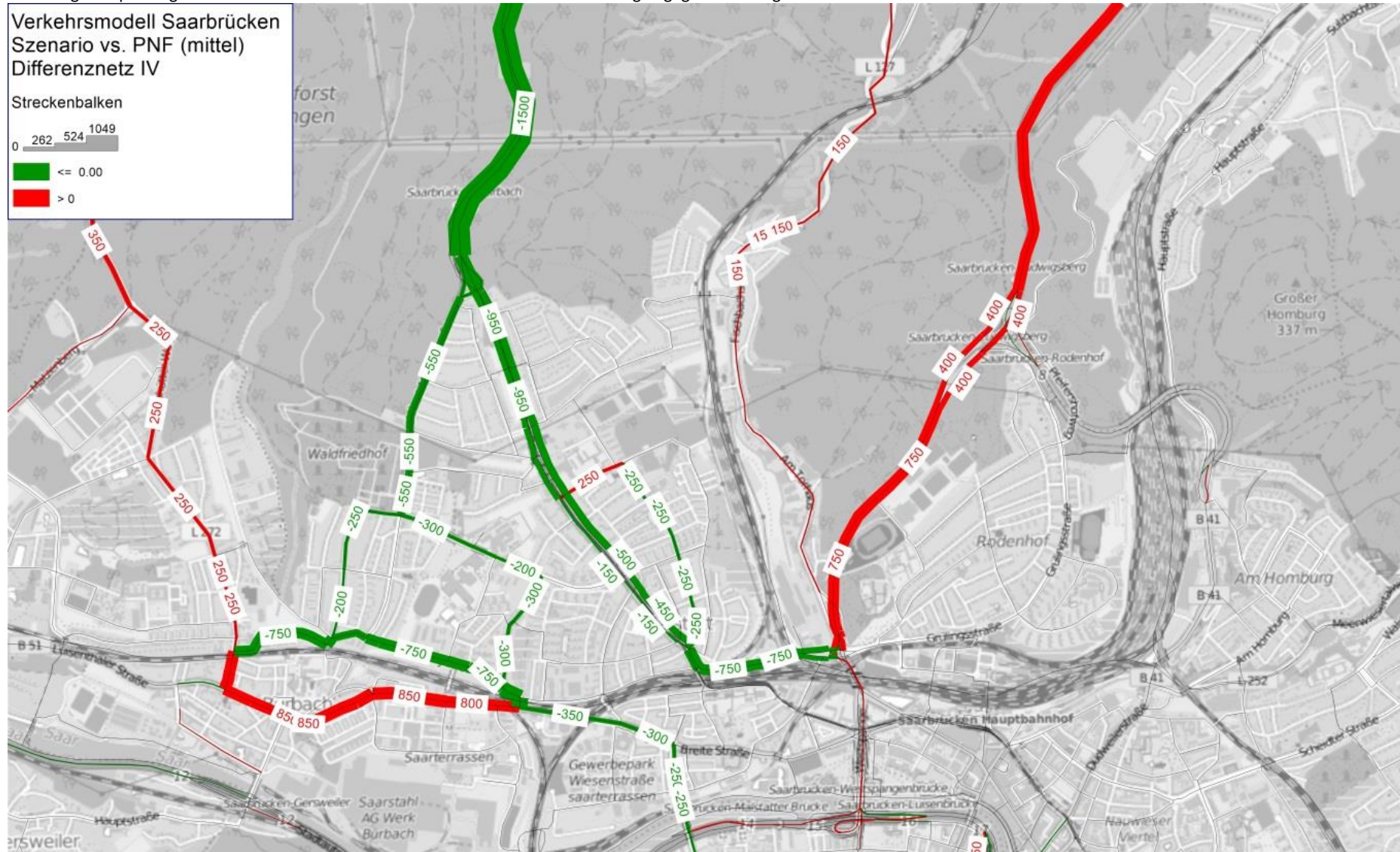
	<h3>D2.5 Entlastung der Lebacher Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr</h3>	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px; background-color: yellow;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Da bereits heute eine Verlagerung von großräumigen Lkw-Verkehren über die BAB 8 und BAB 623 möglich ist, wurden Möglichkeiten zur Entlastung der Lebacher Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr untersucht. Mit dem Modell wurde bspw. die Wirkung eines LKW-Fahrverbots für den LKW-Durchgangsverkehr auf der Lebacher Straße überprüft. Hierzu wurde ein Fahrverbot für LKW nördlich der Stadtgrenze eingerichtet. Modellseitig kann dies nur für alle LKW-Verkehre erfolgen, weswegen auch der nahräumliche Verkehr, z.B. nach Riegelsberg, betroffen ist (vgl. Wirkungen Abbildung 10). Die Sperrung betrifft ca. 1.500 LKW, die durch die Sperrung auf andere Strecken verlagert werden. Ein Großteil wird hierbei über die BAB 623 verträglich abgewickelt, allerdings gibt es auch Ausweichverkehre in das Nebennetz, insbesondere von lokalen Verkehren in/aus Richtung Riegelsberg.</p> <p>Es ist somit abzuwägen ob die Sperrung in erster Linie für die großräumigen Lkw-Durchgangsverkehre im Verlauf der BAB 1 sowie den Beziehungen von der BAB 8 über die BAB 1 gelten soll oder auch für die lokal geprägten Verkehre aus Riegelsberg. Da die Maßnahme einer Ableitung überregionaler Verkehre ab dem AK Saarbrücken kaum Kosten verursacht, die Alternativverbindung hierfür nicht ausgebaut werden müsste und ein geringeres Schwerverkehrsaufkommen auf der Lebacher Straße sowohl der Umfeldverträglichkeit als auch der Verkehrssicherheit dient, ist die Maßnahme grundsätzlich geeignet und zulässig.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Prüfung ist jedoch auch der Umgang mit den Lkw-Mehrbelastungen in der Camp-hauser Straße bzw. Am Torhaus und den daraus resultierenden zusätzlichen Lärmemissionen in die Abwägung einzubeziehen. Auch hier besteht bereits ein Hot-Spot, so dass eine Verlagerung kontraproduktiv wäre.</p> <p>Es wird erst einmal vorgeschlagen, auf der Lebacher Straße alternative Maßnahmen zur Reduzierung der Lkw-bedingten Unverträglichkeiten (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30) im Detail zu prüfen.</p>								
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung der Erreichbarkeit 								
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input type="checkbox"/> 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Akteure: LHS, Land</p>								

Abbildung 10: Sperrung der Lebacher Straße für den Lkw-Verkehr – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken



D3.1 Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn



Diese Maßnahme soll eine vollwertige Alternative zur Stadtautobahn und somit auch eine funktionierende Hochwasserumfahrung bilden.

Neubautrasse A6-A620 (Abbildung 11)

Modelliert wurde eine **Neubautrasse zwischen einem Autobahndreieck auf Höhe der Anschlussstelle Goldene Bremm (BAB 6) und der BAB 620** westlich des Messegeländes. Hierzu erfolgt eine Trassierung im Tunnel und mit einer Brücke zwischen Deutschmühlental und dem neuen Dreieck. Eine Auf- und Abfahrmöglichkeit zur Metzger Straße wird beibehalten, ein Anschluss ans Deutschmühlental ist nicht vorgesehen (**Abbildung 11**).

Die Trasse führt zur erwünschten Bündelung der Verkehre und nimmt insgesamt im Neubauabschnitt bis zu 37.500 Fahrzeuge im Querschnitt auf. Stark entlastet wird vor allem das Deutschmühlental. Auf der BAB 620 tritt zwar ebenfalls eine Entlastungswirkung von bis zu 10.000 Fahrzeugen ein, im sensiblen Innenstadtbereich beträgt die Entlastung jedoch nur 6.000 – 8.000 Fahrzeuge im Querschnitt. Darüber hinaus kommt es auch auf den Hauptverkehrsstraßen in Alt-Saarbrücken und Burbach (Metzger Straße, Gersweilerstraße, Malstatter Straße, Brückenstraße, Breite Straße) zu Reduktionen im Bereich von 3.000 bis über 4.000 Fahrzeugen. Eine stärkere Entlastung in diesen Bereichen könnte durch weitere steuernde und beschränkende Maßnahmen erreicht werden.

Neubautrasse mit zusätzlichem Rückbau der Stadtautobahn (Abbildung 12)

Zusätzlich wurde untersucht, welche Verlagerungswirkungen entstehen, wenn ein zusätzlicher Rückbau der Stadtautobahn zu einem Stadt-Boulevard mit Tempo 50 und 2 Fahrstreifen erfolgt (Abbildung 12):

Gegenüber der Variante ohne Rückbau kommt es lediglich zu einer zusätzlichen Verlagerung von ca. 5000 Fahrzeugen auf die Südumfahrung, wohingegen eine deutliche Zunahme der Belastungen im nachgeordneten Netz erhebliche Negativwirkungen zur Folge hätte. Hierbei sind insbesondere Talstraße, Mainzer Straße und der Innenstadtbereich zu nennen. Es zeigt sich, dass die Südumfahrung für die auf der Stadtautobahn gebündelten Verkehrsströme in weiten Teilen keine adäquate Umfahrungsmöglichkeit darstellt.

Neubautrasse und Hochwasser-Sperrungen der Stadtbautobahn (Abbildungen 13+14)

Aufgrund der besonderen verkehrlichen Situation bei einer Sperrung der Stadtautobahn aufgrund von Hochwasser der Saar wurden zusätzliche Fälle mit einer Hochwasser-Sperrung der BAB 620 untersucht, um die tatsächliche Verlagerung von überörtlichen Verkehren auf die neue Trasse bewerten zu können. Hierzu wurde das Modell anhand für die in diesen Fällen besondere eingerichtete Verkehrsführung adaptiert und anhand von Zählwerten kalibriert. Zunächst erfolgte eine Bewertung der Südumfahrung bei vollständiger Beibehaltung der heutigen Hochwasserumfahrung, um bewerten zu können, welche Verkehre eine Alternative ohne zusätzliche Beschränkungen nutzen würden (Abbildung 13).

Hier zeigt sich, dass die „Umfahrungsmöglichkeit“ über die neue Südumfahrung gegenüber der Franz-Josef-Röder-Straße lediglich von ca. 4.000 Fahrzeugen zusätzlich genutzt würde und somit das Gros der Verkehre die heutige Hochwasserumfahrung nutzen würde. Eine größere Verlagerung ist wiederum nur mit Einschränkungen und Rückbauten im Bereich der heutigen Hochwassererfahrung erreichbar.

Daher wurde in einem weiteren Planfall (Abbildung 14) untersucht, welche zusätzliche Verkehrsverlagerung durch einen Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße zu einer zweistreifigen Stadtstraße einhergeht.

Es zeigt sich, dass es trotz eines Rückbaus der Umfahrungsmöglichkeit nicht zu einer Mehrbelastung der Südumfahrung kommt und sich die Verkehre stattdessen ins untergeordnete Netz verlagern. Hieran wird deutlich, dass die Trassierung der Südumfahrung als Autobahn den auf Saarbrücken ausgerichteten Verkehren im Bereich der Stadtautobahn nur bedingt von Nutzen ist, wie sich auch bereits im oben beschriebenen Rückbau-Szenario gezeigt hat.

Aufgrund der hohen Kosten, der naturräumlichen Auswirkungen und der Zerschneidungswirkung sowie der verhältnismäßig geringen Effekte auf die Innenstadt und Alt-Saarbrücken wird diese Maßnahme ins-

gesamt als nicht sinnvoll bewertet. Insbesondere der erwünschte Spielraum für einen Rückbau von Hochwasserumfahrung oder der Stadtautobahn ergibt sich durch die Maßnahme nicht. Darüber hinaus ist bei der Maßnahme zu berücksichtigen, dass die A 620 ggf. herabgestuft und in die Baulast der Landeshauptstadt Saarbrücken übergehen würde.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Alternativen D 3.2 und D 3.3
- Wechselwirkungen mit D 3.4 und D 5

Zielkonflikte

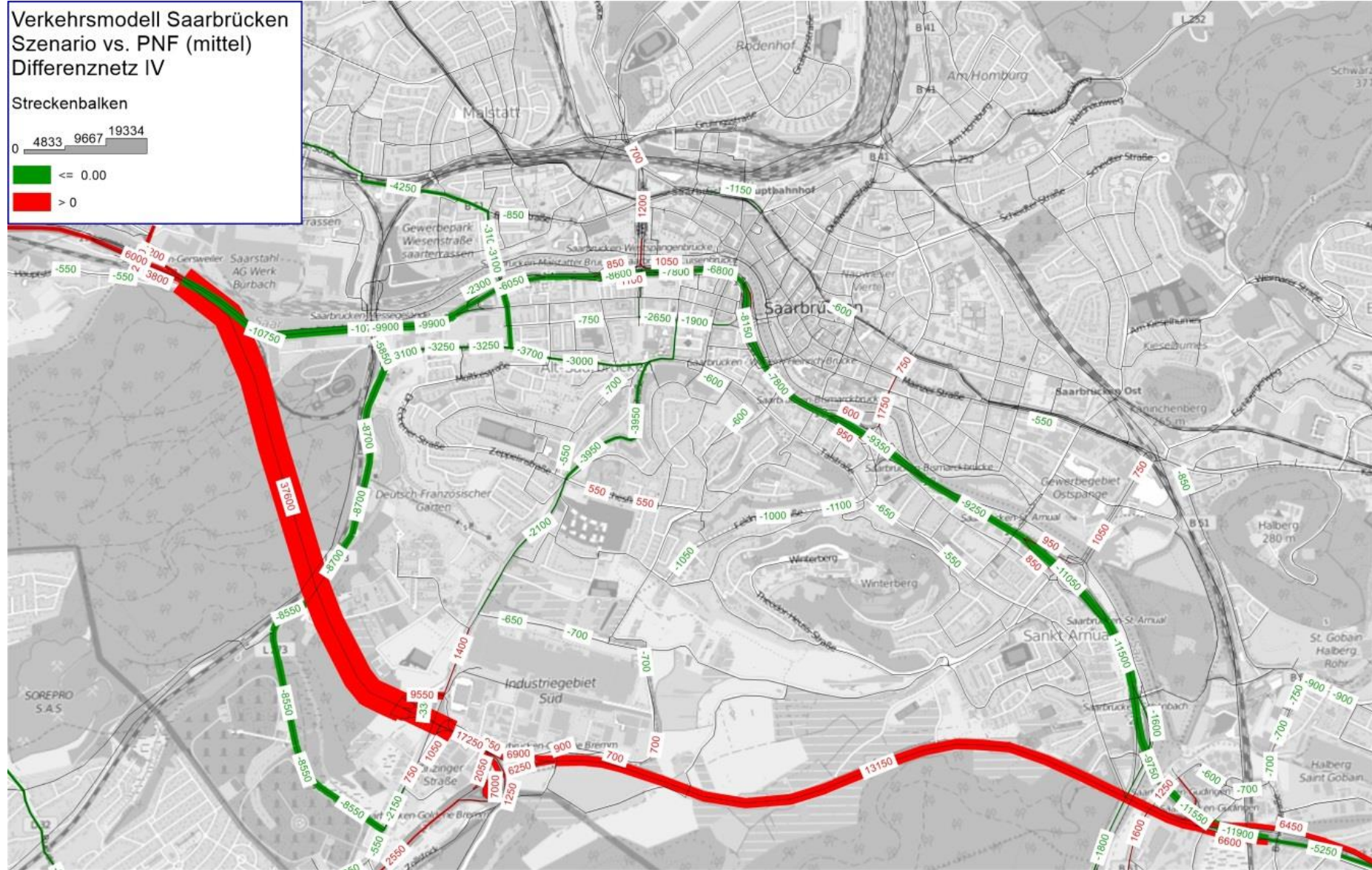
- Erheblicher Eingriff in Natur und Umwelt
- Flächenverbrauch
- Umsetzungsdauer

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant: ja nein

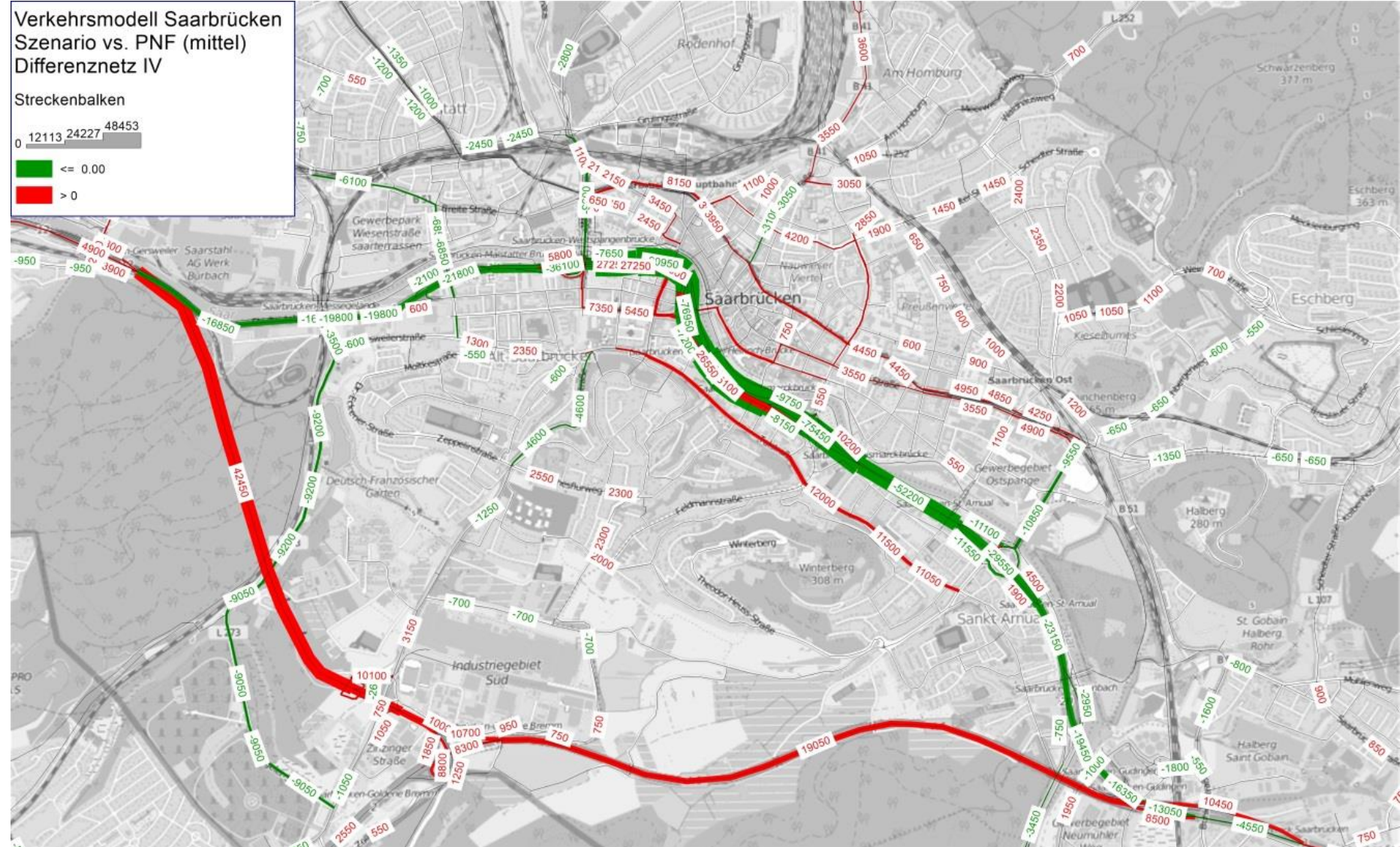
Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 11: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



