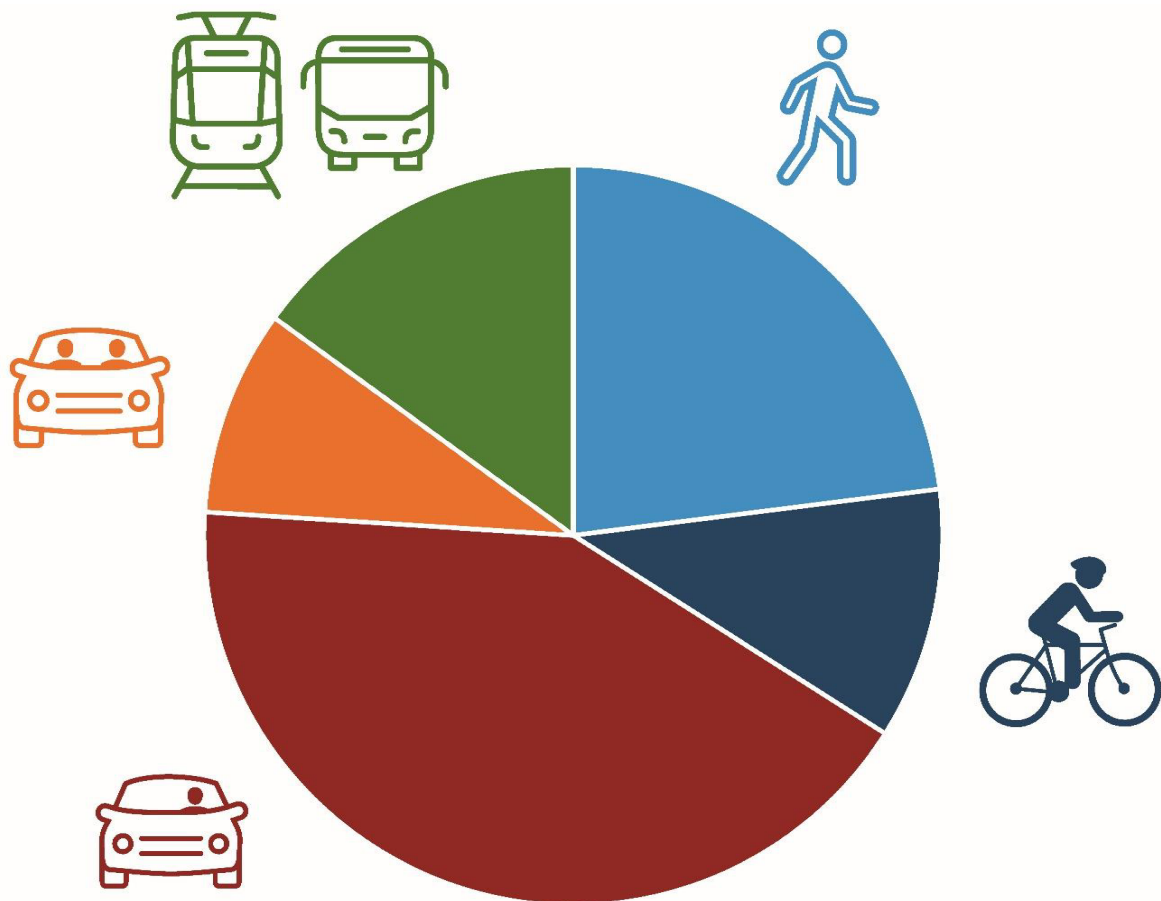


Mobilitätsbefragung Saarbrücken 2025

Kurzbericht (Februar 2026)



Mobilitätsplan
Saarbrücken 2040

www.saarbruecken.de

**SAAR
BRÜ
CKEN**

Mobilitätsbefragung Saarbrücken 2025

Kurzbericht (Februar 2026)

Auftraggeberin:

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Rathausplatz 1
66111 Saarbrücken

Auftragnehmerin:



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
www.planersocietaet.de

Dr. Michael Frehn
Harriet Schröder, Dr. Christoph Mall, Jelena Bücken, Anna Schürmeyer

Gefördert durch



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



nachhaltig
mobil
planen



Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Einige Kenngrößen im Überblick...

2,7 Wege...

... pro Einwohner:in und Tag

11 % Radverkehrsanteil...

... am Modal Split nach Wegeaufkommen

7,4 km lang ...

... ist ein alltäglicher Weg im Durchschnitt

25 % aller Haushalte...

... besitzen mindestens ein Elektrofahrrad

23 Minuten...

... dauert ein Weg durchschnittlich

22 % aller Haushalte...

... haben kein Auto

77 Minuten täglich...

... sind die Einwohnenden im Schnitt unterwegs

73 % der Wege ...

... werden innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken zurückgelegt

55 % aller Wege...

... sind kürzer als 5 km

Kurzfassung der Mobilitätsbefragung

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat im Jahr 2025 im Rahmen einer Haushaltsbefragung das Mobilitätsverhalten der Menschen in Saarbrücken erhoben. Die Mobilitätsbefragung liefert Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung und aktualisiert zudem die Ergebnisse aus der vorherigen Mobilitätsbefragung der Landeshauptstadt Saarbrücken aus dem Jahr 2010. Insgesamt haben rund 3.700 Personen (ab 6 Jahren) aus rund 1.950 Haushalten an der Befragung teilgenommen und an einem vorgegebenen Berichtstag ihre zurückgelegten Wege protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet. Damit konnten rund 1,7 % der Bevölkerung der Landeshauptstadt Saarbrücken befragt und somit repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten erzielt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Für die persönliche Verkehrsmittelwahl und letztlich auch die Verkehrsmittelnutzung sind die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz einer Fahrerlaubnis oder einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel erhebliche Einflussfaktoren. Der Großteil aller Haushalte (88 %) besitzt mindestens einen Pkw und 9 % mindestens ein Kraftrad. In 56 % der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Elektrofahrrad oder Lastenfahrrad) vorhanden (Vergleich 2010: 52 %). Der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Elektrofahrrad besitzen, liegt in der Landeshauptstadt Saarbrücken bei 25 % und somit leicht über dem Wert der deutschlandweiten, repräsentativen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2023) aus dem Jahre 2023 von 21 %.

