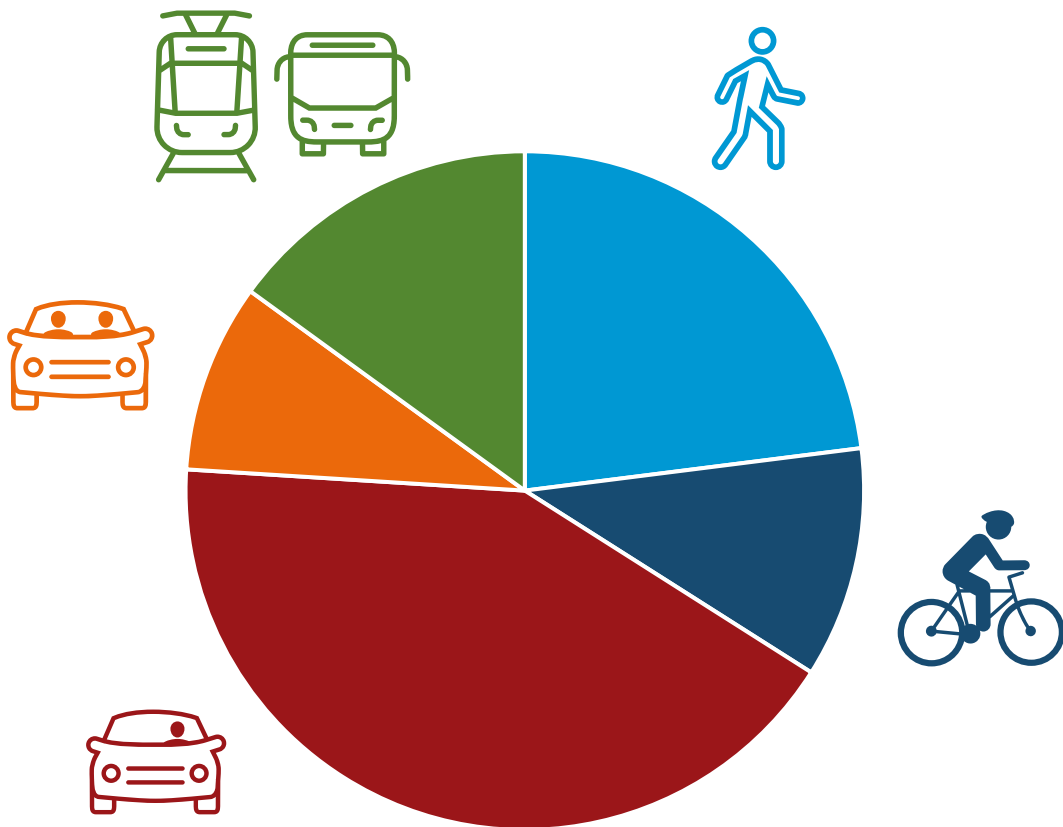


Mobilitätsbefragung Saarbrücken 2025

Endbericht (Februar 2026)



Mobilitätsplan

Saarbrücken 2040

www.saarbruecken.de

**SAAR
BRÜ
CKEN**

Mobilitätsbefragung Saarbrücken 2025

Endbericht (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

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	2
1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung	3
2 Methodische Grundlagen	4
3 Untersuchungsraum Landeshauptstadt Saarbrücken	11
4 Mobilitätsoptionen	15
4.1 Soziodemografische Daten	15
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	16
5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	26
6 Arbeitsplatz- und Ausbildungsmobilität	32
6.1 Arbeits- / Ausbildungsplatz und Schulorte	32
6.2 Verkehrsmittelwahl von Schüler:innen auf dem Schulweg	33
6.3 Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität	34
6.4 Bewertung der Erreichbarkeit	36
7 Bewertung der Verkehrssysteme	38
8 Mobilität am Berichtstag	44
8.1 Wegezähl am Berichtstag	44
8.2 Wegezwecke	45
8.3 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)	48
8.4 Wegelängen und Wegedauer	55
8.5 Wegeketten	66
8.6 Mobilität in den Untersuchungsräumen	68
9 Zusammenfassendes Fazit	78
10 Quellenverzeichnis	79
Abbildungsverzeichnis	80
Tabellenverzeichnis	82
Anhang I: Befragungsunterlagen	83

Abkürzungsverzeichnis

E-Bike	Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalkraft fährt
(E-)Fahrrad	(Elektro-)Fahrrad
k. A.	Keine Angabe
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	Absolute Fallzahl der Auswertung (Stichprobengröße)
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr / Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	Personen ohne Auto, die auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind
Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt (max. 25 km/h)
Pkw	Personenkraftwagen
RE	Regionalexpress
S-Pedelec	Fahrrad, das durch Hilfsmotor den Tritt nur unterstützt und Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h erreicht (Versicherungskennzeichen pflichtig)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat im Jahr 2025 eine repräsentative Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt. Die Untersuchung aktualisiert die Ergebnisse der vorherigen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2010 und liefert damit aktuelle Grundlagendaten für die Verkehrsplanung und für den nun anstehenden Mobilitätsplan.










Aus den aktuellen Befragungsergebnissen können Erkenntnisse sowohl für die zukünftige Verkehrsplanung als auch für die Evaluation der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens seit der letzten Befragung gewonnen werden. Wichtige Fragen der Untersuchung sind zum Beispiel: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die einzelnen Verkehrssysteme bewertet? Wie sieht die Verkehrsmittelnutzung auf verschiedenen Wegebeziehungen aus? Neben der beschriebenen Verwendung kann die Untersuchung für weitere Aufgaben und Ziele genutzt werden, wie z. B. als umfangreiche Datengrundlage für die Erstellung des Mobilitätsplans 2040, für die Förderung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit oder als Standortbestimmung sowie zur Ermittlung von Stärken und Schwächen.

Die Mobilitätsbefragung wurde durch das Büro Planersocietät organisiert und ausgewertet. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung zusammen, vergleicht diese mit den Ergebnissen der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2010 und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung.

2 Methodische Grundlagen

Die Mobilitätsbefragung für die Landeshauptstadt Saarbrücken wurde in Anlehnung an das Vorgehen der deutschlandweiten Mobilitätsbefragungen „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“ sowie „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert und ausgewertet. In der Befragung werden zufällig ausgewählte Haushalte u. a. zu ihrer Fahrzeugausstattung und zu ihrer persönlichen Verkehrsmittelnutzung befragt und gebeten, an einem Tag alle Wege, die sie zurücklegen, zu protokollieren. Damit sind die Ergebnisse sowohl mit der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2010 als auch mit anderen Studien zu diesem Thema, wie z. Bsp. „Mobilität in Deutschland“ (kurz: MiD), vergleichbar. Die Erhebung wurde im Zeitraum zwischen dem 09. und dem 25. September mit insgesamt neun Berichtstagen (Dienstag, Mittwoch und Donnerstag) durchgeführt. Mit Ausnahme von zwei Regentagen waren hauptsächlich keine bis geringe Niederschlagsmengen zu verzeichnen. Bei Höchsttemperaturen zwischen 9,3 °C und 24,1 °C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches bis erhöhtes Temperaturniveau zu verzeichnen. Es ist von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne starke witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Berichtstagen

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Mittlere Temperatur	Wetterlage
1	09.09.2025	Dienstag	14,7 °C	
	10.09.2025	Mittwoch	14,5 °C	
	11.09.2025	Donnerstag	15,2 °C	
2	16.09.2025	Dienstag	13,4 °C	
	17.09.2025	Mittwoch	14,3 °C	
	18.09.2025	Donnerstag	17,1 °C	
3	23.09.2025	Dienstag	9,5 °C	
	24.09.2025	Mittwoch	8,7 °C	
	25.09.2025	Donnerstag	8,8 °C	

Quellen: WetterKontor: Wetter-Rückblick für Saarbrücken, Saarland, Deutschland (abgerufen von www.wetterkontor.de)

Für die Teilnahme an der Befragung wurden in der Landeshauptstadt Saarbrücken insgesamt 24.440 Personen (ab 18 Jahren) zufällig aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt und in Stellvertretung für ihren gesamten Haushalt postalisch zur Beantwortung der Befragung aufgefordert. Diese Bruttostichprobe ist auf Stadtteilebene geschichtet, sodass auch Grundausswertungen für (zusammengefasste) Stadtteile möglich sind. Alle zufällig ausgewählten Personen wurden durch ein Anschreiben des Oberbürgermeisters über die Befragungsziele und -inhalte informiert. Die Befragungsunterlagen umfassten ein Informationsblatt mit Hinweisen zum Ausfüllen, weiteren Erläuterungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten sowie die Fragebögen für die schriftlich-postalische Teilnahme oder Notizblätter, für eine Online-Teilnahme bzw. eine telefonische Teilnahme. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert den Personenbogen bzw. die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Berichtstag zu beantworten¹.

¹ Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahren“) wurde aus mehreren Gründen gewählt. Auf der einen Seite finden in diesem Alter i. d. R. die ersten eigenständigen Wege (z. B. zur Schule) statt; vorher sind es entweder Begleitwege (z. B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz etc.). Auf der anderen Seite sollte die zeitliche

45 % der Haushalte haben mit dem Anschreiben auch einen schriftlichen Fragebogen zugestellt bekommen. 55 % haben ein Anschreiben mit Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Beteiligung bekommen. Allen Teilnehmenden stand es frei, auch über die jeweils andere Teilnahmemöglichkeit oder per Telefoninterview teilzunehmen. So konnten alle Teilnehmenden den schriftlichen Fragebogen kostenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Der Zugangscod zur Online-Teilnahme war auf allen Anschreiben abgedruckt.

Die telefonische Befragung wurde computergestützt durch geschulte Interviewer:innen der O-TON GmbH durchgeführt, die auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert sind. Zudem wurde eine telefonische Hotline eingerichtet, über die Fragen zur Mobilitätsbefragung beantwortet wurden. Außerdem konnten die angeschriebenen Haushalte hier Termine für ein Telefoninterview vereinbaren oder die kostenfreie Zusendung der schriftlichen Fragebögen anfordern.

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen kann die Ausschöpfungsquote optimiert werden, da jede Befragungsform unterschiedliche Zielgruppen erreicht. So beteiligen sich ältere Personen oft lieber per Telefon oder postalisch, während jüngere Personen eher online an der Befragung teilnehmen. Gleichzeitig werden durch verschiedene Teilnahmeoptionen methodische Verzerrungen, die mit den unterschiedlichen Befragungsformen einhergehen, minimiert.

Folgende Inhalte wurden in den drei Teilen der Mobilitätsbefragung (Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegeprotokoll) abgefragt:

Tabelle 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung der Fahrräder sowie privater und dienstlicher Autos ▪ Wohnort (Stadtteil) ▪ Entfernung zur/zum nächsten Bus- / Saarbahnhaltestelle und Bahnhaltepunkt ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Schulabschluss ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungs- /Schulortes ▪ Homeoffice ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Bewertung des Radfahrens, der Sicherheit im öffentlichen Raum und des Fuß-, Bus- und Saarbahnverkehrs ▪ Potenzieller Nutzungsumfang weiterer Mobilitätsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilität am Berichtstag ▪ Zur Verfügung stehende Fahrzeuge am Berichtstag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Ankunft ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Als Informationsportal diente u. a. die projektbegleitende Internetseite www.saarbruecken-mobil.de (siehe Abbildung 1). Dort wurden projektbegleitend Informationen zum Ablauf der Mobilitätsbefragung zur Verfügung gestellt und häufig gestellte Fragen beantwortet. Zudem konnten während des Befragungszeitraums sämtliche Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Die Internetseite diente außerdem als Zugangportal für den Onlinefragebogen.

Inanspruchnahme zu dieser Befragung nicht auf unnötige Weise ausgeweitet werden, da die Eltern die Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung



© Landeshauptstadt Saarbrücken, J. Halberstadt

WILLKOMMEN BEI DER MOBILITÄTSBEFRAGUNG DER LANDESHAUPTSTADT SAARBRÜCKEN

Die EinwohnerInnen und Einwohner Saarbrückens legen täglich circa 500.000 Wege zurück. Bei der letzten Erhebung im Jahr 2010 hat sich gezeigt: Mehr als 40 Prozent dieser Wege wurden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurückgelegt. Der größte Teil erfolgte mit dem Auto.

Derzeit erhebt die Landeshauptstadt mit ihrer Befragung aktuelle Zahlen und Daten zur Mobilität.

AKTUELLES

05.12.2025
Befragung erfolgreich
beendet
[Mehr ...](#)

06.10.2025
Teilnahme weiterhin
möglich
[Mehr ...](#)

Quelle: www.saarbruecken-mobil.de/start

Die Befragung wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (Pressemitteilungen, Internet, Kurzmeldungen, etc.) begleitet, mit der die ausgewählten Haushalte u. a. über die Inhalte informiert und zur Teilnahme an der Befragung motiviert wurden. Darüber hinaus wurde durch Pressemitteilungen der Stadtverwaltungen der offizielle Charakter der Befragung unterstrichen.

Tabelle 3: Kenndaten der Mobilitätsbefragung

Kenndaten der Erhebung	Landeshauptstadt Saarbrücken
Angeschriebene Haushalte	24.440
- Online Variante	13.442 (55 %)
- Schriftliche Variante	10.998 (45 %)
verwertbarer Fragebogenrücklauf	1.952
- Schriftlicher Fragebogenrücklauf	977 (50,1 %)
- Online Beteiligung	955 (48,9 %)
- Telefonische Interviews	20 (1,0 %)
Rücklaufquote	8,1 %
- Erreichte Personen	3.695
- davon nicht vorliegend/auswertbar	477
- Auswertbare Personenfragebögen	3.218
- Haushaltgröße	2,0
Anteil an der Gesamtbevölkerung	1,7 %

Insgesamt haben sich 1.952 Haushalte mit 3.695 Personen an der Befragung beteiligt, wovon für 3.218 Personen ab 6 Jahren auswertbare Fragebögen vorliegen. Die erreichte Rücklaufquote beträgt 8,1 % womit der erwartete Rücklauf etwas unterschritten wird.

Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen

Untersuchungseinheit	Ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Nettostichprobe
		Haushalte	Personen	Personen
Alt-Saarbrücken	1.550	135	249	209
Bischofsheim, Brebach-Fechingen	1.970	159	311	252
Bübingen, Güdingen	2.040	194	380	324
Dudweiler, Herrensohr, Jägersfreude	3.050	183	377	339
Ensheim, Eschringen	920	106	203	173
Eschberg	800	78	146	141
Gersweiler, Klarenthal, Altenkessel	2.820	184	363	316
Malstatt, Burbach	5.620	250	488	413
Schafbrücke, Scheidt	1.800	158	336	278
St. Annual	850	84	157	136
St. Johann	3.020	339	657	548
Keine Angabe	-	17	28	89
Landeshauptstadt Saarbrücken	24.440	1.887	3.695	3.218

Insgesamt konnten rund 1,7 % der Gesamtbevölkerung der Landeshauptstadt Saarbrücken (Stand 31.01.2026: 186.921 Einwohner:innen²) befragt werden. Durch die Schichtung auf Stadtteilebene sind auch

² Landeshauptstadt Saarbrücken (2026)

aussagekräftige Grundausswertungen auf Ebene (zusammengefasster) Stadtteile durchführbar. Für die Auswertungen werden die Stadtteile teilweise anhand räumlicher Lage und verkehrlicher Anbindung zusammengefasst. Die erhobenen Antworten werden im vorliegenden Bericht für die Untersuchungseinheiten Alt-Saarbrücken, Bischmisheim/ Brebach-Fechingen, Bübingen/ Güdingen, Dudweiler/ Herrensohr/ Jägersfreude, Ensheim/ Eschringen, Eschberg, Gersweiler/ Klarenthal/ Altenkessel, Malstatt/ Burbach, Schafbrücke/ Scheidt, St. Annual, St. Johann sowie für die Gesamtstadt Saarbrücken ausgewertet.

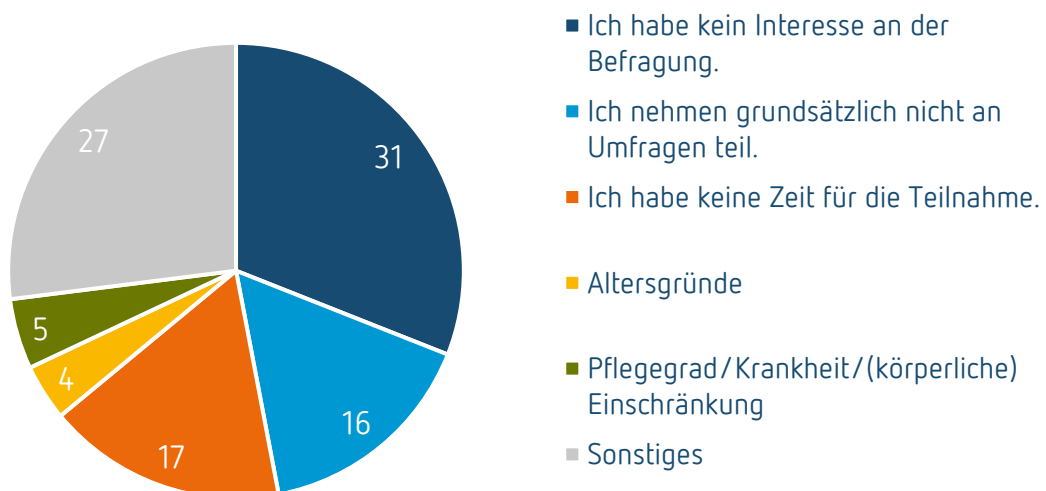
Non-Response-Analyse

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft³, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Im Rahmen der Befragung bestand bei Nicht-Teilnahme die Möglichkeit, hierfür einen Grund anzugeben. 31 % der hier angegebenen Rückmeldungen waren „kein Interesse an der Befragung“. Weitere Gründe waren keine Zeit für eine Teilnahme sowie die grundsätzliche Nicht-Teilnahme an Umfragen. Ebenfalls wurden Gründe wie Alter, Pflegegrad/Krankheit/(körperliche) Einschränkungen genannt.

Abbildung 2: Gründe für Nichtteilnahme an der Befragung

Gründe für Nicht-Teilnahme



Plausibilisierung und Gewichtung

Die zufällige Stichprobenziehung auf Personenebene führt erwartungsgemäß zu einer systematischen Verzerrung der Stichprobe. So ist bei der zufälligen Ziehung aus dem Einwohnermelderegister die Wahrscheinlichkeit, einen Mehrpersonenhaushalt auszuwählen, deutlich größer als die Wahrscheinlichkeit, einen Einpersonenhaushalt zu ziehen. Grund hierfür ist, dass Mehrpersonenhaushalte proportional zur

³ Unplausible Angaben wurden soweit wie möglich rekonstruiert; unbrauchbare Fragebögen sind im Vorfeld aussortiert worden.

Anzahl der Haushaltsmitglieder häufiger als alleinlebende Personen im Einwohnermelderegister vertreten sind. Daher ist in der Stichprobe insbesondere der Anteil von häufig vorhandenen Haushaltstypen mit mehreren Haushaltsmitgliedern überrepräsentiert. Aus diesem Grund wird eine Gewichtung der in der Stichprobe vertretenen Personengruppen nach Haushalts- und Alters- und Geschlechterstruktur vorgenommen. Weiterhin wird in diesem Zuge die räumliche Verteilung der Wohnorte berücksichtigt. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit für die Erhebung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

Abbildung 3: Haushaltsgößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent

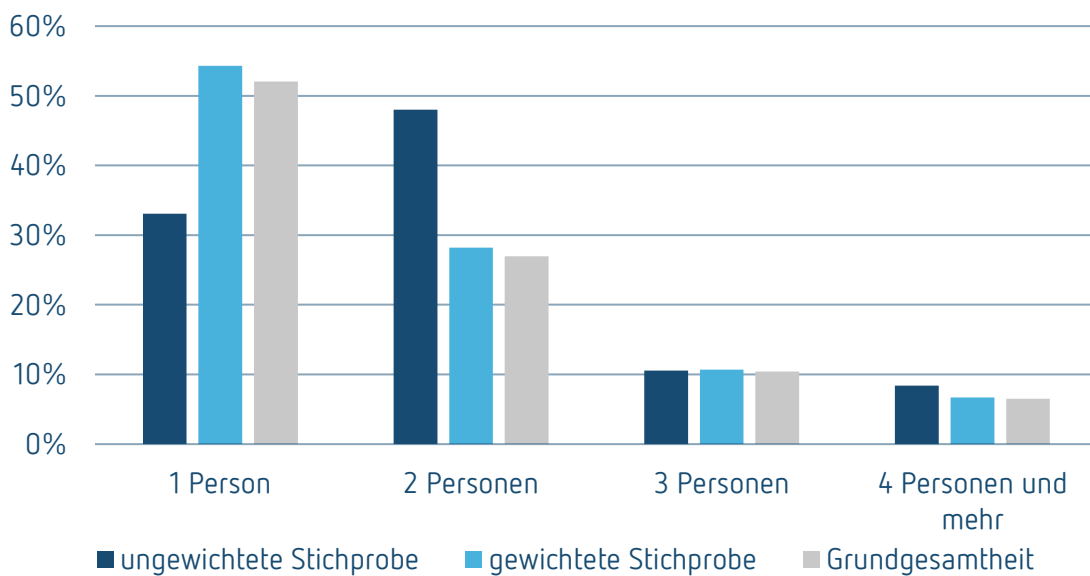
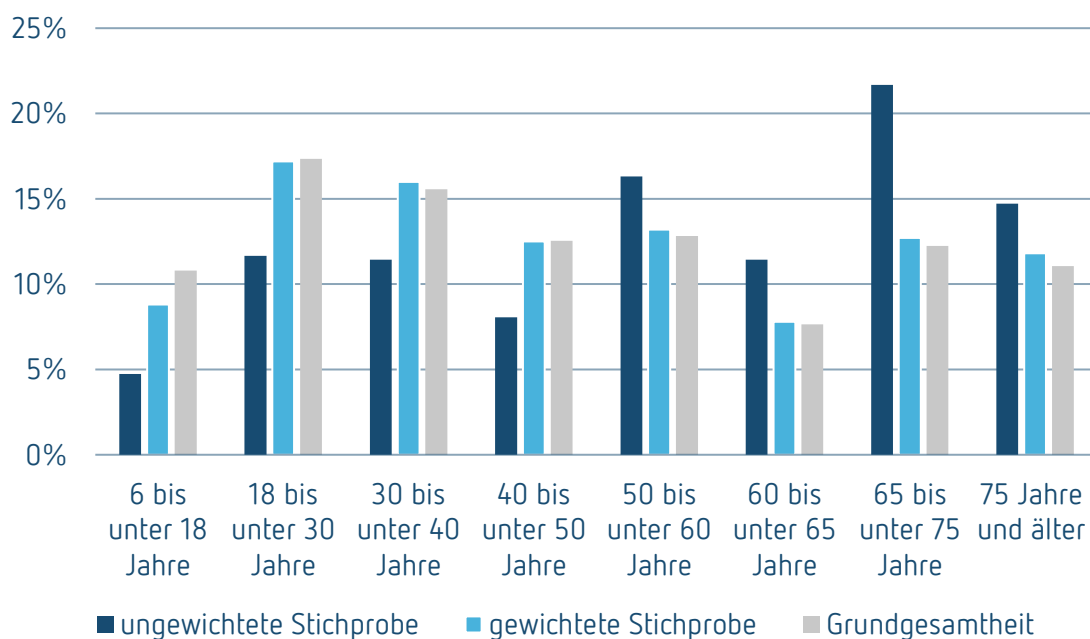


Abbildung 4: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent



Hinweise zur Dokumentation

Die in diesem Datenbericht dargestellten Mobilitätswerte beziehen sich lediglich auf Haushalte und Einwohnende mit Wohnsitz in der Landeshauptstadt Saarbrücken. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlenden sowie Ausbildungs- und Berufseinpendlenden, Besucher:innen oder Tourist:innen zurückgelegt werden, können durch die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfasst werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der deutschlandweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (kurz: MiD 2023) hinzugezogen und mit unterschiedlichen räumlichen Bezügen dargestellt. Es wird einerseits der bundesweite Durchschnitt als Vergleichswert der MiD 2023 dargestellt und andererseits die Ergebnisse der MiD 2023 für eine Raumkategorie der RegioStaR 7 dargestellt.⁴ Als Referenzkategorie der RegioStaR7 werden für die Landeshauptstadt Saarbrücken die Werte der Kategorie „Stadtregion – Regiopole und Großstadt“ aufgeführt. In den Auswertungstabellen sind die bundesweiten Werte als „MiD 2023“ und die Werte der vergleichbaren Raumkategorie als „Stadtregion – Regiopole und Großstadt“ ausgewiesen.

Bei einzelnen Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen angewendet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Das Zeichen „*“ zeigt zudem an, wenn aufgrund nur weniger vorliegender Antworten zu Einzelaspekten keine statistisch hinreichend gesicherte Aussage getroffen werden kann.

In den Tabellen werden i. d. R. nur Prozentwerte angegeben. Die Angabe der absoluten Zahlen erfolgt in den Kopfzeilen der Tabellenspalten mit „(n=Zahl)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert auf welchem Datenumfang die betreffende Auswertung basiert. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachauswahlen möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte teilweise nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergäbe die Summe immer 100 %), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wurde verzichtet, da hierdurch optisch eine Präzision der Daten vermittelt wird, die mit dem Erhebungsdesign einer repräsentativen Stichprobe dieses Umfangs nicht erreicht werden kann. **Bitte beachten Sie bei allen Tabellen und Grafiken: Durch Auf- und Abrundungsfehler werden nicht immer exakt „100 %“ erreicht.**

⁴ infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Ergänzende Studienunterlagen (im Auftrag des BMV). 4. Dokumentation Raumvariablen

3 Untersuchungsraum Landeshauptstadt Saarbrücken

Die Landeshauptstadt Saarbrücken liegt im Landkreis des Regionalverbandes Saarbrücken und grenzt im Uhrzeigersinn beginnend im Norden an die Städte und Gemeinden Riegelsberg, Merchweiler, Sulzbach/ Saar, St. Ingbert, Ormesheim, Kleinblittersdorf, Forbach (Frankreich), Großrosseln und Völklingen. Die Mobilitätsbefragung beinhaltet elf Untersuchungsräume der Landeshauptstadt Saarbrücken (Altenkessel/ Burbach, Alt-Saarbrücken, Bischmisheim/ Brebach-Fechingen, Bübingen/ Güdingen, Dudweiler, Ensheim/ Eschringen, Eschberg, Gersweiler/ Klarenthal, Herrensohr/ Jägersfreude/ Scheidt, Malstatt, Schafbrücke, St. Arnual, St. Johann) und deckt damit das gesamte Stadtgebiet ab. Insgesamt umfasst der Untersuchungsraum eine Fläche von rund 167,5 km² mit einer Einwohnerzahl von rund 187.000 Menschen (Stand Januar 2026). Die bevölkerungsreichsten Stadtteile sind St. Johann und der Stadtteil Malstatt mit etwa 32.300 bzw. 30.500 Einwohnenden⁵.

Tabelle 5: Einwohnerzahlen in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Saarbrücken

Stadtteil	Einwohnerzahl
Alt-Saarbrücken	21.143
Altenkessel	5.496
Bischmisheim	3.899
Brebach-Fechingen	5.839
Bübingen	3.611
Burbach	15.605
Ensheim	3.430
Eschringen	1.200
Eschberg	6.835
Dudweiler	19.470
Herrensohr	2.108
Jägersfreude	1.884
Klarenthal	5.341
Malstatt	30.477
Gersweiler	6.257
Güdingen	5.178
Schafbrücke	3.011
Scheidt	4.089
St. Arnual	9.534
St. Johann	32.306
Landeshauptstadt Saarbrücken	186.713

Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken (2026)

Die Siedlungsflächen der Stadtteile ordnen sich teilweise entlang der SPNV-Achsen an, die das Stadtgebiet von Westen nach Norden durchziehen. Östlich und südlich dieser Agglomerationsachse liegt das restliche Stadtgebiet, das von Westen nach Osten durch die Saar geteilt ist. Besonders die Ortsteile Dudweiler,

⁵ Landeshauptstadt Saarbrücken (2026)

Altenkessel, Gersweiler, Ensheim, Eschringen und Bübingen befinden sich in peripherer Lage. Die Ortsteile St. Johann, St. Arnual, Alt-Saarbrücken, Malstatt und Eschberg bilden den dichter besiedelten Kern der Stadt (siehe Abbildung 5).

Die Landeshauptstadt Saarbrücken wird über die Autobahn A 1, die Autobahn A 6, die Autobahn A 620, die Autobahn A 623 sowie die Bundesstraße B 51, die in ost-westlicher Richtung durch das Stadtgebiet führt, und die Bundesstraße B 41 an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Im Schienenverkehr wird die Stadt Saarbrücken durch den Regionalexpress an umliegende Kreise und Städte angebunden, insbesondere durch den RE 3 an Mainz, durch den RE1 an Mannheim, Kaiserslautern und Trier sowie durch den RE19 an Straßburg (Frankreich). Die Regionalexpresslinien bieten eine Anbindung in das gesamte Gebiet des Saarlandes und Rheinland-Pfalz. Durch Regionalbahnlinien und die Saarbahn ist Saarbrücken mit dem Umland vernetzt. Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist zudem an den Schienenfernverkehr angebunden. Saarbrücken verfügt zudem über einen ICE-Haltepunkt, der die Stadt überregional über Frankfurt bis nach Berlin und international bis Paris anbindet (siehe Abbildung 6).

Abbildung 5: Stadtteile der Landeshauptstadt Saarbrücken

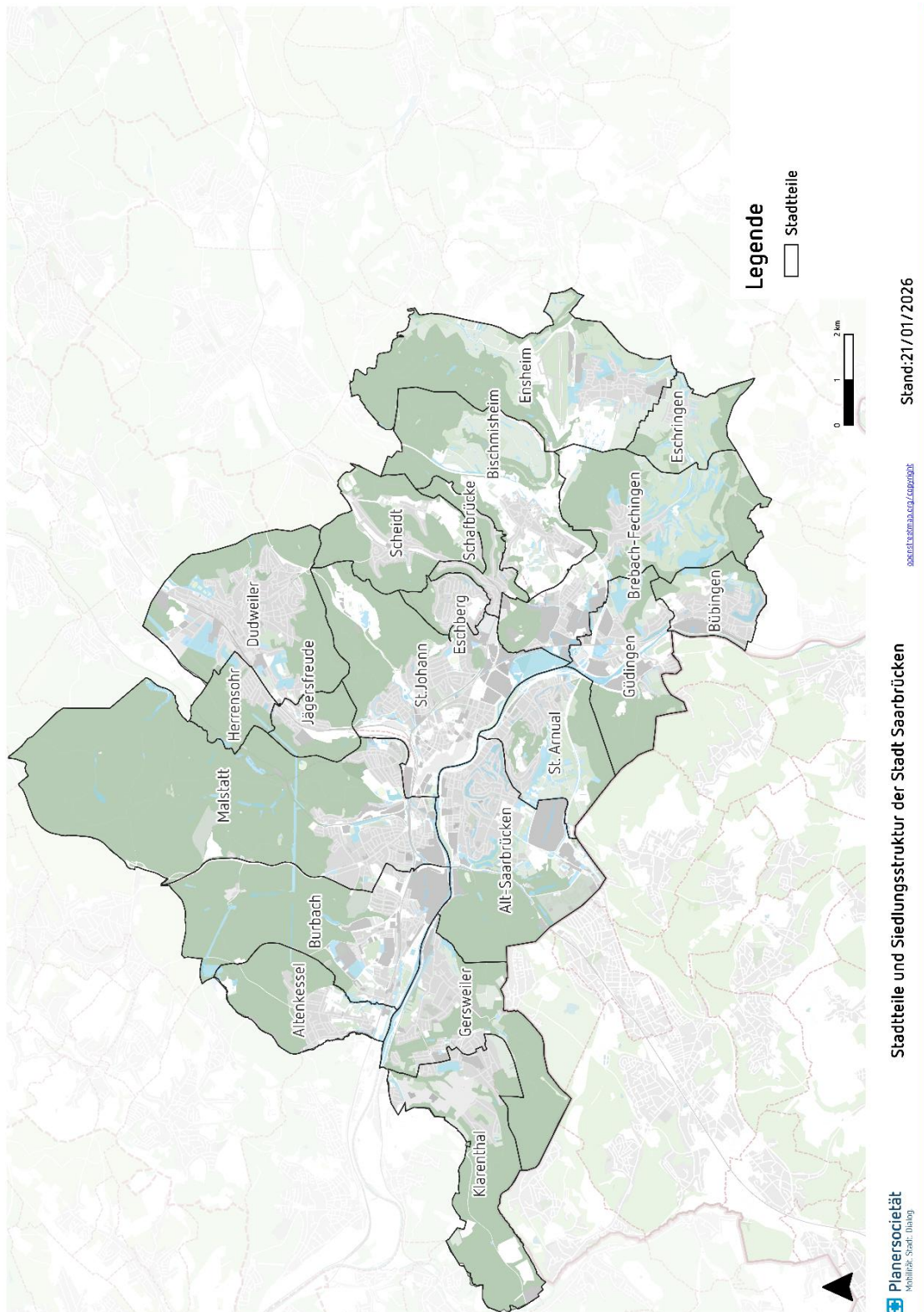
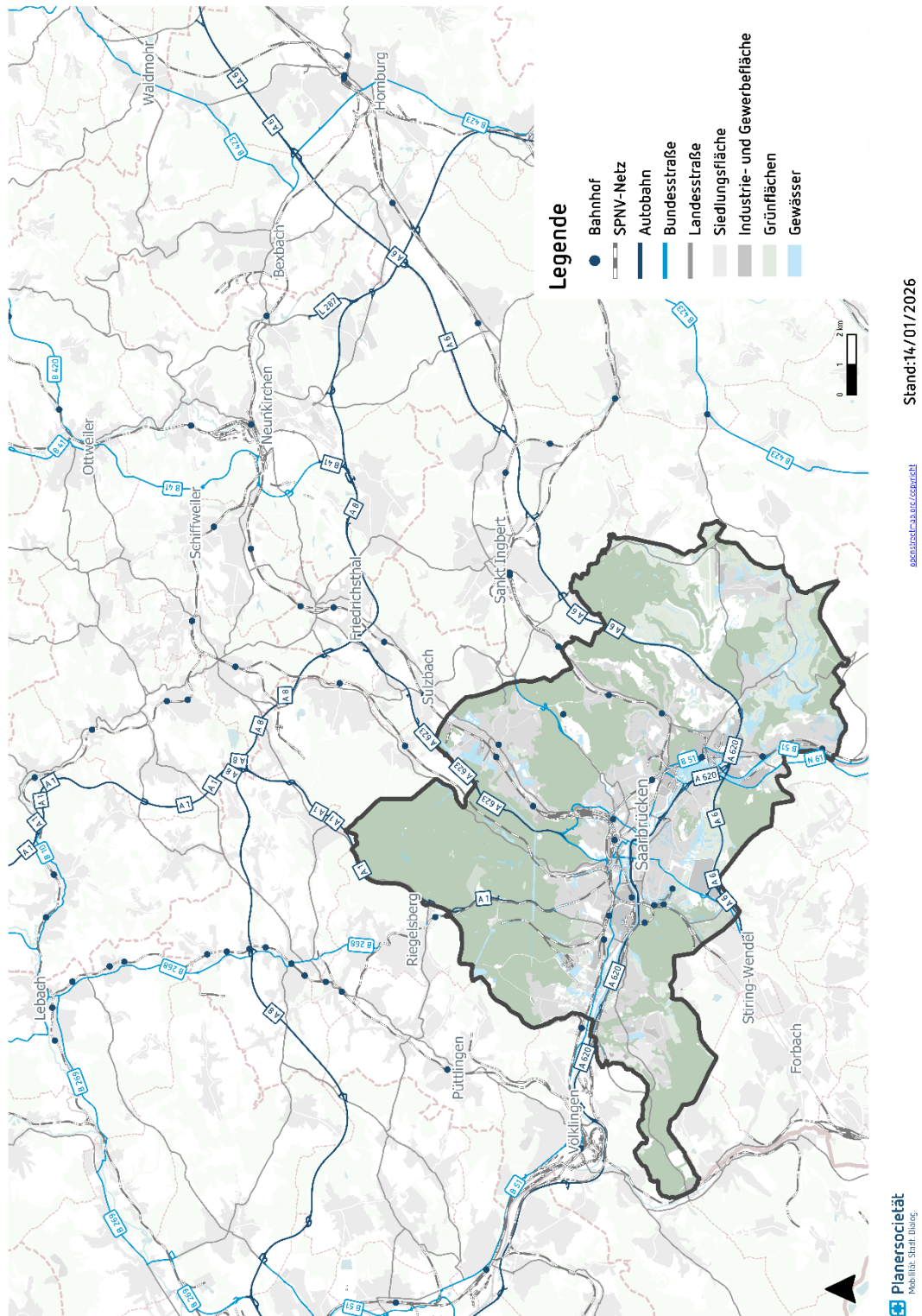


Abbildung 6: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken



4 Mobilitätsoptionen

Die Mobilitätsbefragung dient der Erfassung und Aktualisierung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Landeshauptstadt Saarbrücken. Um die Ergebnisse zielgerichtet zu interpretieren, ist es sinnvoll, die aktuellen Rahmenbedingungen wie die soziodemografische Zusammensetzung der Stadtbevölkerung zum Befragungszeitpunkt zu erfassen. Das Mobilitätsverhalten einer Person verändert sich im Laufe des Lebens. So stellen das Erreichen der Volljährigkeit oder der Eintritt in das Rentenalter Zeitpunkte im Lebenslauf einer Person dar, welche das Mobilitätsverhalten der Person in der Regel deutlich verändern. Somit ist es sinnvoll im Rahmen aus der Auswertung von Mobilitätskenndaten ebenfalls die soziodemografische Zusammensetzung der Stichprobe zu betrachten.