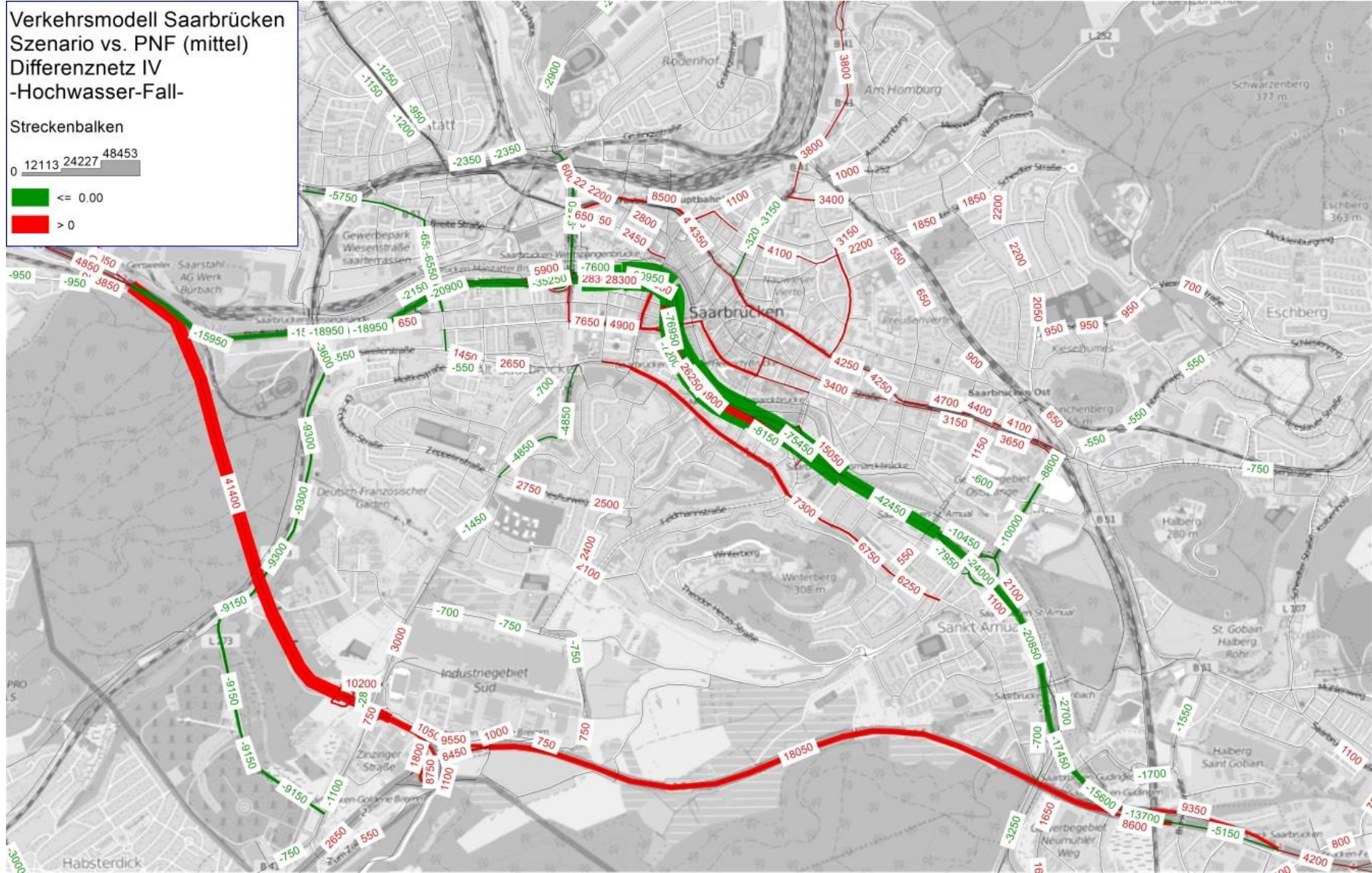
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 12: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Rückbau der Stadtautobahn– Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



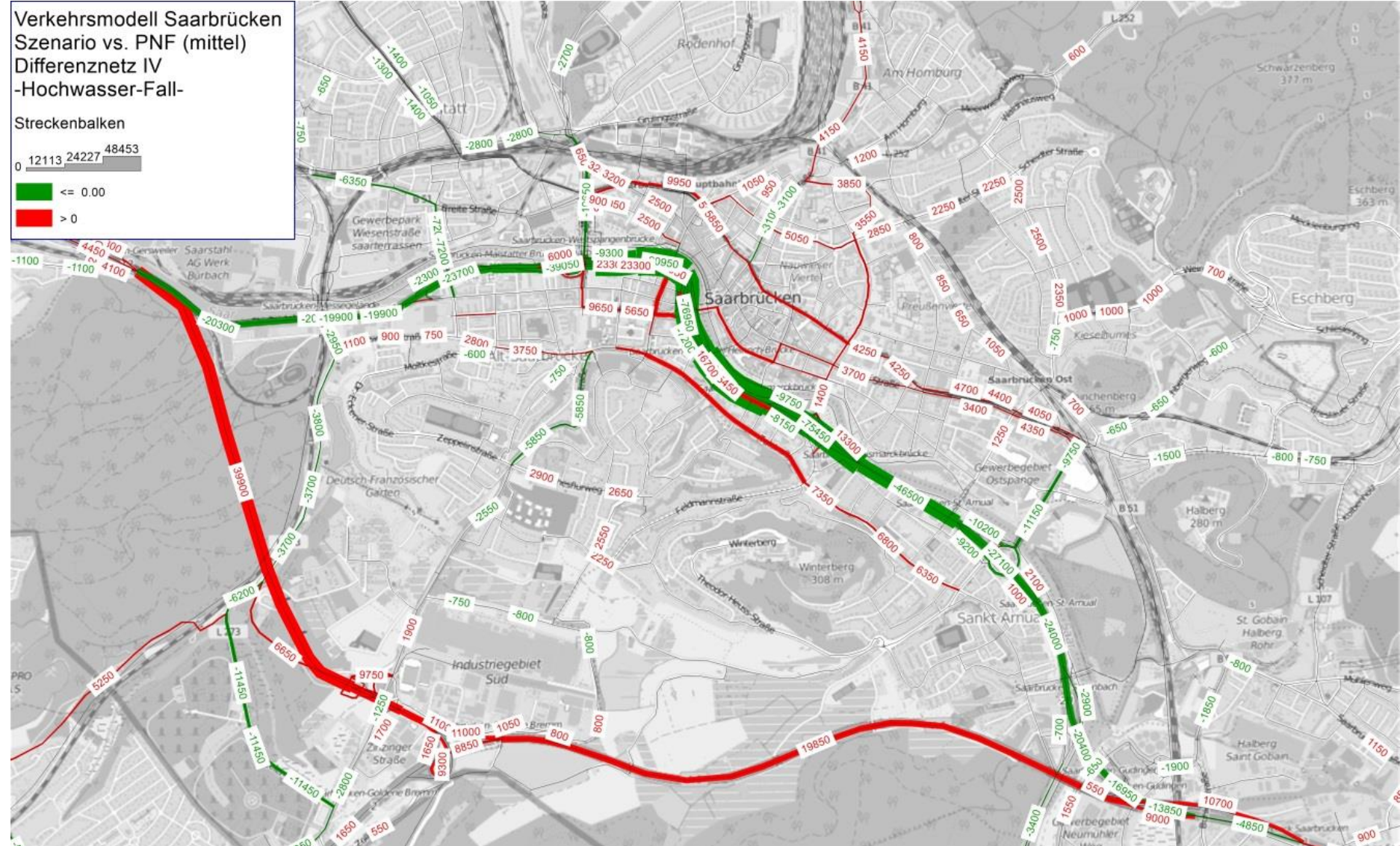
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 13: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall- Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall




Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 14: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall und Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str. – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmmodell Saarbrücken

	<h3>D3.2 Vollanschluss Messe</h3>	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Ein Vollanschluss am Messegelände soll einer Verlagerung von Verkehren aus dem Bereich Alt-Saarbrücken und Metzger Straße auf den Verlauf Deutschmühlental ermöglichen, sowie durch die neue Saarbrücke und den direkten Anschluss der Gewerbegebiete Saarterrassen und Wiesenstraße zu einer Entlastung besonders sensibler Bereiche in Burbach und Malstatt beitragen.</p> <p>Modelliert wurde der Vollanschluss gemäß den vorliegenden Planungen mit Ermöglichung aller Auf- und Abfahrbeziehungen am Messegelände, unter Rücknahme der Rampe in Richtung Luxemburg an der AS Malstatter Brücke.</p> <p>Es zeigt sich, dass ein Vollanschluss der Messe vor allem zu einer Entlastung der Malstatter Brücke und der zuführenden Hochstraße führt. Eine Entlastung der Metzger Straße ergibt sich nur in relativ geringem Maße und die Mehrbelastung im Deutschmühlental ist mit ca. 4.200 Fahrzeugen im Querschnitt relativ gering. Die Über-Eck-Beziehung BAB 6 – Deutschmühlental – Messe wird nur von weniger als 1.000 Fahrzeugen genutzt. Zu beachten ist die Überlagerung verschiedener verkehrlicher Effekte, die sich durch den Lückenschluss zwischen Messegelände und Burbach ergeben, wodurch sich für zahlreiche Verkehrsrelationen eine geänderte Routenwahl ergibt, sodass sich Rückgänge und Zuwächse überlagern.</p> <p>Herauszustellen sind hierbei insbesondere die deutlichen verkehrlichen Entlastungen in Burbach und Malstatt zwischen 2.600 (Gersweiler Brücke) und bis zu 10.300 Fahrzeugen (Malstatter Brücke), die Potentiale für Umbauten und Attraktivierung bieten.</p> <p>Aufgrund der positiven Netzwirkung und der Entlastung sensibler Streckenabschnitte wird die Umsetzung grundsätzlich empfohlen und für die Zielkonzepte als Basismaßnahme abgebildet.</p> <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternative D 3.1 ▪ Wechselwirkungen mit D 3.3 und D 3.4 und D 5 																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 2px;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; padding: 2px;">Priorität</th> <th style="text-align: left; padding: 2px;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td style="padding: 2px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 2px;"><input checked="" type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Land, Bund															



D3.3 Kleine Südumfahrung zwischen der A6 AS Goldene Bremm und dem Deutschmühlental



Diese Maßnahme soll vor allem der Entlastung der Metzger Straße und Alt-Saarbrückens beitragen und über den Verlauf Deutschmühlental eine wirksame Tangentiale bilden.

Kleine Südumfahrung (Abbildung 15)

Modelliert wurde ein südlich der Folsterhöhe verlaufender anbaufrei trassierter zweistreifiger Zubringer zur BAB 6, welcher direkt an den heutigen Zubringer anschließt. Eine Abfahrmöglichkeit zur Metzger Straße bleibt bestehen. Auf Höhe Drahtzugweiher schwenkt die Trasse niveaugleich in Richtung Norden ein und verläuft weiter durch das Deutschmühlental. Hierbei bleibt eine Fahrmöglichkeit in Richtung Hauptfriedhof bestehen. Da diese Variante nur mit einem Vollanschluss am Messegelände eine Wirkung entfalten kann, ist dieser ebenfalls unterstellt. Die Wirkung eines Vollanschlusses Messe ohne weitere Ausbauten ist als Maßnahme D 3.2 separat berechnet worden.

Es zeigt sich, dass der neue Zubringer von ca. 18.000 Fahrzeugen im Querschnitt genutzt würde. Entlastet würde neben der Dr.-Vogeler-Straße (um ca. 10.200 Fahrzeuge) vor allem die Metzger Straße (bis zu 4.800 Fahrzeuge). Zusätzlich hinzukommen die Wirkungen des Vollanschlusses Messe in Burbach und auf der Westspange (siehe auch D 3.2). Eine Entlastung der Stadtautobahn tritt bei dieser Maßnahme nur in sehr geringem Maße ein, da nur ca. 1.500 Fahrzeuge die Über-Eck-Beziehung BAB 6 – BAB 620 nutzen.

Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn (Abbildung 16)

wurde analog zur Südumfahrung als Autobahn (D 3.1) auch dieser Fall mit einem Rückbau der Stadtautobahn zu einem Boulevard mit Tempo 50 untersucht.

Ähnlich wie im Planfall der Südumfahrung als Autobahn (D 3.2) zeigt sich auch in diesem Fall, dass eine Südumfahrung als Ausweichstrecke für einen Rückbau der Stadtautobahn nur eine geringe Akzeptanz aufweist. Gegenüber dem Szenario ohne Rückbau nutzen lediglich ca. 3000 Fahrzeuge mehr diese Option, während sich erhebliche Verkehrsmengen in das untergeordnete Netz im Innenstadtbereich verteilen. Daher ist auch diese Form der Südumfahrung für Handlungsoptionen im Bereich der Stadtautobahn ungeeignet.

Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn mit Hochwasser-Sperrung (Abbildung 17)

Zusätzlich wurde diese Variante der Südumfahrung ebenfalls mit einer Hochwasser-Sperrung der BAB 620 untersucht, um die tatsächliche Verlagerung von überörtlichen Verkehren auf die neue Trasse bewerten zu können.

Hier zeigt sich, dass die „Umfahrungsmöglichkeit“ über die neue Südumfahrung gegenüber der Franz-Josef-Röder-Straße von ca. 6.000 Fahrzeugen zusätzlich genutzt würde und somit das Gros der Verkehre weiter die heutige Hochwasserumfahrung nutzen würde. Gegenüber der Südumfahrung als Autobahn nutzen jedoch deutlich mehr Kfz diese Umfahrungsmöglichkeit. Eine noch größere Verlagerung ist wiederum nur mit Einschränkungen und Rückbauten im Bereich der heutigen Hochwasserumfahrung erreichbar.

Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn mit Hochwasser-Sperrung und Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße (Abbildung 18)

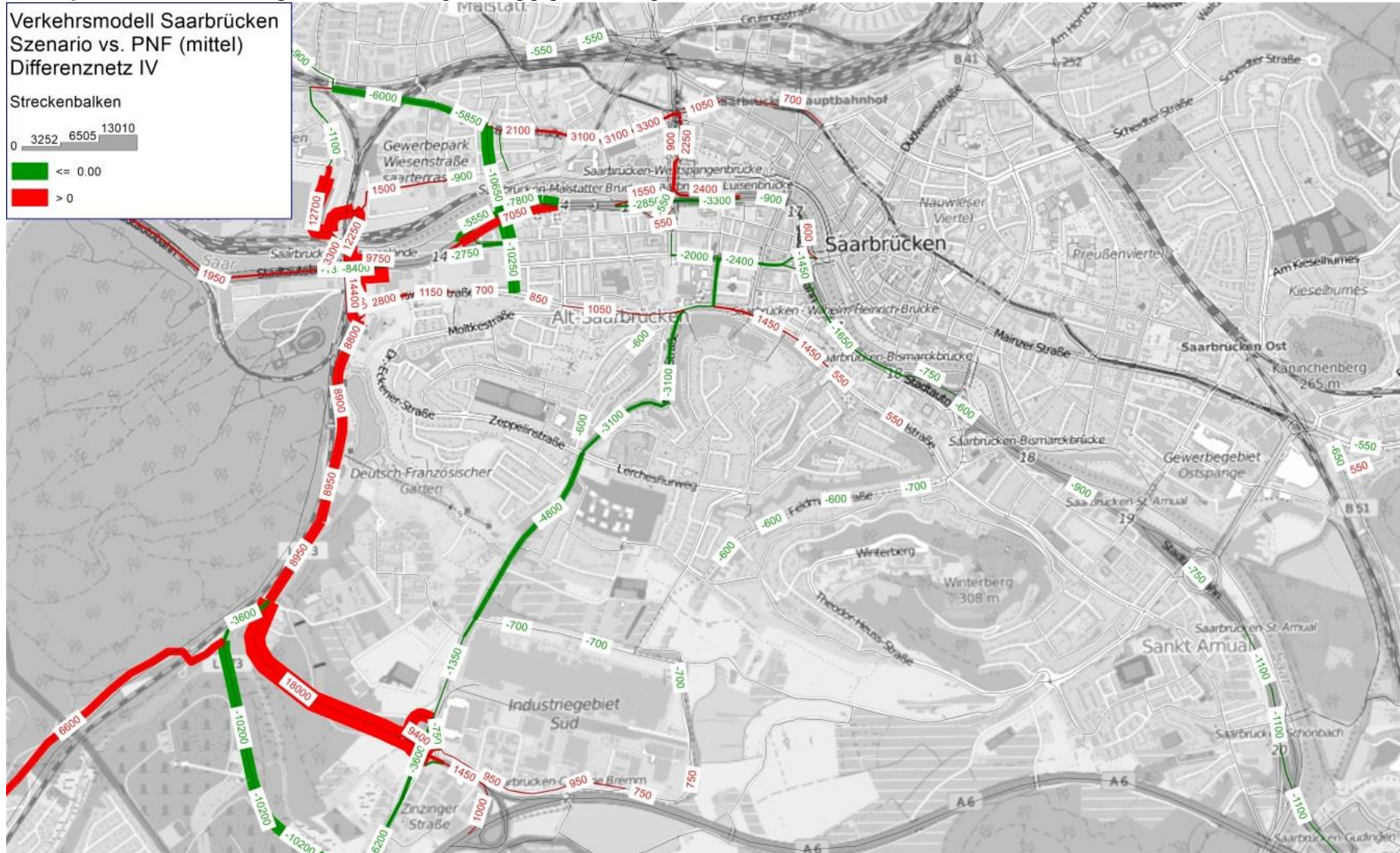
Daher wurde auch in diesem Fall ein weiterer Hochwasser-Planfall mit einem Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße zu einer Stadtstraße modelliert.

Trotz des Rückbaus der Franz-Josef-Röder-Straße nutzen nur ca. 2.000 weitere Fahrzeuge die Südumfahrung, wohingegen sich erhebliche Verkehrsmengen weiter in das untergeordnete Netz im Innenstadtbereich verlagern. Zwar ermöglicht die kleine Südumfahrung gegenüber der Autobahnvariante ein größeres Potential für Verlagerungen bei Rückbauten bzw. im Hochwasserfall, die Dimensionen sind jedoch nicht ausreichend.

Aufgrund der gegenüber der isolierten Umsetzung des Vollanschlusses Messe (D 3.2) relativ geringen Zusatzwirkungen, sollte die Maßnahme nur im Verbund oder bei weitergehenden Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehrsströmen (z.B. Rückbauten oder Restriktionen auf anderen Strecken) in Erwägung gezogen werden und wird daher als ausgeglichen bewertet.