34 % der befragten Bevölkerung in der Landeshauptstadt Saarbrücken ab 6 Jahren besitzt einen Zeitfahrerausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.). Davon entfallen 82 % auf das Deutschlandticket (allgemeines Deutschlandticket 54 %, Deutschlandticket Semesterticket 17 %, JobTicket Deutschlandticket 11 %), 9 % auf das Junge-Leute-Ticket und 3 % auf Freifahrtberechtigungen (wie z. B. Schwerbehindertenausweis). Erwartungsgemäß verfügen die meisten Erwachsenen über eine Fahrerlaubnis für den Pkw (88 %).

Mobilitätskennzahlen

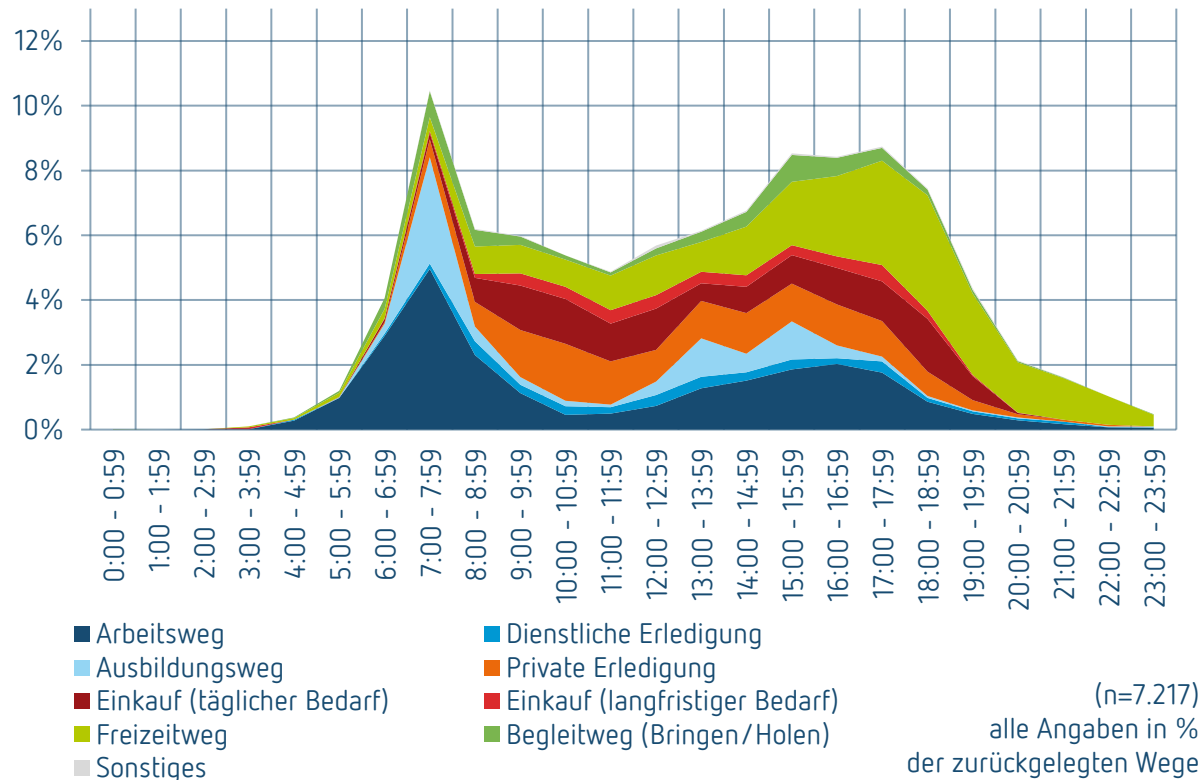
In der Landeshauptstadt Saarbrücken verlassen 80 % der Stadtbevölkerung (ab 6 Jahren) an einem normalen Werktag ihre Wohnung. Die mobilen Personen legen dabei im Schnitt jeweils 3,4 Wege pro Person täglich zurück. Werden die immobilen Personen (20 %) in die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person eingerechnet, beträgt die durchschnittliche Wegeanzahl 2,7 Wege pro Person pro Tag. Im Schnitt wird im Alltagsverkehr (Strecken unter 100 km) pro Weg eine Entfernung von ca. 7,4 km zurückgelegt.

Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Ein Drittel der Wege (33 %) der Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken werden zu Versorgungszwecken (private Erledigung: 15 %, Einkauf für den täglichen Bedarf: 14 %, Einkauf für den langfristigen Bedarf: 4 %) zurückgelegt. Ein Viertel der Wege sind Freizeitwege (25 %) und ein weiteres Viertel sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz (25 %). Weitere 3 % entfallen auf Wege für dienstliche Zwecke. Einschließlich der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (9 %) stehen somit mehr als ein Drittel der Wege im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (37 %). Hinzu kommen Wege zur

Begleitung von Personen bzw. das Bringen oder Abholen von Personen, die rund 5 % aller Wege ausmachen.

