

bunt. saar



Stadt für alle statt autogerechtes Saarbrücken

Grundprinzipien für sichere und nachhaltige Mobilität:

- **VISION ZERO:** Keine Verkehrstoten mehr in Saarbrücken
- **AUFENTHALTSQUALITÄT & BERUHGUNG:** Öffentlicher Raum für alle, Abbau der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- **Neue Prioritäten** der Verkehrspolitik in folgende Reihenfolge:
 1. **Verkehrsvermeidung**
 2. **Fußverkehr,**
 3. **Radverkehr**
 4. **ÖPNV**
 5. **MIV**

1. Verkehrsvermeidung

Alle Verkehrsarten erfordern finanzielle Mittel und Strukturaufwand, weniger Verkehr schafft mehr Platz zum Leben.

→ Stadt der kurzen Wege (15-Minuten Stadt / 30-Minuten-Land) durch Nahversorgung und Erreichbarkeit für den alltäglichen Bedarf

2. Fußverkehr

Gewonnener Platz (durch Reduktion der Dominanz des MIV: Umwandlung von MIV-Straßen, weniger Fahrspuren, schmalere Fahrspuren, „Modale Filter“, PaRkraumbewirtschaftung/kein Grundrecht auf einen Parkplatz)

- breite und sichere Fußwege (und auch für Radwege)
- Rückgabe mißbrauchter öffentliche Flächen (Autoabstellflächen)
z.B. Gerberplatz oder Beethovenplatz
- Vorrang des Fußverkehrs durch intelligente Ampelschaltungen
- Barrierefreiheit
- Prinzip der Rücksichtnahme von Radfahrenden gegenüber Zufußgehenden

3. Radverkehr

Sicherheit als oberste Richtschnur, insbesondere für Kindern und weniger geübten Radfahrenden, Grundprinzip des Alltagsverkehrs (Schüler, Pendler Arbeitnehmer statt Freizeitverkehr, der aber unangetastet bleibt)

- Netzwirkung der Radwege: in N-S- und O-W-Richtung
- Radwege (z.B.nach Forbach) in einen guten Zustand bringen
- Innenstadtring mit sternförmiger Anbindung aller Saarbrücker Stadtteile durch Fahrradstraßen
- Ausbau weiterer Radinfrastruktur in Verbindungsstraßen
- Abbau der Gefährdungspotentiale durch den motorisierten Verkehr: Tempo 30; 1,5m-Abstandsinitiativen;
- Radinfrastruktur nach zeitgemäßen Erfordernissen:
 - gute Breiten (mindestens 2m), Sicherheitsabstandstreifen, abgetrennte Radwege
 - Umsetzung z.B. holländischer Modelle bei Kreisverkehren und Einmündungen
- Schul(rad)wege:
 - alleinige Erreichbarkeit von Schulen durch Fuß-, Radverkehr und ÖPNV
 - Sammelplätze (letzter km) statt “Elternparkplätze”
- Vergrößerung von Personalausstattung und finanziellen Mitteln, Beschleunigung der Verfahren
- Berücksichtigung/Priorität des Rad- und Fußverkehrs bei Baustellen

4. ÖPNV

- **Finanzierungsmodell**, das Tickets überflüssig macht, z. B. Nutzung von Parkgebühren und Umlagen
- **Ausbau des Schienennetzes**: verbesserte Taktung, Ausweitung des Angebots, Mindestbedienungszeiträume
- verbesserte **Anbindung der Ortsteile** und Nachbargemeinden (auch französische)
- Ergänzung um **On Demand–Verkehre**
- **Fahrplanoptimierung** mit schnellen Umsteigeknoten und Kombination von Bus, Bahn, Rad (bei Umsteigezeiten auch Rollstuhlfahrende und langsame Menschen berücksichtigen) Konsequente Realisierung neuer Haltepunkte Bahn (gemäß VEP Stadt und Land)
- **Beschleunigungsprogramm** für schnelle und barrierefreie Seitenbahnsteige *
- **Dekarbonisierung** Busflotte auf Basis elektrischer Busse (Akku statt H₂ keine Prio für Wassertstoff!), Prüfung: Hauptachsen per Trolleybus (Energieeffizienz)
- Schrittweiser Ausbau des autonomen Fahrens und Einsatz weiterer (im Ausland) bewährter Lösungen z.B. Seilbahnen (auch für die Anbindung weiter entfernter Ortsteile)
- Ein flächendeckender **Verkehrsverbund** für das gesamte Saarland

5. MIV (nur zur Klarstellung, das betrifft auch Elektroautos)

- Flächendeckendes **Tempo 30** als Regelgeschwindigkeit (mittelfristig auf 20 kmh), in sensiblen Bereichen weiter reduziert
- Modale Filter / Stopp vielseitiger Durchquerungsmöglichkeiten „in allen Himmelsrichtungen“ /Raushalten des Durchgangsverkehrs)
- **Tempo 60 auf der Stadtautobahn**, perspektivischer Abstufung/Rückbau zur Bundesstraße, langfristige Renaturierung der Stadtmitte;
- Umbau von Autospuren zu beruhigten öffentlichen Aufenthaltsräumen
- **Neuverteilung Straßenraum/Umwidmung mehrspurige Autospuren** zugunsten ÖPNV, Rad- und Fußverkehr (bei Engstellen: Pfortnereinrichtungen für den MIV)
- **Parkgebühren kostendeckend** gestalten:
 - ausreichende Beiträge an der Finanzierung der Infrastruktur für Nicht-Anwohner
 - Anwohnerparken (in den Straßen mit problematischer Parksituation) muss kostendeckend erfolgen (dabei sind bereits geleistete Anliegerkosten zu berücksichtigen)
 - Parkplätze im öffentlichen Raum sukzessive zurückbauen (Quartiersparkplätze auf vorhandenen Parkflächen), Parkplätze für bestimmte Zwecke (Handwerker, Lieferdienste)
- unfallträchtige Strecken, wie z.B. die B51 zwischen Güdingen und Auersmacher durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen
- Mobile **Lärmblitzer** einsetzen

6. Innerstädtischer Güterverkehr

- Wiederaufbau von **Gleisanschlüssen** für Gewerbegebiete
 - Nutzungsvorrang
 - Bereitstellung bis Werkstor durch die öffentliche Hand bzw. DB-Netz
 - Fördergelder abrufen
- „Amazon-Prime-**Steuer**“ nach dem Vorbild von Barcelona bei Lieferung mit dem E-Transporter: privilegiere Reglementierung des Haltens letzte Meile mit dem Lastenrad: Vorrang vor anderen Lieferdiensten

7. Übergreifende Forderungen

Neufassung der StVO: Beendigung der einseitigen Bevorzugung des MIV

Bußgelder nach Einkommen

Reform des Straßenverkehrszuständigkeitsgesetzes (→ Bereinigung der saarländischen Pluralität von Straßenverkehrsbehörden, z. B. Saarbrücken, Regionalverband Saarbrücken, St. Ingbert, ...)