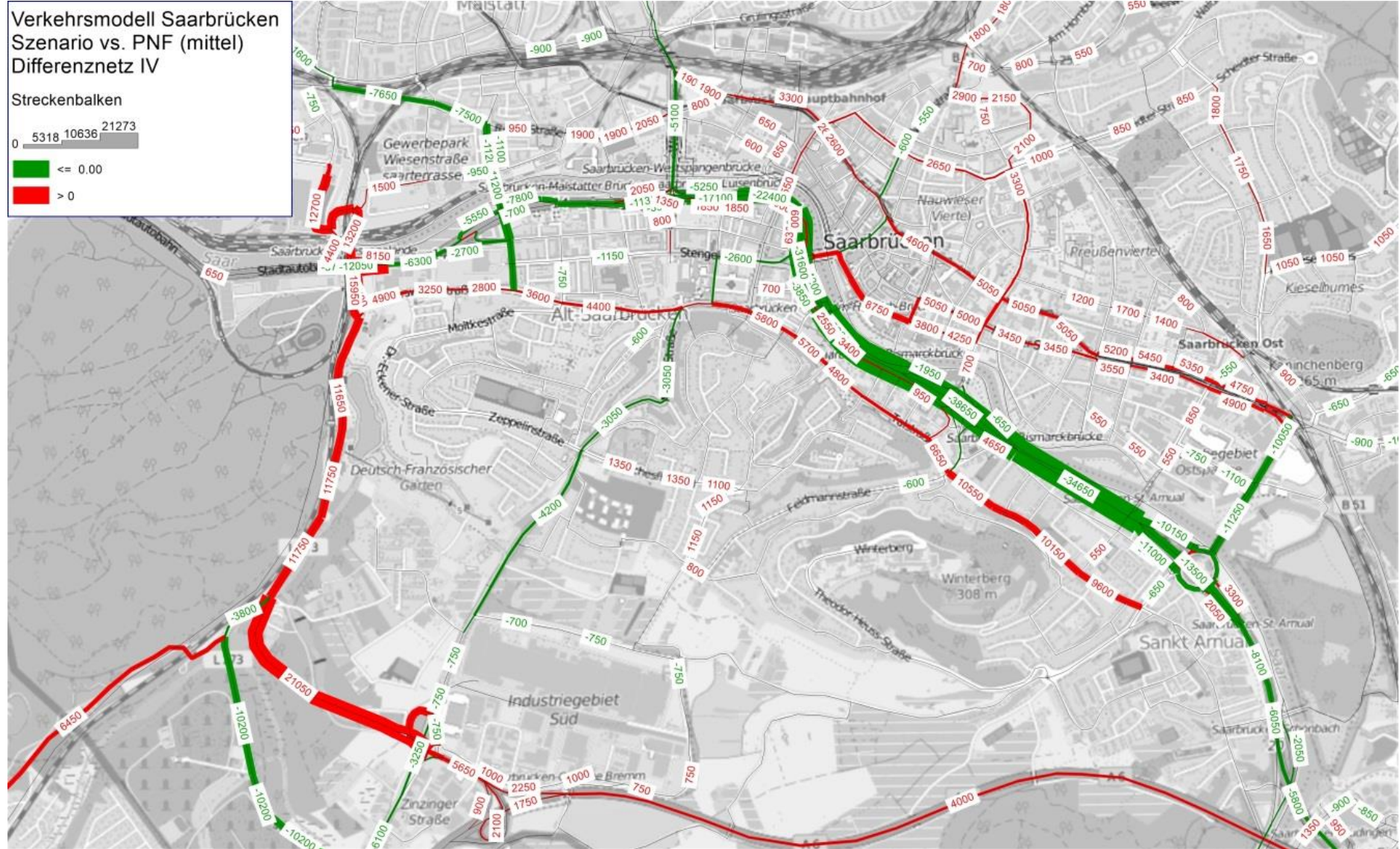
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternative D 3.1 ▪ Wechselwirkungen mit D 3.2, D 3.4 und D 5 		
Zielkonflikte		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eingriff in Natur und Umwelt ▪ Flächenverbrauch 		
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Land

Abbildung 15: Kleine Südumfahrung. Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



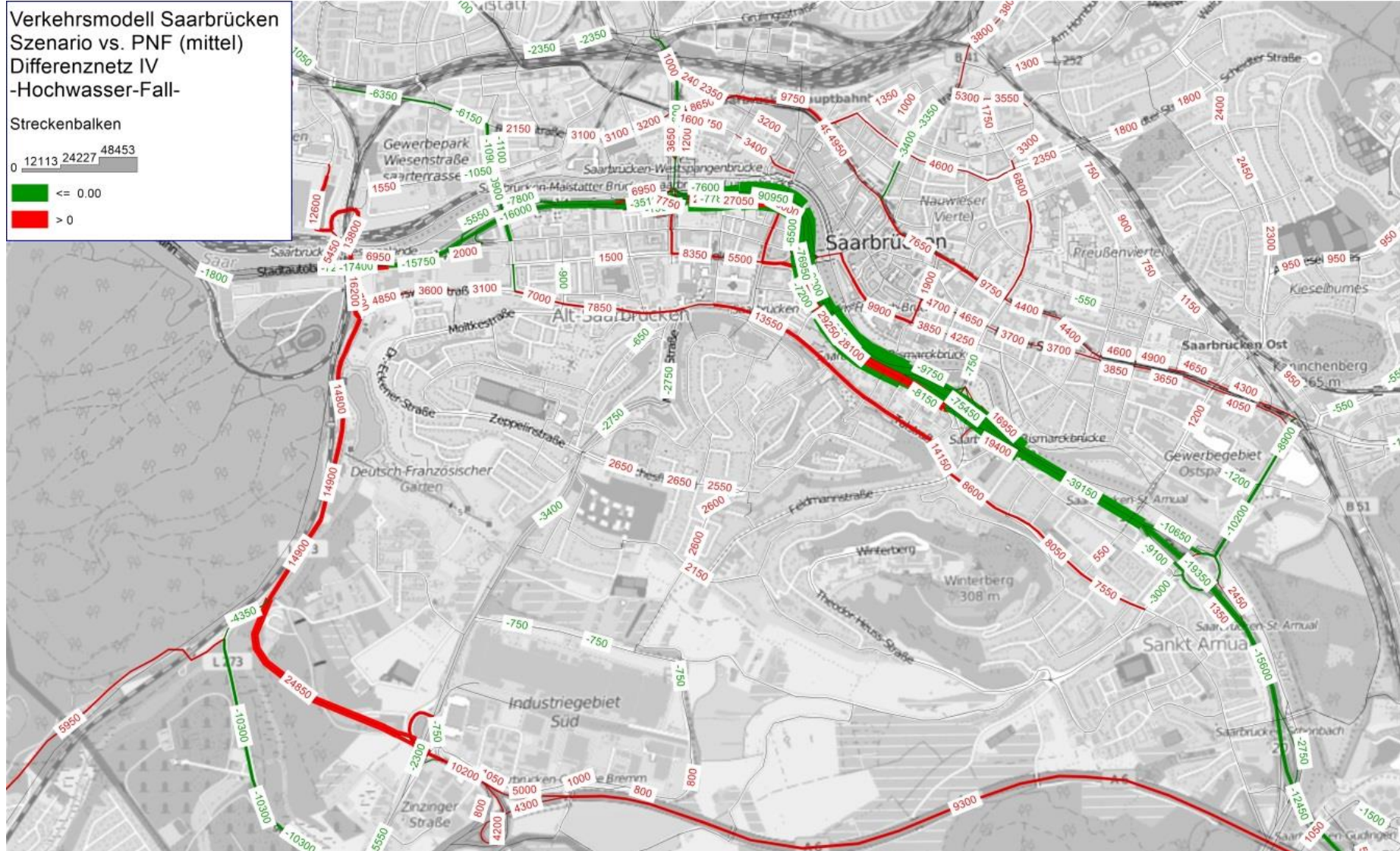
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 16: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



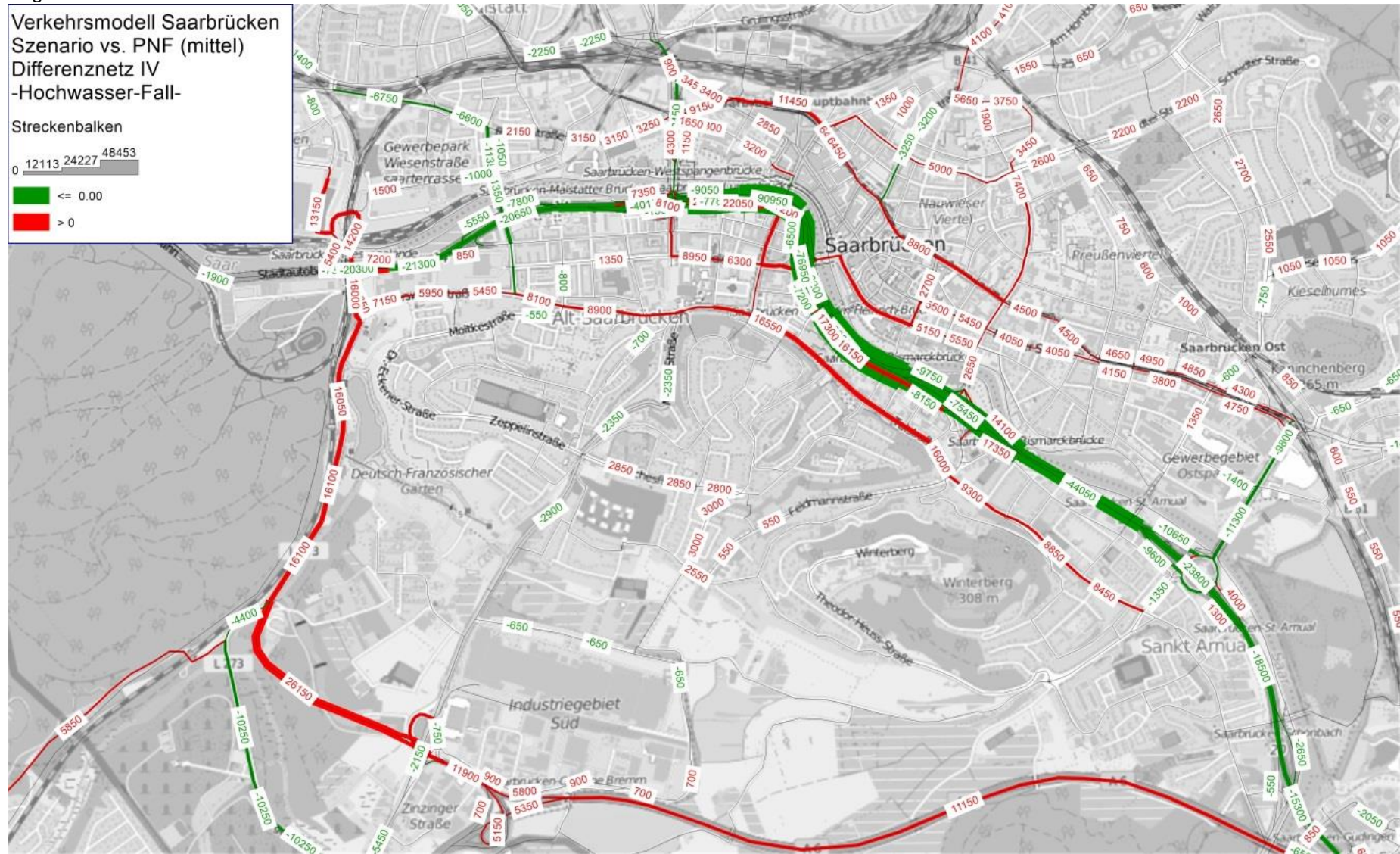
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 17: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 18: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall und bei Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str.: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken


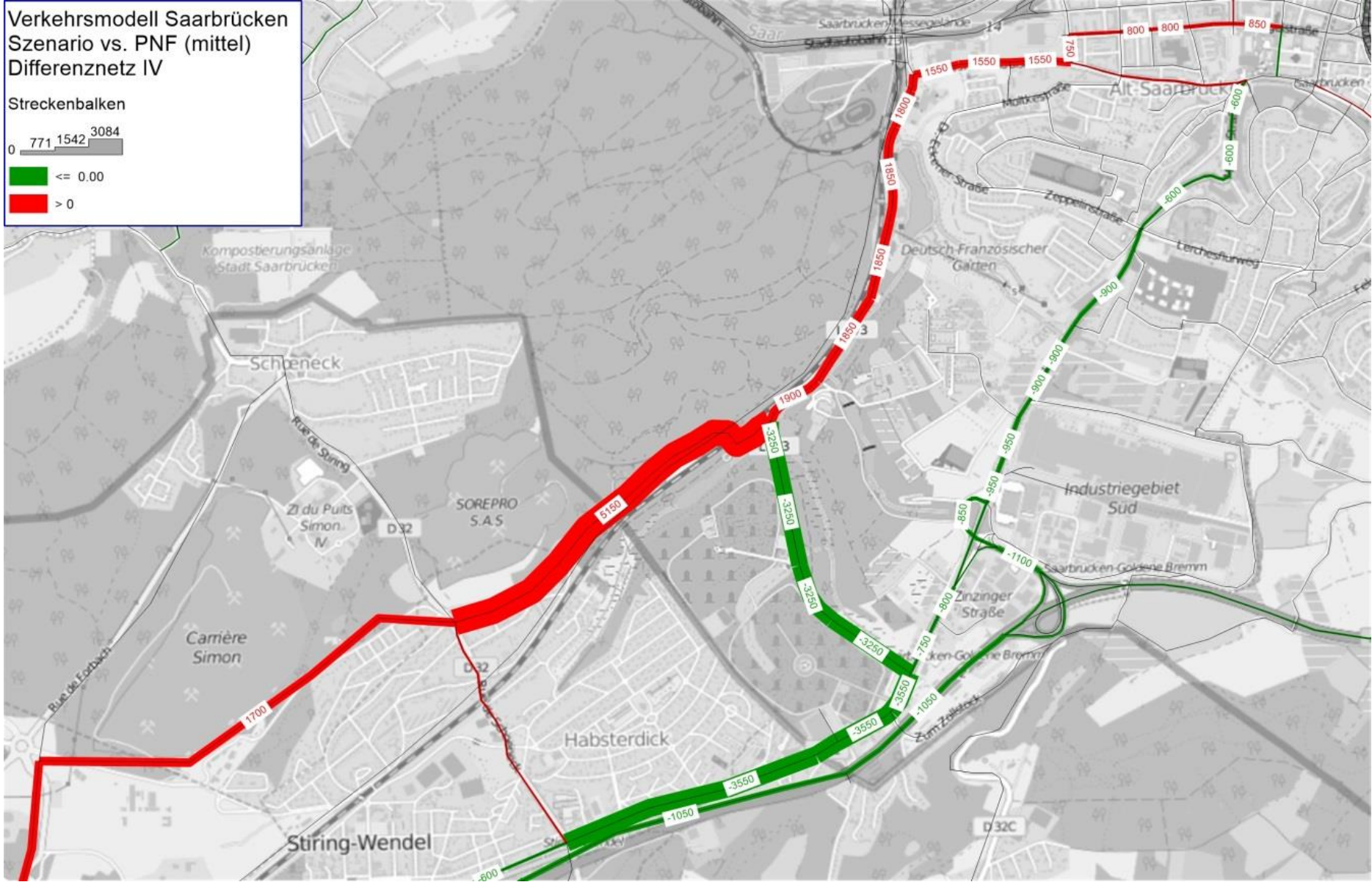
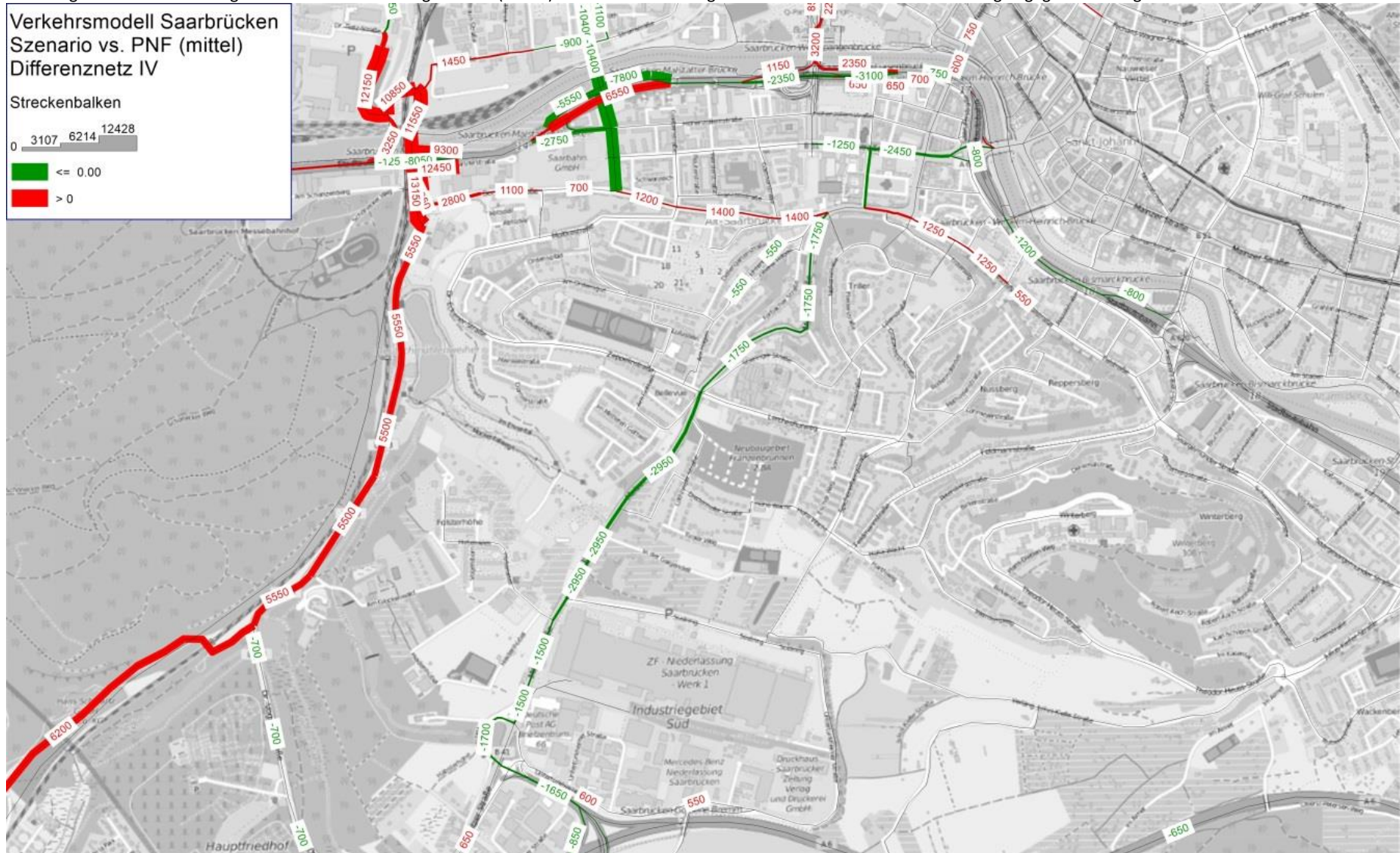
 D3.4 Neue Verbindung Deutschmühlental – Stiring-Wendel (L273n)		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU <input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Mit dieser Maßnahme wird eine neue Verbindung aus dem Westen Saarbrückens in Richtung Stiring-Wendel geschaffen, die auch die Metzger Straße und deren Fortführung in Frankreich entlasten kann.</p> <p><u>Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) (Abbildung 19)</u></p> <p>Modelliert wurde eine Verbindung auf dem Niveau einer Landstraße der Erschließungsklasse 3 zwischen Deutschmühlental und Stiring-Wendel (Rue de Schoeneck).</p> <p>Es zeigt sich, dass die neue Verbindung von ca. 5.200 Fahrzeugen täglich im Querschnitt befahren würde. Der Verlauf Dr. Vogeler-Straße bzw. südwestliche Metzger Straße würden um ca. 3.300 Fahrzeuge entlastet, ca. 1.000 Fahrzeuge werden weiträumiger von der BAB 6 verlagert, wohingegen über den Verlauf Alt-Saarbrücken – Deutschmühlental bis zu 1.900 zusätzliche Fahrzeuge im Zulauf auf die neue Verbindung zu verzeichnen sind.</p> <p><u>Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) in Zusammenwirkung mit den Maßnahmen D3.2-3.3 (Abbildung 20)</u></p> <p>Diese Maßnahme entfaltet vor allem mit den weiteren diskutierten Maßnahmen D 3.2 und D 3.3 eine größere Wirkung, weswegen zusätzlich eine Berechnung im Verbund der Maßnahmen D 3.2 – D 3.4 erfolgte:</p> <p>Es zeigt sich deutlich, dass Maßnahmen sich gut ergänzen, da die Bündelungswirkung zunimmt und somit die relevanten Entlastungswirkungen verstärkt werden. Die Metzger Straße wird um bis zu 2.950 Fahrzeuge entlastet, die neue Verbindung nach Stiring-Wendel von insgesamt 6.200 Fahrzeugen befahren. Somit erzielt diese neue Verbindung durch den Vollanschluss Messe eine um ca. 1.000 Fahrzeuge höhere Bündelungswirkung.</p> <p>Die Maßnahme entfaltet die erwünschten Wirkungen, weist jedoch in ihren Dimensionen nur begrenzte Effekte für die Innenstadt bzw. das restliche Stadtgebiet auf, weswegen sie als ausgeglichen beurteilt wird.</p> <p><i>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechselwirkungen mit D 3.1 - D 3.3 		
<p><i>Zielkonflikte</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eingriff in Natur und Umwelt 		
<p><i>Wirkungs-Kosten-Klasse</i></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><i>Priorität</i></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><i>Umsetzungsfrist</i></p> <p><input type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Land, Frankreich</p>

Abbildung 19: Neue Verbindung Deutschmühlental-String-Wendel (L273n): Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall




Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 20: Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) in Zusammenwirkung mit D3.2 und D3.3: Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

	D4 Netzentwicklung im nördlichen Stadtgebiet	VE GT FU SE SL MU
<p>Neben den großräumigen Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur (vgl. Maßnahmen D 2.x) sind auch Maßnahmen im nördlichen Stadtgebiet denkbar. Zur wirksamen Entlastung verschiedener sensibler Streckenabschnitte im Innenstadtbereich wurden in der Vergangenheit verschiedene Ansätze einer Nordtangente diskutiert. Da im Rahmen der Maßnahmenentwicklung diese Entlastungseffekte ebenfalls als wichtig angesehen wurden, wurden nach Abwägung der verkehrlichen Umsetzbarkeit verschiedene Varianten einer Innenstadtumfahrung untersucht und bewertet. In einem iterativen Prozess wurden hierbei die Varianten mit einer direkten Verbindung zwischen Ludwigskreisel und Dudweilerstraße über bzw. unter den Bahngleisen hindurch in Anbetracht der verkehrlichen Wirkung, der Investitionskosten und der städtebaulichen Effekte ausgeschlossen, da sich die verkehrlichen Positivwirkungen auch mittels einer Variante südlich der Bahnhofs-erzielen lassen können. Kernstück der weiter untersuchten Netzvarianten stellt das Teilstück Hauptbahnhof – Meerwiesertalweg dar, welches in 3 Untervarianten verlängert untersucht wurde.</p>		
<p>Varianten / Bausteine</p> <p>Folgende Varianten wurden hierbei berechnet und bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <u>D 4.1 Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg</u> aufbauend auf D 4.1:▪ <u>D 4.2 Nordtangente zwischen Hauptbahnhof und Egon-Reinert-Str./Scheidter Str.</u>▪ <u>D 4.3 Nordtangente zwischen Hauptbahnhof und Ostspange</u>		



D4.1 Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg



Diese Variante wurde in einem iterativen Prozess als Grundvariante für die weiteren untersuchten Varianten ermittelt und enthält nur ein relativ kurzes neu zu bauendes Teilstück, welches gegenüber den untersuchten längeren Varianten mit neuer Bahnquerung etc. gleichwertige Wirkungen bei deutlich geringeren Kosten entfaltet.