4.1 Soziodemografische Daten

Rund die Hälfte der befragten Personen in den Haushalten sind Erwerbstätige (50 %). Mehr als ein Drittel (38 %) aller Personen arbeiten dabei in Vollzeit und 11 % der Personen in Teilzeit. 1 % der Personen sind Erwerbstätige, die vorübergehend freigestellt oder z. B. in Elternzeit sind. 9 % der Personen, die in den befragten Haushalten leben, sind Schüler:innen, 8 % der Personen sind Studierende und 1 % befindet sich in einer Ausbildung. Rund ein Viertel (26 %) der Personen sind im Ruhestand bzw. pensioniert, 2 % sind haushaltsführende Personen, 1 % Kinder im Vorschulalter⁶ und 3 % der Personen geben an, aktuell ohne berufliche Beschäftigung zu sein. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 55 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. Mehr als ein Drittel der Haushalte sind Rentnerhaushalte (38 %), rund 4 % sind Ausbildungshaushalte und rund 2 % der Haushalte sind Erwerbslosenhaushalte.

Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen

Basis: alle Personen im Haushalt Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt							
		Erwerbstätige	Ausbildung	Student:in	Schüler:in	Kind	Hausfrau/-mann	Rentner:in, Pensionär:in	ohne Beschäftigung
Landeshauptstadt Saarbrücken	3.040	50	1	8	9	1	2	26	3

56 % aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte, 27 % sind kinderlose Paarhaushalte. Mehr-Personen-Haushalte ohne Kinder kommen auf einen Anteil von 6 %. In 11 % der befragten Haushalte in der Landeshauptstadt Saarbrücken leben Kinder unter 18 Jahren.

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

10 % der Befragten in der Landeshauptstadt Saarbrücken geben an, gesundheitsbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Rund 7 % der Personen geben eine Mobilitätseinschränkung durch

6 Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Untersuchung Personen ab sechs Jahren befragt wurden.

Gehbehinderungen, 1 % durch Sehbehinderungen und 4 % durch andere Einschränkungen an. Rund 2 % der Befragten haben mehrere Gründe aufgeführt, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Ab einem Alter von 65 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während in jüngeren Altersklassen bis unter 65 Jahre etwa 7 % der Befragten angeben, durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein, sind es unter den Personen im Alter von 65 bis unter 75 Jahre bereits etwa 16 % der Personen. Personen in einem Alter ab 75 Jahren sind mit einem Anteil von rund 40 % besonders betroffen. Insbesondere der Anteil von Personen, die mehrere Gründe für gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen angeben, steigt im Alter an.

Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Menschen im Rentenalter – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es den Aspekt der Barrierefreiheit zukünftig bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote noch stärker zu beachten.

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

Pkw-Ausstattung

Rund 78 % der befragten Haushalte in der Landeshauptstadt Saarbrücken verfügen über mindestens ein Auto. Mehr als ein Viertel der Haushalte in der Landeshauptstadt Saarbrücken geben dabei einen Besitz von mehreren Autos an (27 % der Haushalte). Demgegenüber können 22 % der befragten Haushalte als autofreie Haushalte eingestuft werden. Gegenüber der vorherigen Befragung hat der Anteil der autofreien Haushalte leicht zugenommen. Die durchschnittliche Pkw-Anzahl, die pro Haushalt zur Verfügung steht, beträgt 1,1 Pkw pro Haushalt.

Tabelle 7: Besitz von (dienstlichen/privaten) Pkw im Haushalt

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Pkw im Haushalt				Pkw-Dichte auf 1.000 Einwoh- ner:innen (private und dienstl. Pkw)
		Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr	
Landeshauptstadt Saarbrücken	1.854	22	51	21	6	670
Untersuchungsräume						
Alt-Saarbrücken	136	21	52	19	7	668
Bischmisheim, Brebach- Fechingen	160	14	54	24	8	758
Bübingen, Güdigen	194	6	61	26	7	787
Dudweiler, Herrensohr, Jä- gersfreude	184	22	46	24	8	696
Ensheim, Eschringen	106	6	54	32	8	896
Eschberg	79	27	43	20	10	662
Gersweiler, Klarenthal, Alten- kessel	185	16	49	30	5	743
Malstatt, Burbach	252	25	52	19	4	602
Schafbrücke, Scheidt	157	15	52	28	5	766
St. Arnual	84	19	54	20	7	683
St. Johann	339	25	53	17	4	592
Vergleichswerte						
Landeshauptstadt Saarbrücken 2010	k. A.	17		83*		680
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	33.995	27	54	17	2	k. A.
MIID 2023	218.101	20	52	24	4	k. A.
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines elektrischen Pkw			Pkw-Dichte auf 1.000 Einwoh- ner:innen (private und dienstl. Pkw)	
		Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw und mehr		
Landeshauptstadt Saarbrücken	1.576	89	10	1	72	

Wie viele der folgenden Fahrzeuge sind in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie bitte eine Anzahl an. – privates Auto (davon vollelektrisch; davon Plug-In-Hybrid), dienstliches Auto (davon vollelektrisch; davon Plug-In-Hybrid)

* Abweichende Kategorie: „Pkw bzw. Krad vorhanden – ja/nein“

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohnende beträgt 670 (private oder dienstliche) Pkw. Werden nur die privaten Pkw, die über den privaten Haushalt zugelassen sind, berücksichtigt, sinkt die Pkw-Dichte auf 621 private Pkw pro 1.000 Einwohnende. Diese Motorisierungsquote für private Haushalte liegt leicht unter dem Landesdurchschnitt vom Saarland, die im Jahr 2024 655 Pkw je 1.000 Einwohnende beträgt⁷. 11 % der Haushalte in Saarbrücken besitzen mindestens einen vollelektrisch angetriebenen Pkw. Bezogen auf alle in der Befragung erfassten Pkw, handelt es sich bei 5 % der Pkw um vollelektrisch angetriebene Fahrzeuge.

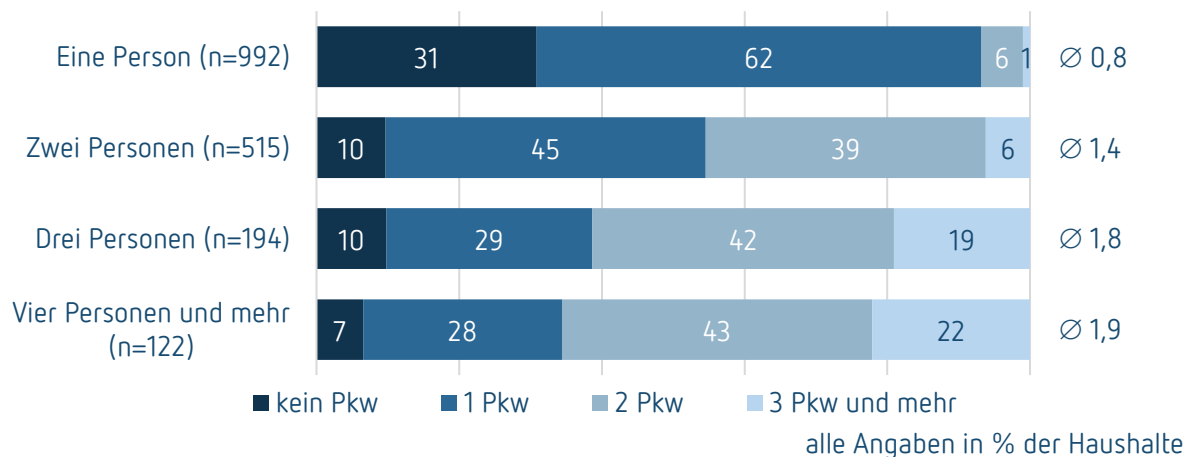
Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Landeshauptstadt Saarbrücken im Vergleich zu den strukturräumlich vergleichbaren Städten auf einem leicht höheren Niveau befindet. Die Pkw-Ausstattung liegt in der Landeshauptstadt Saarbrücken, bei einem Pkw pro

⁷ vgl. Statistisches Amt Saarland (2025): Statistische Berichte – Kraftfahrzeugbestand am 1. Januar 2024 und Neuzulassungen im Jahr 2023.

Haushalt im deutschlandweiten Schnitt, bei zwei oder mehr Pkw pro Haushalt leicht unter dem deutschlandweiten Schnitt.

Der Pkw-Besitz unterscheidet sich sowohl nach der Größe als auch nach der sozialen Struktur eines Haushaltes. So besitzt ein größerer Anteil der Erwerbshaushalte mindestens einen Pkw (87 %) als bei den Rentnerhaushalten (76 %). Unterschieden nach Größe des Haushaltes besitzen ein überdurchschnittlicher Anteil der Einpersonenhaushalte keinen Pkw (31 %). Größere Haushalte mit mindestens drei Personen verfügen hingegen mehrheitlich über mindestens zwei Autos.

Abbildung 7: Pkw im Haushalt nach Haushaltsgröße



Weiterhin verfügen 9 % der Haushalte in der Landeshauptstadt Saarbrücken über mindestens ein motorisiertes Zweirad (Motorrad, Motorroller etc.). Diese Besitzquote von Krafträdern in den Haushalten lässt sich in den Bundesschnitt dem Niveau der Vergleichsstädte von jeweils 8 % der Haushalte einordnen.

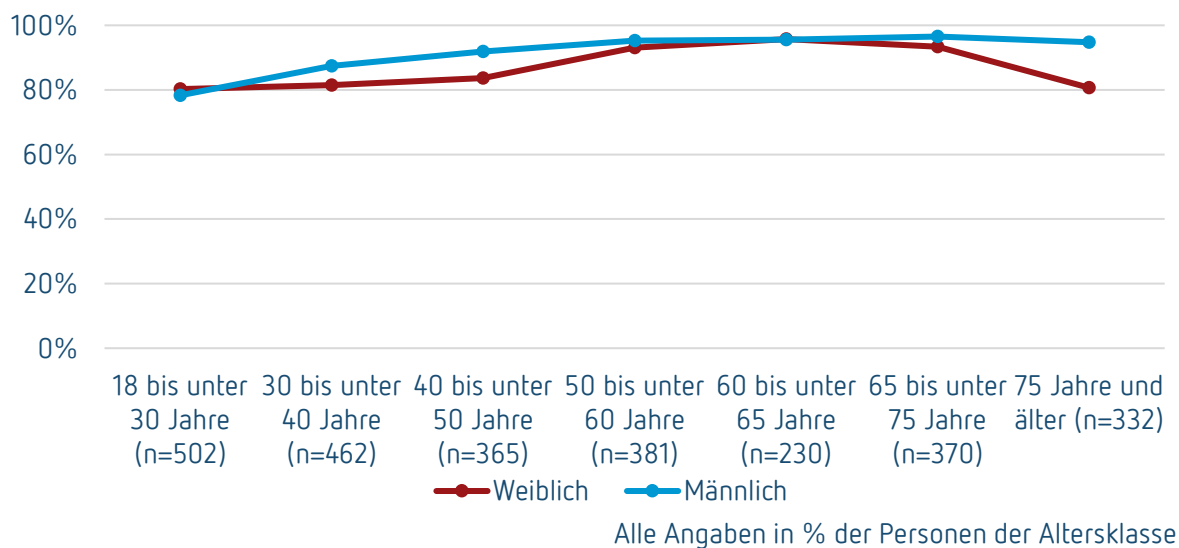
Pkw-Führerscheinbesitz

Einen Führerschein zu besitzen, wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsverhalten aus. Insgesamt besitzen in der Landeshauptstadt Saarbrücken 88 % der volljährigen Personen einen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zur vorherigen Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in der Gruppe der volljährigen Personen deutlich gestiegen (2010: 73 % der Befragten). Dieser Wert liegt sowohl etwas über dem in der MiD 2023 ermittelten Bundesdurchschnitt von 87 % als auch über dem Schnitt der vergleichbaren Städte (83 %).

Unterschiede bestehen zwischen einzelnen Altersgruppen: Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 79 % im Vergleich zur restlichen Stadtbevölkerung eine unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Möglicher Grund für die geringere Verbreitung von Pkw-Führerscheinern unter den jungen Erwachsenen kann die Erwerbssituation sein. So befinden sich junge Erwachsene häufig noch in Ausbildung oder im Studium. Damit gehen zum einen häufig geringere finanzielle Ressourcen einher, zum anderen werden diesen Personengruppen Vergünstigungen für die Nutzung des ÖPNV (z. B. Semesterticket) angeboten, sodass auf den Erwerb einer eigenen Fahrerlaubnis oftmals verzichtet werden kann. In den Altersgruppen der 50- bis unter 75-Jährigen liegt der Anteil der Personen mit Führerschein mit durchschnittlich zwischen 94 % und 96 % am höchsten und deutlich über dem Niveau der gesamten Stadtbevölkerung (88 %). Die Altersgruppen der 30- bis unter 50-Jährigen sowie 75-Jährige und älter weisen etwa durchschnittliche Führerscheinbesitzanteile von 85 % bis 88 % auf. Durch den Kohorteneffekt

(Generationeneffekt) kann sich die Führerscheinbesitzquote in den kommenden Jahren dahingehend verändern, dass sich die hohe Führerscheinbesitzquote der mittleren Altersklassen zukünftig in der Altersgruppe der über 75-Jährigen fortsetzt. Mit Blick auf die jüngeren Altersgruppen könnte sich in Zukunft hingegen der niedrigere Führerscheinbesitz der Personen zwischen 18 und 30 Jahren in den nächsthöheren Altersgruppen fortsetzen. Dies setzt ein auch ohne Führerschein attraktives Verkehrssystem voraus, welches den Erwerb einer Fahrerlaubnis – auch mit größeren finanziellen Ressourcen – obsolet macht.

Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



Unterschiede zwischen Männern und Frauen beim Führerscheinbesitz können eher in den höheren Altersgruppen beobachtet werden. Während in den mittleren Altersgruppen die Anteile der Personen mit Führerschein bei Männern und bei Frauen in etwa auf vergleichbaren Niveaus liegen, fällt der Führerscheinbesitz bei den Frauen ab 75 Jahren mit 81 % nahezu fünfzehn Prozentpunkte niedriger aus als bei den Männern der gleichen Altersgruppe (95 %). Bei 40- bis unter 50-Jährigen zeigt sich allerdings ebenfalls ein Unterschied in der Führerscheinbesitzquote zwischen Männern und Frauen (Männer: 92 %, Frauen: 84 %).

Fahrradausstattung der Haushalte

Die Fahrradausstattung der Haushalte in der Landeshauptstadt Saarbrücken liegt in der aktuellen Befragung mit 56 % der Haushalte, die mindestens ein Fahrrad besitzen, deutlich unter dem Niveau der vergleichbaren Städte 2023 (73 %) sowie 4 Prozentpunkte über dem Niveau der Mobilitätsbefragung für Saarbrücken aus 2010 (52 %).

Tabelle 8: Besitz von Fahrrädern („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder) im Haushalt)

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Fahrrads im Haushalt („konventionelles“ Fahrrad, Elektrofahrrad und Lastenrad)				Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner:innen
		Kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 Fahrräder und mehr	
Landeshauptstadt Saarbrücken	1.854	44	26	15	15	693
Untersuchungsräume						
Alt-Saarbrücken	136	40	34	13	13	655
Bischofsheim, Brebach-Fechingen	160	51	22	17	10	575
Bübingen, Güdigen	195	40	25	18	17	774
Dudweiler, Herrensohr, Jägersfreude	185	50	21	15	14	634
Ensheim, Eschringen	106	39	26	11	24	899
Eschberg	79	58	15	13	14	589
Gersweiler, Klarenthal, Altkessel	184	57	16	14	14	581
Malstatt, Burbach	253	44	30	14	12	613
Schafbrücke, Scheidt	157	39	26	17	18	811
St. Arnual	84	32	30	18	20	938
St. Johann	340	32	28	20	20	881
Vergleichswerte						
Landeshauptstadt Saarbrücken 2010	1.164	48		52*		550
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	33.995	27	24	22	27	k. A.
MiD 2023	218.101	24	23	22	31	k. A.

Wie viele der folgenden Fahrzeuge sind in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie bitte eine Anzahl an. – Fahrrad

* Abweichende Kategorie: „Fahrrad vorhanden – ja/nein“

Gegenüber der vorherigen Befragung ist ein leichter Rückgang des Anteils der Haushalte, die kein fahrbereites Fahrrad (konventionelles Fahrrad, Lastenfahrrad oder Elektrofahrrad) besitzen, von 48 % auf 44 % zu verzeichnen. Während lediglich 17 % der Haushalte, in denen mindestens drei Personen leben, kein Fahrrad besitzen, stehen im Vergleich vor allem Einpersonenhaushalten (55 %) überdurchschnittlich häufig kein Fahrrad zur Verfügung. Auch unter den Ausbildungs-, Rentner- und Erwerbslosenhaushalten liegt der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad im Vergleich zu anderen Haushaltstypen in der Landeshauptstadt Saarbrücken mit 57 %, 58 % bzw. 73 % der Haushalte, die kein Fahrrad besitzen, auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Unterschieden nach Fahrradtyp, sind die konventionellen Fahrräder am meisten in den Haushalten verbreitet. Etwa die Hälfte der Haushalte (54 %) besitzen mindestens ein konventionelles Fahrrad und rund 25 % der Haushalte geben an, dass sie mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec/ E-Bike/ S-Pedelec/ E-Lastenrad) besitzen.

Der Markttrend der Elektrofahrräder der letzten Jahre lässt sich auch in Landeshauptstadt Saarbrücken beobachten. Der anhaltende Marktboom der Elektrofahrräder könnte diesen Anteil in den nächsten Jahren möglicherweise noch weiter steigern. Dies kann insbesondere ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung auf weiteren Distanzen, beispielsweise auf Wege in benachbarte Orte, und auf Wegen mit Höhenunterschieden sein. Zu beachten sind dabei allerdings auch etwaige entstehende

Verkehrssicherheitsprobleme, denen zukünftig eine höhere Beachtung geschenkt werden muss, z. B. die tendenziell höhere Geschwindigkeit von Elektrofahrrädern gegenüber „konventionellen“ Fahrrädern.

Fahrradbesitz der Personen

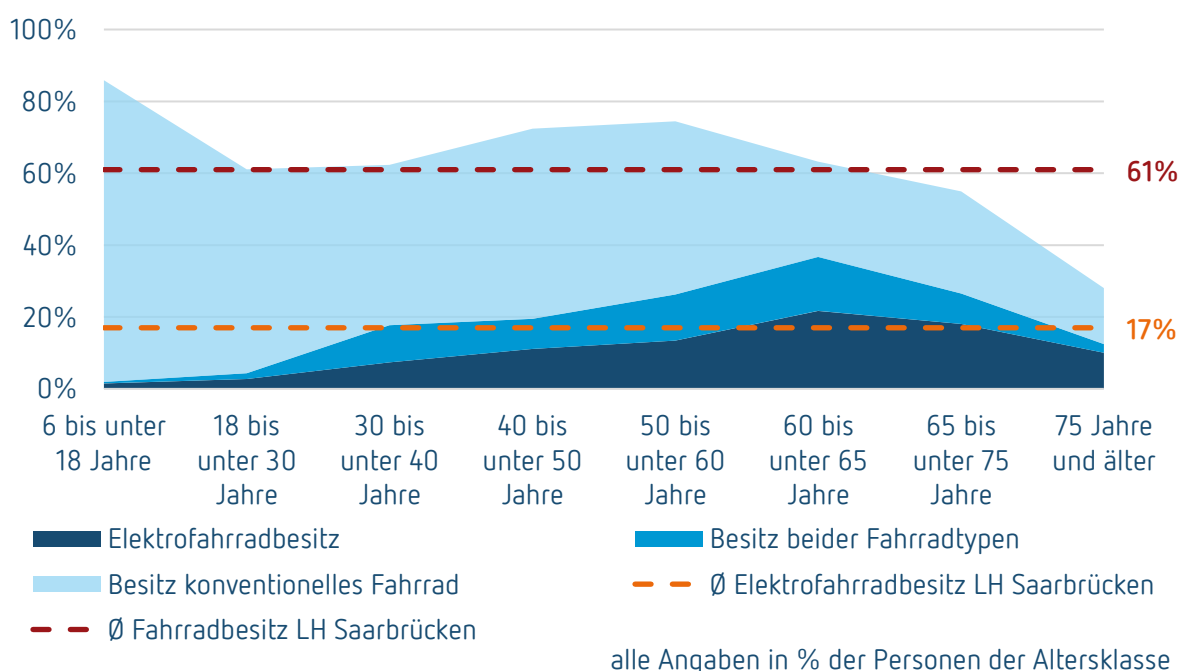
Bezogen auf die einzelnen Personen entspricht die Fahrradausstattung der Haushalte insgesamt 61 % der Einwohnenden, die ein fahrbereites „konventionelles“ Fahrrad, Lastenfahrrad oder Elektrofahrrad besitzen. Im Vergleich zum Bundesschnitt (75 % der Personen) und den strukturähnlich vergleichbaren Städten (65 % der Personen) liegt die Fahrradbesitzquote der Bevölkerung der Landeshauptstadt Saarbrücken – bezogen auf die Personenebene – unter dem Durchschnitt.

Differenziert nach Alter und Geschlecht ergibt sich mit 85 % eine überdurchschnittlich hohe Fahrradbesitzquote unter den 6- bis unter 18-jährigen Mädchen und Jungen. Diese Altersklasse weist damit die höchste Fahrradausstattung auf. In den Altersgruppen von 40 bis unter 60 Jahren sind mit 72 % bis 74 % ebenfalls hohe Fahrradbesitzquoten festzustellen. In den höheren Altersklassen nimmt der Fahrradbesitzanteil ab. So besitzen nur noch 27 % der über 75-Jährigen ein fahrbereites Fahrrad und diese Gruppe ist damit die Altersklasse mit der geringsten Fahrradausstattung.

Besitz von Elektrofahrrädern

In der Landeshauptstadt Saarbrücken besitzt ein Viertel der Haushalte mindestens ein Elektrofahrrad (25 %). Übertragen auf die Personenebene entspricht diese Elektrofahrradausstattung einem Zehntel der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen (10 % der Personen ab 6 Jahren). Insbesondere in den Altersklassen von 60 bis unter 75 Jahren liegen die Anteile der Personen mit einem Elektrofahrrad auf einem überdurchschnittlichen Niveau. So besitzt knapp ein Fünftel der Personen im Alter von 65 bis unter 75 Jahren ein Elektrofahrrad (18 %). In der Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen, die die höchste Fahrradbesitzquote (unabhängig vom Fahrradtyp) aufweist, geben demgegenüber lediglich rund 2 % der Kinder und Jugendlichen an, ein Elektrofahrrad zu besitzen.

Abbildung 9: Besitz von Fahrradtypen nach Alter



Knapp zwei Drittel der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, sind älter als 50 Jahre. Mit insgesamt 36 % sind die Personen im Alter von 50 bis unter 65 Jahre unter den Elektrofahrradbesitzenden eine stark vertretene Gruppe in Relation zur gesamten Stadtbevölkerung und stellen somit aktuell eine besonders relevante Zielgruppe für Elektrofahrräder dar. Demgegenüber sind die unter 30-Jährigen mit lediglich 5 % unter den Elektrofahrradbesitzenden unterrepräsentiert.

ÖV-Zeitkartenbesitz

Rund ein Drittel der befragten Personen ab 6 Jahren in der Landeshauptstadt Saarbrücken gibt an, einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen zu besitzen (Monats-, Wochenkarte, Semesterticket etc.: 34 %). Dieser Wert ist vergleichbar zum Durchschnitt von vergleichbaren Großstädten (34 %) und bezogen auf den deutschlandweiten Durchschnitt (25 %) auf einem leicht überdurchschnittlichen Niveau. Zudem ist der Anteil der Zeitkartenbesitzenden gegenüber der vorherigen Befragung leicht gestiegen (2010: 28 % der Personen).

Die am häufigsten genutzte Zeitkarte in der Landeshauptstadt Saarbrücken ist mit 54 % das allgemeine Deutschlandticket, gefolgt von dem Deutschlandticket als Semesterticket (17 %) und dem JobTicket Deutschlandticket (11 %). Weiterhin von Relevanz sind das Junge-Leute-Ticket (9 %) sowie die Freifahrtberechtigung (z. B. Schwerbehindertenausweis) mit 3 %.

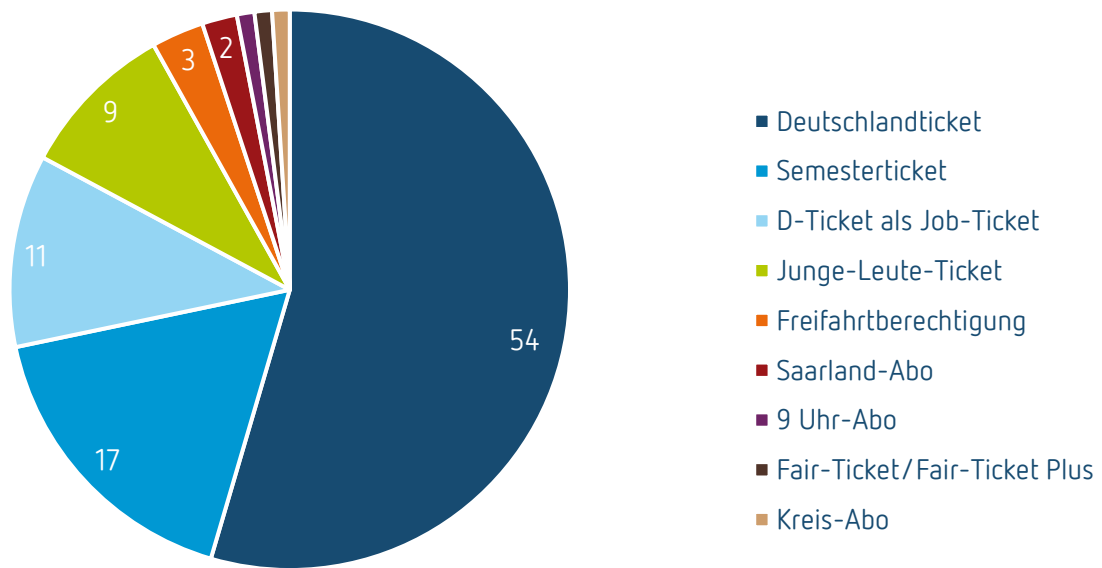
Tabelle 9: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Besitz einer ÖV-Karte	
		ÖV-Kartenbesitz	Ohne ÖV-Karte
Landeshauptstadt Saarbrücken	3.042	34	66
Untersuchungsräume			
Alt-Saarbrücken	202	36	64
Bischmisheim, Brebach-Fechingen	238	25	75
Bübingen, Güdingen	306	20	80
Dudweiler, Herrensohr, Jägersfreude	331	35	65
Ensheim, Eschringen	169	20	80
Eschberg	128	44	56
Gersweiler, Klarenthal, Altenkessel	308	24	76
Malstatt, Burbach	390	37	63
Schafbrücke, Scheidt	271	35	65
St. Arnual	125	22	78
St. Johann	532	46	54
Vergleichswerte			
Landeshauptstadt Saarbrücken 2010	k. A.	28	72
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	49.909	34	66
MiD 2023*	344.119	25	75

Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?

* Personen ab 14 Jahren

Abbildung 10: Verteilung der ÖV-Zeitkarten



(n=1.034)
 alle Angaben in % der Zeitkarten

Der Führerscheinbesitz oder der Besitz einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel haben hohen Einfluss auf die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 7 % der Befragten in der Landeshauptstadt Saarbrücken sind weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte (siehe Tabelle 10). Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Demgegenüber besitzen 22 % der Personen sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein. Diese Personen sind damit grundsätzlich als multioptionale Personen einzuschätzen. 12 % der Personen besitzt ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Mit 59 % der Personen besitzt allerdings der Großteil der Stadtbevölkerung ab 6 Jahren nur einen Pkw-Führerschein.

Tabelle 10: Mobilitätsvoraussetzungen

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Mobilitätsvoraussetzungen			
		Führerschein und ÖV-Zeitkarte	Nur Führerschein	Nur ÖV-Zeitkarte	Keines
Landeshauptstadt Saarbrücken	3.030	22	59	12	7
Untersuchungsräume					
Alt-Saarbrücken	202	23	52	12	12
Bischmisheim, Brebach-Fechingen	235	15	70	10	5
Bübingen, Güdingen	306	12	73	8	7
Dudweiler, Herrensohr, Jägers- freude	328	20	61	16	4
Ensheim, Eschringen	167	13	74	8	5
Eschberg	128	24	53	20	3
Gersweiler, Klarenthal, Altenkessel	306	13	68	11	8
Malstatt, Burbach	389	21	53	16	9
Schafbrücke, Scheidt	269	25	60	11	4
St. Annual	125	14	68	7	10
St. Johann	530	36	49	10	5

Analytische Variable, gebildet aus Führerschein- und Zeitkartenbesitz

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung⁸ zwischen Wohnung und der nächsten Bus-/Saarbahnhaltstelle in der Landeshauptstadt Saarbrücken beträgt ca. 5 Gehminuten. Hierbei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass aus den angegebenen Entfernungen zur nächsten Bus-/Saarbahnhaltstelle keine Aussagen zur Bedienqualität der jeweiligen Haltstelle abgeleitet werden können. Etwa drei Viertel (76 %) der Haushalte geben an, dass die nächste Bushaltestelle in unter 6 Gehminuten Entfernung liegt, wohingegen 6 % der befragten Haushalte die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle über 10 Gehminuten einschätzen.

Tabelle 11: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bus-/Saarbahnhaltstelle in Gehminuten

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zur nächsten Bus-/Saarbahnhalt- stelle				Mittelwert (in min)	Median (in min)
		Bis unter 3 min	3 bis unter 6 min	6 bis unter 10 min	10 min und mehr		
Landeshauptstadt Saarbrücken	1.778	39	37	18	6	5,3	5,0

Wie lange dauert der Weg von Ihrem Wohnort zur nächstgelegenen Bus-/Saarbahnhaltstelle? – Gehminuten zur Bus-/Saarbahnhaltstelle

Entfernung zum nächsten Bahnhaltelpunkt

Die durchschnittlich geschätzte Entfernung zwischen Wohnung und dem nächstgelegenen Bahnhaltelpunkt beträgt der Landeshauptstadt Saarbrücken beträgt rund 25 Gehminuten. Für die Hälfte der Bevölkerung liegt der nächstgelegene Bahnhaltelpunkt nach eigener Einschätzung maximal 20 Gehminuten (Median) entfernt. In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind die Stadtteile Altenkessel, Bischmisheim, Brebach-Fechingen, Eschberg, Eschringen, Ensheim, Gersweiler sowie Klarenthal nicht an den Schienenverkehr

⁸ Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

angeschlossen. Dadurch lassen sich die hohe durchschnittliche Entfernung von rund 25 Gehminuten zum nächsten Bahnhofpunkt erklären.

Tabelle 12: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhofpunkt in Gehminuten

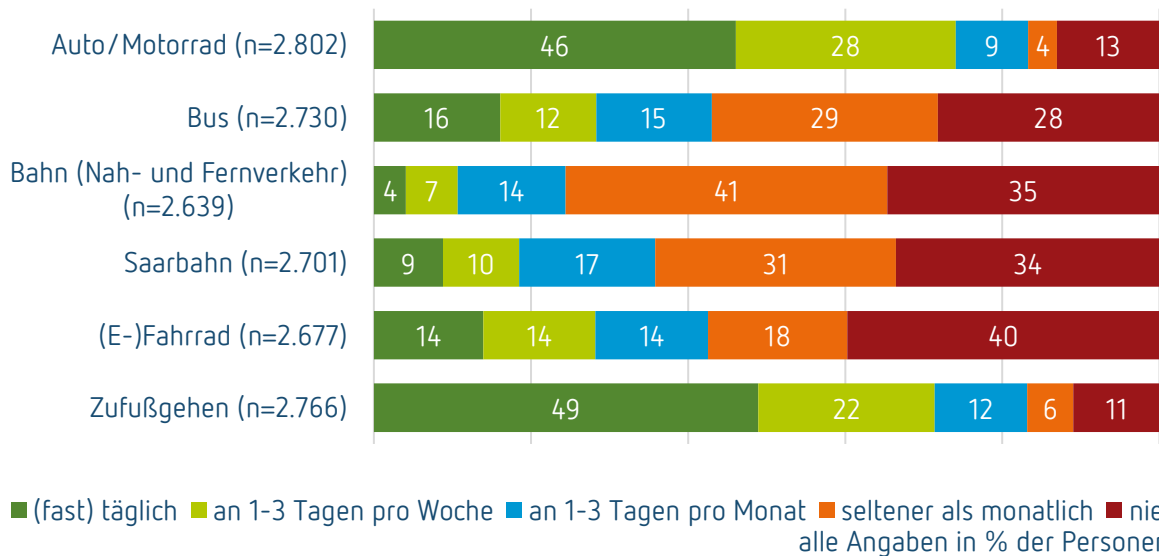
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Entfernung zum nächsten Bahnhofpunkt				Mittelwert (in Min)	Median (in Min)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 15 min	15 min und mehr		
Landeshauptstadt Saarbrücken	1.569	3	6	12	79	24,9	20,0

Wie lange dauert der Weg von Ihrem Wohnort zur nächstgelegenen Bahnhofstelle? – Gehminuten zur Bahnhofstelle

5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

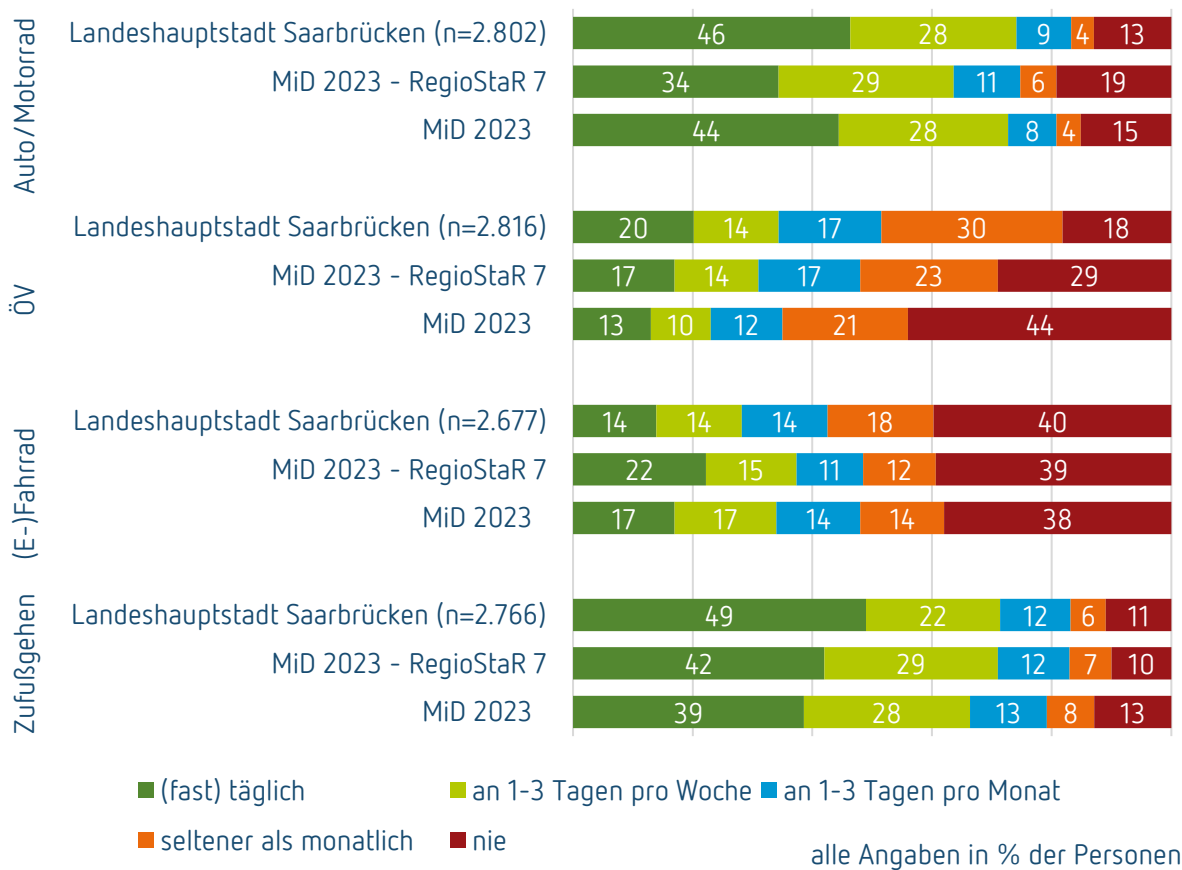
Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von der Bevölkerung der Landeshauptstadt Saarbrücken an durchschnittlichen Werktagen genutzt werden. Die befragten Personen (ab 6 Jahren) wurden dazu gebeten für die einzelnen Verkehrsmittel die übliche persönliche Nutzungshäufigkeit anzugeben.

Abbildung 11: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel



Die Verkehrsmittel, die von der Bevölkerung in der Landeshauptstadt Saarbrücken am häufigsten genutzt werden, sind das Auto/Motorrad und das Zu Fuß gehen. Demnach nutzen das Auto 46 % der Personen fast täglich, während 49 % der Bevölkerung fast täglich zu Fuß unterwegs ist. 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 Autos liegt in der Landeshauptstadt Saarbrücken etwa niveaugleich mit dem deutschlandweiten Durchschnitt und zwölf Prozentpunkte über den Werten für vergleichbare Städte. Lediglich 17 % der Personen geben an, das Auto/Motorrad 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 Werten 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 ähnlichen Niveau und leicht über dem bundesweiten Durchschnitt.

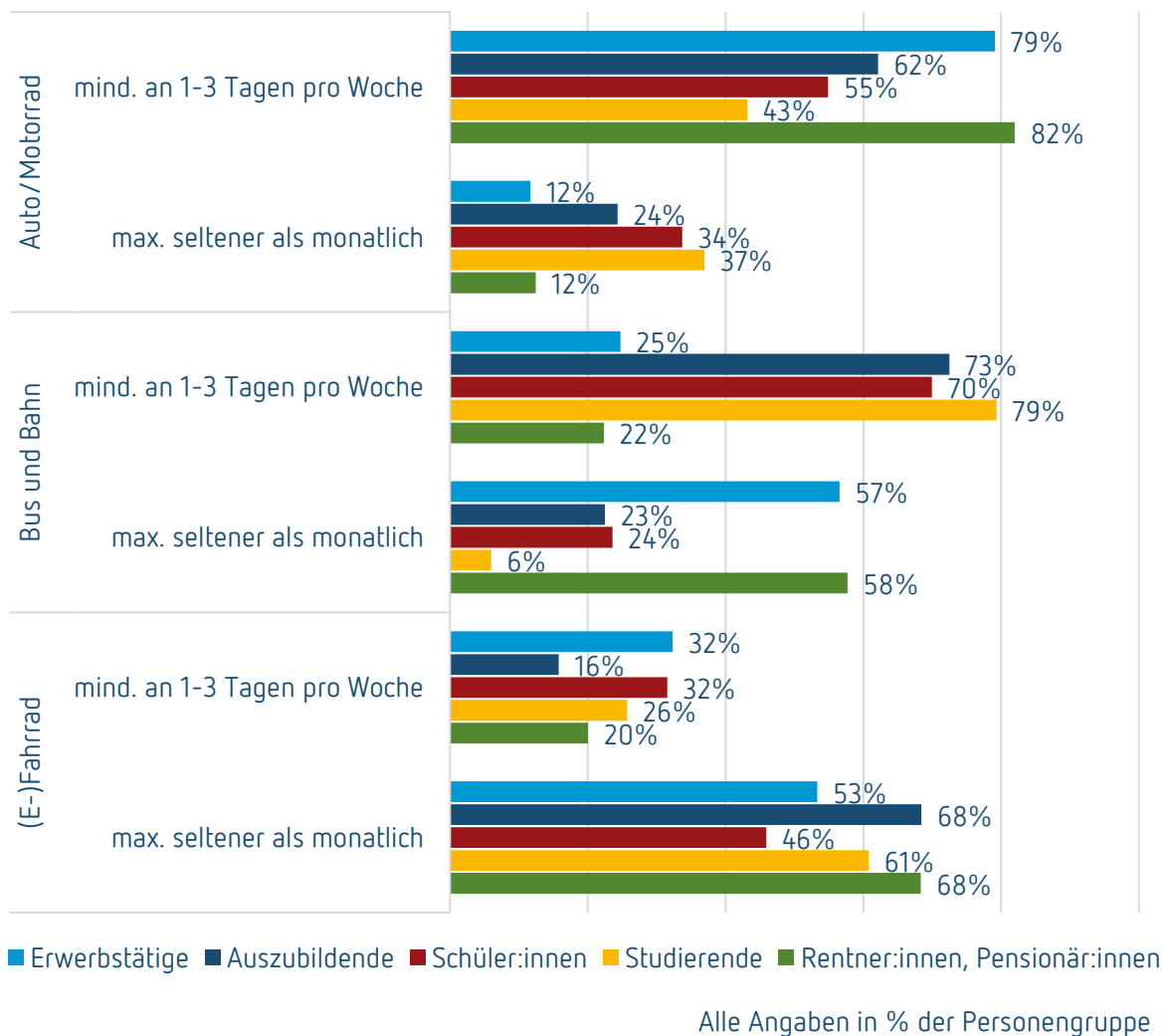
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



Da das Auto insbesondere im Berufsverkehr ein wichtiges Verkehrsmittel darstellt, bilden die Erwerbstätigen erwartungsgemäß die Personengruppe mit dem größten Anteil regelmäßiger Autofahrer:innen (siehe Abbildung 13). So nutzen 79 % der Erwerbstätigen das Auto (fast) täglich oder an 1-3 Tagen pro Woche. Der Anteil der Rentner:innen und Pensionär:innen mit regelmäßiger Autonutzung liegt bei 82 % und somit leicht höher im Vergleich zu den Erwerbstätigen.

Etwa 62 % der Auszubildenden nutzen das Auto ebenfalls regelmäßig bzw. mindestens wöchentlich. Bei Schüler:innen ist die Regelmäßigkeit der Autonutzung sehr unterschiedlich. Rund 34 % der Schüler:innen nutzen das Auto nie oder nur selten, 55 % nutzen das Auto hingegen ebenfalls regelmäßig (üblicherweise als mitfahrende Person). Die große Spannweite ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass eine selbstständige Mobilität per Auto erst ab 18 Jahren möglich ist und in der Gruppe der Schüler:innen somit mehrere Lebensphasen subsumiert sind.

Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich

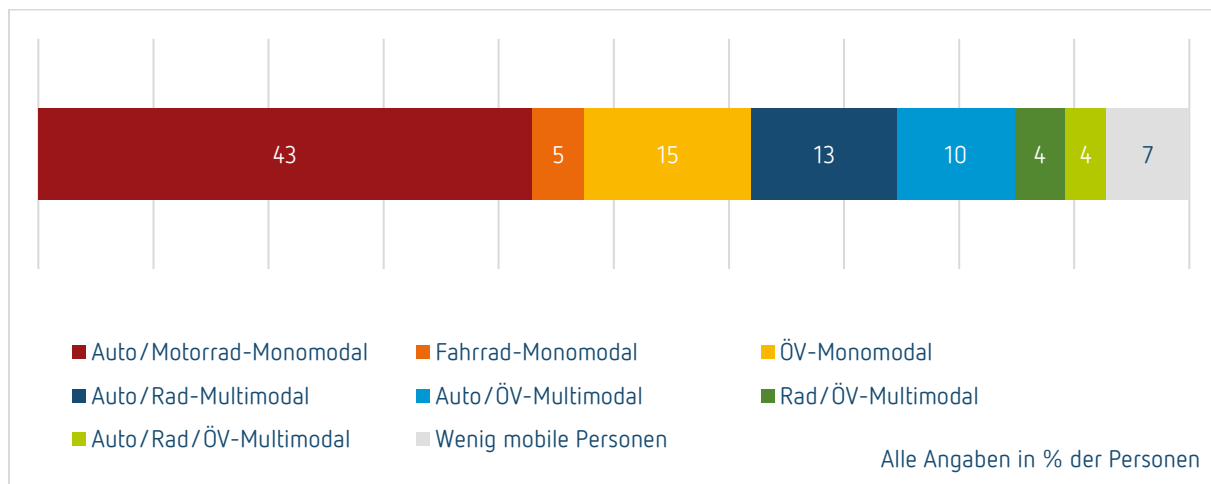


Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen⁹ ableiten (siehe Abbildung 14). 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/Motorrad-monomodal. Der Anteil der monomodalen ÖV-Nutzenden liegt mit 15 % der Personen in der Landeshauptstadt Saarbrücken über dem Niveau der monomodalen Fahrradfahrenden mit 5 %.

⁹ 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.

Abbildung 14: Typen der Verkehrsmittelnutzung



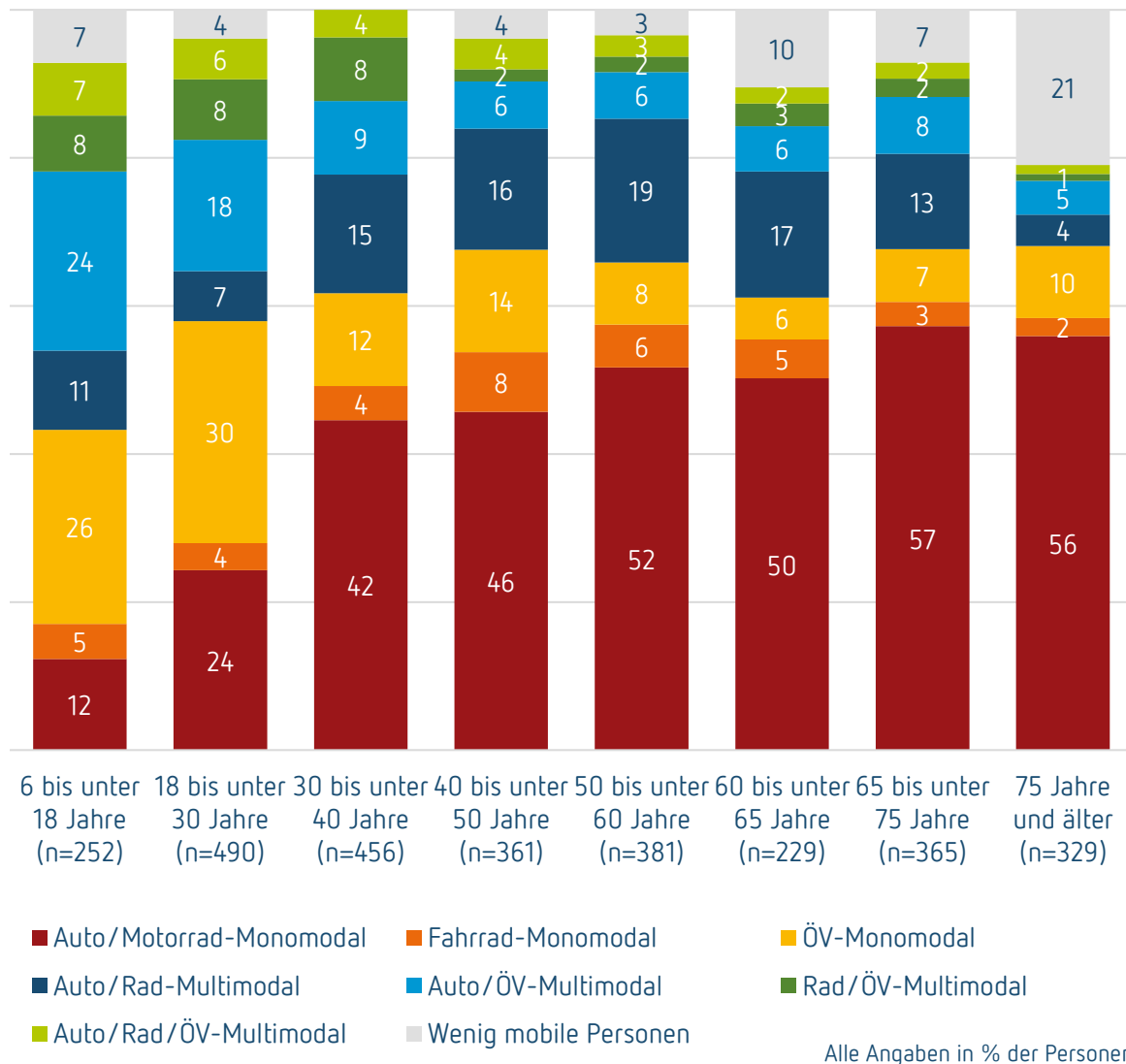
Rund 31 % der Befragten nutzen verschiedene Verkehrsmittel jeweils mehrmals pro Woche und können somit als multimodale Personen eingestuft werden. Personen, die weder das Auto noch das Fahrrad oder den ÖV regelmäßig nutzen, werden als wenig mobile Personen eingestuft. Zu dieser Personengruppe zählen 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.

Das Mobilitätsverhalten verändert sich in der Regel durch verschiedene Lebensabschnitte und so zeigen sich in der Auswertung der Mobilitätstypen nach Altersklassen Unterschiede und Entwicklungen (siehe Abbildung 15): Bei den Kindern und Jugendlichen (6 bis unter 18 Jahre) nehmen vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel und das Auto (als mitfahrende Person) sowohl monomodal als auch multimodal eine wichtige Rolle ein. Lediglich 5 % der Minderjährigen sind monomodal mit dem Fahrrad unterwegs.

Der ÖV hat – in der monomodalen wie multimodalen Nutzung mit Fahrrad oder Auto/Motorrad – bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren einen deutlich höheren Stellenwert als in den Altersklassen ab 30 Jahren. So sind 30 % der jungen Erwachsenen monomodale ÖV-Nutzende und nutzen diesen auch multimodal in Kombination mit dem Auto/Motorrad (18 %), mit dem Fahrrad (8 %) oder in Kombination mit Auto/Motorrad und Fahrrad (6 %). In den Altersklassen ab 30 Jahren nimmt der ÖV nur noch eine untergeordnete Rolle ein und neben dem Auto/Motorrad wird mit zunehmendem Alter vor allem auch das Fahrrad genutzt. So nimmt in den Altersklassen zwischen 30 bis unter 60 Jahren der Anteil Auto-/Fahrrad-multimodaler Personen kontinuierlich von 15 % auf bis zu 19 % zu. Diese Personen nutzen sowohl das Auto/Motorrad als auch das Fahrrad jeweils mindestens an 1-3 Tagen pro Woche.

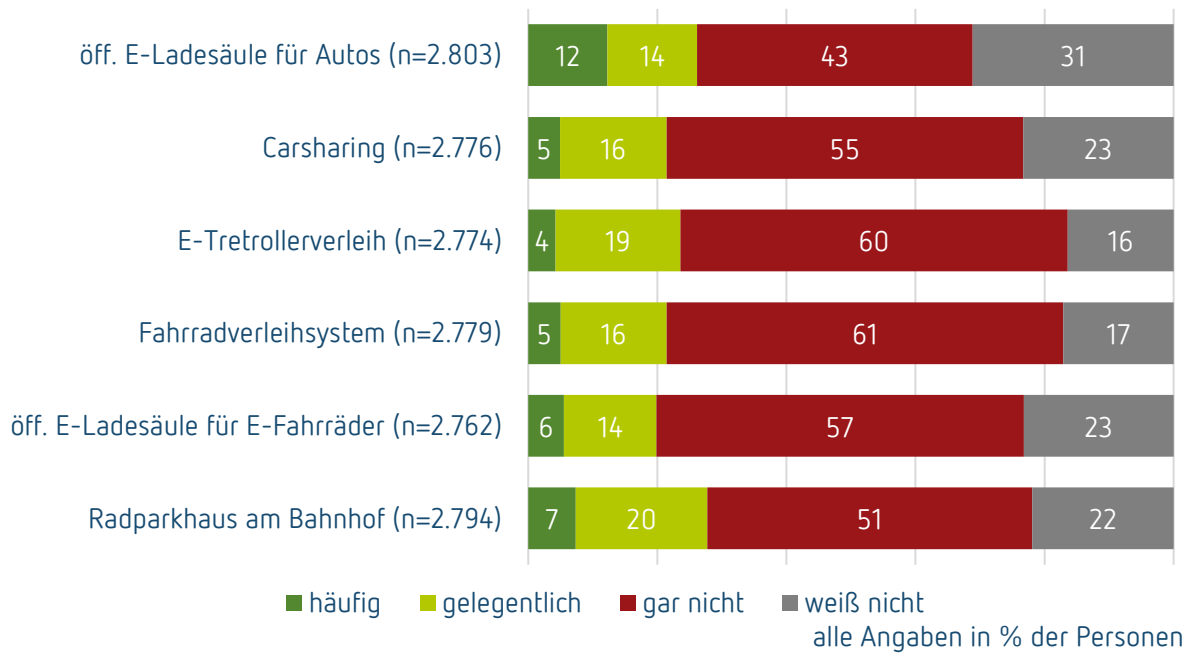
Ab 60 Jahren nimmt der Anteil der Personen, die weder das Auto/Motorrad noch Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel mindestens wöchentlich nutzen, zu. In der Altersklasse über 75 Jahren betrifft das 21 % der Personen, die ihre Wege vorwiegend zu Fuß zurücklegen oder häufiger immobil sind.

Abbildung 15: Mobilitätstypen nach Alter



Neben der allgemeinen Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel wurden die Befragten ebenfalls danach gefragt, in welchem Umfang sie sich die Nutzung bestimmter (alternativer) Mobilitätsangebote zukünftig vorstellen können. 12 % der Befragten können sich die häufige Nutzung öffentlicher E-Ladesäulen vorstellen, weitere 14 % zumindest eine gelegentliche Nutzung. Insgesamt 27 % der Personen halten eine häufige oder gelegentliche Nutzung des Radparkhauses am Bahnhof für denkbar. Das Potenzial einer häufigen oder gelegentlichen Nutzung liegt für Carsharing und das Fahrradverleihsystem bei 21 %, für den E-Tretroller-Verleih ergibt sich ein Potenzial von 23 %.

Abbildung 16: Zukünftiger Nutzungsumfang von Mobilitätsangeboten



6 Arbeitsplatz- und Ausbildungsmobilität

Insbesondere der Weg von und zur Arbeitsstätte, Schule oder Hochschule nimmt eine besondere Stellung im Mobilitätsverhalten ein, da diese Wege regelmäßig oder sogar täglich zurückgelegt werden. Dadurch nehmen sie einen Großteil des täglichen Wegeaufkommens ein. In Abhängigkeit zur Entfernung und den angebotenen ÖV-Verbindungen können auf diesen Wegen große Potenziale für die Nutzung des Umweltverbundes bestehen, die in die alltäglichen Routinen verankert werden können.

6.1 Arbeits-/Ausbildungsplatz und Schulorte

Rund zwei Drittel (67 %) der Erwerbstätigen und Auszubildenden aus Saarbrücken haben ihre Arbeitsstätte in ihrem eigenen Wohnort. Folglich verlassen rund 33 % der Erwerbstätigen auf ihrem Weg zur Arbeit die Landeshauptstadt Saarbrücken. Die deutliche Mehrheit der befragten Schüler:innen besuchen eine Schule in der Landeshauptstadt Saarbrücken, 25 % der Schüler:innen besucht zudem eine Schule in ihrem eigenen Stadtteil. Somit führen rund 12 % der Schulwege aus der Landeshauptstadt Saarbrücken heraus.

Tabelle 13: Arbeits- /Ausbildungsort oder Schulort

Basis: alle Personen ab 6 Jahren Spalten in	Arbeits- /Ausbildungsort (Erwerbstätige, Auszubildende)	Schule (Schüler:innen)
Anzahl Personen (gewichtet)	1.524	252
Am eigenen Wohnstandort	7	-
Im eigenen Stadtteil	11	25
In einem anderen Stadtteil	49	63
Landeshauptstadt Saarbrücken	67	88

Wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz/ Schulort?

Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz oder zur Schule

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsplätze unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz, zur Schule und zur Universität. 58 % der Arbeitsplätze liegen in bis zu 10 km Entfernung vom Wohnort und sind damit gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 10 bis 20 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere durch den zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern ein steigendes Potenzial dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 20 % der Arbeitsplätze erreicht werden. Rund 22 % der Arbeitsplatzstandorte von Erwerbstätigen aus der Landeshauptstadt Saarbrücken liegen 20 km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung.

Tabelle 14: Entfernung zum Arbeits- /Ausbildungsplatz oder Schulort von der Wohnung

Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende und Schüler:innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
Landeshauptstadt Saarbrücken	2.058	4	6	22	26	20	14	8	22,1
Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
Landeshauptstadt Saarbrücken	1.447	3	5	20	24	22	17	9	24,3
Basis: alle Schüler:innen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zur Schule							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
Landeshauptstadt Saarbrücken	255	11	13	25	35	13	4	0	5,8
Basis: alle Studierende ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Personen (gewichtet)	Entfernung zur Hochschule							Mittelwert (in km)
		bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr	
Landeshauptstadt Saarbrücken	216	1	5	38	24	17	8	8	21,3

Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?

Schulwege sind im Vergleich zu den Arbeitswegen deutlich kürzer. Rund ein Viertel (24 %) der Schulwege sind bis zu 2 km lang. Damit sind für viele Schüler:innen aus dem Stadtgebiet die Schulen gut mit aktiven Mobilitätsformen, insbesondere zu Fuß oder per Fahrrad, erreichbar. Für ein weiteres Viertel (25 %) der Schüler:innen beträgt der tägliche Schulweg 2 – 5 km. Gerade für Schüler:innen ab der Sekundarstufe bieten sich hier ebenso aktive Mobilitätsformen an. Gleichzeitig lassen sich auch längere Schulwege identifizieren: So legen etwa 52 % der Schüler:innen mehr als 5 km bis zur Schule zurück.

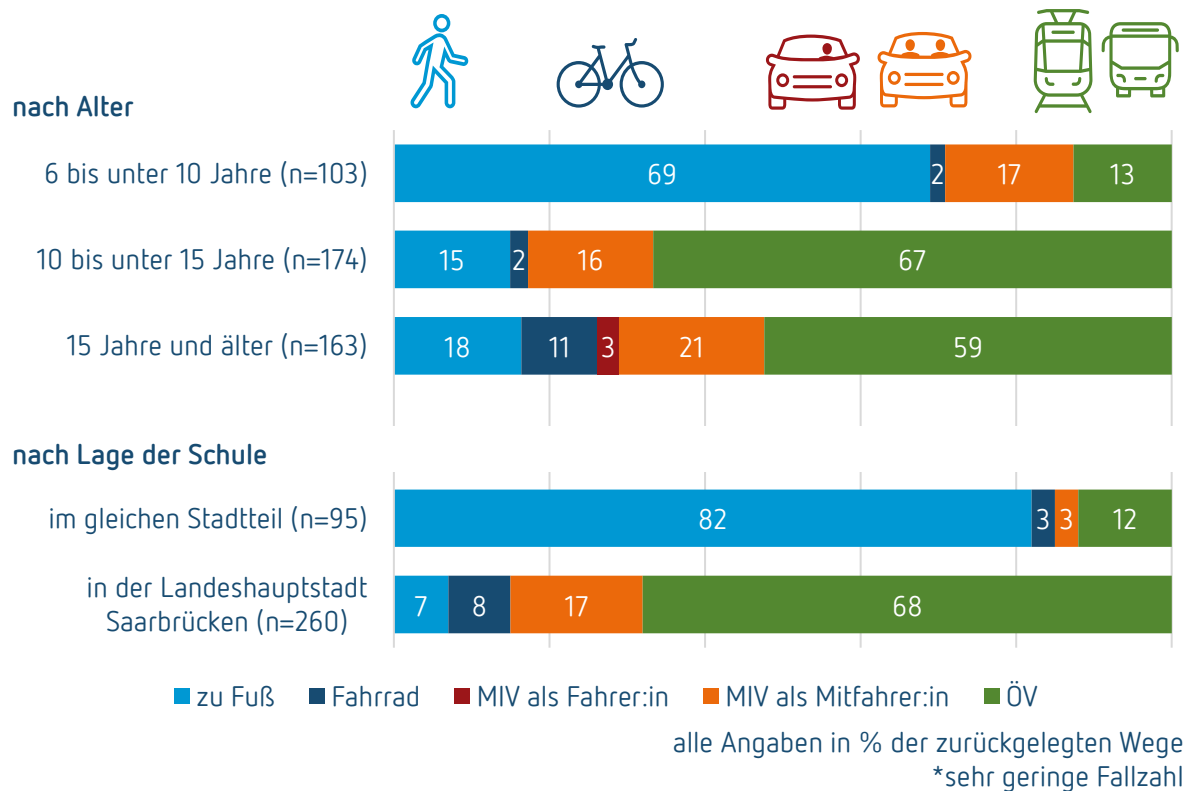
6.2 Verkehrsmittelwahl von Schüler:innen auf dem Schulweg

Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schüler:innen auf Schulwegen zeigen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen. Bis zu einem Alter von 9 Jahren werden rund zwei Drittel der Wege zur Grundschule von den Schüler:innen zu Fuß gegangen (69 %). Das Fahrrad wird von den befragten Schüler:innen dieser Altersgruppe lediglich für 2 % der Wege verwendet, was sich dadurch erklärt, dass der Fahrradführerschein zumeist ab der 4. Klasse erworben wird. In jungen Jahren legt mit 13 % ein geringer Anteil der Schüler:innen den Schulweg mit dem Bus oder der Bahn zurück, wohingegen im Alter ab 10 bis unter 15 Jahren der Anteil der Schulwege mit dem ÖV auf 67 % ansteigt. Mit dem Übergang von der Grundschule auf eine weiterführende Schule verlagert sich oftmals auch deren Standort, wobei die Schule dann ggf. nicht mehr im gleichen Ort/Stadtteil wie die Wohnung liegt und die fußläufige Erreichbarkeit deutlich zurückgeht. Der Anteil der Fahrradwege beträgt hingegen bei den 10 bis unter 15-Jährigen 2 % bzw. 11 % ab 15 Jahren und älter. Dies kann zudem auf die Entwicklung der eigenständigen Mobilität zurückzuführen sein.

In der Altersgruppe ab 15 Jahren ist es möglich, einen Führerschein zu erwerben und Roller oder Krafträder, später auch Autos selbst zu fahren. Dies spiegelt sich insofern wider, als dass der MIV als fahrende Person

auf 3 % der Schulwege genutzt wird. Nichtsdestotrotz legen rund 59 % der über 15-Jährigen die Schulwege weiterhin mit dem ÖV zurück, was einen leichten Rückgang im Vergleich zu den 10- bis 15-Jährigen (67 %) darstellt, die den ÖV auf Schulwegen nutzen. Ein gegenläufiger Trend ist bei den Schulwegen des MIV als Mitfahrer:in zu sehen. Während bis zum Alter von 9 Jahren 17 % der Schüler:innen von den Eltern zur Schule gefahren werden, sinkt der Anteil bei den 10 bis unter 15-Jährigen auf 16 % und steigt ab 15 Jahren erneut auf 21 % an. Dieser erneute Anstieg könnte mit einer Zunahme der Wegstrecken zusammenhängen. Insgesamt nimmt also die eigenverantwortliche Mobilität mit dem Alter der Schüler:innen ab.

Abbildung 17: Modal-Split von Schüler:innen auf Schulwegen

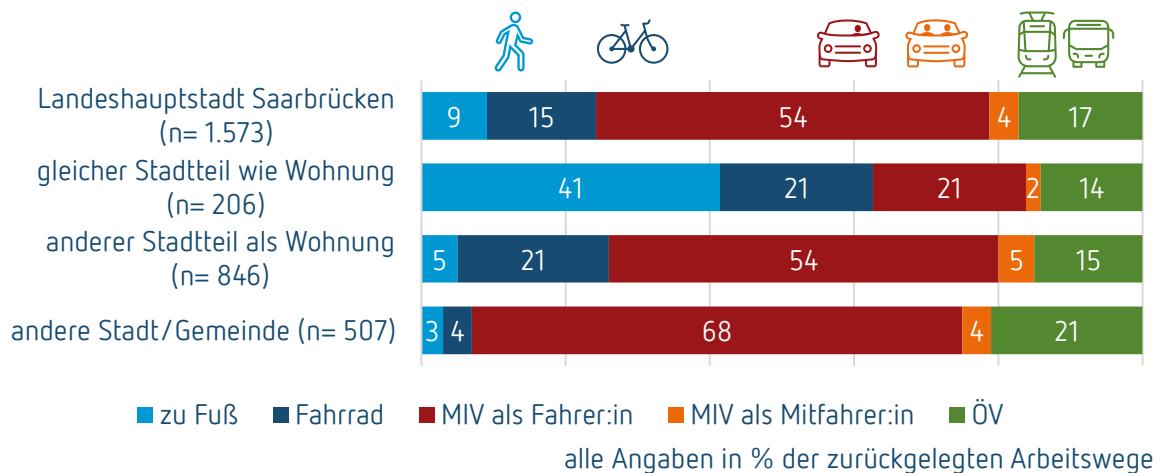


Auch die Lage des Schulstandortes spielt eine Rolle. So werden Schulwege im gleichen Stadtteil überwiegend zu Fuß (82 %) und mit dem ÖV (12 %) zurückgelegt. Wege zur Schule innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken, aber außerhalb des eigenen Stadtteils werden vor allem mit dem öffentlichen Verkehr (68 %) zurückgelegt. Zudem werden 17 % dieser Schulwege als Mitfahrer:in im MIV, 7 % zu Fuß und 8 % mit dem Fahrrad zurückgelegt.

6.3 Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität

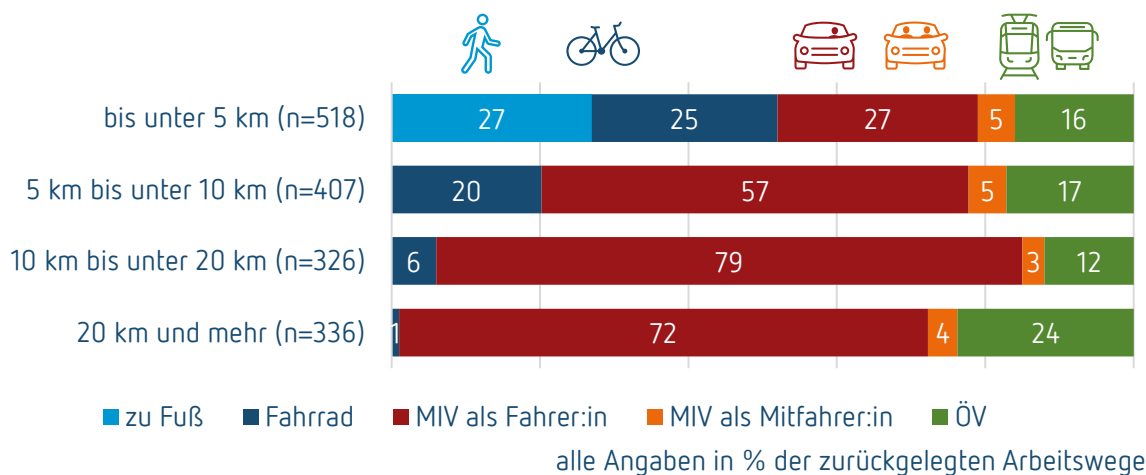
Für die Auswertung der Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität anhand der Stichtagsmobilität ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Stadtteils überwiegend mit Formen der Nahmobilität (62 % Fuß- und Radverkehr) zurückgelegt werden, wird bei Pendelwegen über die Stadtteil- bzw. Stadtgrenze hinaus schwerpunktmäßig auf das Auto zurückgegriffen.

Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort



Auf Arbeitswegen in eine andere Stadt oder Gemeinde werden immerhin durchschnittlich 21 % der Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Fahrrad wird auf etwa 4 % der Arbeitswege gefahren. Die größte Bedeutung der Wege in eine andere Stadt/Gemeinde kann mit 68 % dem MIV als Fahrer:in zugeschrieben werden.

Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen nach Entfernungsklassen



Bei Arbeitswegen unter 5 km sind die Anteile zwischen dem Rad- und Fußverkehr etwa zu jeweils einem Viertel ausgeglichen. Der MIV dominiert mit einem Anteil von 32 %. Der ÖV wird dabei auf 16 % der Wege genutzt. Auf Arbeitswegen von 5 km bis unter 10 km gewinnt der MIV mit 62 % deutlich an Relevanz, sodass nur noch ein Fünftel dieser Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, der Anteil des ÖV konstant bleibt und Fußwege nicht mehr zu vermerken sind. Diese Tendenz setzt sich für Arbeitswege von 10 km bis unter 20 km fort, wobei der Anteil des MIV auf 82 % steigt, der Anteil des Radverkehrs sich mehr als die Hälfte reduziert (6%) und der ÖV leicht an Bedeutung verliert (12 %). Ab 20 km Arbeitsweg hat das Fahrrad für die befragten Personen in der Landeshauptstadt Saarbrücken keine Relevanz mehr (1 %), dafür verdoppelt sich der ÖV-Anteil auf 24 %. Insgesamt lassen sich Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte Mobilitätsformen identifizieren. Relevant sind hierbei vor allem die Entfernungen von 5 km bis unter 20 km sowohl für den Radverkehr als auch für den ÖV. Um die Verlagerungspotenziale zu aktivieren, bietet es sich an, die Verbreitung von Zeitkarten unter den Erwerbstätigen durch (betriebliche) Anreize oder ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu steigern. Gleiches gilt für die von Arbeitgebern oder der Landeshauptstadt Saarbrücken geförderte Nutzung von Fahrrädern. Weitere sinnvolle Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds sind im Kapitel 7 Bewertung der Verkehrssysteme beschrieben.

6.4 Bewertung der Erreichbarkeit

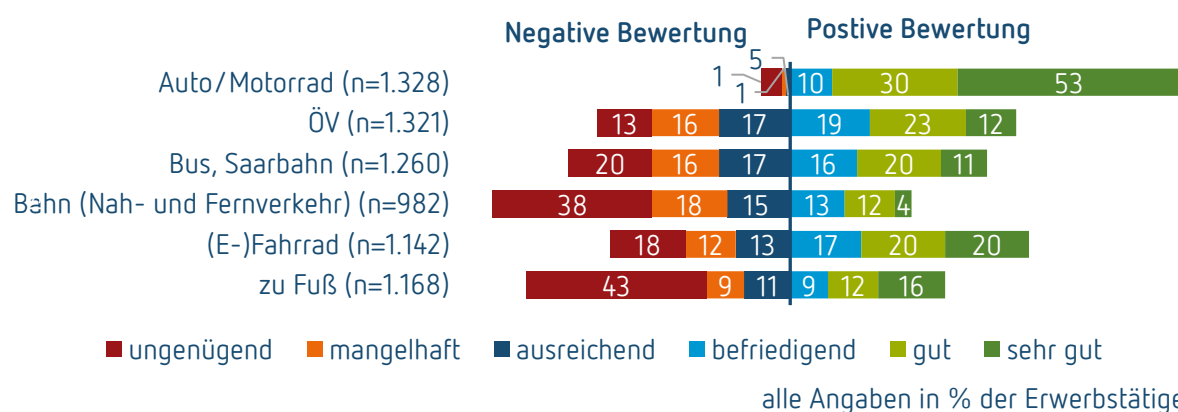
Die Bewertung der Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsorten oder Schule gibt Aufschluss über mögliche Potenziale zur Verkehrsverlagerung. Dabei wird die Erreichbarkeit in Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich bewertet. Die Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit ihres eigenen Arbeitsplatzes mit dem Auto am besten. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend eingeschätzt und auch ausreichende Noten wurden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln wenig vergeben. Dies spiegelt sich, vor allem in den höheren Entfernungsklassen, auch in der tatsächlichen Nutzung wider.

Für den ÖV fällt die Bewertung zur Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ausgewogen aus. Während 29 % der befragten Personen die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes als mangelhaft bis ungenügend beschreiben, schätzen gleichzeitig rund 35 % der Befragten die Erreichbarkeit als gut bis sehr gut ein.

Ein deutlich negativeres Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes zu Fuß erzielt. Rund die Hälfte der Erwerbstätigen (52 %) bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen nur rund jede/jeder Vierte (28 %) der befragten Erwerbstätigen das Zurücklegen des Arbeitsweges zu Fuß als attraktiv einschätzt und eine gute oder sehr gute Bewertung abgibt.

Im Fahrradverkehr (konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder) weist die Bewertung der Erreichbarkeit der eigenen Arbeitsstätte Kontraste auf. Insgesamt überwiegen die positiven Bewertungen leicht. 12 % bzw. 18 % der Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen jeweils 20 % der Befragten die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte als gut oder sehr gut einschätzen.

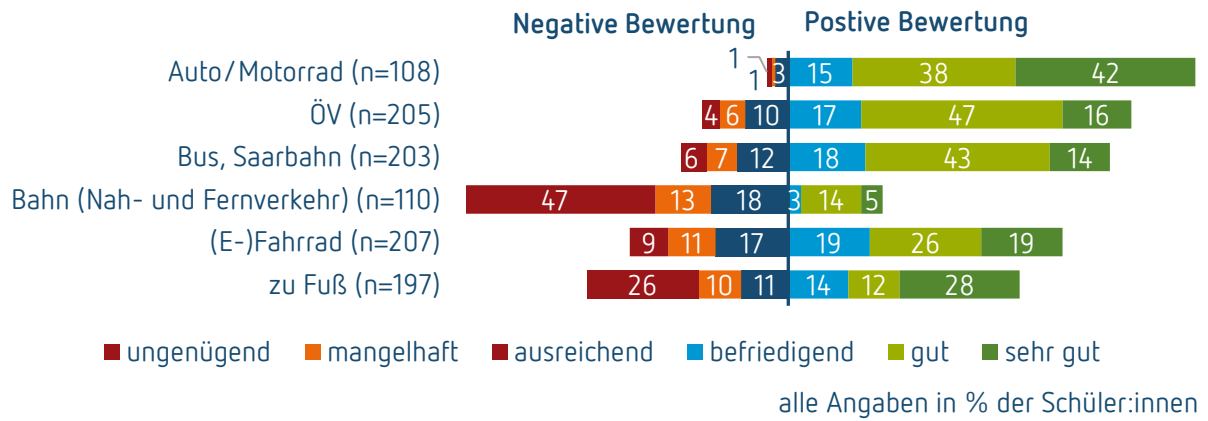
Abbildung 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln



Die Erreichbarkeit der eigenen Schule wird von den Schüler:innen über alle Verkehrsmittel hinweg, mit Ausnahme der Bahn im Nah- und Fernverkehr, überwiegend positiv bewertet. Die besten Bewertungen erreichen hierbei die Erreichbarkeit mit dem Auto/Motorrad mit 38 % bzw. 42 % guten bis sehr guten Benotungen. Die Erreichbarkeit der Schule mit dem ÖV wird von 63 % der befragten Schüler:innen als gut bis sehr gut beschrieben, für 10 % der Schüler:innen ist die Erreichbarkeit mangelhaft bis ungenügend. Sowohl der Radverkehr als auch das Auto/Motorrad werden überwiegend positiv bewertet, wobei die Erreichbarkeit der Schule zu Fuß von 36 % der befragten Schüler:innen als mangelhaft bis ungenügend beschrieben wird. Dies ist im Vergleich der Verkehrsmittel nach der Erreichbarkeit mit der Bahn die negativste Bewertung. Am schlechtesten wird die Erreichbarkeit mit der Bahn (Nah- und Fernverkehr) bewertet.

Viele Schulstandorte verfügen allerdings über keinen direkten Bahnanschluss. Die fußläufige Erreichbarkeit ist stark von der Entfernung zwischen dem jeweiligen Wohnort und der Schule abhängig, so dass der Anteil der negativen Bewertungen hier nicht überraschend ist.

Abbildung 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln



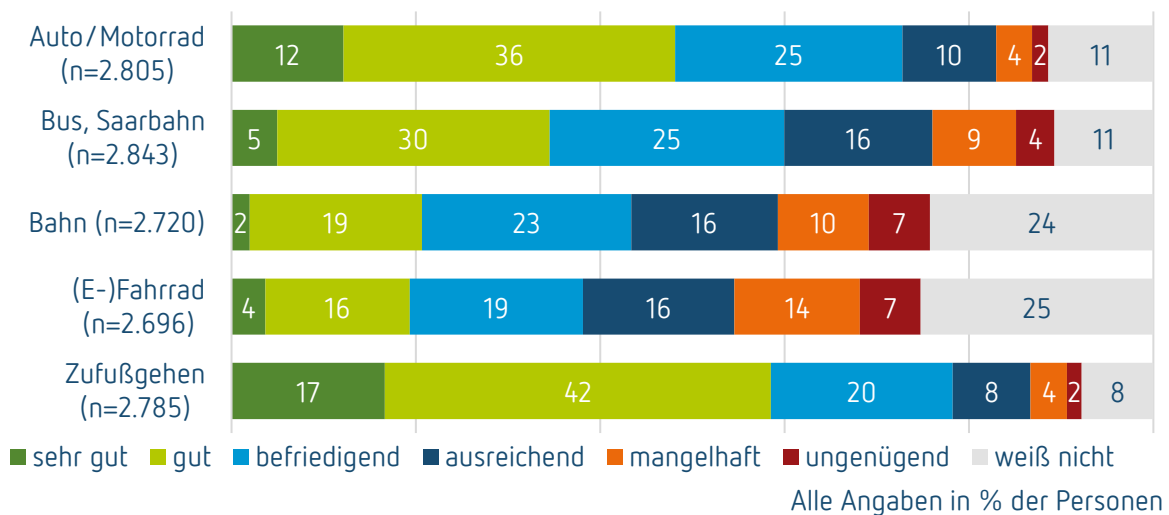
7 Bewertung der Verkehrssysteme

Neben der allgemeinen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel wurden in der Mobilitätsbefragung eine Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung dieser Verkehrsmittel abgefragt. Die befragten Personen konnten dazu die verschiedenen Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken anhand einer Schulnoten-Skala („sehr gut“ bis „ungenügend“) bewerten. Für den Fall, dass Befragte die Nutzung eines Verkehrsmittels nicht beurteilen können, stand ihnen als weitere Option „weiß nicht“ zur Verfügung.

Bei der Beobachtung der Ergebnisse fällt auf, dass die befragten Personen die Nutzungsvoraussetzungen einzelner Verkehrsmittel teilweise häufiger nicht beurteilt haben. Insbesondere die Nutzungsvoraussetzungen für das Bahnangebot (Nah- und Fernverkehr) sowie für den Radverkehr konnte von etwa einem Viertel der befragten Personen nicht eingeschätzt werden. Jeweils rund ein Zehntel der Befragten konnten zudem keine Aussagen zur Bewertung der Nutzungsvoraussetzungen des Busangebots (11 %) und des Autos/Motorrads (11 %) treffen.

Sowohl der Fußverkehr als auch das Auto/Motorrad werden jeweils von 42 bzw. 36 % der Personen mit „gut“ bewertet, „sehr gut“ geben jeweils 17 bzw. 12 % der Personen an. Diese beiden Verkehrsarten weisen damit die höchsten Zufriedenheitsanteile auf. Als natürlichste und elementarste Fortbewegungsmöglichkeit fällt der Anteil der Personen, die keine Beurteilung zur Situation in der Landeshauptstadt Saarbrücken angeben können, beim Fußverkehr mit 8 % der Personen am niedrigsten aus.

Abbildung 22: Bewertung der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken



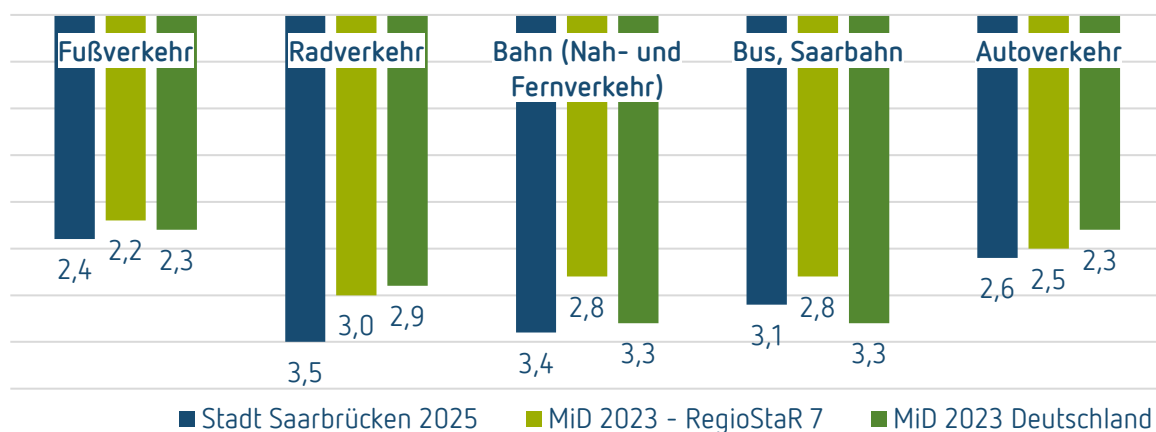
Das Bus- und Saarbahnangebot wird von 35 % der Befragten als gut oder sehr gut bewertet. Im Gegensatz dazu werden die Voraussetzungen zur Nutzung des Bahnangebots und des Radverkehrs schlechter mit jeweils lediglich rund 20 % „gut“ bis „sehr gut“ bewertet. Dies äußert sich auch in den jeweiligen Durchschnittsbewertungen, für die die „weiß nicht“-Antworten nicht berücksichtigt werden (siehe Abbildung 23).

Insgesamt werden die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken durch die befragten Einwohnenden mit durchschnittlichen Schulnoten zwischen 2,4 und 3,5 bewertet. Die öffentlichen Verkehrsmittel Bus, Saarbahn und Bahn (Nah- und Fernverkehr) werden jeweils mit Durchschnittsnoten von 3,1 und 3,4 beurteilt, wobei die Voraussetzungen zur Nutzung des Bahnangebots in der Landeshauptstadt Saarbrücken am schlechtesten bewertet werden. Die Bewertung der

öffentlichen Verkehrsmittel in Hinblick auf die Bahn liegt sowohl im Vergleich zum gesamtdeutschen Schnitt (Ø 2,8) als auch im Vergleich zu den raumstrukturell vergleichbaren Städten (Ø 3,3) auf einem schlechteren Niveau. Die Bewertung des Radverkehrs ist mit der Durchschnittsnote 3,5 liegt ebenfalls auf einem schlechteren Niveau im Vergleich mit dem bundesweiten Schnitt sowie den strukturräumlichen Vergleichsräumen (Ø 2,9 bzw. Ø 3,0).

Auto- und Fußverkehr erhalten mit jeweils 2,6 und 2,4 in der Landeshauptstadt Saarbrücken die beste Durchschnittsnote. Die Bewertung des Autos/Motorrads in der Landeshauptstadt Saarbrücken ist damit leicht schlechter als im gesamtdeutschen Schnitt (Ø 2,3) und vergleichbar mit dem Mittelwert raumstrukturell vergleichbarer Städte (Ø 2,5). Der Fußverkehr erhält mit einer Durchschnittsnote von 2,4 eine mit der des Autos/Motorrads vergleichbare Bewertung und liegt auf einem vergleichbaren Niveau zur Bewertung vergleichbarer Städte sowie der deutschlandweiten Bewertung von Ø 2,2 bzw. Ø 2,3.

Abbildung 23: Bewertung der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken

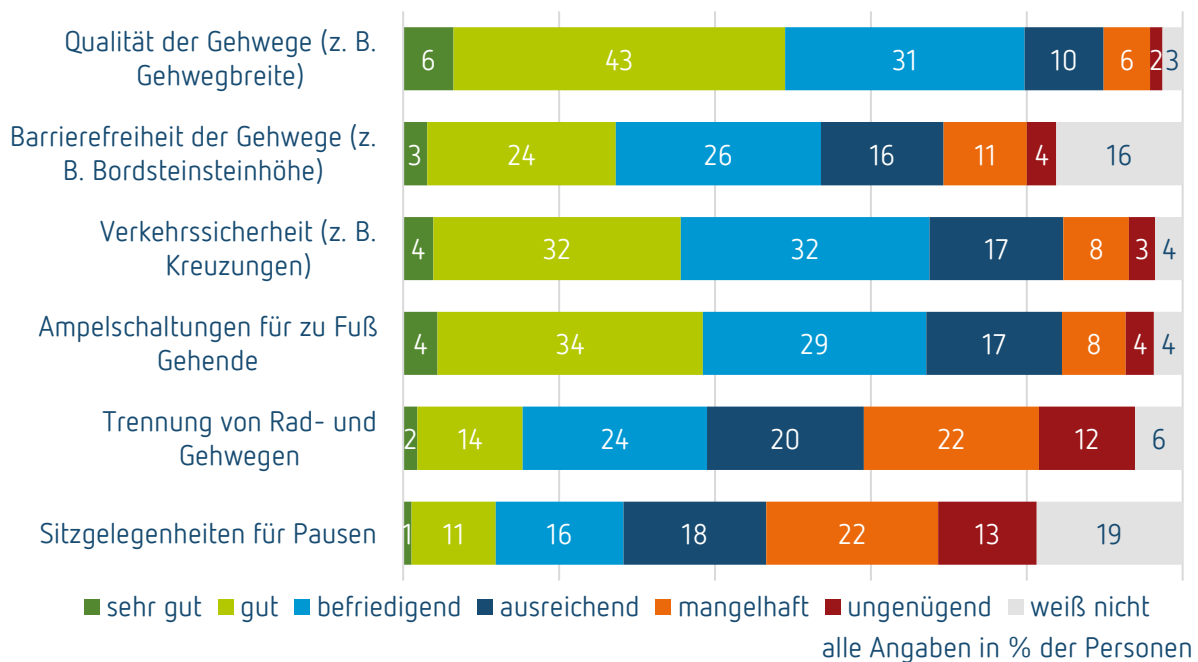


Mittelwert der Bewertungen der Personen anhand von Schulnoten

Bewertung der Situation des Zufußgehens

Zur Bewertung der Situation des Zufußgehens in der Landeshauptstadt Saarbrücken konnten die Befragten verschiedene Teilaspekte benoten. Zu beachten ist der Anteil derjenigen, die hierzu keine Einschätzung geben (können): Die verschiedenen Aspekte wurden von jeweils zwischen 81 % und 97 % der befragten Personen beantwortet. Somit konnte ein Großteil der Befragten zu den verschiedenen Aspekten des Fußverkehrs eine Einschätzung abgeben. Lediglich bei den Beurteilungen der Barrierefreiheit sowie des Angebots von Sitzgelegenheiten für Pausen fällt die Quote fehlender Antworten mit 19 % bzw. 16 % der Befragten tendenziell höher aus. Ein Grund dafür könnte sein, dass ein Großteil der Bevölkerung sich nicht in ihrer Mobilität gesundheitsbedingt eingeschränkt fühlt (siehe Kapitel 4.1) und sie dadurch weniger Berührungspunkte mit diesen Thematiken hat, da sie sich nicht darauf angewiesen ist. Trotzdem weisen die Themen Barrierefreiheit oder das Angebot von Ruhe- und Verweilzonen - auch zur Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe - eine hohe Relevanz in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung auf.

Abbildung 24: Bewertung der Situation des Zufußgehens



Eine Vielzahl der Teilaspekte der Fußverkehrssituation werden mit Anteilen zwischen 54 % und 80 % der Personen von der überwiegenden Mehrheit der befragten Personen positiv („befriedigend“ bis „sehr gut“) bewertet. Ausnahmen bilden der Aspekt der Trennung von Rad- und Gehwegen (39 % befriedigende bis sehr gute Bewertungen) sowie die Sitzgelegenheiten für Pausen, welche von lediglich 28 % der Personen wenigstens befriedigend benotet wurde. Die Qualität der Gehwege erhält im Vergleich die beste Bewertung und wurde von annähernd der Hälfte der Personen als gut oder sehr gut bewertet (49 %). Die Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende sowie die Verkehrssicherheit (z. B. an Straßenquerungen oder Kreuzungen) werden von einem guten Drittel der Personen mindestens gut eingeschätzt (jeweils 38 % bzw. 36 % der Personen). Die Barrierefreiheit der Gehwege (z. B. Bordsteinhöhe) wurde von 27 % mindestens als gut bewertet.

Das Angebot an Sitzgelegenheiten wird mit 35 % mangelhafter oder ungenügender und 18 % ausreichender Bewertungen am schlechtesten beurteilt. Die nicht vorhandene Trennung von Fuß- und Radwegen wird von 34 % der Personen mit mangelhaft oder ungenügend bewertet und weitere 20 % geben lediglich eine ausreichende Bewertung ab. Hier bestehen aus Sicht der befragten Personen in der Landeshauptstadt Saarbrücken im Vergleich zu anderen Teilaspekten des Fußverkehrs die größten Verbesserungspotenziale.

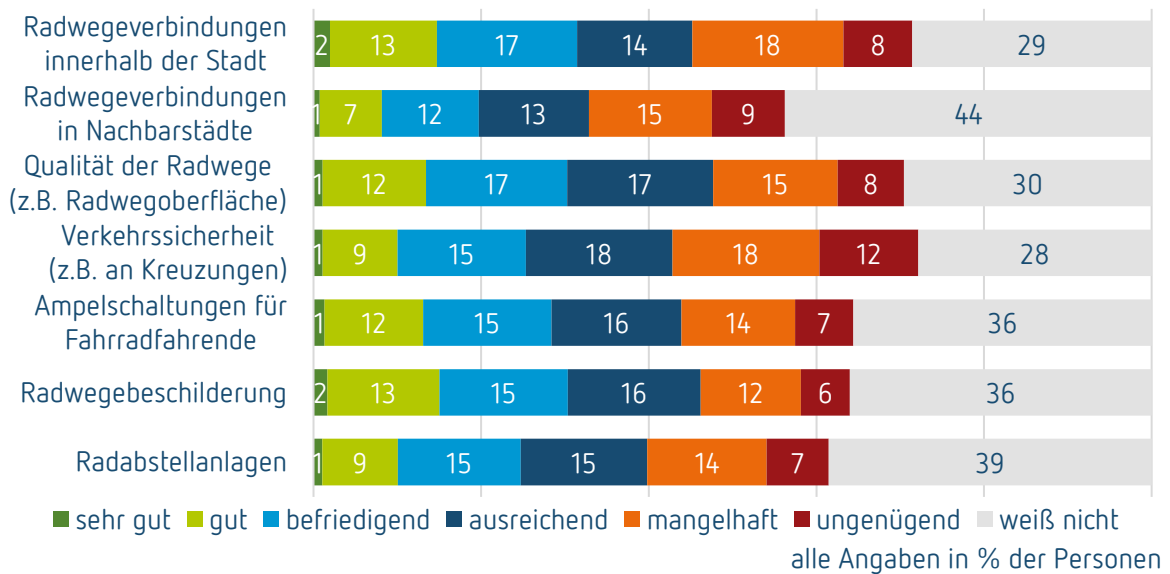
Bewertung der Situation des Radfahrens

Analog zur Bewertung des Fußverkehrs konnten die befragten Personen ebenfalls verschiedene Teilaspekte der Radverkehrssituation in der Landeshauptstadt Saarbrücken beurteilen. Der Anteil der Befragten, die zu den einzelnen Punkten keine Einschätzungen abgegeben haben, variiert zwischen 29 % und 44 % der Personen und liegt damit deutlich unter dem Niveau der Antwortquote bei der Bewertung der Teilaspekte des Fußverkehrs, was auf eine niedrigere Nutzungshäufigkeit des Fahrrads zurückgeführt werden kann (vgl. Kapitel 5).

Alle abgefragten Teilaspekte der Radverkehrssituation in der Landeshauptstadt Saarbrücken, mit Ausnahme der Radwegverbindungen in Nachbarstädte, werden von etwa einem Viertel der befragten

Personen mit befriedigend, gut oder sehr gut benotet. Im Vergleich der abgefragten Aspekte werden Radwegeverbindungen innerhalb der Stadt, die Qualität der Radwege sowie die Radwegebeschilderung am besten bewertet. Die größten Verbesserungspotenziale des Radverkehrs können in der Radanbindung an Nachbarstädte, der Verkehrssicherheit sowie im Angebot der Radabstellanlagen identifiziert werden.

Abbildung 25: Bewertung der Situation des Radfahrens

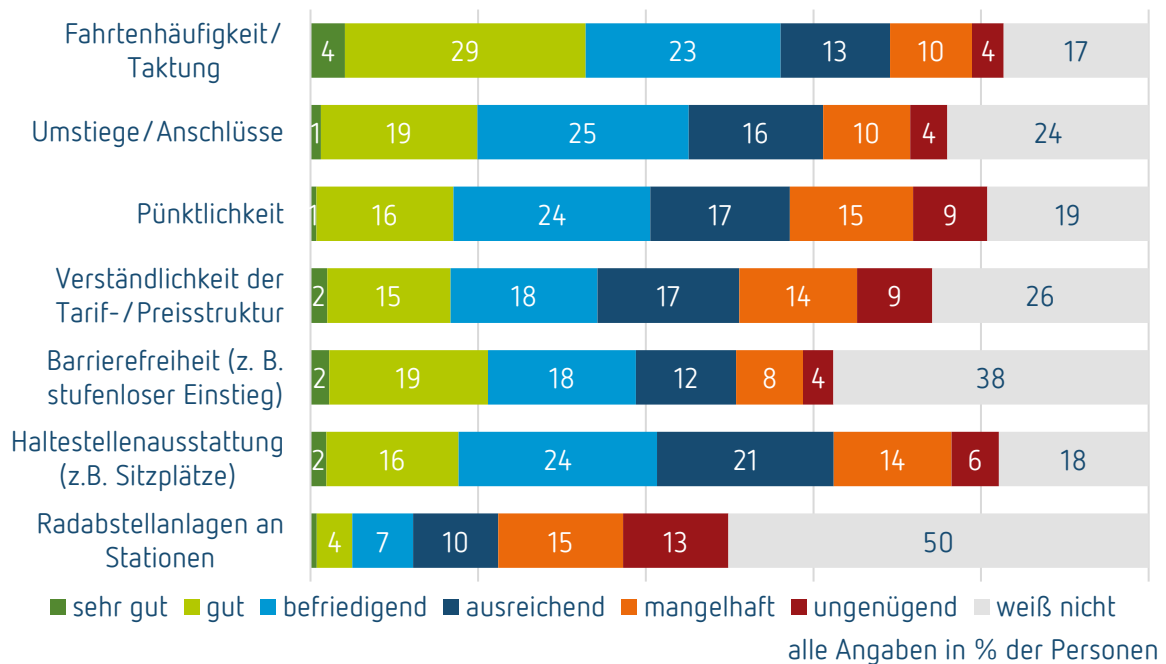


Bewertung des Bus- und Saarbahnverkehrs

Zur Bewertung des Bus- und Saarbahnangebots in der Landeshauptstadt Saarbrücken konnten die Befragten ebenfalls verschiedene Aspekte der Angebote des öffentlichen Verkehrs benoten. Im Vergleich zu den Bewertungen im Fußverkehr fallen die Antwortquoten bei der Bewertung der Teilaspekte der öffentlichen Verkehrsmittel heterogener und teilweise deutlich kleiner aus. So können die einzelnen Teilaspekte jeweils von etwa zwischen 17 % bis 50 % der befragten Personen nicht beantwortet werden. Die Anteile der Personen, die keine Einschätzung abgeben können, fallen bei der Bewertung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr (38 %) sowie bei der Bewertung Radabstellanlagen an Haltestellen (50 %) deutlich höher aus.

Die Bewertungen des Bus- und Saarbahnverkehrs fallen sehr heterogen aus. Einzelne Aspekte wie die Fahrtenhäufigkeit/Taktung, die Umstiege und Anschlüsse sowie Haltestellenausstattung werden von 41 % bis 56 % der Personen positiv bewertet (befriedigend, gut und sehr gut). Anhand der Anteile mangelhafter und ungenügender Bewertungen ergeben sich erhöhte Handlungsbedarfe für das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel hinsichtlich folgender Aspekte: Verständlichkeit der Tarif-/ Preisstruktur und Radabstellanlagen an Stationen. Diese werden jeweils von 23 % bzw. 27 % der Personen als mangelhaft oder ungenügend bewertet werden. In Hinblick auf die Pünktlichkeit bewerten jeweils rund 40 % der Befragten das Angebot als positiv und gleichzeitig als verbesserungsfähig (ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Bei der Bewertung ist hierbei zu berücksichtigen, dass sehr hohe Anteile der befragten Personen die Teilaspekte des Bus- und Saarbahnverkehrs nicht einschätzen konnten.

Abbildung 26: Bewertung des Bus- und Saarbahnverkehrs

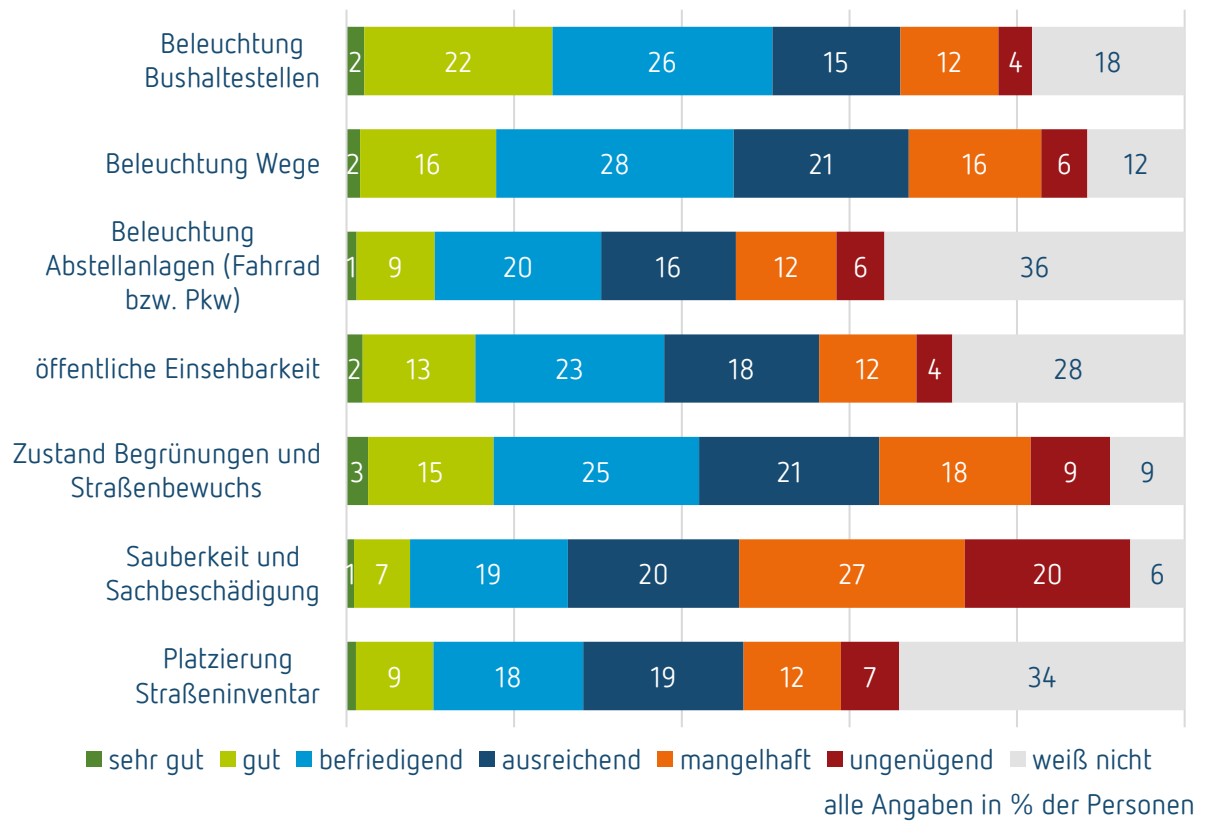


Bewertung der Sicherheit im öffentlichen Raum

Zur Bewertung der Sicherheit im öffentlichen Raum konnten die Befragten ebenfalls verschiedene Aspekte Verkehrs benoten. Ähnlich zum Bus- und Saarbahnverkehr fallen die Antwortquoten bei der Bewertung der Teilaspekte der Sicherheit im öffentlichen Raum heterogen aus. So können die einzelnen Teilaspekte jeweils 6 % bis 36 % der befragten Personen nicht beantwortet werden. Die Anteile der Personen, die keine Einschätzung abgeben können, fallen bei der Bewertung der Beleuchtung von Abstellanlagen (36 %) sowie der Platzierung von Straßeninventar und -mobiliar (34 %) am höchsten aus.

Die Bewertungen der Einzelaspekte zur Sicherheit im öffentlichen Raum fallen unterschiedlich aus. Die Beleuchtung an Bushaltestellen, die Beleuchtung der Wege sowie der Zustand der Begrünungen und die öffentliche Einsehbarkeit werden von jeweils zwischen 38 % und 51 % der Personen positiv bewertet („befriedigend“, „gut“ und „sehr gut“). Im Gegensatz dazu wird insbesondere die Sauberkeit und Sachbeschädigung im Straßenraum von 47 % der Befragten als mangelhaft oder ungenügend eingestuft. In Hinblick auf den Zustand der Begrünung und des Straßenbewuchs zeichnet sich ein gegensätzliches Bild ab: Während 42 % der Befragten diesen als positiv bewerten, schätzen 49 % der Befragten den Zustand als ausreichend bis ungenügend ein.

Abbildung 27: Bewertung der Sicherheit im öffentlichen Raum



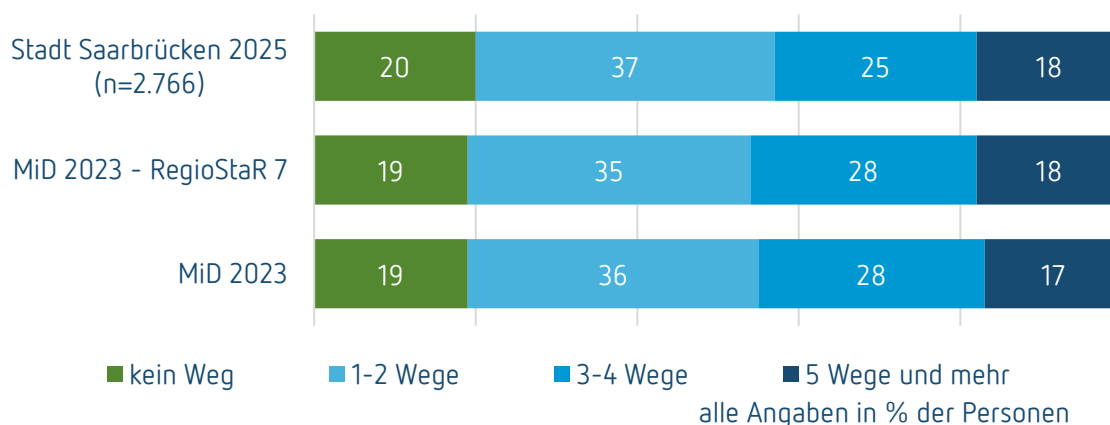
8 Mobilität am Berichtstag

Das Kernstück der Mobilitätsbefragung ist das Mobilitätsverhalten am Berichtstag. Alle teilnehmenden Personen wurden dazu gebeten, an einem vorgegebenen Berichtstag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) alle Wege zu protokollieren, die sie an dem Tag unternehmen. Daraus ergibt sich das Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung an einem Normalwerktag, welches im folgenden Kapitel dargestellt wird.

8.1 Wegeanzahl am Berichtstag

Rund 80 % der befragten Personen in der Landeshauptstadt Saarbrücken verlassen werktäglich im Schnitt die Wohnung und sind unterwegs. Im Schnitt legt jede mobile Person pro Tag rund 3,4 Wege zurück. Über die gesamte Bevölkerung bzw. inklusive der immobilen Personen werden insgesamt im Schnitt 2,7 Wege pro Person und Werktag zurückgelegt. Mehr als ein Drittel aller Personen (37 %) legen dabei einen oder zwei Wege pro Tag zurück.

Abbildung 28: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche



Gegenüber der vorherigen Befragung aus 2010 ist die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person pro Tag um 0,4 Wege gesunken (2010: 3,1 Wege pro Person pro Tag). Insgesamt kann ebenfalls ein leicht abnehmendes Verkehrsaufkommen beobachtet werden (hochgerechnete Anzahl von Wegen pro Person und Tag: 503.000 (2025) zu 530.000 (2010)).

Tabelle 15: Mobilität am Werktag im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege pro mobiler Person	Anteil an Immobilien ¹⁰	Wege pro Person (alle)	Wegeaufkommen hochgerechnet
Landeshauptstadt Saarbrücken 2025	3,4	20 %	2,7	503.000
Landeshauptstadt Saarbrücken 2010	3,5	11 %	3,1	530.000
MiD 2023 – Regiopole und Großstadt	3,5	19 %	2,9	-
MiD 2023	3,6	19 %	2,9	-

Im stadtweiten Durchschnitt werden pro Person 3,4 Wege pro Tag zurückgelegt. Die mobilste Bevölkerungsgruppe (bei Berücksichtigung der Immobilien) sind in Teilzeit (19-37h/Woche) berufstätige Personen, die im Durchschnitt 3,3 Wege pro Person und Werktag zurücklegen. Mit durchschnittlich 2,9 Wegen pro Tag pro Person liegen Schüler:innen und in Vollzeit Beschäftigte über dem stadtweiten Durchschnitt. Knapp unter dem stadtweiten Durchschnitt liegen Rentner:innen (2,5 Wege pro Tag pro Person) und Studierende (2,3 Wege pro Tag pro Person).

Nach Altersgruppen unterschieden legt die Gruppe der 50- bis unter 60-Jährigen mit durchschnittlich 3,1 Wegen pro Person und Werktag die meisten Wege zurück. Personen im Alter von 40 bis unter 50 Jahre sowie 60 bis unter 65 Jahren legen mit 3,0 Wegen pro Person pro Tag überdurchschnittlich viele Wege zurück. Ebenso legen die 6- bis unter 18-Jährigen mit 2,9 Wegen pro Person pro Tag knapp mehr Wege im Durchschnitt zurück. Im stadtweiten Durchschnitt von 2,7 Wegen liegen die Altersgruppen der 30- bis unter 40-Jährigen sowie der 65- bis unter 75-Jährigen. Die wenigsten Wege pro Tag werden von den 18- bis unter 30-Jährigen (2,5 Wege pro Person pro Tag) und ab einem Alter von 75 Jahren (2,1 Wege pro Tag pro Person) zurückgelegt.

Differenzen sind ebenfalls zwischen verschiedenen Haushaltstypen festzustellen. So legen Mehr erwachsenen-Haushalte mit Kindern mit durchschnittlich 3,4 Wegen pro Person pro Tag die meisten Wege zurück. Die Anzahl der durchschnittlich zurückgelegten Wege von Paaren ohne Kinder liegt mit 2,5 Wegen pro Tag unter dem Durchschnitt der gesamten Stadtbevölkerung. Alleinerziehende und Mehr erwachsenenhaushalte ohne Kinder legen täglich im Schnitt 2,7 Wege pro Person zurück, womit sie im gesamtstädtischen Schnitt liegen. 3,0 Wege pro Person pro Tag legen Ein-Personen-Haushalte sowie Paare mit einem Kind zurück.

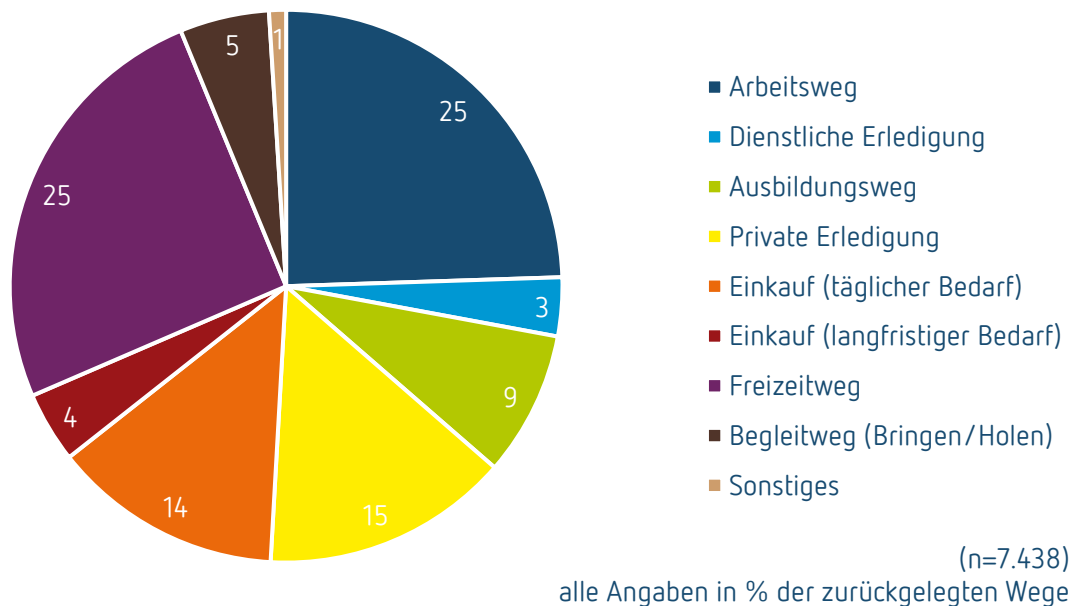
8.2 Wegezwecke

Rund 32 % der Wege 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 der 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

¹⁰ Immobiler sind Personen, die am jeweiligen Stichtag das Haus nicht verlassen haben.

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.

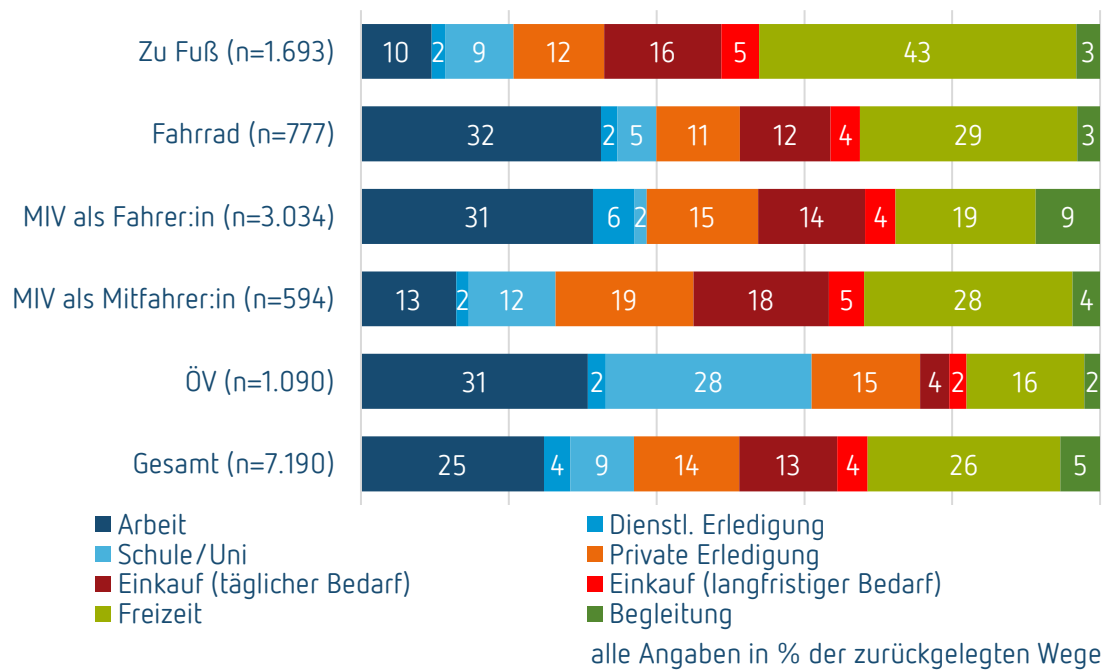
Abbildung 29: Wegezwecke der Wege



Die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedlich häufig für verschiedene Zwecke in Anspruch genommen (siehe Abbildung 30). So werden überdurchschnittlich viele Fußwege zu Freizeit Zwecken durchgeführt (43 %), wohingegen der Anteil der Arbeitswege an den zu Fuß zurückgelegten Wegen mit 10 % im Vergleich zum Anteil an allen Wegen (25 %) unterdurchschnittlich ausfällt. Die Anteile der Wegezwecke der erhobenen Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, weichen im Vergleich der Verkehrsmittel am wenigsten von der allgemeinen Wegezweckverteilung ab. Größere Unterschiede zeigen sich vor allem darin, dass das Fahrrad eine vergleichsweise große Bedeutung für die Arbeitswege (32 %) und eine eher geringe Bedeutung für private Erledigungen (11 %) hat.

Mehr als ein Drittel der Wege mit dem MIV als Fahrer:in sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz bzw. dienstliche Erledigungen (37 %). Mit dem MIV als mitfahrende Person werden am häufigsten Wege zu Freizeit Zwecken zurückgelegt (28 %). Des Weiteren weist dieses Verkehrsmittel einen etwas höheren Anteil privater Erledigungswege auf als andere Verkehrsmittel (19 %). Mit dem ÖV werden vor allem Arbeitswege (31 %) oder Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (28 %) getätigt. Insgesamt stehen 61 % der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Personen (Arbeitswege, dienstliche Erledigungen oder Ausbildungswege).

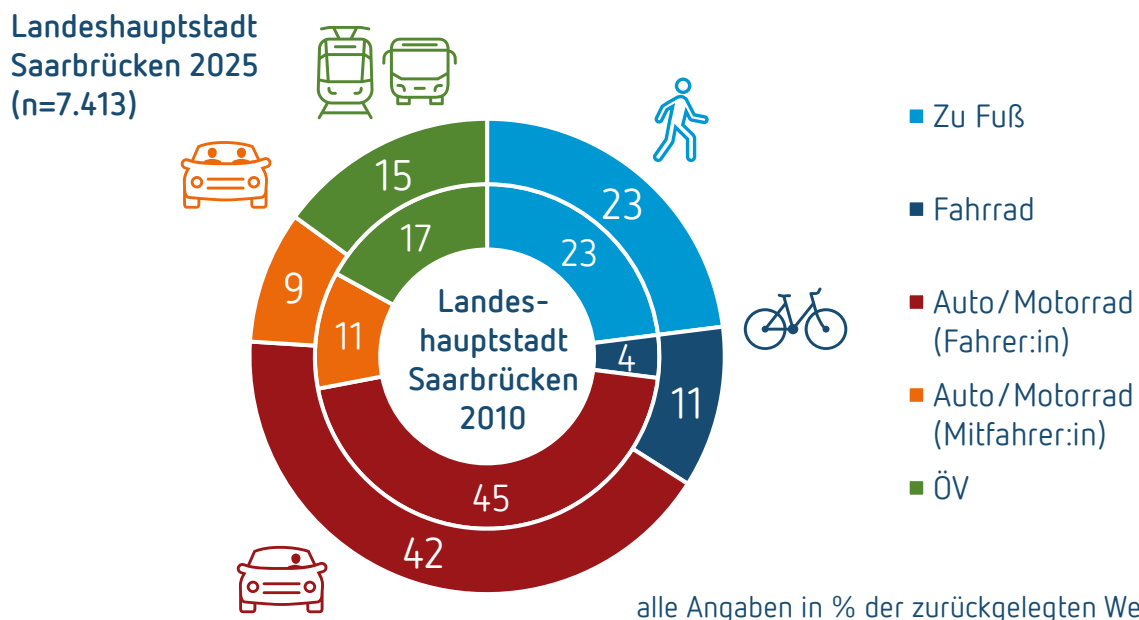
Abbildung 30: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln



8.3 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Insgesamt 34 % der werktäglichen Wege werden zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt (siehe Abbildung 31). Dabei werden 23 % der Wege zu Fuß unternommen und für 11 % der Wege das (Elektro-) Fahrrad genutzt. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 15 % der Wege bewältigt. Die meisten Wege werden dabei mit dem Bus (8 % aller Wege) und der Saarbahn (4 % aller Wege) zurückgelegt. Insgesamt werden somit rund die Hälfte der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt (49 % der Wege). Dementsprechend wird die Hälfte des täglichen Wegeaufkommens mit dem MIV zurückgelegt, wodurch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel das Auto ist. 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 31: 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: Während der Fußverkehrsanteil am Wegeaufkommen konstant geblieben ist, konnte der Radverkehrsanteil um 7 Prozentpunkte gesteigert werden. Gleichzeitig ist der Anteil der mit dem MIV gefahrenen Wege 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.

Ein Konfidenzintervall gibt für stichprobenbasierte Auswertungen an, in welchem Bereich der wahre Wert einer Grundgesamtheit mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit – hier 95 % – liegt. Liegt ein Vergleichswert außerhalb dieser Grenzen, kann davon ausgegangen werden, dass eine beobachtete Veränderung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zufallsbedingt ist. Es kann also – hier auf Grundlage einer 5 %-Fehlertoleranz – ein Entwicklungstrend abgeleitet werden. Dies ist für alle Anteilswerte des Modal

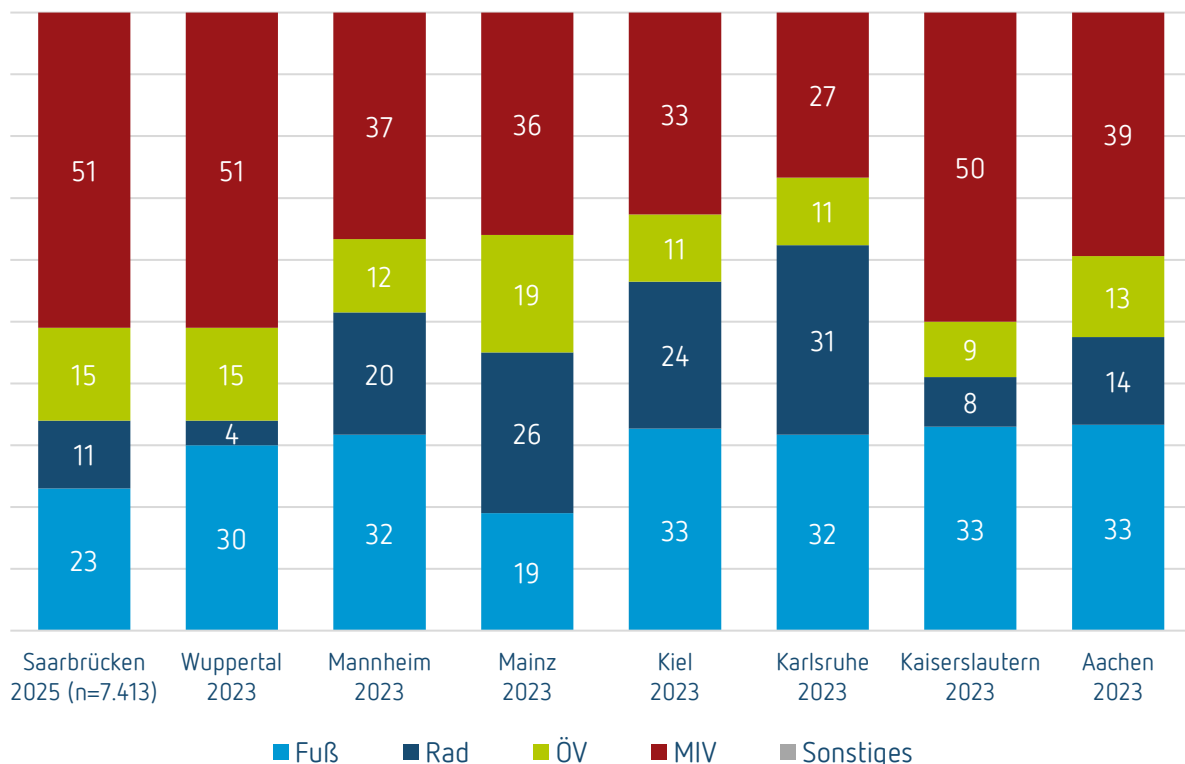
Splits nach Wegeaufkommen der Landeshauptstadt Saarbrücken, welche sich gegenüber 2010 verändert haben, beim Vergleich zwischen 2010 und 2025 der Fall.

Tabelle 16: 95 %-Konfidenzintervalle Modal Split nach Wegeaufkommen

Verkehrsmittel	Modal Split-Anteil	Konfidenzintervall	Untere Grenze	Obere Grenze
Zu Fuß	23 %	± 1,45 Prozentpunkte	21,5 %	24,5 %
Fahrrad	11 %	± 1,08 Prozentpunkte	12,1 %	9,9 %
MIV	51 %	± 1,73 Prozentpunkte	49,3 %	52,7 %
ÖV	15 %	± 1,24 Prozentpunkte	13,8 %	16,2 %

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 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen im Vergleich zu anderen Städten

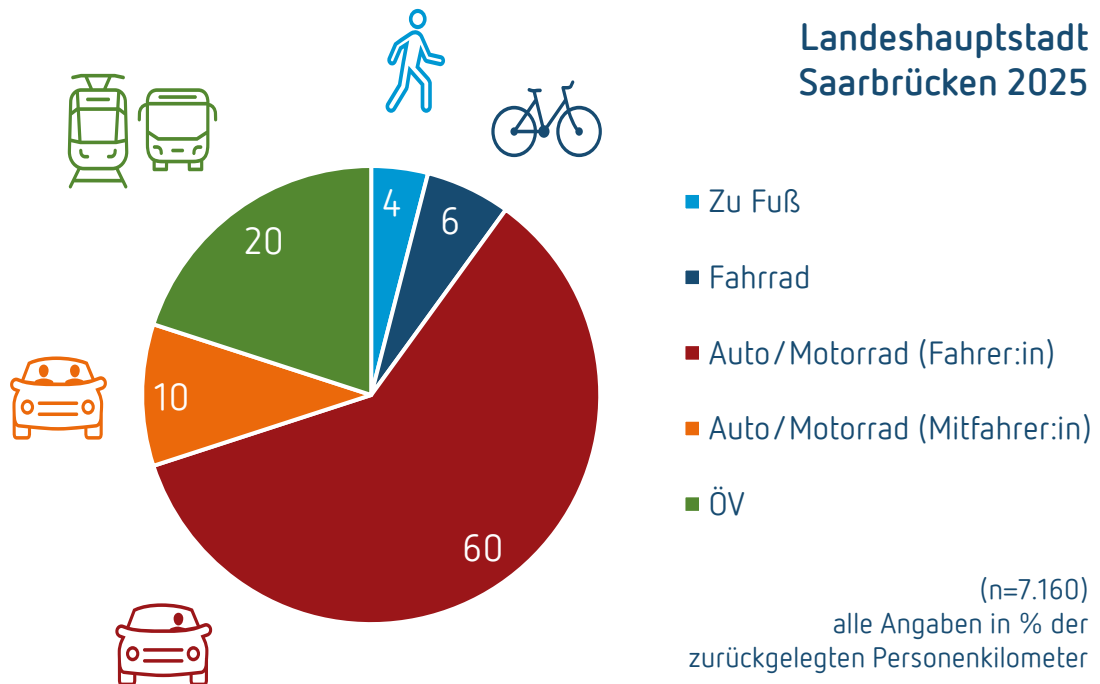


Quellen: infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): MiD 2023 - Regionale Ergebnisse, Hubrich et al. (2025): SrV 2023 – Städtevergleich, Lenz und Kirschbaum (2023): Mobilitätsbefragung Mainz

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des MIV weiterhin den Großteil am Modal-Split ein (siehe Abbildung 33). So werden rund 60 % der werktätlich zurückgelegten Wegestrecke mit dem MIV 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 33: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km

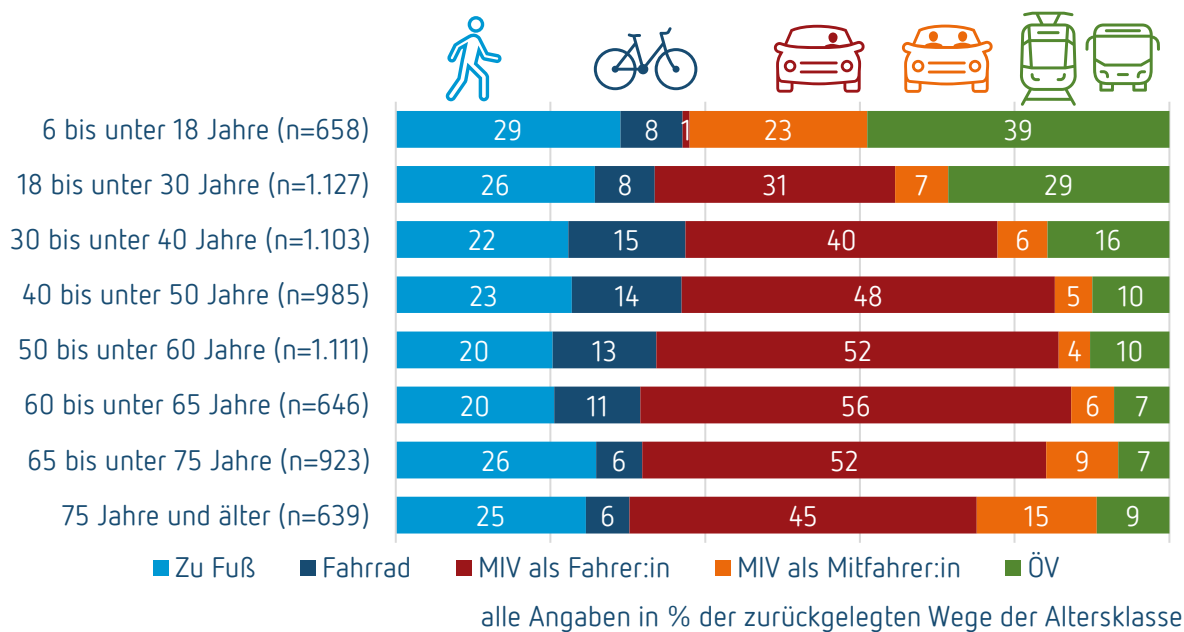


Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich u. a. zwischen den verschiedenen Altersklassen (siehe Abbildung 34). Dies ist neben Unterschieden in den Mobilitätsvoraussetzungen (insb. Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz) vor allem auf unterschiedliche Aktionsräume und Aktivitäten zurückzuführen. Altersklassen, die üblicherweise keiner Vollzeitbeschäftigung nachgehen, legen anteilig tendenziell mehr Wege nicht-motorisiert, das heißt zu Fuß oder per Fahrrad, zurück. Bei den Minderjährigen zwischen 6 und 18 Jahren sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes besonders stark vertreten. So werden neben zu Fuß zurückgelegten Wegen (29 %) die öffentlichen Verkehrsmittel (39 %) auf den meisten Wegen der Kinder und Jugendlichen genutzt. Der ÖV wird insbesondere in den Altersklassen unter 30 Jahren verstärkt genutzt. Das Fahrrad wird lediglich in 8 % der zurückgelegten Wege in dieser Altersklasse genutzt. Auffällig ist zudem, dass mit Eintritt der Volljährigkeit der MIV als Fahrer:in zum am stärksten genutzten Verkehrsmittel wird. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Mit dem Führerscheinwerb werden insbesondere Wege mit dem Auto als mitfahrende Person durch Wege mit dem Auto als fahrende Person ersetzt. Das Auto ist in allen Altersklassen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Bei der Betrachtung von Abbildung 34 gilt zudem zu beachten, dass die MIV-Nutzung auch Mofas und Motorroller einschließt. So können auch Personen unter 18 Jahren als fahrende Person am MIV teilnehmen (1 % der Wege der 6- bis unter 18-Jährigen).

Mit Eintritt in die Volljährigkeit kann ein leichter Rückgang des Fußverkehrsanteils an den zurückgelegten Wegen beobachtet werden. So werden 26 % der Wege der 18- bis 30-jährigen Personen zu Fuß zurückgelegt. In den darauffolgenden Altersklassen nimmt der Fußverkehrsanteil kontinuierlich ab und erreicht erst ab der Altersklasse von 65 Jahren, mit einem maximalen Anteil von 26 % der Wege, in etwa das Niveau der Personen von 18 bis unter 30 Jahren. Auffällig ist, dass mit Eintritt in die Volljährigkeit sowohl der Fußverkehrsanteil als auch der Anteil der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (29 %) sinken. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege hingegen bleibt konstant (8 % der Wege der 18- bis unter 30-Jährigen).

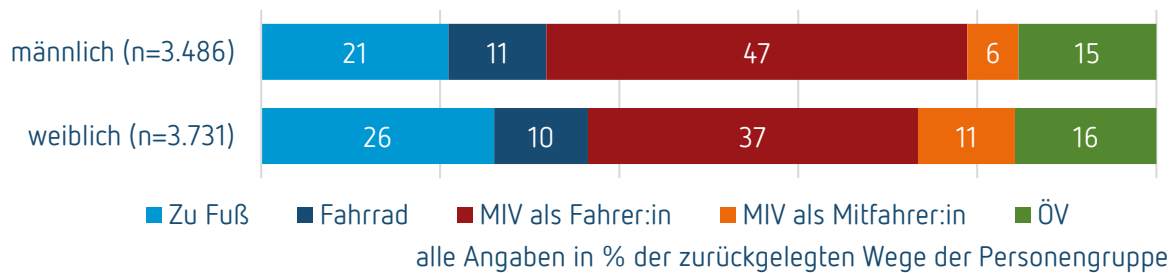
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen



Beim Übergang in die Altersklasse ab 30 Jahren gewinnt der MIV weiter an Bedeutung und der Anteil der ÖV-Wege nimmt deutlich ab. So werden von den Personen der Altersklassen über 30 Jahren jeweils zwei Fünftel bzw. mehr als die Hälfte der Wege mit dem MIV als Fahrer:in zurückgelegt. Mit dem Eintritt in das Rentenalter ab ca. 65 Jahren nimmt der Anteil der Wege mit MIV als Fahrer:in wieder leicht ab und stattdessen werden anteilig mehr Wege mit dem MIV als mitfahrende Person zurückgelegt. Zudem steigen die Anteile der Wege, die ausschließlich zu Fuß gegangen werden, in den höheren Altersklassen wieder an.

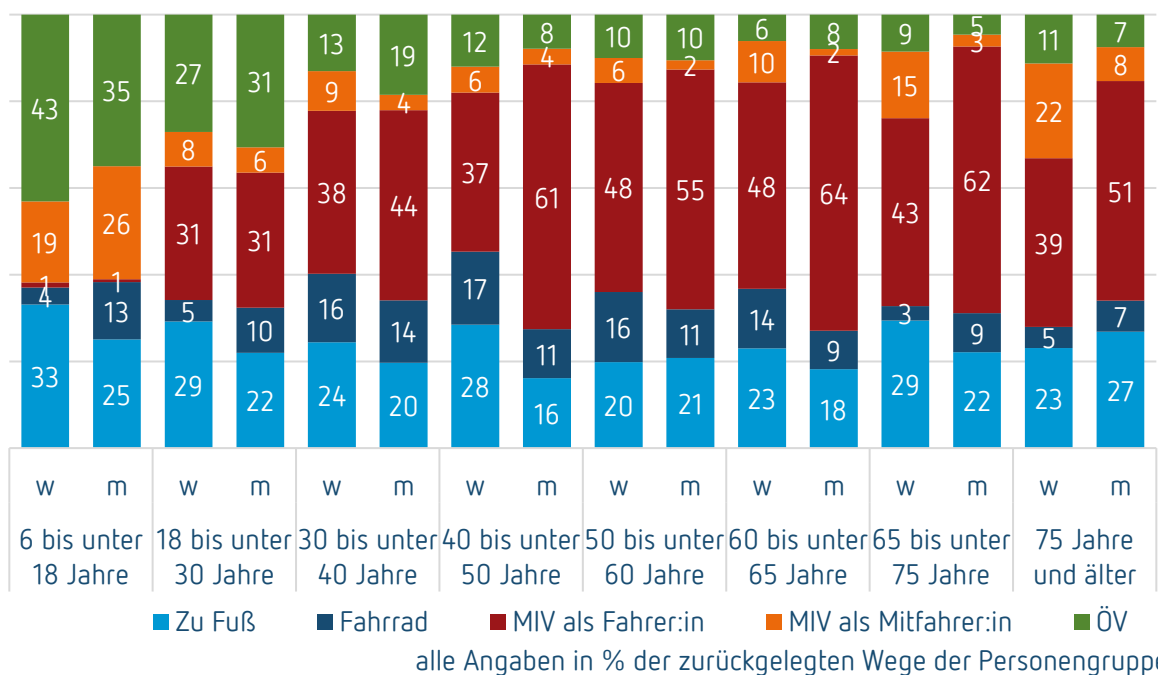
Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich hinsichtlich des Alters, aber auch geschlechterspezifische Unterschiede lassen sich identifizieren (siehe Abbildung 35). Während Männer häufiger mit dem MIV als Fahrer unterwegs sind, legen Frauen anteilig mehr Wege zu Fuß und mit dem Auto als Mitfahrer:in zurück. Die Anteile der Fahrrad- und ÖV-Nutzung liegen bei Männern und Frauen auf einem ähnlichen Niveau.

Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Diese geschlechterspezifischen Unterschiede wirken sich in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich aus und lassen sich bei der Betrachtung der einzelnen Altersklassen differenziert nach Geschlecht ebenfalls feststellen (siehe Abbildung 36). Während sich die Verkehrsmittelwahl von Männern und Frauen anteilig an den zurückgelegten Wegen weitestgehend ähnelt, können in den Altersklassen von 6 bis unter 18 Jahre, 30 bis unter 40 Jahre und von 65 Jahren und älter die größten Unterschiede zwischen den Geschlechtern beobachtet werden. So ist die MIV-Nutzung als Mitfahrerin bei den Mädchen und Frauen in diesen Altersklassen generell auf einem deutlich höheren Niveau und Männer sind vergleichsweise häufiger der Fahrer bei der MIV-Nutzung. Dieser Unterschied wird in der Altersgruppe 40 bis unter 50 Jahre besonders deutlich. Mit Ausnahme der 6- bis unter 30-Jährigen sowie ab 65 Jahren nutzen Mädchen und Frauen häufiger das Fahrrad als Verkehrsmittel.

Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter

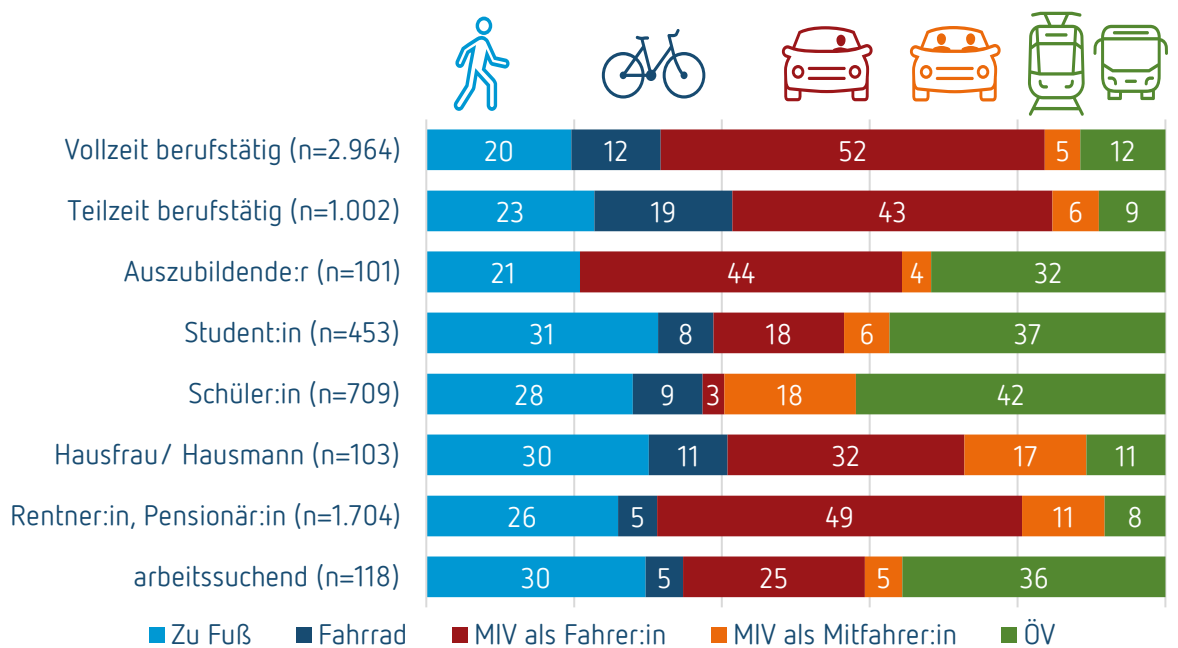


Ein zentraler Unterschied zwischen den Geschlechtern zeigt sich zudem bei den Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden. Somit sind deutlich mehr Mädchen als Jungen unter 18 Jahren zu Fuß unterwegs. Für den öffentlichen Verkehr zeigen sich, mit Ausnahme von Mädchen und Jungen unter 18 Jahren, keine bedeutenden Unterschiede zwischen den Geschlechtern in Abhängigkeit des Alters.

Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich darüber hinaus auch hinsichtlich des Erwerbsstatus (siehe Abbildung 37). Die Vollzeitberufstätigen weisen dabei mit 57 % der Wege den höchsten Anteil des MIV (als Fahrer:in und Mitfahrer:in) an den zurückgelegten Wegen auf. Schüler:innen legen anteilig rund zwei Fünftel (39 %) der Wege aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurück. Bei Rentner:innen und Pensionär:innen sowie Teilzeiterwerbstätigen sind es 31 % bzw. 41 %. Der ÖV wird überdurchschnittlich häufig von Schüler:innen (42 %) und Studierenden (37 %) auf ihren Wegen genutzt. Dies ist zum einen auf die fehlende Fahrerlaubnis – insbesondere bei den Schüler:innen – und zum anderen auf den hohen ÖV-Zeitkartenbesitz durch Schul-, Semester- bzw. bildungsbezogene Deutschlandtickets zurückzuführen. Des Weiteren legen haushaltsführende Personen sowie Schüler:innen überdurchschnittlich häufig Wege mit dem MIV als mitfahrende Person (17 % bzw. 18 %) zurück.

Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus



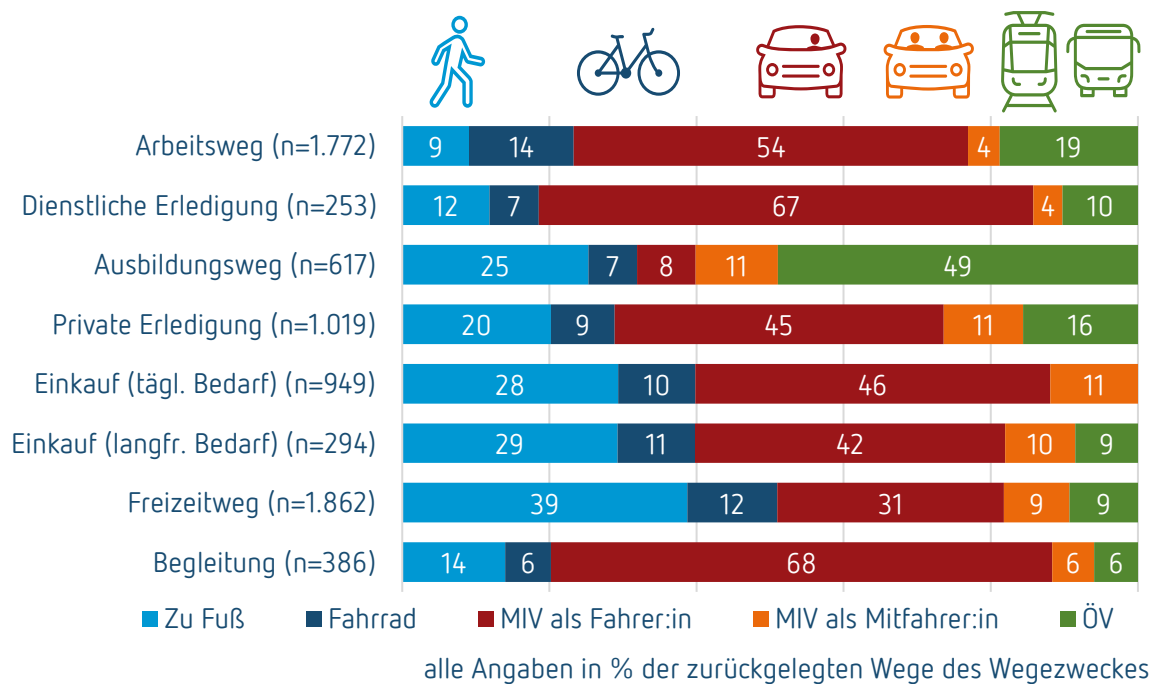
alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Personengruppe

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Begleitwege, Arbeitswege sowie geschäftliche bzw. dienstliche Wege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf (siehe Abbildung 38). Mit Ausnahme der Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule und Freizeitwegen werden bei allen weiteren Wegezwecken mehr als die Hälfte der Wege des jeweiligen Zwecks mit dem MIV als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zurückgelegt. Bei den Ausbildungswegen nimmt hingegen der ÖV mit 49 % den höchsten Anteil der Wege ein. Freizeitwege weisen mit 39 % den höchsten Fußverkehrsanteil auf. Hierzu zählen auch Spaziergänge, die als ein Hin- und Rückweg in der Freizeit gewertet werden.

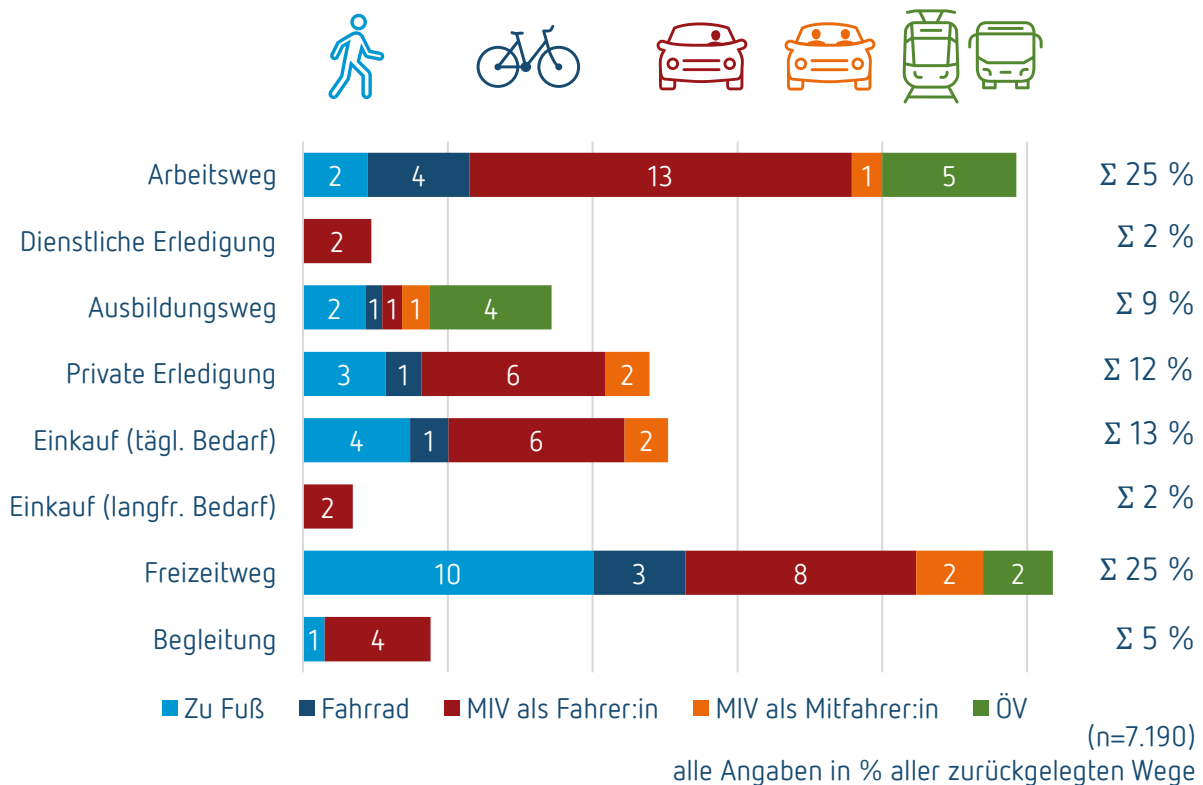
Die größten Anteile des Radverkehrs bestehen bei Freizeitwegen sowie bei Einkäufen für den täglichen oder langfristigen Bedarf mit 28 % bis 39 % der jeweiligen Wege. Insgesamt werden Freizeitwege mit einem Anteil von 51 % am häufigsten aktiv, das heißt zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Der ÖV spielt für Einkaufswegen des täglichen Bedarfs keine Rolle.

Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



Wird die Verkehrsmittelwahl auf den Wegen der verschiedenen Wegezwecke auf das Gesamtverkehrsaufkommen bezogen (siehe Abbildung 39), wird deutlich, dass die 49 % der Ausbildungswegen, welche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, am Gesamtverkehrsaufkommen lediglich 9 % der zurückgelegten Wege ausmachen.

Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck – Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen



Mit 13 % sind mehr als ein Zehntel aller Wege, die von der Stadtbevölkerung zurückgelegt werden, mit dem MIV selbstgefahrenen Arbeitswege. Diese Wege nehmen damit einen großen Anteil des täglichen Verkehrsaufkommens ein. Zudem kommen private Erledigungen und Einkäufe des täglichen und langfristigen Bedarfs zusammen auf einen Anteil von 20 % MIV als Fahrer:in. Bedeutend sind darüber hinaus Freizeitwege mit einem Anteil von 26 % am Verkehrsaufkommen. Knapp ein Fünftel (18 %) aller Wege sind Freizeitwege, die zu Fuß gegangen oder mit dem MIV als Fahrer:in zurückgelegt werden. Dazu zählen u. a. Spaziergänge. Arbeitswege mit dem Fahrrad und Freizeitwege mit dem Fahrrad nehmen mit 4 % bzw. 3 % der Wege am gesamten Wegeaufkommen einen vergleichsweise niedrigeren Anteil ein.

8.4 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Länge der werktätlich zurückgelegten Wege der Stadtbevölkerung liegt bei etwa 9,2 km. Betrachtet man lediglich die Wege unter 100 km Länge, liegt die durchschnittliche Länge bei etwa 7,4 km.

Tabelle 17: Entfernung der zurückgelegten Wege

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge								Mittelwert (in km)	Mittelwert Wege < 100 km (in km)
		Bis unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr		
Landeshauptstadt Saarbrücken	7.278	4	8	14	29	23	13	7	2	9,2	7,4
Vergleichswerte											
Landeshauptstadt Saarbrücken 2010	k. A.				k. A.					10,4	k. A.
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	155.801	11	13	16	26	16	9	6	4	10,9	k. A.
MiD 2023	1.086.985	11	13	14	22	16	12	9	3	12,0	k. A.

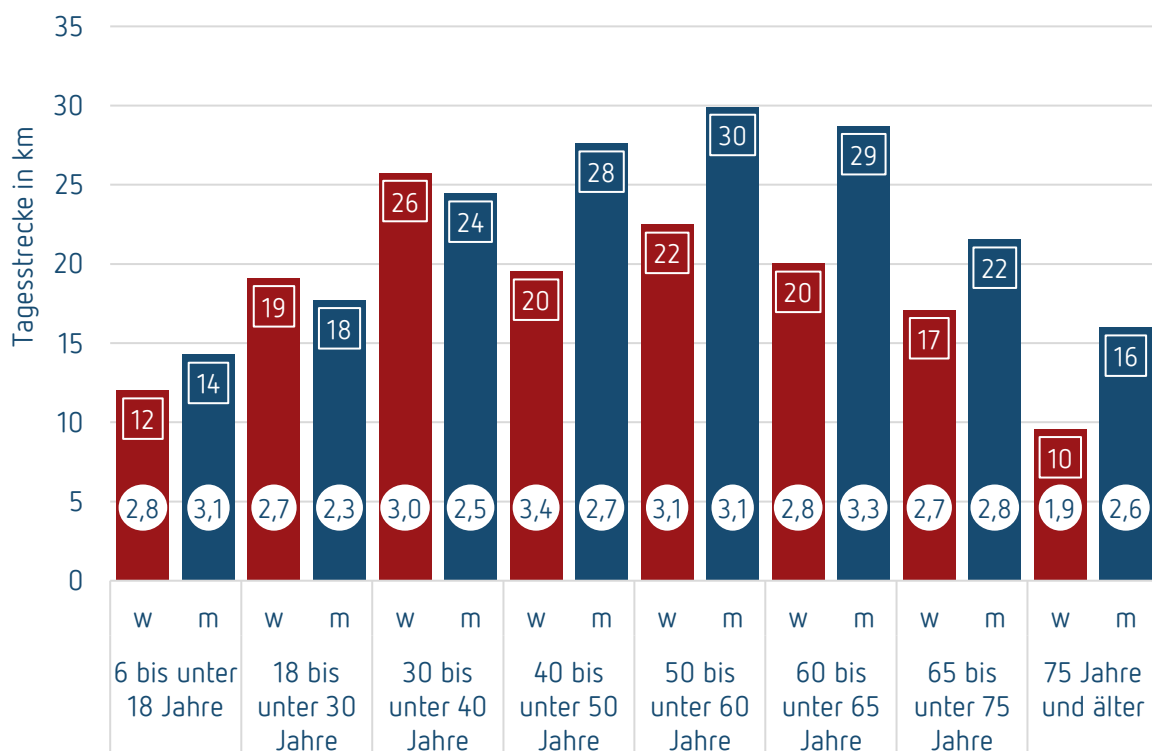
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung (in km)?

Für die Auswertung der durchschnittlichen Wegelängen differenziert nach Wegezweck werden lediglich Wege mit einer Länge von weniger als 100 km berücksichtigt, um von Ausreißern unbeeinflusste Werte zu erhalten. Die längsten Strecken werden mit durchschnittlich 12,4 km auf Arbeitswegen und mit 12,6 km auf Wegen für dienstliche oder geschäftliche Erledigungen zurückgelegt. Die durchschnittlichen Längen von Ausbildungswegen zur Schule oder Hochschule (5,2 km), von Wegen für private Erledigungen (6,5 km), Freizeitwegen (5,9 km) sowie auf Begleitwegen (5,7 km) liegen unter dem Niveau der durchschnittlichen Wegelänge insgesamt (7,4 km pro Weg). Die durchschnittlich kürzesten Entfernungen werden auf Einkaufswegen für den täglichen Bedarf (4,0 km) zurückgelegt.

Insgesamt legen die Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken an einem normalen Werktag im Durchschnitt jeweils 24 km pro Person zurück - ohne Berücksichtigung der immobilen Personen kommt eine mobile Person auf gut 31 km pro Tag. Dargestellt und im Folgenden betrachtet werden – um statistische Ausreißer zu vermeiden – lediglich Wege unter 100 km. Die durchschnittlichen Wegeanzahlen und Tagesstrecken beziehen sich auf alle Personen der Altersgruppen und somit auch auf die immobilen Personen (siehe Abbildung 40). Die längsten Tagesstrecken legen Männer zwischen 50 und 60 Jahren (30 km)

zurück und liegen damit 8 km über der Tagesstrecke der Frauen dieser Altersklassen (22 km). Trotz der deutlichen Differenz der Tagesstrecken zwischen den Geschlechtern im Alter von 50 bis unter 60 Jahren legen die Männer dieser Altersgruppe durchschnittlich so viele Wege wie die Frauen der Altersgruppe zurück. Ab 40 Jahren legen Männer zudem durchschnittlich weitere Tagesstrecken zurück. In Hinblick auf die Anzahl der Wege legen Männer zwischen 18 bis unter 50 Jahre weniger Wege pro Tag zurück als Frauen. Zudem wird das freie Zeitbudget von in Teilzeit Berufstätigen häufig dafür genutzt, Einkäufe oder Erledigungen zu erledigen oder Personen – insbesondere Kinder - zu begleiten oder abzuholen, wobei Einkaufs-, Versorgungs- und Begleitwege in der Regel kürzer ausfallen. So legen in Teilzeit berufstätige Personen mit 3,3 Wegen pro Person täglich durchschnittlich deutlich mehr Wege zurück als in Vollzeit berufstätige Personen (2,9 Wege pro Person pro Tag).

Abbildung 40: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen

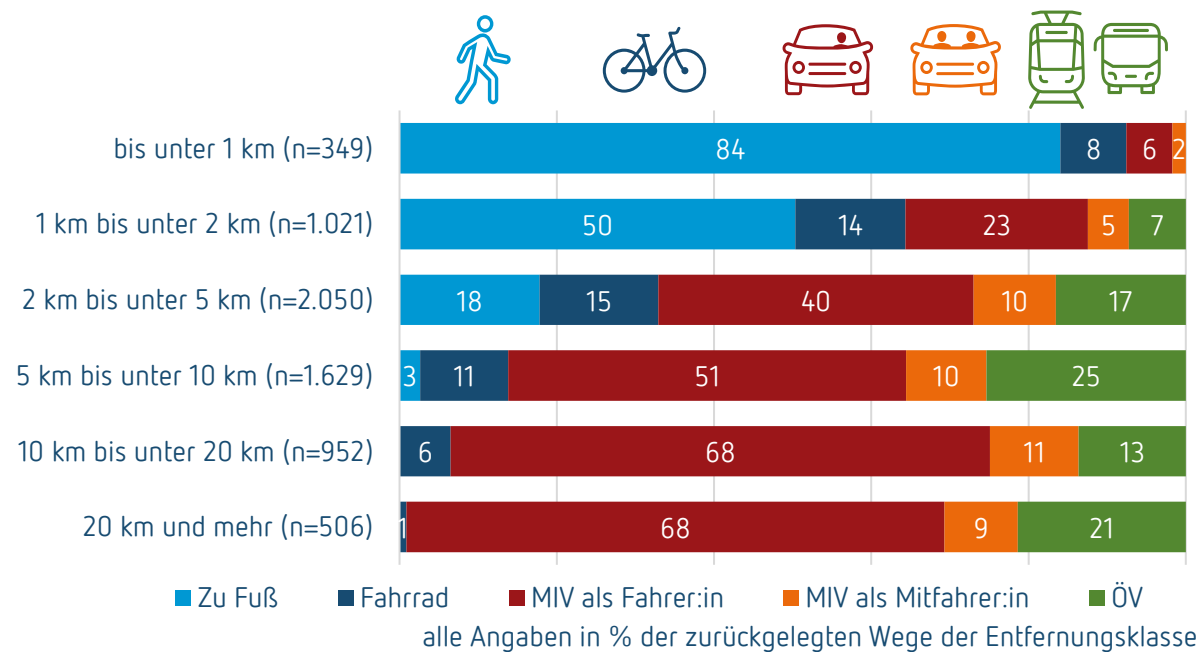


Je nach Verkehrsmittel lassen sich Unterschiede in den durchschnittlichen Wegelängen – bei der Auswertung der Wege unter 100 km – feststellen. Fußwege sind durchschnittlich 1,4 km lang und Fahrradwege 4,2 km. Bei einer Unterscheidung der Fahrradtypen kann festgestellt werden, dass mit Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung durchschnittlich längere Strecken gefahren werden. So liegt die durchschnittliche Wegelänge bei Elektrofahrrädern bei 5,2 km und bei konventionellen Fahrrädern bei 3,8 km pro Weg. Die mittleren Distanzen bei Wegen mit dem MIV als fahrende Person liegen bei 10,6 km, als mitfahrende Person bei 8,5 km und mit dem ÖV bei 9,6 km. Letztere Wegelänge setzt sich aufgeschlüsselt nach verschiedenen Verkehrsmitteln aus durchschnittlich 5,5 km langen Wegen mit dem Bus, 7,3 km langen Wegen mit der Saarbahn und 27,0 km langen Wegen mit Zügen des Nah- und Fernverkehrs zusammen.

Die durchschnittlichen Wegelängen pro Verkehrsmittel lassen sich in der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklasse wiedererkennen (siehe Abbildung 41). 92 % der Wege mit einer Wegelänge bis unter 1 km werden aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt (zu Fuß: 84 %; Fahrrad:

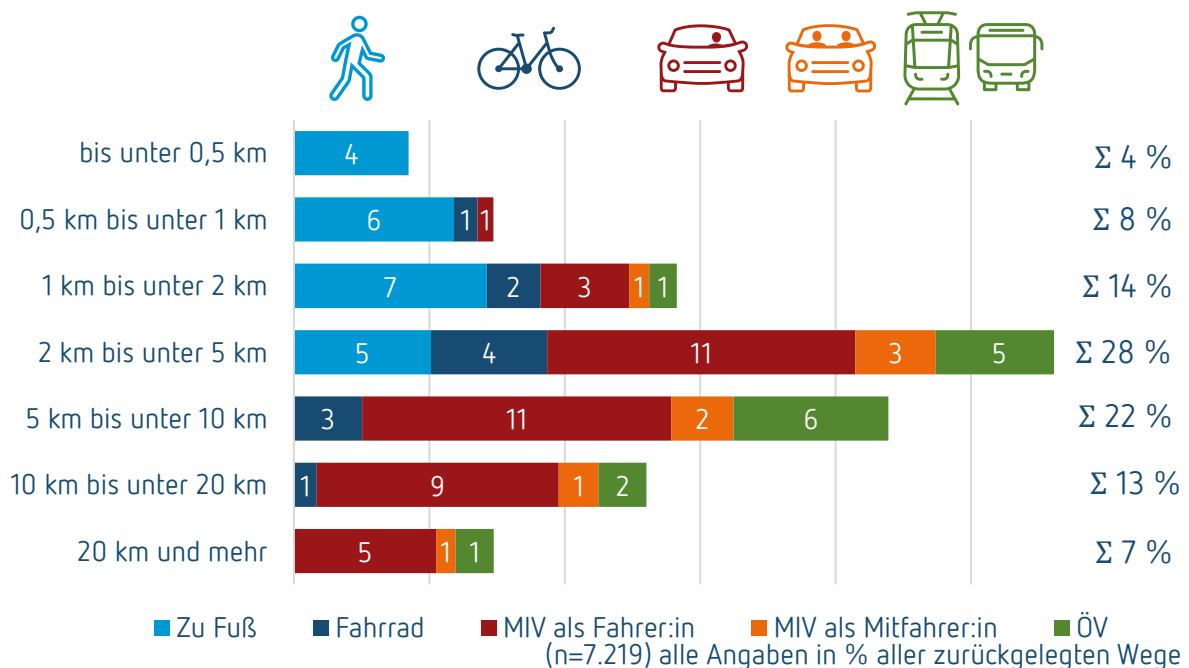
8 %). Mit steigender Wegelänge nimmt der Anteil des Fußverkehrs stetig ab, die Radverkehrsanteile steigen zunächst noch auf 14 % bzw. 15 % für Wege von 1 km bis unter 2 km und 2 km bis unter 5 km an. Sowohl die Anteile des MIV als auch des ÖV steigen zudem mit der Wegelänge an. Bereits für die Entfernungsklasse 2 km bis unter 5 km ist der MIV mit 50 % dominant, mit weiter steigenden Anteilen auf bis zu 79 % für Entfernungen von 10 km bis unter 20 km. 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 41: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung in Bezug auf das Gesamtverkehrsaufkommen lässt sich erkennen, dass zwar rund ein Viertel (23 %) der Wege mit einer Länge von 1 km bis unter 2 km mit dem MIV zurückgelegt wird, diese Wege am gesamten Wegeaufkommen aber lediglich 14 % einnehmen (siehe Abbildung 42). Demgegenüber fällt der MIV-Anteil der Wege mit einer Länge von 2 km bis unter 5 km am gesamten Wegeaufkommen deutlich stärker ins Gewicht, da diese 28 % des Verkehrsaufkommens. So sind mehr als ein Fünftel aller werktäglichen Wege der Stadtbevölkerung Saarbrückens Wege, die mit dem MIV gefahren werden und zwischen 2 km und unter 10 km lang sind. Insbesondere auf dieser Wegeentfernung können somit noch deutliche Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund – vor allem auf den Radverkehr – identifiziert werden.

Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen - Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen



Verkehrsaufwand

Der Verkehrsaufwand ist das Produkt aus Wegelänge und Wegeanzahl. Auf dieser Berechnungsgrundlage und bei Berücksichtigung aller Wege unter 100 km legen durchschnittliche mobile Einwohnende der Landeshauptstadt jeweils täglich rund 31 km zurück, davon durchschnittlich 1,2 km zu Fuß, 1,7 km mit dem Fahrrad, 6,2 km mit Bus oder Bahn sowie 18,6 km mit dem MIV als Fahrer:in und 3,1 km als MIV als Mitfahrer:in. Auf das Jahr hochgerechnet legt eine Person im Alltag an Werktagen (also ohne Wochenendfreizeit oder Urlaubsreisen) rund 7.200 km zurück, davon 5.500 km pro Jahr mit dem MIV, etwa 1.200 km mit Bus und Bahn, rund 200 km zu Fuß und rund 500 km mit dem Fahrrad.

Pro Werktag werden von den Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken insgesamt rund 503.000 Wege unternommen, davon rund 254.000 Wege mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern, rund 54.000 Wege mit dem Rad, rund 118.000 Wege zu Fuß und rund 77.000 Wege mit dem ÖV. Hierbei ist zu beachten, dass es sich lediglich um die Wege der Stadtbevölkerung handelt. Wege von einpendelnden oder durchreisenden Personen in Saarbrücken können im Rahmen einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung nicht abgebildet werden.

Wegedauer

Im Schnitt wenden die Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken jeweils rund 22 Minuten für einen werktäglichen Weg auf. Das heißt, mobile Personen sind bei rund 3,4 Wegen pro Person werktags jeweils 77 Minuten unterwegs. Beide Zahlen liegen sowohl unter dem ermittelten Bundesschnitt aus dem Jahr 2023 (30 Min pro Weg bzw. 96 Minuten Unterwegszeit) als auch unter dem Niveau der vergleichbaren Städte (31 Min pro Weg bzw. 99 Min Unterwegszeit).

Tabelle 18: Dauer der zurückgelegten Wege

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Mittelwert (in Min.)	Mittelwert Wege < 100 km (in Min.)	Mittelwert Unter- wegszeit pro Per- son (in Min.)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr			
Landeshauptstadt Saarbrücken	6.687	4	12	37	19	23	5	23	22	77
Vergleichswerte										
Stadtregion – Regio- pole und Großstadt*	134.597	2		13		35	50	31	k. A.	99
MiD 2023*	928.508	2		15		35	48	30	k. A.	96

Analytische Variable, gebildet aus Wegebeginn und Ankunftszeit

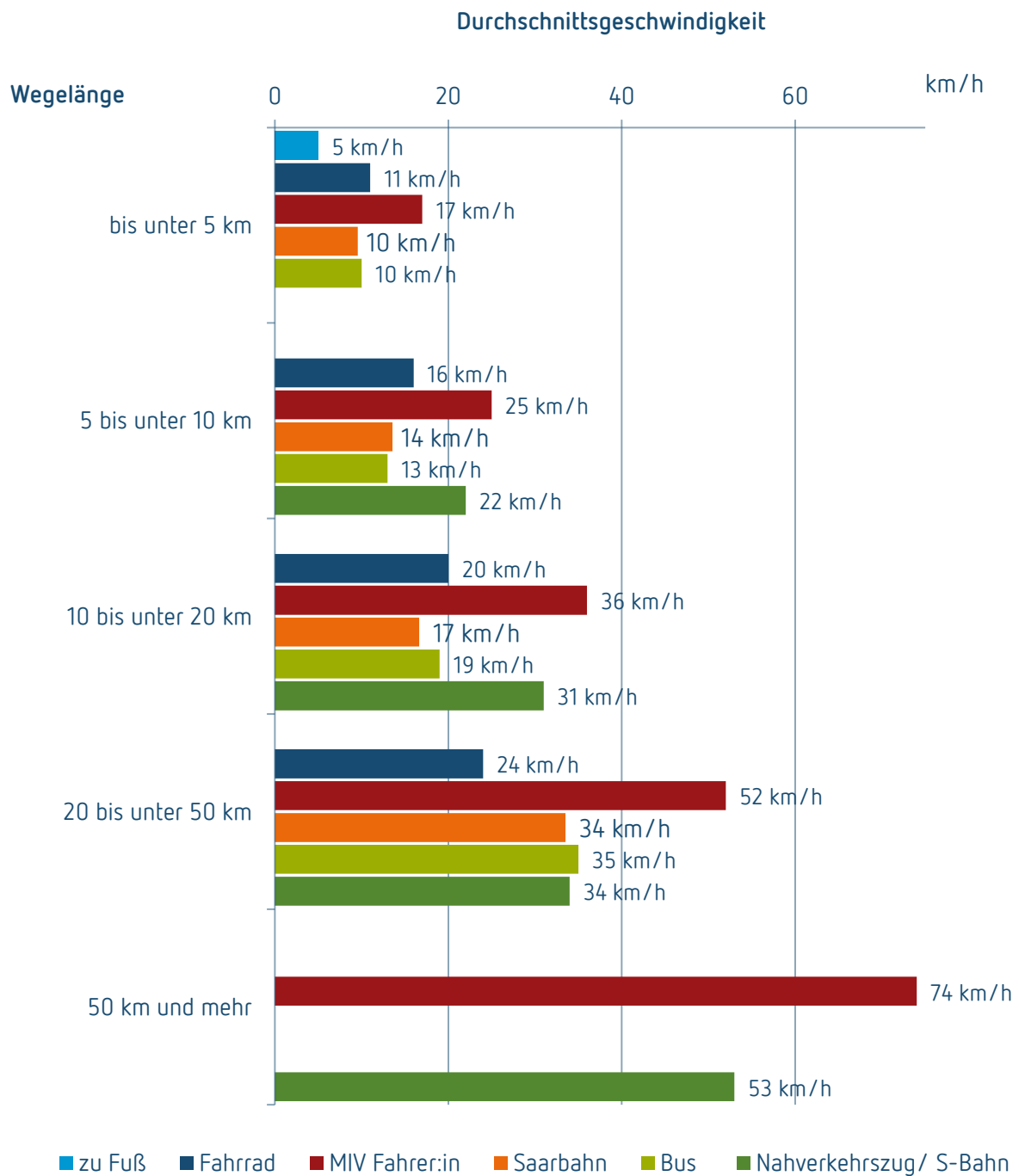
* Abweichende Kategorien: 1 – unter 15 min/15 – unter 30 min/30 – unter 45 min/45 – unter 60 min/60 – unter 90 min/90 min und mehr

Die Wegedauer fällt je nach Ziel bzw. Zweck unterschiedlich aus. Die zeitlich kürzesten Wege sind Einkaufswege für den täglichen sowie langfristigen Bedarf (15 bzw. 17 Minuten), Begleitwege zum Bringen oder Abholen von Personen (18 Minuten). Wege für private Erledigungen (22 Minuten), Ausbildungswege (23 Minuten) und Freizeitwege (24 Minuten) sind vergleichbar mit dem Niveau des Gesamtdurchschnitts (23 Minuten). Am längsten dauern Arbeitswege (28 Minuten) sowie dienstliche und geschäftliche Erledigungen (33 Minuten).

Auf Basis der Angaben zur Wegedauer und der Wegelängen können die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden. Mit dem MIV als Fahrer:in bzw. Mitfahrer:in werden die Ziele mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 29 bzw. 25 km/h erwartungsgemäß schnell erreicht, wobei sich aus den erhobenen die Daten nicht ergibt, inwieweit Reisezeitverzögerungen und die Parkplatzsuche durch die Befragten mit angegeben werden. Fahrradfahrende erreichen mit konventionellen Fahrrädern eine mittlere Geschwindigkeit von 13 km/h, mit Elektrofahrrädern sind sie mit 14 km/h etwas schneller. Unter den verschiedenen Systemen im öffentlichen Verkehr sind erwartungsgemäß große Unterschiede festzustellen. So liegt das Stundenmittel bei Fahrten mit dem Bus und der Saarbahn bei jeweils 12 und 14 km/h, wohingegen Nah- und Fernverkehrszüge eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 35 km/h aufweisen. In der Entfernungsklasse bis unter 5 km liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Fahrradverkehr und im Busverkehr mit jeweils 11 bzw. 10 km/h auf ähnlichem Niveau. Auf Wegen zwischen 5 km bis unter 10 km (Fahrrad: 16 km/h; Bus: 13 km/h) und 10 km und 20 km (Fahrrad: 20 km/h; Bus: 19 km/h) liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Fahrradverkehrs über der des Busverkehrs. Ab 20 km Wegstrecken verzeichnet der ÖV höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, wobei auf diesen Strecken nur noch wenige Wege mit dem Fahrrad gefahren werden.

Der MIV stellt in allen Entfernungsklassen und Wegebeziehungen das Verkehrsmittel mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit dar (siehe Abbildung 43). So liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des MIV (als Fahrer:in) mit 29 km/h deutlich über der des Fahrrads (13 km/h) und des ÖVs (17 km/h). Dabei steigt die Durchschnittsgeschwindigkeit sukzessive mit den steigenden Wegelängen der Entfernungsklassen. Dementsprechend fällt der Geschwindigkeitsüberschuss gegenüber den anderen Verkehrsmitteln auf den kürzeren Wegen bis unter 5 km am geringsten aus.

Abbildung 43: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)



Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Mehr als zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen (70 %) werden von den befragten Personen allein bzw. ohne Begleitung zurückgelegt. 21 % aller Wege werden mit einer weiteren und knapp ein Zehntel (9 %) mit zwei oder mehr weiteren Personen unternommen. Bring- und Abholwege (70 %) sowie Freizeitwege (38 %) werden am ehesten in Begleitung mindestens einer weiteren Person unternommen, während dies lediglich auf 11 % der Arbeitswege zutrifft.

Tabelle 19: Begleitung auf dem Weg

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren) Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Begleitung auf den zurückgelegten Wegen				Mittelwert (in Personen)
		Ohne Begleitung	Mit einer Person	Mit zwei Personen	Drei Personen und mehr	
Landeshauptstadt Saarbrücken	7.042	70	21	6	3	1,5
Vergleichswerte						
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	134.597	54	23	10	13	k. A.
MiD 2023	928.508	53	23	10	14	k. A.

Haben Sie den Weg allein zurückgelegt? (Wenn nein, dann Anzahl der weiteren Personen)

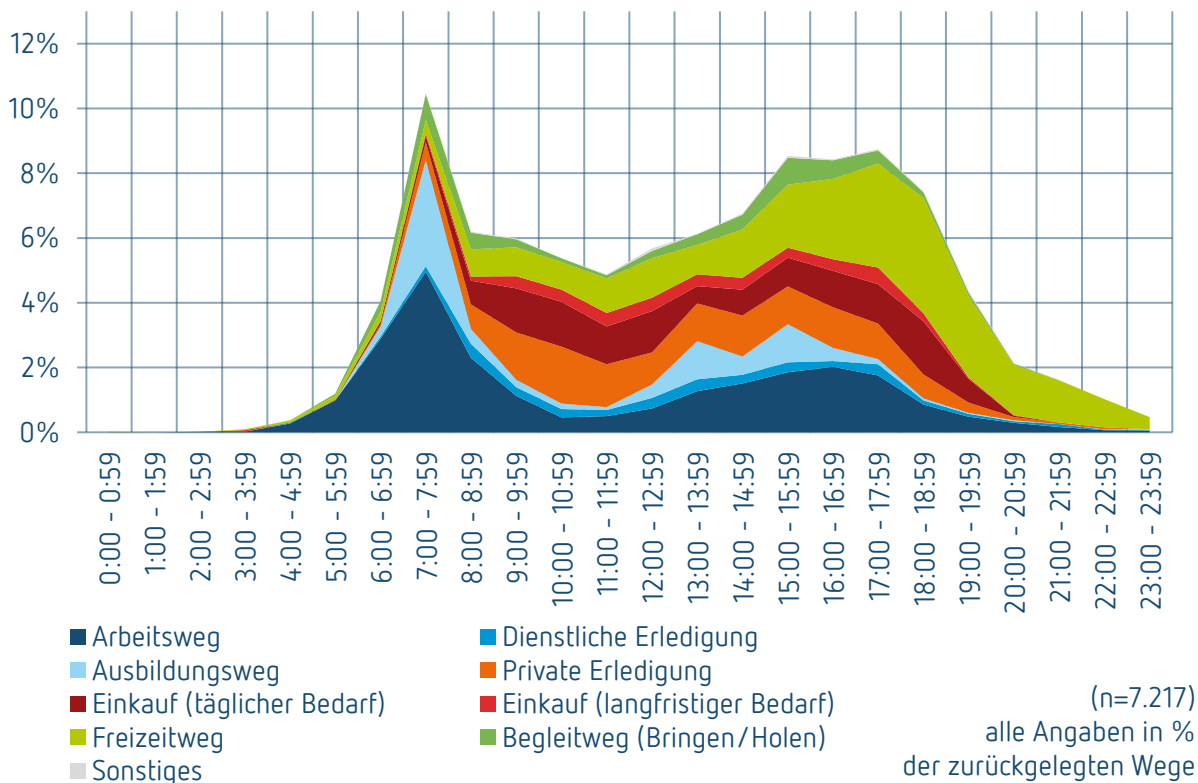
Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,3 Personen. Im Berufsverkehr liegt er bei einem Vergleich der Wegezwecke am niedrigsten. So beträgt er auf Arbeitswegen sowie auf Wegen zu Dienstzwecken durchschnittlich 1,1 Personen. Die höchsten Besetzungsgrade sind bei Ausbildungswegen (i. d. R. „Eltern-Taxi“: 1,6) und Begleitwegen bzw. Bring- und Abholwegen (2,1 Personen) zu ermitteln.

Tageszeitliche Verteilung

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.

Betrachtet man die Uhrzeit des Wegebegins in der Abbildung 44 differenziert nach den Wegezwecken, lassen sich die Unterschiede zwischen der morgendlichen und nachmittäglichen Spitze erklären: In der Morgenspitze dominieren vor allem Arbeits- und Ausbildungswege die Zusammensetzung der Verkehrsspitze des gesamten täglichen Wegeaufkommens. 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 Nachmittagsspeak 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.

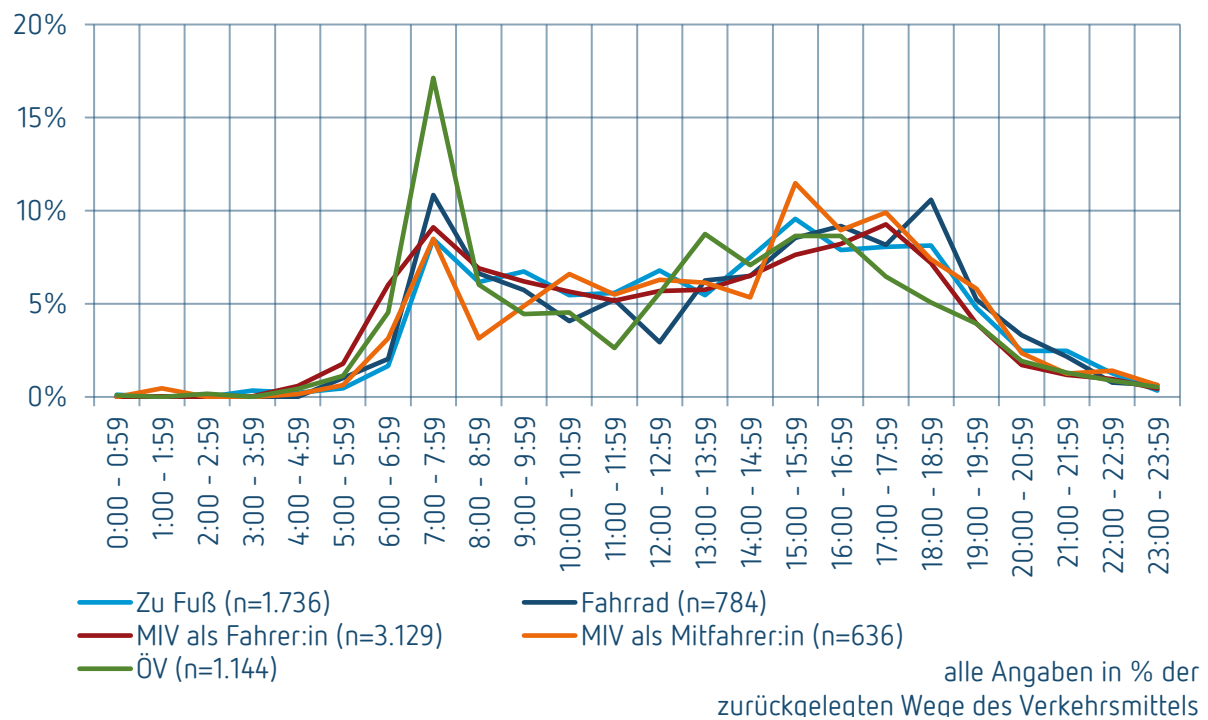
Abbildung 44: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck



Bei der Betrachtung des Wegebegins nach Verkehrsmitteln lassen sich ebenfalls Muster erkennen (siehe Abbildung 45). Besonders ausgeprägt ist die morgendliche Verkehrsspitze beim ÖV: Zwischen 7 und 8 Uhr beginnen 17 % aller werktätlich mit dem ÖV zurückgelegten Wege. Dies ist auf die Bedeutung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs für den ÖV zurückzuführen. So sind 31 % der zwischen 7 und 8 Uhr begonnenen Wege Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule, weitere 47 % der Wege sind Arbeitswege. Am Nachmittag bildet der ÖV hingegen eine weniger stark ausgeprägte Verkehrsspitze, die sich über einen längeren Zeitraum zwischen 13 und 17 Uhr streckt, in dem stündlich jeweils 7 % bis 9 % der werktäglichen ÖV-Wege beginnen. Im Zeitraum des Beginns der nachmittäglichen Verkehrsspitze der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen 13 und 14 Uhr, in den auch gewöhnliche Schulschlusszeiten fallen, entfällt ein Anteil von 19 % auf den Ausbildungsverkehr. Im weiteren Verlauf der Nachmittagsspitze liegen zwischen 15 und 18 Uhr stündlich zwischen 12 % und 22 % Arbeitswege.

Sowohl beim Fuß- und Fahrradverkehr als auch beim MIV als Fahrer:in lässt sich aus der tageszeitlichen Betrachtung der Wegebegins die typische Tagesganglinie mit dem Vormittagshoch zwischen 7 und 8 Uhr und dem längeren Nachmittagshoch von 15 bis 18 Uhr erkennen. Diese ähnlichen Verläufe der Tagesganglinien der Verkehrsmittel lassen darauf schließen, dass diese Verkehrsmittel über alle Wegezwecke und Tageszeiten gleichmäßig genutzt werden und somit Bestandteile der Alltagsmobilität in der Landeshauptstadt Saarbrücken sind.

Abbildung 45: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel



Räumliche Wegebeziehungen

Insgesamt werden 78 % der Wege, die die Stadtbevölkerung Saarbrückens pro Werktag zurücklegt, innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken zurückgelegt. Der Binnenverkehrsanteil liegt auch in der Mehrheit der einzelnen Untersuchungsräume auf einem weitestgehend vergleichbar hohen Niveau. Lediglich in den Untersuchungsräumen Ensheim/ Eschringen sowie Gersweiler/ Klarenthal/ Altenkessel liegen die Anteile mit jeweils 58 % bzw. 60 % auf einem deutlich unterdurchschnittlichen Niveau.

Tabelle 20: Räumliche Wegebeziehungen

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren) Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Räumliche Wegebeziehungen		
		Städtischer Binnenverkehr	Wege über die Stadtgrenze	Wege ohne Bezug zu Saarbrücken
Landeshauptstadt Saarbrücken	7.320	78	16	6
Untersuchungsräume				
Alt-Saarbrücken	530	81	12	6
Bischmisheim, Brebach-Fechingen	489	75	16	9
Bübingen, Güdingen	807	78	16	6
Dudweiler, Herrensohr, Jägersfreude	812	73	19	8
Ensheim, Eschringen	368	58	25	17
Eschberg	283	82	12	6
Gersweiler, Klarenthal, Altenkessel	649	60	29	11
Malstatt, Burbach	846	81	13	6
Schafbrücke, Scheidt	638	79	16	5
St. Arnual	307	88	11	1
St. Johann	1470	81	14	5
Vergleichswerte				
Stadt Essen 2024/25	17.834	77	19	4

Insgesamt legt die Stadtbevölkerung Saarbrückens pro Werktag rund 391.000 Wege innerhalb des Stadtgebiets zurück. Wege von einpendelnden Personen oder Durchgangsverkehre sind in diesem hochgerechneten Binnenverkehr nicht berücksichtigt. Ebenso beinhaltet der Binnenverkehr keine Wege, die in Saarbrücken beginnen und außerhalb der Stadt enden oder außerhalb beginnen und in Saarbrücken enden.

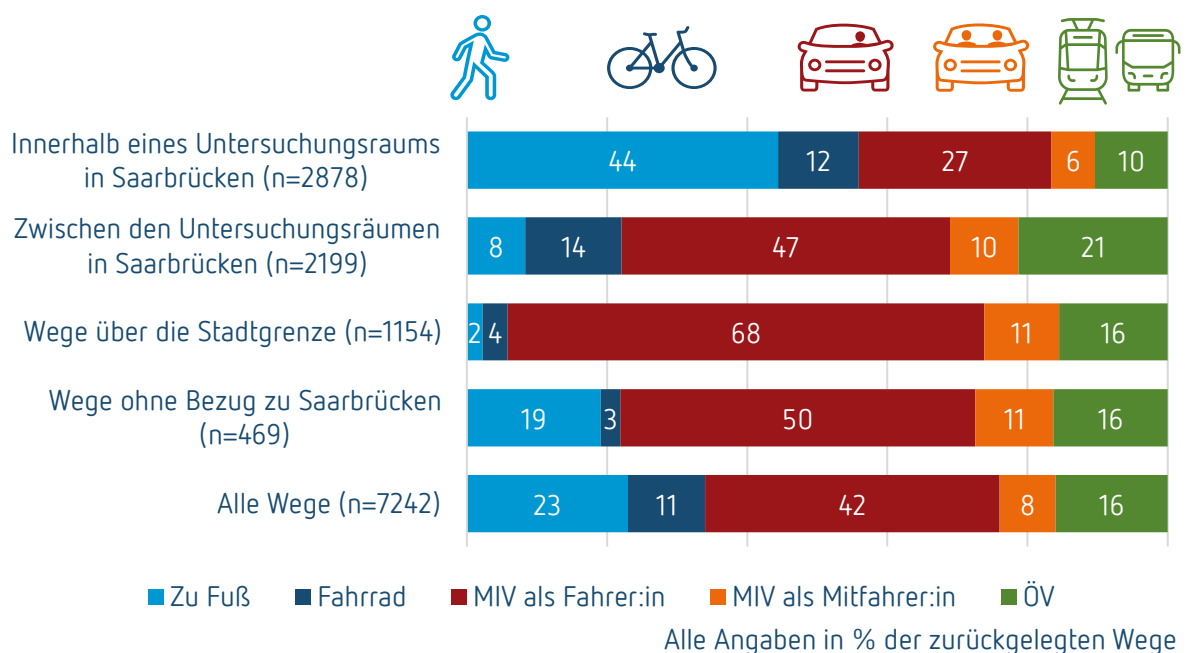
Die von den Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken am stärksten frequentierten Wegebeziehungen über die Stadtgrenze hinaus besteht in die Nachbarstadt St. Ingbert. Auf dieser Strecke werden von den Menschen aus Saarbrücken täglich rund 12.200 Wege zurückgelegt. Außerdem werden in weitere Städte im Saarland jeweils zwischen rund 10.200 (nach bzw. von Völklingen) und 3.800 (auf der Wegerektion nach Saarlouis) Wege der Saarbrückener Bevölkerung pro Werktag zurückgelegt.

Tabelle 21: Verkehrsverflechtungen der Landeshauptstadt Saarbrücken

Relevante Zielorte außerhalb der LH Saarbrücken	Landeshauptstadt Saarbrücken		
	Anteil am Gesamtwegeaufkommen [%]	Anteil an allen Wegen über die Stadtgrenze [%]	Wegeanzahl [auf 100 Wege gerundet]
St. Ingbert	2	15	12.200
Völklingen	2	13	10.200
Saarlouis	1	5	3.800
Neunkirchen	1	3	2.600
Friedrichsthal	0	3	2.500
Sulzbach	0	3	2.300
Sonstige Wegebeziehungen über die Stadtgrenze	10	58	46.400
Wege über die Stadtgrenze insgesamt	16	100	80.000
Wege ohne Bezug zur Stadt	6	-	32.000
Binnenverkehr	78	-	391.000
Insgesamt	100	-	503.000

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung nach Art der räumlichen Verkehrsbeziehung wird deutlich, dass innerhalb eines Untersuchungsraums rund zwei Fünftel aller Wege zu Fuß (44 %) zurückgelegt werden. Während zwischen den Untersuchungsräumen rund die Hälfte aller Wege (47 %) mit dem Auto als Fahrer:in zurückgelegt werden, sind es bei Verkehrsbeziehungen über die Stadtgrenze hinaus knapp zwei Drittel aller Wege (68 %). Der ÖV ist insbesondere auf Wegen zwischen den Untersuchungsräumen von Relevanz und wird auf diesen Verkehrsbeziehungen für rund ein Fünftel aller Wege (21 %) genutzt. Gleiches gilt für den Radverkehr, der auf diesen Relationen einen Anteil von 14 % erreicht.

Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl nach Art der räumlichen Verkehrsbeziehung



8.5 Wegeketten

Für die Abschätzung von Verlagerungspotenzialen sind Kenntnisse über die Wegeketten von entscheidender Bedeutung, da sich der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel leichter umsetzen lässt, wenn es sich um einfache Wegeketten handelt. Bei einfachen Wegeketten sind Hin- und Rückweg identisch, während bei komplexen Wegeketten zwischen Hin- und Rückweg noch weitere Ziele angesteuert werden. Insgesamt werden rund 60 % der Wege der Stadtbevölkerung Saarbrückens in einer einfachen Wegekette zurückgelegt (z. B. Wohnung-Arbeit-Wohnung). Insbesondere bei Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitwegen unterscheiden sich Hin- und Rückweg in den meisten Fällen nicht (siehe Tabelle 22). Demgegenüber sind Wege zu dienstlichen Erledigungen (66 %), Einkaufswegen (langfristiger Bedarf: 61 %), sowie Begleitwegen (54 %) jeweils zu mehr als der Hälfte Bestandteil einer komplexen Wegekette bzw. mit anderen Zielen oder Zwecken verbunden.

Tabelle 22: Wegeketten nach Zweck des Weges

Wegeketten nach Zweck des Weges (Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Landeshauptstadt Saarbrücken		
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Arbeitsweg	1.824	71	29
Dienstliche Erledigung	256	34	66
Ausbildungsweg	633	74	26
Private Erledigung	1.077	51	49
Einkaufsweg (tägliches Bedarfe)	1.007	53	47
Einkaufsweg (langfristiger Bedarfe)	308	39	61
Freizeitweg	1.885	63	37
Begleitweg (Bringen/Holen)	391	46	54
Durchschnitt gesamt	7.419	60	40

Wege, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, sind eher Teil einer einfachen Wegekette (zu Fuß: 63 %; Fahrrad: 63 %; ÖV: 67 %) als Wege, die mit dem MIV als Fahrer:in gefahren werden (56 % als Fahrer:in). Dementsprechend sind insbesondere die Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden, überdurchschnittlich häufig Bestandteil einer komplexen Wegekette (siehe Tabelle 23). Das bedeutet, dass mit dem MIV häufiger mehrere Ziele hintereinander angefahren werden (z. B. Wohnung – Arbeit – Einkauf – Wohnung). Dennoch werden 44 % der MIV-Wege als Fahrer:in in einfachen Wegeketten zurückgelegt und bieten Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund. Allerdings sind hierbei die durchschnittlichen Wegelängen nicht zu vernachlässigen, die mit dem MIV zurückgelegt werden. Da mit dem MIV durchschnittlich deutlich längere Wege zurückgelegt werden, können nicht sämtliche MIV-Wege auf den Umweltverbund – insbesondere auf den Fuß- und Radverkehr – verlagert werden. Die größten Verlagerungspotenziale wären dementsprechend bei den MIV-Wegeketten unter 5 km, die in einer einfachen Wegekette zurückgelegt werden, auszumachen.

Tabelle 23: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Landeshauptstadt Saarbrücken		
	n	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten
Zu Fuß	1.750	63	37
Fahrrad	796	63	37
MIV als Fahrer:in	3.138	56	44
MIV als Mitfahrer:in	638	62	38
ÖV	1.142	67	33
Anteil gesamt	7.464	60	40

Eine detailliertere Analyse der Wege unter 5 km zeigt, dass 36 % der Wege mit einer Länge bis unter 5 km mit dem MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren werden. 19 % der Wege unter 5 km sind darüber hinaus Bestandteil einer einfachen Wegekette und werden mit dem MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren. Die Wegezwecke hierbei werden von Einkaufswegen des täglichen Bedarfs (26 %), Freizeitwegen (23 %) und Arbeitswegen (21 %) bestimmt, aber auch privaten Erledigungen (15 %) nehmen einen relevanten Teil ein.

Tabelle 24: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl

Wegeketten nach Verkehrsmittel (Wege bis unter 5 km von Personen ab 6 Jahre) (in %)	Wege bis unter 5 km (n=3.521)		Alle Wege bis unter 5 km (n=3.521)
	Einfache Wegeketten	Komplexe Wegeketten	
Zu Fuß	26	15	41
Fahrrad	8	6	13
MIV als Fahrer:in	14	14	28
MIV als Mitfahrer:in	5	3	7
ÖV	7	3	11
Anteil der einfachen bzw. komplexen Wegeketten an den Wegen bis 5 km insgesamt	59	41	100

Es ist nachvollziehbar, dass nur ein gewisser Teil dieser betrachteten einfachen Wegeketten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden kann (bspw. wird ein Großeinkauf einer Familie aufgrund der Transportkapazität i. d. R. mit dem Auto erledigt). Gleichwohl können noch gewisse Verlagerungspotenziale identifiziert werden, die sich positiv auf den Modal-Split auswirken können.

Aktuell legen die Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken rund die Hälfte mit dem MIV als Fahrer:in oder als Mitfahrer:in zurück (51 %; siehe Modal-Split-Anteil in Kapitel 8.2). Wenn nur 20 % der Wege, die kürzer als 5 km und Teil einer einfachen Wegekette sind und aktuell mit dem MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) gefahren werden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert würden, würde der aktuelle MIV-Anteil am Modal-Split der täglich zurückgelegten Wege um rund zwei Prozentpunkte auf 49 % MIV-Anteil (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) sinken. Bei einer veränderten Verkehrsmittelwahl auf 50 % der kurzen, einfachen Wege mit MIV ergäbe sich eine Reduzierung von fünf Prozentpunkten des MIV-Anteils auf insgesamt 46 % der Wege.

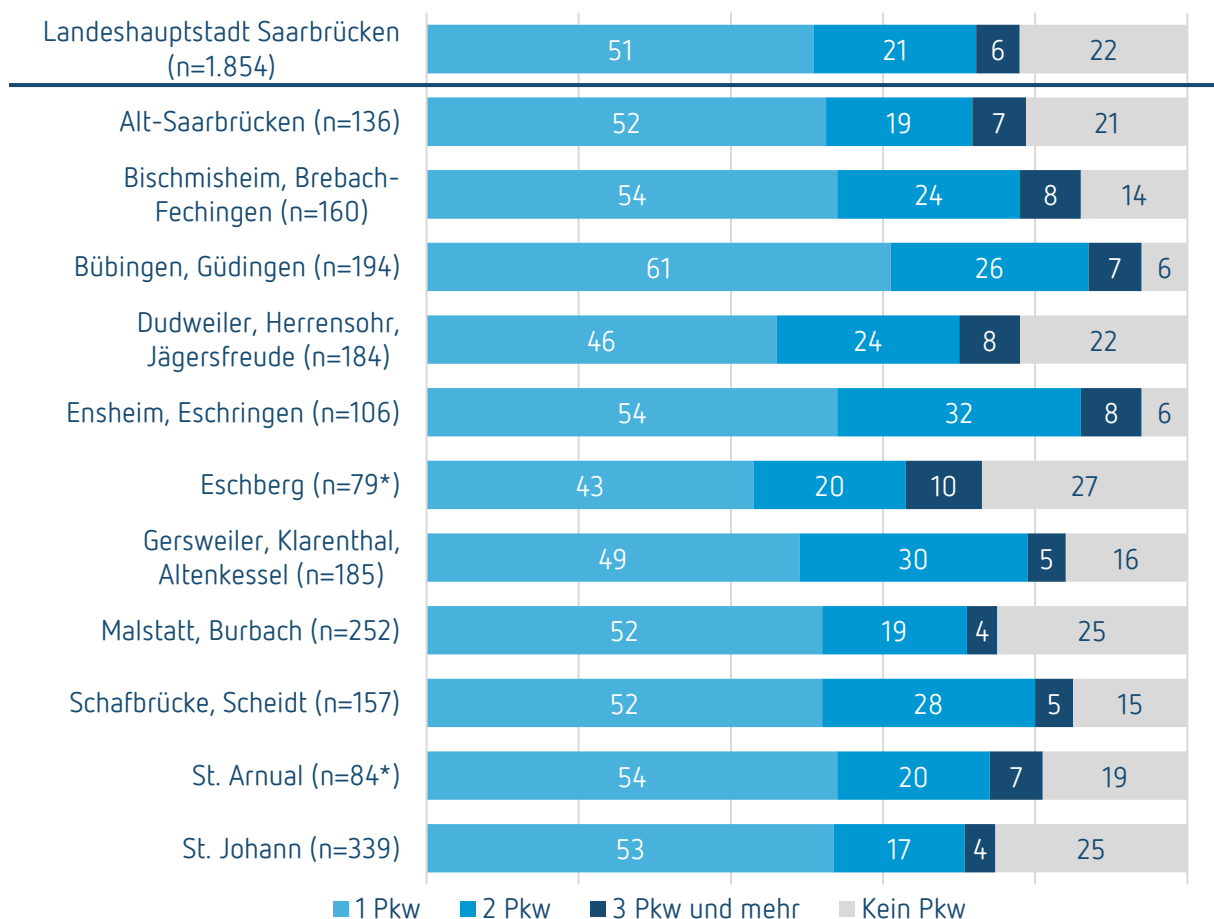
8.6 Mobilität in den Untersuchungsräumen

Vor dem Hintergrund unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten wie zum Beispiel der städtebaulichen Struktur, der räumlichen Lage oder der Anbindung an den ÖV in den Untersuchungsräumen ist es sinnvoll, grundsätzliche Mobilitätsdaten ebenfalls auf Ebene der Untersuchungsräume zu betrachten. Die Mobilitätsbefragung ist so konzipiert, dass neben den gesamtstädtischen Auswertungen ebenfalls Aussagen auf Ebene von – teilweise zusammengefassten – Stadtteilen in Saarbrücken möglich sind.

Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Ausstattung weist in den Untersuchungsräumen unterschiedliche Anteile auf, liegt aber insgesamt auf einem hohen Niveau von mindestens 73 % der Haushalte (Eschberg) bis zu 94 % der Haushalte (Untersuchungsräume Bübingen/ Güdingen sowie Ensheim/ Eschringen).

Abbildung 47: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt in den Untersuchungsräumen



alle Angaben in % der Haushalte
*geringe Fallzahl

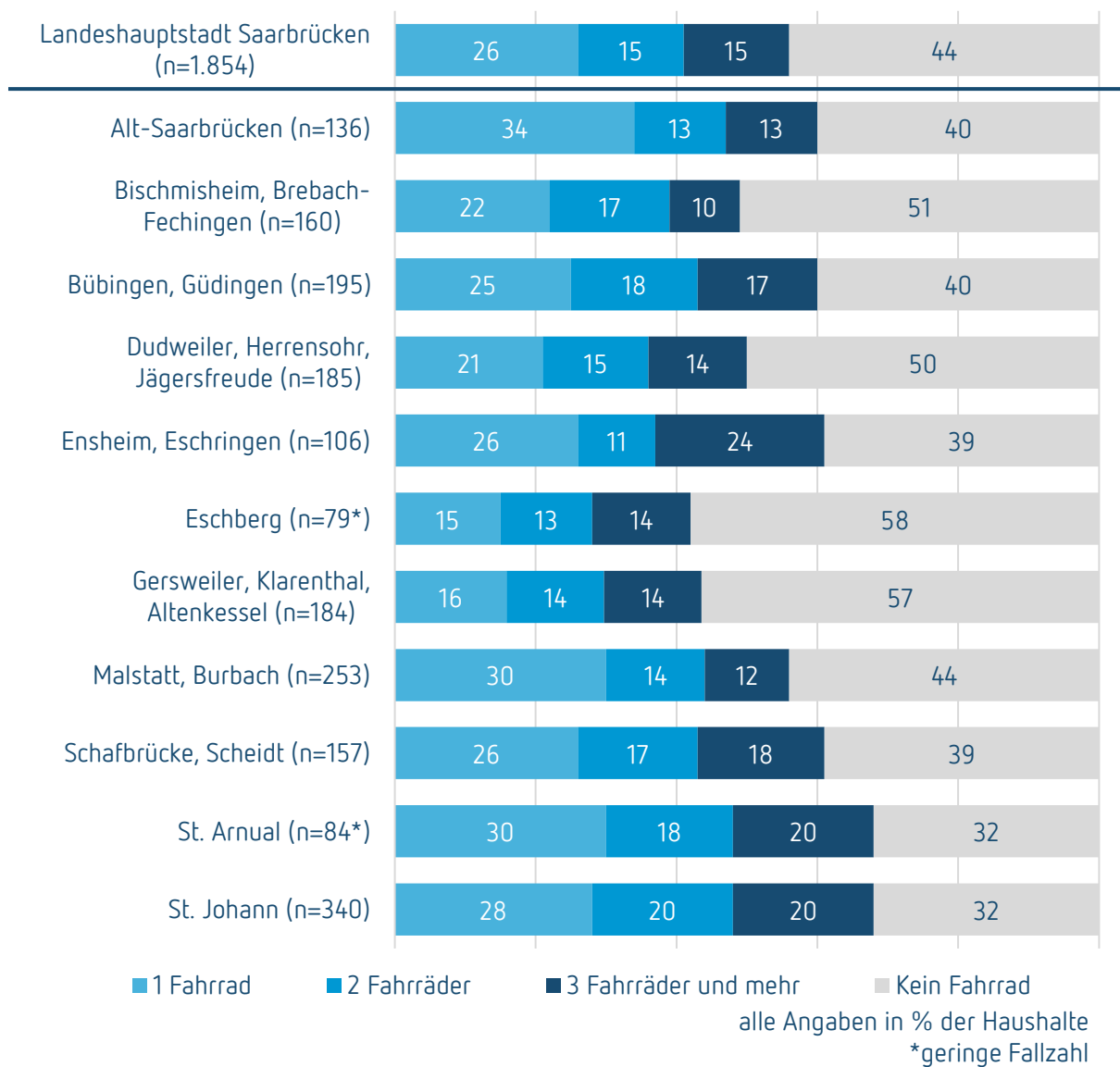
Dabei können in den meisten Untersuchungsräumen im Vergleich zum stadtweiten Durchschnitt überdurchschnittliche Pkw-Ausstattungen festgestellt werden. Gleichzeitig gibt es in den zentralen Gebieten in der Landeshauptstadt Saarbrücken St. Johann, Malstatt/ Burbach und Eschberg überdurchschnittliche Anteile an Haushalten ohne einen Pkw (25 % bis 27 % der Haushalte). Anteilig die meisten Haushalte mit mehr als einem Pkw können im Untersuchungsraum Ensheim/ Eschringen festgestellt werden. Mehr als

zwei Fünftel der Haushalte besitzen hier mindestens zwei Pkw (41 % der Haushalte). Für die gesamte Landeshauptstadt Saarbrücken liegt dieser Anteil bei 27 % der Haushalte.

Fahrradausstattung

Bei der Fahrradausstattung der Haushalte können ebenfalls Unterschiede zwischen den Untersuchungsräumen identifiziert werden (siehe Abbildung 48). Während im Untersuchungsraum Eschberg (58 %), Gersweiler/ Klarenthal/ Altenkessel (57 %), Bischmisheim/ Brebach-Fechingen (51 %) und Dudweiler/ Herrensohr/ Jägersfreude (50 %) über die Hälfte der Haushalte kein Fahrrad besitzt, so trifft dies in St. Annual und St. Johann jeweils nur auf 32 % der Haushalte zu. Mit 40 % der Haushalte verfügen in St. Johann die meisten Haushalte über mindestens zwei Fahrräder.

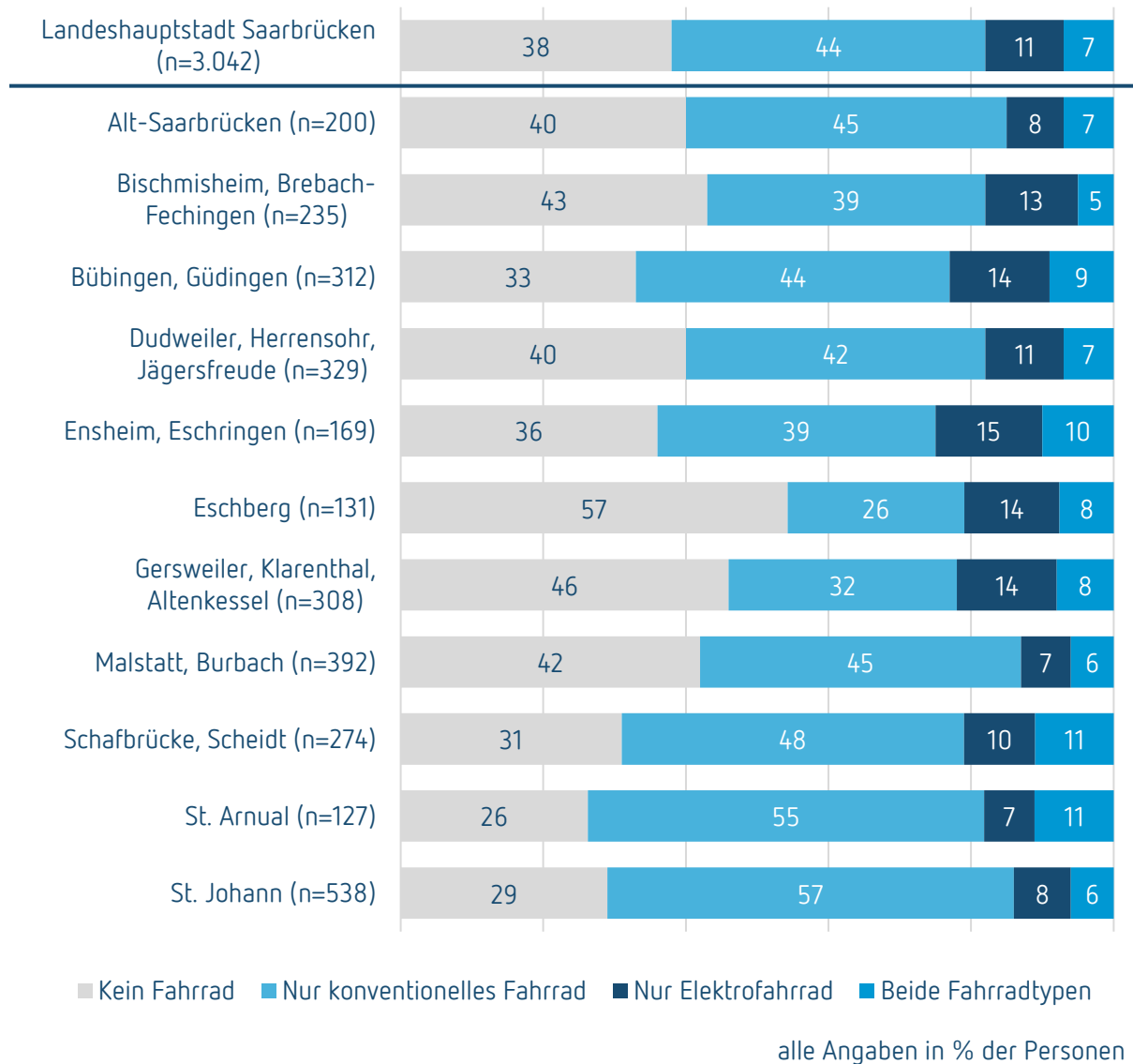
Abbildung 48: Fahrräder im Haushalt ("konventionelle" Fahrräder, Elektrofahräder und Lastenräder) in den Untersuchungsräumen



Bezogen auf die Einwohnenden entspricht die Fahrradausstattung der Haushalte einer Fahrradbesitzquote von 62 % der Personen ab 6 Jahren in der Landeshauptstadt Saarbrücken, die mindestens ein Fahrrad besitzen. In den Untersuchungsräumen variiert diese Fahrradbesitzquote zwischen 73 % der Personen in

St. Annual und 48 % der Personen in Eschberg. Die höchsten Elektrofahrradbesitzanteile können mit 25 % der Einwohnenden in Ensheim/Eschringen ausgemacht werden.

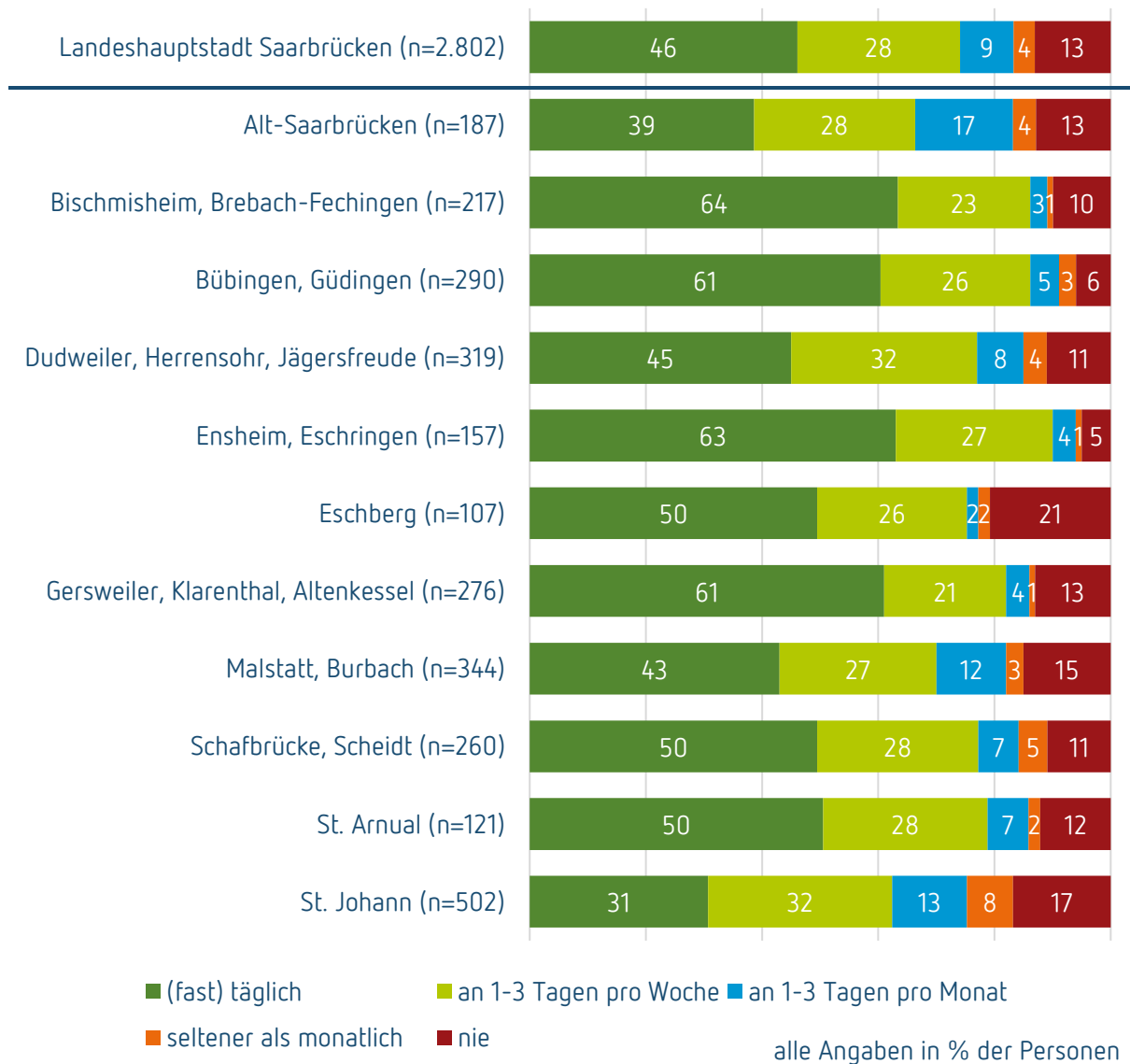
Abbildung 49: Fahrradbesitz der Personen in den Untersuchungsräumen differenziert nach Fahrradtyp



Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Je nach den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und der Anbindung an den öffentlichen Verkehr unterscheiden sich die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken. Insbesondere in Eschberg, St. Johann und Malstatt/ Burbach können höhere Anteile an Pkw-Nichtnutzer:innen als in den verbleibenden Untersuchungsräumen festgestellt werden, in denen jeweils zwischen 15 % und 21 % der Einwohnenden angeben, den Pkw nie zu nutzen.

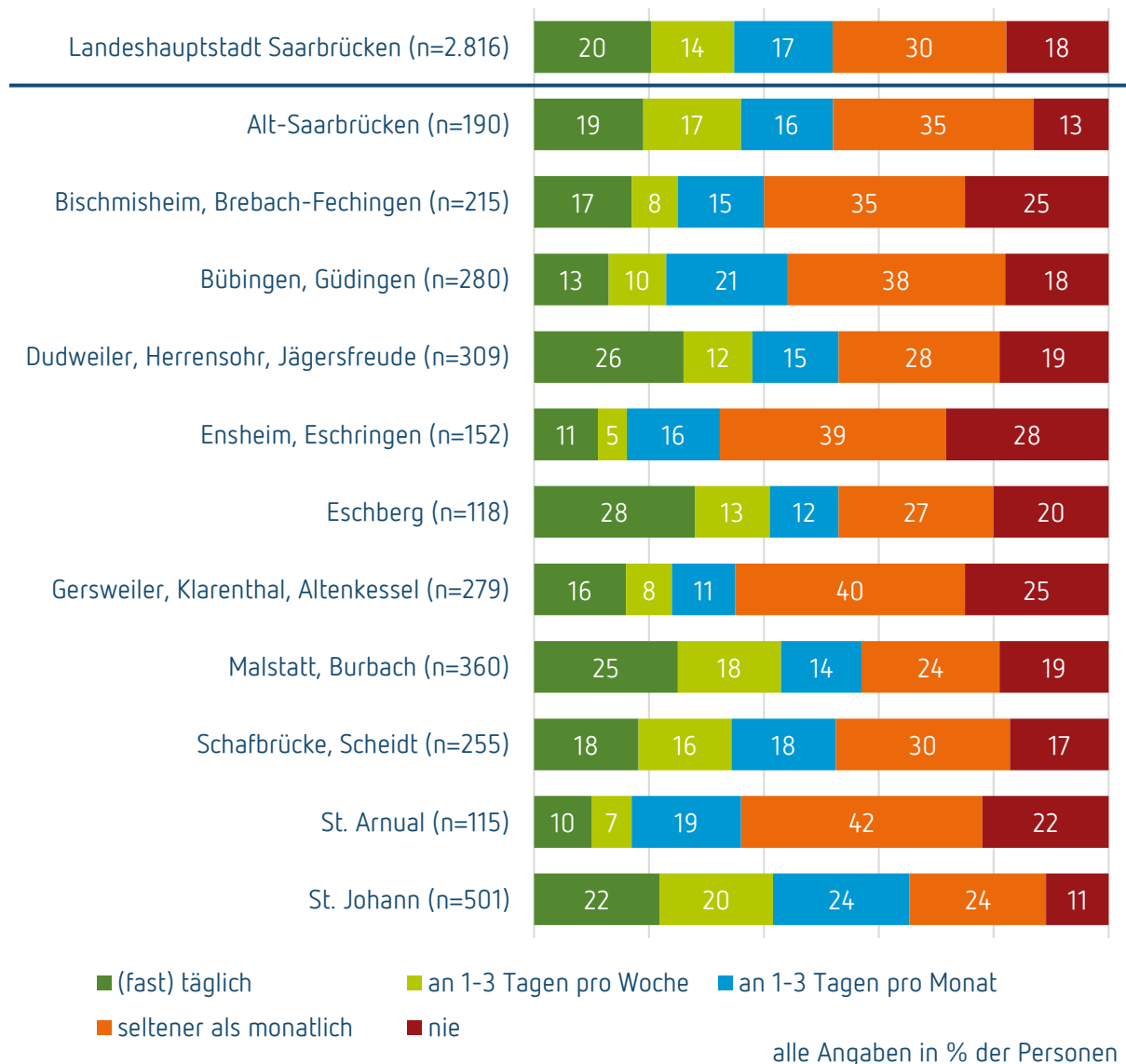
Abbildung 50: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Pkw bzw. Motorrad/ -roller in den Untersuchungsräumen



In den Untersuchungsräumen Bischmisheim/ Brebach-Fechingen sowie Ensheim/ Eschringen nutzen rund zwei Drittel der Personen den Pkw (fast) täglich. Die (fast) tägliche MIV-Nutzung liegt lediglich in den Untersuchungsräumen Alt-Saarbrücken, Dudweiler/ Herrensohr/ Jägersfreude, Malstatt/ Burbach und St. Johann auf einem unterdurchschnittlichen Niveau im städtischen Vergleich.

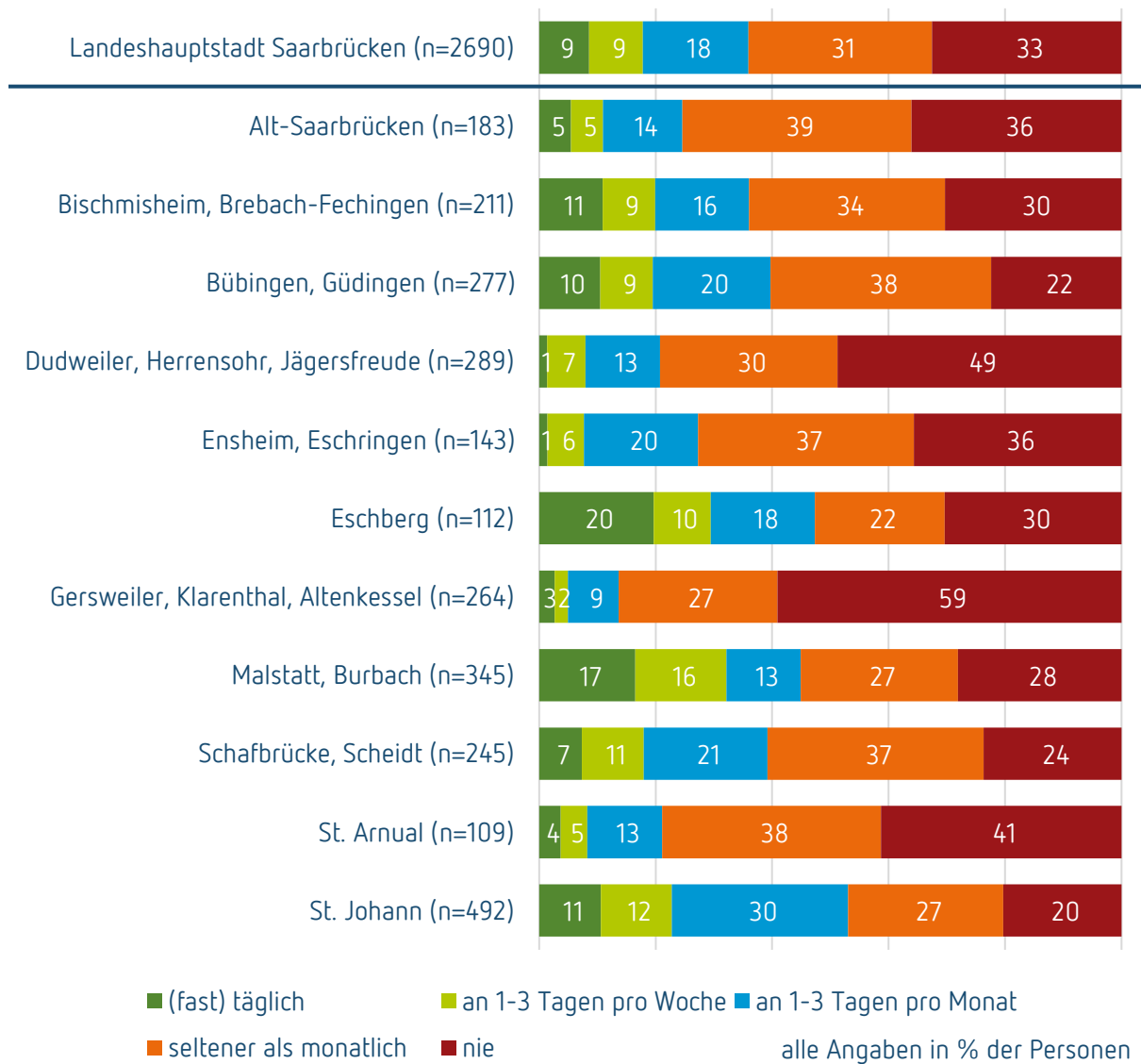
Der größte Anteil (fast) täglicher ÖV-Nutzer:innen kann im Untersuchungsraum Eschberg mit 28 % der Personen festgestellt werden. Im Vergleich der wöchentlichen Nutzung werden die öffentlichen Verkehrsmittel am häufigsten in Malstatt/ Burbach (43 %), St. Johann (42 %) sowie Eschberg (41 %) genutzt. Damit weisen diese Untersuchungsräume mehr als doppelt so große Anteile an wöchentlichen Nutzer:innen auf als die Untersuchungsräume Ensheim/ Eschringen (16 %) und St. Annual (17 %). In Ensheim/ Eschringen fällt auch der Anteil der Personen, die nie den ÖV nutzen, mit 28 % am höchsten aus. In den anderen Untersuchungsräumen beträgt dieser Anteil jeweils zwischen 11 % (St. Johann) und 25 % (Bischmisheim/ Brebach-Fechingen, Gersweiler/ Klarenthal/ Altenkessel).

Abbildung 51: Allgemeine Nutzungshäufigkeit öffentliche Verkehrsmittel in den Untersuchungsräumen



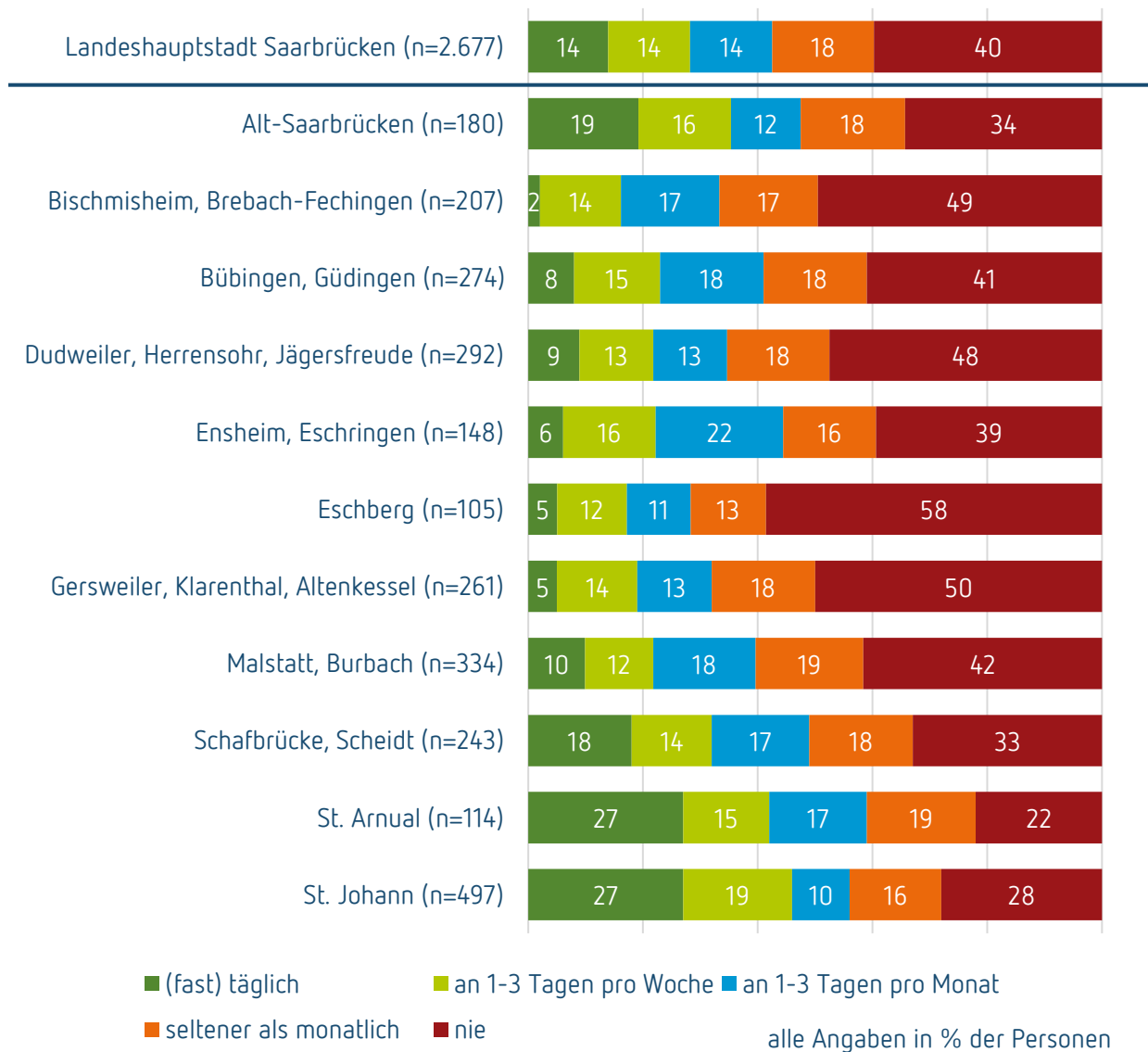
Bei der einzelnen Betrachtung der Nutzungshäufigkeit für die Saarbahn zeigt sich, dass hier ebenfalls deutliche Unterschiede zwischen den Untersuchungsräumen bestehen. So nutzen in Eschberg sowie Malstatt/Burbach nahezu die Hälfte der Personen die Saarbahn mindestens einmal im Monat. Demgegenüber sind es in Gersweiler/Klarenthal/Altenkessel, Dudweiler/Herrensohr/Jägersfreude, Ennheim/Eschringen sowie St. Annual jeweils nur zwischen 5 % und 9 % der Personen, die die Saarbahn mindestens wöchentlich nutzen. In Gersweiler/Klarenthal/Altenkessel gibt sogar die Mehrheit der Personen (59 %) an, die Saarbahn nie zu nutzen. Eine mögliche Erklärung hierfür liegt in der fehlenden direkten Anbindung dieser Stadtteile an die Saarbahn, da vor Ort keine entsprechende Haltestelle vorhanden ist. In manchen Untersuchungsräumen mit direktem Saarbahnanschluss zeigt sich allerdings ebenfalls eine vergleichsweise geringe Inanspruchnahme: bspw. in Bübingen/Güdingen mit lediglich 39 % mindestens monatlichen Saarbahn-Nutzer:innen. In St. Johann nutzt über die Hälfte der Personen die Saarbahn mindestens einmal im Monat (53 %).

Abbildung 52: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Saarbahn in den Untersuchungsräumen



Das Fahrrad wird in St. Johann von knapp der Hälfte der befragten Personen (45 %) mindestens wöchentlich genutzt. In allen Untersuchungsräumen, mit Ausnahme von St. Annual, gibt ein Viertel oder mehr der befragten Personen an, das Fahrrad nie zu nutzen.

Abbildung 53: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Fahrrad in den Untersuchungsräumen



Bewertung der Verkehrssysteme

Die Bewertungen des Pkw-, Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖV liegen in den einzelnen Untersuchungseinheiten überwiegend im stadtweit durchschnittlichen Bereich (Durchschnittsnoten Landeshauptstadt: Pkw/Kraftrad: 2,6; Bus, Saarbahn und Bahn: 3,1 bzw. 3,4; Fahrrad: 3,5; und Zufußgehen: 2,4). Im Untersuchungsraum Bischmisheim/ Brebach-Fechingen weicht die Bewertung des Fußverkehrs ins Negative vom stadtweiten Durchschnitt ab (Durchschnittsnote: 2,8). Zudem bewertet der Untersuchungsraum Gersweiler/ Klarenthal/ Altenkessel den ÖV negativer im Vergleich zum stadtweiten Durchschnitt (Durchschnittsnote für Bus, Saarbahn und Bahn jeweils 3,4 und 4,1). Ansonsten werden die Voraussetzungen zur Verkehrsmittelnutzung in den Untersuchungsräumen überwiegend durchschnittlich bewertet. Am wenigsten stark weichen die Bewertungen für den Fahrrad- und Fußverkehr voneinander ab.

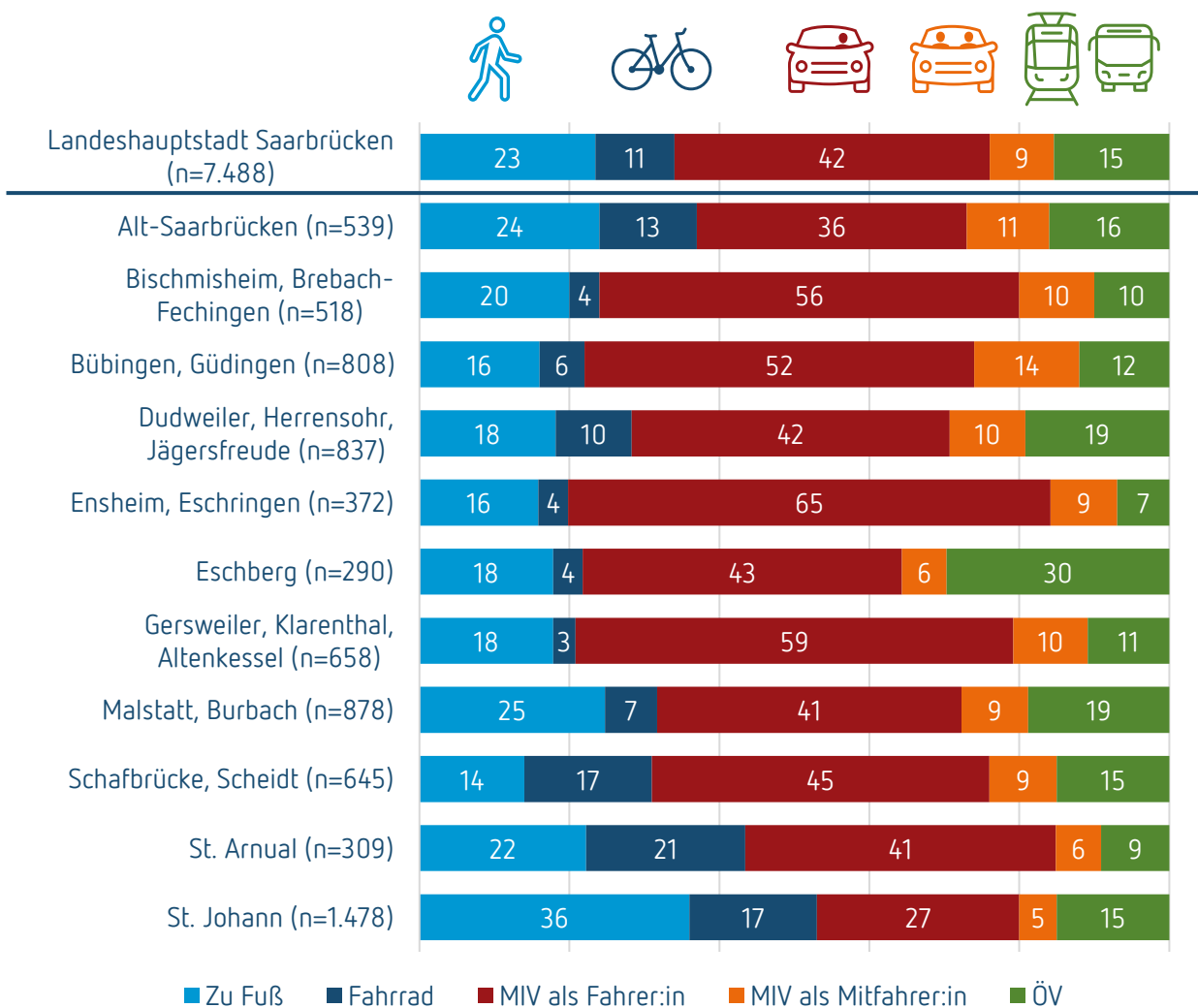
Modal-Split

Die Verkehrsmittelwahl in den Untersuchungsräumen weicht teilweise vom stadtweiten Durchschnitt ab (siehe Abbildung 54). Der geringste Autoverkehrsanteil mit rund 32 % wird in St. Johann erzielt (27 % MIV

als Fahrer:in, 5 % MIV als Mitfahrer:in). Der Untersuchungsraum Ensheim/ Eschringen weist mit 74 % MIV-Anteil (als Fahrer:in und als Mitfahrer:in) die höchsten Autoverkehrsanteile auf. Gleichzeitig liegt der Anteil der aktiven Mobilitätsformen hier auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau (4 % Fahrrad bzw. 16 % Zufußgehen).

Auch die Anteile des ÖV variieren je nach Untersuchungsraum. Mit 7 % bzw. 9 % liegen die Untersuchungsräume Ensheim/ Eschringen und St. Annual deutlich unterhalb des gesamtstädtischen Mittels. Der Untersuchungsraum Eschberg weicht vom gesamtstädtischen Durchschnitt mit 30 % ÖV-Anteil am Wegeaufkommen deutlich nach oben ab. Die Anteile der aktiven Mobilität variieren zwischen 20 % (Ensheim/ Eschringen) und 43 % (St. Johann). Der höchste Radverkehrsanteil wird mit jeweils 17 % von den Einwohnenden in Schafbrücke/ Scheidt und in St. Johann erzielt, während der Radverkehrsanteil im Untersuchungsraum Gersweiler/ Klarenthal/ Altenkessel bei lediglich 3 % liegt.

Abbildung 54: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Untersuchungsräumen



alle Angaben in % der zurückgelegten Wege der Personen mit Wohnort in den Stadtteilen

Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittlichen Wegelängen der Einwohnenden variieren bei der Berücksichtigung der Wege unter 100 km in den Untersuchungsräumen zwischen durchschnittlich 6,2 km in St. Johann und 12,3 km in Ensheim/ Eschringen (siehe Tabelle 25). Die durchschnittliche Dauer der Wege unter 100 km der Bevölkerung in den Untersuchungsräumen liegt zwischen 20 Minuten (Bübingen/ Güdingen und St. Arnual) und 25 Minuten (Eschberg). Diese Spannweite der durchschnittlichen Wegedauer und der durchschnittlichen Wegelänge in den Untersuchungsräumen lässt sich u. a. mit der Verkehrsmittelwahl erklären. Dominieren der Autoverkehr oder der ÖV die Verkehrsmittelwahl stärker, werden tendenziell auch längere Wege zurückgelegt. In Räumen mit höheren Anteilen aktiver Mobilitätsformen sind Wegelänge und -dauer tendenziell etwas geringer. Anhand des Medians lässt sich die Entfernung ablesen, unter der die Hälfte der Wege bleiben. So sind bei Berücksichtigung alltäglicher Wege unter 100 km die Hälfte der von Einwohnenden in der Landeshauptstadt Saarbrücken zurückgelegten Wege maximal 4 km lang. Auch hier zeigen sich deutliche Unterschiede in den Untersuchungsräumen: So liegt die Hälfte der von Einwohnenden aus Ensheim, Eschringen zurückgelegten Wege bei maximal 10 km, in St. Johann, Alt-Saarbrücken, St. Arnual und Malstatt, Burbach liegt der Wert hingegen bei lediglich 2,5 km bis 3,5 km.

Tabelle 25: Wegelängen in den Untersuchungsräumen

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegelänge								Mittelwert (in km)	Mittelwert Wege < 100 km (in km)
		Bis unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 km und mehr		
Stadt Saarbrücken	7.278	4	8	14	29	23	13	7	2	9,2	7,4
Untersuchungsräume											
Alt-Saarbrücken	518	4	13	14	36	16	4	8	3	9,4	6,7
Bischmisheim, Brebach-Fechingen	508	5	5	12	20	26	22	6	3	9,5	8,9
Bübingen, Güdingen	807	2	6	12	24	31	16	7	1	12,6	7,5
Dudweiler, Herrensohr, Jägersfreude	813	3	5	11	30	28	14	8	1	8,9	7,6
Ensheim, Eschringen	364	5	2	13	12	17	38	7	6	14,2	12,3
Eschberg	282	2	5	7	28	34	16	7	1	7,7	7,5
Gersweiler, Klarenthal, Altenkessel	648	5	4	13	14	25	25	12	1	13,1	9,5
Malstatt, Burbach	841	4	8	13	33	22	12	6	2	7,8	7,1
Schafbrücke, Scheidt	629	2	6	12	23	36	13	7	2	8,9	7,8
St. Annual	297	5	9	18	31	19	11	4	3	8,1	6,8
St. Johann	1.454	7	10	19	32	14	7	7	2	7,8	6,2

Tabelle 26: Wegedauer in den Untersuchungsräumen

Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in %	Anzahl Wege (gewichtet)	Wegedauer						Mittelwert (in Min.)	Mittelwert Wege < 100 km (in Min.)	Mittelwert Unterwegszeit pro Tag pro Person (in Min.)
		Bis unter 5 min	5 bis unter 10 min	10 bis unter 20 min	20 bis unter 30 min	30 bis unter 60 min	60 min und mehr			
Stadt Saarbrücken	6.687	4	12	37	19	23	5	23	22	77
Untersuchungsräume										
Alt-Saarbrücken	489	2	10	47	15	20	6	23	21	83
Bischmisheim, Brebach-Fechingen	462	8	11	34	14	26	7	23	23	69
Bübingen, Güdingen	716	4	14	37	19	21	4	22	20	71
Dudweiler, Herrensohr, Jägersfreude	752	3	13	33	21	25	5	24	23	82
Ensheim, Eschringen	330	6	12	26	29	18	8	24	22	72
Eschberg	256	3	9	30	18	38	4	25	25	74
Gersweiler, Klarenthal, Altenkessel	603	4	10	36	20	26	4	25	23	77
Malstatt, Burbach	773	5	11	33	21	24	6	23	23	74
Schafbrücke, Scheidt	568	2	10	37	20	24	7	25	24	77
St. Annual	268	5	13	43	18	17	5	20	20	71
St. Johann	1.337	5	12	39	17	22	5	23	22	80

9 Zusammenfassendes Fazit

Mit dieser Mobilitätsbefragung konnten aktuelle repräsentative Grundlagendaten zum Mobilitätsverhalten in der Landeshauptstadt Saarbrücken ermittelt werden. Durch den Vergleich zu den Ergebnissen aus der letzten Mobilitätsbefragung im Jahr 2010 lassen sich auch langfristige Verschiebungen und Entwicklungen darstellen.

Insgesamt ist erkennbar, dass sich in diesem Zeitraum von rund 15 Jahren das Mobilitätsverhalten der Einwohnenden der Landeshauptstadt Saarbrücken positiv hinsichtlich des Umweltverbundes 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. Leicht negativ für den Umweltverbund wirkt sich hingegen der Rückgang im ÖPNV um 2 Prozentpunkte auf nunmehr 15 % aus. 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 das Auto/Motorrad. Seit 2010 ist der Anteil der autofreien Haushalte zwar um 5 Prozentpunkte gestiegen, dennoch liegt die Pkw-Ausstattung im Vergleich zu vergleichbaren Stadtregionen 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 Wegen sowie Wegen mit einer Länge von 5 km bis unter 10 km sowie 20 km und mehr. Allerdings können auf Arbeitsplatzrelationen 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 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.

10 Quellenverzeichnis

Hubrich, S., Wittig, S., Ließke, F., Wittwer, R. und Gerike, R. (2025): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ Städtevergleich. Technische Universität Dresden. Abgerufen von: <https://tu-dresden.de/srv>.

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Methodenbericht (im Auftrag des BMV).

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung. Deutschland (im Auftrag des BMV).

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Mobilität in Tabellen (im Auftrag des BMV). Abgerufen von: <https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/view.html>.

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Regionale Ergebnisse – ein Überblick.

Landeshauptstadt Saarbrücken (2026): Bevölkerungsbestand. Abgerufen von: <https://www.saarbruecken.de/media/download-6890b149df177>.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Zensus 2022. Haushaltsgrößen.

Statistisches Amt Saarland (2025): Statistische Berichte – Kraftfahrzeugbestand am 1. Januar 2024 und Neuzulassungen im Jahr 2023.

Empirische Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten

Stadt Saarbrücken (2011): Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010. Ergebnisbericht. Bearbeitung durch Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG.

Lenz, M. und Kirschbaum, S. (2023): Mobilitätsbefragung in der Landeshauptstadt Mainz 2023 – Ergebnisbericht für die Stadt Mainz (Kurzfassung). Bearbeitung durch Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internetportal zur Befragung	6
Abbildung 2: Gründe für Nichtteilnahme an der Befragung	8
Abbildung 3: Haushaltsgößen in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent	9
Abbildung 4: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet/gewichtet) in Prozent	9
Abbildung 5: Stadtteile der Landeshauptstadt Saarbrücken	13
Abbildung 6: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken	14
Abbildung 7: Pkw im Haushalt nach Haushaltgröße	18
Abbildung 8: Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht	19
Abbildung 9: Besitz von Fahrradtypen nach Alter	21
Abbildung 10: Verteilung der ÖV-Zeitkarten	23
Abbildung 11: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	26
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich	27
Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen im Vergleich	28
Abbildung 14: Typen der Verkehrsmittelnutzung	29
Abbildung 15: Mobilitätstypen nach Alter	30
Abbildung 16: Zukünftiger Nutzungsumfang von Mobilitätsangeboten	31
Abbildung 17: Modal-Split von Schüler:innen auf Schulwegen	34
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort	35
Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen nach Entfernungsklassen	35
Abbildung 20: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln	36
Abbildung 21: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln	37
Abbildung 22: Bewertung der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken	38
Abbildung 23: Bewertung der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Saarbrücken	39
Abbildung 24: Bewertung der Situation des Zufußgehens	40
Abbildung 25: Bewertung der Situation des Radfahrens	41
Abbildung 26: Bewertung des Bus- und Saarbahnverkehrs	42
Abbildung 27: Bewertung der Sicherheit im öffentlichen Raum	43
Abbildung 28: Wegeanzahl an einem Werktag in der Kernwoche	44
Abbildung 29: Wegezwecke der Wege	46
Abbildung 30: Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln	47
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen 2025 im Vergleich zu 2010	48
Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen im Vergleich zu anderen Städten	49
Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km	50
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen	51
Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	52
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter	52
Abbildung 37: Verkehrsmittelwahl nach Erwerbsstatus	53
Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken	54
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck – Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	54
Abbildung 40: Gesamtlänge und Wegeanzahl nach Geschlecht und Altersgruppen	56

Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen.....	57
Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen - Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen	58
Abbildung 43: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Verkehrsmitteln (in km/h)	60
Abbildung 44: Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck	62
Abbildung 45: Uhrzeit des Wegebegins nach Verkehrsmittel	63
Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl nach Art der räumlichen Verkehrsbeziehung	65
Abbildung 47: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt in den Untersuchungsräumen	68
Abbildung 48: Fahrräder im Haushalt ("konventionelle" Fahrräder, Elektrofahräder und Lastenräder) in den Untersuchungsräumen.....	69
Abbildung 49: Fahrradbesitz der Personen in den Untersuchungsräumen differenziert nach Fahrradtyp.....	70
Abbildung 50: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Pkw bzw. Motorrad/ -roller in den Untersuchungsräumen	71
Abbildung 51: Allgemeine Nutzungshäufigkeit öffentliche Verkehrsmittel in den Untersuchungsräumen	72
Abbildung 52: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Saarbahn in den Untersuchungsräumen	73
Abbildung 53: Allgemeine Nutzungshäufigkeit Fahrrad in den Untersuchungsräumen	74
Abbildung 54: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Untersuchungsräumen	75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Berichtstagen	4
Tabelle 2: Befragungsinhalte	5
Tabelle 3: Kenndaten der Mobilitätsbefragung	7
Tabelle 4: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen	7
Tabelle 5: Einwohnerzahlen in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Saarbrücken	11
Tabelle 6: Erwerbsstatus / Lebenssituation der befragten Personen	15
Tabelle 7: Besitz von (dienstlichen/privaten) Pkw im Haushalt	17
Tabelle 8: Besitz von Fahrrädern („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahräder und Lastenräder) im Haushalt)	20
Tabelle 9: Besitz einer ÖV-Zeitkarte	22
Tabelle 10: Mobilitätsvoraussetzungen	24
Tabelle 11: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bus- /Saarbahnhaltstelle in Gehminuten	24
Tabelle 12: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhaltepunkt in Gehminuten	25
Tabelle 13: Arbeits- /Ausbildungsort oder Schulort	32
Tabelle 14: Entfernung zum Arbeits- /Ausbildungsplatz oder Schulort von der Wohnung	33
Tabelle 15: Mobilität am Werktag im Vergleich	45
Tabelle 16: 95 %-Konfidenzintervalle Modal Split nach Wegeaufkommen	49
Tabelle 17: Entfernung der zurückgelegten Wege	55
Tabelle 18: Dauer der zurückgelegten Wege	59
Tabelle 19: Begleitung auf dem Weg	61
Tabelle 20: Räumliche Wegebeziehungen	64
Tabelle 21: Verkehrsverflechtungen der Landeshauptstadt Saarbrücken	65
Tabelle 22: Wegeketten nach Zweck des Weges	66
Tabelle 23: Wegeketten nach Verkehrsmittelwahl	67
Tabelle 24: Wegeketten (Wege bis 5 km) nach Verkehrsmittelwahl	67
Tabelle 25: Wegelängen in den Untersuchungsräumen	77
Tabelle 26: Wegedauer in den Untersuchungsräumen	77

Anhang I: Befragungsunterlagen

In der Befragung kamen drei verschiedene Teilnahmemöglichkeiten zum Einsatz¹¹. 45 % der Haushalte haben mit dem Anschreiben auch einen schriftlichen Fragebogen zugestellt bekommen. 55 % haben ein Anschreiben mit Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Beteiligung bekommen. Allen Teilnehmenden stand es frei, auch über die jeweils andere Teilnahmemöglichkeit oder per Telefoninterview teilzunehmen. Dadurch konnten alle Teilnehmenden den schriftlichen Fragebogen kostenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Der Zugangscode zur Online-Teilnahme war auf allen Anschreiben abgedruckt.

Die angeschriebenen Haushalte aus der schriftlichen Variante erhielten folgende Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben der Landeshauptstadt Saarbrücken,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- vier Personenfragebögen,
- ein Wegeprotokoll für bis zu vier Personen und
- einen portofreien Rückumschlag.

Die Fragebögen konnten darüber hinaus auf der Homepage der Mobilitätsbefragung mit Eingabe des Zugangscodes heruntergeladen werden.

11 Siehe Kapitel 2 (Methodische Grundlagen)

Landeshauptstadt Saarbrücken 66104 Saarbrücken

An
Anrede Name
Anschrift
PLZ Ort

Baudezernat

Bahnhofstraße 1
Diskonto-Hochhaus
66111 Saarbrücken
baudezernat@saarbruecken.de
www.saarbruecken.de

Datum	Auskunft erteilt/ Zeichen	Zimmer	Telefon +49 681	Telefax +49 681
xx.08.2025				

Mobilitätsbefragung in Saarbrücken – Ihre Meinung zählt!

Sehr geehrte/r Frau/Herr [Name],

wie bewegen wir uns morgen durch Saarbrücken? Welche Projekte wollen wir gemeinsam umsetzen – und wie teilen wir unseren Straßenraum sinnvoll auf? Antworten auf diese Fragen soll der neue *Mobilitätsplan Saarbrücken 2040* liefern. Diesen entwickeln wir in den kommenden zwei Jahren auf Basis des bisherigen Verkehrsentwicklungsplans – mit dem Ziel, die Mobilität in unserer Stadt nachhaltig, zukunftsfähig und für alle Menschen attraktiv zu gestalten.

Ihre Unterstützung ist uns dabei besonders wichtig.

Zum Auftakt führen wir eine Mobilitätsbefragung durch. Ihr Haushalt wurde dabei per Zufall ausgewählt – und wir würden uns sehr freuen, wenn Sie teilnehmen. Die Teilnahme ist selbstverständlich freiwillig, anonym und entspricht allen geltenden Datenschutzvorgaben. Je mehr Menschen mitmachen, desto verlässlicher sind die Ergebnisse – und desto gezielter können wir planen.

Bitte beantworten Sie die beiliegenden Fragebögen und notieren Sie am **Wochentag, XX.XX.2025** alle Wege, die Sie während des Tages zurücklegen, im Wegeprotokoll. Senden Sie die ausgefüllten Fragebögen und Wegeprotokolle anschließend mit dem Rückumschlag kostenlos zurück.

Für die alternative Online-Teilnahme unter www.saarbruecken-mobil.de lautet Ihr Zugangscode: **XXXX-XXXX-XXXX**
Wenn Sie eine telefonische Beantwortung der Befragung bevorzugen, oder für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an das beauftragte Fachbüro: Planersocietät | Tel.: 0231 / 70013 809 | E-Mail: mobil@planersocietaet.de

Für Ihre Zeit und Unterstützung danke ich Ihnen bereits jetzt sehr herzlich.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr



Uwe Conradt
Oberbürgermeister

Postadresse
Landeshauptstadt Saarbrücken
Rathausplatz 1
66111 Saarbrücken

Bankverbindung
Sparkasse Saarbrücken
Konto 81 232, BLZ 590 501 01
IBAN DE85 5905 0101 0000 0812 32
BIC SAKSDE55XXX

Telefon-Servicecenter Saarbrücken
+49 681 9050
115 (Behördennummer ohne Vorwahl)
Zentrales Telefax
+49 681 905-1536

Informationsblatt zum Ausfüllen der beiliegenden Fragebögen

Der Erfolg der Befragung hängt entscheidend von Ihrer Mithilfe ab. Nur bei einer ausreichend großen Anzahl auswertbarer Fragebögen lassen sich daraus brauchbare Ergebnisse für die Verkehrsplanung ableiten.

Zwei Schritte zur Teilnahme an der Mobilitätsbefragung

1. Bitte beantworten Sie die beiliegenden Papierfragebögen, bestehend aus einem Haushaltsfragebogen, vier Personenfragebögen und vier Wegeprotokollen. Alle im Haushalt lebenden Personen, die 6 Jahre und älter sind, werden gebeten, den Personenfragebogen und das Wegeprotokoll einzeln auszufüllen. Unterstützen Sie Ihre Kinder beim Ausfüllen der Fragebögen. Folgende Inhalte werden in den drei Befragungsteilen abgefragt:
 - Im **Haushaltsfragebogen** werden allgemeine Fragen zum Haushalt und zur Fahrzeugausstattung gestellt.
 - Im **Personenfragebogen** werden die persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen (z. B. Führerscheinbesitz) aller Haushaltsmitglieder (ab 6 Jahren) sowie persönliche Einschätzungen zur Verkehrssituation abgefragt.
 - Im **Wegeprotokoll** protokollieren alle Haushaltsmitglieder (ab 6 Jahren) alle Wege, die sie am vorgegebenen Berichtstag zurücklegen. Den vorgegebenen Berichtstag finden Sie in Ihrem Anschreiben.
2. Zur Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen nutzen Sie bitte den beiliegenden Rückumschlag. Dieser ist bereits adressiert und frankiert. **Sie brauchen keine Briefmarke auf den beiliegenden Rückumschlag zu kleben!**

Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen

- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll **nur für den vorgegebenen Berichtstag** aus. Wir empfehlen, das Wegeprotokoll am Berichtstag mit sich zu führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs einzutragen.
- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person etc.). Bitte verwenden Sie diese Nummerierung auch im Personenfragebogen und beim Wegeprotokoll.
- Wenn in Ihrem **Haushalt mehr als vier Personen** (ab 6 Jahren) leben, können Sie entweder die Angaben ab der 5. Person formlos auf einem gesonderten Blatt notieren oder weitere Fragebögen unter **www.saarbruecken-mobil.de** kostenfrei herunterladen. Ihren Zugangscode dafür finden Sie auf dem Anschreiben. Alternativ senden wir Ihnen weitere Fragebögen auf Anfrage auch postalisch zu.
- Wenn in Ihrem **Haushalt weniger als vier Personen** leben, können Sie die überzähligen Fragebögen entsorgen oder anderweitig kreativ nutzen.

Häufig gestellte Fragen zur Mobilitätsbefragung

Wie wurde meine Adresse ausgewählt?

Die Adressen wurden zufällig dem Einwohnermelderegister der Stadt Saarbrücken entnommen. Berücksichtigt wurden alle volljährigen Personen mit Wohnsitz in der Stadt Saarbrücken.

Wer soll die Fragebögen ausfüllen?

Alle im Haushalt lebenden Personen, die 6 Jahre und älter sind, werden gebeten, die Fragebögen zu beantworten. Unterstützen Sie Ihre Kinder beim Ausfüllen der Fragebögen.

Ich bin am vorgegebenen Berichtstag im Urlaub. / Ich habe am Berichtstag das Haus nicht verlassen. / Ich verlasse das Haus nur noch sehr selten. Sind meine Antworten von Interesse?

Ja! Diese Informationen sind für die Befragung ebenfalls sehr wichtig, da es sich um eine repräsentative Erhebung handelt. Die Meinungen und Erfahrungen von allen ausgewählten Personen sind relevant.

Wo finde ich Informationen zum Datenschutz?

Die Datenschutzerklärung finden Sie online unter www.saarbruecken-mobil.de/download

Falls Sie den Fragebogen online beantworten möchten, nutzen Sie bitte den Online-Fragebogen unter **www.saarbruecken-mobil.de**. Um die Befragung zu starten, folgen Sie auf der Internetseite dem Link „Zur Befragung“ und geben Sie anschließend bitte Ihren Zugangscode ein. Ihren persönlichen Zugangscode, bestehend aus Zahlen und Buchstaben, finden Sie auf Ihrem Anschreiben.

Falls Sie lieber telefonisch befragt werden möchten, wird Ihnen geschultes Interviewpersonal der Firma O-TON aus Dortmund die Fragen stellen und Ihre Antworten aufnehmen. Bitte rufen Sie unter der Telefonnummer 0231 / 70013 809 (Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr) an, um einen Interviewtermin zu vereinbaren.

Weitere Informationen zur Mobilitätsbefragung finden Sie unter **www.saarbruecken-mobil.de**

Für weitere Fragen steht Ihnen das beauftragte Büro unter **mobil@planersocietaet.de** sowie die von Mo.-Fr. 6-22 Uhr, Sa./So. 8-19 Uhr besetzte Telefonauskunft unter **0231 / 70013 809** zur Verfügung.



Datenschutzerklärung

Die Stadt Saarbrücken hat das Büro Planersocietät mit der Mobilitätsbefragung „Mobil in Saarbrücken“ beauftragt. Es ist sichergestellt, dass bei der Durchführung die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes (Datenschutz-Grundverordnung DS-GVO sowie Saarländisches Datenschutzgesetz SDSG) bei allen Schritten eingehalten werden. Die Durchführung der Mobilitätsbefragung generiert notwendige Grundlagendaten für die kommunale Verkehrsplanung, die eine Aufgabe der Stadt Saarbrücken ist. Die notwendige Datenverarbeitung liegt damit im öffentlichen Interesse und stützt sich auf die DS-GVO Art. 6 Abs. 1 lit. e) sowie das SDSG § 4.

Die Durchführung der Befragung erfolgt in zwei Schritten: Im ersten Schritt werden per Zufall aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Saarbrücken ausgewählte Haushalte per Post angeschrieben. Im zweiten Schritt werden die Antworten der teilnehmenden Personen der jeweiligen Haushalte verarbeitet und ausgewertet. Beide Schritte werden in separaten Datenbeständen durchgeführt.

Für den ersten Schritt werden Adressdaten aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Saarbrücken zufällig ausgewählt. Diese Daten werden ausschließlich zur Kontaktaufnahme per Post genutzt und nach Abschluss der Mobilitätsbefragung (Erreichung der notwendigen Stichprobengröße) gelöscht.

Im zweiten Schritt erfolgen Aufbereitung und Auswertung der Antworten. Zusätzlich werden bei der Online-Befragung die Daten per Zugangscode zunächst pseudonymisiert erfasst und vor der Auswertung vollständig anonymisiert. Auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen werden dann nicht möglich sein. Alle Angaben werden ausschließlich in zusammengefassten Kategorien in Tabellen und Abbildungen dargestellt. Kategorien mit weniger als sieben Einzelangaben werden nicht gebildet, um auch indirekte Rückschlüsse auf einzelne Personen auszuschließen.

Ihre Teilnahme an der Mobilitätsbefragung ist freiwillig.

Verantwortliche Stelle für die Verarbeitung personenbezogener Daten und Ihre Rechte

Stadt Saarbrücken, vertreten durch den Oberbürgermeister,
Rathausplatz 1, 66111 Saarbrücken

Folgende Ansprechpartner:innen stehen Ihnen für Fragen, Auskünfte (z. B. zu gespeicherten Daten) und Beschwerden zur Verfügung:

Landeshauptstadt Saarbrücken

Behördlicher Datenschutzbeauftragter

E-Mail: datenschutz@saarbruecken.de

Tel.: 0681 / 905-5074

Planersocietät

Betrieblicher Datenschutzbeauftragter

Herr Dr. Christoph Mall

E-Mail: datenschutz@planersocietaet.de

Tel.: 0231 / 999970-0

Sie haben gegenüber der verantwortlichen Stelle das Recht auf Auskunft über Ihre personenbezogenen Daten (Art. 15 DS-GVO). Sie haben zudem das Recht auf Berichtigung oder Löschung (Art. 16 und 17 DS-GVO), das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung (Art. 18 DS-GVO), ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung (Art. 21 DS-GVO), sowie das Recht auf Datenübertragbarkeit (Art. 20 DS-GVO). Beruht die Verarbeitung der personenbezogenen Daten auf Ihrer Einwilligung gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. a) DS-GVO, können Sie diese jederzeit widerrufen; die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Datenverarbeitung bleibt hiervon unberührt.

Für Beschwerden und Rückfragen wenden Sie sich zunächst bitte an die oben genannten Datenschutzbeauftragten. Weiterhin steht Ihnen für Beschwerdefälle die zuständige Datenschutzaufsichtsbehörde zur Verfügung.

Die Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit im Saarland, Fritz-Dobisch-Str. 12, 66111 Saarbrücken, Telefon: 0681 / 94781-0, E-Mail: poststelle@datenschutz.saarland.de

Haushaltsfragebogen

Wir bitten Sie, den Haushaltsfragebogen einmal für den gesamten Haushalt zu beantworten. Er beinhaltet allgemeine Fragen über Ihren Haushalt und sollte von einer Person ausgefüllt werden, die einen guten Überblick über den gesamten Haushalt besitzt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen in einer Wohnung zusammenleben. Weitere Informationen stehen Ihnen unter www.saarbruecken-mobil.de zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



Falls Sie nicht an der Befragung teilnehmen möchten, können Sie unten einen Grund angeben.

1 Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt – Sie selbst mitgerechnet?

Personen

2 In welchem Stadtteil in Saarbrücken wohnen Sie?

- | | | |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Alt-Saarbrücken | <input type="checkbox"/> Ensheim | <input type="checkbox"/> Klarenthal |
| <input type="checkbox"/> Altenkessel | <input type="checkbox"/> Eschberg | <input type="checkbox"/> Malstatt |
| <input type="checkbox"/> Bischmisheim | <input type="checkbox"/> Eschringen | <input type="checkbox"/> Schafbrücke |
| <input type="checkbox"/> Brebach-Fechingen | <input type="checkbox"/> Gersweiler | <input type="checkbox"/> Scheidt |
| <input type="checkbox"/> Bübingen | <input type="checkbox"/> Güdingen | <input type="checkbox"/> St. Annual |
| <input type="checkbox"/> Burbach | <input type="checkbox"/> Herrensohr | <input type="checkbox"/> St. Johann |
| <input type="checkbox"/> Dudweiler | <input type="checkbox"/> Jägersfreude | |

3 Wie lange dauert der Weg von Ihrem Wohnort zu Fuß zur/zum nächstgelegenen...?

... **Bus-/Saarbahnhaltestelle**

... **Bahnhaltepunkt**

ca. Gehminuten

ca. Gehminuten

4 Wie viele der folgenden Fahrzeuge sind in Ihrem Haushalt vorhanden? Geben Sie bitte eine Anzahl an.

privates Auto
davon vollelektrisch:
davon Plug-In-Hybrid:

Firmenauto
davon vollelektrisch:
davon Plug-In-Hybrid:

Motorrad / Motorroller / Mofa

E-Tretroller

Fahrrad
davon Pedelec/S-Pedelec/E-Bike:
davon (E-)Lastenrad:

Sonstige: _____

5 Angaben zu den einzelnen Personen im Haushalt:

Person
Nr. **1**

Person
Nr. **2**

Person
Nr. **3**

Person
Nr. **4**

Person
Nr. **5**

Person
Nr. **6**

Geburtsjahr

Geschlecht
(weiblich / männlich / divers)

w m d

w m d

w m d

w m d

w m d

w m d

Hauptsächliche Tätigkeit

Vollzeit berufstätig

Teilzeit berufstätig

Vorübergehend freigestellt
(z.B. Mutterschutz, Elternzeit)

Auszubildende:r

Student:in

Schüler:in

Kind (noch nicht eingeschult)

Hausfrau / Hausmann

Rentner:in, Pensionär:in

Zurzeit ohne berufliche
Beschäftigung

Sonstiges: _____

Ich möchte aus folgendem Grund
nicht an der Befragung teilnehmen:

Ich habe kein Interesse an der Befragung.

Ich nehme grundsätzlich nicht an Umfragen teil.

Ich habe keine Zeit für die Teilnahme.

Sonstiges: _____

Personenfragebogen

Wir bitten **alle Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren**, den Personenfragebogen zur persönlichen Nutzung und Einschätzung von Verkehrsmitteln zu beantworten. Falls Sie mehr als vier Personenfragebögen oder Hilfe bei der Beantwortung benötigen, stehen Ihnen weitere Informationen unter www.saarbruecken-mobil.de zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



Personen-Nr. **Geburtsjahr**

(aus dem Haushaltsfragebogen)

1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?

- ja
 nein

2 Besitzen Sie eines der folgenden fahrbereiten Verkehrsmittel?

- nein
ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)
- Fahrrad
 Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec, S-Pedelec)
 E-Tretroller

3 Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen?

- nein
ja, und zwar: (Mehrfachantworten möglich)
- Deutschlandticket
 Junge-Leute-Ticket
 Deutschlandsemesterticket
 D-Ticket als Job-Ticket
 Saarland-Abo
 Kreis-Abo
 9 Uhr-Abo
 Ü65-Abo
 relationsbezogene Zeitkarte
 Fair-Ticket/Fair-Ticket Plus
 Freifahrtberechtigung (z.B. mit Schwerbehindertenausweis)
 Sonstige: _____

4 Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?

- nein
ja, und zwar durch: (Mehrfachantworten möglich)
- Gehbehinderung
 Sehbehinderung
 andere Einschränkungen

5 Welcher ist Ihr letzter Schulabschluss?

- Hauptschulabschluss
 Mittlerer Bildungsabschluss
 Fachhochschulreife
 Hochschulreife
 (noch) keiner
 anderes

6 Wo liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort?
(falls nicht zutreffend, weiter mit Frage 10)

- Ich arbeite ausschließlich von zuhause
 Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung
 In der gleichen Stadt, aber in einem anderen Stadtteil
 Andere Stadt bzw. Gemeinde: _____

7 Wie weit von Ihrer Wohnung entfernt liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schulort in Kilometer?

ca. Kilometer

8 Bitte bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungs-/ Schulortes von Ihrer Wohnung aus!

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	weiß nicht
Auto, Motorrad /-roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus, Saarbahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn (Nah- und Fernverkehr)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad/(S-)Pedelec/E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zu Fuß gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9 Wie oft arbeiten Sie aktuell pro Woche im Homeoffice
(im Durchschnitt)?

- 0 Tage 1 Tag 2 Tage
 3 Tage 4 Tage 5 Tage

Mobilitätsbefragung Saarbrücken 2025

Endbericht (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

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**