Abbildung 1: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck



Rund 97 % aller Wege werden tagsüber bzw. abends zwischen 6 und 22 Uhr durchgeführt. Die Verkehrsspitzen liegen in den Zeiträumen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr, in denen mehr als ein Drittel aller zurückgelegten Wege beginnen. Während die Wegeanzahl bei der Vormittagsspitze ab 6 Uhr stark zunimmt und anschließend schnell zurückgeht, erstreckt sich die Nachmittagsspitze über einen längeren Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr. In dieser Zeit werden pro Stunde jeweils 8 % bis 9 % des täglichen Wegeaufkommens getätigt. Das Vormittagstief liegt zwischen 9 und 14 Uhr. In diesem Zeitraum werden über 5 Stunden verteilt insgesamt rund ein Fünftel des täglichen Wegeaufkommens begonnen.

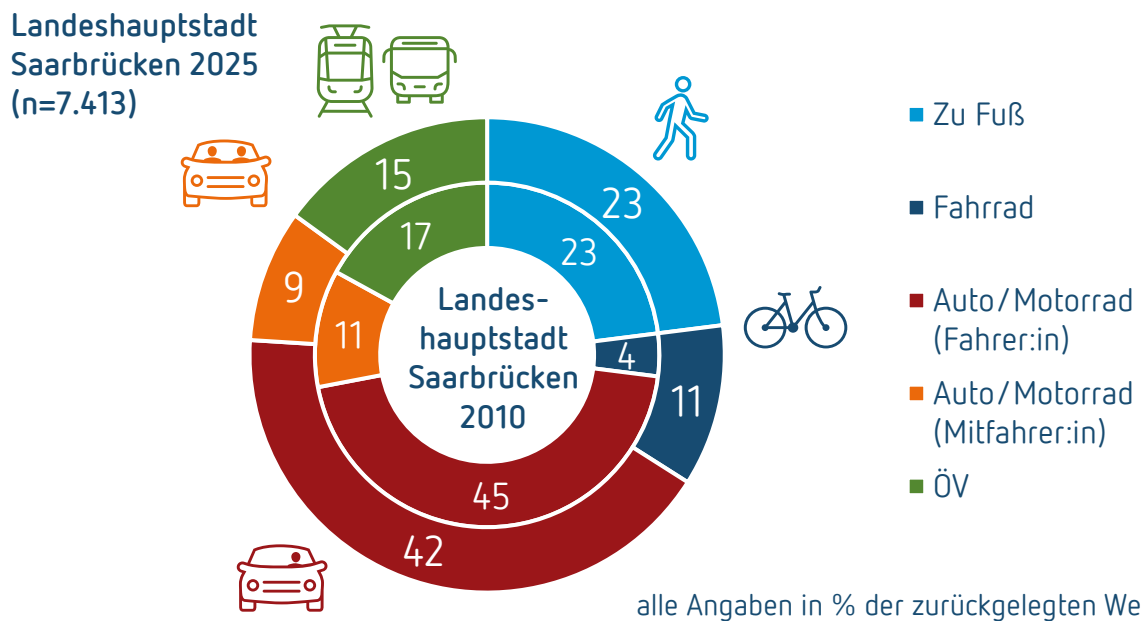
Diese Dominanz ist nachmittags (ab 15 Uhr) weniger stark ausgeprägt und andere Wegezwecke, insbesondere die Freizeitwege, gewinnen an Bedeutung. Während des Mittagstiefs und am Nachmittag werden vermehrt private Erledigungswege zurückgelegt. Der Nachmittagspeak des Ausbildungsverkehrs setzt etwas früher ein (ab 13 Uhr) als der des Arbeitsverkehrs. Zudem werden im Tagesverlauf zunehmend mehr Freizeitwege zurückgelegt, die in den Abendstunden die deutliche Mehrheit einnehmen.

Modal Split nach Wegeaufkommen

Die Verkehrsmittelwahl – der sogenannte Modal Split – verteilt sich wie folgt: Insgesamt 34 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei werden 23 % der Wege zu Fuß unternommen und für 11 % der Wege das Fahrrad genutzt. Mit dem öffentlichen Verkehr werden 15 % der Wege bewältigt. Insgesamt werden somit rund die Hälfte der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt (49 % der Wege). Dementsprechend wird die Mehrheit des täglichen Wegeaufkommens mit dem Auto zurückgelegt. Dabei werden 42 % aller Wege mit dem Auto als fahrende Person und

weitere 9 % als mitfahrende Person zurückgelegt. Auch E-Tretroller und (E-)Lastenfahrrad konnten einzeln als genutzte Verkehrsmittel auf dem Weg angegeben werden, machen aber nur sehr geringe Anteile (jew. < 1 %) der zurückgelegten Wege aus. Für die Betrachtung des Modal Splits wurden sie dem zusammengefassten Hauptverkehrsmittel „Fahrrad“ zugeordnet.

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen 2025 im Vergleich zu 2010



Seit der vorherigen Mobilitätsbefragung 2010 kann in der Landeshauptstadt Saarbrücken eine positive Tendenz in der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens festgestellt werden: Der Radverkehrsanteil am Wegeaufkommen konnte um 7 Prozentpunkte gesteigert werden, der Fußverkehrsanteil ist dabei konstant geblieben. Gleichzeitig ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV; Auto/Motorrad) an allen Wegen um 5 Prozentpunkte gesunken. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am gesamten Wegeaufkommen hat im Vergleich zum Jahr 2010 allerdings um 2 Prozentpunkte abgenommen.

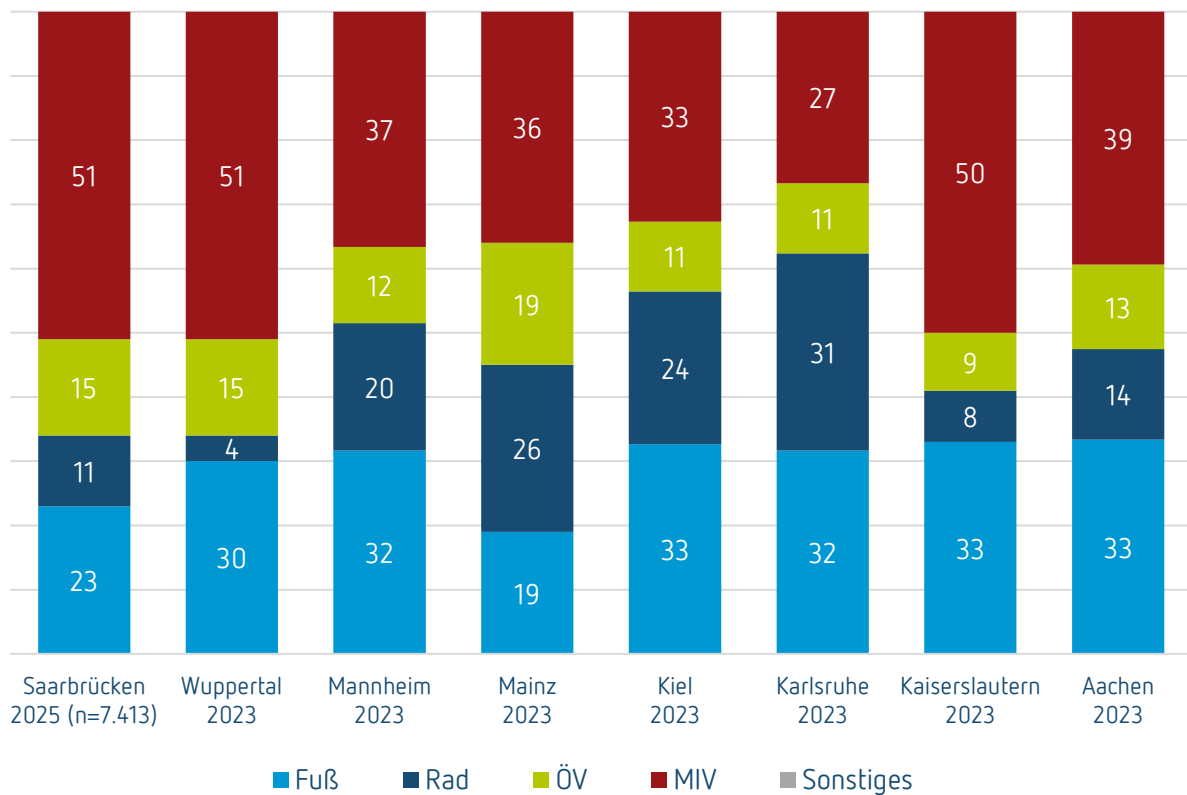
Die Anteile der jeweiligen Hauptverkehrsmittel in der Landeshauptstadt Saarbrücken unterscheidet sich von den Ergebnissen der Vergleichsstädte in Stadtregionen der Mobilitätsbefragung MiD 2023 hauptsächlich in den Anteilen der zu Fuß und mit dem MIV zurückgelegten Wege. In vergleichbaren Regiopolen und Großstädten werden deutlich weniger Wege mit dem MIV (Fahrer:in und Mitfahrer:in zusammengefasst: 43 %) und demgegenüber mehr Wege zu Fuß (29 %) oder mit dem Fahrrad (14 %) zurückgelegt. Der Anteil der ÖV-Nutzung (13 %) fällt in den Vergleichsstädten etwas niedriger aus als in der Landeshauptstadt Saarbrücken.

Gegenüber der Gesamt-MiD liegt der Anteil der Fußwege in der Landeshauptstadt Saarbrücken etwas niedriger (26 %). Der Fahrrad- und MIV- (Fahrer:in und Mitfahrer:in zusammengefasst) Anteil liegen in der Landeshauptstadt Saarbrücken etwas im bundesweiten Durchschnitt (11 % bzw. 53 %). Der ÖV-Anteil liegt im Gesamtvergleich auf einem überdurchschnittlichen Niveau (MiD 2023: 11 %, LHS 2025: 15 %).

Im Städtevergleich weist Saarbrücken mit 51 % den höchsten Anteil des MIV auf, liegt damit jedoch auf einem ähnlichen Niveau wie Wuppertal und Kaiserslautern. Der Anteil des Fußverkehrs ist in Saarbrücken mit 23 % etwas schwächer ausgeprägt als in den meisten Vergleichsstädten, der Radverkehr ist mit 11 % ebenfalls unterdurchschnittlich ausgeprägt. Auffällig ist der vergleichsweise höhere ÖPNV-Anteil (15 %),

der nur in Mainz noch überschritten wird. Insgesamt zeigt Saarbrücken eine MIV-geprägtere Mobilitätsstruktur als die meisten Vergleichskommunen.

Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen im Vergleich zu anderen Städten

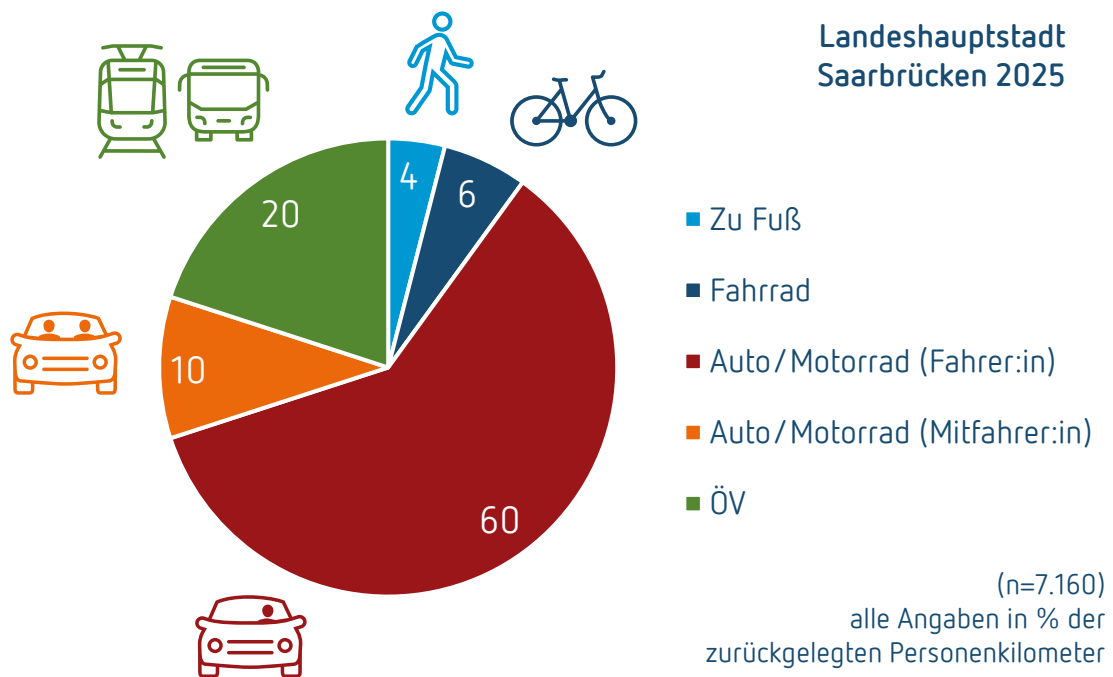


Quellen: infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): MiD 2023 - Regionale Ergebnisse, Hubrich et al. (2025): SrV 2023 – Städtevergleich, Lenz und Kirschbaum (2023): Mobilitätsbefragung Mainz

Modal Split nach Verkehrsleistung

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des Autos/Motorrads weiterhin den Großteil am Modal-Split ein. So werden rund 60 % der werktätlich zurückgelegten Wegestrecke mit dem Auto/Motorrad als Fahrer:in und weitere 10 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer:in gefahren. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich ein Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung von 20 % ergibt. Demgegenüber sind die Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 4 % (zu Fuß) bzw. 6 % (Fahrrad) an den werktäglichen Personenkilometern im Vergleich zu den Anteilen am Modal-Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 23 %, Fahrrad: 11 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

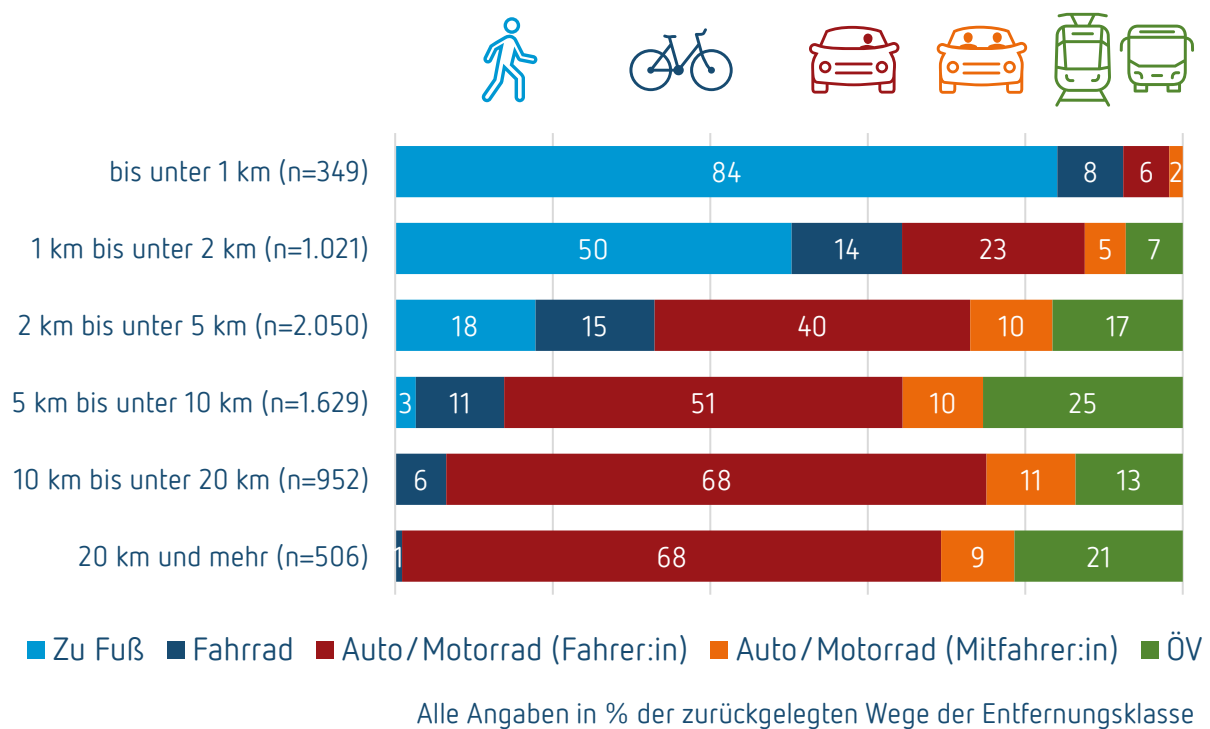
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km



Modal Split nach Wegeaufkommen, differenziert nach Entfernung

Ein Drittel der Wege (33 %) mit einer Wegelänge von 2 bis unter 5 km werden aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt (zu Fuß: 18 %; Fahrrad: 15 %). 40 % der Wege von 2 bis unter 5 km werden mit dem Auto/Motorrad als Fahrer:in zurückgelegt und weitere 10 % mit dem Auto/Motorrad als Mitfahrer:in gefahren. Ab einer Wegelänge von mindestens 5 km dominiert das Auto bzw. Kraftrad (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) und macht mit 61 % fast zwei Drittel aller Wege mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km aus. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden bereits auf Wegen von 2 km bis unter 5 km Länge zu einem Anteil von 17 % der Wege genutzt. Bedeutende Anteile erzielt der ÖV ab Distanzen zwischen 5 bis unter 10 km sowie ab 20 km und mehr, sodass knapp jeder 5. Weg zwischen 5 bis unter 10 km sowie ab 20 km und mehr Länge mit dem ÖV zurückgelegt wird.

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

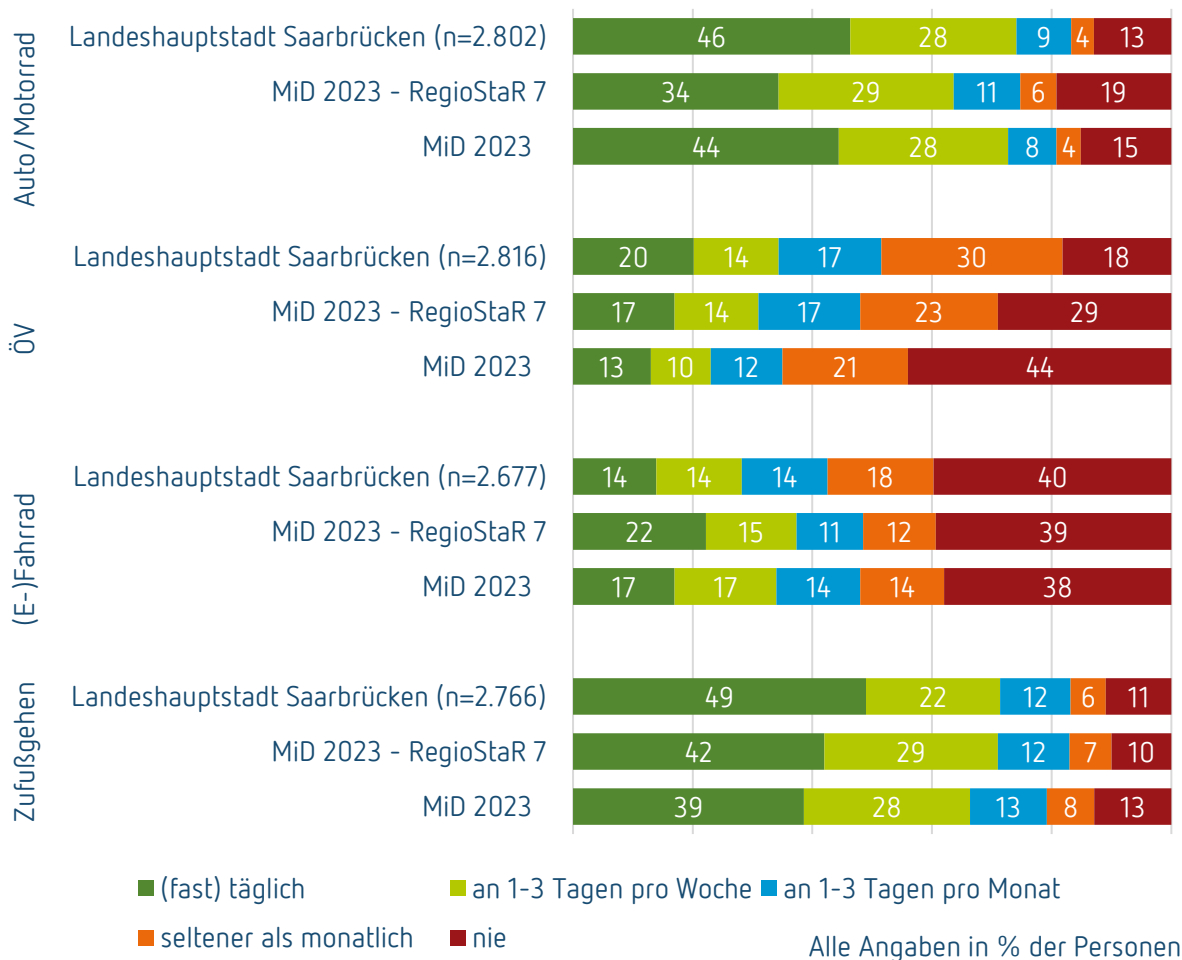


Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Neben der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; es wird von 75 % der Menschen in der Landeshauptstadt Saarbrücken täglich oder mindestens einmal wöchentlich genutzt. Zudem sind 71 % der Stadtbevölkerung täglich oder mindestens wöchentlich zu Fuß unterwegs. Im Vergleich dazu gehen sowohl im deutschlandweiten Schnitt als auch in den vergleichbaren Städten etwa zwei Drittel der Personen mindestens wöchentlich zu Fuß. Der Anteil der (fast) täglich Nutzenden des Pkw in der Landeshauptstadt Saarbrücken liegt etwa niveaugleich mit dem deutschlandweiten Durchschnitt und zwölf Prozentpunkte über den Werten für vergleichbare Städte¹ (siehe Abbildung 6). Lediglich 17 % der Personen geben an, Pkw oder Kraftrad seltener als monatlich oder nie zu nutzen. Für das Fahrrad geben die befragten Personen zu 28 % an, dieses mindestens wöchentlich zu nutzen, rund 40 % der befragten Personen nutzt das Fahrrad nie. Somit weist das Fahrrad die größten Anteile an Personen auf, die nie auf das Angebot zurückgreifen. Die (fast) tägliche oder wöchentliche Fahrradnutzung liegt damit unter den Vergleichswerten der Vergleichsstädte sowie unter dem bundesweiten Schnitt. Den Bus nutzen rund 28 % der Befragten mindestens wöchentlich. Die Bahn im Nah- und Fernverkehr nutzen 11 % der Personen mindestens wöchentlich, rund ein Drittel (35 %) greift nie auf das Angebot zurück. Wenn nur die Saarbahn betrachtet wird, nutzen rund 19 % der Befragten das Angebot mindestens wöchentlich. Die Werte der (fast) täglichen bzw. wöchentlichen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zusammengefasst liegen gegenüber den vergleichbaren Städten auf einem vergleichbaren Niveau und leicht über dem bundesweiten Durchschnitt.

¹ Neben dem bundesweiten Durchschnitt der MiD 2023 werden die Ergebnisse für die vergleichbare Raumkategorie der RegioStaR 7 dargestellt. Als Referenzkategorie der RegioStaR 7 werden für die Landeshauptstadt Saarbrücken die Werte der Kategorie „Stadtregion – Regiopole und Großstadt“ aufgeführt.

Abbildung 6: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen² ableiten. Insgesamt können mit 63 % der Großteil der Befragten als monomodale Personen eingestuft werden, da sie vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, ÖV) regelmäßig unterwegs sind bzw. diese mindestens an 1 bis 3 Tagen pro Woche nutzen. Mit 43 % aller Befragten nutzt der Großteil der monomodalen Personen nur den MIV – insb. das Auto – regelmäßig und sind somit Auto/Motorradmonomodal. Der Anteil der monomodalen ÖV-Nutzenden liegt mit 15 % der Personen in der Landeshauptstadt Saarbrücken über dem Niveau der monomodalen Fahrrad-fahrenden mit 5 %.

Rund 31 % der Befragten nutzen verschiedene Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche und können somit als multimodale Personen eingestuft werden. Personen, die weder Pkw noch Fahrrad oder ÖV regelmäßig nutzen, werden als wenig mobile Personen eingestuft. Zu dieser Personengruppen zählen neben den immobilen Personen vor allem Personen, die hauptsächlich zu Fuß unterwegs sind. Der Anteil dieser wenig mobilen Personen liegt in der Landeshauptstadt Saarbrücken bei 7 %. Insgesamt ist festzustellen, dass das Auto/Motorrad das am meisten genutzte Verkehrsmittel bleibt, aber insbesondere durch die Nutzung des ÖV und Fahrrads ergänzt wird.

² Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von (Elektro-)Fahrrad, Pkw, und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wird jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln einer Nutzungshäufigkeit von maximal an 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das (Elektro-)Fahrrad verwendet, dann gilt sie in der Systematik als Pkw/Rad-Multimodale Person.

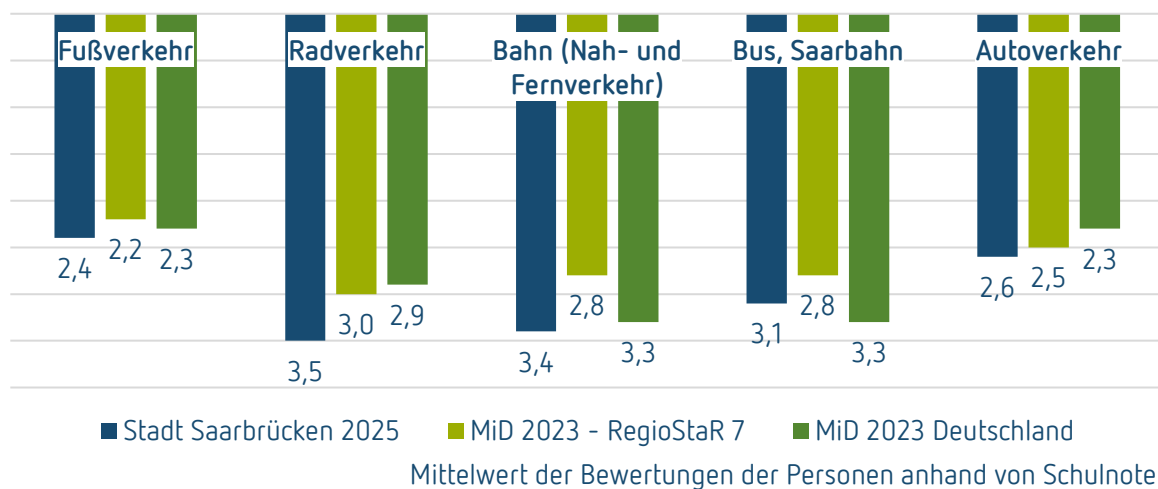
Bewertung der Verkehrssysteme

Insgesamt werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken durch die Befragten mit Schulnoten zwischen durchschnittlich 2,4 und 3,5 bewertet. Der Fußverkehr sowie der Autoverkehr erhalten die besten Durchschnittsnoten (\bar{x} 2,4 bzw. \bar{x} 2,6). Der Verkehr mit Bus und Bahn wird im Durchschnitt mit der Schulnote 3,1 bzw. 3,4 bewertet und der Radverkehr mit der Durchschnittsnote 3,5.

Das Zufußgehen in der Landeshauptstadt Saarbrücken liegt mit einer Durchschnittsnote von 2,4 im Vergleich zur Bewertung in raumstrukturell vergleichbaren Städten und der deutschlandweiten Bewertung von \bar{x} 2,2 bzw. \bar{x} 2,3 auf einem vergleichbaren Niveau. Mängel sind hier vor allem die fehlende Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie fehlende Sitzgelegenheiten. Die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn werden jeweils mit der Durchschnittsnote 3,1 bzw. 3,4 und der Fahrradverkehr (konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder) mit der Durchschnittsnote 3,5 bewertet.

Die Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel liegt im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt (\bar{x} 3,1) auf einem besseren Niveau und im Vergleich zu den raumstrukturell vergleichbaren Städten (\bar{x} 2,8) auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur, die Haltestellenausstattung sowie Radabstellanlagen an Haltestellen sind hier zentrale Handlungsfelder. Beim Radverkehr, der mit der Durchschnittsnote 3,5 im Vergleich zu den Vergleichsräumen deutlich schlechter ausfällt, sind es mehrere Faktoren, die zu einer negativeren Bewertung führen. Die Radwegeverbindungen in Nachbarstädte, die Verkehrssicherheit, Radabstellanlagen sowie die Qualität der Radwege sind hier zentrale Handlungsfelder.

Abbildung 7: Bewertung der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken



Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätsbefragung wurden repräsentative Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten in der Landeshauptstadt Saarbrücken ermittelt und Vergleichswerte für die Ergebnisse aus der letzten Mobilitätsbefragung im Jahr 2010 erhoben. Insgesamt ist erkennbar, dass sich in diesem Zeitraum von rund 15 Jahren das Mobilitätsverhalten der Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken positiv hinsichtlich der Nahmobilität sowie der Nutzung des ÖV entwickelt hat: So konnte der Fußverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen von 23 % der zurückgelegten Wege auf diesem Niveau gehalten werden. Zudem hat sich der Radverkehrsanteil gegenüber 2010 um 7 Prozentpunkte stark von 4 % auf 11 % gesteigert. Die Basis der

Mobilität der Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken bleibt mit der Hälfte der zurückgelegten Wege (51 % als Fahrer:in oder Mitfahrer:in; 2010: 56 % als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) allerdings weiterhin der das Auto/Motorrad. Seit 2010 ist der Anteil der autofreien Haushalte zwar um 5 Prozentpunkte gestiegen, dennoch liegt die Pkw-Ausstattung im Vergleich zu strukturähnlichen Vergleichsstädten auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen sinkt etwas unter das Niveau der vorherigen Befragung (15 % der Wege; 2010: 17 % der Wege). Die Nutzungsschwerpunkte im öffentlichen Verkehr liegen vor allem auf Arbeitswegen und Ausbildungsverkehren zur Schule oder Hochschule sowie Wegen mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km sowie 20 km und mehr. Insbesondere auf Arbeitsplatzrelationen können weitere Verlagerungspotenziale identifiziert werden, da nach wie vor deutlich mehr als die Hälfte der Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt werden (58 %).

Insgesamt zeigen sich gute Voraussetzungen für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Saarbrücken. Rund ein Drittel der Personen (34 %) besitzt eine Zeitkarte für Bus und Bahn; dieser Wert konnte seit 2010 um 6 Prozentpunkte gesteigert werden. Zudem gibt nur rund ein Fünftel der befragten Personen in Saarbrücken an, nie mit dem Bus oder Bahn Wege zurückzulegen. Das spricht dafür, dass der Großteil der Einwohnenden die öffentlichen Verkehrsmittel als eine Mobilitätsoption wahrnimmt. Insgesamt gilt es hier – im Rahmen des Handlungsspielraums der Landeshauptstadt Saarbrücken – auf eine Attraktivierung des Systems hinzuwirken und Synergieeffekte, beispielsweise mit dem Deutschlandticket, zu nutzen.

Die Fahrradausstattung der Haushalte hat seit 2010 etwas zugelegt (56 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad; 2010: 52 % der Haushalte), liegt aber insgesamt auch im Stadttypus-Vergleich auf einem sehr niedrigen Niveau (Regiopolen und Großstädte in Stadtregionen 2023: 76 % der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad). Insgesamt werden 3 % aller zurückgelegten Wege mit einem Elektrofahrrad gefahren. Durch die elektrische Tretunterstützung werden auch weitere Wegstrecken für den Fahrradverkehr attraktiv und zahlreiche Höhenlagen Saarbrückens können komfortabler erschlossen werden. Insgesamt schlägt sich die Steigerung der Radverkehrsanteile auf den mittleren Distanzen (2 – 10 km) jedoch nicht im Modal-Split nach Wegeaufkommen nieder: hier bleibt der Wert bei 15 % bzw. 11 %.

Insgesamt lässt sich resümieren, dass die Förderung des Umweltverbundes fortgesetzt werden sollte, um weitere Verlagerungspotenziale zu erschließen – aufbauend auf die bestehende positive Tendenz der Mobilitätsentwicklung. Ziel sollte es sein, dass die Mobilitätsangebote in der Landeshauptstadt Saarbrücken gemeinsam eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Pkw darstellen.

In der Langfassung des Endberichts zur Mobilitätsbefragung werden die dargestellten Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten in der Landeshauptstadt Saarbrücken weiter ausgeführt und Querbezüge hergestellt, indem Mobilitätskennziffern u. a. mit soziodemografischen Merkmalen verschnitten oder nach Zielgruppen ausgewertet werden.

Mobilitätsbefragung Saarbrücken 2025

Kurzbericht (Februar 2026)

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Rathausplatz 1
66111 Saarbrücken

Telefon +49 681 905-4183
Telefax +49 681 905-4155

mobilitaetsplan@saarbruecken.de
www.saarbruecken.de

Gefördert durch



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



nachhaltig
mobil
planen



Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

SAARLAND



Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken

Redaktion Planersocietät in Zusammenarbeit mit Stadtplanungsamt Saarbrücken

Layout und Satz Planersocietät in Zusammenarbeit mit Stadtplanungsamt Saarbrücken

Bildnachweise Planersocietät

Erscheinungsdatum Februar 2026

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**