Mit dem Verkehrsmodell wurde eine zweispurige anbaufreie Verbindung zwischen dem Knoten Ursulinenstraße/Viktoriastraße und Meerwiesertalweg untersucht. Dabei erscheint eine direkte Anbindung der neuen Verbindung an den Knoten Bahnhofstunnel/Viktoriastraße/Ursulinenstraße aus fahrgeometrischen Gründen schwierig. Es wird daher angenommen, dass die neue Verbindung aus der Ursulinenstraße an der Einmündung der Beethovenstraßen ausfädelt und dann über den derzeitigen Parkplatz auf die Höhe des bestehenden Parkhauses führt.

Aus Leistungsfähigkeitsgründen sind die folgenden Fahrtbeziehungen gesperrt:

- Innenstadtumfahrung nach links in die Ursulinenstraße
- Ursulinenstraße nach rechts auf die Innenstadtumfahrung
- Ursulinenstraße nach links in die Beethovenstraße
- Innenstadtumfahrung in die Beethovenstraße
- Beethovenstraße nach links Ri. Bhf./Viktoriastraße
- Beethovenstraße gerade auf die Innenstadtumfahrung

Weiterhin wird der Bormannspfad vom Knoten Ursulinenstraße/Viktoriastraße abgehängt und über einen neuen Knoten auf Höhe des derzeitigen Parkhauses an die Innenstadtumfahrung angebunden. Diese Veränderungen sind jedoch von untergeordneter Bedeutung und beeinträchtigen die Wirkung der Maßnahme kaum.

Die Anbindung der Innenstadtumfahrung an den Knoten Bahnhofstunnel/Viktoriastraße/Ursulinenstraße sowie die Linienführung sollten bei einer Konkretisierung dieser Maßnahmen auch in weiteren geometrischen Varianten im Detail überprüft werden.

Die verkehrlichen Wirkungen der kleinen Innenstadtumfahrung zeigen sich vor allem in den Verläufen der Dudweilerstraße und der Richard-Wagner-Straße. Auch im besonders sensiblen Innenstadtbereich sind auf Dudweilerstraße, Betzenstraße und Großherzog-Friedrich-Straße Entlastungswirkungen erzielbar. Besonders die Verkehrssituation an den neuen Großknoten ist jedoch intensiv zu analysieren und zu bewerten. Zudem besteht eine hohe Abhängigkeit zu allen anderen Maßnahmen im Innenstadtbereich, weswegen stets auch die Wechselwirkungen berücksichtigt werden müssen. Dies wird durch die separate Berechnung von Zielnetzen mit allen empfohlenen Maßnahmen berücksichtigt.

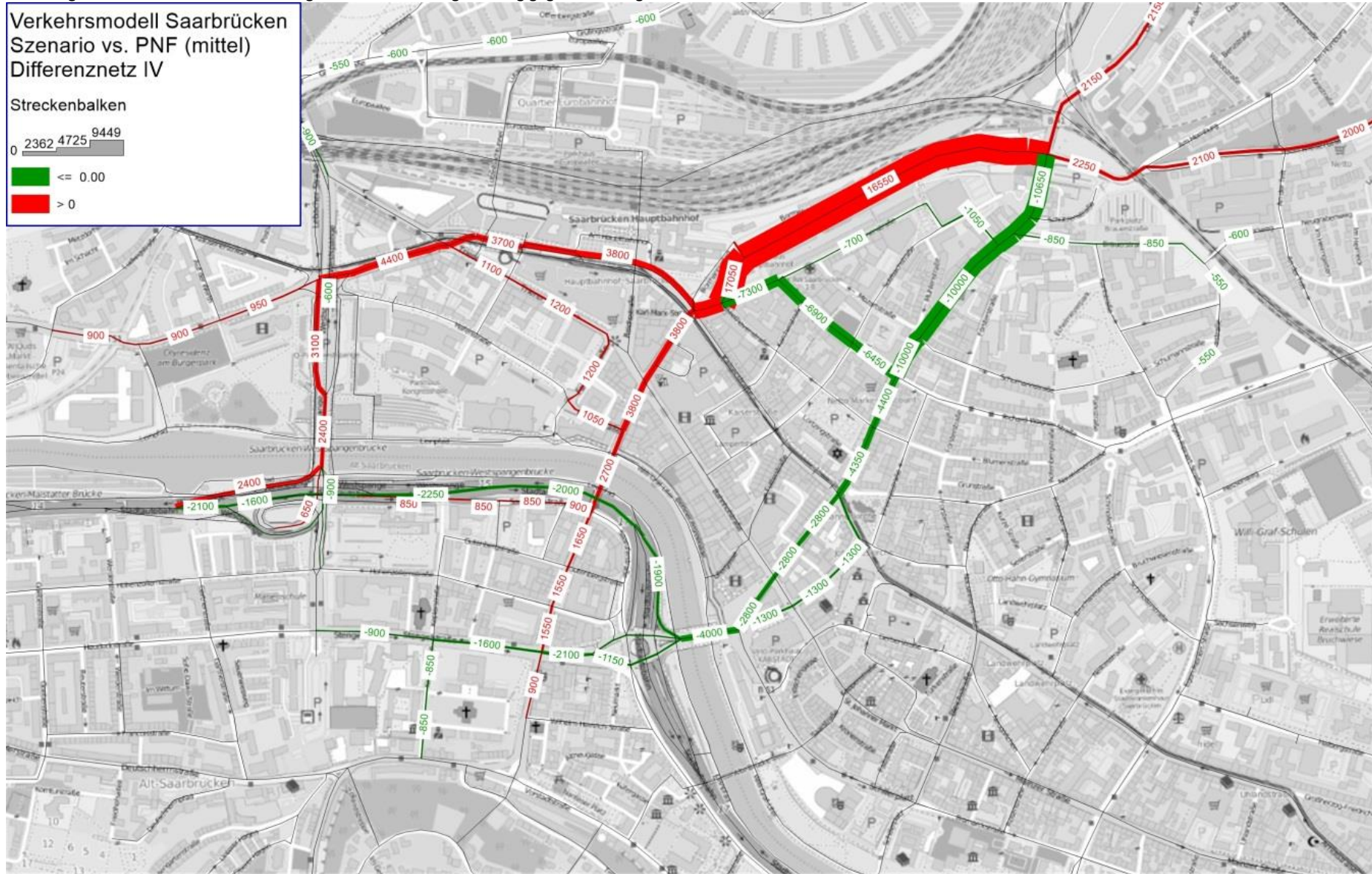
Grundsätzlich wird, zur Erzielung der für weitere Maßnahmen hilfreichen und sinnvollen Entlastungseffekte im Bereich der Innenstadt, empfohlen die kleine Innenstadtumfahrung auf dem Teilstück zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg umzusetzen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x)

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS

Abbildung 21: Kleine Innenstadtumfahrung: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall




	D4.2 Nordtangente – Verlängerung bis Egon-Reinert-Straße bzw. Scheidter Straße	<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Als reduzierte Variante gegenüber der Großlösung D. 4.2 enthält diese Maßnahme eine baulich leichter umzusetzende Zwischenlösung mit Anschluss an das Bestandsnetz.</p>								
<p><u>Nordtangente – Verlängerung bis Egon-Reinert-Straße (Abbildung 22)</u></p>								
<p>An den Verlauf aus D 4.1 anknüpfend wird die Nordspange anbaufrei fortgeführt und über einen höhengleichen Knoten an den Meerwiesertalweg/Dudweilerstraße angeschlossen. In der Fortführung wurden zwei Untervarianten berechnet, in Untervariante 1 führt die Nordtangente anbaufrei weiter bis zum Knoten Fichtestraße/Egon-Reinert-Straße.</p>								
<p>Es zeigen sich deutliche Entlastungswirkungen im Innenstadtbereich, die gegenüber der Variante D 4.1 noch einmal erhöht sind. Durch den Halbringcharakter entsteht eine transparente Netzstruktur, die jedoch rund um den Bahnhof fortgeführt werden muss, weswegen die Variante im hohen Maße auch von Maßnahmen im Bahnhofsumfeld abhängt. Auch die Zuwächse im Bereich der Dudweiler Landstraße und der Paul-Marien-Straße führen zu Negativeffekten, die den Positivwirkungen gegenüberzustellen sind.</p>								
<p><u>Nordtangente – Verlängerung bis Scheidter Straße (Abbildung 23)</u></p>								
<p>In Untervariante 2 wird die Nordtangente bahnbündig bis zur Scheidter Straße geführt.</p>								
<p>Die Wirkungen dieser Variante sind gegenüber der kleinen Innenstadtumfahrung D 4.1 für die Innenstadt ebenfalls etwas ausgeprägter, aber geringer als in der zuvor beschriebenen Untervariante 1 bis zur Egon-Reinert-Straße. Neben den zusätzlichen Belastungen der Dudweiler Landstraße sowie der Paul-Marien-Straße kommt es bei dieser Variante insbesondere auch zu einer zusätzlichen Belastung der Preußenstraße. Diese Variante ist daher in Abwägung der Negativ- zu Positivwirkungen als weniger sinnvoll einzustufen.</p>								
<p>Die Maßnahme ist insbesondere in Kombination mit Maßnahmen in der Innenstadt zu betrachten und kritisch abzuwägen, weswegen eine ausgeglichene Umsetzungsempfehlung gegeben wird.</p>								
<p><i>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</i></p>								
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x) 								
<p><i>Zielkonflikte</i></p>								
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umweltauswirkungen 								
<p><i>Wirkungs-Kosten-Klasse</i></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><i>Priorität</i></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><i>Umsetzungsfrist</i></p> <p><input type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Land</p>						

Abbildung 22:

**Verkehrsmodell Saarbrücken
Szenario vs. PNF (mittel)
Differenznetz IV**

Streckenbalken

0 3005 6009 12018

≤ 0.00

> 0

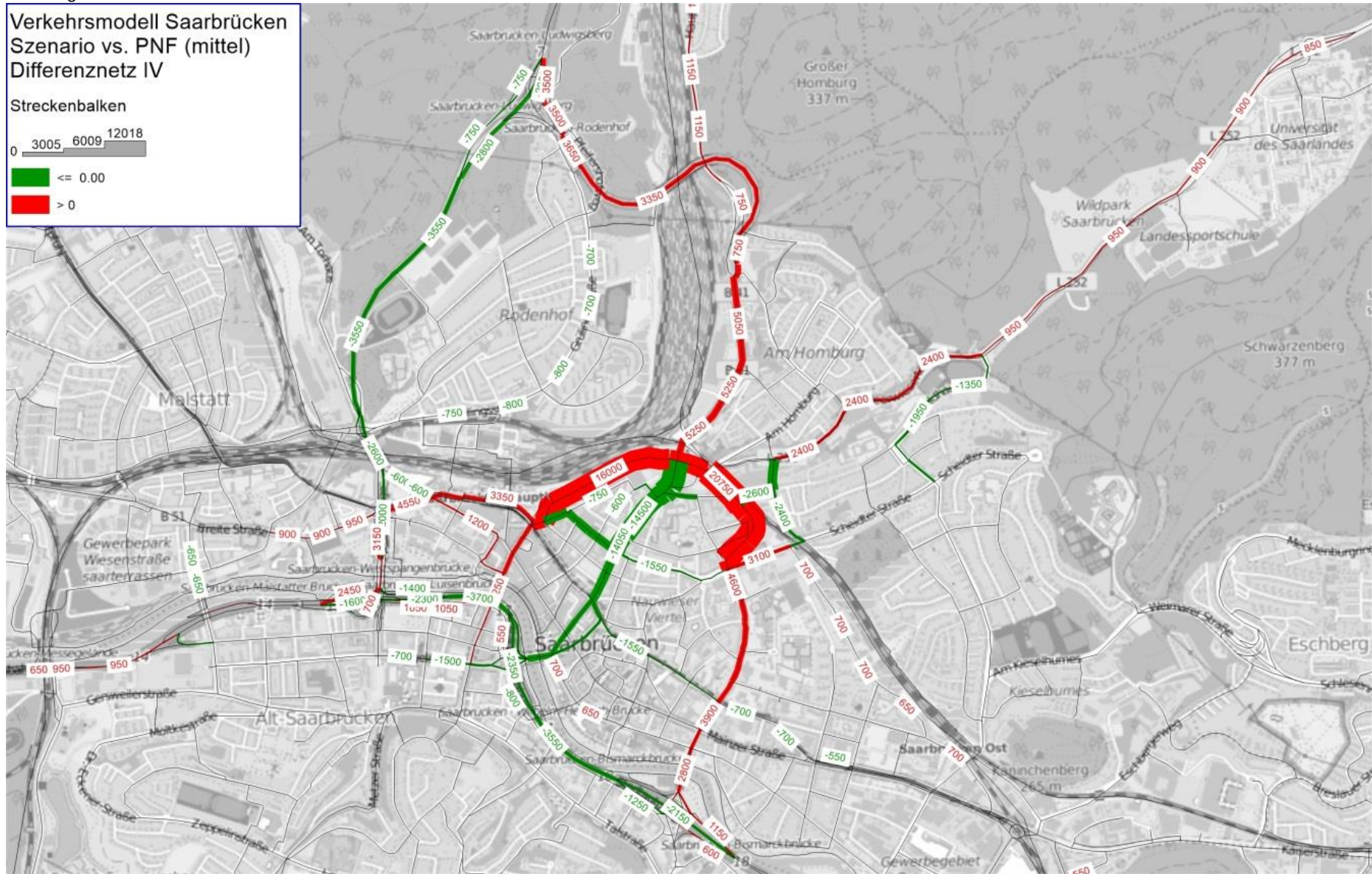


Abbildung 23:

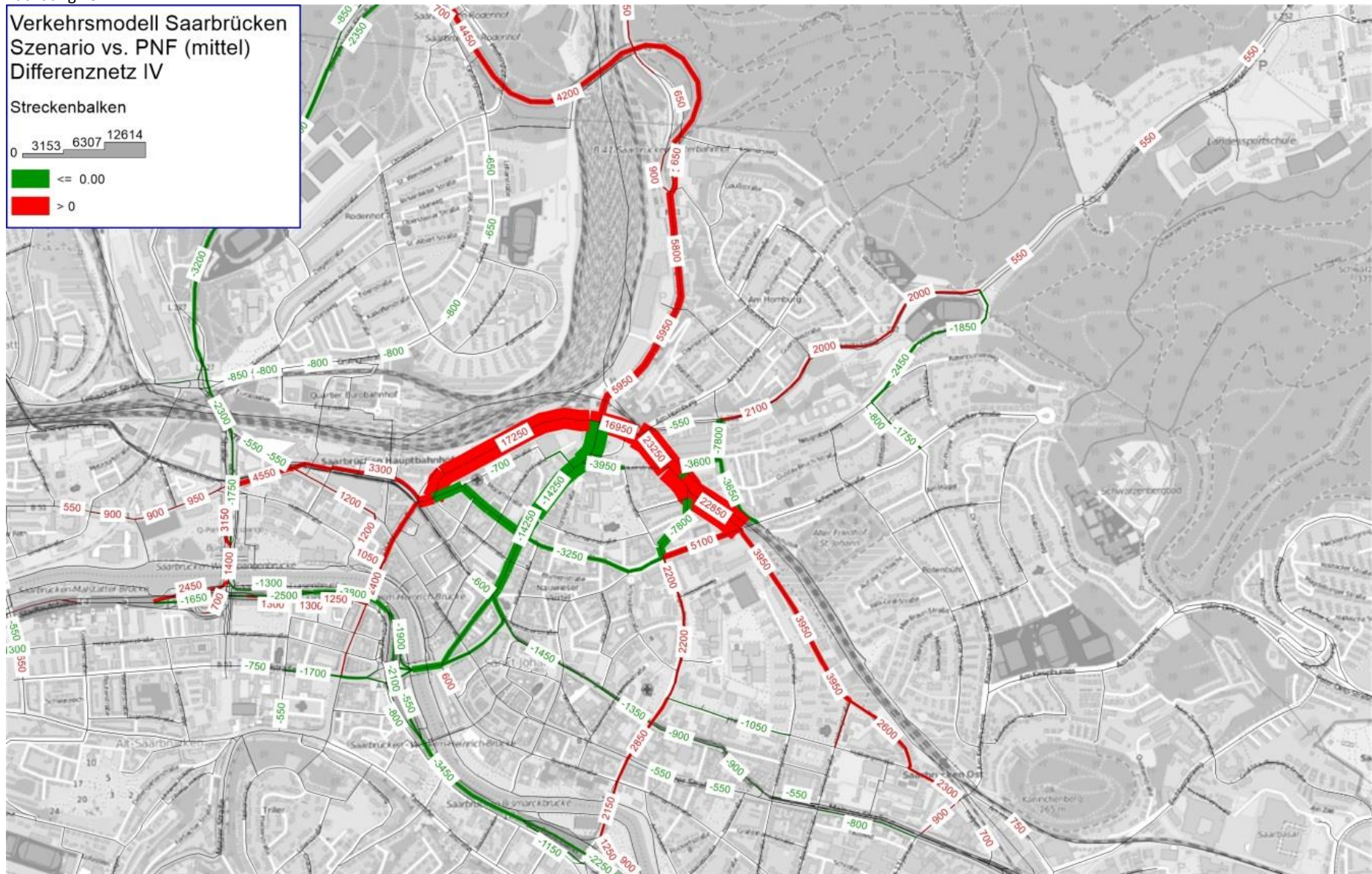
Verkehrsmo-
dell Saarbrücken
Szenario vs. PNF (mittel)
Differenznetz IV

Streckenbalken

0 3153 6307 12614

≤ 0,00

> 0




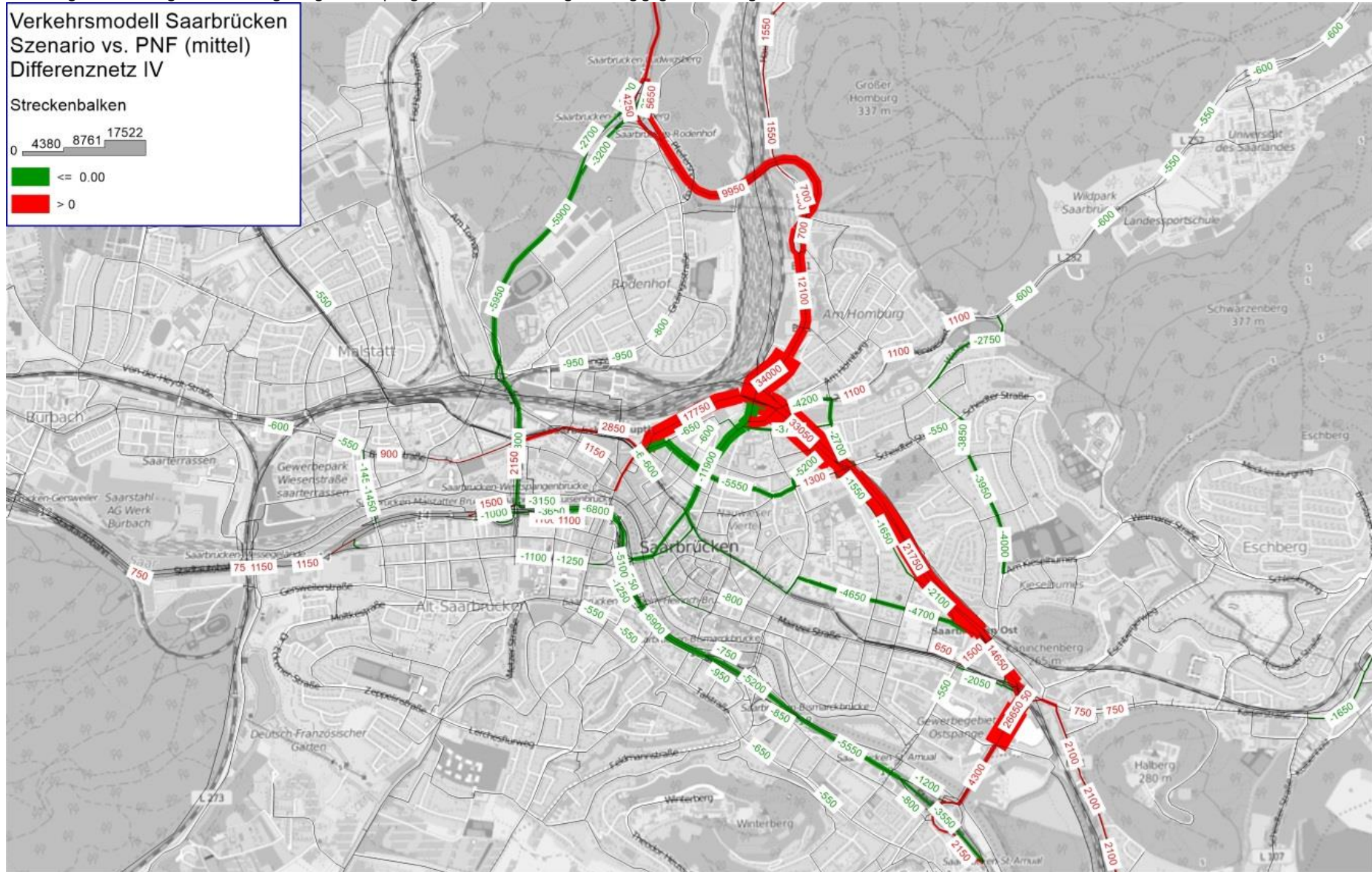


	<h3 style="margin: 0;">D4.3 Nordtangente – Verlängerung bis Ostspange</h3>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px; background-color: #6c757d;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Im Rahmen dieser Maßnahme wurde die kleine Innenstadtumfahrung (D 4.1) im Sinne einer großen Lösung, wie bei den historischen Planungen einer Nordtangente angedacht, mit der Bahntrasse gebündelt bis zur Ostspange fortgeführt.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p>An den Verlauf aus D 4.1 anknüpfend wird die Nordspange anbau- und höhenfrei bis zur Ostspange fortgeführt. Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten bestehen zum Knoten Dudweilerstraße/Meerwiesertalweg und zur Martin-Luther-Straße/Scheidter Straße.</p> <p>Eine Verlängerung der Nordtangente bis zur Ostspange führt zu erheblichen Verschiebungen der Verkehrsströme. So kommt es zu einer Entlastung des Verlaufs Westspange-Stadtautobahn und zu zusätzlichen Belastungen der Johannesbrücke, der nördlichen Dudweilerstraße und der Trierer Straße. Entlastungen in sensiblen Bereichen zeigen sich vor allem im Innenstadtbereich und entlang der Richard-Wagner-Straße, wobei die Entlastungswirkungen im Innenstadtbereich vor allem aus dem Teilstück der Nordtangente bis Meerwiesertalweg resultieren.</p> <p>Aufgrund des hohen baulichen Aufwands, der Zerschneidungswirkung, der zusätzlich Lärm- und Emissionsbelastung in sensibleren Bereichen als entlang der entlasteten Westspange bzw. der Stadtautobahn wird in der Maßnahme ein nur sehr begrenzter Nutzen bei hohem Aufwand gesehen, weswegen diese Variante nicht zur Umsetzung empfohlen wird.</p>																	
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x) 																	
<p>Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umweltwirkungen ▪ Förderung des Umweltverbunds 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS</p>															

Abbildung 24: Nordtangente – Verlängerung bis Ostspange: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



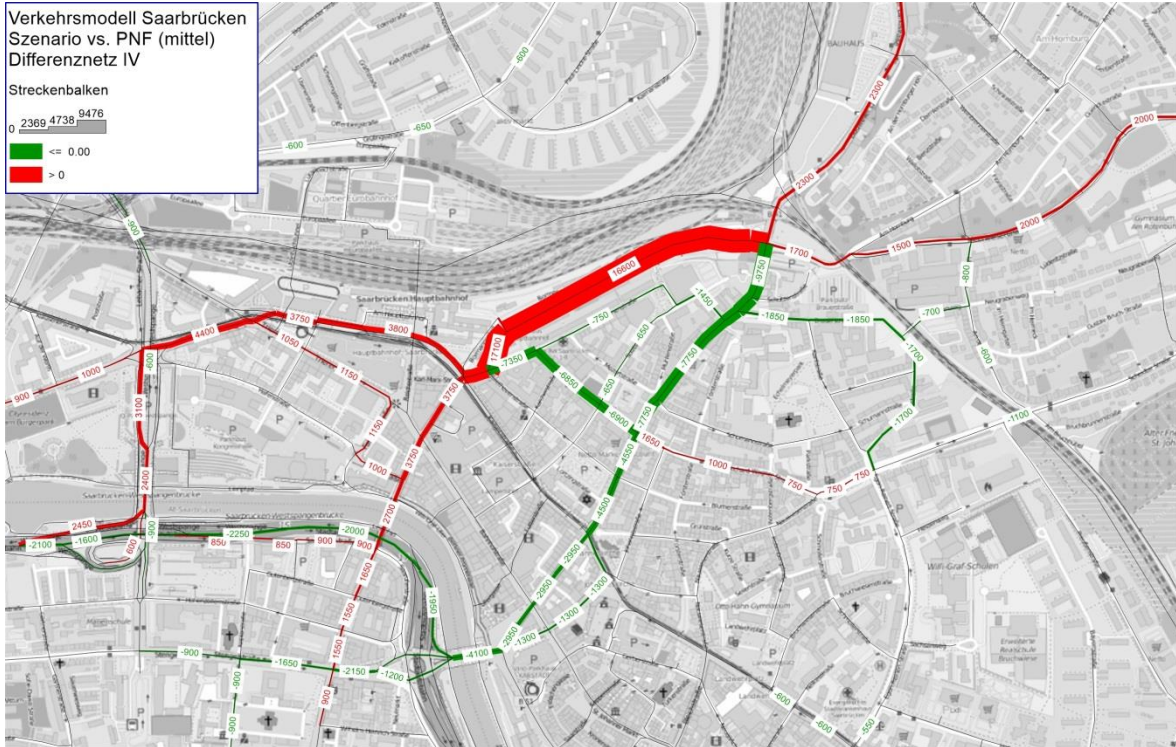
	D5 Innenstadtverkehrskonzept (Verkehrsführung im Innenstadtbereich)	
<p>Ausgehend von den zuvor dargestellten Maßnahmen hinsichtlich der Anbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken in das überregionale und regionale Straßennetz behandelt das Maßnahmenfeld D 5 die Straßennetzstruktur und Führung des Kfz-Verkehrs im Innenstadtbereich.</p>		
<p>Varianten / Bausteine</p> <p>Die Erarbeitung des Innenstadtkonzepts erfolgte in einem iterativen Prozess in Abstimmung mit den übrigen Handlungsfeldern. Dabei wurden diverse Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen mithilfe des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Saarbrücken auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht. Auf dieser Grundlage wurden sogenannte „Basismaßnahmen“ definiert, die wiederum als Ausgangspunkt für die Konzeption einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich (D 5.5) dienen.</p> <p>Im Rahmen des Maßnahmenfeldes wurden die folgenden Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel untersucht und bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linksabbieger Dudweilerstraße – Richard-Wagner-Str. (D 5.1) ▪ Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße (D 5.2) ▪ Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke (D 5.3) ▪ Direkte Verbindung Metzger Straße – Roonstraße – Westspange (D 5.4) ▪ Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich (D 5.5) <p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A Fußverkehr ▪ B Radverkehr ▪ F Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr ▪ G Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit 		



D5.1 Linksabbieger Dudweilerstraße – Richard-Wagner-Str.

VE	GT	FU
SE	SL	MU

Um die verkehrlichen Verhältnisse an den zentralen Innenstadtknoten verbessern zu können, werden dort verkehrliche Entlastungen benötigt. Durch die kleine Innenstadtumfahrung (D 4.1) wird zwar eine deutliche Entlastung erzielt, jedoch bleibt die Situation am Knoten Dudweilerstraße/Kaiserstraße aufgrund der beengten Verhältnisse, der hohen Belastung im ÖPNV und aufgrund der weiteren Planungen im ÖPNV kritisch. Eine Option zur Entlastung des Knotens Dudweilerstraße/Kaiserstraße stellt die Freigabe der beiden derzeit verbotenen Linksabbiegebeziehungen von der Dudweilerstraße in die Richard-Wagner-Straße dar, welcher modelltechnisch untersucht wurde. Zudem ist das Gebiet zwischen Dudweiler-, Brauer- und Fichtestraße durch Schleichverkehr belastet, der durch eine direkte Linksabbiegerbeziehung zurückgehen würde.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Es zeigt sich, dass in Kombination aus kleiner Innenstadtumfahrung und den neuen Linksabbiegebeziehungen Entlastungen sowohl im Innenstadtbereich, als auch im durch Schleichverkehr belasteten Gebiet erzielt werden. Daher ist die Maßnahme im Zusammenhang sinnvoll und zur Umsetzung zu empfehlen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Grundentlastung Dudweilerstraße durch Maßnahme D 4.1 nötig

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant: ja nein

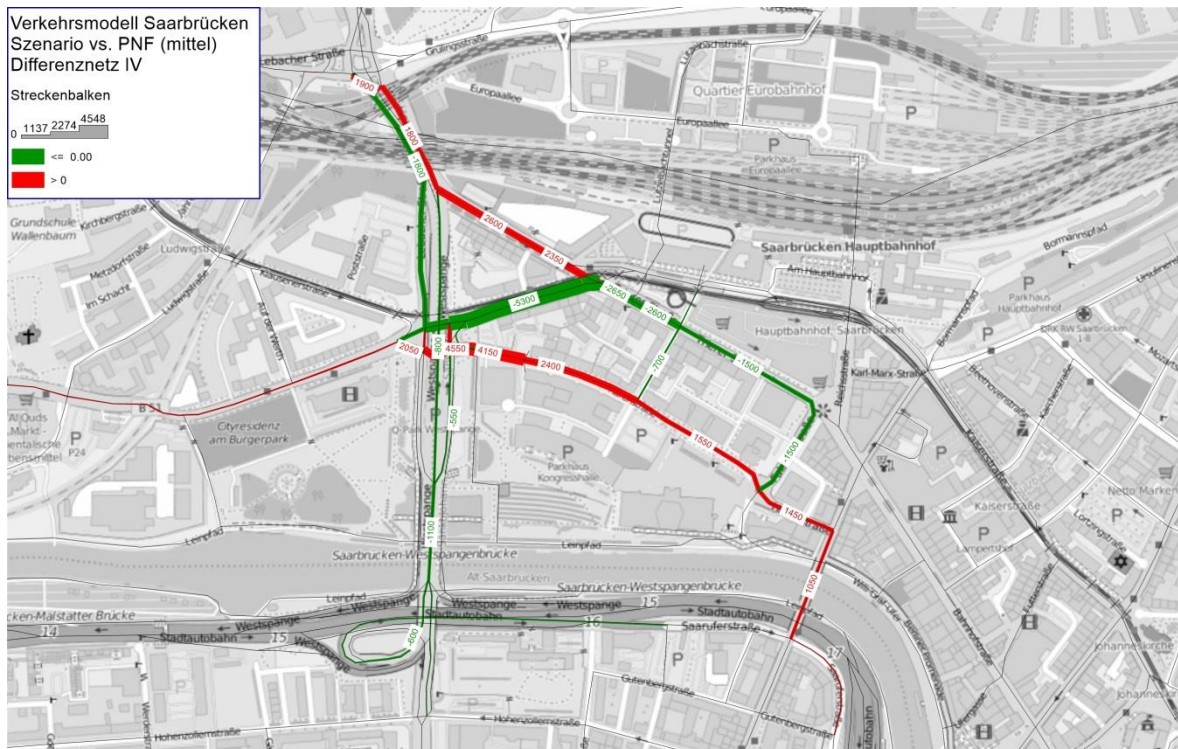
Akteure: LHS



D5.2 Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße

VE	GT	FU
SE	SL	MU

Die verkehrlichen Strukturen im Bereich westlich des Hauptbahnhofs weisen sowohl von der Strecken- und Knotenstruktur als auch von den Verkehrsbelastungen und Abbiegeströmen einen wenig befriedigenden Zustand auf. Für eine Minimierung verkehrlicher Negativwirkungen und Spielraum für städtebauliche Aufwertungen ohne die Erreichbarkeiten zu verschlechtern, wurden verschiedene Optimierungsoptionen diskutiert und bewertet. Modelliert wurden als Handlungsoption für diesen Bereich ein neuer Kreisverkehr unter der Westspange (St. Johanner Straße / Breite Straße / Hafenstraße), der insbesondere eine Ausfahrt aus der Hafenstraße zur Westspange ermöglicht, eine Öffnung der heute nur dem Busverkehr vorbehaltenen Abbiegebeziehung Ludwigskreisel – Trierer Straße, sowie eine veränderte Spuraufteilung auf der St. Johanner Straße (2 Fahrstreifen in Richtung Westen, 1 Fahrstreifen in Richtung Osten).



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Es zeigt sich, dass die Maßnahme zu einer Entlastung des direkten Bahnhofsumfelds und der St. Johanner Straße beitragen kann ohne dass die Belastungen in der Hafenstraße zu stark werden. Die gewonnenen Freiräume eröffnen sich an den sensiblen Knoten Änderungsmöglichkeiten bzgl. Dimensionierung und Struktur. Die Maßnahme ist insbesondere im Kontext mit Maßnahmen in der Innenstadt, im Bahnhofsumfeld und mit einer Innenstadtumfahrung zusammen zu betrachten und wird daher als ausgeglichen bewertet.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Wechselwirkungen mit D 4.1, D 5.4

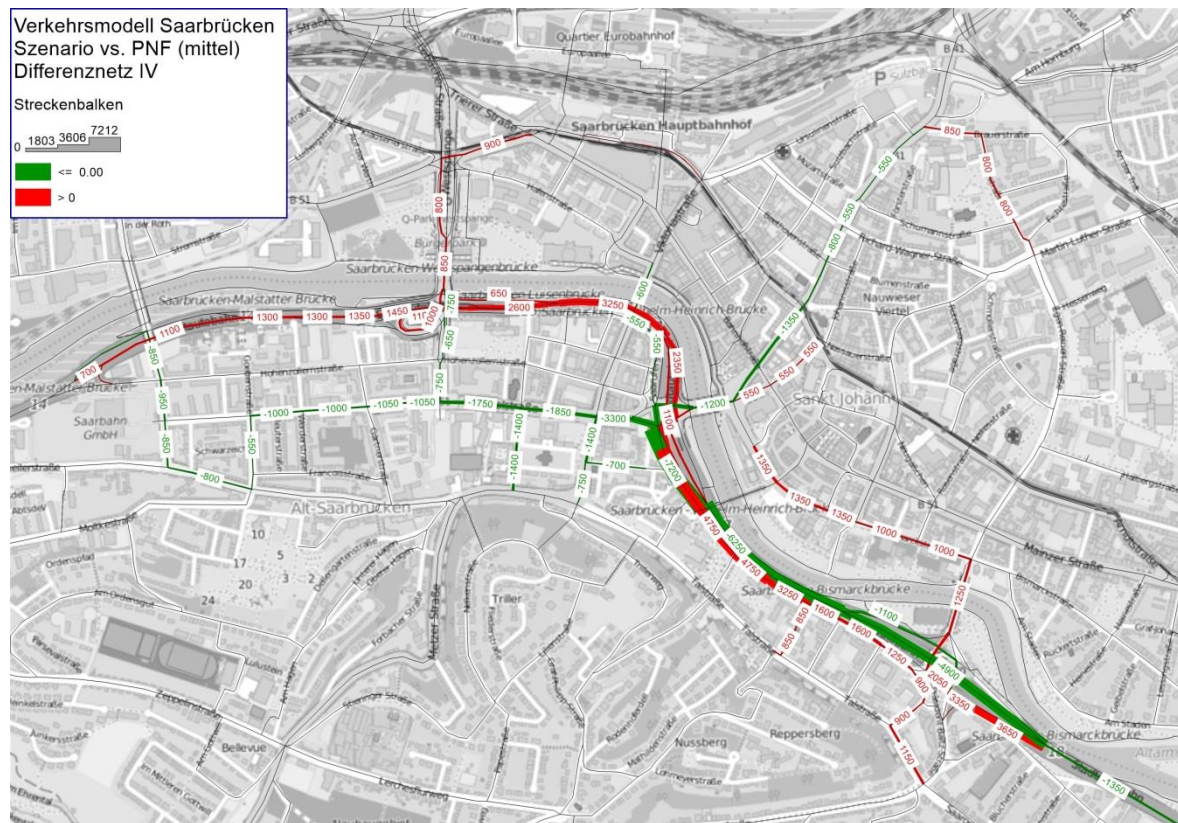
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS



D5.3 Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke

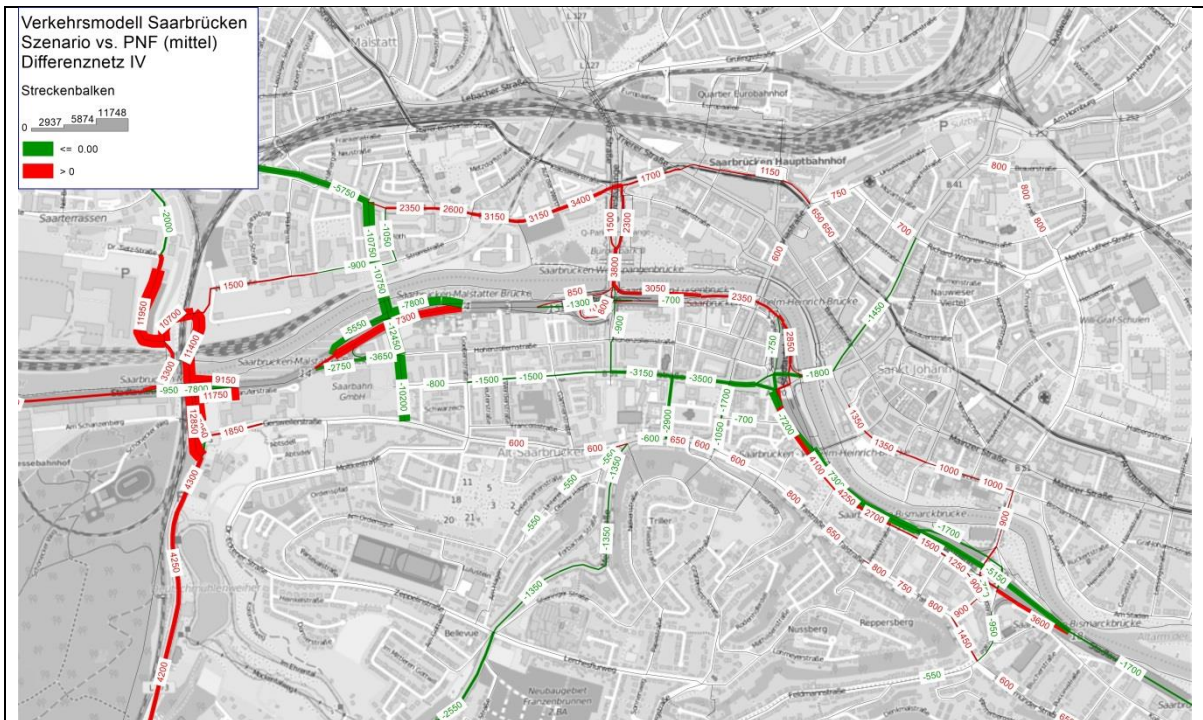


Zur städtebaulichen Aufwertung und einer Aufwertung der Verkehrsbeziehungen im Umweltverbund zwischen Alt-Saarbrücken und der Innenstadt wird eine Umgestaltung des Großknotens Wilhelm-Heinrich-Brücke diskutiert. Durch eine Wegnahme der Auffahrtmöglichkeit vom Kreisverkehr zur A620 in Fahrtrichtung Mannheim bestünde die Möglichkeit, den Knoten kompakter zu gestalten, die Franz-Josef-Röder-Straße direkt an den Kreisverkehr anzubinden und damit die Wegebeziehungen aus der Franz-Josef-Röder-Straße zu vereinfachen. Zudem wird für das Projekt „Barock trifft Moderne“ (G 1.3) eine Umgestaltung und Aufwertung von Straßenzügen in Alt-Saarbrücken angestrebt. Hierfür ist die eine Vermeidung der heute zweigeteilten Anbindung der Franz-Josef-Röder-Straße in einer Richtung über Wilhelm-Heinrich-Straße und Eisenbahnstraße nach Möglichkeit zu vermeiden. Um die Auswirkungen auf die Erreichbarkeiten und den Kfz-Verkehr gering zu halten, wurde in verschiedenen Varianten eine Herausnahme von Zufahrten modelltechnisch bewertet. Aufgrund der Ergebnisse dieses Prozesses hat sich die Herausnahme der Rampe in Richtung Mannheim als geeignete Maßnahme erwiesen, da hierbei die Franz-Josef-Röder-Straße in beiden Fahrrichtungen an den Knoten herangeführt werden kann. Zudem entfiel die sehr unfallträchtige kurze Auffahrt auf die A620.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Die Maßnahme eignet sich zudem zur Kombination mit dem Vollanschluss Messe (D 3.3), weswegen zur Abbildung der Wechselwirkungen eine Kombination zwischen dem Entfall der Rampen in Richtung Mannheim, der Einbindung der Franz-Josef-Röder-Straße in den Knoten und dem Vollanschluss Messe (D 3.3) erfolgte.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Neben den Wirkungen des Vollanschlusses Messe ergeben sich die erwünschten deutlichen Entlastungen am Knoten Wilhelm-Heinrich-Brücke. Während ein Teil der verlagerten Verkehre über Franz-Josef-Röder-Straße und die Stadtautobahn abgewickelt werden, kommt es zu Zusatzbelastungen im geringen Maße auf der Trierer Straße und der Bismarckstraße.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Abhängigkeit von D 3.3
- Wechselwirkungen/Kombination mit D 5.2

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Land, Bund



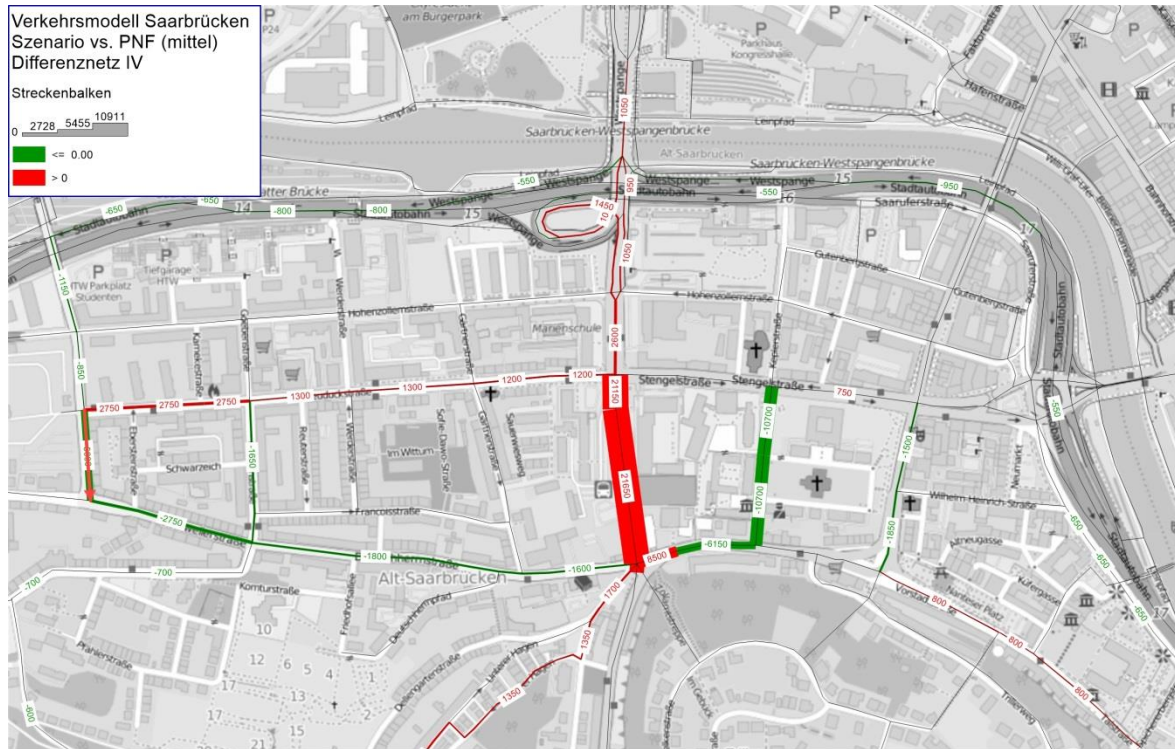
D 5.4 Direkte Verbindung Metzger Straße – Roonstraße – Westspange



Die Verbindung zwischen Westspange und Metzger Straße stellt einen Lückenschluss im Netz dar, von welchem eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil Alt-Saarbrücken erwartet wird.

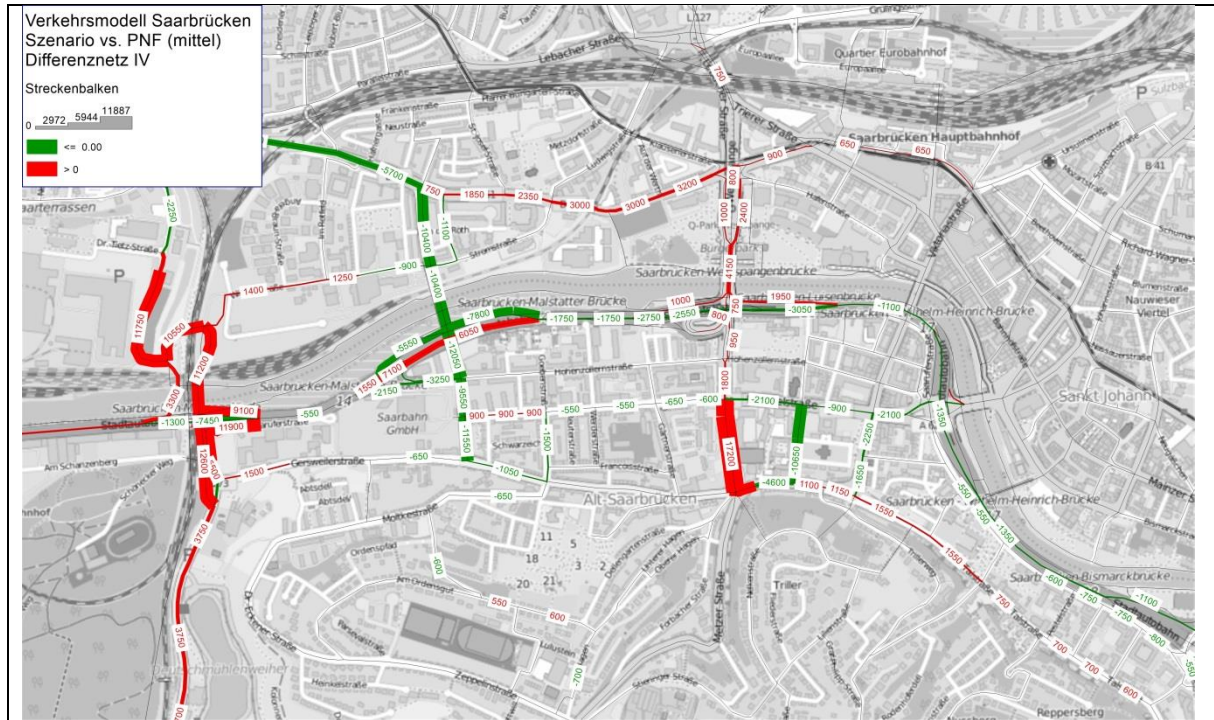
Bausteine

Modelliert wurde eine zweispurige Hauptverkehrsstraße zwischen den Knoten Westspange/Stengelstraße und Metzgerstraße/Deutschherrnstraße unter Herstellung aller Abbiegebeziehungen.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Es zeigt sich, dass die Verbindung nur eine sehr begrenzte lokale Entlastung der Keplerstraße und der Eisenbahnstraße bewirkt, entlastende Auswirkungen auf andere Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil Alt-Saarbrücken ergeben sich kaum. Zudem werden durch diese Maßnahme die Wirkungen des Vollanschlusses Messe (D 3.3) konterkariert, da parallel zur gewünschten Verlagerung auf die neue Tangentialachse eine weitere Verknüpfung geschaffen wird, sodass sich die Verkehre im ungünstigsten Fall auf beide Hauptachsen verteilen und an keiner Stelle eine Reduktion der Verkehrsmengen für Projekte und städtebauliche Aufwertungen genutzt werden könnte, wie nachfolgende Darstellung zeigt:



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x)

Zielkonflikte

- Städtebau

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Land



D 5.5 Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



Die heutige Anbindung der Saarbrücker Innenstadt für den Kfz-Verkehr an das regionale und überregionale Straßennetz ist insgesamt als sehr gut zu bewerten. Innerhalb des Innenstadtbereichs ist die Verkehrsführung jedoch aufgrund von zahlreichen Einbahnstraßen und Abbiegeverböten insbesondere für Ortsfremde sehr unübersichtlich. Darüber hinaus gibt es vor allem in den Spitzenstunden an einzelnen Knotenpunkten Kapazitätsprobleme u.a. aufgrund von umwegigen Fahrtbeziehungen. Und schließlich führt das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen im zentralen Innenstadtbereich in vielen Straßenzügen zu geringen Aufenthaltsqualitäten und hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen (Dudweiler Straße, Richard-Wagner-Straße, Stephanstraße, Rathausplatz, Viktoriastraße etc.).

Die Ziele bei der Entwicklung einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich sind daher:

- Die Optimierung der Verkehrslenkung und Verringerung der Komplexität des Innenstadtnetzes.
- Die Entlastung und Rückgewinnung von Straßen- und Platzräumen für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt.
- Die Schaffung attraktiver und direkter Achsen für den Fuß- und Radverkehr.
- Die Stärkung des ÖPNV und die Schaffung bzw. Sicherung von Möglichkeiten für Erweiterungen der Saarbahn.

Für die Entwicklung einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich wurden mithilfe des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken diverse Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen untersucht. Den Ausgangspunkt stellten dabei die in der nebenstehenden Abbildung dargestellten Basismaßnahmen dar, die aufgrund ihrer vorherigen Bewertung grundsätzlich als sinnvoll angesehen werden.

Die wichtigste Maßnahme im Hinblick auf den zentralen Innenstadtbereich stellt dabei die kleine Innenstadtumfahrung dar, da erst durch sie die erforderlichen Spielräume für eine veränderte Verkehrsführung gewonnen werden können.

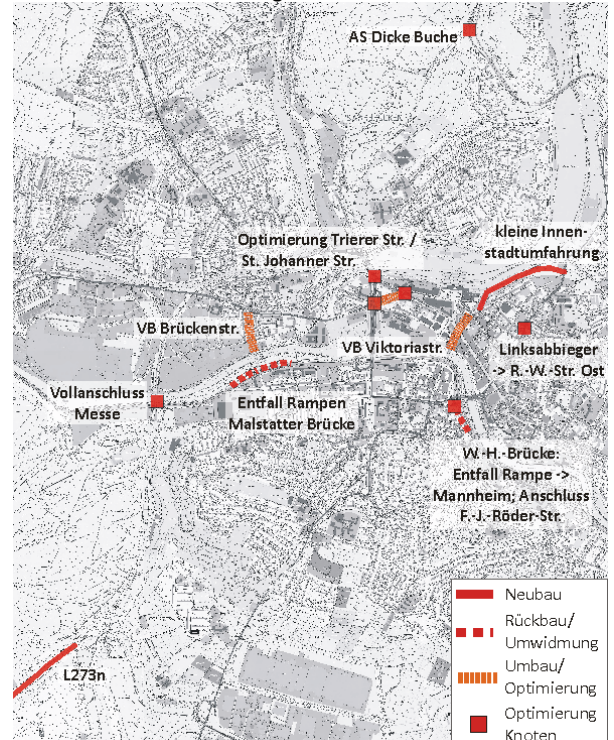
Bausteine

Die entwickelte neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich umfasst die folgenden, über die Basismaßnahmen hinausgehenden Bausteine.

- Zweirichtungsverkehr in der Dudweiler Straße zwischen Wilhelm-Heinrich-Brücke und Kaiserstraße
- Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung in der Kaiserstraße zwischen Dudweiler Straße und Viktoriastraße
- Sperrung der Betzenstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr; Nutzung ausschließlich durch den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV (Busverkehr perspektivisch ggf. Saarbahn) sowie den Ver- und Entsorgungsverkehr
- Sperrung der Stephanstraße/Rathausplatz zwischen Kaltenbachstraße und Dudweiler Straße für den Kfz-Verkehr; Nutzung ausschließlich durch den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (Busverkehr+Saarbahn)

Bei der sich somit ergebenden Verkehrsführung wird der zentrale Innenstadtbereich ausgehend vom Hauptstraßennetz durch mehrere Schleifen erschlossen. Insbesondere die Weiterentwicklung der Dudweiler Straße zur zentralen Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt mit diversen Abbiegemöglichkeiten erhöht die Transparenz des Netzes deut-

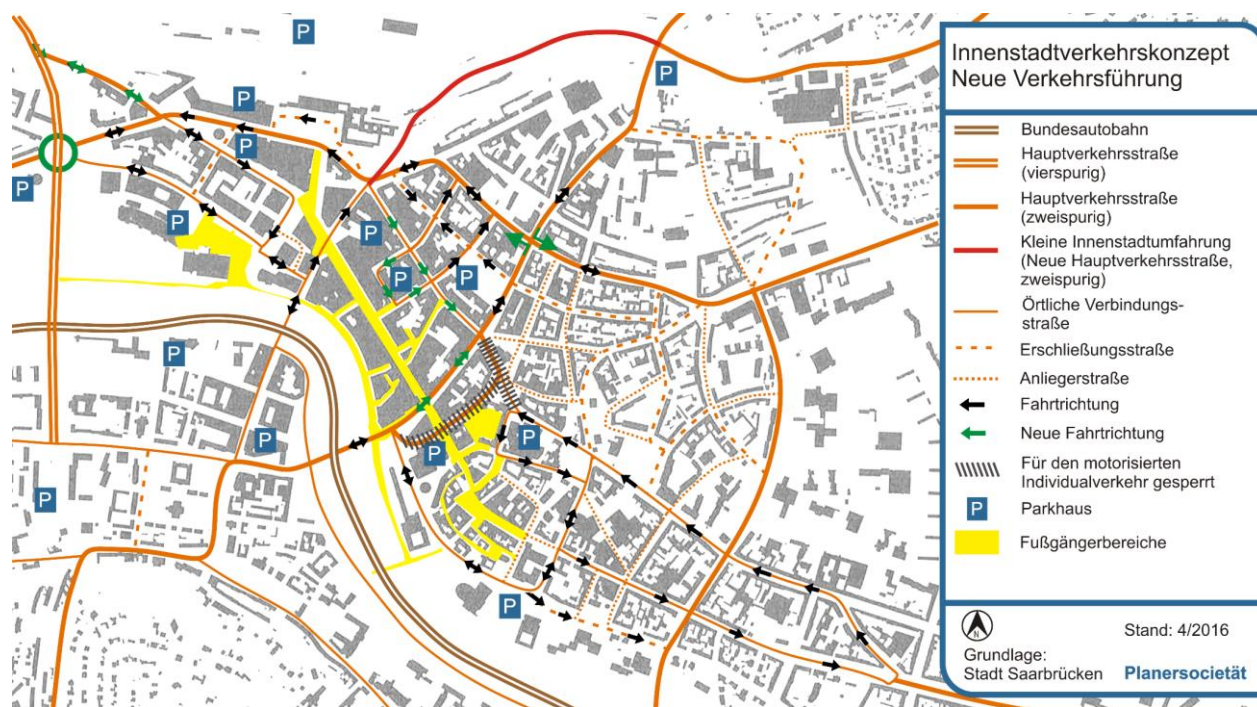
Abbildung: Unterstellte Basismaßnahmen für die Konzeption der neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



lich. Gleichzeitig sind alle bedeutenden Stellplatzeinrichtungen weiterhin aus den verschiedenen Richtungen gut erreichbar.

Die neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich eröffnet aber vor allem Möglichkeiten für Umgestaltungen von Straßen- und Platzräumen und damit für höhere Aufenthaltsqualitäten in weiten Bereichen der Innenstadt (vgl. Maßnahmen G1 und G2). Des Weiteren ist eine veränderte Führung des Radverkehrs insbesondere in Ost-West-Richtung möglich (vgl. Maßnahme B3.1). Für den ÖPNV wird mit der neuen Verkehrsführung vor allem die Möglichkeit zur Führung einer neuen Saarbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung mit einem zentralen Umsteigeknoten auf dem Rathausplatz geschaffen (vgl. Maßnahmen C1.3 und C1.4).

Abbildung: Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



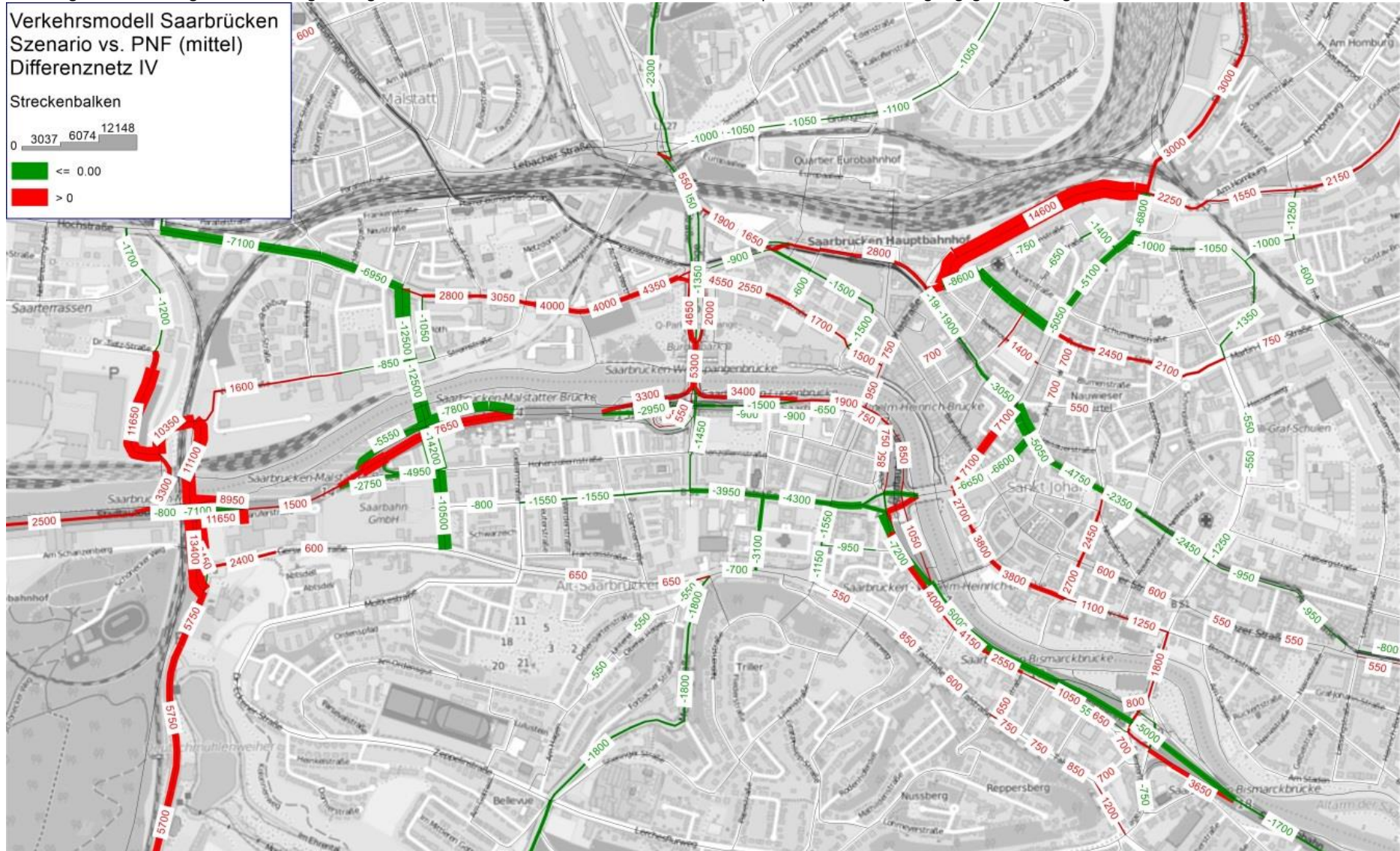
Die neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich führt insbesondere zu deutlichen Verkehrsverlagerungen von der Dudweiler Straße und der Richard-Wagner-Straße auf die kleine Innenstadtumfahrung. Die aus den Verlagerungen resultierenden Mehrbelastungen auf einem Teil des übrigen Innenstadtstraßennetzes sind von ihrem Umfang her allesamt als verträglich und abwickelbar einzustufen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

A Fußverkehr , B Radverkehr, C ÖPNV/SPNV, F Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr, G Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit, H Ruhender Verkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse		Priorität	Umsetzungsfrist	
<input checked="" type="checkbox"/>	sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>	niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/>	niedrig			<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant:			<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Akteure: LHS, Land

Abbildung 25: Zusammengefasste Wirkungen der gesamten Maßnahmen zum Innenstadtverkehrskonzept – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken



D6 Optionen für die Stadtautobahn



Die Belastungen durch die Stadtautobahn durch Lärm und Emissionen sind in der Vergangenheit vielfach thematisiert und diskutiert worden. Mit dem Projekt „Stadtmitte am Fluss“ besteht für die Reduktion der Belastungen durch die Stadtautobahn bereits ein sehr weitreichender Lösungsansatz, der jedoch aufgrund der Bauzeit und Finanzierung nur langfristig umsetzbar ist.

Ein eher kurzfristig orientierte Verbesserung der Situation im zentralen Innenstadtbereich stellen eine Beschränkung auf Tempo 80 zwischen den Anschlussstellen Ostspange und Malstatter Brücke und die Verwendung von lärmoptimiertem Asphalt dar, welche im Modell hinsichtlich ihrer Wirkungen geprüft wurde:

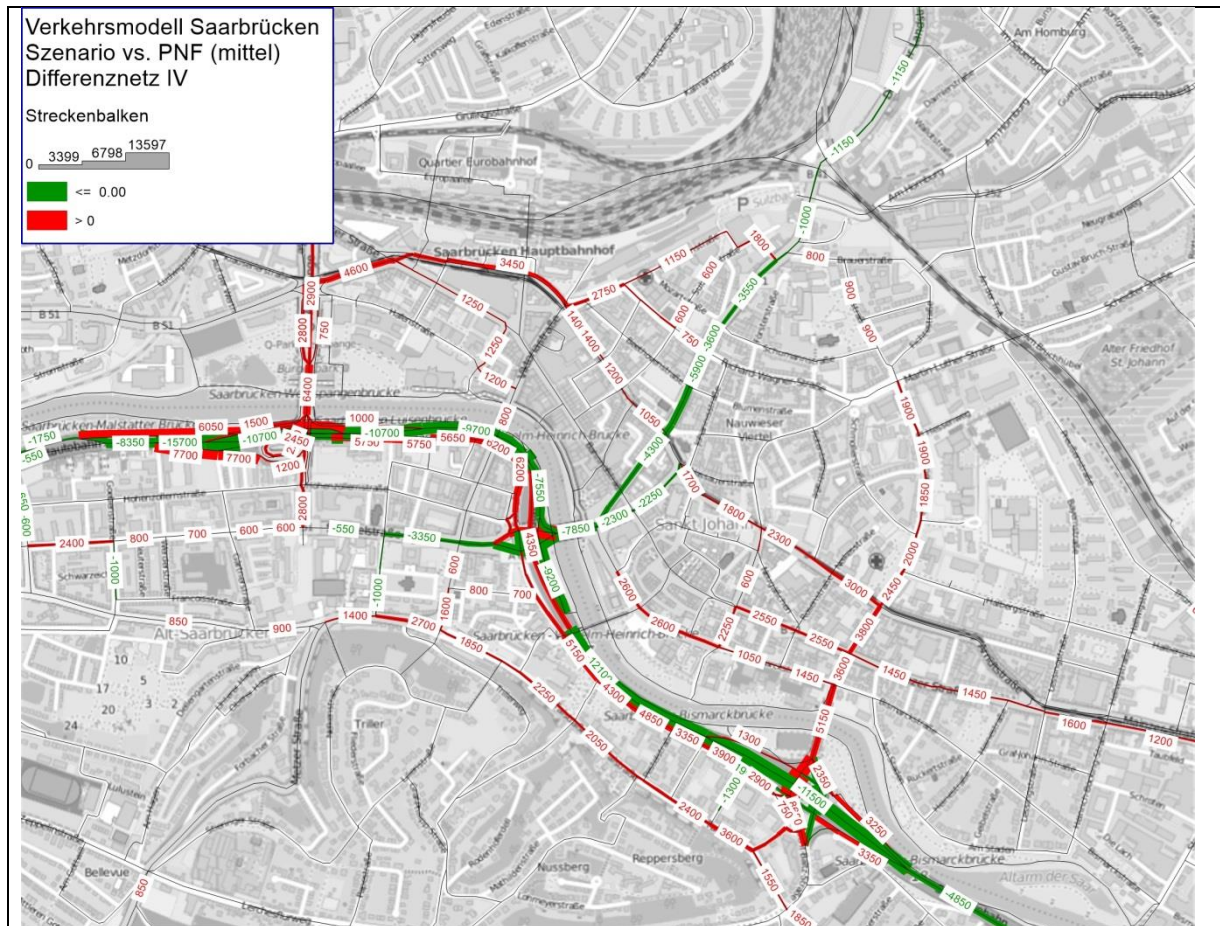


Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Es zeigen sich nur sehr geringe Verlagerungswirkungen auf das untergeordnete Netz. In Einzelfällen ergeben sich Verschiebungen auf bestimmten Relationen, z.B. eine Nutzung der AS St. Annual und der Talstraße statt der AS Bismarckbrücke und Präsident-Baltz-Straße. Dennoch stehen den geringen Zusatzbelastungen die Positivwirkungen der Entlastung von Lärm und Emissionen entgegen, weswegen die kurzfristige Einrichtung eines Tempolimits auf 80km/h grundsätzlich angeraten wird.

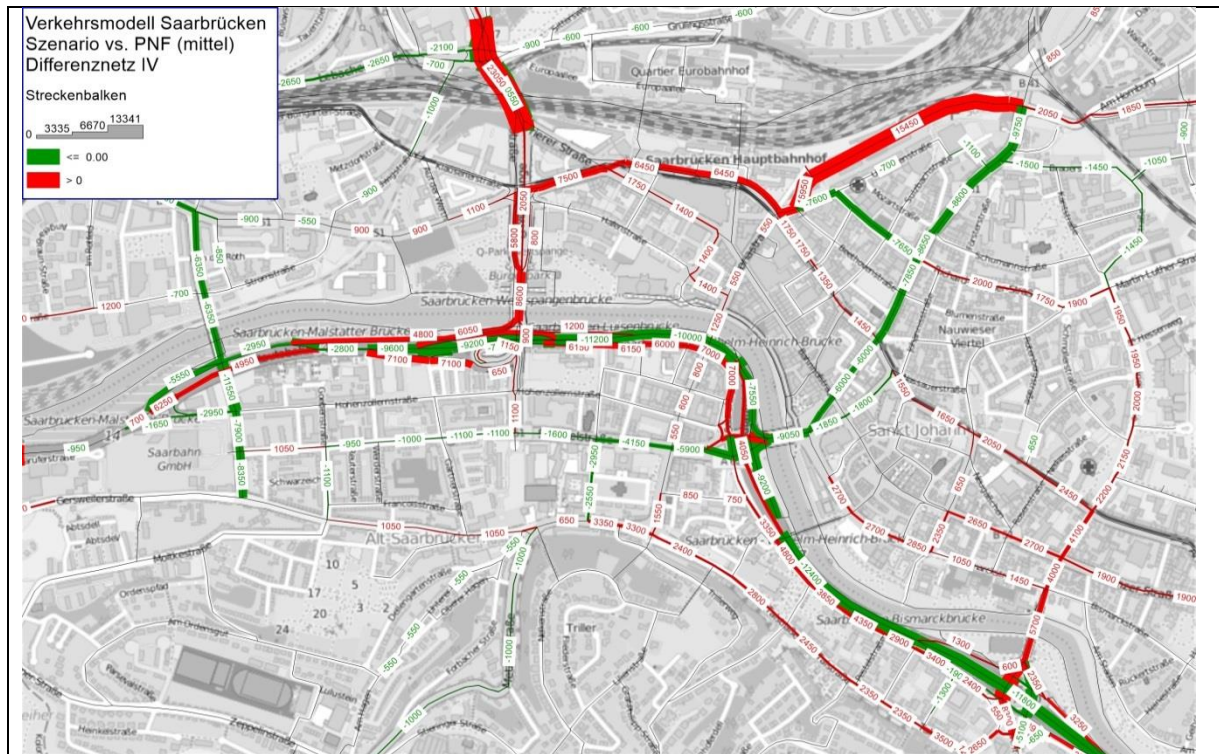
Diese Maßnahme „Stadtmitte am Fluss“ ist bereits in vorherigen Gutachten zum Großprojektantrag bei der EU ausführlich verkehrlich analysiert und bewertet worden. Daher soll im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung lediglich überprüft werden, ob auch die Prognoseverkehrsströme mit der Maßnahme verträglich und mit ähnlichen Effekten abwickelbar sind und ob die Maßnahme mit weiteren Maßnahmen im Innenstadtbereich harmoniert.

Da in den Gutachten zwei verschiedene Varianten dargestellt sind, wurde im Zuge der Modellierung für die Verkehrsentwicklungsplan die Variante mit 5 Fahrstreifen ausgewählt und verwendet.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Die Modellierung zeigt ähnliche verkehrliche Effekte wie das bestehende Gutachten, die Dimensionen der Verlagerungen auf das Hauptstraßennetz sind unter den gesetzten Rahmenbedingungen verträglich abwickelbar. Als zweite Modelluntersuchung wurde überprüft, ob Maßnahmen im Bereich der Innenstadt, wie die kleine Innenstadtumfahrung (D 4.1) oder Maßnahmen rund um den zentralen Knoten Johanneskirche (u.a. D 5 ff) mit der Maßnahme Stadtmitte am Fluss verträglich sind. Daher wurde die Variante im Zuge der Entwicklung der Innenstadtkonzepte auf mögliche Wechselwirkungen untersucht, nachfolgend beispielhaft dargestellt für ein Szenario mit Fokus auf Entlastung der Dudweilerstraße:



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Anhand dieser Untersuchung zeigt sich, dass trotz restriktiver Maßnahmen im Innenstadtbereich keine Wechselwirkungen mit der Maßnahme Stadtmitte am Fluss auftreten, die zu erheblichen negativen Zusatzbelastungen auf sensiblen Streckenabschnitten führen würden, sodass einer Erfüllung beider Zielvorstellungen durch Wechselwirkungen keine Grenzen gesetzt werden.

Aufgrund der auch durch Gutachten bestätigten positiven Auswirkungen auf den Städtebau und die Lebensqualität, die auch verkehrlichen Chancen z.B. für den Umweltverbund und der nachgewiesenen verträglichen Abwicklung im Bestandsnetz und in Netzen mit veränderter Innenstadtführung, wird die Maßnahme als grundsätzlich sinnvoll eingestuft und empfohlen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Wechselwirkungen mit D 3.3 und den Maßnahmen D 5.x
- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **F** Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant: ja nein

Akteure: LHS, Land, Bund

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

*) Aussage zu Kostengrößenordnung, Projekträger, Finanzierungsvorbehalt o. ä.

 D7 Umgestaltung von Knotenpunkten		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px;">VE</div> <div style="background-color: #999999; color: white; padding: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #76923c; color: white; padding: 2px;">FU</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 2px;"> <div style="background-color: #5b5b99; color: white; padding: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #ffff00; color: black; padding: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #999999; color: white; padding: 2px;">MU</div> </div>
<p>Die Knotenpunkte in Saarbrücken sind größtenteils so gestaltet, dass auch die zukünftige Verkehrsentwicklung abwickelbar sein wird. Eine Vielzahl vor allem älterer Knotenpunkte im Stadtgebiet sind hinsichtlich ihrer Gestaltung sehr stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dies zeigt sich vor allem in groß- bzw. z.T. überdimensionierten Knotenpunktf lächen sowie einer Fuß- und Radverkehrsführung, die nicht mehr den heutigen Ansprüchen und technischen Entwurfsregelwerken entspricht. Auch ist die städtebauliche Einbindung und Gestaltung dieser Kreuzungen oftmals ungenügend. Des Weiteren bestehen an einzelnen Knoten auch Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, die aus den Kapazitäten und der Führung des Kfz-Verkehrs resultieren.</p> <p>Das Maßnahmenfeld beinhaltet daher die wichtigsten größeren Umgestaltungsmaßnahmen, die in den kommenden Jahren erforderlich sein werden. Umgestaltungsmaßnahmen, die integraler Bestandteil anderer, zuvor dargestellter Maßnahmen der Straßennetzentwicklung sind, werden hier nicht explizit aufgeführt.</p>		
<p>Bausteine</p> <p>Für die folgenden Knotenpunkte sind größere Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Kreisverkehrsplatz unter der Westspange / St. Johanner Str. / Hafenstraße</u> ggf. im Zusammenhang mit dem neuen Messestandort ▪ <u>Umgestaltung Knotenpunkt Bellevue (Metzer Str./Zeppelinstr./Lerchesflurweg/Lothringer Str.)</u> ▪ <u>Kreisverkehr Heringsmühle</u> (Planungen sind abgeschlossen; die Umsetzung ist derzeit wegen der Sperrung der Fechinger Talbrücke zurückgestellt) ▪ <u>Verteilerkreisel St. Arnual</u> <p>Die Umgestaltungsmaßnahmen, die bereits in anderen Maßnahmen enthalten sind bzw. die bereits einen sehr konkreten Planungsstand erreicht haben und damit kurz vor der Umsetzung stehen werden im Folgenden nicht näher betrachtet. Es wird daher nachfolgend nur der Umbau des Verteilerkreisel St. Arnual als Einzelmaßnahme D7.1 aufgeführt.</p>		
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A4 Fußgängerfreundliche Kreuzungen / Ampelschaltungen ▪ B4 Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen ▪ G Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit 		
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input type="checkbox"/> 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure:</p>



D7.1 Umgestaltung Verteilerkreisel St. Annual

VE GT FU
SE SL MU

Der Kreisverkehr St. Annual liegt unmittelbar über der Autobahn A620. Er verknüpft die Rampen der Anschlussstelle St. Annual der Autobahn mit den städtischen Hauptverkehrsstraßen Julius-Kiefer-Straße nach St. Annual und der Ostspange in Richtung Gewerbegebiet und Mainzer Straße. Der Kreisverkehr befindet sich in Baulast des Landes.

Der Kreisverkehr ist mit einem Durchmesser von über 150 m und z.T. dichtem Busch- und Baumbewuchs entlang der Fahrbahn eigentlich nur aus der Luft als Kreisverkehr wahrnehmbar. Für den motorisierten Verkehrsteilnehmer stellt er sich eher als eine Abfolge von unsignalisierten, d.h. vorfahrtgeregelten Einmündungen dar, die durch Kurven verbunden sind. Die Dimensionierung und Gestaltung des Straßenraums entsprechen einer Außerortsstraße, wenngleich der Kreisverkehr inzwischen an einer zentralen städtischen Lage im östlichen Stadtgebiet liegt.

Der Kreisverkehr ist mit einer durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke von fast 45.000 Kfz/24h hoch belastet. In Verbindung mit den unsignalisierten Einmündungen, der mehrspurigen Verkehrsführung auf der Kreisfahrbahn sowie den durch die großen Kurvenradien möglichen relativ hohen Geschwindigkeiten entstehen häufig Konfliktsituationen und Unfälle. Darüber hinaus sind zu den Spitzenstunden häufig Probleme im Verkehrsablauf festzustellen.

Der Fuß- und Radverkehr wird durch unbeleuchtete Unterführungen unter den westlichen Rampen sowie abgesetzt von der westlich Kreisfahrbahn über die Autobahn geführt. Die Führung ist sehr umwegig und durch diverse Ecken und Pflanzenbewuchs schlecht einsehbar. Da zwischen den Unterführungen und der Querung der Autobahn Treppenanlagen überwunden werden müssen, ist Weg weder barrierefrei noch durch Radfahrer ohne Absteigen befahrbar.

Eine Umgestaltung des Kreisverkehrs ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufs sowie der Führung des Fuß- und Radverkehrs dringend erforderlich.



Quelle: eigenes Foto



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Bausteine

- Teil- oder Vollsignalisierung des Gesamtknotens
- Veränderung der Spurführung
- Direkte, oberirdische Führung von Fuß- und Radverkehr über signalisierte Furten


Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

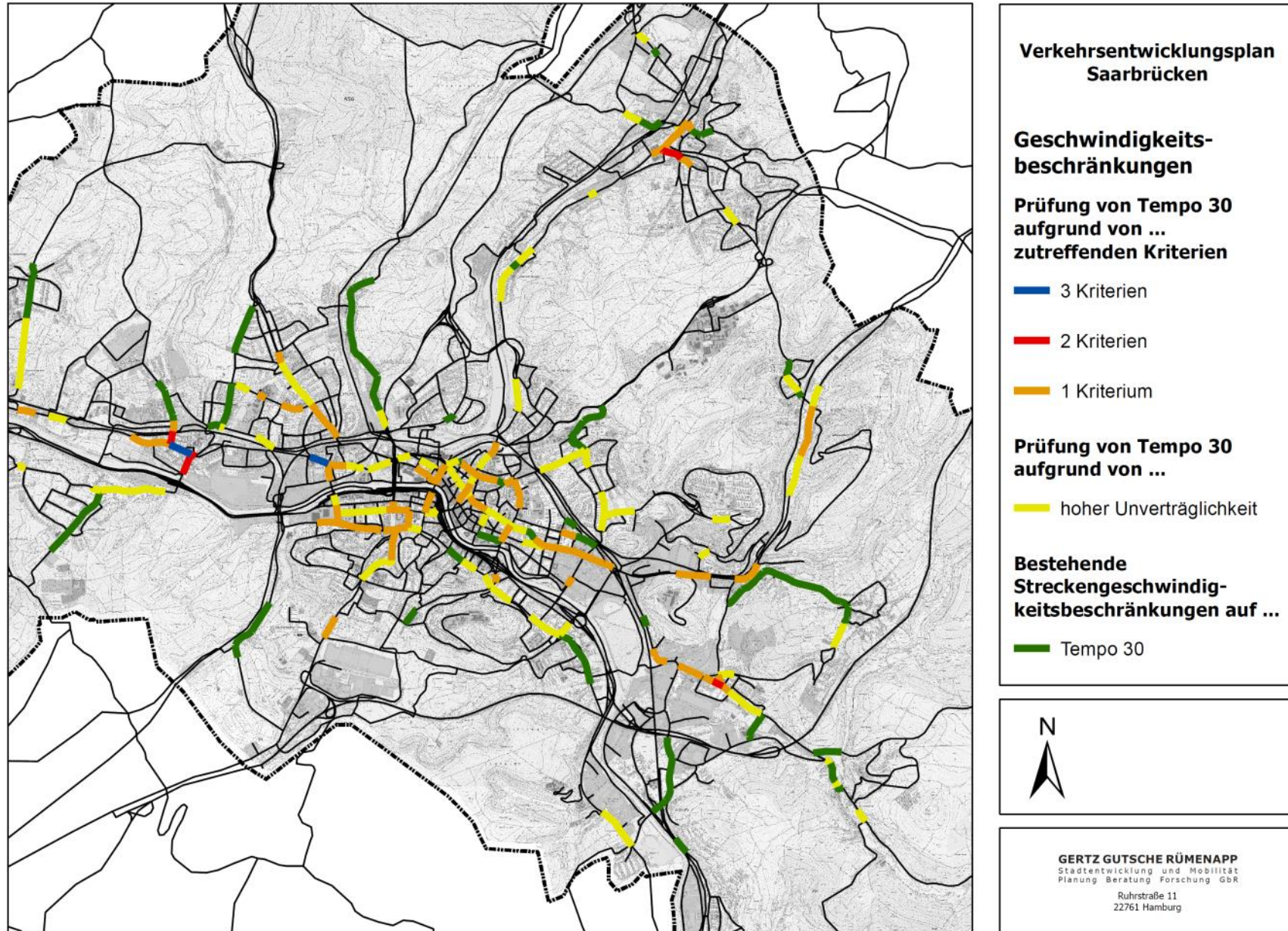
- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe


regionsrelevant: ja nein

Akteure: LHS, Land, Bund

 D8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen		VE	GT	FU															
		SE	SL	MU															
<p>Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist ein wesentlicher Einflussfaktor für die Verkehrssicherheit und die Umfeldverträglichkeit von Straßen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist daher nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes bei Vorliegen definierter Kriterien zulässig und ggf. auch geboten.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des VEP wurde das Saarbrücker Hauptstraßennetz auf Streckenabschnitte überprüft, in denen die nachfolgenden drei Kriterien der StVO erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Erhöhtes Unfallaufkommen mit Verunglückten • Umfeldnutzungen mit besonderem Schutzanspruch <ul style="list-style-type: none"> ○ Kitas, Schulen, Seniorenheime, Stadtteilzentren ... • Lärmreduzierung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Im Lärmaktionsplan 2013 definierte Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, die wiederum auf den Kriterien der maßgebenden Lärmschutz-Richtlinie-StV basieren. <p>Das Ergebnis dieser Prüfung ist in der nachfolgenden Karte dargestellt. Die Anzahl der erfüllten Kriterien je Streckenabschnitt stellt dabei ein erstes Indiz für die Notwendigkeit bzw. Zulässigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Es kann jedoch auch bereits nur ein erfülltes Kriterium so gewichtig sein, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden kann. Die endgültige Abwägung, bei der auch noch weitere Kriterien betrachtet werden müssen, obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Streckenabschnitte, bei denen 2 oder 3 Kriterien erfüllt sind, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Breite Straße westlich der Brückenstraße • Bergstraße zwischen Burbacher Straße und Jakobstraße • Burbacher Straße zwischen Saar und Bergstraße • Jakobstraße zwischen Bergstraße und Marktsteig • Theodor-Storm-Straße in Dudweiler zwischen Sulzbachtalstraße und Gartenstraße • Saarbrücker Straße in Brebach zwischen Scheidter Straße und Mühlenweg <p>In der Kartendarstellung sind zudem die Streckenabschnitte markiert, die im Rahmen der Bestandsanalyse als „nicht verträglich“ oder nur „stark eingeschränkt verträglich“ identifiziert wurden. Auf diesen Streckenabschnitten sollte ebenfalls geprüft werden, inwiefern die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung möglich ist und geeignet ist, die Unverträglichkeiten zu mindern.</p>																			
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Prüfung der identifizierten Streckenabschnitte</u> Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den identifizierten Streckenabschnitten durch die Straßenverkehrsbehörde. Dabei auch Berücksichtigung der weiteren Abwägungskriterien Betroffenenrichte, Verkehrsbedeutung der Straße, Verlagerungswirkung, Anforderungen des ÖPNV und erforderliche Anpassungsmaßnahmen (z.B. Koordinierung von Lichtsignalanlagen) 																			
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ G Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit 																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left;">Priorität</th> <th style="text-align: left;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>					Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist																	
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020																	
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025																	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030																	
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe																	
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			Akteure: LHS, Land, Bund																



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Landeshauptstadt Saarbrücken

 D9 Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Durch die derzeitige Verkehrsführung in der Innenstadt (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote etc.) ist die Orientierung vor allem für Ortsfremde schwierig. Gleichzeitig ist insbesondere auf den mehrspurigen Streckenabschnitten auf dem Cityring sowie den Hauptrouten durch die Innenstadt bereits im Vorlauf zu den Knotenpunkten ein rechtzeitiges Einordnen erforderlich. Dies gelingt den Verkehrsteilnehmern nur zum Teil, woraus sich immer wieder Störungen im Verkehrsablauf ergeben. Gerade für Ortsfremde ist daher eine transparente und leicht aufzufassende Wegweisung erforderlich.</p>		
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme für den Kfz-Verkehr</u> Optimierung der Beschilderung und ggf. zusätzlicher Fahrbahnmarkierungen für eine transparentere Verkehrsführung im Innenstadtbereich. Dies betrifft insbesondere die Knotenpunkte vor dem Bahnhofstunnel und in der Dudweiler Straße, um hier ein möglichst frühzeitiges Einordnen zu erreichen. ▪ <u>Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen A1/A623</u> Ausbau von Informationstafeln vor dem Autobahnkreuz A1/A8 zur Information über die Fahrzeit bis zur Innenstadt jeweils über A1 und A623 zur Verlagerung des Verkehrs von der A1/Lebacher Straße auf die A623 		
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ E2 Lkw-Führungsnetz 		
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p>Priorität</p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p>Umsetzungsfrist</p> <input checked="" type="checkbox"/> 2020 <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS</p>

D 10 Verbesserte Verkehrslageerfassung

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Aktuelle Daten zur Verkehrslage stellen eine wichtige Arbeitsgrundlage für die städtische Verkehrsplanung dar. Das Fehlen entsprechender Informationen kann dazu führen, dass Probleme im Verkehrsablauf und Kapazitätsprobleme zu spät erkannt werden und damit ggf. länger als erforderlich bestehen. Dies kann volkswirtschaftliche Verluste durch Erreichbarkeitseinschränkungen, längere Fahrtzeiten, Sicherheitsprobleme, erhöhte Lärm- und Luftschadstoffemissionen etc. zur Folge haben.

Bisher besteht in der Landeshauptstadt Saarbrücken praktisch keine Möglichkeit für die Verkehrsplanung auf aktuelle Verkehrslagedaten zurück zu greifen. Zwar sind zahlreiche Lichtsignalanlagen mit Detektoren ausgestattet, deren Messergebnisse bisher jedoch nicht für die Verkehrsplanung ausgewertet werden und nutzbar sind. Kapazitätsengpässe etc. müssen daher entweder durch Personal in Augenschein genommen werden oder es müssen Erhebungen extern vergeben werden.

Das Ziel der Maßnahme ist daher einen pragmatischen, vorwiegend auf vorhandener Technik basierenden und möglichst kostengünstigen Ansatz zur Erfassung und Darstellung von Verkehrslagedaten umzusetzen.

Bausteine

- Qualifizierung des vorhandenen Verkehrsrechners
 Der vorhandene Verkehrsrechner verfügt bereits über ein Qualitätsmanagement-Modul für den Kfz-Verkehr, was jedoch bisher nicht mit Daten versorgt wird und daher auch nicht genutzt werden kann. Dieses Modul ist in der Lage kontinuierlich Qualitätsstandards für jede Kreuzung zu liefern. Darüber hinaus können auch die Zählraten der einzelnen Knoten ausgelesen werden.
- Nutzung der Verkehrsdaten und der Verkehrslage auf den Autobahnen
 Für die Streckenbeeinflussungsanlage ist die Stadtautobahn umfangreich mit Zählerdetektoren ausgestattet. Die Daten aus diesen Detektoren können bisher nur im Einzelfall beim LfS angefordert werden. Mit dem Land sollte daher eine Schnittstelle für einen regelmäßigen Datenaustausch eingerichtet werden, so dass die Stadt auch die Autobahndatendaten für ihre Verkehrslageerfassung berücksichtigen kann.
- Aufstellen von Webcams an neuralgischen Punkten
 Eine kostengünstige und technisch ausgereifte Alternative zur visuellen Beobachtung von ausgewählten neuralgischen Punkten stellen Webcams dar. Für diese müssen lediglich geeignete Standorte mit Strom und Internetanschluss an den entsprechenden Knoten gefunden werden. Die Bilder der Webcams können sowohl ausschließlich intern bzw. Berechtigten als auch öffentlich zugänglich gemacht werden. So werden in diversen Städten zur Information der Verkehrsteilnehmer Kamerabilder auf Verkehrsinformationsportale bereitgestellt (z.B. Berlin, Dresden, Hessen). Den Belangen des Datenschutzes wird dabei durch entsprechend geringe Bildauflösungen Rechnung getragen.
 Die Vorteile des Einsatzes von Webcams liegen darüber hinaus in der Möglichkeit, Aufzeichnungen anfertigen zu können, die auch nachträglich auswertbar sind.
- Evtl. Daten aus stationären Geschwindigkeitsmessstellen


Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe


regionsrelevant: ja nein

Akteure: LHS, Land

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Die Qualifizierung des Verkehrsrechners setzt eine entsprechende erstmalige Datenversorgung und anschließende Wartung im Regelbetrieb voraus. Hierfür ist ein Personalaufwand von ca. 1 technischen Hilfskraft über 5 Jahre für die Erstversorgung und ca. ½ Stelle technischen Hilfskraft für die Wartung im Regelbetrieb erforderlich.

 D 11 Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind in den vergangenen Jahren im Bereich Verkehrssteuerung bereits deutliche Weiterentwicklungen erreicht worden. So verfügt die Landeshauptstadt über einen technisch aktuellen und leistungsfähigen zentralen Verkehrsrechner. Durch diesen wird auch die sehr umfangreiche ÖV-Beschleunigung gesteuert. Darüber hinaus sind auf einer Reihe von Streckenzügen bereits Pfortnerungen durch Lichtsignalanlage sowie Koordinierungen („Grüne Welle“) eingerichtet.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssteuerung können und sollten daher in erster Linie auf den bereits vorhandenen Steuerungseinrichtungen und -strategien aufbauen und diese zielgerichtet weiterentwickeln.</p>		
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Überprüfung und Aktualisierung der Pfortnerung und LSA-Koordinierung</u> Überprüfung und Anpassung der Parameter für die Pfortnerung und LSA-Koordinierung auf der Basis aktueller Verkehrsdaten. ▪ <u>Stärker Dynamisierung der Verkehrssteuerung</u> Die Verkehrssteuerung erfolgt derzeit noch relativ statisch und unabhängig von den realen Kapazitätsauslastungen. Dies kann dazu führen, dass an Pfortneranlagen längere Wartezeiten entstehen, als es unbedingt erforderlich wäre und die dahinterliegenden Streckenabschnitte ausreichend freie Kapazitäten aufweisen. Oder aber zu einer zu geringen Dosierung obwohl der Innenstadtbereich bereits sehr stark belastet ist. Die Verkehrssteuerung sollte daher stärker auf die realen Kapazitätsauslastungen ausgerichtet werden. Diesbezüglich ist zu prüfen, ob nicht bereits mit einer relativ kleinen Anzahl an Detektoren bereits eine ausreichende Verkehrslage erzeugt werden kann, auf deren Basis dann wiederum die Pfortnerungen und ggf. auch Koordinierung flexibel angepasst werden können. 		
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ andere Maßnahmen aus dem Bereich D 		
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p>Priorität</p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p>Umsetzungsfrist</p> <input checked="" type="checkbox"/> 2020 <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Land</p>

	<h2 style="margin: 0;">D 12 Baustelleninfo + Baustellenmanagement</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">FU</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #3f51b5; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">SL</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Baustellen stellen eine der häufigsten Störungsquellen für den Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr dar. Wenn- gleich Baustellen unvermeidbar sind, so können durch ein geeignetes Baustellenmanagement und eine In- formation der Verkehrsteilnehmer die negativen Folgen reduziert werden.</p> <p>Die Landeshauptstadt Saarbrücken setzt für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen das Softwaresystem VMS ein. Dieses System wird jedoch nur intern u.a. auch zum Baustellenmanagement eingesetzt. Eine Information und Koordination mit den Umlandkommunen und dem Land findet bisher nur durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Bedarf statt. Eine automatische Meldung an das für die Baustellenkoordinierung einge- richtete Meldungsmanagement Saarland erfolgt durch die Landeshauptstadt bisher nicht. Zwar ist in der VMS-Software eine entsprechende Schnittstelle vorhanden, die Meldungen müssen jedoch noch manuell eingegeben werden.</p>																	
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Weiterentwicklung des Meldungsmanagements des Landes zu einem Planungsinstrument zur interkommunalen Information</u> 																	
<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ keine 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Land</p>															



D 13 Strategische Straßenerhaltung



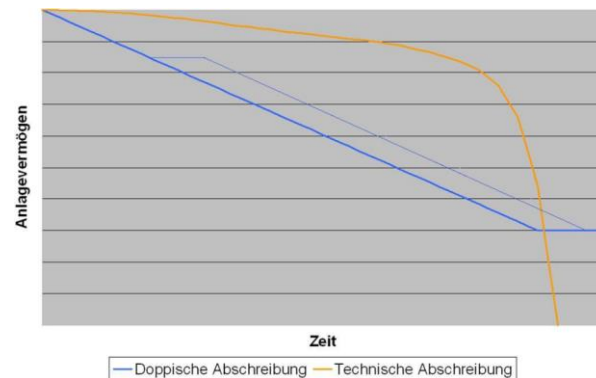
Sowohl im Rahmen der Grunddaseinsvorsorge als auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht gehört die Straßenerhaltung zu den hoheitlichen Aufgaben der Landeshauptstadt Saarbrücken. Zur Erfüllung der damit verbundenen Pflichten steht ein eng begrenztes Budget zur Verfügung, welches rationell eingesetzt werden muss, um die gesetzlich geforderten Ziele zu erreichen.

Um eine wirtschaftliche Betrachtungsweise des Straßenzustandes zu erhalten, setzt das Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur der Landeshauptstadt Saarbrücken das Pavement Management System „RoSy“ der Gesellschaft für Straßenanalyse ein. Das Pavement Management System ermöglicht auf Grundlage mathematisch-bautechnischer Analysemethoden sowie einer Befahrung des Netzes im 5-Jahres- Rhythmus Aussagen darüber, wann der wirtschaftlich optimale Zeitpunkt erreicht ist, um im jeweiligen Straßenabschnitt eine Erhaltungsmaßnahme durchzuführen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die technische Abschreibung nicht linear verläuft, sondern ab einem Punkt steil abfällt. Dies bedeutet, dass bis zu diesem Zeitpunkt eine Erhaltung des Straßenzustands mit vergleichsweise geringen Kosten möglich ist, sofern nur konsequent Wartungs- und Reparaturmaßnahmen durchgeführt werden. Nach diesem Punkt nehmen die Kosten dann deutlich überproportional zu, d.h. zum Erhalt der Straße sind große, grundlegende Maßnahmen erforderlich.

Der wirtschaftlich effizienten Vorgehensweise bei der Strategischen Straßenerhaltung steht die haushalterische Betrachtungsweise für Reparaturen entgegen, da diese konsumtiv gebucht werden müssen. Die werterhaltende Wirkung dieser Mittel wird also nicht berücksichtigt.

Belässt man die Wartungsintensität beim Status quo, wird auch die technische Abschreibung in Zukunft früher und steiler abfallen.



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken – Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur

Bausteine

- Konsequente Fortsetzung der Strategischen Straßenerhaltung
- Erhöhung der Wartungsintensität und veränderte haushaltsseitige Betrachtungsweise
Berücksichtigung des Mitteleinsatzes für Reparaturen als Beitrag zum Werterhalt des Anlagevermögens. Ein Lösungsweg hierfür wäre z.B. die Aussetzung der Abschreibung für einen adäquaten Zeitraum (vgl. dünne blaue Linie in der obigen Abbildung). Dieser Anteil der zurzeit konsumtiven Mittel müsste somit jeweils auf einen späteren Zeitraum investiv berücksichtigt werden. Weiterhin müsste die erforderliche Personalisierung als Eigenleistung einfließen.
- Forderung an Bund und Land, auch eine Strategische Straßenunterhaltung für die Straßen in ihrer Baulast zu betreiben.

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS