VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN SAARBRÜCKEN 2030

ZIELE UND HANDLUNGSKONZEPT

Hauptstadt.
Gestalten. Bewegen.

www.vep.saarbruecken.de

Landeshauptstadt
SAARBRÜCKEN

Verkehrsentwicklungsplan 2030
Ziele und Handlungskonzept

Gutachterteam

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr. Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Telefon +49 231 589696-0
www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität - Planung, Beratung, Forschung GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg
Telefon +49 40 8593737-41
www.ggr-planung.de

Moderationsteam

memo-consulting...
Dipl.-Ing. Joachim Fahrwald
Am Landbach 7
64342 Seeheim-Jugenheim
Telefon +49 625764371
www.memo-consulting.de

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg
Telefon +49 40 386155-95
www.tollerort-hamburg.de

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Bahnhofstraße 31
66111 Saarbrücken
vep@saarbruecken.de
www.vep.saarbruecken.de

Impressum
Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken
Redaktion Stadtplanungsamt
Layout und Satz Stadtplanungsamt und Amt für Stadtmarketing und Öffentlichkeitsarbeit
Bildnachweis Landeshauptstadt Saarbrücken, © Fotograf Dirk Michler, Iris Maurer und Planersocietät
Druck Zentrale Dienste - Druckerei
Erscheinungsdatum Februar 2017

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Landeshauptstadt SAARBRÜCKEN
Hauptstadt.
Gestalten. Bewegen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Saarbrücken legt mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 ein nachhaltiges Verkehrskonzept vor, um für die Veränderungen und Herausforderungen gerüstet zu sein, die der Verkehr der Zukunft mit sich bringt. Wie viele Großstädte in Deutschland steht Saarbrücken vor neuen Herausforderungen und Veränderungen. Das ökologische Bewusstsein in unserer Gesellschaft steigt, ebenso das Streben nach nachhaltigen Lösungen in allen Lebensbereichen. Der Klimawandel erfordert ein Umdenken. Im Zeitalter des Internets und des wachsenden Online-Handels steigen die Anforderungen an eine moderne Einkaufsstadt. Dazu gehört auch eine attraktive Straßenraumgestaltung. Eine Besonderheit in Saarbrücken sind die 70.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einpendler, die das städtische Straßennetz zusätzlich täglich aufnimmt.

Der VEP beschäftigt sich mit der Frage, wie wir den Verkehr in Saarbrücken auf lange Sicht im Sinne einer zukunftsfähigen, lebenswerten und attraktiven Hauptstadt gestalten können. Eine clevere Verkehrsplanung ist von großer Bedeutung für die gesamte Stadtentwicklung.

Im VEP sollen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigt werden, ob es nun Fußgänger sind, Radfahrer, Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs oder Autofahrer. Auch der Handel und die Wirtschaft in der Stadt sind eng mit dem Thema Verkehr verknüpft. Ein neues Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern kann helfen, Mobilitätsbedürfnisse und Lebensqualität stärker in Einklang zu bringen – Mobilität soll stadtverträglicher gestaltet werden.

Wir können es nicht allen recht machen, aber uns auf wichtige Ziele konzentrieren. Der Umweltverbund soll gefördert, die Verkehrssicherheit erhöht und der Klimaschutz verbessert werden. Die Stadtteile sollen für jeden gut erreichbar sein. Pendler aus der Region, die zum Arbeiten nach Saarbrücken kommen, Schüler und Studenten brauchen eine gute Verkehrsanbindung. Und wir möchten für Sie und alle, die Saarbrücken besuchen, mehr attraktiven öffentlichen Raum schaffen, die Qualität des Aufenthalts bei uns erhöhen.

Um all diese Themen hat sich in den vergangenen Jahren ein Team aus Mitarbeitern der Stadtverwaltung, Verkehrsexperten und Vertretern öffentlicher Institutionen gekümmert. Ganz wichtig war es uns auch die Bürgerbeteiligung. Es gab mehrere Bürgerwerkstätten, Stadtrundgänge, und die Möglichkeit, auf unserer VEP-Seite im Internet Kommentare zu hinterlassen. Ich danke allen Beteiligten, die sich hier eingebracht haben.

In den kommenden 15 Jahren wollen wir mehr als 100 Maßnahmen umsetzen. Ich freue mich darauf, diese große Aufgabe gemeinsam mit allen Mitwirkenden anzugehen und unsere Stadt fit für die Zukunft zu machen.

Ihre

Charlotte Britz
Oberbürgermeisterin

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis ..... **IV**

Tabellenverzeichnis ..... **VII**

Abkürzungsverzeichnis ..... **VIII**

1 Einführung, Anlass und Gliederung des VEP **1**

1.1 Einführung und Anlass des VEP Saarbrücken 2030 1

1.2 Gliederung des VEP Saarbrücken 2030 und des integrierten Handlungskonzeptes 2

2 Verfahren zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans und Beteiligungsprozess **4**

3 Zukünftige Entwicklung des Verkehrs: Prognosen und Szenarien für Saarbrücken 2030 ..... **12**

3.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung 13

3.2 Zukünftige Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung 15

3.3 Weitere zukünftige Entwicklungen 16

3.4 Zukünftige Entwicklung von Fahrrad- und Pkw-Bestand und der Mobilitätskosten 16

3.5 Zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und der -angebote 17

3.5.1 Vorausgesetzte Maßnahmen im Straßenverkehr 17

3.5.2 Vorausgesetzte Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr 17

3.6 Zukünftige Entwicklung der Fernverkehre 18

3.7 Verkehrsergebnisse des Prognosenullfalls und der Szenarien 18

4 Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans **26**

4.1 Aufbau und Struktur des Zielsystems 27

4.2 Zielwerte zum zukünftig angestrebten Modal Split im Jahr 2030 31

4.3 Beschluss des Zielkonzeptes 33

5 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzeptes **34**

5.1 Handlungsfeld A: Fußverkehr 38

5.1.1 Handlungsbedarfe und Strategie der Fußverkehrsplanung 38

5.1.2 Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung 39

5.1.3 Maßnahmenfelder 39

5.2 Handlungsfeld B: Radverkehr 63

5.2.1 Handlungsbedarfe und Strategie der Radverkehrsplanung 63

5.2.2 Grundsätze der radfahrerfreundlichen Verkehrsplanung 64

5.2.3 Maßnahmenfelder 65

5.3 Handlungsfeld C: ÖPNV/SPNV 104

5.3.1 Grundsätze und Zielsetzung 104

5.3.2 Maßnahmenfelder 105

5.4 Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr 139

5.4.1 Zielsetzung und Grundsätze 139

5.4.2 Maßnahmenfelder 141
5.5 Handlungsfeld E: Wirtschaftsverkehr 184
5.5.1 Handlungsbedarfe 184
5.5.2 Grundsätze und Zielrichtung 185
5.5.3 Maßnahmenfelder 185
5.6 Handlungsfeld F: Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr 193
5.6.1 Grundsätze des Einkaufs- und Tourismusverkehrs 193
5.6.2 Handlungsbedarf im Einkaufs- und Tourismusverkehr 193
5.6.3 Maßnahmenfelder 194
5.7 Handlungsfeld G: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit 211
5.7.1 Handlungsbedarf und Ziele einer attraktiven Straßenraumgestaltung 211
5.7.2 Grundsätze der attraktiven Gestaltung von Straßenräumen 211
5.7.3 Maßnahmenfelder 212
5.8 Handlungsfeld H: Ruhender Kfz-Verkehr 242
5.8.1 Handlungsbedarf und Strategie zum Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr 242
5.8.2 Grundsätze der Planung des Ruhenden Kfz-Verkehrs 243
5.8.3 Maßnahmenfelder 246
5.9 Handlungsfeld I: Verkehrssicherheit 262
5.9.1 Handlungsbedarf im Verkehrssicherheitsbereich 262
5.9.2 Grundsätze der Verkehrssicherheitsarbeit 263
5.9.3 Maßnahmenfelder 264
5.10 Handlungsfeld J: Inter- und Multimodalität 275
5.10.1 Grundsätze und Zielsetzung 275
5.10.2 Maßnahmenfelder 276
5.11 Handlungsfeld K: Mobilitätsmanagement und -kultur 285
5.11.1 Grundsätze des Mobilitätsmanagements 285
5.11.2 Handlungsbedarf im Mobilitätsmanagement 285
5.11.3 Maßnahmenfelder 286
5.12 Handlungsfeld L: Verkehr und Umwelt 296
5.12.1 Maßnahmenfelder 296
6 Integriertes Handlungskonzept und Gesamtbewertung 307
6.1 Finanzielle Rahmenbedingungen für den VEP 308
6.2 Wirkungsanalyse des integrierten Handlungskonzeptes: Modellanalyse und -bewertung 312
6.2.1 Nachfragewirkungen auf den Personenverkehr 313
6.2.2 Nachfragewirkungen auf den Kfz-Verkehr 314
6.2.3 Nachfragewirkungen auf den ÖPNV 315
6.2.4 Entwicklung der Verkehrsleistung, der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen 316
6.2.5 Auswirkungen des integrierten Handlungskonzepts auf Erreichbarkeiten 317
6.3 Gesamtbewertung des integrierten Handlungskonzeptes 317

6.4 Zusammenfassende Darstellung des integrierten Handlungs-konzeptes 320

7 Evaluationskonzept zum VEP Saarbrücken 2030 325

8 Fazit und Ausblick 329

Quellenverzeichnis 330

Anhang XI

Anhang I: Fußverkehr XI

Anhang II: Kfz-Verkehr XIII

Anhang III: Maßnahmenliste des integrierten Handlungskonzeptes und Maßnahmenbewertung XXIII

Anhang IV: Geprüfte, aber nicht empfohlene Maßnahmenfelder XXXVII

Anhang V: Maßnahmen, die nicht im integrierten Handlungskonzept finanzierbar sind LXIV

Separater Kartenband

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bearbeitungsphasen und Planungsdialog des VEP Saarbrücken....4
Abbildung 2: Öffentlichkeitsbeteiligung im VEP....5
Abbildung 3: Ablauf und unterschiedliche Formen des Beteiligungsprozesses zum VEP-Saarbrücken....7
Abbildung 4: Diskussionen bei der Planungsradtour Innenstadt....8
Abbildung 5: Diskussion während der 1. Bürgerwerkstatt....9
Abbildung 6: Internetseite zum VEP Saarbrücken....10
Abbildung 7: Sitzung eines VEP-Beirats....11
Abbildung 8: Vergleich der Verkehrsentwicklung im Prognosenullfall und den Entwicklungsszenarien....19
Abbildung 9: Verkehrsaufkommen im Prognosenullfall im Vergleich zum Analysefall....20
Abbildung 10: Vergleich der Modal Split im Prognosenullfall gegenüber dem Analysefall....21
Abbildung 11: Verkehrsaufkommen im Oberen Szenario im Vergleich zum Analysefall....22
Abbildung 12: Vergleich der Modal Split im Oberen Szenario gegenüber dem Analysefall....23
Abbildung 13: Verkehrsaufkommen im Unteren Szenario im Vergleich zum Analysefall....24
Abbildung 14: Vergleich der Modal Split im Unteren Szenario gegenüber dem Analysefall....25
Abbildung 15: Einbettung des VEP im Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken....27
Abbildung 16: Zielkonzept des VEP (mit Oberzielen und den dazugehörigen Teilzielen)....28
Abbildung 17: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung im Jahr 2030....32
Abbildung 18: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Einpendler im Jahr 2030....33
Abbildung 19: Handlungsfelder des VEP Saarbrücken 2030....34
Abbildung 20: Bewertungsmatrix Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder....35
Abbildung 21: Muster eines Maßnahmensteckbriefes....36
Abbildung 22: Scheidt (SCH110)....44
Abbildung 23: Bübingen (BÜB30)....44
Abbildung 24: Kolonnade Kaiserstraße....44
Abbildung 25: Doppelquerung....47
Abbildung 26: Mittelinsel + Fahrbahn-belagswechsel....50
Abbildung 27: Mittelstreifen Eisenbahnstr.....50
Abbildung 28: Restrot-/grünanzeige (Bochum)....52
Abbildung 29: vorgezogene Seitenräume (Frankfurt a.M.)....52
Abbildung 30: Spielmöglichkeiten/Markierungen (Bottrop)....59
Abbildung 31: Multifunktionale Elemente (Frankfurt a.M.)....59
Abbildung 32: temporäre Spielstraße Frankfurt a.M.....62
Abbildung 33: Radverkehrs-Zielnetz 2030....69
Abbildung 34: Möglichkeiten für Radkomfortrouten....72
Abbildung 35: Empfehlungen für die Radinfrastruktur auf den wichtigsten Routen des Radverkehrs-Zielnetzes....79
Abbildung 36: Radverkehrsachse nördlich der Saar....80
Abbildung 37: Radverkehrsachse südlich der Saar....82
Abbildung 38: Radverkehrsachse Innenstadt - Universität....84
Abbildung 39: Radverkehrsachse Innenstadt – HTW/ Alt-Saarbrücken....86
Abbildung 40: Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell....87
Abbildung 41: Fahrradstraße....88
Abbildung 42: Markierungen einmündender Einbahnstraßen (Eisenbahnstr.)....90
Abbildung 43: Schmale Bismarckstr. Höhe Obere Lauersfahrt....90
Abbildung 44: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter Radfahrer-LSA....91
Abbildung 45: aufgeweitete Radaufstellstreifen....91
Abbildung 46: indirektes Linksabbiegen....92
Abbildung 47: Linksabbiegen an Einmündungen....92
Abbildung 48: Radfahrerschleuse im Vorfeld eines großen Knotens....92

Abbildung 49: Radfahrerschleuse am Knotenpunkt....92
Abbildung 50: Marler Ampelgriff....93
Abbildung 51: überdachte Abstellanlage....95
Abbildung 52: Fahrradhaus....95
Abbildung 53: Fahrradladestation am Gustav-Regler-Platz....95
Abbildung 54: Zielwerte Bahn/Bus für Binnen- und Einpendlerverkehr im Jahr 2030 (Modal Split-Anteile)....105
Abbildung 55: Definition und funktionale Gliederung des Straßennetzes....144
Abbildung 56: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall....147
Abbildung 57: Anschlussstelle Dicke Buche inklusive Maßnahme D 2.1 und Ausbau der Camphauser Straße – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall....148
Abbildung 58: Anschlussstelle Dicke Buche inklusive Maßnahme D 2.2 und Ausbau der Camphauser Straße – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall....149
Abbildung 59: Sperrung der Lebacher Straße für den Lkw-Verkehr – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall151
Abbildung 60: Vollanschluss Messe mit Sperrung beider nördlichen Rampen der AS Malstatter Brücke....154
Abbildung 61: Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n): Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall....156
Abbildung 62: Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) in Zusammenwirkung mit D3.2 und D3.3: Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall....157
Abbildung 63: Kleine Innenstadtumfahrung: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall....160
Abbildung 64: Linksabbieger Dudweiler Straße – Richard-Wagner-Straße: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall....163
Abbildung 65:Optimierung der Knotenpunkte im Bahnhofsumfeld: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall....165
Abbildung 66: Umgestaltung der Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall....167
Abbildung 67: Umgestaltung der Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke in Kombination mit dem Vollanschluss Messe: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall....168
Abbildung 69: Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich....170
Abbildung 68: Basismaßnahmen für die Konzeption der neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich....169
Abbildung 70: Zusammengefasste Wirkungen der gesamten Maßnahmen zum Innenstadtverkehrskonzept – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall....171
Abbildung 71: Prinzip der städtebaulichen Bemessung....212
Abbildung 72: Kaiserstraße, möglicher Querschnittsvariante Dudweilerstr. - Futterstr. (mit Verlegung der Gleiskörper)216
Abbildung 73: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Sulzbachstr. - Passagestr. (ohne Verlegung der Gleiskörper) 216
Abbildung 74: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Passagestr. - Viktoriastr. (ohne Verlegung der Gleiskörper)..216
Abbildung 75: Aufwertungsmöglichkeiten der Kaiserstr. im Überblick....217
Abbildung 76: Querschnittsentwurf Betzenstraße, Abschnitt Am Stadtgraben - Bahnhofstr.....219
Abbildung 77: Mittelinsel mit Fahrbahnbelagswechsel (Schweinfurt)....220
Abbildung 78: Projektgebiet "Barock trifft Moderne"....221
Abbildung 79: Umgestaltete Eisenbahnstraße als „Vorbild“ für die Viktoriastraße....222
Abbildung 80: ansprechend gestalteter Seitenraum (Beispiel Goethestraße Kassel)....224
Abbildung 81: Derzeitige Planung Mainzer Straße....224
Abbildung 82: Querschnitt Richard-Wagner-Straße (Försterstraße - Parkstraße)....225
Abbildung 83: Querschnitt Heuduckstraße (westl. Gärtnerstr.) mit Radfahrstreifen (auch Schutzstreifen möglich)....225
Abbildung 84: Rabbiner-Rülf-Platz....227
Abbildung 86: Hauptstr. - Schutzstreifen, ggf. Gehwegverbreiterung....228
Abbildung 85: Hauptstraße in Eschringen (Bestand)....228
Abbildung 87: Querschnitt Hauptstr. Ensheim, Einrichtungsverkehr....230
Abbildung 88: Querschnitt Hauptstr. Ensheim, Zweirichtungsverkehr, optional mit weicher Separation....231
Abbildung 89: Querschnitt Hauptstr. Ensheim mit Parkständen, Zweirichtungsverkehr mit weicher Separation....231
Abbildung 90: Opernplatz Duisburg, Verkehrsbelastung bis zu 19.000 Kfz/Tag....234
Abbildung 91: Neue Straße in Ulm....234

Abbildung 92: Multifunktionale Elemente 237
Abbildung 93: „gerissene Haltelinien“ 239
Abbildung 94: Freiburger Modell 239
Abbildung 95: Frankfurt a.M - Eingangssituationen 240
Abbildung 96: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche 240
Abbildung 97: Maßnahmenkarte Ruhender Verkehr 248
Abbildung 98: Parkleitsystem im Parkhaus 256
Abbildung 99: Sitzwürfel und Fahrradparken an Kreuzungen 259
Abbildung 100: Prozessphasen des VEP bis zum integrierten Handlungskonzept 308
Abbildung 101: Finanzierungspfade und -perioden für den VEP 310
Abbildung 102: Budgetverteilung des Integrierten Handlungskonzeptes nach Handlungsfeldern 311
Abbildung 103: Verteilung des Budgets des integrierten Handlungskonzeptes auf die Finanzierungsperioden 312
Abbildung 104: Wirkungen des Zielszenarios auf die Verkehrsmittelwahl 313
Abbildung 105: Mittlerer Finanzierungspfad - Darstellung der absoluten Veränderungen des täglichen Wegeaufkommens nach Verkehrsarten 314
Abbildung 106: Zu- und Abnahmen der Belastungen im Kfz-Netz durch das integrierte Handlungskonzept 315
Abbildung 107: Zu- und Abnahmen der Nachfrage im ÖPNV durch das integrierte Handlungskonzept 315
Abbildung 108: Verkehrsbedingte CO_2-Emissionen für das Stadtgebiet Saarbrücken 316
Abbildung 109: Beiträge der Handlungsfelder zu den Oberzielen des Zielkonzeptes 318
Abbildung 110: Qualitative Bewertung des Integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich wichtiger Ziele 319
Abbildung 111: Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030 (Seite 1) 321
Abbildung 112: Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030 (Seite 2) 322
Abbildung 113: Integrierte Maßnahmenkarte zum integrierten Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030 323
Abbildung 114: Basismaßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes XIV
Abbildung 115: Wirkungen der Basismaßnahmen auf die Innenstadtstraßen (Verkehrsberuhigung und Verkehrsentlastung) XV
Abbildung 116: Neue Verkehrsführungen des Innenstadtverkehrskonzeptes XVI
Abbildung 117: Veränderungen der Verkehrsmengen in Folge des Innenstadtverkehrskonzepts XVII
Abbildung 118: Potenziale zur Straßenraumumgestaltung durch das Innenstadtverkehrskonzept XVIII
Abbildung 119: Innenstadtverkehrskonzept - Aufenthaltsqualitäten und Fußgängerbereiche XVIII
Abbildung 120: Rathausplatz Status Quo XVIII
Abbildung 121: Perspektive für den Rathausplatz XVIII
Abbildung 122: Betzenstraße Status Quo XIX
Abbildung 123: Perspektive für die Betzenstraße XIX
Abbildung 124: neue Radverkehrsachsen im Zusammenhang mit dem Innenstadtverkehrskonzept XIX
Abbildung 125: Knotenströme Trierer Straße / St. Johanner Straße bei veränderter Verkehrsführung XX
Abbildung 126: Knotenströme Dudweiler Straße / Rathausplatz bei veränderter Verkehrsführung XXI
Abbildung 127: Verschwenkung der BAB1 zur B623 - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall XLIII
Abbildung 128: Verschwenkung der BAB1 zur B623 mit zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall XLIV
Abbildung 129: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1) XLVI
Abbildung 130: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1) mit zusätzlichem Ausbau der Camphauser Straße XLVII
Abbildung 131: Ausbau Camphauser Straße und Westspange – Be- und Entlastungen ggü. Prognose-Nullfall XLIX
Abbildung 132: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall LII
Abbildung 133: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Rückbau der Stadtautobahn– Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall LIII
Abbildung 134: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall– Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall LIV
Abbildung 135: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall und Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str. – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall LV
Abbildung 136: Nordtangente bis Egon-Reinert-Str LVII

Abbildung 137: Nordtangente bis Scheidter Str. LVIII
Abbildung 138: Nordtangente – Verlängerung bis Ostspange: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-NullfallLX
Abbildung 139: Kleine Südumfahrung. Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall LXXVI
Abbildung 140: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall LXXVII
Abbildung 141: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall LXXVIII
Abbildung 142: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall und bei Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str.: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall LXXIX

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung in der LH Saarbrücken 13
Tabelle 2: Entwicklung der Personengruppen in der LH Saarbrücken 14
Tabelle 3: Annahmen zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung im Saarland 14
Tabelle 4: Entwicklung der Einpendlerzahlen in der LH Saarbrücken 14
Tabelle 5: Annahmen zur zukünftigen Arbeitsplatzentwicklung in der Landeshauptstadt Saarbrücken 15
Tabelle 6: Annahmen zur zukünftigen Entwicklung der Erwerbstätigen- und Pendlerzahlen 15
Tabelle 7: Annahmen zur Umsetzung des Masterplans Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung 2030 16
Tabelle 8: Handlungsfeld Fußverkehr (A) – Maßnahmenfelder 40
Tabelle 9: Einsatzbereiche von FGÜ 51
Tabelle 10: Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung (in € pro EW und Jahr; Quelle: BMVBS 2012): 65
Tabelle 11: Handlungsfeld Radverkehr (B) - Maßnahmenfelder 66
Tabelle 12: Zuordnung von geeigneten Führungsformen des Radverkehrs 77
Tabelle 13: Angebotsmaßnahmen in Richtung Forbach 105
Tabelle 14: Zusammenhang der regionalen Maßnahmen in Richtung Forbach 105
Tabelle 15: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (C) – Maßnahmenfelder (Zusammenfassung) 106
Tabelle 16: Handlungsfeld Straßenverkehr (D) - Maßnahmenfelder 141
Tabelle 17: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (E)- Maßnahmenfelder 185
Tabelle 18: Handlungsfeld Einkaufs- und Tourismusverkehr (F) – Maßnahmenfelder 195
Tabelle 19: Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (G) – Maßnahmenfelder 213
Tabelle 20: Handlungsfeld Ruhender Verkehr (H) - Maßnahmenfelder 246
Tabelle 21: Handlungsfeld Verkehrssicherheit (I) – Maßnahmenfelder 264
Tabelle 22: Handlungsfeld Inter- und Multimodalität (J) - Maßnahmenfelder 276
Tabelle 23: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur (K) – Maßnahmenfelder 287
Tabelle 24: Handlungsfeld Verkehr und Umwelt (L) - Maßnahmenfelder 296
Tabelle 25: Messgrößen für die Evaluation der sechs Oberziele des VEP Saarbrücken 2030 326
Tabelle 26: Messgrößen für die Evaluation der Handlungsfelder des VEP Saarbrücken 2030 327

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
ca.	circa
CO_2	Kohlenstoffdioxid
d. h.	das heißt
dienstl.	dienstlich
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
etc.	et cetera
E-Bike	Elektrofahrrad
E-Mobilität	Elektromobilität
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
GIS	Geoinformationssystem
h	Stunde
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
IC/ICE	Intercity/ Intercity-Express
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LAP	Lärmaktionsplan
LHS	Landeshauptstadt Saarbrücken
Lkw	Lastkraftwagen
LoA	lärmoptimierter Asphalt
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
m^2	Quadratmeter
MiD	Mobilität in Deutschland
Min.	Minuten
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NO_2	Stickstoffdioxid
NO_X	Stickoxide
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride

qm	Quadratmeter
TÖB	Träger öffentlicher Belange
RE	Regionalexpress
saarVV	Saarländischer Verkehrsverbund
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
Str.	Straße
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
t	Tonne
tägl.	täglich
u. ä.	und ähnlich
v. a.	vor allem
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGS	Verkehrsmanagementgesellschaft Saar
vsl.	voraussichtlich
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

1 Einführung, Anlass und Gliederung des VEP

Eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung besteht darin, die Städte zukunftsfähig zu gestalten und den Menschen mehr und attraktiven öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen. Um die Lebensqualität in der Stadt - im öffentlichen Raum ebenso wie für das eigene Grundstück - zu erhöhen, stehen verschiedene konzeptionelle strategische Planungswerke zur Verfügung. Die Verkehrsplanung ist ein Bestandteil der Stadtplanung beziehungsweise Stadtentwicklung und befasst sich mit der Sicherstellung einer stadtverträglichen Mobilität. Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) definiert hierbei die Strategie einer Kommune im Bereich des Verkehrs und der Mobilität.

1.1 Einführung und Anlass des VEP Saarbrücken 2030

Im Verkehrsentwicklungsplan werden, basierend auf einer umfassenden Analyse der verkehrlichen Situation (siehe Analysebericht zum VEP Saarbrücken), die verkehrlichen Ziele bis zum Jahr 2030 und die dafür erforderlichen Veränderungen festgelegt. Er dient damit zur Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte und ist ein wichtiger Orientierungspunkt für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt. Aus diesem Grund hat die Landeshauptstadt Saarbrücken, basierend auf den Zielen des Stadtentwicklungs- und städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (siehe Zusammenfassungen im Analysebericht, Kapitel 4.2), einen neuen Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt.

Im VEP werden alle Verkehrsarten (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr) detailliert behandelt und darüber hinaus innovative Ansätze der Verkehrsentwicklung wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement oder Elektromobilität thematisiert. Als integriertes Planungskonzept ist der Verkehrsentwicklungsplan somit sowohl für die Bestandsanalyse als auch für die nachfolgend dargestellten Ziele und Maßnahmen (integriertes Handlungskonzept) verkehrsmittelübergreifend angelegt und deckt sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr sowie alle Verkehrszwecke ab (Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Einkauf, Begleitwege etc.).

Der Analysebericht zum VEP Saarbrücken 2030 ist die Grundlage für die Entwicklung von Zielen und Maßnahmen sowie für ein integriertes Handlungskonzept und stellt detailliert Stärken und Schwächen sowie Chancen des Ist-Zustandes für alle Verkehrsarten und Querschnittsthemen dar. Insgesamt zeigen sich viele Notwendigkeiten und ebenso ein hohes Potenzial, die Mobilität in der Landeshauptstadt zukunftsfähig und nachhaltig weiterzuentwickeln und auf aktuelle bzw. zukünftige Herausforderungen[1] auszurichten. Ein Beispiel ist einerseits die autogeprägte Mobilitätskultur (im Binnenverkehr und v.a. bei den Pendlerverkehren), die in der Stadt teilweise zu hohen Umweltbelastungen und Kfz-geprägten Straßenräumen führt. Andererseits ergeben sich durch die kompakte Stadtstruktur gute, bislang nicht ausgeschöpfte Potenziale für den Fuß- und Radverkehr. Ebenso zeigt die Analyse der Verkehrssituation noch ein deutliches Optimierungspotenzial für den ÖPNV.

Mit dem VEP soll eine Grundlage für ein nachhaltiges, das heißt langfristig tragbares Verkehrsangebot geschaffen werden. Ein neues Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern kann helfen, Mobilitätsbedürfnisse und Lebensqualität stärker in Einklang zu bringen - Mobilität soll stadtverträglicher gestaltet werden. Es bietet sich die Chance, aus einer Gesamtstrategie heraus die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten in Saarbrücken zu steigern, die Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt durch verschiedene Maßnahmen sicherzustellen sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

[1] Klimawandel und Klimaschutzziele der EU, steigende Kraftstoffpreise, demografischer Wandel, Erhöhung der Verkehrssicherheit/“Vision Null“ Verkehrstote, neue Mobilitätstrends, ...

Fragen die im VEP behandelt werden, sind z. B. „Wie werden sich die Menschen zukünftig in Saarbrücken bewegen? Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen angegangen werden? Welche Prioritäten sind im Verkehrsbereich und bei zukünftigen Maßnahmen zu setzen?“. Der neue Verkehrsentwicklungsplan löst damit den bisherigen Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt von 1994/1997 und die Teilfortschreibung 2003 ab.

Mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans waren die Büros Planersocietät, Dortmund, sowie Gertz, Gutsche, Rümenapp (GGR), Hamburg/Berlin, beauftragt. Der vorliegende Bericht fasst die Handlungsfelder sowie Maßnahmen zusammen und bündelt sie zu einem integrierten Handlungskonzept. .

1.2 Gliederung des VEP Saarbrücken 2030 und des integrierten Handlungskonzeptes

Der vorliegende Bericht zum integrierten Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030 basiert auf der Bestandsanalyse, die in einem eigenständigen Analysebericht vorliegt.

Der Erarbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans mit seiner breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung wird in Kapitel 2 dargestellt.

Ein wichtiger Bestandteil der Entwicklung des Zielkonzeptes des VEP sowie zur Entwicklung zukunftsfähiger und nachhaltiger Maßnahmen waren die Prognosen und Szenarien für Saarbrücken 2030, die in Kapitel 3 insbesondere für die Bevölkerungsentwicklung, die Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung, die Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Mobilitätskosten, die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen sowie der Fernverkehre durchgeführt wurden. Aus den Prognosedaten wurde ein Prognosenullfall 2030 erstellt, der die zukünftige, nach derzeitigem Stand wahrscheinliche Entwicklung für Saarbrücken darstellt, sowie davon abweichende Szenarien (unteres Szenario/ oberes Szenario).

Das Zielkonzept des VEP in Kapitel 4 wurde auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie den Prognosen und Szenarien Saarbrücken 2030 aufgebaut. Es ist Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Handlungs- und Maßnahmenfelder, die detailliert in Form von Steckbriefen für alle relevanten Verkehrsarten und Querschnittsthemen in Kapitel 5 beschrieben werden.

Die für einige Maßnahmen und Steckbriefe relevanten Karten sind in verkleinerter Form in das Kapitel eingearbeitet worden und befinden sich im DIN A3-Format im Kartenband des VEP Saarbrücken 2030. Dies gilt auch für Detailkonzepte, die für die Stadtteile Dudweiler, Ensheim, Brebach, St. Arnual, Gersweiler und Burbach entwickelt wurden. Diese zeigen in Form einer kleinräumigen „Lupe“ Maßnahmen für alle Verkehrsträger auf und verräumlichen auf diese Weise die entwickelten Maßnahmen beispielhaft in einer verkehrsmittelübergreifenden Karte.

Die entwickelten Handlungsfelder und Maßnahmen wurden einer umfangreichen Bewertung und Priorisierung unterzogen, um erfolgsversprechende und weniger erfolgsversprechende Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung Saarbrückens zu identifizieren. Gleichzeitig zeigte sich auch, dass einige Maßnahmen mit den (zukünftig voraussichtlich) vorhandenen finanziellen Mitteln nicht zu realisieren sind oder sehr hohe Umsetzungshürden aufweisen. Durch die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen wird es erleichtert, die vorhandenen zeitlichen, finanziellen sowie sonstigen Ressourcen effizient einzusetzen.

Das integrierte Handlungskonzept Saarbrücken 2030 in Kapitel 6 fasst daher nur die empfohlenen Maßnahmen zusammen, die in Anbetracht der Ressourcenverfügbarkeit auch als realistisch einzuschätzen sind. Steckbriefe zu Maßnahmen, die keine Empfehlung erhielten oder als nicht finanzierbar oder realistisch im anvisierten Zeitraum 2030 erscheinen, sind im Anhang IV: Geprüfte, aber nicht empfohlene Maßnahmenfelder bzw. im

Anhang V: Maßnahmen, die nicht im integrierten Handlungskonzept
finanzierbar sind, dargestellt.

Ein wichtiger Bestandteil wird zukünftig nicht nur die Umsetzung des VEP bzw. seiner Maßnahmen sein, sondern auch ein fortlaufendes Monitoring zum Saarbrücker Verkehrsgeschehen bzw. eine Evaluation der Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes. In Kapitel 0 wurde ein dementsprechend auf Saarbrücken angepasstes Evaluationskonzept erarbeitet.

2 Verfahren zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans und Beteiligungsprozess

Der gesamte Erarbeitungsprozess des VEP erfolgte in sechs Phasen (siehe Abbildung 1) und wurde durch einen breit angelegten Planungsdialog begleitet. Die Moderation des Partizipationsprozesses übernahmen die Büros memo consulting, Darmstadt sowie TOLLERORT, Hamburg (ehemals Raum + Prozess).

Bearbeitungsphasen des VEP

Die Phasen des Erarbeitungsprozesses des VEP sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die Analyse der derzeitigen Situation mit der Darstellung von Stärken und Schwächen stellte die erste Phase des VEP dar, die mit einem eigenen Zwischenbericht (siehe Bestandsanalyse VEP Saarbrücken 2030) dokumentiert wurde.

In der zweiten Phase wurden Prognosen und Szenarien zum Verkehr 2030 in Saarbrücken diskutiert, welche einen Blick auf zukünftige Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze warfen, sowie nachfolgend das Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans definiert. Das Zielkonzept des VEP wurde vom Rat der Stadt Saarbrücken in der Sitzung vom 13. Oktober 2015 beschlossen und stellt damit den Bewertungsmaßstab für die Maßnahmenentwicklung dar.

In der dritten Phase wurden aufbauend auf dem Zielkonzept 12 Handlungsfelder für alle Verkehrsmittel sowie für mehrere Querschnittsthemen definiert, Maßnahmenfelder und Einzelmaßnahmen entwickelt und jeweils eine Maßnahmenbewertung vorgenommen.

Daraus wurde ein umsetzungsorientiertes, integriertes Handlungskonzept abgeleitet, das ein Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, Bus & Bahn, Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr) und Querschnittsthemen festlegt sowie Prioritäten und Handlungsschwerpunkte benennt.

Der vorliegende VEP-Bericht dokumentiert dieses integrierte Handlungskonzept.

Abbildung 1: Bearbeitungsphasen und Planungsdialog des VEP Saarbrücken

Quelle: Stadt Saarbrücken

Alle Phasen wurden eng mit der verwaltungsinternen Projektsteuerungsgruppe des Baudezernats und einer ämterübergreifenden Verwaltungsarbeitsgruppe sowie einem VEP-Beirat als Expertengremium abgestimmt. Hier wurden Zwischenergebnisse des VEP-Prozesses diskutiert sowie die Abstimmung und Koordinierung mit anderen Planwerken und Entwicklungszielen (Stadtentwicklungskonzept, Freiraumentwicklungsprogramm, Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Wohnungsmarktkonzept, Nahverkehrsplan, Luftreinhalteplan, Lärmaktions-

plan etc.) vorgenommen. Ebenso wurden die Dezernentenkonferenz und der zuständige politische Ausschuss über die Ergebnisse der einzelnen Phasen informiert. In allen Phasen fand zudem eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung statt, bei der der VEP und seine Zwischenergebnisse mit der Bürgerschaft, Vertretern der Politik, „Schlüsselpersonen" aus Verbänden und Institutionen sowie Vertretern aus den Nachbarkommunen und der Region diskutiert wurden.

Breite Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP

Dieser Beteiligungsprozess wurde zum einen in Form mehrerer öffentlicher Veranstaltungen, wie VEP-Bürgerforen und -workshops, Planungsradtouren und –rundgänge sowie einem Fachforum zum Thema „ÖPNV und Multimodalität" im Dialog mit der Stadtgesellschaft geführt. Weitere nicht öffentliche Fokusgruppen gab es zu verschiedenen Themenfeldern, wie Einzelhandel und Tourismus, Stadt und Region und dem öffentlichen Nahverkehr.

Eine zentrale Aufgabe übernahm der VEP-Beirat als nicht-öffentliches Beteiligungsgremium, in dem rund 40 Vertreterinnen und Vertreter von öffentlichen Institutionen und Politik den Planungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan begleiteten.

Eine aktive **Pressearbeit** begleitete den VEP-Prozess und informierte auch diejenigen, die nicht an den veranstaltungsbezogenen Formaten mitwirkten. So wurde der VEP zum Saarbrücker Stadtgespräch.

Abbildung 2: Öffentlichkeitsbeteiligung im VEP

Für den VEP-Prozess bzw. den Beteiligungsprozess ergaben sich vielfältige Ziele, mit dementsprechenden Anforderungen und Herangehensweisen:

Zielsetzungen

- auf breiter Ebene die Öffentlichkeit ansprechen und einbeziehen
- eine gemeinsame Informationsbasis für den Diskussionsprozess herstellen
- grundsätzliche Weichenstellungen für die Zukunft von Mobilität und Verkehr in Saarbrücken und die daraus resultierenden Konsequenzen diskutieren
- auf dieser Grundlage tragfähige Empfehlungen für die Politik ableiten
- eine Beteiligung für Alle grundsätzlich ermöglichen

Anforderungen

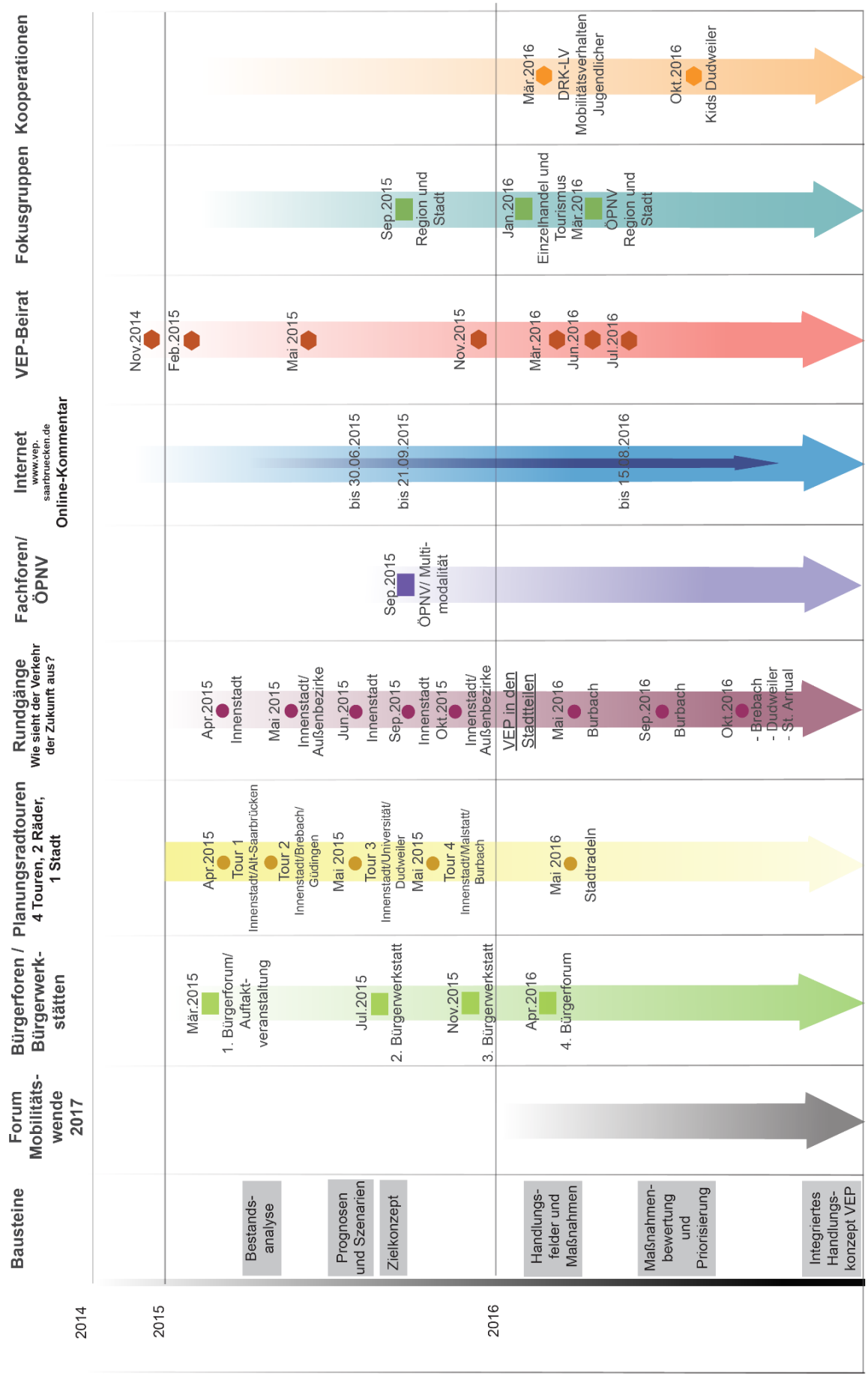
- unterschiedliche Zugänge - gemeinsame Beteiligungsräume bedenken
- eine bildhafte Ansprache entwickeln
- Themenspezifische Beteiligung und Ausrichtung bedenken
- Bewusstsein für die Wirksamkeit des eigenen Handelns erzeugen
- Vision in Konsequenzen übersetzen
- Informationsbedarf stillen
- Transparenz herstellen
- Beteiligung im Arbeitsprozess wirksam machen - Gestaltungsspielräume aufzeigen und nutzen
- Hinweise aus dem Beteiligungsprozess für die strategische Ebene übersetzen

Herangehensweise

- Aktivierungsphase vor der öffentlichen Auftaktveranstaltung
- öffentliche Auftaktveranstaltung ohne Zugangsbeschränkung
- Vielfalt der Saarbrücker abbilden
- Direkte und indirekte Rückmeldung für den gesamten Prozess ermöglichen
- Stadtteilebene einbeziehen
- organisierte Netzwerke nutzen ohne Einzelpersonen zu übergehen
- Ergebnisse des öffentlichen Beteiligungsprozesses öffentlich zugänglich machen

Hieraus wurde der in der folgenden Grafik abgebildete Beteiligungsprozess abgeleitet.

Abbildung 3: Ablauf und unterschiedliche Formen des Beteiligungsprozesses zum VEP-Saarbrücken



Quelle: Stadt Saarbrücken

Öffentlicher Planungsdialog mit mehreren Phasen

Der öffentliche Planungsdialog fand auf mehreren Ebenen und in unterschiedlichen Formaten statt.

Das erste **Bürgerforum** als öffentlicher Auftakt zum VEP fand am 21. März 2015 in den Räumen der VHS am Schloß statt. Rund 140 Saarbrückerinnen und Saarbrücker diskutierten mit den Planern und den Vertretern der Verwaltung die bisherigen Ergebnisse des Analyseprozesses. Aktivierung, Interesse wecken, Vertrauen bilden und auch die Freude an der Zusammenarbeit standen im Mittelpunkt.

„Meine Vision für die Mobilität 2030 !" - dies war das Thema einer einleitenden interaktiven Einheit im Plenum. „Verkehr und Mobilität in Saarbrücken heute" wurde in vier parallelen Gesprächsgruppen diskutiert:

- Kfz-Verkehr/ Wirtschaftsverkehr/ Parken/ Verkehrsmanagement
- ÖPNV, Mobilitätsmanagement
- Fußverkehr, Verkehrssicherheit
- Radverkehr, E-Mobilität & neue Mobilitätsformen, Nutzungshemmnisse

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden per Zufallszeilung den sektoralen Themen zugeordnet und in der zweiten Runde wiederum neu aufgeteilt. So entstanden neue Sichtweisen und Zugänge und es wurde vermieden, dass jeder nur sein „persönliches Steckenpferd" reitet. Die Analyseergebnisse wurden hierbei weitestgehend bestätigt und als gute Basis gewürdigt.

Abschließend gab es eine Aufstellung aller: „Wie machen wir uns auf den Weg? - In welchen Schuhen geht es weiter?" Stehtische im Saal mit unterschiedlichen Schuhen markieren unterschiedliche Haltungen und Stimmungslagen im VEP-Prozess – starker Aufbruch und Veränderung - Stabilität und konservierendes.

„Vier Touren - zwei Räder - eine Stadt": Nicht nur im Saal, auch bei **Planungsradtouren** (im April/Mai 2015) diskutierten die Planer mit der interessierten Bürgerschaft und kamen dabei auch in die Stadtteile. Ebenso gab es mehrere **Rundgänge und Planungsspaziergänge** im Stadtgebiet zum Thema: „Wie sieht der Verkehr der Zukunft aus?" Diese wurden in Abstimmung und im Auftrag des Stadtplanungsamtes vom Verein Geografie ohne Grenzen begleitend im Jahr 2015 und 2016 angeboten. Die Informationen und Diskussionsbeiträge aus der Bürgerschaft wurden festgehalten und in den VEP-Prozess eingespeist.

Abbildung 4: Diskussionen bei der Planungsradtour Innenstadt

Foto: Stadt Saarbrücken

Während der Bürgerwerkstätten in der VHS wurde intensiv mit der Bürgerschaft an den Themen des VEP gearbeitet. Durch vielseitige Arbeitsformate konnten die unterschiedlichen Zugänge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer bestmöglich und produktiv genutzt werden. Posterausstellungen zum jeweils aktuellen Arbeitsstand mit Kommentierungsmöglichkeit bildeten den Rahmen.

In der **ersten Bürgerwerkstatt** am 17. Juli 2015 wurde zu Zielen, Leitlinien und Zukunftsbildern gearbeitet. Nach einer kurzen Einführung zu Zielstellungen für den VEP 2030 wurde zunächst in einer Talkrunde diskutiert. Eine Gruppe aus dem Teilnehmerkreis kam in einer Gesprächsrunde zusammen und diskutierte die Fragestellung: „Lebensqualität und Urbanität als Leitziele der Verkehrsentwicklung - Was bedeutet das für Sie persönlich?“. Dann erfolgte ein Wechsel, sodass verschieden s zusammengesetzt Gesprächsrunden zusammenkamen und eine zweite Fragestellung diskutierte: „In welchen Zielfeldern liegen Ihres Erachtens besondere Chancen für die zukünftige Entwicklung der Stadt?“

Zentral war die anschließende Arbeitsphase in Gruppen mit den drei verschiedenen Zukunftsbildern, die von einem Team aus Moderation, Gutachtern und Fachplanern begleitet wurden:

alles ganz nah! multimodal total! smart automobil!

Abbildung 5: Diskussion während der 1. Bürgerwerkstatt

Quelle: Stadt Saarbrücken

In der **zweiten Bürgerwerkstatt** am 20. November 2015 wurden Handlungsfelder erarbeitet und diskutiert. Ein Podiumsgespräch mit geladenen Gästen aus dem VEP-Beirat eröffnete die Werkstatt mit den Fragestellungen: „Wo steht der VEP? Sehen Sie eine neue Ausrichtung der Mobilität in Saarbrücken? Was ist Neues zu erwarten? Was hat sich bewährt und wird übernommen? Wo erwarten Sie Konflikte?“

In Zukunftsbildgruppen (basierend auf der ersten Bürgerwerkstatt) wurden anschließend die Handlungsfelder und ausgewählte Maßnahmenthemen des VEP vorgestellt, diskutiert und vertieft. Die Arbeitsergebnisse wurden anschließend im Plenum vorgestellt.

In der **dritten Bürgerwerkstatt** am 29. April 2016 wurden die Maßnahmenfelder und auch einzelne Maßnahmen diskutiert. Impressionen und Impulse zum Thema Mobilität in Saarbrücken und im Saarland wurden durch Kurzinterviews mit zentralen Akteuren im VEP-Prozess vermittelt. Die Saarbrückerinnen und Saarbrücker ka-

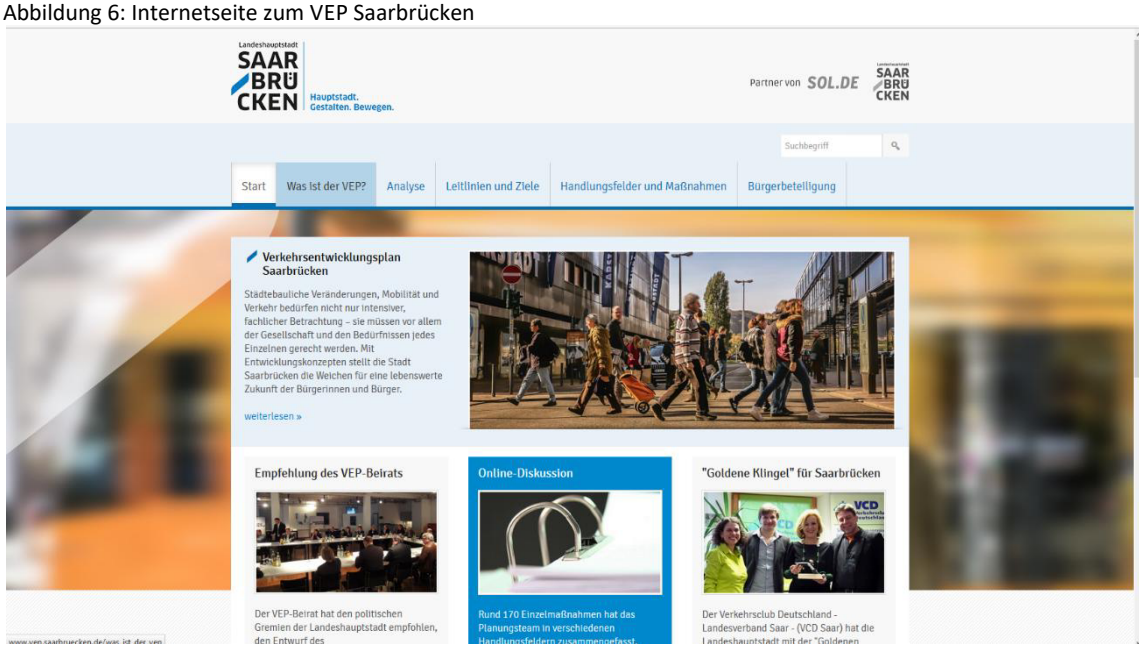
men durch Dreiergespräche zu Wort: „Was wünscht sich meine Nachbarin/mein Nachbar für den Verkehr 2030 in Saarbrücken?“. An sechs Stationen wurden daraufhin die Handlungsfelder und ausgewählte Maßnahmen insb. mit folgenden Schwerpunkten diskutiert:

- Wie bewerten Sie die Maßnahmen?
- Welche Prioritäten setzen Sie?
- Haben Sie Hinweise und Ergänzungen?

Eine Zusatzstation sammelte Aspekte zu der Frage: „Was können die Bürgerinnen und Bürger selbst beitragen?“

Alle öffentlichen Beteiligungswerkstätten wurden ausführlich dokumentiert. Unter dem titelgebenden Aspekt „Hauptstadt. Gestalten. Bewegen.“ wurden der Öffentlichkeit alle Informationen im **Internet** (www.vep.saarbruecken.de) als Arbeitsergebnisse zur Verfügung gestellt. Die jeweilige Planungsphase konnte im Online-Verfahren unmittelbar kommentiert werden, sodass eine Vielzahl von Anregungen im Arbeitsprozess Berücksichtigung fand.

Abbildung 6: Internetseite zum VEP Saarbrücken



Zur Einbindung von weiterem Expertenwissen zu ausgewählten Themenbereichen fanden **Fachforen und Fokusgruppen** zum VEP statt:

- Öffentliches Fachforum „Flexibel.Mobil“ am 29. Sep. 2015 bei der Saarbahn mit Fachvorträgen von Prof. Topp (imove), Herrn Adler (tippingpoints) sowie Herrn Hiltmann (MVG)
- Fokusgruppe „Stadt+Region“ im Sep. 2015 und im März 2016 zum regionalen Verkehr zur Abstimmung der Inhalte mit der Region, u.a. zusammen mit regionalen Vertretern, Ministerien, SaarVV sowie Kommunen aus dem Saarland und der französischen Grenzregion
- Fokusgruppe „Einzelhandel- und Tourismusverkehr“ im Januar 2016 sowie im März 2016 zur City-Erreichbarkeit, zu Tourismus- und Veranstaltungsverkehren, u.a. zusammen mit Vertretern des Einzelhandels, der IHK sowie des Tourismus und der Gastronomie
- Fokusgruppe „ÖPNV“ im März 2016 zum ÖPNV in Stadt und Region, u.a. mit Vertretern der Saarbahn, des SaarVV, der VGS sowie mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr.

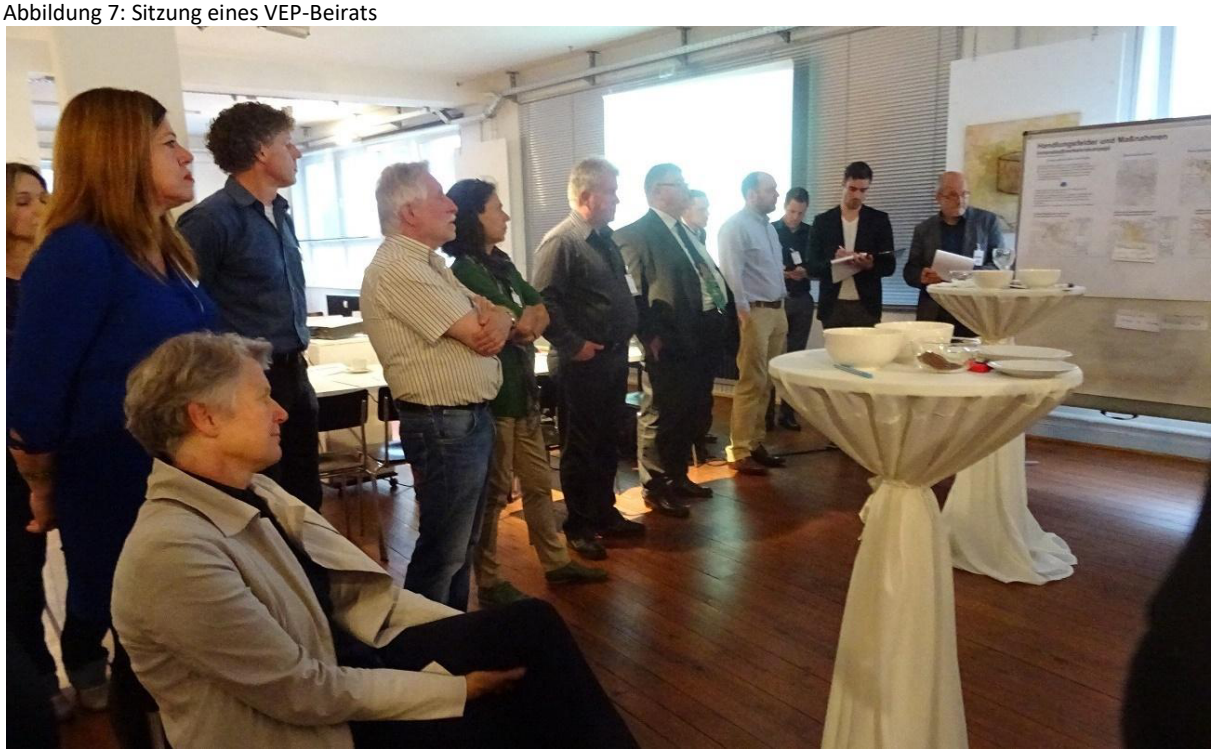
Weitere Einrichtungen wie zum Beispiel der DRK-Landesverband mit einer **Befragung von Jugendlichen** oder das Referat Kinder in der Stadt -KidS zum Mobilitätsverhalten von Kindern im Stadtteil Dudweiler konnten dafür gewonnen werden eigene Aktivitäten zum VEP-Prozess beizusteuern.

Projektbegleitender VEP-Beirat

Eine besondere Funktion hatte der VEP-Beirat, der den gesamten VEP-Prozess begleitete und sich aus ca. 40 Institutionenvertreterinnen und -vertretern zusammensetzte. Dazu gehörten neben den Vertretern der Fraktionen des Stadtrats, u.a. die IHK, die Handwerkskammer, die Arbeitskammer, der Verein für Handel und Gewerbe, der ADAC, der ADFC, der VCD, die Saarbahn, die Universität, der Städtebau-, der Senioren- und der Behindertenbeirat, Vertreter von städtischen Ämtern mit den Schwerpunkten Zuwanderung und Migration, Kinder und Bildung, der Regionalverband, das saarländische Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr sowie weiterer Behörden.

Durch den VEP-Beirat konnte sichergestellt werden, dass die unterschiedlichen Interessen und Haltungen der verschiedenen Fachakteure in den VEP einflossen und zusammen mit der Bürgerschaft in den offenen Beteiligungsformaten ein möglichst breiter gesellschaftlicher Konsens zur Entwicklung der Mobilität in der Landeshauptstadt erreicht wurde. Der VEP-Beirat wirkte bei der Bewertung der Zwischenergebnisse mit und gab Rückmeldungen zu grundlegenden Richtungsentscheidungen des Projektes. Die Rückkopplung in die entsendenden Institutionen war ein wichtiger Beitrag des Engagements der Akteure.

Abbildung 7: Sitzung eines VEP-Beirats



Quelle: Stadt Saarbrücken

Insgesamt sieben Mal hat der VEP-Beirat von Ende 2014 bis Juli 2016 prozessbegleitend getagt. In seiner abschließenden Sitzung am 4. Juli 2016 hat der Beirat den politischen Gremien der Landeshauptstadt folgende Empfehlung und Zusicherung ausgesprochen: „**Der VEP-Beirat empfiehlt dem Stadtrat den Entwurf zum VEP 2030 zu beschließen. Aus der Vielzahl von Maßnahmen empfiehlt der VEP-Beirat, kurzfristig erste Maßnahmen umzusetzen, ein besonderes Augenmerk den Schlüsselmaßnahmen zu widmen und Synergien zu nutzen. Die Mitglieder des VEP-Beirates erklären ihre Bereitschaft, die Stadt bei der Umsetzung des VEP zu unterstützen und die Evaluation zu begleiten.“**

3 Zukünftige Entwicklung des Verkehrs: Prognosen und Szenarien für Saarbrücken 2030

Neben der Bestandsanalyse stellt auch die nähere Betrachtung der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs und der dafür maßgebenden Rahmenbedingungen eine wichtige Grundlage für die Ziel- und Maßnahmenentwicklung des VEP Saarbrücken dar. Dabei wird die zukünftige Entwicklung des Verkehrsgeschehens in der Landeshauptstadt Saarbrücken durch eine Vielzahl von Faktoren und Trends beeinflusst werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei vor allem die weiteren Entwicklungen und Veränderungen

- der Raum- und Siedlungsstruktur,
- der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur,
- des Verkehrsangebots (Straßennetz, ÖPNV-Angebot etc.),
- des Pkw-Bestands sowie
- der Mobilitätskosten (Benzinpreis, ÖPNV-Tarif etc.).

Die zukünftige Entwicklung dieser lokalen und globalen Einflussgrößen ist in weiten Teilen nicht eindeutig vorhersagbar und durch Unwägbarkeiten gekennzeichnet. Gleichwohl muss der VEP auf diese Herausforderungen Antworten finden, um auch in der Zukunft nachhaltige Maßnahmen und Strategien entwickeln zu können.

Für den VEP Saarbrücken wurden daher für den Prognosehorizont 2030 drei Entwicklungsszenarien aufgezeigt und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen analysiert. Diese Szenarien beschreiben unterschiedliche Entwicklungspfade der Stadt Saarbrücken und ihres Umlandes. Der im Weiteren als „Unteres Szenario“ bezeichnete Pfad geht dabei von einem weiteren und verstärkten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzrückgang sowohl in der Landeshauptstadt Saarbrücken als auch dem restlichen Regionalverband aus. Das „Obere Szenario“ beschreibt hingegen eine positive Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung vor allem in der Landeshauptstadt Saarbrücken.

Als drittes Szenario repräsentiert der sogenannte „Prognosenullfall“ die nach dem derzeitigen Erkenntnisstand mit der höchsten Wahrscheinlichkeit zu erwartende Entwicklung. Dieser Prognosenullfall bildet den Basis- und Referenzfall für die Bewertung der Planfälle sowie Maßnahmen des VEP. Er enthält alle Entwicklungen, die bis 2030 zu erwarten sind, wenn ansonsten keine Maßnahmen im Verkehrsbereich umgesetzt würden.

Für alle drei Szenarien wurden im Rahmen des VEP Annahmen zur zukünftigen Entwicklung in den folgenden Bereichen entwickelt:

- Bevölkerungsentwicklung
- Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung
- Einzelhandelsentwicklung
- Schulentwicklungsplanung
- Sonstige Standortentwicklungen
- Entwicklung des Fahrrad- und Pkw-Bestands
- Entwicklung der Mobilitätskosten
- Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebots

Die Möglichkeiten zur Berücksichtigung dieser Einflussgrößen sowie ihrer erforderlichen räumlichen und inhaltlichen Differenzierung sind dabei im Wesentlichen durch das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Saarbrücken vorgegeben. In den folgenden Abschnitten werden die in den einzelnen Bereichen getroffenen Annahmen in Kurzform dargestellt.

3.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken und in ihrem Umland fließen in unterschiedlicher Form in das Verkehrsmodell ein: So wird die Entwicklung der Gesamtbevölkerung sowie einzelner Altersgruppen in Saarbrücken unmittelbar über entsprechende Personengruppen bei der Verkehrserzeugung berücksichtigt. Die Bevölkerungsentwicklung im Umland (inkl. der Pendlereinzugsgebiete in Frankreich und Rheinland-Pfalz) wird hingegen indirekt über eine Veränderung der Einpendlerzahlen abgebildet. Da sich auch die Datengrundlagen sowie die räumliche Auflösung für die Stadt und das Umland unterscheiden, erfolgt nachfolgend auch eine separate Darstellung der Annahmen für die beiden Teilbereiche.

Im Hinblick auf die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Saarbrücken liegen Bevölkerungsprognosen aus vielen verschiedenen Quellen vor, die umfassend ausgewertet, analysiert und verglichen wurden. Für den Prognosenullfall wurde die aktuellste für Saarbrücken vorliegende Bevölkerungsprognose verwendet, die im Rahmen der Wohnungsmarktanalysen Anfang 2015 erstellt wurde.

Aufgrund dieses Fertigstellungstermins sind bei dieser Prognose die erst im Sommer 2015 einsetzenden starken Flüchtlingsbewegungen und die daraus resultierenden Bevölkerungszuwächse noch nicht enthalten. Die Zuwächse sind jedoch mit dem definierten „Oberen Szenario“ für die Analysen und Konzeptionen des VEP durchaus hinreichend berücksichtigt.

Tabelle 1: Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung in der LH Saarbrücken

	„Unteres Szenario“	**Prognosenullfall**	**„Oberes Szenario“**
Einwohnerzahl in der LH Saarbrücken im Jahr 2030	155 Tsd.	169 Tsd.	185 Tsd.
Im Vergleich zu 2013 (179.010 Einwohner)	-13,4 %	-5,6 %	+3,3 %

Quelle: eigene Darstellung

Da die vorliegenden Bevölkerungsprognosen nur Aussagen zur Entwicklung auf der gesamtstädtischen Ebene treffen, waren für die Verkehrsnachfrageberechnungen jedoch auch kleinräumige Annahmen zur Entwicklung in den 180 Verkehrszellen in der Landeshauptstadt Saarbrücken nötig. Diese Daten wurden mittels eines mehrstufigen Verfahrens generiert, welches alle verfügbaren Grundlagendaten, empirische Erkenntnisse und die Einschätzungen des Stadtplanungsamts zu einer Basis zusammenführt. Dabei wurden auch die geplanten Neubaugebiete und Wohnungsbauvorhaben in Saarbrücken berücksichtigt.

Im Weiteren wurde die Bevölkerungsentwicklung anhand der im Modell vorhandenen Personengruppen disaggregiert und in das Verkehrsmodell überführt. Der Besatz der Personengruppen änderte sich damit im Prognosenullfall und den beiden Entwicklungsszenarien gegenüber dem Analysefall des Verkehrsmodells wie folgt:

Tabelle 2: Entwicklung der Personengruppen in der LH Saarbrücken

Personengruppe	Analysefall	„Unteres Szenario“	Prognose-nullfall	„Oberes Szenario“
Einwohner über 6 Jahre	171.332	147.952	161.238	176.592
Kindergartenkinder	6.657	5.845	6.370	6.976
Grundschüler	5.799	4.713	5.121	5.620
Schüler an weiterführenden Schulen	10.376	8.542	9.259	10.172
Berufsschüler	8.460	5.775	6.314	6.894
Studierende	7.016	5.436	5.945	6.498
Erwerbstätige	72.253	64.983	70.030	75.090

Quelle: eigene Darstellung

Im Hinblick auf die zukünftige Bevölkerungsentwicklung im restlichen Saarland (ohne die Landeshauptstadt Saarbrücken) wurden ebenfalls alle vorliegenden Grundlagendaten analysiert und in analoger Weise zusammengeführt und ebenfalls in einen Prognosenullfall und zwei Szenarien überführt.

Tabelle 3: Annahmen zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung im Saarland

Bevölkerungsentwicklung 2013-2030	„Unteres Szenario“	Prognosenullfall	„Oberes Szenario“
LH Saarbrücken	*-13,4 %*	*-5,6 %*	*+3,3 %*
Regionalverband (ohne LH Saarbrücken)	-12,6 %	-10,0 %	-10,2 %
Saarland (ohne Regionalverband und LH Saarbrücken)	-10,3 %	-10,3 %	-11,7 %

Quelle: eigene Darstellung

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung im französischen Einzugsbereich wurden ebenfalls Grundlagendaten ausgewertet, aufgrund der nur sehr groben Zellstruktur und der Datenbasis wird für den Prognosenullfall und die Entwicklungsszenarien einheitlich von einem Bevölkerungswachstum von +0,5 % in der benachbarten französischen Grenzregion und von +5 % im restlichen Frankreich ausgegangen. Für Luxemburg weist die EU-Bevölkerungsprognose der EU-Statistikbehörde EUROSTAT ein Bevölkerungswachstum von +22,9 % zwischen 2010 und 2030 aus.[2] Dieser Wert wird sowohl für den Prognosenullfall als auch die Entwicklungsszenarien als Annahme übernommen. Für Rheinland-Pfalz wurden gemäß der Verkehrszellen im Modell die verfügbaren Zahlen auf Kreisebene genommen. Für die im Modell vorhandenen Personengruppen, ergeben sich durch die Bearbeitung folgende Szenarienwerte:

Tabelle 4: Entwicklung der Einpendlerzahlen in der LH Saarbrücken

Personengruppe	Analysefall	„Unteres Szenario“	Prognose-nullfall	„Oberes Szenario“
Einpendler Arbeit (EPA)	96.850	87.170	94.860	99.760
Einpendler Bildung (EPB)	20.700	15.240	15.360	15.190
Einpendler Einkaufen (EPE)	77.000	77.840	78.790	78.280

Quelle: eigene Darstellung

[2] Vgl. EUROSTAT (2011)

3.2 Zukünftige Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung

Entwicklung der Arbeitsplatzzahl in der Stadt Saarbrücken insgesamt

Für die Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung wurde die Strukturdatenprognose des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur ausgewertet und mit den Ergebnissen der Bevölkerungsentwicklung aus Kapitel 3.1 zusammengeführt.

Ausgehend von diesen Analysen wurden für den Prognosenullfall und die Entwicklungsszenarien die in Tabelle 5 dargestellten Arbeitsplatzentwicklungen und -zahlen für die Stadt Saarbrücken festgelegt.

Tabelle 5: Annahmen zur zukünftigen Arbeitsplatzentwicklung in der Landeshauptstadt Saarbrücken

Arbeitsplätze	**„Unteres Szenario“**	**Prognosenullfall**	**„Oberes Szenario“**
Analysefall		146.150	
2030	131.500	146.150	153.500
Relative Entwicklung	-10 %	+/-0 %	+5 %

Quelle: eigene Darstellung

Auf dieser Grundlage wurde unter Berücksichtigung der Entwicklung der Bevölkerung im Erwerbsalter in den einzelnen Teilräumen das nachfolgend in Tabelle 6 dargestellte Mengengerüst für die Aufteilung der Erwerbstätigen auf Binnen-, Aus- und Einpendler entwickelt.

Im Vergleich mit der Tabelle 6 wird deutlich, dass die definierten Arbeitsplatzzahlen nur mit deutlich geringeren Rückgang der Erwerbstätigenzahlen im Vergleich zum Rückgang der Einwohner im Erwerbsalter erreicht werden kann. Um dieses zu erreichen, wird angenommen, dass

- die Erwerbsquoten insbesondere bei den Frauen weiter deutlich steigen,
- die Arbeitslosigkeit rückläufig sein wird,
- das reale Renteneintrittsalter weiter steigen wird und
- die Arbeitsplatzzahlen im Umland stärker zurückgehen werden, so dass der Anteil der Umlandbewohner, die nach Saarbrücken zur Arbeit pendeln, an allen Erwerbstätigen in den Umlandkommunen steigt.

Tabelle 6: Annahmen zur zukünftigen Entwicklung der Erwerbstätigen- und Pendlerzahlen

Teilraum	**Analysefall**	**„Unteres Szenario“**	**Prognose-nullfall**	**„Oberes Szenario“**
Erwerbstätige mit Wohnort in der Stadt Saarbrücken	72.200	64.980 (-10,0 %)	70.030 (-3,0 %)	75.090 (+4,0 %)
… davon Binnenpendler	49.300	44.330 (-10,1 %)	51.290 (+4,0 %)	53.740 (+9,0 %)
… davon Auspendler	22.900	20.650 (-9,8 %)	18.740 (-18,2 %)	21.350 (-6,8 %)
Einpendler Arbeit nach Saarbrücken	96.850	87.170 (-10,0 %)	94.860 (-2,1 %)	99.760 (+3,0 %)
Summe Arbeitsplätze in der Stadt Saarbrücken	146.150	131.500 (-10,0 %)	146.150 (+/-0 %)	153.500 (+5,0 %)

Quelle: eigene Darstellung

Vergleichbar mit der Bevölkerungsentwicklung erfolgte nachgelagert in einem mehrstufigen Verfahren eine kleinräumige Disaggregierung der Arbeitsplatzzahlen auf die Verkehrszellen. Die Grundlage hierfür bildete der Masterplan Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung 2030 des Landeshauptstadt Saarbrücken, in dem auch eine Priorisierung für die Umsetzung der im Stadtgebiet vorhandenen Reserve- und Potenzialflächen vorge-

nommen wurde. Auf dieser Grundlage wurden für den Prognosenullfall und die beiden übrigen Szenarien die folgenden Annahmen getroffen:

Tabelle 7: Annahmen zur Umsetzung des Masterplans Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung 2030

„Unteres Szenario“	Prognosenullfall	„Oberes Szenario“
Umsetzung aller Flächen der Prioritäten 1A und 1B; Teilbelegung der Flächen zu ca. 85 %	Umsetzung aller Flächen der Prioritäten 1A, 1B und 2; Teilbelegung der Flächen zu ca. 2/3	Umsetzung aller Flächen der Prioritäten 1A, 1B und 2; Vollbelegung der Flächen

Quelle: eigene Darstellung

Zusätzlich zu den im Masterplan Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung aufgeführten Flächen wurden auf der Grundlage von Informationen und Einschätzungen des Stadtplanungsamtes weitere absehbare Gewerbeflächen- und Arbeitsplatzentwicklungen kleinräumig berücksichtigt. Dieses umfasst auch die Arbeitsplatzauswirkungen von neuen Einzelhandelseinrichtungen sowie geplante Standortveränderungen der HTW.

3.3 Weitere zukünftige Entwicklungen

Für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung wurden für den Prognosenullfall und die Entwicklungsszenarien auf der Basis von Einschätzungen und Informationen des Stadtplanungsamtes sowie unter Berücksichtigung der Leitlinien zur Nahversorgung[3] und des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts 2015[4] Annahmen zu neuen Einzelhandelsansiedlungen getroffen.

Auf Grundlage der Schulentwicklungsplanung des Regionalverbands Saarbrücken wurde im Bereich der Schulentwicklung in allen Szenarien von konstanten Standortstrukturen im Schulbereich (Grundschulen, weiterführende Schulen, Berufsschulen) ausgegangen. Die absehbaren Standortveränderungen im Umland und die Konzentration unter anderem auch auf Standorte in der Stadt Saarbrücken wurden über entsprechende Steigerungen bei den „Einpendlern Bildung“ berücksichtigt.

Für die Entwicklung der Hochschulen in der Landeshauptstadt Saarbrücken wurden auf Basis der Entwicklungsplanungen und Stellungnahmen der Hochschulen sowie weiterer Informationen für den Prognosenullfall entsprechende Annahmen getroffen.

Sonstige relevante Veränderungen von Standorten wie bspw. Freizeiteinrichtungen waren zum Zeitpunkt der Szenarienerstellung nicht absehbar und wurden daher weder im Prognosenullfall noch in den Entwicklungsszenarien berücksichtigt. Die mögliche Verlagerung des Messestandorts in die Innenstadt ist für die Verkehrsmodellberechnungen nicht ausschlaggebend, da diese auf den „Normalwerktag“ abzielen und die Messe lediglich an einzelnen Veranstaltungstagen (sowie beim Auf- und Abbau) relevante Verkehrsmengen verursacht.

3.4 Zukünftige Entwicklung von Fahrrad- und Pkw-Bestand und der Mobilitätskosten

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung ist die Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen eine der zentralen Einflussgrößen. Für die Entwicklung in Saarbrücken sind diesbezüglich vor allem die Entwicklung des Pkw-Bestands sowie die Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs relevant.

[3] Landeshauptstadt Saarbrücken (2008)
[4] vgl Junker + Kruse (2015)

Für die PKW-Verfügbarkeiten wurde auf Basis der Bevölkerungsprognose sowie der aktuellen Shell Pkw-Szenarien zur Entwicklung des Pkw-Bestands in Deutschland (Shell-Studie) eine Abschätzung der Pkw-Bestandsentwicklung vorgenommen. Diese zeigt einerseits einen deutlichen Anstieg der Motorisierung bei älteren Frauen aufgrund von Kohorteneffekten und einer steigenden Erwerbstätigkeit der Frauen. Andererseits kommt es jedoch zu einem Rückgang der Motorisierung vor allem bei den jüngeren Menschen (vor allem Männern) in urbanen Räumen. Darüber hinaus sind bei der Gruppe der Männer im mittleren Alter, die in der Vergangenheit maßgebend für die Zunahme des Pkw-Bestands war, inzwischen eine weitgehend Vollmotorisierung erreicht und damit keine weitergehenden Steigerungen zu erwarten.

Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass im Jahr 2030 nur geringfügig mehr private Pkw in Saarbrücken vorhanden sein werden als heute (ca. +1 %).

Zur Abbildung der sich in den letzten Jahren bereits abzeichnenden zunehmenden Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs wurden die Geschwindigkeiten im Radverkehr pauschal um 5 % erhöht.

Hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Mobilitätskosten ist eine Reihe weiterer Einflussfaktoren relevant, deren zukünftige Entwicklung nur schwer prognostizierbar bzw. quantifizierbar ist. Nach intensiver Analyse und Bewertung und einer Einschätzung zur Aussagekraft und Validität bestimmter Parameteränderungen wurde für den Prognosenullfall sowie die Entwicklungsszenarien vereinfachend von konstanten Mobilitätskosten im motorisierten Individualverkehr und im Öffentlichen Verkehr im Verhältnis zu Einkommensentwicklung der Bevölkerung ausgegangen.

3.5 Zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und der -angebote

3.5.1 Vorausgesetzte Maßnahmen im Straßenverkehr

Für die Berechnung des Prognosenullfalls und der Entwicklungsszenarien wurden die folgenden, bereits umgesetzten Veränderungen im Straßennetz berücksichtigt:

- Erweiterung des Kreisverkehrs am Gewerbegebiet-Süd mit Entlastung der Metzer Straße
- Umgestaltung und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Eisenbahnstraße

3.5.2 Vorausgesetzte Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr

Für die Berechnung des Prognosenullfalls wurde das vorhandene Verkehrsmodell in Teilen angepasst, da durch Infrastrukturmaßnahmen und Fahrplananpassungen andere Rahmenbedingungen bestehen, als im Bezugsjahr des Modells. Folgende Maßnahmen sind hierbei von besonderer Bedeutung:

- Inbetriebnahme der Saarbahn-Verlängerung zwischen Walpershofen/Etzenhofen und Lebach-Jabach mit Anpassungen im Busangebot,
- Inbetriebnahme des Haltepunkts „Burbach-Mitte“,
- Durchbindung von SPNV-Leistungen über Saarbrücken Hbf. hinaus, z.B. Homburg-Saarbrücken-Merzig, auch im Modell implementiert (bisher nicht durchgebunden),
- Fahrplanänderungen und Angebotsausweitungen im Rahmen der Neuvergabe von Teilnetzen im SPNV, z.B. SÜWEX (Koblenz-Saarbrücken-Mannheim) bzw. VLEXX (Saarbrücken-Mainz-Frankfurt),

- Verändertes Fahrplanangebot zwischen Lebach-Jabach und Saarbrücken/Neunkirchen, u.a. durch Inbetriebnahme der Saarbahn,
- Verändertes Fahrplanangebot der grenzüberschreitenden Verkehre nach Sarreguemines und Forbach,
- Veränderte Bedienstruktur des Haltepunkts Saarbrücken-Ost.

3.6 Zukünftige Entwicklung der Fernverkehre

Im Hinblick auf die Entwicklung der Fernverkehre, d.h. der Verkehre, die als Quell- und Zielverkehre über die Modellierungsraumgrenze von bzw. nach Saarbrücken verkehren bzw. als Durchgangsverkehre den gesamten Raum durchfahren, wurde eine Auswertung der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgenommen.[5] Da diese Prognose „nur" die Verflechtungen auf der Ebene von sogenannten Kreisregionen enthält, wurden bezüglich der Quell- und Zielverkehre vereinfachend alle Verflechtungsbeziehungen, die im Regionalverband Saarbrücken starten oder enden ausgewertet. Im Hinblick auf den Durchgangsverkehr wurden Routen im bestehenden Straßennetz durchsucht, um die Verflechtungsbeziehungen zu identifizieren, die durch den Modellierungsraum verlaufen.

Als Ergebnis der Analysen ergeben sich die folgenden Steigerungen der Fernverkehre bis zum Jahr 2030:

- Quell- und Zielverkehr im Güterverkehr (Lkw) auf der Straße: +11 %
- Durchgangsverkehr mit Pkw auf der Straße: +15 %
- Durchgangsverkehr im Güterverkehr (Lkw) auf der Straße: +30 %

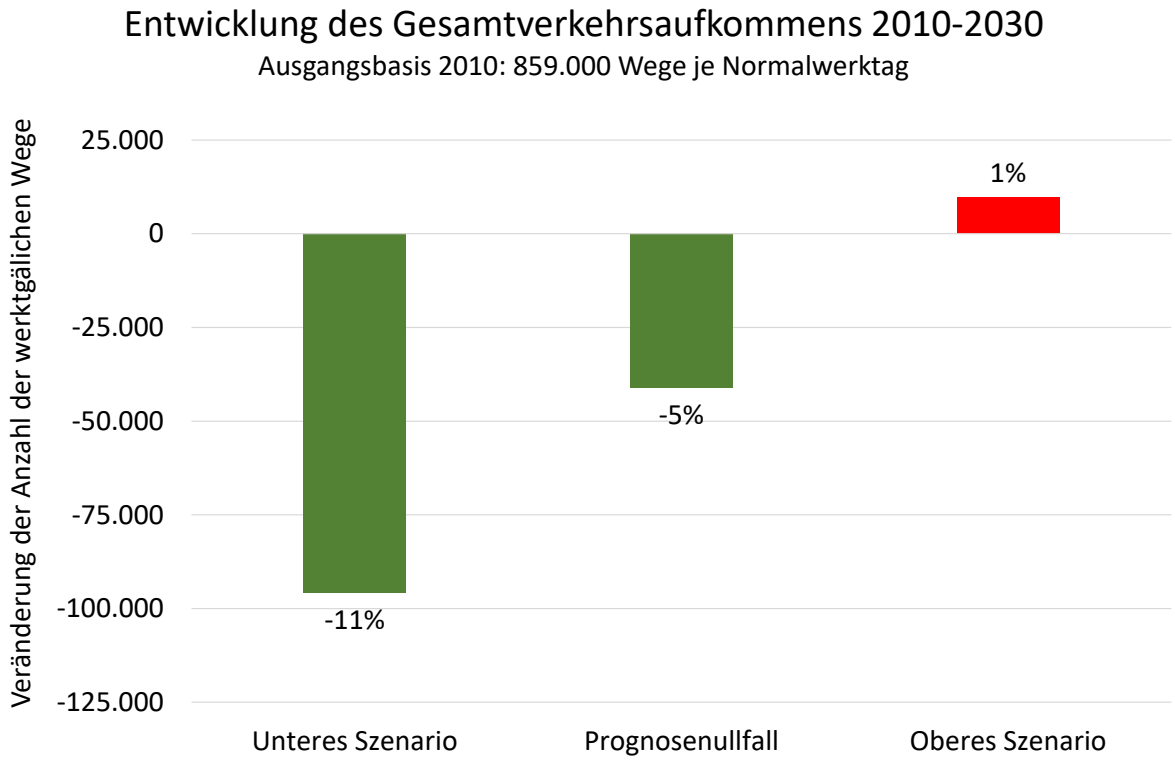
Die Entwicklung des Quell- und Zielverkehrs mit Pkw wird bereits durch die getroffenen Annahmen zur Entwicklung der Pendlerbeziehungen (vgl. Kap. 2.1 und 2.2) abgebildet.

3.7 Verkehrsergebnisse des Prognosenullfalls und der Szenarien

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen zeigen eine deutliche Bandbreite beim Gesamtverkehrsaufkommen zwischen dem Prognosenullfall und den beiden Entwicklungsszenarien auf. Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass auch im Oberen Szenario das Gesamtverkehrsaufkommen nur geringfügig um ca. 1 % steigt (vgl. Abbildung 8).

[5] Vgl. BVU, ITP, IVV, Planco (2014)

Abbildung 8: Vergleich der Verkehrsentwicklung im Prognosenullfall und den Entwicklungsszenarien

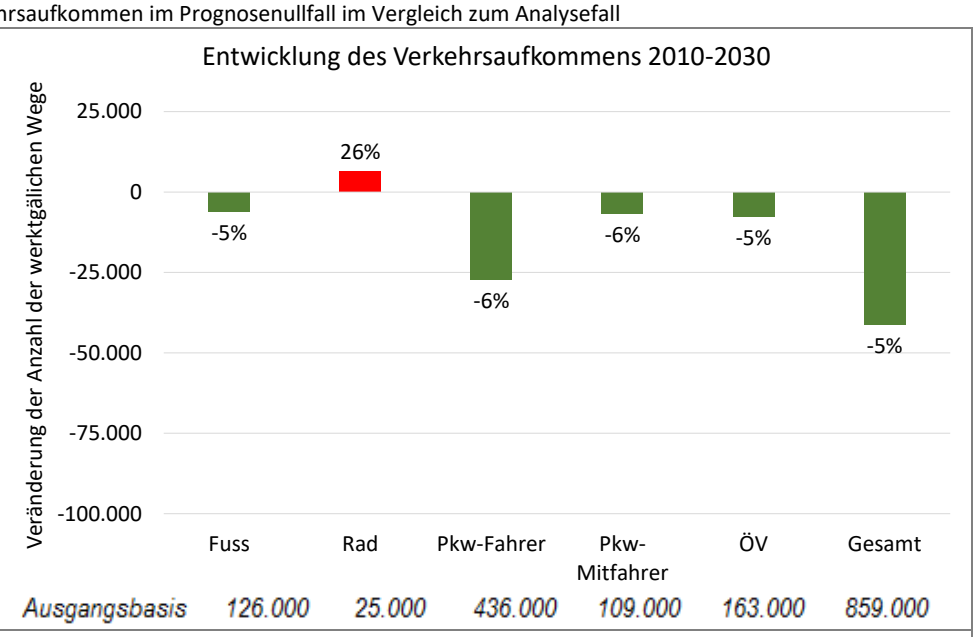
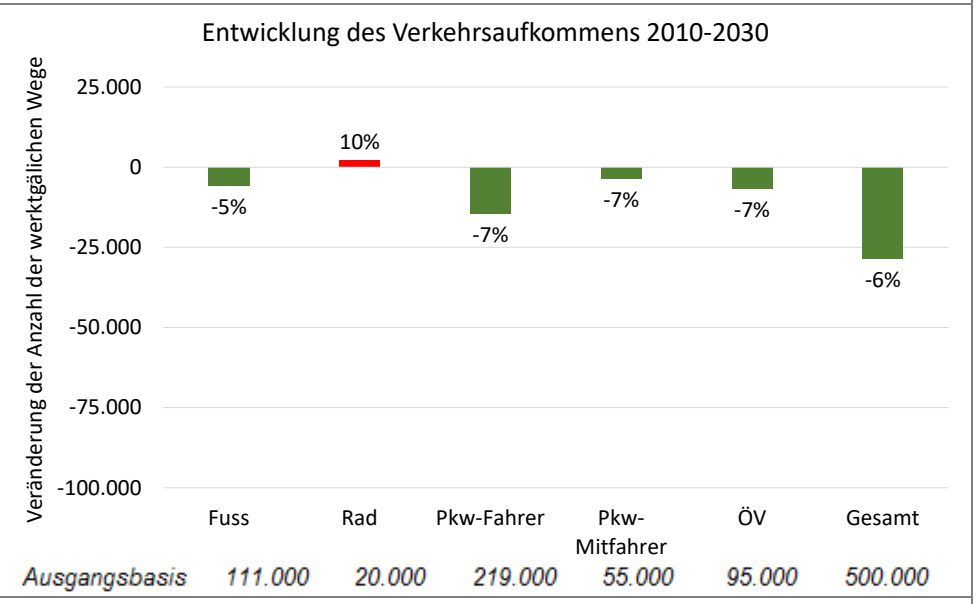
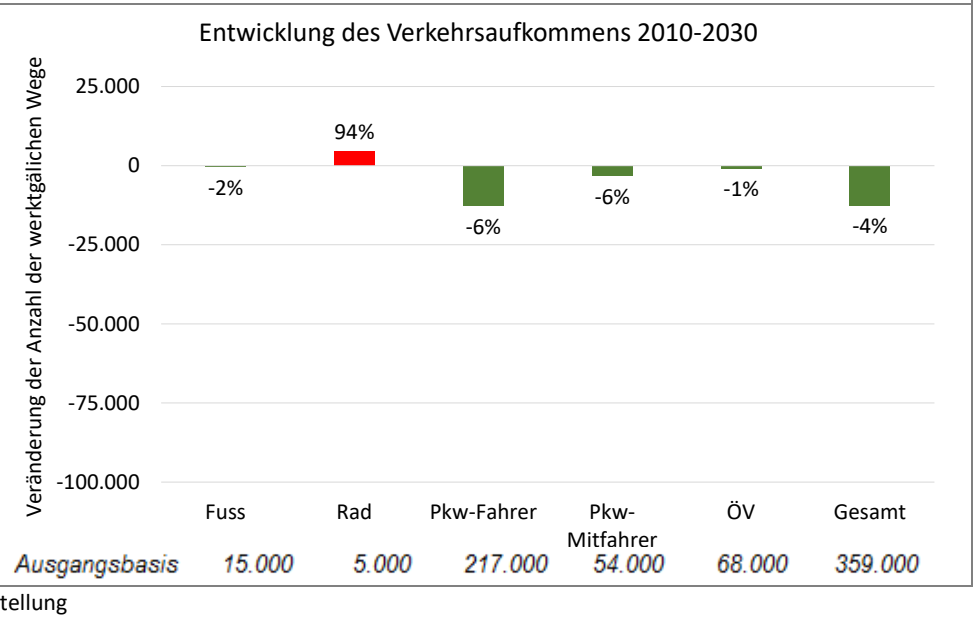


Quelle: eigene Darstellung

Nachfolgend sind die verkehrsmittelspezifischen Aufkommensveränderungen und die daraus resultierenden Modal-Split-Verteilungen im Prognosenullfall und den beiden Entwicklungsszenarien gegenüber dem Analysefall dargestellt. Darüber hinaus werden die Veränderungen der Verkehrsstärken im Straßennetz und auf den ÖPNV-Linien stichpunktartig skizziert.

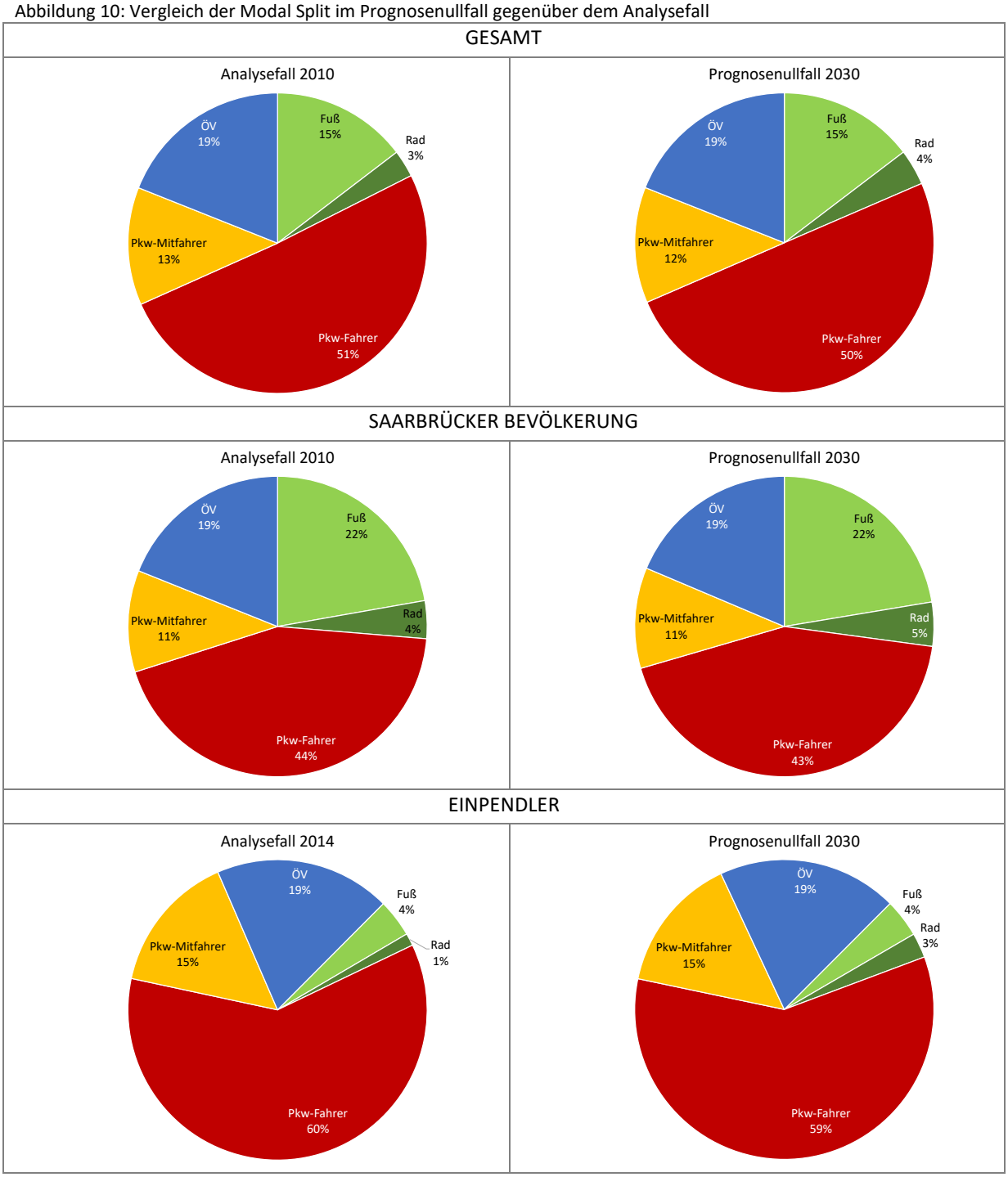
Prognosenullfall

Abbildung 9: Verkehrsaufkommen im Prognosenullfall im Vergleich zum Analysefall

GESAMT	
SAARBRÜCKER BEVÖLKERUNG	
EINPENDLER	

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 10: Vergleich der Modal Split im Prognosenullfall gegenüber dem Analysefall



Quelle: eigene Darstellung; Abweichungen bei der Summenbildung von 100 % sind rundungsbedingt

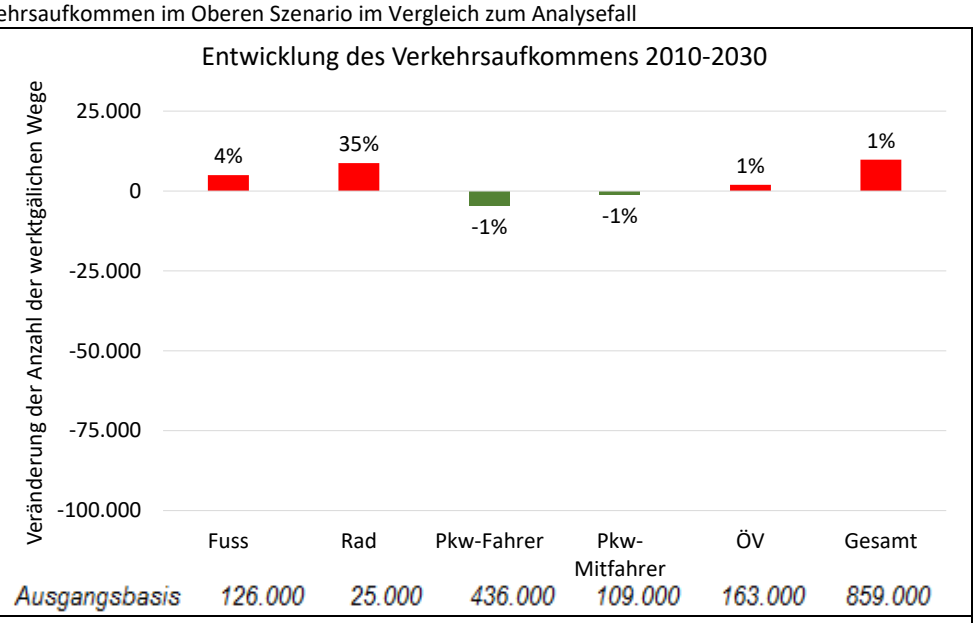
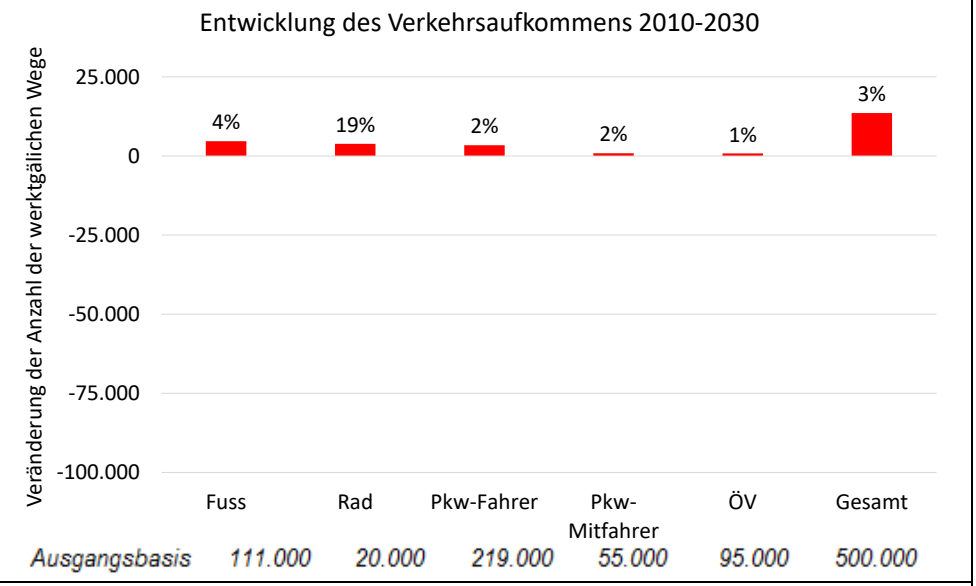
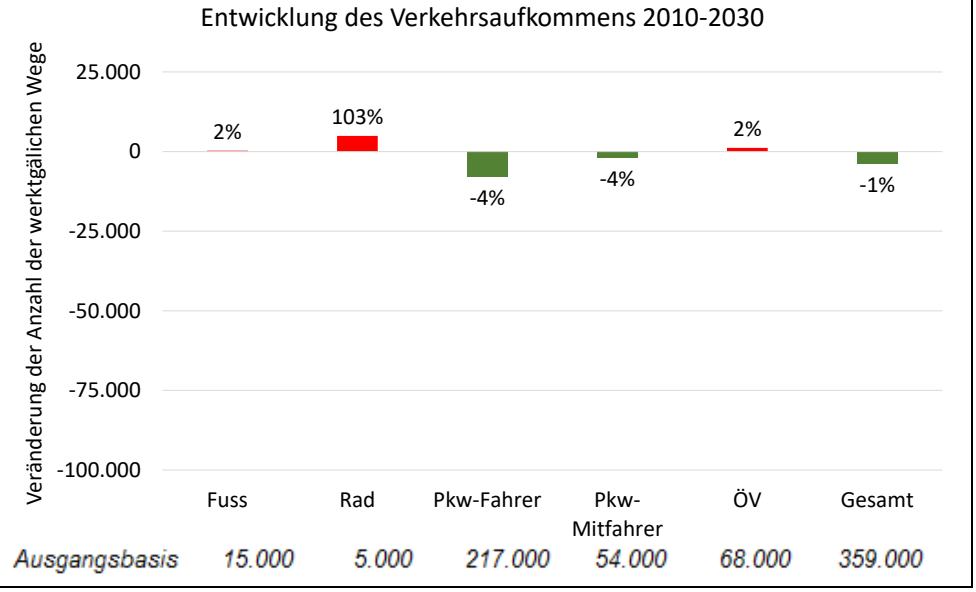
Bemerkenswert ist im Prognosenullfall v. a. der stärkere Verkehrsrückgang der Saarbrücker Bevölkerung im Vergleich zu den Einpendlern. Dies resultiert vor allem aus dem nur unterdurchschnittlichen Rückgang bei den Arbeitspendlern, der zum Erreichen der angenommenen Arbeitsplatzzahl in Saarbrücken erforderlich ist.

Des Weiteren zeigt sich eine deutliche Steigerung des einpendelnden Radverkehrs, die sich jedoch durch die geringe Ausgangsbasis relativiert. Der nur geringe Rückgang des ÖPNV bei den Einpendlern ist insbesondere auch durch die unterstellten Verbesserungen des ÖPNV-Netzes (Saarbahn bis Lebach, Angebotsausweitung im SPNV) zu erklären.

Wesentliche Veränderungen des Modal Split ergeben sich nicht.

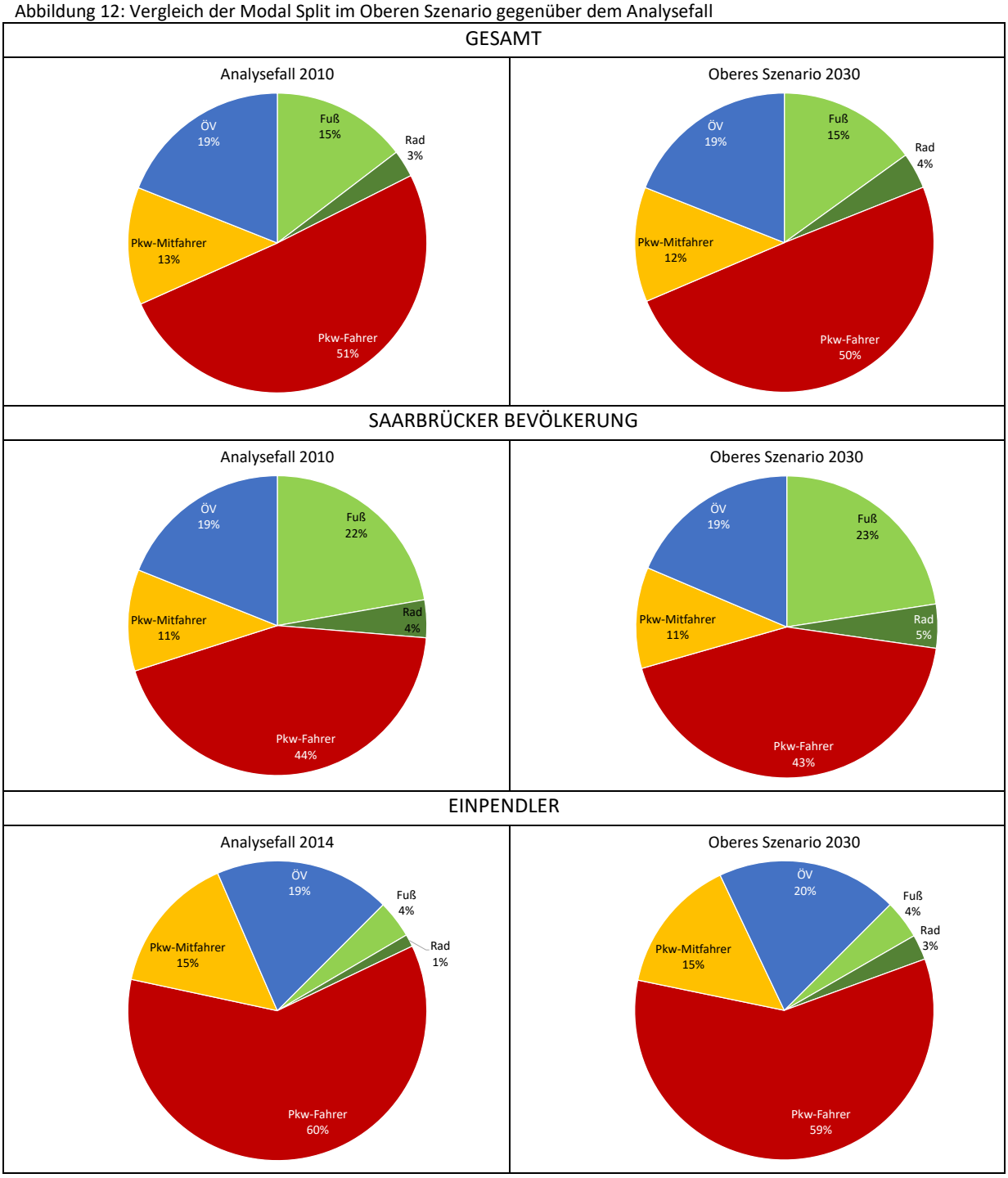
Oberes Szenario

Abbildung 11: Verkehrsaufkommen im Oberen Szenario im Vergleich zum Analysefall

GESAMT	
SAARBRÜCKER BEVÖLKERUNG	
EINPENDLER	

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 12: Vergleich der Modal Split im Oberen Szenario gegenüber dem Analysefall



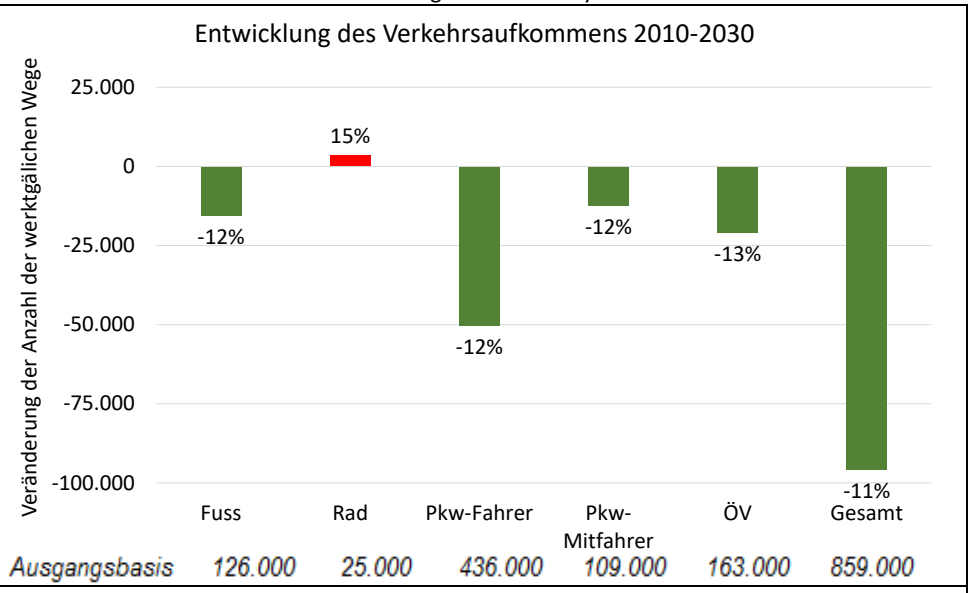
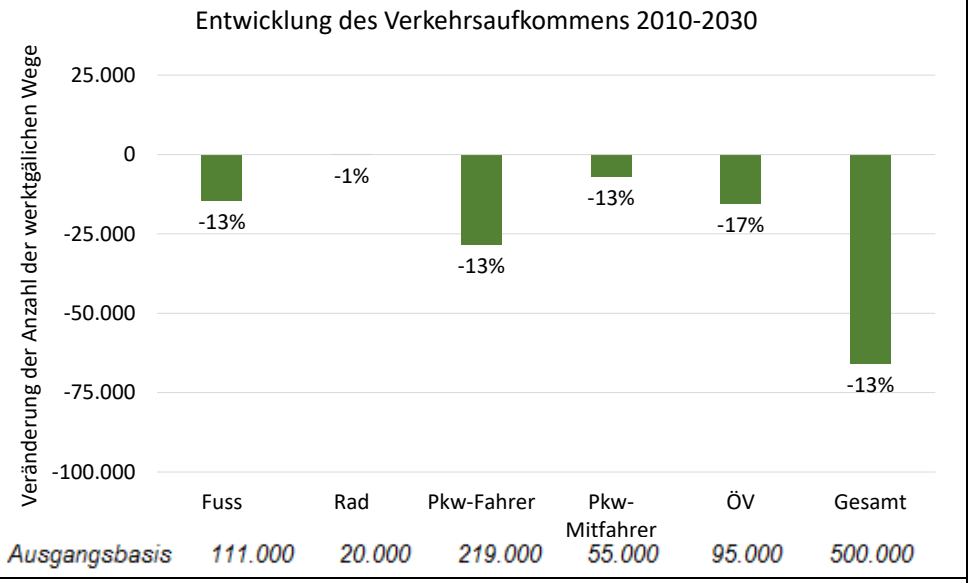
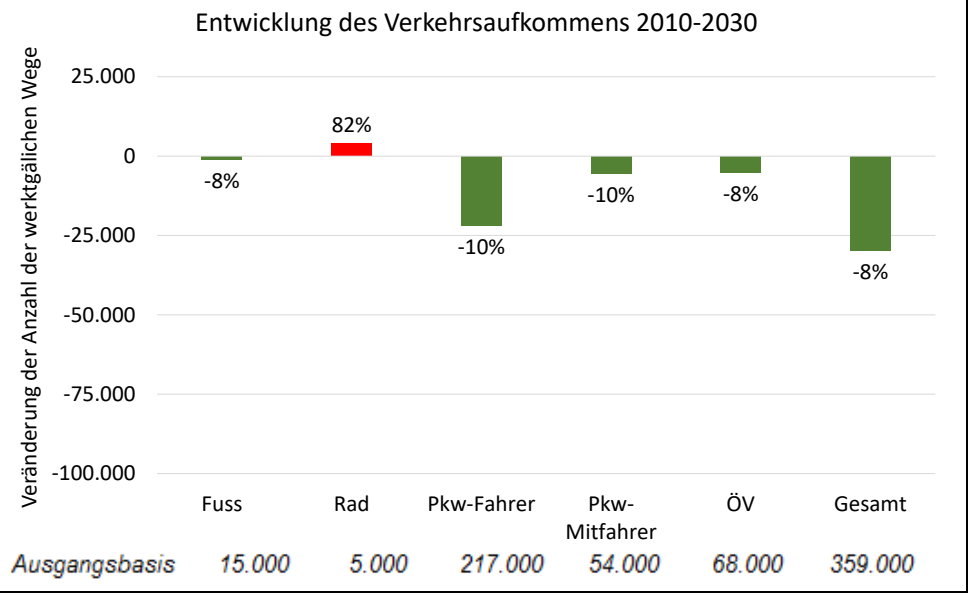
Quelle: eigene Darstellung; Abweichungen bei der Summenbildung von 100 % sind rundungsbedingt

Im Oberen Szenario ist eine leichte Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten, die aufgrund der angenommenen positiveren Bevölkerungsentwicklung in Saarbrücken zulasten des weiter entfernten Umlands auch vorwiegend durch die Saarbrücker Bevölkerung „verursacht“ wird. Der regionale Pkw-Verkehr ist insgesamt ungefähr auf dem gleichen Niveau wie im Analysefall mit leichten Steigerungen bei der Saarbrücker Bevölkerung und leichten Rückgängen bei den Einpendlern. Durch die Überlagerung mit den Lkw- und den Fernverkehren wird es insbesondere auf den Autobahnen sowie in Teilen des Hauptstraßennetzes zu Verkehrssteigerungen kommen.

Auch im Oberen Szenario sind keine wesentlichen Modal Split-Änderungen zu erwarten.

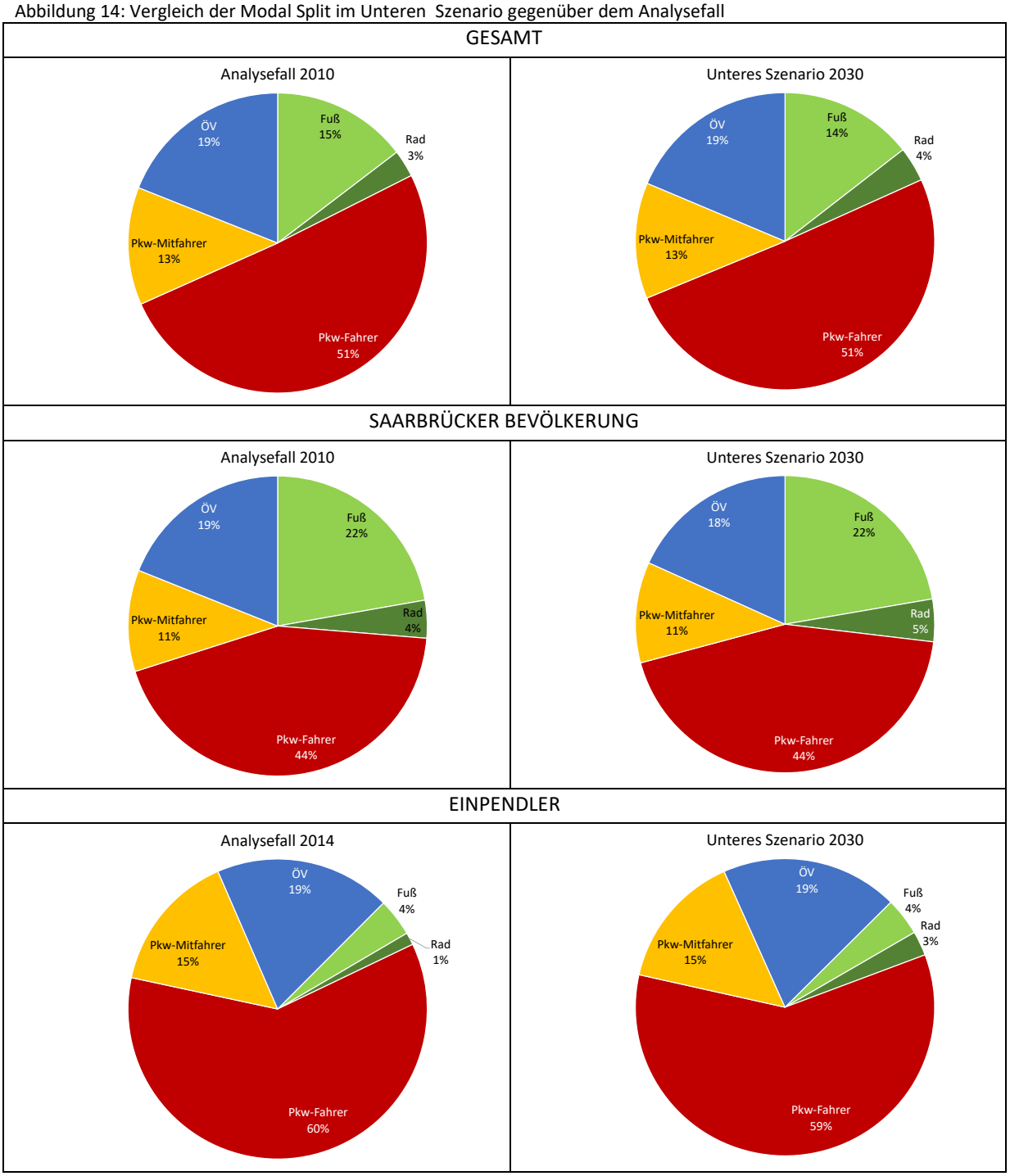
Unteres Szenario

Abbildung 13: Verkehrsaufkommen im Unteren Szenario im Vergleich zum Analysefall

GESAMT	
SAARBRÜCKER BEVÖLKERUNG	
EINPENDLER	

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 14: Vergleich der Modal Split im Unteren Szenario gegenüber dem Analysefall



Quelle: eigene Darstellung; Abweichungen bei der Summenbildung von 100 % sind rundungsbedingt

Im Unteren Szenario ergeben sich bei allen Verkehrsmitteln außer dem Radverkehr deutliche Aufkommensrückgänge. Die deutlichen Rückgänge beim Pkw-Verkehr führen auch nach der Überlagerung mit dem Lkw- und dem Fernverkehr zu Verkehrsrückgängen in weiten Teilen des Straßennetzes. Steigerungen sind nur noch auf einzelnen Autobahnabschnitten sowie punktuell bspw. im Umfeld von Standortentwicklungen zu erwarten.

Auch im Unteren Szenario sind keine wesentlichen Modal Split-Veränderungen festzustellen.

4 Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans

Durch den Verkehrsentwicklungsplan mit dem Zielhorizont 2030 werden strategische Weichenstellungen für den nicht motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straßen und Schienen, zum Personen- und Gütertransport vorgenommen. Damit diese strategischen Entscheidungen unter Berücksichtigung aller relevanten Belange zielgerichtet getroffen werden, ist das Zielkonzept in einem Bearbeitungsschritt nach der Bestandsanalyse und unter Beachtung der Prognosen und Szenarien für Saarbrücken 2030 erarbeitet worden. Bei der Aufstellung des Zielkonzeptes waren folgende grundsätzliche Prämissen von besonderer Bedeutung:

- ***Partizipation*** hat eine grundlegende Bedeutung in der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Saarbrücken. Daher ist der Partizipationsansatz fester Bestandteil bei allen Planungsprozessen, Vorhaben und Umsetzungsmaßnahmen und wurde für den VEP von Anfang an als wichtiger Bestandteil mitgedacht. Die Aufstellung und Diskussion des Zielkonzeptes erfolgte unter umfassender Beteiligung verschiedenster Akteure in Saarbrücken.

- ***Evaluation*** dient der Überprüfung von Wirkungen sowie der Bewertung von getroffenen Entscheidungen, Maßnahmen oder Prozessen. Für den VEP wurde ein Evaluationskonzept mit Indikatoren erarbeitet (siehe Kapitel 0), sodass nach der Verabschiedung des VEP die Umsetzung und die Wirkungen der Maßnahmen in den nächsten Jahren regelmäßig gemessen und überprüft werden können. Das Zielkonzept wurde so aufgestellt, dass eine solche Evaluation möglich ist.

Das Zielkonzept des VEP dient zum einen als Orientierungsrahmen für die Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen und zum anderen als Bewertungsmaßstab. Es ist auch Grundlage für die spätere Evaluation bei der Umsetzung des VEP. Das Zielkonzept des VEP ist somit die zentrale Leitlinie, das den Rahmen für den gesamten VEP-Prozess festlegt.

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

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

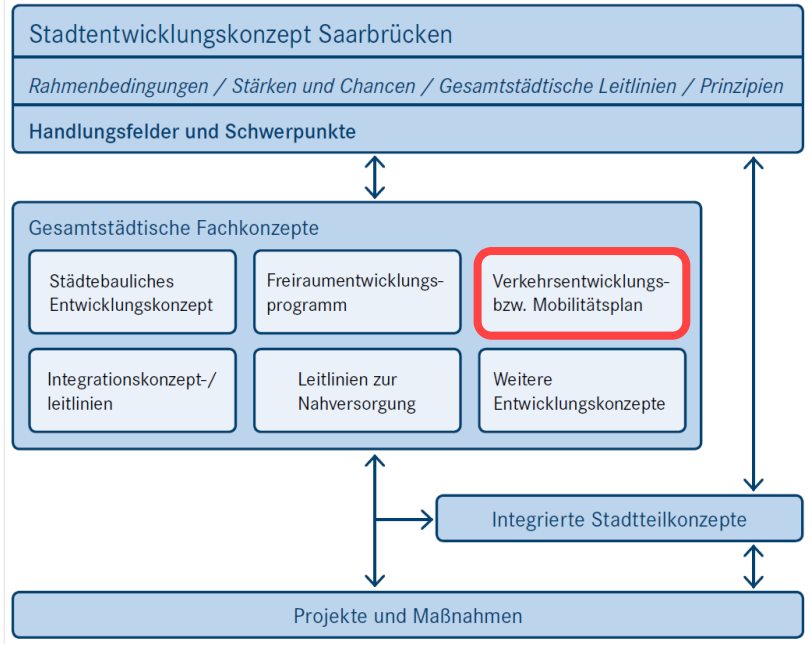
Dabei wurde ein breiter Diskurs über die Rollen und Aufgaben von Mobilität und Verkehr in der Zukunft geführt. Auf allen Diskussionsebenen fand das vorgeschlagene Zielkonzept eine breite Zustimmung und wurde mit den Hinweisen der Diskussionsteilnehmer weiter ergänzt und konkretisiert. Das Zielkonzept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

4.1 Aufbau und Struktur des Zielsystems

Das Zielkonzept des VEP muss sich als Fachkonzept den gesamtstädtischen Leitlinien und Prinzipien der Stadtentwicklungsplanung Saarbrückens einfügen. Als übergeordnetes Planwerk stehen die Aussagen des Stadtentwicklungskonzeptes Saarbrücken, welches Rahmenbedingungen, Prinzipien und Leitlinien für die Gesamtstadt vorgibt (Zielaussagen des Stadtentwicklungskonzeptes 2009 und des städtebaulichen Entwicklungskonzept 2011: Förderung der Lebensqualität und Urbanität: nachhaltige Entwicklung Saarbrückens zu einem attraktiven Lebens-, Wohn- und Arbeitsumfeld). Darauf sollen wiederum die gesamtstädtischen Fachkonzepte, u. a. der Verkehrsentwicklungsplan basieren (vgl. Abbildung 15). Daher wurde auch das vorliegende Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes auf der Basis der vorhandenen Konzepte und dieser auf Stadtebene übergeordneten Leitlinien entwickelt sowie auf diese abgestimmt.

Außerdem baut das Zielkonzept des VEP auf den Zielaussagen weiterer Planungen auf. Berücksichtigt wurden u. a. Zielaussagen übergeordneter Planungsebenen (z. B. Aussagen im Weißbuch der EU zum Verkehr 2011, u. a. zum Klimaschutz), die Zielkonzepte der bisherigen Verkehrsentwicklungspläne in Saarbrücken (z. B. 1993: Leitlinien der Verkehrsentwicklung, u.a. Priorisierung des ÖPNV; 1997: u. a. Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement; 2003: u. a. Bündelung und verträgliche Abwicklung des MIV und Wirtschaftsverkehrs) und dem 2008 beschlossenen Strategiepapier Radverkehr 2008[6] auf.

Abbildung 15: Einbettung des VEP im Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken



Das Zielkonzept für den Verkehrsentwicklungsplan

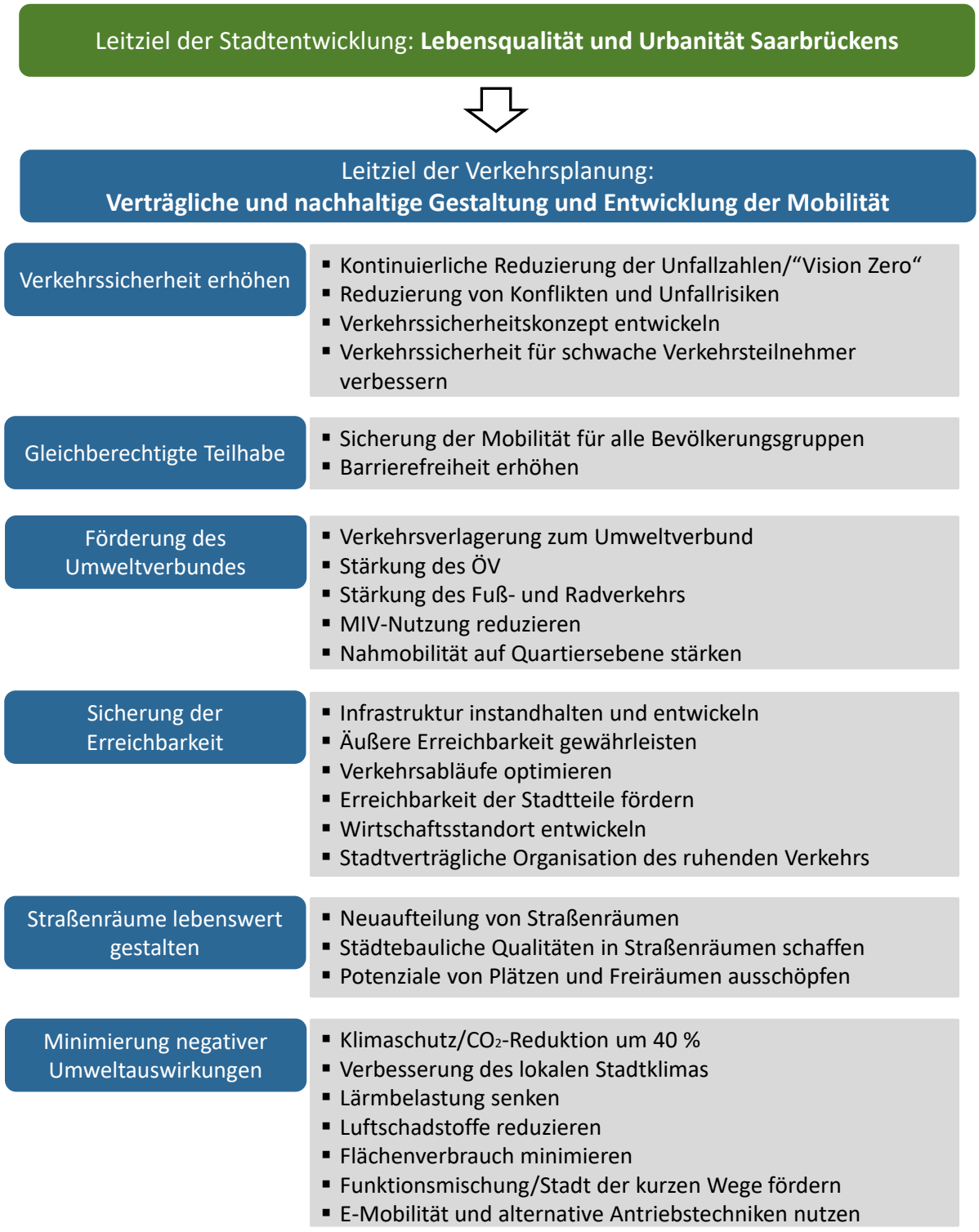
Die für den Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Ziele der Verkehrsplanung ordnen sich dem übergeordneten Leitziel der Stadtentwicklung **„Förderung der Lebensqualität und Urbanität Saarbrückens“** unter, welches mit dem Stadtentwicklungskonzept 2009 und dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept 2011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

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

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

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

Abbildung 16: Zielkonzept des VEP (mit Oberzielen und den dazugehörigen Teilzielen)



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

Verkehrssicherheit erhöhen

Kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen/ „Vision Zero“
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden
- Überproportionale Reduzierung der Unfallzahlen insgesamt

Verkehrssicherheitskonzept entwickeln
- Institutionalisierung der Verkehrssicherheit
- Strategische Verkehrssicherheitsarbeit ausbauen
- Umgestaltung nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße

Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken
- Stärkere Berücksichtigung von Querungsbedürfnissen
- Angepasste Geschwindigkeiten gewährleisten/ sicherstellen
- Konflikte mit ruhendem Verkehr reduzieren
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme

Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer verbessern
- Subjektive Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer stärken

Gleichberechtigte Teilhabe

Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Bedarfsgerechte Infrastruktur herstellen für Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen
- Einkommens-, alters- und sozialstellungsunabhängige Mobilität gewährleisten
- Nutzungshemmnisse im Umweltverbund abbauen
- Soziale Sicherheit gewährleisten

Barrierefreiheit erhöhen
- Information: Zugänglichkeit von Informationen für alle Nutzergruppen sicherstellen
- Baulich: Berücksichtigung der Barrierefreiheit in allen Baumaßnahmen
- Administrativ: Vorgaben für Barrierefreiheit in Planwerken verankern

Förderung des Umweltverbundes

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

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

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

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

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

Sicherung der Erreichbarkeit

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

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

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

Erreichbarkeit der Stadtteile fördern
- Fuß- und Radverkehrsverbindungen ausbauen
- ÖPNV-Anbindung sicherstellen
- Stadtteilbezogene Nahmobilität fördern

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

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

Straßenräume lebenswert gestalten

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

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

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

Minimierung negativer Umweltauswirkungen

Klimaschutz/CO_2-Reduktion um 40 %
- Förderung des Umweltverbundes aus Klimaschutzgründen

Verbesserung des lokalen Stadtklimas
- Entsiegelung in stadtklimatisch belasteten Bereichen
- Begrünung von Straßenzügen
- Kaltluftschneisen erhalten

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

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

Flächenverbrauch minimieren
- Sparsame Flächeninanspruchnahme bei Neuplanungen

Funktionsmischung/Stadt der kurzen Wege fördern
- Nahmobilitätsaspekte in die Bauleitplanung einbringen
- Bestehende Trennwirkungen abbauen

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

Umgang mit möglichen Zielkonflikten

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

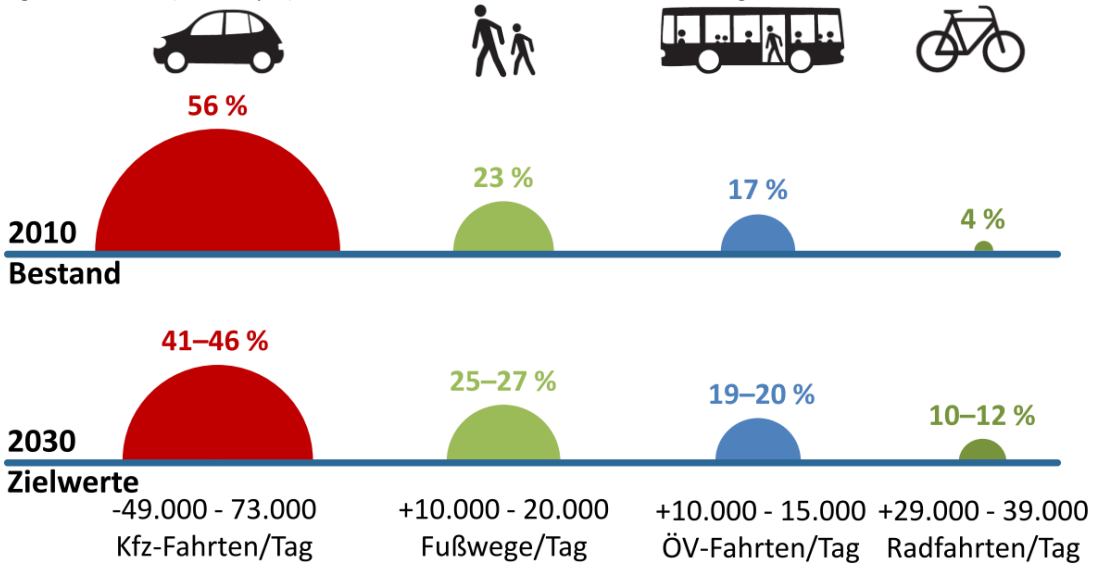
4.2 Zielwerte zum zukünftig angestrebten Modal Split im Jahr 2030

Angestrebte Zielwerte für die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung

Der Modal Split ist ein wichtiger Indikator für die Zielsetzungen. Er gibt an, welchen Anteil die einzelnen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsnachfrage (zurückgelegte Wege) haben. Aufgrund der durchgeführten Haushaltsbefragung (siehe Analysebericht zum VEP Saarbücken 2030) liegen hier Analysezahlen aus dem Jahr 2010 für die Saarbrücker Bevölkerung vor. Die folgende Abbildung zeigt sowohl die Werte für 2010 sowie die für das Jahr 2030 angestrebten Zielwerte auf. Diese betreffen die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung. Was

diese angestrebten prozentualen Verlagerungsziele für die absolute Zahl der täglichen zurückgelegten Wege bedeutet, ist im unteren Teil der Grafik aufgeführt.

Abbildung 17: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung im Jahr 2030



Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund

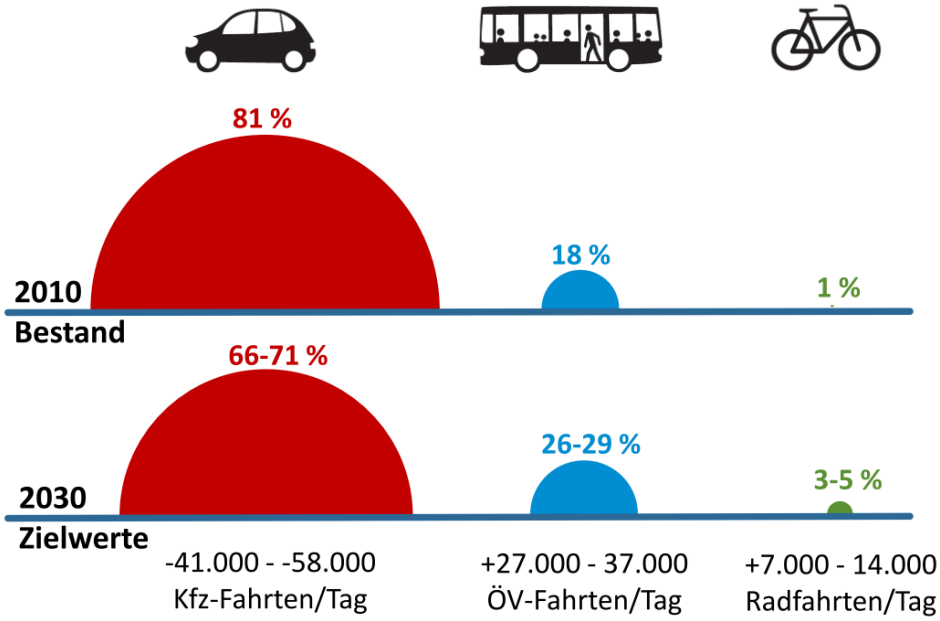
Aufbauend auf den bestehenden Zielen der Saarbrücker Verkehrsplanung soll der Anteil des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zulasten der Nutzung des Automobils weiter gestärkt werden. Die relativen als auch die absoluten Veränderungen bei der Verlagerung werden beim Radverkehr am höchsten ausfallen, da zum einen der Radverkehr bislang in Saarbrücken deutlich unterrepräsentiert ist, und sich zum anderen durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes sowie den allgemeinen Fahrradboom deutliche Verlagerungen ergeben werden (Zielwerte: 10 - 12 %). Auch topografisch ähnlich bewegte Städte wie Saarbrücken weisen schon heute diese Radverkehrsanteile auf, die sich mit einem weiter vollziehenden Aufschwung des Radverkehrs und der zunehmenden Marktdurchdringung der Pedelecs/E-Bikes weiter erhöhen werden. Vor allem die vielen kurzen Wege der Saarbrücker (61 % der Wege sind kürzer als 5 km), die heute noch etwa anteilig zur Hälfte mit dem Auto zurückgelegt werden, stellen ein großes Potenzial für den Radverkehr dar.

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

Angestrebte Modal-Split-Werte für den Pendlerverkehr

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

Abbildung 18: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Einpendler im Jahr 2030



Zur Entlastung des Straßenverkehrssystems in Saarbrücken wird auch hier eine Verlagerung auf den Umweltverbund angestrebt. Das beste Entwicklungspotenzial für die Pendlerdistanzen bietet der öffentliche Verkehr, der durch eine verstärkte Vernetzung Saarbrückens mit dem Umland und insbesondere nach Frankreich weitere Fahrgastzugewinne erreichen kann. Pedelecs und E-Bikes erleichtern auch für Pendler aus den naheliegenden Städten das Radfahren. Gerade auf den Distanzen 10-20 km ergeben sich dadurch ebenfalls Verlagerungspotenziale.

Verantwortung der Fördergeber (Bund, Land)

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

4.3 Beschluss des Zielkonzeptes

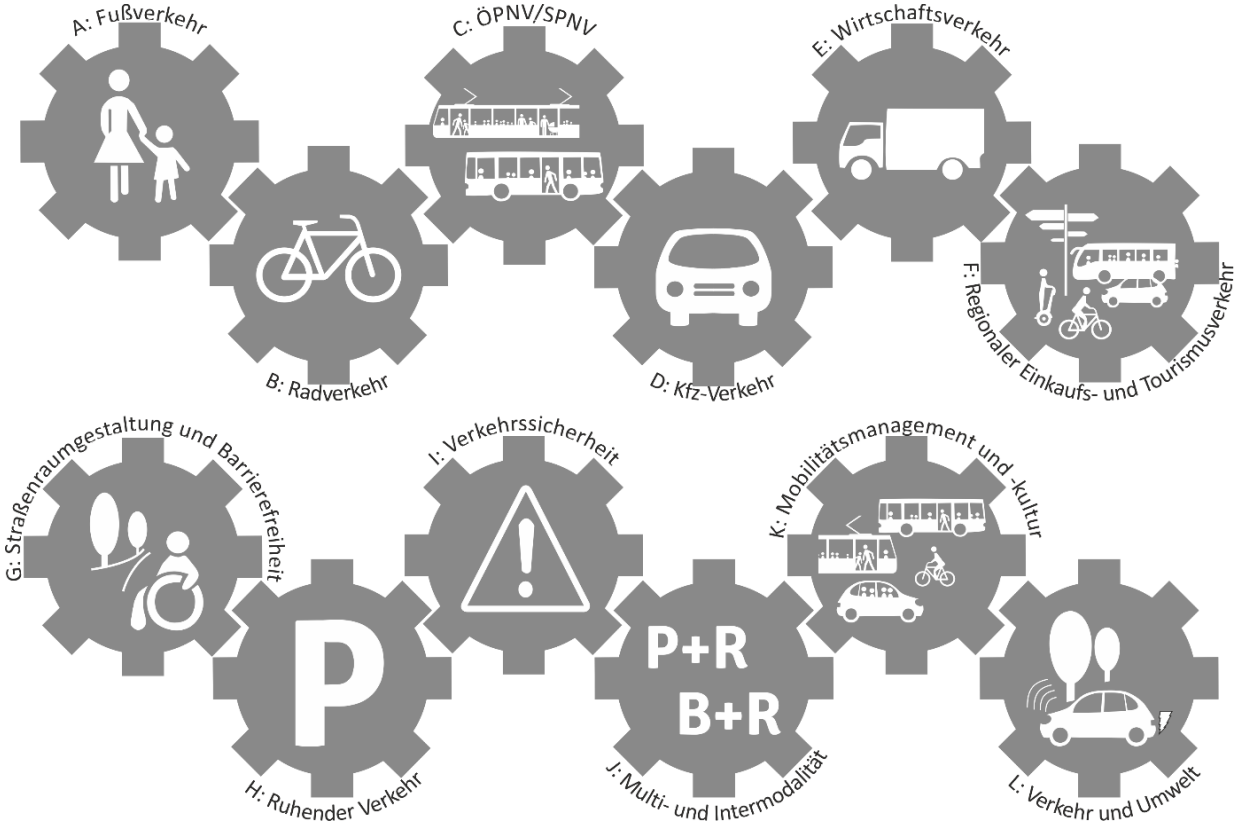
Das Zielkonzept wurde in verschiedenen Beteiligungsrunden mit Verwaltung, Politik, Interessengruppen und Bürgerinnen und Bürgern rückgekoppelt und wurde im Oktober 2015 vom Stadtrat beschlossen. Mit diesem Zielkonzept definiert die Landeshauptstadt Saarbrücken ein in sich schlüssiges Zielsystem für die Entwicklung der Mobilität in den kommenden Jahren.

5 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzeptes

Aus dem Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans leiten sich die Handlungsfelder des VEP ab. Sie gliedern die Themenbereiche des integrierten Handlungskonzeptes. Das integrierte Handlungskonzept zeigt die empfohlenen Strategien und Maßnahmen auf, um die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zu erreichen.

Insgesamt wurden zwölf Handlungsfelder definiert, die in der folgenden Abbildung 19 dargestellt sind. Die Handlungsfelder werden nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ähnlich Zahnrädern ineinander: Einerseits symbolisieren diese die im weiteren Verlauf dargestellten Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern. Andererseits gibt es aber auch einzelne Zielkonflikte, die zwischen Einzelmaßnahmen der Handlungsfelder auftreten können.

Abbildung 19: Handlungsfelder des VEP Saarbrücken 2030



Für die einzelnen Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans wurden Maßnahmenfelder mit programmatischen Ansätzen sowie konkreten Einzelmaßnahmen entwickelt, die nachfolgend in Form von Maßnahmensteckbriefen dargestellt werden (siehe Muster eines Steckbriefes in Abbildung 21). Auf den Maßnahmensteckbriefen sind detaillierte Angaben (u. a. Maßnahmenbeschreibung, Kosten-Wirkungs-Klasse, Umsetzungshorizont, Zielwirkungen und ggf. -konflikte) in übersichtlicher Form enthalten. Dabei wird dargestellt, auf welche Oberziele das jeweilige Maßnahmenfeld positiv wirkt. Hierzu sind am oberen rechten Rand der Steckbriefe Kästchen mit Abkürzungen (entsprechend der Oberziele), die entweder eingefärbt sind (positive Wirkung auf das Oberziel) oder grau schattiert sind (keine besonderen Wirkungen auf das Oberziel):

- Verkehrssicherheit erhöhen: VE
- Gleichberechtigte Teilhabe: GT
- Förderung des Umweltverbundes: FU
- Sicherung der Erreichbarkeit: SE
- Straßenräume lebenswert gestalten: SL
- Minimierung negativer Umweltauswirkungen: MU
- keine besonderen Wirkungen auf das Oberziel:

Die Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder stellt die abgeschätzten Kosten der jeweiligen Maßnahme(n) den Wirkungen der Maßnahmen in Bezug auf die Ziele des Zielkonzeptes des VEP (siehe Kapitel 4) gegenüber. Hierzu wurden sowohl die Kosten als auch die (Ziel-)Wirkungen in fünf Klassen unterteilt und in eine Matrix eingeordnet (siehe Abbildung 20). Die Kosten-Wirkungs-Klasse ist sehr hoch, wenn bei niedrigem finanziellen Mitteleinsatz hohe Zielwirkungen erreicht werden können. Niedrige Kosten-Wirkungs-Klassen ergeben sich dementsprechend, wenn Maßnahmen hohe Kosten erzeugen, die Zielwirkungen aber niedrig sind.

Abbildung 20: Bewertungsmatrix Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder

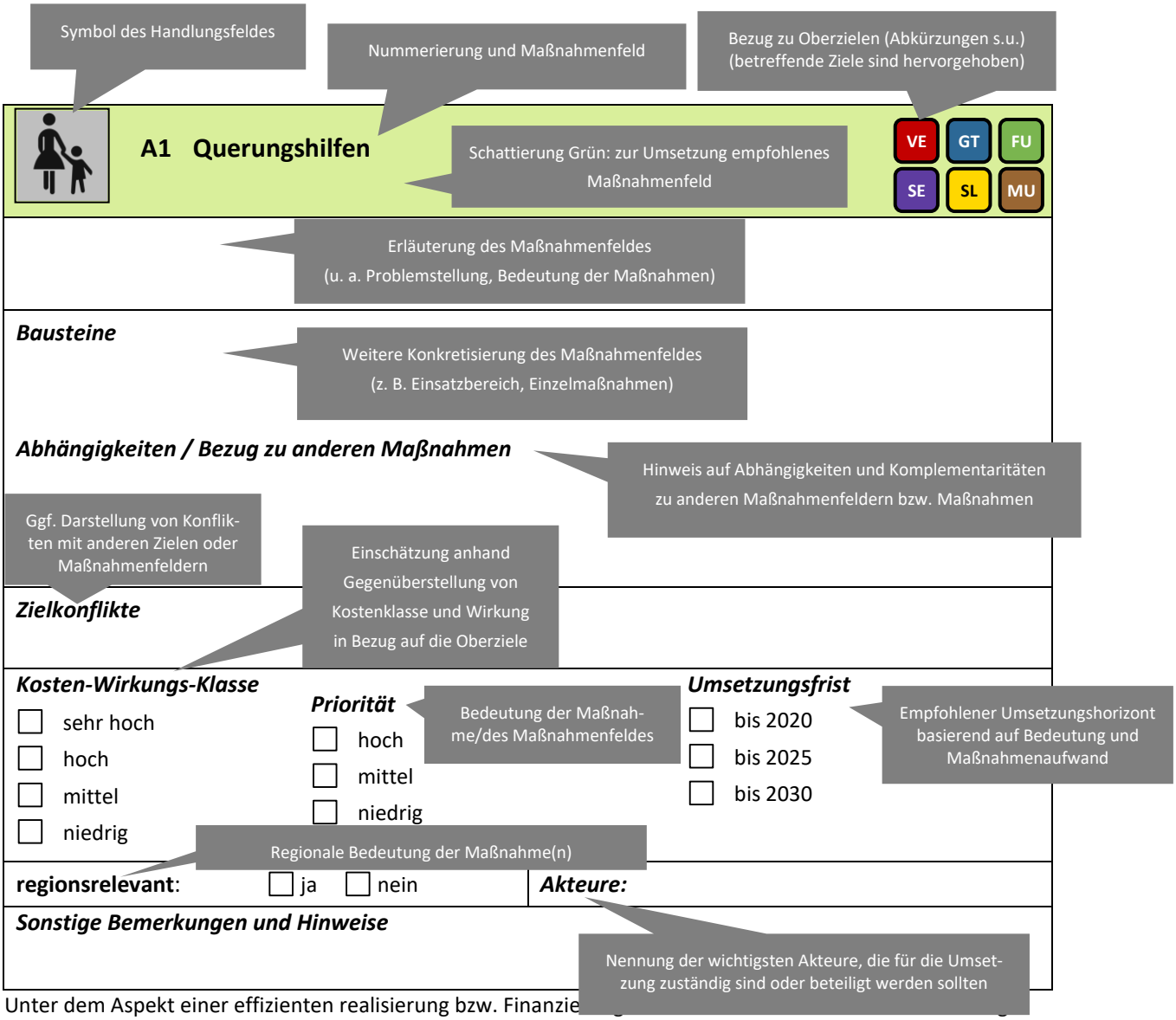
Wirkungsklasse (in Bezug auf die Ziele)

Kostenklasse		niedrig 1	2	3	4	hoch 5
hoch	5	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
	4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
	3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
	2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
niedrig	1	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch

Unabhängig von Kosten erfolgt bei der Prioritäteneinschätzung eine gutachterliche Bewertung der Maßnahmen. Der Planungsprozess für Maßnahmen mit hoher Priorität sollte mit Nachdruck angegangen werden.

Bei der Umsetzungsfrist wird zwischen „bis 2020“, „bis 2025“, „bis 2030“ und sog. „Daueraufgaben“ unterschieden. Die Umsetzungsfrist definiert hierbei den angestrebten Realisierungszeitpunkt, wobei bei vielen Maßnahmen im Vorlauf ein mitunter jahrelanger Planungs- und Abstimmungsprozess zu führen sein wird. Unter "Daueraufgaben" werden i.d.R. programmatische Maßnahmenansätze verstanden und nicht immer zum jetzigen Zeitpunkt bereits konkret verortbaren Projekte. Im Gegensatz dazu enthalten Maßnahmenfelder mit einer Kennzeichnung aller Umsetzungshorizonte (d. h. bis 2020, bis 2025 und bis 2030) mehrere (Unter-) Projekte, die unterschiedlichen Umsetzungshorizonten zuzuordnen sind. Bei den Daueraufgaben handelt es sich zudem meist um Maßnahmen, die auch noch nach 2030 anstehen werden.

Abbildung 21: Muster eines Maßnahmensteckbriefes



Unter dem Aspekt einer effizienten realisierung bzw. Finanzie[illegible] prüft, bewertet und priorisiert. Das integrierte Handlungskonzept fasst nur die Maßnahmenfelder zusammen, die für die weitere strategische Planung der Stadt Saarbrücken bzw. die Umsetzung von Gutachterseite abschließend empfohlen werden. Die empfohlenen Maßnahmenfelder (grün schattiert) sind daher in den folgenden Kapiteln zusammengefasst. Maßnahmenfelder, die zwar umfassend geprüft, aber nicht zur Umsetzung empfohlen werden konnten, sind durch eine rote Schattierung in der Überschrift dargestellt und im Anhang IV: Geprüfte, aber nicht empfohlene Maßnahmenfelder aufgenommen worden. In

Anhang V: Maßnahmen, die nicht im integrierten Handlungskonzept
finanzierbar sind, sind Maßnahmenfelder dargestellt, die sich zwar grundsätzlich zur Umsetzung eignen, aber nach Prüfung der Finanzier- und Realsisierbarkeit bzw. aufgrund des gesetzten Finanzierungsrahmens des integrierten Handlungskonzeptes (siehe Kapitel 6.1) nicht in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen werden konnten. Sofern sich zukünftig weitere finanzielle Spielräume, bspw. durch derzeit noch nicht absehbare Fördermöglichkeiten ergeben, können diese Maßnahmenfelder zusätzlich zum integrierten Handlungskonzept aufgegriffen werden.

Eine Liste aller Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes mit detaillierten Angaben zu Umsetzungshorizonten, Prioritäten, Kosten-Wirkungs-Klassen etc. sowie eine Zusammenstellung aller Maßnahmen (auch derjenigen, die nicht im integrierten Handlungskonzept sind) befindet sich im Anhang III: Maßnahmenliste des integrierten Handlungskonzeptes und Maßnahmenbewertung.

Im Folgenden werden die Maßnahmensteckbriefe jeweils getrennt nach den zwölf Handlungsfeldern dargestellt. Karten sind zumeist in verkleinerter Form in die Steckbriefe bzw. in das Kapitel eingearbeitet worden. Für größere Darstellungen der relevanten Karten wird auf den Kartenband verwiesen.

Für Dudweiler, Brebach, Ensheim, St. Arnual, Gersweiler und Burbach wurden darüber hinaus Detailkonzepte entwickelt. Diese stellen, beispielhaft und als Prototyp auch für die anderen Stadtteile und -bereiche, viele der entwickelten Maßnahmen in einer räumlichen „Lupe“ dar. Auch diese Karten befinden sich im Kartenband.

5.1 Handlungsfeld A: Fußverkehr

Das Zufußgehen spielt als „Basis-Verkehrsmittel“ eine besondere Rolle und ist die natürlichste, flexibelste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Gleichzeitig ist das Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, vor allem für Kinder sowie ältere Menschen, und wird aufgrund des demografischen Wandels eine weiter steigende Bedeutung einnehmen.

Eine Stadt lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Fußgänger tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auf die wirtschaftliche Aktivität und die Lebensqualität einer Stadt positiv aus.

Vor diesen Hintergründen gilt es, den Fußverkehr in Saarbrücken auch im Zusammenspiel mit den anderen Fortbewegungsarten des Umweltverbundes weiter zu fördern und seine Potenziale für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung verstärkt zu nutzen. Neben vielen positiven Ansätzen zeigt Saarbrücken weitere Handlungs- und Optimierungsbedarfe.

5.1.1 Handlungsbedarfe und Strategie der Fußverkehrsplanung

In den letzten Jahren wurden in Saarbrücken vermehrt Anstrengungen unternommen, prioritär für den Kfz-Verkehr gestaltete Straßenräume für den Fußverkehr zurückzugewinnen. So sind einige attraktive Bereiche mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstanden (Willi-Graf-Ufer, Rabbiner-Rülf-Platz, Bahnhofstraße, Trierer Straße, Eisenbahnstraße, Saarbrücker Straße in Dudweiler, Kirchplatz St. Eligius Burbach, …). Darüber hinaus ergeben sich in vielen Bereichen noch Handlungsbedarfe (siehe Analysen zum Fußverkehr, Kapitel 5):

- zu schmale Seitenräume und hohe Trennwirkung der Hauptstraßen, einzelne (Neben-) Straßen mit sehr schmalen/ohne Gehwege
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern in Seitenräumen und auf Gehwegen
- nicht ausreichende Barrierefreiheit (wichtige Achsen im Längsverkehr sowie Querungshilfen und Kreuzungen)
- teils lange Wartezeiten an Fußgängerampeln, insb. bei zusätzlicher Querung der Saarbahntrasse
- geringe Aufenthaltsqualitäten entlang vieler Hauptstraßen (Viktoriastraße, Dudweiler Straße, Kaiserstraße, …) und im Zugang einiger zentraler Fußgängerbereiche zur Bahnhofstraße, zum Dudweiler Markt oder im Umfeld des Burbacher Marktes
- unüberwindbare Barrieren im Fußwegenetz (Schienen- und Straßenachsen, Saar), die zu teils langen Umwegen führen
- Fehlverhalten insb. von Autofahrern (Falschparken) behindert und gefährdet Fußgänger

Es ergeben sich zukünftig somit weitere Anknüpfungspunkte, um die Anzahl der Fußwege und den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split von derzeit 23 % auf bis zu 27 % zu steigern (siehe Zielkonzept des VEP u. a. mit der Funktionsmischung/Stadt der kurzen Wege und der Förderung der Nahmobilität auf Quartiersebene): Basis hierfür sind nicht nur die vielen kurzen Wege, die noch zu mehr als einem Drittel mit dem MIV zurückgelegt werden[7] (siehe Kapitel 3 der VEP-Analyse), sondern auch die kompakte Innenstadtstruktur[8].

[7] 34 % der Wege der Saarbrücker sind kürzer als 2 km, mehr als 1/3 dieser kurzen Wege werden mit dem Auto zurückgelegt.

[8] Ca. 1/3 der Bevölkerung lebt im Umkreis von 2 km um die zentrale Innenstadt mit ihren vielfältigen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten.

Maßnahmen zur weiteren Optimierung der Fußverkehrssituation sollen nicht nur die Innenstadt, sondern ebenso die Stadtteile und –zentren als fußgängerfreundliche Nahversorgungsbereiche sowie das direkte Wohnumfeld der Bevölkerung als Aufenthalts-, Kommunikations- und Spielraum einbeziehen. Das Handlungsfeld Fußverkehr hat somit sehr enge Bezüge zum verkehrsmittelübergreifenden Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit“, das konkrete Maßnahmen zur Optimierung und Attraktivitätssteigerung von Straßen- und Platzsituationen für alle Verkehrsteilnehmer aufzeigt.

Die Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Saarbrücken, die im Folgenden in Handlungs- und Maßnahmenfeldern konkretisiert wird, umfasst somit

- die kontinuierliche Beseitigung von Engpässen, Hindernissen und Gefahrenstellen im Fußwegenetz stadtweit - zunächst prioritär auf den Hauptfußwegeachsen,
- die Optimierung und Attraktivitätssteigerung besonders fußverkehrsrelevanter Stadträume innerhalb spezieller Förderprogramme,
- die Berücksichtigung der Ansprüche aller zu-Fuß-Gehenden Gruppen in allen Stadt- und Verkehrsplanungen, insb. gehören hierzu Mobilitätsbehinderte und -eingeschränkte, Senioren sowie Kinder,
- eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit als „Marketing“ für den Fußverkehr und zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie
- die Verankerung einer kurz-, mittel- und langfristigen Strategie sowie von konkreten Maßnahmenfeldern, Projekten und Zuständigkeiten ämterübergreifend in der Verwaltung der Stadt Saarbrücken.

5.1.2 Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung

Die Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind rahmengebend für die Maßnahmenfelder des VEP zur Förderung des Fußverkehrs (siehe Kapitel 5.1.3). Sie basieren auf den Ansprüchen der Fußgänger und den allgemeinen Standards der Fußverkehrsplanung, insbesondere gehört hierzu die städtebauliche Bemessung von Straßenräumen (siehe Kapitel 5.1 der Analyse sowie Handlungsfeld G Straßenraumgestaltung).

Für die direkte, attraktive und sichere Gestaltung des Fußwegenetzes und der einzelnen Fußwege sind die Grundsätze der Fußverkehrsplanung bezogen auf das Fußwegenetz, die erforderlichen Fußwegebreiten und zum Umgang mit Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsarten/-mitteln im Anhang I: Fußverkehr zusammengefasst.

5.1.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf dem Zielkonzept des VEP, den Handlungsbedarfen aus der Mängel- und Bestandsanalyse sowie der der grundsätzlichen Strategie wurden die Maßnahmenfelder A 1 bis A 8 abgeleitet (siehe Tabelle 8). Das Handlungsfeld Fußverkehr nimmt hierbei besonders starken Bezug zu „Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit“ sowie „Verkehrssicherheit“.

Tabelle 8: Handlungsfeld Fußverkehr (A) – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
A1 Optimierung des Fußwegenetzes (umfasst 5 detaillierte Einzelsteckbriefe)	niedrig bis hoch	Daueraufgabe			LHS, LfS, Deutsche Bahn, ggf. WSA, Private, Akteure im Tourismus
A2 Barrierefreie Fußwege	hoch	Daueraufgabe			LHS, Senioren- und Behindertenverbände, Grundstückseigentümer
A3 Mehr Querungshilfen	hoch	Daueraufgabe			LHS, LfS
A4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte	mittel	Daueraufgabe			LHS, LfS
A5 Abbau von Nutzungskonflikten	mittel	Daueraufgabe			LHS
A6 Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen	mittel		x		LHS, ggf. Deutsche Bahn und LfS
A7 Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	niedrig bis mittel	Daueraufgabe			LHS, Einzelhandel, Gastronomie, Schulen, Alten- und Seniorenheime, Krankenhäuser, Bürger
A8 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	niedrig bis mittel	Daueraufgabe			LHS, Polizei, Schulen, Hochschulen, Mobilitätsbehinderte

Das Maßnahmenfeld A 8 „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation“ fasst übergreifende Fußverkehrsthemen zusammen und legt den Fokus auf weiche, öffentlichkeitswirksame Maßnahmen sowie die Fußverkehrsplanung. Es hat das Ziel, Fußgänger als Verkehrsteilnehmer in den Fokus zu rücken, das Image des zu-Fuß-Gehens zu fördern und Fußgänger auch verstärkt in Planungsprozessen zu berücksichtigen. Es ergeben sich besondere Synergieeffekte mit der Öffentlichkeitsarbeit und Marketing im Radverkehr (siehe Maßnahmenfeld B 9) und dem Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur“ (K).

A 1 Optimierung des Fußwegenetzes

VE GT FU SE SL MU

Neben den qualitativen Aspekten auf Fußwegen und im öffentlichen Raum (siehe Maßnahmen A 2 bis A 7 sowie Handlungsfeld G) ist die Verbindungs- und Erschließungswirkung des Fußwegenetzes entscheidend, da Fußgänger aufgrund ihrer geringen Bewegungsgeschwindigkeit sehr umwegeempfindlich sind. Dies gilt insbesondere für Mobilitätsbehinderte und –eingeschränkte.

Ein engmaschiges Fußwegenetz (Maschenweite ca. 100 - 150 m) ist die Grundlage für kurze Wege. Ankerpunkte des Fußverkehrs, Wohngebiete, Infrastrukturen und Freizeit-/Tourismusziele sind daher über direkte und attraktive Wege zu verbinden. Derzeitige Hindernisse und Barrieren sind in Saarbrücken im Besonderen sowohl die Saar als auch die großen Verkehrswege (Autobahnen, Schienentrassen).

Bausteine

- Bestandsanalyse des Fußwegenetzes
  Um zielgerichtet das Fußwegenetz zu optimieren, sollte aufbauend auf den VEP-Analysen eine weitere Arbeitsgrundlage geschaffen werden, auf Basis derer Handlungsnotwendigkeiten auch feingliedrig ermittelt werden können. Hierzu ist das existierende Fußwegenetz mit seinen Eigenschaften (Wegebreiten, Engstellen, Netzlücken) zu erfassen. Priorität haben hierbei zunächst die von Fußgängern stark frequentierten Bereiche (Innenstadt, Stadtteilzentren, Schulwege, …). Darauf folgend sollten aber auch optimierungsbedürftige Fußwegebeziehungen außerhalb bebauter Bereiche erhoben und identifiziert werden (bspw. Dudweiler – Universität: Waldwege und straßenbegleitende Wege).
- Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
  Auf der Bestandsanalyse des Fußwegenetzes basierend sind Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwege inner- und außerorts zu ergreifen (siehe Maßnahme A 1.1)
- Abbau von gesamtstädtischen Barrieren
  Die großen Verkehrsachsen insb. in Form der Autobahnen und Schienentrassen sowie die Saar zerschneiden die Stadtstruktur und führen für die Verkehrsteilnehmer zu Umwegen, was vor allem für Fußgänger, des Weiteren für Radfahrer sehr nachteilig ist. Zur Überwindung dieser Barrieren kommen vor allem Unter- und Überführungen in Frage (siehe Maßnahme A 1.2)
- Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden
  Prägende und erhaltenswerte Elemente in Saarbrücken sind die vielen kleinen und großen Treppenanlagen, die an den Hanglagen für Fußgänger schnelle und direkte Verbindungen schaffen, sowie die Kolonnaden in der Innenstadt (u.a. Dudweilerstr., Eisenbahnstr., Viktoriastr., Kaiserstr.). Aufgrund des erneuerungsbedürftigen baulichen Zustandes sind dazu Verbesserungen notwendig (siehe Maßnahme A 1.3).
- Freizeit- und Tourismuswege
  Auf Basis des Alltagswegenetzes bietet es sich an, Freizeitwege sowie Wege für Touristen zu definieren, bspw. mit Zweck des Spazierengehens, des „Sightseeings“ oder zum Wandern (siehe Maßnahme A 1.4).
- Wegweisung und Beschilderung
  Mit der Weiterentwicklung des Fußwegenetzes sollte das bereits vorhandene Wegweisungssystem optimiert werden. Neue Routen und weitere Ziele sollten einbezogen werden (siehe Maßnahme A 1.5).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 6** Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrszielnetzes
- **F 7** Freizeit- und Wanderwege

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

A 1.1 Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts

VE GT FU SE SL MU

Während das Fußwegenetz in der Innenstadt und in den Stadtteilen weitestgehend dicht und engmaschig ist, kann die Verbindung in den Zwischenräumen und außerhalb der bebauten Gebiete optimiert werden. Leitbild sollte hier die „Stadt der kurzen Wege“ sein. Hierzu ist der vorhandene Fußwegebestand feingliedrig zu analysieren, es sind (potenzielle) Fußwegebeziehungen zu ermitteln und darauf basierend Netzlücken im Wegenetz zu schließen.

Bausteine

- Anlage und Optimierung von Fußwegen innerorts
  Innerorts sind bei einer beidseitigen Anbauung auch beidseitige Fußwege notwendig. Dies ist in Einzelfällen noch nicht der Fall (z. B. Moselstr. östl. Siebenbürger Weg, Brückwiesstr. zwischen Neustr. und Kirchstr. in Brebach, Alte Spitalstr. in Ensheim). Ein Beispiel für eine neu herzustellende Verbindung ist ein Fußweg Rodenhof – Rußhütte/Fischbachtal mit weiterführender Bahnunter-/überführung nach Malstatt, z.B. Höhe Alter Friedhof (siehe auch Maßnahmenfeld A 1.2)
  Darüber hinaus sind einige Fußwege zu schmal, teilweise gibt es hier auch Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr (u. a. Meerwiesertalweg, Dudweiler Str. südl. Richard-Wagner-Str., Leinpfade). Schmale Gehwege gibt es auch in Neben- und Wohnstraßen (z. B. Auf dem Acker sowie Auf der Höh in Burbach).
  Bei der Neuanlage und Optimierung von Fußwegen sind die erforderlichen Mindestbreiten für Fußwege (siehe Anlage I) sowie mögliche Konflikte mit anderen Nutzungen zu berücksichtigen – insb. die Anforderungen des Radverkehrs, sodass sich Synergieeffekte mit der Erweiterung des Radverkehrsnetzes (siehe Maßnahmenfeld B 1) ergeben können. Bei der Ausbildung von Shared Space, verkehrsberuhigten Bereichen bzw. Mischflächen kann in der Regel auf die Neuanlage von separaten Fußwegen verzichtet werden (siehe Maßnahmenfelder G 5.2, G 5.3, G 6).
  Darüber hinaus sind die Wege durch Grünanlagen, Parks sowie eigenständig geführte Fußwege (bspw. Wiesen- und Waldwege mit einer besonderen Verbindungsfunktion) ein Bestandteil des Fußwegenetzes. Zu achten ist hier vor allem auf sicher begehbare Wegeoberflächen und zum Beispiel bei Wegen durch Parkanlagen auch auf eine angemessene Beleuchtung, um Angsträume zu vermeiden.

- Anlage und Optimierung von Fußwegen außerorts
  Außerhalb der Ortsteile sowie der im Zusammenhang bebauten Bereiche ist ebenfalls die Notwendigkeit von Fußwegen zu überprüfen. Aufgrund der i. d. R. geringen Fußverkehrsmengen sind in vielen Fällen gemeinsame Fuß- und Radwege, teils auch einseitig im Zweirichtungsverkehr und Beachtung der erforderlichen Wegebreiten, ausreichend. Auf diese Weise können gleichermaßen Verbesserungen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (siehe Maßnahmenfeld B 3) erreicht werden. Beispiele, bei denen anstatt eines Radweges ein gemeinsamer Fuß- und Radweg angelegt werden kann, sind die Flughafenstraße (Brebach-Fechingen bis Ensheim), die Saarbrücker Str. zwischen Brebach und Brebach-Fechingen, die Eschringer Str. zwischen Eschringen und Ensheim oder die Optimierung der Beethovenstraße/Dudweiler Straße zwischen Dudweiler und Scheidt.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **B 3** Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur
- **G 5** Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren
- **G 6** Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen

Kosten-Wirkungs-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, LfS

A 1.2 Abbau von gesamtstädtischen Barrieren

VE GT FU SE SL MU

Derzeitige Hindernisse und Barrieren sind in Saarbrücken im Besonderen sowohl die Saar als auch die großen Verkehrswege (Autobahnen, Schienentrassen, vgl. Kap. 5.2 VEP-Analyse). Durch weitere Überführungen/Unterführungen sind Umwege Schritt für Schritt abzubauen. Bei Unterführungen müssen die Aspekte der sozialen Sicherheit sowie Barrierefreiheit beachtet werden (siehe Maßnahmenfelder A 2 sowie A 6).

Bausteine

- Neue Unter- und Überführungen
  Zur Überwindung der vorhandenen großräumigen Barrieren kommen Unter- sowie Überführungen bzw. Brücken in Frage. Bei der Anlage von Unterführungen sind insb. die Ansprüche nach sozialer Sicherheit (siehe Maßnahme A 6) zu beachten, bei der Anlage von Brücken/Überführungen ist auf eine barrierefreie Gestaltung (siehe Maßnahme A 2) zu achten, was ggf. Rampen oder Aufzüge notwendig macht. Darüber hinaus sollen Unter- und Überführungen radfahrergerecht gestaltet sein.

  Wichtige Stellen, die für Fußgänger geöffnet werden sollen und auch die Verbindung zwischen den Stadtteilen und Quartieren verbessern, fördern oftmals ebenso den Radverkehr und finden sich somit auch im Radverkehrskonzept wieder (siehe Maßnahmenfeld B 3) Hierzu gehören v.a.:
  - Überwindung der A 620 und Brückenschlag zwischen der Innenstadt und Alt-Saarbrücken/St. Arnual; Gewinnung der Saarufer als attraktive Aufenthaltsfläche, Projekt „Stadtmitte am Fluss“
  - Unterführung Meisenwies (z. B. Höhe „Netto“-Nahversorger Preußenstraße)
  - Überwindung des Verteilerkreisels St. Arnual/der A 620 zur Verbindung St. Arnual mit St. Johann, z. B. mittels einer Fuß- und Radfahrerbrücke (siehe auch B 3.5)
  - Anbindung von Gersweiler an das nördliche Saarufer/Burbach über dem Stauwehr mittels einer neuen Über-/ Unterführung der A 620.
  - Öffnung der Peugeot-Brücke zur Verbindung des nördlichen und südlichen Saarufers (Güdingen)
  - Über-/Unterführung der Bahntrasse zwischen Rußhütte/Fischbachtal und Malstatt, z. B. Höhe Alter Friedhof

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 6** Aufwertung von Unterführungen bzw. Vermeidung von Angsträumen
- **B 3** Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur
- **D 6** Optionen für die Stadtautobahn

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, LfS, Deutsche Bahn, ggf. WSA

A 1.3 Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden

VE GT FU SE SL MU

Sowohl die Treppenanlagen als auch die aus den 1950er Jahren stammenden Kolonnaden sind prägende und identitätsstiftende Elemente der Saarbrücker Stadt- und Wegestruktur. Die Treppen besitzen in und zwischen den Quartieren an den Hanglagen eine wichtige Verbindungsfunktion, sind hinsichtlich der Instandhaltung, der Wegesicherheit und auch der öffentlichen Wahrnehmung optimierbar. Die Kolonnaden in der Saarbrücker Innenstadt (v. a. in der Eisenbahnstraße, Viktoriastraße, Kaiserstraße) bieten breite und wettergeschützte Gehwege, sind aber in einem erneuerungsbedürftigen Zustand.

Bausteine

Treppenanlagen:

- Überprüfung, Aktualisierung und Ergänzung der Treppendatenbank „Treppi“. Erfassung der Lage, des baulichen Zustandes, der Ausstattungsmerkmale (Geländer, Beleuchtung (siehe auch Maßnahmenfeld A 6), Wegweisung, …) sowie bei kurzen Treppen Vorhandensein/Möglichkeiten für barrierefreie Umgehungen
- laufende Instandsetzung und Aufwertung der Treppenanlagen, Prüfung von Schiebehilfen sowie Beschilderung und Aufnahme in Stadtpläne, um Wege mehr im öffentlichen Bewusstsein zu verankern.
- Winterdienst auf den wichtigen Anlagen

Beispiele für erneuerungsbedürftige Treppenanlagen:

- Scheidt, Im Brunnenwies bis Scheidter Str. (SCH110): Verbesserung der Oberflächenqualität, Beleuchtung, begleitendes Gelände
- Altenkessel (AKL010), Winterdienst, unbefestigte, unebene Stufen, Beleuchtung
- Bübingen, Am Kreuzberg bis Im Mühlenwäldchen (BÜB30); Treppe derzeit gesperrt; Breite und Oberflächen verbessern
- St. Arnual/Triller: Trillertreppe: Instandsetzung, Sicherung

Kolonnaden:

- Weiterführung der systematischen Zustandsbewertung des Kolonnaden-Bestandes in Saarbrücken und Einstufung nach Maßnahmennotwendigkeiten/-umfang und Prioritätensetzung
- Klärung der juristischen Zuständigkeit (LHS und/oder Private)
- Systematische Aufwertung der Kolonnaden (Programm); bei privater Zuständigkeit vertragliche Festsetzung von Qualitätsstandards (insb. Sauberkeit, Beleuchtung, Fassadengestaltung)

Abbildung 22: Scheidt (SCH110)

Abbildung 23: Bübingen (BÜB30)

Abbildung 24: Kolonnade Kaiserstraße

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.5** Wegweisung und Beschilderung
- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 6** Aufwertung von Unterführungen bzw. Vermeidung von Angsträumen
- **A 8.1** Stadtteilpläne für Fußgänger/Freizeitwegepläne
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Private

A 1.4 Wegenetz für Freizeit und Tourismus

VE GT **FU**
SE **SL** MU

Auf Basis des Fußgängernetzes für die Alltagswege der Fußgänger bietet es sich an, ein Freizeit- sowie Tourismuswegenetz zu entwickeln. Möglichkeiten bestehen bspw. in Flanierrouten in der Innenstadt (zum Spazierengehen/Bummeln und als touristische Routen), in Wanderwegen sowie Routen für Jogger/Läufer. In den bebauten Bereichen gibt es viele Schnittstellen zur allgemeinen Optimierung des Fußwegenetzes und der Fußwege (siehe Maßnahmenfeld A 1.1). Für die weniger im Alltagsverkehr relevanten Wanderwege sind darüber hinaus eigene Analysen und Planungen notwendig.

Bausteine

Flanierrouten in die Innenstadt

Es bietet sich die Entwicklung von 5-7 Flanierrouten an, die jeweils von den umliegenden Wohnbereichen in die Innenstadt/Alt-Saarbrücken führen, und so die kompakte Stadtstruktur mit kurzen Entfernungen auf der einen Seite mit hohen Wegequalitäten auf der anderen Seite verbinden. Damit können neue Chancen für eine konsequente Förderung des Fußverkehrs aufgezeigt und umgesetzt werden. Diese Flanierrouten sollten ca. 3-4 km Länge aufweisen und wichtige Ziele und attraktive Stadträume miteinander verbinden. Sie sollten zudem eine sehr hohe Qualität aufweisen und dem Fußverkehr sollte auf wichtigen Achsen auch eine Priorität eingeräumt werden. Flanierrouten können zur Vernetzung qualitätsvoller öffentlicher Räume im Sinne eines zusammenhängenden Konzeptes „Plätze, Parks und Panoramen“ (ähnlich wie in Stuttgart) weiterentwickelt werden.

Qualitätsmerkmale dieser Routen sind insbesondere breite und konfliktfreie Wege und Straßenquerungen, städtebauliche Qualitäten wie z. B. Begrünung und ein ansprechendes Fassadenbild, regelmäßige und dicht aufeinanderfolgende Sitzmöglichkeiten und Spielelemente (bspw. auch als Sitz- und Spielrouten, siehe Maßnahmenfeld A 7) sowie möglichst wenig Einwirkungen durch Verkehrsemissionen.

- Wanderwege

  Das Freiraumentwicklungsprogramm beinhaltet bereits Empfehlungen zur Ausbildung von attraktiven Fußwegerouten bzw. Wanderwegen. Beispiele sind Routen zu Aussichtspunkten, die „Route der Saarbrücker Stadtblicke“, der Saarbrücker Stadtrundweg, Talwege oder Premiumwanderwege. Das Wanderwegenetz kann auf dieser Grundlage weiterentwickelt werden. Wichtig sind die Komponenten des Natur- und Kulturerlebnisses, die Wegequalität und Aufenthaltsqualität (Rast- und Ruheplätze) sowie eine gute Wegweisung/Beschilderung (siehe Maßnahmenfeld A 1.5).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
- **A 1.5** Wegweisung und Beschilderung
- **A 7** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Akteure im Tourismus

A 1.5 Wegweisung und Beschilderung

VE GT **FU** **SE** SL MU

Sowohl für die Alltagsrouten als auch vor allem für die Freizeit-/Tourismus-/Wanderrouten ist ein dichtes Beschilderungs- und Wegweisungsnetz wichtig, das Ortsunkundigen die attraktivsten und/oder schnellsten Wege zu innerstädtischen Orten und Infrastrukturen weist.

Bausteine

- Wegweisung und Beschilderung im Fußwegenetz
  Das vorhandene, bereits in der Innenstadt dichte Wegweisungssystem ist weiter auszubauen und um weitere Ziele zu Infrastrukturen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen zu erweitern. Hierin können auch die entsprechenden Freizeitrouten einbezogen werden. Für Wanderrouten bietet sich eine separate Beschilderung bzw. Farbgebung/Symbolisierung auf den Wegweisern an.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.4** Freizeit- und Wanderwege

Kosten-Wirkungs-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☒ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

A 2 Barrierefreie Fußwege

VE GT FU SE SL MU

Im Rahmen von Um- und Neubauten sind einige Straßenräume Saarbrückens bereits für geh- und sehbehinderte Personen barrierefrei gestaltet worden. Hierzu zählen auch Leitsysteme über Platzanlagen (siehe Rabbiner-Rülf-Platz). Bislang besteht noch kein programmatischer Ansatz zum barrierefreien Ausbau von Wegen und Plätzen, sodass weiterhin ein großer Handlungsbedarf besteht. Über die Berücksichtigung der Belange Mobilitätsbehinderter und -eingeschränkter bei Neu- und Umbauplanungen hinaus sind an wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchzuführen. Hierzu gehören insb. Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfelder sensibler Einrichtungen (Krankenhäuser, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen, …).

Neben der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes sollte ebenso der Zugang zu Infrastruktureinrichtungen und Privatgrundstücken barrierefrei möglich sein. Dies ist jedoch Aufgabe der Grundstückseigentümer, wobei privat erstellte Rampen oder sonstige Installationen nicht zu einer Einschränkung des öffentlichen Raumes führen dürfen. In der Regel sollten sie daher auf dem Privatgrundstück realisiert werden und nur in Ausnahmefällen, bspw. bei besonders breiten Gehwegflächen, im öffentlichen Raum. Die Regelgehwegbreiten sind dabei stets zu beachten.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung oft auch die Nutzung für den „normalen“, nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z. B. durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

Bausteine

- Festlegung von Standards der barrierefreien Gehweggestaltung: Empfehlenswert ist an Straßenquerungen, Querungshilfen und sonstigen Bordübergängen ein System der Doppelquerung (ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer, ein Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde)
- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen öffentlichen Räumen (Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen, z. B. für Installation eines Blindenleitsystems, für die Schaffung von Wegeverbindungen für gehbehinderte Personen o. ä.)
- obligatorische Berücksichtigung der Ansprüche aller Gruppen der Mobilitätseingeschränkten sowie -behinderten in Neu- und Umplanungsprozessen mit Schnittstellen zum Fußverkehr

Abbildung 25: Doppelquerung

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.2** Abbau von gesamtstädtischen Barrieren
- **A 3** Mehr Querungshilfen
- **A 4** Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **A 6** Aufwertung von Unterführungen und Vermeidung von Angsträumen
- **A 8.1** Stadtteilpläne für Fußgänger/Freizeitwegepläne
- **C 5:** Barrierefreiheit bei Bus und Bahn
- **F 2.2** barrierefreie Wegealternativen zu Sehenswürdigkeiten
- **G 7** Programm barrierefreies Saarbrücken

Zielkonflikte

Rampen/ Installationen zu Privatgrundstücken sollen i.d.R. auf dem Privatgrundstück realisiert werden, um Einschränkungen der Gehwegbreiten zu vermeiden

A 2 Barrierefreie Fußwege

VE GT FU SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Senioren- und Behindertenverbände, Grundstückseigentümer

A 2 Barrierefreie Fußwege

VE GT FU SE SL MU

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Zu barrierefreien Wegenetzen gehören folgende Elemente (Zusammenstellung nach H BVA; FGSV 2011):

- Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip:
  Bei der Gestaltung von Straßenräumen sollten immer mindestens zwei von drei Sinnen angesprochen werden (optisch, akustisch, taktil bzw. haptisch), um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.
- Oberflächengestaltung:
  Oberflächen sollten fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig beschaffen sein. Zusätzlich spielt die visuelle Kontrastbildung (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm) für sehbehinderte Personen eine entscheidende Rolle.
  Auf großflächigen, mit Pflaster oder Stein versehenen Plätzen oder Räumen sollten zur besseren Orientierung taktile Leitstreifen verlegt werden. Auf historischen Plätzen, auf denen kontrastreiche Leitstreifen städtebaulich störend sind, sollten sie farblich an das Pflaster angepasst werden. In Ausnahmefällen, bspw. bei Flächen, die aus Denkmalschutzgründen nicht umgestaltet werden können, sollte grobes Kopfsteinpflaster zumindest entlang eines Streifens geglättet oder tiefer gelegt werden.
- Gehwege:
  Die Regelbreite von Gehwegen liegt zwischen 2,50 m und 3,00 m betragen; Stadtmobiliar (Beleuchtung, Verkehrszeichen etc.) darf diese Breite nicht wesentlich einschränken. Die Längs-neigung sollte maximal 3 % betragen, bei Neigungen von 3 - 6 % sollten möglichst alle 6 m ebene
  Bereiche zum Ausruhen bzw. Abbremsen vorhanden sein. Als Querneigung sind maximal 2 %, bei ebener Topographie (keine oder nur sehr geringe Längsneigung) auch 2,5 % Querneigung zulässig.
- Leitsystem:
  Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar. Dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegsbegrenzung, z. B. ein Gebäude oder eine Mauer. Neben diesem „Grund“-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z. B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion).
- Schienenüberquerungen:
  An Schienenüberquerungen müssen für Blinde/Sehbehinderte eindeutige Hinweise durch taktile Elemente erfolgen, die auf Beginn und Ende des Gefahrenbereichs hinweisen und Wartebereiche müssen gekennzeichnet sein. Zudem sollen akustische Signale auf einen freien Übergang bzw. andererseits auf einen geschlossenen Übergang/sich nähernden Zug hinweisen. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer müssen Bordkanten abgesenkt werden und Schienenrillen mit Gummi ausgelegt werden.
- Lichtsignalanlagen:
  Neben optischen Signalen sollte auch eine akustische und/oder haptische Signalgebung (Vibrationstaster) ergänzt werden.
- Querungsstellen / Kanten:
  An Querungsstellen sollte wenn immer möglich eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten erfolgen (differenzierte Bordhöhe und Blindenleitsystem). Ist eine solche Führung nicht oder nur mit vergleichsweise großem Aufwand realisier- bzw. städtebaulich integrierbar, ist die Anwendung einer Kompromisslösung möglich (Kantenhöhe 3 cm bei Rundbord, bei Schwellen mit „scharfer“ Kante 2 cm). Unabdingbar ist eine korrekte Bauausführung.
- Stadtmobiliar:
  Stadtmobiliar (z. B. Schaukästen, Sitzbänke) darf keine Barriere darstellen und daher nicht auf „reinen“ Verkehrs-/Gehflächen angeordnet sein; ebenso sind ein visueller Kontrast und eine Ertastbarkeit mit Langstock sicherzustellen. Gleichzeitig muss die Erreichbarkeit von Stadtmobiliar für mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

A 3 Mehr Querungshilfen

VE GT FU SE SL MU

Querungshilfen erleichtern Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Besonders für die schwachen Verkehrsteilnehmenden sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen.

Handlungsbedarf besteht in Saarbrücken vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen, die für den Fußverkehr häufig starke, z. T. unüberwindbare Barrieren darstellen.

Bausteine

Grundsätzlich sind folgende Arten von Querungshilfen möglich:

- Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr: Fahrbahnteiler (Mittelinsel/Mittelstreifen) ggf. mit Fahrbahn-Belagswechseln, ein- oder beidseitige Einengung
- Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr: Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“), Lichtsignalanlage
- zum Teil sind auch Kombinationen beider Arten denkbar, z. B. Einengung mit Fußgängerüberweg

Abbildung 26: Mittelinsel + Fahrbahnbelagswechsel

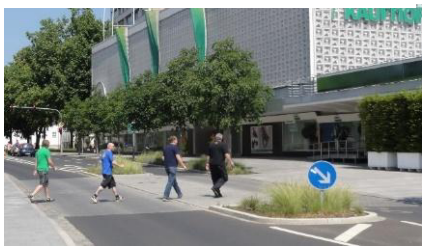


Abbildung 27: Mittelstreifen Eisenbahnstr.

Neue Querungshilfen sind v.a. auf den Hauptverkehrsstraßen (bspw. obere Dudweiler Straße, Camphauser Straße Höhe Ludwigspark, auf der Metzer Straße sowie auf den Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteilen) und auch im Nebennetz zu prüfen. Die vorgeschlagenen Aufwertungen von Straßenräumen sind von großer Bedeutung, die Bedingungen für Fußgänger zu verbessern und die Trennwirkung der Straßen zu mindern (siehe Handlungsfeld G 1 bis G 5). Ein Element können auch Mittelstreifen sein, die auch dazu dienen punktuell Shared Space-ähnliche, attraktive Fuß- und Aufenthaltsräume zu schaffen.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 4** Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
- **B 5** Verkehrssicherheit für Radfahrer
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, LfS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Die Tiefe einer Mittelinsel sollte mindestens 2,50 m, die Breite 4,00 m betragen. Alle Querungsstellen sollten für den Radverkehr ausgelegt sein (vgl. hierzu RASt; FGSV 2009: 89).

Fußgängerüberwege (FGÜ):

Fußgängerüberwege werden durch § 26 StVO sowie die VwV-StVO geregelt. Die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) sowie auch die Entwurfsregelwerke der FGSV (EFA und RASt) enthalten darüber hinaus detaillierte Angaben zur Anlage von Fußgängerüberwegen.

Fußgängerüberwege sollten dann angewendet werden, wenn dies aufgrund erschwerter

A 3 Mehr Querungshilfen

VE GT FU SE SL MU

Querungsbedingungen erforderlich ist bzw. wenn der Fußgänger ansonsten nicht sicher über die Straße gelangt. Der Einsatz von Fußgängerüberwegen kommt insbesondere für folgende Situationen in Frage (vgl. FGSV 2002):

- Für Querungsbereiche wichtiger Wegebeziehungen des Fußgängerverkehrs, sofern der Fußgängerverkehr hinreichend gebündelt werden kann
- Für Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen, wenn einem starken Fußgängerstrom auch gegenüber den einbiegenden Fahrzeugen Vorrang eingeräumt werden soll

Fußgängerüberwege dürfen nach der VwV-StVO sowie der R-FGÜ nur innerorts an max. zweistreifigen[9] Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h angelegt werden und müssen beidseitig Gehweganschlüsse aufweisen. Nicht geeignet sind Fußgängerüberwege in der Nähe von Lichtsignalanlagen sowie auf Straßenabschnitten mit „Grüner Welle“. In Tempo 30-Zonen sind sie prinzipiell einsetzbar, jedoch sollte anderen Querungsanlagen nach Möglichkeit der Vorzug gegeben werden. Vorgezogene Seitenräume oder mittige Warteflächen etc. können unterstützend eingesetzt werden. Dies empfiehlt sich insbesondere in Bereichen mit hohem Querungsbedarf schutzbedürftiger Personen wie Kindern oder Senioren bzw. in Straßenbereichen mit eingeschränkten Sichtverhältnissen.[10]

Hinsichtlich des Fußgänger- und Kfz-Aufkommens/h definiert die R-FGÜ mögliche Einsatzbereiche (vgl. BMVBS 2001).

Tabelle 9: Einsatzbereiche von FGÜ

Kfz/h Fg/h	0- 200	200-300	300-450	450-600	600-750	>750
0-50						
50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
>150		FGÜ möglich				

Quelle: Eigene Darstellung nach BMVBS 2001

In Ausnahmefällen können FGÜ auch außerhalb dieser Einsatzbereiche angeordnet werden. Durch Modellversuchen wurde auch bei geringeren Fußgängerstärken bzw. höheren Verkehrsbelastungen (in Versuchen bis zu 1.690 Kfz/h) eine sichere Einsetzbarkeit von Fußgängerüberwegen herausgestellt. Dabei wurde unter anderem verdeutlicht, dass FGÜ entgegen der allgemeinen Annahme „komfortable und sichere Alternativen zu Lichtsignalanlagen und Querungshilfen ohne Fußgängervorrang sind“, insbesondere werden sie auch für freie Rechtsabbieger an Kreuzungen empfohlen. (vgl. MWMEV 2002). Berlin den Einführungserlass für die R-FGÜ modifiziert, sodass FGÜ bei deutlich geringeren Fußgängerstärken möglich sind.

[9] Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht, hier sind auch FGÜ über mehr als 2 Fahrstreifen möglich.

[10] siehe hierzu R-FGÜ: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit von FGÜ

A 4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

VE GT FU SE SL MU

Den Belangen von Fußgängern kommt aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit und ihrer hohen Umwegeempfindlichkeit bei der Gestaltung und Planung von Knotenpunkten sowie Lichtsignalanlagen eine hohe Bedeutung zu. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und zur Förderung des Fußverkehrs sind lange Wartezeiten an Ampeln, Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten, Umwege an Knotenpunkten sowie zu schmale und unsichere Mittelinseln zu vermeiden.

Bausteine

Um Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen nahmobilitätsfreundlicher zu gestalten, sind folgende Maßnahmen zu empfehlen und je nach Situation auch in Kombination sinnvoll:

- Lichtsignalanlagen – Verlängerung von Grün- bzw. Räumzeiten:
  Eine Verlängerung von Grün-/ Räumzeiten sollte vor allem an Orten mit häufiger Frequentierung von sensiblen Fußgängergruppen (u. a. Schüler, ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen) und an Orten mit hohem Querungsaufkommen (u. a. entlang der Bahnhofstraße (s.u.), Rathausplatz, Stadtteilzentren) angestrebt werden. Lange Wartezeiten ergeben sich in Saarbrücken insb. bei zusätzlicher Querung der Saarbahntrasse (bspw. Lebacher Str./ Cottbuser Platz). Es kann zu geringfügigen verlängerten Wartezeiten für die anderen Verkehrsteilnehmenden kommen. Eine Verlängerung des Fußgängergrüns bei Querung der Saarbahntrasse ist mit den Belangen des ÖPNV abzuwägen.

  Darüber hinaus ist zu prüfen, ob an neuralgischen Punkten die Einrichtung von getrennten Grünzeiten zwischen Fußgängern (in Längsrichtung bzw. die Nebenrichtung querend) und rechtsabbiegenden Kfz möglich ist. An Mehrfachfurten ist möglichst eine „Querung in einem Zug“ anzustreben, das heißt, ohne Doppelwartezeiten an mehreren hintereinander rot geschalteten Fußgänger-Signalen. Dies verringert Wartezeiten und die Gefahr von Rotlichtverstößen durch Fußgänger.

  Puffer in der Lichtsignalsteuerung, z. B. infolge einer rückläufigen Kfz-Verkehrsbelastung, sollten generell, d. h. unabhängig von der Sensibilität eines Raumes, zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und den Radverkehr (siehe Maßnahmenfeld B4) genutzt werden.

- Lichtsignalanlagen – zyklische Fußverkehrs-Signalgebung:
  An Kreuzungen sollten, wenn immer möglich, automatische bzw. zyklische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden, d. h. ein „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters geschaltet werden. Zwar ist dies bereits an vielen LSA in Saarbrücken gegeben, Bedarf gibt es u.a. aber noch in Stadtteilen (z. B. Brebach).

- Restrot- bzw. Restgrünanzeigen:
  Zur Senkung der Rotlichtverstöße und zur Steigerung der „Wartetoleranz“ bei Fußgängern ist die Installation einer Restrot-/ -grünanzeige (dynamische Restdaueranzeige der verbleibenden Warte- bzw. Grünzeit) an lichtsignalgeregelten Kreuzungen mit hoher Fußgängerfrequenz sinnvoll. Hier bieten sich z. B. die Übergänge am Rathausplatz sowie an der benachbarten Kreuzung Dudweiler Straße/ Stephanstraße oder entlang der Bahnhofstraße an.
  Darüber hinaus sollten Fußgänger-Lichtsignalanlagen grundsätzlich Rückmeldung über die Berücksichtigung seiner Anforderung geben, bspw. über ein Signal „Grün kommt“.

- Vorgezogene Seitenräume:
  Mittels vorgezogener Seitenräume wird an Kreuzungen eine leichtere und sichere Querbarkeit der (Neben)-Straßen für den Fußverkehr erreicht (Überquerungsdistanz verringert sich, abbiegende Fahrzeuge fahren langsamer, Sichtbeziehungen werden verbessert). Zudem sind sie ein verkehrsberuhigendes

Abbildung 28: Restrot-/grünanzeige (Bochum)

Abbildung 29: vorgezogene Seitenräume (Frankfurt a.M.)

A 4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

VE GT FU SE SL MU

Element bei der Einfahrt vom übergeordneten Netz in Neben- und Wohnstraßen. Sie sollten vorrangig an Orten eingesetzt werden, an denen besondere Anforderungen bestehen (z. B. Schulwege) und wo die räumlichen Gegebenheiten einen Einsatz ohne erhebliche Einschränkungen für abbiegende Fahrzeuge ermöglichen. Maßnahmen zur Barrierefreiheit (siehe Maßnahmenfeld A2) sind als Standard zu integrieren. Im Rahmen anstehender Umbauarbeiten sollten vorgezogene Seitenräume grundsätzlich geprüft werden.

- Trennung von Fuß- und Radverkehr

  Die Trennung des Fuß- und Radverkehrs ist zur Erhöhung der Wegequalität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auch an Knotenpunkten voranzutreiben. Der Fahrradfreundliche Ausbau von Knoten (siehe Maßnahmenfeld B4), der insb. die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn beinhaltet, ist gleichzeitig eine Fördermaßnahme des Fußverkehrs.

- Bahnhofstraße: Bedarfsgrün für Kfz-Verkehr

  Die Achse der Bahnhofstraße mit ihren Querungen der Viktoriastraße, Dudweiler Straße sowie Betzenstraße weist in Saarbrücken die mit Abstand höchste Fußgängerfrequenz auf. Zudem ist die Fußgängerzone mit ihrem Umfeld ein Anziehungspunkt für Besucher und hat daher einen hohen repräsentativen Charakter. Die Zerschneidungswirkung der Hauptverkehrsstraßen mit Wartezeiten an Fußgänger-LSA ist daher zu mindern. Während veränderte Verkehrsführungen bzw. Verkehrsentlastungen erst mittel- bis langfristig wirken, besteht ein kurzfristiges Attraktivierungspotenzial in einer Bedarfsschaltung für den Kfz-Verkehr: Das Fußgängergrün wird dauerhaft geschaltet und nur unterbrochen, wenn über eingelassene Kontaktschleifen im Asphalt wartende Kfz registriert werden. Die Querungssituation für Fußgänger kann so noch – über den aktuell geschalteten Doppelanwurf für Fußgänger – verbessert werden.
  Die Chancen und Auswirkungen dieser Umstellung der Signalgebung sind in Detail-/Mikrosimulationen zunächst zu prüfen, zudem sind die Auswirkungen auf die Lärm- und Schadstoffsituation durch ggf. vermehrte Brems- und Anfahrvorgänge zu betrachten.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A2** Barrierefreie Fußwege
- **B4** Fahrradfreundliche Gestaltung von Kreuzungen

Zielkonflikte

- Abstimmung mit der ÖPNV-Beschleunigung (C 3) erforderlich

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, LfS

A 4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

VE GT FU
SE SL MU

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Eine verhaltensbeobachtende Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommt zum Ergebnis, dass „unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verhaltensbeobachtungen und unter Beachtung des demografischen Wandels […] erwogen werden [sollte], die in den heutigen Regelwerken genannten Räumgeschwindigkeiten zu senken“ (BASt 2012: 92).

Es wurde zudem festgestellt, dass es aufgrund der Reaktionszeit und des Standortes im Seitenraum etwa 2 bis 3 Sekunden dauert, bis Fußgänger eine Furt betreten; auch dieser Umstand sollte bei der Festlegung von Freigabezeiten Beachtung finden (vgl. BASt 2012: 92).

Vielen Fußgängern ist nicht bewusst, dass die nach der Grünzeit folgende Räumzeit (Fußgängerschutzzeit) so bemessen ist, dass i.d.R. auch gehbehinderte Personen die Konfliktfläche noch sicher räumen können. Das (während der Räumzeit bereits vorhandene) Signalbild „Rot“ verursacht vielfach Unbehagen und Stress bei Fußgängern, die sich noch auf der Fahrbahn befinden. Eine stärkere Information bezüglich der Doppelbedeutung des Signalbildes „Rot“ (für Fußgänger am Fahrbahnrand: Fahrbahn nicht betreten; für Fußgänger auf der Fahrbahn: In Ruhe räumen) ist sinnvoll.

A 5 Abbau von Nutzungskonflikten

VE GT FU SE SL MU

Neben der Schließung der Lücken im Wegenetz, der Schaffung weiterer Querungshilfen und der baulichen Verbreiterung der Gehwege ist es wichtig, die Nutzungskonflikte auf Fußwegen abzubauen. Nutzungskonflikte entstehen in Saarbrücken insbesondere durch Radfahrer, die auf Gehwegen fahren (müssen), durch (falsch) parkende Kfz sowie durch Aufsteller und Auslagen von Geschäften (siehe Analyse des Fußverkehrs). Dies erzeugt Behinderungen der Fußgänger und besonders von Rollstuhlfahrern.

Bausteine

- Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte insb. durch Aufsteller/ Auslagen im Zuge der turnusmäßigen Rundgänge des Ordnungsamtes und Abstimmung mit den entsprechenden Anliegern auf einzuhaltende Mindestbreiten der Gehwege
- Einbauten der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur (Schilder, Stromkästen etc.) unter Beachtung der Mindestbreiten und mit Sicherheitsabständen auf Gehwegen
- Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr:
  Maßnahmen sind insbesondere der sukzessive Ausbau zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radwege bzw. die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sowie der Abbau der Gehwege mit „Radfahrer frei". (Bestandteil der Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, siehe Maßnahme B 3).
- Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr
  Zum Abbau von Konflikten mit Falschparkern auf Gehwegen oder an Fußgängerübergängen (FGÜ) sind die Kontrollen durch das Ordnungspersonal zu intensivieren (siehe Maßnahme H 4). Darüber hinaus trägt eine Umverteilung des Parkens vom Straßenraum hin zu den Parkbauten (siehe Maßnahmen H 1 und H 2) dazu bei, die Fußgängerqualitäten zu erhöhen.
  Um Bereiche, die wiederkehrend von Falschparkern genutzt werden auch baulich zu sichern, bieten sich neben Pollern multifunktionale Elemente an, die auch für Fußgänger nutzbar sind. Denkbar sind zum Beispiel Sitzwürfel oder -bänke (siehe Maßnahme H 4). Sie erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und können in die Konzeption von Sitzgelegenheiten sowie Sitzrouten integriert werden (siehe Maßnahme A 7). Darüber hinaus sind auch Fahrradbügel als Sperre gegen Falschparker zu empfehlen (siehe Maßnahme B 6).

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 7** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- **B 2** Radkomfortrouten
- **B 3** Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur
- **H 1** Parkraumstrategie Innenstadt
- **H 2** Aufwertung der Parkbauten
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

Zielkonflikte

- ggf. Stellplatzverluste für Kfz, bspw. bei zulässigem Parken, das Gehwege zu stark einengt

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Bezogen auf die Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte durch das Ordnungspersonal (in Bezug auf Auslagen, Aufsteller) sowie die Überprüfung auf sonstige infrastrukturelle Hindernisse (Lampen, Verteilerkästen, …). Die weiterhin genannten Maßnahmen „Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr" sind Bestandteil der Handlungsfelder Radverkehr bzw. des ruhenden Verkehrs („Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr").

A 6 Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen

VE GT FU SE SL MU

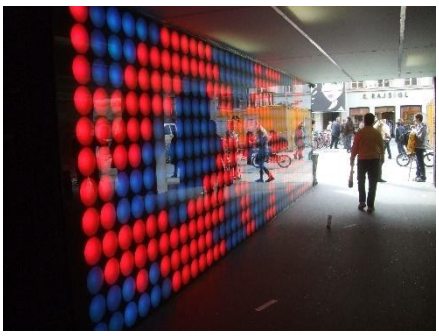
Unterführungen können hinsichtlich der Barrierefreiheit problematisch sein und stellen insbesondere in Zeiten schwacher Frequentierung Angsträume dar; hinzu kommen häufig Verschmutzungen und Vandalismus. Aufgrund der innerstädtischen Schienentrassen und der Autobahnführung existieren in Saarbrücken einige größere Unterführungen. Hierzu zählen z.B. der allgemein als Angstraum empfundene Lützelbachtunnel am Hauptbahnhof oder auch kürzere Unterführungen wie bspw. am Verteilerkreisel St. Arnual. Darüber hinaus sind im Allgemeinen wenig belebte, dunkle und schlecht einsehbare Straßen oder Plätze Angsträume.

Bausteine

- Umbau von bestehenden Unterführungen im Rahmen anstehender Straßenbauarbeiten; ggf. Herstellung einer oberirdischen Alternative, wenn dies kostengünstig, barrierefrei und auf kurzen Wegen möglich ist

freundliche Gestaltung von Unterführungen:

- möglichst Niveaugleichheit und Barrierefreiheit
- einsehbare und übersichtliche Ein- und Ausgänge
- helle und freundliche Beleuchtung
- Wandbemalung/Kunstprojekte, ggf. mit Jugendlichen / Schülern, um Akzeptanz und „Kümmerer“ zu erzeugen und Vandalismus vorzubeugen
- regelmäßige Sichtkontrollen und Reinigung
- turnusmäßige Rundgänge/Streifen der Polizei und des Ordnungsamtes; ggf. Videoüberwachung



- Umsetzung des Masterplans Licht als Daueraufgabe für den öffentlichen Raum:
  Neben den Unterführungen sollten die Straßen und Plätze (bspw. Bürgerpark, Saarufer), insb. auch Treppenanlagen (siehe Maßnahme A 1.3) so gestaltet werden, dass subjektiven Angstgefühlen genauso wie objektiven Gefahren sowie Verkehrsgefährdungen entgegengewirkt wird. Hierzu sollten die Räume ausreichend beleuchtet sein. Grundlage hierzu ist der Masterplan Licht (vgl. Projekt: Licht 2015), der zahlreiche Empfehlungen zur licht- sowie energieoptimierten Beleuchtung des öffentlichen Raumes enthält.
- Verteilerkreisel St. Arnual:
  Für den Verteilerkreisel St. Arnual wird eine Umgestaltung empfohlen (siehe Maßnahme D 7.1). Hierin eingeschlossen ist alternativ oder auch ergänzend zu einer attraktiven Fuß- und Radfahrerbrücke eine ebenerdige Führung des Fuß- und Radverkehrs sinnvoll.
- Lützelbachtunnel:
  Der Lützelbachtunnel ist als Bindeglied zwischen der zentralen Innenstadt und dem Quartier Eurobahnhof sowie dem Rodenhof wichtig und daher gestalterisch aufzuwerten. Zu empfehlen sind gestalterische Aufwertungen der Wände und Decken, eine deutlich bessere Beleuchtung und ggf. die Untermalung mit angenehmer Musik. Darüber hinaus sind regelmäßige Kontrollgänge, ggf. in Absprache mit dem Bahnhofspersonal, sowie auch eine Videoüberwachung zu diskutieren.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.3** Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen/Kolonnaden
- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **B 3** Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur
- **D 7.1** Umgestaltung Verteilerkreisel St. Arnual

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, ggf. Deutsche Bahn und LfS

A 7 Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten

VE GT FU
SE SL MU

Neben punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen speziell eingerichtete Sitz- und Spielrouten maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei und schaffen Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität"), aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren. Kinder können sich mittels Spielrouten durch ihre Stadt „hindurchspielen", was insb. in Verknüpfung mit Schulwegen ihre eigenständige Mobilität stärkt und dem „Elterntaxi" entgegenwirkt. Für mobilitätseingeschränkte oder -behinderte Personen vergrößern sich die Aktionsradien durch die regelmäßigen Verweilmöglichkeiten, auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element ihrer selbstbestimmten Mobilität. Sitz- und Spielrouten laden zum häufigeren Zufußgehen ein, was wiederum zu lebendigen öffentlichen Räumen und einer lebenswerten Stadt Saarbrücken beiträgt. Zur Schaffung weiterer Aufenthaltsräume können auch Schritt für Schritt Parkstände zu Aufenthaltsbereichen umgewidmet werden, indem der Parkdruck im öffentlichen Raum verringert wird (siehe Handlungsfeld ruhender Verkehr, insb. H 1 – Parkraumstrategie Innenstadt).

Bausteine

- Punktuelle Sitz- und/oder Spielgelegenheiten:
  Im Öffentlichen Raum, prioritär in hervorgehobenen Fußgängerbereichen (neben der bereits attraktiven Fußgängerzone z. B. am Hbf., Rathausplatz, in Abschnitten der Mainzer Straße, auf der Hochstraße/Burbach sowie in den Stadtteilen) sind weitere Sitzgelegenheiten, teilweise auch in Kombination mit Spielgelegenheiten zu empfehlen. Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/oder als Hindernis für Falschparker nutzen lassen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen ist beispielsweise die richtige Sitzhöhe entscheidend.

- Nette Toilette
  Das Vorhandensein von regelmäßigen Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen. Es ist nicht immer zwangsweise eine Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen notwendig. Ergänzend können durch Projekte wie „Nette Toilette" Gastronomen und Einzelhändler über einen Aufkleber die Nutzung ihrer Toilette anbieten (vgl. Website Nette Toilette).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **G 5** Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren
- **G 6** Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- **H 4:** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Einzelhandel, Gastronomie, Schulen, Alten- und Seniorenheime, Krankenhäuser

A 7.1 Sitzrouten

VE GT FU SE SL MU

Sitzrouten sollten publikumsintensive Bereiche Saarbrückens in der Hinführung und teilweise auch miteinander vernetzen, sodass die für den Fußverkehr wichtigsten Achsen in der Innenstadt und in den Stadtteilen regelmäßige Verweilmöglichkeiten bieten (in max. 100 m-Abständen). Hierbei sollten multifunktionale Elemente (Sitzwürfel, kombinierte Sitz- und Spielobjekte) einbezogen werden. Bei der Einrichtung sollten öffentliches sowie privates Engagement angeregt und „Patenschaften" für das Mobiliar geschlossen werden.

Bausteine

- Vernetzung bedeutender Stadträume durch Sitzrouten
  Hierzu eignen sich insb.:
  - die Vernetzungen des Hauptbahnhofes sowie der Stadtteilbahnhöfe mit ihrem Umfeld, insb. den Wohngebieten,
  - die Verbindung der Fußgängerzone zum einen in das Nauwieser Viertel, über die Mainzer Straße bis ins östliche St. Johann und über die Alte Brücke sowie die Wilhelm-Heinrich-Brücke bis nach Alt-Saarbrücken sowie zum Schloss,
  - die Vernetzung der Stadtteilzentren mit den umliegenden Wohngebieten (z.B. ausgehend von der Fußgängerzone Dudweiler oder der Hochstraße Burbach)
  - das Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Senioren- und Altenheimen/-wohnungen und Krankenhäusern für Sitzrouten, bspw. zu den nächsten Versorgungseinrichtungen.
- Kooperation mit Privaten (Einzelhandel, Gastronomie etc.)
  Durch die Aufwertung der Fußwege mit Sitzrouten profitieren auch die Geschäftsleute und Gastronomen (höhere Fußgängerfrequenz). Sitzrouten sich leichter umsetzen und dauerhaft etablieren, wenn sie von der lokalen Bevölkerung mitgetragen werden. So können Anlieger private, aber öffentlich nutzbare Bänke aufstellen oder für öfftl. Sitzgelegenheiten Patenschaften („Kümmerer"/Pflege/Auf- und Abstellen von Mobiliar) übernehmen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 7.2** Spielrouten
- **G 5** Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren
- **G 6** Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- **H 4:** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: Stadt Saarbrücken, Einzelhandel, Gastronomie, Alten- und Seniorenheime, Krankenhäuser

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Für ein Sitzroutenkonzept kann exemplarisch das Frankfurter Nordend genannt werden (vgl. Website Frankfurt a. M.). Zur Vernetzung von Parks, Wohnbereichen, Wegen und Straßen wurde eine Vielzahl von Bänken, multifunktionalen Sitzmöglichkeiten sowie Generationenbänken (unterschiedliche Sitzhöhen) aufgestellt.

A 7.2 Spielrouten

VE GT FU SE SL MU

Spielrouten verbinden für Kinder wichtige Orte im Quartier wie Spielplätze, Schulen, Kindergärten oder Sportanlagen über ruhige Wohn- und Nebenstraßen. Dabei bilden die im Straßen- bzw. Seitenraum angeordneten Elemente, auch als multifunktionale Sitzelemente, „Trittsteine“ auf den Pfaden. Ziel ist es, Kinder auf sichere und attraktive Wege zu leiten, die selbstständige Mobilität von Kindern zu fördern und dem „Elterntaxi“ entgegen zu wirken sowie Straßen und Plätze für Kinder wieder erlebbar zu machen.

Bausteine

- Spielrouten sollten für Kinder wichtige Bereiche miteinander und mit den Wohnorten vernetzen, sodass ein möglichst dichtes Netz aus für Kinder erlebbaren Stadträumen entsteht. Hierzu eignen sich insb.:
  - Verknüpfung von Spielrouten mit Schulwegen bzw. mit der Erstellung von Schulwegplänen (siehe Maßnahmenfeld K3): bspw. für die Grundschule Rastpfuhl und Waldorfschule in Altenkessel, Schulstandorte in Dudweiler im Zusammenspiel mit der Erstellung eines Kinderstadtplans Dudweiler, den Schul- und Kita-Standort am Burbacher Markt/Noldplatz, den Schul- und Kita-Standort Rodenhof oder die Grundschule mit anliegender Kita Eschberg
  - Verknüpfung von Freizeitorten (Jugendzentren, Schwimmbäder, Fußballplätze, Spielplätze etc.) sowie Parks mit den Wohngebieten
- Anstoß der Spielroutendiskussion seitens der Stadt mit offenem Dialog mit Bürgern, Kindern, Kindergärten, Schulen und weiteren relevanten Einrichtungen. Spielerischer Planungsprozess mit Kindern mit Begehungen.
- Übernahme von Patenschaften: Spielrouten lassen sich leichter umsetzen und dauerhaft etablieren, insb. in Bezug auf Instandhaltung der Möblierung, wenn sie von der lokalen Bevölkerung mitgetragen werden. So bietet es sich an, Standorte für Spielgeräte mit den Anliegern und Schulen abzustimmen, die bestenfalls auch Patenschaften für das Mobiliar als „Kümmerer“ übernehmen.

Abbildung 30: Spielmöglichkeiten/Markierungen (Bottrop)

Abbildung 31: Multifunktionale Elemente (Frankfurt a.M.)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 7.1** Sitzrouten
- **G 5** Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren
- **G 6** Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- **H 4:** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **I 5** Leuchtturmprojekt Schulwegsicherheit
- **K 3** Schulisches Mobilitätsmanagement

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☒ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: Stadt Saarbrücken, Schulen, Bürger

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Ein interessantes Beispiel ist die „bespielbare“ und „beSITZbare“ Stadt Griesheim. Mit Hilfe von 100 Spielobjekten bzw. multifunktional nutzbaren Objekten werden stark frequentierte Kinderorte miteinander vernetzt. Ein Teil dieser Spielobjekte kann auch zum Ausruhen und Verweilen genutzt werden. Zusätzlich wurden an weiteren 90 Standorten Objekte zum Kurzzeitsitzen installiert (vgl. Webseite Stadt Griesheim).

A 8 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation

VE GT FU
SE SL MU

Zur Förderung des Fußverkehrs sind neben infrastrukturellen öffentlichkeitswirksame, „weiche“ Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung der Bevölkerung für den Fußverkehr und mit Schnittstellen zum Kfz- und ruhenden Kfz-Verkehr zur Sensibilisierung der Autofahrer notwendig. Maßnahmenbereiche reichen von der Imagebildung und Information (Karten und Pläne) über das Neubürgermarketing bis hin zur frühzeitigen Mobilitätserziehung an Schulen und Kitas.

Darüber hinaus sind sowohl die infrastrukturellen „harten“ als auch die „weichen“ Maßnahmen strategisch zu koordinieren und aufeinander sowie mit den anderen Handlungsfeldern abzustimmen.

Bausteine

- Verwaltungsinterne Implementierung einer Fußverkehrsstrategie:
  Ämterübergreifende Thematisierung und regelmäßiger projektunabhängiger Austausch bspw. in Form von regelmäßigen Besprechungen zum Fuß- und Radverkehr (Radverkehrsbeauftragter, Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur, Ordnungsamt, Referat KidS, Amt für Marketing und Kommunikation, Schulen, Hochschulen, Polizei; …)

  Umsetzung konkreter Projekte, z. B. Nahmobilitätskonzepte für Stadtteile (u.a. im Zuge von Soziale Stadt-Projekten), ämterübergreifende Definition von Zielen in Zeithorizonten (1-Jahres-Plan, 5-Jahres-Plan etc.) und Zuständigkeiten; Monitoring der Wirkungen bspw. über Beobachtungen, Fußgängerzählungen, Befragungen
- Initiierung und Koordinierung von weichen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs: Pläne und Karten für sichere und attraktive Fußwege (siehe Maßnahme A 8.1) sowie Kampagnen/Aktionen zur Image- und Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr (siehe Maßnahme A 8.2)

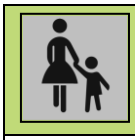
Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **I** Handlungsfeld Verkehrssicherheit
- **K** Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Polizei, Schulen, Hochschulen, …



A 8.1 Stadtteilpläne für Fußgänger/ Freizeitwegepläne

VE GT FU SE SL MU

Pläne für Fußgänger in Form von Stadtteilkarten und Freizeit-/Wanderkarten zeigen die kürzesten und/oder attraktivsten Wege für den Alltag sowie in der Freizeit. Sie basieren auf der jeweiligen Fußwegeinfrastruktur und sollen daher auch barrierefreie Wege bzw. Barrieren, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Querungshilfen, Haltestellen des ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten und weitere für Fußgänger relevante Infrastrukturen sowie öffentliche Einrichtungen beinhalten. Es kann auch sinnvoll sein, Informationen zielgruppenspezifisch aufzuarbeiten, bspw. in Form eines barrierefreien Stadtteilplans, eines Kinder-Fußwegeplans etc.

Bausteine

- kostenlose Veröffentlichung von Stadtteilkarten für Fußgänger allgemein: Darstellung von attraktiven und sicheren Alltagsrouten u. a. auf Grundlage der Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene (siehe Maßnahmenfeld G 5.1)
- Optional: kostenlose Veröffentlichung von zielgruppenspezifischen Karten, insb. für Mobilitätsbehinderte mit Darstellung barrierefreier Wege bzw. von Barrieren und für Kinder (sichere Wege zwischen den für Kinder relevanten Orten, Spielmöglichkeiten, ggf. Verbindung mit der Schulwegeplanung (siehe Maßnahmenfeld I 5).
- Veröffentlichung von Freizeit- und Wanderkarten auf Grundlage der Wegekonzeption für Freizeit- und Wanderwege (siehe Maßnahmenfeld A 1.4)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.4** Wegenetz für Freizeit und Tourismus
- **G 5.1** Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene
- **H4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **I 5** Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☒ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Mobilitätsbehinderte

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

*) Erstellung der Karten in den nächsten Jahren, danach laufende Anpassung an Veränderungen des Wegenetzes

A 8.2 Kampagnen/ Aktionen

VE GT FU SE SL MU

Kampagnen und öffentlichkeitswirksame Aktionen sollen dazu genutzt werden, den Fußverkehr mit seinen Vorteilen stärker ins öffentliche Bewusstsein zu verankern und nach dem Autoverkehr als zweitstärkste sowie gleichwertige Fortbewegungsart zu etablieren. Insbesondere gilt es, den gegenseitigen Respekt und die Rücksichtnahme zu fördern sowie durch eine möglichst frühzeitige Mobilitätserziehung eine selbstständige Mobilität (auch zu Fuß) der Kinder und Jugendlichen zu fördern.

Die Maßnahme besitzt besondere Schnittstellen zur Öffentlichkeits- und Marketingarbeit der Radverkehrsförderung (siehe Maßnahme B 10), zur Verkehrssicherheitsarbeit (siehe Maßnahmen I 5 und I 6) sowie zum Themenfeld Mobilitätsmanagement und –kultur (siehe Maßnahmen K 3 und K 4).

Bausteine

- Aktive Mobilitätsberatung: bspw. über die bereits existierende Neubürgermappe, zusätzlich mit (barrierefreien) Fußverkehrs-Stadtplänen (siehe Maßnahmenfeld A 8.1); Beratung von Schul- und Hochschulstandorten bzgl. einer fußgängerfreundlichen und barrierefreien Wegegestaltung, …
- Image- und Informationsoffensive für mehr Fußverkehr: Entwicklung eines Slogans; „Woche des Fußverkehrs – Besser zu Fuß in Saarbrücken“ mit Berichten in der Zeitung und prominenten Fußverkehrsbotschaftern; Aktionen im öffentlichen Raum wie bspw. temporäre Spielstraßen; am Wochenende gesperrte Hauptverkehrsstraße; Aufzeigen der vielfach positiven Wirkungen des Fußverkehrs für die Stadt- und Lebensqualität und die Gesundheit;
- Imagekampagne für mehr Sicherheit im Fußverkehr: Sensibilisierung der Autofahrer hinsichtlich der Gefahren für Fußgänger an Kreuzungen, Übergängen und durch Falschparken sowie Sensibilisierung der Fußgänger für ein richtiges Verhalten im Straßenverkehr (Sichtbeziehungen, Vorrang bzw. Wartepflicht an Kreuzungen und Einmündungen, …)

Abbildung 32: temporäre Spielstraße Frankfurt a.M.

- Mobilitätserziehung an Kitas und Schulen: Zusammenwirken mit der Schulwegsicherung und der Erstellung von Schulwegplänen (siehe Maßnahmenfeld I 5) sowie dem schulischen Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmenfeld K 3) in Zusammenarbeit mit Kindern, Eltern und Polizei. In unterschiedlichen Formaten und Unterrichtsformen können darüber hinaus Kinder auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam gemacht werden und insb. mit Blick auf eine verkehrssichere Teilnahme als Fußgänger geschult werden. Hierbei geht es auch um die „Erlebbarkeit“ des Schulweges
- Turnusmäßige zu Fuß-Begehungen mit der Verwaltung in wechselnden Räumen Saarbrückens: Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zu Themen des Fußverkehrs und darüber hinaus

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 9** Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/ Marketingstrategien
- **I 5** Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit
- **I 6** Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit
- **K 3** Schulisches Mobilitätsmanagement
- **K 5** Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein ***Akteure:*** LHS, Polizei, Schulen, Hochschulen

5.2 Handlungsfeld B: Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die im Stadtverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann und bei Entfernungen bis 3 km innerorts den anderen Verkehrsmitteln beim Wegezeitaufwand überlegen ist. Radfahren ist zugleich gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z. B. Pedelecs/ E-Bikes auch für Langstrecken und Pendler, Lastenfahrräder, …) stellt der Radverkehr im städtischen Umfeld auch im Alltagsverkehr eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen.

Mit E-Bikes und Pedelecs sind auch größere Entfernungen zu bewältigen, sodass das Fahrrad auch für den Stadt-Umland-Verkehr interessanter wird. Zudem erleichtern elektrisch unterstützte Fahrräder das Radfahren in topografisch bewegten Städten wie z.B. in Saarbrücken. Die Verkaufszahlen von E-Bikes und Pedelecs zeigen in den letzten Jahren enorme Zuwachsraten; mittlerweile sind in Deutschland ca. 2.5 Millionen unterwegs – allein im Jahr 2015 wurden 535.000 verkauft (Verkaufsanteil 12 %).[11] In vielen Regionen liegt der Anteil der elektrisch betriebenen Räder an den Fahrrädern der Haushalte schon bei knapp 10 % - mit steigender Tendenz. Pedelecs haben sich also bereits als fester Bestandteil des Verkehrssystems etabliert und erschließen neue Zielgruppen für den Radverkehr wie Pendler und Senioren. Es ergeben sich zudem neue Möglichkeiten für die Radverkehrsplanung in topografisch bewegten Regionen, aber auch neue Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur.

Die Stärke des Fahrrades liegt zunächst vor allem im Kurzstreckenbereich (bis zu 5 km, ca. 20 Minuten Wegezeit), durch die Verbreitung von Pedelecs wird das Radfahren aber auch auf längeren Strecken immer attraktiver. Da etwa 2/3 aller Wege der Saarbrücker im Nahbereich stattfinden (< 5 km), jedoch noch überwiegend mit dem Pkw unternommen werden, besteht ein enormes Potenzial, den Radverkehrsanteil am Modal Split von lediglich 4 % (Stand 2010) weiter anzuheben und die auch in Saarbrücken in den letzten Jahren zunehmende Nutzung des Fahrrades deutlich zu beschleunigen. Das Ziel in Saarbrücken, den Radverkehr deutlich zu stärken und den Wegeanteil von derzeit 4% bis 2030 auf 10-12 % zu erhöhen, erfordert die Herstellung entsprechender Rahmenbedingungen (dichtes Radwegenetz, gute und sichere Radinfrastruktur, verstärkte Bewusstseinsbildung für den Radverkehr).

5.2.1 Handlungsbedarfe und Strategie der Radverkehrsplanung

Grundsätzlich besteht in Saarbrücken gegenüber anderen Städten ein großer Nachholbedarf für den Radverkehr. Saarbrücken kann nicht auf eine langjährige strategische Radverkehrsförderung aufbauen. Hieraus resultiert eine häufig fragmentierte Radverkehrsinfrastruktur in vielen Hauptverkehrsstraßen, auf denen, teils auch abschnittsweise, keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Der sehr geringe Radverkehrsanteil von 4 % am Modal Split ist eine Folge, eine andere die der überproportionale Unfallbeteiligung der Radfahrer (siehe Analysekapitel 6). Die Topografie ist in den peripheren Stadtteilen ein Nutzungshemmnis, was jedoch durch die zunehmende Marktdurchdringung von Pedelecs/ E-Bikes aufgehoben wird. Die Leinpfade besitzen ein hohes Rad-

[11] http://www.pd-f.de/wp-content/uploads/kalins-pdf/singles/themenblatt-die-fahrradwelt-in-zahlen.pdf

fahrerpotenzial, jedoch sind sie, in Teilen nicht für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ausgebaut und weisen noch Lücken auf.

Auch wenn nach und nach eine Radverkehrsinfrastruktur ergänzt wird, bspw. zuletzt auf der Dudweiler Straße, gibt es noch viele Handlungsbedarfe im Ausbau einer Radinfrastruktur, beim Schließen von Netzlücken sowie in der Bewusstseinsbildung für den Radverkehr (siehe Analysekapitel 6):

- lückenhafte Radinfrastrukturen selbst auf den Hauptachsen des Radverkehrs, teils sind Radwege auch zu schmal oder anderweitig mängelbehaftet
- Kreuzungen und Einmündungen weisen meistens keine Radinfrastruktur auf
- unüberwindbare Barrieren im Stadtgebiet (Schienen- und Straßenachsen, Saar) führen für Fußgänger und für Radfahrer zu Umwegen
- Gefährdungen durch Falschparker sowie Nutzungskonflikte mit Fußgängern
- an vielen wichtigen Quellen und Zielen der Radfahrer fehlen sichere und komfortable Radabstellanlagen, insb. in Wohngebieten, in Stadtteilzentren und teils in der Innenstadt
- Radfahrer in Saarbrücken sind wenig präsent sowohl auf den Straßen als auch (als Folgewirkung) „in den Köpfen“ der Verkehrsteilnehmer

Die Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Saarbrücken, die im Folgenden in Handlungs- und Maßnahmenfeldern konkretisiert wird, ist übergreifend angelegt und geht daher über die Verbesserung der technischen Infrastruktur hinaus. Ein deutlicher Qualitätssprung für den Radverkehr bedeutet nämlich nicht nur mehr und bessere Radwege, sondern auch eine Verkehrserziehung zu einem rücksichtsvolleren Miteinander und eine Imageförderung der nicht Motorisierten als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Das Radverkehrskonzept setzt hierbei auf

- das Erstellen eines dichten, sicheren, attraktiven, komfortablen und mit hoher Durchschnittsgeschwindigkeit zu befahrenen Radverkehrsnetzes in Saarbrücken,
- die Optimierung der Radwegeinfrastruktur auf Straßen und an den Kreuzungen des Radwegenetzes sowie die Schließung von Netzlücken,
- die Ausbildung von Radverkehrshauptachsen sowie Radkomfortrouten als schnelle Verbindungen/ Rückgrat des Radverkehrs zwischen Stadtteilen und ins Umland,
- die kontinuierliche Beseitigung von punktuellen Hindernissen und Gefahrenstellen im Radverkehrsnetz,
- den Ausbau der Radabstellanlagen stadtweit,
- die Stärkung des Radverkehrs durch mehr Komfort und Service sowie eine Bewusstseinsbildung durch eine Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit sowie
- die Prüfung von Möglichkeiten eines den ÖPNV ergänzenden Fahrradverleihsystems für Saarbrücken.

5.2.2 Grundsätze der radfahrerfreundlichen Verkehrsplanung

Eine radfahrerfreundliche Gestaltung Saarbrückens bedingt Maßnahmen in der Radinfrastruktur, insbesondere aber auch eine politisch getragene Strategie. In vielen Straßenräumen existieren heute noch keine Radverkehrsanlagen oder Radfahrer werden konfliktreich mit Fußgängern im Seitenraum geführt. Die Fahrbahnführung im Mischverkehr, auf Radfahr- oder Schutzstreifen stellt in vielen Fällen aber die deutlich sichere Alternative für Radfahrer dar und ist mittlerweile Stand der Technik. Radfahrer sind besser im Blickfeld von Autofahrern, was die Gefahr des Übersehens deutlich reduziert, und werden von den langsamen Fußgängern getrennt geführt. Die Führung auf der Fahrbahn kommt daher der Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen zu Gute und macht das Radfahren bzw. Zufußgehen attraktiver.

Da in vielen Straßenräumen noch keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, bedeutet eine Radverkehrsförderung aber auch, dass Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umverteilt werden müssen. In vielen Fällen ist ein Radfahren im Mischverkehr bzw. auf Radfahr-/Schutzstreifen in Anbetracht der Kfz-Verkehrsmengen problemlos in den Straßenraum zu integrieren. In wenigen Fällen bedeutet die Anlage von Radverkehrsanlagen aber, dass einzelne Kfz-Fahrspuren/-Abbiegespuren bzw. Parkstreifen entfallen müssen. Eine effektive und strategisch ausgerichtete Radverkehrsförderung bedingt hierbei, dass der Radverkehr in diesen Einzelfällen auch gegenüber dem Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs priorisiert wird. Hierzu ist ein politisch abgestimmter Konsens als Leitlinie notwendig. Radfahrerfreundliche Städte zeigen, dass die Verkehrsverlagerung zum Radverkehr nicht nur für Radfahrer Vorteile schafft, sondern die Kfz-Verkehrsmengen sowie Zeitverluste durch Stauungen reduziert, den Bedarf nach öffentlichen und privaten Parkflächen sowie die widerrechtliche Inanspruchnahme von Verkehrsflächen für das Abstellen von Kfz deutlich mindert, Umweltbelastungen verringert und insgesamt die finanziellen Aufwendungen für das Kfz-Straßennetz senkt. Nicht zuletzt profitieren radfahrerfreundliche Städte auch durch ihr „grünes“ und lebenswertes Image.

Zum Grundsatz der radfahrerfreundlichen Verkehrsplanung gehört auch, dass eine Radverkehrsförderung finanzielle Ressourcen voraussetzt und dies nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für Personal und „weiche“ Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, …). Der anvisierte Qualitätssprung im Radverkehr ist nur möglich, wenn entsprechende Mittel im Haushalt bereitgestellt werden. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) liefert zum Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung grobe Orientierungswerte. Städte und Gemeinden können gemäß NRVP drei Entwicklungsstufen zugeordnet werden (Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter).

Betrachtet man die Definition der Entwicklungsstufen, ist Saarbrücken der Kategorie „Einsteiger“ zuzuordnen (entsprechend BMVBS 2012): „Einsteiger: […] Radverkehrsanteil […] deutlich unter 10 % […]. Auch die organisatorischen Strukturen der Radverkehrsförderung […] existieren entweder nicht oder sind erst in Anfängen vorhanden.“ Tabelle 10 zeigt den gemäß NRVP erforderlichen Finanzbedarf für die Aufgabenbereiche der Radverkehrsförderung. Für Saarbrücken würde dies einem jährlichen Etat von etwa 2 - 3 Mio. € entsprechen.

Tabelle 10: Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung (in € pro EW und Jahr; Quelle: BMVBS 2012):

Entwicklungsstufe	Infrastruktur[1]	Abstellanlagen	Nicht-investive Maßnahmen	Weiteres[2]	*Summe*
Einsteiger	6,10 - 13,10 €	1,10 - 2,50 €	0,50 €	0,50 - 2,00 €	***8,00 - 18,00 €***

1) Um-/Neubau, Erhaltung und betriebliche Unterhaltung 2) Fahrradverleihsysteme, Fahrradstationen

5.2.3 Maßnahmenfelder

Die nachfolgenden Maßnahmenfelder sind auf die Ziele der Radverkehrsförderung des VEPs zur deutlichen Qualitätssteigerung für den Radverkehr und die Anhebung des Radverkehrs im Modal Split, insbesondere die Verlagerung von Wegen kurzer und mittlerer Distanz auf den Radverkehr, abgestimmt.

Neben den vielen infrastrukturellen Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung. Dies ist in Städten wie Saarbrücken, in denen das Auto im Mobilitätsbewusstsein traditionell verankert ist, von großer Bedeutung. Die Maßnahmenfelder zum Radverkehr besitzen besonders starke positive Bezüge zum Fußverkehr (insb. zu Maßnahmenfeld A 5 „Abbau von Nutzungskonflikten“) sowie zum Maßnahmenfeld K 4 „Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen“ im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und -kultur“.

Die Maßnahme B 6.1 „Fahrradparkhaus Hbf./Alte Post“ wird zwar grundsätzlich empfohlen, ist im integrierten Handlungskonzept (mittlerer Finanzierungspfad) aber finanziell nicht darstellbar und besitzt nur eine niedrige Priorität (siehe

Anhang V: Maßnahmen, die nicht im integrierten Handlungskonzept finanzierbar sind).

Tabelle 11: Handlungsfeld Radverkehr (B) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
B1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrszielnetzes als Daueraufgabe	mittel	Daueraufgabe			LHS, ggf. LfS bzw. Umlandkommunen, Regionalverband Saarbrücken
B2 Radkomfortrouten (umfasst einen detaillierten Einzelsteckbrief)	mittel bis hoch	x	x	x	LHS, ggf. Umlandkommunen, Regionalverband Saarbrücken, WSA, LfS
B3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur (umfasst 7 detaillierte Einzelsteckbriefe)	hoch bis niedrig	Daueraufgabe			LHS, LfS, ggf. Umlandkommunen, Regionalverband Saarbrücken, in Teilbereichen Deutsche Bahn
B4 Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen	hoch bis niedrig	Daueraufgabe			LHS, ggf. LfS
B5 Verkehrssicherheit für Radfahrer	hoch	Daueraufgabe			LHS
B6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen	mittel	Daueraufgabe			LHS, Private, ggf. Verbände
B7 Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst	mittel	Daueraufgabe			LHS, LfS
B8 Serviceangebote für den Radverkehr	niedrig	Daueraufgabe			LHS, Private
B9 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/ Marketingstrategien	mittel	Daueraufgabe			LHS, Verbände
B10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken	niedrig	x			LHS, Saarbahn, Hochschulen, evtl. private Betreiber

B 1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrs-Zielnetzes als Daueraufgabe

VE GT FU SE SL MU

Ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz ist eine Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel und sollte den unterschiedlichen Ziel- und Altersgruppen (Kinder bis Senioren) sowie Wegezwecken (z. B. Alltags- und Freizeitverkehr) Rechnung tragen. Das Saarbrücker Radverkehrs-Zielnetz, das von der Stadtverwaltung zusammen mit dem ADFC Saarbrücken erarbeitet wurde, ist bereits engmaschig, hierarchisch abgestuft und besitzt eine hohe Verbindungs- und Erschließungswirkung. Probleme entstehen durch natürliche (Saar, Topografie), verkehrsbedingte Barrieren (Schienenstrecken, Hauptverkehrsstraßen, Autobahnen) sowie durch siedlungsstrukturelle Gegebenheiten (bspw. Netzlücken nördl. Leinpfad/ Saarstahl).

Bausteine

Das bestehende Radverkehrs-Zielnetz wurde um weitere wichtige Routen ergänzt bzw. es werden auch Änderungen der Hierarchiestufen vorgeschlagen (siehe nachfolgende Karte Radverkehrs-Zielnetz). Es ist die Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung der Stadt Saarbrücken und enthält durch seine Netzhierarchisierung eine Orientierung zu Prioritäten in der Umsetzung der Infrastruktur. Es stellt unter anderem Empfehlungen zu ergänzenden Routen dar (siehe gestrichelte Linien in nachfolgender Karte), die wegen ihrer Bedeutung in das Zielnetz aufgenommen werden sollten, auch wenn sie teilweise kurz- bis mittelfristig noch nicht zu entwickeln sind. In diesem Fall sind nach Möglichkeit (auch temporäre) Ausweichrouten herzustellen (bspw. Ausweichroute zur Lebacher Str., zur Kaiserstr., zur Metzer Str. oder zu nur mit baulichem und signaltechnischem Aufwand zu öffnenden Einbahnstraßen, siehe Karte Radverkehrs-Zielnetz). Das heißt, das Radverkehrs-Zielnetz stellt auch Routen dar, die heute noch nicht befahrbar sind und definiert somit einen Zielstandard für die Zukunft, der durch entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen (siehe nachfolgende Maßnahmenfelder sowie Abbildung 35).

Die einzelnen Routen des Radverkehrs-Zielnetzes sind mit einer für Radfahrer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur auszustatten (siehe Maßnahmenfeld B 2 bis B 8). Hierbei sind die Netzkategorien gemäß der ERA 2010 festgelegt und sowohl für die Maßnahmenpriorität als auch für die Qualität der Infrastruktur maßgeblich:

- Hohe Priorität – Radkomfortverbindungen
  Die beidseitigen Leinpfade sollen weiter zu stadtgrenzenüberschreitenden und innerstädtischen Radkomfortrouten für den Alltags- und Freizeitradverkehr ausgebaut werden. Darüber hinaus existieren perspektivisch weitere Potenziale für Radkomfortrouten. Aufgrund der eigenen Trassenführung sind Radkomfortrouten eine Sonderkategorie im Radverkehrsnetz und werden im Maßnahmenfeld B 2 gesondert betrachtet.

- Hohe Priorität: Radhauptverbindungen
  Die Radhauptverbindungen sind von gesamtstädtischer und stadtteilverbindender Bedeutung, indem sie die Stadtteile untereinander und mit dem Stadtzentrum verbinden. Des Weiteren stellen sie Verbindungen in die Umlandkommunen her. Sie sind hochwertige, komfortable Hauptverbindungen, die eine schnelle, direkte, sichere und – wenn möglich – topografisch wenig bewegte Befahrbarkeit ermöglichen und ein großes Potenzial zur Aktivierung und Steigerung des Radverkehrs aufweisen. An den Hauptrouten liegen wichtige, i.d.R. gesamtstädtisch bedeutende Ziele und Quellen des Radverkehrs (z. B. Bahnhöfe, die Universität und die Fußgängerzone). In erster Priorität sollte neben Radkomfortrouten die durchgängige, zügige und komfortable Befahrbarkeit der Hauptrouten und der dazugehörigen Knotenpunkte als Basis des Saarbrücker Radverkehrsnetzes erreicht werden. Hierzu sind in der Regel eigene Radverkehrsanlagen (Radwege, Schutz-/Radfahrstreifen) notwendig.

- Mittlere Priorität – Radverbindungen:
  Die Radverbindungen verdichten das Radwegenetz und machen es engmaschiger. Sie sind vor allem auf Stadtteil- und Quartiersebene wichtig, wo sie überwiegend eine Erschließungsfunktion im Sinne von „Hauptsammelverbindungen“ erfüllen. Mit den Radverbindungen werden i. d. R. stadtteilbezogene wichtige Ziele angebunden. Sie verbinden darüber hinaus die Hauptrouten untereinander und bilden Querverbindungen zwischen den Stadtteilen. Die Radinfrastruktur ist auf ihnen in zweiter Priorität zu verbessern.

B 1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrs-Zielnetzes als Daueraufgabe

VE GT FU
SE SL MU

- Niedrige Priorität – Radanbindungen
  Radanbindungen ergänzen das Radroutennetz im Nahbereich zwischen den o. g. Routenkategorien. Sie besitzen eine untergeordnete Erschließungs- und teils Verbindungsfunktion und stehen in der Prioritätenreihung hinter Radhaupt- und Radverbindungen. Eine Radinfrastrukturplanung kommt hier in den nächsten Jahren vor allem dann in Betracht, wenn Sanierungen und/oder Neugestaltungen anstehen.

Das Radverkehrsnetz ist kontinuierlich auf Verbindungs- und Erschließungswirkungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu ergänzen oder in den Hierarchiestufen der Netzelemente zu optimieren.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 2** Radkomfortrouten
- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- **B 4** Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen

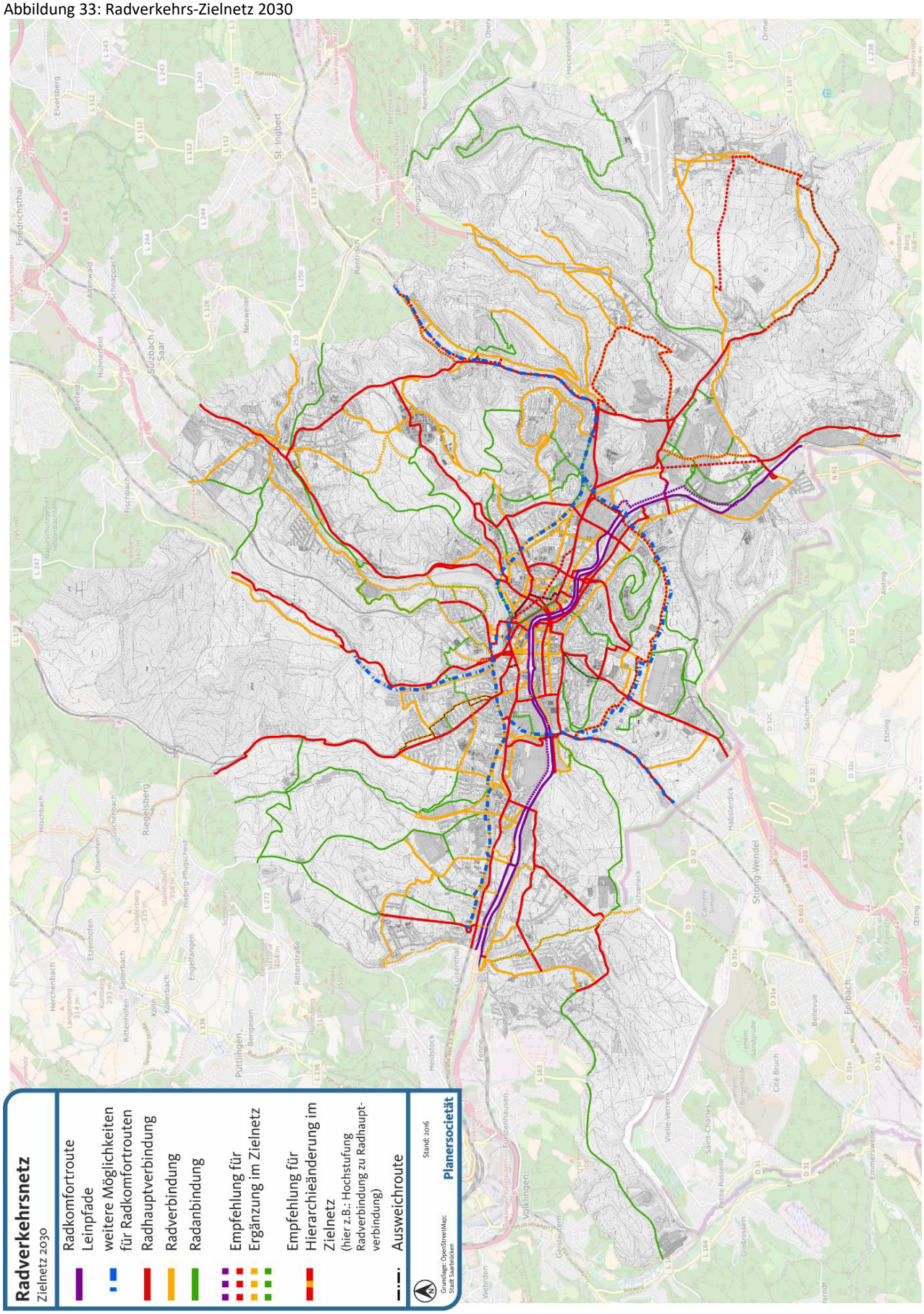
Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, ggf. LfS bzw. Umlandkommunen, Regionalverband Saarbrücken

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Das Radverkehrs-Zielnetz wurde im Rahmen des VEP weiterentwickelt. Es ist eine stetige Überprüfung und eine Anpassung an die jeweils aktuellen Gegebenheiten notwendig.

Abbildung 33: Radverkehrs-Zielnetz 2030



B 2 Radkomfortrouten

VE GT FU
SE SL MU

Radkomfortrouten sind möglichst direkt (d. h. umwegfrei/-arm) geführte Radwegeverbindungen in die Innenstadt sowie zwischen Stadt und Umland mit dem Ziel, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen. Radkomfortrouten sollten einen durchgängig hohen Qualitätsstandard aufweisen, um die Potenziale voll ausschöpfen zu können und ein bequemes und zügiges Vorankommen der Radfahrer mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit zu ermöglichen (siehe hierzu sonstige Bemerkungen und Hinweise am Ende des Steckbriefes).

Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern gewinnen Radkomfortrouten auch für Radpendler auf Entfernungen jenseits der 5 km an Bedeutung. Eine einseitige, perspektivisch möglichst beidseitige Radkomfortverbindung entlang der Saar leistet somit nicht nur für die Saarbrücker Radfahrer, sondern auch für längere Strecken in die Umlandkommunen, zum Beispiel nach Völklingen, einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Senkung des MIV-Fahrtenaufkommens.

Wichtig ist in Saarbrücken nicht nur die Durchgängigkeit, sondern auch die Anbindung der Radkomfortverbindungen über gut befahrbare und wahrnehmbare Anschlüsse an das weitere Radverkehrsnetz. Hierzu können teils bestehende Verbindungen genutzt werden, teils sind neue Verbindungen herzustellen oder auszubauen. Aufzüge sind auf Ausnahmefälle zu beschränken. Radkomfortverbindungen sollten insgesamt auf einer guten Radinfrastruktur mindestens auf den Radhaupt- und Radverbindungen aufsetzen, da diese als Zubringer zu Radkomfortrouten zu verstehen sind.

Neben den Leinpfaden (siehe Maßnahmenfeld B 2.1) ist die weitere Prüfung von Radkomfortverbindungen zu empfehlen (siehe nachfolgende Karte zu den Radkomfortrouten).

Bausteine

- Schrittweise Umsetzung einer Radkomfortroute Leinpfade (siehe Maßnahmenfeld B 2.1)

Machbarkeitsstudie zur Prüfung weiterer, perspektivischer Radkomfortrouten (siehe Maßnahmenkarte „Radkomfortrouten“):

- Schafbrücke über Scheidt mit Weiterführung nach St. Ingbert (ggf. bis nach Homburg); innerstädtischer Anschluss an den Meerwiesertalweg durch Parallelführung zur Schienentrasse und perspektivisch (bspw. in Kombination mit einer kleinen Innenstadtumfahrung) Führung zum Hbf.
- Forbach – Deutschmühlental – Messe mit Anschluss an den südl. Leinpfad (im Rahmen der Aufwertung des Deutschmühlentals für Radfahrer sowie der L 273n nach Stiring-Wendel zu prüfen)
- Prüfung weiterer Möglichkeiten/Perspektiven

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- B 1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- B 3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig*	☒ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, ggf. Umlandkommunen, Regionalverband Saarbrücken

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Es kommen folgende Führungsformen für Radkomfortrouten in Betracht, die im Routenverlauf auf ihre Machbarkeit geprüft werden müssen:

- separater bzw. selbständig geführter Radweg (ohne Fußverkehr bzw. mit abseits geführtem Fußweg): Mindestbreite von 4,00 m
  (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit/an Engstellen auf kurzen Abschnitten Breite von 2,50 m)
- separat/ selbständig geführter Radweg (mit Fußverkehr): Mindestbreite 6,50 m zzgl. entsprechender Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr (z. B. mittels Markierung und/oder Pufferstreifen)

B 2 Radkomfortrouten

VE GT FU
SE SL MU

(bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit abschnittsweise auch Breite von 5,00 m ausreichend; bei sehr geringer Fußgängerfrequenz gemeinsame Führung auf 4,00 m breitem Weg möglich)

Darüber hinaus sollten die Radkomfortrouten über weitere Qualitätsmerkmale verfügen:

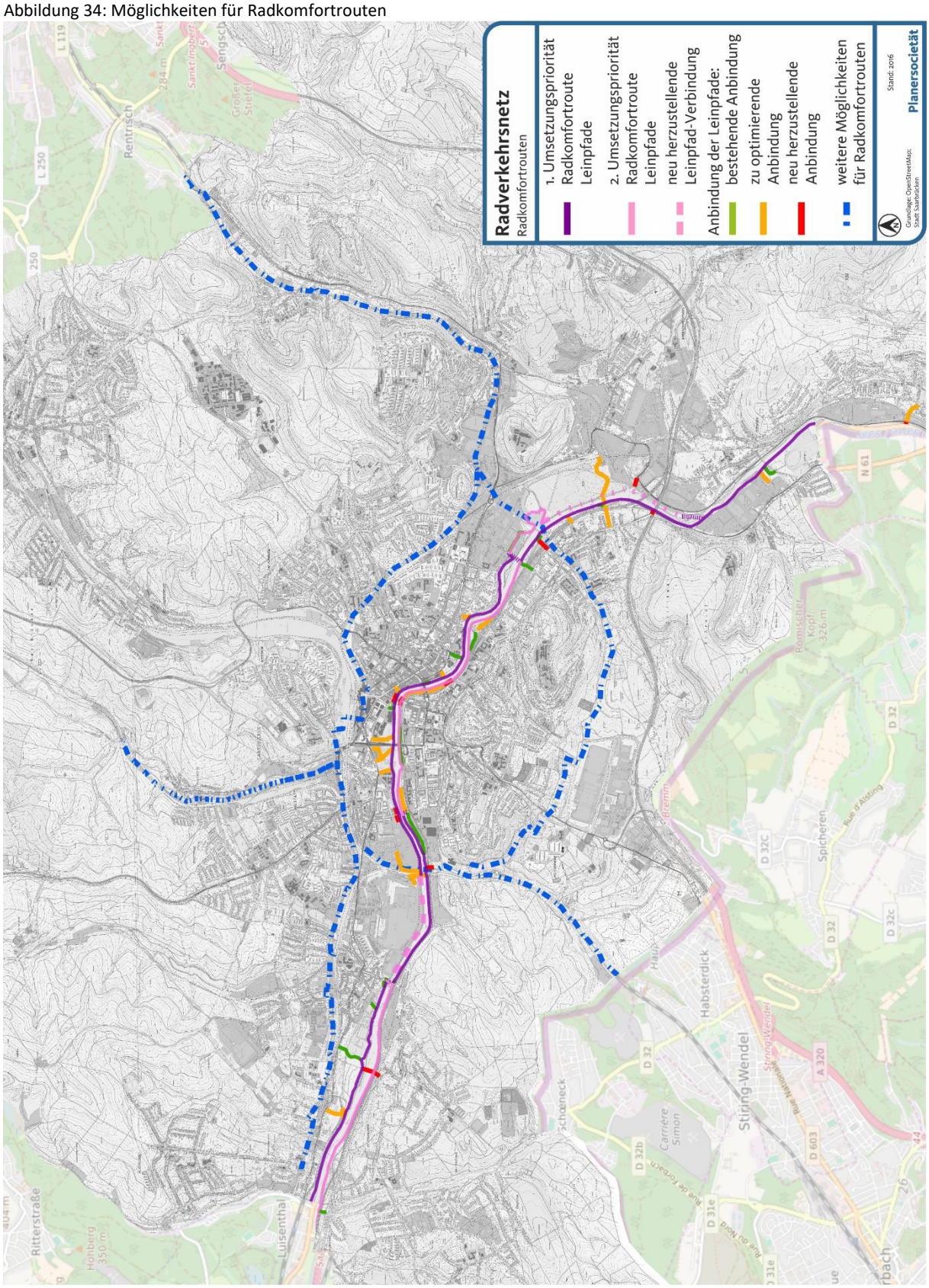
- ebener, witterungsunabhängiger Belag (Asphalt oder Beton)
- durchgängige Beleuchtung (mindestens innerorts)
- regelmäßige Wartung (Reinigung und Winterdienst)
- Hotline für Schadensmeldungen und Schmutzbeseitigung (z. B. Scherben)
- durchgängige Zielwegweisung sowie Weisung zum innerörtlichen Radroutennetz
- Vermeidung von Hindernissen wie z. B. Umlaufsperren und scharfe Kurven/Knicke
- Möglichst wenige Halte wegen vorfahrtberechtigter oder signalisierter kreuzender Straßen; dies ist durch die Trassenführung und ggf. durch niveau-unterschiedliche Kreuzungen zu lösen
- Selbstständig geführte reine Radtrassen mit Trennung vom Fußverkehr

Qualitätsmerkmale zur Anbindungen an das Bestandsnetz:

- möglichst über niveaugleiche Verbindungen, ggf. als Rampenausbildung (Empfehlungen zur Rampenausbildung siehe FGSV 2010: 17)
- ausnahmsweise und in seltenen Fällen, wenn keine andere Verbindung hergestellt werden kann, Verbindung über Aufzüge unter Berücksichtigung der Breiten- und Längenanforderungen von Fahrrädern mit Gepäck (Touristen)
- durchgängige Wegweisung der Verbindungen der Leinpfade – zum weiteren Radverkehrsnetz über Wegweiser und ggf. Markierungen mit Angabe markanter Zielpunkte

Die hier ausgeführten Anforderungen und Standards (insb. in Anlehnung an das Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)) sind als grober Rahmen zu betrachten. Diese sind im Zuge von Umsetzungsplanungen und ggf. weiteren Machbarkeitsstudien auf Basis der aktuellsten Empfehlungen für Radkomfortverbindungen zu konkretisieren.

Abbildung 34: Möglichkeiten für Radkomfortrouten



B 2.1 Radkomfortroute Leinpfade

VE GT FU SE SL MU

Von besonderer Bedeutung ist der Ausbau der beiderseitigen Leinpfade zu Radkomfortrouten, da sie sowohl für den Alltagsverkehr zwischen den Saarbrücker Stadtteilen/ in die Umlandkommunen als auch für die vielen Radtouristen auf dem Saarradweg ein deutlicher Mehrwert wäre. Auch für Fußgänger, die auf den Leinpfaden immer wieder in Konflikt mit den Radfahrern gelangen, wäre eine Radkomfortverbindung ein Komfort- und Sicherheitsgewinn (siehe auch Maßnahmenfeld A 5). Da die Trasse der Leinpfade in vielen Fällen schon ausgebaut und nur verbreitert werden müsste, ist ein hoher Kosten-Nutzen-Faktor gegeben. Zu prüfen ist insb. auf den innerstädtischen Verbindungen (bspw. vom Kraftwerk bis Innenstadt) auch eine Beleuchtung.

Bausteine

- Basierend auf der Maßnahmenkarte „Radkomfortrouten“ ist eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, in der Ausbaunotwendigkeiten und -potenziale geprüft und entsprechende Detailkonzepte entwickelt werden. Die dargestellten Prioritäten leiten sich aus der notwendigen Maßnahmenintensität/ zeitlichen Machbarkeit ab. Beispielsweise ist der Lückenschluss bei Saarstahl (2. Priorität) sehr wichtig, aber deutlich aufwändiger als die Optimierung der gegenüberliegenden Leinpfad-Saarseite.
  In einem ersten Schritt sollten die als 1. Priorität empfohlenen Abschnitte der Leinpfade als Radkomfortrouten weiterentwickelt werden. Hierin einzubeziehen ist die verbesserte Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz vor allem an den Saar-Brücken (siehe Abbildung 34).
- Nachfolgend sind auch die weiteren Abschnitte zweiter Priorität aufzuwerten und an das bestehende Radverkehrsnetz/ an die Stadtteile anzuschließen. Für sie sollte ebenso eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, sodass sie dann bei ohnehin anstehenden Umbauarbeiten im Bereich der Leinpfade oder bei sich ändernden Prioritätensetzungen berücksichtigt werden können. Von besonderer Bedeutung sind die Abschnitte im Innenstadtbereich und auf Höhe Saarstahl sowie Osthafen - Peugeotbrücke.
- Anbindung an das Bestandsnetz:
  Die Anbindung der Leinpfade an das Saarbrücker Radverkehrsnetz ist bislang an vielen Stellen noch nicht ausreichend. Zur zielgerichteten Schaffung neuer Schnittstellen zwischen den Leinpfaden sowie den weiteren Radrouten ist eine Orientierung an den oben genannten Prioritäten-Abschnitten zu empfehlen: Besonders wichtig ist daher die Herstellung qualitativ hochwertiger und erkennbarer Anbindungen entlang der Streckenabschnitte mit der ersten Priorität.

  Vor allem folgende Anbindungen des Leinpfades sollten demnach neu hergestellt werden (siehe Maßnahmenkarten „Radkomfortrouten“ sowie „Radverkehrsinfrastruktur“:
  - Güdingen: Anbindung des südl. Leinpfades an die B 51 über die Peugeot-Brücke/ an den neu herzustellenden nördlichen Leinpfad-Abschnitt; Schaffung einer sicheren Querungsstelle in den Neumühler Weg; Anbindung des Einzelhandelszentrums
  - Malstatt/ Alt-Saarbrücken: Schaffung von Rampen, ggf. Umnutzung bestehender Rampen (bei Realisierung des Vollanschluss Messe) an der Malstatter Brücke – nördlicher Leinpfad; Schaffung sicherer Querungsstellen über die Malstatter Brücke/Malstatter Str.; Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen auf der Brückenstr./Malstatter Str.
  - Gersweiler/ Schleuse: Anbindung von Gersweiler Höhe Am Matzenberg zur Schleuse bzw. zu den Leinpfaden (Unterführung A 620)

  Insbesondere nachfolgende Anbindungen sollten optimiert werden:
  - Güdingen: Anbindung Friedrich-Ebert-Str. über die Saarstr. (Wegweisung/ Markierung, Herstellung von Radverkehrsanlagen auf der Friedrich-Ebert-Str.)
  - Güdingen/ Brebach: radfahrergerechter Ausbau der Verbindung Saarbrücker Str./Zur Alten Fähre bis zur St. Arnualer Brücke; von Westen kommend über „Im Gutenbrunnen“ (Wegweisung/ Markierung)
  - St. Arnual: Brückenschlag Julius-Kiefer-Str. zum südl. Leinpfad über die Ostspange/ A 620
  - St. Arnual/ St. Johann: Anbindung Obere Lauersfahrt an die Bismarckstr. (Wegweisung/ Markierung)
  - St. Johann/ Finanzamt: offensichtlichere Gestaltung der Zufahrt über das Gelände des Finanzamtes (Prüfung der Verbreiterung der Durchfahrt insb. im Bereich der Schranke, Markierung einer Radtrasse, Wegweisung)

B 2.1 Radkomfortroute Leinpfade

VE GT FU SE SL MU

- Alt-Saarbrücken: Anbindung des südlichen Leinpfades an das Radverkehrsnetz im Zuge eines Vollanschlusses Messe
- Burbach/ Schanzenbergbrücke: Verbreiterung des Fuß-/Radweges auf der Brücke; radfahrergerechte Herstellung der Anbindung an die Käthe-Kollwitz-Str. sowie die Wiesenstr. Bzw. Berücksichtigung der Radverbindung in hoher Qualität beim Brückenneubau im Zuge des Vollanschlusses Messe (siehe D 3.2)
- Rockershausen: radfahrergerechter Ausbau der Verbindung nördlicher Leinpfad – Luisenthaler Str. auf Höhe Güchenbacher Str.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 5**: Abbau von Nutzungskonflikten (Fußverkehr)
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025 (1. Priorität)
☐ mittel	☐ niedrig	☒ bis 2030 (2. Priorität)
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, ggf. Umlandkommunen, Regionalverband Saarbrücken, WSA, LfS

B 3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

VE GT FU SE SL MU

Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst die konsequente Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes (siehe B 1). Die Führung auf der Fahrbahn (anstatt im Seitenraum) ist hierbei die sicherste Lösung und sollte wenn immer möglich umgesetzt werden. Der Radfahrer bleibt im Blickfeld der Autofahrer und Fußgänger werden nicht gefährdet. Auf vielbefahrenen Straßen kommen Radfahr- und Schutzstreifen sowie auch die Radfahrerfreigabe von Busspuren zum Einsatz. Auf wenig befahrenen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eignen sich Mischverkehre mit dem Kfz-Verkehr, was auf Straßen mit Tempo 30 die Regel ist. Auf Straßen mit einer Tempo 30-Strecke (VZ 274) können bei Bedarf Schutzstreifen den Radverkehr zusätzlich sichern. Auch Fahrradstraßen kommen insbesondere auf wichtigen Achsen des Nebenstraßennetzes in Betracht (siehe B 3.6). Eine einfache Maßnahme zur Radverkehrsförderung stellt darüber hinaus die Öffnung von Einbahnstraßen dar (siehe B 3.7), die bei Bedarf in der Ein- und Ausfahrt durch Markierungen unterstützt werden sollte.

Bausteine

Maßgebend für die Umsetzungsprioritäten ist die Bedeutung der Strecken im Radverkehrs-Zielnetz:

- Schaffung einer Radinfrastruktur entlang der **Radhauptverbindungen** (einschließlich Knotenpunkte und Anschlüsse) -> **hohe Priorität**
- Schaffung einer Radinfrastruktur entlang der **Radverbindungen** (einschließlich Knotenpunkte und Anschlüsse) -> **mittlere Priorität**
- Schaffung einer Radinfrastruktur entlang der **Radanbindungen** (einschließlich Knotenpunkte und Anschlüsse) -> **niedrige Priorität,** zunächst v.a. bei ohnehin anstehenden Planungen/Umbaumaßnahmen

Die nachfolgende Karte stellt die Empfehlungen für die wichtigsten Routen des Radverkehrs-Zielnetzes dar (siehe Abbildung 35).

Darüber hinaus ist der Radverkehr bei allen Straßenneu- und Umbaumaßnahmen und bei Deckenerneuerungen obligatorisch zu berücksichtigen.

<u>Folgende Radverkehrsachsen besitzen eine besonders große Netzbedeutung:</u>

- Innerstädtische Radverkehrsachse nördlich der Saar (siehe B 3.1)
- Innerstädtische Radverkehrsachse südlich der Saar (siehe B 3.2)
- Radverkehrsachse Innenstadt - Universität (siehe B 3.3)
- Radverkehrsachse Innenstadt - Alt-Saarbrücken/ HTW (siehe B 3.4)
- Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell (siehe B 3.5)

- Prüfung von Fahrradstraßen zur attraktiven Führung des Radverkehrs im Innenbereich (siehe Maßnahme B 3.6)
- Öffnung fehlender Einbahnstraßen in Gegenrichtung, wo möglich (siehe Maßnahme B 3.7)
- Über den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur hinaus ist die vorhandene Wegweisung im Radverkehrsnetz konsequent zu erweitern und zu optimieren. Dies kann auch Zusatzinformationen insb. für Touristen (Sehenswürdigkeiten, Bett & Bike-Übernachtungsmöglichkeiten etc.) einschließen.
- Bordsteine, die vom Radverkehr überfahren werden müssen (bspw. bei Straßenquerungen, an Übergängen zwischen einer Seitenraum- und Fahrbahnführung) sollten auf null abgesenkt werden

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 4** Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen

Zielkonflikte

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ggf. nur mit Umnutzung eines Kfz-Fahrstreifens oder Neuordnung/ Reduzierung des Parkens möglich

B 3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

VE GT FU
SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität**	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, LfS, ggf. Umlandkommunen, Regionalverband Saarbrücken

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

*) Prioritäten entsprechend der Netzhierarchien des Radverkehrs-Zielnetzes

Die nach den örtlichen Gegebenheiten (u. a. zulässige Geschwindigkeit, Fahrbahnbreite) geeigneten Führungsformen des Radverkehrs sind der Tabelle 12 auf der nachfolgenden Seite zu entnehmen.

Kostenrahmen für Radverkehrsanlagen (Anhaltswerte):

- Fahrrad-Piktogramm (groß) 200 €/Stk.
- Bau eines Radweges: 120 €/m²
- Schutzstreifen (Markierung) 10 €/lfd. m
- Radfahrstreifen (Markierung): 15 €/lfd. m

Tabelle 12: Zuordnung von geeigneten Führungsformen des Radverkehrs

Höchst-geschwindigkeit	Anzahl Fahrstreifen	Fahrbahn-breite[1]	Verkehrs-belastung	SV-Anteil[2]	Routentyp	Führungsform	Sonstiges
50	4	> 15,0 m				Radfahr- oder Schutzstreifen	Schutzstreifen insb. bei geringem SV-Anteil
	4	≤ 15,0 m		hoch		Getrennter Geh-/Radweg (Gesamtbreite von mind. 4,00 m) o. gemeinsamer Geh-/Radweg (Breite mind. 3,00 m)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und/oder große Fahrrad-Piktogramme auf rechtem Fahrstreifen oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	4	≤ 15,0 m		gering		Überbreite Fahrbahn (Breite 5,50 m) + Schutzstreifen	
	2	> 7,0 m	> 10.000			Radfahr- oder Schutzstreifen	Schutzstreifen insb. bei geringem SV-Anteil
	2	≤ 7,0 m	> 10.000			Getrennter Geh-/Radweg (Gesamtbreite von mind. 4,00 m) o. gemeinsamer Geh-/Radweg (Breite mind. 3,00 m)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und/oder große Fahrrad-Piktogramme oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	2	> 6,6 m	4-10.000			Radfahr- oder Schutzstreifen	
	2	≤ 6,6 m	4-10.000	hoch		Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ (nur bei Gehwegbreite von mind. 2,50 m)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	2	≤ 6,6 m	4-10.000	gering		Mischverkehr	
	2		< 4.000			Mischverkehr	
30 (Strecke)	4	> 15,0 m				Radfahrstreifen	Ggf. Schutzstreifen
	4	≤ 15,0 m				Große Fahrrad-Piktogramme auf rechtem Fahrstreifen	Ggf. auch überbreite Fahrbahn (Breite 5,50 m) + Schutzstreifen
	2			hoch		Schutzstreifen	Ggf. Gehweg „Radfahrer frei“ (nur bei Gehwegbreite von mind. 2,50 m)
	2			gering		Mischverkehr	
30 (Zone)					Hauptroute	Fahrradstraße	Je nach Kfz-Stärke und Bedeutung der Straße auch Mischverkehr
					Neben- oder sonstige Route	Mischverkehr	

Quelle: eigene Darstellung [1]) Breite der Fahrspuren insgesamt (d. h. ohne Parken, ohne Gleiskörper und ohne Bussonderfahrstreifen) [2]) gering → ≤ 800 Fz./Tag

Hinweise zu Tabelle 12

Hierbei handelt es sich um eine grobe Zuordnung von je nach örtlichen Gegebenheiten geeigneten Führungsformen des Radverkehrs (z. T. in Anlehnung an die ERA[12], an ein Gutachten der AGFK-BW[13] sowie an ein Handbuch der ivm GmbH[14]), die noch keine Festlegung hinsichtlich Benutzungspflicht oder Benutzungsrecht (s. u.) trifft. Bei einer späteren Detailplanung und für den Fall, dass eine Zuordnung nicht möglich ist, sind in jedem Fall die ERA bzw. die StVO zusätzlich hinzuziehen.

Die Installation einer „höherwertigen" Radinfrastruktur (z. B. Radfahr- statt Schutzstreifen, Schutzstreifen statt Führung im Mischverkehr) ist je nach Ausgangssituation möglich; so können bspw. auf einem Abschnitt mit einer breiten Fahrbahn und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h auch Schutzstreifen markiert werden, um eine bessere Gliederung und auch optische Verkehrsberuhigung des Straßenraums zu erreichen. Weiterhin ist eine möglichst einheitliche Führungsform entlang eines Straßenabschnittes anzustreben, d. h. ein steter Wechsel der Führungsform (z. B. zwischen Führungen auf Hochborden und auf der Fahrbahn) ist wenn möglich zu vermeiden. Dies kann z. B. bedeuten, dass eine Straße durchgängig mit einem Schutzstreifen ausgestattet wird, obwohl abschnittsweise auch die Markierung eines Radfahrstreifens machbar wäre.

Die Aufbringung von großen Fahrrad-Piktogrammen (am rechten Fahrbahnrand) sollte insbesondere dann erfolgen, wenn der Bau einer Radverkehrsanlage aus Platzgründen nicht möglich ist oder ein Umbau zulasten des Fußverkehrs gehen würde. Insofern sollte ihr Einsatz z. B. auch bei den in Tabelle 12 angegebenen Einsatzbereichen mit Führungsform „Mischverkehr" geprüft werden.

Gleichwohl sind auch weitere flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit sinnvoll, sei es bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (z. B. Anbringen von Trixi-Spiegeln oder Hinweisschildern „Fahrräder auf der Fahrbahn erlaubt") oder im Seitenraum (z. B. Markierungen, Piktogramme).

Als Sonderform ist die Freigabe eines Bussonderfahrstreifens für den Radverkehr zu sehen. Diese Führungsform ist – unter Berücksichtigung der Taktabhängigkeit – eine geeignete Alternative, wenn z. B. aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit eine gesonderte Radverkehrsführung (zusätzlich zum Bussonderfahrstreifen) nicht möglich ist. Eine Breite des Bussonderfahrstreifens zwischen 3,50 m und 4,75 m ist zu vermeiden (vgl. ERA; FGSV 2010: 29f.).

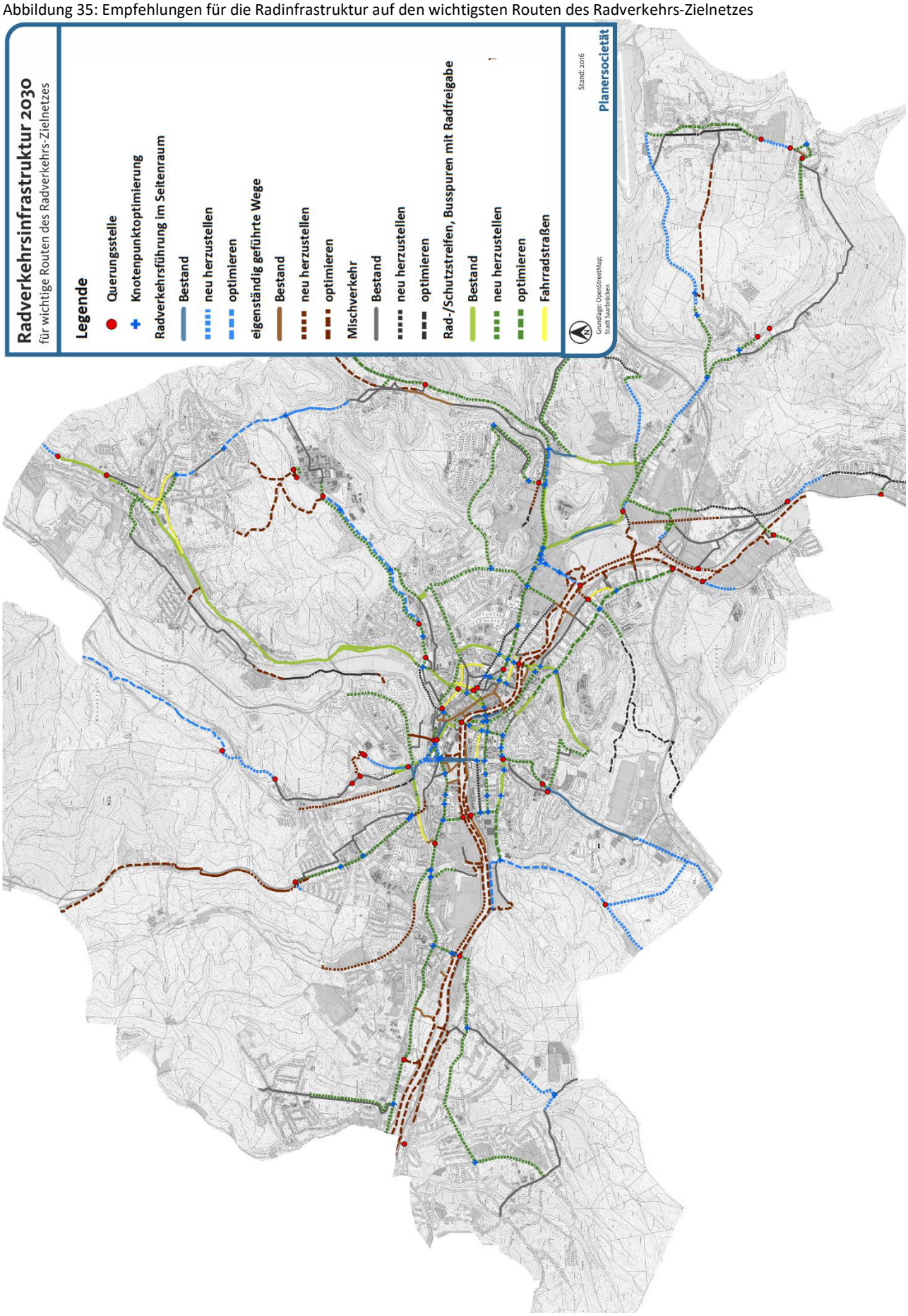
Bei Radwegen ist zwischen Benutzungspflicht und Benutzungsrecht zu unterscheiden. Eine Radwegebenutzungspflicht wird mit den Zeichen 237 (baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen), 240 (gemeinsame Geh-/Radwege) oder 241 (getrennte Geh-/Radwege) angezeigt; ein Radwegebenutzungsrecht wird über das Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei") angeordnet.

Eine Radwegebenutzungspflicht darf laut einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes nur noch angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sind, d. h. wenn „aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt." Bei der Beurteilung des Gefahrenpotenzials sind unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen, insbesondere: Unfallgeschehen (Unfälle von Radfahrern mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen), Stärke und Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs.

Zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer und zur Verdeutlichung der Trennung kann ein nichtbenutzungspflichtiger Geh-/Radweg eine geeignete Alternative darstellen.

[12] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
[13] Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
[14] Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Abbildung 35: Empfehlungen für die Radinfrastruktur auf den wichtigsten Routen des Radverkehrs-Zielnetzes



B 3.1 Innerstädtische Radverkehrsachse nördl. der Saar/ Umfahrung der Bahnhofstr.

VE GT FU
SE SL MU

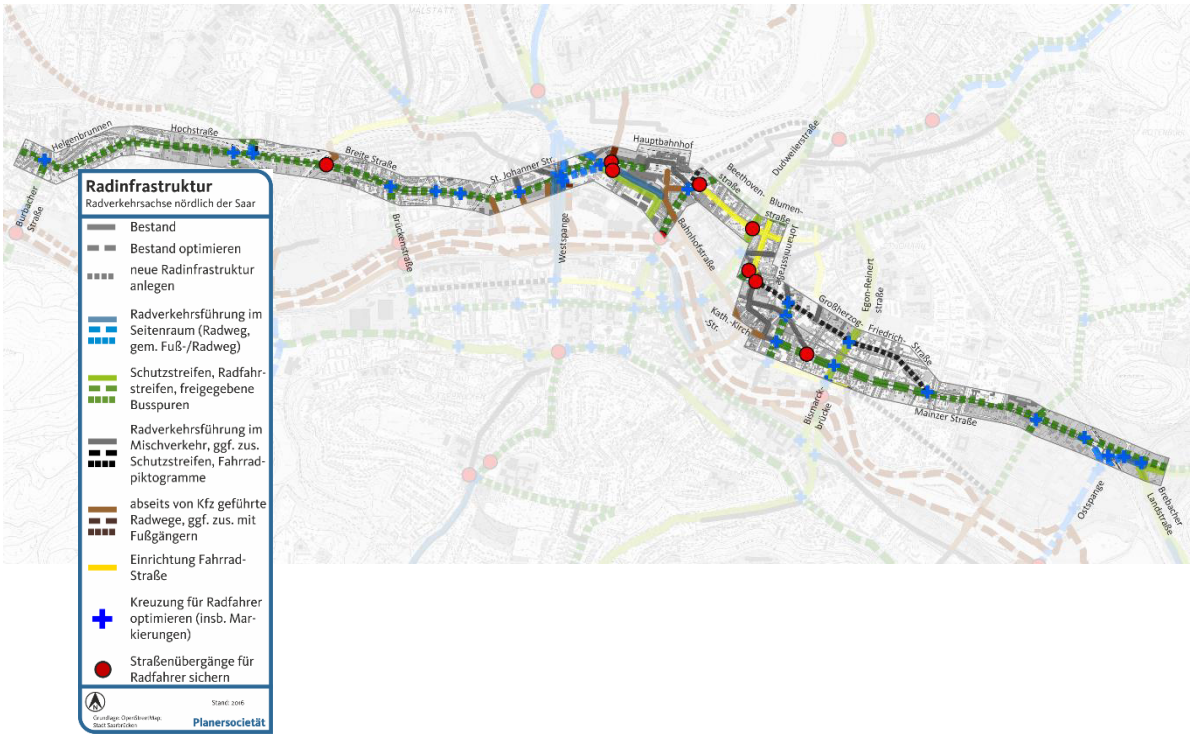
In der Erschließung der Saarbrücker Innenstadt mit den wichtigen Zielen Hauptbahnhof, Bahnhofstraße und St. Johanner Markt fehlt eine Radverkehrsachse, die die östlich und westlich gelegenen Stadtbereiche erschließt (Burbach über die Innenstadt bis Stadtteilgrenze Schafbrücke). In der Innenstadt sollte kurzfristig eine Alternative zur derzeitigen Radhauptverbindung Bahnhofstraße entwickelt werden (vgl. VEP-Analyse 6.3.5). Die Bahnhofstraße sollte für Radfahrer geöffnet bleiben, im Radverkehrsnetz aber eher eine erschließende/anbindende Funktion haben. Mittel- bis langfristig ist die Kaiserstraße als direktere und schnellere Radverkehrsachse einzubeziehen (siehe G 1.1)

Bausteine

Die untenstehende Abbildung bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. In der Innenstadt kommen auf den Nebenstraßen aufgrund des hohen Radfahrerpotenzials Fahrradstraßen in Betracht (siehe B 3.6). Vor allem die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte sind radfahrergerecht auszubauen (siehe B 4). Die Bahnhofstraße sollte als untergeordnete Radverbindung für den Radverkehr geöffnet bleiben.

Zusätzlich zur Führung über die Mainzer Straße (mit Schutz-/Radfahrstreifen) sollte auch die Großherzog-Friedrich-Straße für den Radverkehr aufgewertet werden. Möglichkeiten ähnlich der Kaiserstraße (siehe G 1.1) könnten auch hier geprüft werden.

Abbildung 36: Radverkehrsachse nördlich der Saar



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 3.6** Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen
- **B 4** Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen

Zielkonflikte

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Teilbereichen ggf. nur mit Umnutzung eines Kfz-Fahrstreifens oder Neuordnung/Reduzierung des Parkens möglich, ggf. auch unter Mitnutzung der Saarbahntrasse durch Kfz (analog zu G 1.1 Kaiserstraße)

B 3.1 Innerstädtische Radverkehrsachse nördl. der Saar/ Umfahrung der Bahnhofstr.

VE GT FU
SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS

B 3.2 Innerstädtische Radverkehrsachse südl. der Saar

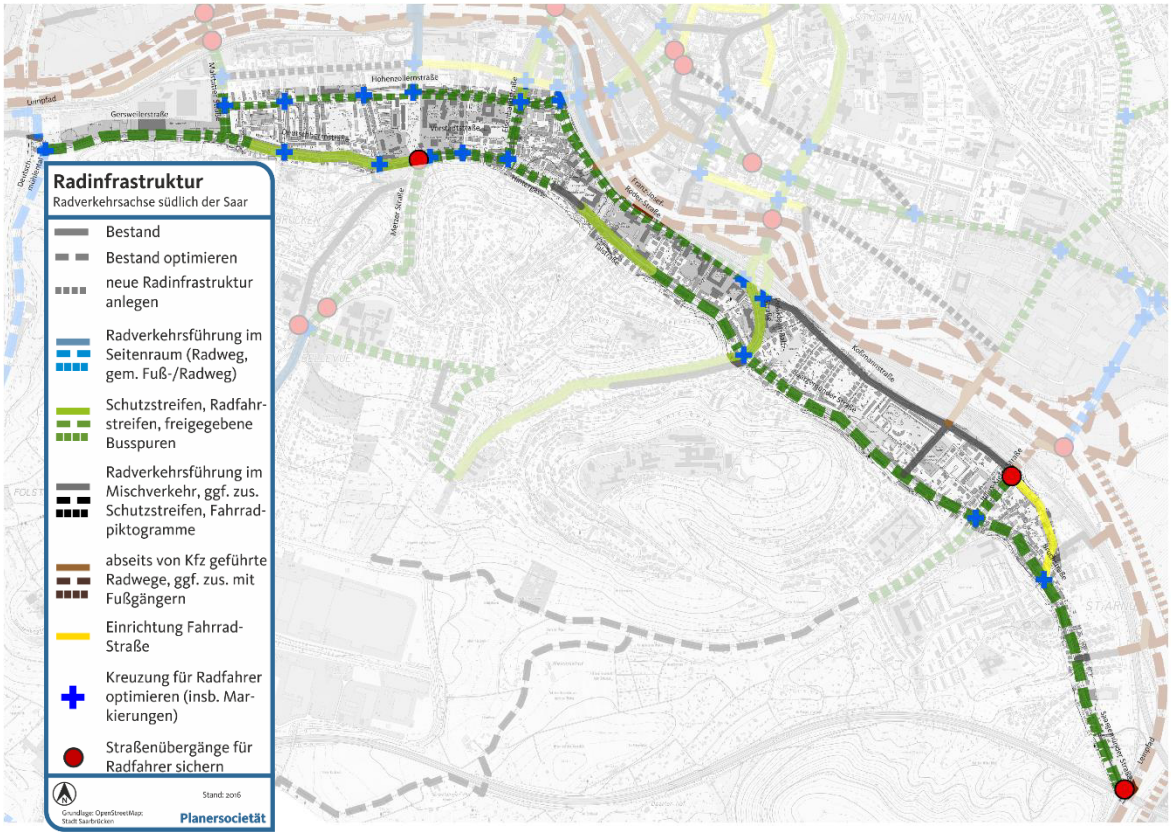
VE GT FU
SE SL MU

Südlich der Saar ist eine durchgängige und direkte Radverkehrsachse zur Querverbindung und inneren Erschließung der Stadtteile Alt-Saarbrücken und St. Arnual zu empfehlen, die an den südlichen Leinpfad angebunden wird. Sinnvoll ist der Einbezug der Franz-Josef-Röder-Straße über die Achse Hohenzollernstraße und Koßmannstraße. Hierbei muss die Nutzung der Franz-Josef-Röder-Straße als Hochwasserumfahrung beachtet werden, die eine herkömmliche Markierung von Radfahrstreifen verhindert. Evtl. könnte über temporäre Maßnahmen, die im Hochwasserfall schnell demontiert werden könnten, eine kurzfristige Lösung gefunden werden. Es wäre aber auch denkbar, dass der Radverkehr hier im Mischverkehr geführt werden kann, da die Verkehrsbelastung im Normalzustand nicht besonders hoch ist. Auf der weiterführenden Hohenzollernstraße kommen Schutz- oder Radfahrstreifen in Frage. Die Koßmannstraße kann im Mischverkehr befahren werden, für die Arnulfstraße bietet sich alternativ auch eine Fahrradstraße an (anliegende Kita/Schule).
Eine Parallelverbindung ist die unten dargestellte Nutzung der Talstraße. Die Radverkehrsachse Gersweilerstraße - Deutscherrnstraße – Talstraße – Saargemünder Straße schafft mit ihrem Streckenverlauf eine Anbindung an viele Wohn-, Freizeit- und Infrastrukturbereiche (z. B. das Calypso-Freizeitbad, die HTW, den Schulstandort Ludwigsgymnasium/ Günter-Wöhe-Gymnasium/ Hochschule der bildenden Künste, die Ludwigskirche, das Schloss).

Bausteine

Die untenstehende Abbildung bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Auf der Saargemünder Straße sind bereits Schutzstreifen markiert worden, in einigen Bereichen aber noch nicht beidseitig, da die Straßenbreiten nicht ausreichten bzw. Konflikte mit dem ruhenden Verkehr auftraten.

Abbildung 37: Radverkehrsachse südlich der Saar



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 3.6** Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen
- **B 4** Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen

B 3.2 Innerstädtische Radverkehrsachse südl. der Saar

VE GT FU
SE SL MU

Zielkonflikte

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ggf. nur mit Umnutzung eines Kfz-Fahrstreifens oder Neuordnung/Reduzierung des Parkens möglich

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

B 3.3 Radverkehrsachse Innenstadt - Universität

VE GT FU SE SL MU

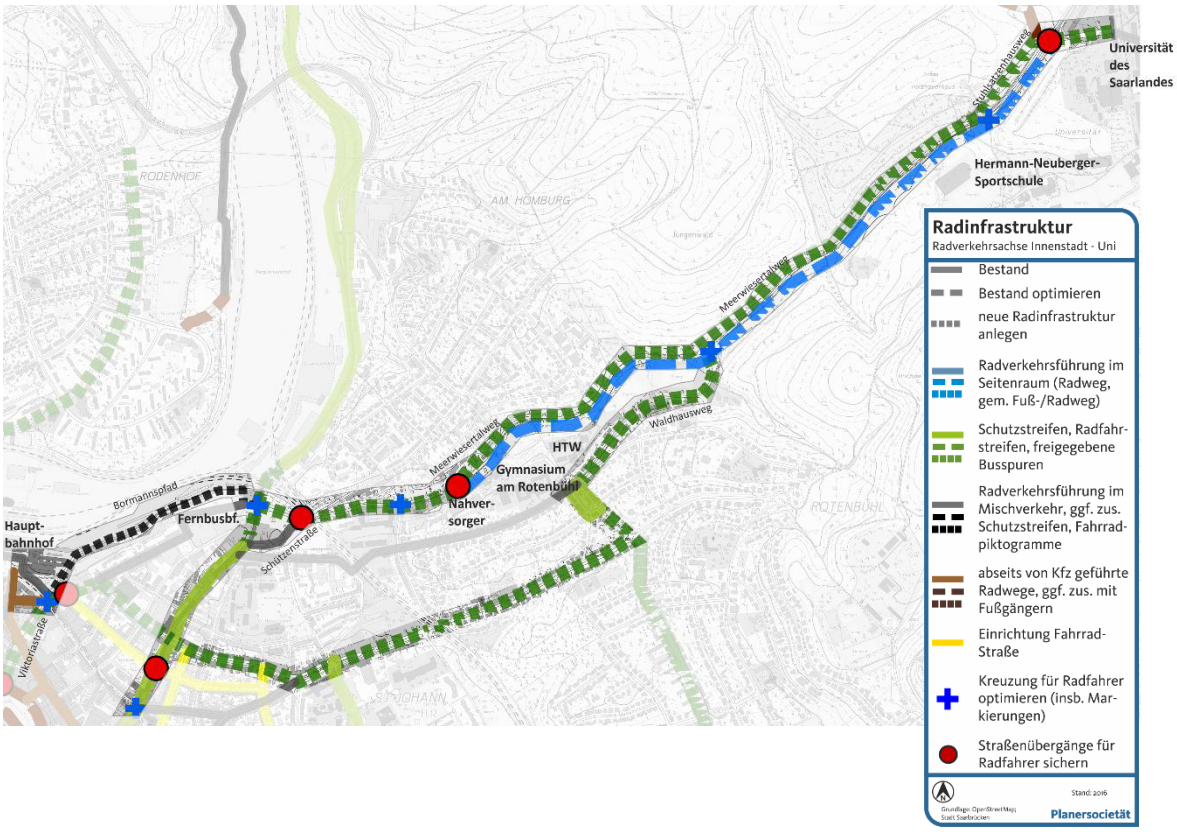
Die Universität verfügt derzeit über eine nicht ausreichende Radverkehrsanbindung, was vor allem auf die fehlenden Radverkehrsanlagen auf dem südlichen Meerwiesertalweg zurückzuführen ist (siehe VEP-Analyse Kap. 6.3.5). Zudem entstehen hier regelmäßig Stauungen des motorisierten IV, die auch den Busverkehr ausbremsen (siehe VEP-Analyse Kap. 7.3.3). Eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof fehlt. Eine Alternativverbindung, die direkt ins Nauwieser Viertel führt, ist die Scheidter Straße über den Waldhausweg mit Anschluss an den Meerwiesertalweg. Zudem liegt hier ein Schul- sowie HTW-Standort. Aber auch hier ist die Radverkehrsinfrastruktur lückenhaft.
Eine gute Radverkehrsanbindung der Universität sowie der weiteren Einrichtungen (Sportschule, HTW, Gymnasium Rotenbühl) trägt zur Entlastung des ÖPNV und zur Minderung der MIV-Zielverkehre bei. Nicht zuletzt ist das Fahrrad ein sehr kostengünstiges und daher bei Studierenden beliebtes Verkehrsmittel.

Bausteine

Die untenstehende Abbildung bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Die Anbindung erfolgt demnach zum einen über den nahezu Kfz-freien Bormannspfad zum Hauptbahnhof, zum anderen über die Dudweiler Straße in Richtung Alt-Saarbrücken. Über die Dudweiler Straße kann bei Umsetzung der Fahrradstraße Beethovenstraße auch der Hauptbahnhof erreicht werden. Bei einer möglichen Umsetzung der kleinen Innenstadtumfahrung (siehe D 4.1) sollte zudem ein paralleler Radweg in hoher Qualität angelegt werden, der somit eine direkte Verbindung vom Meerwiesertalweg zum Hauptbahnhof herstellen würde.

Die Radverbindung sollte auf dem Meerwiesertalweg möglichst beidseitig ausgebildet werden und im Zuge von Maßnahmen für den Busverkehr auch unter Freigabe von Busspuren. Dies trifft insb. auf den südlichen Meerwiesertalweg (ca. ab Höhe des Nahversorgers) im Zuge der Erweiterung der geplanten Busspur (siehe C4) zu. Auf der südlichen Straßenseite sollte der Radverkehr durch Schutz-/ Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gesichert und die derzeitige Gehwegfreigabe aufgehoben werden. Für die Engstelle der Bahnunterführung sind Lösungsmöglichkeiten zu prüfen.

Abbildung 38: Radverkehrsachse Innenstadt - Universität



B 3.3 Radverkehrsachse Innenstadt - Universität

VE GT FU
SE SL MU

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 4** Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen
- **D 4.1** Kleine Innenstadtumfahrung
- **C 4** Busbeschleunigung

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020 (Busspur-Erweiterung)
☐ hoch	☐ mittel	☒ 2025 (Neu-/Ausbau Radwege)
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, in Teilbereichen LfS, Deutsche Bahn

B 3.4 Radverkehrsachse Innenstadt - HTW/ Alt-Saarbrücken

VE GT FU SE SL MU

Neben den Längsverbindungen südlich und nördlich der Saar (siehe B 3.1 und B 3.2) müssen die beiden Saaruferseiten zwischen der Innenstadt und Alt-Saarbrücken attraktiv vernetzt werden. Südlich der Saar liegen mit den Kultureinrichtungen sowie Bildungsstandorten (HTW, mehrere Schulstandorte an der Hohenzollern- sowie Heuduckstraße) wichtige Ziele. Sowohl auf den Brücken als auch auf den angebauten Straßen fehlen aber ausreichende Radverkehrsanlagen. Ziel muss also sein, attraktive Radverbindungen über die Saar zu schaffen und diese mit den querverbindenden Hauptrouten zu verknüpfen.

Bausteine

Untenstehende Abbildung bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Auf den „Nadelöhren", den Brücken, bündeln sich die Radverkehrsmengen, sodass hier gute Anlagen in Form von Radfahrstreifen unter Wegfall von Kfz-Fahrspuren oder breite Radverkehrsführungen im Seitenraum notwendig sind. Zur Anbindung der HTW dient einerseits Hohenzollernstraße (teilweise Einbahnstraße, für die eine Öffnung für Radfahrer in Gegenrichtung geprüft werden sollte), auf der angesichts der Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzung im Mischverkehr gefahren werden kann. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Verbindung ist eine Fahrradstraße insb. für den Abschnitt der Hohenzollernstraße zwischen Rohnstraße und Saaruferstraße zu prüfen. Bei nicht ausreichenden Straßenraumbreiten (ggf. östl. der Westspange) kann für ostwärts fahrende Radfahrer als Alternative die Heuduckstraße genutzt werden, auf der Schutz-/Radfahrstreifen markiert werden sollten. Eine attraktive Verbindung ist auch über den Leinpfad möglich, wenn dieser mittelfristig besser an die Malstatter Brücke angeschlossen wird (siehe B 2.1).

Abbildung 39: Radverkehrsachse Innenstadt – HTW/ Alt-Saarbrücken

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 2** Radkomfortrouten
- **B 3.6** Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen
- **B 4** Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, in Teilbereichen LfS

B 3.5 Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell

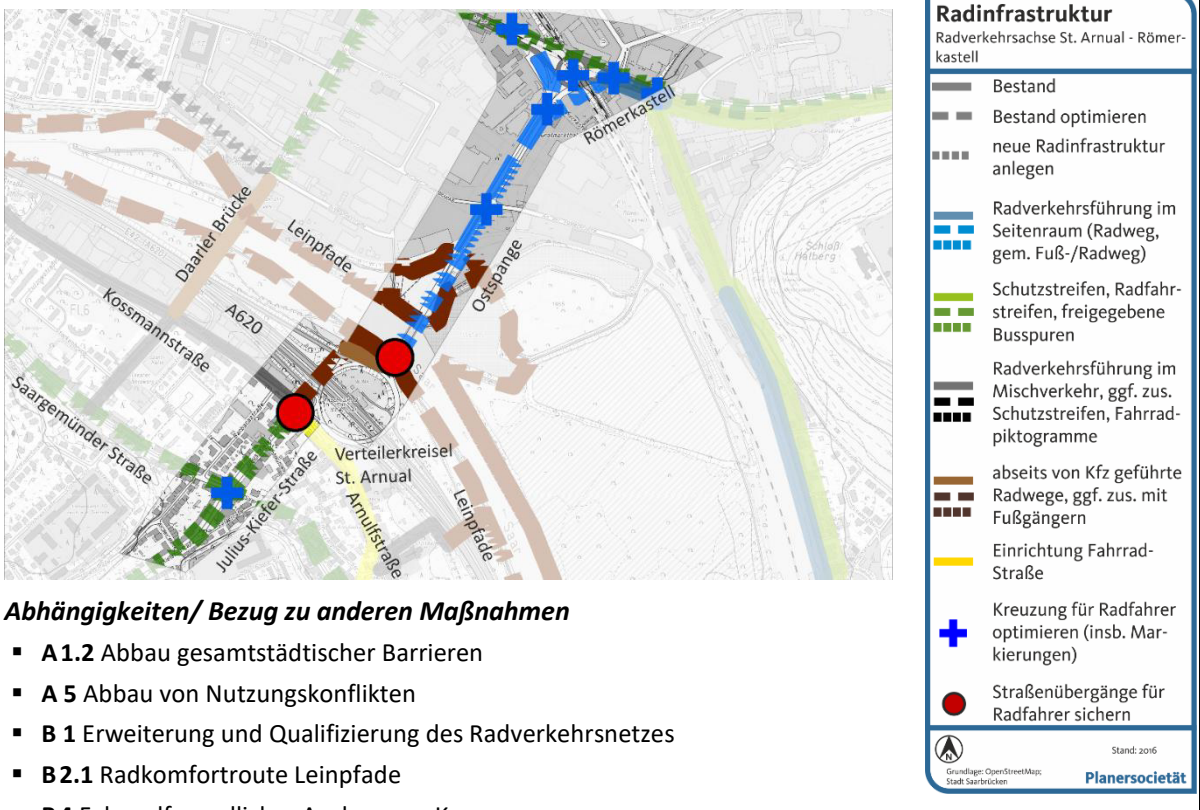
VE GT FU SE SL MU

Zwischen St. Arnual und St. Johann/ Römerkastell stellt die A 620 eine große Barriere dar und der Verteilerkreisel St. Arnual ist für Radfahrer derzeit nicht befahrbar. Zum einen gibt es eine Verbindung über die Daarler Brücke, deren Zuführung von der Saargemünder Straße über die Scharnhorststraße verdeutlicht werden sollte. Zum anderen sollte über den Verteilerkreisel St. Arnual sowie die Ostspange eine Verbindung geschaffen werden.

Bausteine

Untenstehende Abbildung bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Neben den Radinfrastrukturen auf der Julius-Kiefer-Straße sowie der Ostspange (Radverkehrsführung im Seitenraum) stellt einerseits der radfahrergerechte Ausbau des Kreisels Römerkastell mit dem Anschluss an die Innenstadt-Ost-West-Achse (siehe B 3.1) eine Herausforderung dar. Andererseits ist eine sichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn des Verteilerkreisels St. Arnual derzeit ohne einen Umbau (siehe Maßnahmenfeld D 7.1) kaum möglich. Daher wird eine neue Brücke für Fußgänger (siehe A 1.2) und Radfahrer von der Koßmannstraße über die A 620 bis an den südlichen Leinpfad vorgeschlagen. Die Leinpfade sollten beidseitig an die Ostspange angeschlossen werden- hierzu sind die bestehenden Wege zur gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs auszubauen.

Abbildung 40: Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell



Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.2** Abbau gesamtstädtischer Barrieren
- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 2.1** Radkomfortroute Leinpfade
- **B 4** Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen
- **D 7.1** Umgestaltung Verteilerkreisel St. Arnual

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☒ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, in Teilbereichen LfS

B 3.6 Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen

VE GT FU SE SL MU

Fahrradstraßen können einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten (steigende Akzeptanz des Radverkehrs, rücksichtsvolles Miteinander zwischen Kfz-Führern und Radfahrern) und sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da i.d.R. Beschilderungen und Bodenmarkierungen ausreichen. Sie können vor allem auf Streckenabschnitten mit bereits hohem Radverkehrsaufkommen oder auf Streckenabschnitten, die zukünftig wichtige Radverkehrsverbindungen bilden sollen, eingerichtet werden.

Fahrradstraßen kommen immer dann in Frage, wenn wichtige Radverkehrsachsen gebildet werden sollen und eine separate Führung des Radverkehrs nicht möglich ist. Somit können sie an wichtigen Stellen andere Führungsformen auf Abschnitten ergänzen und zugleich durch eine mögliche Kfz-Freigabe das Miteinander der Verkehrsarten fördern. Kurz- bis mittelfristig lassen sich Fahrradstraßen, die neben den positiven Effekten für Radfahrer auch eine hohe Öffentlichkeitswahrnehmung erzeugen, auch in Saarbrücken nutzen, um einen Qualitätssprung im Radverkehr zu unterstützen.

Bausteine

Insbesondere die als Radhauptverbindungen definierten Routen (vgl. B 1), die durch das Nebenstraßennetz verlaufen, oder durch das Nebennetz führende Ausweichrouten zu Hauptverkehrsstraßen ohne derzeit geeignete Radinfrastruktur, kommen für die Einrichtung einer Fahrradstraße in Frage. Fahrradstraßen kommen in Saarbrücken auf folgenden Straßen/Relationen in Betracht und können im Zuge von einzurichtenden Radverkehrsachsen geprüft werden:

Abbildung 41: Fahrradstraße

- Parallelstraße zwischen Lebacher Straße und Leipziger Straße
- Beethovenstr. (Teil der Innenstadtachse Mainzer Str. – Hbf.)
- Blumenstraße (Teil der Innenstadtachse Mainzer Str. – Hbf.)
- Johannisstraße (Teil der Innenstadtachse Mainzer Str. – Hbf.)
- Rotenbergstr./ Landwehrplatz (Nord-Süd-Achse Nauwieser Viertel mit Anschluss an Schulstandort)
- Saarbrücker Str. in Dudweiler (Innenstadtachse Nord-Süd Dudweiler)
- Beethovenstr./Trierer Str. (Innenstadtachse Ost-West Dudweiler, Parallelroute Theodor-Storm-Str.)
- Arnulfstraße zwischen St. Arnualer Markt und Julius-Kiefer-Str.

Darüber hinaus können weitere Einsatzbereiche geprüft werden (insb. Nebenrouten).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 3:** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

Zielkonflikte

- Überprüfung auf Konflikte mit dem Parken in den Straßen, ggf. Umstellung/Reduzierung des Parkens notwendig

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☒ sehr hoch
- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☒ mittel (o.g. Beispiele)
- ☒ niedrig (weitere Einsatzbereiche)

Umsetzungsfrist

- ☒ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Kosten je Fahrradstraße etwa 10.000 – 30.000 € (Schilder, Markierungen, ggf. Umstellung des Parkens)

Rechtliche Bedeutung und Empfehlungen für Fahrradstraßen (abgeleitet nach FGSV 2010 / FGSV 2014)

- Eignung insb. auf Hauptverbindungen des Radverkehrs oder Routen mit einem (potenziell) hohem Radverkehrsaufkommen; zur sicheren und attraktiven Führung des touristischen Radverkehrs auch auf schwach belasteten Straßen außerorts

B 3.6 Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen

VE GT FU
SE SL MU

- Beschilderung mit Zeichen 244.1 StVO, Ausnahmeregelungen für anderen Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen
- Freigabe für den Kfz-Verkehr in beide oder auch nur in eine Richtung möglich
- Fahrradfahrer dürfen nebeneinander fahren
- ggf. zugelassener Kfz-Verkehr muss, wenn nötig, seine Geschwindigkeit weiter verringern
- zul. Höchstgeschwindigkeit: max. 30 km/h, ggf. Unterstützung durch weitere Maßnahmen
- Standardbreite bei Zulassung von Kfz und zum sicheren Nebeneinanderfahren/in Begegnungsfällen mit Kfz: 4,00 m, zzgl. Sicherheitsabständen zu parkenden Kfz
- Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Kreuzungen wünschenswert, ggf. Verdeutlichung mit weiteren (baulichen) Maßnahmen/Markierungslösungen

B 3.7 Weitere Öffnung von Einbahnstraßen

VE GT FU SE SL MU

In Saarbrücken sind bereits viele Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben. Für einige wichtige Routen gilt dies noch nicht. Hier sollte die Freigabe geprüft werden. Sofern sich die Öffnung nicht als möglich erweist, sollten Umfahrungen ausgebildet werden.

Bausteine

- Bei Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, sollte an Knotenpunkten dem Kraftfahrzeugverkehr der gegengerichtete Radverkehr verdeutlicht werden (Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn, Fahrradpforten; bspw. Eisenbahnstraße).

Abbildung 42: Markierungen einmündender Einbahnstraßen (Eisenbahnstr.)

- Großherzog-Friedrich-Straße (siehe B 3.1)
- Kaiserstraße (siehe B 3.1)
- St. Johanner Straße Höhe Hbf. (siehe B 3.1)
- Klausenerstraße: Ausweichroute über Auf der Werth (beschildern/ markieren)
- Viktoriastraße (siehe B 3.4)
- Kupfergasse
- Birnengässchen
- Gerberstraße
- Bismarckstraße, ggf. Nutzung von Einfahrtsbereichen oder Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen
- Dudweiler Straße/ Betzenstraße: Ausbildung von beidseitigen Radverkehrsanlagen auf der Betzenstraße (oder Verkehrsberuhigung der Betzenstraße, siehe G 1)
- Ursulinenstraße, ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen
- Fritz-Dobisch-/ Sophienstraße, ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen

Abbildung 43: Schmale Bismarckstr. Höhe Obere Lauersfahrt

- Hohenzollernstraße (zwischen Roonstr. und Keplerstr.): Öffnung prüfen, ggf. mit Umstellung des Senkrecht- auf Längsparken, alternativ Führung über Stengelstraße (siehe B 3.2)
- Sulzbachstraße in Zufahrten zur Kaiserstraße
- Lessingstraße, ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen
- Kantstraße. Ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen
- Schillstraße im Oberen Malstatt

Darüber hinaus sollten weitere Einsatzbereiche geprüft werden (insb. Nebenrouten).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 3:** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

Zielkonflikte

- Überprüfung auf Konflikte mit dem Parken in den Straßen, ggf. Umstellung/ Reduzierung des Parkens notwendig

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel (o.g. Beispiele)	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig (weitere Einsatzbereiche)	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, ggf. LfS

B 4 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen

VE GT FU SE SL MU

Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegefreies Passieren und Queren von Knotenpunkten zu ermöglichen, ist die Radverkehrsführung auch an Kreuzungen umzusetzen. In der Gestaltung muss für Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollte die Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten sollte sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz (siehe Handlungsfeld B 1) orientieren.

Bausteine

Im Radverkehrsnetz sind die bedeutendsten Kreuzungen, die fahrradfreundlich ausgebaut werden sollten, in den Maßnahmenkarten (siehe B 3) markiert. Darüber hinaus sollten bei anstehenden Sanierungen und Umbaumaßnahmen die Möglichkeiten einer fahrradfreundlichen Knotenpunktgestaltung für alle weiteren Kreuzungen ausgeschöpft werden.

Bei dem fahrradfreundlichen Ausbau von Knoten sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Separate Signalisierung des Radverkehrs an LSA-geregelten Knotenpunkten:
  An LSA-geregelten Knotenpunkten erhöhen eigene Radfahrer-LSA die Sicherheit der Radfahrer. Sie geben Radfahrern einen Zeitvorsprung beim Einfahren in die Kreuzung und fördern ihre Wahrnehmung durch die Kfz-Führer. Eine Anpassung der Signalumlaufprogramme an den Kreuzungen ist zu prüfen. Leistungsverluste der Kreuzungen können vermieden werden, wenn die im Vergleich zum Kfz-Verkehr langsamen Radfahrer ein Vorlaufgrün schon in den letzten Sekunden der Räumungsphase des Kfz-Verkehrs erhalten. Auch kann die Freigabe früher enden als die des gleichgerichteten Kfz-Stroms.
- Geradeausverkehr:
  Für den geradeaus fahrenden Radverkehr sind an (sowohl durch Verkehrszeichen vorfahrtsgeregelten als auch LSA-geregelten) Knotenpunkten Furten zu markieren, um den Vorrang gegenüber ein- und abbiegenden Fahrzeugen zu verdeutlichen. Dies schließt auch die durchgehende Markierung von Radfurten quer zur Hauptrichtung über Knotenpunkte hinweg ein. An konfliktreichen Stellen (z. B. Radverkehrsfurt linksseitig von Rechtsabbiegestreifen für Kfz-Verkehr) sollten diese Furten zusätzlich rot eingefärbt werden. Wird der Radverkehr vor einem Knotenpunkt im Seitenraum bzw. von der Fahrbahn abgesetzt geführt (z. B. mittels getrenntem Geh-/Radweg), ist der Radweg in der Knotenzufahrt möglichst nah an die Fahrbahn heranzuführen; so ist der Radverkehr besser im Blickfeld des Kfz-Verkehrs.

Abbildung 44: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter Radfahrer-LSA

Abbildung 45: aufgeweitete Radaufstellstreifen

- Vorgezogene Haltelinien/ aufgeweitete Radaufstellstreifen:
  Durch vorgezogene Haltelinien (Lage der Haltelinie je nach Radverkehrsstärke 3,00 - 5,00 m vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs) bleibt der Radverkehr besser im Blickfeld der Autofahrer. Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird die vorverlegte Haltelinie für den Radverkehr über die gesamte Breite des Fahrstreifens gebildet, um geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr zu sichern. Aufgeweitete Radaufstellstreifen können auch in Kombination mit dem direkten Linksabbiegen zum Einsatz kommen.

B 4 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen

VE GT FU SE SL MU

- Direktes Linksabbiegen:
  Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, bei welcher sich der Radfahrer beim Linksabbiegen auf der Fahrbahn einordnet. Diese Führungsform kann nur zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr in den Knotenpunktzufahrten auf der Fahrbahn (mittels Radfahr- oder Schutzstreifen) geführt wird und die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt. Das direkte Linksabbiegen sollte folgendermaßen geregelt bzw. ausgestaltet sein:
  - Separater Linksabbiegestreifen für den Radverkehr (Anordnung zwischen dem Linksabbiegestreifen und dem Geradeausfahrstreifen des Kfz-Verkehrs) mit einer Mindestbreite von 1,50 m
  - Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit: Integration eines Schutzstreifens (Mindestbreite von 1,25 m) in den Linksabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs

Abbildung 46: indirektes Linksabbiegen

Abbildung 47: Linksabbiegen an Einmündungen

- Indirektes Linksabbiegen:
  Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, bei welcher der Radfahrer den Knoten zunächst rechts neben dem geradeaus und/oder rechtsabbiegend fahrenden Kfz-Verkehr überquert und erst anschließend nach links abbiegt (d. h. die Straße mit dem kreuzenden Verkehrsstrom quert). Das indirekte Abbiegen hat den Vorteil, dass vor allem unsichere und ungeübte Radfahrer diese Möglichkeit gut nutzen können, da sie nicht im fließenden Verkehr Fahrspuren queren müssen. Allerdings bieten die Aufstellflächen nur in seltenen Fällen Platz für mehr als ein bis zwei Fahrräder, weshalb bei größeren Radverkehrsmengen diese Lösung Probleme mit sich bringen kann. Außerdem entsteht der Nachteil, dass Radfahrer zweimal halten müssen.
- Radfahrerschleuse:
  Die Radfahrerschleuse ist eine Möglichkeit zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs, bei der vor einem LSA-geregelten Kreuzungsbereich ein Vorsignal für den Kfz-Verkehr eingerichtet wird, in dessen Schutz der Radverkehr die Kfz-Fahrstreifen überquert. Die Radfahrschleuse sollte insbesondere dann zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr zum Linksabbiegen zwei oder mehr Fahrstreifen überqueren muss und starke Linksabbiegerströme beim Radverkehr bei gleichzeitig hohen Kfz-Verkehrsstärken bestehen.

Abbildung 48: Radfahrerschleuse im Vorfeld eines großen Knotens

Abbildung 49: Radfahrerschleuse am Knotenpunkt

B 4 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen

VE GT FU SE SL MU

- Kreisverkehre:
  Für eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren kommt es auf die Größe des Kreisverkehrs, die Verkehrsbelastung, die Führung des Radverkehrs in den zuführenden Straßen sowie die räumliche Umfeldsituation an. Radfahr- und Schutzstreifen kommen in Kreisverkehren nach einer Einschätzung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht. Vielmehr ist im Einzelfall eine Prüfung vorzunehmen, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn oder auf umlaufenden Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen zu führen ist. Um eine Gefährdung von Radfahrern innerhalb des Kreisverkehrs im Mischverkehr zu vermeiden (durch Überholvorgänge), ist der Innenring vom Kreisverkehr baulich anzulegen (nicht nur zu markieren).
- Ampelgriff
  Der so genannte „Marler Ampelgriff“ erhöht den Komfort der Radfahrer bei Wartezeiten an Ampeln oder Einmündungen und erleichtert das Anfahren. Er sollte nach Möglichkeit so angebracht werden, dass Radfahrer beim Anfahren nicht in die Querungsbereiche der Fußgänger geleitet werden.

Abbildung 50: Marler Ampelgriff

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

Zielkonflikte

- Vorlaufgrün für Radfahrer: Überprüfung auf Konflikte mit den Signalumlaufzeiten des Kfz-Verkehrs

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität****	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, ggf. LfS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

*) entsprechend der Netzhierarchien im Radverkehrs-Zielnetz (siehe B 1)

Die Grundsätze der Radverkehrsführung an Knotenpunkten, wie z. B. die Gewährleistung von ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden, das Freihalten der Verkehrsräume (beispielsweise von Signalanlagen- und Schildermasten) oder die Vermeidung von engen Radien bzw. abrupten Verschwenkungen werden generell vorausgesetzt und deshalb an dieser Stelle nicht explizit erläutert. Hier wird auf die entsprechenden Regelwerke (insbesondere RASt und ERA) verwiesen.

B 5 Verkehrssicherheit für Radfahrer

VE GT FU
SE SL MU

Der systematische Ausbau der Radinfrastruktur (siehe B 3) leistet einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit für Radfahrer und eine Mängelbehebung, Reinigung sowie ein Winterdienst helfen, die Sicherheit auf den Radwegen auch witterungsunabhängig zu gewährleisten (siehe B 7). Öffentlichkeitsmaßnahmen und Kampagnen tragen des Weiteren dazu bei, die Rücksicht im Straßenverkehr gegenüber Radfahrern zu fördern (siehe B 9). Zum Maßnahmenfeld B 5 „Verkehrssicherheit für Radfahrer" zählen darüber hinaus kleinere bzw. punktuelle Maßnahmen, die i.d.R. mit einem begrenzten Aufwand realisierbar sind, aber einen weiteren maßgeblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie einen Komfortgewinn für den Radverkehr leisten.

Bausteine

- Markierungen, Piktogramme und/ oder kleinere, bauliche Maßnahmen (z. B. eingelassener Stein mit Fahrrad-Symbol) zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung insbesondere an unübersichtlichen Stellen (z. B. bei Führung des Radverkehrs über den Rathausplatz oder im Bereich St. Johanner Markt) oder zur Kennzeichnung von „Schleichwegen" (verhindern u. a. auch Konflikte mit Fußgängern)
  → wichtig: möglichst einheitliche Ausgestaltung, um „leichte" Erkennbarkeit und entsprechenden Nutzen zu gewährleisten
- Einbau von Gummielementen in Tramschienen zur Verhinderung der Sturzgefahr bei Rillenschienen (z. B. schräge Querung der Schienen in der Kaiserstraße)
- Einbringen von Asphaltstreifen am Fahrbahnrand in Straßen mit Kopfsteinpflaster oder Betonverbundpflaster zur Verringerung von Sturzgefahren
- Absenkung von Borden, die Radfahrer überfahren müssen (bspw. beim Übergang Fahrbahn – Seitenraum) auf Nullniveau, alternativ Glättung eines Teilbereichs der Kante bspw. durch Asphaltauftragung (bspw. Übergang Saarbrücker Straße – Mühlenweg in Dudweiler)
- Anbringen von ortsfesten Spiegelsystemen (sog. Trixi-Spiegel oder auch „black spot mirror") zur Sicherung des toten Winkels an Kreuzungen (als Übergangslösung oder in Kombination mit weiteren Maßnahmen, wenn Gefährdungen von Radfahrern durch abbiegende Lkw existieren)
- Verzicht auf Umlaufsperren und sonstige Hindernisse für Radfahrer wie Ketten oder Poller, Einsatz nur in besonderen Ausnahmefällen unter Einhaltung der Mindestbemaßungen (siehe FGSV 2010/ERA)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- **B 7** Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst
- **B 9** Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/ Marketingstrategien

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Der Einbau von Gummiplatten bzw. –profilen in Straßenbahnschienen wird derzeit in mehreren Städten geprüft und getestet (u. a. Zürich, Hamburg). Die bisherigen Lösungen sind in Hinblick auf die Sicherheit für den Radverkehr bereits vielversprechend, die Langzeittauglichkeit jedoch noch nicht zufriedenstellend. Die Umsetzung sollte in Saarbrücken erst erfolgen, wenn die verfügbaren Produkte alle relevanten Aspekte (Sicherheit für den Radverkehr, Wirtschaftlichkeit, Haltbarkeit) erfüllen.

In Münster sind die sog. Trixi-Spiegel seit dem Jahr 2007 an unübersichtlichen Kreuzungen und an bekannten Unfallstellen im Einsatz. Insgesamt erweisen sich die Spiegel als sinnvoll, weil die Unfallzahlen deutlich rückläufig sind. Ähnliche Erfolge mit den Spiegeln gibt es auch in Freiburg (ca. 170 insg.) oder Frankfurt.

B 6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen

VE GT **FU** **SE** SL MU

Ein ausreichendes und qualitätsvolles Angebot an Radabstellanlagen ist eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. Die LHS hat hier bereits einige Anstrengungen insb. in der Innenstadt unternommen (vgl. Analysekapitel 6.3.6). Darüber hinaus gibt es noch weitere Bedarfe. Perspektivisch könnte auch ein Fahrradparkhaus an der Schnittstelle Hauptbahnhof die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen und die Bedeutung des Hauptbahnhofes als intermodale Schnittstelle stärken. Diese Maßnahme hat jedoch eher eine geringe Priorität und ist zudem deutlich teurer als andere Maßnahmen zur Förderung von Radabstellanlangen, sodass sie nicht im integrierten Handlungskonzept berücksichtigt werden konnte (siehe Anhang V).

Bausteine

- Erweiterung des Angebots an wichtigen Zielorten:
  In den letzten Jahren ist das Angebot an Radabstellanlagen insb. in der Innenstadt stark ausgeweitet worden. Dennoch besteht an wichtigen Zielorten in der Innenstadt (insb. Hbf., im Umfeld des St. Johanner Marktes, im Nauwieser Viertel; siehe beispielhaft Maßnahmenkarte Radverkehr), in Alt-Saarbrücken und St. Arnual genauso wie in allen anderen Stadtbereichen, insb. in den Stadtteilzentren, ein weiterer Handlungsbedarf. Dieser resultiert einerseits aus der Beobachtung „wild" abgestellter Fahrräder und teilweise optimierungsbedürftiger Anlagen; andererseits nimmt – vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils – die Nachfrage zukünftig zu, sodass frühzeitig die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden sollten. Der jeweilige quantitative Bedarf sollte anhand der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) sowie einer Zählung der „normal" und „wild" abgestellten Fahrräder ermittelt werden.
  Neben dem klassischen Anlehnbügel sollte – je nach örtlicher Gegebenheit – auch die Realisierung von überdachten und/ oder abschließbaren Einheiten geprüft werden.

Abbildung 51: überdachte Abstellanlage

Abbildung 52: Fahrradhaus

- Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten (B+R), siehe J 2
- Erweiterung des Angebots in Quartieren:
  Vor allem in verdichteten Quartieren (z. B. Nauwieser Viertel, Burbach) bietet sich die Installation von Fahrradkleingaragen oder sog. Fahrradhäusern an, um sichere Abstellmöglichkeiten und geordnete Bedingungen (Verhinderung von Behinderungen durch wild abgestellte Fahrräder) zu schaffen. Dies erfolgt in Kooperation und oft in Eigenregie von Anwohnern (s. u.).

Abbildung 53: Fahrradladestation am Gustav-Regler-Platz

- Radhäuser/ Fahrradboxen
  Vor allem am Hauptbahnhof sowie an den weiteren Bahnhöfen sollten mehr Fahrradboxen zum sicheren Einschließen von Rädern geschaffen werden. Darüber hinaus können an wichtigen Zielpunkten weitere Ausstattungsmerkmale in „Radhäusern" ergänzt werden (u. a. Überdachung, Beleuchtung, abschließbare Einheiten, Gepäckschließfächer, Luftpumpstation). Durch eine auffällige hochwertige Gestaltung sind sie im Stadtbild gut sichtbar. Zielgruppen sind vor allem Personen, die ihr Fahrrad während eines längeren Zeitraums witterungsgeschützt und sicher abstellen möchten (z. B. Fahrradtouristen, Beschäftigte, Studenten). Mögliche Standorte für solche Fahrradstationen sind: Römerkastell, Bahnhof Dudweiler sowie weitere wichtige Haltepunkte des ÖPNV. Wichtig ist hierbei eine Bewerbung der Stationen, um diese im Bewusstsein der Fahrradfahrer zu verankern, sowie eine einfache und intuitive Bedienung. Die Abrechnung könnte nach Möglichkeit über eine Mobilkarte (siehe J 6) erfolgen.
- Unterhaltung der Radabstellanlagen:
  Die vorhandenen Radabstellanlagen sind fortlaufend mit dem Stand der Technik abzugleichen und ggf. anzupassen. Ebenso sind sie auf Mängel zu prüfen und bei Problemen anzupassen.

B 6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen

VE GT **FU**
SE SL MU

- Mobile Radabstellanlagen:
  Für Großveranstaltungen bietet es sich an, das Fahrradabstellangebot zeitweise zu erweitern. So ist die Anschaffung von mobilen Radabstellanlagen zu empfehlen.
- Anpassung der Stellplatzrichtlinie:
  Eine stärkere Berücksichtigung bei öffentlichen und privaten Neubauten sollte grundsätzlich über Stellplatznachweise für Fahrräder erfolgen, bspw. auch als Kompensationsmöglichkeit für Kfz-Stellplätze (siehe H 5).
- Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs
  E-Bikes und Pedelecs werden erfahrungsgemäß eher zu Hause geladen. Dennoch sollten an wichtigen Zielen der Radfahrer Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Hierzu ist die Kooperation vor allem mit Einzelhändlern, Gastronomen, Hoteliers und Arbeitgebern zu suchen. Diese können ihren Kunden/ Mitarbeitern durch eine Lademöglichkeit einen Service bieten, der auch öffentlichkeitswirksam vermarktet werden kann (bspw. Kommunikation über ein Siegel). Die Installation und der Betrieb erfolgt über die Privaten, während die LHS die Rolle des Initiators und Koordinators übernimmt.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **H 5** Optimierung der Stellplatzrichtlinie
- **J 6:** Vermarktung des Umweltverbundes als ein einheitliches Mobilitätsangebot

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Private, ggf. Verbände

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Fahrradhäuser am Beispiel Dortmund:

- Ein Fahrradhaus (12 Fahrradabstellplätze) kostet ca. 7.000 Euro. Die Bezirksvertretungen zahlen einmalig 5.500 Euro Zuschuss für jedes Haus. Nach dem einmaligen finanziellen Zuschuss entstehen keine Folgekosten für die Stadt oder die Bezirksvertretungen.
- Träger der Fahrradhäuser ist der VCD. Dieser hilft, Anwohner- bzw. Nutzergruppen (mind. 10) zu bilden und kümmert sich um die Aufstellung sowie Gestaltung der Fahrradhäuser.
- Initiator sind Anwohnergemeinschaften, die auch einen konkreten Standort vorschlagen. Die Platzierung wird von der Stadt bestimmt und im Gestattungsvertrag mit dem VCD genehmigt. Es erfolgen Einzelfallentscheidungen, ob ca. 2-3 Kfz-Stellplätzen/ Haus entfallen können oder ersetzt werden.
- Die Anwohnergruppen schließen einen Gesellschaftervertrag und übernehmen vom VCD die Verantwortung für das Fahrradhaus.
- Für den Fahrradabstellplatz zahlt der Fahrradhalter einmalig 180 € und jährlich einen Bagatellbetrag (20 €) für Versicherungen und Unterhalt.

B 7 Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst

VE GT FU
SE SL MU

Eine Behebung von Mängeln auf Radwegen (Schlaglöcher, Behinderungen durch Baumwurzeln, abgenutzte Markierungen, …), das Freihalten von Müll, Glasscherben und Laub sowie die Beseitigung von Schnee und Eis sind eine wichtige Daueraufgabe, da sie die sichere Benutzbarkeit der Radverkehrsanlagen gewährleistet. Damit bleibt das Rad auch im Winter witterungsunabhängig benutzbar und gefährlichen Alleinunfällen wird entgegengewirkt. In Saarbrücken gibt es diesbezüglich einen Verbesserungsbedarf (siehe Analysekapitel 6.3.8): Radwege im Seitenraum sowie solitär geführte Radwege sind nicht konsequent in den Winterdienst einbezogen und der Räumdienst deckt sich nicht mit den Hierarchiestufen des Radverkehrsnetzes.

Bausteine

- Monitoring und Instandhaltungsmanagement der Stadtverwaltung zur Radwegeinfrastruktur: systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln, Zurückschneiden von in den Radweg hineinragenden Vegetationen bzw. Beseitigung von Wurzeln etc. (in Kooperation mit dem LfS sowie in Aufgabenteilung mit dem Ordnungsamt und dem Amt für Straßenbau und Infrastruktur, ggf. auch dem Amt für Stadtgrün und Friedhöfe)
- Einrichtung eines dauerhaften Reinigungs- und Winterdienstes für Radkomfortrouten sowie alle Radhauptverbindungen, nach Möglichkeit auch für wichtige Radverbindungen sowie -anbindungen (insb. auf Schulwegen), je nach Baulast in Absprache mit dem LfS
- Baustellen, welche die Radverkehrsführung beeinträchtigen, sollten für Radfahrer früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. In diesem Fall sind frühzeitige Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen anzubringen oder temporäre Markierungen/ Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle anzubringen. Über die Saarbrücken-App kann zudem über Baustellen und Beeinträchtigungen des Radverkehrs informiert werden (siehe B 8)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 8** Serviceangebote für den Radverkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, LfS

B 8 Serviceangebote für den Radverkehr

VE GT **FU**
SE SL MU

Service- und Dienstleistungen sind einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse des Radfahrens abbauen können und das Radfahren komfortabler und angenehmer gestalten. Die Kosten sind gering, wenn Kooperationen mit Verbänden sowie Geschäftsleuten hergestellt werden.

Bausteine

- Internetpräsenz und Informationen:
  Ein Fahrradstadtplan sollte die jeweils schnellsten und komfortabelsten Routen im Radverkehrsnetz aufzeigen. Neben Informationen über die Art der Radverkehrsinfrastruktur, Hindernisse, Gefahrenstellen, Parallelrouten, Steigungen/ Gefällstrecken sollte auch über Radabstellanlagen informiert werden. Weitere wichtige Inhalte sind bedeutende Ziele des Radverkehrs (Versorgung, Dienstleistung, Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie, Fahrradwerkstätten, Schulen, …). Der Fahrradstadtplan sollte stets aktuell und kostenlos als Download oder als Faltplan zur Verfügung stehen, ggf. auch in die Saarbrücken-App integriert werden.
  Die Internetplattform sollte darüber hinaus Hinweise zu unten genannten Serviceangeboten sowie zu weiteren relevanten Themen wie Freizeitrouten des Radverkehrs (siehe F 6), Baustellenumfahrungen (siehe B 7), fahrradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten, Fahrradleihmöglichkeiten sowie Fahrradhändlern/ -werkstätten geben.

- Weitere Serviceangebote:
  - Fortführung bzw. weitere Kooperation mit dem ADFC: Fahrrad-Selbsthilfe-Reparaturwerkstätten, kostenlose Fahrradchecks, Fahrradkompetenzkurse für Erwachsene und speziell für Migranten, Pedelec-Fahrtraining, Fahrradtraining für Kinder
  - verstärkte Kooperation mit der Polizei zu Fahrradtraining-Angeboten auf dem Verkehrsübungsplatz
  - Angebot von Schlauchomaten und Lufttankstellen (Initiierung durch LHS, Installation und Betrieb durch Fahrradhändler)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- **F 6** Ausbau des Radtourismus

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein ***Akteure:*** LHS, Private

B 9 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/ Marketingstrategien

VE GT FU
SE SL MU

Einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr kommt in Saarbrücken eine große Bedeutung zu, um den Radverkehr stärker in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer zu verankern. Hierbei sind die Vorteile des Radfahrens zu vermitteln und die Möglichkeiten, auch Strecken mit Steigungen zu überwinden, aufzuzeigen. Radfahren bedeutet Gesundheitsförderung, Stärkung der lokalen Nahversorgung, Entlastung vom Kfz-Verkehr und damit verbunden die Reduktion von Luftschadstoffen, CO_2-Emissionen und Lärm. Diese positiven Effekte sind Bestandteil einer Öffentlichkeits- und Marketingarbeit ebenso wie der Aspekt, dass Radfahren Spaß macht.

Für eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit sollte ein Grundgerüst einer guten Radinfrastruktur vorhanden sein. Als Anstoß kann sie auch mit aktuellen Radverkehrsprojekten (bspw. Herstellung einer wichtigen Route für den Radverkehr, Eröffnung einer Fahrradstraße) verknüpft werden. Zur Koordination nicht nur der Öffentlichkeitsarbeit, sondern der gesamten Radverkehrsplanung, ist der Radverkehr im Verwaltungshandeln weiter zu implementieren und strategisch zu entwickeln.

Bausteine

- <u>Aktionen und Marketing</u>
  Aktionen und Marketing für den Radverkehr sollten öffentlichkeitswirksam platziert werden und Interesse wecken, ggf. auch durch Mitmach-Angebote. Hierzu können zum Beispiel folgende Aktionen gehören:
  - Auszeichnung fahrradfreundlicher Geschäfte/ Gastronomen / Hoteliers /Arbeitgeber
  - Radfahren bei schlechtem Wetter aufgreifen, bspw. durch Verteilung von Sattelschützern, Regencapes in Kooperation mit Sponsoren
  - Durchführung von Fahrradmessen, bspw. in Kooperation mit Verbänden
  - temporäre Sperrung von Straßen am Wochenende und Öffnung als Radverkehrsachse
  - Imagekampagnen und Überzeugungsarbeit bei Arbeitgebern und Bildungsstandorten (Mobilitätsmanagement, siehe K 1, K 3 und K 4)
  - Verkehrssicherheitskampagnen für den Radverkehr durch Sensibilisierung der Autofahrer für den auf der Fahrbahn geführten Radverkehr sowie Gefährdungen durch Falschparken (im Zusammenspiel mit I 6 und H 6)
  - Teilnahme der Stadt an Programmen und Aktionen wie die bereits durchgeführte Aktion „Stadtradeln“[15] und Verstetigung der Kampagne

- <u>Förderung von Pedelecs</u>
  In Saarbrücken, insb. in den topografisch bewegten Stadtgebieten, bieten Pedelecs ein großes Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Aktionstage, an denen Pedelecs gemietet und auf einem Parcours getestet werden können, können Interesse wecken und von den Vorteilen der Pedelecs überzeugen. Auch können dauerhaft durch die Stadt Saarbrücken in Zusammenarbeit mit Fahrradhändlern Testfahrten angeboten werden (auch unter Einbezug von Lasten-Pedelecs).

  In Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben oder Energieversorgern können darüber hinaus auch finanzielle Anreize die Pedelec-Nutzung fördern. Möglichkeiten bestehen im kostenlosen, zeitgebundenen Verleih eines Pedelecs bei Kauf einer ÖPNV-Jahres-/Halbjahreskarte[16] oder durch Preisnachlässe beim Kauf eines Pedelecs bei Bezug eines bestimmten Stromtarifes oder eines ÖPNV-Zeittickets.

- <u>Mobilitätserziehung/ Verkehrspädagogik</u>
  Schon in den Kitas sollte der richtige Umgang im Verkehr sowohl als Fußgänger und als Radfahrer erlernt werden. Neben der Verbesserung des Verständnisses für die Gefahren im Verkehr und damit einhergehend einer Erhöhung der Verkehrssicherheit der Kinder werden sie frühzeitig daran gewöhnt, sich eigenständig im Verkehr zu bewegen. Darüber hinaus kann durch einen Einbezug der Eltern Überzeugungsarbeit geleistet werden mit dem Ziel, dass die Kinder viele ihrer Wege möglichst selbstständig und nicht im „Eltern-Taxi“ zurücklegen.

  Die vielen Steigungsstrecken v.a. in den Stadtteilen Saarbrückens sollten zum Anlass genommen werden, das Fahren auf Strecken mit Höhenunterschieden zu optimieren: zum Beispiel Fahrtechniken und Schal-

[15] vgl. Website Stadtradeln
[16] vgl. Website Mettingen

B 9 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/ Marketingstrategien

VE GT FU
SE SL MU

ten beim Bergauffahren, Sicherheitshinweise für das bergab Fahren sowie die Bedeutung guter Bremsen und Beleuchtungen bei höheren Geschwindigkeiten. Solche Angebote können in Schulen oder auch in Verbindung mit der Polizei geschaffen werden – auch für Erwachsene.

- Vorbildfunktion/ Schlüsselpersonen
  Der Kommune selbst kommt genauso wie bspw. Lehrern und Lehrerinnen an Schulen eine Vorbildfunktion bei der Radverkehrsförderung zu. Schlüsselpersonen, bspw. aus der Politik, sollten für das Radfahren werben und von Erfahrungen mit dem Rad berichten – z. B. innerhalb von Themenwochen in der Presse.

- Verwaltungsinterne Organisation der Radverkehrsplanung
  Wichtig ist, dass eine Radverkehrsförderung personelle Ressourcen voraussetzt. Für die Radverkehrsplanung, die Koordination sowie Öffentlichkeitskampagnen ist weiterhin mindestens eine Stelle in der Verwaltung vorzusehen. Hierbei ist auf die Koordination mit anderen Themen der Stadt- und Verkehrsplanung Wert zu legen, damit in den Planungen auch frühzeitig die Belange des Radverkehrs einbezogen werden. Nach Möglichkeit sollten turnusmäßig auch verstärkt Verbindungen zum ADFC sowie zur Polizei (Durchführung der regelmäßigen AG Rad, ggf. Initiierung eines Netzwerkes Verkehrssicherheit, siehe I 1) gesucht werden und in Netzwerken Synergieeffekte genutzt werden.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **K** Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **I 6** Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Verbände

B 10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken (nur Machbarkeitsstudie)

VE GT FU SE SL MU

Fahrradverleihsysteme (FVS) haben sich in den letzten Jahren in vielen Groß- und Mittelstädten in Deutschlands etabliert. Ein Potenzial für Saarbrücken besteht vor allen Dingen auf den eher kurzen Wegen bis zu 5 km, im Tourismusverkehr sowie zur Anbindung der Universität.[17]
FVS stellen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes und zur Senkung des MIV-Anteils dar – im weiteren Sinne damit zur Lärm- und Luftschadstoffminderung. Hierbei bestehen auch Synergieeffekte zum ÖPNV, wenn ein FVS als Zubringer zu Haltestellen/ Bahnhöfen genutzt wird. Darüber hinaus ist die Nutzung von FVS flexibel, altersunabhängig und günstig – damit tragen sie zu einer gleichberechtigten Verkehrsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen bei. Die Stadt kann insgesamt durch ein positives, innovatives Image profitieren.
Voraussetzung ist ein Grundnetz aus sicheren und attraktiv befahrbaren Radwegen zwischen den wichtigen Zielen des Radverkehrs (siehe B 3). Um das Fahrradverleihsystem möglichst breit und einfach nutzbar zu machen und Nutzungshemmnisse abzubauen, ist die Integration in eine übergreifende Mobilitätskarte („Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot“, siehe J 6) sinnvoll.

Bausteine

Aktualisierung der Machbarkeitsstudie für ein FVS

- Analyse von Zielgruppen für ein FVS in Saarbrücken: Hier ist zunächst zu empfehlen, den Schwerpunkt auf die Studierenden und die junge Bevölkerung zu legen
- Ermittlung von wichtigen Quellen und Zielen eines FVS: Schwerpunkte sollten der Hauptbahnhof und die weiteren Bahnhöfe, das Umfeld der Fußgängerzone, die Hochschulen, die Wohnorte der Studierenden (insb. Studierendenwohnheime), das Nauwieser Viertel, das nördliche Alt-Saarbrücken und St. Arnual mit den Sehenswürdigkeiten sowie bei Einbindung von Unternehmen (bspw. ZF) große Gewerbestandorte sein
- Ermittlung von Nutzungspotenzialen (Abschätzung möglicher Ausleihzahlen/ Jahr)
- Einbindung von Akteuren: für Saarbrücken vor allem die Verkehrsbetriebe, die Hochschulen, große Unternehmen, Fahrradhändler, ADFC, Tourismusbranche
- Festlegung eines FVS-Typs sowie von Standorten für Stationen an wichtigen Quell-/Zielorten (s. o.): Aufgrund des geringeren Aufwandes ist für Saarbrücken ein stationäres System zu empfehlen
- Ermittlung von Möglichkeiten, die Investitions- und Betriebskosten zu senken: Einbindung von Unternehmen, Hochschulen, ggf. auch Hotel- und Gastronomie als Partner zur Finanzierung – im Gegenzug erhalten diese bspw. Namensrechte für einzelne Stationen oder Werbeflächen
- Entscheidung auf Basis von Chancen und Risiken über die mögliche Einführung eines FVS und ein mögliches Betreibermodell:

FVS mit Betrieb durch die Stadt Saarbrücken

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie können Investitionskosten sowie laufende Kosten für ein FVS in Saarbrücken abgeschätzt werden. Eine grobe, überschlägige Ermittlung im Rahmen des VEP anhand von Erfahrungswerten ergibt einen einmaligen Investitionsbedarf für den Bau von 25 Stationen und den Kauf von 228 Rädern von ca. 550.000 € und in den ersten Betriebsjahren einen jährlichen Zuschussbedarf von ca. 160.000 €. In die Investitionen sind mögliche weitere Kosten, bspw. für die Schaffung und Ausstattung von entsprechenden Wartungswerkstätten oder die Anschaffung eines Kfz für den Transport der Leihräder (ca. 50.000 Euro) nicht einbezogen. Mit zunehmender Nutzung des FVS sind Senkungen der Betriebskosten zu erwarten - bspw. wird für das Leihsystem MVGmeinRad in Mainz von einem hohen Kostendeckungsgrad in den nächsten Jahren ausgegangen (s. u.). Sowohl die Investitions- als auch die Betriebskosten können durch Werbeverträge/ Kooperationen mit Dritten (Stationspatenschaften, Bezahlung von Mietpauschalen für die Mitarbeiter) weiter gesenkt werden.

FVS mit Vergabe an einen Betreiber

Neben dem eigenständigen Aufbau und dem Betrieb eines FVS besteht die Möglichkeit, einen externen Betreiber für das System bzw. einzelne Teilbausteine zu beauftragen:

[17] Ein Best-Practice-Beispiel ist die Ruhr-Universität Bochum, die unter anderem über ein FVS (metropolrad Ruhr) an die Bochumer Innenstadt/ an den Hauptbahnhof angeknüpft ist. Da die Nutzung des FVS durch Studierende deutlich über den Erwartungen lag, wurde und wird die Stationszahl immer weiter ausgebaut http://www.ruhr-uni-bochum.de/move/fahrrad/;
http://vgdh.geographie.de/verkehr/images/Dokumente/AkVerkehr2015/13_Kanne.pdf

B 10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken (nur Machbarkeitsstudie)

VE GT FU SE SL MU

	Infrastruktur	Betrieb
Option A1	Betreiber	
Option A2	Betreiber A	Betreiber B
Option B	Betreiber	Kommune
Option C	Kommune	Betreiber

Quelle: Planersocietät nach Büttner/Mlasowsky et al. 2011, S. 49

Die Ausschreibung eines Fahrradverleihsystems kann dann entweder als festes Leistungspaket (Betreiber hat definierte Leistungen zu erbringen und bietet dies zu einem Kostenbeitrag an) oder mit einem festen Kostenwert erfolgen (Betreiber bieten zu einem in der Ausschreibung definierten Kostenwert ein Leistungspaket an).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung Radinfrastruktur (Grundnetz als Voraussetzung für ein FVS)
- **J 6** Vermarktung des Umweltverbundes als einheitliches Mobilitätsangebot

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020 (Machbarkeitsstudie)
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, Hochschulen, evtl. private Betreiber

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Typen von Fahrradverleihsystemen:

- stationäre Systeme: Leihräder können nur an den festgelegten Stationen abgegeben werden
- flexible Systeme: Leihräder können an beliebigen Punkten abgegeben werden, die nur grob definiert sind (bspw. größere Kreuzungen; z. B. in Berlin „Call a Bike)
- teilflexible Systeme: Leihräder können in definierten Bereichen, bspw. 5 m um eine Verleihstation abgegeben werden (vorteilhaft bspw., wenn Stationen ausgelastet sind)

Fahrradverleihsysteme in Städten mit Höhenunterschieden:

- Einsatz von stufenlosen Schaltungen (entspricht ca. zehn Gängen) in Kassel
- Integration von Pedelecs in Stuttgart

zus. Finanzierungsmöglichkeiten

- Werbung auf den Rädern oder Vergabe von Namensrechten an dem Fahrradverleihsystem (z. B. sz-bike Dresden, NorisBike Nürnberg)
- Teilfinanzierung über Semesterbeiträge: bspw. Mainz, Bochum, Kassel ca. 1-5 €/Student/Semester
- Teilfinanzierung in Kooperation mit Unternehmen, die ihren Angestellten durch Zahlung eines festen Betrages/ Jahr die Nutzung ermöglichen
- Übernahme von Patenschaften für Verleihstationen durch Unternehmen: Kostenpunkt je Station ca. 20.000 €, Umbenennung und Vermarktung der Station unter dem Unternehmensnamen bedeutet Werbung und Imagegewinn für Unternehmen (bspw. Fahrradverleihsystem Hamburg)
- Kulturabgabe für Übernachtungsgäste

Best Practice-Beispiel: Fahrradverleihsystem Mainz (MVGmeinRad)

- Investitionssumme: 4 Mio. € (davon 1,9 Mio. durch Fördergelder)
- derzeitiger Kostendeckungsgrad ca. 80 % mit steigender Tendenz (höherer Kostendeckungsgrad als üblicherweise Buslinien aufweisen)
- Zuschussbedarf derzeit ca. 1 Mio. €/Jahr insb. für Wartung und Verteilung der Räder (6 Vollzeitstellen für Wartung, ca. 10-12 Aushilfen in „Verteilerteams“
- derzeit ca. 500.000 Ausleihen/Jahr (22.000 Kunden) bei 900 Mieträdern und 107 Stationen

B 10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken (nur Machbarkeitsstudie)

VE GT FU
SE SL MU

- Kostenneutralität ab ca. 650.000 Leihen/ Jahr (2016/ 2017 erwartet)
- Kundenstamm: ca. 1/3 Studenten
- Mietkosten: 1,40 €/Mietvorgang, ermäßigt mit ÖPNV-Jahreskarte (0,80 €/Mietvorgang) sowie mit einer Jahreskarte für das Leihfahrradsystem (Kosten von 79 €, Ermäßigung auf 0,49 €/Mietvorgang, bis zu 30 Minuten kostenlose Nutzung/ Mietvorgang)
- Ermäßigung auch für Studierende, die über ein Semesterticket verfügen
- hoher Kunden-Zufriedenheitsgrad

5.3 Handlungsfeld C: ÖPNV/SPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen - unabhängig von Alter, Einkommen und Führerscheinbesitz - Mobilität. Mit einen ÖV-Anteil von 17 % am Modal Split-Wert der Saarbrücker Bevölkerung liegt die Stadt nur im Mittelfeld vergleichbarer Großstädte wie Mainz oder der Region Ulm/Neu-Ulm, aber immerhin über dem deutschlandweiten Durchschnittswert von 15 %. Der Handlungsbedarf der Stadt Saarbrücken reicht bis in die Region (inkl. der französischen Grenzregion).

Infolge des demographischen Wandels werden zukünftig weniger Schüler Bahn- und Busangebote nutzen. Hinzu kommt in der älteren Generation eine steigende Führerscheinbesitzquote (v.a. bei Frauen). Damit steigt insgesamt der Anteil der wahlfreien Nutzer, also Fahrgästen welche sich bewusst für oder gegen Bahn und Bus entscheiden können. Die Bahn- und Busangebote inkl. Tarifen, Marketing und Information müssen daher verstärkt auf diese wahlfreien Nutzer eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image des ÖPNV verbessert wird. Als wichtiges Zentrum der Region SaarLorLux gehört hierzu auch eine Berücksichtigung regionaler Verkehrsströme die in das Stadtgebiet führen.

In vielen deutschen Universitätsstädten mit einem größeren Anteil junger Menschen sinken der Stellenwert und die Bedeutung eines eigenen Pkw. Viele junge Menschen verhalten sich multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit CarSharing-Auto unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen für Bahn und Bus gleichzeitig auch wichtige ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds, indem alle umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr verstanden werden.

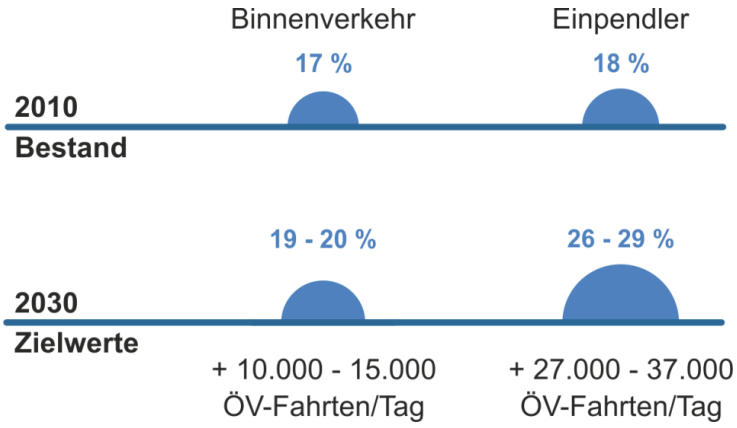
Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt in Abstimmung mit weiteren Fachplänen. Der Verkehrsentwicklungsplan baut einerseits auf dem vorhandenen Nahverkehrsplan auf, stellt aber auch eine langfristige ÖPNV-Strategie auf, die wiederum als Grundlage für die Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans dient. Das VEP-ÖPNV-Maßnahmenkonzept formuliert eine Gesamtstrategie für den ÖPNV der Zukunft und leitet daraus konkrete Maßnahmen ab, welche in Detailkonzepten oder dem weiteren Nahverkehrsplan weiter konkretisiert werden müssen und dann schrittweise umgesetzt werden können.

5.3.1 Grundsätze und Zielsetzung

Eine wichtige Herausforderung wird die Bezahlbarkeit attraktiver Angebote im öffentlichen Personennahverkehr sein. Das Handlungsfeld für den öffentlichen Personennahverkehr hat das Ziel, die Effizienz im Bahn- und Busangebot zu verbessern und langfristig ein attraktives Angebot zu ermöglichen (Qualitätssicherung). Dazu berücksichtigt dieses Handlungsfeld auch Themen, welche nicht auf die Stadt Saarbücken beschränkt sind.

Mit dem Handlungsfeld C des VEP soll langfristig der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen steigen. Hierzu wurden im Zielkonzept Zielwerte für den Verkehr der Saarbrücker Bevölkerung (Binnenverkehr) und den Einpendlerverkehr aus der Region festgelegt, welche bis zum Jahr 2030 erreicht werden sollen.

Abbildung 54: Zielwerte Bahn/Bus für Binnen- und Einpendlerverkehr im Jahr 2030 (Modal Split-Anteile)



Das Maßnahmenspektrum im öffentlichen Personennahverkehr umfasst neben Bahn- und Buslinien weitere Themen wie Barrierefreiheit, Tarif oder Information. Dies sind z. T. Querschnittsthemen, welche auch in weiteren Handlungsfeldern außerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs relevant sind (z. B. Handlungsfeld F: Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr oder Handlungsfeld J: Inter- und Multimodalität).

5.3.2 Maßnahmenfelder

Die Handlungsfelder gehen auch über die Stadtgrenzen der Landeshauptstadt hinaus. Hierzu gehört auch die Anbindung des französischen Umlandes. Bzgl. des Bedienungsangebots liegt der Schwerpunkt hier in Richtung Forbach, da Saargemünd bereits mit der Saarbahn eine attraktive ÖPNV-Anbindung hat. Für die Anbindung in Richtung Forbach werden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt.

Tabelle 13: Angebotsmaßnahmen in Richtung Forbach

Maßnahme	Steckbrief
Einbindung in das S-Bahnnetz für Stadt und Region	C1.1 + C1.2
Verlängerung der Saarbahn über DB-Gleise	C1.2 + C1.4
Verlängerung der Saarbahn über Metzer Straße	C1.4
Einbindung in die Busnetzoptimierung	C1.9

Die einzelnen Maßnahmen stehen teilweise in Konkurrenz zueinander. In jedem Fall sollte eine Angebotsverbesserung im Abgleich mit den finanziellen Möglichkeiten der drei Kommunen Saarbrücken, Stiring-Wendel und Forbach erfolgen.

Tabelle 14: Zusammenhang der regionalen Maßnahmen in Richtung Forbach

	C1.1 S-Bahnnetz	C1.2 Halte-punkte	C1.4 Saarbahn über DB-Gleise	C1.4 Saarbahn über Metzer Str.	C1.8 Lokales Busnetz
C1.1 S-Bahnnetz	-	■	■	■	■
C1.2 Haltepunkte	■	-	■	-	-
C1.4 DB-Gleise	■	■	-	■	■
C1.4 Metzer Str.	■	-	■	-	■
C1.8 Lokales Bus-netz	■	-	■	■	-

■ Maßnahmen können sich gegenseitig ergänzen; ■ Maßnahmen stehen in Konkurrenz zu einander; - keine Relevanz

Das Handlungsfeld ÖPNV umfasst insgesamt zehn Maßnahmenfelder (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 15: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (C) – Maßnahmenfelder (Zusammenfassung)

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
C1 Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots (umfasst 5 detailliertere Einzelsteckbriefe)	niedrig bis hoch	Dauer-aufgabe			LHS, Städte Forbach und Stiring-Wendel, weitere Kommunen, Saarland, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen, Taxiunternehmen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service), SNCF
C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus	hoch	x		x	LHS, Saarland, Saarbahn, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
C3 Anbindung der Universität	hoch	x			LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen
C4 Busbeschleunigung	mittel	Dauerauf-gabe			LHS, Saarbahn
C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	hoch	x			LHS, Saarbahn, LfS, DB AG (Netz bzw. Station & Service), Eisenbahnunternehmen
C6 Haltestellengestaltung	niedrig	Dauerauf-gabe			LHS, Saarbahn
C7 Verbesserung des Tarifsystems (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	hoch	x			saarVV, LHS, Départements Moselle, Bas-Rhin, Einrichtungen / Privatwirtschaft, Tourismuszentrale
C8 Kommunikation und Marketing	hoch	x			LHS, Saarbahn, saarVV
C9 Managementaufgaben (umfasst 2 detailliertere Einzelsteckbriefe)	hoch	Dauerauf-gabe			LHS, Saarland, Départements Moselle, Bas-Rhin, Luxemburg, Verkehrsunternehmen, VGS,

C 1 Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots

VE GT FU
SE SL MU

In Großstädten setzt sich ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr aus mehreren Angebotsebenen zusammen, da nicht jedes Verkehrsmittel für jede Aufgabe geeignet ist. Hierzu gehört neben Buslinien auf der lokalen Ebene auch der Schienenverkehr zur Anbindung der Region. Dieser muss eine attraktive regionale Erreichbarkeit gewährleisten, während Buslinien neben Verbindungsfunktionen (z. B. zwischen Stadtteilen) auch für eine dichte Erschließung sorgen können.

Ein dichtes Netz aus verschiedenen Bahn- und Buslinien (Regionalzüge, S-Bahnen, Regionalbusse, Stadtbusse, Quartiersbusse) bildet das Rückgrat eines starken Umweltverbunds (siehe Maßnahmensteckbriefe J). Hierzu gehört neben dem Angebot auch eine attraktive Verknüpfung zwischen Bahn- und Busangeboten, da nicht auf allen Relationen umsteigefreie Verbindungen möglich sind.

Bausteine

Erhebungen und Evaluationen

Bahn- und Busangebote unterliegen einer regelmäßigen Evaluation der Fahrgastnachfrage, um frühzeitig bedarfsgerechte Angebotsänderungen durchführen zu können. Schwerpunkte müssen dabei die Nicht- und Gelegenheitsnutzer sein. Hier sollte ca. alle fünf Jahre eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden, welche gezielt um Fragen zur Bahn- und Busnutzung ergänzt wird. Zusätzlich sind Anregungen durch das Fahrpersonal in einer jährlichen statistischen Auswertung auszuwerten. Diese umfasst zusätzlich eine Evaluation, wie mit den Anregungen aus der vorherigen Auswertung umgegangen wurde. Ergänzend wird das alle zwei Jahre durchgeführte Kundenbarometer fortgesetzt.

S-Bahnnetz für Stadt und Region

Für die bessere Anbindung der Region an die Stadt Saarbrücken ist ein S-Bahnnetz als neues Produkt im Schienenverkehr sinnvoll. Hierzu sind die bestehenden Leistungen der Regionalbahnen zu integrieren (siehe Maßnahme C 1.1).

Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte

Die Aufwertung des S-Bahnnetzes soll neben der regionalen Erreichbarkeit auch die Erschließung innerhalb der Stadt Saarbrücken verbessern. Hierdurch ergeben sich auch mehr Bahn/Bus-Verknüpfungen in den Stadtteilen (siehe Maßnahme C 1.2).

Ausbau des Saarbahnnetzes

Die Erweiterung des Saarbahnnetzes könnte durch eine bessere Anbindung der Stadt Forbach erfolgen. Hierzu bestehen zwei Varianten mit unterschiedlichen Auswirkungen auf Fahrzeiten, Erschließung und Fahrzeugeinsatz (siehe Maßnahme C1.4). Eine Verlängerung der beiden Strecken zur Universität und nach Dudweiler bleibt möglich (siehe Anhang V – ÖPNV/SPNV). Als weitere Ausbauvariante wurde die ursprüngliche Planung in den Stadtteil Schafbrücke bewertet. Insbesondere der Kosten-Nutzen-Effekt spricht hier gegen eine Umsetzung (siehe Anhang IV – ÖPNV/SPNV).

Seilbahn zur Universität

Die Einrichtung einer Seilbahn wurde für eine Strecke zwischen dem Stadtzentrum und der Universität zur Entlastung des Buskorridors untersucht, da sie auch in der öffentlichen Diskussion immer wieder als Möglichkeit herangezogen wurde. Die Prüfung einer möglichen Seilbahnverbindung zeigte aber, dass diese insb. ein hohes räumliches Konfliktpotenzial erzeugt, mit hohen Betriebskosten verbunden wäre und die Erschließungs- und Verlagerungswirkung relativ gering ist (siehe Anhang IV – ÖPNV/SPNV). Weitere Seilbahnstrecken haben sich bereits bei einer Vorentscheidung als nicht sinnvoll erwiesen.

Angebotsebenen im lokalen Busnetz

Nicht alle Stadtteile verfügen über eine attraktive und schnelle Erschließung durch den Schienenverkehr. Entsprechend ist eine Umstrukturierung des Busnetzes mit mehreren Angebotsebenen erforderlich. Hierzu werden Produkte eingeführt, welche z. B. vergleichbare Fahrzeiten ins Saarbrücker Stadtzentrum wie mit der Saarbahn ermöglichen.

Organisation von Bedarfsverkehren

Zum Aufbau von Angebotsebenen gehören in der untersten Ebene auch Bedarfsverkehre. Sie sichern in Zeiten einer geringen Nachfrage und/oder in Räumen mit dünnen und dispersen Siedlungsstrukturen ein Grundangebot (siehe Maßnahme C 1.10).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn- und Buslinien
- **C3** Anbindung der Universität

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Saarland

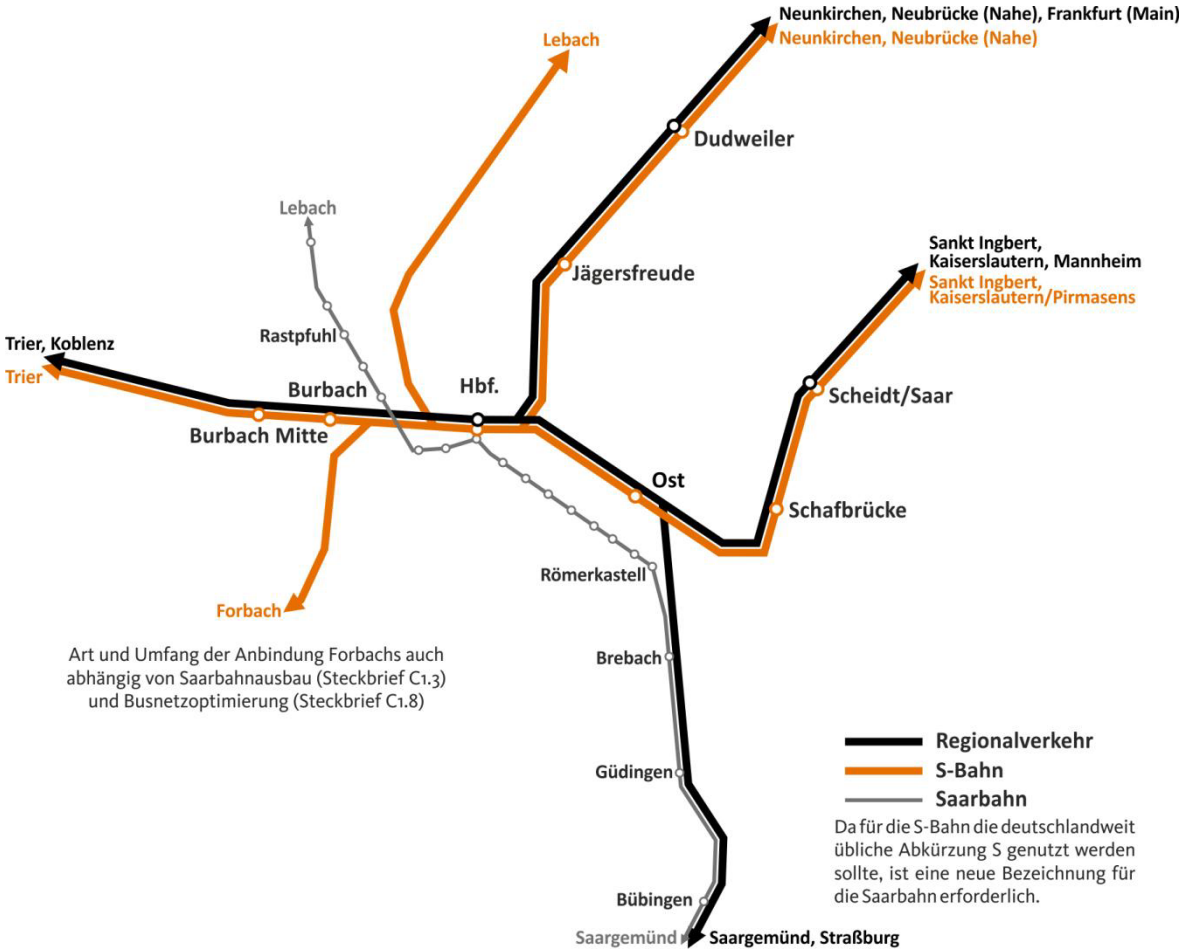
C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region

VE GT FU SE SL MU

Der Einzugsbereich von Großstädten reicht immer auch in das Umland. Daher ist neben einem städtischen Bahn- und Busangebot auch eine attraktive Anbindung zwischen der Großstadt und den Umlandkommunen wichtig. Eine wichtige Funktion übernimmt hier der Schienenverkehr, welcher direkte und schnelle Verbindungen sicherstellt. Hierzu gehören auch die Erschließung weiterer Vororte in der Großstadt sowie eine Verknüpfung zum lokalen Busangebot, um den Hauptbahnhof zu entlasten.

Bausteine

Auf bestehenden sowie zu reaktivierenden Bahnstrecken kann ein regionales S-Bahnnetz geschaffen werden, welches die Region besser an die Stadt Saarbrücken anbindet. Grundlage sind die aktuellen Regionalbahnlinien, welche in das S-Bahnnetz integriert werden.



Das Produkt muss mehrere Qualitätsmerkmale haben, um sich deutlich vom Regionalexpress abgrenzen zu können:

- S-Bahn-Logo und Fahrzeuge mit einheitlicher Farbgebung
- einheitliche Linienwege (alle Fahrten bedienen dieselben Zwischenhalte)
- einheitlicher Takt (v. a. Takt 30 und Takt 60)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.2** zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C1.4** Saarbahn nach Forbach
- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn- und Buslinien

C 1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region

VE GT FU
SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: Saarland, LHS, Eisenbahnunternehmen

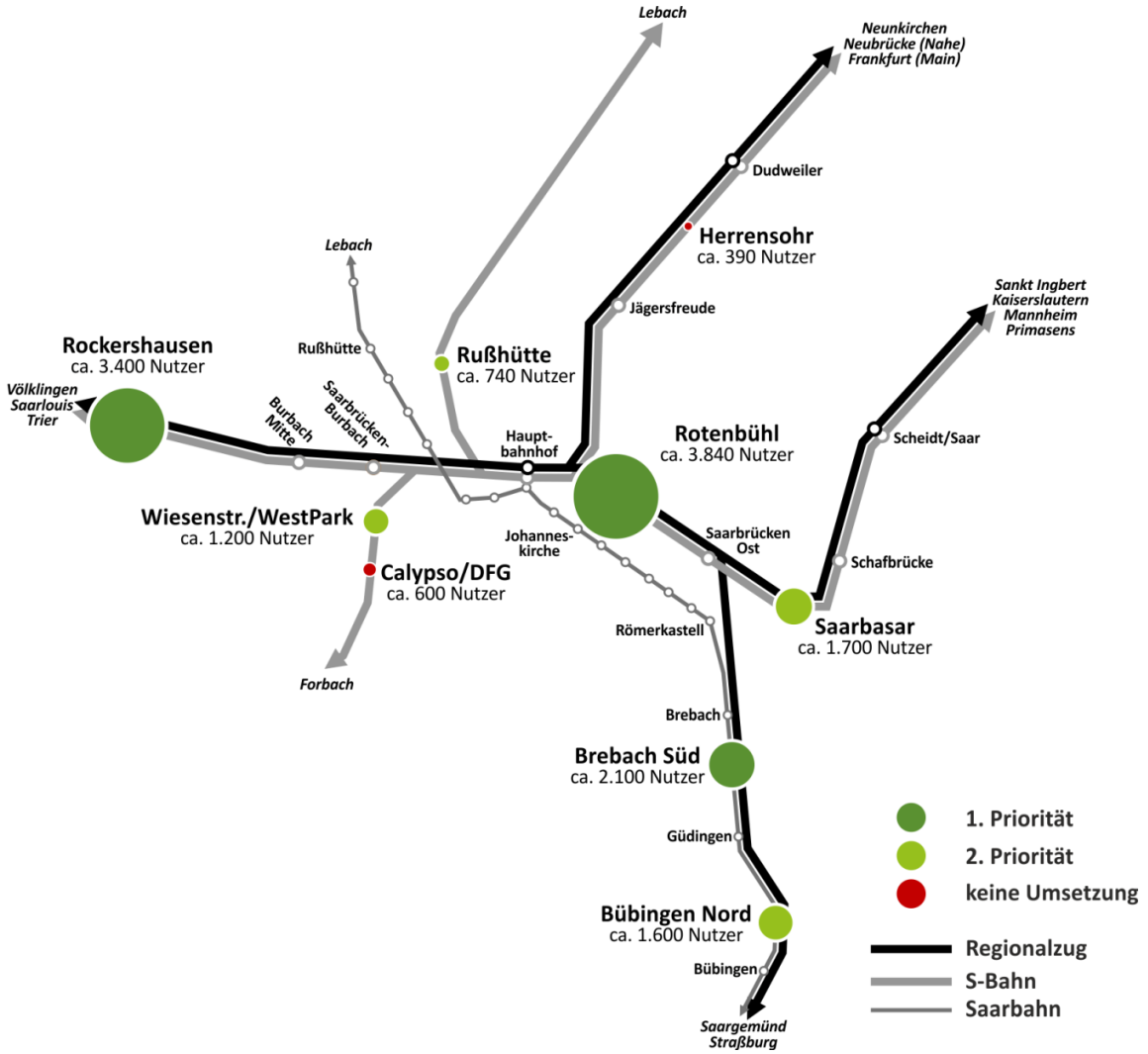
C 1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte

VE GT **FU** **SE** SL MU

Das S-Bahnnetz soll neben der regionalen Anbindung auch als Möglichkeit für innerstädtische Verbindungen attraktiv sein. Dies gilt besonders für die äußeren Siedlungsgebiete einer Stadt. Mit zusätzlichen Haltepunkten und der Verlegung bestehender Standorte kann die Erschließungswirkung verbessert und eine Verknüpfung zum lokalen Busverkehr aufgewertet werden.

Bausteine

Mit dem regionalen S-Bahnkonzept profitieren auch mehrere Saarbrücker Stadtteile durch eine bessere und v. a. regelmäßigere Anbindung an das Stadtzentrum (z. B. Dudweiler). Ergänzend sollten weitere Haltepunkte für die S-Bahn und Saarbahn in der Stadt Saarbrücken eingerichtet werden. Für eine bessere Anbindung ist zusätzlich auf der Bahnstrecke zwischen Forbach und Saarbrücken ein weiterer Haltepunkt in Stiring-Wendel sinnvoll.



Zusätzlich zu den möglichen zusätzlichen Haltepunkten ist für eine bessere Verknüpfung zum lokalen Busverkehr die Verlegung dieser Standorte sinnvoll:

- Ost in Richtung Brücke Am Kieselhumes (Bushaltestelle Ostbahnhof und Halbergstr.)
- Scheidt/Saar in Richtung Brücke Im Flürchen (Bushaltestelle Scheidt Bf.)
- Dudweiler in Richtung Brücke Am Neuhauser Weg und Einrichtung einer Busverknüpfung mit Warteflächen für mehrere Busse

Durch zusätzliche Haltepunkte verlängern sich die Fahrzeiten der relevanten Linien. In wie weit dies zu zu-

C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte

VE GT **FU** **SE** SL MU

sätzlichen Fahrzeugen und Verschiebungen von Anschlüssen führt, ist bei der konkreten Umsetzungsplanung zu prüfen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.1** S-Bahnnetz für Stadt und Region
- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus
- **C3** Anbindung der Universität
- **J1** P+R

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☒ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** Saarland, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service), LHS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Inhalte dieses Maßnahmensteckbriefs sind in den Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland aufzunehmen.

C 1.4 Saarbahnvarianten nach Forbach

VE GT FU SE SL MU

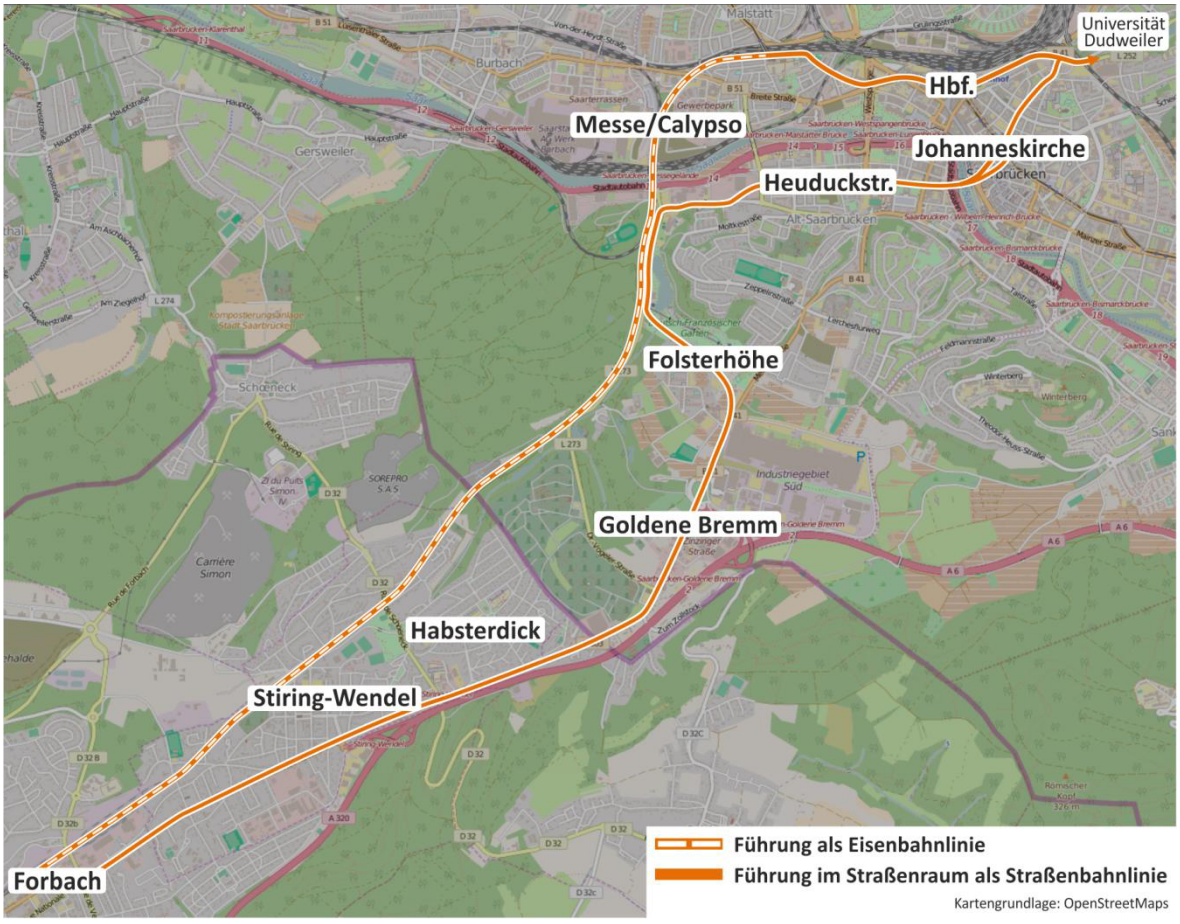
Straßenbahnlinien sind in vielen Großstädten ein Hauptbestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs und sichern u. a. schnelle Verbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt. Zusammen mit Beschleunigungsmaßnahmen sind attraktivere Reisezeiten gegenüber der Fahrt mit dem Auto möglich. Hierdurch entsteht ein hohes Verlagerungspotenzial zu dieser klimafreundlichen Mobilitätsform. Dies ist v.a. für die Region SaarMoselle wichtig, da hier für grenzüberschreitende Fahrten nur knapp 1 % der Bevölkerung Bahn und Bus nutzen.

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen dem Saarbrücker Stadtzentrum und den französischen Kommunen Stiring-Wendel und Forbach kann über mehrere Streckenführungen erfolgen. Diese können allerdings nach der Tram-Train-Studie (2016) auf zwei wesentliche Varianten fokussiert werden.

Variante 1 geht von einer Streckenführung über die Eisenbahngleise aus, so dass mindestens 2-Systemfahrzeuge erforderlich sind.

Variante 2 geht von einer Straßenbahnvariante über die Straße aus. Hierfür könnten 1-Systemfahrzeuge (also klassische Straßenbahn) eingesetzt werden. Für diese Fahrzeuge ist allerdings eine neue Zufahrtmöglichkeit in den Betriebshof Brebach mit Straßenbahnoberleitung erforderlich. Während die Strecke über die Eisenbahngleise eine Optimierung der Bestandsinfrastruktur erfordert, ist für Variante 2 als Straßenbahn ein kompletter Neubau erforderlich. Als Untervariante 2a wäre auch eine Metrobuslinie möglich (Bus mit hoher Servicequalität und eigenem Fahrweg nach dem Vorbild der Mettis in der Stadt Metz).



Die Kosten der Variante 1 über die DB-Gleise liegen bei schätzungsweise 133 Mio. EUR. Die Kosten der Variante 2 liegen etwas höher bei ca. 170 Mio. EUR (Variante 2a Metrobus ca. 103 Mio. EUR). Es ist bei einer EU-Mitfinanzierung von einer hohen Förderquote auszugehen (mindestens 80%).

C 1.4 Saarbahnvarianten nach Forbach

VE GT FU SE SL MU

Die Nachfragewirkungen der beiden Varianten sind mit dem Verkehrsmodell untersucht worden, allerdings ist das Modell auf französischem Staatsgebiet als zu ungenau anzusehen, so dass die ermittelten Nachfragewerte nur Tendenzaussagen sind. Die Variante 1 über die Eisenbahngleise führt v.a. zu einer starken Nachfrage im deutsch/französischen Pendlerverkehr. Demgegenüber bietet die Variante 2 mehr Vorteile für die Saarbrücker Einwohner, da innerhalb Saarbrückens eine bessere Erschließung erreicht wird. Grundsätzlich sind beide Varianten möglich. Die TramTrain-Studie weist die Variante 2 als Vorzugsvariante auf.

Zur Entscheidungsvorbereitung für eine Saarbahnlinie nach Forbach müssen zunächst die grundlegenden planerischen, organisatorischen und finanziellen Fragestellungen geklärt werden. Die Rolle des Landes in der Fragestellung ist zu beleuchten, da es sich nicht um ein rein innerstädtisches, sondern um ein regionales Schienensystem handeln wird. Insofern müssen die Zuständigkeiten besprochen werden, was unabhängig von der Betriebsart (BOStrab oder EBO) zu sehen ist. Bei den grundlegenden Klärungen sind insbesondere die Themen Investitionskosten (Höhe und Aufteilung, Fördermöglichkeiten) und Betriebskosten (Aufteilung Land, Stadt, französische Seite) von hervorgehobener Bedeutung. Auch die grundlegende Organisationsform ist in diesem Dreierverhältnis zu klären (grenzüberschreitender Zweckverband, Tarif, Einnahmenverteilung). Eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Landes, der französischer Seite und der LHS muss diese Angelegenheiten klären, um anschließend über eine Realisierung entscheiden zu können.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.1** S-Bahnnetz für Stadt und Region
- **C1.9** Angebotsebenen im lokalen Busnetz

Zielkonflikte

- Flächenkonkurrenz mit MIV und ruhendem Verkehr möglich, könnte v. a. die favorisierte Streckenvariante 2 aus Tram-Train-Gutachten betreffen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020 (DB-Gleise) oder
☒ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025 (Variante 2)
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, Forbach, Stiring-Wendel, Saarland, Großregion Grand Est, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service), Französische Staatsbahn (SNCF)

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Beim Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen sind mehrere Varianten möglich

Fahrzeuge	Systeme	Fahrzeugeinsatz	Systemtrennung DB/SNCF
2-System	Oberleitung DB Oberleitung Straßenbahn	bestehender Fuhrpark nutzbar	von Staatsgrenze Deutschland/Frankreich in den Bahnhof Forbach
2-System	Diesel für Bahnstrecken Oberleitung Straßenbahn	neue Fahrzeuge erforderlich	nicht relevant
3-System	Oberleitung DB Oberleitung SNCF	neue Fahrzeuge erforderlich	nicht relevant

C 1.9 Angebotsebenen im lokalen Busnetz

VE GT FU SE SL MU

In Großstädten bestehen unterschiedliche dichte Siedlungsstrukturen, welche nicht alle von einer Angebotsform (z. B. Stadtbus) angemessen erschlossen werden können. Hierzu gehören auch Art und Umfang von schnellen Busverbindungen zwischen Stadtteilzentren und der Innenstadt, wenn keine Erschließung durch den Schienenverkehr möglich ist. Eine klare Angebotsunterscheidung verschiedener Busangebote hilft Fahrgästen sich schnell zu Recht zu finden. Die Angebotsebenen sind dazu mit Qualitätsmerkmalen zu Takt, Fahrzeiten usw. verknüpft. Hierdurch ist für den Nutzer schnell erkennbar, welche Aufgabe einer Buslinie zugeteilt wurde und ob diese für seine Verbindung in Frage kommt.

Bausteine

Für die Stadt Saarbrücken ist ein Aufbau aus drei Angebotsebenen sinnvoll. Diese ergänzen sich gegenseitig. Wichtige Umsteigeverbindungen sind an Haltestellen zu allen Zeiten einheitlich abgestimmt. Die Entwicklung von Angebotsebenen erfolgt für die Stadt Saarbrücken. Hierbei sollten auch Buslinien berücksichtigt werden, welche bereits heute in Nachbarkommunen fahren (z. B. Mandelbachtal). Grundlage ist ein einheitliches Taktmuster mit 7,5-, 15-, 30- und 60-Minutentakten.

Metrobus

- bildet zusammen mit der Saarbahn das Angebot zwischen Stadtteilen und dem Stadtzentrum
- direkte und umsteigefreie Verbindungen aus den Stadtteilen ins Stadtzentrum; nachfragestarke Tangentialverbindungen
- Busspuren und Vorrangschaltungen entlang der gesamten Strecke
- Taktfahrplan
- Expresslinien mindestens während Hauptverkehrszeit für äußere Stadtteile ohne Schienenverkehr
  - Klarenthal – Gersweiler – Innenstadt (über A620)
  - Ensheim – Eschringen – Fechingen – Innenstadt (über A6 und A620)

Stadtteilbus

- Strecken in den Stadtteilen mit Schwerpunkt Erschließung (Prüfung u.a. einer Ringbuslinie im Saarbrücker Westen); nachfrageschwache Tangentialverbindungen
- Verbindungen zwischen Siedlungsbereichen und Stadtteilzentren
- Verknüpfung zur Eisenbahn und den Saarbahnlinien über einheitliche Anschlüsse
- Taktfahrplan

Bedarfsverkehr

- in dispersen Siedlungsstrukturen und Zeiten sehr geringer Nachfrage
- Verbindung zwischen Siedlungsbieten und Stadtteilzentren
- Verknüpfung zur Eisenbahn und Saarbahnlinien über einheitliche Anschlüsse (ggf. auch Stadtteilbus)
- Taktfahrplan mit Abfahrten nur nach telefonischer Anmeldung

Wirkungen einer angemessenen Angebotsausweitung

In der modelltechnischen Untersuchung des differenzierten und qualifizierten Netzes zeigt sich, dass schon bei geringer Leistungsausweitung (+ 3 % Fahrplan-km) trotzdem ein sehr positiver Nachfrageeffekt (+ 5.000 Fahrgäste pro Tag) erreicht wird. Dies spricht für eine weitere Optimierung und langfristig für eine angemessene Leistungsausweitung in ein differenziertes Netz.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.10** Organisation von Bedarfsverkehren
- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus

C 1.9 Angebotsebenen im lokalen Busnetz

VE GT **FU**
SE SL **MU**

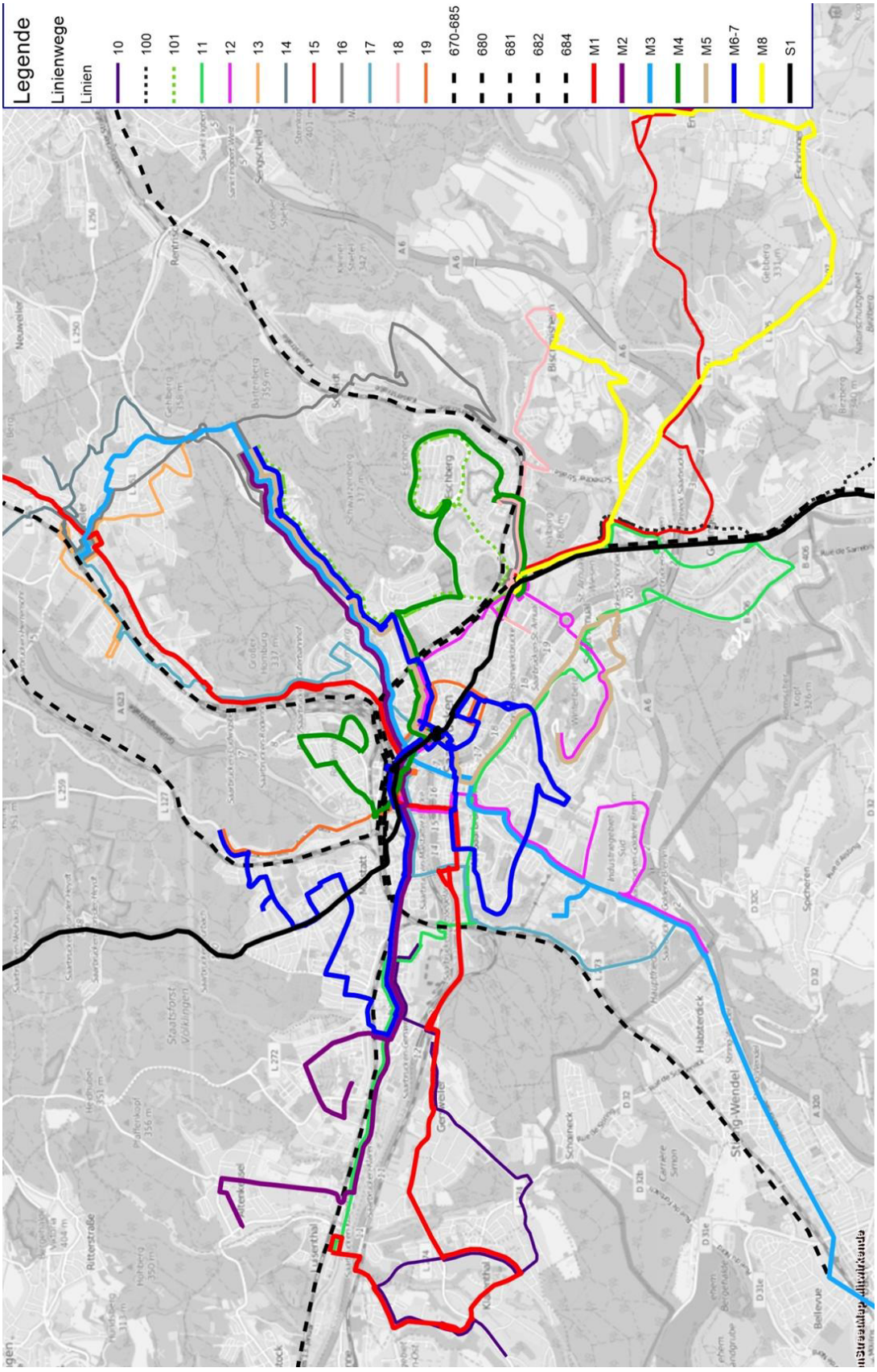
Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, betroffene Nachbarkommunen, Saarbahn

Grobkonzept der Busnetzoptimierung als Modellgrundlage

Das nachfolgend dargestellte Konzept ist ein erstes Grobkonzept. Es diente als Grundlage für das Verkehrsmodell, um abzuschätzen wie sich die Fahrgastnachfrage bei Mehrleistung verändert.



Linie	Produkt	Strecke	Anmerkung
1	Metrobus	Luisenthal – Klarenthal – Gersweiler – Hbf. – Dudweiler - Sulzbachtal	
2	Metrobus	Altenkessel/Füllengarten – Burbach – Hbf. – Universität	
3	Metrobus	Forbach/Folsterhöhe – Alt-Saarbrücken – Hbf. – Universität Dudweiler	
4	Metrobus	Rodenhof – Hbf. – Johanneskirche – Rotenbühl – Eschberg - Römerkastell	
5	Metrobus	Klinikum – Sankt-Arnual – Alt-Saarbrücken – Johanneskirche – Universität	
6	Metrobus	Rußhütte – Malstatt – Brebach – Hbf. – Johanneskirche – Feldmannstr. – Bellevue	Umlaufverknüpfung Linie 7
7	Metrobus	Bellevue – Alt-Saarbrücken – Johanneskirche – Rotenbühl – Universität	Umlaufverknüpfung Linie 6
8	Metrobus	Ensheim/Bischmisheim – Brebach – Römerkastell	
10	Stadtbus	Klarenthal – Gersweiler – Burbach	
11	Stadtbus	Luisenthal – Burbach – Alt-Saarbrücken – Sankt Arnual – Gündingen – Brebach	
12	Stadtbus	Klinikum – Sankt Arnual – Rotenbühl – Johanneskirche – Hbf. – Alt-Saarbrücken – Goldene Bremm	
13	Stadtbus	Herrensohr – Dudweiler - Guckelsberg	Umlaufverknüpfung Linie 14
14	Stadtbus	Guckelsberg – Krankenhaus – Friedhof – Bahnhof - Grühlingshöhe	Umlaufverknüpfung Linie 13
15	Stadtbus	Ensheim – Fechingen – Brebach – Römerkastell	
16	Stadtbus	Dudweiler – Universität – Scheidt – Römerkastell	
17	Stadtbus	Dudweiler – Herrensohr – Römerkastell – Hbf. – Alt-Saarbrücken – Deutschmühlental – Goldene Bremm	
18	Stadtbus	Bischmisheim – Römerkastell	
19	Stadtbus	Russhütte – Hbf. – Johanneskirche – Sankt Johanner Markt	
100	Ergänzung	Brebach - Bübingen	
101	Ergänzung	Universität – Rotenbühl – Römerkastell – Eschberg	
AST1	Bedarf	Heinrichshaus – Von-der-Heydt	
AST2	Bedarf	Römerkastell – Halberg	
AST3	Bedarf	Scheidt – Kasierstraße - Römerkastell	

			Saarbrücken		Forbach/Stiring-Wendel
Variante	**Takte HVZ/NVZ/SVZ**	**Anmerkung**	**Kilometer**	**Nachfrage (Nutzer)**	**Nachfrage (Nutzer)**
StatusQuo	keine Änderungen		28.875	149.359	897
Variante	**Takte HVZ/NVZ/SVZ**	**Anmerkung**			
1	Metrobus immer 15/30/30 Stadtbus immer 30/60/60 Ergänzung immer 60/60/-	Idealnetz mit konsequenter Umsetzung der Takte	+2.284 +7,91%	+6.233 +4,1%	+311 +34,7%
2	Metrobus meist 15/30/30 Stadtbus meist 30/60/60 Ergänzung meist 60/60/-	gleich Variante 1 mit qualitativen Kürzungen, um Mehrleistung zu begrenzen	+1.069 +3,70%	+4.942 +3,3%	+309 +34,4%
3	Metrobus immer 15/30/30 Stadtbus immer 30/60/60 Ergänzung immer 60/60/-	gleich Variante 1 mit Saarbahn in Vorzugsvariante (über Metzer Str.) mit dokumentierten Änderungen im Busnetz	+2.151 +7,45%	+6.477 +4,3%	+1.586 +176,8%
4	Metrobus immer 15/30/30 Stadtbus immer 30/60/60 Ergänzung immer 60/60/-	gleich Variante 1 mit Saarbahn in Bahnvariante (über Forbacher Bahn)mit dokumentierten Änderungen im Busnetz	+2.341 +8,1%	+9.309 +6,2%	+3.824 +426,3%

C 1.10 Organisation von Bedarfsverkehren

VE GT FU
SE SL MU

Bedarfsverkehre sind ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs auch in Großstädten. Sie sichern eine Grundmobilität in dispersen Siedlungsräumen und/oder Zeiten einer sehr geringen Nachfrage. Hierzu erfolgen Abfahrten nach einem festen Fahrplan, aber nur nach telefonischer Anmeldung. Bedarfsverkehre werden meist punktuell eingesetzt und sind daher als flächiges Bedienungsangebot über die gesamte Stadt nicht geeignet. Entsprechend wichtig ist es, dass diese Inselangebote einheitlich betrieben und vermarktet werden.

Bausteine

In der Stadt Saarbrücken werden bereits mehrere Bedarfsverkehre als Anruf-Sammel-Taxi (AST) betrieben. Es bestehen Angebote, welche komplett oder teilweise die klassischen Buslinien ersetzen. Dieser Maßnahmensteckbrief integriert dabei die schon erreichten Qualitätsstandards.

Organisation der Bedarfsverkehre

- Linienbezeichnung AST + Nummer zu Unterscheidung klassischer Buslinien
- Prüfung weiterer Angebote v. a. während der Schwachverkehrszeit abends, welche alle einheitlich mehrere Stunden am Stück verkehren (z. B. 21:00 bis 24:00)
- Taktfahrplan in Abstimmung mit Anschlüssen aus dem Busnetz
- Anmeldung von Fahrten mindestens 30 Minuten im Voraus
- Bestellung von AST-Fahrten über das Fahrpersonal, auch wenn eine Mindestbestellfrist von 30 Minuten unterschritten wird
- Aufbau einer Mobilitätszentrale

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C 1.9** Angebotsebenen im lokalen Busnetz

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: Stadt Saarbrücken, Saarbahn, Taxiunternehmen

C2 Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

VE GT **FU** **SE** SL **MU**

Eisenbahn- und Buslinien übernehmen verschiedene Verkehrsaufgaben. So sichern Bahnlinien durch wenige Zwischenhalte schnelle Reisezeiten auch bei regionalen Verbindungen. Umgekehrt können Buslinien eine dichte Erschließung sichern, was allerdings keine schnellen Fahrzeiten ermöglicht. Entsprechend müssen sich beide Netze ergänzen. Dies ist aber nur möglich, wenn ausreichend viele Verknüpfungspunkte im gesamten Stadtgebiet existieren. Sie helfen zudem Verkehrsströme frühzeitig zu bündeln bzw. zu verteilen und entlasten damit zentrale Verknüpfungspunkte wie einen Hauptbahnhof.

Bausteine

Für die Stadt Saarbrücken ist ein regionales S-Bahnnetz erforderlich, um die Stadt besser mit der Region zu verbinden. Zudem ist eine Gliederung des Busnetzes in mehrere Angebotsebenen sinnvoll. Hierzu sind Verknüpfungspunkte erforderlich, die einen schnellen und sicheren Umstieg zwischen Bus und Bahn ermöglichen. Idealerweise besteht Sichtkontakt zwischen den Haltestellen, was eine intuitive Führung von Fußwegen zwischen den Haltestellen ermöglicht. Die Aufwertung der Verknüpfung sollte dabei nicht nur an den bestehenden Bahnhöfen und Haltepunkten erfolgen, sondern auch die Änderungen im Zuge eines S-Bahnkonzept berücksichtigen.

<u>Verlegung von Haltepunkten an bestehende Buslinien</u>

- Haltepunkt Ost in Richtung Brücke (Bushaltestelle Ostbahnhof)
- Haltepunkt Scheidt/Saar in Richtung Brücke (Bushaltestelle Scheidt Bf.)
- Bahnhof Dudweiler in Richtung Brücke

<u>Verlegung von Bushaltestellen bzw. neue Bushaltestellen</u>

- Haltepunkt Burbach Mitte: Neuordnung der Bushaltestelle der Linien 101 und 122 mit Haltestelle auf der Eisenbahnbrücke
- Haltepunkt Jägersfreude: Bushaltestelle am Zugangsbereich zum Bahnsteig, ggf. durch Neuordnung der Haltestellen der Linie 125
- Fernbusterminal: Haltestelle an der Kreuzung Dudweiler Straße/Meerwiesertalweg

<u>Verlängerung von Buslinien zum nächsten Bahnhof/Haltepunkt</u>

- Dudweiler Dudoplatz zum neuen Haltepunkt Dudweiler, sofern auch Flächen für die Einrichtung mehrerer Bushaltestellen und Warteflächen vorhanden

<u>Verknüpfung von Buslinien mit neuen Haltepunkten des S-Bahnkonzepts (Einzelfallprüfungen erforderlich)</u>

- Haltepunkte Saarbasar, Rotenbühl, Rußhütte, Wiesenstraße/WestPark, Rockershausen, Luisenthal[1]

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.1** S-Bahnnetz für Stadt und Region
- **C1.2** Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standort
- **C1.9** Angebotsebenen im lokalen Busnetz
- **C3** Anbindung der Universität
- **J1** P+R-Standorte

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☒ sehr hoch
- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☒ bis 2020 (Scheidt/Saar, Dudweiler)
- ☐ bis 2025
- ☒ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

C2 Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

VE GT **FU**
SE SL **MU**

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Saarland, Saarbahn, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Der Haltepunkt Luisenthal gehört bereits zur Stadt Völklingen. Für Verbindungen zwischen Klarenthal und dem Saarbrücker Stadtzentrum über Luisenthal sollte die Tarifgrenze angepasst werden.

C3 Anbindung der Universität

VE GT **FU** **SE** SL MU

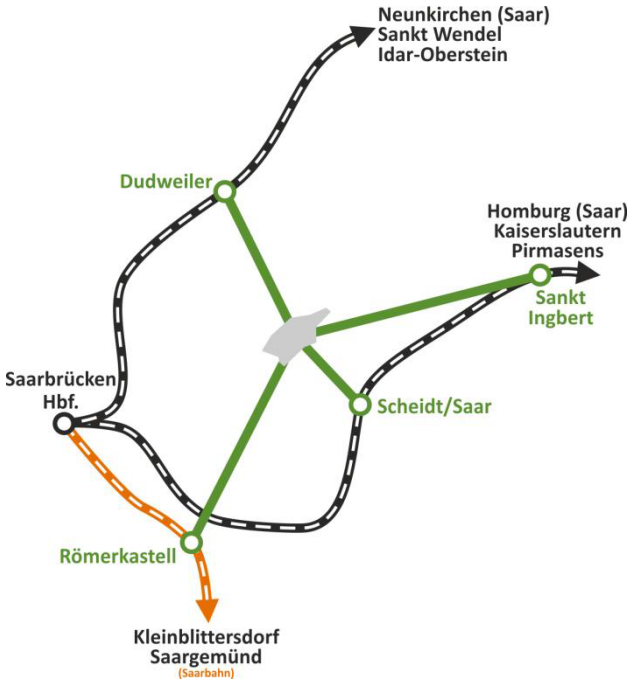
Universitäten weisen nicht nur hohe Studierendenzahlen auf, sondern sind auch große Arbeitsplatzschwerpunkte. Das tägliche Wegeaufkommen ist daher nicht nur während den Vorlesungszeiten relevant. Entsprechend muss auch das Bahn- und Busangebot auf den Bedarf während der Semesterferien ausgerichtet und für Vorlesungszeiten bedarfsgerecht verdichtet werden.

Bausteine

In mehreren Steckbriefen wurde bereits die Anbindung der Universität berücksichtigt. Schwerpunkt war hier die Anbindung zwischen der Universität und dem Saarbrücker Stadtzentrum, wo mit dem Hauptbahnhof und der Johanneskirche zwei wichtige Umsteigehaltestellen liegen. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse. Mit diesem Maßnahmensteckbrief soll kurzfristig bereits eine Entlastung dieser Achse möglich sein, indem ein Teil des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Personennahverkehr über Stadtteilbahnhöfe und Bahnhöfe benachbarter Kommunen abgewickelt wird. Hierfür ist eine Weiterentwicklung der bestehenden Anbindungen erforderlich.

<u>Bausteine für eine Universitätsanbindung außerhalb des Hauptbahnhofs</u>

- Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten (mind. lastrichtungsabhängig)
- direkte Linienführungen zwischen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten und dem Universitätsgelände
- Angebotsverdichtung mit Taktfahrplan (u.a. Linie 136)
- (eingeschränktes) Angebot während Semesterferien
- Vermarktung als Uni-Shuttle mit Darstellung in allen Fahrplanmedien
- Verlegung des Haltepunkts Scheidt/Saar für einen einfacheren Umstieg zwischen Bahn und Bus
- Verlegung des Bahnhofs Dudweiler oder alternativ Modernisierung sowie auch des Haltepunkts Scheidt/Saar mit Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität sowie verkehrsmittelübergreifender dynamischer Fahrgastinformation
- Erweiterung der Busspur im Meerwiesertalweg



Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.2** Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus
- **C4** Busbeschleunigung (nach Fertigstellung des aktuellen Projekts)
- **C5** Barrierefreiheit bei Bahn und Bus

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☒ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

C3 Anbindung der Universität

VE GT **FU**
SE SL MU

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Infrastrukturkosten für Bahnhöfe/Haltepunkte siehe Maßnahmensteckbrief C 1.2

C4 Busbeschleunigung

(nach Fertigstellung des aktuellen Projektes)

VE GT **FU**
SE SL MU

Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr sind nicht nur für schnellere Fahrzeiten wichtig. Busspuren, Vorrangschaltungen an Kreuzungen oder die Lage von Bushaltestellen sind ein wichtiger Baustein Buslinien unabhängiger vom Verkehrsgeschehen zu machen. So lassen sich auch Umsteigeverbindungen aufwerten, wenn Busse nicht schneller aber zuverlässiger und damit pünktlicher verkehren.

Bausteine

Die Stadt Saarbrücken hat bereits ein umfangreiches Projekt zur Busbeschleunigung gestartet und wird dieses zeitnah abschließen. Handlungsbedarf über dieses Projekt hinaus ergibt sich v. a. mit dem Aufbau von Angebotsebenen im lokalen Busnetz. Insbesondere für die oberste Angebotsebene können weitere Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich werden.

Außerdem werden in den kommenden Jahren weitere Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Auch hier kann sich im Einklang mit den Anforderungen an ein möglichst barrierefreies Busangebot die Möglichkeit ergeben, weitere Beschleunigungsmaßnahmen durchzuführen.

Relevante Maßnahmen

- Busspuren (z.B. Erweiterung der Busspur am Meerwiesertalweg bis Jugendherberge)
- Vorrangschaltungen an Kreuzungen
- Verlegung von Haltestellen
- Rückbau von Busbuchten zu Buskaps im Zuge des weiteren barrierefreien Umbaus

Eine weitere indirekte Beschleunigungsmaßnahme entsteht durch die Einführung eines neuen Bezahlsystems. Hier entfällt der Fahrscheinverkauf durch das Fahrpersonal.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C3** Anbindung der Universität
- **C5** Barrierefreiheit bei Bahn und Bus
- **C7.1** Einführung eines neuen Abrechnungssystems

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus

VE GT FU SE SL MU

Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität bei Bahn- und Busangeboten ermöglichen. Daher wurde die Sicherstellung der Barrierefreiheit auch im Personenbeförderungsgesetz festgelegt. Hierzu gehören neben baulichen Anlagen auch Fahrzeuge und Informationsmöglichkeiten. Da in Großstädten eine große Anzahl an Haltestellen mit unterschiedlichem Fahrgastaufkommen bestehen, muss ein Umgang mit dem Thema Barrierefreiheit auch im Nahverkehrsplan erfolgen. Zieljahr für ein barrierefreies Bahn- und Busangebot ist anlog dem Personenbeförderungsgesetz das Jahr 2022. Hier besteht in der weiteren Planung auch über den Nahverkehrsplan hinaus die Möglichkeit begründete Ausnahmen vom barrierefreien Umbau festzulegen.

Bausteine

Schulungen und Informationen

Die Herstellung der Barrierefreiheit kann nur gelingen, wenn neben baulichen Maßnahmen auch eine einfache und verständliche Nutzung möglich ist. Hierzu müssen auch mobilitätseingeschränkte Nutzer geschult werden, wie sie die barrierefreien Angebote am besten und v. a. sicher nutzen können (z. B. vor Ort in Seniorenzentren). Der Begriff mobilitätseingeschränkt ist dabei nicht nur auf gesundheitlich beeinträchtige Menschen zu begrenzen, sondern umfasst z. B. auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck. Die Schulungen umfassen auch das Fahrpersonal um z. B. das korrekte barrierefreie Anfahren von Haltestellen mit Hochbord und Aufmerksamkeitsfeld sicherzustellen.

Infrastrukturausbau

Der barrierefreie Ausbau der Infrastruktur gehört auf Grund der vielen Haltestellen zu den kostenintensiven Maßnahmen. Da Haltestellen unterschiedlich starke Fahrgastnachfragen haben, muss im Hinblick auf die finanziellen Mittel über den Nahverkehrsplan eine Abwägung erfolgen, welche Standorte prioritär und welche nachrangig ausgebaut werden (siehe Maßnahmensteckbrief C5.1).

Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit

Neben einer barrierefreien Infrastruktur sind auch weitere Maßnahmen in anderen Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine angenehme Nutzung zu ermöglichen, wozu u. a. das Angebot MobiaSaar gehört (siehe Maßnahmensteckbrief C 5.2).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C3** Anbindung der Universität
- **C4** Busbeschleunigung

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, LfS, DB AG (Netz bzw. Station & Service)

C5.1 Barrierefreie Infrastruktur

VE GT FU SE SL MU

Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität über Bahn- und Busangebote ermöglichen. Entsprechend ist ein barrierefreier Umbau im Schienenverkehr (Bahnhöfe/Haltepunkte) und im Busverkehr (Haltestellen) erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass die Barrierefreiheit sich nicht nur auf die Haltestelle selbst bezieht. So müssen bei sehr breiten Straßen und/oder Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen Querungsmöglichkeiten vorhanden sein. Bei Verknüpfungspunkten muss sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig) durchgängig und ohne größere Umwege barrierefrei sind.

Bausteine

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass bei der barrierefreien Infrastruktur im Schienenverkehr als auch im Busnetz noch erheblicher Ausbaubedarf besteht. Bei den Bahnsteigen und Haltepunkten ist zudem neben einem barrierefreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Nutzer, Fahrgäste mit Fahrrad, Kinderwagen usw. auch eine deutliche Erhöhung der Bahnsteigoberkante erforderlich, um einen stufenfreien Ein-/Ausstieg zu ermöglichen. Entsprechend den anderen Maßnahmensteckbriefen haben einzelne Bahnhöfe/Haltepunkte einen erhöhten Handlungsbedarf.

<u>Primär barrierefrei auszubauende Bahnhöfe/Haltepunkte</u>

- Dudweiler und Scheidt/Saar als Endpunkte der Uni-Shuttle-Angebote
- Bübingen und Güdingen als Bestandteil der Saarbahn (für 2017 geplant)

<u>Strategie für den weiteren barrierefreien Ausbau im Busnetz</u>

Die bei der Stadt Saarbrücken bereits bestehende Prioritätenliste wird regelmäßig fortgeschrieben. Hier werden bereits das Fahrgastaufkommen, die Bedeutung im Gesamtnetz, relevante Einrichtungen im Einzugsbereich sowie geplante Straßenausbaumaßnahmen berücksichtigt. Zusätzlich sollte geprüft werden, in wie weit sich der barrierefreie Haltestellenausbau mit Maßnahmen zur Busbeschleunigung kombinieren lässt.

- Rückbau von Buchten zu Kaps
- Haltestellenpositionen vor dem Kreuzungsbereich
- Anordnung mehrerer Haltepositionen in einer Bucht als Sägezahnaufreihung

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C4** Busbeschleunigung

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2022[1]
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, LfS, DB AG (Netz)

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Umsetzungsfrist gemäß Personenbeförderungsgesetz

C5.2 Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit

VE GT FU SE SL MU

Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität über Bahn- und Busangebote ermöglichen. Die barrierearme Nutzung umfasst auch die Fahrt selbst. So nutzen neben hör- oder sehgeschädigten Fahrgästen auch Touristen eine akustische und optische Fahrgastinformation, um sich leichter orientieren zu können. Zusätzlich zur Information bieten moderne Fahrzeuge mindestens einen Mehrzweckbereich, welcher direkt von der Tür erreicht werden kann.

Bausteine

Die exakten Anforderungen an Fahrzeuge im Schienenverkehr und bei Buslinien können variieren. Bestimmte Ausstattungsmerkmale sollten allerdings unabhängig vom Einsatzbereich gelten:

- Niederflurfahrzeuge ohne Stufen im Türbereich, Fahrzeugboden entspricht der Höhe der Bahnsteigoberkante, was auch außerhalb der Stadt Saarbrücken einheitlich festgelegt werden sollte
- optische und akustische Haltestellenanzeige, wobei die optische Anzeige um weitere Informationen ergänzt werden kann (z. B. die nächsten fünf Haltestellen)
- Mehrzweckbereiche in Türnähe, die es möglichen, pro Fahrzeug mindestens zwei Rollstuhlfahrer zu befördern
- Schienenverkehr: optische und akustische Information auf dem Bahnsteig
- Busverkehr: optische (TFT-Bildschirme) und akustische Information bei Neuanschaffungen
- Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen (z. B. RBL, Anschlusssicherung)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- keine

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2022[1]
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein ***Akteure:*** Saarbahn, LHS, Eisenbahnunternehmen

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Umsetzungsfrist gemäß Personenbeförderungsgesetz

C6 Haltestellengestaltung

VE GT **FU**
SE **SL** MU

Die Gestaltung von Haltestellen hat keine Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung. Allerdings gewinnen stadtgestalterische Maßnahmen auch in der Verkehrsplanung an Bedeutung. Hierzu können auch Bushaltestellen dazu beitragen, da diese Teil des öffentlichen Raums sind. Entscheidend ist, dass nicht eine Haltestelle allein umgestaltet wird, sondern dass die Haltestellen bei größeren Gestaltungsmaßnahmen (z. B. Plätze und Straßenabschnitte) mit einbezogen werden.

Bausteine

Der VEP Saarbrücken zielt auch auf eine städtebauliche Aufwertung der Straßenräume. Entsprechend sollten bei zukünftigen Maßnahmen die örtlichen Bushaltestellen einbezogen und eine gestalterische Aufwertung diskutiert werden. Da Haltestellen immer ein Ort sind, an dem Menschen bis zur nächsten Abfahrt warten, kann sich eine ansprechende Haltestellengestaltung auch positiv auf die Wahrnehmung des öffentlichen Personennahverkehrs auswirken. In diesem Zusammenhang sind auch Beleuchtungskonzepte zu diskutieren, welche die subjektive Sicherheit abends verbessern können.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **G** Handlungsfeld Straßenraumgestaltung

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

C7 Verbesserung des Tarifsystems

VE GT **FU**
SE SL **MU**

Tarifsysteme sind ein wichtiger Bestandteil, um einen Teil der Ausgaben für Bahn- und Buslinien finanzieren zu können. Dabei stehen Tarifsysteme immer im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (jede Fahrt zum selben Preis) und möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit). Hierdurch ist es unvermeidbar, dass ein gerechtes Tarifsystem immer auch komplex ist. Dies schreckt jedoch möglich Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind. Dies führt zu ungewolltem Schwarzfahren und ist ein weiteres großes Nutzungshemmnis. Ein wichtiger Ansatzpunkt sind hier neue technische Möglichkeiten, die in anderen deutschen Städten bereits genutzt werden.

Bausteine

Die Verbesserung des Tarifsystems muss eine attraktive Alternative zum aktuell bestehenden Wabentarif des saarVV sein, der von vielen Nutzern als ungerecht empfunden wird. Hierzu sollten die bestehenden technischen Möglichkeiten zum Aufbau eines Preis- und Abrechungssystems genutzt werden.

Aufbau eines neuen Abrechungssystems

Das neue Abrechungssystem ist computergestützt und ermöglicht es jeder Person ohne Tarifkenntnisse Bahn- und Buslinien zu nutzen. Nach Ende der Fahrt erfolgt automatisch die Ermittlung des richtigen Fahrpreises (siehe Maßnahme C 7.1). Dies entlastet auch das Fahrpersonal, da kein Fahrscheinverkauf mehr erforderlich ist und stärkt einen zuverlässigen und pünktlichen Busbetrieb.

ergänzende Fahrkartenangebote

Insbesondere als kurzfristige Maßnahmen sind weitere Fahrkartenangebote sinnvoll. Diese sollen das bestehende Tarifsystem aber nicht komplexer machen und auch eine bessere Integration der französischen Nachbarkommunen umfassen (siehe Maßnahmensteckbrief C 7.2).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C4** Busbeschleunigung

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: saarVV, LHS, Départements Moselle, Bas-Rhin

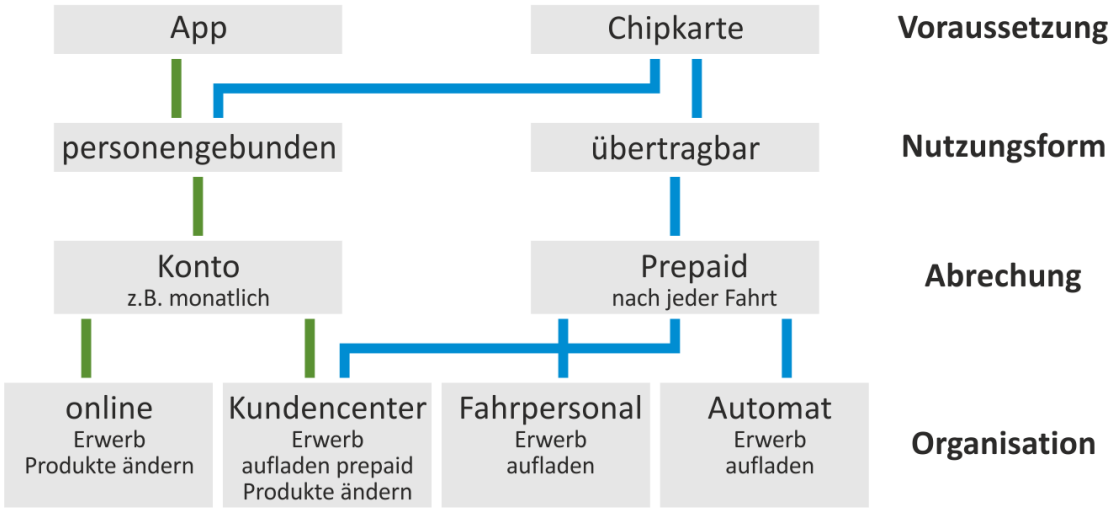
C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems

VE GT **FU** **SE** SL MU

Ein neues Preis- und Abrechungssystem soll die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs vereinfachen. Dabei sollen v.a. Gelegenheitsnutzer und ÖPNV-Skeptiker angesprochen werden. Im Hinblick auf die demografischen Entwicklungen mit mehr Menschen, die nicht auf Bahn- und Busangebote angewiesen sind, kann sich der öffentliche Personennahverkehr als leicht verständliches und transparentes Mobilitätsangebot platzieren. Schwerpunkt ist dabei die bisher erforderlichen Tarifkenntnisse als wesentliches Nutzungshemmnis abzubauen.

Bausteine

Das neue Abrechnungssystem basiert auf dem Grundsatz, dass sich Fahrgäste zu Beginn und am Ende einer Fahrt mit Bahn und Bus an- bzw. abmelden. Durch eine Software wird dann der Tarif berechnet. Hierzu werden alle Busse und Saarbahnen mit kleinen Terminals im Türbereich ausgerüstet, über welche die An- und Abmeldung erfolgt. Ebenso sind Terminals in den Zugangsbereichen von Bahnhöfen und Haltepunkten vorhanden, damit auch innerstädtische Fahrten mit dem regionalen Schienenverkehr möglich sind. Das neue Abrechnungssystem setzt sich aus zwei Nutzungsvarianten zusammen.



Quelle: eigene Darstellung

In Ergänzung zum neuen Abrechnungssystem kann auch das Tarifsystem neu strukturiert und damit transparenter gestaltet werden. Hierfür sollte eine Umstellung auf einen luftlinienkilometerbasierenden Tarif erfolgen. Grundlage ist die Luftlinienentfernung zwischen der Start- und Endhaltestelle, welcher mit einem Kilometerkostensatz (ggf. getrennt nach Eisenbahn, Saarbahn, Bus) verrechnet wird.

Ziel muss es beim Aufbau des neuen Abrechnungssystems sein, dass dieses langfristig die bestehenden Fahrkartensysteme ersetzt bzw. stark reduziert, um parallele Kostenstrukturen zu vermeiden.

Neben der Einführung einer Chipkarte sollte auch die Integration von Vpay (kontaktloses zahlen) bei Kreditkarten möglich sein. Hierdurch ergibt sich v.a. für Nutzer von außerhalb eine einfache Nutzung. Die Einrichtung eines personenbezogenen Kontos bzw. Erwerb eine Prepaidkarte entfällt.

Die Einführung des neuen Abrechnungssystems entlastet auch das Fahrpersonal, da weniger bzw. langfristig keine Fahrkarten mehr verkauft werden müssen. Ggf. erfolgt nur noch die Aufladung von Prepaid-Karten durch das Fahrpersonal, was schneller erfolgt als ein Fahrkartenverkauf mit Wechselgeld. Daher kann das neue Abrechnungssystem zusätzlich zu einem pünktlichen Busbetrieb beitragen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C4** Busbeschleunigung
- **C7.2** ergänzende Fahrkartenangebote

C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems

VE GT **FU** **SE** SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja[1] ☐ nein

Akteure: *LHS*, Saarbahn, saarVV

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Das neue Abrechnungssystem sollte zumindest auf allen Linien der Saarbahn umgesetzt werden, wodurch es auch außerhalb der Stadt Saarbrücken zum Einsatz kommt (z. B. Mandelbachtal). Zudem sollten die Linie 30 und MS1 integriert werden.

C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote

VE GT FU SE SL MU

Tarifsysteme sind für Neukunden komplex und daher ein wesentliches Nutzungshemmnis. Hier bietet sich die Möglichkeit an, Pauschalangebote zu entwickeln, welche Hin- und Rückfahrt mit dem Nutzungszweck verbinden (Kombifahrkarte). Schwerpunkt sind hier vor allem Angebote im Tourismus und im Freizeitverkehr wie (Gruppen-) Tagesausflüge. Die Kombination von Eintritten und Fahrtkosten erfordert für den Nutzer keine speziellen Tarifkenntnisse mehr, was die Bahn- und Busnutzungen stark vereinfacht.

Bausteine

Zukünftig wird es in der Stadt Saarbrücken eine Kombifahrkarte zu Fußballspielen des FC Saarbrücken geben. Es ist zu prüfen, welche weiteren besucherstarke Attraktionen und wiederkehrende Veranstaltungen sich für Kombiangebote eignen (Messen, Großveranstaltungen,…). Hierbei sollten auch die benachbarten französischen Kommunen einbezogen werden.

Allgemeine Aspekte von Kombifahrkarten

- Vertrieb über alle gängigen Kanäle wie Fahrpersonal, Automaten, online, Kundenzentren
- als Einzel- oder Gruppenangebote (z. B. 5er Gruppe)
- gültig auf Linien nach Frankreich: Saarbahn, Linie 30, MS1

Ziele für Kombiangebote in der Stadt Saarbrücken

- FC Saarbrücken (in Umsetzung)
- Schwimmbäder (z. B. Calypso, Schwarzenbergbad)
- Zoo Saarbrücken

Ziele für Kombiangebote bei Veranstaltungen

- Altstadtfest (Angebote als Eventtickets bereits vorhanden)
- Saarspektakel (Angebote als Eventtickets bereits vorhanden)
- Messen

Ziele für Kombiangebote außerhalb der Stadt Saarbrücken wie z. B.:

- Völklinger Hütte
- Gondwana
- Nationalpark Hunsrück/Hochwald

Neben der Einbindung der Linien nach Frankreich in die Kombifahrkarten, sollten weitere kurzfristige Maßnahmen im Tarif erfolgen, um den Anteil des grenzüberschreitenden Nahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen.

- Übersteigertarif für die Linie MS1 für Fahrten aus Frankreich mit Umstieg in Saarbrücken und Weiterfahrt in die Region
- Feiertagstarif als Einzel- und Gruppenticket, welches immer zwischen Frankreich und Deutschland gilt, auch wenn nur einem der beiden Länder ein Feiertag ist

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C7.1** Aufbau eines neuen Abrechnungssystems
- **C9.2** Regionaler Zweckverband

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote

VE GT **FU**
SE SL MU

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Einrichtungen/Privatwirtschaft, saarVV, Départements Moselle, Bas-Rhin, Tourismuszentrale

C8 Kommunikation und Marketing

VE GT **FU** **SE** SL MU

Kommunikation und Marketing leisten einen wichtigen Beitrag, um Bahn- und Busangebote bekannter zu machen. Hierzu gehören neben Werbung für neue Angebote auch Aufklärungskampagnen, um bestimmte Entwicklungen und Tatsachen gegenüber den Fahrgästen zu erläutern. Ziel ist dabei die Akzeptanz für Bahn und Bus zu erhöhen, indem für Fahrgäste und Neukunden bestimmte Aspekte nachvollziehbarer werden.

Bausteine

Die Maßnahmen richten sich nicht primär an ein bestimmtes Bahn- oder Busangebot. Sie sind verkehrsmittel- und unternehmensübergreifend. Neben der Sprache Deutsch sollten alle Informationen auch auf Französisch sowie für den Tourismus auf Englisch zur Verfügung stehen.

Servicemaßnahmen

- Kundenzentren an den wichtigsten Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet
- mindestens eine Verkaufsagentur in den Nahversorgungsstandorten jedes Stadtteils
- mobile Verkaufsstelle mit wechselnden Standorten auf Wochenmärkten, Weihnachtsmarkt, Kirmes usw. und für Vor-Ort-Termine (z. B. Seniorenzentren).
- Fortführung des Projekts MobiaSaar und Integration in weitere Serviceangebote sowie Maßnahmen des Umweltverbunds (Handlungsfeld J)

Information

- Berichte in lokalen Medien sowie neuen Medien über Änderungen bei Linien, Angeboten, usw.
- Störungen im Betrieb als Bestandteil der lokalen Verkehrsnachrichten
- Erweiterung der verkehrsmittelübergreifenden dynamischen Fahrgastinformation mit Angabe alternativer Fahrtmöglichkeiten bei Betriebsstörungen
- Aufnahme von (touristischen) Zielen in Haltestellennamen

Kampagnen und Aufklärungsarbeit

- Verlosung von Fahrkarten (z. B. Kombifahrkarte, Jahrestickets) in den lokalen Medien
- Pilotprojekt Monatsfahrkarte statt schwarzfahren[1]
- Werbung in eigener Sache zur Aufklärung häufiger Missverständnisse bei Bahn- und Busnutzung
- Festlegung eines Budgets (ggf. Prozentsatz), welches nur zur Vermarktung von Maßnahmen genutzt werden kann

Maßnahmen bei Kampagnen und bei der Aufklärungsarbeit sind zeitlich beschränkt, sollten aber in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Hier bietet sich auch eine Kombination mit Bausteinen aus den Servicemaßnahmen an, wie z. B. mobile Verkaufsstelle.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C9.1** Störungs- und Instandhaltungsmanagement
- **J** Maßnahmenfeld Inter- und Multimodalität

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, saarVV

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Projekt in den Städten Bochum, Essen und Gelsenkirchen, bei dem auf die Forderung des erhöhten Beförderungsentgelts einmalig verzichtet wird, wenn sich der Fahrgast zum Abschluss einer Zeitkarte entschließt.

C9 Managementaufgaben

VE GT **FU**
SE SL MU

Mit einem verbesserten Instandhaltungs- und Störungsmanagement soll eine zuverlässigere Nutzung von Bahn und Bus gewährleistet werden. Fahrgäste sollen frühestmöglich auf Störungen hingewiesen und über alternative Fahrtmöglichkeiten unabhängig vom Verkehrsunternehmen informiert werden.

Bausteine

Für die Stadt Saarbrücken ist diese Organisation umso wichtiger, da hier auch die Abstimmung über das Saarland bis nach Frankreich und Luxemburg reichen muss. Hierzu gehört auch eine Weiterentwicklung des saarVV weg von einem reinen Unternehmensverbund.

Instandhaltungsmanagement

Störungen und Vandalismus sind nicht komplett vermeidbar, zumal Betriebsstörungen auch plötzlich ohne Vorwarnung entstehen können. Entscheidend ist ein schneller Umgang mit Störungen und Instandhaltungsmaßnahmen, um langfristige Beeinträchtigungen zu vermeiden (siehe Maßnahme C 9.1).

Grenzüberschreitender Zweckverband

Verbindungen mit Bahn- und Buslinien sollen nicht an der Stadt- bzw. Staatsgrenze enden. Sonst sind diese Bahn- und Busangebote keine sinnvolle Alternative zum Auto. Hierfür müssen Ausschreibungen, Vergaben, Fahrplangestaltung usw. grenzüberschreitend diskutiert und durchgeführt werden (siehe Maßnahme C 9.2).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C8** Marketing und Kommunikation

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Saarland, Départements Moselle, Bas-Rhin, Luxemburg

C9.1 Störungs- und Instandhaltungsmanagement

VE GT **FU** **SE** SL MU

Ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr erfordert auch Handlungsbedarf in Bereichen, die von den Fahrgästen nicht wahrgenommen werden. So müssen auf der organisatorischen Ebene langfristige Entwicklungen und darauf aufbauend der weitere Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Bausteine

Für die Organisation sind das Instandhaltungs- und Störungsmanagement zu verbessern. Schwerpunkt ist dabei nicht die Vermeidung von Zwischenfällen, sondern eine schnelle Reaktion und Integration der Störungen in die IST-Daten der Fahrplanauskunft.

Störungsmanagement

- Aufnahme von Betriebsstörungen in die Fahrplanauskunft und dynamische Fahrgastinformation
- Störungen im Betrieb als Bestandteil der lokalen Verkehrsnachrichten
- Informationen bei absehbaren Störungen (z. B. Baustellen) in die Fahrplanauskunft und dynamischen Fahrgastinformation sowie an allen Haltestellen und in allen Fahrzeugen der betroffenen Linien

Instandhaltungsmanagement

- Aufbau eines Netzwerkes aus Ansprechpartnern und Pflege der Kontaktdaten
- Koordination/Durchführung von Reparaturmaßnahmen
- Evaluation von (Vandalismus-) Schäden, Reparaturzeiten und entstehenden Kosten
- regelmäßige Treffen des Netzwerks mit Diskussion der letzten Evaluationsergebnisse und anstehenden Inhalten und Vorgehensweisen (ca. 2- bis 3-mal pro Jahr)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C8** Kommunikation und Marketing

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Verkehrsunternehmen, SaarVV, VGS

C9.2 Grenzüberschreitender Zweckverband

VE GT **FU** **SE** SL MU

Ein Zweckverband übernimmt v. a. organisatorische Aufgaben und ist eine Plattform zum gegenseitigen Austausch der Verkehrsunternehmen, Kommunen usw. Neben der Diskussion um Maßnahmen im Tarif und Fahrplänen gehört hier vor allem die Organisation von Verkehren durch Ausschreibungen, Vergabe und Kontrollen der zur erbringenden Leistungen durch die beauftragten Verkehrsunternehmen.

Bausteine

Mit einem regionalen Zweckverband können wichtige Grundlagen für einen grenzüberschreitenden Nahverkehr direkter und damit auch schneller abgestimmt werden. Dies bedeutet auch eine Weiterentwicklung des saarVV weg von einem reinen Unternehmensverbund. Der regionale Zweckverband muss sich auch nach Frankreich und Luxemburg erstrecken, da das tägliche Verkehrsaufkommen nicht an den Staatsgrenzen endet.

Aufgabenbereich eines regionalen Zweckverbands

- Entwicklung und Organisation internationaler Nahverkehrsverbindungen
- Durchführung und Vergabe von Verkehrsleistungen durch Ausschreibungen
- Abstimmung der Fahrzeuganforderungen für grenzüberschreitende Verbindungen
- Ergänzende tarifliche Maßnahmen zur Förderung grenzüberschreitender Bahn- und Buslinien
- Kontrolle der beauftragten Verkehrsunternehmen
- Durchführung regelmäßiger Abstimmungsgespräche
- ggf. weitere Aufgabenbereiche

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C7.2** ergänzende Fahrkartenangebote

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: Saarland, saarVV, VGS, Département Moselle, Bas-Rhin, Luxembourg, LHS

5.4 Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr

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

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

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

5.4.1 Zielsetzung und Grundsätze

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

Dabei gibt es durchaus erhebliche, bisher ungenutzte Potenziale für eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung und für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf alternative Verkehrsmittel. Insbesondere aus der hohen Zahl an relativ kurzen Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, ergeben sich Chancen für den nicht-motorisierten Verkehr. Der Verkehrsentwicklungsplan hat daher zum Ziel, die Zahl der mit Kraftfahrzeugen zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2030 um mindestens 90.000 Wege je Tag zu reduzieren.

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

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

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

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

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

5.4.2 Maßnahmenfelder

Das Handlungsfeld Kfz-Verkehr umfasst 12 Maßnahmenfelder mit dazugehörigen Einzelmaßnahmen (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 16: Handlungsfeld Straßenverkehr (D) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
D1 Definition des Hauptstraßen- / Vorbehaltsnetzes	hoch	Daueraufgabe			LHS, Land, Bund
D2 Überregionale / regionale Anbindung aus Richtung Norden (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	niedrig bis hoch		x	x	LHS, Land, Bund
D3 Überregionale / regionale Anbindung aus Richtung Süden (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	mittel bis hoch		x	x	LHS, Land, Bund
D4 Netzentwicklung im nördlichen Stadtgebiet (umfasst 1 detaillierten Einzelsteckbrief)	mittel		x		LHS
D5 Verkehrsführung im Innenstadtbereich – Innenstadtverkehrskonzept (umfasst 4 detaillierte Einzelsteckbriefe)	mittel bis hoch		x	x	LHS, Land, Bund
D6 Optionen für die Stadtautobahn/ Stadtmitte am Fluss	mittel			x	LHS, Land, Bund
D7 Umgestaltung von Knotenpunkten (umfasst 1 detaillierten Einzelsteckbrief)	mittel bis hoch	x	x	x	LHS, Land, Bund
D8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen	hoch	x			LHS, Land, Bund
D9 Optimierung der Wegweisung / Leitsysteme	hoch	x			LHS, Land, Bund
D10 Verbesserte Verkehrslageerfassung	mittel	x			LHS, Land
D11 Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung	hoch	x			LHS, Land
D12 Baustelleninfo und Baustellenmanagement	hoch	x			LHS, Land

Weitere modellierte Maßnahmen, die nicht in das integrierte Handlungskonzept übernommen wurden, finden sich im Anhang IV und V-Kfz-Verkehr.

Allgemeine Hinweise zu Differenznetz-Darstellungen

In den nachfolgenden Maßnahmensteckbriefen werden zur Veranschaulichung der Wirkungen der einzelnen Planfälle in vielen Fällen grafische Differenz-Darstellungen gezeigt.

Diese stellen die Verkehrsveränderung zwischen dem jeweiligen Szenario und dem Prognose-Nullfall dar. Somit zeigen sich die Auswirkungen der Maßnahme im Prognosejahr 2030 gegenüber dem Fall ohne weitere Maßnahmen, wodurch eine valide Grundlage zur Bewertung der Effekte geschaffen wird. Der Abgleich erfolgte mit dem Prognose-Nullfall, auf eine Darstellung der Effekte in den beiden weiteren Szenarien (siehe Kapitel 3.7) wurde verzichtet.

In Differenznetzdarstellungen für den Kfz-Verkehr sind Verkehrsrückgänge in grün und Verkehrszuwächse in rot darstellt, um Entlastungswirkungen positiv zu konnotieren. Bei Differenznetzdarstellungen im ÖPNV hingegen werden aus diesem Grunde Zuwächse in grün und Rückgänge in rot dargestellt. Die Darstellungen beziehen sich stets auf Tageswerte, also Kfz / 24 Stunden bzw. Fahrgäste / Normalwerktag.

Aufgrund der Modellparameter bestehen häufig auf verschiedenen gleichwertigen Routenoptionen sehr ähnliche Widerstandsparameter, aus denen mittels des Umlegungsverfahrens ein Gleichgewicht erzeugt wird. Während im Modell Verlagerungen auch bei nur minimalen Reisezeitgewinnen sofort sichtbar werden, erfolgt in der Realität häufig eine deutlich trägere Reaktion, wenn die Routenoptionen gleichwertig bleiben. Aus diesem Grunde sollten insbesondere kleine und isolierte Verkehrszuwächse oder –abnahmen in den Differenzdarstellungen nicht überbewertet werden, sondern der Fokus auf große Verlagerungen bzw. Verlagerungen ganzer Korridore gerichtet werden.

Da die Verkehrsverlagerungen je nach Maßnahme unterschiedlich stark ausfallen, wurde auf eine einheitliche Skalierung verzichtet, sodass die Balkendicke je nach Szenario eine angepasste Skalierung aufweist. Erst in den Zielszenarien, die vergleichbare Verkehrsverlagerungen aufweisen, wurde zur Sicherung der Vergleichbarkeit eine einheitliche Skalierung gewählt.

Bei neuen Streckenabschnitten, die nur im Planfall existieren, wird als Differenzbelastung somit die gesamte Querschnittsbelastung als Zuwachs dargestellt. Dies tritt auch auf, wenn neue Knotenpunkte eingerichtet werden, da im Modell somit durch die Splittung einer Strecke zwei neue Strecken entstehen. Dieser Effekt wurde nach Möglichkeit in den meisten Darstellungen verhindert, ist jedoch im Einzelfall nicht auszuschließen.

D 1 Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes

VE GT FU SE SL MU

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz bzw. Vorbehaltsnetz für den Kfz-Verkehr definiert. Die einzelnen Abschnitte des Straßennetzes wurden dazu entsprechend den „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)“ den Funktionskategorien

- Autobahnen mit überregionaler / regionaler Verbindungsfunktion
- Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Funktion,
- Hauptverkehrsstraßen mit nahräumlicher Funktion,
- Erschließungsstraßen mit nahräumlicher Verbindungsfunktion (Hauptsammelstraßen)
- Sonstige Erschließungsstraßen (Wohnstraßen)

zugeordnet.

Das somit definierte Hauptstraßennetz dient einerseits der Sicherstellung der Kfz-Erreichbarkeiten innerhalb des Saarbrücker Stadtgebiets sowie vor allem als Abwägungskriterium bei baulichen Maßnahmen (Ausbau, Umbau) und straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen). Durch die Festlegung von Straßen, auf denen die Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr eine eher vorrangige Rolle spielt – und im Gegenzug von Straßen, die nur eine untergeordnete bzw. gar keine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr haben – kann leichter über Zulässigkeit, Ausgestaltung und Priorisierung von Maßnahmen entschieden werden.

Für den jeweiligen Einzelfall ist dennoch immer eine individuelle Betrachtung und eine Abwägung der Verbindungsfunktion mit weiteren Kriterien (z.B. Verkehrssicherheit, Lärm, Luftschadstoffe) notwendig. Dies gilt insbesondere, da die Straßen des Vorbehaltsnetzes neben der Verbindungsfunktion oft auch Wohn- und Aufenthaltsfunktionen haben.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

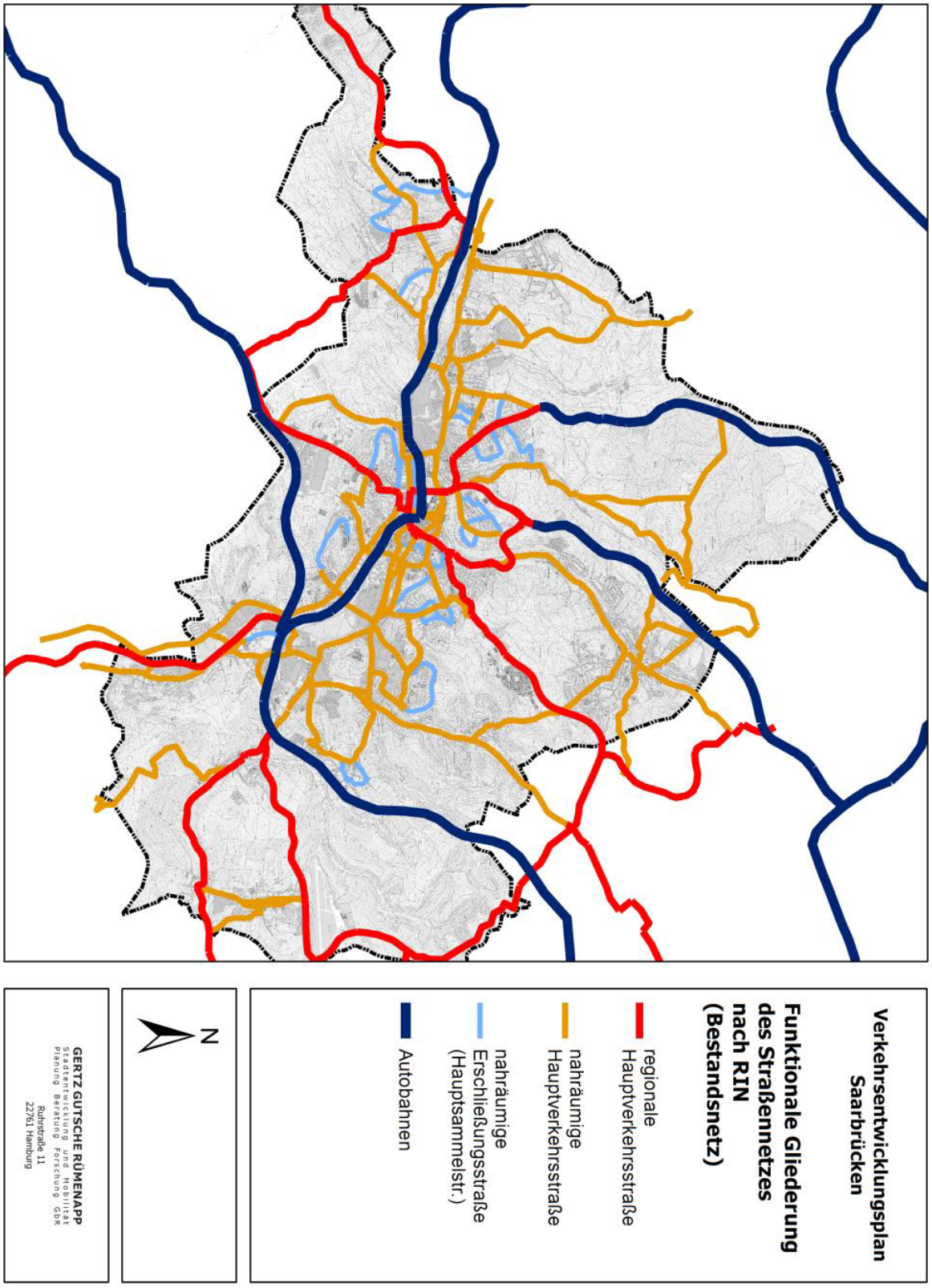
- **E2** Lkw-Führungsnetz

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 55: Definition und funktionale Gliederung des Straßennetzes



Quelle: eigene Darstellung

D 2 Überregionale und regionale Anbindung aus Richtung Norden

VE GT FU
SE SL MU

Die heutige Führung der Bundesautobahnen 1 und 623 nördlich Saarbrückens stellt sich in zwei gleichwertigen Korridoren dar, welche ab der Stadtgrenze gleichermaßen nicht als Autobahnen fortgeführt werden, sodass der Verkehr auf verschiedenen Wegen durch die Stadt abgewickelt wird. Ein Großteil der Verkehre wird in Weiterführung der BAB-Korridore über die Lebacher Straße bzw. Camphauser Straße und Dudweiler Straße abgewickelt. Zur Bündelung von Verkehrsströmen, einer eindeutigeren transparenten Führung und zur Entlastung der Stadtstraßen von Durchgangsverkehren wird von Bund und Land angestrebt die Verkehre der BAB 1 und 623 zu bündeln. Die Maßnahme ist bereits im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer (Niederhorbach) detailliert in Varianten untersucht worden. Die Vorzugsvariante enthält eine Neubautrasse mit BAB-Standard als Fortführung der BAB 1 und verläuft nördlich Saarbrückens oberhalb des Fischbachtals. Sie ist im Rahmen des aktuellen Entwurfs zum BVWP 2030 (Stand März 2016) nicht im vordringlichen Bedarf, sondern in den weiteren Bedarf eingestuft worden. Daher ist eine Realisierung nicht vor 2030 zu erwarten.

Aufgrund der Auswirkungen auf die Verkehrsströme in Saarbrücken werden im Rahmen des VEP zwei der Varianten ebenfalls modelltechnisch geprüft und bewertet. Hierzu zählen die ermittelte Vorzugsvariante und der Ausbau des Bestands. Dieser wurde zwar im zitierten Gutachten mit einem negativen Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertet, die Methodik bauzeitliche Reisezeitverlängerungen als negativen Nutzen anzusetzen und die generell leichtere Durchsetzbarkeit eines Bestandsausbaus legen jedoch eine erneute Prüfung aus der Sichtweise der Landeshauptstadt Saarbrücken nahe.

Varianten / Bausteine

- D 2.1 Verschwenkung der BAB 1 zur BAB 623
  Entspricht der im vorherigen Gutachten ermittelten Vorzugsvariante. Die Maßnahme wird zusammenfassend nicht empfohlen und nicht in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen, insb. aufgrund der nur teilweise stattfindenden Entlastungen sowie andererseits neuen Belastungen und hohen Umweltauswirkungen (siehe Anhang IV – Kfz-Verkehr).
- D 2.2 Ausbau und Bündelung der Verkehre auf der BAB 623
  Entspricht der im vorherigen Gutachten berechneten Bestandsvariante. Die Maßnahme wird zusammenfassend nicht empfohlen und nicht in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen, insb. aufgrund der nur teilweise stattfindenden Entlastungen sowie andererseits neuen Belastungen und hohen Umweltauswirkungen sowie städtebaulich negativen Effekten. (siehe Anhang IV – Kfz-Verkehr)
- D 2.3 Anschlussstelle Dicke Buche
  Entspricht den bisherigen Entwürfen (frühere Planungen zur Flächenentwicklung auf der ehemaligen Halde Jägersfreude)
- D 2.4 Ausbau Camphauser Straße / Ludwigskreisel
  Entspricht den bisherigen Planungen des LfS. Die Maßnahme wird zusammenfassend nicht empfohlen und nicht in das integrierte Handlungskonzept aufgekommen, was vor allem auf die negativen städtebaulichen Wirkungen und Zerschneidungseffekte zurückzuführen ist (siehe Anhang IV – Kfz-Verkehr).
- D 2.5 Entlastung der Lebacher Straße

Für die Varianten D 2.1 bis D 2.3 wurde als Untervariante ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und des Ludwigskreisels (wie einzeln unter D 2.4 bewertet) geprüft.

Zusätzlich wurden für die Maßnahme D 2.3 (Anschlussstelle Dicke Buche) Kombinationen mit den Varianten D 2.1 und D 2.2 bewertet.

D 2.3 Anschlussstelle Dicke Buche

VE GT FU
SE SL MU

In der Vergangenheit wurden im Zusammenhang mit Planungen für ein Logistikcenter im Bereich des Güterbahnhofs sowie für eine Flächenentwicklung im Bereich der Halde Jägersfreude Planungen zu einem Vollausbau des Knotens Camphauser Straße/Johannesbrücke angestellt und unter dem Namen „Anschlussstelle Dicke Buche“ diskutiert.

Die Maßnahme beinhaltet im Wesentlichen die Herstellung der fehlenden Fahrbeziehungen zwischen B41 und Camphauser Straße. Zur Bewertung der verkehrlichen Wirkungen wurde der Ausbau modelliert (Abbildung 56). Hierbei zeigen sich lediglich geringe verkehrliche Effekte. Es kommt zu einer leichten Entlastung der Grülingsstraße und einer leichten Mehrbelastung der Camphauser Straße und der Johannesbrücke. Aufgrund der marginalen Effekte und fehlender Positivwirkungen sollte ein möglicher Ausbau nur dann erfolgen, wenn zugleich andere Maßnahmen im Umfeld (z.B. eine Umnutzung der Fläche der Bergehalde) erfolgen sollen.

Die Maßnahme wurde zusätzlich mit den Maßnahmen D 2.1 und D 2.2 als Variante gerechnet (Abbildung 57 und Abbildung 58), wobei jeweils auch der Ausbau der Camphauser Straße mit unterstellt wurde:

In beiden Fällen zeigen sich gegenüber den Varianten ohne die Anschlussstelle nur geringe Veränderungen. Die Entlastungswirkung der Grülingsstraße kann jeweils leicht verbessert werden, wobei durch den Ausbau der Camphauser Straße hier ohnehin bereits durch die Bündelungswirkung ein gewisser Rückgang eintritt. Somit gelten die Kernergebnisse auch für die Kombinationsmöglichkeiten.

Eine Umsetzung sollte je nach Ausprägung der weiteren Maßnahmen im nördlichen Stadtgebiet und der Innenstadt abgewogen werden. Sie ist insbesondere auch im Hinblick auf die Stadtentwicklung in den angrenzenden Gebieten und ihre Erschließungswirkung zu beurteilen. Insgesamt wird die Maßnahme daher als ausgeglichen beurteilt.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

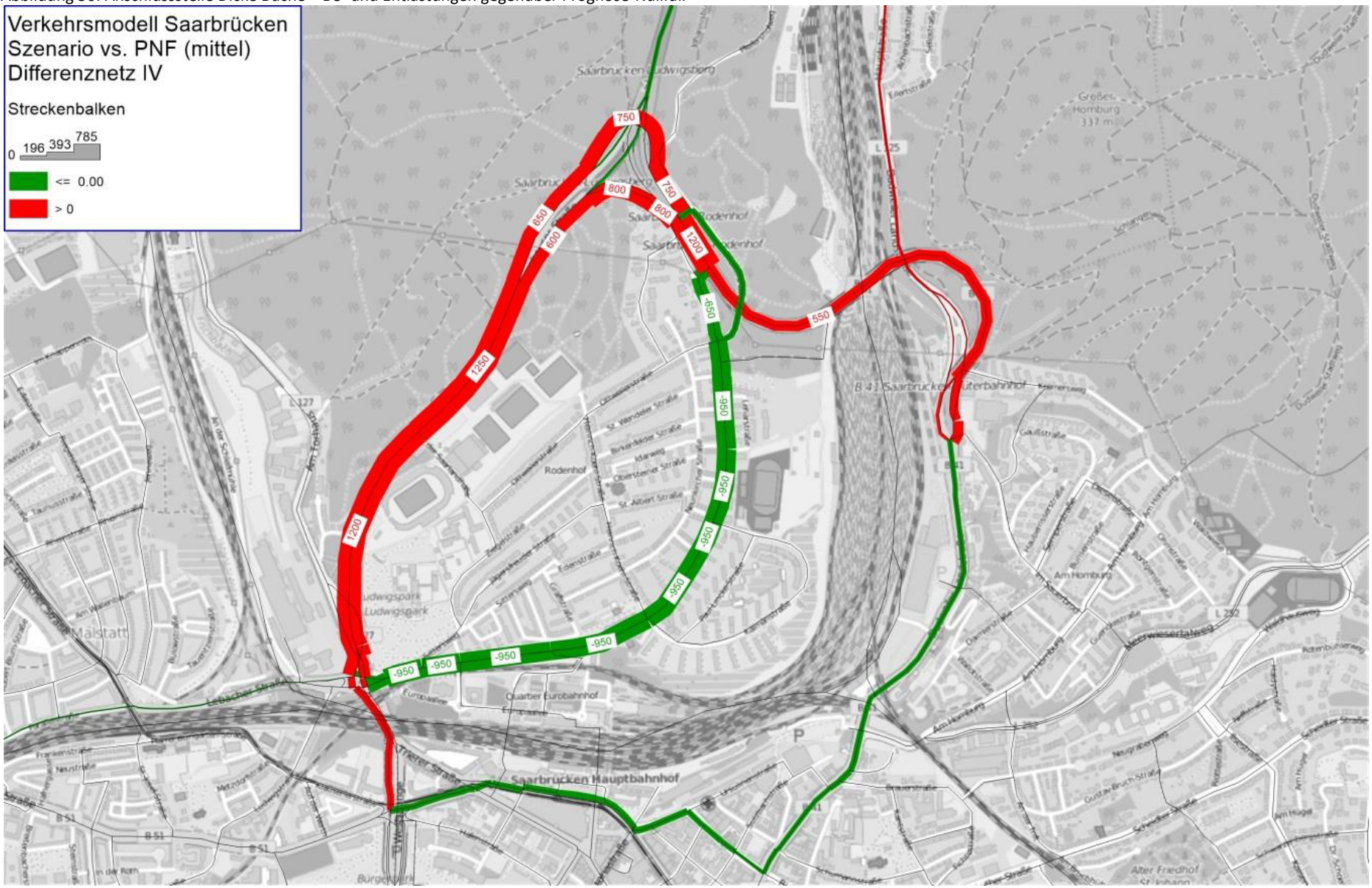
- Wechselwirkungen mit D 4 und D 5

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☒ mittel	☒ niedrig	☒ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

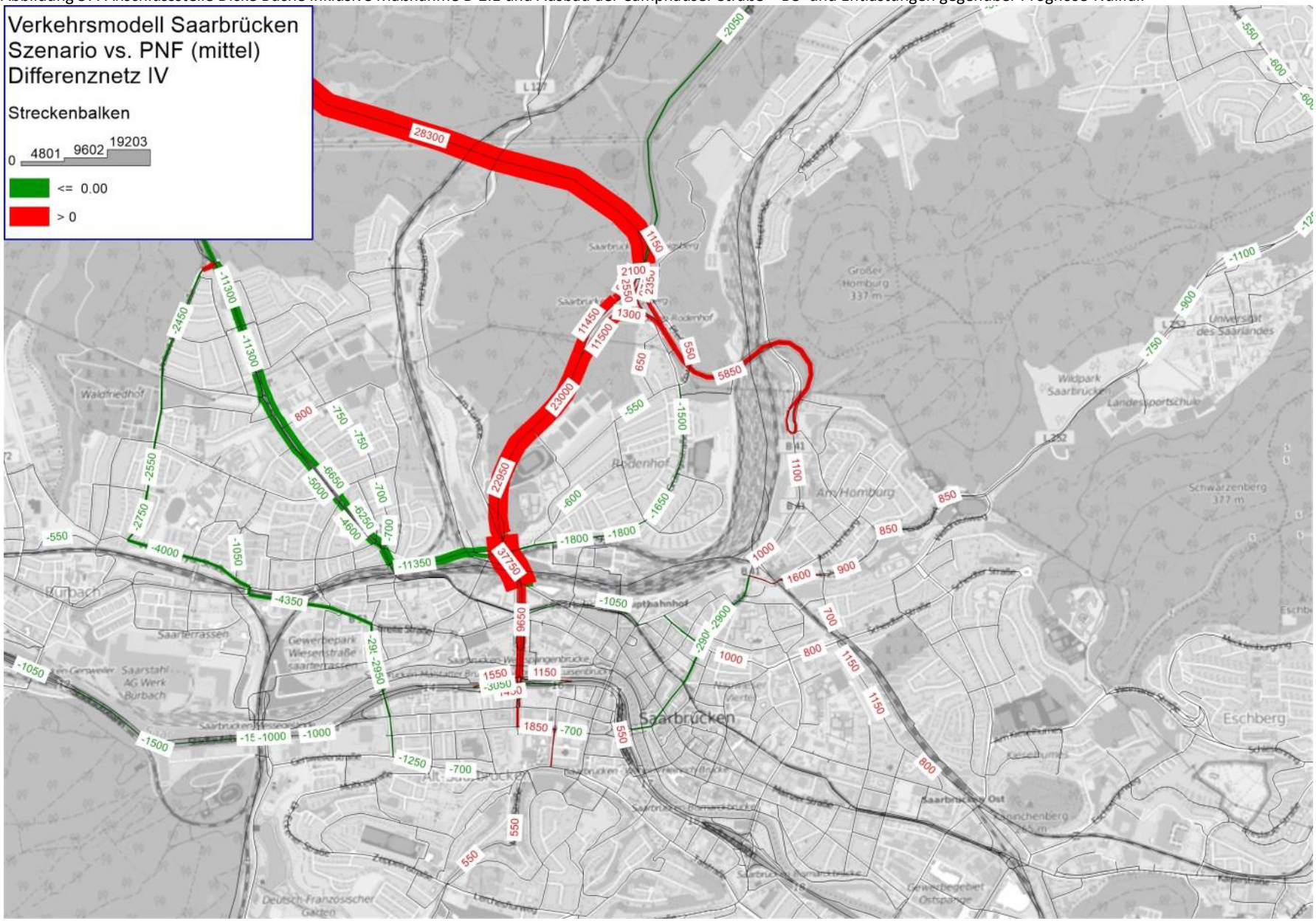
Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 56: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



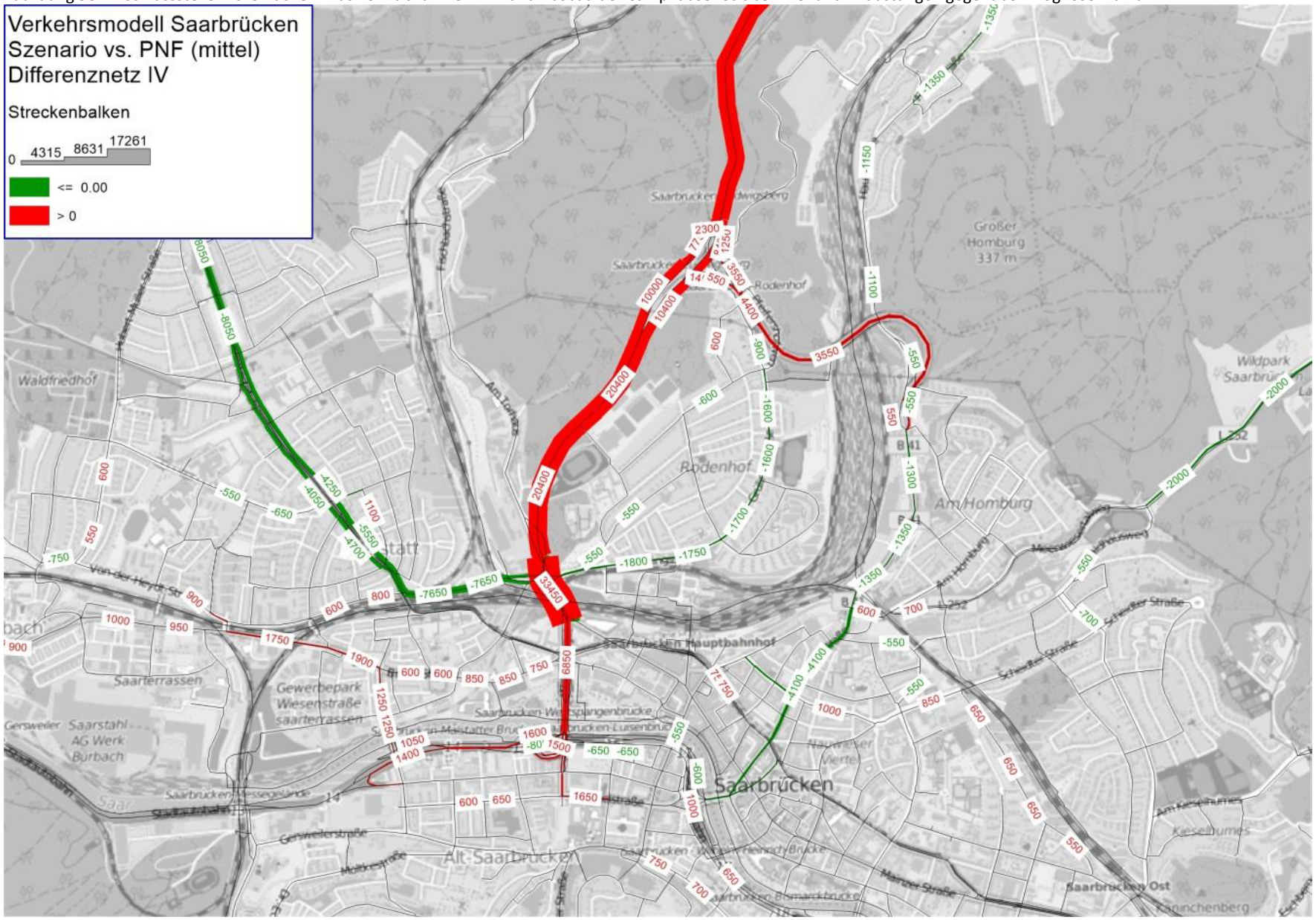
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 57: Anschlussstelle Dicke Buche inklusive Maßnahme D 2.1 und Ausbau der Camphauser Straße – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 58: Anschlussstelle Dicke Buche inklusive Maßnahme D 2.2 und Ausbau der Camphauser Straße – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 2.5 Entlastung der Lebacher Straße

VE GT FU SE **SL** **MU**

Um eine Lärmentlastung und eine Verbesserung der allgemeinen Straßenraumverträglichkeit in der Lebacher Straße zu erreichen, wurde seitens der Verwaltung beschlossen, durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Ausweisung von Fahrradschutzstreifen, diesbezügliche Verbesserungen zu erzielen.

Gleichwohl wurden an dieser Stelle die verkehrlichen Auswirkungen der zuvor diskutierten alternativen Maßnahme eines Verbots des Lkw-Durchgangsverkehrs in der Lebacher Straße mit dem Verkehrsmodell untersucht. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass bereits heute eine Verlagerung von großräumigen Lkw-Verkehren über die BAB 8 und BAB 623 möglich ist. Modelltechnisch wurde ein Fahrverbot für LKW nördlich der Stadtgrenze eingerichtet. Modellseitig kann dies nur für alle LKW-Verkehre erfolgen, weswegen auch der nahräumliche Verkehr sowie der Anliegerverkehr, z.B. nach Riegelsberg, betroffen ist (vgl. Wirkungen Abbildung 59). Die Sperrung betrifft ca. 1.500 LKW, die durch die Sperrung auf andere Strecken verlagert werden. Ein Großteil wird hierbei über die BAB 623 verträglich abgewickelt, allerdings gibt es auch Ausweichverkehre in das Nebennetz, insbesondere von lokalen Verkehren in/aus Richtung Riegelsberg in die westlichen Stadtteile um die Georg-Heckel-Straße und die B51.

Es ist somit abzuwägen ob die Sperrung in erster Linie für die großräumigen Lkw-Durchgangsverkehre im Verlauf der BAB 1 sowie den Beziehungen von der BAB 8 über die BAB 1 gelten soll oder auch für die lokal geprägten Verkehre aus Riegelsberg.

Im Rahmen der weiteren Prüfung ist jedoch auch der Umgang mit den LKW-Mehrbelastungen in der Camphauser Straße bzw. Am Torhaus und den daraus resultierenden zusätzlichen Lärmemissionen in die Abwägung einzubeziehen. Auch hier besteht bereits eine Lärmproblematik, so dass eine Verlagerung an diese Stelle kontraproduktiv wäre.

Es wird daher zunächst vorgeschlagen, die Ergebnisse der beschlossenen Maßnahmen zur Reduzierung der Unverträglichkeiten abzuwarten.

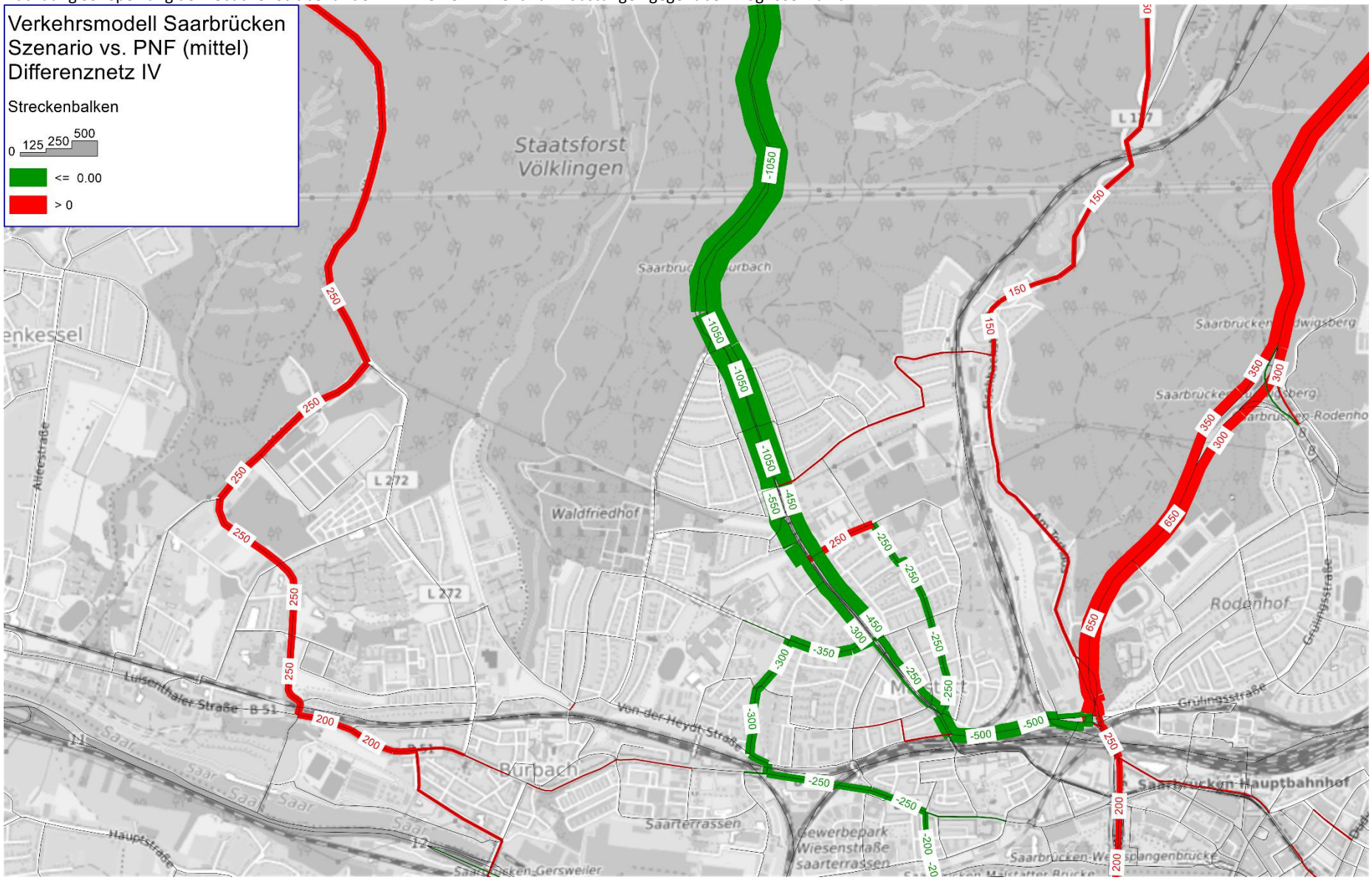
Zielkonflikte

- Sicherung der Erreichbarkeit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein ***Akteure:*** Land, Bund, LHS

Abbildung 59: Sperrung der Lebacher Straße für den Lkw-Verkehr – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 3 Überregionale und regionale Anbindung aus Richtung Süden

VE GT FU
SE SL MU

Analog zu D2 wurden zur Optimierung der Anbindung aus Richtung Süden und zur Verkehrsentlastung Saarbrückens auch hier mehrere Maßnahmen und Varianten untersucht. Eine große Südumfahrung wird in der Kosten-Nutzen-Abwägung als nicht sinnvoll eingestuft. Eine kleine Südumfahrung erzeugt zwar auch positive Effekte, erfordert aber auch hohe finanzielle Ressourcen bei vergleichsweise eher geringen Effekten und konnte daher nicht in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen werden. Sinnvoll ist demgegenüber der Vollanschluss Messe.

Varianten / Bausteine

- D 3.1 Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn
  Aus Gutachtersicht ist eine große Südumfahrung als Autobahn aufgrund der hohen Kosten, der negativen naturräumlichen Auswirkungen, der Zerschneidungswirkung und der verhältnismäßig geringen positiven Effekte auf die Innenstadt und Alt-Saarbrücken nicht zu empfehlen (siehe Anhang IV – Kfz-Verkehr).
- D 3.2 Vollanschluss Messe
  Entspricht den Planungen des Bundes.
- D 3.3 Kleine Südumfahrung zwischen der A6 AS Goldene Bremm und dem Deutschmühlental
  Entspricht einer gekürzten Planung der Variante D 3.1. Da die Maßnahme im Verhältnis zu den hohen Kosten nur einen vergleichsweise geringen Nutzen entfaltet, wurde sie nicht ins integrierte Handlungskonzept übernommen. (siehe Anhang V – Kfz-Verkehr)
- D 3.4 Neue Verbindung Deutschmühlental – Stiring-Wendel (L273n)
  Entspricht den bisherigen Planungen.

D 3.2 Vollanschluss Messe

VE GT FU
SE SL MU

Ein Vollanschluss am Messegelände soll einer Verlagerung von Verkehren aus dem Bereich Alt-Saarbrücken und Metzer Straße auf den Verlauf Deutschmühlental ermöglichen, sowie durch die neue Saarbrücke und den direkten Anschluss der Gewerbegebiete Saarterrassen und Wiesenstraße zu einer Entlastung besonders sensibler Bereiche in Burbach und Malstatt beitragen.

Modelliert wurde der Vollanschluss gemäß den vorliegenden Planungen mit Ermöglichung aller Auf- und Abfahrbeziehungen am Messegelände, unter Rücknahme der beiden nördlichen Auf- bzw. Abfahrrampen an der AS Malstatter Brücke.

Es zeigt sich, dass ein Vollanschluss der Messe vor allem zu einer Entlastung der Malstatter Brücke und der zuführenden Hochstraße führt. Eine Entlastung der Metzer Straße ergibt sich nur in relativ geringem Maße und die Mehrbelastung im Deutschmühlental ist mit ca. 4.200 Fahrzeugen im Querschnitt relativ gering. Die Über-Eck-Beziehung BAB 6 – Deutschmühlental – Messe wird nur von weniger als 1.000 Fahrzeugen genutzt.

Zu beachten ist die Überlagerung verschiedener verkehrlicher Effekte, die sich durch den Lückenschluss zwischen Messegelände und Burbach ergeben, wodurch sich für zahlreiche Verkehrsrelationen eine geänderte Routenwahl ergibt, sodass sich Rückgänge und Zuwächse überlagern.

Herauszustellen sind hierbei insbesondere die deutlichen verkehrlichen Entlastungen in Burbach und Malstatt zwischen 2.600 (Gersweiler Brücke) und bis zu 10.300 Fahrzeugen (Malstatter Brücke), die Potenziale für Umbauten und Attraktivierung bieten.

Aufgrund der positiven Netzwirkung und der Entlastung sensibler Streckenabschnitte wird die Umsetzung grundsätzlich empfohlen und für die Zielkonzepte als Basismaßnahme abgebildet.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

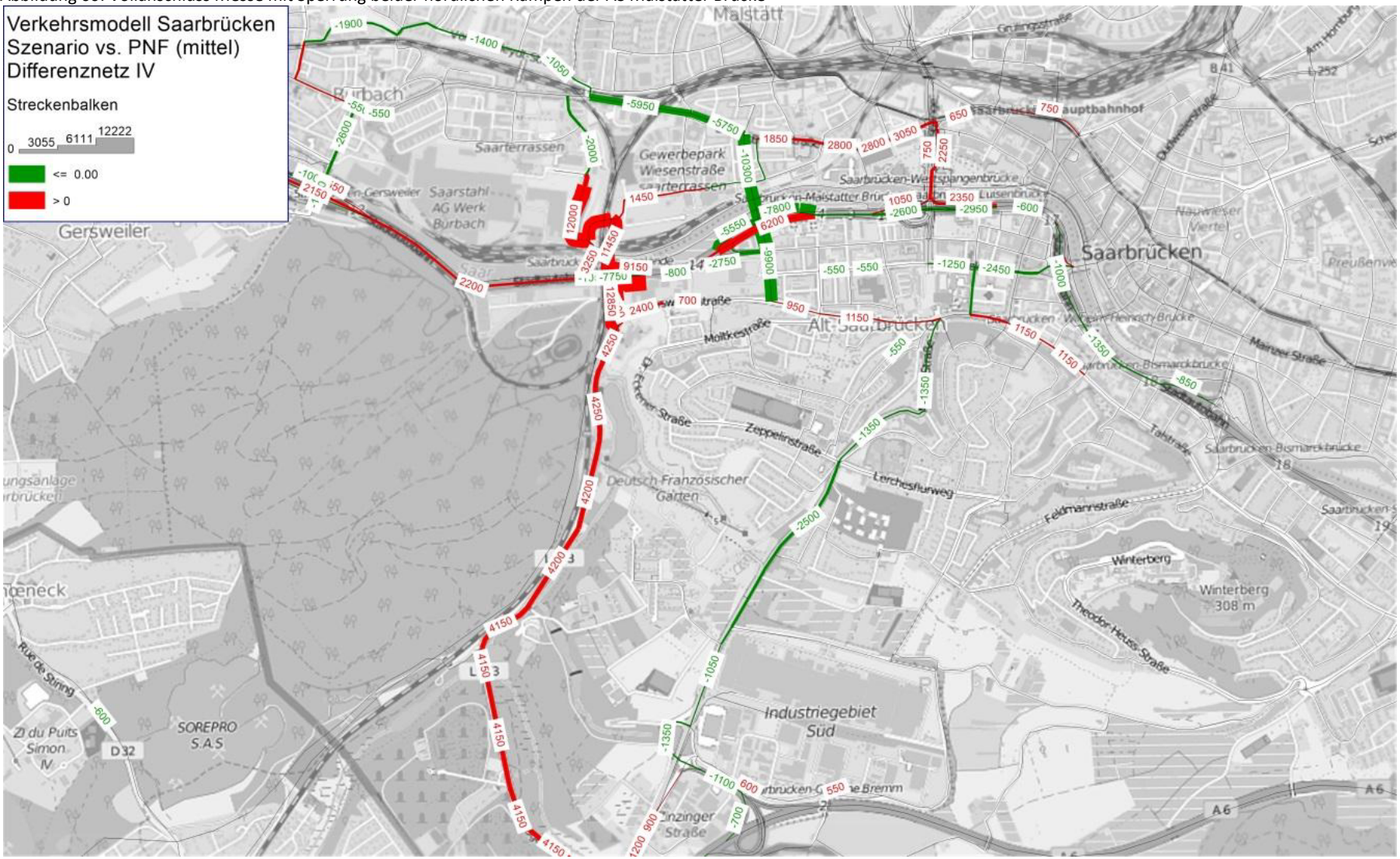
- Wechselwirkungen mit D 3.3 und D 3.4 und D 5

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: Land, Bund, LHS

Abbildung 60: Vollanschluss Messe mit Sperrung beider nördlichen Rampen der AS Malstatter Brücke



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 3.4 Neue Verbindung Deutschmühlental – Stiring-Wendel (L273n)

VE GT FU SE SL MU

Mit dieser Maßnahme wird eine neue Verbindung aus dem Westen Saarbrückens in Richtung Stiring-Wendel geschaffen, die auch die Metzer Straße und deren Fortführung in Frankreich entlasten kann.

Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) (Abbildung 61**)**

Modelliert wurde eine Verbindung auf dem Niveau einer Landstraße der Erschließungsklasse 3 zwischen Deutschmühlental und Stiring-Wendel (Rue de Schoeneck).

Es zeigt sich, dass die neue Verbindung von ca. 5.200 Fahrzeugen täglich im Querschnitt befahren würde. Der Verlauf Dr. Vogeler-Straße bzw. südwestliche Metzer Straße würden um ca. 3.300 Fahrzeuge entlastet, ca. 1.000 Fahrzeuge werden weiträumiger von der BAB 6 verlagert, wohingegen über den Verlauf Alt-Saarbrücken – Deutschmühlental bis zu 1.900 zusätzliche Fahrzeuge im Zulauf auf die neue Verbindung zu verzeichnen sind.

Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) in Zusammenwirkung mit den Maßnahmen D3.2-3.3 (Abbildung 62**)**

Diese Maßnahme entfaltet vor allem mit den weiteren diskutierten Maßnahmen D 3.2 und D 3.3 eine größere Wirkung, weswegen zusätzlich eine Berechnung im Verbund der Maßnahmen D 3.2 – D 3.3 erfolgte:

Es zeigt sich deutlich, dass Maßnahmen sich gut ergänzen, da die Bündelungswirkung zunimmt und somit die relevanten Entlastungswirkungen verstärkt werden. Die Metzer Straße wird auch im nördlichen Abschnitt um bis zu 2.950 Fahrzeuge entlastet, die neue Verbindung nach Stiring-Wendel von insgesamt 6.200 Fahrzeugen befahren. Somit erzielt diese neue Verbindung durch den Vollanschluss Messe eine um ca. 1.000 Fahrzeuge höhere Bündelungswirkung.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Wechselwirkungen mit D 3.2 - D 3.3

Zielkonflikte

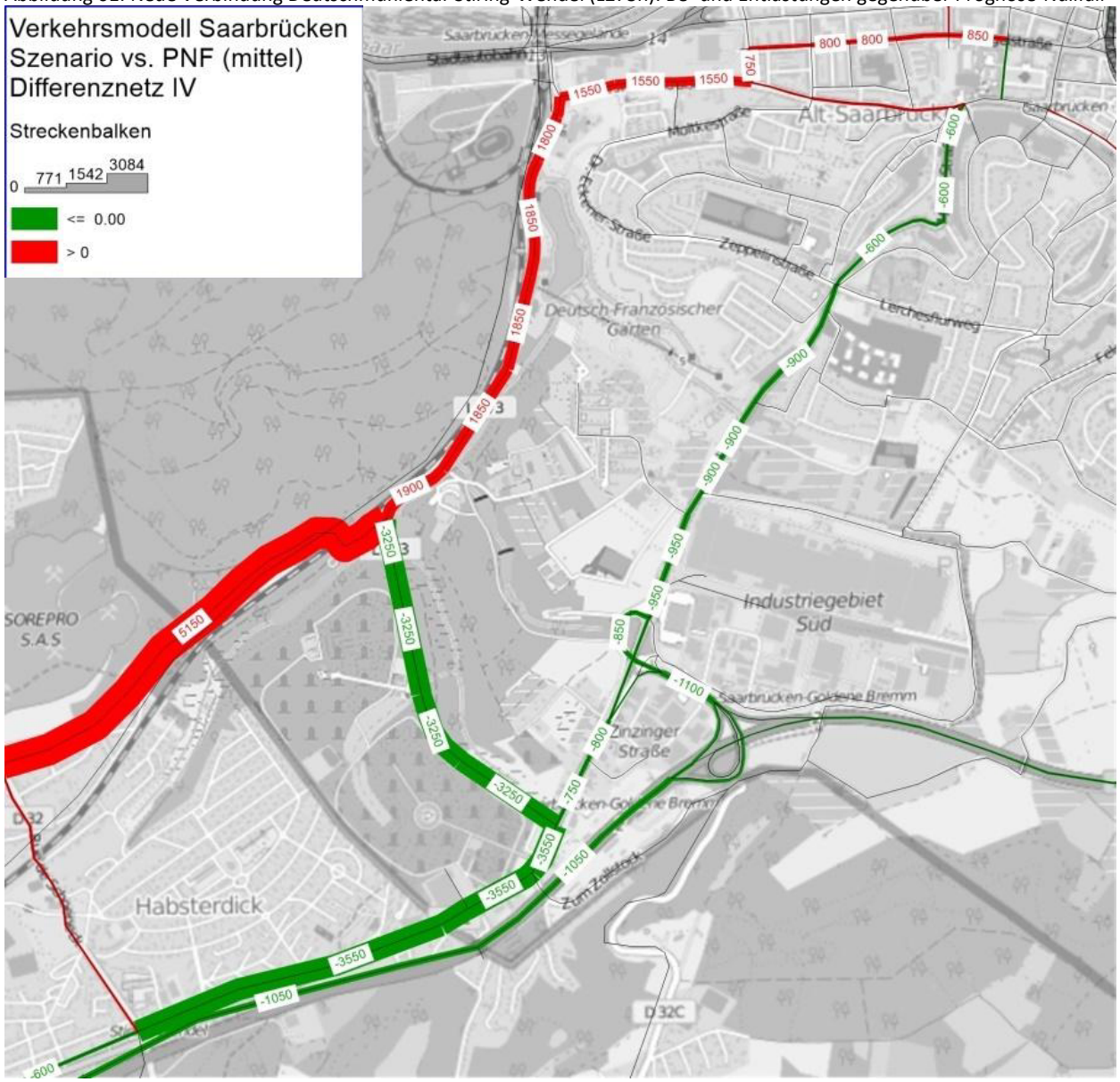
- Eingriff in Natur und Umwelt

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☒ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

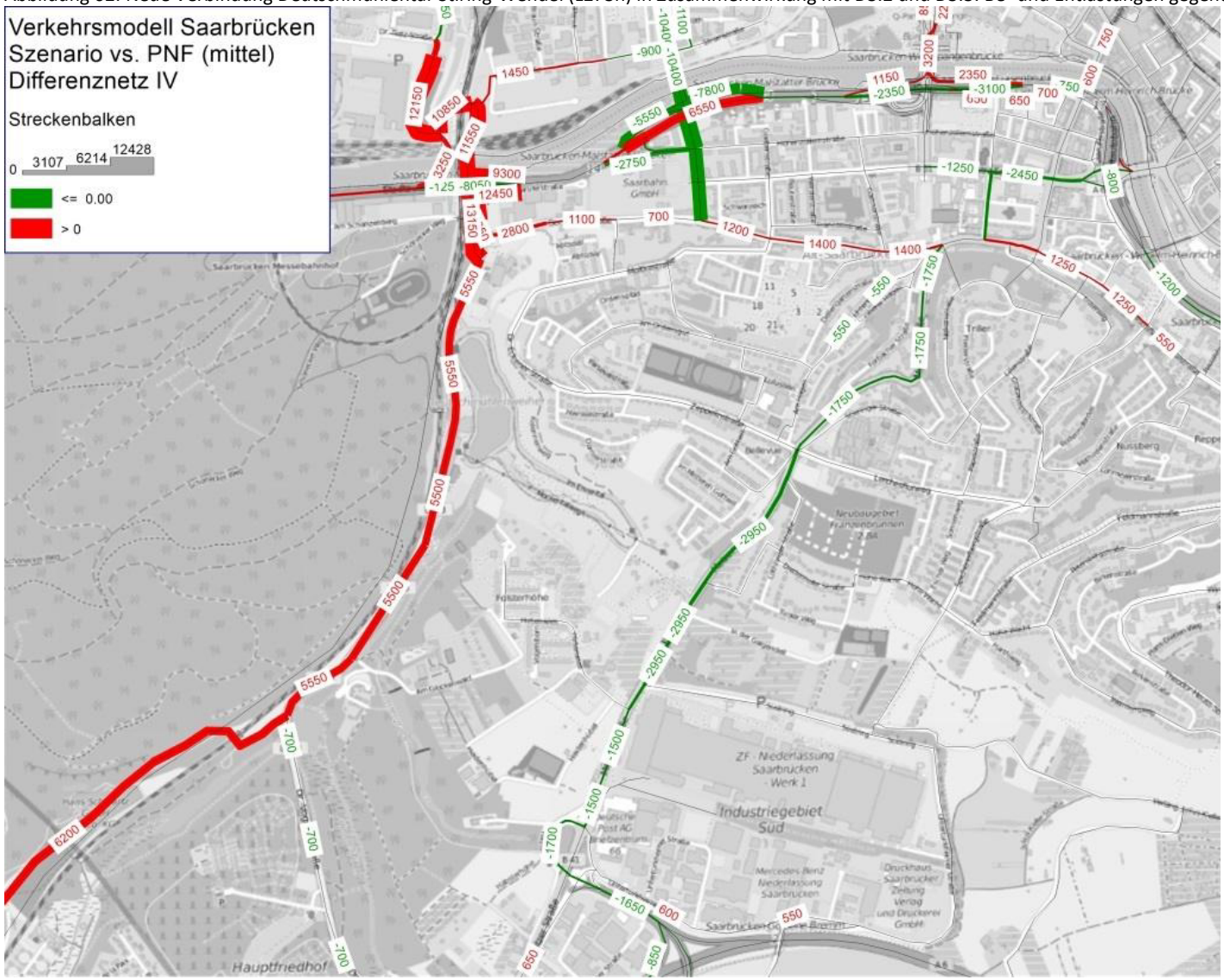
Akteure: LHS, Land, Frankreich

Abbildung 61: Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n): Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 62: Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) in Zusammenwirkung mit D3.2 und D3.3: Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 4 Netzentwicklung im nördlichen Stadtgebiet

VE GT FU
SE SL MU

Neben den großräumigen Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur (vgl. Maßnahmen D 2.x) sind auch Maßnahmen im nördlichen Stadtgebiet denkbar. Zur wirksamen Entlastung verschiedener sensibler Streckenabschnitte im Innenstadtbereich wurden in der Vergangenheit verschiedene Ansätze einer Nordtangente diskutiert. Da im Rahmen der Maßnahmenentwicklung diese Entlastungseffekte ebenfalls als wichtig angesehen wurden, wurden nach Abwägung der verkehrlichen Umsetzbarkeit verschiedene Varianten einer Innenstadtumfahrung untersucht und bewertet. In einem iterativen Prozess wurden hierbei die Varianten mit einer direkten Verbindung zwischen Ludwigskreisel und Dudweiler Straße über bzw. unter den Bahngleisen hindurch in Anbetracht der verkehrlichen Wirkung, der Investitionskosten und der städtebaulichen Effekte ausgeschlossen, da sich die verkehrlichen Positivwirkungen auch mittels einer Variante südlich der Bahngleise erzielen lassen können. Kernstück der weiter untersuchten Netzvarianten stellt das Teilstück Hauptbahnhof – Meerwiesertalweg dar, welches in 3 Untervarianten verlängert untersucht wurde.

Varianten / Bausteine

Folgende Varianten wurden hierbei berechnet und bewertet:

- D 4.1 Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg

Hierauf bauen die Varianten 4.2 und 4.3 auf, wobei beide Variante aufgrund der hohen Kosten sowie, dies trifft vor allem auf 4.3 zu, der teils auch negativen verkehrlichen Effekte und der hohen Umweltwirkungen nicht in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen sind.

- D 4.2 Nordtangente zwischen Hauptbahnhof und Egon-Reinert-Str./Scheidter Str. (siehe Anhang IV – Kfz-Verkehr)
- D 4.3 Nordtangente zwischen Hauptbahnhof und Ostspange (siehe Anhang IV – Kfz-Verkehr)

D 4.1 Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg

VE GT FU SE SL MU

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

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

Aus Leistungsfähigkeitsgründen sind die folgenden Fahrtbeziehungen gesperrt:
- Innenstadtumfahrung nach links in die Ursulinenstraße
- Ursulinenstraße nach rechts auf die Innenstadtumfahrung
- Ursulinenstraße nach links in die Beethovenstraße
- Innenstadtumfahrung in die Beethovenstraße
- Beethovenstraße nach links Ri. Bhf./Viktoriastraße
- Beethovenstraße gerade auf die Innenstadtumfahrung

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

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

Die verkehrlichen Wirkungen der kleinen Innenstadtumfahrung zeigen sich vor allem in den Verläufen der Dudweiler Straße und der Richard-Wagner-Straße. Auch im besonders sensiblen Innenstadtbereich sind auf Dudweiler Straße, Betzenstraße und Großherzog-Friedrich-Straße Entlastungswirkungen erzielbar. Besonders die Verkehrssituation an den neuen Großknoten ist jedoch intensiv zu analysieren und zu bewerten. Zudem besteht eine hohe Abhängigkeit zu allen anderen Maßnahmen im Innenstadtbereich, weswegen stets auch die Wechselwirkungen berücksichtigt werden müssen. Dies wird durch die separate Berechnung von Zielnetzen mit allen empfohlenen Maßnahmen berücksichtigt (s. D 5).

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

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

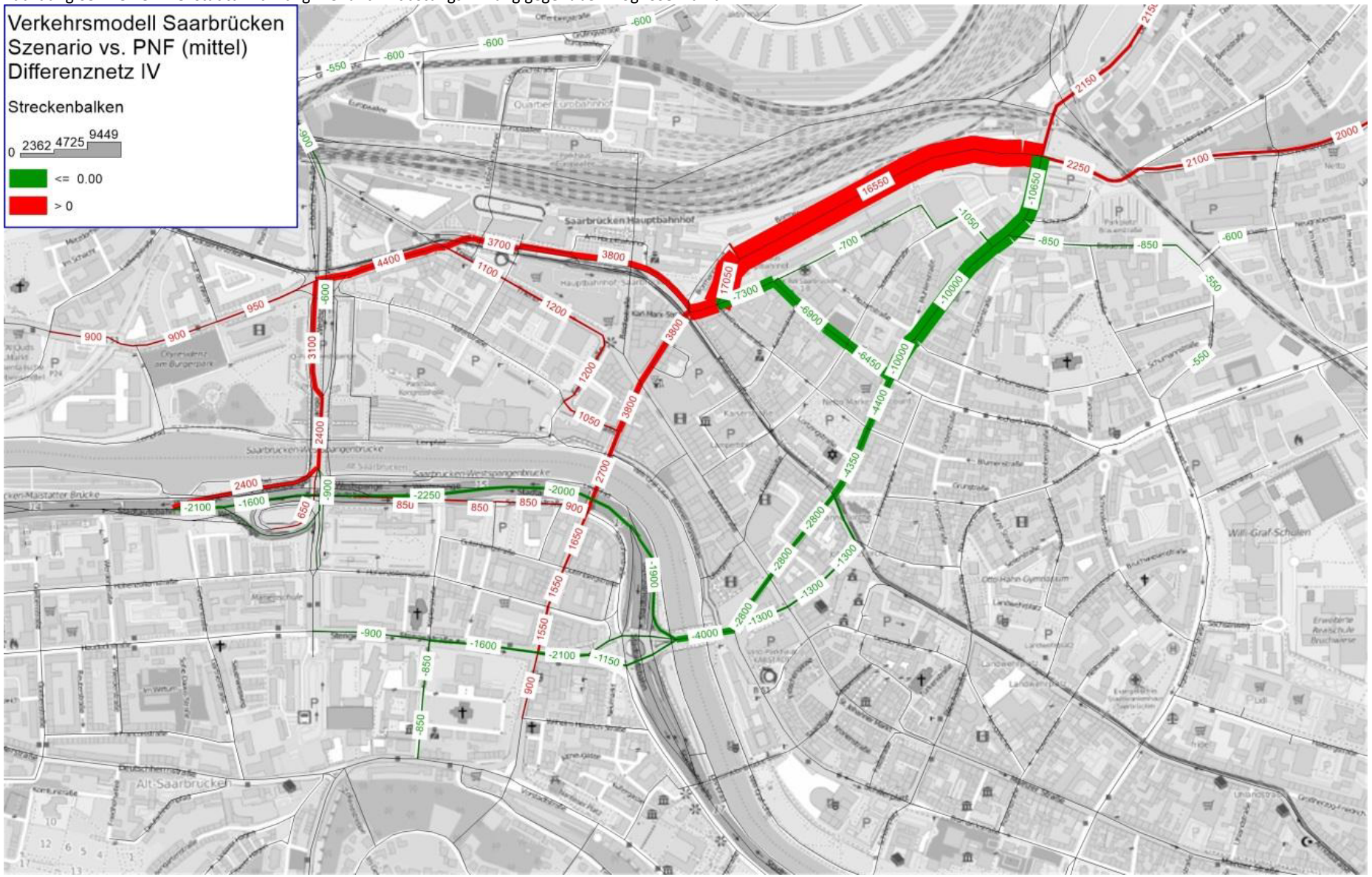
- zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x)

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☒ mittel	☒ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS

Abbildung 63: Kleine Innenstadtumfahrung: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



D 5 Innenstadtverkehrskonzept (Verkehrsführung im Innenstadtbereich)

VE GT FU SE SL MU

Ausgehend von den zuvor dargestellten Maßnahmen hinsichtlich der Anbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken in das überregionale und regionale Straßennetz behandelt das Maßnahmenfeld D 5 die Straßennetzstruktur und Führung des Kfz-Verkehrs im Innenstadtbereich.

Varianten / Bausteine

Die Erarbeitung des Innenstadtkonzepts erfolgte in einem iterativen Prozess in Abstimmung mit den übrigen Handlungsfeldern. Dabei wurden diverse Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen mithilfe des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Saarbrücken auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht. Auf dieser Grundlage wurden sogenannte „Basismaßnahmen“ definiert, die wiederum als Ausgangspunkt für die Konzeption einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich (D 5.5) dienten.

Im Rahmen des Maßnahmenfeldes wurden die folgenden Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel untersucht und bewertet:

- Linksabbieger Dudweiler Straße – Richard-Wagner-Str. (D 5.1)
- Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße (D 5.2)
- Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke (D 5.3)
- Direkte Verbindung Metzer Straße – Roonstraße – Westspange (D 5.4)
  Die Maßnahme wird aus Gutachtersicht nicht empfohlen, da dem Maßnahmenaufwand nur geringe Entlastungswirkungen gegenüberstehen und sich Zielkonflikte mit einem Vollanschluss Messe (D 3.3) ergeben.
- Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich (D 5.5)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **F** Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

D 5.1 Linksabbieger Dudweiler Straße – Richard-Wagner-Str.

VE GT FU SE SL MU

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

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

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

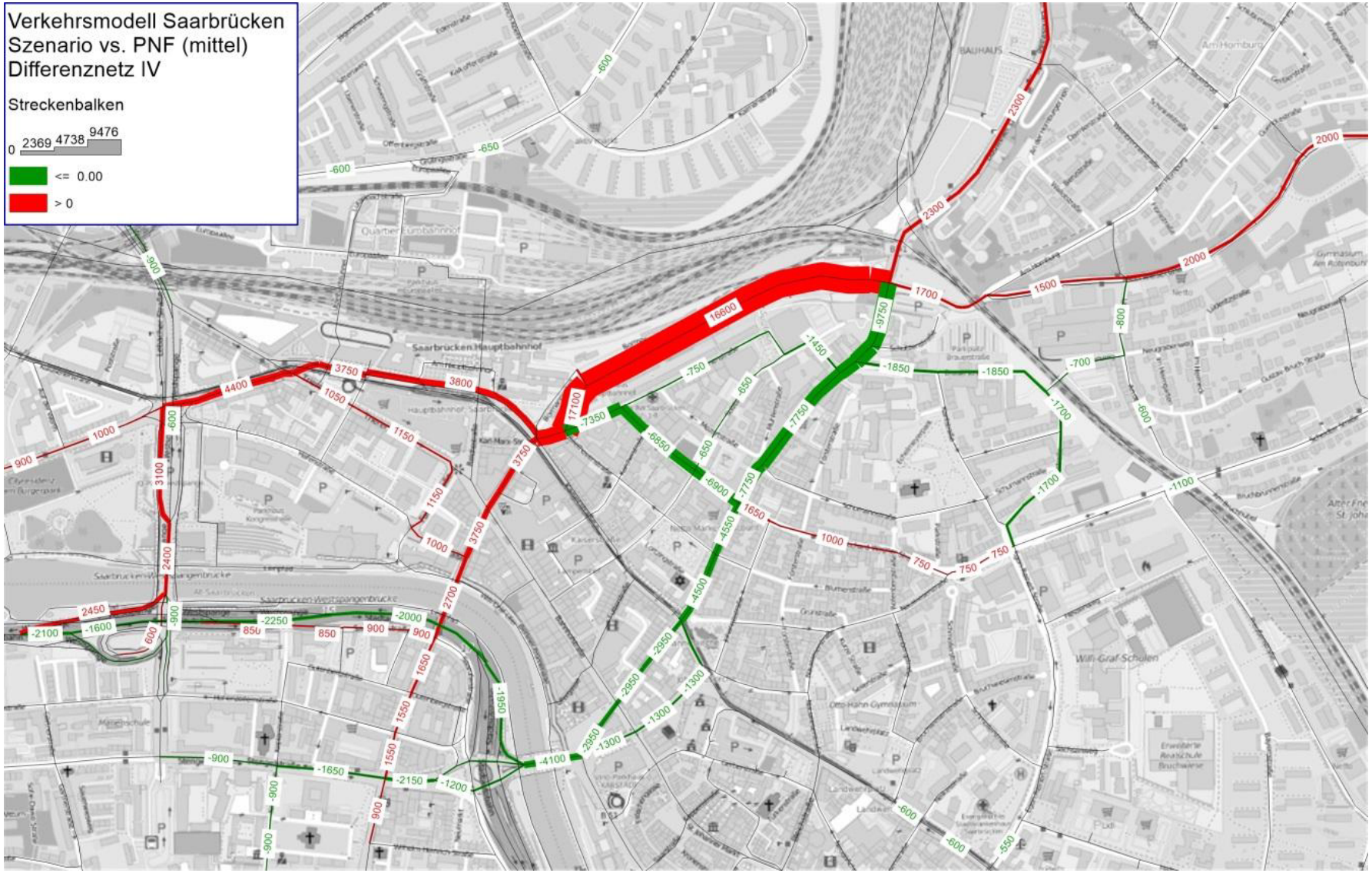
- Grundentlastung Dudweiler Straße durch Maßnahme D 4.1 nötig

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☒ mittel	☒ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Abbildung 64: Linksabbieger Dudweiler Straße – Richard-Wagner-Straße: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 5.2 Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße

VE GT FU
SE SL MU

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

Es zeigt sich, dass die Maßnahme zu einer Entlastung des direkten Bahnhofsumfelds und der St. Johanner Straße beitragen kann ohne dass die Belastungen in der Hafenstraße zu stark werden. Durch die Maßnahme verbessert sich die Leistungsfähigkeit des Knoten Trierer Straße / St. Johanner Straße, wodurch einerseits eine Verbesserung der dort bereits im Status Quo bestehenden Problemen im Verkehrsablauf ermöglicht wird und andererseits durch die Verlagerungen auch nötige Spielräume für eine Veränderung der Verkehrsführung in der Innenstadt geschaffen werden.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

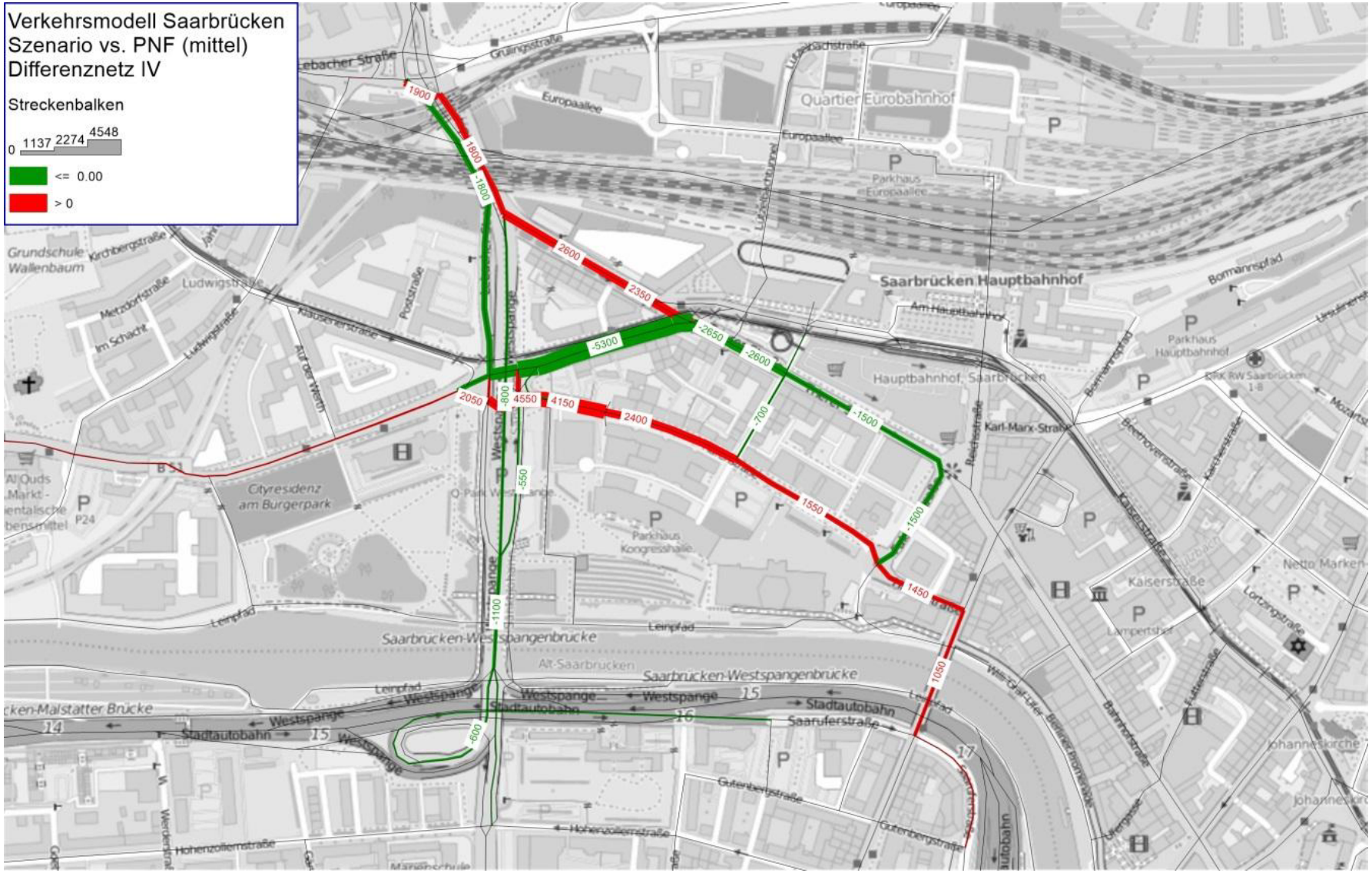
- Wechselwirkungen mit D 4.1

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☒ mittel	☒ 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Abbildung 65:Optimierung der Knotenpunkte im Bahnhofsumfeld: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 5.3 Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke

VE GT FU SE SL MU

Zur städtebaulichen Aufwertung und einer Aufwertung der Verkehrsbeziehungen im Umweltverbund zwischen Alt-Saarbrücken und der Innenstadt wird eine Umgestaltung des Großknotens Wilhelm-Heinrich-Brücke diskutiert. Durch eine Wegnahme der Auffahrtsmöglichkeit vom Kreisverkehr zur A620 in Fahrtrichtung Mannheim bestünde die Möglichkeit, den Knoten kompakter zu gestalten, die Franz-Josef-Röder-Straße direkt an den Kreisverkehr anzubinden und damit die Wegebeziehungen aus der Franz-Josef-Röder-Straße zu vereinfachen. Zudem wird für das Projekt „Barock trifft Moderne“ (G 1.3) eine Umgestaltung und Aufwertung von Straßenzügen in Alt-Saarbrücken angestrebt. Modelliert wurde hierbei die Herausnahme der Auffahrrampe auf die BAB 620 in Richtung Mannheim, die eine Heranführung der Franz-Josef-Röder-Straße an den Knoten ermöglicht. Zudem entfiele die unfallträchtige kurze Zufahrt auf die BAB 620.

Die Maßnahme eignet sich zudem zur Kombination mit dem Vollanschluss Messe (D 3.2), weswegen zur Abbildung der Wechselwirkungen eine Kombination zwischen dem Entfall der Rampen in Richtung Mannheim, der Einbindung der Franz-Josef-Röder-Straße in den Knoten und dem Vollanschluss Messe erfolgte (Abbildung 67).

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

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

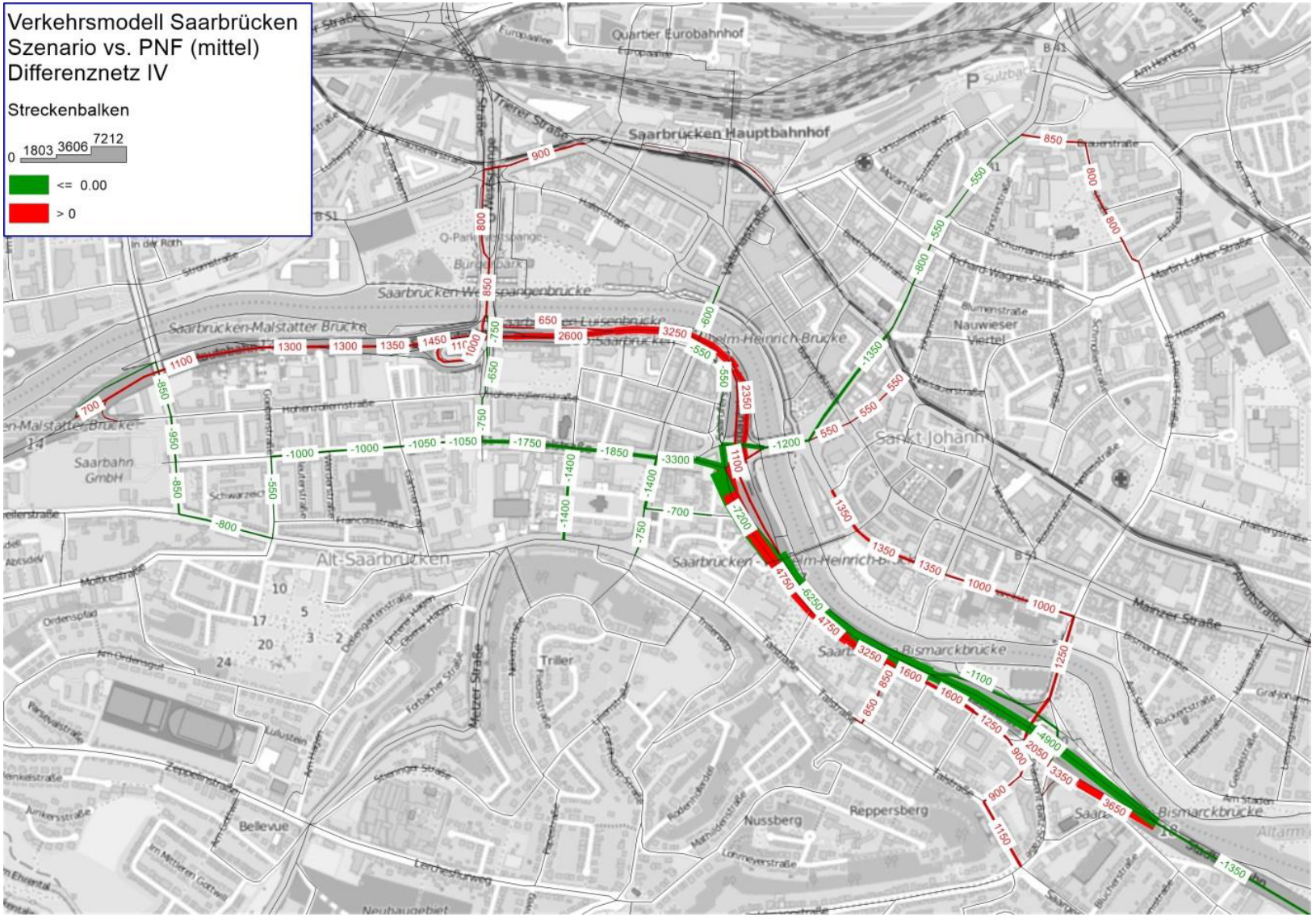
- Abhängigkeit von D 3.2
- Wechselwirkungen/Kombination mit D 5.2

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

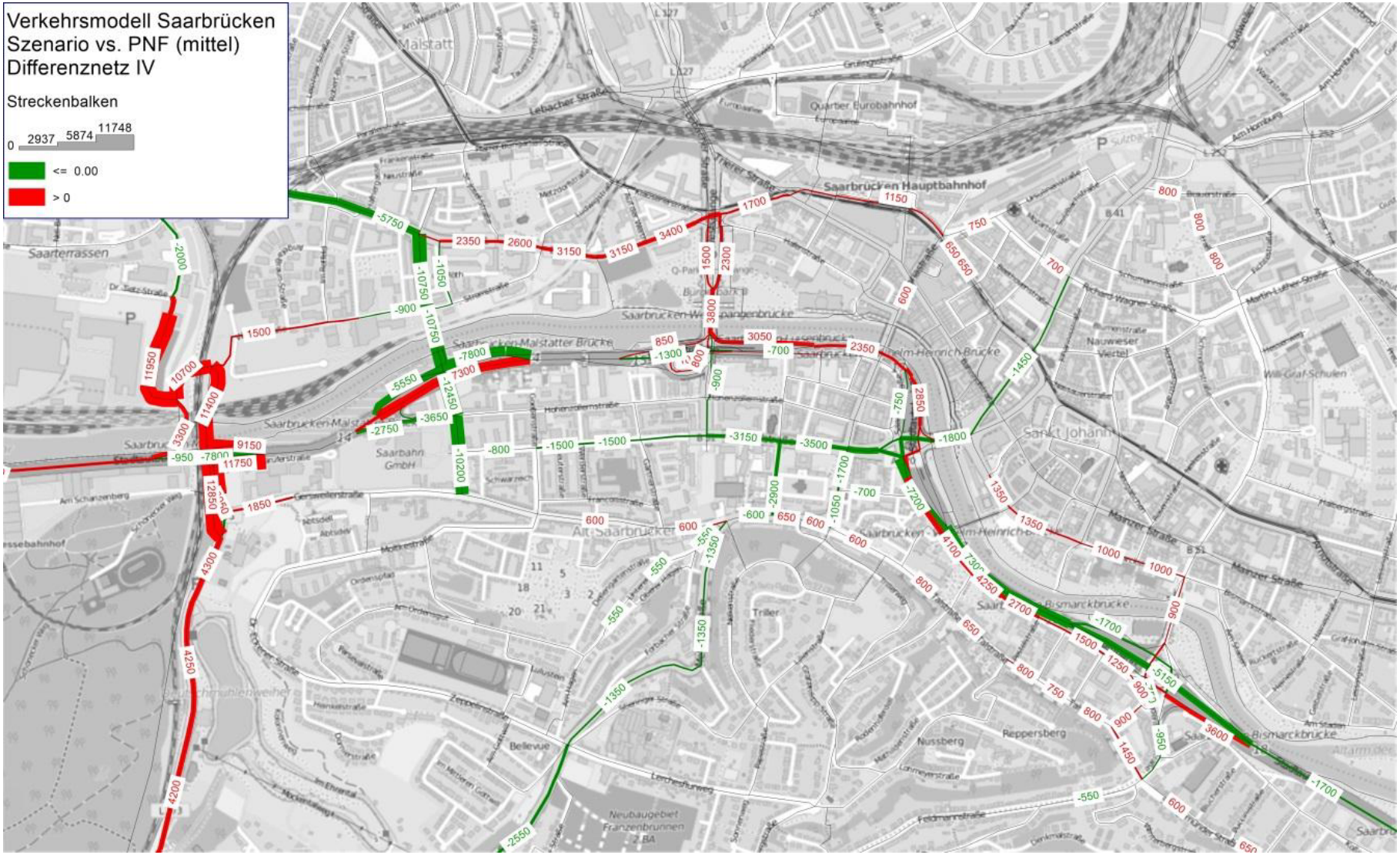
Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 66: Umgestaltung der Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 67: Umgestaltung der Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke in Kombination mit dem Vollanschluss Messe: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 5.5 Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich

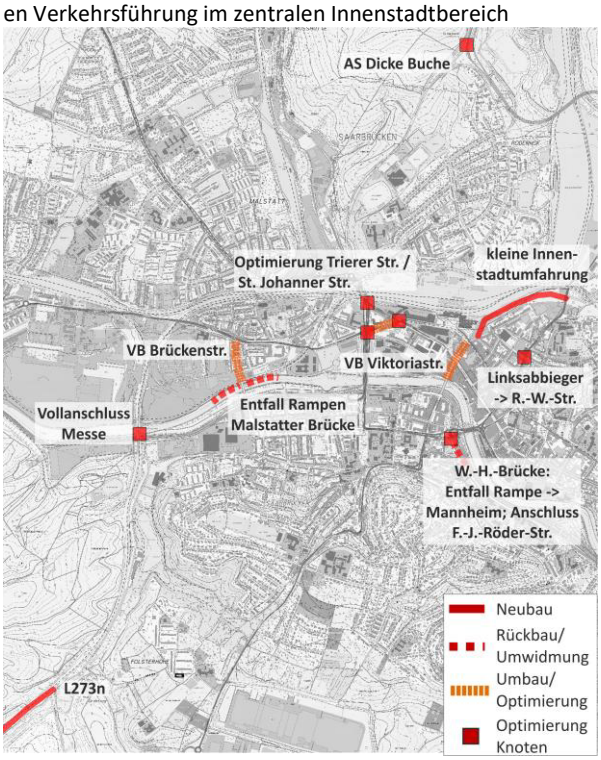
VE GT FU SE SL MU

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

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

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

Abbildung 68: Basismaßnahmen für die Konzeption der neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



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

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

Bausteine

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

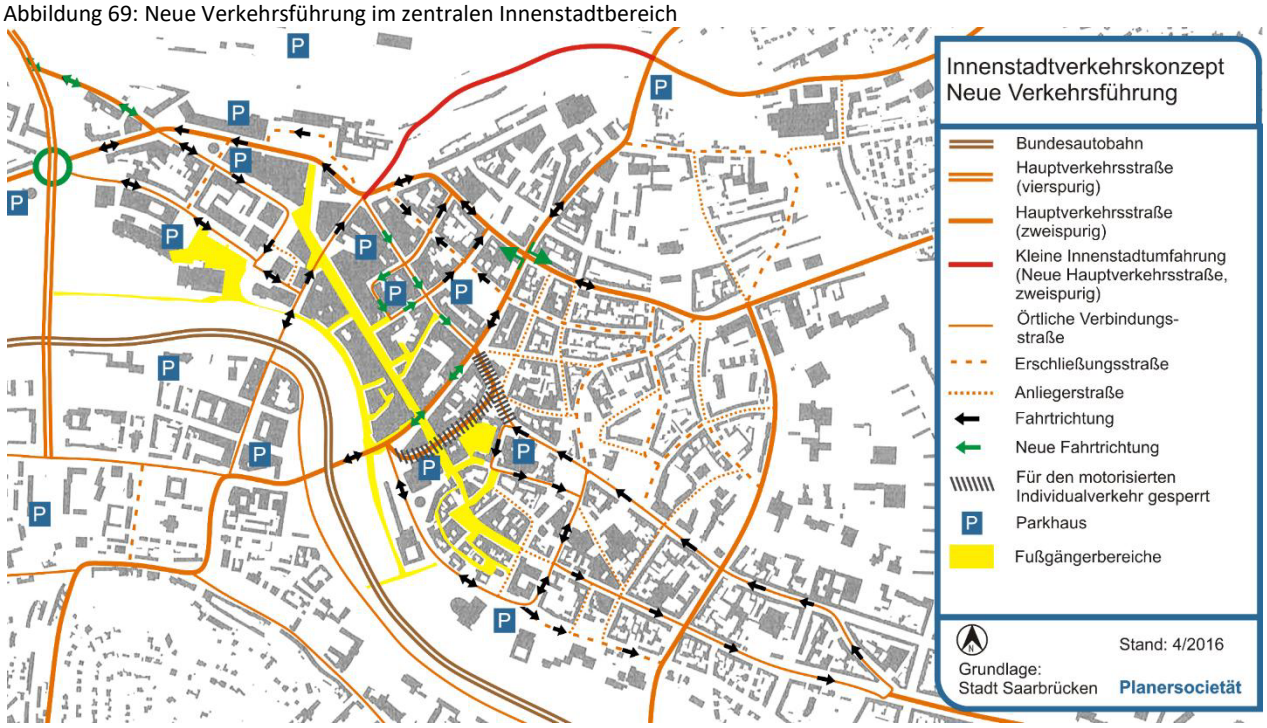
- Zweirichtungsverkehr in der Dudweiler Straße zwischen Wilhelm-Heinrich-Brücke und Kaiserstraße
- Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung in der Kaiserstraße zwischen Dudweiler Straße und Viktoriastraße (darüber hinausgehend ist optional auch eine Herausnahme des Abschnitts zwischen Sulzbach- und Kaiserstraße aus dem Kfz-Netz möglich)
- Sperrung der Betzenstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr; Nutzung ausschließlich durch den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV (Busverkehr perspektivisch ggf. Saarbahn) sowie den Ver- und Entsorgungsverkehr
- Sperrung der Stephanstraße/Rathausplatz zwischen Kaltenbachstraße und Dudweiler Straße für den Kfz-Verkehr; Nutzung ausschließlich durch den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (Busverkehr+Saarbahn)

Bei der sich somit ergebenden Verkehrsführung wird der zentrale Innenstadtbereich ausgehend vom Hauptstraßen-

netz durch mehrere Schleifen erschlossen. Insbesondere die Weiterentwicklung der Dudweiler Straße zur zentralen Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt mit diversen Abbiegemöglichkeiten erhöht die Transparenz des Netzes deutlich. Gleichzeitig sind alle bedeutenden Stellplatzeinrichtungen weiterhin aus allen Richtungen gut erreichbar.

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

Abbildung 69: Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



Die neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich führt insbesondere zu deutlichen Verkehrsverlagerungen von der Dudweiler Straße und der Richard-Wagner-Straße auf die kleine Innenstadtumfahrung. Auf einigen Streckenabschnitten im Innenstadtbereich ergeben sich jedoch auch teilweise Mehrbelastungen, z.B. in der südlichen Dudweiler Straße bzw. im Stadtgraben mit bis zu 7.000 Fahrzeugen. Diese betreffen jedoch nur kurze Streckenabschnitte und aufgrund der reduzierten Komplexität der Knoten ist von einer insgesamt verbesserten Kapazität auszugehen, sodass aus verkehrstechnischer Sicht diese Mehrbelastungen als verträglich abwickelbar einzustufen sind. Das vorgeschlagene Konzept ist das Ergebnis einer iterativen gutachterlichen Maßnahmenentwicklung mit zahlreichen Varianten. Im Rahmen der Abwägung standen hierbei Entlastungswirkungen in besonders sensiblen Bereichen den Zusatzbelastungen in ohnehin belasteten Bereichen gegenüber. Das vorliegende Maßnahmenkonzept stellt hierbei die aus gutachterlicher Sicht beste und verträglichste Lösung dar.

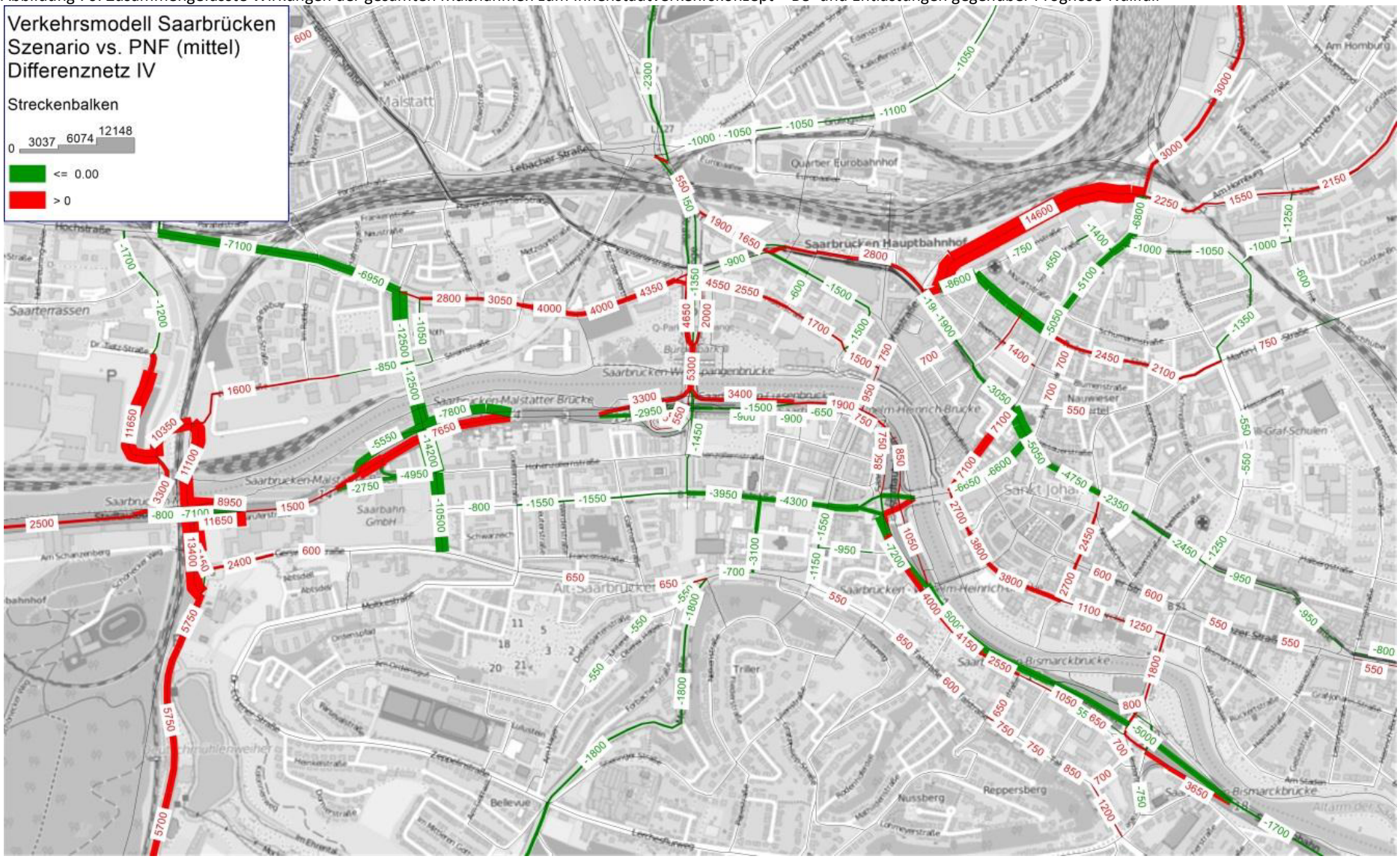
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Wirkungs-Kosten-Klasse		***Priorität***		***Umsetzungsfrist***	
☒	sehr hoch	☒	hoch	☐	2020
☐	hoch	☐	mittel	☐	2025
☐	mittel	☐	niedrig	☒	2030
☐	niedrig			☐	Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Land

Abbildung 70: Zusammengefasste Wirkungen der gesamten Maßnahmen zum Innenstadtverkehrskonzept – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 6 Optionen für die Stadtautobahn/Stadtmitte am Fluss

VE GT FU SE SL MU

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

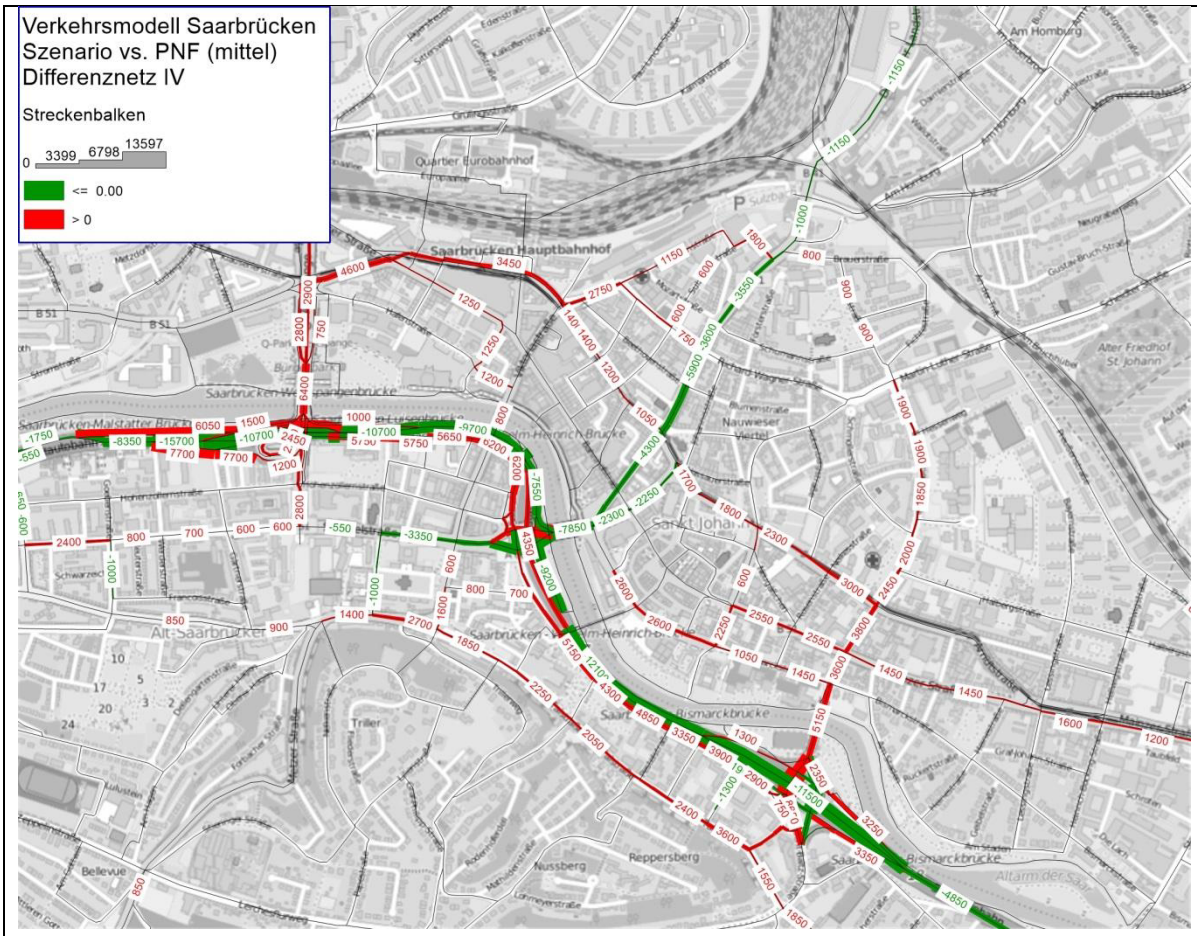
Eine eher kurzfristig orientierte Verbesserung der Situation im zentralen Innenstadtbereich stellen eine Beschränkung auf Tempo 80 zwischen den Anschlussstellen Ostspange und Malstatter Brücke und die Verwendung von lärmoptimiertem Asphalt dar, welche im Modell hinsichtlich ihrer Wirkungen geprüft wurde:

Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

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

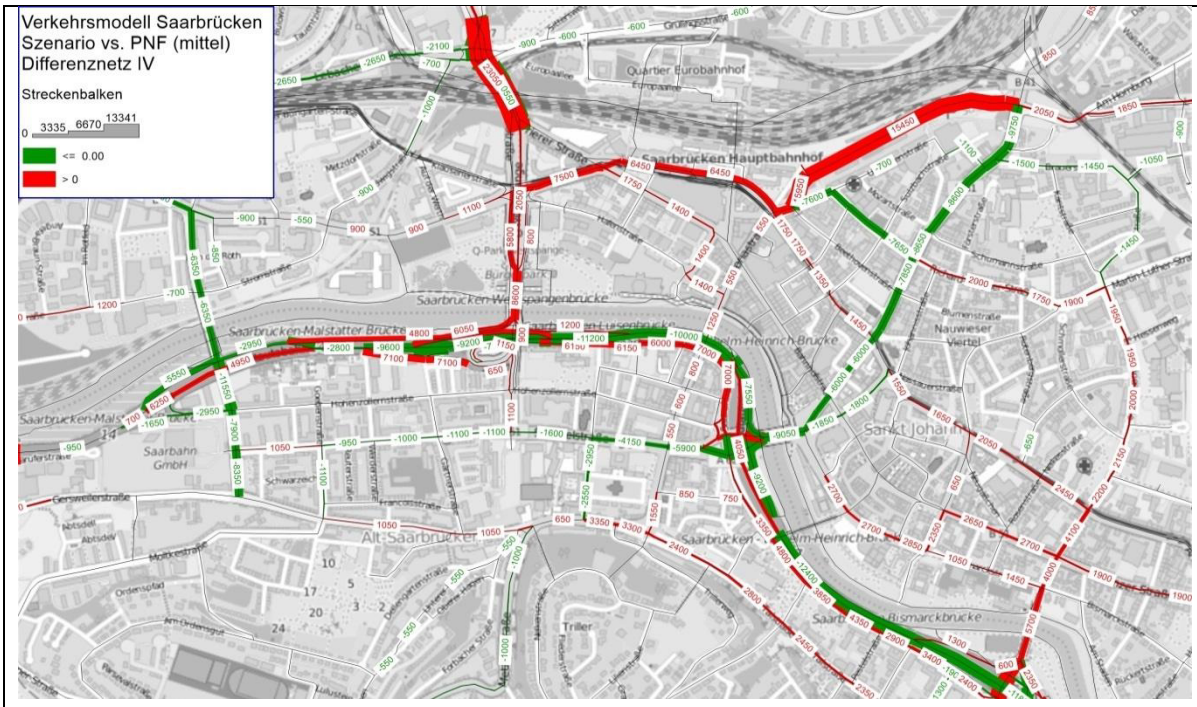
Die Maßnahme „Stadtmitte am Fluss“ ist bereits in vorherigen Gutachten zum Großprojektantrag bei der EU ausführlich verkehrlich analysiert und bewertet worden. Daher soll im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung lediglich überprüft werden, ob auch die Prognoseverkehrsströme mit der Maßnahme verträglich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

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



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

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



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

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

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

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Wechselwirkungen mit D 3.2 und den Maßnahmen D 5.x
- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **F** Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☒ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Land, Bund

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Es ist anzustreben, dass die Maßnahme durch den Bund aufgrund der Ziele der Engpass- und Lärmreduktion projektiert und finanziert wird. Der sich hieraus ergebende Projektumfang und Kostenrahmen kann durch die Stadt Saarbrücken zur Verwirklichung weitergehender städtebaulicher Potentiale bzw. darüber hinausgehender Lärmreduktion erweitert werden, wofür eigene Finanzmittel aufgebracht werden müssten. Ein Beispiel hierzu ist der "Hamburger Deckel", bei dem die Freie und Hansestadt Hamburg den Differenzbetrag gegenüber den Planungen des Bundes trägt. Eine Quantifizierung des hieraus für die Stadt entstehenden zusätzlichen Kostenvolumens ist aufgrund der Unklarheit wie weitgehend die o.g. Maßnahmen des Bundes sein werden zur Zeit nicht möglich.

D 7 Umgestaltung von Knotenpunkten

VE GT FU SE SL MU

Die Knotenpunkte in Saarbrücken sind größtenteils so gestaltet, dass auch die zukünftige Verkehrsentwicklung abwickelbar sein wird. Eine Vielzahl vor allem älterer Knotenpunkte im Stadtgebiet sind hinsichtlich ihrer Gestaltung sehr stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dies zeigt sich vor allem in groß- bzw. z.T. überdimensionierten Knotenpunktflächen sowie einer Fuß- und Radverkehrsführung, die nicht mehr den heutigen Ansprüchen und technischen Entwurfsregelwerken entspricht. Auch ist die städtebauliche Einbindung und Gestaltung dieser Kreuzungen oftmals ungenügend. Des Weiteren bestehen an einzelnen Knoten auch Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, die aus den Kapazitäten und der Führung des Kfz-Verkehrs resultieren.

Das Maßnahmenfeld beinhaltet daher die wichtigsten größeren Umgestaltungsmaßnahmen, die in den kommenden Jahren erforderlich sein werden. Umgestaltungsmaßnahmen, die integraler Bestandteil anderer, zuvor dargestellter Maßnahmen der Straßennetzentwicklung sind, werden hier nicht explizit aufgeführt.

Bausteine

Für die folgenden Knotenpunkte sind größere Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich:

- Kreisverkehrsplatz unter der Westspange / St. Johanner Str. / Hafenstraße
  ggf. im Zusammenhang mit dem neuen Messestandort
- Umgestaltung Knotenpunkt Bellevue (Metzer Str./Zeppelinstr./Lerchesflurweg/Lothringer Str.)
- Kreisverkehr Heringsmühle
  (Planungen sind abgeschlossen; die Umsetzung ist derzeit wegen der Sperrung der Fechinger Talbrücke zurückgestellt)
- Verteilerkreisel St. Arnual

Die Umgestaltungsmaßnahmen, die bereits in anderen Maßnahmen enthalten sind bzw. die bereits einen sehr konkreten Planungsstand erreicht haben und damit kurz vor der Umsetzung stehen werden im Folgenden nicht näher betrachtet. Es wird daher nachfolgend nur der Umbau des Verteilerkreisel St. Arnual als Einzelmaßnahme D7.1 aufgeführt.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A4** Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
- **B4** Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure:

D 7.1 Umgestaltung Verteilerkreisel St. Arnual

VE GT FU SE SL MU

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

Quelle: eigenes Foto

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

Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

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

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

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

Die Maßnahme ist eng mit Maßnahmen im Radverkehr abzustimmen, im Zuge einer Überplanung sollte auch die Option einer schnelleren und direkteren Führung des Rad- und Fußverkehrs über eine Brücke geprüft werden, während die oberirdische Führung über signalisierte Furten bei einem ohnehin anstehenden Umbau des Kreisverkehrs die erste Stufe der Umsetzung darstellen kann.

Bausteine

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

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe
regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein		***Akteure:*** LHS, Land, Bund

D 8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen

VE GT FU SE SL MU

Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist ein wesentlicher Einflussfaktor für die Verkehrssicherheit und die Umfeldverträglichkeit von Straßen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist daher nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes bei Vorliegen definierter Kriterien zulässig und ggf. auch geboten.

Im Rahmen der Erarbeitung des VEP wurde das Saarbrücker Hauptstraßennetz auf Streckenabschnitte überprüft, in denen die nachfolgenden drei Kriterien der StVO erfüllt sind:

- Verkehrssicherheit: Erhöhtes Unfallaufkommen mit Verunglückten
- Umfeldnutzungen mit besonderem Schutzanspruch: Kitas, Schulen, Seniorenheime, Stadtteilzentren, …
- Lärmreduzierung: Im Lärmaktionsplan 2013 definierte Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, die wiederum auf den Kriterien der maßgebenden Lärmschutz-Richtlinie-StV basieren.

Das Ergebnis dieser Prüfung ist in der nachfolgenden Karte dargestellt. Die Anzahl der erfüllten Kriterien je Streckenabschnitt stellt dabei ein erstes Indiz für die Notwendigkeit bzw. Zulässigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Es kann jedoch auch bereits nur ein erfülltes Kriterium (z.B. Verkehrslärmbelastungen im gesundheitsbelasteten Bereich) so gewichtig sein, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden kann bzw. muss. Die endgültige Abwägung, bei der auch noch weitere Kriterien betrachtet werden müssen, obliegt der Straßenverkehrsbehörde.

Streckenabschnitte, bei denen 2 oder 3 Kriterien erfüllt sind, sind:

- Breite Straße westlich der Brückenstraße
- Bergstraße zwischen Burbacher Straße und Jakobstraße
- Burbacher Straße zwischen Saar und Bergstraße
- Jakobstraße zwischen Bergstraße und Marktsteig
- Theodor-Storm-Straße in Dudweiler zwischen Sulzbachtalstraße und Gartenstraße
- Saarbrücker Straße in Brebach zwischen Scheidter Straße und Mühlenweg

In der Kartendarstellung sind zudem die Streckenabschnitte markiert, die im Rahmen der Bestandsanalyse als „nicht verträglich“ oder nur „stark eingeschränkt verträglich“ identifiziert wurden. Auf diesen Streckenabschnitten sollte ebenfalls geprüft werden, inwiefern die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung möglich und geeignet ist, die Unverträglichkeiten zu mindern.

Bausteine

- Prüfung der identifizierten Streckenabschnitte
  Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den identifizierten Streckenabschnitten durch die Straßenverkehrsbehörde. Dabei auch Berücksichtigung der weiteren Abwägungskriterien Betroffenendichte, Verkehrsbedeutung der Straße, Verlagerungswirkung, Anforderungen des ÖPNV und erforderliche Anpassungsmaßnahmen (z.B. Koordinierung von Lichtsignalanlagen).

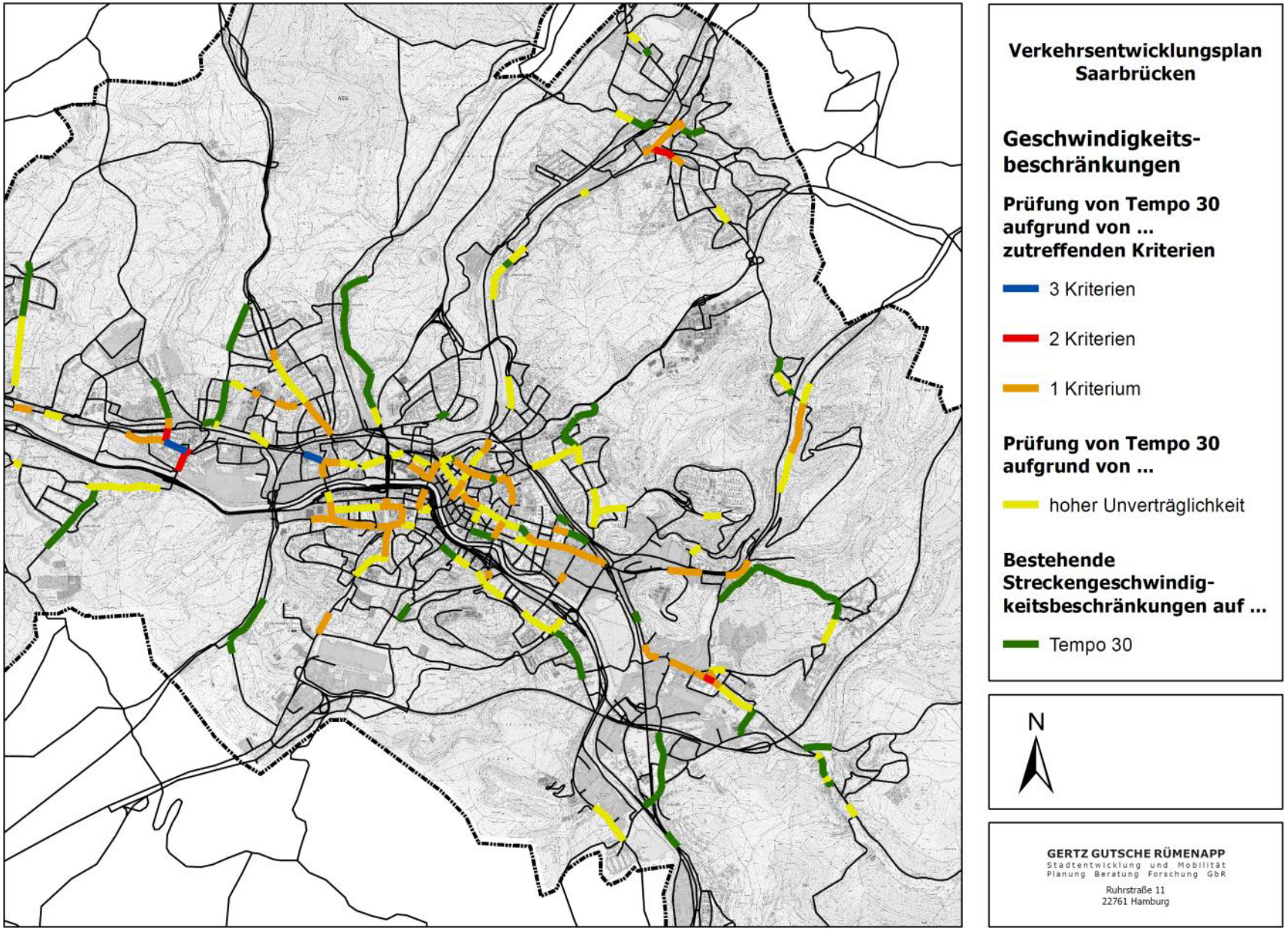
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit
- **I** Verkehrssicherheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Land, Bund



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Landeshauptstadt Saarbrücken

D 9 Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme

VE GT FU SE SL MU

Durch die derzeitige Verkehrsführung in der Innenstadt (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote etc.) ist die Orientierung vor allem für Ortsfremde schwierig. Gleichzeitig ist insbesondere auf den mehrspurigen Streckenabschnitten auf dem Cityring sowie den Hauptrouten durch die Innenstadt bereits im Vorlauf zu den Knotenpunkten ein rechtzeitiges Einordnen erforderlich. Dies gelingt den Verkehrsteilnehmern nur zum Teil, woraus sich immer wieder Störungen im Verkehrsablauf ergeben. Gerade für Ortsfremde ist daher eine transparente und leicht aufzufassende Wegweisung erforderlich.

Bausteine

- Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme für den Kfz-Verkehr
  Optimierung der Beschilderung und ggf. zusätzlicher Fahrbahnmarkierungen für eine transparentere Verkehrsführung im Innenstadtbereich. Dies betrifft insbesondere die Knotenpunkte vor dem Bahnhofstunnel und in der Dudweiler Straße, um hier ein möglichst frühzeitiges Einordnen zu erreichen.
- Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen A1/A623
  Ausbau von Informationstafeln vor dem Autobahnkreuz A1/A8 zur Information über die Fahrzeit bis zur Innenstadt jeweils über A1 und A623 zur Verlagerung des Verkehrs von der A1/Lebacher Straße auf die A623.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **E2** Lkw-Führungsnetz

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Land, Bund

D 10 Verbesserte Verkehrslageerfassung

VE GT FU SE SL MU

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

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

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

Bausteine

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

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Land

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

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

D 11 Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung

VE GT FU SE SL MU

In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind in den vergangenen Jahren im Bereich Verkehrssteuerung bereits deutliche Weiterentwicklungen erreicht worden. So verfügt die Landeshauptstadt über einen technisch aktuellen und leistungsfähigen zentralen Verkehrsrechner. Durch diesen wird auch die sehr umfangreiche ÖV-Beschleunigung gesteuert. Darüber hinaus sind auf einer Reihe von Streckenzügen bereits Pförtnerungen durch Lichtsignalanlage sowie Koordinierungen („Grüne Welle“) eingerichtet.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssteuerung können und sollten daher in erster Linie auf den bereits vorhandenen Steuerungseinrichtungen und -strategien aufbauen und diese zielgerichtet weiterentwickeln.

Bausteine

- Überprüfung und Aktualisierung der Pförtnerung und LSA-Koordinierung
  Überprüfung und Anpassung der Parameter für die Pförtnerung und LSA-Koordinierung auf der Basis aktueller Verkehrsdaten.
- Stärker Dynamisierung der Verkehrssteuerung
  Die Verkehrssteuerung erfolgt derzeit noch relativ statisch und unabhängig von den realen Kapazitätsauslastungen. Dies kann dazu führen, dass an Pförtneranlagen längere Wartezeiten entstehen, als es unbedingt erforderlich wäre und die dahinterliegenden Streckenabschnitte ausreichend freie Kapazitäten aufweisen. Oder aber zu einer zu geringen Dosierung obwohl der Innenstadtbereich bereits sehr stark belastet ist.
  Die Verkehrssteuerung sollte daher stärker auf die realen Kapazitätsauslastungen ausgerichtet werden. Diesbezüglich ist zu prüfen, ob nicht bereits mit einer relativ kleinen Anzahl an Detektoren bereits eine ausreichende Verkehrslage erzeugt werden kann, auf deren Basis dann wiederum die Pförtnerung und ggf. auch Koordinierung flexibel angepasst werden können.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- andere Maßnahmen aus dem Bereich D

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Land

D 12 Baustelleninfo + Baustellenmanagement

VE GT FU SE SL MU

Baustellen stellen eine der häufigsten Störungsquellen für den Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr dar. Wenngleich Baustellen unvermeidbar sind, so können durch ein geeignetes Baustellenmanagement und eine Information der Verkehrsteilnehmer die negativen Folgen reduziert werden. Für die öffentliche Hand mit ihren zahlreichen Akteuren ist zugleich wichtig, Synergien zwischen den geplanten Baustellen verschiedener Veranlasser zu generieren, um ein möglichst optimales wirtschaftliches und fachliches Ergebnis zu erzielen.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken setzt für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen das Softwaresystem Dr. Haller ein. Dieses System wird jedoch nur intern u.a. auch zum Baustellenmanagement eingesetzt.

Daher wird derzeit ein grundlegenderes GIS-basiertes Baustellenmanagementsystem aufgebaut, das interne Abstimmungsabläufe zwischen den städtischen Dienststellen untereinander und mit den Eigenbetrieben gegenüber den heutigen manuellen Abstimmungen optimiert.

Eine Information und Koordination mit den Umlandkommunen und dem Land findet bisher nur durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Bedarf statt. Eine automatische Meldung an das in Aufbau befindliche landesweite Baustellenkoordinierungssystem des VM Saar ist einerseits durch die Schnittstelle des Dr. Haller Systems möglich, andererseits soll dies durch eine Schnittstelle des zukünftigen GIS-basierten Systems geschaffen werden.

Bausteine

- Aufbau eines umfassenden stadtinternen GIS-basierten Meldungsmanagementsystems aller Dienststellen und Eigenbetriebe
- Austausch aller landesweit- und umlandrelevanten Daten über das Meldungsmanagementsystem des VM Saar (bidirektional)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- keine

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Land

5.5 Handlungsfeld E: Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist für Saarbrücken in seiner Funktion als Oberzentrum, Landeshauptstadt sowie wichtiger Industrie- und Gewerbestandort von besonderer Bedeutung. Der Transport von Waren und Gütern sowie die Beförderung von Personen zur Erbringung von Dienstleistungen mittels eines leistungsfähigen Verkehrssystems gewährleisten die generelle Funktionsfähigkeit und Wertschöpfung der Stadt.

Die zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung sowie gestiegene Ansprüche an Flexibilität und Schnelligkeit sowohl in der Wirtschaft als auch der Gesellschaft haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einem deutlichen Anstieg vor allem des Kfz-Wirtschaftsverkehrs geführt. Dies betrifft sowohl den Lkw-Fernverkehr als auch innerstädtische und regionale Liefer-, Entsorgungs- und Dienstleistungsverkehre mit Pkw, Transportern und Lkw. Damit einhergehend haben auch die negativen Folgen des Wirtschaftsverkehrs deutlich zugenommen. So trägt vor allem der Lkw-Verkehr überproportional stark zu Lärm- und Luftschadstoffemissionen wie auch zur Abnutzung der Straßeninfrastruktur bei. Auch Unfälle mit Lkw haben meist schwerwiegende Folgen. Gleichzeitig ist der Wirtschaftsverkehr besonders von Zeitverlusten und Kosten aufgrund von Stauungen sowie den begrenzten Liefer- und Stellflächen vor allem in den Innenstädten und in innerstädtischen Wohn- und Mischquartieren betroffen.

Im Hinblick auf die Maßnahmenentwicklung ist der Wirtschaftsverkehr vor allem durch seine Heterogenität, eine Vielzahl von Akteuren und Interessenlagen, z.T. komplexe logistische Strukturen und eingeschränkten Handlungsspielräumen der öffentlichen Hand aufgrund von begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen sowie Regelungskompetenzen geprägt. Eine grundsätzliche Umgestaltung des Wirtschaftsverkehrs ist daher allein auf der kommunalen Ebene nicht möglich. Für die Landeshauptstadt Saarbrücken muss es daher vielmehr um das differenzierte Setzen von Anreizen und Rahmenbedingungen für einzelne Teilbereiche des Wirtschaftsverkehrs gehen, um so eine insgesamt verträglichere und gleichzeitig weiterhin effiziente Abwicklung zu befördern.

5.5.1 Handlungsbedarfe

An einem normalen Werktag finden innerhalb von Saarbrücken ca. 7.700 Lkw-Fahrten statt (Binnenverkehr). Ca. 10.800 Lkw-Fahrten überqueren die Stadtgrenze und starten oder enden in Saarbrücken. Daneben sind auch Gütertransporte und Dienstleistungsverkehre mit Pkw und Transportern (< 3,5 t) dem Kfz-Wirtschaftsverkehr zuzurechnen. Nach bundesweiten Kennziffern und Erhebungen in anderen Städten ist davon auszugehen, dass das Fahrtenaufkommen dieser Fahrzeugtypen ungefähr beim zwei- bis dreifachen des Lkw-Fahrtenaufkommens liegt. Für die Zukunft ist auch in Saarbrücken von einer weiteren Zunahme aller Segmente des Kfz-Wirtschaftsverkehrs auszugehen.

Insbesondere der Lkw-Verkehr wird derzeit in Saarbrücken bereits effizient und auch weitgehend verträglich abgewickelt. Sowohl die Lage der meisten Gewerbe- und Industriegebiete in unmittelbarer Autobahnnähe bzw. an weniger sensiblen Straßen als auch die bereits vorhandene Lenkung und Bündelung des Lkw-Verkehrs durch Durchfahrtsverbote auf diversen Routen gewährleisten sowohl gute Erreichbarkeiten als auch insgesamt relativ geringe Belastungen von sensibleren Stadtbereichen. Gleichwohl gibt es auch Teilbereiche bzw. Strecken mit unverträglichen Lkw-Verkehrsstärken. Eine weitere Herausforderung stellen unzureichende Stellflächen für Liefer- und Dienstleistungsverkehre vor allem in den Einkaufslagen sowie den verdichteten Misch- und Wohnquartieren der Innenstadt dar. Hieraus resultieren sowohl Probleme für die Wirtschaftsunternehmen (Zeitverluste etc.) als auch vielfältige Beeinträchtigungen der übrigen Verkehrsteilnehmer sowie der Anwohner.

5.5.2 Grundsätze und Zielrichtung

Grundsatz und Zielsetzung für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Saarbrücken muss sein, die Erreichbarkeiten für Wirtschaftsverkehre zu sichern und gleichzeitig deren Verträglichkeit zu erhöhen. Aus dieser Zielsetzung ergibt sich eine enge Verknüpfung mit dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr (D), insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung. Das Handlungsfeld E umfasst daher spezifische, über den Handlungsbereich D hinausgehende Ansätze zur Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs. Hierzu gehören

- planerische Ansätze (bessere Verzahnung von Wirtschaftsförderung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung),
- verkehrsorganisatorische und verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen (Lenkung des Lkw-Verkehrs, Lieferzonen etc.) sowie
- Weiterentwicklungen der konventionellen Fahrzeugtechnik und innovative Fahrzeugtechnologien.

Ein grundsätzliches Ziel ist darüber hinaus, u.a. im Hinblick auf die prognostizierten Zunahmen im Lkw-Fernverkehr, eine stärkere Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene. Dieser Aspekt ist jedoch auf der kommunalen Ebene nicht zu lösen, so dass hier in erster Linie eine entsprechende Positionierung der Landeshauptstadt Saarbrücken u.a. gegenüber Bund und Land erforderlich ist.

5.5.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie dem Zielkonzept des VEP wurden für den Wirtschaftsverkehr fünf Maßnahmenfelder entwickelt.

Tabelle 17: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (E)- Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
E1 Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung	hoch	Daueraufgabe			LHS, Wirtschaftsverbände
E2 Lkw-Führungsnetz	hoch	X			LHS, Land, Wirtschaftsverbände, Anwohner
E3 Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	hoch	X			LHS, Land, Wirtschaftsverbände
E4 Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre	hoch	X			LHS, Wirtschaftsverbände
E5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien	mittel	Daueraufgabe			LHS, Wirtschaftsverbände, Wirtschaftsunternehmen

E 1 Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung

VE GT FU SE SL MU

Gerade in Bezug auf die verträgliche und effiziente Abwicklung der Wirtschaftsverkehre ist die Frage der Unternehmensstandorte von herausragender Bedeutung. Im Hinblick auf den Verkehr sind „falsche“ Standortentscheidungen und -entwicklungen zum einen aufgrund der langen Nutzungsdauern von Gewerbe- und Industrieansiedlungen kaum korrigierbar. Zum anderen kann den Folgen (schlechte Erreichbarkeiten, höheres Lkw-Aufkommen in sensiblen Bereichen, hoher MIV-Anteil im Berufsverkehr aufgrund ungünstiger ÖPNV-Anbindung) mit verkehrsplanerischen Maßnahmen kaum oder nur zu sehr hohen Kosten entgegengetreten werden. Die Landeshauptstadt Saarbrücken sollte daher möglichst proaktiv verkehrliche Fragestellungen bei der weiteren Industrie- und Gewerbeentwicklung berücksichtigen, um so geeignete Standorte zu befördern und eher ungeeignete Standorte zu vermeiden.

Bausteine

- Stärkere Vernetzung und Verknüpfung von Wirtschaftsförderung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung:
  Frühzeitige Einbindung der Verkehrsplanung bei Unternehmensanfragen zu An-/Umsiedlungen
- Weitere Qualifizierung des Masterplans Gewerbeflächen um verkehrsplanerische Aspekte:
  Klassifizierung der Standorte im Hinblick auf ihre Eignung für Industrie/Gewerbeansiedlungen mit starkem Lkw-Verkehrsaufkommen oder für arbeitsplatzintensive Ansiedlungen mit der Notwendigkeit einer entsprechenden Rad- und ÖPNV-Anbindung; Priorisierung der Standorte nach ihrer Verkehrseignung.
- Integrierte Standortplanung bei verkehrsintensiven Ansiedlungen:
  Frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung in konkrete Planungen an einzelnen Standorten.
- Förderung dezentraler Standorte für verkehrsintensive Kleingewerbe und Dienstleistungen in den Stadtteilen und Quartieren:
  Vor allem soziale Dienste, wie Kranken- und Pflegedienste, sowie Hausmeister- und Handwerkerdienste verursachen ein überdurchschnittlich hohes Aufkommen an Dienstleistungsverkehren mit Pkw, Transportern und kleineren Lkw. Die Zielpunkte der Verkehre der Unternehmen konzentrieren sich dabei in einem nicht unerheblichen Maße auf einzelne Teilbereiche der Stadt. Durch die Förderung dezentraler Standorte für diese Unternehmen besteht die Chance, einerseits die erforderlichen Fahrtweiten zu reduzieren und andererseits eine Abwicklung der Verkehre auch mit anderen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **L 2** Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

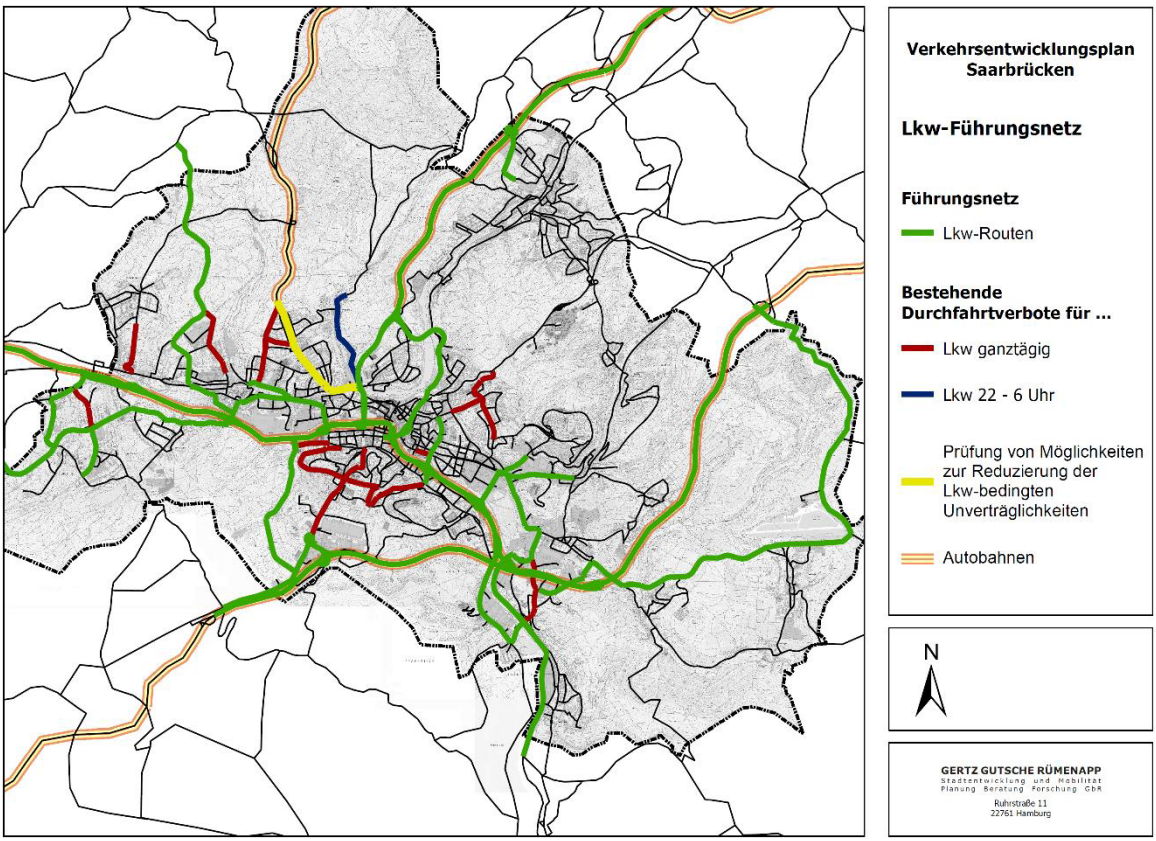
Akteure: LHS, Wirtschaftsverbände

E 2 Lkw-Führungsnetz

VE GT FU SE SL MU

Wie bei der Definition des Hauptstraßen- bzw. Vorbehaltsnetzes für den gesamten Kfz-Verkehr legt der VEP auch ein Vorrangnetz für den schweren Lkw-Verkehr fest. Dieses Lkw-Führungsnetz stärkt einerseits die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte durch eine klare Routenführung über geeignete Hauptverkehrsstraßen und reduziert damit andererseits negative Folgewirkungen des Lkw-Verkehrs (Luft, Lärm, Verkehrssicherheit) im restlichen Straßennetz.

Der nachfolgend dargestellte Entwurf für ein Lkw-Führungsnetz basiert auf dem definierten Hauptstraßennetz, den bereits bestehenden Lkw-Durchfahrtverboten, den bei der Bestandsanalyse identifizierten straßenräumlichen Verträglichkeiten sowie der Lage der derzeitigen sowie geplanten Industrie- und Gewerbestandorte (u.a. aus dem Masterplan Gewerbeflächen). Aufgrund der Struktur des Straßennetzes in der Landeshauptstadt Saarbrücken weist das Führungsnetz nicht wie in anderen Städten eine vielmaschige Netzstruktur auf. Rückgrat des Netzes sind vielmehr die Autobahnen, von denen z.T. auch nur stichartige Anbindungen an die bedeutenden Gewerbegebiete bzw. die Dienstleistungsstandorte Bestandteile des Netzes sind.



Das Lkw-Führungsnetz soll im weiteren Verlauf als Grundlage für Planungen und Umgestaltungen im Straßennetz, für die wegweisende Beschilderung sowie als Hinweis für Routingdienste und Navigationssysteme dienen. Es berücksichtigt noch nicht die im Rahmen des Maßnahmenfeldes Kfz-Verkehr ergänzende Infrastruktur wie z. B. den Vollanschluss Messe, bei deren Umsetzung eine entsprechende Anpassung des Führungsnetzes erforderlich bzw. möglich ist.

E 2 Lkw-Führungsnetz

VE GT FU SE SL MU

Bausteine

- Definition eines Routennetzes für den Lkw-Verkehr in Bezug auf Erreichbarkeit und Verträglichkeit
- Abstimmung der vorgeschlagenen Routenführung mit Wirtschaftsverbänden
- Entsprechende Anpassung bzw. Neuausschilderung der Wegweisung von/zu den Gewerbe- und Industriegebieten sowie Autobahnen
- Ausbaumöglichkeit als Vorgabe für die Einspeisung in Lkw-Navigationssysteme
- Prüfung von Möglichkeiten zur Reduzierung Lkw-bedingter Unverträglichkeiten auf dem Lkw-Routennetz
- Prüfung von Lkw-Fahrverboten auf Strecken mit sensiblen Umfeldnutzungen, die nicht zum Lkw-Führungsnetz gehören.
- Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes im Zusammenhang mit der Umsetzung der im Handlungsfeld D vorgeschlagenen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **D1** Definition des Hauptstraßennetzes/ Vorbehaltsnetzes

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Land, Wirtschaftsverbände, Anwohner

E 3 Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern

VE GT FU SE SL MU

Eine transparente und durchgängige Wegweisung zu Industrie- und Gewerbegebieten ist erforderlich, um Lkw-Verkehre auf Hauptrouten zu bündeln und das übrige Straßennetz zu entlasten. Aufgrund der Straßennetzstruktur in Saarbrücken muss dabei die Wegweisung bereits auf den Autobahnen bzw. übergeordneten Straßenverbindungen aus dem Umland beginnen. Aufgrund der unterschiedlichen Baulastträgerschaft und Straßenverkehrsbehörden ist dabei insbesondere auch eine einheitliche Bezeichnung der einzelnen Gebiete sicherzustellen.

Bausteine

- Definition und Verbreitung einheitlicher Gebietsbezeichnungen:
  insbesondere auch Verbreitung an die ansässigen Unternehmen, so dass diese die Namen auf ihren Unterlagen und Anfahrtsbeschreibungen verwenden
- Überprüfung und Anpassung der Wegweisung für den Regional- und Fernverkehr im übergeordneten Straßennetz (Autobahnen, Bundesstraßen)
- Überprüfung und Anpassung der Wegweisung zu den bedeutenden Industrie- und Gewerbegebieten
- Überprüfung der Routenempfehlungen der gängigen Routing- und Navigationssysteme:
  ggf. Korrekturmeldungen an die Anbieter

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **D1** Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes
- **E2** Lkw-Führungsnetz

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Land, Wirtschaftsverbände

E 4 Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre

VE GT FU
SE SL MU

Vor allem in Einkaufs- und Geschäftsstraßen sowie verdichteten Misch- und Wohnquartieren in der Innenstadt mangelt es in diversen Bereichen an geeigneten Stellplätzen bzw. Flächen für Liefer- und Dienstleistungsverkehre. Hieraus resultieren sowohl Probleme für die Wirtschaftsunternehmen (Zeitverluste etc.) als auch Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs, der Aufenthaltsqualität und der Anwohner.

Bei der Bereitstellung von Stellflächen sind die unterschiedlichen Anforderungen von Lieferverkehren und Dienstleistungsverkehren (Handwerker, Pflegedienste etc.) zu berücksichtigen. So sind für Lieferverkehre eine möglichst kurze Entfernung zu den Anlieferungszielen und eine leichte Zugangsmöglichkeit zum Gehweg entscheidend. Die Aufenthaltsdauer ist eher gering. Dienstleistungsverkehre benötigen hingegen oftmals deutlich längere Aufenthaltszeiten. Da bei ihnen die Ladetätigkeit nur einen sehr untergeordneten Teil der Gesamttätigkeit ausmacht, sind etwas längere Entfernungen zu den jeweiligen Zielorten akzeptabel.

Bausteine

- Prüfung/Erhebung der Stellplatzbedarfe für Liefer- und Dienstleistungsverkehre in den Quartieren
- Ausweisung von Ladezonen für Lieferverkehre
- Ausnahmegenehmigungen für Dienstleistungsverkehre:
  Für Dienstleistungsverkehre sollten differenziert nach den jeweiligen Anforderungen spezifische Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.
- Berücksichtigung der notwendigen Stellplätze für Dienstleistungsverkehre in der Stellplatzsatzung und bei Baugenehmigungen (siehe auch H 5):
  Beim Neubau insbesondere von Büro- und Geschäftsbauten in der Innenstadt und in verdichteten Quartieren ist über die Stellplatzsatzung und Baugenehmigung sicherzustellen, dass durch den Bauherrn ausreichend Stellplätze (Anzahl, Größe) für die mit dem Betrieb seines Gebäudes notwendigen Dienstleistungsverkehre geschaffen und vorgehalten werden. Werden die Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen, so sind insbesondere ausreichende Durchfahrtshöhen auch für Transporter und kleine Lkw sicherzustellen.
- Abstimmung mit Wirtschaftsverbänden:
  Da das Parken insbesondere im Innenstadtbereich ein komplexes und häufig kontrovers diskutiertes Thema ist, sollte eine regelmäßige diesbezügliche Abstimmung mit den Wirtschaftsverbänden erfolgen.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- Ruhender Kfz-Verkehr (H)

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Wirtschaftsverbände

E 5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien

VE GT FU SE SL MU

Im Hinblick auf eine verträglichere Abwicklung des Kfz-Wirtschaftsverkehrs stellt auch eine Veränderung bei den eingesetzten Fahrzeugen bzw. Verkehrsmitteln einen geeigneten Ansatzpunkt dar. Dieser umfasst sowohl die Weiterentwicklungen bei der konventionellen Kfz-Technik (z.B. höhere EURO-Norm-Stufen), innovative neue Fahrzeugtechnologien (E-Antrieb und andere Antriebstechnologien kombiniert mit neuentwickelten Fahrzeugaufbauten) oder auch die Nutzung alternative Verkehrsmittel (Lastenfahrräder etc.).

Quelle: Foto: RudolfSimon via Wikimedia Commons

Dass entsprechende Konzepte inzwischen ihre Marktreife erreicht haben, zeigen u.a. die Elektrofahrzeuge und Lastenfahrräder, die die großen Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste zunehmend in Dienst stellen. So plant alleine die Deutsche Post noch im Jahr 2016 2000 Elektrofahrzeuge ihres selbst entwickelten Elektrotransporters Streetscooter einzusetzen.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken kann – mit Ausnahme ihres eigenen Fuhrparks – die Verbreitung von entsprechend verträglicheren Fahrzeugen in erster Linie durch Überzeugungsarbeit und das Setzen von Rahmenbedingungen befördern. Hierbei geht es nicht um Einschränkungen für Fahrzeuge mit üblichen Verbrennungsmotoren, sondern gezielte Anreize für Unternehmen, ihre Fahrzeugflotte aus eigener Motivation nach und nach auf umweltfreundlichere Fahrzeuge umzustellen. Die Beratung und Zusammenarbeit mit Wirtschaftsverbänden und Unternehmen ist daher elementarer Bestandteil dieses Maßnahmenfeldes.

Bausteine

- Werbung für innovative Fahrzeugtechnologien und Lastenfahrräder:
  gezielte Ansprache von Unternehmen; Initiierung von Informationskampagnen oder -tagen zusammen mit den Wirtschaftsverbänden und Fahrzeugherstellern; öffentlichkeitswirksame Würdigung von Unternehmen, die innovative Fahrzeuge einsetzen (z.B. durch gezielte Unternehmensbesuche, Preisverleihung)
- Bevorzugung verträglicherer Verkehrsarten und Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen:
  Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen: z.B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge von Handwerkern und Dienstleistern; Bevorzugung von Elektrofahrzeugen bei Ausnahmegenehmigungen
- Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge (siehe L 4)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- Handlungsfeld L, insb. L 4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen

E 5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien

VE GT FU
SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Wirtschaftsverbände, Wirtschaftsunternehmen

5.6 Handlungsfeld F: Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr

Tourismus, Geschäftsreisen und Meetings sowie der Einzelhandel stellen für die Landeshauptstadt Saarbrücken wichtige Wirtschaftssparten dar. Die Stadt kann u. a. von der wachsenden Bedeutung und Nachfrage im Städtetourismus profitieren. Gelegen in einer attraktiven Grenzregion mit zahlreichen touristischen Anziehungspunkten dient Saarbrücken zudem immer stärker als Ausgangspunkt für Ausflüge ins Umland. In diesem Zusammenhang erlangt auch der regionale Rad- und Wandertourismus einen wachsenden Stellenwert. Aber auch als zentraler Messe- und Tagungsstandort nimmt Saarbrücken eine wichtige Funktion ein. Als Oberzentrum erfüllt Saarbrücken außerdem eine bedeutende Einzelhandels- und Versorgungsfunktion innerhalb der gesamten Region und zieht täglich eine große Zahl an Menschen - auch aus dem grenznahen französischen und luxemburgischen Umland - zum Einkaufen und Bummeln sowie zur Nutzung des attraktiven Kulturangebots insbesondere in die Innenstadt.

5.6.1 Grundsätze des Einkaufs- und Tourismusverkehrs

Die großen Besucherzahlen aus der Region bzw. der Touristen von weiter her drücken sich auch im Verkehrsgeschehen der Landeshauptstadt aus. Insbesondere zu Großereignissen (z. B. Weihnachtsmärkte, verkaufsoffene Sonntage, Altstadtfest, Saarspektakel) aber auch an Französischen Feiertagen sowie an saisonal attraktiven Terminen für kulturelle Ereignisse führt eine erhöhte Verkehrsbelastung zu Problemen in der Stadt.

Die Priorität des Handlungsfeldes liegt v. a. darin, die Erreichbarkeit Saarbrückens für Besucher und Einkaufende aus der Region bzw. für Touristen weiter zu verbessern und die Orientierung möglichst komfortabel zu gestalten, jedoch zugleich Belastungen für Einwohner zu reduzieren. Hier gilt es, eine Strategie bzw. ein Konzept zu entwickeln, um den notwendigen Kfz-Verkehr gezielt zu lenken (insbesondere Verkehrssteuerungskonzepte an Sondertagen und zu Großveranstaltungen bzw. zu Veranstaltungsorten wie dem E-Werk, der Saarlandhalle, der Congresshalle und dem Ludwigsparkstadion) und verträglich abzuwickeln. Da die stärksten Belastungen vom motorisierten Individualverkehr ausgehen (u. a. Lärm, Luftschadstoffe, Parkdruck und Stau) ist vor allem eine weitere Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des regionalen ÖPNV, anzustreben. Hier ergeben sich starke Beziehungen zum Handlungsfeld C – ÖPNV. Aber auch der Ausbau von touristischen Radwegeverbindungen, Wanderrouten sowie Straßenräumen und öffentlichen Plätzen mit Aufenthaltsfunktion hat wachsende Bedeutung für die Attraktivität Saarbrückens im Tourismus und die Wahl der Fortbewegungsmittel bei Ausflügen in die bzw. innerhalb der Stadt. Auch hier ergeben sich vielfältige Querbezüge zu weiteren Handlungsfeldern des Verkehrsentwicklungsplans.

5.6.2 Handlungsbedarf im Einkaufs- und Tourismusverkehr

Der Tourismus nimmt in Saarbrücken eine steigende Bedeutung ein. Die Analysen zeigen weiteres Wachstumspotenzial. Umso wichtiger wird es, die Erreichbarkeit weiter zu optimieren, den Verkehr strategisch zu steuern (insbesondere den MIV an Sondertagen und zu Veranstaltungen) und notwendige Verkehre möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Dazu sollte für Besucher der Stadt ein innovatives Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen. Handlungsmöglichkeiten werden dazu am ehesten im öffentlichen Personenverkehr und regionalen Radverkehr gesehen. Die Anbindung an die Region, v. a. Richtung Frankreich, kann verbessert und mit Blick auf Tarife und Nutzerfreundlichkeit optimiert werden. Auch die ÖV-Anbindung von Flughafen

und Messe- bzw. Kongressstandorten ist noch verbesserungsfähig, was v. a. im Geschäftsreiseverkehr Standortvorteile mit sich bringt.

Eine für Besucher leicht verständliche und klar gegliederte touristische Beschilderung ist sowohl für den Kfz- als auch für den Rad- und Fußverkehr bereits angelegt, sollte jedoch weiter angepasst und aufeinander abgestimmt werden. Dabei ist auf ein gesundes Maß für die Anzahl der Schilder zu achten und Überbeschilderung zu vermeiden. Die Orientierung kann dadurch weiter erleichtert und unnötige Verkehre können vermieden werden. Eine Aufwertung und Ausweitung der Infrastruktur (z. B. Rad- und Fußwege, Abbau von Barrieren, mehr Verkehrssicherheit), wie sie bereits in anderen Handlungsfeldern verfolgt wird, wirkt sich auch auf die Erreichbarkeit und Mobilität von Touristen und Besuchern in der Stadt aus.

Um effektiv auf die Verkehrsmittelwahl der Besucher einwirken zu können, sollte zudem dem Bereich Marketing, Information und Serviceangebote weiter verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Durch relativ einfache Maßnahmen lassen sich erfahrungsgemäß gute Erfolge erzielen, wie z. B. Shuttle-Busse zu Großveranstaltungen oder City-Busse zu Parkplätzen. Diese reichen von gezielten Informationen auf Print- oder Digitalmedien bis hin zur Organisation von Mobilitätsmanagement im Tourismus-, Messe- und Einkaufsverkehr. Zudem sollte die Zusammenarbeit der verschiedenen privaten und öffentlichen Tourismus-, Veranstaltungs- und Einzelhandelsakteure ausgebaut werden.

5.6.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie dem Zielkonzept des VEP wurden die Maßnahmenfelder F 1 bis F 8 abgeleitet (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 18: Handlungsfeld Einkaufs- und Tourismusverkehr (F) – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
F1 Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre (umfasst 3 detaillierte Einzelsteckbriefe)	mittel bis hoch	x	x		LHS, Saarland, SaarVV, Tourismuszentrale Saarland, Citymarketing, Hotelbetriebe, Region, Nachbarkommunen und -länder, Flughafenbetreiber, Messeveranstalter, CCS
F2 Verbesserung der Orientierung / Besucherlenkung (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	niedrig bis mittel	x	x		LHS, Verkehrsbetriebe, Tourismuszentrale Saarland, Hotelbetriebe, Behindertenverbände
F3 Reise- und Fernbusverkehr	hoch	x			LHS, DB, SaarVV, Fernbusbetreiber, Reisebusunternehmen
F4 Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen	mittel	Daueraufgabe			LHS, SaarVV, Veranstalter (Organisatoren, Stadtmarketing, Betreiber von Sportstätten, …), Einzelhandel, ADFC
F5 Stärkung des Wohnmobil-, Camping und Wassertourismus	niedrig	x			LHS, Regionalverband, Saarbahn/ SaarVV, Car-Sharing-Anbieter, ggf. Private
F6 Ausbau des Radtourismus	hoch		x		LHS, Regionalverband, Saarland, Akteure im Tourismus Hotel- und Übernachtungsbetriebe, Fahrradhändler, ADFC
F7 Freizeit- und Wanderwege / Aufenthaltsqualität	mittel		x		LHS, Regionalverband, Akteure im Tourismus / , Umlandkommunen
F8 Serviceangebote, Information und Marketing (umfasst 1 detaillierten Einzelsteckbrief)	mittel bis hoch	Daueraufgabe			LHS, Citymarketing, SaarVV, Einzelhandel

Dieses Handlungsfeld weist einen starken Querbezug zu anderen Handlungsfeldern des VEP auf (u. a. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Häufig handelt es sich im in den nachfolgenden Maßnahmenfeldern um Spezifizierungen mit Fokus auf die Zielgruppe der Touristen und Besucher der Stadt.

F 1 Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre

VE GT **FU**
SE SL **MU**

Um die Belastungen durch den Einkaufs- und Tourismusverkehr in Saarbrücken zu reduzieren sowie die Erreichbarkeit zu erhöhen muss eine attraktive und flexible Möglichkeit im Umweltverbund (insb. im ÖV) gegeben sein, um von der Region in die Innenstadt zu pendeln. Dazu sollten sowohl im Angebot als auch im regionalen Tarifsystem Optimierungen vorgenommen werden. Vor allem auf der Beziehung nach/aus Frankreich und während der Schwachverkehrszeiten bzw. nachts bestehen diesbezüglich Defizite.

Auch die ÖV-Verbindung zu regionalen Sehenswürdigkeiten sollte verstärkt werden, um Ausflugsverkehre von Saarbrücken umweltfreundlich abwickeln zu können und das Pkw-Verkehrsaufkommen am Ziel zu reduzieren. Dies würde Saarbrücken als Tourismusstandort und Ausgangspunkt für Ausflüge weiter festigen. Unter anderem deshalb sind die Umsteigemöglichkeiten und multimodalen Verknüpfungen am Hauptbahnhof weiter auszubauen. Dadurch kann ein zentraler Mobilitätspunkt für die gesamte Region geschaffen werden. Ebenfalls sollte die Erreichbarkeit des Flughafens mit dem ÖV auf die Flugzeiten abgestimmt werden, um auch im Geschäftsreiseverkehr Pkw-Fahrten einzusparen.

Für Touristen und Besucher der Stadt kann der ÖV in Form von Kombiticketangeboten oder Besucherfahrkarten mit Ermäßigungen und Rabatten attraktiver werden.

Bausteine

- Attraktive ÖV-Tarife und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt (vgl. F 1.1)
- Weitere Stärkung des Hauptbahnhofs: als zentrale Anlaufstelle für Touristen und Geschäftsreisende, Erweiterung intermodaler Verknüpfungen zu allen anderen Verkehrsmitteln, Orientierung und Service
- Bessere ÖV-Verbindung zum Flughafen (vgl. F 1.3)
- Bessere ÖV-Anbindung touristischer Ziele im Umland/in der Region:
  z. B. „Urwald vor den Toren der Stadt“, Saarbrücker Zoo, Völklinger Hütte, Biosphärenreservat Bliesgau, Saarschleife, etc.
- Optimierung der regionalen Tarifstruktur (vgl. F 1.2)
- Verbesserungen im Nachtbussystem:
  zur Ermöglichung später Heimfahrten ins Umland/in die Region, mit möglichst wenigen Umstiegen und übersichtlichen Verbindungen, stärkere Bewerbung des Nachtbusnetzes in der Region

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C** ÖPNV/SPNV
- **J** Multi- und Intermodalität

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarland, SaarVV, Tourismuszentrale Saarland, Citymarketing

F 1.1 ÖV-Tarife und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt

VE GT **FU**
SE SL **MU**

Durch spezielle Angebote für Besucher der Stadt kann die Nutzung des ÖV deutlich attraktiver werden. Klassische Angebotsformen sind Kombiangebote wie z. B. eine „TouristenCard“ für die ÖV-Nutzung in einem begrenzten Zeitraum (meist 3-5 Tage) gekoppelt mit vielfältigen Ermäßigungen und Eintritten für beliebte Attraktionen. Eine solche Karte bestand in Saarbrücken bereits in Form der „Freizeit Card/Carte Loisirs“. Derzeit wird ein Nachfolgemodell diskutiert. Ähnliche Modelle sind die Kombination von Eintrittspreisen zu Veranstaltungen oder Sehenswürdigkeiten inkl. Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Buchung eines ÖV-Tickets über das Hotel als Inklusiv-Leistung für die eigenen Gäste.

Bausteine

- Angebot von Kombitickets: ÖV-Ticket im Eintrittspreis enthalten, ÖV-Ticket im Hotelpreis inklusive, Kopplung eines Parkscheins auf Parkierungsanlagen mit einem ÖV-Ticket für den Stadtverkehr (vgl. H 2)
- Wiedereinführung spezieller Angebote für Stadttouristen: z. B. Nachfolgekonzept der „Freizeit CARD | CARTE Loisirs“

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C 7.2** Ergänzende Fahrkartenangebote
- **H 2** Aufwertung der Parkbauten

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, SaarVV, Tourismuszentrale Saarland, Hotelbetriebe

F 1.2 Optimierung der regionalen Tarifstruktur

VE GT **FU** **SE** SL MU

Besucher und Einkaufende aus den Nachbarstädten sollten möglichst schnell und zu einem angemessenen Preis mit dem ÖV die Innenstadt Saarbrückens erreichen können. Die Tarifstruktur des SaarVV sollte diesbezüglich überprüft und ggf. optimiert werden. Auch sollten für das Umland attraktive Gruppenangebote ausgebaut werden.

Insbesondere aus den Nachbarstaaten (v. a. Frankreich) bestehen uneinheitliche Tarifgestaltungen, welche es unattraktiv machen, den ÖV für einen Tagesausflug nach Saarbrücken zu nutzen. Es sollten ähnlich wie in anderen Grenzregionen besondere Tarifangebote für einen grenzüberschreitenden ÖPNV geschaffen werden.

Bausteine

- Optimierung der Tarifstruktur ins Umland (siehe C 7 sowie C 9.2)
- Einrichtung eines einheitlichen Tarifs in/aus Richtung Frankreich (z.B. RegioCardPlus in der Region Basel)
- Bildung eines grenzüberschreitenden Zweckverbands (vgl. C 9.2)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C 7** Verbesserung des Tarifsystems
- **C 9.2** Grenzüberschreitender Zweckverband

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarland, SaarVV, Region, Nachbarkommunen und -länder

F 1.3 Bessere ÖV-Verbindung zum Flughafen, zu Messe- und Kongressstandorten

VE GT **FU** **SE** SL MU

Der Flughafen ist zwar mit einer direkten Buslinie mit dem ÖPNV an die Stadt angebunden, allerdings fährt diese nur einmal stündlich und ist v.a. in den Abendbereichen nicht mit den Start-/Landezeiten der Flugzeuge abgestimmt. Taxen oder Leihwagen ergänzen zwar das Angebot, trotzdem sollte um den Standort Saarbrücken und den Flughafen weiter zu stärken das bestehende ÖV-Angebot überarbeitet und ggf. auch ausgeweitet werden. Dies gilt auch für die größeren Messe- und Kongressstandorte und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Bausteine

- Anpassung der ÖV-Anbindung zum Flughafen an die Start-/Abflugzeiten
- Verbesserung der ÖV-Anbindung der Messe- und Kongressstandorte

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C** ÖPNV/SPNV

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☒ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, SaarVV, Flughafenbetreiber, Messeveranstalter, CCS

F 2 Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung

VE GT FU SE SL MU

Die Saarbrücker Innenstadt bietet klare Strukturen zur Orientierung der Besucher. Touristische Leit- und Beschilderungssysteme (Parkleitsystem, Hotelleitsystem) sind vorhanden. Mittelfristig sollten die bestehenden Leit- und Beschilderungssysteme verständlicher werden und weiter verbessert sowie v. a. intermodal aufeinander abgestimmt werden. Umstiegsmöglichkeiten wie z. B. P&R-/B&R-Plätze oder Mobilpunkte (siehe Handlungsfeld J) können so frühzeitig erkannt und in ihrer Nutzung gestärkt werden.

Bausteine

- Zielgruppenbezogene, touristische Leitsysteme für alle Verkehrsarten (vgl. F2.1)
- Beschilderung barrierefreier Wegealternativen zu den Sehenswürdigkeiten (vgl. F2.2)
- Ausbau des touristischen Pkw-Leitsystems im Straßennetz:
  Die bestehende Führung zu den touristischen Hot Spots soll permanent überprüft und wo möglich der landesweiten Beschilderungssystematik angepasst werden. eine Ergänzung der Wegführung z. B. von Parkhäusern zu Sehenswürdigkeiten durch Beschilderung und/oder per Flyer etc. sollte überprüft werden.
- Frühzeitige Informationen und Kommunikation der alternativen Anfahrtsmöglichkeiten:
  Für alle Verkehrsmittel sollte bereits bei der Reiseplanung (z. B. im Internet, per App oder Reiseführer) auf die entsprechenden Anreisemöglichkeiten hingewiesen werden (unter Hervorhebung des Umweltverbunds)
- Beziehung von Hauptattraktionen zu Haltestellennamen (ÖV):
  Wer sein Ziel kennt, weiß noch nicht automatisch den passenden Haltestellennamen. Die ÖV-Anfahrt kann durch entsprechende Beschilderung, Wegweisung, Ergänzung der Linienpläne oder Hinweise im Internet/App gefördert werden.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A** Fußverkehr
- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **D 9** Wegweisung im Kfz-Verkehr
- **H** Ruhender Verkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Verkehrsbetriebe, Tourismuszentrale Saarland, Hotelbetriebe

F 2.1 Zielgruppenbezogene, touristische Leitsysteme für alle Verkehrsarten

VE GT **FU** **SE** SL MU

Touristische Leitsysteme sollten grundsätzlich für alle relevanten Verkehrsmittel ausgelegt sein und verschiedene Zielgruppen ansprechen. Die Schilder sollten ein harmonisches und einheitliches Layout besitzen, was sich in das Stadtbild einfügt, trotzdem auffällt, sich aber nicht aufdrängt. Fuß- und Radwege können auch durch Gestaltungsmaßnahmen, z. B. unterschiedliche Bodenbeläge oder in das Pflaster eingelassene Wegweiser/Pflastermarkierungen ausgewiesen werden.

Die Leitsysteme sollten sowohl den Pkw-Verkehr, den Radverkehr, den Fußverkehr als auch in Teilen den ÖPNV (z. B. Wege zw. Attraktionen und Haltestellen/Bahnhöfen, Hinweise auf Liniennummern, etc.) beinhalten. Beispielsweise kann mit unterschiedlicher Farbgebung oder Symbolen auf das jeweilige Verkehrsmittel hingewiesen werden. Verknüpfungspunkte können so einheitlich und schnell dargestellt werden.

Bausteine

- Erarbeitung eines harmonischen Designs für die touristischen Leitsysteme
- Anpassung und Ergänzung der bestehenden touristischen Leitsysteme
- Integration von touristischen HotSpots und Attraktionen
- stetige Optimierung der Wegeführung

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A** Fußverkehr
- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **D 9** Wegweisung im Kfz-Verkehr
- **H** Ruhender Verkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☒ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ bis 2020
- ☒ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Verkehrsbetriebe, Tourismuszentrale Saarland, Hotelbetriebe

F 2.2 Barrierefreie Wegealternativen zu Sehenswürdigkeiten

VE GT FU SE SL MU

Einhergehend mit dem demografischen Wandel und der steigenden Freizeitmobilität im Alter wird es zukünftig immer wichtiger werden, (touristische) Ziele barrierefrei erreichen zu können. Ein (ggfs. App-unterstütztes) Leitsystem zum barrierefreien Erkunden der Stadt wird daher eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung sowohl für die Einwohner als auch die Besucher einer Stadt bedeuten.

Die wichtigsten Wegebeziehungen zwischen Ankunftsorten (z. B. Bahnhof) und touristischen Zielen/Sehenswürdigkeiten sollten daher barrierefrei gestaltet bzw. attraktive Alternativrouten gefunden/geschaffen werden. Die Beschilderung ist in das allgemeine Leitsystem integriert, so dass anhand von z. B. Symbolen auf einen Blick der barrierefreie Weg gefunden werden kann.

Durch die Einbindung in digitale Medien, wie z. B. Internetkarten oder Apps, kann ein zusätzlicher Service angeboten werden, welcher die Erreichbarkeit und Qualität der Stadt für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich steigert.

Bausteine

- Identifikation von barrierefreien Verbindungswegen zwischen touristischen Zielen und Verkehrsknoten (z. B. Bahnhöfe, große Parkplätze, Schiffsanleger, etc.)
- Integration der barrierefreien Routen in das Leitsystem und Hervorhebung
- Ergänzung von digitalen Medien (App, Internet)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2** barrierefreie Fußwege
- **C 5** Barrierefreiheit bei Bus und Bahn
- **G 7** Programm barrierefreies Saarbrücken

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarland, Behindertenverbände, Tourismuszentrale Saarland, Verkehrsbetriebe, Hotelbetriebe

F 3 Reise- und Fernbusverkehr

VE GT **FU** **SE** SL MU

Das zentrale Fernbusterminal Saarbrückens befindet sich an der Dudweiler Straße, in fußläufiger Entfernung zum Hbf. Hier halten die europaweiten Fernbuslinien (mit sechs barrierefreien Haltepunkten), ein weiterer Ausbau soll noch 2016 erfolgen. Fahrgastunterstände und -informationen (Stadtplan, Fahrpläne, Wegweiser für Fußgänger, Toilettenanlage und Kiosk) sind vorhanden. Zudem werden auf dem Gelände noch überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hergestellt. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln gestaltet sich bisher nicht einfach, da der Standort als eher unattraktiv wahrgenommen wird. Dem sollte daher durch weitere Aufwertung und zusätzliche Angebote entgegengewirkt werden.

Zudem gibt es dort 14 Reisebus-Parkplätze für Tagestouristen. Das bestehende Reisebuslenkungssystem mit dem Fernbusterminal als zentralen Parkplatz und drei zentralen Ein-/Ausstiegshaltestellen in der Innenstadt bietet gute Voraussetzungen, um den Verkehr aus den sensibleren Bereichen der Innenstadt fernzuhalten.

Bausteine

- Weitere Stärkung und Attraktivierung des Fernbusbahnhofs:
  Als zentraler Verknüpfungs- und Ausgangspunkt für Städtereisende: Der weitere Ausbau des Fernbusbahnhofs sollte wie geplant umgesetzt werden. Wichtig ist ein regelmäßiger Abgleich mit Auslastung und Nachfrage nach Bushalteplätzen sowie die Einrichtung eines angemessenen Service- und Mobilitätsangebots inkl. der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (städtischer ÖV, Fahrrad, CarSharing, Taxi). Zur besseren Anbindung an das Stadtbusnetz ist eine neue Haltestelle im Kreuzungsbereich Meerwiesertalweg zu prüfen, um einen direkten Umstieg ohne längere Fußwege sowie eine direkte Wegbeziehung zu ermöglichen. Zudem sollte die Fußwegebeschilderung und Beleuchtung zum Hbf. und zur Innenstadt verbessert werden.
- Evaluation und ggf. Anpassung des Reisebusleitsystems:
  Regelmäßiger Abgleich von Angebot und Nachfrage der Reisebusstellplätze; Kontrolle der Situation an den Ein-/Ausstiegshaltestellen, ggf. Anpassung der erlaubten Haltezeiten für Reisebusse (z. B. an der Schlossmauer); ggf. Ergänzung zusätzlicher Ein-/Ausstiegshaltestellen; ggf. Optimierung der Beschilderung und Routenführung; Kommunikation mit den Busreiseveranstaltern

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C 1** Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes
- **J 3** Multi- und Intermodalität – Ausbau von Schnittstellen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, DB, SaarVV, Fernbusbetreiber, Reisebusunternehmen

F 4 Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen

VE GT FU SE SL MU

Jährlich gibt es in Saarbrücken eine Vielzahl verschiedener, touristisch attraktiver Veranstaltungen. Die größten davon locken hohe Besucherzahlen in die Stadt, die temporär zu starken Verkehrsbelastungen und Problemen im Verkehrsabfluss führen (z. B. Altstadtfest, Saarspektakel, Kulturergeignisse, wie dt.-fr. Perspektives oder Max-OphülsFilmfestival, französische Feiertage, Weihnachtsmärkte). Für solche Termine und Großveranstaltungen sollten zusammen mit den Veranstaltern individuell Verkehrsmanagementkonzepte entwickelt werden, um mit Sondersituationen besser umgehen zu können. Die Maßnahmen sollten möglichst flexibel einsetzbar und auf die erwarteten Besuchermengen anpassbar sein.

Dazu gehört z. B die stärkere Einbindung von Park & Ride-Angeboten, temporäre Shuttlebus-Systeme, ggf. die Bereitstellung/Anmietung privater Stellplätze (z. B. von Ministerien) im Falle hoher Auslastung der öffentlichen Parkbauten, eine gezielte Verkehrslenkung der Besucher mit dem Pkw (Beschilderung, Verkehrs-/Parkplatzlotsen) als auch die frühzeitige Förderung der Anreise mit dem Umweltverbund (ÖV und Fahrrad). Für den Umbau des Saarbrücker Ludwigsparkstadions wurde bereits ein Konzept erstellt (siehe H 1.5).

Bausteine

- Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen:
  individuell abgestimmte und flexibel einsetzbare Maßnahmenpakete, z. B. mit folgenden Maßnahmen:
- strategische Überprüfung der Signalsteuerungskonzepte: v. a. an Tagen mit Sonderveranstaltungen und starkem Besucherverkehr sowie dem Zu- und Abfluss bei Sonderveranstaltungen zu einzelnen Orten (z. B. E-Werk, Saarlandhalle, Messe, Congresshalle)
- Verbesserung der Orientierung:
  temporäre Beschilderungskonzepte für Veranstaltungen, Parkplatzlotsen, Direktberatung von Autofahrern (persönlich/Flyer/Schilder, Hinweise auf Parkhäuser, P+R, etc.) an wichtigen Einfahrtskreuzungen bei Großveranstaltungen, Bushaltepunkt für Reisegruppen
- Stärkere Einbindung von Park & Ride:
  Temporäre, zusätzliche Parkflächen (ggf. Öffnung/Anmietung privater Parkplätze z. B. nach 16 Uhr oder am Samstag), Einrichtung von Shuttle-Verkehren (Sonderbusse), verstärkte Kommunikation und Bewerbung im Vorfeld
- Förderung der Anreise mit dem Umweltverbund (ÖV/Fahrrad):
  z. B. ÖV-Kombitickets für Kongresse/Veranstaltungen (Anfahrt im Ticketpreis); einheitliche Tarife mit den Nachbarländern (Frankreich, Luxemburg); Integration spezieller grenzüberschreitender „Feiertagstarife“ (Beispiel: euregio-Ticket[18]); Xmas-Tickets: Gruppentickets mit Verzehrgutschein für Weihnachtsmarkt; Bewachte Fahrradparkplätze bei Großveranstaltungen in Zusammenarbeit mit ADFC, mobile Radabstellanlagen
- Informationsangebote verbessern:
  besondere Werbeangebote für Veranstaltungen (z. B. Einkaufsrabatt/Verzehrgutschein bei Nutzung von P&R/ÖV), ÖV-Anreise im Internet als erstes darstellen etc., spezielle Kommunikation für Frankreich

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **H** Ruhender Verkehr
- **J** Multi- und Intermodalität

[18] Mit dem Euregio-Ticket (AVV, Aachen, NL, B) können an allen Wochenenden und Feiertagen einen Tag lang fast alle Busse und Bahnen grenzüberschreitend genutzt und ein weiterer Erwachsener sowie drei Kinder mitgenommen werden. Auch dann, wenn der Feiertag nur in einem Land ist.

F 4 Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen

VE GT FU
SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, SaarVV, Veranstalter (Organisatoren, Stadtmarketing, Betreiber von Sportstätten, …), Einzelhandel, ADFC

F 5 Stärkung des Wohnmobiltourismus, Camping und Wassertourismus

VE GT FU
SE SL MU

Die Lage an der Saar bringt touristisch große Potenziale mit sich. Der Umbau des Promenadenstegs (Berliner Promenade) und der Uferzone (Willi-Graf-Ufer) mit Ausbildung der Flussebene als wassernahe, multifunktionale Freifläche wertet die Stadt auch touristisch stark auf und schafft Raum für neue Freizeitaktivitäten. Für Fahrgastschiffe und private Ausflugs- oder Hausboote gibt es bereits mehrere Anlegestellen. Ganz ähnliche Anforderungen wie der Wassertourismus stellt der Camping- und Wohnmobiltourismus, sodass sich bei der Kombination von Standorten Synergieeffekte ergeben können (z. B. in der Marina am Osthafen). Ein attraktiver Wohnmobilstellplatz, ggf. in der Nähe der Saar bzw. kombiniert mit einem Bootsanleger kann eine ansprechende Anlaufstelle für Besucher der Stadt darstellen. Um von dort schnell die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten bzw. Einkaufsmöglichkeiten zu erreichen, sollte ein ausreichendes Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen (z. B. ÖV, Leihrad, CarSharing).

Bausteine

- Standortfindung für einen neuen Wohnmobilstellplatz:
  modern ausgestatteter Platz, optimal in der Nähe der Innenstadt bzw. an der Saar, ggf. gekoppelt mit Schiffsanlegestelle. Verknüpfungsmöglichkeit mit dem ÖV, Leihradangeboten und/ oder CarSharing, guten Fuß- und Radwegeverbindungen
- Verknüpfung von Anlegestellen und Liegeplätzen mit „Land-Verkehrsmitteln“:
  auch die Sportbootanleger sowie die Fährschiffhaltepunkte sollten den Besuchern der Stadt eine schnelle Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten ermöglichen. Dazu zählen ein an das Fahrgastaufkommen angepasstes ÖV-Angebot sowie ggf. Leihfahrräder/Verbindungsradwege oder CarSharing-Standorte. Das Angebot muss entsprechend kommuniziert und beworben werden.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- A 1.1 Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außer Orts
- B 3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☒ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☒ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Regionalverband, Saarbahn/ SaarVV, CarSharing-Anbieter, ggf. Private

F 6 Ausbau des Radtourismus

VE GT **FU** **SE** SL MU

Der Radtourismus stellt bundesweit einen stark wachsenden Sektor dar und kann zukünftig auch in Saarbrücken noch mehr Besucher anziehen. Neben den bestehenden Radwanderwegen in Saarbrücken und der Region stellen z. B. auch die unter Handlungsfeld B 2 vorgestellten Radkomfortrouten ein attraktives Angebot für Touristen dar. Und ebenfalls das städtische Radwegenetz sollte ein sicheres und leicht verständliches Radfahren ermöglichen, auch für Touristen, die ggf. kein eigenes Auto vor Ort haben bzw. die Stadt aus einer anderen Sichtweise erleben möchten. Diesbezüglich sollte - unabhängig von der Bewertung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems – die Verfügbarkeit von Leihrädern ausgeweitet werden (z. B. über die Hotels).

Letztlich ist es auch bei den hier genannten Maßnahmen sinnvoll, bestehende Angebote offensiv zu kommunizieren, Info- und Servicematerial zum touristischen Radfahren in Saarbrücken anzubieten und das Marketing entsprechend zu erweitern, um auch die Besucher der Stadt von diesem Verkehrsmittel zu überzeugen.

Bausteine

- Verstärktes Angebot von Leihrädern in Hotels:
  Entwicklung von Kooperationskonzepten zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität vor Ort
- Aufwertung des städtischen Radwegenetzes:
  speziell auf touristisch bedeutenden Routen und ins Umland (z. B. die Velo-vis-a-vis-Wege und eine Anbindung des Erlebnisbergwerks Velsen (über die Radwegeverbindung von Klarenthal/Gersweiler: Radinfrastruktur entlang der L 163, ggf. Weiterführung bis Petite Rosselle), Ausbau der Radkomfortroute entlang der Saar); vgl. auch Handlungsfeld B
- Ausbau der Radwanderrouten in die Naturräume vor den Toren der Stadt:
  z. B. Urwald, Biosphärenreservat, Bliesgau, Warndt; ggf. in Kombination mit dem ÖV
- Begleitendes Informationsangebot und Marketing:
  stetige Aktualisierung und Erweiterung von Kartenmaterial, Informationsbroschüren rund um das Thema Fahrradtourismus

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B** Handlungsfeld Radverkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Regionalverband, Saarland, Akteure im Tourismus Hotel- und Übernachtungsbetriebe, Fahrradhändler

F 7 Freizeit- und Wanderwege / Aufenthaltsqualität

VE GT **FU**
SE **SL** MU

Im Handlungsfeld Fußverkehr (A 1.4) wurde bereits der Ausbau des Wegenetzes für Freizeit und Tourismus auf Basis bzw. ergänzend zum Fußgängerwegenetz für Alltagswege beschrieben. Als Möglichkeiten werden dort bspw. Flanierrouten in der Innenstadt (zum Spazierengehen/Bummeln und als touristische Routen) sowie Wanderwege und Routen für Jogger/Läufer genannt. Auch sind dort und im Handlungsfeld G (Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit) Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Stadt genannt, welche nicht nur den Anwohnern zu Gute kommen, sondern auch einen anziehenden Faktor für Gäste darstellen.

Im Rahmen der Tourismusförderung sollte mittel- bis langfristig ein zusammenhängendes touristisches Wegenetz in Stadt und Region entstehen, über welches auf attraktiven Wanderrouten die Stadt in sich (z. B. Innenstadt, attraktive Wege, Orte und Plätze) und Sehenswürdigkeiten bzw. Naturlandschaften im Umland miteinander vernetzt werden. Dabei kann gut auf dem Bestehenden aufgebaut werden. Zu definierende (Wander-) Hauptrouten und Aufenthaltsorte sollten einen höheren Anspruch erfüllen (Oberflächengestaltung, ggf. Beleuchtung, Beschilderung, Rastplätze, weitere wegbegleitende Serviceangebote). Grundlage bietet bspw. das Freiraumentwicklungsprogramm Saarbrücken.

Bausteine

- Flanierrouten Innenstadt: siehe auch A 1.4
  Grundlage: touristischer Innenstadtplan Saarbrücken
- Wanderwege: vgl. A 1.4
  Empfehlungen im Freiraumentwicklungsprogramm, Vernetzung mit den regionalen Wanderrouten, Abstimmung mit Umlandkommunen
- Erstellung und sukzessive Umsetzung eines regionalen, touristischen Wanderwegekonzepts:
  für Stadt und Region; attraktive und qualitativ hochwertige Wanderwege zwischen Sehenswürdigkeiten und durch Natur- bzw. Kulturräume in Stadt & Umland; Integration regionaler Wander- & Pilgerwege, Panoramawege, grüne Fußgängerrouten, Premium-Stadtwanderwege, Abstimmung mit Umlandkommunen
- Weitere Aufwertung von innerstädtischen Aufenthaltsräumen mit touristischer Bedeutung:
  z. B. Kaiserstraße, Viktoriastraße, Rathausplatz und Vorplatz Johanniskirche (vgl. Handlungsfeld G)
- Begleitendes Informationsangebot und Marketing:
  stetige Aktualisierung und Erweiterung von Kartenmaterial, Broschüren zum Thema Wandertourismus

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1** Handlungsfeld Fußverkehr – Optimierung des Fußwegenetzes (insb. **A 1.4**)
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Regionalverband, Akteure im Tourismus Umlandkommunen

F 8 Serviceangebote, Information und Marketing

VE GT **FU** **SE** SL MU

Einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit für eine nachhaltige Mobilität im Tourismus kommt sowohl in Saarbrücken als auch in der Region eine große Bedeutung zu. Hierbei sind neben dem Marketing für die Stadt als Tourismus- und Einkaufsziel v. a. die Vorteile der Nutzung des Umweltverbunds bei Anreise und Aufenthalt vor Ort zu vermitteln. Begleitet werden kann das klassische Informationsangebot durch besondere Serviceangebote im Einzelhandel (z. B. Rabatte, Gepäck- und Lieferservice) oder im ÖPNV (z. B. Öffentlichkeitskampagnen, spezielle Ticketangebote für Touristen und Innenstadtbesucher, Schnuppertickets, etc.). Für weiterhin Anreisende mit dem MIV sollten die Parkbauten öffentlich kommuniziert werden, um den Parkdruck auf diese zu lenken (siehe Handlungsfeld H).

Bausteine

- Stärkere Kommunikation der ÖPNV-Anreisemöglichkeiten:
  umweltfreundlich, leicht verständlich, flexibel; v. a. aus dem Umland (z. B. per Internet, Öffentlichkeitskampagnen, Schnupperaktionen oder spezielle Veranstaltungsbroschüren/-tickets, erste Möglichkeit bei Anfahrtsbeschreibungen)
- Serviceangebote für ÖV-Nutzer beim Einkaufen:
  z. B. Rabatt/Lieferservice bei Vorzeigen eines ÖV-Tickets, Ausbau des Angebots zur Gepäckaufbewahrung/-nachsendung
- Ausbau des bilingualen Informationsangebots:
  v. a. deutsch/französisch; zur Erreichung und gezielten Information der Besucher aus dem Nachbarland
- Erreichbarkeitsmarketing City (vgl. F 8.1):
  Vermarkung der guten Erreichbarkeit der Innenstadt
- Lenkung des Parksuchverkehrs der Besucher/Touristen auf die Parkhäuser (siehe H)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C 8** Handlungsfeld ÖPNV/SPNV
- **H** Handlungsfeld Ruhender Verkehr
- **K 5** Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Citymarketing, SaarVV, Einzelhandel

F 8.1 Erreichbarkeitsmarketing City

VE GT FU SE SL MU

Die Landeshauptstadt und insbesondere die Innenstadt verfügt sowohl im MIV als auch im ÖV über eine gute bis sehr gute regionale Erreichbarkeit. Das Rückgrat bilden die schnellen Verbindungen über das sehr dichte Autobahnnetz, ergänzt durch Verbindungen über mehrere Bundes- und Landesstraßen. Stellplätze stehen ausreichend zur Verfügung. Im Straßen-, Bahn- und Busverkehr ist Saarbrücken zentraler Verknüpfungspunkt im Saarland sowie in der anliegenden deutsch-französischen Grenzregion.

Im Rahmen eines koordinierten Erreichbarkeitsmarketings für die Saarbrücker City sollten all diese Vorteile aktiv kommuniziert und eine möglichst stadtverträgliche Anreisemöglichkeiten regional beworben werden. Dazu zählt sowohl die allgemeine Imagebildung als gut erreichbare und attraktive Innenstadt als auch die Information über die besten Fahrtrouten, Bus- und Bahnverbindungen sowie Umstiegs- und Parkmöglichkeiten. Das Marketingkonzept sollte auf die relevantesten und erfolgversprechendsten Zielgruppen abgestimmt werden (wie z. B. bilinguale Angebote auf Französisch oder Informationen für abendliche An-/Abreisemöglichkeiten in die Region bei Kultur- und Freizeitaufenthalten in der Stadt).

Bausteine

- Profilierung als gut erreichbare Innenstadt:
  sowohl für den MIV, aber verstärkt auch für den ÖPNV; für v.a. innerstädtische Wege auch Verbesserung der Radinfrastruktur (siehe B) sowie Bewusstseinsbildung für den Radverkehr
- Erhöhung der Bekanntheit des vielfältigen Parkraumangebotes:
  insb. die Verfügbarkeit und Standorte von zentralen und kostengünstigen Parkbauten (auch andere Parkbauten als Q-Park-GmbH), Bewerbung der Parkhäuser zum Parken, um ein Parken im öfftl. Straßenraum zu vermeiden
- Attraktive Darstellung der Angebote im ÖPNV:
  v. a. auf der Relation Innenstadt <-> Region, Bekanntmachen von leicht merkbaren Liniennummern, Umstiegsmöglichkeiten, attraktiven Takten, Abendfahrten und besonderen Tarif- und Serviceangeboten
- Besondere Informationen für bestimmte Zielgruppen:
  z. B. bilinguale Informationen für Besucher aus Frankreich und Luxemburg, spezielle Vermarktung des Abendangebots für Nachtschwärmer, etc.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **C** Handlungsfeld ÖPNV/SPNV
- **H** Handlungsfeld Ruhender Verkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Citymarketing, SaarVV, Einzelhandel, Parkhausbetreiber

5.7 Handlungsfeld G: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Straßen- und Platzräume sind ein Hauptbestandteil des öffentlichen Raumes einer Stadt. Dementsprechend ist die Attraktivität der Straßen- und Platzräume ein wichtiger Faktor, der die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt bestimmt. Allgemein als attraktiv werden belebte öffentliche Räume empfunden. Erfolgsfaktoren eine attraktive Gestaltungsmerkmale und Aufenthaltsqualitäten (Begrünung, attraktive Farbgebung, schöne Fassaden der Randbebauung, Sitzgelegenheiten und Ruheräume), möglichst geringe Einflüsse durch den fahrenden oder ruhenden Kfz-Verkehr sowie möglichst geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (bspw. mit Radfahrern, siehe Maßnahme A 5) sowie die soziale Sicherheit (siehe Maßnahme A 6) und die Barrierefreiheit der Wege (siehe Maßnahme A 2).

Auf vielbefahrenen Straßen, die auch zukünftig eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr besitzen werden, gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den einzelnen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden.

Ebenfalls wird in dem Handlungsfeld das Querschnittsthema Barrierefreiheit behandelt, um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

5.7.1 Handlungsbedarf und Ziele einer attraktiven Straßenraumgestaltung

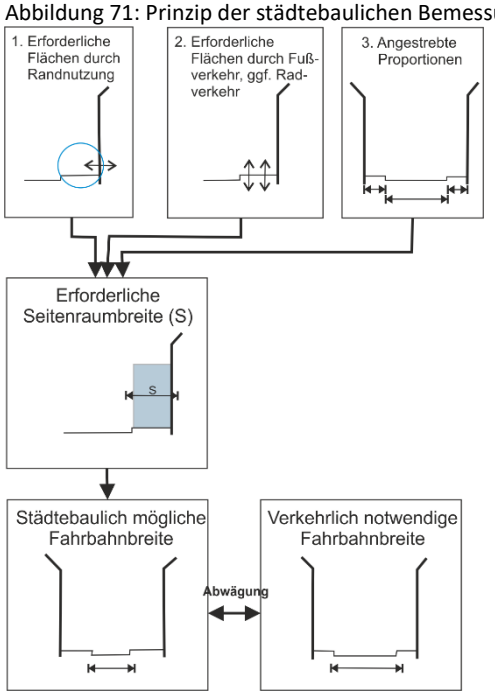
Die Straßen- und Platzräume sind in den letzten Jahrzehnten in Saarbrücken stark nach den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs gestaltet worden. Dies hat zur Folge, dass Fahrbahnen und Flächen für das Parken dominieren und das Stadtbild sowie die Attraktivitäten der öffentlichen Räume für andere Verkehrsteilnehmer stark beeinträchtigt werden. Beispiele finden sich in nahezu allen Bereichen Saarbrückens. Hierzu zählen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt (z.B. die Mainzer Straße, Dudweiler Straße, Betzenstraße, Richard-Wagner-Straße) sowie in den anderen Stadtbereichen und Stadtteilen. Neben den Hauptverkehrsstraßen, an denen sich viele Funktionen bündeln, sind aber auch die Wohnstraßen in den einzelnen Quartieren oftmals stark Kfz-geprägt und lassen andere Straßenraumaktivitäten im Wohnumfeld (Kinderspiel, Aufenthalt etc.) nicht zu (z.B. in Burbach siehe Analysekapitel 5.3.3).

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist daher, ihre unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer und Anlieger miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei gilt es, fahrende und ruhende Kfz verträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Attraktivitäten und Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmer einzuschränken.

5.7.2 Grundsätze der attraktiven Gestaltung von Straßenräumen

Eine Aufwertung der bislang Kfz-geprägten Straßenräume benötigt in der Regel einen verkehrsordnerischen und/oder planerisch-baulichen Eingriff in die Flächen des Kfz-Verkehrs. Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Fußgänger, Radfahrer sowie weiterer Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst nachgeordnet mit den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Hierbei sind die Kfz-Flächen auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß zu beschränken.

Abbildung 71: Prinzip der städtebaulichen Bemessung



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2006

Merkmale der attraktiven Straßen- und Platzgestaltung sind:

- Breite Gehweg, geringe Trennwirkung der Straße bzw. ausreichende Querungshilfen, Sitz- und Aufenthaltsflächen sowie Bewegungs-/Spielflächen für Kinder (siehe A 1, A 3, A 4, A 7)
- Soweit notwendig, eine Trennung der Fußgänger und Radfahrer mit ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen (siehe B 3), um Konflikte zwischen beiden zu vermeiden
- Geringe Einflüsse durch den Kfz-Verkehr (wenig Flächenverbrauch für Fahrbahn und parkende Kfz, möglichst keine Emissionsbelastungen) (siehe A 5, L 1, L2)
- Soziale Sicherheit (siehe A 6)
- Barrierefreiheit der Flächen (siehe A 2)
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, um einem „wilden“ Abstellen von Fahrrädern entgegenzuwirken (siehe B 6)
- Begrünung bspw. Bäume, soweit die überkommene Straßenraumgestalt nicht dagegen spricht
- Eine Belebung des Straßen- und Platzraumes durch Außengastronomie, soweit dies mit der Nutzungsstruktur der anliegenden Bebauung in Einklang steht

5.7.3 Maßnahmenfelder

Die nachfolgenden Maßnahmenfelder beschreiben die Maßnahmenempfehlungen zur Aufwertung der Straßen- und Platzräume in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen. Hierbei stehen nicht nur aufwendige Umbaumaßnahmen im Fokus, sondern auch kostengünstige und auch temporäre Maßnahmen. In alle Planungsprojekte ist die barrierefreie Gestaltung zu integrieren. Für die Handlungsfelder des Fußverkehrs (siehe A 2) sowie ÖPNV/SPNV (siehe C 5) wurden die Empfehlungen für eine Barrierefreiheit definiert. Maßnahmenfeld G 7 dient in diesem Zusammenhang zur Verzahnung und Koordinierung zwischen den Handlungsfeldern, da die Barrierefreiheit nicht sektoral, sondern verkehrsmittelübergreifend geplant werden muss.

Tabelle 19: Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (G) – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
G1 Aufwertung der Innenstadt/ Innenstadtstraßen (umfasst 4 detaillierte Maßnahmensteckbriefe)	hoch	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn
G2 Umgestaltung von innerstädtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen	hoch			x	LHS
G3 Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen	mittel	Daueraufgabe			LHS, ggf. Private
G4 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen	hoch	Daueraufgabe			LHS
G5 Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren (umfasst 4 detaillierte Maßnahmensteckbriefe)	niedrig bis hoch	Daueraufgabe			LHS, ggf. Private
G6 Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen	hoch	Daueraufgabe			LHS, Anlieger
G7 Programm barrierefreies Saarbrücken	hoch	Daueraufgabe			LHS, Betreiber des ÖPNV, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat

G 1 Aufwertung der Innenstadt/ Innenstadtstraßen

VE GT FU SE SL MU

In der Innenstadt mit Nähe zur Fußgängerzone kommt es zu starken Überlagerungen zwischen den einzelnen Belangen der Verkehrsteilnehmer sowie den Ansprüchen nach Aufenthaltsqualitäten und einer attraktiven Stadtgestalt insgesamt. Ausschlaggebend hierfür sind die Zerschneidungswirkungen der Hauptverkehrsstraßen mit ihren Verkehrsbelastungen und Emissionen (z. B. Dudweiler Straße, Betzenstraße, Viktoriastraße). Hier gilt es integrierte Lösungen zu finden, die einerseits die Erreichbarkeit und Übersichtlichkeit des Verkehrsnetzes der Saarbrücker Innenstadt sicherstellen/ggf. weiter optimieren, andererseits aber insbesondere die Attraktivität für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und die Stadtgestalt verbessern.

Bausteine

- Analyse und Potenzialermittlung für die Innenstadtstraßen, insb. jener mit starken Nutzungsüberlagerungen (v. a. Dudweilerstr., Betzenstr., Viktoriastr.).
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung. Auch ohne Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes (siehe D 5) sind viele Verbesserungsmaßnahmen für Fußgänger, Radfahrer und zur Erhöhung der Aufenthalts- sowie städtebaulichen Qualität möglich, die auch als Referenzfall für andere Straßen und –abschnitte dienen. Dies betrifft bspw.
  - die Aufwertung der Kaiserstraße (G 1.1)
  - die Aufwertung der südlichen Eisenbahnstraße, östl. Stengelstraße, Franz-Josef-Röder-Straße (Barock trifft Moderne, G 1.3)
  - die Aufwertung der Viktoriastraße/ der Luisenbrücke: Verlängerung der südlich gerichteten Busspur bis zur Saaruferstraße und Freigabe für Radfahrer; Prüfung einer Rücknahme der nördlich gerichteten Kfz-Richtungsfahrspur und Umwidmung als Busspur oder Umbau für Fußgänger und Radfahrer; Prüfung eines Schutzstreifens für Radfahrer nördlich der Bahnhofstraße
  - die Aufwertung von Am Stadtgraben: konsequente Markierung eines beidseitigen Schutz- oder Radfahrstreifens ggf. unter Entfall je einer Kfz-Richtungsfahrspur, Aufwertung des Grünstreifens in Mittellage als Mittelstreifen für Fußgänger (regelmäßig befestigte, barrierefreie Querungsmöglichkeiten)
- Die Verlagerung der Kfz-Verkehre von der Betzen- auf die Dudweiler Straße und die Viktoriastraße mit folgender autofreier Gestaltung des Rathaus-/ Johanniskirchplatzes sowie der Betzenstraße (siehe G 1.2) ist jedoch abhängig von der Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes (siehe D 5).
- Einbezug der Anlieger und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **D 5** Verkehrsführung im Innenstadtbereich – Innenstadtverkehrskonzept (Kfz-Verkehr)

Zielkonflikte

- ggf. Zielkonflikte mit dem Anspruch nach Parken. Hierzu sollten frühzeitig die Betroffenen/ Anlieger in den Planungsprozess einbezogen werden. Darüber hinaus zeigt die Parkraumstrategie Innenstadt Wege auf, den Parkdruck im öfftl. Raum zu mindern (siehe H 1)

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

G 1.1 Umgestaltung der Kaiserstraße

VE GT FU SE SL MU

Die Kaiserstraße vereint derzeit mehrere Funktionen. Sie besitzt noch eine hervorgehobene Funktion im Straßenverkehrsnetz (B 51), was sich aber nicht in ihrer tatsächlichen Verkehrsbedeutung mit ca. 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag wiederspiegelt. Durch die Trassenführung der Saarbahn ist sie eine wichtige Achse für den ÖPNV. Ihre Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr ist ebenfalls hoch: Für Radfahrer könnte sie eine wichtige Achse zwischen Hbf. und Rathausplatz bzw. in die östliche Innenstadt darstellen (siehe Maßnahme B 3.1). Da sie parallel zur Bahnhofstraße (Fußgängerzone) verläuft, ist sie ebenso bedeutend für Fußgänger.

Derzeit entfaltet die Straße eine sehr geringe Aufenthaltsqualität und Radverkehrsanlagen fehlen gänzlich. Dies liegt insbesondere in der breiten Trasse der Saarbahn sowie in der Kfz-Prägung der Straße begründet. Für die Saarbahntrasse gilt eine Fördermittelbindung, die spätestens im Jahr 2025 ausläuft. Eine deutliche Verbesserung der gestalterischen Qualität der Straße ist auch unter Berücksichtigung der Fördermittelbindung ohne eine vollständige Umplanung der Saarbahn möglich.

Bausteine

- Bei den relativ geringen Kfz-Verkehrsmengen kann eine gemeinsame Führung des Kfz- und Saarbahnverkehrs auf einer Trasse im Einrichtungsverkehr geprüft und mit der Saarbahn abgestimmt werden. Dies ist sowohl mit der heutigen Fahrtrichtung der Einbahnstraße als auch bei Umdrehung der Einbahnstraße mit einer Fahrtrichtung Osten (siehe Maßnahme D 5) möglich. Zukünftig sollte die Kaiserstraße nicht mehr dem Durchgangsverkehr dienen, sondern nur zur Erschließung der Parkhäuser und Parkbauten.
- Die gewonnene Fahrspur kann zum einen dem Radverkehr zugeteilt werden. Zum anderen können in Teilbereichen mit derzeit zwei Richtungsfahrspuren vorgezogene Seitenräume vor den Kolonnaden hergestellt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
- Östlich der Futterstraße ist optional einseitig die Anlage eines Park- und/oder Ladestreifens möglich.
- Die Saarbahntrasse vollführt auf Höhe der Einmündung Kaiserstr./ Sulzbachstr. derzeit einen Seitenwechsel, sodass sich Saarbahnen, Kfz sowie Radfahrer kreuzen. Dies ist aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht optimal. Östlich der Sulzbachstraße könnte daher die Verlegung der Saarbahntrasse auf die südliche Straßenseite sinnvoll sein (siehe Abbildung 75), dies ist aber nicht unbedingt erforderlich. Auf die veränderte Lage der Saarbahntrasse wäre auch der Knoten Kaiserstraße/Dudweiler Straße/Stephanstraße anzupassen.
- Umbau der Knoten Viktoriastr./ Kaiserstr./ Ursulinenstr. sowie Dudweilerstr./ Kaiserstr./ Stephanstr. zur sicheren Radverkehrsführung
- Darüber hinaus sollten die Fußgängerbereiche sowie die Kolonnaden aufgewertet werden (siehe Maßnahme A 1.3). Dies könnte auch zur Aufwertung des Einzelhandels in der Kaiserstraße dienen.
- Der mittlere Abschnitt der Kaiserstraße zwischen Passagestraße und Sulzbachstraße, in dem auch die Haltestelle der Saarbahn ist, könnte aus dem Kfz-Verkehrsnetz auch herausgenommen werden, da die Erschließung der Parkhäuser jeweils über die Sulzbachstraße bzw. Karcherstraße erfolgt. Der Raum könnte zugunsten von Fußgängern und Radfahrern neu verteilt werden.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.3** Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden (Fußverkehr)
- **B 3.1** Entwicklung einer innerstädtischen Radverkehrsachse nördlich der Saar/ Umfahrung Bahnhofstr. (Radverkehr)
- **D 5.5** Kaiserstraße (umgekehrte Verkehrsführung in Verbindung mit einer Umgestaltung)

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

G 1.1 Umgestaltung der Kaiserstraße

VE GT FU SE SL MU

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Für die Kaiserstraße könnten Fördermittel aus der Städtebauförderung ca. ab 2018/2019 zur Verfügung stehen.

Abbildung 72: Kaiserstraße, möglicher Querschnittsvariante Dudweilerstr. - Futterstr. (mit Verlegung der Gleiskörper)

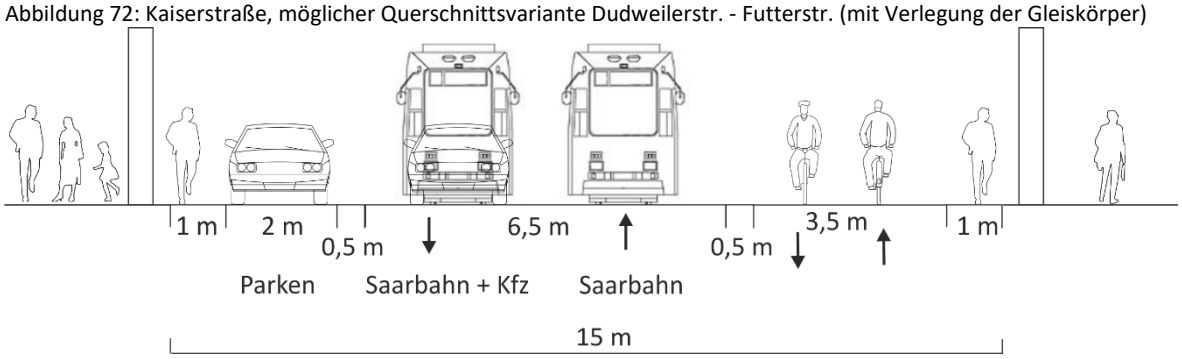


Abbildung 73: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Sulzbachstr. - Passagestr. (ohne Verlegung der Gleiskörper)

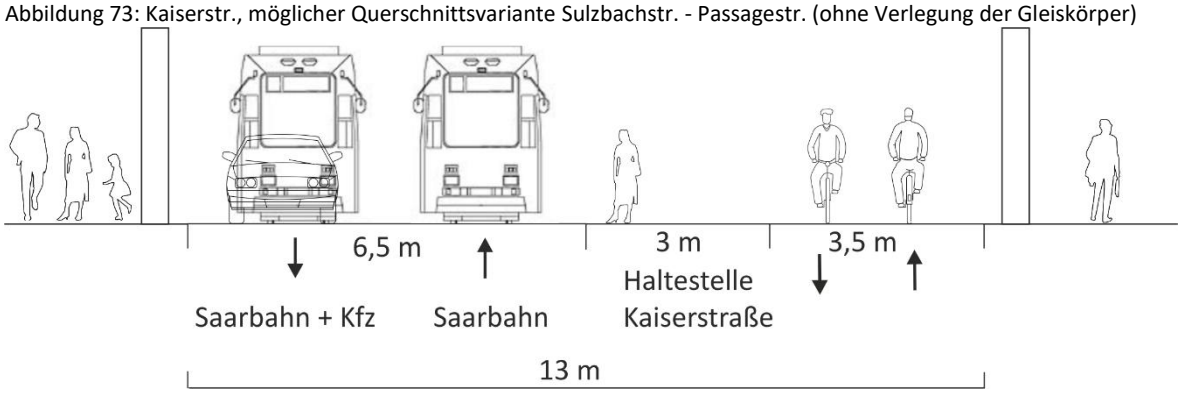


Abbildung 74: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Passagestr. - Viktoriastr. (ohne Verlegung der Gleiskörper)

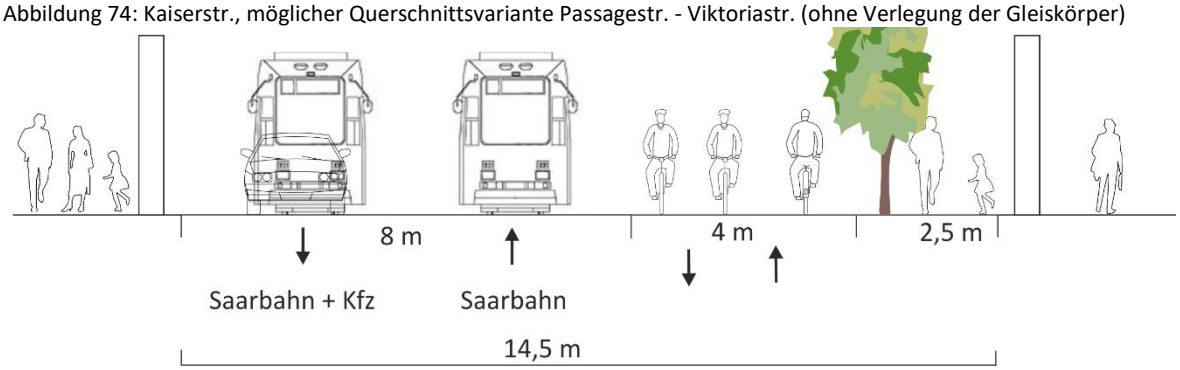
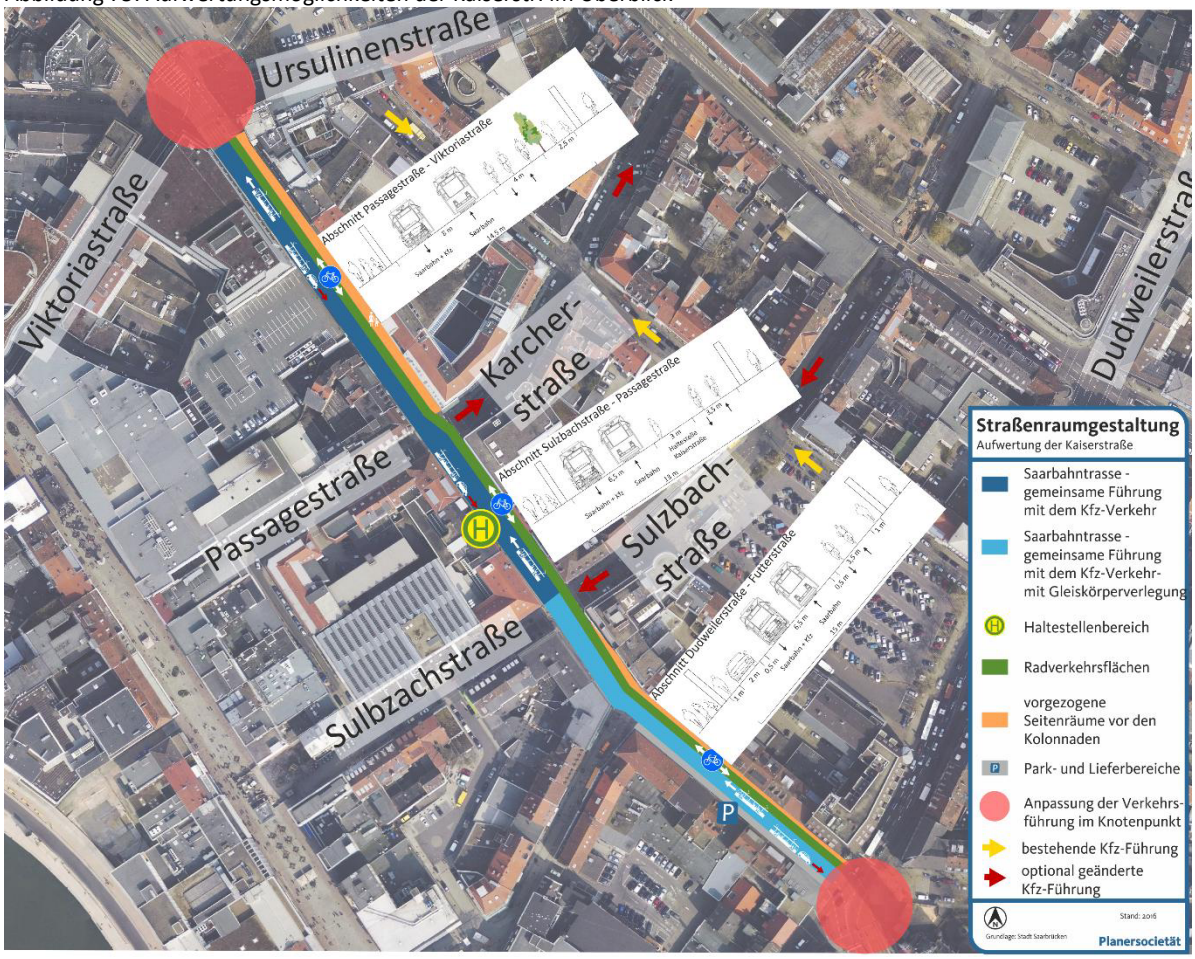


Abbildung 75: Aufwertungsmöglichkeiten der Kaiserstr. im Überblick



G 1.2 Aufwertung des Rathausplatzes/ der Betzenstraße

VE GT FU SE SL MU

Die Betzenstraße ist die Parallele zur Dudweiler Straße und besitzt eine ebenso hohe Trennwirkung für die Innenstadt bzw. die Fußgängerzone. Sie mündet in die Stephanstraße am Rathaus- und Johanniskirchplatz, der entgegen der historischen Bedeutung aktuell monofunktional als Verkehrsplatz für den Kfz- und ÖPNV dient. Vor allem der Johanniskirchplatz ist von Straßenräumen umgeben, sodass er sein hohes Aufenthaltspotenzial kaum entfalten kann.

Sowohl die Betzenstraße als auch die beiden Platzbereiche besitzen nicht nur aus verkehrlicher Sicht für Fußgänger und Radfahrer, sondern insb. aus stadtgestalterischen/ repräsentativen Gründen ein hohes Gestaltungspotenzial. Das Innenstadtverkehrskonzept zeigt für beide Bereiche Potenziale zu einer deutlichen bis vollständigen Verkehrsentlastung auf (siehe D5). Die folgenden Maßnahmenempfehlungen beziehen sich hierauf und verdeutlichen das Gestaltungspotenzial.

Bausteine

- Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes als Grundvoraussetzung für eine Verkehrsentlastung des Bereiches südliche Dudweiler Straße/Betzenstraße und Verlagerung der nördlich gerichteten Verkehrsströme von der Betzenstraße auf die Dudweiler Straße und Viktoriastraße
- Aufwertung der Dudweiler Straße: zum Beispiel Prüfung Tempo 30 (auch zur Lärm- und Schadstoffemissionsminderung)
- Sperrung der Betzenstraße/Stephanstraße und des Rathaus- sowie Johanniskirchplatzes für den motorisierten Individualverkehr. Der Busverkehr und ggf. zeitlich beschränkt der Anlieger-/ Lieferverkehre verbleibt in der Straße; Umbau der Knoten Dudweilerstr./ Stephanstr. sowie Betzenstr./ Am Stadtgraben/ Dudweilerstr. möglich
- Rückbau der Kfz-Verkehrsflächen in der Betzenstraße, Stephanstraße sowie am Johanniskirch- und Rathausplatz, Anlage von Mischverkehrsflächen für den im Einrichtungsverkehr geführten Busverkehr; perspektivisch ist hier die gemeinsame Führung mit der Saarbahn möglich, notwendig wird dann aber die Anlage separater Radverkehrsanlagen
- Fußgängerfreundliche Gestaltung der Betzenstraße und des Rathaus-/Johanniskirchplatzes mit einer hohen Aufenthaltsqualität (Verbreiterung der Seitenräume, Ausstattung mit Sitz- und Spielgelegenheiten, Begrünung, …)
- Anlage sicherer Radverkehrsführungen, bspw. durch Mischverkehrsführung mit dem Busverkehr

Abbildung 76 stellt einen von mehreren möglichen Querschnittsentwurf für die Betzenstraße entsprechend der vorgenannten Bausteine/Möglichkeiten dar.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

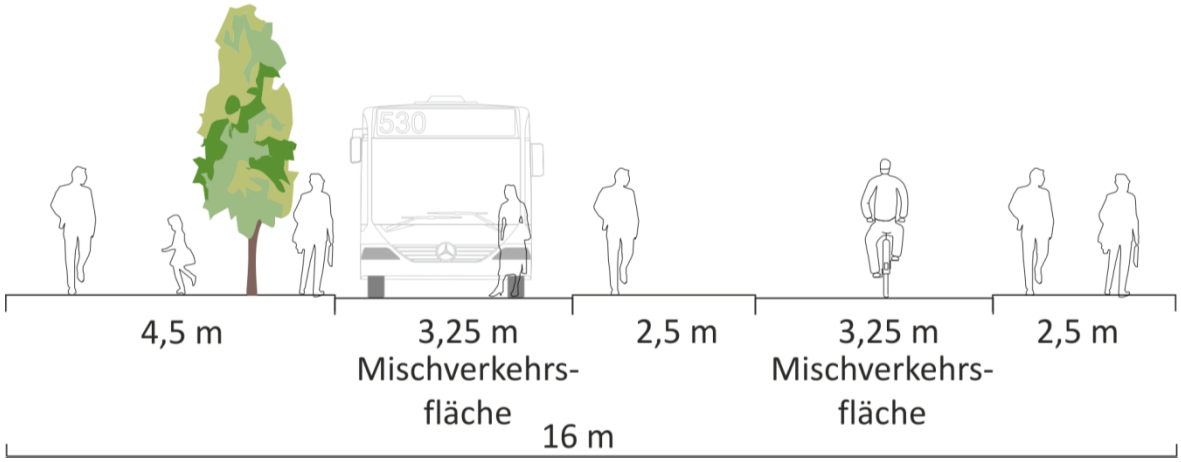
- **A 7** Attraktive Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten (Fußverkehr)
- **B 3** Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur (Radverkehr)
- **D 5** Verkehrsführung im Innenstadtbereich/ Innenstadtverkehrskonzept (Kfz-Verkehr)

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☒ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

Abbildung 76: Querschnittsentwurf Betzenstraße, Abschnitt Am Stadtgraben - Bahnhofstr.



G 1.3 Barock trifft Moderne

VE GT FU SE SL MU

Das städtische Projekt „Barock trifft Moderne“ hat die städtebauliche Integration des Barockensembles Ludwigskirche und ihres Umfeldes in das Gesamtprojekt Stadtmitte am Fluss zum Ziel. Neben der funktionalen Ertüchtigung der Kirchengebäude (Ludwigskirche, Friedenskirche) besteht im öffentlichen Raum ein Gestaltungsbedarf: Ähnlich wie für den Ludwigsplatz ist für den Vorplatz der Friedenskirche eine autofreie/autoarme Gestaltung wünschenswert. Die Straßenräume (Stengelstraße, untere Eisenbahnstraße, Wilhelm-Heinrich-Straße) sollen aufgewertet und eine fußgängerfreundliche, repräsentative Achse zwischen dem nördlichen Saarufer und dem Ludwigsplatz geschaffen werden.

Bausteine

Aufwertung der Stengelstraße westl. und östl. der Eisenbahnstraße

- Minderung der Trennwirkung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität: Verbreiterung der Fußwege, ggf. mit Begrünung, sowie Anlage von Rad- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Anlage von Querungshilfen oder Mittelstreifen (ggf. analog zur nördlichen Eisenbahnstraße)
- Wiederherstellung der Grünanlage Stengelanlage (zwischen Stengel- und südlicher Eisenbahnstraße) inkl. Erneuerung der Ausstattung

Aufwertung der südlichen Eisenbahnstraße/ Höhe Ludwigsplatz:

- Aufwertung der Kolonnaden (dem Beispiel der nördlichen Eisenbahnstraße folgend)
- Minderung der Trennwirkung zwischen Ludwigsplatz und Friedenskirche durch einen Mittelstreifen auf der Eisenbahnstraße (optional mit Änderung des Fahrbahnbelages als „punktueller Shared Space“, siehe Abbildung 77)

Abbildung 77: Mittelinsel mit Fahrbahnbelagswechsel (Schweinfurt)

Aufwertung der Wilhelm-Heinrich-Straße und der Löwengasse

- Einrichtung einer Einbahnstraße in der Wilhelm-Heinrich-Straße als Möglichkeit, die Fahrbahn zu verschmälern zugunsten der Seitenräume – optional Ausbau der Wilhelm-Heinrich-Straße sowie Löwengasse als niveaugleiche Straßenfläche mit Ordnung/ Reduzierung des Parkens

Aufwertung der Franz-Josef-Röder-Straße als Boulevard

- Entfall der BAB-Auffahrt Wilhelm-Heinrich-Brücke Richtung Mannheim (siehe Maßnahme D 5.3): Aufwertung der Franz-Josef-Röder-Straße im Abschnitt Wilhelm-Heinrich-Str. bis Wilhelm-Heinrich-Brücke (insb. Verbreiterung der Gehweg, Markierung beidseitiger Radverkehrsanlagen)
- zwischen Wilhelm-Heinrich-Straße und Alter Brücke: als kurzfristige Maßnahme Markierung von Radverkehrsanlagen und Reduktion auf eine Fahrbahn (kann im Hochwasserfall provisorisch wieder zu Fahrspuren umgenutzt werden); mittel- bis langfristig Umgestaltung der Franz-Josef-Röder-Straße zu einem Boulevard mit breiten Seitenräumen, sicheren Radverkehrsanlagen und Begrünungselementen

Eine Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen als Einzelprojekte ist ebenso möglich wie die Umsetzung als Gesamtprojekt. Letzteres erzeugt zusätzliche Synergieeffekte.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

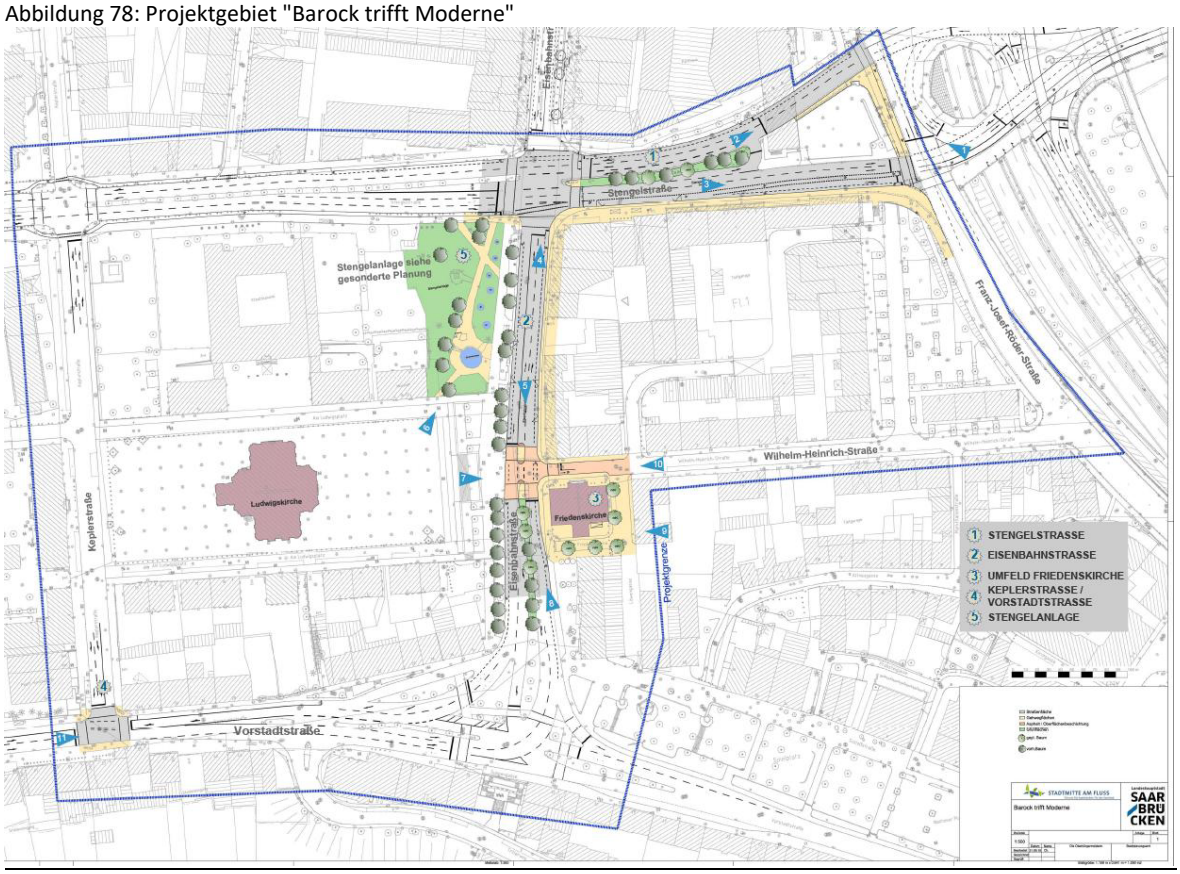
- **A 2** Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)
- **D 6:** Optionen für die Stadtautobahn

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarland

Abbildung 78: Projektgebiet "Barock trifft Moderne"



G 1.4 Umgestaltung der Viktoriastraße

VE GT FU SE SL MU

Die Viktoriastraße vereint derzeit mehrere Funktionen. So dient sie einerseits als Hauptverkehrsstraße neben der Erschließung des westlichen Innenstadtbereichs vor allem auch als Anfahrtsroute zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Westen. Dabei übt sie mit fast 10.000 Kfz/24h eine erhebliche Trennwirkung auf die Fußgängerzone / Bahnhofstraße aus. Neben der Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr hat sie jedoch auch eine wichtige Verbindungsfunktion für den Fuß und Radverkehr über die Saar nach Alt-Saarbrücken sowie Aufenthaltsfunktionen für die zahlreichen Geschäfte und Gastronomieeinrichtungen. Diesbezüglich stellt die Straße eine typische B-Lage am Rand der Fußgängerzone dar.

Derzeit besitzt die Straße jedoch nur eine sehr geringe Aufenthaltsqualität. Dies liegt insbesondere an der Dominanz der drei Kfz-Fahrspuren im Straßenraum, der Führung der Gehwege unter den wenig attraktiv gestalteten Kolonnaden und den damit einhergehenden nur geringen Seitenräumen außerhalb der Kolonnaden. Radverkehrsanlagen sind derzeit in der Viktoriastraße nicht vorhanden. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erscheinen für einen zentralen Innenstadtbereich z.T. zu hoch.

Bausteine

- Mit Kfz-Verkehrsmengen von unter 10.000 Kfz/Tag ist außerhalb der Kreuzungsbereiche eine Reduzierung auf je eine Fahrspur möglich. Dies gilt sowohl für den Analyse- und Prognosenullfall als auch bei einer Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes, bei dem geringe Verkehrsmengen auf die Viktoriastraße verlagert werden (siehe D 5).
- Der durch den Wegfall einer Fahrspur gewonnene Platz wird zugunsten der Anlage bzw. Verbreiterung der vorgezogenen Seitenräume vor den Kolonnaden genutzt. In diesen vorgezogenen Seitenräumen sind auch Bereiche für den Liefer- und Dienstleistungsverkehr zu integrieren.

Abbildung 79: Umgestaltete Eisenbahnstraße als „Vorbild“ für die Viktoriastraße

- Die Gestaltung der Viktoriastraße sollte sich an der umgestalteten Eisenbahnstraße orientieren, um so eine durchgängig gestaltete Verbindung zwischen der Innenstadt und Alt-Saarbrücken herzustellen. Auf die Anlage eines Mittelstreifens sollte jedoch aufgrund der geringen Straßenraumbreite verzichtet werden. Das Vorziehen der Seitenräume erscheint hier vorteilhafter. Es sollte lediglich eine weiche Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen vorgenommen werden.
- Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist analog zur Eisenbahnstraße anzustreben. Ggf. wäre auch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs möglich.
- Im Abschnitt zwischen Hafenstraße und Kaiserstraße werden die Einbahnstraßenregelung in nördlicher Fahrtrichtung und die Umweltspur in südlicher Fahrrichtung beibehalten.
- Der Radverkehr sollte durch Schutzstreifen gesichert bzw. auf der Umweltspur zusammen mit dem Busverkehr geführt werden.
- Darüber hinaus sollten auch die Kolonnaden im gesamten Verlauf der Viktoriastraße aufgewertet werden (siehe A 1.3).

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.3** Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden
- **D 5.5** Kaiserstraße (umgekehrte Verkehrsführung in Verbindung mit einer Umgestaltung)

G 1.4 Umgestaltung der Viktoriastraße

VE GT FU SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Die Umgestaltung der Viktoriastraße sollte grundsätzlich im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig sein.

G 2 Umgestaltung von innerstädtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen

VE GT FU SE SL MU

Neben den Straßen im Umfeld der Fußgänger- und Aufenthaltsbereiche Bahnhofstraße gibt es in der Saarbrücker Kernstadt weitere Straßen, die aufgrund ihres multifunktionalen Umfeldes und daraus resultierender besonderer Überlagerungen von Nutzungsansprüchen gekennzeichnet sind, aber noch autoorientiert gestaltet sind (z. B. Mainzer Straße, Richard-Wagner-Straße, Stengelstraße). Die überwiegende Verkehrsfunktion dieser Straßen für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr muss mit den Wohnumfeldansprüchen der Anlieger (reduzierter Verkehrslärm, Straßenraumgestaltung) in Einklang gebracht werden. Die im Folgenden dargestellten Möglichkeiten können ebenso für andere innerstädtische Straßenräume zur Anwendung kommen.

Bausteine

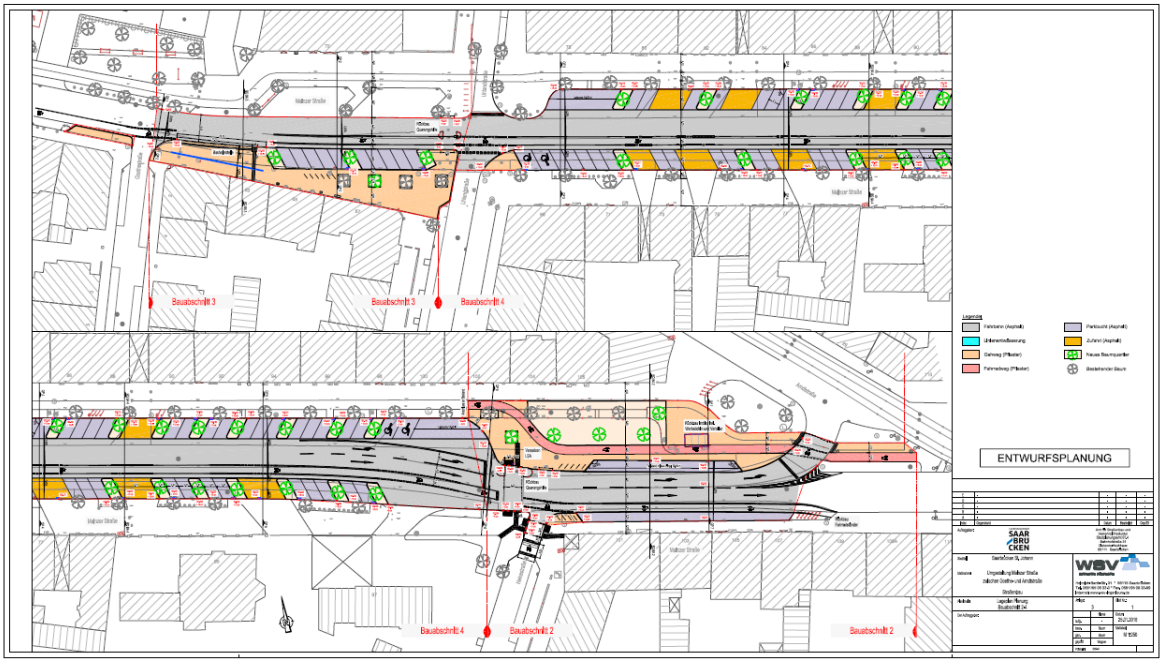
Aufwertung der Mainzer Straße

Die Mainzer Straße weist eine Wohn- und Geschäftsstraßenfunktion auf und ist zudem wichtiger Teil des Radverkehrsnetzes bzw. Teil einer Radhauptverbindung (siehe B 1, B 3). Sie sollte daher für Fußgänger und Radfahrer attraktiver gestaltet werden und zudem muss die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Vor allem der Bereich Uhlandstraße bis Arndtstraße bietet aufgrund des breiten Querschnitts ein hohes Potenzial. Die Einbahnstraßenführung im Kfz-Verkehr kann bei derzeit ca. 6.200 Kfz/ Tag auf einem Fahrstreifen erfolgen.

Abbildung 80 sowie Abbildung 81 zeigen eine von vielen Möglichkeiten einer integrierten Straßenraumgestaltung unter besonderer Berücksichtigung von Fußgängern, Radfahrern sowie der Aufenthaltsqualität. Hierzu sollten beidseitige Radinfrastrukturen sowie sichere und regelmäßige Querungsmöglichkeiten, bspw. in Form von vorgezogenen Seitenräumen, ggf. kombiniert mit FGÜ, angelegt werden. Dieses Prinzip bietet sich auch für die weiter westlich gelegenen Bereiche der Mainzer Straße an. Mit Einbindung der Anwohner können darüber hinaus die breiten Seitenräume ansprechend gestaltet werden (Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Spielflächen für Kinder, …, bspw. Abbildung 80). Zudem kann eine Außengastronomie ihre Attraktivität weiter erhöhen. Zur weiteren Erhöhung der Verträglichkeit des Straßenraums ist Tempo 30 (VZ 274) zu empfehlen.

Abbildung 80: ansprechend gestalteter Seitenraum (Beispiel Goethestraße Kassel)

Abbildung 81: Derzeitige Planung Mainzer Straße



G 2 Umgestaltung von innerstädtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen

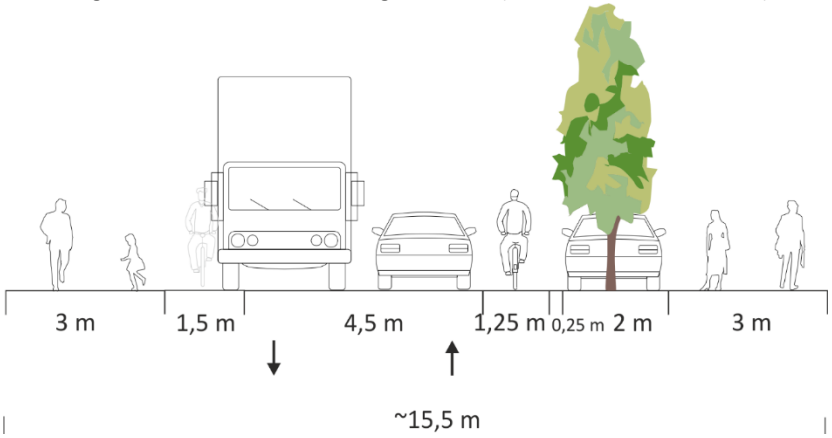
VE GT FU SE SL MU

Aufwertung Richard-Wagner-Straße

Auf der Richard-Wagner-Straße sind westlich der Dudweiler Straße täglich derzeit ca. 13.500 Kfz unterwegs, östlich der Dudweiler Straße etwa 11.000. Der eher schmale Straßenraum (bspw. zwischen Försterstr. und Parkstr. ungefähr 15,5 m) ist stark durch den fließenden, teils auch ruhenden Kfz-Verkehr dominiert. Für Fußgänger bleiben nur schmale Restflächen und Radverkehrsanlagen fehlen.

Zur Aufwertung ist bei der gegebenen Verkehrsbelastung schon eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 4,5 - 5 m möglich, wobei die Notwendigkeit von Abbiegespuren insb. am Knoten mit der Dudweiler Straße zu prüfen ist. Durch das Innenstadtverkehrskonzept ergeben sich Perspektiven, die Verkehrsbelastung der Straße deutlich zu senken (siehe D5). Eine einseitige Neuordnung des Parkens schafft weiteren Spielraum zur Verbreiterung der Seitenräume. Für Radfahrer bieten sich Schutzstreifen an, die im Begegnungsfall Pkw/ Lkw bzw. Lkw/ Lkw überfahren werden können.

Abbildung 82: Querschnitt Richard-Wagner-Straße (Försterstraße - Parkstraße)

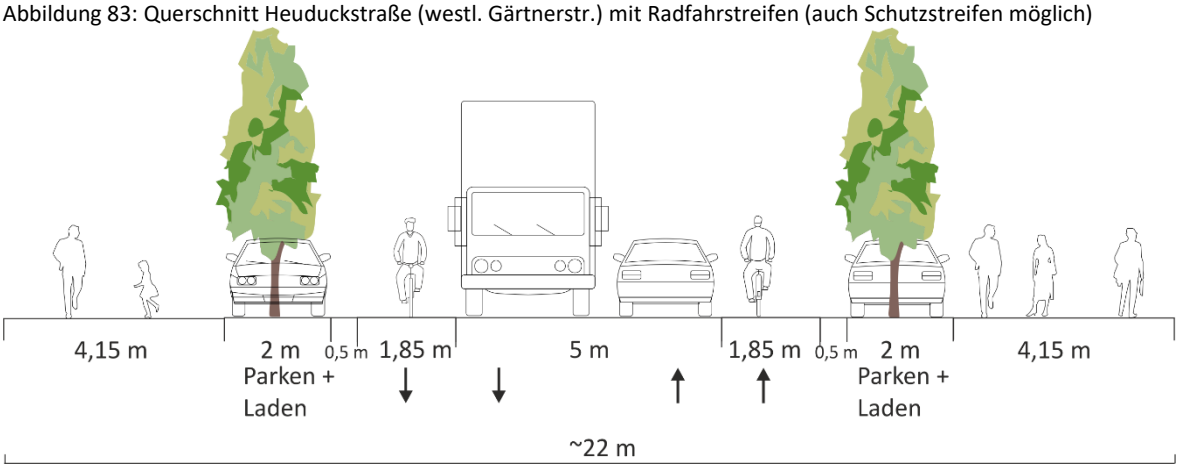


Aufwertung Heuduckstraße

Die Fahrbahnbreiten (je 2 Richtungsfahrstreifen mit integrierten Abbiegestreifen) der Heuduckstraße sind für die derzeitige Verkehrsbelastung von etwa 7.000 Kfz/Tag deutlich überdimensioniert. Ein Rückbau auf einen Fahrstreifen/ Richtung, insb. an den Einmündungen in das Nebenstraßennetz ohne zusätzliche Abbiegestreifen, schafft Raum für die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs (Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen). Zudem sind in regelmäßigen Abständen Querungsstellen für Fußgänger (vorgezogene Seitenräume und/ oder FGÜ) zu empfehlen. Abbildung 83 zeigt einen beispielhaften Querschnitt, der alternativ bei geringeren Seitenraumbreiten auch um einen Mittelstreifen für Fußgängerquerungen (vgl. Eisenbahnstraße) ergänzt werden kann. Für die westliche Stengelstraße kann ein ähnliches Prinzip angewendet werden.

Zu beachten ist die Möglichkeit einer neuen Trasse der Saarbahn nach Forbach, die ohnehin eine Umgestaltung des Straßenraumes erforderlich machen würde (jedoch mit entsprechend geänderter Flächenverteilung).

Abbildung 83: Querschnitt Heuduckstraße (westl. Gärtnerstr.) mit Radfahrstreifen (auch Schutzstreifen möglich)



G 2 Umgestaltung von innerstädtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen

VE GT FU SE SL MU

Aufwertung Bleichstraße

Die Bleichstraße weist derzeit eine Verkehrsbelastung von etwa 3.500 bis 5.400 Kfz/ Tag auf, sodass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung mit einem Fahrstreifen/ Richtung ohne zus. Abbiegestreifen möglich ist. Dies gilt auch, wenn durch das Innenstadtverkehrskonzept verlagerte Fahrten von ca. 2.500 bis 2.700 Kfz/Tag aufgenommen werden müssen. Im Gegenzug zur Fahrflächenreduktion können die Seitenräume aufgeweitet werden. Radfahrer können entweder bei Tempo 50 mit Schutz- oder Radfahrstreifen (ähnlich Heuduckstraße) oder bei Tempo 30 im Mischverkehr (ggf. auch hier mit Schutzstreifen) auf der Fahrbahn geführt werden. Unterstützend ist eine Umgestaltung der Knoten mit der Bismarckstraße sowie der Mainzer zu kompakteren, fuß- und radfahrerfreundlichen Knotenpunkten zu empfehlen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
- **A2** Barrierefreie Fußwege
- **A3** Mehr Querungshilfen für Fußgänger
- **B3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- **D5:** Verkehrsführung im Innenstadtbereich
- **D7:** Umgestaltung von Knotenpunkten
- **D8** Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen
- **H1:** Parkraumstrategie Innenstadt

Zielkonflikte

- ggf. Zielkonflikte mit dem Anwohnerparken, dem aber durch eine angepasste Parkraumbewirtschaftung (Kurzzeitparken) und eine Verringerung des Parkdrucks in Straßenräumen entgegengewirkt werden kann

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☒ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS

G 3 Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen

VE GT FU SE SL MU

Die Plätze und Parkanlagen sind bei der kompakten Bebauungsstruktur wichtige Rückzugs, Aufenthalts- und Ruheräume für die Bevölkerung. Zugleich sind insb. die großen Plätze und Anlagen (Schlossplatz, St. Johanner Markt, Ludwigsplatz, Hauptbahnhof-Vorplatz, Bürgerpark, Park am Theater, St. Arnualer Wiesen, …) repräsentative Orte, auch für Touristen. Auch die kleineren, teils stadtteil- und quartiersbezogenen Anlagen haben wichtige Funktionen (z. B. Gerberplatz, Nanteser Platz, Noldplatz Burbach, …). Einige Anlagen sind bereits in den letzten Jahren aufgewertet worden (bspw. Rabbiner-Rülf-Platz, Kirchplatz St. Eligius in Burbach). Nicht alle Plätze und Parkanlagen sind aber attraktiv gestaltet, werden subjektiv als sicher empfunden oder sind barrierefrei zugänglich. Sie sollten daher Schritt für Schritt in einem Aufwertungsprogramm verbessert werden. Hierin sind auch die Plätze und Parkanlagen in den Stadtteilen einzubeziehen. Teilweise ist hierzu die Abstimmung mit den Privateigentümern (bspw. den Kirchengemeinden) zu suchen.

Bausteine

- Erfassung und Analyse der Plätze und Parkanlagen stadtweit und Bewertung nach Kriterien: bspw. Funktion der Anlage, Aufenthaltsqualität, soziale Sicherheit, Konflikte (bspw. zwischen Fußgängern/ Radfahrern), Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Gestaltungsqualität, städtebauliche Einbindung bzw. städtebauliches Umfeld, Lärm- und Schadstoffimmissionen, Einflüsse des ruhenden Kfz-Verkehrs und Potenziale zur Verringerung der Zahl der Parkstände, …
- breite Einbindung der Bevölkerung
- Kategorisierung der Stadtplätze nach Funktion, bspw. zentrale Stadtquartiersplätze, Stadtteilplätze mit Treffpunktfunktion, Grüne Stadtquartiersplätze mit Erholungsfunktion, Neuanlage von Stadtquartiersplätzen
- Erstellung einer Prioritätenliste und zeitlichen Reihenfolge
- sukzessive Verbesserung der Plätze und Parkanlagen, nach Möglichkeit Gewinnung der Anlieger als „Kümmerer“
- Einbindung von Plätzen und Parkanlagen in ein Wegenetz für Freizeit und Tourismus (Flanierrouten, Wanderwege, siehe A 1.4) sowie in Spiel- und Sitzrouten (siehe A 7)

Abbildung 84: Rabbiner-Rülf-Platz

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.4** Wegenetz für Freizeit und Tourismus
- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 6** Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen
- **A 7** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, ggf. Private

G 4 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrten in Stadtteilen

VE GT FU SE SL MU

Die Ortsdurchfahrten der Stadtteile bündeln unterschiedliche Funktionen als Verkehrsraum (für Kfz, Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV), Wohnumfeld und in einem gewissen Rahmen auch als Geschäftsstraße. Seit den 1960er Jahren sind sie oftmals aber nur noch als Verkehrsstraße wahrnehmbar. Auf den in den Regel eher beengten Straßenräumen überwiegt die Fahrbahn deutlich und Gehwege sowie Radverkehrsanlagen sind entweder zu schmal oder teils gar nicht vorhanden.

Bausteine

Wie die Analyse der Straßenräume in den Stadtteilen gezeigt hat, besteht in vielen Bereichen noch ein Optimierungsbedarf hinsichtlich der Straßenraumgestaltung, der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie der insgesamt verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre. Dies trifft unter anderem auf folgende Straßen und Straßenabschnitte zu:

- Provinzialstraße in Fechingen (Hohlweg – Brücke Saarbach), Umgestaltung Einmündung Provinzialstr/ Im Brühl
- Bühler Straße in Güdingen (Saar-Brücke – Theodor-Heuss-Str.), an Engstellen ggf. punktuelle Reduktion auf eine Fahrspur mit 3,5 m notwendig oder Ausbildung einer Mischverkehrsfläche, Radverkehrsführung wahrscheinlich nur im Mischverkehr bei max. 30 km/h möglich
- Hauptstraße Gersweiler/ Ottenhausen: insb. Markierung von Radverkehrsanlagen sowie Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) ggf. kombiniert mit Engstellen/ vorgezogenen Seitenräumen
- Kreisstraße in Klarenthal: insb. Markierung von Radverkehrsanlagen sowie Anlage von FGÜ ggf. kombiniert mit Engstellen/ vorgezogenen Seitenräumen
- Auf der Hauptstraße in Jägersfreude sind Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn weitestgehend markiert und die Seitenräume sind im Vergleich zu anderen Ortsteilen breiter. Kurz- bis mittelfristig sollten mehr Querungsstellen (insb. vorgezogene Seitenräume, ggf. auch Mittelinseln) geschaffen werden. Zudem ist eine Reduktion der straßenbegleitenden Parkstände zu empfehlen.
- Hauptstraße in Eschringen: Integration von Radverkehrsanlagen, Verbreiterung der Gehwege

Ebenso sollten Möglichkeiten für Straßen in anderen Straßen bzw. Stadtteilen geprüft werden. Dazu gehört u. a. Unterer Geisberg/Geisberg/Kirchstraße in Bischmisheim bzw. Schafbrücke.

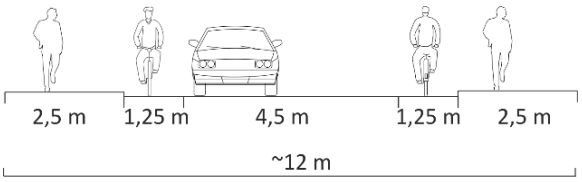
Nachfolgend ist am Beispiel der Hauptstraße in Eschringen eine Möglichkeit dargestellt, die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer bei gleichzeitig verträglicher Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu verbessern. Eine entsprechend an die Situation angepasste Gestaltung ist auch für die anderen Stadtteile möglich:

<u>Aufwertungen der Hauptstraße in Eschringen (In der Kimmbach – Gräfintaler Str.)</u>

Die Hauptstraße ist die Verbindungsachse aus dem Mandelbachtal in Richtung Fechingen sowie Saarbrücken Zentrum und dient zudem als südliche Verbindung in den Stadtteil Ensheim. Der insgesamt recht schmale Straßenraum (Breite ca. 12 m) wird deutlich von der 7-8 m breiten Fahrbahn dominiert. Der Parkdruck ist insgesamt aufgrund privater Stellplätze gering.

Abbildung 85: Hauptstraße in Eschringen (Bestand)

Abbildung 86: Hauptstr. - Schutzstreifen, ggf. Gehwegverbreiterung



Einer Aufwertung des Straßenraums sind aufgrund der räumlichen Gegebenheiten somit Grenzen gesetzt, jedoch sollten als Mindeststandard Schutzstreifen integriert und Gehwege soweit möglich verbreitert werden. Darüber hinaus sollten die Querungsmöglichkeiten verbessert werden, bspw. durch FGÜ oder durch punktuelle Einengungen der Fahrbahn.

G 4 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrten in Stadtteilen

VE GT FU SE SL MU

Weitere Verbesserungen können durch intensivere bauliche Eingriffe erreicht werden, bspw. eine Verengung der Fahrbahn auf 5,5 bis 6 m bei max. Tempo 30 und einer Führung der Radfahrer im Mischverkehr (ggf. unterstützt durch Schutzstreifen), optional auch als niveaugleiche Gestaltung (weiche Separation bspw. mit Muldenrinne). Hier können je nach Notwendigkeit auch punktuell einzelne Parkstände markiert werden.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 3** Mehr Querungshilfen für Fußgänger
- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- **D 8** Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen

Zielkonflikte

- ggf. Zielkonflikte mit dem Anspruch nach Parken, die in enger Abstimmung mit den Anliegern gelöst werden können

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

G 5 Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren

VE GT FU SE SL MU

Die Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteil- und Nahversorgungszentren haben im Vergleich zu den Ortsdurchfahrten (G 4) eine noch verstärktere Funktion als Geschäftsstraße. Diese ist durch einen dichteren Geschäftsbesatz und teilweise das Vorhandensein von Dienstleistungseinrichtungen gekennzeichnet. Die Ansprüche an die Aufenthaltsfunktion sind dementsprechend höher. Für die Nahversorgungszentren ist eine gute Erreichbarkeit wichtig. Für die oftmals kurzen Wege zwischen den Wohngebieten und den Versorgungseinrichtungen spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle.

Bausteine

Die Nahversorgungszentren sind durch einen Geschäftsbesatz, Gastronomie und/ oder wichtige Versorgungsfunktionen gekennzeichnet und stellen somit wichtige Ziele im Alltagsverkehr dar. Auch im Sinne einer Verkehrsvermeidung ist es sinnvoll, die Nahversorgungszentren zu stärken, um längere Wege in die Innenstadt zu vermeiden. Eine Stärkung der Nahversorgung ist ein wichtiger Aspekt zur Erhaltung und Entwicklung der Stadtteile. Als Straßen in Nahversorgungsbereiche sind unter anderem zu nennen:

- Hauptstraße/ Eschringer Straße in Ensheim
- Saargemünder Straße in Bübingen
- Saargemünder Straße in St. Arnual
- Saargemünder Straße in Güdingen
- Saarbrücker Straße in Brebach
- Theodor-Storm-Straße in Dudweiler/ Marktplatz
- Kaiserstraße in Scheidt
- Alleestraße in Altenkessel

Nachfolgend sind beispielhaft für einige dieser Straßen Gestaltungsmöglichkeiten dargestellt, die sich auch in abgewandelter Form in anderen Stadtteilen bzw. auf anderen Straßen anwenden lassen.

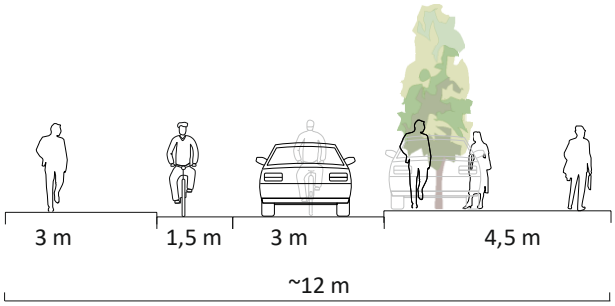
<u>Aufwertung der Hauptstraße/ Eschringer Straße in Ensheim (Im Wildfang – Johannstraße)</u>

Die Eschringer Straße bzw. Hauptstraße in Ensheim weist eine Straßenraumbreite von nur 10-11 m Breite auf, teils sogar noch darunter. Auf dem oben genannten Abschnitt ist sie größtenteils eine Einbahnstraße und nur zwischen Im Wildfang und Franzstraße in beide Richtungen freigegeben.

Bereiche mit Einbahnstraßenführung:

Für den Radverkehr ist eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 (oder weniger) zu empfehlen. Bei einer Führung entgegen der Einbahnstraßenrichtung sollten einseitige Schutzstreifen den Radverkehr zusätzlich sichern. Die verbleibende Kfz-Fahrbahn kann im Einbahnstraßenbereich auf mindestens 2,5 m reduziert werden (siehe ERA, FGSV 2010), um ein Ausweichen von Lkw/ Bussen auf Schutzstreifen zu vermeiden auch auf 3 m. Mit den gewonnenen Flächen können die Seitenräume verbreitert und aufgewertet werden. Falls notwendig können auch einzelne Parkstände in den Seitenraum integriert werden, bspw. im Wechsel mit Aufenthalts-/Sitzbereichen bzw. aufgeweiteten Seitenräumen. Optional kann der Straßenraum auch nach dem Prinzip der weichen Separation (d. h. eine Trennung zwischen Seitenraum und Fahrbahn nicht durch Borde, sondern optisch durch einen Belagswechsel sowie eine Regenrinne) erfolgen.

Abbildung 87: Querschnitt Hauptstr. Ensheim, Einrichtungsverkehr



Bereiche mit einem Zweirichtungsverkehr für Kfz (Im Wildfang – Franzstraße):

Mit einer entsprechenden Fahrbahnverengung auf 5,5 m bis 6 m lassen sich auch hier Spielräume gewinnen, die Gehwege zu verbreitern. Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden, was bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 im Mischverkehr erfolgen kann. Schutzstreifen können optional auch bei VZ 274 angeordnet werden und führen zu einer optischen Verkehrsberuhigung. Parkstände können abschnittsweise durch Verengungen der Fahrbahn auf 4 m oder weniger integriert werden. Optional kann der Straßenraum statt mit Borden auch hier nach dem Prinzip der weichen Separation gestaltet werden, was

G 5 Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren

VE GT FU SE SL MU

insb. Fußgängern bei beengten Verhältnissen Vorteile verschafft, zudem kann der Seitenraum im Ausnahmefall als Ausweichfläche bei Begegnungen Lkw/ Lkw hinzugezogen werden.

Abbildung 88: Querschnitt Hauptstr. Ensheim, Zweirichtungsverkehr, optional mit weicher Separation

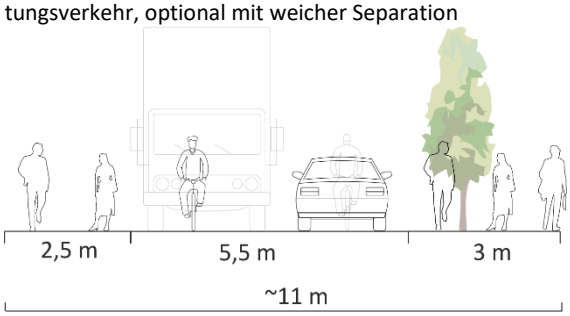
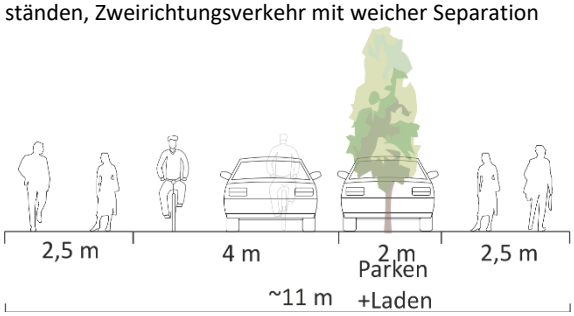


Abbildung 89: Querschnitt Hauptstr. Ensheim mit Parkständen, Zweirichtungsverkehr mit weicher Separation



Saargemünder Straße in Bübingen (Alte Schulstraße – Feldstraße)
Auf der Saargemünder Straße in Bübingen kann ein ähnliches Gestaltungsprinzip wie in der Hauptstraße / Eschringerstraße in Ensheim angewendet werden, wobei der etwas breitere Straßenraum Möglichkeiten für breitere Seitenräume schafft. Zusätzlich sollten Minikreisverkehre an den Knoten Mühlenweg, Heuweg sowie Kirchstraße geprüft werden.

Aufwertung der Saargemünder Straße in St. Arnual
Die Saargemünder Straße in St. Arnual ist östlich der Julius-Kiefer Straße mit 12 m Breite recht schmal. Hier sind ähnliche Gestaltungen wie für vorgenannte Straßen zu empfehlen[19].
Westlich der Julius-Kiefer-Straße ergibt sich mehr Spielraum bei einer Breite von etwa 15-16 m, jedoch ist hier der Parkdruck im Straßenraum auch größer. Auch hier wurden zuletzt Markierungsarbeiten für Radverkehrsanlagen durchgeführt und der ruhende Kfz-Verkehr neu geordnet. Darüber hinaus empfehlen sich mittelfristig Maßnahmen für Fußgänger, beispielsweise die Prüfung vorgezogener Seitenräume.

Weitere Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten nach dem Beispiel der Saargemünder Straße in St. Arnual

- Kaiserstraße in Scheidt; ggf. als zweistufiges Verfahren (Mindeststandard Markierung von Schutzstreifen, optimalerweise ein weiterer Straßenraumumbau auch für Fußgänger, bspw. auch als Begegnungszone (siehe G 5.3))
- Alleestraße in Altenkessel (insb. Abschnitt Burbacher Str. – Hasenstr.): Markierung von Schutzstreifen bergauf, möglichst nur einseitige Anordnung von Längsparkständen, Schaffung von mehr Querungsmöglichkeiten, optional auch Einrichtung einer Begegnungszone (siehe G 5.3)

Weitere Aufwertungsmöglichkeiten für Straßen
Shared Space sowie Begegnungszonen sind Möglichkeiten, Straßen oder Straßenabschnitte möglichst gleichberechtigt für die Verkehrsteilnehmer zu gestalten (siehe G 5.2 sowie G 5.3). Hierzu eignen sich bspw. die Theodor-Storm-Straße in Dudweiler oder die Hauptstraße in Gersweiler. Auch punktuell ist es möglich, durch temporäre Umwandlung von Stellplätzen neue Attraktivitäten zu schaffen (siehe G 5.4). Bei allen Umgestaltungen sind die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu berücksichtigen. Dies kann auch bei Shared Space oder Begegnungszonenkonzepten bspw. durch die Berücksichtigung von taktilen Leitelementen sowie ebenso die Berücksichtigung gesicherter Geh- und Querungsbereiche geschehen.

Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene
Daher sollten die Geschäftsstraßen genauso wie die zuführenden Wege für Fußgänger und Radfahrer innerhalb von Nahmobilitätskonzepten (siehe G 5.1) attraktiv und sicher gestaltet werden.

[19] Markierungsmaßnahmen für Schutzstreifen wurden bereits aktuell umgesetzt, dies war aber noch nicht durchgehend möglich. Eine durchgehende Radverkehrsinfrastruktur soll nach Möglichkeit mittelfristig mitgedacht werden.

G 5 Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren

VE GT FU SE SL MU

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 3** Mehr Querungshilfen für Fußgänger
- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- **D 8** Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen

Zielkonflikte

- ggf. Zielkonflikte mit dem Anspruch nach Parken, die in enger Abstimmung mit den Anliegern gelöst werden können

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

G 5.1 Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene

VE GT FU SE SL MU

Sowohl in der Innenstadt mit ihren vielfältigen Einrichtungen und Zielen für Fußgänger und Radfahrer, als auch in den Stadtteilen sind zur Nahversorgung kurze und attraktive Fuß- und Radwege wichtig. In einem strategisch angelegten Maßnahmenprogramm sind daher die Stadtteile sukzessive in Bezug auf die Fußgänger- und Radverkehrssituation zu untersuchen und zu optimieren. Die Nahmobilitätskonzepte sind hierbei in bestehende Planungen, Fördermaßnahmen und Konzepte (bspw. Soziale Stadt Malstatt) zu integrieren, damit Synergieeffekte zwischen den Planungen größtmöglich ausgeschöpft werden können.

Bausteine

- Schrittweise Analyse der Stadtteile auf Ihre Bedingungen, Chancen und Mängel in Bezug auf Fußgänger, Aufenthaltsqualitäten, die Barrierefreiheit und Radfahrer
- Abstimmung mit den Anliegern, insb. Geschäftsleuten und Gastronomen sowie Beteiligung der Öffentlichkeit
- schrittweise Umsetzung eines langfristigen Maßnahmenprogramms für die Stadtteile (bspw. bis in das Jahr 2030 Entwicklung von fünf Nahmobilitätskonzepten für Stadtteile) unter Einbezug der Fuß- und Radverkehrsplanung (siehe Handlungsfeld A sowie B) sowie der Parkkonzepte für die Stadtteile (siehe H 4), um Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu verringern/ zu vermeiden.
- Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren (siehe G 5) sowie von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten (siehe G 4)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A** Handlungsfeld Fußverkehr
- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **G 4** Aufwertung von Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen
- **H 3** Parkkonzepte in den Stadtteilen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, ggf. Private

G 5.2 Shared Space in Straßenräumen

VE GT FU SE SL MU

Nach dem Konzept des „Shared Space“ sind Straßenräume so gestaltet, dass sich alle Verkehrsteilnehmer in ihnen möglichst gleichrangig bewegen können. Hierzu ist eine verstärkte gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer sowie Kommunikation untereinander gefordert. Das heißt z. B., dass Autofahrer auch auf Hauptverkehrsstraßen möglichst warten, wenn Fußgänger die Fahrbahn queren möchten und insgesamt langsam fahren. Da Shared Space noch kein Bestandteil der deutschen StVO ist, werden derartige Prinzipien in Deutschland in der Regel durch verkehrsberuhigte Bereiche oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche straßenverkehrsrechtlich geregelt. Im Gegensatz zu Begegnungszonen (siehe G5.3 und G5.4) setzen Shared Space-Konzepte hier oftmals auf intensivere (bauliche) Eingriffe in den Straßenraum, bspw. durch die Ausbildung niveaugleicher Mischverkehrsflächen. Bei der Umgestaltung von Straßen zu Shared Space sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen, bspw. durch taktile Leitelemente, gesicherte Gehflächen im Seitenraum (bspw. Abgrenzung durch Straßenmobiliar, Bäume) und Querungsstellen mit taktilen Leitelementen.

Bausteine

Identifizierung von Straßen, die sich für Shared Space eignen:

- Defizite in der Straßenraumgestaltung (hohe Trennwirkung von Straßen, schmale Seitenräume, geringe Straßenraum- und Wohnumfeldqualitäten, …)
- hohe aktuelle oder hohe potenzielle Fußgängerfrequenz (bspw. durch anliegende Geschäfte, Dienstleister, Gastronomie, Wohnbebauung, …)
- Verkehrsbelastung möglichst unter 15.000 Kfz/Tag, in Einzelfällen auch bei höheren Belastungswerten bis 20.000/Tag möglich; geringes Konfliktpotenzial zwischen dem Parken und weiteren Straßenraumansprüchen – andernfalls sind zumeist Neuordnungen und Reduzierungen der Parkstände notwendig

Abbildung 90: Opernplatz Duisburg, Verkehrsbelastung bis zu 19.000 Kfz/Tag

Abbildung 91: Neue Straße in Ulm

Möglichkeiten für Shared Space in Stadtteilzentren:

- Dudweiler: Theodor-Storm-Str.
- Ensheim: Hauptstr. (Schneckenstr. – Alte Spitalstr.), alternativ Begegnungszone (siehe G 5.3)
- Gersweiler (Hauptstraße)
- darüber hinaus kann Shared Space auch zur Aufwertung der Innenstadtstraßen beitragen, bspw. im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes auf der Betzenstraße (siehe G 1.2)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **A 3** Mehr Querungshilfen für Fußgänger
- **D 8** Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

G 5.3 Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren

VE GT FU SE SL MU

Die Stadtteil- und Nahversorgungszentren weisen in Saarbrücken noch Defizite auf. Als Baustein der den ganzheitlich angelegten Nahmobilitätskonzepte (siehe G 5.1) sollten Möglichkeiten geprüft werden, insb. die Hauptverkehrsstraßen aufzuwerten. Hierzu kommen zum einen eher kostenintensive Shared Space-Ansätze (siehe G 5.2) in Frage, zum anderen aber auch eher kostengünstige Maßnahmen nach dem Begegnungszonen-Prinzip.

Bausteine

Identifizierung von Straßen, die sich für eine Umgestaltung nach u. g. Begegnungszonen-Prinzip eignen

- Defizite in der Straßenraumgestaltung (hohe Trennwirkung von Straßen, schmale Seitenräume, geringe Straßenraum- und Wohnumfeldqualitäten, …)
- hohe aktuelle oder hohe potenzielle Fußgängerfrequenz (bspw. durch anliegende Geschäfte, Dienstleister, Gastronomie, Wohnbebauung, …)
- Verkehrsbelastung möglichst unter 15.000 Kfz/ Tag, möglichst geringes Konfliktpotenzial zwischen dem Parken und anderen Straßenraumansprüchen, andernfalls sind zumeist Maßnahmen zur Ordnung und Reduzierung des Parkens notwendig
- Da Begegnungszonen weniger auf intensive bauliche Maßnahmen setzen, eignen sie sich für Straßen- und Platzräume, die aus unterschiedlichsten Gründen nicht aufwendig umgestaltet werden können (z.B. aufgrund eines historischen Charakters/aus Denkmalschutzgründen oder, weil eine Umgestaltung nach dem Shared Space-Prinzip unverhältnismäßig hohe Kosten erzeugen würde)

Möglichkeiten für Begegnungszonen:

- Ensheim: Hauptstraße (Schneckenstr. – Alte Spitalstr.)
- Dudweiler: Saarbrücker Straße (nördl. Rathausstr.)
- Scheidt: Kaiserstraße (bei abschnittsweise Tempo 20 auf der Bundesstraße)
- Altenkessel: Alleestraße

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
- **A 3** Mehr Querungshilfen für Fußgänger
- **D 8** Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Begegnungszonen haben ihren Ursprung in der Schweiz[20] und werden mittlerweile in weiteren Ländern wie Frankreich, Österreich sowie Belgien angewendet. Sie sind den verkehrsberuhigten Bereichen bzgl. ihrer Verkehrsregelungen sehr ähnlich. Wesentliche Unterschiede bestehen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sowie in ihrer Zulässigkeit und Ausweisung nicht nur auf Wohnstraßen (siehe G 6), sondern auch auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und –plätzen.

Begegnungszonen setzen hierbei, ähnlich wie Shared Space, auf ein Miteinander und eine „Gleichrangigkeit" der Verkehrsteilnehmer durch Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme. Hierdurch wird auch die Bewegungsfreiheit von Fußgängern erhöht, die die Fahrbahn überall queren können. Ein wichtiger Aspekt ist zudem, dass sie weniger auf vollständige Straßenumbauten und vielmehr auf möglichst kostengünstige und flexible Maßnahmen setzen:

[20] Eine umfassende Dokumentation zu Schweizer Begegnungszonen ist unter www.begegnungszonen.ch zu finden.

G 5.3 Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren

VE GT FU SE SL MU

- Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen
- Piktogramme
- Versetztes Parken und Einengungen
- möglichst geringer Eingriff in die Parkraumsituation, insb. Neuordnung von Kfz-Parkständen
- Schaffung Sitzmöglichkeiten sowie von Ruhebereichen/ Aufenthaltsbereichen
- insb. Markierungsmaßnahmen, um möglichst flächige und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen. Wenn nicht anders möglich, zumindest sehr dichte Abfolge von Querungshilfen für Fußgänger.
- Je nach Straßenraumsituation können flankierende, eher punktuelle bauliche Maßnahmen ergänzt werden – bspw. wenn sich (im Nachhinein) zeigt, dass einfache Markierungsmaßnahmen nicht ausreichen

Da Begegnungszonen mit ihrer Geschwindigkeitsregelung von 20 km/h noch nicht Bestandteil der deutschen StVO sind, werden sie hierzulande in der Regel als verkehrsberuhigte Bereiche umgesetzt. Hierbei ergeben sich einerseits insbesondere für Fußgänger die besonderen Vorzüge des Fußgängervortritts, andererseits erzeugen verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Prinzip der Schweizer Begegnungszonen deutlich geringere Kosten (geringere Umbauintensität).

G 5.4 Neues Leben auf Parkflächen

VE GT FU
SE SL MU

Eine Entlastung des öffentlichen Raumes durch eine Verlagerung des Parkdrucks in Parkhäuser schafft dauerhaft die Möglichkeit, Parkstände für den Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthaltsaktivitäten umzuwidmen.[21] Dies trägt wesentlich zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes bei. Vor dem Hintergrund, dass in den Sommermonaten weniger Auto gefahren wird und somit auch weniger Parkstände benötigt werden, sind aber auch temporäre Umwidmungen von Parkständen sinnvoll. Diese Umwidmungen sind mit einfachen Mitteln möglich und je nach Jahreszeit auch einfach aufzuheben bzw. zu installieren. Vor allem für die Gastronomie bieten sie ein hohes Potenzial für die Außengastronomie.

Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von Parkständen und die Beteiligung der Anlieger als „Kümmerer" kann vor Ort wertvolle Überzeugungsarbeit geleistet werden.

Bausteine

- Identifizierung von geeigneten Straßenräumen für temporäre Umwidmungen von (einzelnen) Parkständen: Sinnvoll ist dies in Straßen mit anliegenden gastronomischen Betrieben, die an einer Nutzung der Flächen für ihre Außengastronomie interessiert sind, sowie in Straßen mit hoher Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer (z. B. Geschäftsstraßen, lebendige Wohnstraßen oder innerstädtisch nutzungsgemischte Straßen). Geeignet wären in Saarbrücken z. B. Bereiche im Nauwieser Viertel. Bei der temporären Umnutzung der Parkstände sind mögliche Konflikte mit dem Radverkehr abzuwägen, wenn vielgenutzte Radwege im Seitenraum geführt werden und dieser von Fußgängern zwischen dem Gehweg und den temporär genutzten Parkflächen gequert wird.

Abbildung 92: Multifunktionale Elemente

Quelle: Planersocietät

- Initiierung und Abstimmung mit den Anliegern (insb. Gastronomen, Einzelhändlern, Hoteliers) über Möglichkeiten von Umwidmungen und nach Möglichkeit Übernahme von Patenschaften für aufgestelltes Mobiliar
- Möglichkeiten für temporäre Umwidmungen:
  - Nutzung der Flächen für die Außengastronomie
  - Aufstellung von Sitzgelegenheiten (Bänke, Sitzwürfel, multifunktionale Elemente) und/ oder Spielgeräten auf einzelnen Parkständen
  - Aufstellung von optisch positiven Elementen, bspw. Begrünung mit Bäumen/ Blumen oder künstlerischen Installationen
  - temporäre Umwidmung von einzelnen Parkständen zu Radabstellflächen durch das Aufstellen mobiler Radabstellanlagen

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 7:** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- **B 6:** Systematischer Ausbau von Radabstellanlagen

Zielkonflikte

Zielkonflikten mit dem Kfz-Parken kann durch frühzeitige Einbindung der Anlieger entgegengewirkt werden

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Private

[21] siehe bspw. https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/Fussverkehr_Einfache-Ma%C3%9Fnahmen_Aichinger-VCD_150226.pdf

G 6 Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen

VE GT FU SE SL MU

Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum der Anwohner. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße, hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint, übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maß sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Dies betrifft bspw. das Gespräch mit den Nachbarn und insbesondere für Kinder sind sie täglicher Erfahrungs- und Spielraum. Durch eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr sind viele Wohnstraßen in Saarbrücken sowohl optisch als auch funktional unattraktiv.
Neben kostenintensiven Möglichkeiten, die eher für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen, gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen für Bestandsstraßen, die schneller umgesetzt werden können und im Problemfall abgeändert oder rückgängig gemacht werden können.

Bausteine

Straßenneubaumaßnahmen

Bei Neubaumaßnahmen (bspw. in Neubaugebieten) ist für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter Ausbau zu empfehlen. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo 30-Zonen zu empfehlen. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden.

Maßnahmen in bestehenden Wohnstraßen

Für bestehende Wohnstraßen ist ein nahezu vollständiger Umbau aufgrund der hohen Investitionskosten schwierig umzusetzen und für einige Stadtbereiche mit ihrem städtebaulich gewachsenen Erscheinungsbild auch nicht immer wünschenswert. Es bieten sich punktuelle Maßnahmen (Versätze, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen etc.) an, um bestehende Tempo 30-Zonen aufzuwerten.
Ein weitergehender Ansatz zur Herstellung verkehrsberuhigter Bereiche sollte auf ein flexibel an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasstes Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung nach dem Prinzip von Begegnungszonen bzw. nach dem Vorbild des „Freiburger Modells“ setzen (siehe Sonstige Bemerkungen und Hinweise).

In Saarbrücken eignen sich hierzu insbesondere die Wohnbereiche, die kompakt und verdichtet bebaut sind und ein Freiflächendefizit aufweisen, sowie Wohnstraßen mit Geschäfts- oder Gastronomiebesatz und einem hohen Fußgängeraufkommen:

- Burbach: Wohnstraßenbereich zwischen Bergstr., Burbacher Markt und Jakobstr.
- Altenkessel: Bereich Kirchstr., Johannesstr., Schulstr., Blumenstr. (angrenzende Schulen)
- Malstatt: Wohnstraßen östlich und westlich der Lebacher Str., z. B. Bülowstr., Tauentzienstr.
- Alt-Saarbrücken: Wohnstraßenbereich Francoisstr., Reuterstr., Hildebrandstr., untere Werderstr.
- Nauwieser Viertel: prinzipiell alle Straßen geeignet. Erste Pilotversuche bspw. auf sehr verkehrsarmen Straßen/ Sackgassen wie östl. Bruchwiesenstr., nördl. Schmollerstr.
- Dudweiler: Beethovenstr. östl. Markt (Alternative zur Fahrradstr.), Scheidter Str. westl. Klosterstr., Trierer Str.
- Brebach: Gartenstraße/ Neustraße

Auch für weitere Wohnstraßen und Wohnquartiere sollten in der Zukunft Möglichkeiten geprüft werden, die Verkehrsberuhigung zu optimieren bzw. die Aufenthaltsqualitäten in Wohnstraßen zu verbessern (bspw. in Gersweiler, Rodenhof, Herrensohr, Scheidt, Eschberg, ...).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 7** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

G 6 Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen

VE GT FU SE SL MU

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Anlieger

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Einzelmaßnahmen zur Aufwertung von Wohnstraßen:

- Neuordnung des Parkens/ versetztes Parken
- Markierung von „gerissenen" Haltelinien bei rechts-vor-links
- regelmäßige Aufpflasterungen (max. 100 m Abstand)
- Einengungen, vorgezogene Seitenräume und Gehwegnasen

Abbildung 93: „gerissene Haltelinien"

Begegnungszonen

Begegnungszonen haben ihren Ursprung in der Schweiz[22] und sind den verkehrsberuhigten Bereichen bzgl. ihrer Verkehrsregelungen sehr ähnlich. Wesentliche Unterschiede bestehen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sowie in ihrer Zulässigkeit und Ausweisung nicht nur auf Wohnstraßen, sondern auch auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und –plätzen (siehe G 5.3). Ein wichtiger Aspekt ist zudem, dass sie weniger auf vollständige Straßenumbauten und vielmehr auf möglichst kostengünstige und flexible Maßnahmen setzen:

- Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen
- Piktogramme
- Versetztes Parken und Einengungen
- möglichst geringer Eingriff in die Parkraumsituation, insb. Neuordnung von Kfz-Parkständen
- Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen; bauliche Abgrenzung der Spiel- und Aufenthaltsbereiche oder auch Markierung der Flächen
- Je nach Straßenraumsituation können flankierende, eher punktuelle bauliche Maßnahmen ergänzt werden – bspw. wenn sich (im Nachhinein) zeigt, dass einfache Markierungsmaßnahmen nicht ausreichen

Die Ausweisung von Begegnungszonen in Wohnstraßen setzt hierbei auf die enge Abstimmung und Kooperation der Anlieger. Insbesondere setzt das Prinzip darauf, dass die Initiative zur Einrichtung von Begegnungszonen von den Anliegern sowie Parteien oder Verbänden erfolgt. Zudem sollen Anlieger als „Kümmerer" für die Straße aktiviert werden, bspw. durch Übernahme von Patenschaften für Mobiliar oder die Möglichkeit, ihren Straßenraum teilweise selbst zu gestalten. Als Erfolgsfaktor gilt daher unter anderem eine aktive Bewohnerschaft, u. a. mit Familien und/ oder die Nähe zu Kinder-Bildungseinrichtungen.

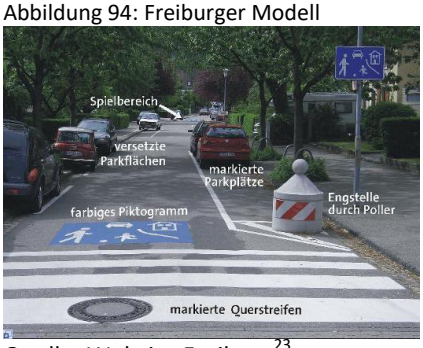
Begegnungszonen nach dem Schweizer Vorbild sind in der deutschen (VwV-)StVO (noch) nicht vorgesehen. Dennoch zeigen insb. das „Freiburger Modell" sowie die sog. Begegnungszonen in Frankfurt a. M., dass sehr ähnliche Prinzipien auch in Deutschland umsetzbar und sinnvoll sind:

Verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Freiburger Modell:

Neben dem niveaugleichen Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen in Neubaugebieten hat die Stadt Freiburg für bestehende Straßen ein flexibles und kostengünstiges Instrumentarium entwickelt und setzt hierbei auf einfache bauliche Maßnahmen oder Markierungen:

- Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen
- Piktogramme
- Versetztes Parken und Einengungen
- Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen (teils durch Neuordnung und/ oder Wegfall von Kfz-

Abbildung 94: Freiburger Modell



Quelle: Website Freiburg[23]

[22] Eine umfassende Dokumentation zu Schweizer Begegnungszonen ist unter www.begegnungszonen.ch zu finden.

[23] http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html

G 6 Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen

VE GT FU SE SL MU

Parkständen)

Zur Umgestaltung einer Straße setzt die Stadt Freiburg auf die breite Zustimmung der Anlieger durch eine Unterschriftenliste. Danach erfolgt das weitere Planverfahren in enger Abstimmung mit den Anliegern.

Begegnungszonen in Frankfurt am Main

In Frankfurt am Main wurden im innerstädtisch verdichteten Wohnquartier Nordend verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Gestaltungsprinzip von Begegnungszonen bzw. dem Freiburger Modell angelegt. Durch Markierungslösungen und punktuelle bauliche Maßnahmen (Gehwegnasen, Schaffung abgetrennter Aufenthaltsbereiche, …) konnten mit relativ geringem finanziellen Aufwand und unter Beteiligung der Bewohnerschaft attraktive und lebenswerte Wohnstraßen geschaffen werden. Die Umsetzung erfolgte hier mit nur geringen Stellplatzverlusten. Neben den Begegnungszonen werden in Frankfurt temporäre Spielstraßen genutzt, um den Straßenraum für Kindern (wieder) erlebbar zu machen (siehe auch A 8.2)

Abbildung 95: Frankfurt a.M - Eingangssituationen

Abbildung 96: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche

G 7 Programm barrierefreies Saarbrücken

VE GT FU SE SL MU

Für Mobilitätsbehinderte Personen soll der öffentliche Raum sowie Einrichtungen/Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum/der Mobilität (z. B. auch Fahrkartenautomaten) ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich sein (§ 4 BGG). Mit dem demografischen Wandel wird die Zahl der Verkehrsteilnehmer noch weiter zunehmen. Hinzuzuzählen sind zudem (temporär) mobilitätseingeschränkte Menschen, bspw. beim Tragen schwerer Lasten oder beim Schieben eines Kinderwagens. Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes, hierzu sind im weiteren Sinne auch die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen (insb. Busse und Bahnen) zu zählen, kommt insgesamt nicht nur mobilitätsbehinderten Menschen zu Gute, sondern allen Verkehrsteilnehmern.

Darüber hinaus ist einzubeziehen, dass Barrieren nicht nur physischer/ baulicher Natur sein können: Barrieren bzw. Nutzungshemmnisse können auch als unsicher empfundene Wege/ Plätze, unklare Tarifstrukturen im ÖPNV oder Ängste sein, bspw. als Radfahrer in einen Unfall verwickelt zu werden.

Bausteine

- barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes für Fußgänger (siehe A 2)
- barrierefreie Gestaltung von Bussen, Bahnen sowie Bahnhöfen/ Haltestellen (siehe C 5)
- Entwicklung sicherer und attraktiver Wege für Fußgänger und Radfahrer sowie eines einfach verständlichen ÖPNV zur Überwindung von Barrieren/ Nutzungshemmnissen
- Einrichtung eines Beauftragten (in Kooperation mit dem Schwerbehindertenbeauftragten der Stadt) bei der LHS für eine barrierefreie Stadt- und Verkehrsplanung als „Schnittstelle“ für die einzelne Planung der Verkehrsmittel/ -arten fungiert, um Zielkonflikten frühzeitig aus dem Weg zu gehen (bspw. niveaugleiche Planungen für Radfahrer vs. Tastkanten für Sehbehinderte/ Blinde, Abstimmung zur barrierefreien Gestaltung und Erschließung von ÖPNV-Haltestellen); bspw. als Teilaufgabe im Rahmen der Fußverkehrsplanung

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2:** Barrierefreie Fußwege
- **C 5:** Barrierefreie Busse und Bahnen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Betreiber des ÖPNV, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat

5.8 Handlungsfeld H: Ruhender Kfz-Verkehr

Eine ausreichende Anzahl öffentlicher Stellplätze ist einerseits insbesondere in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilzentren ein positiver Standortfaktor für die Besucher-, Touristen-, Kundenverkehr. Zudem bestehen Ansprüche der Bewohner für ein möglichst nahes Parken im Umfeld ihrer Wohnungen. Andererseits ist der ruhende Verkehr ein wichtiger Push & Pull-Faktor und vor allem für den Berufseinpendlerverkehr eine wichtige Steuerungsgröße. Ziel ist es die Bedeutung des ÖPNV zukünftig beim Einpendlerverkehr zu steigern. Zudem gilt es, die Flächenbedarfe des ruhenden Kfz-Verkehrs mit den anderen Qualitätsansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie mit den gewünschten Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Einklang zu bringen. Sichtbehinderungen durch parkende Autos, insb. Falschparker, gefährden zum einen die Verkehrssicherheit. Zum anderen nehmen sie wertvolle städtische Flächen in Beschlag und beeinträchtigen erheblich das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes. Der zukünftig notwendige Stellplatzbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr muss daher stadtverträglich integriert werden.

5.8.1 Handlungsbedarf und Strategie zum Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Die Stellplatzsituation in der Saarbrücker Innenstadt weist im öffentlichen Straßenraum große Konflikte zwischen der Parkraumnachfrage der Anwohner, der Kunden und (Freizeit-) Besucher der Innenstadt sowie der Arbeitspendler auf (siehe VEP-Analyse Kap. 10). Dies drückt sich vor allem in überlasteten Parkzonen (v. a. im Umfeld des St. Johanner Marktes, im Nauwieser Viertel und entlang der Mainzer Straße), hohen Falschparkeranteilen und Parksuchverkehren aus. Vor allem abends haben Bewohner Probleme, einen Stellplatz zu finden, obwohl die Bewohnerparkplätze (Trennprinzip grob) eigentlich für sie reserviert sind.

Die Saarbrücker Innenstadt weist mit 15.500 öffentlichen Stellplätzen eine ausreichende Anzahl auf. Darüber hinaus sind viele private Stellplätze vorhanden, deren Anzahl weit über der der öffentlichen Stellplätze liegen wird. Während die öffentlichen Stellplätze in den Straßenräumen sehr stark ausgelastet sind, sind die Parkplätze in den Parkhäusern/ auf Parkplätzen, die überwiegend in privater Hand (insb. Betreiber Q-Park) und langfristig verpachtet sind, bis auf wenige Ausnahmen in zentralen Lagen, häufig gering ausgelastet. Selbst in Spitzenzeiten sind in vielen Parkbauten noch Parkplatzkapazitäten frei. Das Kernproblem besteht in den im Vergleich zum Straßenraumparken höheren Parkgebühren in den Parkbauten. Diese sind zwar im Städtevergleich für ein Oberzentrum eher im durchschnittlichen Bereich, während allerdings die Gebühren im Straßenraum eher niedrig sind. Auf die Parkgebühren der privaten Betreiber hat die Stadt Saarbrücken allerdings keinen Einfluss. Der Parkdruck bündelt sich somit aufgrund der höheren Parkgebühren in den Parkhäusern eher im Straßenraum. Dies führt letztendlich zu Parksuchverkehr und zum Gefühl einer zugeparkten Stadt.

Die Handlungsbedarfe für das Maßnahmenfeld des ruhenden Kfz-Verkehrs stellen sich wie folgt dar:

- Entlastung der Bewohnerstellplätze, sodass Anwohner auch in Zeiten starker Nachfrageüberlagerungen einen Stellplatz in Wohnungsnähe finden
- Gewährleistung ausreichender Stellplatzkapazitäten für Kunden und Besucher der Innenstadt sowie Pendler (mit Nähe zu den Geschäften, Freizeit- und Kulturangeboten sowie Arbeitsplätzen)
- Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum (Potenzial zur Umwidmung von Parkflächen) durch eine Attraktivitätssteigerung der zumeist privat betriebenen Parkhäuser/ Parkplätze und Lenkung der Parkraumnachfrage auf diese Anlagen

5.8.2 Grundsätze der Planung des Ruhenden Kfz-Verkehrs

Die Planung des ruhenden Verkehrs ist an den wesentlichen Nachfragegruppen für Stellplätze sowie den örtlichen Gegebenheiten zu orientieren. Die wesentlichen Nachfragegruppen stellen in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen

- Anwohner,
- Arbeitspendler,
- Einkaufsbesucher bzw. Kunden sowie
- Freizeitbesucher/ Touristen dar.

Für die notwendigen Kfz-Verkehre bzw. den Parkraumbedarf dieser Nutzergruppen mit ihren spezifischen Anforderungen sind in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen ausreichende Parkmöglichkeiten anzubieten. Eine besondere Herausforderung stellt hierbei die Zielsetzung dar, den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu mindern, um die Aufenthaltsqualitäten sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf den Straßen und Plätzen zu erhöhen. Ein Grundsatz der Parkraumplanung ist daher, den Parkdruck auf die Parkierungsanlagen zu lenken.

Im Wesentlichen sind die folgenden Nachfragegruppen mit spezifischen Ansprüchen und Grundsätzen der Parkraumplanung zu unterscheiden. Zudem ist dargestellt, welche Wirkungen mit einer entsprechend nutzergruppenspezifischen Parkraumplanung angestrebt werden.

Nachfragegruppe	Ansprüche	Grundsätze der Parkraumplanung	angestrebte Wirkungen
Bewohner Parkdauer: ●●●	▪ Parkraum in Wohnungsnähe ▪ höchste Parkraumnachfrage abends/ nachts	▪ Beibehalt und Weiterentwicklung des Bewohnerparkens im öffentlichen Straßenraum ▪ nach Möglichkeit Parkraum in Wohnungsnähe ▪ bei Konflikten mit den Zielsetzungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes für Fußgänger/ Radfahrer Nutzung von nahegelegenen Parkhäusern/ Parkplätzen	▪ möglichst vielen Bewohnern steht in zumutbarer Entfernung ein Stellplatz zur Verfügung
Arbeitspendler Parkdauer: ●●●	▪ Parkraumnachfrage i.d.R. morgens – spätnachmittags ▪ Parkraum unmittelbar beim Arbeitgeber gewünscht, gewisse Fußwegelängen werden aber auch akzeptiert	▪ Grundsatz: Verminderung von MIV-Pendelverkehren durch Förderung des Umweltverbundes sowie durch betriebliches Mobilitätsmanagement ▪ weiterhin einströmende MIV-Verkehre: Parken auf Flächen des Arbeitgebers bzw. auch in Parkhäusern, falls sich diese in fußläufiger Entfernung befinden	▪ Entlastung der Innenstadt vom MIV-Pendlerverkehr ▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -> Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden ▪ Nutzung von P & R
Einkaufsbesucher bzw. -kunden Parkdauer: ●/●●	▪ Parkraumnachfrage i.d.R. zwischen morgens und abends/ 20 Uhr ▪ Parkzeiten für schnelle Erledigungen (1 h) - kurze Fußwege gewünscht ▪ Mittelzeitparker (Einkaufsbummel, ca. 2-5 h) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel	▪ ausreichende Kurzzeitstellplätze im Straßenraum mit unmittelbarer Nähe zu relevanten Geschäften im Straßenraum ▪ Verlagerung von Mittelzeitparkern vom Straßenraum in Parkierungsanlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu den Einkaufsbereichen liegen	▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -> Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden
Freizeitbesucher/Touristen Parkdauer: ●●/●●●	▪ Parkraumnachfrage i.d.R. zwischen morgens und spätabends/ 22 Uhr ▪ Parkdauer i.d.R. mittel bis lang, je nach Aktivität (Restaurant-/ Veranstaltungsbesuch,	▪ Mindestmaß an Kurzzeitstellplätzen in Wohngebieten für Besucher ▪ Verlagerung von Mittelzeitparkern vom Straßenraum in Parkierungsanlagen, sofern diese in	▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -> Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit

Nachfragegruppe	Ansprüche	Grundsätze der Parkraumplanung	angestrebte Wirkungen
	Tagesausflug, längerer Verwandtenbesuch) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel ▪ ggf. auch Kurzbesuche (1 h) bei Verwandten/ Bekannten - kurze Fußwege gewünscht	fußläufiger Entfernung zu Freizeit-/Kultur-/ Gastronomieeinrichtungen liegen	Bewohnerparken werden vermieden
Freizeitbesucher – Sondergruppen Fußballfans und Messebesucher/ Besucher von großen Veranstaltungen Parkdauer:	▪ Parkraumnachfrage während der Veranstaltungen (i.d.R. zwischen Mittag und spätabends) ▪ Parkdauer i.d.R. ca. 2-5 Stunden (Mittelzeitparker)- gewisse Fußwegelängen akzeptabel	▪ Verminderung von MIV-Verkehren durch Förderung des Umweltverbundes sowie durch Kombitickets ▪ Verlagerung in/ auf Parkierungsanlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu Veranstaltungsorten liegen ▪ Verlagerung auf städtische und regionale P+R-Parkplätze	▪ Entlastung der Innenstadt und der Stadtteile von MIV-Verkehren ▪ Konflikte mit Bewohnerparken werden in den Quartieren um die Veranstaltungsorte vermieden

5.8.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Analyseergebnissen sowie dem Zielkonzept des VEP sind die Handlungsbedarfe und grundsätzlichen Strategien zum Umgang mit den unterschiedlichen Nachfragegruppen nach Parkplätzen entwickelt worden, die die abgeleiteten Maßnahmenfelder H 1 bis H 2 bestimmen. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf der Innenstadt sowie auf Alt-Saarbrücken mit ihren starken Nutzungskonflikten im öffentlichen Straßenraum. Darüber hinaus treten ähnliche Probleme aber auch in verschiedenen Stadtteilen auf – wenn auch in kleinerem Ausmaß. Um nachhaltige Erfolge zu erzielen, sind Maßnahmen in der Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen zur Bewusstseinsbildung genauso wichtig wie eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung, sodass der Parkraumbedarf mittel- bis langfristig reduziert werden kann. Als Pilotprojekt bieten sich neue Quartiere an, in denen auf eine Nutzung des Autos weitestgehend verzichtet werden soll bzw. diese entbehrlich wird.

Tabelle 20: Handlungsfeld Ruhender Verkehr (H) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
H1 Parkraumstrategie Innenstadt (umfasst 6 detaillierte Maßnahmensteckbriefe)	hoch bis niedrig	x			LHS, private Parkhausbetreiber, Arbeitgeber, Verkehrsunternehmen und -verbund (Tarife, Kombitickets, Jobtickets), Veranstalter
H2 Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt, Erhöhung der Auslastung	hoch	x	x		LHS, Betreiber der Parkbauten (insb. Q-Park)
H3 Parkkonzepte in den Stadtteilen	mittel	Daueraufgabe			LHS, Betreiber von Parkbauten
H4 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen	hoch	Daueraufgabe			LHS, ggf. Parkhausbetreiber
H5 Optimierung der Stellplatzrichtlinie	mittel	x			LHS

H 1 Parkraumstrategie Innenstadt

VE GT FU SE SL MU

Eine Parkraumstrategie zum Umgang mit dem Parkraum in der Innenstadt ist die Basis für eine zielgerichtete, effiziente Planung des Parkraums und von Einzelmaßnahmen. Der Beschluss einer Strategie dient allen beteiligten Akteuren als zukünftige Leitlinie. Wichtigster Bestandteil der Strategie sollte die Minderung der Parkraumkonflikte im öffentlichen Straßenraum durch eine Verlagerung des Parkdrucks in die bisher untergenutzten Parkhäuser/ auf Parkplätze sein, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes zu erhöhen. Hierbei sind die Ansprüche der unterschiedlichen Nachfragegruppen zu berücksichtigen:

- Bewohner sollen in Wohnungsnähe einen Stellplatz im Straßenraum, ggf. in Parkierungsanlagen finden
- Für kurze Erledigungen/Besuche muss eine ausreichende Zahl von Kurzzeitstellplätzen im Straßenraum zur Verfügung stehen
- Mittel- und Langzeitparker (Pendler, Touristen, Besucher und Kunden) sollen in erster Linie die Stellplätze in Parkhäusern/auf Parkplätzen nutzen

Bausteine

Als essenzielle Maßnahmen einer Parkraumstrategie Innenstadt, konkretisiert für die einzelnen Nutzergruppen in den Maßnahmenfeldern H 1.1 bis H 1.4, werden vorgeschlagen:

- Entwicklung einer Gesamtstrategie zu ausgeglichenen Parkgebühren zwischen den Parkbauten aller privaten und öffentlichen Betreiber einerseits und dem öffentlichen Straßenraum andererseits inkl. der dazu erforderlichen verbindlichen Abstimmung mit den privaten Betreibern (Q-Park, Kaufhäuser etc.)
- Ausweitung der Bewohnerparkbeschränkung gebietsspezifisch bis 22 Uhr (siehe Maßnahmenfeld H 1.1)
- Klare Vermarktung von kostengünstigen Angeboten der LHS/GIU (PH Europaallee, Brauerstraße etc.), um Lenkungswirkung vom Straßenraum in die Parkbauten zu erzielen
- Klare Kommunikation: Parken im Straßenraum ist vorwiegend für Kurzzeitparken; Parken im Straßenraum sollte nicht günstiger sein als in Parkbauten; schrittweise auf das Niveau der Parkbauten bringen (wobei die Gebühren in den Parkbauten gleichzeitig möglichst reduziert bzw. eingefroren werden sollten)
- Einführung verstärkt progressiver Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum: Erste Stunde entspricht der Gebührenregelung der Kurzzeitstellplätze (1 h), danach überproportionaler Anstieg der Parkgebühren (Verringerung des längeren Parkens im Straßenraum und Lenkung auf die Parkbauten)
- kürzere Taktung der Abrechnung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum: bspw. 10- oder 15- Minuten-Taktung ab 1 h Parken, um die Effekte einer progressiven Parkgebührenstaffelung besser nutzen zu können und die Gebühren „gerechter“, entsprechend der tatsächlichen Parkdauer, abzurechnen, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung samstags auch bis 20 Uhr
- Attraktivierung der Parkierungsanlagen und Reduzierung der Parkgebühren für Parkhäuser/ Parkplätze (Verhandlungen mit privaten Betreibern) für Kunden, Besucher, Touristen und Pendler
- Erweiterung der Kontrollintensitäten in bewirtschafteten Bereichen zur deutlichen Verminderung des Falschparkens (H 5)
- kontinuierliche Erfassung der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten als Grundlage für eine zielgerichtete Planung
- auf Grundlage der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten Identifizierung von Potenzialen, schrittweise die Zahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um die Flächen für andere Verkehrsarten oder als Aufenthaltsflächen umzuwidmen (Erhöhung der Straßenraum- und Lebensqualität in Saarbrücken)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 5** Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr
- **B 5** Verkehrssicherheit für Radfahrer
- **H 2** Aufwertung der Parkbauten
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

P	**H 1**	**Parkraumstrategie Innenstadt**	VE GT FU SE SL MU

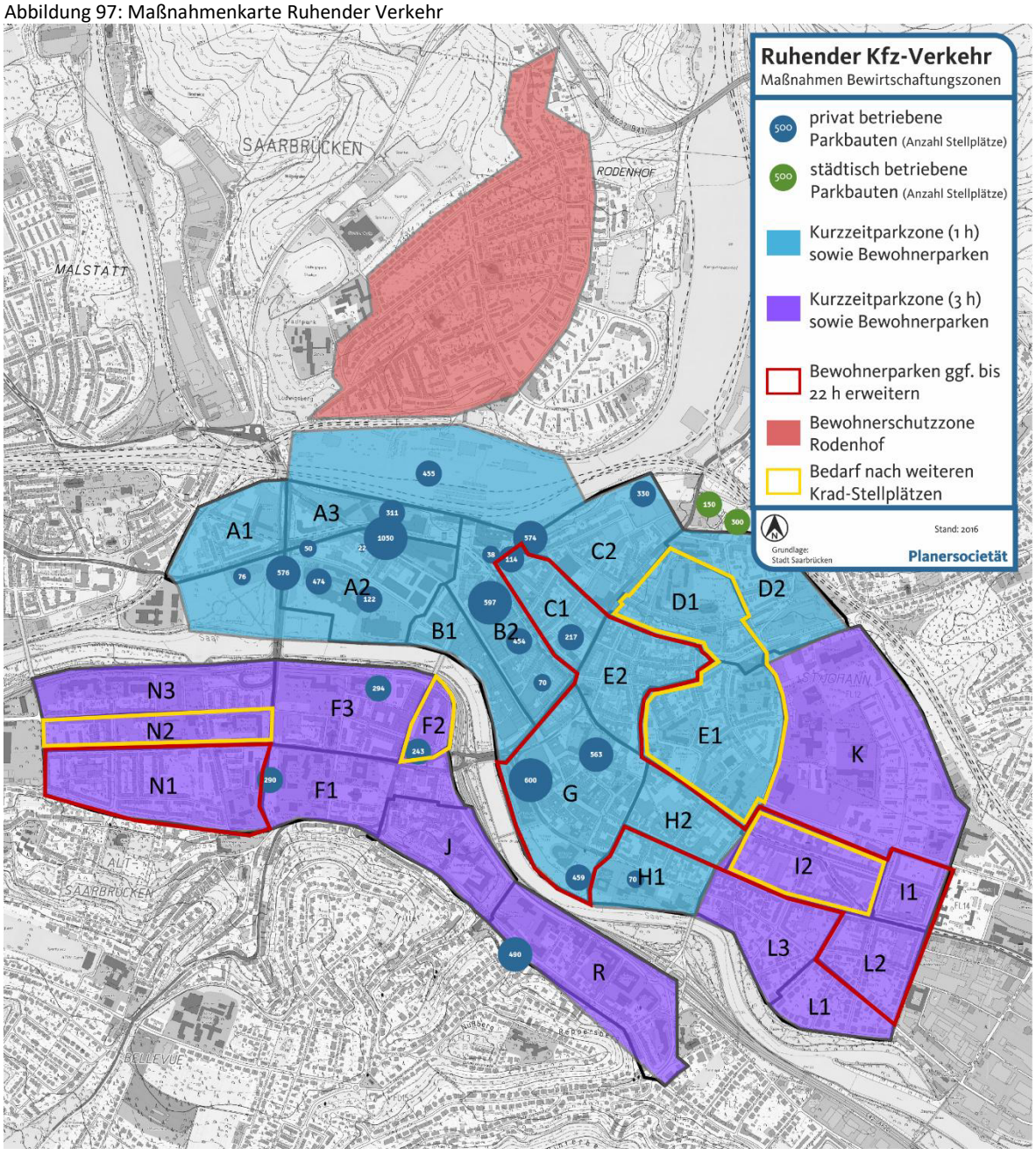
Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, private Parkhausbetreiber

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

* Abstimmung und Beschluss einer Strategie, danach laufende Umsetzung und Monitoring

Abbildung 97: Maßnahmenkarte Ruhender Verkehr



H 1.1 Bewohnerparken

VE GT FU SE SL MU

In Saarbrücken sind weite Teile der innerstädtischen Wohngebiete mit einer Bewohnerparkregelung nach dem Trennprinzip (grob) zwischen 8 Uhr und 20 Uhr geregelt. Hiermit sind die Stellplätze in dieser Zeit ausschließlich für Bewohner nutzbar und erst danach für Externe freigegeben. In den Bewirtschaftungszonen sind darüber hinaus weitere Stellplätze (Kurzzeitparken, frei nutzbare Stellplätze) verfügbar.

Das Trennprinzip (grob) schafft klar verständliche Regeln und ist dazu geeignet, den Bewohnern wohnungsnah einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen, das Parken gebietsfremder Verkehre in den Wohngebieten zu vermeiden und deren Parkraumnachfrage auf die Parkbauten zu lenken. Einen Optimierungsbedarf gibt es in Saarbrücken in Bezug auf Nachfrageüberlagerungen auch nach 20 Uhr (v.a. in den Bewirtschaftungszonen C1, E2, G, H2, I1, I2, L2, N2) sowie hinsichtlich hoher Falschparkeranteile auf Bewohnerstellplätzen.

Aufgrund der knappen Flächen im Innenstadtbereich und anderweitiger Ansprüche an den Straßenraum kann nicht jedem Bewohner ein Stellplatz im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Eine Stellplatzgarantie kann nicht durch das Bewohnerparken, sondern nur durch private Vorsorge, z. B. durch das Anmieten eines Parkplatzes, erworben werden. Darüber hinaus verringert die Nutzung von CarSharing-Autos den Parkdruck in Wohnquartieren.

Bausteine

- Beibehaltung der Bewohnerparkzonen, um Bewohnern wohnungsnah (Empfehlung: max. 200-300 m-Entfernung) einen Stellplatz anbieten zu können
- Verlängerung der Regelungsdauer des Bewohnerparkens bis 22 Uhr zur Vermeidung von Konflikten mit Innenstadt-/ Freizeitbesuchern spät abends: zunächst in den Bewirtschaftungszonen C1, E2, G, H2, I1, I2, L2 (Nauwieser Viertel, St. Johanner Markt, Mainzer Straße) (siehe Analysekapitel 10.4). Hier und ggf. in weiteren Zonen nach Bedarf (siehe Abbildung 97, Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr) sind weiterhin Maßnahmen zu prüfen.
- weitere Intensivierung der Kontrollen durch das Ordnungspersonal, um ein Falschparken auf Bewohnerstellplätzen zu verhindern (siehe Maßnahme H 4)
- optional zur Prüfung: Markierung der Bewohnerstellplätze sowie der weiteren Stellplätze durch unterschiedlich farbige Schmalstriche anstatt vieler Verkehrszeichen, um intensiver auf die Parkregelung aufmerksam zu machen. Diese Markierungen sind zwar nicht Bestandteil der StVO, können aber die Parkregelung für Autofahrer verdeutlichen (Falschparken verhindern) und werden auch in anderen Städten abgewendet (bspw. blaue Zonen München sowie Düsseldorf).
- Verhandlungen mit privaten Parkhausbetreibern bzw. Abstimmung mit städtischen Tochtergesellschaften zur verstärkten Ausweisung von Bewohner-Dauerparkplätzen in Parkhäusern/ auf Parkplätzen, die im 300 m-Radius Wohngebiete erschließen, mit vergünstigten Tarifen für Bewohner. Offensive Bewerbung dieser Parkplätze und Schaffung eines leicht zugänglichen Internetportals zur Anmietung der Stellplätze
- Monitoring der Bewohnerschutzzone Rodenhof sowie weiterer Verkehrslenkungskonzepte (siehe Maßnahmenfeld F 4) im Zusammenhang mit Fußballspielen im Ludwigsparkstadion/ Veranstaltungen in der Saarlandhalle und ggf. Nachjustieren/ Anpassen der Regelungen an die Bedürfnisse; ggf. Ausweisung einer Bewohnerparkzone Rodenhof sowie Überprüfung auf dann ggf. verdrängte Parker in benachbarte Wohngebiete
- Der Bereich zwischen Halbergstraße, Preußenstraße sowie Egon-Reinert-Straße und Hessenstraße einschließlich der vorgenannten Straßen ist derzeit nicht bewirtschaftet, d. h. hier ist ein kostenfreies Parken möglich. Hier ist zu beobachten, wie sich die Maßnahmen einer Parkraumstrategie (siehe H 1) insb. hinsichtlich Verdrängungseffekten auswirken und ob darüber hinausgehend Optimierungsnotwendigkeiten bestehen. Gegebenenfalls ist dieser Bereich als Bewirtschaftungszone K in die weiteren Gebührenzonen aufzunehmen mit entsprechenden Kontingenten für Bewohnerparken (tags max. 50 % der Stellplätze für Bewohnerparken, nachts 75 %).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **H 2** Aufwertung der Parkbauten
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

H 1.1 Bewohnerparken

VE GT FU SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☒ bis 2020
- ☐ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, private Parkhausbetreiber

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Blaue Zonen München und Düsseldorf:

- Bei Einfahrt in die jeweiligen Zonen wird mittels eines Schildes auf die Regelungen des Parkens hingewiesen
- Innerhalb der Zonen sind die Parkstände jeweils mit farbigen Schmalstrichen, teils auch Symbolen, auf dem Asphalt markiert: Bewohnerparken (blau), Liefern (orange)
- Für Kurzzeitparken teilweise zusätzliche Regelungen (Parken mit Parkschein)

H 1.2 Kurzzeitparken (1 h) für schnelle Erledigungen/ Besuche

VE GT FU
SE SL MU

Im Umkreis der Parkhäuser/ Parkplätze ist eine Verkürzung der zulässigen Höchstparkdauern auf 1 h zu empfehlen. Damit wird zum einen das lange Parken, insbesondere durch Auswärtige, im öffentlichen Straßenraum vermieden und Mittel- und Langzeitparker in Parkierungsanlagen verlagert. Zum anderen werden Kurzparkvorgänge für schnelle Einkäufe bei Händlern, Bäckern, für den Friseurbesuch oder für weitere schnelle Erledigungen/ Kurzbesuche ermöglicht.

Bausteine

- Verkürzung der zulässigen Park-Höchstdauern im 500 m-Luftlinienradius der Parkhäuser/ Parkplätze auf 1 h (siehe Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr) zur Lenkung der Mittel- und Langzeitparker in die Parkbauten sowie sukzessive Angleichung der Parkgebühren (Straßenraumparken sollte mittelfristig nicht günstiger sein als das Parken in Parkhäusern, siehe auch H 2)
- Überprüfung des Bedarfs nach Kurzzeitstellplätzen im Straßenraum anhand von Parkraumerhebungen mit Kennzeichenerfassung im Umfeld der Parkbauten
- bedarfsgerechte Anpassung der Anzahl der Kurzzeitstellplätze im 500 m-Luftlinienumkreis der Parkbauten
- Intensivierung der Kontrollen, um ein unzulässig langes Parken auf Kurzzeitstellplätzen zu verhindern (siehe Maßnahmenfeld H 4)
- Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an veränderte Ladenöffnungszeiten, bspw. Ausdehnung des Bewirtschaftungsendes in bestimmten Zonen auf 22 Uhr

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **H 2** Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **F 8.1** Erreichbarkeitsmarketing für die City

Zielkonflikte

Konflikte mit dem Parkraumbedarf von weiteren Nutzergruppen können durch weitere nutzerspezifische Maßnahmen und Parkraumangebote vermieden werden (siehe H 1.3 bis H2)

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

H 1.3 Parken für Einkaufs- und Freizeitbesucher, Touristen (Mittel- und Langzeitparker)

VE GT FU SE SL MU

Einkaufskunden der Innenstadt, Besucher von Kultur- oder Freizeiteinrichtungen und Touristen parken in der Regel länger als 2-3 Stunden und teilweise fast ganztags. Die Nachfrage dieser Mittel- und Langzeitparker soll auf die Parkbauten gelenkt werden, um den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren und diesen ansprechend gestalten zu können. Je länger die Parkzeit, desto weitere fußläufige Entfernungen zwischen Parkplatz und dem eigentlichen Ziel sind akzeptabel. Im 500 m-Radius um die Parkbauten werden daher lediglich Kurzparkzonen (siehe Maßnahme H 1.2) empfohlen.

In den Bewirtschaftungszonen, in denen keine nahegelegenen Parkbauten vorhanden sind (St. Johann östlich der Egon-Reinert-Str./ Paul-Marien-Str.) und südlich der Saar, wo die Kapazität der Parkhäuser begrenzt ist, sollten hingegen auch im Straßenraum Parkmöglichkeiten für Mittelzeitparker (max. Parkdauer 3 h) angeboten werden. Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen, die länger/ ganztags parken, sind aber grundsätzlich in die Parkbauten zu verlagern, zumal ihre Ziele auch im Zentrum liegen, wo es viele Parkhäuser/ Parkplätze gibt.

Wichtig ist, dies durch eine Angleichung der Parkgebühren für die Straßenraumstellplätze mindestens auf das Niveau der Parkbauten zu flankieren. Auf diese Weise werden Verdrängungseffekte (Mittelzeitparker weichen anstatt in das nahegelegene Parkhaus in Bewirtschaftungsbereiche mit 3 h-Stellplätzen aus) vermieden.

Bausteine

- Lenkung der Parkraumnachfrage der Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen (Mittel- und Langzeitparker) auf die Parkbauten (durch das Anordnen von Kurzparkzonen, durch eine Angleichung der Parkgebühren im 500 m-Radius um die Parkbauten und durch eine Aufwertung der Parkbauten, siehe Maßnahmen H 1.2 und H 2)
- In Bereichen ohne Parkbauten/ geringen Stellplatzkapazitäten der Parkbauten (siehe Maßnahmenkarte ruhender Kfz-Verkehr) Prüfung der Erhaltung der Stellplätze mit einer Höchstparkdauer von 3 h
- Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an veränderte Ladenöffnungszeiten, bspw. Änderung des Bewirtschaftungsendes Mo.-Fr. auf 20 Uhr, samstags auf 20 Uhr

Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- **F 8.1** Erreichbarkeitsmarketing City
- **H 1.2** Kurzzeitparken (1 h)
- **H 2** Aufwertung der Parkbauten

Zielkonflikte

Durch eine Aufwertung der Parkbauten (siehe H 2) können Zielkonflikte mit dem Parkbedarf der Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen vermieden werden

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

H 1.4 Parken für Arbeitspendler (Langzeitparker)

VE GT FU SE SL MU

Der Einpendlerüberschuss der Berufstätigen erzeugt in der Innenstadt mit ihren vielen Dienstleistungs- und Verwaltungsstandorten ein hohes Verkehrsaufkommen und einen hohen Parkraumbedarf. Dies trifft auch auf das Regierungsviertel mit den Ministerien, wo die privaten Stellflächen mit ihren vielen Dauerparkern zu einer deutlichen Beeinträchtigung des Stadtbildes und der Nutzungen des öffentlichen Raumes führen, oder auf Bereiche von Alt-Saarbrücken (HTW, Roonstraße, Schulstandorte) zu.
Für Arbeitspendler, die sich in der Regel von früh morgens bis spätnachmittags/ bis zum frühen Abend in der Stadt aufhalten, bietet sich ein zweistufiges Verfahren an: In erster Priorität sollen möglichst viele Wege auf den Umweltverbund verlagert und das verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen durch weitere Maßnahmen im Mobilitätsmanagement (z. B. Mitfahrerangebote) verringert werden. In zweiter Priorität ist der verbleibende Parkraumbedarf der Arbeitspendler stadtverträglich zu gestalten: In erster Linie durch die Lenkung auf nahegelegene Parkbauten (siehe H 2) und wenn dies nicht möglich ist, die stadtverträgliche Konzentration des verbleibenden, aber nun deutlich reduzierten Parkraumbedarfs auf die privaten Stellplätze der Arbeitgeber.

Bausteine

- Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum MIV-Pendlerverkehr (siehe Handlungsfelder B: Radverkehr, C: ÖPNV/ SPNV sowie J (Förderung insb. von P+R und B+R)
- Initiierung, Koordinierung und Beratung von Arbeitgebern zur flächendeckenden Umsetzung von Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Überarbeitung der Stellplatzsatzung u. a. mit Blick auf Arbeitsplatzstandorte, um dadurch bei der Genehmigung von Neu-/ Umbauten zum einen den Umweltverbund zu fördern, zum anderen die darüber hinaus notwendigen Stellplätze auf dem Grundstück der Arbeitgeber einzufordern (insb. in Tiefgaragen)
- Lenkung der Parkraumnachfrage der Arbeitspendler, für die keine Stellplätze der Arbeitgeber vorhanden sind, auf die Parkbauten (durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit Kurzparkzonen (1 h) bzw. Parkbereiche mit max. 3 h Parkzeit und eine Aufwertung der Parkbauten; siehe Maßnahmen H 1.1 – H 1.3, H 2)
- Überprüfung und Koordinierung von Möglichkeiten, die notwendigen Stellplätze von Arbeitgebern in Parkbauten nachzuweisen (Anmietung der Stellplätze in Parkbauten durch Arbeitgeber)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B**: Handlungsfeld Radverkehr
- **C**: Handlungsfeld ÖPNV/SPNV
- **H 2:** Aufwertung der Parkbauten
- **J** Multi- und Intermodalität
- **K 1** Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Zielkonflikte

Durch eine Aufwertung der Parkbauten auch für Arbeitspendler (siehe H 2) sowie Mobilitätsmanagementmaßnahmen, um bei Arbeitspendlern alternative Anreiseformen zu fördern können Zielkonflikte mit dem Parkbedarf der Arbeitspendler vermieden werden

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Arbeitgeber, Verkehrsunternehmen/-verbund (Tarife/ Jobtickets), Parkhausbetreiber

H 1.5 Parken für Sondergruppen: Messebesucher, Fußballfans, Theater-/ Konzertbesucher

VE GT **FU** **SE** SL MU

Große Veranstaltungen (Fußballspiele im Ludwigspark, Messen, Theater und Konzerte) ziehen viele Besucher an. Insbesondere die regelmäßigen Fußballspiele des 1.FC Saarbrücken im Ludwigsparkstadion führen in dem nahegelegenen Wohngebiet „Rodenhof“ zu Konflikten zwischen dem Parken der Bewohner und der Fußballfans. Bei Veranstaltungen in der benachbarten Saarlandhalle ergeben sich ähnliche Probleme. Aufgrund dessen wurde während der Veranstaltungstage eine Bewohnerschutzzone eingerichtet (siehe Maßnahmenfeld H 1.1).

Aufgrund der regelmäßigen und festgelegten Veranstaltungstermine und der im Wesentlichen bekannten Veranstaltungsgröße (verkaufte Tickets) sind schon im Voraus Verkehrslenkungskonzepte planbar und das Aufkommen des ruhenden Kfz-Verkehrs steuerbar. Für die regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen sind dauerhaft greifende Strategien zu entwickeln. Für unregelmäßig stattfindende große Fußballspiele oder Konzerte, die ein entsprechend höheres Besucheraufkommen erzeugen, sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Ein Verkehrskonzept, das im Rahmen des derzeitigen Umbaus des Ludwigsparkstadions aufgestellt wurde, existiert bereits und enthält viele kurzfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge (vgl. R+T 2015), die in die folgenden Empfehlungen mit eingeflossen sind.

Bausteine

- größtmögliche Reduzierung des MIV-Verkehrs:
  Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum MIV-Pendlerverkehr (siehe Handlungsfelder B: Radverkehr und C: ÖPNV/SPNV), um mehr Wege der Besucher vom MIV auf den ÖPNV/SPNV, teilweise auch auf den Radverkehr zu verlagern

  obligatorisches Angebot von Kombitickets bei Veranstaltungen (Eintrittskarte = Fahrausweis im ÖPNV, siehe Maßnahmenfeld F 1.1, bzw. Kombination Parkschein in Parkierungsanlagen mit Fahrausweis ÖPNV)
- Lenkung eines Großteils des verbleibenden MIV-Veranstaltungsverkehrs auf P+R-Parkplätze möglichst in der Region (mit Zuganbindung zum Hbf. Saarbrücken) sowie in Saarbrücken (mit Shuttle-Service zum Veranstaltungsort). Empfehlungen zur Einrichtung eines P+R-Service bei Fußballspielen, die in ähnlicher Form auch auf andere Veranstaltungen übertragbar sind, enthält das Verkehrskonzept von R+T (vgl. R+T 2015)
- der darüber hinaus direkt zum Veranstaltungsort fahrende MIV soll in fußläufig erreichbaren Parkbauten untergebracht werden, hierzu ist eine Öffnung an den jeweiligen Veranstaltungstagen und eine tarifliche Vereinheitlichung in Abstimmung mit den Betreibern sinnvoll (z. B. im regulären Spielbetrieb des 1.FC Saarbrücken: Parkplatz Westspange, Parkhaus Europaallee; ggf. darüber hinaus ehemalige Post sowie Europagalerie; vgl. R+T 2015)
- Flankierung durch mind. eine Angleichung der Parkgebühren des öffentlichen Raumes an die der Parkbauten
- Maßnahmen zur Lenkung des Parksuchverkehrs (Klappschilder, Hinweise zu Parkmöglichkeiten auf Eintrittskarten, …)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B**: Handlungsfeld Radverkehr
- **C**: Handlungsfeld ÖPNV/ SPNV
- **F 1.1** ÖV-Angebote und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: *LHS*, Veranstalter, Verkehrsunternehmen/-verbund (Kombitickets), private Parkhausbetreiber

H 1.6 Behindertenstellplätze, Parken für Krad

VE **GT** FU
SE SL MU

Der Behindertenstellplatzanteil an den Saarbrücker Innenstadt-Stellplätzen ist mit 3 % ausreichend. Krad-Stellplätze gibt es derzeit an der Faktoreistraße (11), an der Rotenhofstraße (10) sowie an der Fürstenstraße (16). Weitere 10 sind jeweils am Staatstheater sowie Am Obertor in Planung.

Um zu vermeiden, dass Krad Pkw-Stellplätze blockieren und somit unnötig Flächen verbraucht werden, sollte die Stellplatzkapazität für Krad bedarfsgerecht entwickelt werden. Als Datengrundlage für eine zielgerichtete Ausweisung von Krad-Stellplätzen dienen die letzten Parkraumerhebungen (2010 und 2014) und entsprechend sind Krad auch in alle zukünftigen Erhebungen einzubeziehen.

Bausteine

- bedarfsgerechte Entwicklung der Behindertenstellplätze in Bezug zur Gesamtstellplatzanzahl der Innenstadt sowie der Stadtteilzentren (Quote mind. 1 %, optimalerweise 3 % einhalten)
- Weiterentwicklung des Krad-Parkens: auf Grundlage der Parkraumerhebung 2010 gibt es insb. überdurchschnittlich viele Motorräder/Roller in den Bewirtschaftungszonen E1, F2, D1, I2, N2 (siehe Karte Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr): hier sind noch keine Krad-Stellplätze vorhanden

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

H 2 Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt, Erhöhung der Auslastung

VE GT FU SE SL MU

Mehr als die Hälfte der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt befindet sich in Parkhäusern bzw. auf Parkplätzen (rund 8.800 von 15.500). Im Gegensatz zu den Stellplätzen im Straßenraum sind die Parkbauten, zu denen Daten vorlagen, aber wenig ausgelastet (siehe Analysekapitel 10.5): Die durchschnittliche Höchstbelegungsquote liegt bei diesen am Mittag bei lediglich 52 % (Donnerstag) sowie 55 % (Samstag), was in den erfassten Parkhäusern ca. 2.900 Stellplatz-Kapazitäten (Donnerstag) bzw. 2.000 (Samstag) entspricht. Abends, wenn die Straßenraumstellplätze besonders hoch ausgelastet sind, stehen sogar über 5.000 Stellplätze in den Parkbauten zur Verfügung.

Die Parkhäuser bieten das Potenzial, den Straßenraum deutlich vom ruhenden Verkehr zu entlasten und dort Gestaltungsspielräume zu schaffen. Das Kernproblem der geringen Auslastung liegt in den hohen Parkgebühren der privaten Betreiber (siehe Analysekapitel 10.3) und den noch zu wenigen Kontrollen auf Falschparker im öffentlichen Straßenraum begründet. Auch die teils niedrige optische Qualität der Parkhäuser trägt negativ dazu bei.

Bausteine

- flächendeckende Bewirtschaftung der Parkzonen Innenstadt, insb. Erhöhung des Anteils der Kurzzeitstellplätze (1 h) im Umkreis der Parkhäuser und 3 h-Höchstdauer in weiteren Bereichen, um Mittel- und Langzeitparker in die Parkhäuser/auf Parkplätze zu lenken (siehe Maßnahmenfelder H 1.1 bis H 1.3)
- Intensivierung der Kontrollen im öffentlichen Raum, um einem Falschparken entgegenzuwirken (siehe Maßnahmenfeld H 4)
- Angleich der Parkgebühren zwischen dem öffentlichen Straßenraum und den Parkbauten: einerseits schrittweise Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, andererseits Abstimmung mit den privaten Parkhausbetreibern zur Gebührenanpassung nach unten – die steigende Auslastung der Parkhäuser durch eine Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern dient als städtische Verhandlungsgrundlage

Abbildung 98: Parkleitsystem im Parkhaus

- Aufwertung der baulichen/ optischen Qualität der Parkhäuser sowie der Öffnungszeiten und Tarifstrukturen (s. u.): Für städtische Parkbauten durch die Landeshauptstadt, für die privat betriebenen Anlagen in Abstimmung mit den Betreibern
- Bewerbung der Parkbauten als komfortable, zentrale und preisgünstige Parkmöglichkeit für Besucher Saarbrückens (siehe Maßnahmenfeld F 8.1)
- Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems zur Verbesserung der Orientierbarkeit
- In Kooperation mit Parkhausbetreibern verstärktes Angebot und Intensivierung der Bewerbung von Bewohner-Dauerstellplätzen in Parkhäusern (siehe Maßnahmenfeld H 1.1): Angebot günstiger Tarife; zentrale Internetseite zur Information der Bürger und zur einfachen Anmietung eines freien Stellplatzes
- in Abstimmung mit den Parkhausbetreibern und Arbeitgebern Prüfung von Möglichkeiten, den Stellplatzbedarf von Arbeitgebern teilweise durch Anmietung von Stellplätzen in Parkbauten zu decken (siehe Maßnahmenfeld H 1.4)
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in den Parkhäusern (Parkhausbetreiber als Betreiber der Ladeinfrastruktur) und Prüfung von Möglichkeiten, CarSharing zu integrieren (siehe Maßnahmenfeld H 2)
- Prüfung weiterer Möglichkeiten für Parkhäuser oder Parkierungsanlagen im Umfeld der Innenstadt oder entlang der Einfallstraßen zur stadtverträglichen Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs: Kombination mit einem hochwertigen ÖPNV-Anschluss (P+R mit Nutzung des Parkscheins als Fahrschein als Anreiz, nicht mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **F 8.1** Erreichbarkeitsmarketing City
- **H 1** Parkraumstrategie Innenstadt
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

H 2 Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt, Erhöhung der Auslastung

VE GT FU
SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Betreiber der Parkbauten (insb. Q-Park)

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Qualitative Maßnahmen zur Aufwertung der Parkhäuser:

- Aufwertung der baulichen/optischen Qualität der Parkbauten:
  - Parkleitsystem im Parkhaus
  - Anpassung der Stellplatzbreiten auf 2,5 m zum einfachen Ein- und Aussteigen
  - breite Fahrwege zum problemlosen Ein- und Ausparken
  - angenehme Beleuchtung
  - Wach- und Servicedienst
  - Frauenparkplätze
  - möglichst offene Gestaltung, außenliegende Treppenanlagen
  - städtebauliche Einbindung durch angepasste Fassadengestaltung der Parkhäuser bzw. Begrünung von Parkplätzen
- Aufwertung der Öffnungszeiten sowie der Tarifstrukturen:
  - Verlängerung der Parkhaus-Öffnungszeiten bis 24 Uhr für die zentralen Parkhäuser im Umfeld des St. Johanner Marktes/ der Bahnhofstraße
  - grundsätzliche 24 h-Ausfahrtmöglichkeit aus allen Parkhäusern mit deutlichem Hinweis für Nutzer
  - minutengenaue Abrechnung der Parkzeit
  - mehrsprachiges Kassiersystem mit Akzeptanz von bargeldloser Bezahlung
  - Shopping-Karten in Kooperation mit dem Handel, über die auch das Parken in/ auf Parkierungsanlagen abgerechnet wird
  - Kombination des Parktickets mit einem ÖPNV-Fahrschein als Anreiz zur Nutzung der Parkbauten

H 3 Parkkonzepte in den Stadtteilen

VE GT FU SE SL MU

Auch in den Stadtteilen kommt es teilweise zu Überlagerungen der Parkraumnachfrage und zu Konflikten zwischen dem ruhenden Verkehr und anderen Straßenraumansprüchen.

Hierbei sind die verdichteten, im Zusammenhang bebauten Bereiche von Alt-Saarbrücken, Malstatt, Dudweiler, St. Johann, St. Arnual und Burbach von den weniger verdichteten Bereichen dieser Stadtteile sowie von allen weiteren Stadtteilen zu unterscheiden. Die verdichteten Bereiche weisen aufgrund der Nutzungsüberlagerungen ein hohes Konfliktpotenzial auf. Dies gilt insbesondere für die jeweiligen Stadtteilzentren oder das Umfeld von größeren Verkehrserzeugern wie vom St.-Josef-Krankenhaus in Dudweiler.

Bausteine

Stadtteilzentren/ verdichtete Stadtteilbereiche mit Nutzungsüberlagerungen:

- detaillierte Analyse der Parkraumsituation prioritär in den Stadtteilzentren der Stadtteile und Identifizierung von Konfliktpotenzialen
- kleinräumige Konzepte für den ruhenden Verkehr: möglichst Vereinheitlichung der Parkregelungen in den Stadtteilen - bspw. Kurzzeitparken in den Geschäftslagen, bedarfsgerechte Ausweisung/ Ergänzung von Anwohnerparkplätzen, Ladezonen und Sonderstellplätzen sowie Motorradparken (ggf. Übertragung/ Anpassung der Regelungen aus der Innenstadt für kleinräumige Konzepte)
- Anpassung der Stellplatzgebühren, um das Parken auf Parkplätzen/ in Parkbauten zu fördern: Angleichung der Parkgebühren Dudoplatz Dudweiler (derzeit 0,60 €/h) <-> Tiefgarage Dudweiler (aktuell 1 €/h)
- regelmäßige und flächendeckende Kontrollen des Ordnungsamtes zur Ahndung des Falschparkens sowie zur Identifizierung von Problemen (siehe Maßnahmenfeld H 4)

weitere Stadtteilbereiche:

- kleinräumige Analyse der Parkraumsituation in weiteren Bereichen der Stadtteile, wenn von den Anliegern Probleme gemeldet werden, sich Unfallgefahren zeigen oder dem Ordnungsamt Probleme offenkundig werden
- weitere Analyse der Lösungsmöglichkeiten für die Parkraum-Nutzungskonflikte um das Krankenhaus St. Josef in Dudweiler in Absprache mit Anwohnern und dem Krankenhaus – z. B. auch Reduzierung des Kfz-Quell- und Zielverkehrs zum Krankenhaus durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen (u. a. Jobtickets, siehe Maßnahmenfeld K 1)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **H 1** Parkraumstrategie Innenstadt
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **K 1** Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: Stadt Saarbrücken, Betreiber von Parkbauten

H 4 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

VE GT FU SE SL MU

Die Parkraumerhebungen der Innenstadt zeigen, dass trotz eines erhöhten Kontrollaufwandes (Einstellung von neuem Ordnungspersonal) noch ein hoher Anteil der Kfz-Führer falsch parkt (siehe VEP-Analyse Kap. 10.4). Dies könnte auch auf einen jahrelangen „Gewohnheitseffekt" der Autofahrer zurückzuführen sein, denen ein Unrechtsbewusstsein und eine Sensibilität für die Behinderungen und Verkehrsgefahren für Fußgänger und Radfahrer teilweise fehlen. Die vorgenannten Maßnahmen zur Verlagerung des Parkdrucks in die Parkbauten werden erst effizient funktionieren, wenn die Parkregelungen auch überwacht werden. Daher ist einerseits eine konsequente Ahndung des Falschparkens als Sanktionsmaßnahme, andererseits aber auch zur Bewusstseinsbildung für ein richtiges Parkverhalten wichtig. Darüber hinaus gilt es, die Parkraumstrategie für die Innenstadt (siehe H 1) in der Öffentlichkeit zu kommunizieren, um Missverständnisse zu vermeiden und die Akzeptanz zu fördern.

Bausteine

- Bedarfsgerechte Ausweitung der regelmäßigen Kontrollen in den Bewirtschaftsungszonen, ggf. Einstellung von weiterem Kontrollpersonal
- Rückübertragung des Bußgeldverfahrens auf die Landeshauptstadt
- konsequentes Abschleppen von Falschparkern, die andere Verkehrsteilnehmer behindern oder gefährden
- Erweiterung der Saarbrücken-App zum Melden von Behinderungen, Gefährdungen oder sonstigen Problemen im Straßenverkehr und Wegenetz (u. a. auch anonymisierte Meldemöglichkeit und Verortung von Falschparkern) und Angebot einer Internetplattform
- Erweiterung der Saarbrücken-App um Informationen zum Parken, insbesondere Auslastung der Parkbauten zur gezielten Lenkung des Parkdrucks und zum einfachen Auffinden der Parkbauten

Abbildung 99: Sitzwürfel und Fahrradparken an Kreuzungen

- Aktionen gegen Falschparker:
  - Schwerpunkt-Aktionen des Ordnungspersonals
  - Initiierung/ Unterstützung von Öffentlichkeitskampagnen zur Bewusstseinsbildung der Autofahrer, bspw. AGFS-Aktion „Nina": Anbringen von „Denkzetteln" an Windschutzscheiben von Falschparkern durch Schulkinder (vgl. Website AGFS Nina)
- Bauliche Maßnahmen gegen Falschparker:
  - Poller gegen Falschparker, die ggf. von Rettungsdiensten entfernt werden können
  - Multifunktionale Elemente, die z. B. gleichzeitig den Fußverkehr fördern (Sitzwürfel, Bänke, Spielgeräte, …)
  - Fahrradstellplätze, bspw. in Eckbereichen von Kreuzungen als Sperre gegen Falschparker (Fahrräder erzeugen deutlich geringere Sichteinschränkungen als parkende Autos)
- Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft mit Q-Park sowie den anderen privaten Parkhausbetreibern, um die Parkraumstrategie zu vermitteln und in Kooperation umzusetzen und um die Akzeptanz zu fördern
- Einrichtung eines Parkraumbeirates, um die politische Akzeptanz von Maßnahmen mit Bezug zum Parken zu fördern und die Parkraumstrategie/ weitere Maßnahmen öffentlich zu kommunizieren. Hierbei sollten die Vorteile und Chancen der Parkraumstrategie (Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Verbesserung des Stadtbildes, erhöhte Verkehrssicherheit) vermittelt werden und die Parkhäuser als attraktive Alternativen zum Parken kommuniziert werden.
- Erreichbarkeitsmarketing: Die Parkhäuser sollten genauso wie die Angebote im Umweltverbund kommuniziert und vermarktet werden, um Einpendler auf den Umweltverbund zu verlagern oder die Nutzung der Parkhäuser zu fördern (siehe F 8.1)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2**: Barrierefreie Fußwege
- **A 5** Abbau von Nutzungskonflikten
- **A 7** Attraktive Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- **A 8.2**: Kampagnen/Aktionen
- **B 5**: Verkehrssicherheit für Radfahrer

H 4 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

VE GT FU SE SL MU

- **B 6**: Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen
- **F 8.1** Erreichbarkeitsmarketing City
- **H 1:** Parkraumstrategie für die Innenstadt

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, ggf. Parkhausbetreiber

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

- Internetplattform bzw. App zum Melden von Problemen auf Straßen und Wegen: bspw. „Trier mitgestalten“, „Maerker Brandenburg“, „Karlsruhe Feedback“

H 5 Optimierung der Stellplatzrichtlinie

VE GT FU SE SL MU

In Saarbrücken gilt, abgesehen von Konkretisierungen der Stellplatz-Ablösebeiträge, derzeit die Landesbauordnung des Saarlandes mit ihren Angaben zu Kfz- und Fahrradstellplätzen (§ 47 LBO Saarland). Die Landesbauordnung nennt auch die örtlichen Verkehrsverhältnisse sowie den ÖPNV als Einflussfaktor auf die zu erwartende Kfz-Nutzung der ständigen Benutzer sowie Besucher einer Anlage.
In einigen Städten (bspw. Bremen, Bochum, Marburg, Würzburg) sind mittlerweile Stellplatzsatzungen oder ähnliche Konzepte zur Minderung der Kfz-Nutzung in Kraft, die neben der reinen Regulation der Stellplatzzahl für Gebäude anhand von Mitarbeiter/ Besucherzahlen weitere Kriterien heranziehen (ÖPNV-Erschließung, Job- und Mietertickets, CarSharing, Kompensation durch Fahrradstellplätze). Auf diese Weise kann die benötigte Stellplatzanzahl auf das nach Art, Lage und Verkehrsanbindung des Gebäudes notwendige Maß begrenzt werden. Dies verringert nicht nur den Kfz-Verkehr und fördert den Umweltverbund, sondern spart auch Baukosten.

Bausteine

- Definition von konkreten Stellplatzbaupflichten je nach Art der Nutzung in einer differenzierten Richtzahlentabelle
- Aufnahme einer Bagatellgrenze für kleine Bau-/ Umbauvorhaben (u. a., um Nachverdichtungen im Bestand zu erleichtern)
- Einbezug von Qualitäten von Fahrradabstellanlagen (Anzahl, ebenerdiger Zugang, Notwendigkeit einer Überdachung, …)
- Optional: Aufnahme einer Kompensationsmöglichkeit der Herstellung von Kfz-Abstellplätzen durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen
- Ergänzung der Stellplatzsatzung: Berücksichtigung der Lage und der ÖPNV-Erschließung (bspw. über die Festlegung von Gebietszonen in der Stadt, für die bei guter ÖPNV-Erschließung/ integrierter Lage prozentuale Abschläge der Stellplatz-Richtzahlen gelten)
- anteilige Aussetzung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen bei besonderen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement und vertragliche Festsetzung: CarSharing, Nachbarschaftsautos, Mietertickets, Jobtickets, Verzicht auf Nutzung des Kfz
- Lenkung des Parkverkehrs in verdichteten Neubaugebieten in Parkbauten/ Quartiersgaragen: wenn in zumutbarer Entfernung Parkhäuser/ -plätze/ oder –garagen zur Verfügung stehen, soll eine Mindestanzahl von Bewohnerstellplätzen dort aufgenommen werden
- Finanzierung von Quartiersgaragen u. a. über Stellplatzablösebeiträge
- Berücksichtigung von ggf. notwendigen Stellplätzen für Wirtschaftsverkehre bei Büro- oder Geschäftsbauten (siehe E 4)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **H 1**: Parkraumstrategie für die Innenstadt
- **H 1.1**: Bewohnerparken
- **H 3**: Parkkonzepte für die Stadtteile
- **E 4**: Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

5.9 Handlungsfeld I: Verkehrssicherheit

Jedes Jahr verunglückt eine große Zahl von Menschen im Straßenverkehr. Betroffen sind hiervon – wenngleich in unterschiedlichen Maße – grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmergruppen sowohl als Unfallopfer wie auch als Unfallverursacher. Besonders im städtischen Bereich treten aufgrund der räumlichen Konzentration verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen und unterschiedlicher Nutzungsansprüche an den Straßenraum vielfältige Konfliktsituationen auf, die z.T. zu Unfällen führen. Bei diesen werden dann häufig ungeschützte bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen wie z.B. Kinder, Senioren, Fußgänger und Radfahrer verletzt oder getötet.

Ausgehend vom Recht jedes Menschen auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) muss damit für Staat und Gesellschaft insbesondere das Vermeiden von Unfällen mit getöteten oder verletzten Personen oberste Priorität haben. Daraus leitet sich im Verkehrsbereich einerseits die Verpflichtung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers ab, sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt oder gefährdet wird (§1 StVO). Zum anderen kommt den staatlichen Institutionen aber auch ein besonderer Schutzauftrag zu, der sich in der Pflicht zur sicheren Gestaltung und Unterhaltung der Verkehrswege und dem Gewährleisten eines sicheren Verkehrsablaufs durch alle und für alle Verkehrsteilnehmer manifestiert.

Dazu ist neben der sicheren Gestaltung der Verkehrswege und der sicheren Gestaltung des Verkehrsablaufs auch eine ständige Vergegenwärtigung des Themas in der Gesellschaft erforderlich. Dabei sollten vor allem positiv besetzte Aspekte wie Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein in den Vordergrund gestellt werden.

5.9.1 Handlungsbedarf im Verkehrssicherheitsbereich

Der Handlungsbedarf im Verkehrssicherheitsbereich in Saarbrücken ergibt sich unmittelbar aus der Bewertung der Ausgangssituation, die sich im Wesentlichen in den folgenden Punkten zusammenfassen lässt:

- Positive Entwicklung der Unfallzahlen in den letzten Jahren mit wenigen schweren Unfallhäufungen und der Zielsetzung, die Unfall- und Verunglücktenzahlen und die Verletzungsschwere kontinuierlich weiter zu reduzieren
- Zahlreiche Aktivitäten, Arbeiten, Aktionen und Programme durch verschiedene Akteure
- Keine ganzheitliche, integrierte Bearbeitung durch die Stadtverwaltung und Stadtpolitik: begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen, keine explizite Institutionalisierung in der (strategischen) Verkehrsplanung, engagierte, aber aufgabengemäß fokussierte Unfallkommission

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt daher – auch vor dem Hintergrund der „Neuheit“ des Themas in der Verkehrsplanung und der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen – weniger darin, „einfach“ mehr Aktivitäten und Aktionen durchzuführen. Im Vordergrund muss hingegen zunächst die Institutionalisierung des Themas Verkehrssicherheit und die Vernetzung der relevanten Akteure liegen. Zur öffentlichkeitswirksamen Platzierung des Themas sollte darüber hinaus im ersten Schritt eine Fokussierung auf einen Teilbereich erfolgen, der dann umfassend und prototypisch bearbeitet wird. Im Weiteren sollte dann sukzessive eine Gesamtstrategie zur Verkehrssicherheit gemeinsam mit allen relevanten Akteuren entwickelt und umgesetzt werden.

5.9.2 Grundsätze der Verkehrssicherheitsarbeit

Entsprechend den eingehenden Erläuterungen muss das Ziel einer ganzheitlichen und integrierten Verkehrssicherheitsarbeit – wie auch im Zielkonzept für den VEP Saarbrücken definiert – grundsätzlich die kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen und vor allem der Zahl und der Verletzungsschwere der Verunglückten sein. Dies entspricht der von der EU und der Bundesregierung verfolgten „Vision Zero".[24]

Verkehrssicherheit ist grundsätzlich als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu verstehen, die nur unter Einbeziehung und Mitarbeit aller relevanten Akteure erfolgreich angegangen werden kann. Zu diesen gehören zunächst die für die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsorganisation zuständigen staatlichen Institutionen sowie die Verkehrsteilnehmer selbst. Darüber hinaus sind aber auch alle Akteure und Institutionen einzubeziehen, die einen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Sinne der Bewusstseinsbildung oder Verkehrserziehung haben bzw. haben könnten. Letzteres reicht von der Verkehrserziehung in Kitas und Schulen, über die Fahrausbildung bis hin zu Verbänden, Sportvereinen, Diskotheken und Freizeiteinrichtungen etc.

Verkehrssicherheitsarbeit benötigt darüber hinaus einen ganzheitlichen und integrierten Ansatz. Dies bedeutet, dass sich nicht auf einzelne Aktionen oder Themen beschränkt werden darf, sondern eine umfassende Auseinandersetzung mit allen Unfallkonstellationen, Verkehrsarten und Verkehrssystemen stattfinden muss. Neben den klassischen Konzepten wie polizeiliche Unfallbearbeitung, Überwachung und Präventionsarbeit sowie Verkehrserziehung und Fahrausbildung sind auch sämtliche anderen Aspekte des Unfall- und Verkehrsgeschehens und des Verkehrsverhaltens mit zu berücksichtigen und in eine Strategie zu integrieren. Hierzu gehören bspw. die strategische Verkehrsplanung der Stadt, die Erreichbarkeiten von Wohngebieten, Arbeitsplätzen sowie Bildungs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, das Image und die Attraktivität von öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln etc.

Schließlich muss Verkehrssicherheitsarbeit als eine dauerhafte Aufgabe angelegt sein. Dies resultiert aus den z.T. längeren Umsetzungszeiträumen gerade von baulichen Maßnahmen, der fortwährenden Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich (Technik, allgemeines Mobilitätsverhalten etc.) sowie v.a. dem notwendigen Zeitraum und den ggf. erforderlichen Wiederholungen von Informationen etc. zum Aufbrechen von Routinen und zur Anpassung von Verhalten bei den Verkehrsteilnehmern.

Die Maßnahmenansätze einer entsprechend ganzheitlichen Verkehrssicherheitsarbeit lassen sich untergliedern in Maßnahmen:

- zur Organisation und Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit
- zur Erhöhung der Sicherheit durch entsprechende Infrastruktur (bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen)
- im Bereich der Überwachung des Verkehrsverhaltens sowie
- im Bereich der Verkehrserziehung und Fahrausbildung sowie der Verhaltensbeeinflussung durch Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Aktionen

[24] Die „Vision Zero" ist eine weltweite Strategie zur Vermeidung tödlicher Unfälle im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz. In den 1990er Jahre wurde sie in Schweden erstmals auf den Bereich der Verkehrssicherheit angewendet. In den letzten 10 Jahren wurden sie dann auch von der EU, der Bundesregierung sowie mehreren Bundesländern zur Grundlage ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bzw. Verkehrspolitik gemacht.
Ziel der „Vision Zero" ist: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Damit stellt die „Vision Zero" die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten und Zielen. Kern der Strategie ist die Erkenntnis, dass der Mensch als Teil des Verkehrssystems nicht fehlerfrei agiert und dass dies bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Regeln zu ihrer Benutzung berücksichtigt werden muss.
Weitere Informationen zur „Vision Zero" finden sich u.a. auf der Internetseite des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (www.dvr.de)

5.9.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie dem Zielkonzept des VEP wurden die Maßnahmenfelder I 1 bis I 6 abgeleitet (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 21: Handlungsfeld Verkehrssicherheit (I) – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
I1 Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken	hoch	x			LHS, Kitas, Schulen, Vereine, Verkehrsverbände, Polizei, Land
I2 Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung	hoch	X			LHS
I3 Auswertungs-/Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten	hoch	X			LHS, Polizei, ggf. Land
I4 Städtische Verkehrsüberwachung	hoch	Daueraufgabe			LHS, Polizei
I5 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit	hoch	X			LHS, Regionalverband, Schulen, Kitas, Vereine, Verkehrsverbände, Unfallkasse, Krankenkassen
I6 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit	mittel	Daueraufgabe			LHS als Initiator, Polizei, Verkehrsverbände, Land, Berufsgenossenschaften, Unfall- und Krankenkassen etc.

Das Handlungsfeld Verkehrssicherheit (I) beinhaltet selbst keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsorganisation. Entsprechende Maßnahmen sind Bestandteil der verkehrsmittelspezifischen Handlungsfelder (A bis D).

Die Maßnahmenfelder I 5 und I 6 beinhalten Marketingaktionen, öffentlichkeitswirksame Kampagnen sowie eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zum Themenfeld „Verkehrssicherheit“. Dazu gehören sowohl allgemeine, breit aufgestellten Kampagnen und Aktionen, die auf mehrere oder alle Verkehrsteilnehmergruppen und Wegezwecke abzielen, wie auch spezifisch auf einzelne Gruppen oder Zwecke ausgerichtete Kampagnen. Es bestehen daher vielfältige Synergieeffekte zu anderen Handlungs- und Maßnahmenfeldern des VEP, wie bspw. „Kampagnen/Aktionen Fußverkehr“ (A 8.2), „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien Radverkehr“ (B 9), „Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr“ (H 5), „Mobilitätsmanagement und -kultur“ (K) sowie „Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine umweltbewusste Mobilität“ (L 5).

I 1 Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken

VE GT FU SE SL MU

Bereits heute werden in Saarbrücken durch diverse Institutionen und Akteure zahlreiche Arbeiten und Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit durchgeführt (Unfallkommission, Schulwegepläne des Ordnungsamtes, Verkehrserziehungsarbeit an den Kitas und Schulen etc.). Dies geschieht jedoch ohne übergreifende Abstimmung und Koordinierung und ohne Einbettung in ein strategisches Gesamtkonzept.

Zur besseren Vernetzung der Akteure und Aktivitäten sowie zur mittel- bis langfristigen gemeinsamen Entwicklung einer Gesamtstrategie durch alle relevanten Akteure bietet sich die Gründung eines speziellen Netzwerks Verkehrssicherheit an. In diesem sollten neben den zuständigen staatlichen Institutionen (Verkehrsplanung, Straßenplanung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Schulbehörde etc.) auch alle relevanten Verbände sowie ggf. privaten Initiativen (ADAC, ADFC, Verkehrswacht, Elternvertretung, Schülervertretung, Fahrlehrerverband etc.) teilnehmen. Beispiele für entsprechende Netzwerke gibt es sowohl auf der Länderebene (z.B. Netzwerk für Verkehrssicherheit NRW, Verkehrssicherheitsinitiative Niedersachsen, Forum Verkehrssicherheit Brandenburg), auf der regionalen Ebene (z.B. Netzwerk "Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland") wie auch auf der lokalen Ebene (z.B. Netzwerk Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement in Münster, Berliner Forum für Verkehrssicherheitsarbeit). Die Vorteile der Netzwerke liegen neben dem Vernetzungsaspekt insbesondere in der Öffentlichkeitswirksamkeit sowie in der Institutionalisierung der Aufgabe. Gleichzeitig ist der Aufwand für die Netzwerkarbeit begrenzt und steuerbar.

Bausteine

- Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken durch die Stadtverwaltung:
  Mögliche Ziele und Kennzeichen des Netzwerks:
  - Vernetzung und Selbstverpflichtung aller relevanten Akteure in Saarbrücken zu einer gemeinsamen Zielsetzung und Zusammenarbeit in dem Themenfeld
  - 1 öffentlichkeitswirksame Sitzung pro Jahr, möglichst der Leitungsebene, um die Bedeutung des Themas zu betonen und in die einzelnen Institutionen zu transportieren
  - Vereinbarung von konkreten Zielen und Kontrolle zur Zielerreichung
  - Bildung von Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nach Möglichkeit Nutzung von Synergieeffekten zu bestehenden Netzwerken, bspw. im Bereich Mobilitätsmanagement/- kultur (siehe K 4)

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Kitas, Schulen, Vereine, Verkehrsverbände (Fahrlehrerverband, ADAC, ADFC), Polizei, Land

I2 Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung

VE GT FU SE SL MU

Die Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung stellt eine Grundvoraussetzung für ein stärkeres Engagement im Themenfeld Verkehrssicherheit dar. Dabei geht es einerseits darum, die im „Alltagsgeschäft" bereits laufenden Arbeiten mit Verkehrssicherheitsbezug besser zu vernetzen und weiter zu qualifizieren. Darüber hinaus liegt das Hauptziel der Institutionalisierung in der Verwaltung, die diversen Akteure in Saarbrücken zu vernetzen und die verschiedenen bereits laufenden Aktivitäten weiterzuentwickeln und zu ergänzen, sodass letztlich eine gemeinsame, ganzheitliche Gesamtstrategie entsteht.

Bausteine

- Personelle Verankerung der Verkehrssicherheit in der Stadtverwaltung:
  Qualifizierung einer Stelle für Verkehrssicherheit im Bereich der strategischen Verkehrsplanung; Fortbildung des Stelleninhabers/der Stelleninhaberin zum Verkehrssicherheitsauditor (Schwerpunkt Innerortsstraßen), Aufgaben: Organisation des Netzwerks Verkehrssicherheit, Durchführung von Sicherheitsaudits, Multiplikator zur internen Fortbildung bzw. zum Wissenstransfer in die Verwaltung, Unterstützung der Unfallkommission, Öffentlichkeitsarbeit, Initiierung/Organisation eigener Kampagnen/Aktionen
- Durchführung von Sicherheitsaudits:
  Durchführung von internen Sicherheitsaudits (durch die o.g. Stelle) insbesondere bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben mit hohen Nutzungsansprüchen durch alle Verkehrsarten, ggf. in Kooperation mit dem Landesbetrieb für Straßenbau zur Ergänzung der dortigen Auditoren bzw. zur wechselseitigen Auditierung von Planungen

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

--

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS

I3 Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten

VE GT FU SE SL MU

Detaillierte empirische Kenntnisse über die gesamte örtliche Unfallsituation sind eine elementare Grundlage für eine erfolgreiche und effiziente Verkehrssicherheitsarbeit. Die polizeilichen Unfalldaten stellen dabei – unabhängig von den auch bei diesen Daten zu berücksichtigenden Dunkelziffern und Spezifika der Datenerhebung – die entscheidende Datenquelle dar. In der Stadt Saarbrücken werden die polizeilichen Unfalldaten bisher in erster Linie für die Arbeit der örtlichen Unfallkommission ausgewertet sowie auf Einzelanfrage für bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen bereitgestellt. Wenngleich diese Datenauswertungen wichtige Elemente darstellen, sind sie im Hinblick auf eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit nicht ausreichend.

Zunächst sind vielmehr Daten zur aktuellen Lage und zeitlichen Entwicklung der Unfall- und Verunglücktenzahlen in der Stadt Saarbrücken differenziert nach Personengruppen, der Verkehrsbeteiligungsart, Beteiligtenkombinationen, Unfallursachen, Unfalltypen etc. erforderlich. Nur auf dieser Basis können in Hinblick auf die gesamtstädtische Verkehrssicherheitslage relevante Entwicklungen und Kategorien von Unfällen analysiert und sich daraus ergebende strategische Handlungserfordernisse erkannt werden.

Darüber hinaus sollten die Unfalldaten auch einfacher, d.h. mit geringerem Arbeitsaufwand für Polizei und Verwaltung, für die konkrete Planung von baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen nutzbar sein, sodass die Berücksichtigung der kleinräumigen Unfalllage als selbstverständlicher Bestandteil in die alltägliche Arbeit integriert werden kann.

Bausteine

- Schaffung einer verwertbaren Datenbasis aus den polizeilichen Unfalldaten
  Das derzeit von der saarländischen Polizei verwendete Programm Geopolis-V lässt einen Export aller relevanten Unfalldaten bisher nicht zu. Es ist daher eine standardisierte Schnittstelle für eine regelmäßige Übergabe aller relevanten Unfalldaten zu schaffen. Hierzu sind weitergehende Gespräche mit der Landespolizei sowie ggf. dem Innenministerium erforderlich.
  Aufbauend auf dieser Schnittstelle ist für Arbeiten und Auswertungen in der Stadtverwaltung eine eigene Unfalldatenbank aufzubauen. Hierbei bietet es sich an, eine Standarddatenbanksoftware (z.B. Access) ggf. in Verbindung mit einer GIS-Lösung zu verwenden, die einerseits eine einfache Verbreitung und Nutzbarkeit durch lokale Installationen der Datenbank an allen relevanten Arbeitsplätzen und andererseits die Erstellung standardisierter Berichte ermöglicht.
- Erstellung eines regelmäßigen Verkehrssicherheitsberichts
  Jährliche Erstellung eines standardisierten Verkehrssicherheitsberichts als Basis für die weitere strategische Konzeption der Verkehrssicherheitsarbeit sowie als Bestandteil der Evaluation des VEP.
- Laufende Nutzung der Unfalldaten als Planungsgrundlage für die Verkehrs- und Straßenplanung und die Straßenverkehrsbehörde in der Stadtverwaltung
  Durch die lokale Installation der Unfalldatenbank an allen relevanten Arbeitsplätzen sind die Voraussetzung für eine einfache laufende Nutzung der Unfalldaten im „Alltagsgeschäft“ der Verkehrs- und Straßenplanung sowie der Straßenverkehrsbehörde gegeben.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- Die Auswertung polizeilicher Unfalldaten stellt für die Planung des Fuß- Rad, und Kfz-Verkehrs eine wichtige Grundlage für einen zielgerichteten, sicheren Infrastrukturausbau dar.

I3 Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten

VE GT FU SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Polizei, ggf. Land

I 4 Städtische Verkehrsüberwachung

VE GT FU SE SL MU

Neben der Verkehrsüberwachung durch die Polizei ist auch die städtische Verkehrsüberwachung durch das Ordnungsamt für die Verkehrssicherheitsarbeit relevant. Diese umfasst die Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung des fließenden Verkehrs. Als Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist daher auch die städtische Verkehrsüberwachung weiter zu qualifizieren und auszubauen.

Bausteine

- Weitere Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamts:
  Regelmäßige, z.B. jährliche Fortbildung der Ordnungsamtskräfte zur Überwachung des ruhenden Verkehrs speziell im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte wie bspw. Bedeutung von Sichtdreiecken (siehe auch H 4)
- Fortführung des Umsetzens von Falschparkern durch das Ordnungsamt
  Das Umsetzen von grob verkehrswidrig bzw. verkehrsgefährdend abgestellten Fahrzeugen stellt einen wichtigen Baustein bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs dar. Zum einen werden erkannte Gefahrensituationen auch unmittelbar beseitigt. Darüber hinaus hat das Umsetzen aber auch eine deutliche verkehrserzieherische Wirkung dahingehend, dass grobes Fehlverhalten nicht toleriert wird und für den Täter mit deutlichen Konsequenzen verbunden ist, die über das anonyme Bezahlen eines Ordnungsgeldes hinausgehen.
  Die im vergangenen Jahr durch die städtische Verkehrsüberwachung übernommene Aufgabe des Umsetzens von Falschparkern sollte daher in jedem Fall fortgeführt werden.
- Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen:
  Geschwindigkeitsanzeiger (Dialogdisplays) haben nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und führen zu einer besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Dies gilt insbesondere, wenn ein korrektes Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch eine entsprechend positive Rückmeldung „belohnt“ wird. Darüber hinaus liefern die meisten Geschwindigkeitsanzeiger als „Nebenprodukt“ statistische Daten zu Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten. Es ist daher ein Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigern vor allem auf Streckenabschnitten mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und sensiblen Umfeldnutzungen zu prüfen.
- Ausbau der Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung
  Im Herbst 2015 wurde der Aufbau von eigenen städtischen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen an fünf Standorten beschlossen. Grundsätzlich erlauben die Anlagen neben der Geschwindigkeitsüberwachung auch die Rotlichtüberwachung. Die bisher beschlossenen Standorte liegen mit einer Ausnahme nicht an Ampelanlagen. Die kombinierte Überwachung von Geschwindigkeit und Rotlichtverstoß ist daher bisher auch nur für diesen Standort vorgesehen.
  Da überhöhte Geschwindigkeiten sowie Rotlichtverstöße relevante Unfallursachen insbesondere auch bei Unfällen mit schwerwiegenden Folgen darstellen, sollte die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung weiter ausgebaut werden. Dazu sollten mindestens auch die übrigen 4 Standortempfehlungen, die durch die Verwaltung erarbeitet wurden, umgesetzt werden. Des Weiteren sollten altersbedingt städtische Rotlichtüberwachungsanlagen in der Regel durch kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen ersetzt werden.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

D 8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)

H 4 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

I 4 Städtische Verkehrsüberwachung

VE GT FU SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Polizei

I 5 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit

VE GT FU SE SL MU

Um auch vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen sowie der bisher fehlenden Strukturen für eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit möglichst kurzfristig einen Einstieg in dieses Themenfeld zu bekommen, bietet sich die Priorisierung auf eine „Leuchtturmkampagne“ an. Im Rahmen eines solchen Projekts können die begrenzten Ressourcen konzentriert und priorisiert werden, um so relativ schnell öffentlichkeitswirksam auftreten und Erfolge erzielen zu können.

Für eine Leuchtturmkampagne im Bereich Verkehrssicherheit ist vor allem der Bereich der Schulwegsicherheit bzw. der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen geeignet. In diesem Feld laufen derzeit zahlreiche Aktivitäten in Saarbrücken, auf denen – in einem ersten Schritt ggf. auch räumlich konzentriert auf einen Stadtteil – aufgebaut werden kann und die prototypisch zu einer Gesamtstrategie zusammengefasst werden können. Koppeln lässt sich dies mit Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement (siehe K 3).

Bausteine

- Vertiefte Auswertung der Unfalldaten:
  Ableitung der Unfallschwerpunkte und konkreten Handlungserfordernisse in Saarbrücken
- Vernetzung der städtischen Verkehrssicherheitsarbeit mit Schule, Vereinen etc.
- Forcierte Erstellung von Schulwegeplänen und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil-)plänen
- Priorisierung von Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsregelung auf typischen Wegebeziehungen von Kindern und Jugendlichen:
  Bündelung der Aktivitäten/Ressourcen der Stadtverwaltung
- Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern
- Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung
  Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projekttage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD, Verkehrswacht) und Unfallkasse, etc.
- Reduzierung und Organisation des Elternbringverkehrs:
  Ausweisung von Elternhaltestellen in einiger Entfernung zu den Schulen in Verbindung mit einer konsequenten Freihaltung des unmittelbaren Schulumfelds von Hol- und Bringverkehren (Bsp. Elternhaltestellen in diversen Kommunen in Brandenburg)
- Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain:
  Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen“/Treffpunkte

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 8.2** Handlungsfeld Fußverkehr – Kampagnen/Aktionen
- **B 9** Handlungsfeld Radverkehr – Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **K** Mobilitätsmanagement und -kultur

I 5 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit

VE GT FU SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☒ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Regionalverband, Schulen, Kitas, Vereine, Verkehrsverbände, Unfallkasse, Krankenkassen

I 6 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit

VE GT FU SE SL MU

Eine höhere Verkehrssicherheit kann nicht alleine durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen sowie eine stärkere Verkehrsüberwachung erreicht werden. Es muss vielmehr gleichzeitig auch beim individuellen Verhalten der Verkehrsteilnehmer angesetzt werden. Bei diesen muss ein stärkeres Bewusstsein für Verkehrssicherheit gepaart mit Aspekten wie gegenseitige Rücksichtnahme, das Zurückstellen eigener Vorteile sowie Verantwortungsbewusstsein für Andere und für sich selbst erreicht werden. Um entsprechende Verhaltensänderungen zu bewirken, haben sich allgemeine und insbesondere zielgruppenorientierte Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit bewährt. Entsprechende Maßnahmen müssen dabei über einen längeren Zeitraum angelegt sein, um durch mehrfache Wiederholungen von Informationen, Aktionen etc. ein Aufbrechen von Routinen und eine nachhaltige Verhaltensanpassung bei den Verkehrsteilnehmern bewirken zu können.

Die Rolle der Stadt Saarbrücken liegt in diesem Maßnahmenfeld insbesondere in der Initiierung und Abstimmung von Maßnahmen im Rahmen einer Gesamtstrategie (unter Einbeziehung der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen der anderen Handlungsfelder). Dies beinhaltet vor allem auch das Finden und Aktivieren von Partnern und Fördermöglichkeiten.

Bausteine

- <u>Übergreifende Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit:</u>
  Allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zum Themenfeld Verkehrssicherheit; Durchführung von Verkehrssicherheitstagen; Durchführung einer breitenwirksame Kampagne für mehr Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein im Verkehr, z.B. Übernahme der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan entwickelten „Rücksicht-Kampagne“ und Modifikation über den Radverkehr hinaus.
- <u>Zielgruppenspezifische Ansätze, bspw.</u>
  - Kinder und Jugendliche:
    Besonderer Fokus auf Fußverkehr und Mitfahrt im Pkw, Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kita und Schule, Praktisches Training der unterschiedlichen Verkehrsarten (Radschule, Busschule etc.), Projekttage zur Verkehrssicherheit, weitere bereits im Maßnahmenfeld I 5 genannte Maßnahmen
  - Junge Erwachsene:
    SAARBOB / BOB vor Ort (ggf. Erweiterung um den Aspekt Geschwindigkeit), Thematisierung von Unfallsituationen /Unfallörtlichkeiten in der Fahrausbildung (Bsp. Brandenburg), Sicherheitstrainings
  - Erwerbstätige am Arbeitsort / Einpendler:
    Öffentlichkeitsarbeit in den Betrieben, Kombination mit betrieblichen Mobilitätsmanagement, Zusammenarbeit mit Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, betrieblichen Sicherheitsbeauftragten, etc. (z.B. Initiative „Sicherer Arbeitsweg“, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit Erweiterung um Sicherheitsaspekt beim Radfahren)
  - Seniorinnen und Senioren:
    Übergreifende Kampagne wie „Ältere Menschen im Verkehr“, ÖPNV-Training: Fortführung Projekt Mobia, Fahrradtraining, Spezielle Pkw-Sicherheitstrainings

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 8.2** Handlungsfeld Fußverkehr – Kampagnen/Aktionen
- **B 9** Handlungsfeld Radverkehr – Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr
- **K** Mobilitätsmanagement und -kultur

I6 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit

VE GT FU SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS als Initiator, Polizei, Verkehrsverbände, Land, Berufsgenossenschaften, Unfall- und Krankenkassen etc.

5.10 Handlungsfeld J: Inter- und Multimodalität

Im Sinne einer kombinierten und effizienten Mobilität ist in Saarbrücken der Ausbau der Intermodalität - also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt - bzw. der Ausbau der Multimodalität – die Wahl verschiedener Verkehrsmittel je nach Nutzungszweck - vorgesehen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedenster Verkehrsmittel können die Potenziale des Verkehrs für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden.

5.10.1 Grundsätze und Zielsetzung

Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn/Bus, Fahrrad, CarSharing und Taxi. Mit den Themenfeldern Elektromobilität und Mitfahrzentralen sind auch Klimaschutzaspekte sowie organisatorische Aspekte wichtiger Bestandteil dieses Handlungsfelds. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur, als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander mit einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote.

Vor allem für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z. B. der Wechsel zwischen Bahn/Bus und einem Fahrrad oder CarSharing, welcher schnell und einfach ablaufen muss. Gegenüber den Interessenten muss dazu immer ein einheitliches Angebot nutzbar sein und auch als solches vermarktet werden. Nutzer können sich so je nach aktuellem Anlass für das am besten passende Verkehrsmittel entscheiden.

5.10.2 Maßnahmenfelder

Das Handlungsfeld Inter- und Multimodalität umfasst sechs Maßnahmenfelder.

Tabelle 22: Handlungsfeld Inter- und Multimodalität (J) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
J1 P+R-Standorte	hoch	x	x		LHS, saarVV, VGS, Saarland, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
J2 Mehr und bessere B+R-Standorte	hoch	x			LHS, Saarland, Kommunen mit Bahnhöfen/Haltepunkten, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen	mittel		x		LHS, Saarland, Taxiunternehmen, gemeinwirtschaftliche Organisationen, Privatwirtschaft, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
J4 Integration von Taxidiensten	mittel	x			LHS, Saarbahn, saarVV, Taxiunternehmen
J5 Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	mittel	x			Saarbahn, saarVV, Verkehrsunternehmen, ggfs. ADFC
J6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot	hoch	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, saarVV, Cambio, Taxiunternehmen

P+R B+R

J 1 P+R Standorte

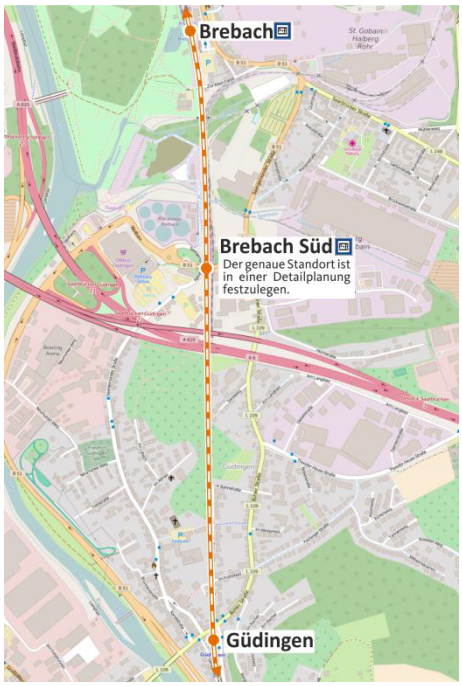
VE GT FU SE SL MU

Das Angebot an P+R-Anlagen v.a. an Bahnhöfen/Haltepunkten des regionalen Schienenverkehrs ist ein klassisches Beispiel für Multi- und Intermodalität. Diese Entwicklung an Schnittstellen zum Schienenverkehr ergibt sich hier durch die regionale Erreichbarkeit sowie die schnellen Fahrzeiten v.a. bei RE-Linien. Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht den Zielen des VEP, soll jedoch möglichst frühzeitig, d.h. in der Region außerhalb der Stadtgrenzen von Saarbrücken erfolgen. Die Standortwahl muss zudem mit dem bestehenden Tarifsystem abgeglichen werden. Mit dem Ziel, Fahrgäste möglichst früh zu einem Umstieg in Bahn und Bus zu bewegen, ist P+R überwiegend ein wichtiges regionales Thema für den Pendlerverkehr und damit über die Stadtgrenze Saarbrückens hinaus.

In Saarbrücken bestehen mehrere P+R-Standorte v.a. an der Saarbahn (auch aufgrund der dichten Bedienungshäufigkei). Hierbei wird bereits der Ansatz verfolgt, Fahrgäste möglichst an der Stadtgrenze zum Umstieg auf die Saarbahn zu bewegen.

Bausteine

Die P+R-Anlagen an der Saarbahn gehören zu den nachfragestärksten Standorten. Aufgrund der Platzverhältnisse ist eine Ausweitung der relevanten Standorte Heinrichshaus und Brebach Süd in der Fläche nicht mehr möglich. Für den Standort Brebach wurde in der Vergangenheit die Einrichtung eines Parkdecks diskutiert. Die Nachfrage der P+R-Standorte ist auch im Zusammenhang mit dem bestehenden Tarifsystem zu sehen, welches Standorte in der Stadt attraktiver macht, als Standorte möglichst vor der Stadtgrenze. Für mehrere Saarbrücker P+R-Standorte ergibt sich damit konkreter Entlastungsbedarf.

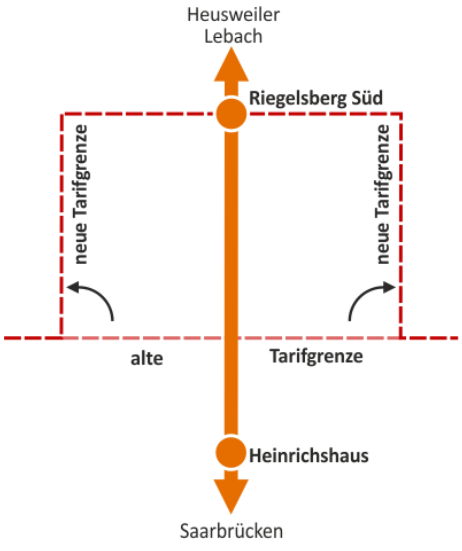


<u>Ausbau der P+R-Standorte in der Region</u>

Die LHS sollte auch im Zuge des landesweiten VEP-ÖPNV darauf hinwirken, dass die P+R-Standorte in der Region an den SPNV-Haltepunkten systematisch ausgebaut werden.

<u>Neuer P+R-Standort Brebach Süd bzw. Ausweitung P+R Bahnhof Brebach</u>

Die Aufwertung des Schienenverkehrs sieht den zusätzlichen Haltepunkt Brebach Süd vor. Dieser wäre aus Osten mit dem Auto schnell zu erreichen, sodass hier ein weiteres P+R-Angebot sinnvoll ist. Je nach genauer Lage dieses zusätzlichen Haltepunktes könnte die P+R-Fläche im Bereich des *Brebacher Ohrs* liegen (im Zusammenhang mit der geplanten städtebaulichen Entwicklung). Alternativ oder ergänzend könnte ein Ausbau der bestehenden P+R Anlage am Bahnhof Brebach erfolgen.



<u>P+R-Standorte Heinrichshaus/Riegelsberg Süd</u>

Zwischen diesen beiden Halten liegt eine ÖPNV-Tarifgrenze. Mit dem Ziel Saarbücken gehört der Halt Heinrichshaus zur Preiszone 0, der Halt Riegelberg Süd zur Preisstufe 3. Entsprechend unterschiedlich ist die Nachfrage auf den P+R-Flächen. Die Tarif-

P+R B+R

J 1 P+R Standorte

VE GT FU SE SL MU

grenze sollte daher über Riegelsberg Süd verlaufen.

P+R Standort an einem möglichen Haltepunkt Rockershausen

Im Zuge des S-Bahnkonzepts ist an der westlichen Stadtgrenze ein zusätzlicher Haltepunkt Rockershausen vorgesehen. Hier sollte ebenso die Einrichtung eines P+R-Standorts geprüft werden. Analog der Maßnahme für die Situation Heinrichshaus/Riegelsberg kann die Verlegung der Tarifgrenze zwischen den Städten Völklingen und Saarbrücken die Attraktivität verbessern.

Weitere Standorte sind ein wichtiges regionales Thema auch bzgl. der Einrichtung einer S-Bahn für Stadt und Region. Unabhängig des Angebotes von S- oder RE/RB-Bahn sind für den Pendlerverkehr v.a. Standorte wichtig mit

- umsteigefreien Verbindungen zum Hauptbahnhof/zur Johanneskirche
- Reisezeitverhältnissen ÖV/MIV von maximal 1,25 sowie
- Taktfahrplan.

P+R-Standorte an Schnittpunkten zum öffentlichen Personennahverkehr können gleichzeitig ein Bestandteil von Mobilitätsstationen sein, sodass es ggf. auch sinnvoll ist, weitere Angebote an einem Standort zu ergänzen.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region
C1.2 zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
C2 Verknüpfung zwischen Bus und Eisenbahn
J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen

Zielkonflikte

Förderung P+R kann Buslinien als Zu-/Abbringer des Schienenverkehrs schwächen und die Autonutzung fördern

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☒ sehr hoch
- ☐ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☒ hoch
- ☐ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☒ bis 2020 (Tarifgrenze)
- ☒ bis 2025
- ☐ bis 2030
- ☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, saarVV, VGS, Saarland, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)

P+R B+R

J 2 Mehr und bessere B+R Standorte

VE GT FU SE SL MU

Neben der Verknüpfung zum Auto hat auch der Radverkehr eine wichtige Bedeutung für intermodale Angebote. Auch liegt der Schwerpunkt auf der Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und den Bahn/Bus-Angeboten. Ebenfalls sollte analog zu dem Ansatz bei den P+R-Standorten ein möglichst kurzer Weg mit dem Fahrrad einem möglichst langen Weg mit Bahn bzw. Bus gegenüberstehen. Auch hier ist davon auszugehen, dass ein Umstieg unwahrscheinlicher wird, je näher der Nutzer seinem Zielort ist.

Das bestehende Angebot an B+R-Stationen in Saarbrücken soll weiter ausgeweitet werden, v.a. entlang des Busliniennetzes wird ein quantitativer Ausbau vorgeschlagen. Um die Attraktivität der B+R-Standorte zu erhöhen, wird ein Programm zur qualitativen Aufwertung der Abstellanlagen umgesetzt. Ein einheitliches Design sowie homogene Qualitätsstandards und -anforderungen (z.B. Überdachung, Beleuchtung) werten die Stationen insgesamt auf. Serviceangebote (z.B. Fahrradboxen für Pedelecs) bieten einen zusätzlichen Anreiz B+R zu nutzen.

Bausteine

Zusätzlich zu Bahnhöfen/Haltepunkten sind auch Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen einzurichten, wie es z. B. an der Haltestelle Rabbiner-Rülf-Platz schon erfolgt ist. Interessant sind v. a. Bushaltestellen mit einem dichten Bedienungsangebot in Richtung Innenstadt (mögliche Standorte z. B. die Bushaltestellen Dudoplatz, Burbach Markt, Julius-Kiefer-Straße und Rockershausen).

Wichtige Ausstattungsmerkmale sind:

- Abstellmöglichkeit in Sichtbeziehung zur Haltestelle (idealerweise an der Haltestelle)
- Bügel auf Rahmenhöhe des Fahrrads
- Witterungsschutz
- Abschließbare Boxen für Pedelecs
- Beleuchtung, sofern Umgebungslicht nicht reicht

Diese Verknüpfung ist die einfachste und meist bzgl. der Flächen kleinste Verknüpfungsform. Dennoch können v.a. bei Bushaltestellen auf Grund knapper Flächen Konflikte entstehen. Hier müssen ggf. Kompromisse bei den wichtigen Ausstattungsmerkmalen erfolgen (z. B. Verzicht auf Witterungsschutz, Fahrradbox).

In Ergänzung zu Standorten in der Stadt Saarbrücken hat das Thema B+R ebenfalls eine Bedeutung für die Region bei der Einrichtung eines regionalen S-Bahnangebots. Hier gelten dieselben wichtigen Ausstattungsanforderungen.

Fahrradabstellanlagen an Schnittpunkten zum öffentlichen Personennahverkehr sind gleichzeitig ein Bestandteil von Mobilitätsstationen (vgl. J3), sodass es ggf. auch sinnvoll ist, weitere Angebote an einem Standort zu ergänzen.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.1** S-Bahnnetz für Stadt und Region
- **C1.2** zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C1.9** Angebotsebenen im lokalen Busnetz
- **C5** barrierefreie Bahnhöfe/Haltepunkte und Haltestellen
- **J3** Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarland, Kommunen mit Bahnhöfen/Haltepunkten, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)

P+R B+R J 3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen

VE GT FU SE SL MU

P+R- und B+R-Standorte sind wichtige Ergänzungen für die intermodale Mobilität. Da diese v.a. im Schienenverkehr gleichermaßen von Bedeutung sind, ist eine Weiterentwicklung zu größeren Umsteigepunkten sinnvoll. Diese können dann als Mobilitätsstationen mit übergreifenden Serviceangeboten vermarktet werden. Diese Standorte sind v.a. dort relevant, wo viele regionale Schienenverkehrsverbindungen bestehen. Sie sind damit attraktive Startpunkte für einen Umstieg zum öffentlichen Personennahverkehr. Zwar bestehen bereits heute in Saarbrücken mehrere P+R- und B+R-Standorte. Eine Zusammenfassung und Erweiterung dieser zu Mobilitätsstationen besteht jedoch noch nicht.

Bausteine

Mobilitätsstationen werden nach einem Baukastensystem gebildet. Zwar ist in der Regel der öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat einer Mobilitätsstation, es sind aber auch Kombinationen ohne Bahn und Bus möglich. Art und Umfang von Mobilitätsstationen können in vier Bereiche und mehrere Einzelbausteine unterschieden werden.

Welche konkreten Ausstattungsmerkmale ein Standort hat, hängt von Zielgruppen, Einzugsbereichen und auch den verfügbaren Flächen vor Ort ab. Es lassen sich bereits mehrere Standorttypen unterscheiden, welche bei einer Umsetzung im Detail zu prüfen sind.

Für die LHS sind in einem ersten Schritt besonders Mobilitätsstationen wichtig, die zu einer Steigerung des Radverkehrs führen. Hier bieten sich größere Standorte am Hauptbahnhof und an der Fußgängerzone an. Während beim Standort Innenstadt die Anbindung der Fußgängerzone im Mittelpunkt steht, ist es am Hauptbahnhof die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln.

	Hbf.	Bf./Hp. im Stadtteil	Innenstadt Fußgängerzone	Stadtteilzentren	Wohngebiete	Dezentrale Standorte
Fernverkehr	■					
Nahverkehr	■	■	■	■	■	■
(öffentliches) Fahrradverleihsystem	■	■	■	■	■	■
Taxi-Aufstellflächen	■	■	■	■		
Mietwagen	■					
CarSharing	■	■	■	■		■
Parkplätze als P+R		■				
Fahrradparkhaus (mit Personal)	■		■			
Radabstellanlagen	■	■	■	■	■	■
Lademöglichkeiten	■	■	■	■		■
Schließfächer	■		■			
Gastronomie	■		■			
Toiletten	■		■			
Reparatur	■		■			
Dynamische Fahrgastinformation	■	■		■		
Übersichtkarten/Stadtpläne	■	■	■	■	■	■

Die möglichen großen zentralen Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof und in der Innenstadt/Fußgängerzone sollten tagsüber mit Personal besetzt und zu anderen Zeiten videoüberwacht sein. Hierzu ist ein 24-Stunden-Zugang über ein Chipsystem erforderlich. Zudem sollte eine Einbindung in das neue Bezahl- und Abrechnungssystem für Bahn/Bus erfolgen. Beide Standorte sind qualitativ hochwertige Angebote und können daher kostenpflichtig sein. Allerdings sollte eine ermäßigte bzw. kostenlose Nutzung für Inhaber von Zeitfahrkarten möglich sein, um weitere Synergien für den gesamten Umweltverbund zu erreichen. Bei vergleichbaren Angeboten (z. B. Radstationen in NRW) werden Mobilitätsstationen auch als Integrationshilfe für Langzeitarbeitslose bzw. Behinderte genutzt.

Für Mobilitätsstationen können verschiedene Betreibermodelle genutzt werden. Dies kann z. B. ein privates von der Stadt beauftragtes Unternehmen oder auch der städtischen Tochtergesellschaften sein.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C 7.1** Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems
- **J1** P+R-Standorte
- **J2** B+R-Standorte

P+R B+R

J 2 Mehr und bessere B+R Standorte

VE GT FU SE SL MU

- **B10** Prüfung eines Fahrradverleihsystems

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarland, Taxiunternehmen, gemeinwirtschaftliche Organisationen, Privatwirtschaft, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Sollte ein öffentliches Fahrradverleihsystem in der Stadt Saarbrücken umgesetzt werden, sind Radstationen in ein Standortkonzept mit einzubeziehen. Mit der Einführung eines neuen Abrechnungssystems im ÖPNV sollten auch Nutzungskosten der Radstationen über dieses optional abgerechnet werden können.

P+R B+R

J 4 Integration von Taxidiensten

VE GT FU SE SL MU

Als Teil des ÖPNV sind Taxidienste zum einen eine individuelle Fahrmöglichkeit und zum anderen eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV. Dabei werden bedarfsgerechte Fahrten nach einem festgelegten Fahrplan, aber nur nach einer telefonischen Anmeldung durch Taxifahrten durchgeführt. Diese Angebotsform eignet sich daher zur Sicherung der Grundmobilität besonders für nachfrageschwache Linien. Das Einsatzgebiet von Taxis als bedarfsgerechte Busangebote erstreckt sich z.B. auf Zeiten einer geringen Nachfrage (z. B. sonntagmorgens) und/oder Siedlungsbereiche mit sehr wenigen Einwohnern.

In der LHS werden bereits einzelne bedarfsgerechte Busangebote durch Taxis erbracht (z. B. Linie 168). Hier wird stadtweit das Produkt Anruf-Sammel-Taxi (AST) genutzt. Die weitere Integration der Taxidienste steht daher im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Abrechnungssystems im Handlungsfeld öffentlicher Personennahverkehr (C).

Weitere Möglichkeiten bestehen darin, das Taxi für die so genannte „letzte Meile“ stärker einzusetzen (z.B. durch Serviceleistungen „Taxiruf durch den Bus-Fahrer“ oder dem Service ein rabattiertes Frauen- oder Nachttaxiangebot anzubieten).

Bausteine

Die gemeinsame Nutzung von Taxi- und Bahn/Busangeboten soll vereinfacht werden. Dies betrifft besonders die organisatorische Abwicklung und Abrechnung. Auch hierfür könnte das neue Abrechnungssystem im Netz der Saarbahn genutzt werden, wobei das Tarifsystem bei klassischen Taxifahrten unberührt bleibt. Mit einer Chipkarte oder der passenden App auf dem Smartphone sollen Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr unkompliziert auf ein Taxi umsteigen können, indem auch hier eine bargeldlose Abbuchung möglich ist. Die Zahlung mit Bargeld bleibt als Alternative erhalten.

Zweiter wichtiger Baustein für eine weitere Integration von Taxidiensten ist eine regelmäßige Überprüfung, ob Leistungen im Busnetz sinnvoll durch AST-Angebote ganz oder teilweise ersetzt werden können. Zwar sind Busangebote bereits als umweltfreundliches Mobilitätsangebot zu verstehen, aber im Hinblick auf die Besetzung und die Kosten können AST-Angebote ein sinnvoller Ersatz sein. Zudem sind nachfragegerechte AST-Angebote klimaschonender einzustufen, als vergleichsweise leere Busse.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.9** Angebotsebenen im lokalen Busverkehr
- **C1.10** Organisation von Bedarfsverkehren
- **C7.1** Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems

Wirkungs-Kosten Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, saarVV, Taxiunternehmen

P+R B+R

J 5 Fahrradmitnahme in Bus und Bahn

VE GT FU SE SL MU

Neben der Nutzung von B+R-Standorten kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein, weil z. B. keine geeignete Abstellmöglichkeit vorhanden ist oder das Fahrrad an der Zielhaltestelle wieder benötigt wird. Hierzu ist grundsätzlich eine Mitnahme im Mehrzweckbereich eines Busses vorgesehen. Diese Flächen sind anders als im Schienenverkehr aber vergleichsweise klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z.B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck).

Bei der Saarbahn können Fahrräder bereits in allen Bussen sowie in der Saarbahn außerhalb der Hauptverkehrszeit morgens mitgenommen werden. Es gibt allerdings keinen Beförderungsvorrang für Fahrgäste mit Fahrrad gegenüber anderen Fahrgästen, welche auf den Mehrzweckbereich angewiesen sind.

Bausteine

Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn/Bus soll auch für Nutzer möglich sein, die am Zielort erneut ihr Fahrrad nutzen möchten. Dennoch soll der Beförderungsvorrang anderer Fahrgäste erhalten bleiben. Hierzu könnte seitens der Saarbahn oder des SaarVV ggf. mit einem privaten Anbieter ein neues Service- und Mobilitätsangebot entwickelt werden, bei dem Fahrgästen zusätzlich zum Ticket ein vergünstigtes Faltrad zur Verfügung gestellt würde. Dieses kann zusammengeklappt als Gepäckstück transportiert werden. Entsprechend entfallen die Restriktionen des Beförderungsvorrangs und auch eine Mitnahme während der Berufsverkehrs morgens ist möglich.

Quelle: RMV: Zusammengeklappt lässt sich das ADFC-RMV-Faltrad auch mit einer Hand gut tragen. (© RMV)

- Kombi-Angebot Jahresfahrkarte + vergünstigtes Faltrad
- Kostenlose Nutzung der Mobilitätsstationen, um z. B. kleine Reparaturen durchführen zu lassen

Um Fahrräder in Bussen und Bahnen möglichst unkompliziert mitnehmen zu können, müssen die Fahrzeuge und entsprechend auch die Bahnsteige einfach zugänglich sein. Hierzu sind ggf. Rampen oder Aufzüge notwendig.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **J3** Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☒ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: Saarbahn, saarVV, Verkehrsunternehmen, ggfs. ADFC

P+R B+R

J 6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot

VE GT FU SE SL MU

Der Umweltverbund umfasst öffentliche Verkehrsangebote (ÖPNV, CarSharing, Taxi) sowie den Rad- und Fußverkehr. Damit kann ein großer Teil der alltäglichen Wegezwecke abgedeckt werden und kann ganz oder zumindest teilweise eine gute Alternative zum Auto darstellen. Hierfür ist es aber von zentraler Bedeutung, dass all diese Angebote als ein Mobilitätsangebot mit flexiblen Bausteinen nutzbar sind und nach außen vermarktet werden.

In der Stadt Saarbrücken bestehen bereits viele klimaschonende Mobilitätsangebote, welche aber nicht vernetzt bzw. einheitlich organisiert und vermarktet werden. Mit dem Ziel, die Inter- und Multimodalität auch ohne das eigene Auto zu stärken, muss auch die Organisation und Vermarktung verbessert werden. Hier bietet sich v.a. mit dem neuen Abrechnungssystem im öffentlichen Personennahverkehr eine zentrale Säule an.

Bausteine

Für die Etablierung eines einheitlichen Umweltverbundes sind die Aufgaben der einzelnen Mobilitätsdienstleister unter einer Dachmarke zusammen zu führen. Hierzu sollte ein Mobilitätsdienstleister organisatorische Aufgaben (wie Kostenermittlung, Beratung, usw.) übernehmen. Ziel ist es, bestehende Angebote wie CarSharing und Taxiunternehmen zu integrieren, statt ein konkurrierendes Angebot aufzubauen.

- Umsetzung/Betreuung des neuen Abrechnungssystems und Integration in weitere Angebote wie Taxis
- Prüfung einer Integration weiterer Mobilitätsangebote in den Aufgabenbereich (Fahrradverleih als städtisches System oder über Mobilitätsstationen, CarSharing, usw.)
- Auftritt aller Mobilitätsangebote unter einer gemeinsamen Marke
- Betreuung bei der Integration von Bestandsangeboten Dritter (z. B. Cambio, Taxiunternehmen)
- Vermarkung als Baukastensystem, in dem Kunden in regelmäßigen Abständen Bausteine ändern können, um ein flexibles Mobilitätsangebot zu haben
- zentrale Abrechnung der genutzten Leistungen in einer zusammenfassenden Rechnung (z. B. monatlich)

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.10** Organisation von Bedarfsverkehren
- **C7.1** Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems
- **J3** Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen
- **J4** Integration von Taxidiensten

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, saarVV, Cambio, Taxiunternehmen

5.11 Handlungsfeld K: Mobilitätsmanagement und -kultur

Die Maßnahmen aus dem Bereich K Mobilitätsmanagement und -kultur sind, anders als die aufwändigen infrastrukturellen Lösungen, gezielt dazu konzipiert, das Verkehrsgeschehen nachhaltig zu beeinflussen und tragen zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur bei. Die Verkehrsteilnehmer sollen durch eine bessere Koordination und Information zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Information, Beratung und Motivation stehen im Mittelpunkt des Mobilitätsmanagements. Es sollen attraktive Alternativen zum eigenen Auto aufgezeigt werden. Das Verkehrsverhalten ist jedoch immer auch durch eingeschliffene Lebensweisen geprägt, so dass ein Umdenken und Umsteigen auf Alternativen erlebbar und attraktiv sein muss. Hier setzen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilitätskultur an.

5.11.1 Grundsätze des Mobilitätsmanagements

Mobilitätsmanagement lässt sich grob in drei Haupthandlungsbereiche unterscheiden, in denen sich erfahrungsgemäß die besten Wirkungseffekte nachweisen lassen:

- kommunales Mobilitätsmanagement
- betriebliches Mobilitätsmanagement und
- schulisches Mobilitätsmanagement.

Durch die Maßnahme Mobilitätsberatung an unterschiedlichen Einrichtungen (z. B. Betriebe, Kommune, Schulen) anzubieten, wird ein nachhaltiges und kosteneffizientes Mobilitätsmanagement gefördert. Dieses setzt in Betrieben und kommunalen Verwaltungen v. a. bei der Mobilität der Mitarbeiter, bei der Parkraumausstattung, bei Dienstreisen sowie beim Fuhrpark an. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement fokussiert sich die Rolle der Stadt vor allem auf eine Beraterfunktion sowie als Initiator, Unterstützer und ggf. Koordinator von Pilotprojekten.

Im kommunalen Mobilitätsmanagement kann die Stadt - als wichtiger Arbeitgeber - direkt bei den eigenen Strukturen tätig werden, Konzepte und Maßnahmen erproben und mit gutem Beispiel für andere Betriebe vorangehen. Im Rahmen der Wirtschaftsförderung und Bauleitplanung kann außerdem Einfluss auf Betriebe genommen und die Aufstellung von Mobilitätsmanagementkonzepten unterstützt werden.

Im schulischen Mobilitätsmanagement werden (in Saarbrücken z. B. über das Amt für Kinder und Bildung sowie das Ordnungsamt) Schulen ermutigt und angeregt, Maßnahmen umzusetzen, welche eine eigenständige, nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern. Synergieeffekte ergeben sich v. a. mit der Schulwegsicherheit (siehe Maßnahmensteckbrief I 5). Zudem kann die Stadt über die Standortwahl von Kindergärten und Schulen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Kinder und Eltern bewirken.

Begleitet werden sollten alle Maßnahmen durch Marketing und Kommunikation, um Akteure und Bevölkerung für das Thema nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren, zu motivieren und ein Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu erzeugen.

5.11.2 Handlungsbedarf im Mobilitätsmanagement

In Saarbrücken existieren bereits unterschiedliche Anknüpfungspunkte, v. a. im kommunalen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement (vgl. VEP-Analysebericht). Die bisherigen Aktivitäten sind allerdings noch sehr punktuell und es bieten sich weitere Potenziale, um das Vorgehen koordinierter und strategi-

scher auszurichten sowie die Akteure stärker miteinander zu vernetzen und zu qualifizieren. Die Möglichkeiten eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements können so noch weiter ausgeschöpft werden.

Das verwaltungsinterne, betriebliche Mobilitätsmanagementprojekt der LHS stellt einen guten Ausgangspunkt für weitere bzw. verstärkte Maßnahmen und Aktivitäten dar - offene Potenziale sind vorhanden (vgl. z. B. Nachfrage des Job-Tickets in der Verwaltung im VEP-Analysebericht[25]). Auch andere in Saarbrücken ansässige Betriebe haben sich mit dem Thema betriebliches Mobilitätsmanagement auseinandergesetzt und verfolgen z. T. bereits entsprechende Konzepte (z. B. CosmosDirekt und die Universität). Es sollte Ziel der LHS sein, diese Betriebe in ihren Maßnahmen zu unterstützen und noch weitere Betriebe von den Vorteilen eines Mobilitätsmanagements zu überzeugen sowie zu eigenen Bemühungen zur Aufstellung von betrieblichen Mobilitäts- und Umweltmanagementkonzepten zu ermutigen.

Dies kann z. B. über Kampagnen, Wettbewerbe und Programme (wie es sie bereits seitens des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz des Saarlandes („Clever zur Arbeit“) oder des Landes Saarland („Umweltpakt Saar“) gab bzw. gibt) angestoßen werden. Auch durch die eigenen Handlungen der Stadt Saarbrücken sollten die Grundlagen des Mobilitätsmanagements auf verschiedenen Ebenen weiter gestützt werden. Hierzu ist ein strategisches Vorgehen von Vorteil. Mögliche Einsatzbereiche sind z. B. die Festlegung von Bedingungen zur Ansiedlung von Gewerbe (z. T. bereits durch Anrechnung von verbindlichen Mobilitätskonzepten beim Stellplatzbedarf vorhanden) oder die gezielte Information von Zielgruppen (z. B. weitere Ergänzung der Neubürger-Mappe, Information für Senioren oder Eltern von Schulkindern).

Durch Ausweitung und Belebung der im Grundsatz vorhandenen Netzwerke (z. B. „Netzwerk Mobilität Saar“) sind gegenseitiger Austausch und Information zu verstärken. Um die Koordination seitens der Stadt zu erleichtern, bietet es sich an, ämterübergreifend zusammen zu arbeiten und die Kompetenzen weiter zu stärken. Dies erleichtert auch die Kommunikation innerhalb der Verwaltung im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements.

5.11.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie dem Zielkonzept des VEP wurden die folgenden fünf Maßnahmenfelder K 1 bis K 5 abgeleitet.

[25] Die Verwendung des Job-Tickets unter den städtischen Angestellten stieg seit 2013 von 116 auf 350 Nutzer an. Gemessen an der Gesamtbeschäftigtenzahl (ca. 2.400 Personen) weist dies noch Potenzial auf.

Tabelle 23: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur (K) – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
K1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements	hoch	Daueraufgabe			LHS, IHK, Ministerien, Wirtschaftsunternehmen (z. B. große und mittlere Betriebe), Verkehrsbetriebe
K2 Mobilitätsmanagement in der Verwaltung	mittel	Daueraufgabe			LHS & Beteiligungsunternehmen (z. B. Entsorgungsbetriebe, Stadtwerke, Stadtbahn, Klinikum), Verkehrsbetriebe, Landesverwaltung
K3 Schulisches Mobilitätsmanagement	hoch	Daueraufgabe			LHS, Schulen, Hochschulen, Fördervereine, Polizei, Verkehrsbetriebe, Verbände …
K4 Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit	mittel	Daueraufgabe			Verbraucherzentrale, LHS, Ministerien, Verkehrsbetriebe, IHK, HWK, Arbeitskammer des Saarlandes, VCD, BUND…
K5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität	hoch	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, weitere Partner…

Das Maßnahmenfeld K 5 „Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen“ beinhaltet öffentlichkeitswirksame Marketingaktionen und Imagekampagnen sowie eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Diese Maßnahmen verfolgen insbesondere das Ziel, ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein in der Bevölkerung zu fördern und die Nutzungsraten des Umweltverbunds mit Hilfe von Mobilitätsmanagement zu steigern. Es können sich daher vielfältige Synergieeffekte zu anderen Maßnahmenfeldern des VEP ergeben (A8 „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation“ im Fußverkehr, B10 „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/Marketingstrategien“ im Radverkehr, C7 „Kommunikation und Marketing“ im ÖPNV, F8 „Serviceangebote, Information und Marketing“ im Einkaufs- und Tourismusverkehr, I6 „Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit“ zur Verkehrssicherheit).

K 1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements

VE GT FU SE SL MU

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte die LHS koordiniert und zielgerichtet ihr Engagement zur aktiven Ansprache und Beratung von Betrieben erhöhen. Dazu ist es empfehlenswert, die Zuständigkeiten und Kompetenzen zu bündeln (z. B. in Form einer Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement). Die Arbeitsgruppe erarbeitet Konzepte, ist offizieller Ansprechpartner in Sachen Mobilität und hält regen Kontakt zu allen Akteuren. Dies erleichtert die Kommunikation sowohl nach innen als auch nach außen.

Die Aufgaben der Stadt im betrieblichen Mobilitätsmanagement haben überwiegend informativen und kommunikativen Charakter. Es sollten allerdings auch eigene (Pilot-)Projekte oder (Beratungs-)Programme entwickelt und umgesetzt werden. Um möglichst große Effekte zu erzielen, könnte ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement (z. B. für große Gewerbegebiete) entwickelt werden. Dazu sind die beteiligten Akteure seitens der Stadt aktiv anzusprechen, der Prozess anzustoßen und gemeinsame Konzepte sowie langfristig selbstlaufende Organisationsstrukturen zu erarbeiten.

Regelnd eingreifen kann die Stadt nur bedingt. Im Rahmen der Standortentwicklung und Bauleitplanung bieten sich einige mit Bedacht einzusetzende Möglichkeiten. Investoren und ansiedlungswillige Betriebe mit verbindlichen Mobilitätsmanagementkonzepten können u.a. ihre Aktivitäten bei der Nachweispflicht von Stellplätzen anrechnen lassen. Begleitend sollte natürlich eine nutzerfreundliche Infrastruktur (v. a. für Radverkehr und ÖPNV) an neuen Gewerbestandorten sichergestellt werden.

Bausteine

- Strategisches Vorgehen seitens der Verwaltung zur vermehrten Implementierung betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen und -konzepte:
  Qualifizierung der Zuständigkeit in der Verwaltung (z. B. Arbeitsgruppe), gezielte Ansprache von Betrieben und Steakholdern, aktive Information und Beratung, Vermittlung von Kontakten und übergeordneten Programmen (z. B. Umweltpakt Saar, mobil.pro.fit), Teilnahme an Netzwerktreffen (ggf. auch Leitung), gemeinsame Ausarbeitung und Umsetzung von Pilotprojekten.
- Anstoß und Begleitung standortbezogener Mobilitätskonzepte:
  z. B. Flughafen, große Gewerbegebiete/Betriebe; Aktivierung und Überzeugung von Akteuren und Multiplikatoren, Einleitung und Koordinierung erster Treffen, Beratung beim Aufbau von Organisationsstrukturen und der Entwicklung von Maßnahmen (z. B. Nutzung von E-Bikes, E-Fahrzeugen, Flottenmanagement, CarSharing, Jobticket und Parkgebühren, Fahrgemeinschaftsförderung, etc.).
- strategische Implementierung von Grundlagen zur Förderung und Forcierung von Mobilitätskonzepten:
  z. B. durch Überarbeitung der Stellplatzrichtlinie (vgl. H 5), Investorenberatung und Bedingungen im Rahmen der Standortentwicklung, Einrichtung eigener Zertifizierungs- bzw. Beratungsprogramme oder Teilnahmeunterstützung/Initiierung an Programmen und Wettbewerben für ansässige Betriebe.
- Sicherstellung eines geeigneten Infrastrukturangebotes:
  z. B. für Berufsverkehr geeignete Wegeinfrastruktur im Radverkehr, ÖV-Anbindung und Takt von Gewerbegebieten (vgl. u. a. Handlungsfelder B und C).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **H 5** Optimierung der Stellplatzrichtlinie

K 1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements

VE GT FU
SE SL MU

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe
regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** Stadt Saarbrücken, IHK, Ministerien, Wirtschaftsunternehmen (z. B. große und mittlere Betriebe), Verkehrsbetriebe	

K 2 Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

VE GT FU SE SL MU

Das bestehende betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadt Saarbrücken ist in weiten Teilen erfolgreich und kann als guter Anknüpfungspunkt für weitergehende Maßnahmen genutzt werden. Dazu sollten die Maßnahmen weiter auf die Bedürfnisse der städtischen Angestellten angepasst und v. a. in ihrer Vermarktung verstärkt werden. Insbesondere das Jobticket, die Radverkehrsförderung und die Bildung von Fahrgemeinschaften bieten weiterhin große ungenutzte Potenziale und sollten wie geplant priorisiert werden. Weitere Maßnahmen sollten fortlaufend entwickelt und ergänzt werden. Zur strategischen Koordination bietet sich die Bündelung in Form einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe an. Zusätzlich zur direkten Wirkung auf die Mobilität der städtischen Mitarbeiter geht vom kommunalen Mobilitätsmanagement eine Vorbildwirkung für andere Betriebe in der Stadt aus, weshalb die Maßnahmen und Erfolge auch offensiv nach außen kommuniziert werden sollten. Neben der Verwaltung der Stadt Saarbrücken liegen zudem auch erhebliche Potenziale für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement in den Ministerien und Behörden des Landes.

Bausteine

- Strategische Koordination an einer zentralen Stelle (z. B. Arbeitsgruppe)
  als qualifizierter Ansprechstelle zum Thema Mobilität und Kontakt für innen und außen.
- Verstärkte Bewerbung sowie koordinierte Anpassung der Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements auf die Bedürfnisse der städtischen Angestellten:
  z. B. stärkere Bewerbung des Job-Tickets, Einrichten von weiteren Fahrradabstellanlagen.
- Ergänzung und Ausweitung von Maßnahmen:
  z. B. weitere konsequente Bewerbung des Job-Tickets, Ausbau und weitere Bewerbung der verwaltungsinternen Mitfahrerbörse, Prüfung einer Ausweitung des Angebots von Diensträdern und Pedelecs auf weitere Verwaltungsstandorte, Umstrukturierung und Erweiterung des Fuhrparkmanagements (z. B. private Nutzung von freien Dienstfahrzeugen, Anschaffung weiterer Elektrofahrzeuge), Optimierung der Infrastruktur (Abstellanlagen, Trockenräume/Duschen, Anbindung im ÖPNV).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **C** Handlungsfeld ÖPNV
- **L 4** Verkehr und Umwelt

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS & Beteiligungsunternehmen (z. B. Entsorgungsbetriebe, Stadtwerke, Stadtbahn, Klinikum), Verkehrsbetriebe, Landesverwaltung

K 3 Schulisches Mobilitätsmanagement

VE GT FU SE SL MU

Neben dem betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement stellt das schulische Mobilitätsmanagement einen weiteren wichtigen Ansatz dar. Denn auch auf Schul- und Ausbildungswegen besteht ein hoher Handlungsdruck sowie vor allem auch ein großes Verlagerungspotenzial weg vom Autoverkehr.

Insbesondere sollen attraktive Alternativen zu den sogenannten Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt von der Schule, aufgezeigt werden. Hinzu kommt, dass im Rahmen einer entsprechenden Verkehrserziehung den Kindern und Jugendlichen ein nachhaltiges, eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten nahegebracht werden kann. Wichtig ist die Unterstützung von Seiten der Schulen und Elternschaft. Dafür ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit zu leisten.

Auch hier empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen.

Synergieeffekte bestehen zur Verkehrssicherheit (vgl. Handlungsfeld I), beispielsweise in Form von Schulwegplänen. Diese zeigen zum einen auf, welche Wege für die Kinder die sichersten und direktesten zur Schule sind. Zum anderen können sie aber auch Überzeugungsarbeit leisten und Eltern ermutigen, ihre Kinder selbstständig per Rad, zu Fuß oder auch mit dem ÖPNV zur Schule gehen zu lassen.

Maßnahmen können gemeinsam mit den Schülern, Eltern und Lehrern im Rahmen von Projektwochen entwickelt werden und somit Teil der Verkehrserziehung werden. Wichtig ist auch im schulischen Mobilitätsmanagement die Kommunikation zwischen allen Akteuren, denn eine dauerhafte Motivation und Engagement seitens der Eltern und Lehrenden ist für einen Erfolg in diesem Bereich notwendig.

Begleiteter Weg zum Kindergarten („Walking Bus“)

Kinder selbstständig auf dem Schulweg

K 3 Schulisches Mobilitätsmanagement

VE GT FU SE SL MU

Bausteine

- Verstärkte Initiierung bzw. strategische Konzeptionierung des Themenfeldes seitens der städtischen Verwaltung: z. B. in Form eines Handlungsprogramms.
- Anstoßen von Aktionen zur Verkehrserziehung an den Schulen:

  z. B. jährliche Aktionswochen zum Thema eigenständige und umweltbewusste Mobilität und Schulwegsicherheit, Zertifizierung von Schulen/Kindergärten.
- Verstärkte Information und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Elternbringverkehr:

  z. B. in Form von Flyern und Infomaterial (z. B. Kinderstadtpläne), Schulstartpaket „Mobilität“, Mobilitätsberatung an Elternabenden/-sprechtagen oder auf Schulfesten (z. B. Kooperation mit Polizei, Verkehrswacht, VCD, ADFC).
- Strategische Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen an allen Schulen (vgl. Handlungsfeld I):

  Nicht wie bisher nur nach Eigeninitiative der Schulen, sondern als offensiver Anstoß seitens der Stadt (Erarbeitung ggf. im Rahmen von Projektarbeit). Ggf. auch Integration in den Lehrplan und Kooperation mit dem ADAC, ADFC, u. a. Verbänden.
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation von „Walking Bus“/“CycleTrain“[26]:

  Erstellung eines Handlungsleitfadens und Nennung eines Ansprechpartners bei der Verwaltung.

  Prüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen an sensiblen Bereichen: Abstimmung mit Schulen und Anwohnern.
- Mobilitätskonzepte für Hochschulstandorte:
  Initiierung und Begleitung von Mobilitätsstrategien und -konzepten der Hochschulen zur Förderung des des Umweltverbundes insgesamt (Einrichtung von Mobilitätsbeauftragen an den Hochschulen; Schaffung von Grundlagendaten über Mobilitätsbefragungen; Definition von Zielen für die Mobilitätssituation der Hochschulstandorte; Umsetzung konkreter Maßnahmen/Projekte; …;. Die Universität des Saarlandes erarbeitet bspw. derzeit ein Parkraummanagement. Dieses sollte aber durch eine Attraktivierung des Umweltverbundes flankiert werden.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

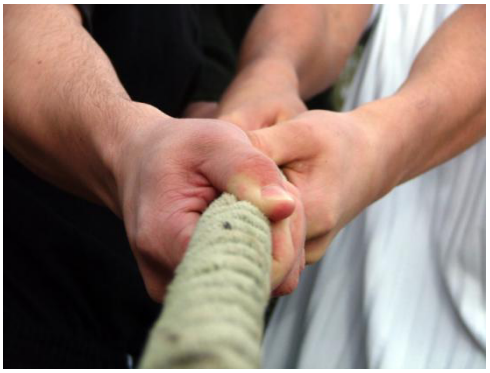
- **A** Handlungsfeld Fußverkehr
- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **I** Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe
regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Schulen, Hochschulen, Fördervereine, Polizei, Verkehrsbetriebe, Verbände …	

[26] Eine Gruppe von 8 bis 14 Kindern geht in Begleitung zweier Erwachsener gemeinsam zur Schule oder Kindergarten. Kinder können an bestimmten "Haltestellen" zur Gruppe hinzustoßen und werden dort wieder "herausgelassen". Bei Kindergartenkindern sind evtl. mehr Begleitpersonen und ein engmaschigeres "Haltestellennetz" notwendig als bei Grundschulkindern. Walkingbusse können z. B. über Fördervereine oder Schulpflegschaften organisiert werden, auch Engagement von z.B. Sport-/Wandervereinen ist vorstellbar.

K 4 Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit

VE GT FU
SE SL MU



Quelle: photocase

Mobilitätsmanagement lebt von einem funktionierenden Austausch der Akteure und der Bekanntmachung. Die LHS kann die vorhandenen Netzwerke und Arbeitsgruppen unterstützen und koordinierend tätig werden. Das seit Juni 2010 bestehende - aber derzeit nicht aktive - „Netzwerk Mobilität Saar“ sollte reaktiviert und in seinen Aktivitäten ausgeweitet werden. Der bisherige Teilnehmerkreis ist an einer Weiterführung interessiert, so dass eine übergeordnete potenzielle Projektunterstützung (u. a. beispielsweise durch das Land, aber auch ggf. durch andere Teilnehmende) und Interessensvertretung vor Ort zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements daraus entstehen kann.

Im Rahmen der Netzwerkarbeit kann eine kooperative Umsetzung von nachhaltigen und neuartigen Konzepten der Mobilität entwickelt und Betriebe bei der Umsetzung unterstützt werden.

Bausteine

- Reaktivierung des „Netzwerkes Mobilität Saar“:
  Unterstützung bzw. Organisation zur Wiederbelebung und Ausweitung der Aktivitäten des vorhandenen Netzwerks zur Motivation und Unterstützung von Mobilitätsmanagement in ansässigen Betrieben.
- Aufbau und Aufrechterhaltung von Kontakten zwischen Stadt und weiteren Akteuren:
  z. B. zu Schulen und Elternräten im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements; Vermittlung und Information von interessierten Akteuren und Multiplikatoren, Austausch von best-practice-Beispielen.
  Weitere potenzielle Arbeitsgruppen die im Rahmen des Mobilitätsmanagements fortgeführt werden können sind z. B. die Fokusgruppen Region bzw. Einzelhandel, der VEP-Beirat oder der Parkbeirat.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B** Handlungsfeld Radverkehr
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **I** Handlungsfeld Verkehrssicherheit
- **K** Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** Verbraucherzentrale, LHS, Ministerien, Verkehrsbetriebe, IHK, HWK, Arbeitskammer des Saarlandes, VCD, BUND…

K 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität

VE GT FU SE SL MU

Die Beeinflussung einer bestehenden Mobilitätskultur bzw. die Veränderung des Verkehrsverhaltens zu Gunsten eines nachhaltigen Verkehrsmittels oder Angebots muss mit kontinuierlichen und aktiven Informationen und Anreizen verbunden sein. Gerade Mobilitätsmanagement sollte als schwer vermittelbares Thema noch versierter und engagierter kommuniziert und im Angebot weiter qualifiziert werden. Akteure und Zielgruppen sollten dazu aktiv angesprochen werden (wie bereits bei Neubürgern und Senioren praktiziert, vgl. Projekt *MOBIA Saar – Mobilität bis ins Alter*).

Hilfreich bei der Kommunikation ist die Entwicklung einer wiedererkennbaren Dachmarke für Mobilitätsmanagement seitens der Stadt oder einer Akteursgruppe (z. B. in Form des Netzwerks Mobilität Saar), wo alle Aktivitäten fachkundig koordiniert sowie Informationen, technische Komponenten, Dienstleistungen und Managementmodelle gesammelt angeboten werden.

Stadtweite Aktionen und Kampagnen sind eine weitere Möglichkeit, um mehr Aufmerksamkeit für ein Thema zu erreichen. Besonders bei Etablierung neuer Angebote haben kostenlose Testphasen eine hohe Bedeutung, da diese unverbindlich sind und damit die Hemmschwelle für eine erstmalige Nutzung aufheben können. Eine gleichzeitig erfolgende aktive Information der Menschen vor Ort kann zu einem Umdenken führen und damit das Mobilitätsverhalten einer Stadt nachhaltig verändern. Hier bestehen Synergien zu zahlreichen anderen Handlungsfeldern des VEP.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und zur Minderung der Verkehrsemissionen bedeutet vor allem die Verlagerung von Fahrten vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund einen Bewusstseinswechsel und somit ein Mobilitätsänderung bei der Bevölkerung. Hierzu beinhalten die Konzepte des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV, des ruhenden Verkehrs sowie des Themenfeldes Mobilitätsmanagement und -kultur bereits öffentlichkeitswirksame Maßnahmenempfehlungen. Im Sinne einer umweltbewussten Ausrichtung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und Fortbewegungsarten sollten diese Kampagnen teilweise auch gebündelt werden und um weitere Kampagnenelemente ergänzt werden.

Aktion zum 10. Jubiläum der Bremer Mobilpunkte

Information via App

Quelle: pixabay

Bausteine

- <u>Aufbau einer wiedererkennbaren Dachmarke Mobilitätsmanagement:</u>

  Bündelung aller Aktionen, Informationen, Dienstleistungsangebote unter einem Dach, qualifizierte Anlauf- und Beratungsstelle für interessierte Bürger, Unternehmen und Akteure. Koordiniert z. B. durch die Stadt oder das Netzwerk Mobilität Saar.
- <u>Ausbau eines übergreifenden, mobilitätsbezogenen Internetangebotes:</u>

  Qualifizierung des bisherigen Internetauftritts, Aufbau einer zentralen Homepage mit Bündelung aller Informationen zum Thema Mobilität, Aufbau einer stadt-/regionsweiten Pendler- und Mitfahrbörse, Weiterentwicklung von Mobilitäts-Apps für Saarbrücken.

K 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität

VE GT FU
SE SL MU

- Gezielte und strategische Ansprache von Zielgruppen:
  wie z. B. bei Senioren und Neubürgern; Entwicklung einer strategischen Zielsetzung und Abbau von Nutzungshemmnissen, speziell aufbereitetes Informationsangebot zur Mobilität.
- Initiierung von Projektwochen und Wettbewerben:
  z. B. an Schulen, in Betrieben, Teilnahme am „Stadtradeln“, „Europäische Woche der Mobilität“, etc.
- Stadtweite Aktionen und Kampagnen:
  z. B. autofreie Tage, Schnupperticket ÖV, „Fahrzeugschein als Fahrschein“ für einen bestimmten Zeitraum, Ernennung von prominenten Nahmobilitätsbotschaftern, Bewusstseinsbildung & Imagekampagne.
- Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung über Zeitungsartikel, Broschüren, Informationen auf dem städtischen Internetauftritt
- Durchführung von Kampagnen, Aktionstagen und öffentlichen Veranstaltungen zum Thema umweltbewusste Mobilität mit Integration aller Verkehrsarten/ Verkehrsmittel (z.B. angelehnt an die „Kopf an – Motor aus“-Kampagne des Umweltbundesamtes)
- Integration des Mobilitätsthemas in übergreifende Kampagnen bspw. zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung oder zum Energiesparen (z.B. Klimakampagne Karlsruhe)
- Weitergehende Kampagnen und Aktionen, z. B. in Abstimmung mit den städtischen Energie-Versorgungsdienstleistern und Verkehrsunternehmen (gratis ÖPNV-Monatskarte, kostenloses Leih-Pedelec für einen Monat oder CarSharing-Guthaben bei Bezug eines „grünen“ Strom-/ Gastarifes)
- Wettbewerbe mit Unternehmern, Handel und Gastronomen zum Themenfeld umweltbewusste Mobilität und Auszeichnung von Betrieben/Gastronomen/Händlern, die ihre Wirtschaftsverkehre umweltfreundlich abwickeln
- Initiierung und Koordination von kommunalen und regionsweiten Netzwerken für eine umweltfreundliche Mobilität, bspw. auch zur Umsetzung einer Elektromobilitätsstrategie (vgl. L 4)

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 8** Handlungsfeld Fußverkehr - Öffentlichkeitsarbeit und Organisation
- **B 9** Handlungsfeld Radverkehr - Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/Marketingstrategien
- **C 8** Handlungsfeld ÖPNV - Kommunikation und Marketing
- **F 8** Handlungsfeld Einkaufs- und Tourismusverkehr - Serviceangebote, Information und Marketing
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **I 6** Handlungsfeld Verkehrssicherheit - weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Saarbahn, weitere Partner…

5.12 Handlungsfeld L: Verkehr und Umwelt

Verkehr ist ein Hauptverursacher von Luftverschmutzung und Lärm. Zudem trägt der Verkehrsbereich erheblich zu den klimaschädlichen Treibhausgasen sowie zum Flächenverbrauch bei. Eine umwelt- und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung ist für Saarbrücken wichtig, da die Stadt derzeit stark vom Kfz-Verkehr geprägt ist und entsprechende negative Umweltauswirkungen (Lärm im öffentlichen Raum, Schadstoffbelastungen, hoher Flächenverbrauch für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr) festzustellen sind. Das Handlungsfeld trägt insbesondere zum Oberziel „Minimierung der Umweltbelastungen“ bei.

Wichtig ist es daher, einerseits vermeidbare Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern und andererseits unvermeidbare Kfz-Fahrten verträglich abzuwickeln. Hierzu beinhaltet der VEP mit den Handlungsfeldern (bspw. zum Fußverkehr (A), Radverkehr (B), zum ÖPNV/SPNV (C), zur verträglichen Abwicklung der Kfz- und Wirtschaftsverkehre (siehe D und E) sowie zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr (H)) bereits umfangreiche Anknüpfungspunkte. Zwischen den einzelnen Handlungsfeldern und darüber hinaus gibt es weitere Synergieeffekte und Möglichkeiten zur umweltfreundlichen Entwicklung der Mobilität in Saarbrücken, die in diesem Kapitel dargestellt werden.

5.12.1 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie dem Zielkonzept des VEP wurden für das Handlungsfeld Verkehr und Umwelt folgende vier Maßnahmenfelder entwickelt (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 24: Handlungsfeld Verkehr und Umwelt (L) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
L1 Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung	hoch	Daueraufgabe			insb. LHS, Land
L2 Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs	hoch	Daueraufgabe			LHS
L3 Klimawandel, CO_2-Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen	mittel	Daueraufgabe			LHS
L4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen	mittel	Daueraufgabe			LHS, Private, Umlandkommunen

L 1 Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung

VE GT FU SE **SL** **MU**

Die zentralen Planwerke zur Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen des Verkehrs sind der Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe II aus dem Jahr 2015 sowie der Luftreinhalteplan für das Saarland aus dem Jahr 2013, der u. a. in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Saarbrücken erarbeitet wurde (siehe VEP-Analysekapitel 13). Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktions- sowie Luftreinhalteplans sind auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen und nach Möglichkeit in die bestehende Planungskonzepte einzubeziehen.

Die Maßnahmenvorschläge des VEP leisten hier bereits einen wichtigen Beitrag zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen, zum Beispiel durch die angestrebten Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund, eine integrierte Verkehrs- und Standortplanung sowie Lenkungen des Lkw-Verkehrs, Geschwindigkeitsbeschränkungen für sensible Bereiche, P+R- sowie B+R-Schnittstellen, Mobilitätsmanagementmaßnahmen oder die Parkraumstrategie Innenstadt. Zudem haben schon umgesetzte Maßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen geleistet, bspw. die Umgestaltung der Eisenbahnstraße.

Bausteine

- Geschwindigkeitsbeschränkungen:
  Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in sensiblen Bereichen und Bereichen mit erhöhten Verkehrsemissionen (siehe D 8), Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Viktoriastraße, Mainzer Str.) sowie Geschwindigkeitskontrollen (I 4). Die besondere Lage der A 620 als Stadtautobahn erfordert mittelfristig Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen. Diese können zum einen in großen infrastrukturellen Projekten (z. B. Tunnellösung) liegen, aber auch einfachere Maßnahmen wie weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Senkung der Verkehrsemissionen sind kurzfristig möglich.
- Lkw-Durchfahrt- und Nachtfahrverbote
  Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten für sensible Bereiche und Bereiche mit einer besonderen Lärm- und Schadstoffbelastung; Prüfung eines Lkw-Nachtfahrverbotes (z.B. in der Dudweiler Straße siehe LAP)
- Verkehrslenkende Maßnahmen (Verlagerung auf weniger sensible Routen)
  z. B. perspektivische Entlastung des Innenstadtbereichs durch das Innenstadtverkehrskonzept (siehe D 5); Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Autobahnen
- Verstärkter Einsatz von Lärmoptimierten Asphalt
  Weiterer Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt auf Hauptverkehrsstraßen bei Sanierungs-/Umgestaltungsmaßnahmen, wenn Emissionsprobleme vorliegen (siehe L 1.1)
- Verträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung
  z. B. durch die Vergrößerung des Fassadenabstandes zur Fahrbahn durch Radfahrstreifen, breitere Gehwege oder Grünstreifen (im VEP bspw. durch die Optimierung der Radinfrastruktur (B 3) und durch eine attraktive und verträgliche Straßenraumgestaltung (G))
- Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs
  Tempo 30 führt bereits im fließenden Verkehr zu weniger Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu einer Verstetigung des Verkehrs, d. h. zu weniger Lärm- und Schadstoffemissionen. An den Knotenpunkten können Optimierungen der Lichtsignalsteuerungen/ Grüne Wellen sowie Kreisverkehre den Verkehr flüssiger gestalten.
- Reduktion der Eisenbahnverkehrs- und Saarbahnemissionen
  Der Lärmaktionsplan beinhaltet Analysen sowie Maßnahmen zur Minderung des Lärms, der durch den Schienenverkehr verursacht wird. In Abstimmung mit den Ergebnissen und Empfehlungen des LAP sollten auch diese Maßnahmen geprüft und durch die zuständigen Baulastträger umgesetzt werden. Maßnahmenbereiche sind vor allem der passive Schallschutz und Maßnahmen am Fahrweg, an den Fahrzeugen und betriebsorganisatorische Maßnahmen.

L 1 Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung

VE GT FU SE **SL** **MU**

- Schutz ruhiger Gebiete vor Emissionen bzw. einer Zunahme der Emissionen

  Ruhige Gebiete, die einen Freizeit- und Erholungswert haben oder auch Waldflächen, sollen vor Lärm geschützt werden bzw. es sollen nach Möglichkeit vorhandene Lärmemissionen verringert werden. Hierzu zählen insbesondere die innerörtlichen Erholungsflächen, zum Beispiel an der Saar (Staden, Bürgerpark, …). Vorgenannte Maßnahmen tragen dazu bei, die Lärmemissionen des Verkehrs zu verringern und haben somit auch einen positiven Effekt auf die ruhigen Gebiete.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **C** ÖPNV/SPNV
- **D** Kfz-Verkehr
- **E** Wirtschaftsverkehr
- **F** Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit
- **H** Ruhender Verkehr
- **I 4** Städtische Verkehrsüberwachung
- **J** Multi- und Intermodalität
- **K** Mobilitätsmanagement und –kultur

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: insb. LHS, Land

L 1.1 Verstärkter Einsatz von Lärmoptimierten Asphalt

VE GT FU SE SL **MU**

Lärmemissionen aus dem Kfz-Verkehr entstehen in erster Linie durch Antriebsgeräusche (Geräusche des Motors und des Antriebsstrangs) sowie dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Bereits ab Geschwindigkeiten von ca. 30 km/h bei Pkw und 60 km/h bei Lkw dominiert – bei konstanter Geschwindigkeit und je nach Gangwahl und Fahrbahnbelag – das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Eine Möglichkeit zur Reduzierung dieser Reifen-Fahrbahn-Geräusche besteht in der Verwendung spezieller lärmmindernder Fahrbahnoberflächen (sogenannter Flüsterasphalt).

In Saarbrücken wird bereits seit einigen Jahren der sogenannte lärmoptimierte Asphalt (LOA) auf lärmbelasteten Straßen eingebaut (z.B. Dudweiler Straße, Metzer Straße, Saarbrücker Straße in Brebach). Die Erfahrungen aus Saarbrücken wie auch aus anderen Städten zeigen, dass mit dem lärmoptimierten Asphalt auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Emissionsreduktionen von 3 bis über 6 dB(A) erreicht werden können, was ungefähr einer Halbierung der Lärmbelastung entspricht.

Eine Voraussetzung für die Wirksamkeit dieses Asphalts ist ein entsprechender Unterbau der Fahrbahnoberfläche, weshalb der LOA wirtschaftlich nur bei einer umfassenden Sanierung von Straßen eingebaut werden kann.

Bausteine

- Fortführung des Einbaus von lärmoptimierten Asphalten im Rahmen von grundlegenden Sanierungen der im Lärmaktionsplan identifizierten lärmbelasteten Straßen: z. B. die Bereiche Dudweiler Straße/Richard-Wagner-Straße, Großherzog-Friedrich-Straße/Egon-Reinert-Straße/Mainzer Straße, Brückenstraße/Breite Straße, Gersweilerstraße/Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße, Kaiserstraße (Scheidt), Bergstraße/Burbacher Straße
- Weitere Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von LOA bei anstehenden Sanierungsarbeiten im Hauptstraßennetz

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **L3** Klimawandel, CO_2-Anpassungen und Klimaanpassungsmaßnahmen

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

L 2 Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

VE GT FU SE SL MU

In erster Linie sollte Kfz-Verkehr durch die Förderung von Alternativangeboten im Umweltverbund auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Nachfolgend geht es darum, den unvermeidbaren Kfz-Verkehr stadtverträglich abzuwickeln, sodass die Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst gering gehalten werden.

Diese Maßnahmen gehen über die Lärm- und Luftreinhalteplanung (siehe L 1) hinaus und sollten genereller strategischer Bestandteil der Saarbrücker Stadt- und Verkehrsplanung sein.

Bausteine

- Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

  Gebiete mit einer Mischung von Wohnnutzungen (unterschiedlicher Form und sozialer Mischung), Arbeitsgelegenheiten, einer guten Ausstattung an Bildungs-, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen und einem guten Anschluss an die Rad- und ÖPNV-Netze sind in der Regel besonders verkehrseffizient. Sie ermöglichen hohe Anteile der nichtmotorisierter Nahmobilität sowie des Rad- und öffentlichen Verkehrs auf längeren Strecken. Entsprechende bestehende Gebiete sind daher durch stadtplanerische Rahmensetzungen in ihrem Bestand sicherzustellen und zu stärken; geeignete Mischquartiere mit Defiziten in einzelnen Bereichen sind mit stadtplanerischen und verkehrsplanerischen Maßnahmen entsprechend weiterzuentwickeln.

  Die Lage von Wohn-Neubaugebieten sollte sich insbesondere an den Einzugsbereichen des ÖPNV (Eisenbahn, Saarbahn, wichtige Buslinien) orientieren und somit eine gute ÖPNV-Erschließung gewährleisten. Darüber hinaus ist insbesondere auch bei Wohn-Neubaugebiete auf eine integrierte Lage, angemessene Nutzungsmischung und einer ausreichenden Ausstattung an Bildungs-, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen zu achten. Auf diese Weise, ggf. auch kombiniert mit Richtlinien zur Stellplatzanzahl (siehe H 5), lässt sich das Pkw-Verkehrsaufkommen reduzieren und die Nahraummobilität fördern.

  Verkehrsintensive Betriebe des Kfz-Wirtschaftsverkehrs sollten nicht in der Innenstadt sowie im Bereich von Wohngebieten, sondern an weniger sensiblen Standorten geplant werden (siehe E 1). Hier sind neben einem guten Straßennetzanschluss möglichst ein Anschluss an das Schienennetz sowie gute Bus- und Bahnverbindungen für die Beschäftigten mitzudenken.

  Erforderlich sind für alle Gebietstypen eine enge Abstimmung mit der Flächennutzungsplanung und die Integration der Bauleit- und Verkehrsplanung, d. h. die Verkehrsplanung sollte frühzeitig bei öffentlichen und privaten Vorhaben hinzugezogen werden.

- Maßnahmen zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV

  Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie die Vernetzung der Verkehrsarten (siehe Handlungsfelder A, B, C, J) sowie weitere Maßnahmenbereiche wie das CarSharing und Mobilitätsmanagement schaffen Alternativangebote zur Nutzung des Autos. Gerade auf den kurzen Strecken innerhalb Saarbrückens, aber auch auf den Pendeldistanzen lassen sich auf diese Weise viele Wege auf den Umweltverbund verlagern und viele Kfz-Fahrten vermeiden.

- Aufbau umweltfreundlicher Fahrzeugflotten

  Umweltfreundliche Fahrzeugflotten sowohl bei den städtischen Betrieben (bspw. in der Ver- und Entsorgung), im ÖPNV als auch bei den Unternehmen (Elektrofahrzeuge, Lastenfahrräder, siehe E 5) verringern die Belastungen für Mensch und Umwelt deutlich.

- Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs im Bereich Straßennetz und Lkw-Führungsnetz

  Auch wenn sich viele Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund verlagern lassen, wird der Kfz-Verkehr auch weiterhin ein Hauptbestandteil des Verkehrssystems sein. Es gilt daher, die notwendigen Kfz-Fahrten stadtverträglich zu lenken. Der VEP enthält hierzu insbesondere die Entlastung der Innenstadt durch das Innenstadtverkehrskonzept (siehe D 5), die Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme für den Kfz-Verkehr

L 2 Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

VE GT FU SE SL MU

(siehe D 9), das Maßnahmenfeld Verkehrslageerfassung (siehe D 10) sowie ein Lkw-Führungsnetz und die Wegweisung zu Gewerbegebieten (siehe E 3). Auch die Parkraumstrategie, vor allem für die Innenstadt, trägt zu einer stadtverträglichen Lenkung und Minderung der Parksuchverkehre bei (siehe H 1 und H 2).

- Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses

  Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses verringern die Zahl und Intensität der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge der Kfz und damit die Lärm- und Schadstoffemissionen. Wichtige Maßnahmenbereiche sind optimierte Lichtsignalsteuerungen sowie Kreisverkehre (siehe D 7). Auch Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (D 8) erhöht den Verkehrsfluss und trägt zu einer Verringerung der Verkehrsemissionen bei.

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **C** ÖPNV/SPNV
- **D** Kfz-Verkehr
- **E** Wirtschaftsverkehr
- **J** Multi- und Intermodalität
- **K** Mobilitätsmanagement und -kultur

Zielbezüge

- Straßenräume lebenswert gestalten SL
- Förderung des Umweltverbundes FU
- Minimierung negativer Umweltauswirkungen MU

Zielkonflikte

- keine

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☒ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS

L 3 Klimawandel, CO_2-Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen

VE GT FU SE SL MU

Der Verkehrssektor ist ein Hauptemittent des klimaschädlichen CO_2-Gases und daher ein wichtiger Einflussbereich, um die Erderwärmung mittel- bis langfristig größtmöglich zu verringern. Die CO_2-Emissionen sollen um mindestens 40% reduziert werden. Zur CO_2-Einsparung trägt vor allem eine Reduzierung von Kfz-Fahrten bei, wie sie mit der Förderung des Umweltverbundes angestrebt wird (siehe insb. Handlungsfelder A, B, C, J). Auch die verträgliche Abwicklung der Kfz- sowie Wirtschaftsverkehre (siehe Handlungsfelder D und E bzw. Maßnahmenfelder L 1 und L 2) leistet einen wichtigen Beitrag. Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten im Bereich der Straßenraumgestaltung.

Bausteine

- Verstärkte Straßenraumbepflanzung
  Die attraktive Straßenraumgestaltung durch Begrünungsmaßnahmen, wie sie im Handlungsfeld G bereits anhand einiger Beispiele thematisiert wird, hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Begrünungsmaßnahmen erhöhen die Luftfeuchtigkeit, senken die Lufttemperaturen, können Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern.
  Ein positiver Faktor ist nicht nur das öffentliche Straßengrün, sondern auch privates Grün in den Gärten sowie an den Fassaden der Häuser. Auch Private können somit einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten. Möglich ist auch die Übernahme von Patenschaften für straßenbegleitendes Grün (bspw. die Bepflanzung/ Betreuung von Baumscheiben, Grünbeeten durch Anwohner). Dies entlastet nicht nur die öffentliche Hand, sondern gibt den Anliegern die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten und erhöht die Identifikation mit dem Wohnumfeld.
- Verwendung heller Asphaltsorten gegen das Aufheizen von Straßenoberflächen
  Dunkle Asphaltflächen erwärmen sich durch Sonneneinstrahlung wesentlich mehr auf als helle Asphaltflächen. Als eine Klimaanpassungsstrategie sollten für die Planung von Straßenräumen zukünftig verstärkt hellere Asphalt- sowie Pflastermaterialien verwendet werden, um ein Aufheizen der Straßenräume im Sommer zu verringern und das Stadtmikroklima zu verbessern.
- Berücksichtigung von Starkregenereignissen bei der Planung und Unterhaltung von Straßen
  Wichtig ist, planerisch nicht nur die Möglichkeiten zu nutzen, die Erderwärmung und den Klimawandel möglichst zu reduzieren, sondern auch die Folgen des Klimawandels zu berücksichtigen. Hierzu gehört unter anderem die Zunahme extremer Wetterereignisse wie Starkregen. Erforderliche Maßnahmen für die Überflutungsvorsorge betreffen bezüglich der Risikobereiche neben dem privaten Bereich auch den öffentlichen Verkehrsraum. Deshalb ist eine ämterübergreifende Abstimmung in Form grundsätzlicher Überlegungen und Strategien als kommunale Gemeinschaftsaufgabe wichtig.
  Die Entwässerung der Straßenräume sollte auf Starkregenereignisse im Rahmen der anstehenden Umbau- und Sanierungsarbeiten angepasst werden. Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat hierzu eine Starkregengefahrenkarte erarbeitet, die Grundlage für eine bedarfsangepasste klimagerechte Stadtplanung ist. Die Erkenntnisse aus dieser Karte sollen bei der Grundlagenermittlung von Bauprojekten und Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt und Gefahrenbereiche so frühzeitig erkannt und in der Planung berücksichtigt werden.
  Geeignete Maßnahmen zum Umgang mit Starkregenereignissen sind zum Beispiel neben der Entsiegelung von Flächen (bspw. durch die Umwidmung von Parkständen zu Grün-/Aufenthaltsflächen, siehe H) sowie Dachbegrünungen ausreichend dimensionierte Kanalisationen und oberirdische Abflusssysteme/-rinnen entlang der Straßen, die eine schnelle, rückstaufreie Ableitung des Regenwassers – auch an den Hanglagen - gewährleisten. Darüber hinaus ist auch die Mitbenutzung von Straßen und (Sport-) Plätzen zur temporären Zwischenspeicherung bzw. zum Transport von Abflussspitzen abzuwägen.
  Einen guten Überblick über die Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten in diesem Baustein bieten u.a. die „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg.

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **C** ÖPNV/SPNV
- **D** Kfz-Verkehr
- **E** Wirtschaftsverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

L 3 Klimawandel, CO_2-Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen

VE GT FU SE **SL** **MU**

- **H** Ruhender Verkehr
- **J** Multi- und Intermodalität

Zielbezüge

- Straßenräume lebenswert gestalten SL
- Minimierung negativer Umweltauswirkungen MU

Zielkonflikte

- keine

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

L 4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen

VE GT FU SE SL MU

Die Elektromobilität kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten, da vor Ort der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert wird. Eine Grundvoraussetzung für eine klimafreundliche Mobilität ist jedoch, dass der notwendige Strom weitgehend CO_2-frei produziert wird. Vorausgesetzt wird dabei, dass die Herstellung besonderer Fahrzeugkomponenten wie der Batterien die Gesamt-Ressourcenbilanz nicht maßgeblich verschlechtert. Pkw mit Elektroantrieben im städtischen Verkehr bringen per se keine verkehrsvermeidende oder straßenraumentlastende Wirkung mit sich, aber der intelligente Einsatz von Elektroantrieben im städtischen Verkehr (v.a. bei emissionsintensiven Fahrzeugen (z.B. Busse, Logistik) – kann durchaus zu positiven Effekten auf lokale Standortqualitäten haben.

Im Bereich des Radverkehrs erlebt die Elektromobilität bereits heute einen Boom (Pedelec-Boom). Pedelecs bieten die Chance, größere Reichweiten oder topografisch schwierige Distanzen mit vergleichsweise geringerem Aufwand und somit Hemmnisse für die Radnutzung abzubauen. Insbesondere für Pendler, ältere Personen und für Transportzwecke (z.B. auch beim Großeinkauf, Kindertransport) bieten Pedelecs die Möglichkeit, das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu wählen.

Um die Chancen der Elektromobilität zu nutzen ist für Saarbrücken eine Strategie notwendig, um frühzeitig auf die Herausforderungen des kommenden elektromobilen Zeitalters gewappnet zu sein und dabei aber Fehlinvestitionen der öffentlichen Hand zu vermeiden. Auch aus den politischen Zielsetzungen der Nachbarländer ergeben sich auf die grenzübergreifenden Verkehre Auswirkungen; so gibt es in anderen europäischen Ländern (aktuell Niederlande) z.B. politische Bestrebungen, ab dem Jahr 2025 keine Autos mehr zuzulassen, die fossile Treibstoffe verbrennen. In Frankreich sind zwar noch keine derartigen Bestrebungen erkennbar, dennoch kommt auch hier der Förderung der Elektromobilität eine zunehmende Bedeutung zu: das (ambitionierte) Ziel ist die Marke von 2 Millionen Elektroautos im Jahr 2020[27].

Bausteine

- Strategie zur Elektromobilität im Kfz-Verkehr[28]
  Elektrofahrzeuge werden nach aktuellen Erkenntnissen vor allem zu Hause oder an Zielen geladen, an denen das Auto länger geparkt wird (bspw. bei Arbeitgebern, in Parkhäusern oder an P&R-Anlagen). Es ist daher eine wichtige Aufgabe, gemeinsam mit Partnern aus der Wohnungswirtschaft und den Unternehmern den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auf privatem Eigentum zu initiieren und organisatorisch zu fördern.

  Eine öffentliche Ladeinfrastruktur ist ambivalenter zu betrachten: Einerseits weist eine öffentliche Ladeinfrastruktur einen wichtigen Signal- und Vorbildcharakter auf und kann ein wichtiges Hemmnis zur Verbreitung der Elektromobilität - die Sorge der potenziellen Nutzer im Hinblick auf die Reichweite - mindern. Andererseits widerspricht der Aufbau einer städtischen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum den formulierten Zielen im ruhenden Verkehr, möglichst nur Kurzzeitparken im Straßenraum anzubieten. Daher erscheint es zielführender, dass Stromanbieter oder andere Privatunternehmen zukünftig eine eigenständige Ladeinfrastruktur im Einklang mit der im Themenfeld Ruhender Verkehr (siehe Handlungsfeld H) formulierten Strategie in öffentlichen Parkhäusern, Tiefgaragen und auf Parkplätzen aufbauen. Hier können bestehende Hausanschlüsse genutzt werden und damit die Ladeinfrastruktur zumeist relativ kostengünstig realisiert werden. Zudem kann hier schrittweise eine Erweiterung der Lademöglichkeiten geprüft und vorgenommen werden.

  Bisher gibt es sieben im Rahmen der e-mobil Saar-Initiative finanzierte Ladestationen im öffentlichen Raum (vgl. VEP-Analysebericht). Dabei war eine Freihaltung der zugehörigen Stellplätze bislang straßenverkehrsrechtlich nicht möglich. Mit dem Elektromobilitätsgesetz 2015 wurde eine Möglichkeit geschaffen, die in Saarbrücken unter folgenden Bedingungen genutzt werden kann:

  - Parkprivilegien für E-Fahrzeuge könnten vereinzelt an intermodalen Schnittstellen, z. B. an P+R-Anlagen oder im Umfeld von Mobilitätsstationen eingerichtet werden und dort ggf. mit Lademöglichkeiten kombiniert werden. Damit wäre beim Umstieg zwischen elektrisch betriebenen Pkw und Saarbahn/ Eisenbahn die gesamte Wegekette elektromobil. Der Ausbau sollte schrittweise erfolgen, um Praxiserfahrungen (v.a. hinsichtlich Bedarf, Akzeptanz, technische Ausführungen) zu sammeln.

[27] http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/laendervergleich/frankreich/
[28] http://wiki.iao.fraunhofer.de/images/studien/strategien-von-staedten-zur-eletromobilitaet.pdf

L 4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen

VE GT FU SE SL MU

- Andere Privilegierungsmöglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes bzw. der Verwaltungsvorschriften (z.B. Zulassung auf Busspuren, Aufhebung von Durchfahrtsverboten, Befreiung und Ermäßigung von Parkgebühren) bergen erhebliche Risiken (z.B. Schaffung von Fehlanreizen, Behinderung des ÖPNV), weshalb sie in Saarbrücken nicht anzuwenden sind.

Die Landeshauptstadt sollte eine abgestimmte Strategie zur Elektromobilität erarbeiten. Dabei sind die strategischen Ziele des VEP insbesondere im ruhenden Verkehr aber auch der grundsätzlichen reduzierten Verwendung der Kfz zu beachten. Diese Strategie könnte z.B. in Form eines kommunalen Elektromobilitätkonzeptes (aktuelles Förderprogramm des BMVI mit bis zu 80%-Förderung) erarbeitet werden. Dieses kommunale Konzept könnte Maßnahmen zur gesamtsystemischen Integration der Elektromobilität in die kommunale Nachhaltigkeitsinitiativen bewerten und die technischen Eignung, Wirtschaftlichkeit und Umweltnutzen von Maßnahmen untersuchen. Weitere Aspekte sind z.B.:

- Einrichtung einer Kompetenzstelle für Elektromobilität, die als Initiator, Koordinator und Schnittstelle zwischen den Akteuren fungiert
- Prüfung von Möglichkeiten zur Elektrifizierung kommunaler und gewerblicher Flotten (in Zusammenarbeit mit ZKE), dem Ausbau von elektrischen Fahranteilen im ÖPNV, den Aufbau von elektrisch betriebenen CarSharing-Systemen, die Umsetzung nachhaltiger City-Logistikkonzepte mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen
- Begleitung der Entwicklung einer Ladeinfrastruktur bei Privaten im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement (bspw. Arbeitgebern, Betreiber der Parkierungsanlagen) und Vernetzung der Akteure (Kommunen, Unternehmen, private)
- Information und Antragshilfestellungen zur Erleichterung der Schaffung von Ladeinfrastrukturen in Mehrfamilienhausbauten und Unterstützung der Wohnungswirtschaft in Fragen der Elektromobilität
- Beratung von Unternehmen zur Umstellung der unternehmenseigenen Flotte auf umweltfreundliche/elektrogetriebene Fahrzeuge (siehe E 5)

- <u>Strategie zur Elektromobilität im Radverkehr</u>
  Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr kommt der Kommune auch bei der Förderung der Elektromobilität im Radverkehr eine Vorbild- und Koordinierungsfunktion zu. Eine vermehrte Nutzung von Pedelecs und E-Bikes kann eine Verringerung des Pkw-Verkehrsaufkommens bewirken. Um deren Nutzung zu fördern, ist es v.a. wichtig, eine fahrradfreundliche Infrastruktur auszubauen, wobei hier v.a. die tendenziell höheren Geschwindigkeiten und die erhöhten Anforderungen an sichere Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum und dem Wohnumfeld zu berücksichtigen sind. Eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (kombiniert mit Schranksystemen wie z.B. beim Rathaus) ist weiter auszubauen und auch für den Radtourismus förderlich. Private (Arbeitgeber, Gastronomen, der Handel) sollten beim Aufbau einer Ladeinfrastruktur unterstützt werden und es sollten Anreize geboten werden (bspw. durch Labels für Betriebe/ Gastronomen/ Händler, die einen Service zum Aufladen von Elektrofahrrädern bieten). Lademöglichkeiten sollten auch an Mobilstationen, an Fahrradstationen sowie großen B+R-Stationen geschaffen werden.

- <u>Strategie zur Förderung von CarSharing und neuen Mobilitätsformen</u>
  CarSharing ist deutschlandweit in den letzten Jahren stark gewachsen. 2015 nahm die Anzahl der CarSharing-Kunden um ca. 21% auf jetzt insgesamt 1,26 Mio. Kunden zu. In Saarbrücken ist die Entwicklung noch tendenziell unterentwickelt und weist daher erhebliches Potenzial auf. Dieses Potenzial besteht vor allem in innenstadtnahen Gebieten sowie in Gebieten mit hohem Parkdruck, vor allem da ein CarSharing-Fahrzeug bis zu 15 private Pkw ersetzen kann. Die zukünftig durch das neue Carsharinggesetz mögliche Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum bietet eine rechtssichere Grundlage, um CarSharing-Plätze auszuweisen sowie die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit von CarSharing weiter zu erhöhen. Maßnahmen zur Förderung von CarSharing sind:
  - Erarbeitung eines „Aktionsplanes CarSharing“ in Saarbrücken mit dem Ziel eines konkreten Ausbaus der CarSharing-Kunden in den nächsten Jahren (inkl. der Definition von Zielgruppen sowie der Ansprache von Quartieren, die sich für CarSharing anbieten)
  - Unterstützung von CarSharing durch Mitnutzung der Verwaltung/mittelfristig auch als Teilersatz für einen Teil des eigenen Fuhrparks (vgl. Maßnahme K2 kommunales Mobilitätsmanagement)
  - Verstärkte Ausweisung von CarSharing-Parkplätzen im öffentlichen Raum

L 4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen

VE GT **FU**
SE SL **MU**

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- B 6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen
- E 5 Innerstädtische Logistik mit E-Fahrzeugen/ Lastenrädern
- H 2 Aufwertung der Parkbauten
- J 2 B+R-Standorte erweitern
- J 3: Ausbau von Schnittstellen/ Mobilstationen
- K2: Kommunales Mobilitätsmanagement

Zielkonflikte

- u. U. Zielkonflikte mit den Zielen des ruhenden Verkehrs bei der Elektromobilität im Kfz-Verkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☒ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Private, Umlandkommunen

6 Integriertes Handlungskonzept und Gesamtbewertung

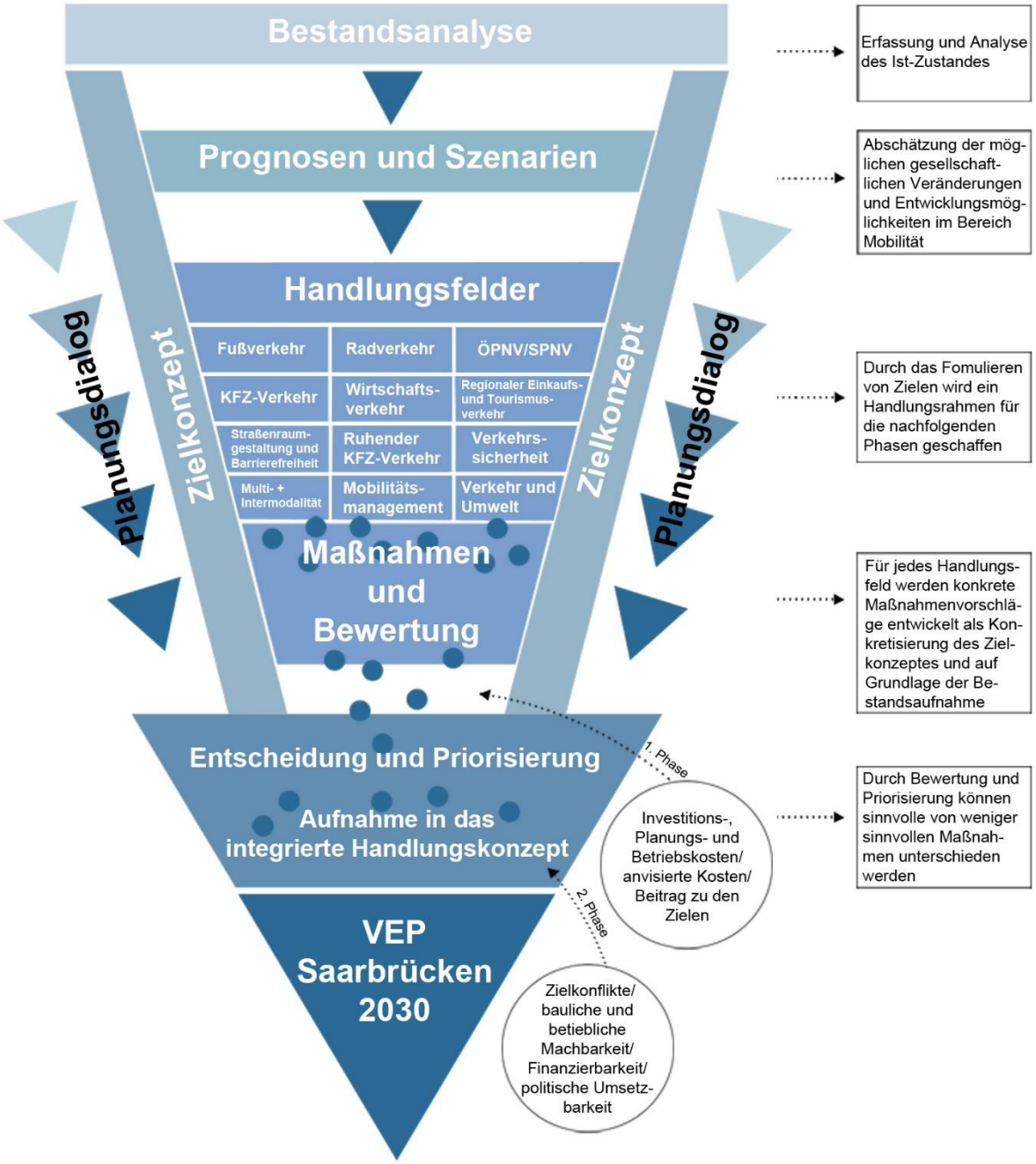
Aufbauend auf der Maßnahmenentwicklung und -bewertung wurde ein integriertes Handlungskonzept zum VEP abgeleitet (siehe Abbildung 100). Das integrierte Handlungskonzept basiert auf den Handlungsfeldern, die auf Grundlage der detailliert durchgeführten Bestandsanalyse, den Prognosen und Szenarien Saarbrücken 2030 und des Zielkonzeptes des VEP entwickelt wurden. Die Maßnahmen/Maßnahmenfelder wurden anschließend hinsichtlich ihrer Zielwirkungen sowie Wirkungs-Kostenklasse bewertet (siehe hierzu die Bewertungen in den einzelnen Steckbriefen). Auf dieser Grundlage und auch unter Beachtung von Zielkonflikten und Umsetzbarkeiten wurde entschieden, welche Maßnahmen in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen wurden bzw. auch in welchem Umfang. Der Prozess der Entwicklung der Maßnahmen von der Analyse bis hin zum integrierten Handlungskonzept wurde fortlaufend mit der Öffentlichkeit, Verbänden und Institutionen und politischen Vertretern rückgekoppelt (siehe Kapitel 2).

Nicht alle Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern je nach Intensität und finanzieller Wirkung einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Als Orientierungsgrundlage beinhaltet das integrierte Handlungskonzept für jedes Maßnahmenfeld Empfehlungen zur Priorisierung sowie Einschätzungen zu Umsetzungshorizonten (siehe Steckbriefe des Kapitels 5).

Das integrierte Handlungskonzept stellt den Umsetzungsplan für den VEP dar, in dem diese Faktoren berücksichtigt werden. Hier wird die Realisierung der beschlossenen Maßnahmen in eine zeitliche Reihung gebracht. Es werden Prioritäten definiert und Planungsvorläufe sowie zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen der Landeshauptstadt Saarbrücken wurden drei Finanzierungsszenarien - sogenannte Finanzierungspfade – aufgezeigt (siehe Kapitel 6.1). Folgende Fragen stehen im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des VEP unter Beachtung der o.g. Faktoren erreicht?
- Welche Reihenfolge ist aufgrund der Wirkungen der Maßnahmen sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind bei Reduzierung der finanziellen Mittel nicht bzw. erst später umsetzbar?

Abbildung 100: Prozessphasen des VEP bis zum integrierten Handlungskonzept



6.1 Finanzielle Rahmenbedingungen für den VEP

Die für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Mittel setzen sich nicht nur aus den Mitteln der Landeshauptstadt Saarbrücken und der Saarbahn GmbH, sondern auch aus den Fördertöpfen bzw. Zuweisungen von Seiten des Bundes und des Landes zusammen. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmenbereiche, die das integrierte Handlungskonzept betreffen, in der Zuständigkeit Dritter (Land, Bund oder bspw. SaarVV). Zwar ist die Weiterführung der Mittelbereitstellung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anvisiert (eine gesetzliche Grundlage hierfür fehlt aber noch) und die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV wurden zuletzt erhöht, es ist aber weder für diese GVFG-Mittel noch für andere Fördertöpfe (insb. das Entflechtungsgesetz) absehbar, in welcher Höhe die Landeshauptstadt Saarbrücken tatsächlich von Förderun-

gen profitieren kann und wie sich die Mittelbereitstellung durch Bund und Land insgesamt in den nächsten 15 Jahren entwickeln wird. Auch die Haushaltslage der Landeshauptstadt Saarbrücken unterliegt vielen internen sowie externen Einflüssen und lässt sich für die nächsten 15 Jahre nicht sicher prognostizieren.

Aufgrund der ungewissen Entwicklung der zukünftigen für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Zuweisungen von Seiten des Bundes , des Landes sowie der unklaren Entwicklung des Haushaltes der Landeshauptstadt Saarbrücken sind drei unterschiedliche Finanzierungsszenarien entwickelt worden. Zudem stehen die finanziellen Ressourcen für die nächsten 15 Jahren nicht auf einmal zur Verfügung, sondern bedingen sich durch die jährlichen Vorgaben des Haushaltsplanes. Das heißt, dass die Maßnahmen auch aus finanziellen Gründen zeitlich gestaffelt im integrierten Handlungskonzept berücksichtigt werden müssen.

Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des VEP unterliegt somit einer gewissen Spannweite, die im Folgenden durch drei Finanzierungspfade berücksichtigt wird:

Der **mittlere Finanzierungspfad** geht davon aus, dass die gesamten Investitionsmittel im Verkehrsbereich bis einschließlich des Jahres 2030 in ähnlicher Höhe wie derzeit zur Verfügung stehen werden (ca. 6,6Mio. € im Jahr). Er erscheint derzeit am realistischsten und ist daher die Grundlage für das integrierte Handlungskonzept. Aufgrund dieses bestandsorientierten Finanzbudgets können aber nicht alle Maßnahmen des VEP in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen werden. Einige Maßnahmen bzw. Maßnahmenprogramme können aufgrund des gegebenen finanziellen Spielraums auch nicht vollständig berücksichtigt werden, sondern nur zu einem gewissen Anteil.

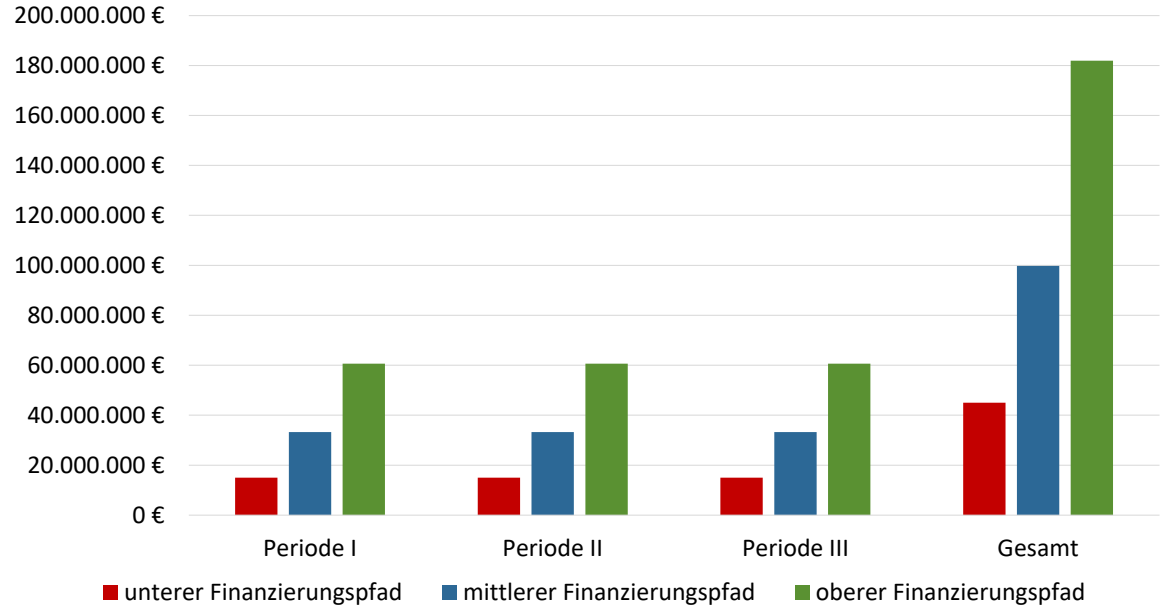
Der **untere Finanzierungspfad** geht davon abweichend von einer eingeschränkten Bundes- und Landesförderung sowie geringeren Finanzspielräumen der Landeshauptstadt aus (3 Mio. €/Jahr). Dies hat zur Folge, dass vor allem die großen Vorhaben (z. B. kleine Innenstadtumfahrung, Saarbahn nach Forbach) sowie einige kleinere Projekte nicht und viele Infrastrukturprogramme nur eingeschränkt umgesetzt können.

Im **oberen Finanzierungspfad** können demgegenüber mit einer breiteren Förderkulisse und einem höheren Finanzetat der Landeshauptstadt Saarbrücken (12,1 Mio. €/Jahr) alle empfohlenen Maßnahmen des VEP in vollem Programmumfang berücksichtigt werden.

Großprojekte im Straßennetz oder im ÖPNV sind ohne eine Förderung über GVFG (bzw. eine Nachfolgeregelung) oder die Regionalisierungsmittel für die Stadt Saarbrücken in vielen Fällen nicht realisierbar. Obwohl in den Finanzierungspfaden nur das erforderliche Finanzbudget der Landeshauptstadt Saarbrücken berücksichtigt wurde, sind einige Projekte von einer externen Bundes- oder Landesförderung abhängig bzw. liegen in der Zuständigkeit von anderen Projektträgern. Das heißt, unabhängig von der finanziellen Entwicklung des Saarbrücker Haushaltes sind insb. bei den großen Projekten die Finanzhilfen für die Realisierung von Bund und Land entscheidend und beeinflussen somit auch, welche Maßnahmen in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen sind.

Die Finanzierungspfade grenzen jeweils drei fünf-Jahres-Zeiträume ab, die im Folgenden als Periode I (2017-2021), Periode II (2022-2026) und Periode III (2027-2031) bezeichnet werden.

Abbildung 101: Finanzierungspfade und -perioden für den VEP

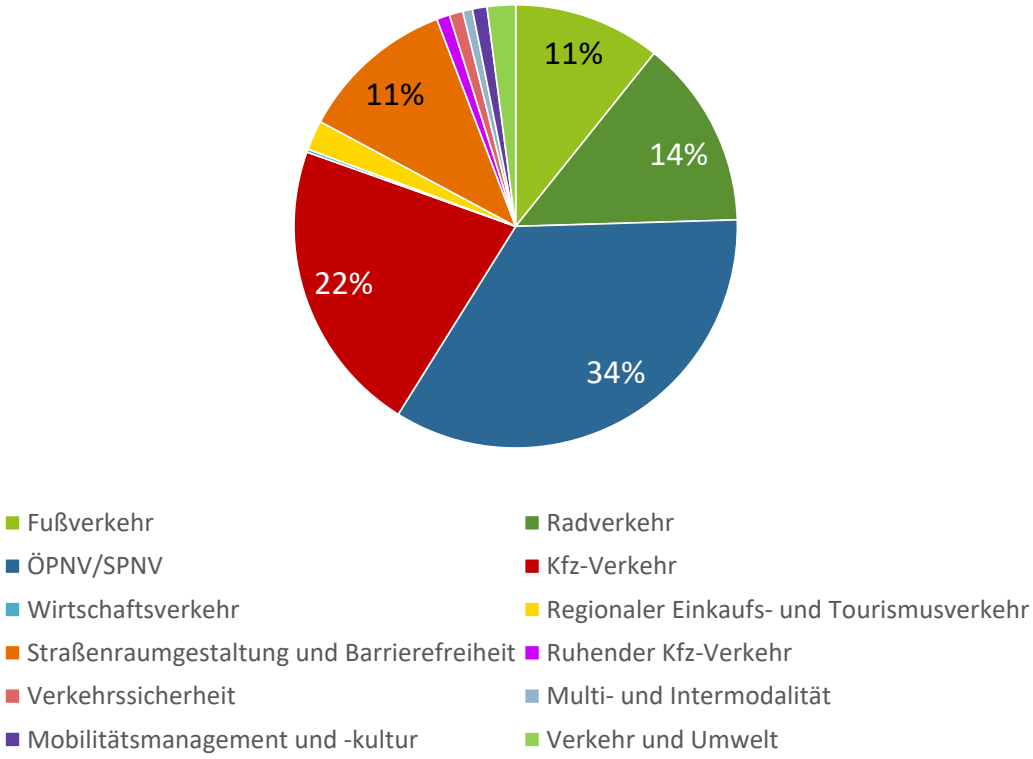


Insgesamt wird für das integrierte Handlungskonzept des VEP der mittlere Finanzierungspfad vorausgesetzt. Das heißt, für die Umsetzung der Maßnahmen werden rund 6,6 Mio. € pro Jahr, also insgesamt über den Planungszeitraum von 15 Jahren ein Volumen von 99,7 Mio. €, vorausgesetzt. Dieses Budget beinhaltet alle Investitions-, Betriebs-, Management- und Planungskosten der Landeshauptstadt sowie der Saarbahn GmbH.

Finanzierungsbedarfe des integrierten Handlungskonzeptes und Verteilung auf die Finanzierungsperioden

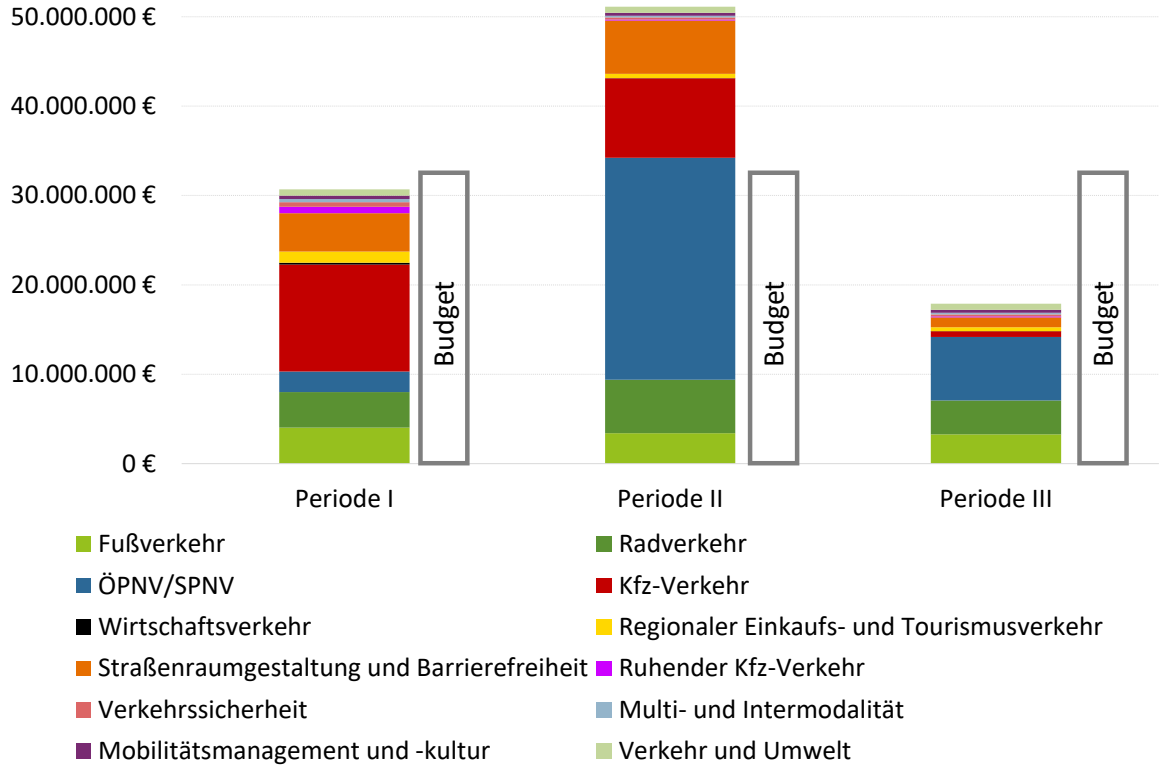
Der Verkehrsentwicklungsplan versteht sich als integrierter Plan, das heißt, dass auch im integrierten Handlungskonzept die verschiedenen Handlungsfelder möglichst ausgewogen berücksichtigt werden. Während einige Handlungsfelder eher kostengünstige, vor allem organisatorische Maßnahmen beinhalten (z.B. Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und -kultur), erfordern andere Handlungsfelder aufgrund einzelner, sehr teurer Infrastrukturprojekte ein deutlich höheres Budget (z. B. das Handlungsfelder Kfz-Verkehr mit dem Vollanschluss Messe und der kleinen Innenstadtumfahrung sowie das Handlungsfeld ÖPNV/SPNV mit der Saarbahn nach Forbach). Die nachfolgend dargestellte Budgetverteilung nach Handlungsfeldern ist daher kein Abbild der Prioritäten der Einzelmaßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes.

Abbildung 102: Budgetverteilung des Integrierten Handlungskonzeptes nach Handlungsfeldern



Die Verteilung des erforderlichen Finanzbudgets des integrierten Handlungskonzeptes auf die drei Finanzierungsperioden (siehe Abbildung 103) beruht insb. auf den Prioritäten der Maßnahmen sowie der Abschätzung des Planungsaufwandes, der politischen und öffentlichen Abstimmungen sowie auch Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander. Diese Zuordnung zu den Finanzierungsperioden spiegelt daher die aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Umsetzungszeitpunkte wider. Diese können sich aber aufgrund der zukünftigen Planungsprozesse ggf. anders darstellen und unterliegen damit gewissen Unschärfen. Insgesamt zeigt sich, dass vor allem im ÖPNV die Saarbahn nach Forbach zu einer deutlichen Überhöhung des Finanzbudgets in der Periode II führt. Das heißt, dass es abweichend von der idealtypischen Verteilung des Budgets auf die Finanzierungspfade (siehe Abbildung 101) teilweise notwendig wird, Finanzierungsmittel für einzelne Maßnahmen zurückzuhalten oder dass verschiedene Maßnahmen evtl. auch erst etwas später umgesetzt werden können.

Abbildung 103: Verteilung des Budgets des integrierten Handlungskonzeptes auf die Finanzierungsperioden



6.2 Wirkungsanalyse des integrierten Handlungskonzeptes: Modellanalyse und -bewertung

Für das integrierte Handlungskonzept wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells eine zusammenfassende Abschätzung der Verkehrswirkungen vorgenommen. Hierbei wurden auch die unterschiedlichen Finanzierungspfade untersucht, wobei im Folgenden nur die Wirkungen des mittleren Finanzierungspfades dargestellt werden. Es wurden sämtliche Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes, die eine direkte Auswirkung auf die Verkehrsnachfrage haben, im Rahmen eines Modellszenarios in das Verkehrsmodell integriert und in ihrem Zusammenspiel berechnet. Zusätzlich erfolgte eine Abbildung der nicht infrastrukturellen Maßnahmen über eine Variation der Modellparameter (verkehrsmittelspezifische Konstanten, Widerstandsfunktionen etc.) und durch gutachterliche qualitative Abschätzung und Abgleich mit den Wirkungen vergleichbarer Projekte und Maßnahmen. Bei diesen Maßnahmen wurde eine kontinuierliche leichte Wirkungssteigerung angenommen, denn sobald erste Maßnahmen umgesetzt sind und Erfolge sichtbar und greifbar werden, wirken weitere Maßnahmen verbessert. Bei Maßnahmen die im jeweiligen Pfad nur in Teilen umgesetzt werden, wurden in den jeweiligen Pfaden auch nur die jeweiligen Teilprojekte angesetzt. In diesem Kapitel werden die Modellergebnisse hinsichtlich wichtiger Kenngrößen dargelegt, sodass eine Wirkungsabschätzung und Gesamtbewertung des Zielszenarios gegenüber dem Prognosenullfall möglich ist. Die Kenngrößen ergeben sich aus den Einzel- aber auch aus den Wechselwirkungen der Maßnahmen im Gesamtpaket des integrierten Handlungskonzepts und verdeutlichen die möglichen Verlagerungseffekte und Entwicklungen. Die Ergebnisse führen zu einer verkehrlichen Gesamteinschätzung und -bewertung des konzipierten integrierten Handlungskonzeptes im Kapitel 6.3.

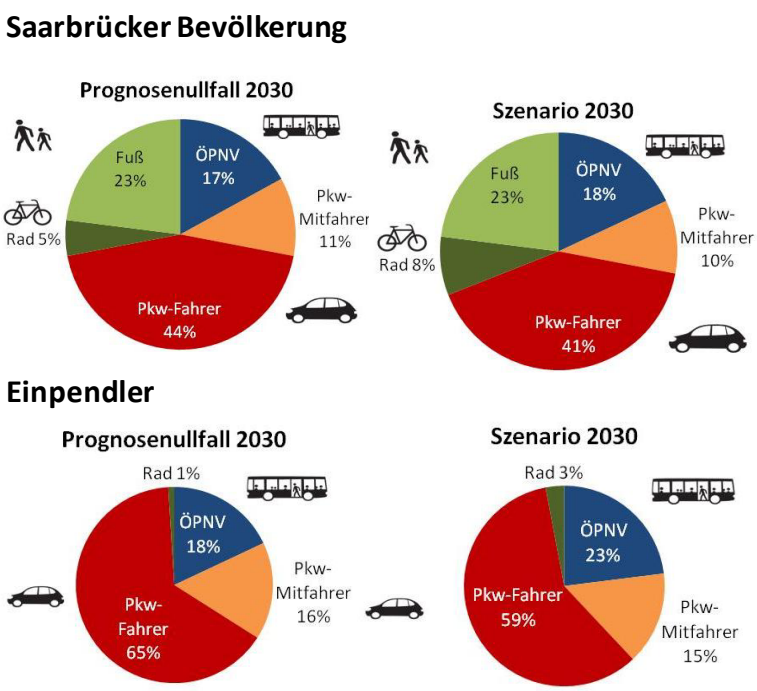
Für die Wirkungsabschätzung des integrierten Handlungskonzepts mithilfe des Verkehrsmodells gegenüber dem Prognosenullfall wurde folgende Kenngrößen ausgewertet:

- Verkehrsaufkommen und Modal-Split im privaten Personenverkehr
- Veränderungen der Verkehrsstärken im Straßennetz
- Veränderungen der Fahrgastzahlen und Verflechtungsbeziehungen im ÖV-Netz
- Erreichbarkeitsveränderungen im IV und ÖV

6.2.1 Nachfragewirkungen auf den Personenverkehr

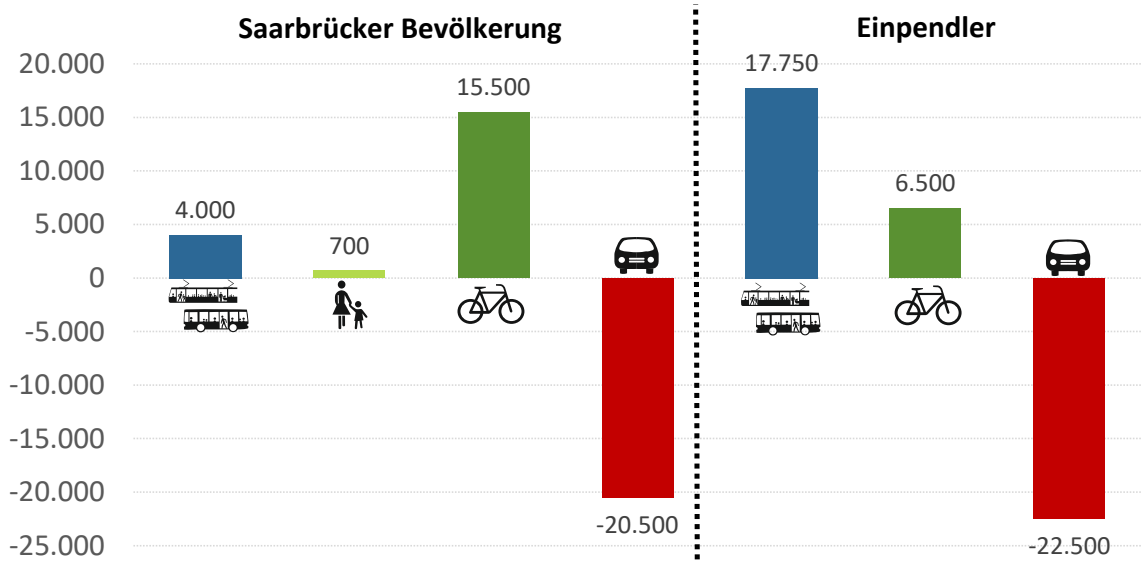
Für das Zielszenario ergeben sich vor allem Verschiebungen zwischen den Verkehrsträgern, die durch die Angebotsveränderungen herbeigeführt werden, während die Gesamtwegezahl gegenüber dem Prognosenullfall gleich bleibt. Durch das verbesserte Angebot und die damit bessere Erreichbarkeit von einzelnen Zielorten kommt es jedoch zu Zielwahländerungen, die veränderte Wege zur Folge haben. Die entstehenden Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl wurden jeweils getrennt für die Saarbrücker Bevölkerung und für die Einpendler nach Saarbrücken analysiert.

Abbildung 104: Wirkungen des Zielszenarios auf die Verkehrsmittelwahl



Bei den Wegen der Saarbrücker Bevölkerung wird durch das integrierte Handlungskonzept der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad und Fuß) um 4 Prozentpunkte zunehmen und der Kfz-Verkehr in gleicher Größenordnung abnehmen. Deutlichere Verlagerungen können bei den Einpendlern erreicht werden (+6 Prozentpunkte). Es zeigt sich allerdings auch, dass eine starke Veränderung des Modal-Splits einen enorm hohen Aufwand erfordert, deutlich wird dies bei Betrachtung der absoluten Veränderungen, die nachfolgend dargestellt sind:

Abbildung 105: Mittlerer Finanzierungspfad - Darstellung der absoluten Veränderungen des täglichen Wegeaufkommens nach Verkehrsarten



Es ist zu beachten, dass gegenüber dem Analysefall 2014 noch leicht höhere Wirkungen erzielt werden, dadurch, dass bereits im Prognosenullfall bereits leichte Verkehrsrückgänge entstehen (vgl. Kap. 3.7).

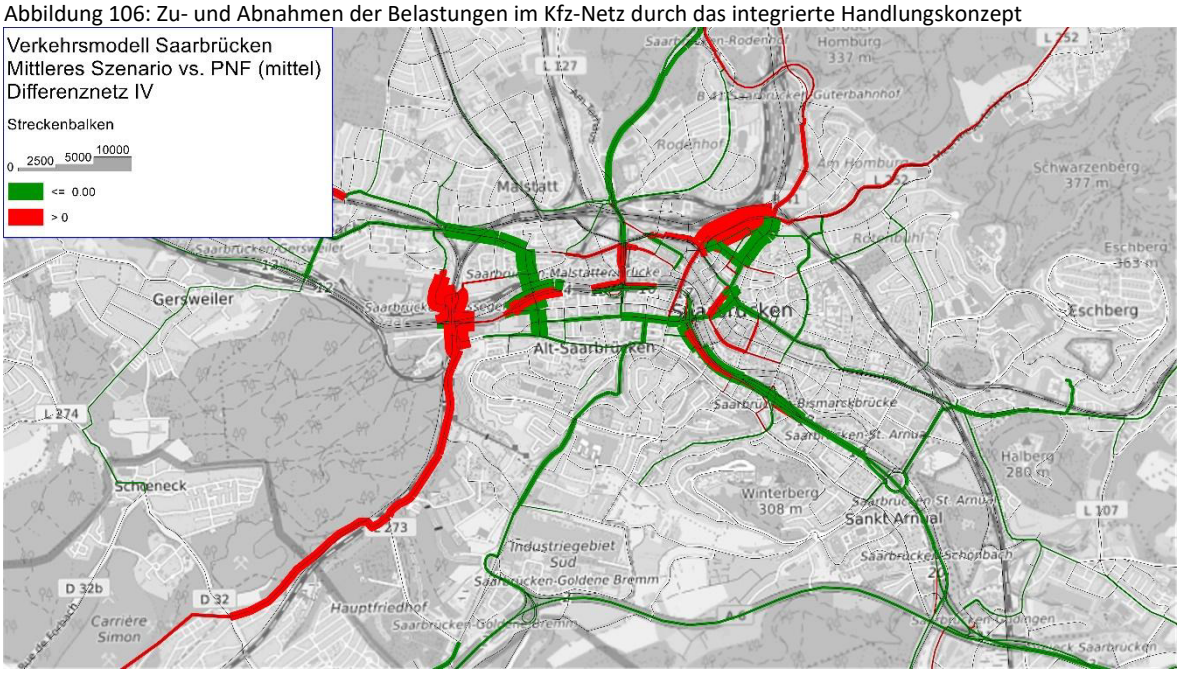
Insgesamt müssen sich die Wirkungen der Maßnahmen an den im VEP-Prozess festgelegten Zielwerten messen lassen. Aufgrund der Maßnahmenfindung in einem konsensualen und iterativen Prozess, der allen Interessen gerecht wird, ist es häufig zu beobachten, dass die gesteckten Zielwerte nur sehr schwer erreicht werden können, sodass auch geringfügig schlechtere Zielwerte ein gutes Ergebnis darstellen. Insbesondere die Erkenntnisse welche Maßnahmen in Wechselwirkung zueinander stehen, welche Folgen Verlagerungseffekte für die jeweiligen Verkehrsträger bedeuten und welche Mengen für eine Modal-Split-Verschiebung nötig sind, sollten demnach im Vordergrund stehen.

6.2.2 Nachfragewirkungen auf den Kfz-Verkehr

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Veränderungen der Verkehrsbelastung im Kfz-Verkehr zwischen dem Zielszenario mit allen Maßnahmen und dem Prognosenullfall. Nach Betrachtung der Wirkungen aller Einzelmaßnahmen werden in der Gesamtdarstellung auch alle Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander berücksichtigt, bspw. auch die Wirkungen der Maßnahmen des ÖPNV oder des Radverkehr auf den Kfz-Verkehr oder der Einfluss weicher Maßnahmen.

Es zeigt sich, dass auf vielen Streckenabschnitten eine Entlastung vom Kfz-Verkehr eintritt. Lediglich durch einzelne Maßnahmen kommt es zu punktuellen Mehrbelastungen, die jedoch aufgrund der positiven Wirkungen an anderer Stelle im Rahmen der Ermittlung des Zielkonzepts als vertretbar eingestuft wurden. Besonders auffällig ist das Verkehrswachstum im Bereich des Vollanschluss Messe sowie der Innenstadtumfahrung, wobei hier im Differenznetz die vollen Querschnittsbelastungen dargestellt sind, da diese Strecken im Vergleichsfall nicht existieren. Weitere relevante Zuwächse sind im Deutschmühlental, auf der Westspange, sowie auf einzelnen Strecken im Bereich der neuen Innenstadtverkehrsführung ersichtlich. Die deutlichsten Entlastungswirkungen finden sich im Verlauf Hochstraße-Malstatter Brücke, Metzer Straße und im zentralen Innenstadtbereich auf der nördlichen Dudweiler Straße, sowie auf der Betzenstraße und am Rathausplatz.

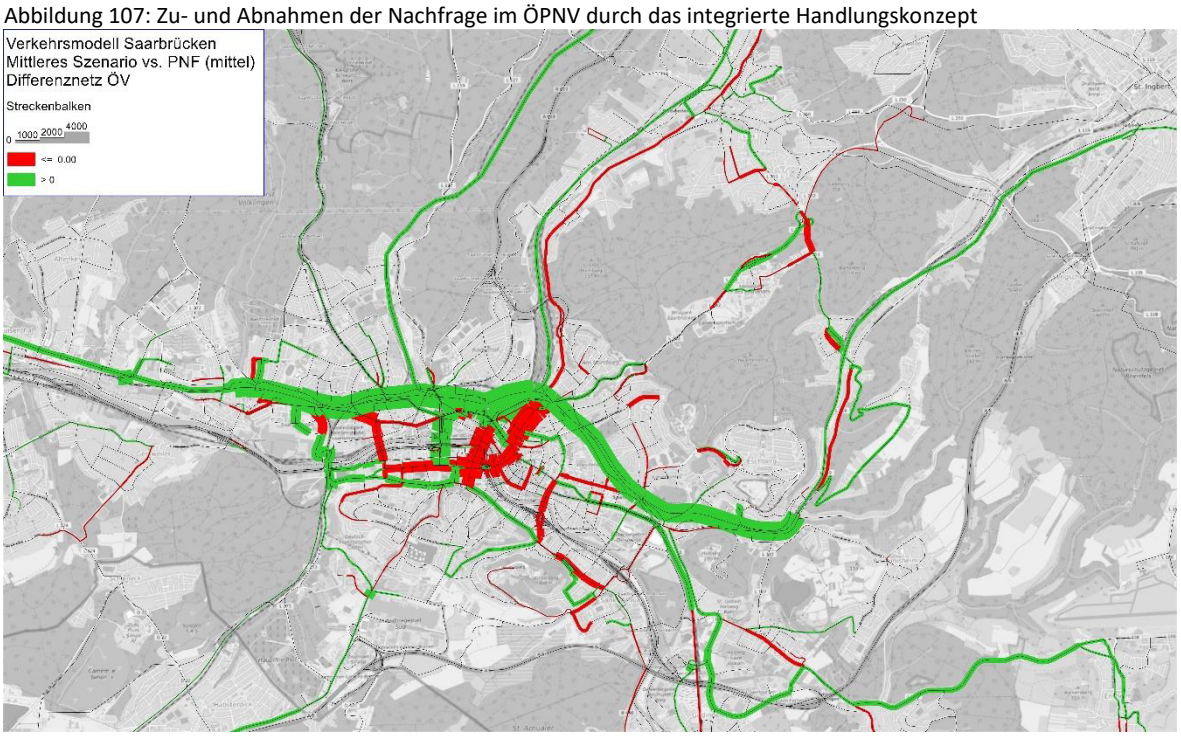
Abbildung 106: Zu- und Abnahmen der Belastungen im Kfz-Netz durch das integrierte Handlungskonzept



6.2.3 Nachfragewirkungen auf den ÖPNV

Nachfolgende Darstellung zeigt analog zum Kfz-Verkehr die Veränderungen der Fahrgastzahlen im ÖPNV zwischen dem Zielszenario mit allen Maßnahmen und dem Prognosenullfall. Zu beachten ist, dass in den Darstellungen zum ÖPNV Fahrgastzuwächse in grün und Fahrgastabnahmen in rot dargestellt sind.

Abbildung 107: Zu- und Abnahmen der Nachfrage im ÖPNV durch das integrierte Handlungskonzept



Auffällig sind vor allem die deutlichen Zuwächse im Bereich der Bahnachsen, wo sich die neuen Haltepunkte und angepassten Fahrpläne positiv auswirken. Auch die Benutzung der Innenstadtumfahrung durch zahlreiche Buslinien, sowie die generellen Veränderungen im Liniennetz sind an einigen Stellen zwar grafisch deut-

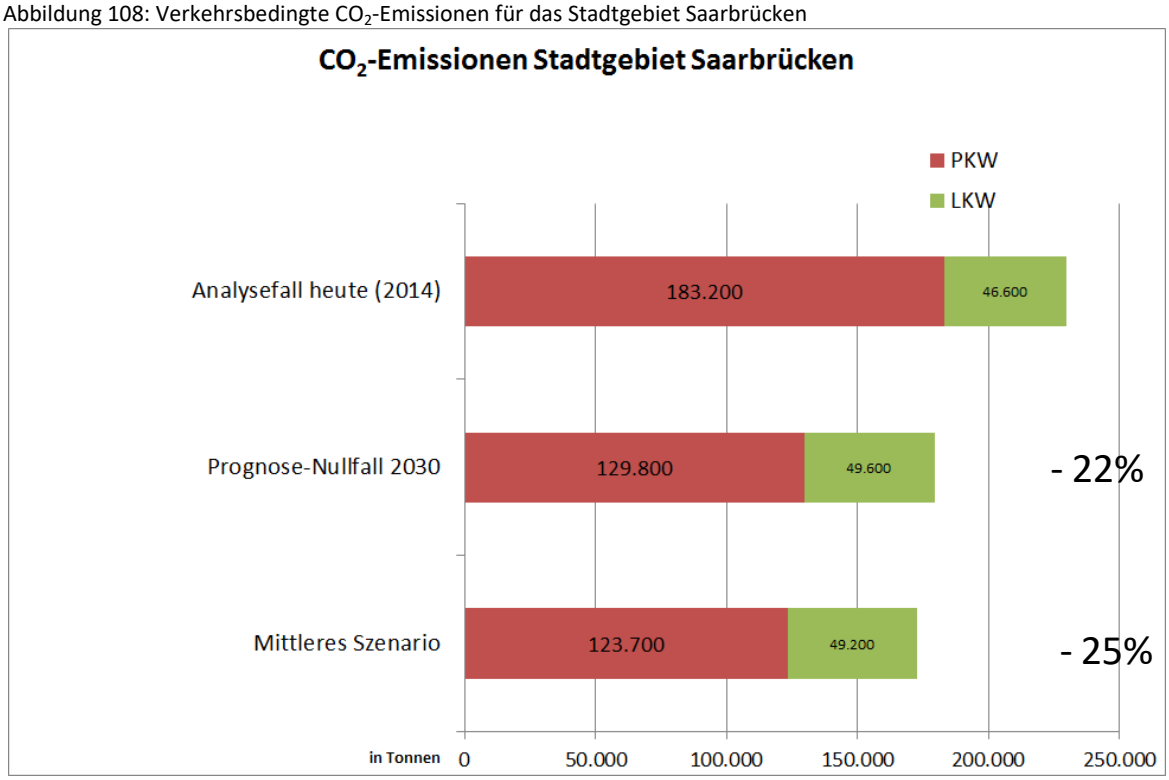
liche Rückgänge sichtbar, bei denen es sich jedoch lediglich um Verlagerungen des Fahrwegs handelt (Beispiel Hauptbahnhof-Alt Saarbrücken via Westspange statt Viktoriastraße o.Ä.). Auch neue Bus-Bahn-Kombinationen können zu veränderten Nachfrageströmen führen, so zeigt sich z.B. die Verknüpfung der Busse und Bahnen am Bahnhof Dudweiler in einem leichten Rückgang der Fahrgastzahlen beim Bus, während im Schienenverkehr ein Zuwachs zu beobachten ist. Deutliche Zuwächse sind auch auf der verdichteten Busachse in Richtung Ensheim zu erkennen.

6.2.4 Entwicklung der Verkehrsleistung, der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen

Zur Abschätzung der Auswirkungen des integrierten Handlungskonzepts auf die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen wurden Kennzahlen zur Fahrleistung des PKW- und LKW-Verkehrs aus dem Modell ermittelt. Hierbei wurde das Territorialprinzip angewandt, sodass alle Straßen im Stadtgebiet Saarbrücken enthalten sind. Die Verkehrsleistung im Pkw-Bereich reduziert sich durch das integrierte Handlungskonzept gegenüber dem Prognosenullfall 2030 um rund 5% auf 3,559 Mio. Fahrzeug-km (gegenüber dem Analysefall 2010 sogar um 7,5%). Die Verkehrsleistung im Lkw-Bereich reduziert sich um ca. 1% auf 332.000 Fahrzeug-km gegenüber dem Prognosenullfall 2030 (335.000 Fahrzeug-km). Da der Prognosenullfall 2030 entsprechend den Bundesprognosen eine Steigerung des Lkw-Verkehr voraussetzte, nimmt die Fahrleistung im Lkw-Bereich im mittleren Szenario gegenüber dem Analysefall zu.

In der CO_2-Bilanzierung wurden neben der Entwicklung der Fahrleistung auch Weiterentwicklungen der Fahrzeugtechnik der einzelnen Verkehrsträger gemäß HBEFA unterstellt.

Abbildung 108: Verkehrsbedingte CO_2-Emissionen für das Stadtgebiet Saarbrücken



Ein Großteil der CO_2-Reduktion wird durch die vorausgesetzte verbesserte Fahrzeugtechnik erzielt (siehe Prognosenullfall 2030). Offen gelassen werden muss dabei noch wie stark sich die E-Mobilität im Kfz-Bereich ggfs. durchsetzen kann.

Durch die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes können weitere Reduktionswirkungen erreicht werden. Rund 25% der CO_2-Emissionen können gegenüber 2014 reduziert werden. Zudem wurde eine Betrachtung der CO_2-Emissionen ohne Durchgangsverkehre vorgenommen, um den von der lokalen Bevölkerung beeinflussbaren Effekt auf die CO_2-Reduktion isoliert abzubilden. Demnach können die CO2-Emissionen um 31% gegenüber 2014 reduziert werden.

Gegenüber den CO_2-Reduktionszielen des VEP (bis 2030 -40%) muss hier eingestanden werden, dass weitergehende Maßnahmen erforderlich sind, um diese Zielwerte zu erreichen. Dies liegt allerdings nicht nur im Handlungsbereich der Landeshauptstadt, sondern müsste vor allem durch veränderte Rahmenbedingungen auf der Bundesebene vorangebracht werden.

6.2.5 Auswirkungen des integrierten Handlungskonzepts auf Erreichbarkeiten

Im Zuge der Fahrleistungsberechnungen wurden bereits Modell-Kennwerte zur durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit aller Modellwege herangezogen, um zu prüfen ob durch Maßnahmen eine signifikante Verlangsamung des Kfz-Verkehrs stattfindet, die zu Reisezeitverlusten im Personen- und Wirtschaftsverkehr führt. Die Auswertung zeigt, dass dies nicht der Fall ist, sondern die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit sogar leicht ansteigt. Dies ist u.a. durch Lückenschlüsse, wie die Innenstadtumfahrung oder durch Entlastungswirkungen in bestimmten Streckenabschnitten erklärbar.

6.3 Gesamtbewertung des integrierten Handlungskonzeptes

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Wirkungsabschätzungen des integrierten Handlungskonzepts lassen sich wie folgt zusammenfassen und bewerten:

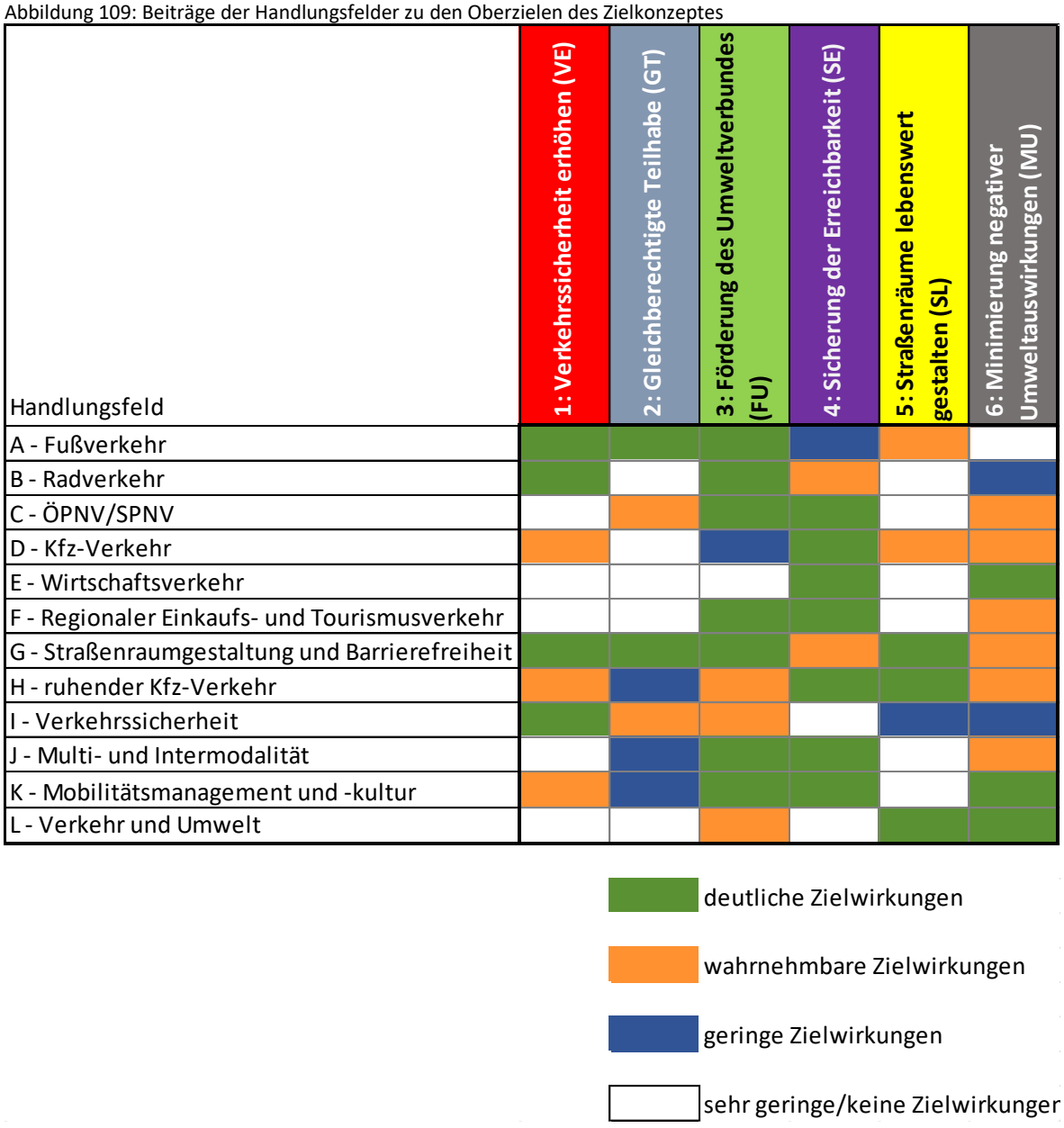
- Durch die Maßnahmen des VEP kommt es zu einer Verlagerung von Wegen, die bisher mit dem Kfz durchgeführt wurden, auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds. Hierbei sind aufgrund der ausgewählten Maßnahmen hohe Zuwächse vor allem im Radverkehr, im regionalen ÖPNV und im oberen Finanzierungspfad auch im städtischen ÖPNV zu beobachten.
- Der Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) steigt um 4 Prozentpunkte im Binnenverkehr auf ca. 51% aller Wege und um 7 Prozentpunkte im Stadt-Umland-Verkehr auf ca. 26% aller Wege
- Die gesteckten Modal-Split-Zielwerte können zwar nicht erreicht werden, allerdings bedeutet die Umsetzung der Maßnahmen eine Reduktion der Kfz-Fahrten um 43.000 Kfz pro Tag. Damit ergeben sich deutliche Entlastungswirkungen im Netz sowie weniger Belastungen. Gleichzeitig werden geeignete Alternativen für die Nutzung des Kfz aufgebaut, die insgesamt die Mobilitätswahl erleichtert sowie Lebensqualität in der Landeshauptstadt erhöht.
- Die Erreichbarkeiten und die Reisegeschwindigkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr werden durch die Maßnahmen sogar weiter verbessert. Es kommt zu keinen Reisezeitverlusten. Bedingt durch die verbesserte Verknüpfung zwischen Schienenpersonenverkehr und städtischem ÖPNV und neuen Haltepunkten und Linienführungen kommt es auf vielen Relationen im ÖPNV auch zu verbesserten Erreichbarkeiten. Die Entlastungen im Kfz-Verkehr durch Verlagerung auf Fahrrad, Fußwege und ÖPNV führen auf einigen vorher kapazitativ hoch belasteten Straßenzügen zu einer besseren Durchlässigkeit und somit verbesserten Reisezeiten.

Das integrierte Handlungskonzept muss sich insgesamt am Zielkonzept des VEP (siehe Kapitel 4) messen lassen. Da nur einige der Wirkungen quantitativ durch das Verkehrsmodell wiedergegeben werden können, wurden zusammenfassend in den folgenden Grafiken die Beiträge der Handlungsfelder zu den Oberzielen des VEP dargestellt sowie darüber hinausgehend eine qualitative Bewertung des integrierten Handlungskonzeptes vorgenommen.

Bezug des Handlungskonzeptes zu den Oberzielen des VEP-Zielkonzeptes

Bei der Erarbeitung der Handlungs- und Maßnahmenfelder fand in den Steckbriefen jeweils eine Rückkopplung mit den Oberzielen des VEP statt. Abschließend und in Kenntnis aller Handlungs- und Maßnahmenfelder erfolgt eine zusammenfassende Darstellung der Zielwirkungen der Handlungs- und Maßnahmenfelder zu den Oberzielen des VEP. Die nachfolgende Abbildung zeigt, welches Handlungsfeld (als Zusammenfassung der Zielwirkungen der einzelnen Maßnahmenfelder) zu welchen Oberzielen eine hohe, wahrnehmbare, geringe oder gar keine Zielwirkung hat.

Abbildung 109: Beiträge der Handlungsfelder zu den Oberzielen des Zielkonzeptes

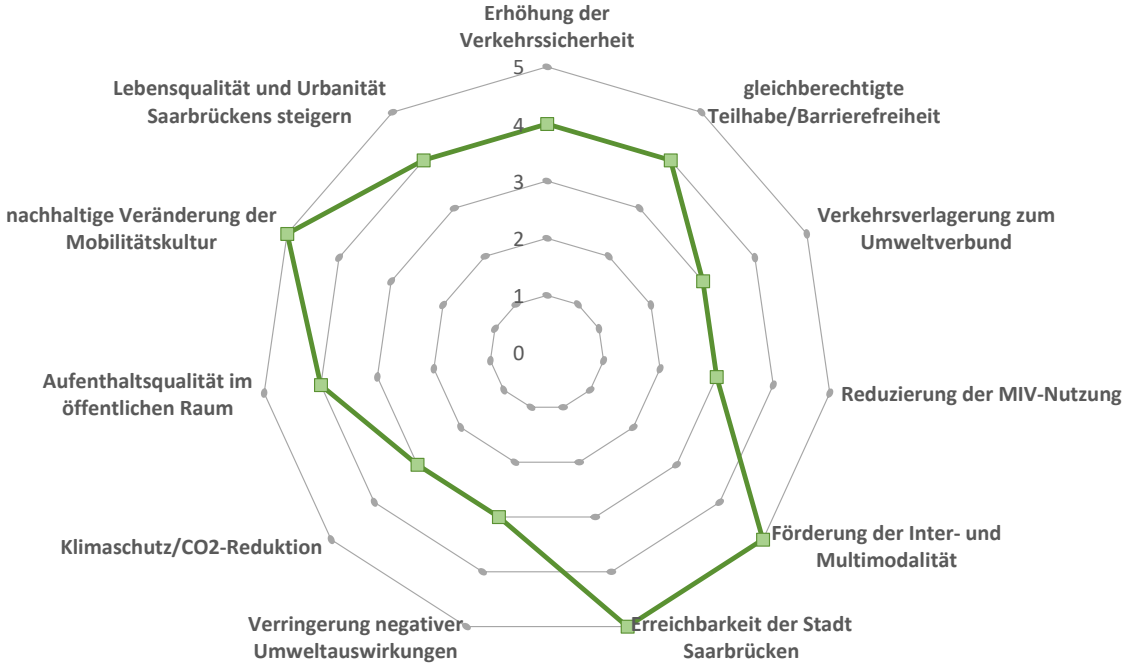


Qualitative Einordnung des integrierten Handlungskonzeptes

Abbildung 110 stellt in einer qualitativen Bewertung für das integrierte Handlungskonzept über die Oberziele hinausgehende, weitere Zielwirkungen des integrierten Handlungskonzeptes bspw. auf wichtige Teilziele oder auch auf das Leitziel des Zielkonzeptes - Lebensqualität und Urbanität Saarbrückens - dar.

Auf einer Skala von 1 (niedriger Zielbeitrag) und 5 (hoher Zielbeitrag) wurde für die verschiedenen Ziele eine Bewertung vorgenommen. Hiermit können die Stärken des integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich des Zielerreichungsgrades identifiziert werden.

Abbildung 110: Qualitative Bewertung des Integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich wichtiger Ziele



Besonders positiv wirkt sich das integrierte Handlungskonzept auf die Förderung der Inter- und Multimodalität, auf eine nachhaltige Veränderung der Mobilitätskultur und auf die Erreichbarkeit der Stadt Saarbrücken aus. Ebenfalls sehr positiv sind die Steigerung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum, die Steigerung der Lebensqualitäten sowie die Schaffung einer gleichberechtigten Teilhabe. Die Verkehrsverlagerungen zum Umweltverbund, die Reduzierung der MIV-Nutzung, die Verringerung der negativen Umweltauswirkungen sowie die Ziele der CO_2-Reduktion werden nur zum Teil erreicht.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die im VEP-Prozess entwickelten Maßnahmenfelder sowie das integrierte Handlungskonzept in den Einzel- und Wechselwirkungen im hohen Maße zur Zielerreichung beitragen und die positiven Effekte jeweils den Grundstein für eine erfolgreiche, weitere Entwicklung setzen können. Durch intensive Abwägungen konnten Negativwirkungen minimiert werden und wurden nur bei deutlich höhergewichtige Positivwirkungen an anderen Stellen zugelassen. Durch die Einzelbewertung, die Vorauswahl der Maßnahmen für die Finanzierungspfade und die Bewertung dieser, besteht ein fundiertes Entscheidungswerkzeug zur abgestuften Umsetzung der Maßnahmen.

6.4 Zusammenfassende Darstellung des integrierten Handlungskonzeptes

In der folgenden Grafik sind zusammenfassend die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes dargestellt. Es wurde mit dem VEP-Beirat sowie in zwei Politik-Workshops mit den Fraktionen des Stadtrates und der Bezirksräte diskutiert. Schlüsselmaßnahmen sind mit einem Sternchen (★) versehen. Diese wichtigen Schlüsselmaßnahmen sowie Maßnahmenfelder wurden möglichst vollständig in das integrierte Handlungskonzept übernommen. Aufgrund des Finanzrahmens können nicht alle wichtigen Maßnahmenfelder vollständig umgesetzt werden. Bei einigen Maßnahmenfeldern ist daher nur ein Teil der anvisierten Maßnahmen (ausgedrückt durch angegebenen %-Satz) in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen worden. Ebenso werden in der integrierten Maßnahmenkarte zum integrierten Handlungskonzept (siehe Abbildung 113) die wichtigsten Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes, die räumlich verortbar sind, dargestellt.

Abbildung 111: Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030 (Seite 1)

Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030

Landeshauptstadt SAARBRÜCKEN

Strategische Planungen

Maßnahmen

Schlüsselmaßnahmen

Umsetzungshorizonte: kurzfristig (bis 2020), mittelfristig (bis 2025), langfristig (bis 2030)

Fußverkehr (Handlungsfeld A)

Daueraufgaben:

- ★ Barrierefreiheit der Fußwege erhöhen
- ★ Mehr Querungshilfen an Straßen für Fußgänger (reduzierter Ansatz: 75%)
- ★ Abbau von gesamtstädtischen Barrieren (z.B. neue Unter-/Überführungen unter/über Schienentrassen) (reduzierter Ansatz: 40%)
- Schließung von Netzlücken und neue Gehwege
- Aufwertung der Treppenanlagen/ Kolonnaden (reduzierter Ansatz: 50%)
- Ausbau der Wegweisung und Beschilderung
- Fußgängerfreundliche Kreuzungen/ Ampelschaltungen (reduzierter Ansatz: 75%)
- Abbau von Nutzungskonflikten (bspw. mit Radfahrern/parkenden Autos)
- Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten (reduzierter Ansatz: 75%)
- Öffentlichkeitsarbeit und Institutionalisierung der Fußgängerbelange (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- Attraktives Wegenetz für Freizeit und Tourismus (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

- Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen (reduzierter Ansatz: 50%)

Radverkehr (Handlungsfeld B)

Daueraufgaben:

- ★ Programm zur Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz
- Weiterentwicklung Radverkehrs-Zielnetz
- Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen (reduzierter Ansatz: 75%)
- Punktuelle Verkehrssicherungsmaßnahmen für Radfahrer (reduzierter Ansatz: 75%)
- Ausbau der Radabstellanlagen
- Bessere Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung, und Winterdienst (reduzierter Ansatz: 75%)
- Serviceangebote für Radfahrer (reduzierter Ansatz: 75%)
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für mehr Radfahren in der Stadt und ein rücksichtsvolleres Miteinander (reduzierter Ansatz, 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Ausbau von 5 innerstädtischen Radhauptachsen (kurz- teils auch mittelfristig)
- Prüfung von Fahrradstraßen
- Weitere Öffnung von Einbahnstraßen
- Prüfung eines Fahrradverleihsystems

Umsetzungshorizont bis 2025

- ★ Radkomfortrouten Leinpfade: Ausbau eines Leinpfades bzw. einer Saarseite zur Radkomfortroute

Umsetzungshorizont bis 2030

- ★ weitere Radkomfortrouten (v.a. Bau einer Radkomfortroute nach Forbach)

ÖPNV (Handlungsfeld C)

Daueraufgaben:

- ★ Grenzüberschreitender Zweckverband
- Weiterentwicklung des SPNV-/ÖPNV-Angebots
- Busbeschleunigungsmaßnahmen
- gestalterische Aufwertung der Haltestellen (reduzierter Ansatz: 25%)
- Managementaufgaben: Ausbau des Störungs- und Instandhaltungsmanagement (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Verbesserung des Busnetzes (Angebotsausweitung der Fahrplan-km um ca. 3%), z.B. mit Metro-/Expressbuslinien
- ★ Optimierung des Tarifssystems
- Organisation von Bedarfsverkehren
- Ausbau der tangentialen Verbindung zur Universität (Dudweiler - Uni - St. Ingbert)
- Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV (reduzierter Ansatz: 75%)
- Mehr Kommunikation und Marketing (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

- ★ Saarbahn nach Forbach (Vorzugsvariante als Straßenbahn, abhängig von EU-Mitteln)
- ★ S-Bahnnetz für Stadt und Region (zusammen mit dem Saarland)

Umsetzungshorizont bis 2030

- Bessere Verknüpfung von Bus und Bahn
- Zusätzliche/verlegte Haltepunkte (reduzierter Ansatz: 50%)

Kfz-Verkehr (Handlungsfeld D)

Daueraufgaben:

- Umgestaltung von Kreuzungen, Programm für Kreisverkehre (reduzierter Ansatz: 50%)
- Definition Hauptstr.-/Vorbehaltsnetz

Umsetzungshorizont bis 2020

- Entlastung der Lebacher Straße
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen
- Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme (reduzierter Ansatz: 50%)
- Verbesserte Verkehrslageerfassung (reduzierter Ansatz: 50%)
- Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung (reduzierter Ansatz: 50%)
- Baustelleninfo & Baustellenmanagement (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

- ★ Vollanschluss Messe (Landesmaßnahme)
- ★ Kleine Innenstadtumfahrung zw. Hbf. und Meerwiesertalweg zur Entlastung Dudweilerstr., Betzenstr., Rathausplatz
- Linksabbieger Dudweiler Str.; Umgestaltung BAB-Anschluss Wilhelm-Heinrich-Brücke
- Optimierung der Erschließung Trierer Str./St. Johanner Str./Hafenstr.

Umsetzungshorizont bis 2030

- Anschlussstelle Dicke Buche (nur sinnvoll bei Umfelderschließung, bspw. Halde Jägersfreude)
- Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (Landesmaßnahme)
- ★ Verbesserte Innenstadterschließung mit neuer und klarerer Verkehrsführung (Innenstadtverkehrskonzept)
- Optionen für die Stadtautobahn

Wirtschaftsverkehr (Handlungsfeld E)

Daueraufgaben:

- Verkehrsvermeidung durch eine integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung
- Förderung einer innerstädtischen Logistik und von Dienstleistungsfahrzeugen mit innovativen Fahrzeugtechnologien (bspw. Elektro-Antriebe)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Lkw-Führungsnetz zur Entlastung sensibler Bereiche
- Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern (reduzierter Ansatz: 50%)
- Mehr Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre (reduzierter Ansatz: 50%)

Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr (Handlungsfeld F)

Daueraufgaben:

- Bessere Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen, um Verkehrbelastungen zu reduzieren
- Information und Marketing der Erreichbarkeit der Saarbrücker Innenstadt (gute Erreichbarkeit der Parkhäuser, Erreichbarkeit der Stadt mit dem ÖPNV), (reduzierter Ansatz: 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- ★ Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre: spezielle ÖV-Tarife, Kombitickets für Besucher/Touristen, Optimierung der regionalen Tarifstruktur, bessere Anbindung zum Flughafen und zu Messe-/Kongressstandorten
- Reise- und Fernbusverkehr: optimierte Verkehrslenkung und Parkmöglichkeiten (bspw. Ausbau Fernbusbahnhof)
- Stärkung von Wohnmobiltourismus, Camping und Wassertourismus

Umsetzungshorizont bis 2025

- Verbesserung der Besucherlenkung und -orientierung: touristisches Leitsystem und barrierefreie Wege zu Veranstaltungsorten/ Sehenswürdigkeiten (reduzierter Ansatz: 50%)
- Ausbau und Stärkung des Radtourismus (reduzierter Ansatz: 75%)
- Ausbau des Freizeit- und Wanderwegenetzes (reduzierter Ansatz: 75%)
- Verbesserung des Serviceangebotes, der Informationen und des Besuchermarketings (reduzierter Ansatz: 75%)

Kostenschätzung

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz-Verkehr	Wirtschaftsverkehr	Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr
Rund 10,7 Mio. EUR (710.000 EUR pro Jahr)	Rund 13.8 Mio EUR (900.000 EUR pro Jahr) *Das entspricht 6 EUR pro Einwohner und Jahr. Die Bundesregierung empfiehlt mindestens 8 EUR pro Einwohner/Jahr (für Einsteigerkommunen in der Radverkehrsplanung).*	Rund 34.3 Mio. EUR (2.300.000 EUR pro Jahr)	Rund 21.5 Mio. EUR (1.400.000 EUR pro jahr)	Rund 200.000 EUR (13.000 EUR pro Jahr)	Rund 2,2 Mio. EUR (150.000 EUR pro Jahr)

Planersocietät Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

Abbildung 112: Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030 (Seite 2)

Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030

Landeshauptstadt SAARBRÜCKEN

Strategische Planungen

Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (Handlungsfeld G)

Maßnahmen

Schlüsselmaßnahmen ★ (bis 2020), mittelfristig (bis 2025), langfristig (bis 2030)

Umsetzungshorizonte: kurzfristig

Daueraufgaben:

★ Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen und großen Verkehrsräumen in der Innenstadt (Kaiserstr., Dudweilerstr., Betzenstr., Rathaus-/Johannis-kirchplatz, Viktoriastr., Projekt Barock trifft Moderne, Richard-Wagner-Str., ...)

★ Aufwertung von Hauptstraßen und Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen (reduzierter Ansatz: 50%)

- Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen in der Innenstadt und in den Stadtteilen (reduzierter Ansatz: 50%)
- Aufwertung von Straßen in den Nahversorgungszentren (reduzierter Ansatz: 50%)
- Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene (reduzierter Ansatz: 50%)
- Shared Space (reduzierter Ansatz: 50%)
- Begegnungszonen
- Neues Leben auf Parkflächen (temporäre Umnutzungen)
- Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen (reduzierter Ansatz: 50 %)
- Programm barrierefreies Saarbrücken (reduzierter Ansatz 75 %)

Ruhender Kfz-Verkehr (Handlungsfeld H)

Daueraufgaben:

- Parkkonzepte in den Stadtteilen (reduzierter Ansatz 50%)
- Öffentlichkeitsarbeit und mehr Kontrollen

Umsetzungshorizont bis 2020

★ Parkraumstrategie Innenstadt: Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raumes, Minderung der Parksuchverkehre, Sicherung ausreichender Parkraumkapazitäten für alle Nutzergruppen

★ Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt und Erhöhung ihrer Auslastung (teils auch mittelfristig) (im Zusammenspiel mit der Parkraumstrategie Innenstadt)

- Optimierung der Stellplatzrichtlinie (reduzierter Ansatz: 75%)

Verkehrssicherheit (Handlungsfeld I)

Daueraufgaben:

- Städtische Verkehrsüberwachung
- Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit für ein rücksichtsvolleres Miteinander und mehr Verkehrssicherheit (reduzierter Ansatz 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

★ Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit

★ Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit in Saarbrücken

- Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung
- Verbesserung der Auswertungs-/Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten

Inter-Multimodalität (Handlungsfeld J)

Daueraufgaben:

- Vermarktung des Umweltverbundes als einheitliches Mobilitätsangebot z.B. mit einer Mobilcard (reduzierter Ansatz 75%)

Umsetzungshorizont bis 2020

- Mehr und optimierte B+R-Standorte
- Integration von Taxidiensten in den ÖPNV, insb. in nachfrageschwachen Zeiten/Gebieten
- Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (reduzierter Ansatz: 50%)

Umsetzungshorizont bis 2025

★ P+R-Standorte: Ausbau des P+R und bessere Verbindung mit dem ÖPNV (teils auch mittelfristig)

- Ausbau von Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten und Aufbau von Mobilstationen (reduzierter Ansatz: 50%)

Mobilitätsmanagment & Mobilitätskultur (Handlungsfeld K)

Daueraufgaben:

★ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements und in der Verwaltung: z.B. mehr Jobtickets, Mitfahrerangebote, Radabstellanlagen, Lade-stationen für E-Bikes,... (reduzierter Ansatz: 50%)

★ Schulisches Mobilitätsmanagement: z.B. Mobilitätserziehung, Elternhalte-stellen, Verknüpfung mit der Leucht-turmkampagne Schulwegsicherheit

- Intensivierung von Arbeitsgruppen- und Netzwerkarbeit (reduzierter Ansatz: 50%)
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität (reduzierter Ansatz: 50%)

Verkehr und Umwelt (Handlungsfeld L)

Daueraufgaben:

★ Abstimmung mit der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung und Umsetzung konkreter Schutzmaßnahmen

★ Vermehrter Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (reduzierter Ansatz: 50%)

- Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs insb. durch eine integrierte Verkehrs- und (Wohn-) Standortentwicklung
- Klimawandel, CO2-Einparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen: Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund und verträgliche Straßenraumgestaltung (reduzierter Ansatz: 75 %)
- Strategie zur Förderung der E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen im Kfz- und Radverkehr (reduzierter Ansatz: 50%)

Kostenschätzung

Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (Handlungsfeld G)	Ruhender Kfz-Verkehr (Handlungsfeld H)	Verkehrssicherheit (Handlungsfeld I)	Inter-Multimodalität (Handlungsfeld J)	Mobilitätsmanagment & Mobilitätskultur (Handlungsfeld K)	Verkehr und Umwelt (Handlungsfeld L)
Kosten der LHS rund 11,4 Mio. EUR (ca. 760.000 EUR pro Jahr) Förderung durch Bund/Land bereits abgezogen	Rund 950.000 EUR (rund 63.000 EUR pro Jahr)	Rund 1,0 Mio. EUR (66.000 EUR pro Jahr)	Rund 0,7 Mio. EUR (47.000 EUR pro Jahr)	Rund 1,1 Mio. EUR (73.000 EUR pro Jahr)	Rund 2,1 Mio. EUR (140.000 EUR pro Jahr)

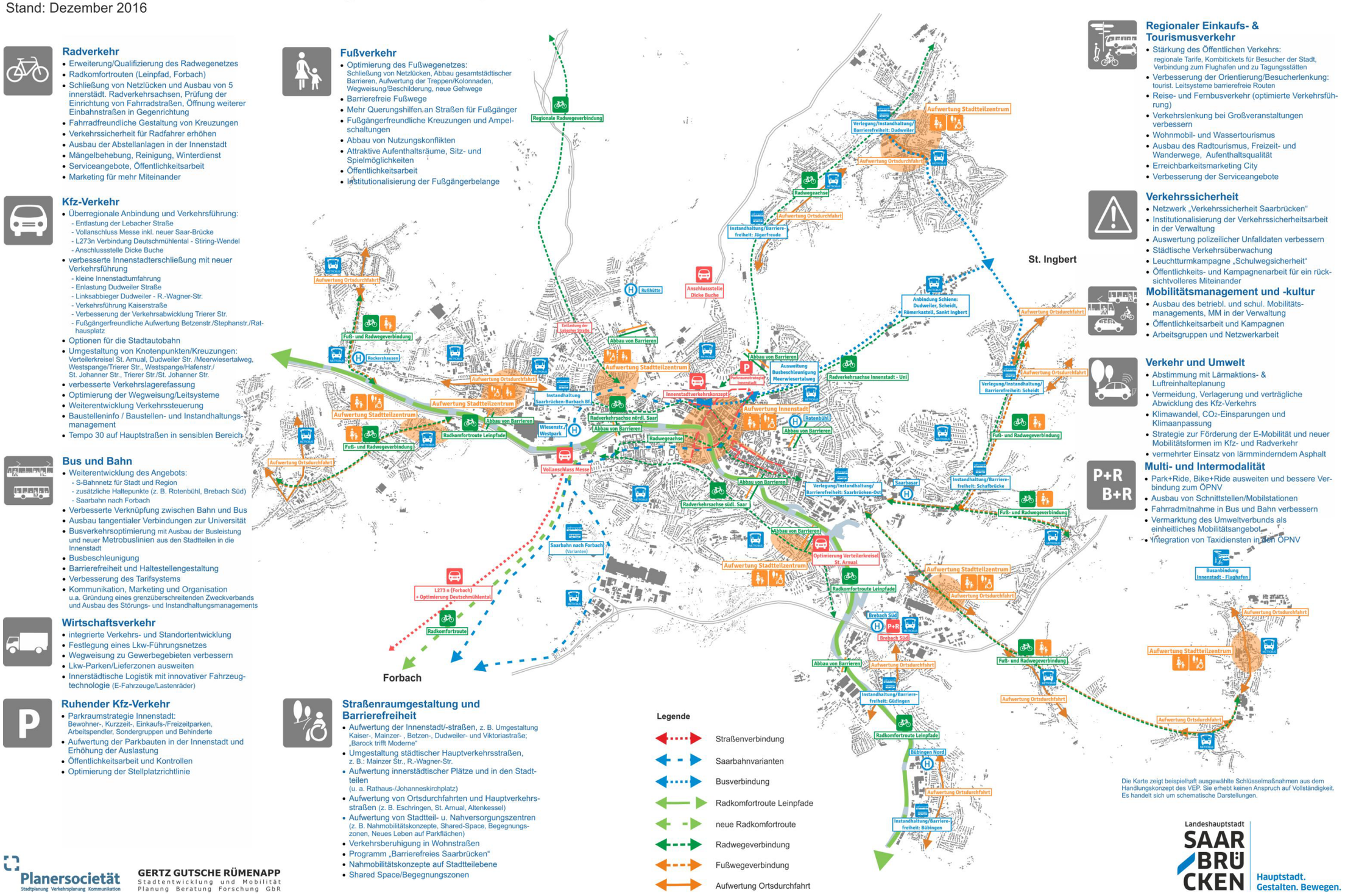
Planersocietät Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

Abbildung 113: Integrierte Maßnahmenkarte zum integrierten Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030

Integriertes Handlungskonzept VEP Saarbrücken 2030

Stand: Dezember 2016



Radverkehr

- Erweiterung/Qualifizierung des Radwegenetzes
- Radkomfortrouten (Leinpfad, Forbach)
- Schließung von Netzlücken und Ausbau von 5 innerstädt. Radverkehrsachsen, Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen, Öffnung weiterer Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Fahrradfreundliche Gestaltung von Kreuzungen
- Verkehrssicherheit für Radfahrer erhöhen
- Ausbau der Abstellanlagen in der Innenstadt
- Mängelbehebung, Reinigung, Winterdienst
- Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit
- Marketing für mehr Miteinander

Kfz-Verkehr

- Überregionale Anbindung und Verkehrsführung:
  - Entlastung der Lebacher Straße
  - Vollanschluss Messe inkl. neuer Saar-Brücke
  - L273n Verbindung Deutschmühlental - Stiring-Wendel
  - Anschlussstelle Dicke Buche
- verbesserte Innenstadterschließung mit neuer Verkehrsführung
  - kleine Innenstadtumfahrung
  - Enlastung Dudweiler Straße
  - Linksabbieger Dudweiler - R.-Wagner-Str.
  - Verkehrsführung Kaiserstraße
  - Verbesserung der Verkehrsabwicklung Trierer Str.
  - Fußgängerfreundliche Aufwertung Betzenstr./Stephanstr./Rathausplatz
- Optionen für die Stadtautobahn
- Umgestaltung von Knotenpunkten/Kreuzungen: Verteilerkreisel St. Arnual, Dudweiler Str. /Meerwiesertalweg, Westspange/Trierer Str., Westspange/Hafenstr./ St. Johanner Str., Trierer Str./St. Johanner Str.
- verbesserte Verkehrslagerefassung
- Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme
- Weiterentwicklung Verkehrssteuerung
- Baustelleninfo / Baustellen- und Instandhaltungsmanagement
- Tempo 30 auf Hauptstraßen in sensiblen Bereich

Bus und Bahn

- Weiterentwicklung des Angebots:
  - S-Bahnnetz für Stadt und Region
  - zusätzliche Haltepunkte (z. B. Rotenbühl, Brebach Süd)
  - Saarbahn nach Forbach
- Verbesserte Verknüpfung zwischen Bahn und Bus
- Ausbau tangentialer Verbindungen zur Universität
- Busverkehrsoptimierung mit Ausbau der Busleistung und neuer Metrobuslinien aus den Stadtteilen in die Innenstadt
- Busbeschleunigung
- Barrierefreiheit und Haltestellengestaltung
- Verbesserung des Tarifsystems
- Kommunikation, Marketing und Organisation u.a. Gründung eines grenzüberschreitenden Zweckverbands und Ausbau des Störungs- und Instandhaltungsmanagements

Wirtschaftsverkehr

- integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung
- Festlegung eines Lkw-Führungsnetzes
- Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern
- Lkw-Parken/Lieferzonen ausweiten
- Innerstädtische Logistik mit innovativer Fahrzeugtechnologie (E-Fahrzeuge/Lastenräder)

Ruhender Kfz-Verkehr

- Parkraumstrategie Innenstadt: Bewohner-, Kurzzeit-, Einkaufs-/Freizeitparken, Arbeitspendler, Sondergruppen und Behinderte
- Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt und Erhöhung der Auslastung
- Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- Optimierung der Stellplatzrichtlinie

Fußverkehr

- Optimierung des Fußwegenetzes: Schließung von Netzlücken, Abbau gesamtstädtischer Barrieren, Aufwertung der Treppen/Kolonnaden, Wegweisung/Beschilderung, neue Gehwege
- Barrierefreie Fußwege
- Mehr Querungshilfen an Straßen für Fußgänger
- Fußgängerfreundliche Kreuzungen und Ampelschaltungen
- Abbau von Nutzungskonflikten
- Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- Öffentlichkeitsarbeit
- Institutionalisierung der Fußgängerbelange

Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

- Aufwertung der Innenstadt/-straßen, z. B. Umgestaltung Kaiser-, Mainzer-, Betzen-, Dudweiler- und Viktoriastraße; „Barock trifft Moderne"
- Umgestaltung städtischer Hauptverkehrsstraßen, z. B.: Mainzer Str., R.-Wagner-Str.
- Aufwertung innerstädtischer Plätze und in den Stadtteilen (u. a. Rathaus-/Johanneskirchplatz)
- Aufwertung von Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen (z. B. Eschringen, St. Arnual, Altenkessel)
- Aufwertung von Stadtteil- u. Nahversorgungszentren (z. B. Nahmobilitätskonzepte, Shared-Space, Begegnungszonen, Neues Leben auf Parkflächen)
- Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- Programm „Barrierefreies Saarbrücken"
- Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene
- Shared Space/Begegnungszonen

Legende

- Straßenverbindung
- Saarbahnvarianten
- Busverbindung
- Radkomfortroute Leinpfade
- neue Radkomfortroute
- Radwegeverbindung
- Fußwegeverbindung
- Aufwertung Ortsdurchfahrt

Regionaler Einkaufs- & Tourismusverkehr

- Stärkung des Öffentlichen Verkehrs: regionale Tarife, Kombitickets für Besucher der Stadt, Verbindung zum Flughafen und zu Tagungsstätten
- Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung: tourist. Leitsysteme barrierefreie Routen
- Reise- und Fernbusverkehr (optimierte Verkehrsführung)
- Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen verbessern
- Wohnmobil- und Wassertourismus
- Ausbau des Radtourismus, Freizeit- und Wanderwege, Aufenthaltsqualität
- Erreichbarkeitsmarketing City
- Verbesserung der Serviceangebote

Verkehrssicherheit

- Netzwerk „Verkehrssicherheit Saarbrücken"
- Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Verwaltung
- Auswertung polizeilicher Unfalldaten verbessern
- Städtische Verkehrsüberwachung
- Leuchtturmkampagne „Schulwegsicherheit"
- Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit für ein rücksichtsvolleres Miteinander

Mobilitätsmanagement und -kultur

- Ausbau des betriebl. und schul. Mobilitätsmanagements, MM in der Verwaltung
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit

Verkehr und Umwelt

- Abstimmung mit Lärmaktions- & Luftreinhalteplanung
- Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Klimawandel, CO_2-Einsparungen und Klimaanpassung
- Strategie zur Förderung der E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen im Kfz- und Radverkehr
- vermehrter Einsatz von lärmminderndem Asphalt

Multi- und Intermodalität

- Park+Ride, Bike+Ride ausweiten und bessere Verbindung zum ÖPNV
- Ausbau von Schnittstellen/Mobilstationen
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn verbessern
- Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot
- Integration von Taxidiensten in den ÖPNV

Die Karte zeigt beispielhaft ausgewählte Schlüsselmaßnahmen aus dem Handlungskonzept des VEP. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es handelt sich um schematische Darstellungen.

Planersocietät Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR

Landeshauptstadt SAARBRÜCKEN Hauptstadt. Gestalten. Bewegen.

7 Evaluationskonzept zum VEP Saarbrücken 2030

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 hat die Stadt Saarbrücken ihre verkehrspolitischen Ziele für die nächsten 15 Jahre gesetzt und ergreift Maßnahmen, um diese zu erreichen. Mit dem VEP wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Der Verkehrsentwicklungsplan sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernissen angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Die Stadt Saarbrücken verfolgt in ihrer Verkehrsplanung eine verträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität mit insgesamt sechs Oberzielen (siehe Tabelle 25). Zu den einzelnen Oberzielen sind jeweils Indikatoren für die Wirkungsermittlung der Oberziele abgeleitet worden. Ebenso sind zu den 12 Handlungsfeldern des Konzeptes Indikatoren gebildet worden, um die Wirkungen zu den Handlungsfeldern ermitteln zu können. Für eine Evaluation eignen sich vornehmlich empirisch zu gewinnende Daten (Zählungen, Messungen, Befragungen), die in der Realität mess- und dokumentierbar sind. Qualitative, d. h. nicht oder nur indirekt bestimmbare Indikatoren eignen sich dabei nur bedingt (denn sie beschreiben allenfalls eine Wirkungsrichtung und sind hinsichtlich ihrer Wirkungsintensität oft umstritten); sie sollten dann zum Einsatz kommen, wenn sich die Festlegung auf rein quantitative Indikatoren schwierig gestaltet (Zählung der Passantenfrequenz). Ebenfalls sollten die Indikatoren mit einem überschaubaren Aufwand und möglichst direkt erhoben werden können, um durch eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung den Zielerreichungsgrad quantifizieren und verfolgen sowie Wirkungen beurteilen zu können.

Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können. Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßig zu erstattenden Bericht (siehe *Evaluationsberichte*) genutzt werden. Diese Berichte sollten alle vier bis fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte dann 2020/21 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein.

Evaluation des Zielkonzeptes

Um den Erreichungsgrad der im VEP Saarbrücken 2030 Ziele des Zielkonzeptes messen bzw. überprüfen zu können, ist zunächst eine Operationalisierung der Leitziele bzw. die Bestimmung von geeigneten Messgrößen erforderlich. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass teilweise Zielkonflikte auftreten können und dass sich nicht alle Ziele gleich gut in Indikatoren fassen lassen.

Die nachfolgende Tabelle enthält Vorschläge für Indikatoren zu den einzelnen Oberzielen:

Tabelle 25: Messgrößen für die Evaluation der sechs Oberziele des VEP Saarbrücken 2030

Oberziel	Indikator / Messgröße	Wiederkehr-intervall
Verkehrssicherheit erhöhen	• Unfallstatistik (jährliche Unfallstatistik auf Gemeindeebene) • Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit (z.B. Bürgerbefragungen)	Jährlich Alle 3 Jahre
Gleichberechtigte Teilhabe	• Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Beurteilung durch den Behindertenbeirat • Fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen (z. B. Nahversorgung)	Jährlich Jährlich oder seltener
Förderung des Umweltverbundes	• Städtische Verkehrsmengen (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) • Auswertung Mobilitätsbefragungen Modal-Split, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen • ÖPNV: Fahrgastzählungen, Kundenbarometer/ Fahrgastbefragungen, ÖV-Angebot (km-Leistung/ Pünktlichkeit) in Abstimmung mit Saarbahn bzw. SaarVV/ VGS • Rad: Dauerzählstellen, Anzahl/Belegung von Abstellanlagen, Qualität des Hauptroutennetzes • Fußverkehr: Länge neu gestalteter Fußwege und Flanierrouten, Fläche aufgewerteter Plätze • Fußverkehr: fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen	Jährlich Alle 8 Jahre Jährlich oder seltener Jährlich oder seltener Jährlich oder seltener Alle 4 Jahre
Sicherung der Erreichbarkeit	• Reisezeitvergleiche vorher/nachher im Individual- und öffentlichen Verkehr (quantitativ über Verhältnis Reisezeit zu Entfernung bzw. Qualitätsstufen, qualitativ über Befragungen) • Anzahl/Belegung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)	Alle 4 Jahre Jährlich oder seltener
Straßenräume lebenswert gestalten	• Neu gestaltete Straßenräume (bspw. über Länge oder Fläche) • Anteil des Parkens im öffentlichen Straßenraum gegenüber dem Parken in Parkbauten	Alle 4 Jahre Alle 4 Jahre
Minimierung negativer Umweltauswirkungen	• Verkehrsbedingte CO_2-Emissionen/ Umweltberichterstattung (Lärm, Luftschadstoffe) in Abstimmung mit dem Umweltamt bzw. MfU • Anzahl von Personen, die von Straßenlärmsanierungsmaßnahmen profitieren • Flächenbilanzierung bzw. Flächenverbrauch, ver- und entsiegelte Flächen • Anzahl zugelassener Kfz (nach Schadstoffklassen sowie E-Fahrzeuge)	Alle 5 Jahre oder häufiger Alle 5 Jahre oder häufiger Alle 3 Jahre oder häufiger jährlich

Evaluation von Maßnahmen/Umsetzungsfortschritt

Neben den Oberzielen sollten im Rahmen der Evaluation zum VEP Saarbrücken 2030 Indikatoren und Messgrößen auch für die Beschreibung des Umsetzungsfortschrittes sowie für die Beurteilung von Wirkungen durch umgesetzte Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündel oder Maßnahmenfelder eingesetzt werden. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Tabelle 26: Messgrößen für die Evaluation der Handlungsfelder des VEP Saarbrücken 2030

Handlungsfeld	Indikator / Messgröße
A. Fußverkehr	• Fußverkehrsanteile bei Mobilitätserhebungen • Fußverkehrszählungen • Verhaltensbeobachtungen • Qualitätsmerkmale von Flanierrouten • Fußläufige Erreichbarkeit von Infrastrukturen
B. Radverkehr	• Radverkehrsanteile bei Mobilitätserhebungen • Länge umgesetzter Strecken, Schließung von Netzlücken • Länge der Radwegeinfrastruktur • Radverkehrszählungen an Referenzpunkten • Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen • Qualitätsmerkmale von Komfortrouten
C. ÖPNV/SPNV	• ÖPNV-Anteile bei Mobilitätserhebungen • Fahrgastzählungen • Verkaufte Fahrkarten und Abonnements • Kundenbarometer/Fahrgastbefragungen • Pünktlichkeitswerte / Fahrzeitmessungen
D. Kfz-Verkehr	• Reisezeitmessungen zur Erfassung von Stauzeiten • Verkehrszählungen auf Haupt- und Nebenstraßen • Reduzierung von Schleichverkehren in Wohngebieten
E. Wirtschaftsverkehr	• Befragung von Akteuren im Wirtschaftsverkehr
F. Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr	• Nutzerbefragung (z.B. zur Einschätzung der Erreichbarkeit und Attraktivität von Saarbrücken) • Befragung von Händlern und Akteuren im Tourismus • Anzahl der Übernachtungen/Jahr
G. Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit	• Umgestaltete Flächen in m² • Anzahl der umgesetzten Maßnahmen zur Barrierefreiheit
H. Ruhender Kfz-Verkehr	• Erfassung und Auswertung der Belegung von Stellplätzen • Nutzerbefragungen
I. Verkehrssicherheit	• Unfallstatistiken • Auswertungen der Verkehrsüberwachung
J. Multi- und Intermodalität	• Anzahl und Belegung der B+R-, P+R- sowie Park-and-Bike-Anlagen • Nutzerstatistik und -befragung zu CarSharing • Nutzerbefragungen oder Sonderauswertung Mobilitätserhebung

Handlungsfeld	Indikator / Messgröße
K. Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur	• Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z. B. Resonanz/Nachfrage) • Spezifische Evaluation zu Einzelkampagnen (wie z.B. Bekanntheit und Verständlichkeit)
L. Verkehr und Umwelt	• CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich • Anteil der lärmbelasteten Personen/Anteil der Personen, die von der Straßenlärmsanierung profitieren • NO_2-Belastung (indirekter Indikator)

Eine Mobilitätserhebung mit der Befragung der Bürgerschaft zu ihrem Mobilitätsverhalten sollte mindestens alle 8-10 Jahre durchgeführt werden, um zentrale Größen wie z.B. den Modal Split und Verkehrsmittelwahl zu erfassen. Ebenso sollte auch die Anzahl der Einpendler sowie deren Verkehrsmittelwahl durch Befragungen (bspw. über die Arbeitgeber oder Befragungen von Touristen/Kunden) erfasst werden.

Evaluationsberichte

Auf Basis des oben beschriebenen Evaluationskonzepts sollte alle drei Jahre (angefangen mit 2020 und dann jeweils nach 3 bis max. 6 Jahren) ein Evaluationsbericht durchgeführt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, anhand bestimmter Regeln zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 4 Jahren eignet sich einerseits aufgrund der Einteilung der Maßnahmen bezüglich der Umsetzung und Fristigkeit; andererseits sind manche Elemente der Evaluation nur alle 4 Jahre durchführbar bzw. mehrjährige Datenreihen sind wesentlich aussagekräftiger.

In diesem Evaluationsbericht sollte auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des VEP dargestellt und ggfs. neue Maßnahmen, die sich aufgrund von neuen Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen ergeben, mit aufgeführt werden. Zudem sollten die Handlungsfelder des VEP überprüft werden und ggfs. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Saarbrücken (z. B. wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen
- Darstellung der Messgrößen für die Evaluation und Interpretation deren Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im VEP enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des VEP).

8 Fazit und Ausblick

Mit dem Verkehrsentwicklung Saarbrücken 2030 hat die Landeshauptstadt Saarbrücken neue und innovative Wege in der Verkehrsentwicklungsplanung beschritten. Der aufwändige Planungsprozess, der inzwischen von mehreren Seiten Anerkennung fand, war erfolgreich und hat zu einer einstimmigen Empfehlung des VEP-Beirates an die politischen Gremien geführt, so dass der Stadtrat den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan mit breiter Mehrheit am 22.11.2016 beschlossen hat.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 liegt eine verbindliche Handlungsgrundlage für die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt in den nächsten 15 Jahren vor. Er bildet damit einen Rahmen für die zukünftige Verkehrspolitik in Saarbrücken. Der VEP koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit der über 170 unter Beteiligung der Bürger entstandenen Maßnahmen und Maßnahmenprogrammen.

Das vorliegende integrierte Handlungskonzept wurde über mehrere Arbeitsphasen mit regelmäßigen Beteiligungsrunden (Verwaltung, Politik, Institutionen und Verbände, Öffentlichkeit) und in einem ausführlichen fachlichen Diskurs erarbeitet. Zusätzlich wurde der Erarbeitungsprozess durch den VEP-Beirat als qualitätssicherndes Gremium kontinuierlich begleitet.

Der VEP gründet sich auf dem vom Stadtrat im Oktober 2015 beschlossenen verkehrspolitischen Zielkonzept. Alle Prozessphasen wurden stets mit dem Zielkonzept des VEP rückgekoppelt. In seinem einstimmig verabschiedeten Beschluss empfiehlt der VEP-Beirat außerdem, aus der Vielzahl der im VEP-Entwurf enthaltenen Maßnahmen erste Maßnahmen umgehend umzusetzen. Ein besonderes Augenmerk soll dabei den als Schlüsselmaßnahmen im Plan gekennzeichneten Vorschlägen gewidmet werden. Sich aufzeigende Synergien sollen bei der Umsetzung genutzt werden.

Entscheidend für den Erfolg des Verkehrsentwicklungsplans wird die Umsetzung, d.h. die Überführung der Maßnahmen und Konzepte in die kommunale Verkehrsplanung und -politik sein. Dabei liegen einige Maßnahmen in der Zuständigkeit Dritter (z.B. Land/Bund), sodass auch diese in den Umsetzungsprozess einbezogen werden müssen.

Der Verkehrsentwicklungsplan sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Zu einer erfolgreichen und zielgerichteten Umsetzung gehört eine Wirksamkeitskontrolle. Dadurch kann der Bedarf eventueller Überarbeitungen oder Fortschreibungen identifiziert werden. Die periodisch zu erstellenden Evaluationsberichte dienen dabei der Erfolgskontrolle. Auf dieser Grundlage wird die Mobilität in Saarbrücken sukzessive entwickelt, diskutiert und umgesetzt.

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

Bundesanstalt für Straßenwesen (2012): Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Verkehrstechnik, Heft V 217. Bergisch Gladbach

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Berlin

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2011): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung der Ergebnisse. Berlin

Drees &Sommer (2015): Bericht zur Machbarkeit der grenzüberschreitenden Stadtbahnerweiterung in der Metropole SaarMoselle. Munsbach

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Empfehlungen für barreiefreie Verkehrsanlagen. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Rechtliche Bedeutung und allgemeine Empfehlungen für Fahrradstraßen. Köln

Junker + Kruse (2015): Leitlinien zur Nahversorgung. Dortmund

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2002): Empfehlungen für den Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordhrein-Westfalen-. Düsseldorf

Pressedienst Fahrrad (2014): Themenblatt: Die Fahrradwelt in Zahlen. Göttingen

R+T-Verkehrsplanung (2015): Aktualisierung Verkehrskonzept Ludwigsparkstadion – Stadt Saarbrücken. Darmstadt

Stadt Saarbrücken (1997): Verkehrsentwicklungsplan 1997. Saarbrücken

Stadt Saarbrücken (2008): Nahversorgung in Saarbrücken. Leitlinien zur Beurteilung der Versorgungssituation und von Ansiedlungs- und Umbauvorhaben. Saarbrücken

Stadt Saarbrücken (2015): Masterplan Licht. Saarbrücken

Stadt Saarbrücken (2015): Wohnungsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Saarbrücken. Saarbrücken

Verkehrsclub Deutschland (2016): Geht doch! Einfache Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung. Stuttgart

Gesetze

Bund: Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Fassung vom 01.April 2013

Bund: Grundgesetz (GG) in der Fassung vom 23.Dezember 2014

Saarland: Landesbauordnung (LBO) in der Fassung vom 18. Februar 2004

Internetverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.: agfk. fürs Rad. vor Ort. https://www.agfk-bw.de/startseite/ [23.06.2016]

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Nina - Warum parkst du auf meinem Weg? http://www.agfs-nrw.de/events-und-kampagnen/nina-warum-parkst-du.html [02.08.2016]

Bundesministerium für Bildung und Forschung: Mobia. Mobil bis ins Alter. http://www.mobia-saar.de/ [07.06.2016]

Deutscher Verkehrssicherheitsrat: „Vision Zero" – Häufig gestellte Fragen. https://www.dvr.de/presse/informationen/vision_zero_faq.htm [06.06.2016]

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain: Kommunaler Service. http://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/ [08.06.2016]

Klima-Bündis: STADTRADELN – Gemeinsam radeln für Radverkehr, Klimaschutz und Lebensqualität! https://www.stadtradeln.de/2478.html [20.07.2016]

Nationale Plattform Elektromobilität: Mit Elektromobilität nach vorne. http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/ [08.06.2016]

Stadt Darmstadt: Die Lincoln-Siedlung in Darmstadts Süden verändert sich. http://www.lincoln-siedlung.de/ [27.05.2016]

Stadt Frankfurt am Main: Projektfamilie Alltagspfade. https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2509340&_ffmpar%5B_id_inhalt%5D=3488156 [21.07.2016]

Stadt Freiburg im Breisgau: Verkehrsberuhigte Bereich. http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html [26.05.2016]

Stadt Griesheim: Griesheim „Die beSITZbare Stadt". http://www.griesheim.de/Besitzbare-Stadt.1413.0.html [21.07.2016]

Stadt Mettingen: Fahrradstation Mettingen. http://www.mettingen-tourismus.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=551&item_id=861489&old_item_id=0&oldrecord=94620&oldmodul=5&olddesign=0 [21.07.2016]

STUDIOO GmbH: Die nette Toilette. Das öffentliche Örtchen in über 220 Städten und Gemeinden bundesweit. http://www.die-nette-toilette.de/impressum.html [10.08.2016]

Fotoverzeichnis

Fotos ohne Quellenangabe unterliegen dem Urheberrecht dieses Berichts.

Anhang

Anhang I: Fußverkehr

	Regelstandards	Anmerkungen
Fußwegenetz	Maschenweite 100 bis 150 m beidseitige Gehwege Ausnahmen: außerorts oder an Straßen mit nur einseitiger Bebauung	
Breite eigenständig geführter Fußwege	2,50 m	≥ 3,00 m auf Hauptfußwegeachsen mind. 1,5 m auf Straßen mit geringer Fußgängerfrequenz, z. B. außerorts oder in Gewerbegebieten
zusätzliche Anforderungen durch Aufenthalts- und Spielflächen an den Seitenraum – insb. für Geschäftsstraßen	Flächen für Kinderspiel ≥ 2 m Verweilflächen vor Schaufenstern ≥ 1,00 m Sitzgelegenheiten ≥ 1,00 m Geschäftsauslagen ≥ 1,50 m	
Breite von gem. Fuß- und Radwegen	>= 2,50 m	Einsatz möglichst nur außerorts, insb. in der Innenstadt Trennung des Fuß- und Radverkehrs nur dort, wo Netz- und Aufenthaltsbedeutung beider Verkehrsarten gering sowie schutzbedürftige Personen selten sind möglichst nicht auf Gefällstrecken > 3 %
Mittelinseln und -streifen	Überquerungsanlage für Fußgänger: Breite = 2 m Anlage unter Berücksichtigung der Breitenanforderungen von Radfahrern und Rollstuhlfahrern: Breite >= 2,50 m	Nur in Ausnahmefällen Unterschreitung der Breitenmaße (bspw. beengte Fahrbahn) punktuell an Stellen mit ausgeprägtem Querungsbedarf oder sensiblen Einrichtungen regelmäßig an Hauptstraßen mit linearem Fußgängerquerungsdruck (Abstand max. 80 m) oder Einsatz von Mittelstreifen Einsatz vorgezogener Seitenräume bei anliegenden Parkständen
Fußgängerüberwege	Einsatz im Nebenstraßennetz insb. an schutzbedürftigen Stellen (Kitas, Schulen) Einsatz an Kreisverkehren	innerorts nur an zweistreifigen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h je nach örtlichen Verhältnissen Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen und/ oder Mittelinseln/ -streifen

	Regelstandards	Anmerkungen
Fußgänger-LSA	zyklische Beachtung der Fußgängerfreigabezeit in der Signalsteuerung Fußgänger-Wartezeit max. 40 Sek. bei vorhandenen Mittelinseln Querung „in einem Zug“	
Barrierefreie Gehwege	hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwege und Übergänge	
Sitzgelegenheiten	50 m bis max. 100 m Abstand auf bedeutenden Fußwegeachsen	
Zielkonflikte zwischen dem der Fußverkehrs- und der Kfz-Verkehrsplanung	Priorisierung des Fußverkehrs in der Abwägung	

Anhang II: Kfz-Verkehr

Erläuterung zum Innenstadtverkehrskonzept (Steckbrief D5)

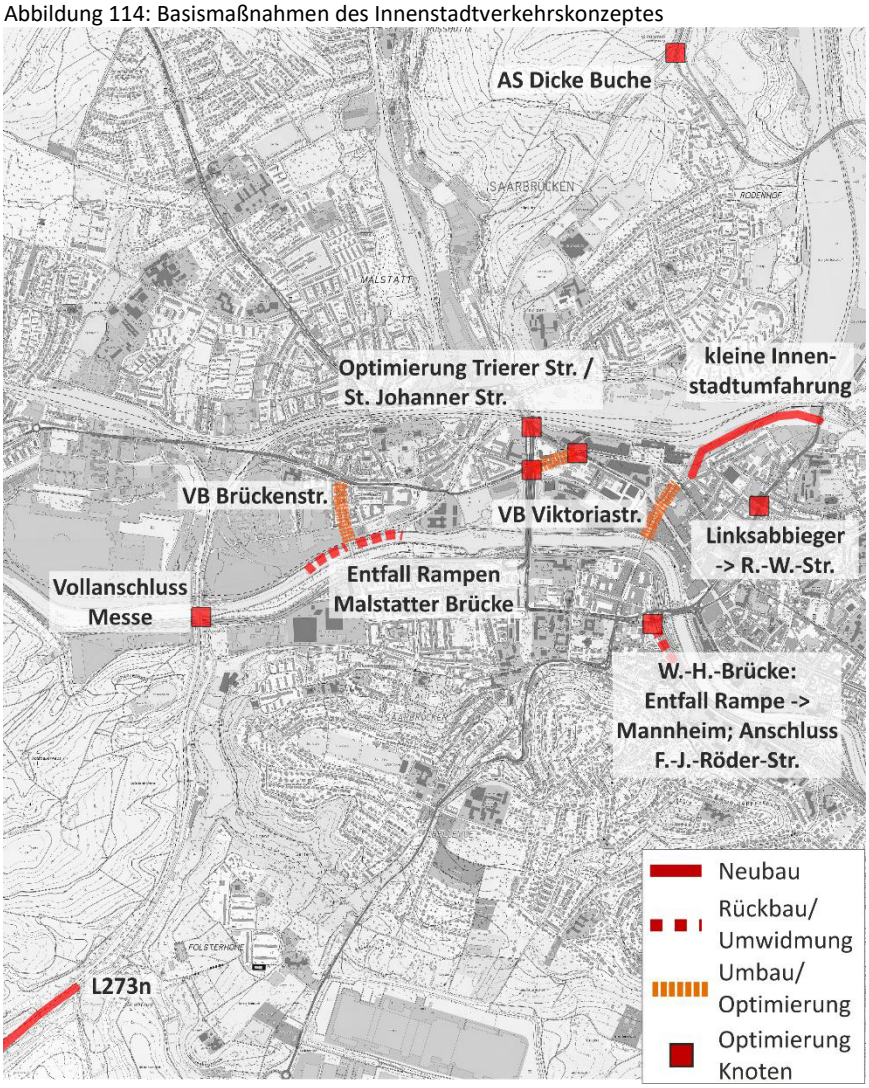
Die Saarbrücker Innenstadt ist sowohl regional als auch überregional sehr gut mit dem Kfz zu erreichen, wozu vor allem die innenstadtnahen Autobahnen beitragen. Die Verkehrsführung der Innenstadt ist jedoch durch Einbahnstraßenführungen und insgesamt umwegige Fahrbeziehungen gekennzeichnet. Dies führt an einzelnen Knotenpunkten in den Spitzenstunden zu Kapazitätsproblemen und erschwert vor allem für ortsunkundige Autofahrer die Orientierung. Die Verkehrsbelastungen und die hohe Kfz-Flächeninanspruchnahme mindern die Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt, führen auf den Hauptverkehrsachsen zu Lärm- sowie Schadstoffbelastungen und beeinträchtigen die Verkehrsbeziehungen und Wegequalitäten für den Fuß- und insbesondere den Radverkehr. Zu Konflikten kommt es bei den gegebenen Raumverhältnissen und Straßenquerschnitten auch mit dem ÖPNV (bspw. Wartezeiten an Ampeln/bei Verkehrsstau, Perspektiven zur Erweiterung der Saarbahn in der Innenstadt und entsprechende Flächenkonkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr).

Ziel des Innenstadtverkehrskonzeptes ist daher vor allem

- die Optimierung der Verkehrslenkung und Verringerung der Komplexität des innerstädtischen Straßennetzes,
- die Entlastung und Rückgewinnung von Straßen- und Platzräumen für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt,
- die Schaffung attraktiver und direkter Achsen für den Fuß- und Radverkehr sowie
- die Sicherung und Stärkung des ÖPNV (bspw. auch durch neue Möglichkeiten für die Saarbahn).

Potenziale, die Verkehrsführung in der Innenstadt zu optimieren und gleichzeitig Freiräume für andere Nutzungen zu schaffen, hängen aufgrund der vielfältigen Quell- und Zielverkehre der Innenstadt von weiteren Maßnahmen ab, die im folgenden als „Basismaßnahmen“ bezeichnet werden. Diese Basismaßnahmen sind die Grundlage des Innenstadtverkehrskonzeptes und eröffnen in ihrer Kombination die besten Möglichkeiten, die sensiblen Innenstadtstraßen zu entlasten und die Verkehrsführung zu optimieren. Die Basismaßnahmen sind in Abbildung 114 dargestellt (für die ausführlichen Beschreibungen wird auf die jeweiligen Steckbriefe des Handlungsfeldes D verwiesen). Hierbei besitzen einige Maßnahmen direkte Wirkungen auf die Innenstadtstraßen durch Verkehrsentlastungseffekte. Andere Maßnahmen tragen vor dem Hintergrund, dass das Innenstadtverkehrskonzept teils auch zu Verlagerungseffekten führt, vor allem zu einer Verkehrsberuhigung bei. Darüber hinaus gibt es Maßnahmen, die zwar für die Innenstadtverkehre weniger relevant sind, aber mit anderen Basismaßnahmen in der Innenstadt zusammenhängen.

Abbildung 114: Basismaßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes



Maßnahmen zur Verkehrsentlastung der Innenstadtstraßen:

- Kleine Innenstadtumfahrung zwischen der Viktoriastraße/Ursulinenstraße und dem Meerwiesertalweg (Steckbrief D 4.1)
- Öffnung der Linksabbieger am Knoten Richard-Wagner-Straße/Dudweiler Straße (Steckbrief 5.1)
- Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke: Entfall der Auffahrtsrampe zur BAB 620 Richtung Mannheim und Zweirichtungsanschluss der Franz-Josef-Röder-Straße (Steckbrief D 5.3)

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und/oder gestalterischen Aufwertung von Straßenräumen:

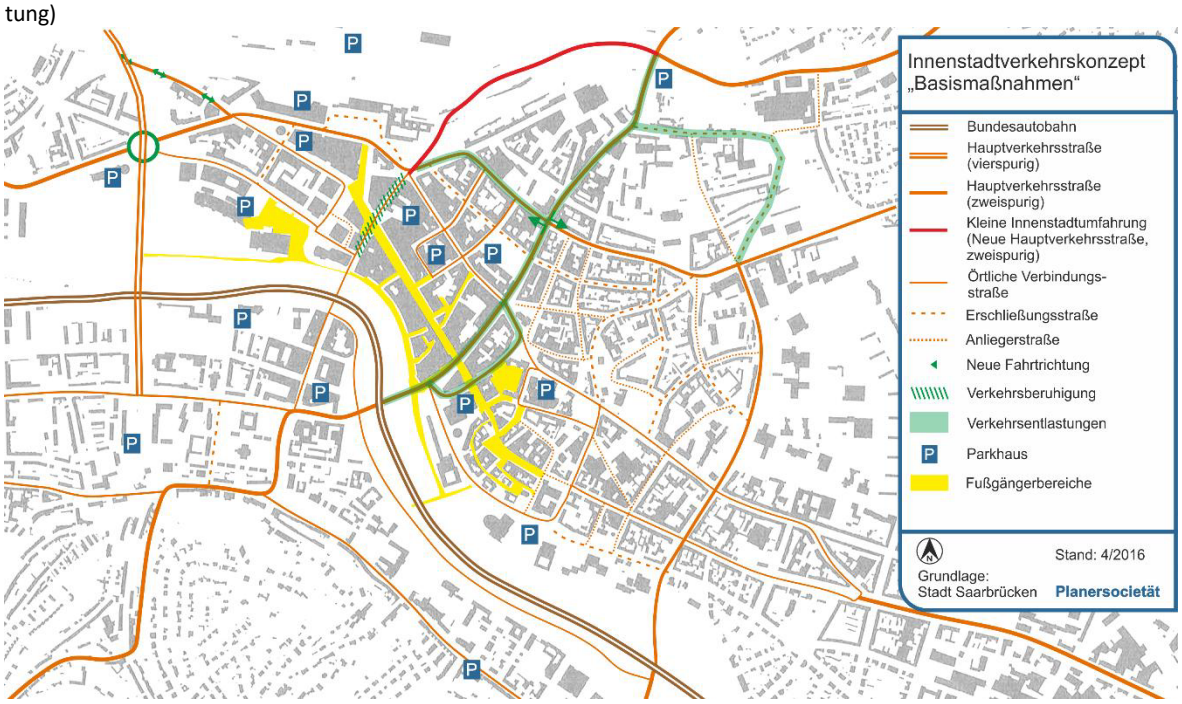
- Verkehrsberuhigung der Viktoriastraße (Steckbrief G 1.4)
- Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße/ St. Johanner Straße, Trierer Straße/ Westspange und St. Johanner Straße/Hafenstraße (Steckbrief D 5.2): Kreisverkehr unter der Westspange, Öffnung der Abbiegebeziehung Ludwigskreisel – Trierer Straße, veränderte Spuraufteilung St. Johanner Straße (2 Fahrstreifen in Richtung Westen, 1 Fahrstreifen in Richtung Osten)
- Verkehrsberuhigung der Brückenstraße (positive Effekte durch Vollanschluss Messe und Entfall der Auffahrtsrampen A 620 an der Malstatter Brücke; s.u.)

Weitere Maßnahmen, die positive Synergieeffekte zu den Maßnahmen in der Innenstadt aufweisen:

- Vollanschluss Messe (Steckbrief 3.2), insb. im Zusammenspiel mit dem Entfall der Rampen an der Malstatter Brücke sowie der Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke
- Neue Verbindung Deutschmühlental nach Stiring-Wendel, L 273n (Steckbrief D 3.4), insbesondere im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Messe
- Anschlussstelle Dicke Buche (Steckbrief D 2.3)

Die vorgenannten Basismaßnahmen schaffen die Voraussetzung dafür, die Verkehrssituation in der Innenstadt zu optimieren und die gewünschten Entlastungseffekte für die Innenstadt zu erreichen:

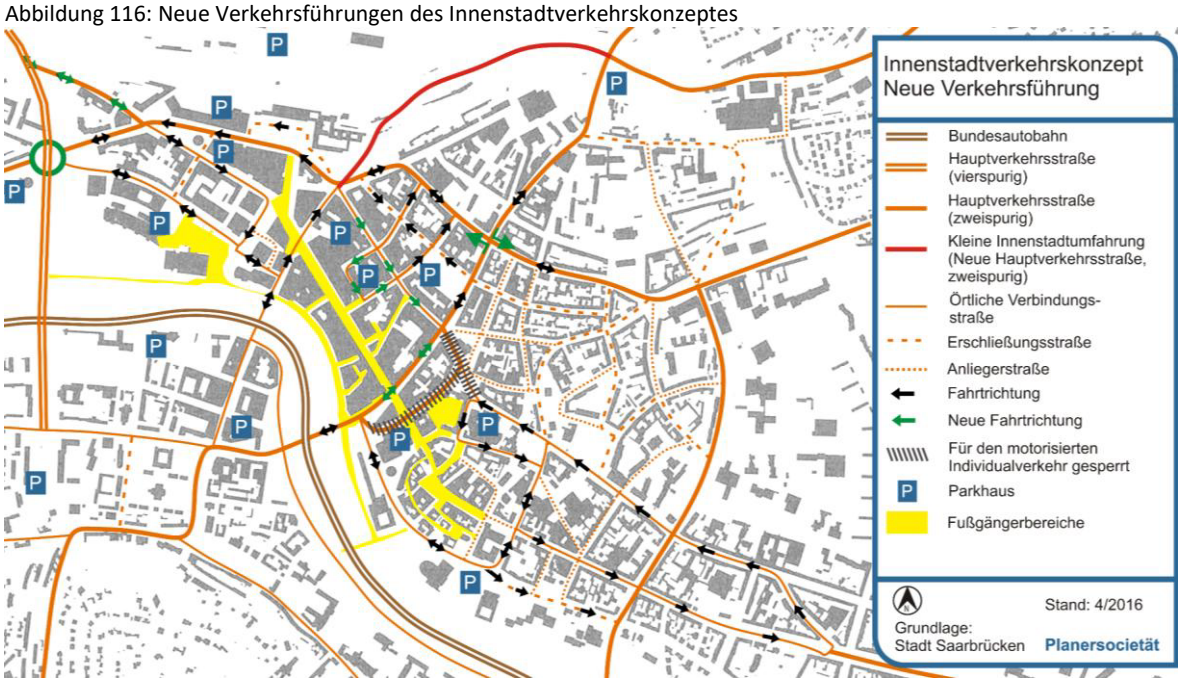
Abbildung 115: Wirkungen der Basismaßnahmen auf die Innenstadtstraßen (Verkehrsberuhigung und Verkehrsentlastung)



Auf dieser Grundlage ergeben sich die folgend dargestellten Möglichkeiten, die Komplexität der Verkehrsführung zu verringern und die Orientierbarkeit zu verbessern (siehe Abbildung 116) sowie Steckbrief D 5.5):

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

Abbildung 116: Neue Verkehrsführungen des Innenstadtverkehrskonzeptes



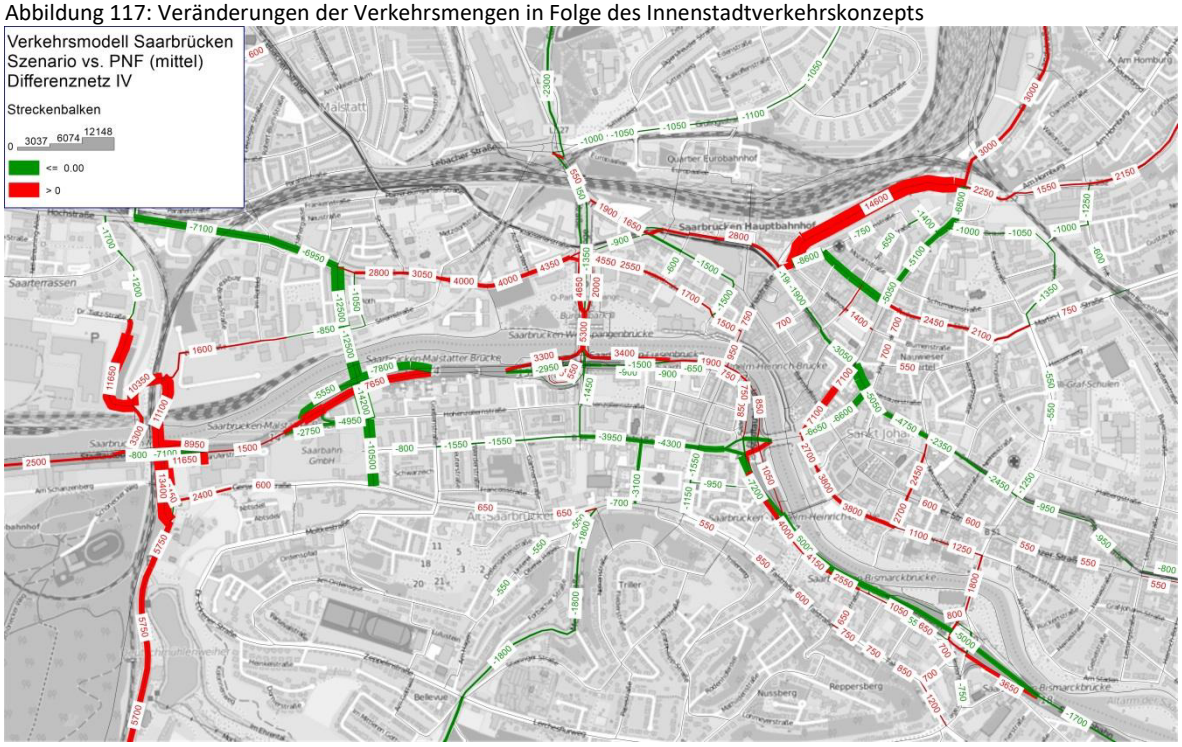
Die Verkehrsführung in der Innenstadt wird mit den beschriebenen Maßnahmen deutlich vereinfacht:

- Die Dudweiler Straße wird zu einer zentralen Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt mit diversen Abbiegemöglichkeiten aufgewertet
- Die Erschließung der westlich und östlich der Dudweiler Straße gelegenen Bereiche erfolgt transparent über Schleifensysteme, insb. die Schleifen Viktoriastraße/Kaiserstraße bzw. die heute schon existierende Schleife Paul-Marien-Straße/Großherzog-Friedrich-Straße/Bleichstraße/Mainzer Straße
- Über die Dudweiler Straße und die Schleifensysteme sind alle Bereiche der Innenstadt sowie alle Parkplätze/Parkierungsanlagen aus den verschiedenen Richtungen weiterhin gut erreichbar

Durch die veränderte Verkehrsführung kommt es darüber hinaus zu deutlichen Verkehrsverlagerungen im Straßennetz (siehe Abbildung 117): So werden – neben den komplett für den Kfz-Verkehr gesperrten Strecken – vor allem der nördliche Teil der Dudweiler Straße, die Richard-Wagner-Straße aber auch die Kaiserstraße erheblich vom Kfz-Verkehr entlastet. Die bisher auf diesen Strecken verkehrenden Kraftfahrzeuge werden insbesondere auf die kleine Innenstadtumfahrung verlagert. Durch die Sperrung der Betzenstraße und den Zweirichtungsverkehr in der südlichen Dudweiler Straße kommt es in letzterer zu einer Mehrbelastung von mehr als 7.000 Kfz/24h.

Bei den dargestellten Verkehrsverlagerungen bestehen aber durchaus noch Spielräume insbesondere hinsichtlich der Aufteilung der den Verkehrsmengen auf die Viktoriastraße und die Dudweiler Straße. So können bspw. durch veränderte Lichtsignalanlagenprogramme und -koordinierungen oder Geschwindigkeitsregelungen die Verkehrsmengen etwas stärker über die Viktoriastraße abgewickelt werden, was wiederum geringere Mehrbelastungen in der südlichen Dudweiler Straße zur Folge hätte.

Abbildung 117: Veränderungen der Verkehrsmengen in Folge des Innenstadtverkehrskonzepts



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Die Entlastungen der Innenstadtstraßen, die veränderten Verkehrsführungen sowie die Herausnahme des allgemeinen Kfz-Verkehrs aus dem Bereich Betzenstraße und Rathausplatz/Stephanstraße eröffnen Möglichkeiten zum attraktiven Umbau von Straßenräumen und –plätzen (siehe Abbildung 118). Neben der Viktoriastraße (siehe G 1.4), dem Projektgebiet „Barock trifft Moderne“ (siehe G 1.3) sowie der Richard-Wagner-Straße (siehe G 2) können insbesondere die Kaiserstraße (siehe Steckbrief G 1.1) und der Bereich Rathausplatz/Betzenstraße (siehe Steckbrief G 1.2 sowie nachfolgend Abbildung 120 bis Abbildung 123) zu teilweise autofreien, attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen sowie öffentlichen Räumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.

Abbildung 118: Potenziale zur Straßenraumumgestaltung durch das Innenstadtverkehrskonzept

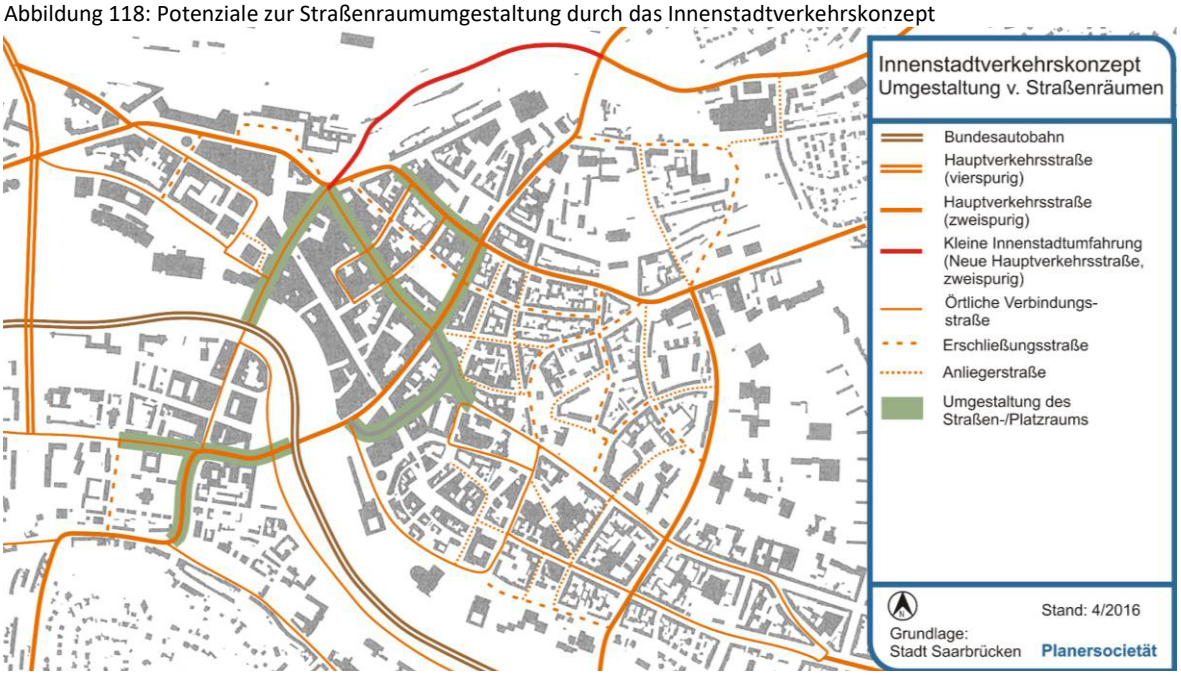


Abbildung 119: Innenstadtverkehrskonzept - Aufenthaltsqualitäten und Fußgängerbereiche

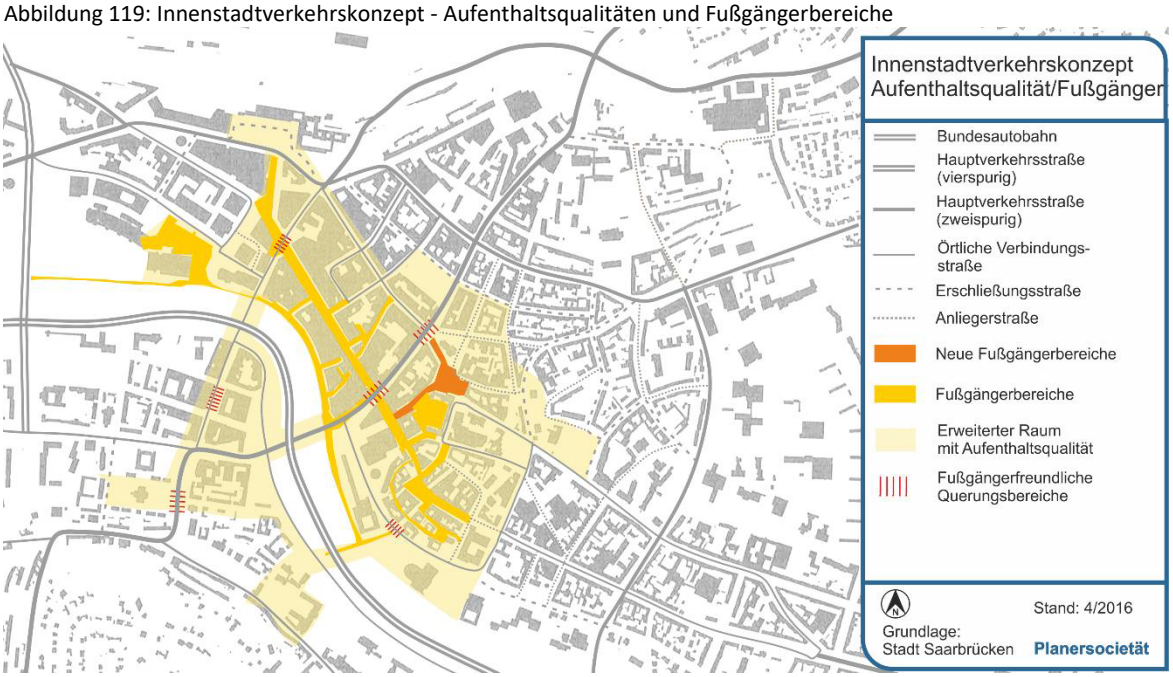


Abbildung 120: Rathausplatz Status Quo

Quelle: Stadt Saarbrücken

Abbildung 121: Perspektive für den Rathausplatz

Quelle: Stadt Saarbrücken

Abbildung 122: Betzenstraße Status Quo

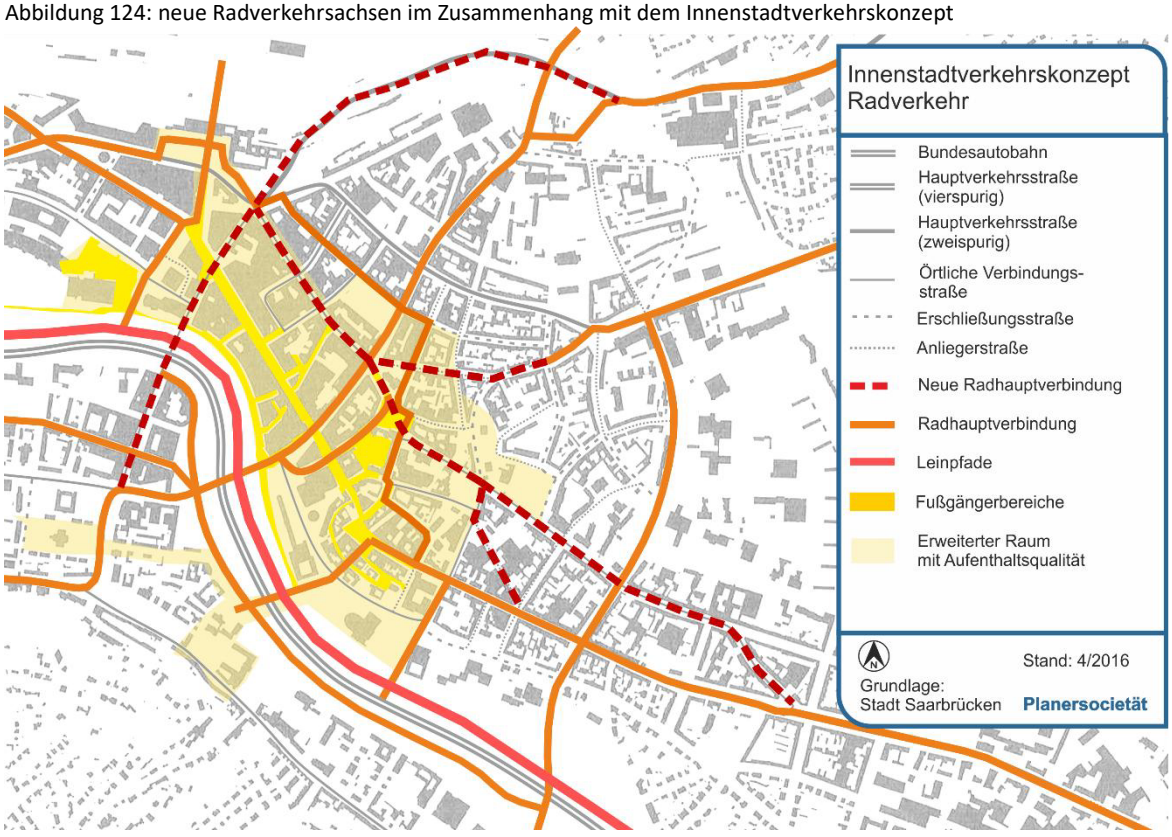
Quelle: Stadt Saarbrücken

Abbildung 123: Perspektive für die Betzenstraße

Quelle: Stadt Saarbrücken

Neben der Aufwertung wichtiger Fußverkehrsverbindundungen und der Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen profitiert auch der Radverkehr durch neue Möglichkeiten für Radverkehrsachsen durch die Innenstadt:

Abbildung 124: neue Radverkehrsachsen im Zusammenhang mit dem Innenstadtverkehrskonzept



Dateilbetrachtungen einzelner Kreuzungsbereiche

Im Rahmen der Konzeption des Innenstadtverkehrskonzepts wurden auch erste Detailbetrachtungen zu einzelnen Kreuzungsbereichen angestellt. Diese Betrachtungen zeigen auf, dass von einer grundsätzlichen verkehrstechnische Realisierbarkeit des Innenstadtverkehrskonzept begründet auszugehen ist.

Kreuzung Trierer Straße / St. Johanner Straße

In der nachfolgenden Abbildung 125 sind die Veränderungen der Knotenströme an der Kreuzung Trierer Straße / St. Johanner Straße bei einer Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzepts dargestellt. Dabei kennzeichnen weiße Pfeile unveränderte Ströme, grüne Pfeile neue Verkehrsbeziehungen und rote Pfeile wegfallende Ströme.

Durch die Herstellung eines zusätzlichen Geradeausstroms vom Bahnhofstunnel kommend in die St. Johanner Straße werden sich der schon derzeit gestörte Verkehrsabfluss aus dem Bahnhofstunnel deutlich verbessern und die erforderlichen Leistungsfähigkeitreserven für die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre infolge der Herstellung der kleinen Innenstadtumfahrung geschaffen. Die Erstellung des zusätzlichen Geradeausstroms bedingt jedoch, dass für den vom Bahnhofstunnel kommenden Linksabbieger in die Trierer Straße eine neue Abbiegespur – ggf. auch mit einer Veränderung der Gleislage der Saarbahn – geschaffen werden muss (in Orange gekennzeichnet).

Ein weiterer Bestandteil der Umbaumaßnahme ist die Herstellung der Geradeausbeziehungen in der Trierer Straße in beiden Richtungen. Die sich hieraus ergebende Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen ist jedoch nach gutachterlicher Einschätzung aufgrund der geringen Verkehrsstärken vertretbar. Dies gilt insbesondere, da durch den zusätzlichen Geradeausstrom sowie den Wegfall des Linksabbiegers aus dem Parkhaus zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Abbildung 125: Knotenströme Trierer Straße / St. Johanner Straße bei veränderter Verkehrsführung

Luftbildhintergrund: Stadt Saarbrücken

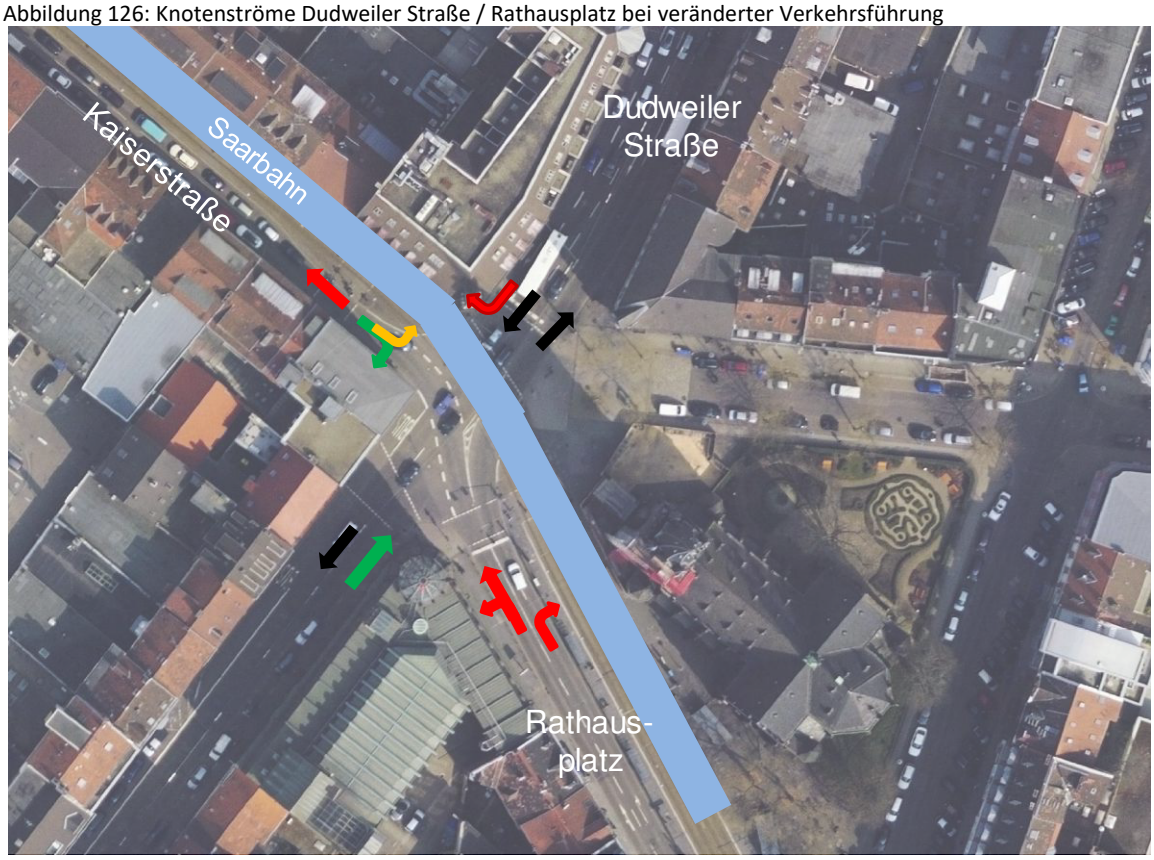
Kreuzung Dudweiler Straße / Ratshausplatz / Kaiserstraße

In der nachfolgenden Abbildung 126 sind die Veränderungen der Knotenströme an der Kreuzung Dudweiler Straße / Ratshausplatz / Kaiserstraße bei einer Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzepts dargestellt. Dabei kennzeichnen weiße Pfeile unveränderte Ströme, grüne Pfeile neue Verkehrsbeziehungen und rote Pfeile wegfallende Ströme. Es wird deutlich, dass durch die veränderte Verkehrsführung vor allem querende und abbiegende Ströme wegfallen, die die Leistungsfähigkeit der Kreuzung reduzieren. Stattdessen gibt es im Wesentlichen nur noch den durchgehenden Haupt-Kfz-Strom in der Dudweiler Straße sowie die querende Saarbahn und querende Fußgänger und Radfahrer. Letztere schränken den Hauptstrom jedoch aufgrund der bedarfsgesteuerten Freigabe durch die ÖPNV-Beschleunigung bzw. die geringeren erforderlichen Freigabezeiten weniger ein als die bisher in jedem Umlauf freizugebenden Kfz-Ströme aus Richtung Rathausplatz.

Der Verkehrsfluss auf der Dudweiler Straße wird zudem durch den Wegfall des Rechtsabbiegers in die Kaiserstraße weiter verbessert.

Die Abwicklung des neue Rechtseinbiegers von der Kaiserstraße in die Dudweiler Straße dürfte relativ unproblematisch sein, da er einerseits nur eine geringe Verkehrsstärke aufweist und darüber hinaus auch gemeinsam mit der Saarbahn signalisiert werden könnte. Des Weiteren könnte zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung auch auf die Herstellung des Linksabbieger aus der Kaiserstraße in die nördliche Dudweiler Straße (in Orange dargestellt) verzichtet werden, da dieser Verkehrsstrom auch über die Sulzbachstraße und Richard-Wagner-Straße auf die Dudweiler Straße geführt werden könnte.

Abbildung 126: Knotenströme Dudweiler Straße / Rathausplatz bei veränderter Verkehrsführung



Luftbildhintergrund: Stadt Saarbrücken

Mögliche Erweiterungen des Innenstadtverkehrskonzepts

Eine mögliche Erweiterung des Innenstadtverkehrskonzepts stellt der Umbau des Kreuzungsbereichs Westspange / St. Johanner Straße / Hafenstraße zu einem Kreisverkehr dar. Diese Option ist insbesondere im Zusammenhang mit den Überlegungen zu einer Verlagerung des Messestandorts in die Innenstadt in den Bereich der Congresshalle von Bedeutung. Durch den Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr könnten vor allem sämtliche Fahrtbeziehungen in/aus der Hafenstraße hergestellt werden und damit eine leistungsfähige Erschließung der Messe / Congresshalle aus allen Richtungen sichergestellt werden.

Anhang III: Maßnahmenliste des integrierten Handlungskonzeptes und Maßnahmenbewertung

Maßnahmenliste des Handlungskonzeptes

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	**mittlerer Pfad**	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
Fußverkehr										
A1	Optimierung des Fußwegenetzes	hoch	mittel	650.000 €	(x)	**x**	x	650.000 €	Daueraufgabe	Kosten für Konzept, kleinere Umsetzungskosten, 6 Flanierrouten á 100.000 EUR
A1.1	Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts	mittel	hoch	1.350.000 €	(x)	**x**	x	1.350.000 €	Daueraufgabe	Programmkosten zur Verbesserung (90.000 € pro Jahr)
A1.2	Abbau von gesamtstädtischen Barrieren	mittel	hoch	3.750.000 €		**(x)**	x	1.500.000 €	Daueraufgabe	hohe Kosten der Maßnahme (15 Mio. EUR) aufgrund von Neubau Brücken/Unterführungen, allerdings mit 75% Förderung; reduzierter Ansatz (40 %)
A1.3	Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen/Kolonnaden	mittel	mittel	1.200.000 €		**(x)**	x	600.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz für zusätzliche Kosten für Instandhaltung/Pflege (80.000 €/a)
A1.4	Wegenetz für Freizeit und Tourismus	hoch	niedrig	600.000 €		**(x)**	x	300.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz für Konzept und Umsetzung
A1.5	Wegweisung und Beschilderung	mittel	niedrig	180.000 €	(x)	**x**	x	180.000 €	Daueraufgabe	einmalige Anpassung, dann laufendes Monitoring und kleine Maßnahmen
A2	Barrierefreie Fußwege	hoch	hoch	3.000.000 €	(x)	**x**	x	3.000.000 €	Daueraufgabe	Programmkosten mit 200.000 EUR/a zur verstärkten Umsetzung von Maßnahmen der Barrierefreiheit
A3	Mehr Querungshilfen für Fußgänger	sehr hoch	hoch	1.800.000 €	(x)	**(x)**	x	1.350.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Ansatz für Programmkosten mit 120.000 EUR/a zur Schaffung von mehr Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen
A4	Fußgängerfreundliche Knotenpunkte	sehr hoch	mittel	300.000 €	(x)	**(x)**	x	225.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Ansatz für Konzeptions- und Umsetzungskosten für fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen (20.000 €/Jahr)
A5	Abbau von Nutzungskonflikten	hoch	mittel	- €	x	**x**	x	- €	Daueraufgabe	keine direkten Kosten, laufender Verwaltungsaufwand (bei Engstellen oder Konflikten: Trennung von Fuß/Radverkehr, Freihalten des Gehweges von parkenden Autos)
A6	Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen	hoch	mittel	1.250.000 €	(x)	**(x)**	x	625.000 €	bis 2025	auf 50% reduzierter Ansatz der Kosten (500.000 EUR zur Aufwertung des Lützelbachtunnels sowie Programmansatz von 50.000 €/a)
A7	Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten	hoch	mittel	300.000 €	(x)	**(x)**	x	225.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Ansatz der Programmkosten von 20.000 EUR/a
A7.1	Sitzrouten	hoch	niedrig	260.000 €	(x)	**(x)**	x	195.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Ansatz der Investitions- und Folgekosten für Sitzmöglichkeiten
A7.2	Spielrouten	hoch	niedrig	150.000 €	x	**x**	x	150.000 €	Daueraufgabe	günstige Maßnahme; Investitions- und Folgekosten zur Umsetzung mehrerer Spielrouten
A8	Öffentlichkeitsarbeit und Organisation	hoch	mittel	375.000 €	(x)	**(x)**	x	187.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz der Programmkosten (25.000 €/a)
A8.1	Stadtteilpläne für Fußgänger / Freizeitwegepläne	hoch	niedrig	114.000 €	(x)	**(x)**	x	57.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Kostenansatz für Erstellung/Konzeption der Stadtteilpläne
A8.2	Kampagnen/Aktionen	hoch	mittel	225.000 €	(x)	**(x)**	x	112.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz der Programmkosten (15.000 €/a)
				15.504.000 €				**10.707.000 €**		

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	**mittlerer Pfad**	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
Radverkehr										
B1	Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes	hoch	mittel	45.000 €	x	**x**	x	45.000 €	Daueraufgabe	kontinuierliche Prüfung und Weiterentwicklung des Zielnetzes
B2	Radkomfortrouten	hoch	mittel	1.128.750 €		**(x)**	x	338.625 €	bis 2030	Umsetzung nur von einer Route im mittleren Pfad nach Forbach; Kosten für das Saarbrücker Stadtgebiet, 75% Förderung, 25% Eigenanteil
B2.1	Radkomfortroute Leinpfade inkl. Anbindungen	hoch	hoch	2.750.000 €	(x)	**(x)**	x	1.100.000 €	bis 2025 (1. Priorität)	Umsetzung nur der 1. Priorität; 75% Förderung und 25% Eigenanteil angesetzt; Gesamtkosten ca. 11,2 Mio. EUR für Qualifizierung und Ausbau sowie Neubau von Teilstrecken; inkl. Anbindungen; Kosten insg.: Strecken 1. Priorität ca. 4,4 Mio. EUR, Strecken 2. Priorität ca. 6,8 Mio. EUR
B3	Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur	sehr hoch	hoch	4.500.000 €	x	**x**	x	4.500.000 €	Daueraufgabe	Programmkosten zu Verbesserung (300.000 €/a)
B3.1	Entwicklung einer innerstädtischen Radverkehrsachse nördl. der Saar/Umfahrung Bahnhofstr.	sehr hoch	hoch	300.000 €	x	**x**	x	300.000 €	bis 2020	Kosten für die Umsetzung von Schutz/Radfahrstreifen/Kreuzungsanpassungen
B3.2	Entwicklung einer innerstädtischen Radverkehrsachse südl. der Saar	hoch	hoch	150.000 €	x	**x**	x	150.000 €	bis 2020	Kosten für die Umsetzung von Schutz/Radfahrstreifen/Kreuzungsanpassungen
B3.3	Radverkehrsachse Innenstadt - Universität	sehr hoch	hoch	1.300.000 €	x	**x**	x	1.300.000 €	2020 / 2025	Kosten geschätzt 1,3 Mio. EUR für Ausbau und Neubau
B3.4	Radverkehrsachse Innenstadt - Alt-SB/HTW	sehr hoch	hoch	150.000 €	x	**x**	x	150.000 €	bis 2020	Kosten für die Umsetzung von Schutz/Radfahrstreifen/Kreuzungsanpassungen
B3.5	Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell	sehr hoch	hoch	1.700.000 €		**x**	x	1.700.000 €	bis 2025	Kosten geschätzt ca. 1,7 Mio. EUR für Ausbau inkl. Fuß-/Radbrücke
B3.6	Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen	sehr hoch	niedrig/mittel	70.000 €	x	**x**	x	70.000 €	bis 2020	geringe Kosten pro Fahrradstraßen (Umsetzung von ca. 7 Fahrradstraßen)
B3.7	Weitere Öffnung von Einbahnstraßen	hoch	niedrig/mittel	40.000 €	x	**x**	x	40.000 €	bis 2020	kleinere Sachkostenpauschale, v.a. Beschilderung
B4	Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen	sehr hoch	hoch	3.000.000 €	(x)	**(x)**	x	2.250.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Programmansatz für kleinere Umbau- und Markierungskosten (ca. 200.000 /a)
B5	Verkehrssicherheit für Radfahrer/punktuelle Verkehrssicherungsmaßnahmen	hoch	hoch	300.000 €	(x)	**(x)**	x	225.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Programmansatz für Sachkosten (ca. 20.000 €/a)
B6	Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen	hoch	mittel	300.000 €	(x)	**x**	x	300.000 €	Daueraufgabe	Programmansatz von 20.000 €/a (bisher 10.000 €/a)
B6.1	Fahrradparkhaus Hbf./Alte Post	mittel	niedrig	700.000 €			x	- €	bis 2025	nicht angesetzt (Kosten ca. 700.000 €)
B7	Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung und Winterdienst	hoch	mittel	900.000 €	(x)	**(x)**	x	675.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Zusatzaufwand (programmatischer Ansatz 60.000 €/a)
B8	Serviceangebote für den Radverkehr	mittel	niedrig	300.000 €	(x)	**(x)**	x	225.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter programmatischer Ansatz 20.000 €/a
B9	Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien	hoch	mittel	450.000 €	(x)	**(x)**	x	337.500 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter programmatischer Ansatz 30.000 €/a
B10	Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken	hoch	niedrig	4.760.000 €		**(x)**	x	47.600 €	bis 2020	nur Machbarkeitsstudie; Kosten für Umsetzung in Kombination mit Saarbahn (ca. 550.000 EUR Investitionen sowie jährliche Betriebskostendefizit) im mittleren Pfad nicht enthalten
				22.843.750 €				**13.753.725 €**		

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	**mittlerer Pfad**	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
ÖPNV										
C1	Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots	sehr hoch	hoch	750.000 €	x	**x**	x	750.000 €	Daueraufgabe	Programmatischer Ansatz zur Weiterentwicklung (ca. 50.000 €/a) sowie einer ÖPNV-Befragung (ca. alle 5 Jahre)
C1.1	S-Bahnnetz für Stadt und Region	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2025	Kosten des Landes
C1.2	zusätzliche/verlegte Standorte	sehr hoch	hoch	250.000 €	(x)	**(x)**	x	125.000 €	bis 2030	auf 50% reduzierter Ansatz (5 statt 10 Haltepunkte); Kosten des Landes/DB; kleinere Kosten für LHS für kleinere Anpassungsmaßnahmen von 25.000 €/Haltepunkt
C1.3	Reaktivierung der Rosseltalbahn	mittel	niedrig	- €				- €	bis 2030	Nutzen und Kosten noch ungewiss, soll zur Prüfung im VEP-ÖPNV des Landes angemeldet werden
C1.4	Saarbahnvarianten nach Forbach	hoch	hoch	26.633.952 €		**x**	x	26.633.952 €	bis 2025	Eigenanteil), Kosten für Fahrzeuge sowie jährliche Betriebskostendefizit (geschätzt), Angaben für Vorzugsvariante als Straßenbahn
C1.5	Saarbahn zur Universität	mittel	hoch	18.422.880 €			x	- €	bis 2030	Investitionskosten ca. 50 Mio. EUR (85% Förderung, 15% Eigenanteil), Kosten für Fahrzeuge sowie jährliche Betriebskostendefizit
C1.6	Saarbahn zwischen Universität und Dudweiler	mittel	mittel	17.939.616 €			x	- €	bis 2030	Investitionskosten ca. 35 Mio. EUR (85% Förderung, 15% Eigenanteil), Kosten für Fahrzeuge sowie jährliche Betriebskostendefizit
C1.9	Angebotsebenen im lokalen Busnetz	hoch	hoch	3.640.000 €		**x**	x	3.640.000 €	bis 2020	Kosten für Angebotsausweitungen und Optimierungen (z.B. Metrobusse, Tangentiallinien), (+ 3% Fahrzeug-km/a abzgl. Einnahmen)
C1.10	Organisation von Bedarfsverkehren	mittel	mittel	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	keine unmittelbaren Kosten, ggfs. sogar Einsparungen
C2	Verknüpfung zwischen Bahn und Bus	sehr hoch	hoch	84.375 €	x	**x**	x	84.375 €	bis 2030	Kosten für Aufwertungen an Bahn-Bus-Verknüpfungen (75% Förderung, 25% Eigenanteil)
C3	Anbindung der Universität	hoch	hoch	1.260.000 €	x	**x**	x	1.260.000 €	bis 2020	Kosten für zusätzlichen Betriebsaufwand (ca. 84.000 EUR/a)
C4	Busbeschleunigung	hoch	mittel	281.250 €	x	**x**	x	281.250 €	Daueraufgabe	Programmkosten (75.000 EUR/a davon 25% Eigenanteil)
C5	Barrierefreiheit bei Bahn und Bus	hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	nur organisatorischer Aufwand (Schulung, Information), bauliche Kosten unter C5.1
C5.1	Barrierefreie Infrastruktur	sehr hoch	hoch	950.000 €	(x)	**(x)**	x	712.500 €	bis 2022	auf 75% reduzierter Programmkostenansatz (36 Haltestellen der Priorität A und B bis 2022) 75% Förderung 25% Eigenanteil, sowie ab 2022 Programmkosten für 4 Haltestellen pro Jahr
C5.2	Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit	hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2022	erhöhte Fahrzeugkosten werden bei Neuanschaffungen berücksichtigt
C6	Haltestellengestaltung	mittel	niedrig	375.000 €	(x)	**(x)**	x	93.750 €	Daueraufgabe	auf 25% reduzierter Ansatz; programmatischer Mehraufwand für städtebauliche Ausgestaltung/Aufwertung der Haltestelleninfrastruktur
C7	Verbesserung des Tarifsystems	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	keine direkten Kosten der LHS
C7.1	Einführung neues Preis/Abrechnungssystems	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	Ziel: kostenneutral
C7.2	ergänzende Fahrkartenangebote	mittel	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	Ziel: kostenneutral
C8	Kommunikation/Marketing	hoch	hoch	1.125.000 €	(x)	**(x)**	x	562.500 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz; programmatischer Ansatz (75.000 €/a)
C9	Managementaufgaben	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	Daueraufgabe	keine direkten Mehrkosten
C9.1	Störungs- und Instandhaltungsmanagement	mittel	hoch	225.000 €	(x)	**(x)**	x	112.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz; leicht erhöter Programmansatz (15.000 €/a); Unterstützung von konzeptionellen Ansätzen
C9.2	Grenzüberschreitender Zweckverband	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	Daueraufgabe	Ziel: kostenneutral
C10	Ausweitung der Elektromobilität im ÖPNV	mittel	mittel	900.000 €			x	- €	bis 2025	auf 50% reduzierter Ansatz; Kosten für Pilotprojekte für E-Busse
				72.837.073 €				**34.255.827 €**		

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	**mittlerer Pfad**	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
Kfz-Verkehr										
D1	Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes	hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	Daueraufgabe	keine direkten Kosten
D2.3	Anschlussstelle Dicke Buche	mittel	niedrig	1.100.000 €		**x**	x	1.100.000 €	bis 2030	Anteilkosten der LHS für Anpassungen
D2.5	Entlastung der Lebacher Straße	hoch		85.000 €	x	**x**	x	85.000 €	bis 2020	Kosten für Beschilderungen und org. Maßnahmen
D3.2	Vollanschluss Messe	hoch	hoch	5.500.000 €	x	**x**	x	5.500.000 €	bis 2025	41 Mio. Kosten (Land), kleinere Kostenanteile für Anpassungen bei LHS mit 75% Förderung
D3.3	Kleine Südumfahrung	mittel	mittel	2.500.000 €			x	- €	bis 2030	Kostenträgerschaft noch offen; mind. ca. 10 Mio. Kosten (75% Förderung; 25% Eigenanteil)
D3.4	Neue Verbindung Deutschmühlental – Stiring-Wendel	mittel	mittel	- €	x	**x**	x	- €	bis 2030	Kosten des Landes
D4.1	Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg	hoch	mittel	3.750.000 €		**x**	x	3.750.000 €	bis 2025	Baukosten ca. 11 Mio. € (75% Förderung; 25% Eigenanteil)+ Planungskosten (ca. 1 Mio. EUR)
D5.1	Linksabbieger Dudweilerstraße – Richard-Wagner-Str.	hoch	mittel	50.000 €		**x**	x	50.000 €	bis 2025	Kosten für Markierungen, Anpassungen LSA
D5.2	Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße	mittel	mittel	1.800.000 €	x	**x**	x	1.800.000 €	bis 2025	Gesamtkosten ca. 4,7 Mio. € (Kosten für Kreisel unter Westspange (ca. 2,0 Mio. €) sowie Anpassungen Trierer Str./St. Johanner Str./Bahnhofstr. (ca. 3,2 Mio. €); 75% Förderung; 25% Eigenanteil) sowie Planungskosten
D5.3	Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke	hoch	hoch	550.000 €		**x**	x	550.000 €	bis 2025	Bau- und Planungskosten
D5.5	Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich	sehr hoch	hoch	1.300.000 €		**x**	x	1.300.000 €	bis 2030	Kosten für Planung, kleinere Anpassungen, Markierungen, LSA-Anpassungen, Beschilderungen
D6	Optionen für die Stadtautobahn/Stadtmitte am Fluss	hoch	mittel	5.000.000 €		**x**	x	5.000.000 €	bis 2030	Kostenpauschale von 5 Mio. € angesetzt (große Tunnellösung sind Kosten des Bundes)
D7	Umgestaltung von Knotenpunkten	hoch	mittel	2.400.000 €		**(x)**	x	1.200.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz (Umbau nur eines großen Knotenpunktes zum Kreisel sowie 1-2 kleine Kreisverkehre/Minikreisel pro Jahr) Programmansatz von 100.000 €/a
D7.1	Umgestaltung Verteilerkreisel St. Arnual	hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	Baulastträger Bund bzw. Land
D8	Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen	sehr hoch	hoch	150.000 €	x	**x**	x	150.000 €	bis 2020	Kosten für Beschilderungen und org. Maßnahmen
D9	Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme	hoch	hoch	200.000 €	(x)	**(x)**	x	100.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz; Kosten für Beschilderungen und org. Maßnahmen
D10	Verbesserte Verkehrslageerfassung	hoch	mittel	1.190.000 €	(x)	**(x)**	x	595.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz (Kosten für Mehraufwand Personal und Sachkosten)
D11	Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung	hoch	hoch	400.000 €	(x)	**(x)**	x	200.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz (Kosten für konzeptionelle Grundlagen, Technik)
D12	Baustelleninfo + Baustellenmanagement	hoch	hoch	225.000 €	(x)	**(x)**	x	112.500 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz (Kosten grundsätzlich beim Land, kleinere Ansatz pro Jahr für LHS angesetzt)
D13	Strategische Straßenerhaltung	hoch	hoch	15.000.000 €			x	- €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz (Erhöhung der Instaltungskosten für Straßen auf 4,5 Mio. statt 4,0 Mio. €)
				41.200.000 €				**21.492.500 €**		

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	**mittlerer Pfad**	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
Wirtschaftsverkehr										
E1	Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung	sehr hoch	hoch	15.000 €	x	**x**	x	15.000 €	Daueraufgabe	pauschaler Ansatz für konzeptionelle Kosten
E2	Lkw-Führungsnetz	sehr hoch	hoch	50.000 €	x	**x**	x	50.000 €	bis 2020	Kosten für Beschilderung und konzeptionelle Kosten
E3	Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	hoch	hoch	70.000 €		**(x)**	x	35.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz (Kosten für Anpassung und Aktualisierung Wegweisung)
E4	Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre	hoch	hoch	200.000 €		**(x)**	x	100.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz (Kosten für Stellplätze und Beschilderung)
E5	Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien	hoch	mittel	22.500 €	x	**x**	x	22.500 €	Daueraufgabe	kleinerer Sachkostenansatz für Aktionen/Info
				357.500 €				**222.500 €**		
Tourismusverkehr										
F 1	Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre	hoch	hoch	150.000 €	x	**x**	x	150.000 €	bis 2025	pauschaler Programmkostenansatz für weitere Maßnahmen (10.000 €/a)
F 1.1	ÖV-Tarife und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	kostenneutraler Ansatz, ggfs. Kosten für Orga (über Verwaltungshandeln abgedeckt)
F 1.2	Optimierung der regionalen Tarifstruktur	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	kostenneutraler Ansatz, ggfs. Kosten für Orga (über Verwaltungshandeln abgedeckt)
F 1.3	bessere ÖV-Verbindung zum Flughafen, zu Messe- und Kongressstandorten	mittel	mittel	300.000 €		**(x)**	x	150.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz eines pauschal geschätzen Zusatzaufwandes für mehr Betriebsaufwand/Betriebsdefizit
F 2	Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung	hoch	niedrig	225.000 €	(x)	**(x)**	x	112.500 €	bis 2025	auf 50% reduzierter Ansatz; Programmkostenansatz für Mehraufwand (15.000 €/a)
F 2.1	zielgruppenbezogenes, touristisches Leitsystem für alle Verkehrsarten	hoch	niedrig	200.000 €	(x)	**(x)**	x	100.000 €	bis 2025	auf 50% reduzierter Ansatz; Kosten für Konzeption und Umsetzung
F 2.2	barrierefreie Wegealternativen zu Sehenswürdigkeiten	hoch	mittel	185.000 €	(x)	**(x)**	x	92.500 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz; Kosten für Konzeption und Umsetzung
F 3	Reise- und Fernbusverkehr	hoch	hoch	601.000 €	x	**x**	x	601.000 €	bis 2020	870.000 € Gesamtkosten für Erweiterung/Ausbau Fernbusbahnhof (Land 70%, LHS 30%) sowie pauschal geschätzte Aufwendungen für kleinere Umbauten und Erweiterungen, regelmäßige Überprüfun
F 4	Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen	hoch	mittel	260.000 €	x	**x**	x	260.000 €	Daueraufgabe	Kosten für Konzeption und programmatischer Ansatz für Information/Umsetzung (30.000 €/a; davon 15.000 € Refinanzierung durch Veranstalter)
F 5	Stärkung des Wohnmobiltourismus, Camping und Wassertourismus	mittel	mittel	60.000 €	x	**x**	x	60.000 €	bis 2020	pauschaler Programmkostenansatz für ÖPNV-Anpassungen am neuen Standort (4.000 €/a)
F 6	Ausbau des Radtourismus	hoch	mittel	150.000 €	(x)	**(x)**	x	112.500 €	bis 2025	auf 75% reduzierter pauschaler Programmkostensatz für zusätzliche Maßnahmen (Konzeption, Information etc. ca. 10.000 €/a)
F 7	Freizeit- und Wanderwege / Aufenthaltsqualität	hoch	mittel	90.000 €	(x)	**(x)**	x	67.500 €	bis 2025	auf 75% reduzierter Progroammkostenansatz als pauschale Ausgaben für Infrastruktur, die nicht bereits in anderen Programmen integriert sind
F 8	Serviceangebote, Information und Marketing	hoch	hoch	375.000 €	(x)	**(x)**	x	281.250 €	bis 2025	auf 75% reduzierter programmatischer Ansatz pro Jahr für laufende Kosten (25.000 €/a)
F 8.1	Erreichbarkeitsmarketing City	hoch	mittel	225.000 €		**(x)**	x	168.750 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter programmatischer Ansatz für Marketing- und Kommuniktionskosten (15.000 €/a)
				2.821.000 €				**2.156.000 €**		

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	**mittlerer Pfad**	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit										
G1	Aufwertung der Innenstadt/Innenstadtstraßen	sehr hoch	hoch	35.250 €	x	**x**	x	35.250 €	Daueraufgabe	Kosten für Konzeption und kleinere Anpassungen (z.B. Am Stadtgraben), andere Kosten sind in den nachfolgenden Maßnahmen enthalten
G1.1	Umgestaltung der Kaiserstraße	sehr hoch	hoch	912.500 €	x	**x**	x	912.500 €	bis 2025	Kosten ca. 3,65 Mio. € (davon 75% Förderung, 25% Eigenanteil)
G1.2	Aufwertung des Rathausplatzes/der Betzenstraße	sehr hoch	hoch	1.068.750 €		**x**	x	1.068.750 €	bis 2030	Kosten ca. 4,275 Mio. € (dvaon 75% Förderung, 25% Eigenanteil)
G1.3	Barock trifft Moderne	hoch	hoch	500.000 €	x	**x**	x	500.000 €	bis 2020	Kosten für Straßenbaumaßnahmen (ca. 2 Mio. €), davon 75% Förderung und 25% Eigenanteil
G 1.4	Umgestaltung der Viktoriastraße	sehr hoch	hoch	1.000.000 €	x	**x**	x	1.000.000 €	bis 2025	Kosten ca. 4 Mio. € (davon 75% Förderung, 25% Eigenanteil)
G2	Umgestaltung von innerstädtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen	hoch	hoch	6.662.500 €	(x)	**(x)**	x	3.331.250 €	bis 2030	auf 50% reduzierter Ansatz für Kosten für mehrere Innenstadtstraßen (ca. 25,5 Mio. (davon 75% Förderung, 25% Eigenanteil), zzgl. 300.000 € zusätzliche Planungskosten)
G3	Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen	hoch	mittel	1.125.000 €	(x)	**(x)**	x	562.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz für programmatische Kosten (ca. 75.000 €/a)
G4	Aufwertung von Hauptstraßen/ Ortsdurchfahrten in Stadtteilen	hoch	hoch	845.000 €	(x)	**(x)**	x	422.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz (3,38 Mio. € (davon 75% Förderung, 25% Eigenanteil))
G5	Aufwertung von Straßen in Stadtteilen und Nahversorgungszentren	sehr hoch	hoch	1.706.250 €	(x)	**(x)**	x	853.125 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz der Gesamtkosten ca. 6,8 Mio. € (75% Förderung, 25% Eigenanteil)
G5.1	Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene	hoch	mittel	750.000 €	(x)	**(x)**	x	375.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz der Kosten für Konzeption und Umsetzung kleinerer Maßnahmen (baul. Maßnahmen ansonsten in andere Programme enthalten)
G5.2	Shared Space in Straßenräumen	hoch	mittel	625.000 €		**(x)**	x	312.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz für bauliche Umgestaltungen (vorausgesetzt werden 75% Förderung und 25% Eigenanteil)
G5.3	Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren	sehr hoch	mittel	375.000 €	x	**x**	x	375.000 €	Daueraufgabe	programmatischer Ansatz für kleinere Markierungs- und Anpassungsmaßnahmen in Höhe von 25.000 €/a
G5.4	Neues Leben auf Parkflächen	hoch	niedrig	15.000 €	x	**x**	x	15.000 €	Daueraufgabe	geringe Sachkostenpauschale
G6	Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen	hoch	hoch	3.000.000 €	(x)	**(x)**	x	1.500.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter programmatischer Ansatz für Ausbau der Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren (200.000 €/a)
G7	Programm barrierefreies Saarbrücken	hoch	hoch	120.000 €	(x)	**(x)**	x	90.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Ansatz für Konzeption und jährlich laufende Sachkostenpauschale
				18.740.250 €				**11.353.375 €**		
Ruhender Verkehr										
H1	Parkraumstrategie Innenstadt	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	keine direkten Kosten, Ziel: Kostenneutralität
H 1.1	Bewohnerparken	hoch	hoch	120.000 €	x	**x**	x	120.000 €	bis 2020	Änderung der Beschilderung etc.
H 1.2	Kurzzeitparken für schnelle Erledigungen/ Besuche	sehr hoch	hoch	90.000 €	x	**x**	x	90.000 €	bis 2020	Änderung der Beschilderung etc.
H 1.3	Parken für Einkaufs- und Freizeitbesucher, Touristen	sehr hoch	hoch	60.000 €	x	**x**	x	60.000 €	bis 2020	Änderung der Beschilderung etc.
H 1.4	Parken für Arbeitspendler	sehr hoch	hoch	60.000 €	x	**x**	x	60.000 €	bis 2020	Änderung der Beschilderung etc.
H 1.5	Parken für Sondergruppen (Messebesucher, Fußballfans, …)	hoch	mittel	170.000 €	x	**x**	x	127.500 €	bis 2020	Dauerhafte Kosten durch P+R-Shuttle
H 1.6	Behindertenstellplätze und Parken für Krad	hoch	niedrig	50.000 €	x	**x**	x	37.500 €	bis 2020	Markerung neuer Stellplätze
H 2	Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt, Erhöhung der Auslastung	sehr hoch	hoch	300.000 €	(x)	**(x)**	x	225.000 €	bis 2025	auf 75% reduzierter Ansatz für Umbau- und Modernisierungskosten für städtische Parkhäuser
H 3	Parkkonzepte in den Stadtteilen	hoch	mittel	150.000 €	(x)	**(x)**	x	75.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Sachkostenansatz
H 4	Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen	sehr hoch	hoch	150.000 €	x	**x**	x	150.000 €	Daueraufgabe	Sachkostenansatz, ansonsten kosteneutral, ggfs. sowie Mehreinnahmen
H 5	Optimierung der Stellplatzrichtlinie	hoch	mittel	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	keine direkten Kosten, lediglich strategischer Beschluss
H 6	autoarme/-freie Straßen und Quartiere	hoch	niedrig	120.000 €			x	- €	bis 2025	Zusatzkosten für zusätzliche Investitionen, bzw. Konzeptionen für ein Neubauquartier
				1.270.000 €				**945.000 €**		

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	**mittlerer Pfad**	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
Verkehrssicherheit										
I1	Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken	sehr hoch	hoch	60.000 €	x	**x**	x	60.000 €	bis 2020	Sachkosten öffentlichkeitswirksame Veranstaltung (1x pro Jahr)
I2	Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung	sehr hoch	hoch	17.000 €	x	**x**	x	17.000 €	bis 2020	Ausbildungskosten Sicherheitsauditor + jährliche Fortbildung
I3	Auswertungs-/Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten	hoch	hoch	43.000 €	(x)	**x**	x	43.000 €	bis 2020	Erstellung+Wartungskosten für Auswertungssoftware
I4	Städtische Verkehrsüberwachung	sehr hoch	hoch	85.000 €	(x)	**x**	x	85.000 €	Daueraufgabe	5 Geschwindigkeitsanzeiger + jährliche Wartungskosten, Blitzer/Rotlichtüberwachung nicht berücksichtigt, da Ausgleich über Bußgelder
I5	Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit	sehr hoch	hoch	225.000 €	(x)	**x**	x	225.000 €	bis 2020	Sachkostenpauschale für Leuchtturmkampagne
I6	Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit	mittel	mittel	750.000 €	(x)	**(x)**	x	562.500 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Ansatz als Sachkostenpauschale für Information, Marketing
				1.180.000 €				**992.500 €**		
Intermodalität										
J1	P+R-Standorte	sehr hoch	hoch	125.000 €	x	**x**	x	125.000 €	bis 2020 / bis 2025	nur Kosten für P+R-Parkplatz Brebach-Süd angesetzt (100 Stellplätze á 5.000 EUR, bei 75% Förderung und 25% Eigenanteil); Kostenschwerpunkte für P+R liegen in der Region (=Landesaufgabe)
J2	Mehr und bessere B+R-Standorte	hoch	hoch	48.750 €	x	**x**	x	48.750 €	bis 2020	Kosten für mehr und bessere B+R-Abstellanlagen (pauschaler Ansatz von 3.250 EUR pro Jahre)
J3	Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen	sehr hoch	mittel	400.000 €		**(x)**	x	200.000 €	bis 2025	auf 50% reduzierter Ansatz (Umsetzung nur einer statt 2 Mobilstationen)
J4	Integration von Taxidiensten	hoch	mittel	- €	x	**x**	x	- €	bis 2020	Ziel: kostenneutraler Ansatz
J5	Fahrradmitnahme in Bahn und Bus	hoch	mittel	100.000 €	(x)	**(x)**	x	50.000 €	bis 2020	auf 50% reduzierter Ansatz (für Konzeption und Förderung einer Aktion von Falträdern im ÖPNV)
J6	Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot	sehr hoch	hoch	375.000 €	(x)	**(x)**	x	281.250 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter Ansatz für pauschale Sachkosten in Höhe von 25.000 €/a
				1.048.750 €				**705.000 €**		
Mobilitätskultur										
K 1	Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements	hoch	hoch	1.125.000 €	(x)	**(x)**	x	562.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz für Zusatzaufwand (Personal- und Sachkosten, Konzeptionskosten, Ergänzung des Neubürgermarketings)
K 2	Mobilitätsmanagement in der Verwaltung	hoch	mittel	100.000 €	(x)	**(x)**	x	50.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter pauschaler Ansatz für Kosten innerhalb der Verwaltung
K 3	Schulisches Mobilitätsmanagement	sehr hoch	hoch	225.000 €	x	**x**	x	225.000 €	Daueraufgabe	pauschaler programmatischer Ansatz pro Jahr (15.000 €/a)
K 4	Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit	hoch	mittel	75.000 €	(x)	**(x)**	x	37.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter pauschaler programmatischer Ansatz pro Jahr (5.000 €/a)
K 5	Öffentlichkeitsarbeitu und Kampagenen für eine nachhaltige Mobilität	hoch	hoch	375.000 €	(x)	**(x)**	x	187.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter programmatischer Ansatz pro Jahr (25.000 €/a)
				1.900.000 €				**1.062.500 €**		

		Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Kosten der Gesamt-maßnahme	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	angesetzte Kosten integriertes Handlungskonzept	Umsetzungs-periode	Bemerkungen
Verkehr und Umwelt										
L 1	Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung	sehr hoch	hoch	750.000 €	(x)	**x**	x	750.000 €	Daueraufgabe	organisatorische Maßnahmen und Umsetzung konkreter Lärmschutzmaßnahmen (u.a. Lärmschutz A620/Am Staden)
L 1.1	Verstärkter Einsatz von Lärmoptimierten Asphalt	hoch	hoch	1.875.000 €	(x)	**(x)**	x	937.500 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz für den Mehraufwand für ein Programm zum Einsatz von LOA
L 2	Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs	sehr hoch	hoch	- €	x	**x**	x	- €	Daueraufgabe	keine direkten Kosten
L 3	Klimawandel, CO2-Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen	hoch	mittel	300.000 €	(x)	**(x)**	x	225.000 €	Daueraufgabe	auf 75% reduzierter pauschaler Mehraufwand für Klimaanpassungsmaßnahmen (z.B. hellerer Asphalt, mehr Begrünung)
L 4	Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen	mittel	mittel	300.000 €	(x)	**(x)**	x	150.000 €	Daueraufgabe	auf 50% reduzierter Ansatz für Mehraufwand für E-Mobilitätsmaßnahmen
				3.225.000 €				**2.062.500 €**		
Gesamtsumme alle Handlungsfelder				**182.927.323 €**				**99.708.427 €**		

Auflistung aller Maßnahmen und Bewertung

✓ positive Wirkung auf das Oberziel

✖ Zielkonflikt in Bezug auf das Oberziel

Wirkungsklasse (in Bezug auf die Ziele)

Kostenklasse	1 (niedrig)	2	3	4	5 (hoch)
5 (hoch)	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
1 (niedrig)	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

		1: Verkehrssicherheit erhöhen (VE)	2: Gleichberechtigte Teilhabe (GT)	3: Förderung des Umweltverbundes (FU)	4: Sicherung der Erreichbarkeit (SE)	5: Straßenräume lebenswert gestalten (SL)	6: Minimierung negativer Umwelt-auswirkungen (MU)	Wirkungs-Kosten-Klasse
	A - Fußverkehr							
A 1	Optimierung des Fußwegenetzes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	hoch
A 1.1	*Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts*	✓		✓	✓			mittel
A 1.2	*Abbau von gesamtstädtischen Barrieren*		✓	✓	✓			mittel
A 1.3	*Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen/Kolonnaden*	✓		✓	✓	✓		mittel
A 1.4	*Wegenetz für Freizeit und Tourismus*			✓		✓		hoch
A 1.5	*Wegweisung und Beschilderung*			✓	✓			mittel
A 2	Barrierefreie Fußwege	✓	✓	✓				hoch
A 3	Mehr Querungshilfen	✓		✓		✓		sehr hoch
A 4	Fußgängerfreundliche Knotenpunkte	✓		✓		✓		sehr hoch
A5	Abbau von Nutzungskonflikten	✓		✓		✓		hoch
A 6	Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen	✓	✓	✓		✓		hoch
A 7	Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten		✓	✓		✓		hoch
A 7.1	*Sitzrouten*		✓	✓		✓		hoch
A 7.2	*Spielrouten*		✓	✓		✓		hoch
A 8	Öffentlichkeitsarbeit und Organisation	✓	✓	✓				hoch
A 8.1	*Stadtteilpläne für Fußgänger / Freizeitwegepläne*	✓	✓	✓				hoch
A 8.2	*Kampagnen/Aktionen*	✓		✓				hoch
	B - Radverkehr							
B 1	Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrszielnetzes	✓		✓	✓			hoch
B 2	Radkomfortrouten	✓		✓	✓		✓	hoch
B 2.1	*Radkomfortroute Leinpfade (inkl. Anbindungen)*	✓		✓	✓	✓	✓	hoch
B 3	Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur	✓		✓	✓		✓	sehr hoch
B 3.1	*Entwicklung einer innerstädtischen Radverkehrsachse nördl. der Saar/Umfahrung Bahnhofstr.*	✓		✓	✓			sehr hoch
B 3.2	*Entwicklung einer innerstädtischen Radverkehrsachse südl. der Saar*	✓		✓	✓			hoch
B 3.3	*Radverkehrsachse Innenstadt - Universität*	✓		✓	✓			sehr hoch
B 3.4	*Radverkehrsachse Innenstadt - HTW - Alt-SB*	✓		✓	✓			sehr hoch
B 3.5	*Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell*	✓		✓	✓			sehr hoch
B 3.6	*Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen*	✓		✓	✓	✓		sehr hoch
B 3.7	*Weitere Öffnung von Einbahnstraßen*	✓		✓	✓			hoch
B 4	Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen	✓		✓				sehr hoch
B 5	Verkehrssicherheit für Radfahrer	✓		✓				hoch
B 6	Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen			✓	✓			hoch
B 6.1	*Fahrradparkhaus Hbf./ehem. Postverteilzentrum*			✓	✓			mittel
B 7	Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst	✓		✓	✓			hoch
B 8	Serviceangebote für den Radverkehr			✓				mittel
B 9	Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien	✓		✓				hoch
B 10	Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken		✓	✓	✓		✓	hoch

Kostenklasse	Wirkungsklasse (in Bezug auf die Ziele) niedrig → hoch: 1	2	3	4	5
hoch 5	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
niedrig 1	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch

niedrig	
mittel	
hoch	
sehr hoch	

		1: Verkehrssicherheit erhöhen (VE)	2: Gleichberechtigte Teilhabe (GT)	3: Förderung des Umweltverbundes (FU)	4: Sicherung der Erreichbarkeit (SE)	5: Straßenräume lebenswert gestalten (SL)	6: Minimierung negativer Umwelt-auswirkungen (MU)	Wirkungs-Kosten-Klasse
	C - ÖPNV/SPNV							
C 1	Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots		✓	✓	✓		✓	sehr hoch
C 1.1	*S-Bahnnetz für Stadt und Region*			✓	✓		✓	sehr hoch
C 1.2	*zusätzliche/verlegte Haltepunktstandorte*			✓	✓			sehr hoch
C1.3	*Reaktivierung der Rosseltalbahn*			✓	✓		✓	mittel
C 1.4	*Saarbahn nach Forbach (Varianten über DB-Gleise bzw. über Bundesstraße)*			✓	✓		✓	hoch
C 1.5	*Saarbahn zur Universität*			✓	✓		✓	mittel
C 1.6	*Saarbahn zwischen Universität und Dudweiler*			✓	✓		✓	mittel
C 1.7	*Saarbahn nach Schafbrücke und Scheidt/Saar*			✓	✓		✓	niedrig
C 1.8	*Seilbahn zur Universität*			✓	✓		✓	niedrig
C 1.9	*Angebotsebenen im lokalen Busnetz*			✓	✓		✓	hoch
C 1.10	*Organisation von Bedarfsverkehren*		✓	✓	✓			mittel
C 2	Verknüpfung zwischen Bahn und Bus			✓	✓		✓	sehr hoch
C 3	Anbindung der Universität			✓	✓			hoch
C 4	Busbeschleunigung			✓	✓			hoch
C 5	Barrierefreiheit bei Bahn und Bus	✓	✓	✓	✓			hoch
C 5.1	*Barrierefreie Infrastruktur*	✓	✓	✓	✓			sehr hoch
C 5.2	*Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit*	✓	✓	✓	✓			hoch
C 6	Haltestellengestaltung			✓		✓		mittel
C 7	Verbesserung des Tarifsystems			✓	✓		✓	sehr hoch
C 7.1	*Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems*			✓	✓			sehr hoch
C 7.2	*ergänzende Fahrkartenangebote*			✓	✓			mittel
C 8	Kommunikation und Marketing			✓	✓			hoch
C 9	Managementaufgaben			✓	✓			sehr hoch
C 9.1	*Störungs- und Instandhaltungsmanagement*			✓	✓			mittel
C 9.2	*Grenzüberschreitender Zweckverband*			✓	✓			sehr hoch
C10	*Ausweitung der Elektromobilität im ÖPNV*			✓			✓	mittel

Wirkungsklasse (in Bezug auf die Ziele)

Kostenklasse	1 (niedrig)	2	3	4	5 (hoch)
5 (hoch)	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
1 (niedrig)	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

		1: Verkehrssicherheit erhöhen (VE)	2: Gleichberechtigte Teilhabe (GT)	3: Förderung des Umweltverbundes (FU)	4: Sicherung der Erreichbarkeit (SE)	5: Straßenräume lebenswert gestalten (SL)	6: Minimierung negativer Umwelt-auswirkungen (MU)	Wirkungs-Kosten-Klasse
	D - Kfz-Verkehr							
D 1	Definition des Hauptstraßen-/Vorbehaltsnetzes				✓		✓	hoch
D 2	Überregionale / regionale Anbindung aus Richtung Norden							
D 2.1	*Verschwenkung der BAB 1 zur BAB 623*				✓			niedrig
D 2.2	*Ausbau und Bündelung auf der BAB 623*				✓			niedrig
D 2.3	*Anschlussstelle Dicke Buche*				✓			mittel
D 2.4	*Ausbau Camphauser Straße und Westspange*				✓	✖		niedrig
D 2.5	*Entlastung der Lebacher Straße*				✖	✓	✓	hoch
D 3	Überregionale / regionale Anbindung/Verkehrsführung im Süden							
D 3.1	*Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn*				✓		✓	niedrig
D 3.2	*Vollanschluss Messe*				✓		✓	hoch
D 3.3	*Kleine Südumfahrung*				✓		✓	mittel
D 3.4	*neue Verbindung Deutschmühlental - Stiring-Wendel*				✓			mittel
D 4	Netzentwicklung im nördl. Stadtgebiet							
D 4.1	*kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg*				✓	✓	✓	hoch
D 4.2	*Nordtangente - Verlängerung bis Egon-Reinert-Straße bzw. Scheidter Straße*				✓		✓	mittel
D 4.3	*Nordtangente - Verlängerung Ostspange*			✖	✓			niedrig
D 5	Verkehrsführung im Innenstadtbereich - Innenstadtverkehrskonzept							
D 5.1	*Linksabbieger Dudweiler Straße - Richard-Wagner-Straße*				✓	✓	✓	hoch
D 5.2	*Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße*				✓			mittel
D 5.3	*Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke*				✓	✓	✓	hoch
D 5.4	*Direkte Verbindung Metzer Straße - Roonstraße - Westspange*				✓	✖		niedrig
D 5.5	*Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich*	✓		✓	✓	✓	✓	sehr hoch
D 6	*Optionen für die Stadtautobahn/Stadtmitte am Fluss*			✓	✓	✓	✓	hoch
D 7	*Umgestaltung von Knotenpunkten*	✓		✓	✓	✓		hoch
D 7.1	*Umgestaltung Verteilerkreisel St. Arnual*	✓		✓	✓	✓		hoch
D 8	*Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen*	✓		✓			✓	sehr hoch
D 9	*Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme*				✓		✓	hoch
D 10	*Verbesserte Verkehrslageerfassung*				✓			hoch
D 11	*Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung*				✓		✓	hoch
D 12	*Baustelleninfo + Baustellenmanagement*				✓			hoch
D 13	*Strategische Straßenerhaltung*	✓			✓			hoch

Wirkungsklasse (in Bezug auf die Ziele)

Kostenklasse	1 (niedrig)	2	3	4	5 (hoch)
5 (hoch)	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
1 (niedrig)	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

		1: Verkehrssicherheit erhöhen (VE)	2: Gleichberechtigte Teilhabe (GT)	3: Förderung des Umweltverbundes (FU)	4: Sicherung der Erreichbarkeit (SE)	5: Straßenräume lebenswert gestalten (SL)	6: Minimierung negativer Umwelt-auswirkungen (MU)	Wirkungs-Kosten-Klasse
	E - Wirtschaftsverkehr							
E 1	Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung				✓		✓	sehr hoch
E 2	Lkw-Führungsnetz				✓		✓	sehr hoch
E 3	Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern				✓		✓	hoch
E 4	Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre				✓			hoch
E 5	Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien				✓		✓	hoch
	F - Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr							
F 1	Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre			✓	✓		✓	hoch
F 1.1	*ÖV-Tarife und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt*			✓	✓		✓	sehr hoch
F 1.2	*Optimierung der regionalen Tarifstruktur*			✓	✓			sehr hoch
F 1.3	*bessere ÖV-Verbindung zum Flughafen, zu Messe- und Kongressstandorten*			✓	✓			mittel
F 2	Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung				✓		✓	hoch
F 2.1	*zielgruppenbezogenes, touristisches Leitsystem für alle Verkehrsarten*			✓	✓			hoch
F 2.2	*barrierefreie Wegealternativen zu Sehenswürdigkeiten*		✓	✓	✓			hoch
F 3	Reise- und Fernbusverkehr			✓	✓			hoch
F 4	Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen				✓		✓	hoch
F 5	Stärkung des Wohnmobiltourismus, Camping und Wassertourismus				✓			mittel
F 6	Ausbau des Radtourismus			✓	✓			hoch
F 7	Freizeit- und Wanderwege / Aufenthaltsqualität			✓		✓		hoch
F 8	Serviceangebote, Information und Marketing			✓	✓			hoch
F 8.1	*Erreichbarkeitsmarketing City*			✓	✓		✓	hoch
	G - Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit							
G 1	Aufwertung der Innenstadt/Innenstadtstraßen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	sehr hoch
G 1.1	*Umgestaltung der Kaiserstraße*	✓	✓	✓	✓	✓		sehr hoch
G 1.2	*Aufwertung des Rathausplatzes / der Betzenstraße*	✓	✓	✓		✓		sehr hoch
G 1.3	*Barock trifft Moderne*		✓	✓	✓	✓		hoch
G 1.4	*Umgestaltung der Viktoriastraße*	✓	✓	✓	✓	✓		sehr hoch
G 2	Umgestaltung von innerstädtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	hoch
G 3	Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen	✓	✓	✓		✓		hoch
G 4	Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen / Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	hoch
G 5	Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren	✓	✓	✓	✓	✓	✓	sehr hoch
G 5.1	*Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene*	✓	✓	✓	✓	✓	✓	hoch
G 5.2	*Shared Space in Straßenräumen*	✓	✓	✓	✓	✓		hoch
G 5.3	*Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren*	✓	✓	✓	✓	✓		sehr hoch
G 5.4	*Neues Leben auf Parkflächen*		✓	✓		✓		hoch
G 6	Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen	✓	✓	✓		✓	✓	hoch
G 7	Programm barrierefreies Saarbrücken	✓	✓	✓				hoch

Wirkungsklasse (in Bezug auf die Ziele)

Kostenklasse	1 (niedrig)	2	3	4	5 (hoch)
5 (hoch)	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
1 (niedrig)	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch

niedrig	mittel	hoch	sehr hoch

		1: Verkehrssicherheit erhöhen (VE)	2: Gleichberechtigte Teilhabe (GT)	3: Förderung des Umweltverbundes (FU)	4: Sicherung der Erreichbarkeit (SE)	5: Straßenräume lebenswert gestalten (SL)	6: Minimierung negativer Umwelt-auswirkungen (MU)	Wirkungs-Kosten-Klasse
	H - ruhender Kfz-Verkehr							
H 1	Parkraumstrategie Innenstadt	✓		✓	✓	✓	✓	sehr hoch
H 1.1	*Bewohnerparken*				✓			hoch
H 1.2	*Kurzzeitparken für schnelle Erledigungen / Besuche*				✓			sehr hoch
H 1.3	*Parken für Einkaufs- und Freizeitbesucher, Touristen*				✓	✓		sehr hoch
H 1.4	*Parken für Arbeitspendler*				✓	✓		sehr hoch
H 1.5	*Parken für Sondergruppen (Messebesucher, Fußballfans, …)*			✓	✓			hoch
H 1.6	*Behindertenstellplätze und Parken für Krad*		✓		✓			hoch
H 2	Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt, Erhöhung der Auslastung				✓	✓	✓	sehr hoch
H 3	Parkkonzepte in den Stadtteilen	✓			✓	✓	✓	hoch
H 4	Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen	✓		✓		✓	✓	sehr hoch
H 5	Optimierung der Stellplatzrichtlinie			✓	✓			hoch
H 6	autoreduzierte/-freie Straßen und Quartiere	✓	✓	✓		✓		hoch
	I - Verkehrssicherheit							
I 1	Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken	✓		✓				sehr hoch
I 2	Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung	✓						sehr hoch
I 3	Auswertungs-/Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten	✓						hoch
I 4	Städtische Verkehrsüberwachung	✓	✓	✓			✓	sehr hoch
I 5	Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit	✓	✓	✓				sehr hoch
I 6	Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit	✓	✓	✓				mittel
	J - Multi- und Intermodalität							
J 1	P+R-Standorte			✓	✓		✓	sehr hoch
J 2	mehr und bessere B+R Standorte			✓	✓			hoch
J 3	Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen			✓	✓		✓	sehr hoch
J 4	Integration von Taxidiensten		✓	✓	✓			hoch
J 5	Fahrradmitnahme in Bus und Bahn			✓	✓		✓	hoch
J 6	Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot			✓	✓		✓	sehr hoch
	K - Mobilitätsmanagement und -kultur							
K 1	Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements			✓	✓		✓	hoch
K 2	Mobilitätsmanagement in der Verwaltung			✓	✓		✓	hoch
K 3	Schulisches Mobilitätsmanagement	✓	✓	✓	✓		✓	sehr hoch
K 4	Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit	✓		✓	✓		✓	hoch
K 5	Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität	✓		✓	✓		✓	hoch
	L - Verkehr und Umwelt							
L 1	Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung					✓	✓	sehr hoch
L 1.1	verstärkter Einsatz von lärmoptimierten Asphalt						✓	hoch
L 2	Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs			✓		✓	✓	sehr hoch
L 3	Klimawandel, CO2-Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen					✓	✓	hoch
L 4	Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen			✓			✓	mittel

Anhang IV: Geprüfte, aber nicht empfohlene Maßnahmenfelder

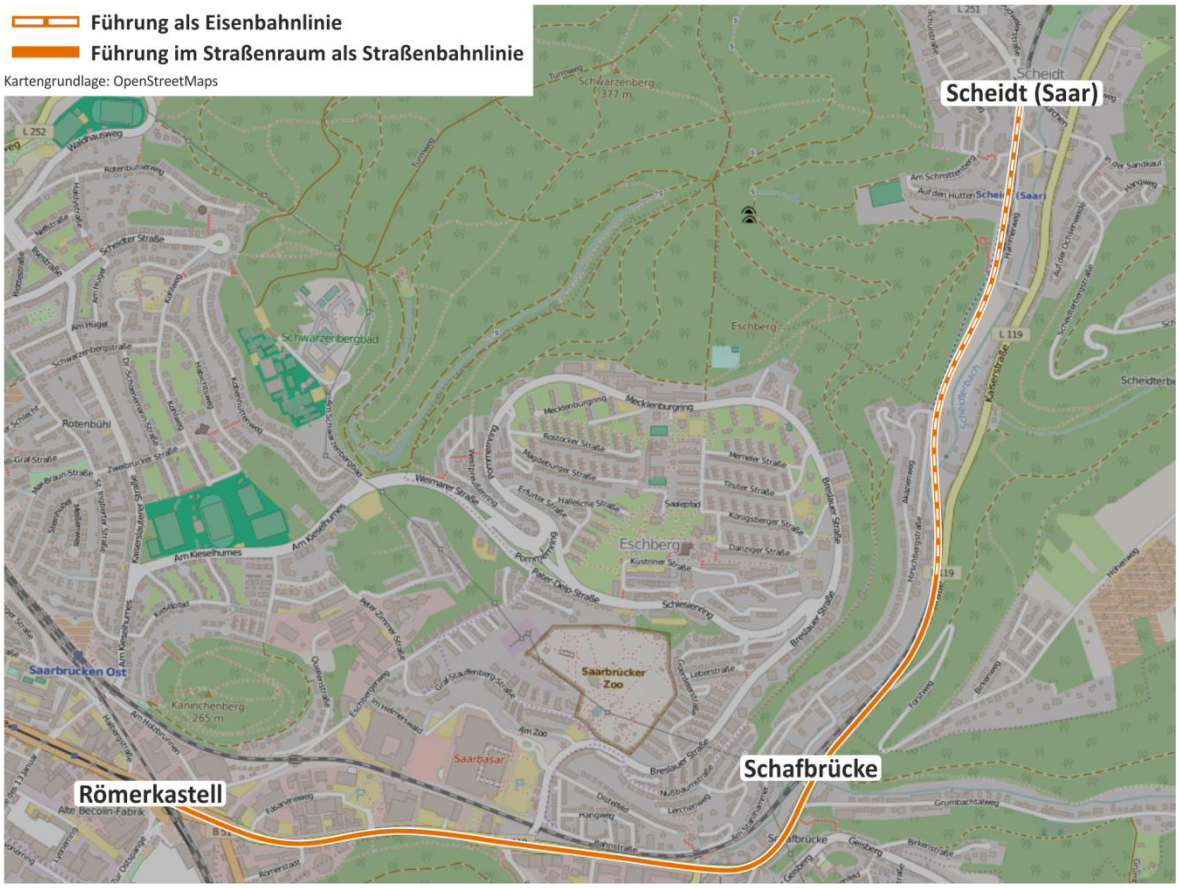
ÖPNV

C 1.7 Saarbahn nach Schafbrücke und Scheidt/Saar

VE GT FU SE SL MU

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie bis Scheidt/Saar sollte als Abzweig von der bestehenden Strecke an der Haltestelle Römerkastell erfolgen (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 1997). Die Eisenbahnbrücke am Römerkastell wurde bereits beim Bau des Ostspangenkreisels dahingehend ausgebaut. Zwischen den Stadtteilen Schafbrücke und Scheidt/Saar erfolgt der Übergang zwischen Straßen- und Eisenbahnlinie.



Modellabschätzungen lassen hier auf eine für eine Saarbahnlinie zu geringe Nachfrage schließen, die wirtschaftlicher im bestehenden Busnetz bzw. einer Busnetzoptimierung abgewickelt werden können. Die Streckenführung hat heute zwischen Römerkastell und Schafbrücke nur eine geringe Erschließungswirkung, da hier keine dichten Siedlungsstrukturen entlang der Streckenführung liegen. Zwischen Schafbrücke und Scheidt/Saar besteht eine Konkurrenzsituation zum regionalen S-Bahnkonzept (vgl. Maßnahme C 1.1). Während für das S-Bahnkonzept die aktuellen Regionalbahnen integriert werden können, wäre dies bei der Saarbahnlinie nicht möglich. Als zusätzliches Angebot auf den Eisenbahngleisen wäre ein drittes Gleis erforderlich, um einen Betrieb unabhängig vom Fernverkehr zu ermöglichen. Der Streckenabschnitt zwischen Römerkastell und Schafbrücke müsste zudem als Straßenbahnlinie neu gebaut werden. Im Hinblick auf die Kosten, die Konkurrenzsituation zu einer möglichen S-Bahn und der Bewertung der anderen Saarbahnstrecken, sollte auf diese Erweiterung verzichtet werden.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.1** S-Bahnnetz für Stadt und Region
- **C1.9** Angebotsebenen im lokalen Busnetz

C 1.7 Saarbahn nach Schafbrücke und Scheidt/Saar

VE GT **FU**
SE SL **MU**

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐
☐ hoch	☐ mittel	☐ keine Umsetzungsempfehlung
☐ mittel	☐ niedrig	☐
☒ niedrig		☐

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarbahn, DB AG (Netz bzw. Station & Service)

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Auch beim Verzicht auf diese Saarbahnstrecke können Kosten entstehen, da beim Neubau der Eisenbahnbrücke am Römerkastell bereits Fördermittel für die größere Spannweite der Brücke (im Hinblick auf eine mögliche Saarbahntrasse) eingesetzt wurden. Derzeit überlegt die Saarbahn den Bau einer zweiten Betriebshofzufahrt vom Römerkastell über die östliche Mainzer Straße mit Querung der Eisenbahnstrecke am Römerkastell in Richtung Schafbrücke.

C1.8 Seilbahn zur Universität

VE GT FU SE SL MU

Seilbahnen sind v. a. aus südamerikanischen Städten als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs bekannt. Sie werden dort als zur Anbindung höher gelegener Wohngebiete an das städtische Eisenbahnnetz genutzt, da keine alternativen Busverbindungen bestehen. Touristisch können sie ebenfalls eine besondere Wirkung entfalten (z.B. wie in Koblenz).

Bausteine

Der Bau einer Seilbahn zwischen der Universität und dem Saarbrücker Stadtzentrum kann die Busachse in diesem Bereich entlasten. Ein kompletter Ersatz ist allerdings nicht möglich, da Seilbahnen als Punkt-zu-Punkt-Verbindung nicht dieselbe Erschließungswirkung wie Straßenbahn- oder Buslinien haben. Zudem ist auf Grund der Entfernung nicht gewährleistet, dass eine durchgehende Verbindung technisch umsetzbar ist (z. B. Länge des Umlaufkabels). Es ist nur ein paralleles Angebot aus Seilbahn und Buslinien möglich.

Die Seilbahn stellt ein weiteres technisches System nach Saarbahn und Bus in der Stadt Saarbrücken dar. Es können keine bestehen Betriebseinrichtungen (v. a. Werkstatt) genutzt werden und zusätzliche Personalschulungen zum Betrieb und zur Wartung sind erforderlich.

Eine Streckenführung würde auch durch dichtere Siedlungsbereiche führen und entlang von Häuserfassenden führen (z. B. Meerwiesetalweg) und ggf. auch über Privatgrundstücken verlaufen. Hier bestehen deutlich höhere Konfliktpotenziale (z. B. Vereinbarungen mit jedem Grundstückeigentümer erforderlich), welche den Bau einer Seilbahn stark verzögern bzw. ausschließen können, als bei Straßenbahn- und Buslinien.

Der Bau einer Seilbahn steht dabei in Konkurrenz zur Verlängerung einer Saarbahnlinie in Richtung Universität und Dudweiler, welche auch über den Meerwiesertalweg führen würde. Mit der Saarbahn besteht allerdings der Vorteil, dass diese durch Verlängerung in Richtung Dudweiler und Forbach eine höhere Erschließungswirkung hat und weniger Verbindungen mit Umstiegen beständen. Eine weitere Verlängerung der Seilbahn ist neben den aufgeführten Gründen auch bei der Reisezeit kritisch. Mit zunehmender Streckenlänge sind parallel geführte Verkehrsmittel schneller, was v. a. bei einer parallel verkehrenden Straßen- bzw. Eisenbahnlinie gilt.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.4** Saarbahn zur Universität

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐
☐ hoch	☐ mittel	☐ keine Umsetzungsempfehlung
☐ mittel	☒ niedrig	☐
☒ niedrig		

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein	***Akteure:*** LHS, Saarbahn, Private

Kfz-Verkehr

D 2.1 Verschwenkung der BAB 1 zur BAB 623

VE GT FU
SE SL MU

Verschwenkung der BAB1 zur BAB623

Die Maßnahme ist bereits im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer detailliert untersucht worden. Die Variante enthält eine Neubautrasse mit BAB-Standard als Fortführung der BAB 1 und verläuft nördlich Saarbrückens oberhalb des Fischbachtals. Sie ist im Rahmen des aktuellen Entwurfs zum BVWP 2030 (Stand März 2016) nicht im vordringlichen Bedarf, sondern in den weiteren Bedarf eingestuft worden. Daher ist eine Realisierung nicht vor 2030 zu erwarten.

Die erneute modelltechnische Untersuchung (Abbildung 127) bestätigt die verkehrlichen Kernergebnisse des vorherigen Gutachtens und unterlegt diese mit den heute anzunehmenden Verkehrsmengen im Prognosejahr. Ein Ausbau bündelt die Verkehrsströme im Norden Saarbrückens, die Neubautrasse wird im Querschnitt von ca. 27.500 Fahrzeugen/Tag befahren. Hierdurch kommt es auch ohne weitere Ausbauten zu einer Mehrbelastung der Camphauser Straße und des Verlaufs Johannesbrücke - Dudweiler Straße, wohingegen die Lebacher Straße sowie der Streckenzug Von-der-Heydt-Straße – Breite Straße entlastet werden. Die Entlastungswirkungen durch die großräumige Bündelung zeigen sich auch auf anderen Hauptverkehrsstraßen im westlichen Innenstadtbereich, bewegen sich aufgrund der Dimensionen jedoch im kaum spürbaren Bereich. Die Mehrbelastung auf Dudweiler Straße und Johannesbrücke verteilt sich hiernach flächig im Netz. Hier sind auch mögliche Negativwirkungen einer Mehrbelastung des Verlaufs der Preußenstraße abzuwägen.

Als Untervariante wurden ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und eine niveaufreie Führung am Ludwigskreisel unterstellt (Abbildung Abbildung 128). Dieser Ausbau würde aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bei einer solchen Maßnahme vermutlich gebündelt erfolgen. Ein Ausbau dieser Strecke ist unter D 2.4 auch einzeln bewertet worden.

Durch diesen Ausbau werden die Attraktivität und die Bündelungswirkungen der neuen Trasse noch leicht erhöht, sodass ca. 28.500 Fahrzeuge im Querschnitt die Neubautrasse nutzen. Durch die neuen Kapazitäten auf der Camphauser Straße kommt es zu einer Mehrbelastung des Verlaufs Johannesbrücke-Dudweiler Straße. Die neue niveaufreie Führung im Bereich Ludwigsbergkreisel wird von ca. 37.000 Fahrzeugen befahren.

Durch die Maßnahme ergeben sich in beiden Varianten für den Stadtverkehr Saarbrücken nur in Teilbereichen positive Wirkungen, denen die hohen Umweltauswirkungen, die Zerschneidungswirkung einer zusätzlichen Autobahn am Ludwigsbergkreisel sowie die zusätzlichen Belastungen der Dudweiler Straße entgegenstehen. Daher wird diese Maßnahme bei einer Gesamtabwägung im Hinblick auf die Ziele der Stadt Saarbrücken nicht als sinnvoll angesehen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Alternativvarianten D 2.1 und D 2.5
- Wechselwirkungen mit D 2.3, D 2.4, D 4 und D 5

Zielkonflikte

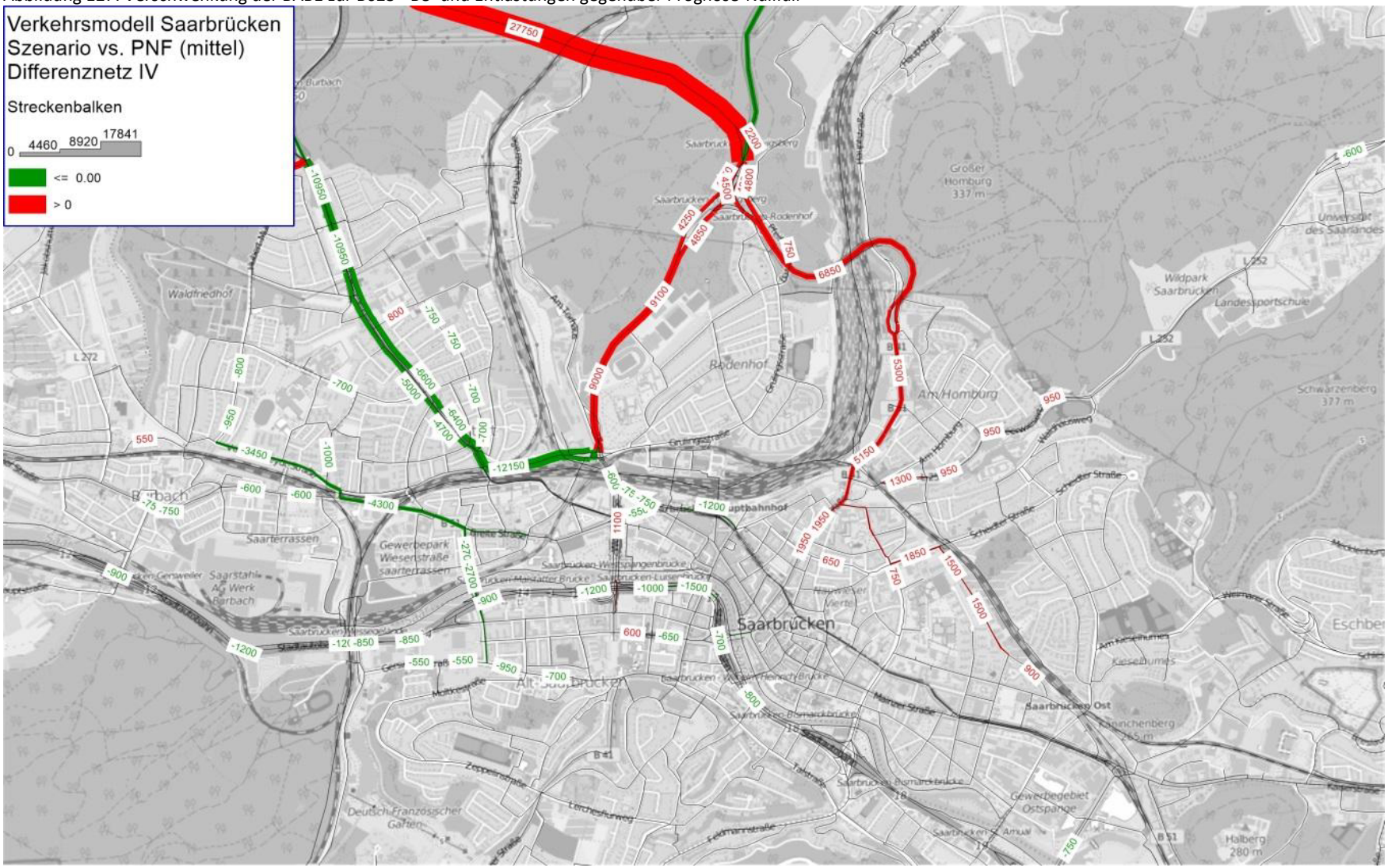
- Erhebliche Umweltauswirkungen durch massive Eingriffe in Natur und Umwelt

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☒ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

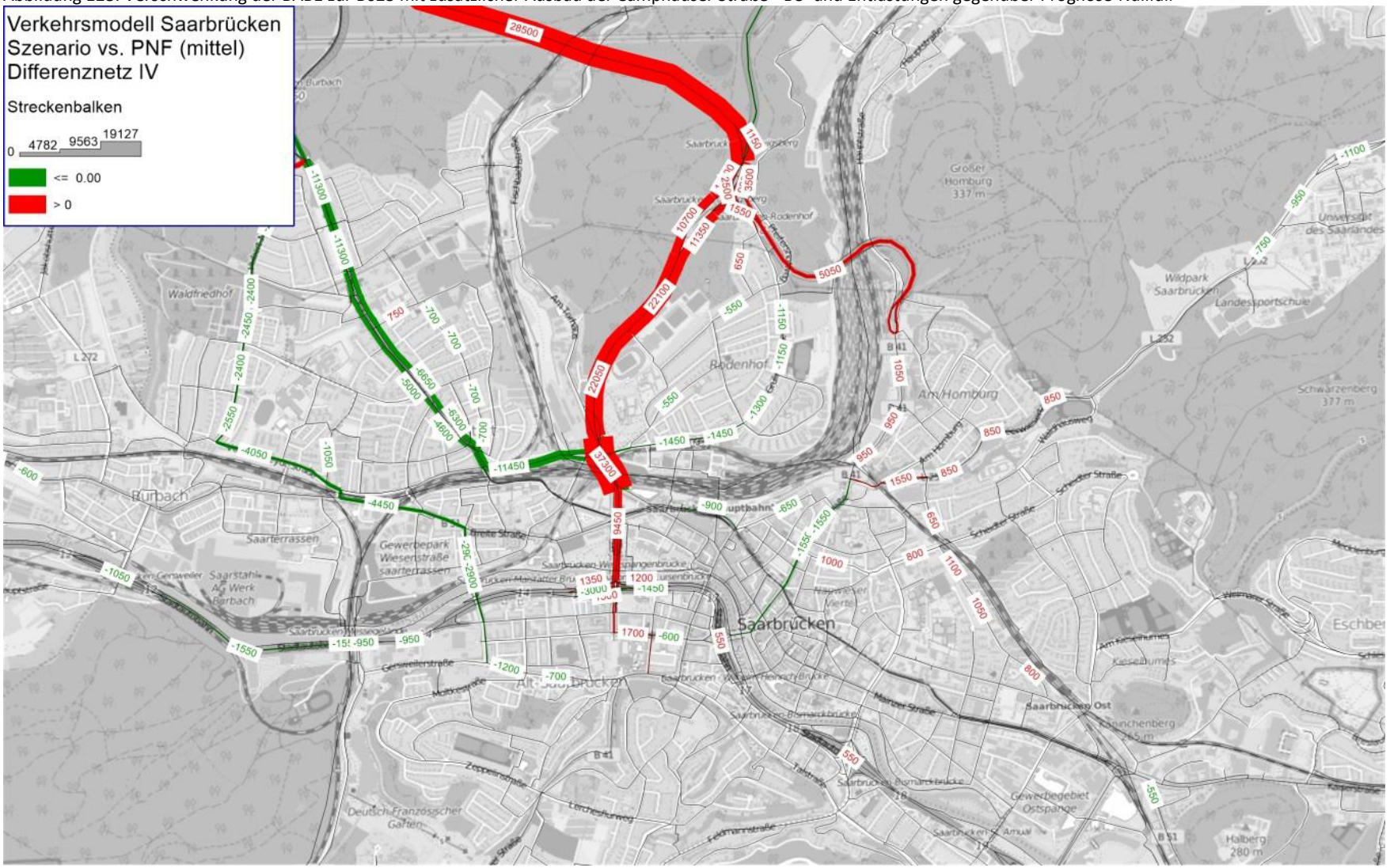
Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 127: Verschwenkung der BAB1 zur B623 - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 128: Verschwenkung der BAB1 zur B623 mit zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 2.2 Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1)

VE GT FU SE SL MU

Die Maßnahme ist bereits im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer detailliert untersucht worden. Hierbei wurde kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt. Zu beachten ist hierbei die angewandte Methodik, die die bauzeitlichen Reisezeitverlängerungen als negativen Nutzen einbezieht.

Diese Variante orientiert sich an dem im Gutachten aus 2005 untersuchten Ausbau des Bestands und unterstellt den 6-streifigen Ausbau der BAB 8 zwischen AK Saarbrücken und AD Friedrichsthal sowie der BAB 623 zwischen AD Friedrichsthal und Saarbrücken. Aufgrund der Ausrichtung des Modells auf die Verkehrsströme von/nach Saarbrücken sind die regionalen und überregionalen Ströme nicht differenziert enthalten, sodass für die Effekte der Mehrspurigkeit der BAB 8 nur grobe Wirkungen ermittelt werden können.

Zusätzlich wurden Rückbaumaßnahmen der BAB 1 (Reduktion auf 2 Fahrstreifen) und der Lebacher Straße (abschnittsweise Tempo 30) unterstellt. In Sensitivitätsrechnungen wurden zudem die Wirkungen restriktiverer Rückbaumaßnahmen überprüft (Abbildung 129).

Es zeigt sich, dass durch einen Ausbau der BAB 8 und 623 ebenfalls eine Bündelung der Verkehrsströme und eine Entlastung der Lebacher Straße erzielt werden kann. Auch in diesem Falle kommt es aufgrund der verkehrlichen Struktur zu einer Mehrbelastung der Camphauser Straße und des Verlaufs Johannesbrücke - Dudweiler Straße, sodass die Wirkungen auf die Stadt Saarbrücken mit denen der Variante 2.1 vergleichbar sind. Es zeigt sich, dass die Entlastungswirkungen im Stadtgebiet Saarbrücken stark durch die Ausprägung möglicher restriktiver Maßnahmen auf der Lebacher Straße determiniert werden, sodass diese bei allen Planungen intensiv geprüft und berücksichtigt werden sollte.

Als **Untervariante** (Abbildung 130) wurden ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und eine niveaufreie Führung am Ludwigskreisel unterstellt. Dieser Ausbau würde aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bei einer solchen Maßnahme vermutlich gebündelt erfolgen.

Auch in der Kombinationsvariante sind die Wirkungen auf die städtischen Verkehre mit der Maßnahme D 2.1. vergleichbar.

Dementsprechend ergeben sich analog zur Maßnahme D 2.1 in beiden Varianten für den Stadtverkehr Saarbrücken nur in Teilbereichen positive Wirkungen. Auch beim Ausbau des Bestands kommt es aufgrund der dichten Besiedlung insbesondere entlang der BAB 623 und durch den notwendigen Ausbau der Camphauser Straße zu negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur. Der Ausbau der Camphauser Straße und die niveaufreie Führung am Ludwigskreisel stellen darüber hinaus einen erheblichen städtebaulichen Eingriff mit einer deutlichen Zunahme der Zerschneidungswirkung dar. In der Gesamtabwägung überwiegen die negativen Effekte dieser Maßnahmen den positiven Nutzen, so dass die Maßnahme im Hinblick auf die Ziele der Stadt Saarbrücken insgesamt als nicht sinnvoll angesehen wird.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Alternativvarianten D 2.1 und D 2.5
- Wechselwirkungen mit D 2.3, D 2.4, D 4 und D 5

Zielkonflikte

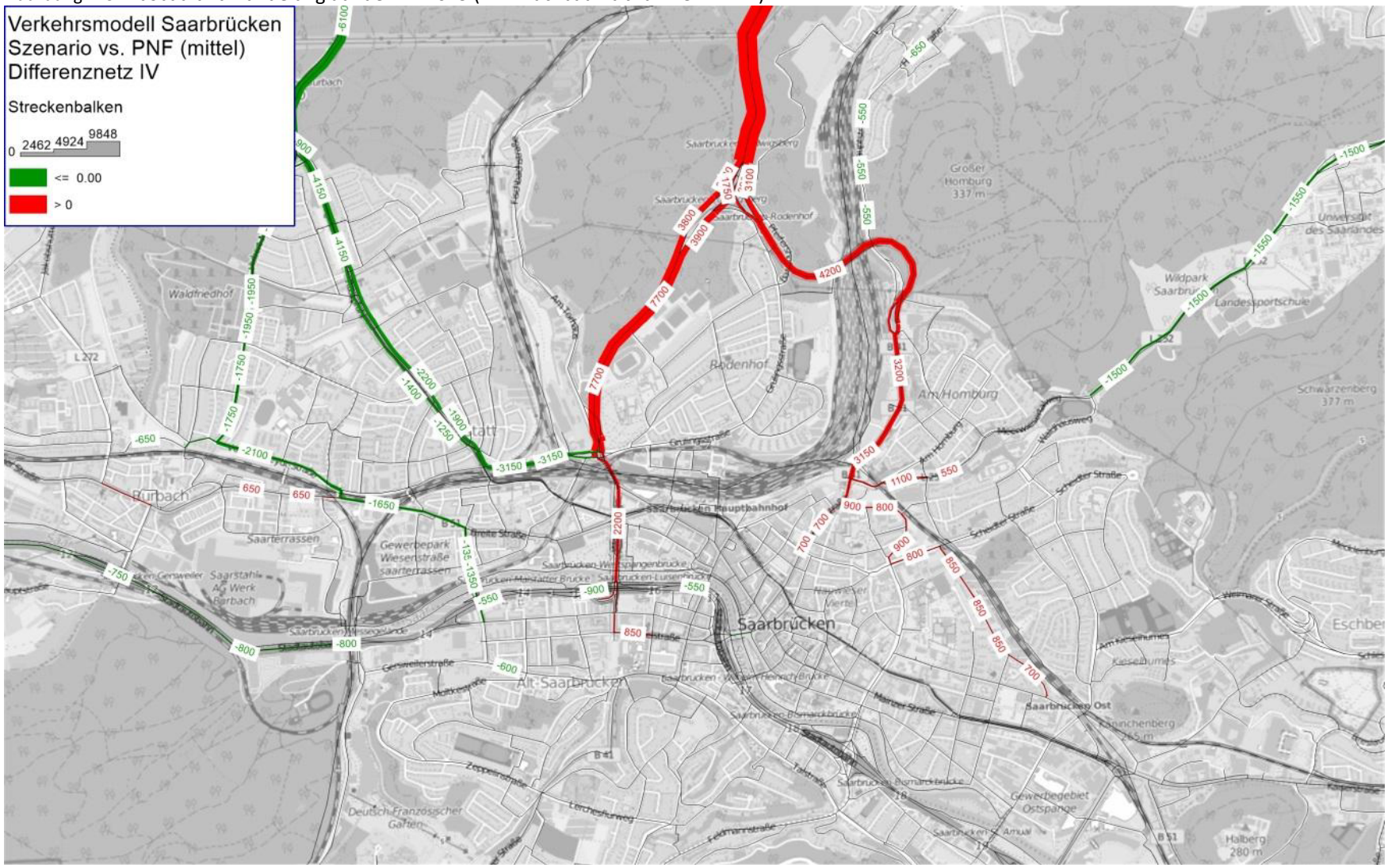
- Eingriffe in Natur und Umwelt im Ausbaukorridor

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☒ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

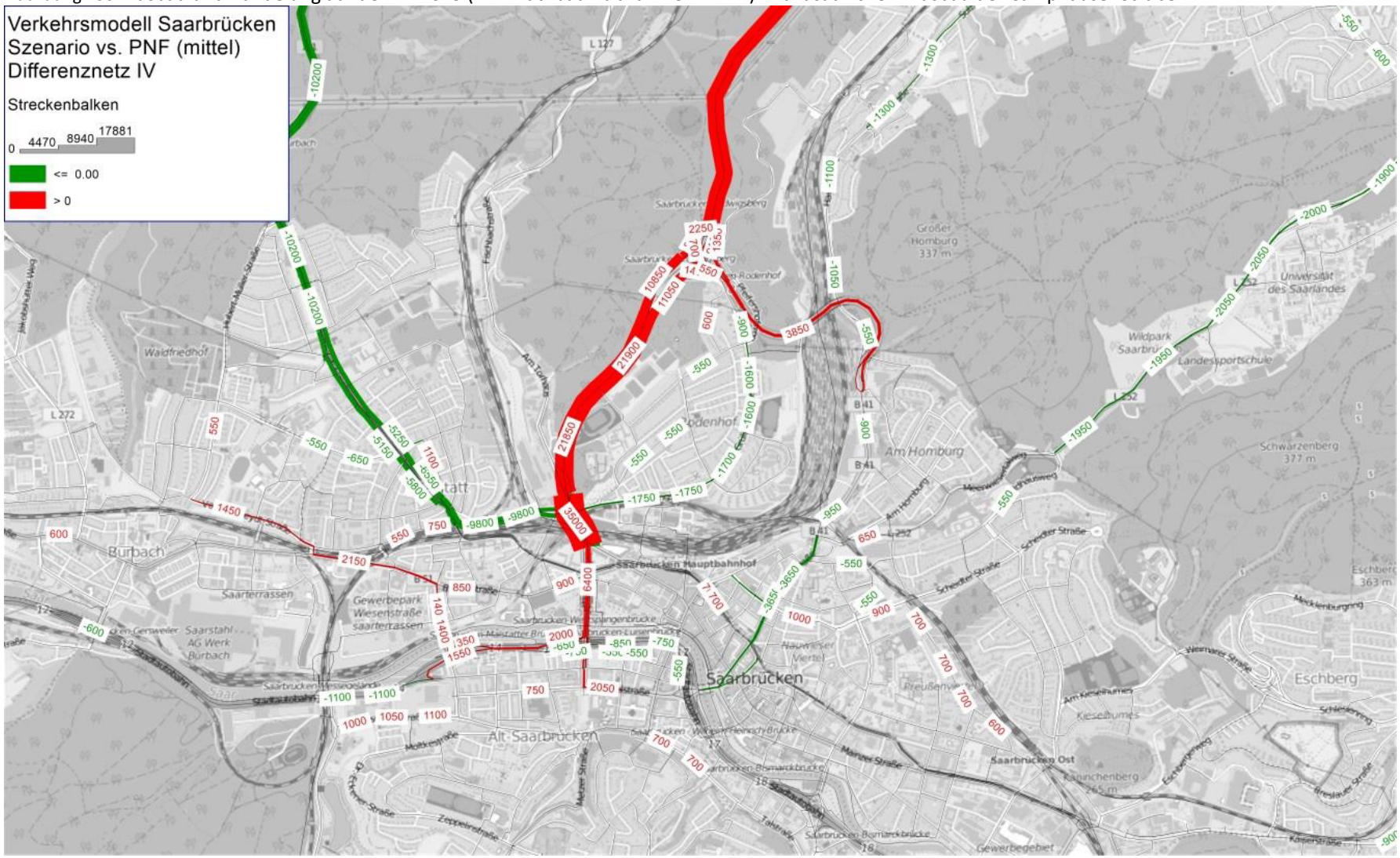
Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 129: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1)



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 130: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1) mit zusätzlichem Ausbau der Camphauser Straße



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 2.4 Ausbau Camphauser Straße und Westspange

VE GT FU
SE SL MU

Der Ausbau des Verlaufs Camphauser Straße und der Westspange inklusive eines Ausbaus des Ludwigskreisels werden v.a. im Zusammenhang mit den Maßnahmen D 2.1-D 2.3 diskutiert, sollen aber auch als Einzelmaßnahme dargestellt werden.

Analog zu den Kombinationsvarianten wurden ein kapazitativer Ausbau der Camphauser Straße und der Westspange sowie die niveaufreie Unterführung des Ludwigskreisels zur Westspange unterstellt (Abbildung 131).

Ein Ausbau des Verlaufs Camphauser Straße – Ludwigskreisel – Westspange ist vor allem als flankierende Maßnahme zu betrachten, z.B. um Mehrverkehr über die Johannesbrücke und Dudweiler Straße im Falle einer A1-Verschwenkung zu mindern. Auch als Einzelmaßnahme führt der Ausbau zu einer deutlichen Entlastung der Dudweiler Straße und der Lebacher Straße sowie leichten Entlastungseffekten auch in der Innenstadt, weswegen ein Ausbau für eine erleichterte Umsetzung von Maßnahmen in der Innenstadt sorgen könnte. Demgegenüber stehen städtebauliche Wirkungen wie die zusätzliche Zerschneidungswirkung einer Ausbautrasse bzw. der notwendigen Ingenieurbauwerke am Ludwigskreisel. Die Maßnahme ist hierbei stets im Zusammenspiel mit weiteren getroffenen Maßnahmen zu bewerten und hinsichtlich der verschiedenen Wirkungen abzuwägen. Eine isolierte Umsetzung wird hingegen nicht als sinnvoll erachtet.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Wechselwirkungen mit D 2.1, D 2.2, D 2.3, D 4 und D 5

Zielkonflikte

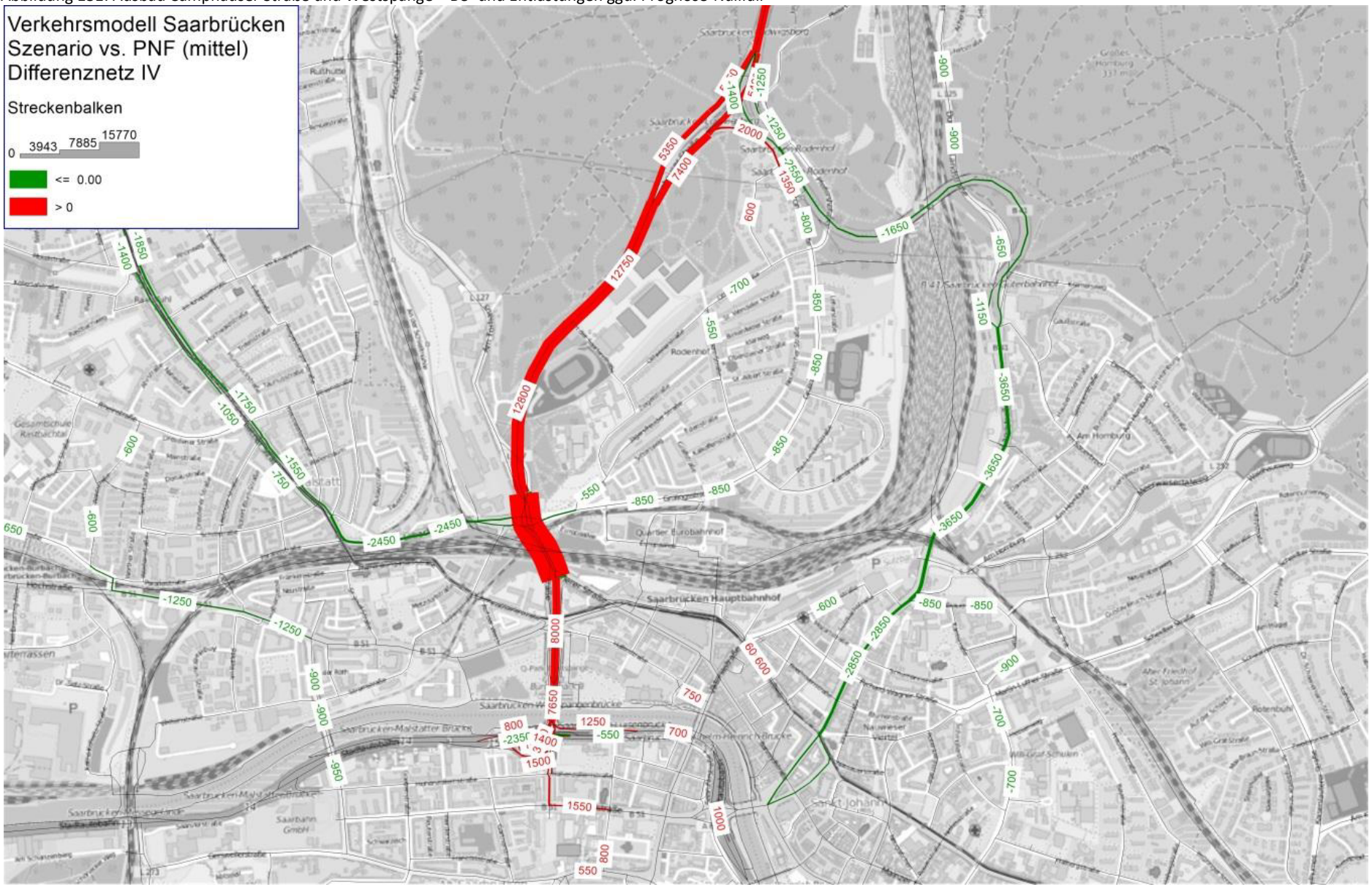
- Zerschneidungswirkung Städtebau
- Eingriffe in Natur und Umwelt

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☒ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Land

Abbildung 131: Ausbau Camphauser Straße und Westspange – Be- und Entlastungen ggü. Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 3.1 Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn

VE GT FU SE SL MU

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

Neubautrasse A6-A620

Modelliert wurde eine **Neubautrasse zwischen einem Autobahndreieck auf Höhe der Anschlussstelle Goldene Bremm (BAB 6) und der BAB 620** westlich des Messegeländes. Hierzu erfolgt eine Trassierung im Tunnel unter dem Schanzenberg, dann mit einer Brücke über das Deutschmühlental und anschließend weiter durch das Landschaftsschutzgebiet bis zu dem neuen Dreieck. Eine Auf- und Abfahrmöglichkeit zur Metzer Straße wird beibehalten, ein Anschluss ans Deutschmühlental ist nicht vorgesehen (Abbildung 132).

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

Neubautrasse mit zusätzlichem Rückbau der Stadtautobahn

Zusätzlich wurde untersucht, welche Verlagerungswirkungen entstehen, wenn ein zusätzlicher Rückbau der Stadtautobahn zu einem Stadt-Boulevard mit Tempo 50 und 2 Fahrstreifen erfolgt (Abbildung 133):

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

Neubautrasse und Hochwasser-Sperrungen der Stadtbautobahn

Aufgrund der besonderen verkehrlichen Situation bei einer Sperrung der Stadtautobahn aufgrund von Hochwasser der Saar wurden zusätzliche Fälle mit einer Hochwasser-Sperrung der BAB 620 untersucht, um die tatsächliche Verlagerung von überörtlichen Verkehren auf die neue Trasse bewerten zu können. Hierzu wurde das Modell anhand der für die in diesen Fällen besondere eingerichtete Verkehrsführung adaptiert und mit entsprechenden Zählwerten kalibriert. Zunächst erfolgte eine Bewertung der Südumfahrung bei vollständiger Beibehaltung der heutigen Hochwasserumfahrung, um bewerten zu können, welche Verkehre eine Alternative ohne zusätzliche Beschränkungen nutzen würden (Abbildung 134).

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

Daher wurde in einem weiteren Planfall (Abbildung 135) untersucht, welche zusätzliche Verkehrsverlagerung durch einen Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße zu einer zweistreifigen Stadtstraße einhergeht.

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

Aufgrund der hohen Kosten, der naturräumlichen Auswirkungen und der Zerschneidungswirkung sowie

der verhältnismäßig geringen Effekte auf die Innenstadt und Alt-Saarbrücken wird diese Maßnahme insgesamt als nicht sinnvoll bewertet. Insbesondere der erwünschte Spielraum für einen Rückbau von Hochwasserumfahrung oder der Stadtautobahn ergibt sich durch die Maßnahme nicht. Darüber hinaus ist bei der Maßnahme zu berücksichtigen, dass die A 620 ggf. herabgestuft und in die Baulast der Landeshauptstadt Saarbrücken übergehen würde.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Zielkonflikte

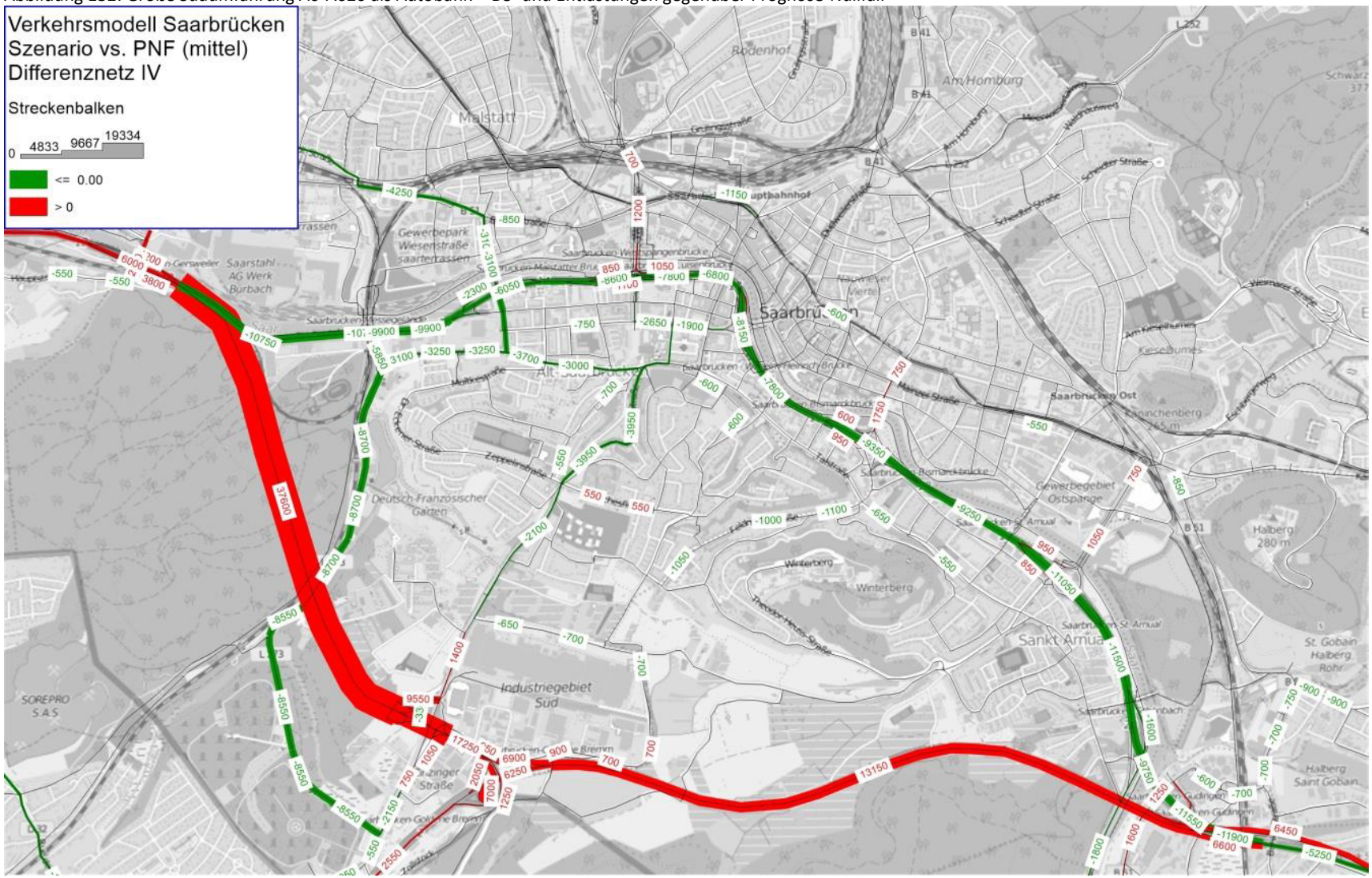
- Erheblicher Eingriff in Natur und Umwelt
- Flächenverbrauch
- Umsetzungsdauer

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☒ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

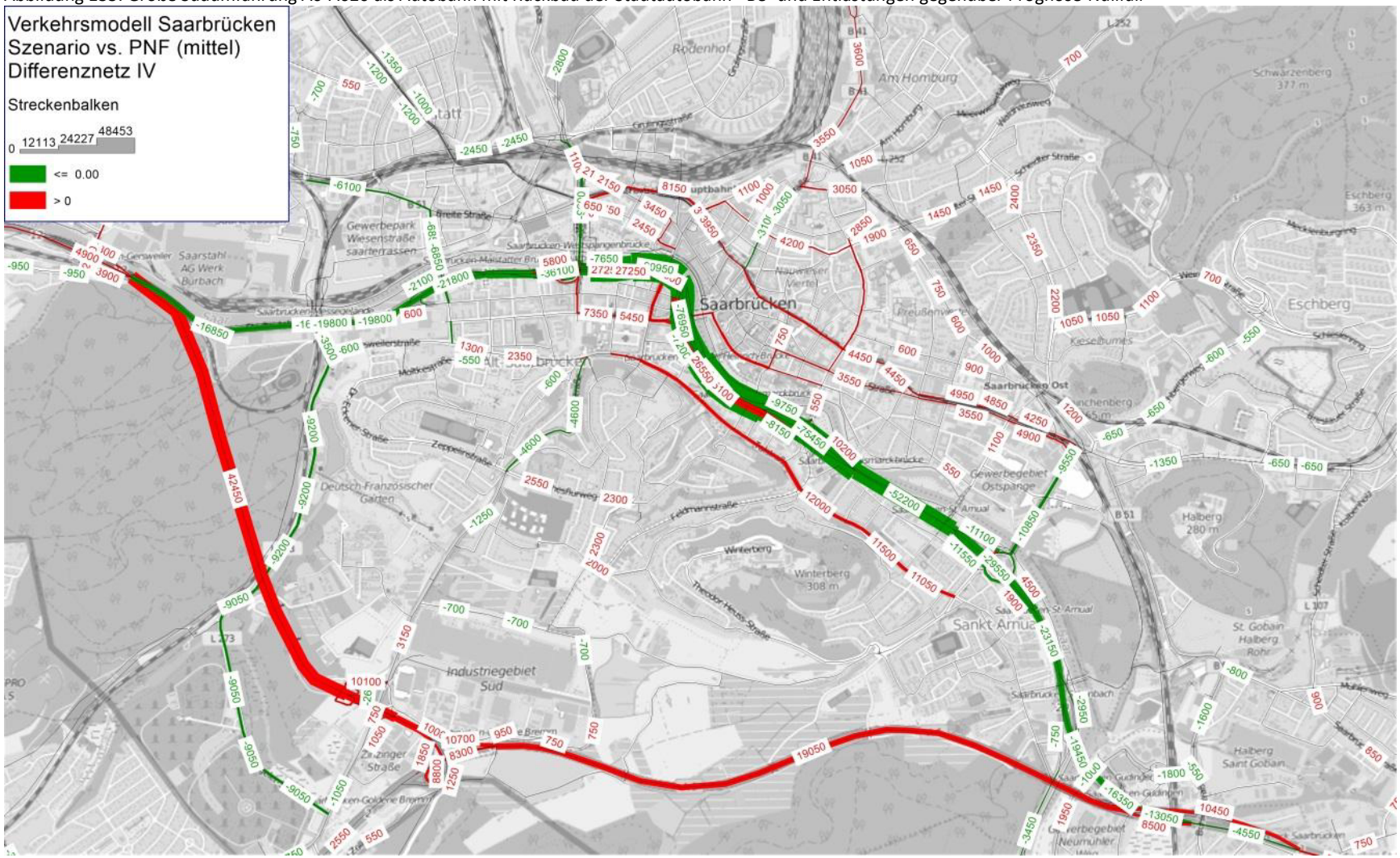
Akteure: LHS, Land, Bund

Abbildung 132: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



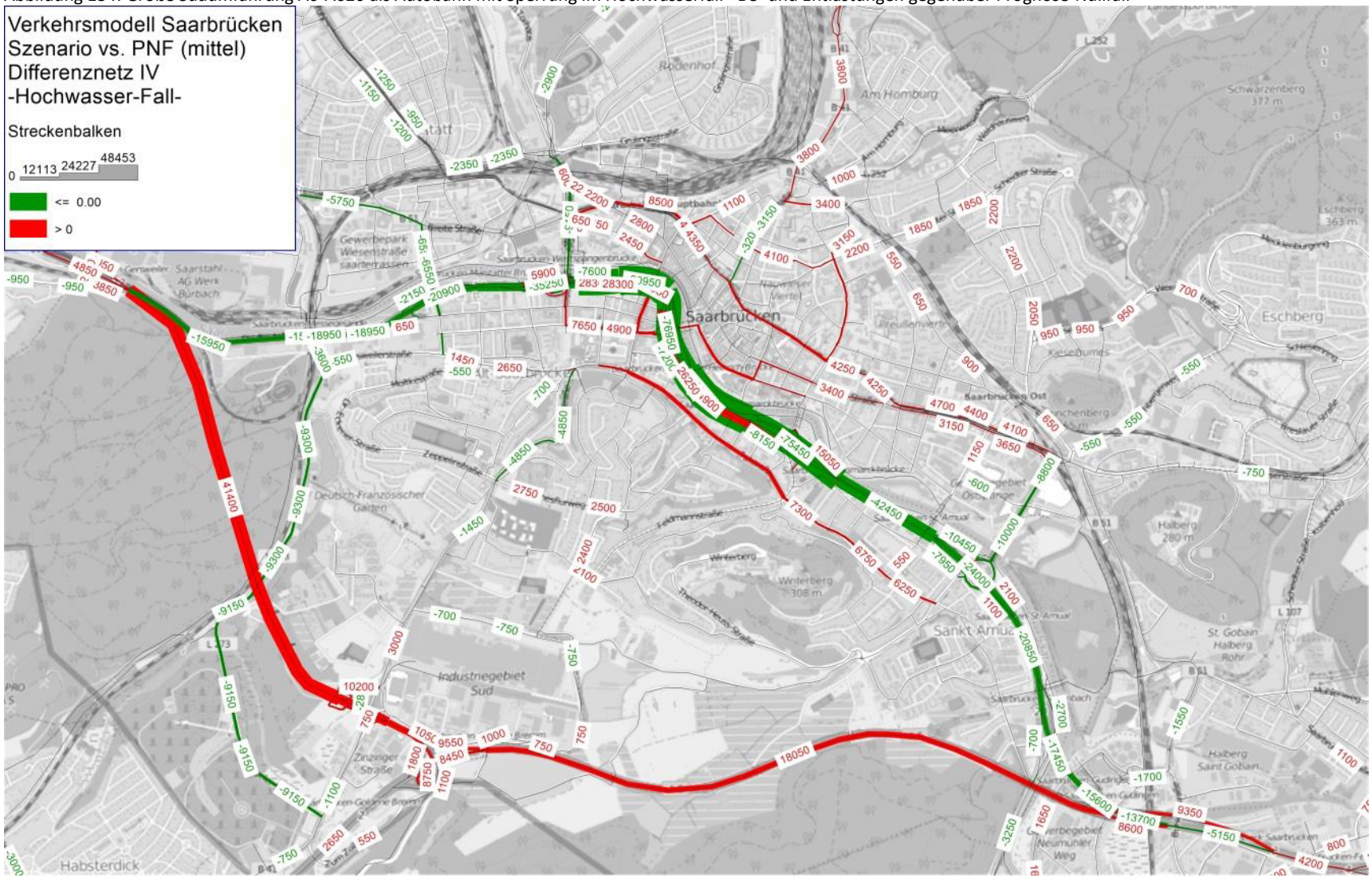
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 133: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Rückbau der Stadtautobahn– Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



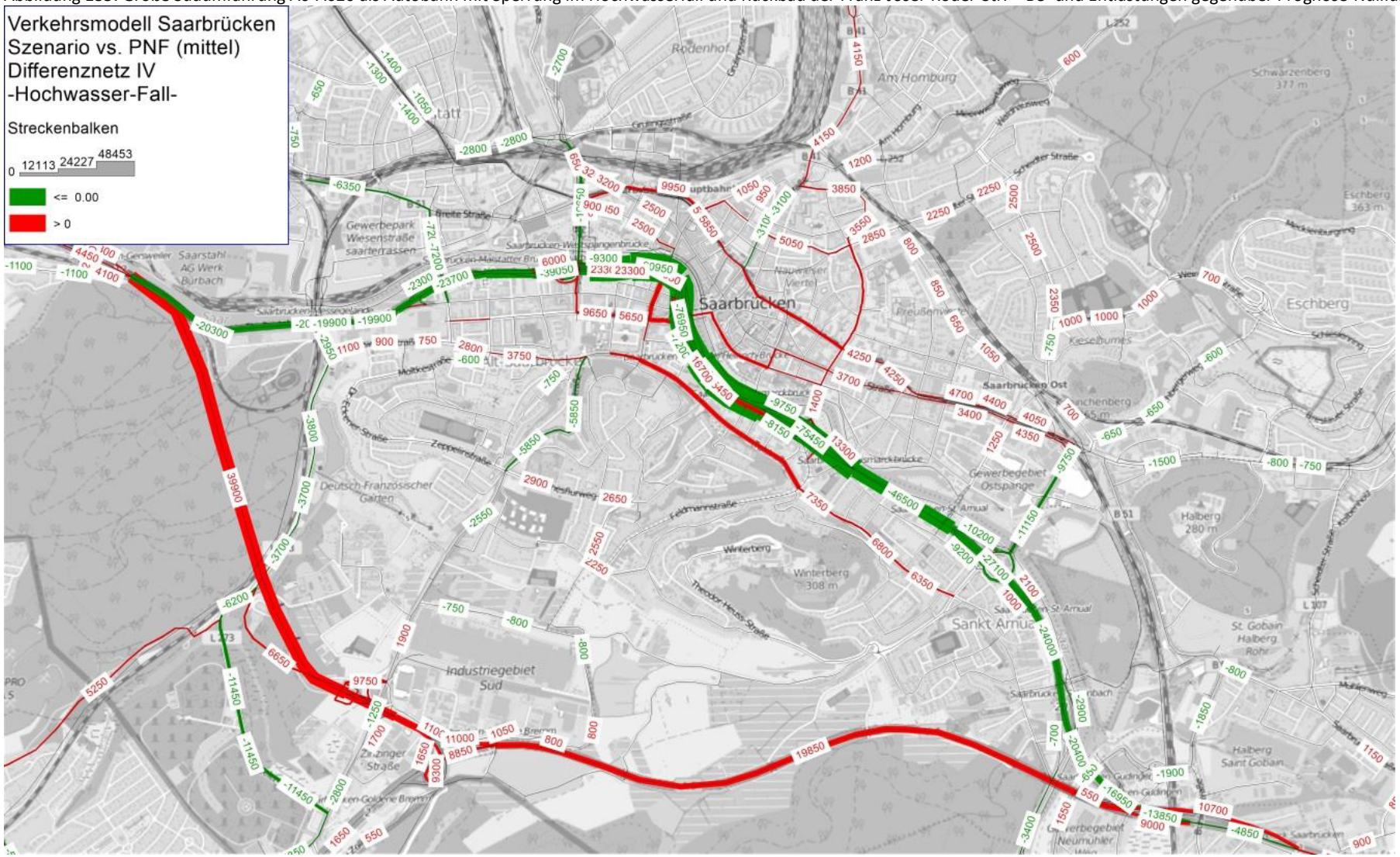
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 134: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall– Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 135: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall und Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str. – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 4.2 Nordtangente – Verlängerung bis Egon-Reinert-Straße bzw. Scheidter Straße

VE GT FU
SE SL MU

Als reduzierte Variante gegenüber der Großlösung D. 4.3 enthält diese Maßnahme eine baulich leichter umzusetzende Zwischenlösung mit Anschluss an das Bestandsnetz.

Nordtangente – Verlängerung bis Egon-Reinert-Straße (Abbildung 136**)**

An den Verlauf aus D 4.1 anknüpfend wird die Nordspange anbaufrei fortgeführt und über einen höhengleichen Knoten an den Meerwiesertalweg/Dudweiler Straße angeschlossen. In der Fortführung wurden zwei Untervarianten berechnet, in Untervariante 1 führt die Nordtangente anbaufrei weiter bis zum Knoten Fichtestraße/Egon-Reinert-Straße.

Es zeigen sich deutliche Entlastungswirkungen im Innenstadtbereich, die gegenüber der Variante D 4.1 noch einmal erhöht sind. Durch den Halbringcharakter entsteht eine transparente Netzstruktur, die jedoch rund um den Bahnhof fortgeführt werden muss, weswegen die Variante im hohen Maße auch von Maßnahmen im Bahnhofsumfeld abhängt. Auch die Zuwächse im Bereich der Dudweiler Landstraße und der Paul-Marien-Straße führen zu Negativeffekten, die den Positivwirkungen gegenüberzustellen sind.

Nordtangente – Verlängerung bis Scheidter Straße (Abbildung 137**)**

In Untervariante 2 wird die Nordtangente bahnbündig bis zur Scheidter Straße geführt.

Die Wirkungen dieser Variante sind gegenüber der kleinen Innenstadtumfahrung D 4.1 für die Innenstadt ebenfalls etwas ausgeprägter, aber geringer als in der zuvor beschriebenen Untervariante 1 bis zur Egon-Reinert-Straße. Neben den zusätzlichen Belastungen der Dudweiler Landstraße sowie der Paul-Marien-Straße kommt es bei dieser Variante insbesondere auch zu einer zusätzlichen Belastung der Preußenstraße . Diese Variante ist daher in Abwägung der Negativ- zu Positivwirkungen als weniger sinnvoll einzustufen.

Die Maßnahme ist insbesondere in Kombination mit Maßnahmen in der Innenstadt zu betrachten und kritisch abzuwägen, weswegen eine ausgeglichene Umsetzungsempfehlung gegeben wird.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Zielkonflikte

- Umweltauswirkungen

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☒ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Land

Abbildung 136: Nordtangente bis Egon-Reinert-Str.

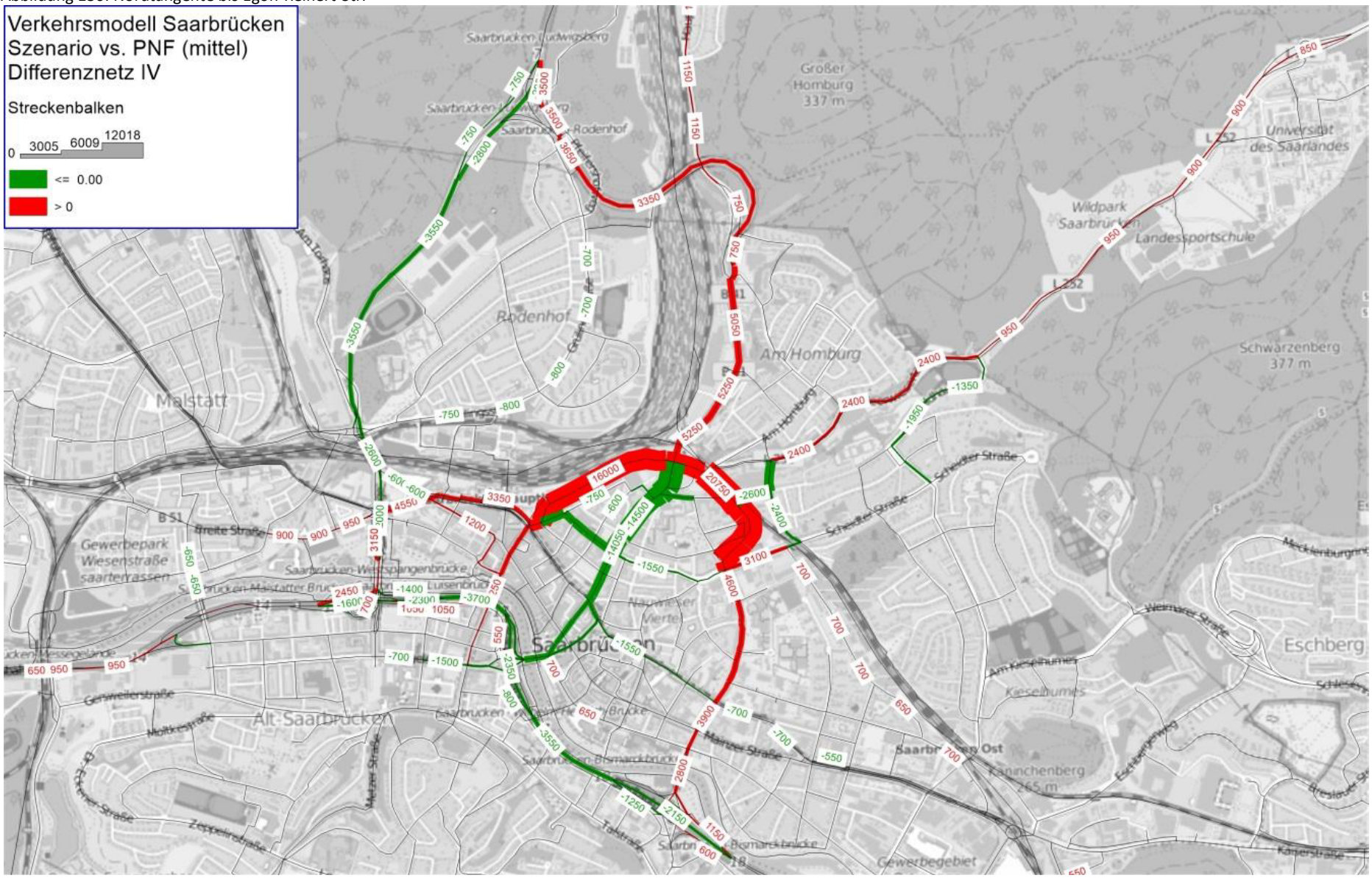
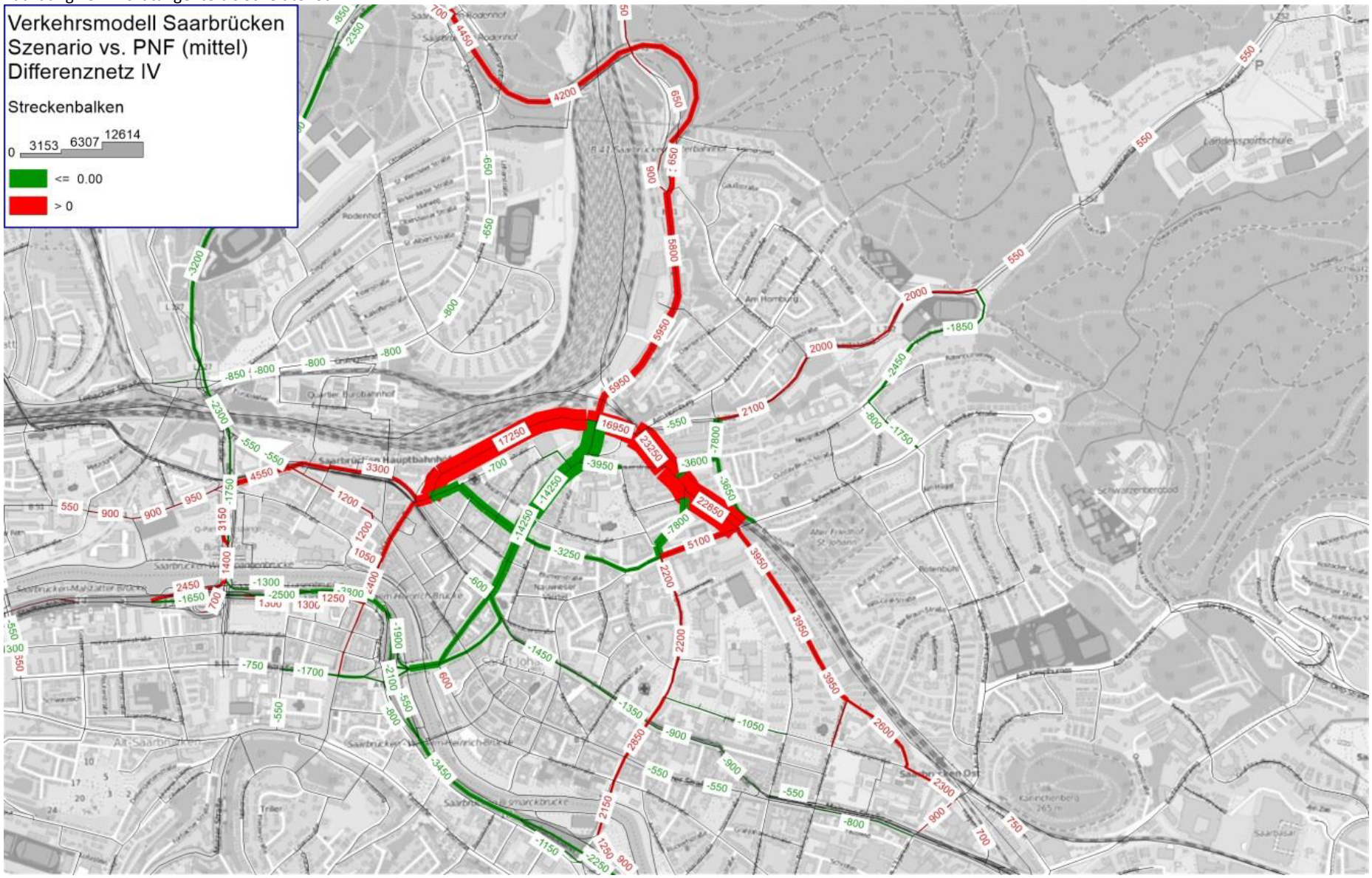


Abbildung 137: Nordtangente bis Scheidter Str.



D 4.3 Nordtangente – Verlängerung bis Ostspange

VE GT FU
SE SL MU

Im Rahmen dieser Maßnahme wurde die kleine Innenstadtumfahrung (D 4.1) im Sinne einer großen Lösung, wie bei den historischen Planungen einer Nordtangente angedacht, mit der Bahntrasse gebündelt bis zur Ostspange fortgeführt.

Bausteine

An den Verlauf aus D 4.1 anknüpfend wird die Nordspange anbau- und höhenfrei bis zur Ostspange fortgeführt. Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten bestehen zum Knoten Dudweiler Straße/Meerwiesertalweg und zur Martin-Luther-Straße/Scheidter Straße.

Eine Verlängerung der Nordtangente bis zur Ostspange führt zu erheblichen Verschiebungen der Verkehrsströme. So kommt es zu einer Entlastung des Verlaufs Westspange-Stadtautobahn und zu zusätzlichen Belastungen der Johannesbrücke, der nördlichen Dudweiler Straße und der Trierer Straße. Entlastungen in sensiblen Bereichen zeigen sich vor allem im Innenstadtbereich und entlang der Richard-Wagner-Straße, wobei die Entlastungswirkungen im Innenstadtbereich vor allem aus dem Teilstück der Nordtangente bis Meerwiesertalweg resultieren.

Aufgrund des hohen baulichen Aufwands, der Zerschneidungswirkung, der zusätzlich Lärm- und Emissionsbelastung in sensibleren Bereichen als entlang der entlasteten Westspange bzw. der Stadtautobahn wird in der Maßnahme ein nur sehr begrenzter Nutzen bei hohem Aufwand gesehen, weswegen diese Variante nicht zur Umsetzung empfohlen wird.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Zielkonflikte

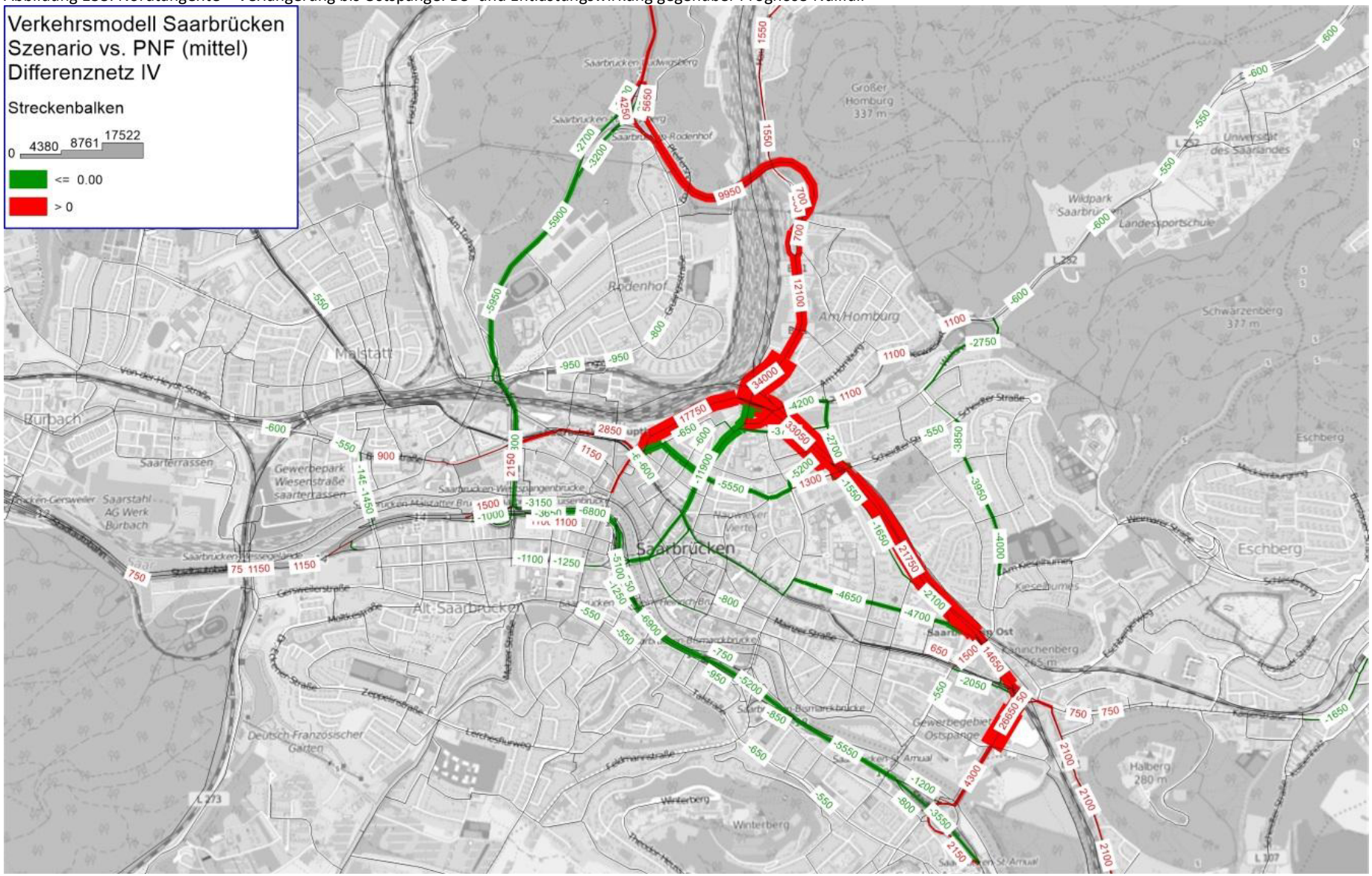
- Umweltwirkungen
- Förderung des Umweltverbunds

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☒ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS

Abbildung 138: Nordtangente – Verlängerung bis Ostspange: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall


Verkehrsmodell Saarbrücken
Szenario vs. PNF (mittel)
Differenznetz IV
Streckenbalken
0 4380 8761 17522
<= 0.00
> 0
Saarbrücken
Alt-Saarbrücken
Malstatt
Rodenhof
Am Homburg
Großer Homburg 337 m
Schwarzenberg 377 m
Halberg 280 m
Eschberg
Burbach
Saarterrassen
Gewerbepark Wiesenstraße saarterrassen
Saarstahl AG Werk Burbach
Deutsch-Französischer Garten
Winterberg
Gewerbegebiet Ostspange
Universität des Saarlandes
Wildpark Saarbrücken
Landessportschule
Kieselhumes
Kaninchenberg 265 m
Saarbrücken Ost
Saarbrücken-Rodenhof
Saarbrücken-Malstatter Brücke
Saarbrücken-Weiße Steinbrücke
Saarbrücken-Bismarckbrücke
Saarbrücken-Eisenbahnbrücke
Saarbrücken-Hauptbahnhof
Saarbrücken-Heinrich-Böcking-Brücke
Saarbrücken-Hochbahnbrücke
Saarbrücken-Luisenbrücke
Saarbrücken-Werkbrücke
Saarbrücken-Wiesenbrücke
Saarbrücken-Wilhelm-Heinrich-Brücke
Saarbrücken-Wilhelm-Heinrich-Brücke
Saarbrücken-Wilhelm-Heinrich-Br

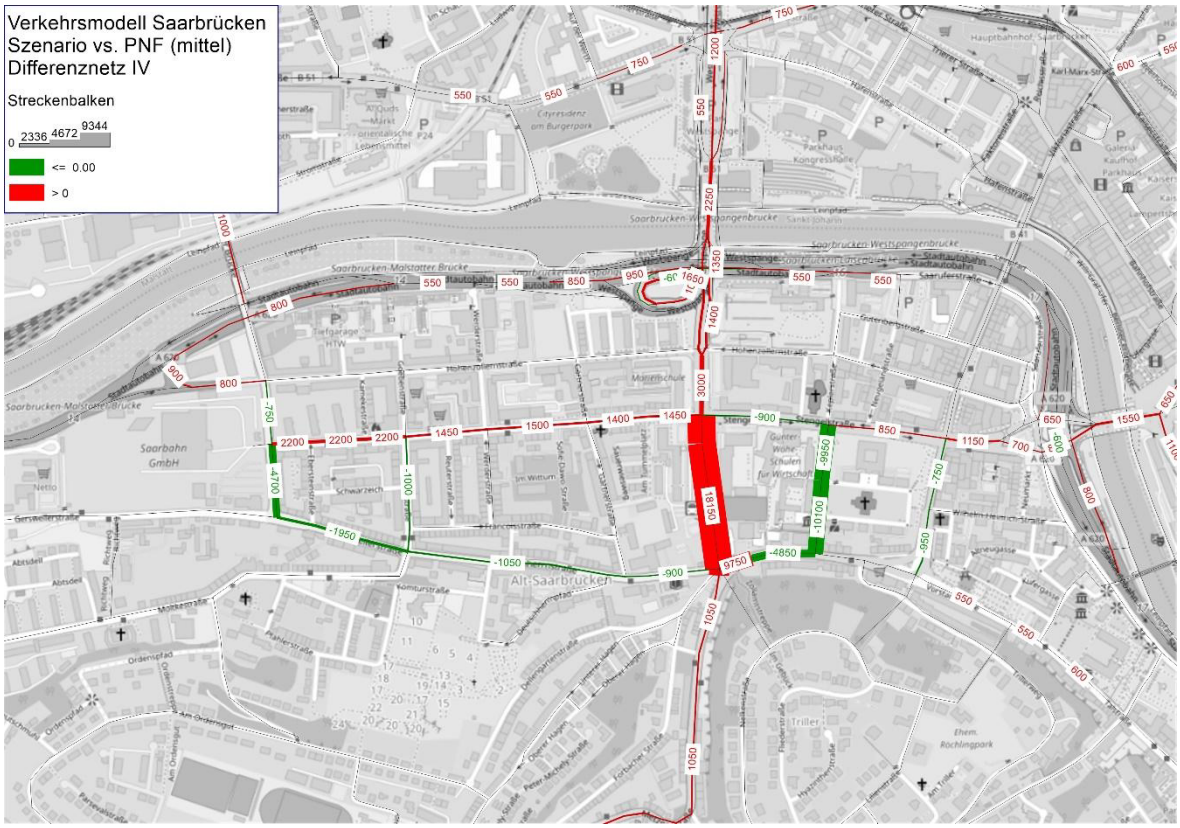
D 5.4 Direkte Verbindung Metzer Straße – Roonstraße – Westspange

VE GT FU
SE SL MU

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

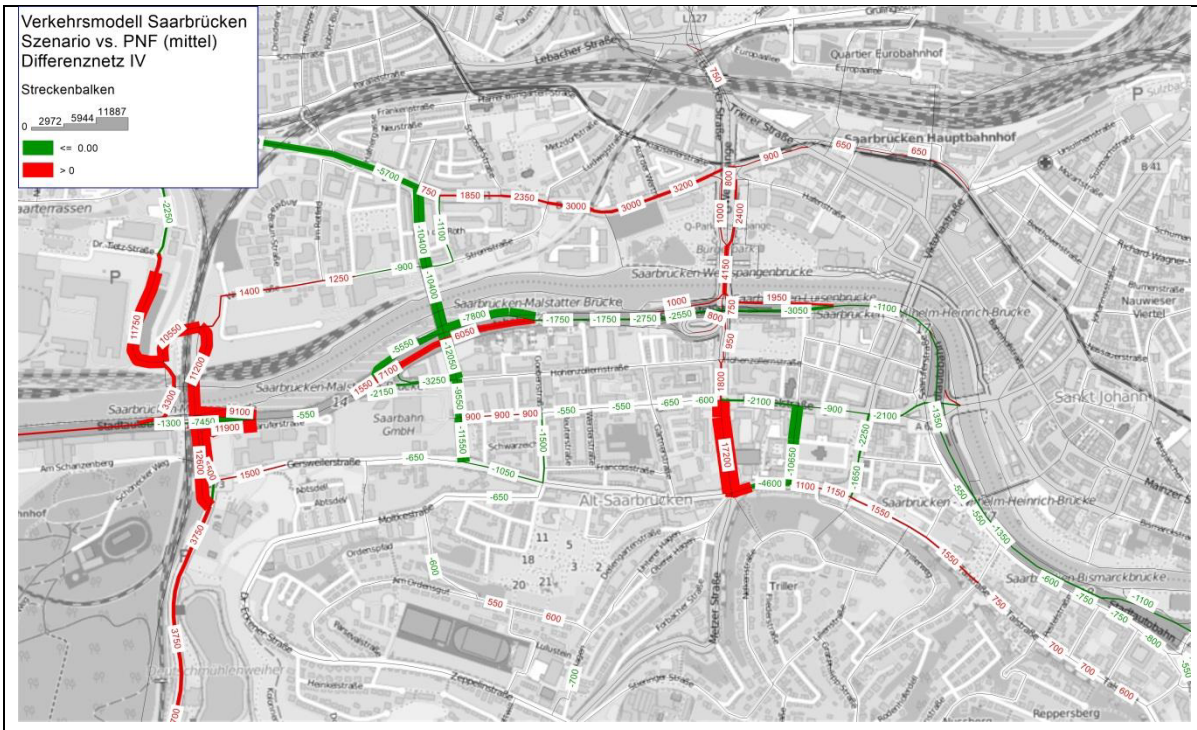
Bausteine

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



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

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



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Zielkonflikte

- Städtebau

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☒ 2030
☒ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Land

Anhang V: Maßnahmen, die nicht im integrierten Handlungskonzept finanzierbar sind

Radverkehr

B 6.1 Fahrradparkhaus Hbf./ ehem. Postverteilzentrum

VE GT **FU** **SE** SL MU

Fahrradparkhäuser eignen sich an zentralen Zielen des Radverkehrs bzw. großen Bahnhöfen. Sie sind eingehaust und aufgrund geschlossener Räume können die Fahrräder diebstahlsicher abgestellt werden. Deswegen sind sie in der Regel kostenpflichtig. Darüber hinaus werden weitere Serviceleistungen angeboten, bspw. eine Fahrradreparatur, ein Ersatzteilservice, das stationsgebundene Ausleihen von Fahrrädern oder Fahrradwaschanlagen.

Bausteine

- Einrichtung von Fahrradstationen und ggf. Fahrradparkhäusern
  Am Hauptbahnhof bietet sich im ehemaligen Postverteilzentrum ein Fahrradparkhaus an. Neben den Vorzügen der Überdachung und Bewachung sollten hier weitere Serviceleistungen angeboten werden. Eine Fahrradstation trägt hier maßgeblich dazu bei, Bike & Ride in Saarbrücken zu fördern.
  Zur Kostensenkung können allgemeinnützige Organisationen und/oder Bildungsträger als Träger gewonnen werden (bspw. als Tätigkeitsbereich für Menschen mit gesundheitlichen/ geistigen Einschränkungen).

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **J 2.2** Bike+Ride in der Stadt Saarbrücken

Zielbezüge **FU** **SE**

- Förderung des Umweltverbundes
- Sicherung der Erreichbarkeit

Zielkonflikte

- keine

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☒ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, DB AG

ÖPNV

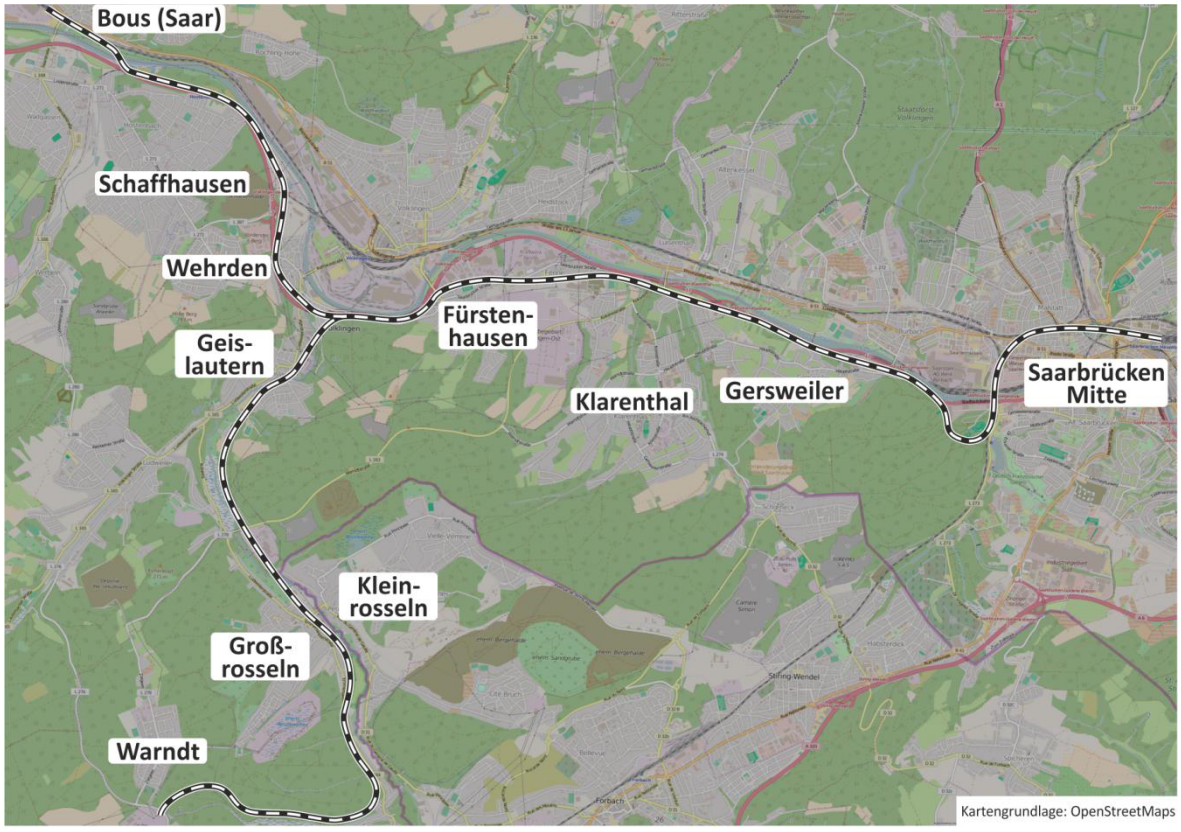
C 1.3 Reaktivierung der Rosseltalbahn

VE GT FU SE SL MU

Vor allem in den 1970er Jahren wurden in Deutschland viele Nebenbahnstrecken stillgelegt. Mit einer wachsenden Bedeutung des Umweltverbunds auch für regionale Verbindungen, bei denen Fuß und Fahrrad keine Alternative darstellen, sind Streckenreaktivierungen verstärkt in der Diskussion. Dies umfasst neben der Wiedereinrichtung eines regelmäßigen Angebots im Schienenverkehr oft auch weitere ergänzende Maßnahmen wie zusätzliche Haltepunkte entsprechend den geänderten Siedlungsstrukturen und bessere Verknüpfungen um einen Umstieg zu erleichtern wie durch P+R- und B+R-Stellplätze.

Bausteine

Die Rosseltalbahn führt von Saarbrücken südlich der Saar nach Völklingen-Fürstenhausen. Dort teilt sich die Strecke in Richtung Naherholungsgebiet Warndt sowie nach Bous (Saar), wo die Strecke wieder auf die Bahnstrecke *Trier – Völklingen - Saarbrücken* trifft.



Mit der Einrichtung eines Angebots im Schienenverkehr müssen ergänzende Maßnahmen geprüft werden:

- Anpassung des Busnetzes in den Stadtteilen Klarenthal und Gersweiler, was zu Umstiegen in Richtung Saarbrücker Innenstadt führen kann
- Reaktivierung/Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte
- Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen
- Für eine Reaktivierung nach Bous (Saar) ist die Wiederherstellung der Saarquerung erforderlich
- Prüfung, ob Betrieb wirtschaftlicher über eine Eisenbahn- oder Saarbahnlinie durchgeführt werden kann

Als Maßnahmen von regionaler Bedeutung sollte vorab eine Überprüfung der Reaktivierung durch den VEP ÖPNV Saarland erfolgen, um auch Auswirkungen außerhalb der Stadt Saarbrücken in die Bewertung einfließen zu lassen.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- J1 P+R-Anlagen

C 1.3 Reaktivierung der Rosseltalbahn

VE GT **FU**
SE SL **MU**

Wirkungs-Kosten-Klasse[1]	***Priorität***[1]	***Umsetzungsfrist***[1]
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☒ niedrig	☒ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: Saarland, LHS, Eisenbahnunternehmen

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Bewertung erfolgt durch den Verkehrsentwicklungsplan zum öffentlichen Personennahverkehr des Saarlands (VEP ÖPNV Saarland)

C1.5 Saarbahn zur Universität

VE GT FU SE SL MU

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen dem Saarbrücker Stadtzentrum und dem Stadtteil Dudweiler erfolgt über die Universität. Entsprechend der Erschließungswirkung und dem Stadtratsbeschluss aus den 1990er Jahren sollte eine Streckenführung über den Meerwiesertalweg erfolgen.

Durch ein dichtes Bedienungsangebot, Semester- und Jobtickets erfolgt bereits heute die Abschöpfung der Nachfrage. Mit der Einrichtung einer Saarbahnlinie erfolgt daher in erster Linie eine Umverlagerung der Fahrgäste aus dem Bus in die Bahn. Zudem würden parallel verkehrende Buslinien angepasst, so dass weniger Direktverbindungen zur Universität entstehen könnten.

Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt nach Stiring-Wendel und Forbach (vgl. Maßnahme C1.4).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

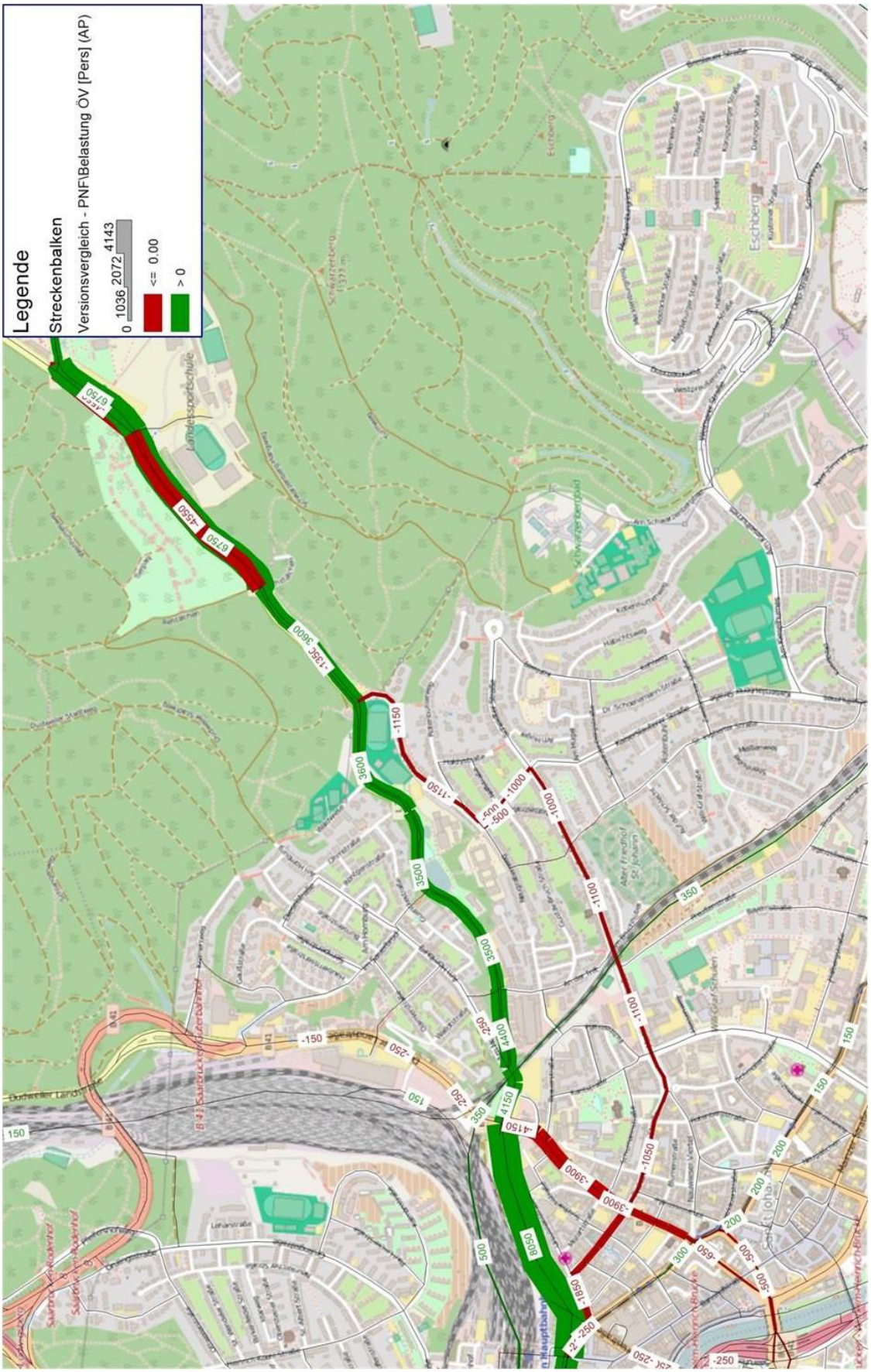
- **C1.3** Saarbahn nach Forbach
- **C1.8** Seilbahn zur Universität
- **C1.9** Angebotsebenen im lokalen Busnetz
- **C3** Anbindung der Universität

Wirkungs-Kosten-Klasse	*Priorität*	*Umsetzungsfrist*
☐ sehr hoch	☒ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☐ mittel	☐ bis 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☒ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

Saarbahnstrecke zur Universität

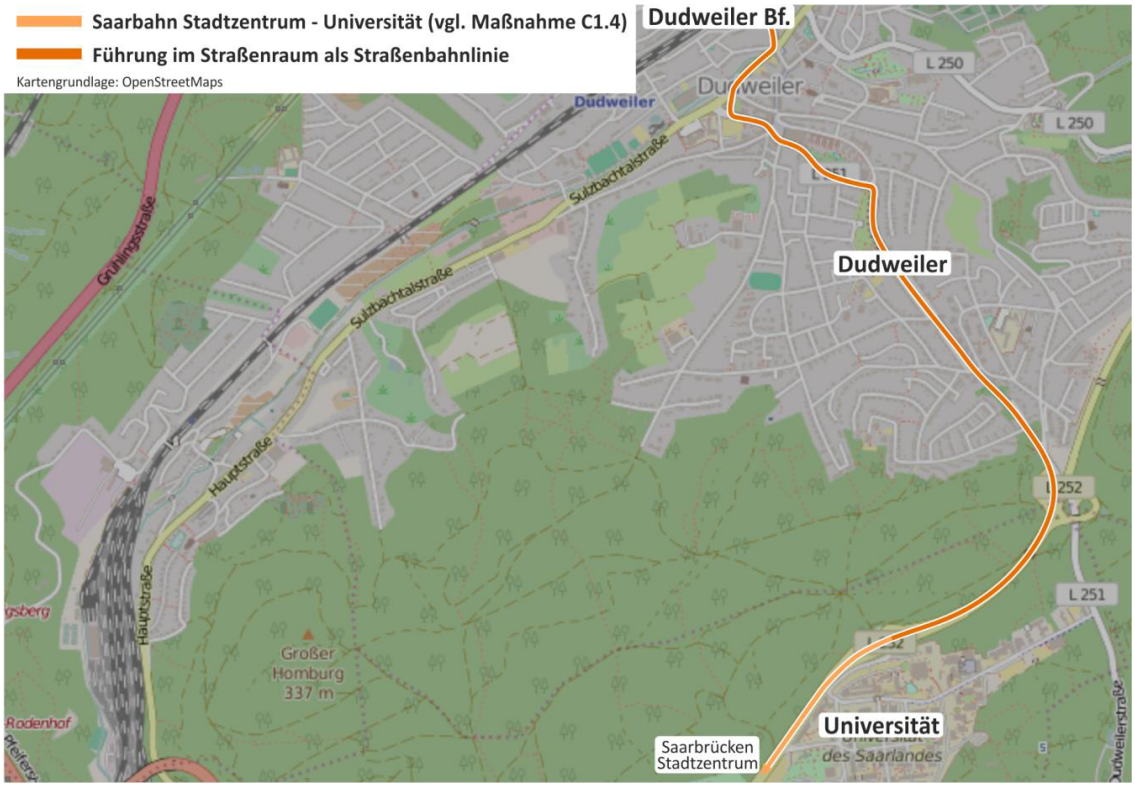


C1.6 Saarbahn zwischen Universität und Dudweiler

VE GT FU SE SL MU

Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen der Universität und Dudweiler erfolgt über die Beethoven- und Theodor-Storm-Straße. Entsprechend der Platzverhältnisse ist eine abschnittsweise eingleisige Führung ggf. erforderlich. Die Linie endet am Bahnhof Dudweiler. Hier ist eine Abstimmung mit dem S-Bahnkonzept erforderlich, falls der Bahnhof verlegt wird. Modellabschätzungen belegen hier auch nur geringe Fahrgastzuwächse bei der Umstellung vom Bus auf eine Saarbahnlinie.



Voraussetzung für diesen Streckenabschnitt ist eine neue Saarbahnstrecke zwischen der Saarbrücker Innenstadt und der Universität (vgl. Maßnahme C 1.5). Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt nach Stiring-Wendel und Forbach (vgl. Maßnahme C1.4).

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.2** Weitere Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C1.3** Saarbahnvarianten nach Forbach
- **C1.4** Saarbahn zur Universität
- **C1.9** Angebotsebenen im lokalen Busnetz
- **C3** Anbindung der Universität

Wirkungs-Kosten-Klasse

- ☐ sehr hoch
- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Priorität

- ☐ hoch
- ☒ mittel
- ☐ niedrig

Umsetzungsfrist

- ☐ 2020
- ☐ 2025
- ☒ 2030

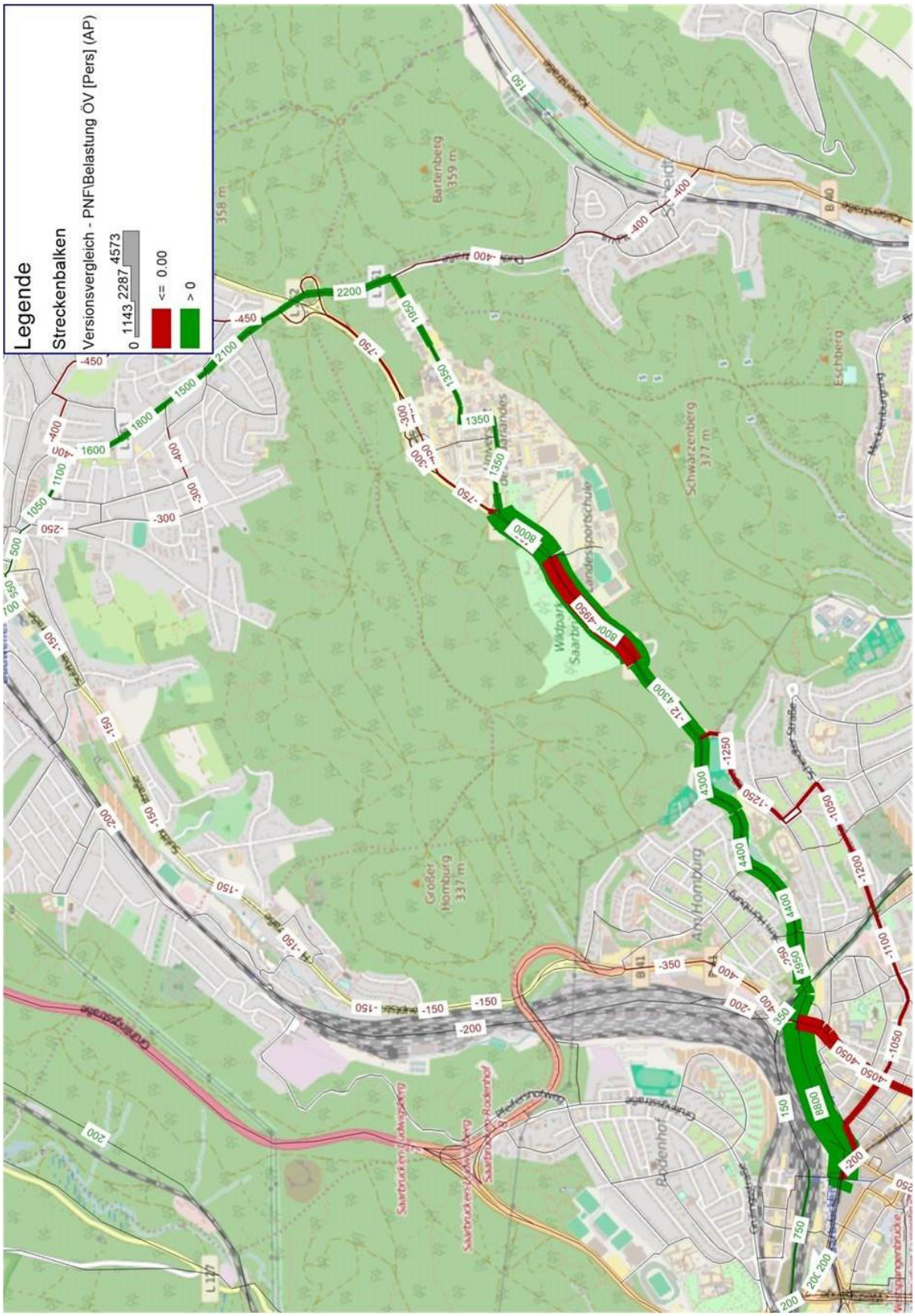
regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Die Anbindung am Dudweiler Bahnhof erfolgt an den neuen Standort analog Maßnahmensteckbrief C1.2.

Saarbahnstrecke über Universität bis Dudweiler



C10 Ausweitung der Elektromobilität im ÖPNV

VE GT **FU**
SE SL **MU**

Saarbrücken besitzt mit der Saarbahn schon ein elektromobiles Rückgrat im öffentlichen Personennahverkehr. Darüber hinaus wird in vielen Großstädten die Elektromobilität durch Straßenbahnlinien mit Strom z. B. aus Wasserkraft ermöglicht. Inzwischen befinden sich auch viele Ansätze im Bereich des Busverkehrs, welche über den klassischen Oberleitungsbus hinaus ganz neue technische Ansätze verfolgen. Neben der Einsparung von Kraftstoff und CO_2 wird im Busverkehr v.a. die Reduktion der NO_x-Emissionen verfolgt, welche im Linienverkehr vergleichsweise hoch sind.

Bausteine

Die Einrichtung eines eigenen Netzes aus Oberleitungsbussen stellt nach Dieselbussen und der Saarbahn ein drittes System dar. Zudem können sich mit Saarbahn und Oberleitungsbus aufwendige Kreuzungssituationen ergeben. Eine Ausweitung der Elektromobilität ist daher eher in Richtung induktiver Ladung und Schnellladung denkbar. Einige Kommunen setzen aktuelle Pilotprojekte dazu um, so dass hier die Evaluation dieser Projekte abgewartet werden sollte. Die LHS wird gemeinsam mit der Saarbahn prüfen, ob und wo sich Strecken für den Betrieb mit Elektrobussen oder Hybrid eignen und dieser wirtschaftlich umsetzbar ist.

Interessant ist für die Saarbahn besonders die Schnellladung bei Buslinien, die an einer Saarbahnstation enden. Hier können mit relativ geringen Aufwand Lademöglichkeiten am bestehenden Saarbahn-Netz eingerichtet werden. Sollte sich diese Technologie als alltagstauglich erweisen, sind in Saarbrücken v. a. Buslinien mit Endhaltestellen Römerkastell bzw. Brebach für eine Umstellung auf Elektromobilität zu prüfen. Dies umfasst auch eine Prüfung, ob die Unterwerke der Saarbahn für kurzfristige Stromanstiege beim Laden ausreichend dimensioniert sind.

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- L4 Elektromobilität

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☐ hoch	☒ mittel	☒ bis 2025[1]
☒ mittel	☐ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Saarbahn

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

[1] Art und Umfang abhängig von Ergebnissen im Alltagsbetrieb der bestehenden Pilotprojekte

Kfz-Verkehr

D 3.3 Kleine Südumfahrung zwischen der A6 AS Goldene Bremm und dem Deutschmühlental

VE GT FU SE SL MU

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

Kleine Südumfahrung (Abbildung 139**)**

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

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

Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn (Abbildung 140**)**

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

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

Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn mit Hochwasser-Sperrung (Abbildung 141**)**

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

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

Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn mit Hochwasser-Sperrung und Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße (Abbildung 142**)**

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

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

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

Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- *Alternative D 3.1*
- Wechselwirkungen mit D 3.2, D 3.4 und D 5

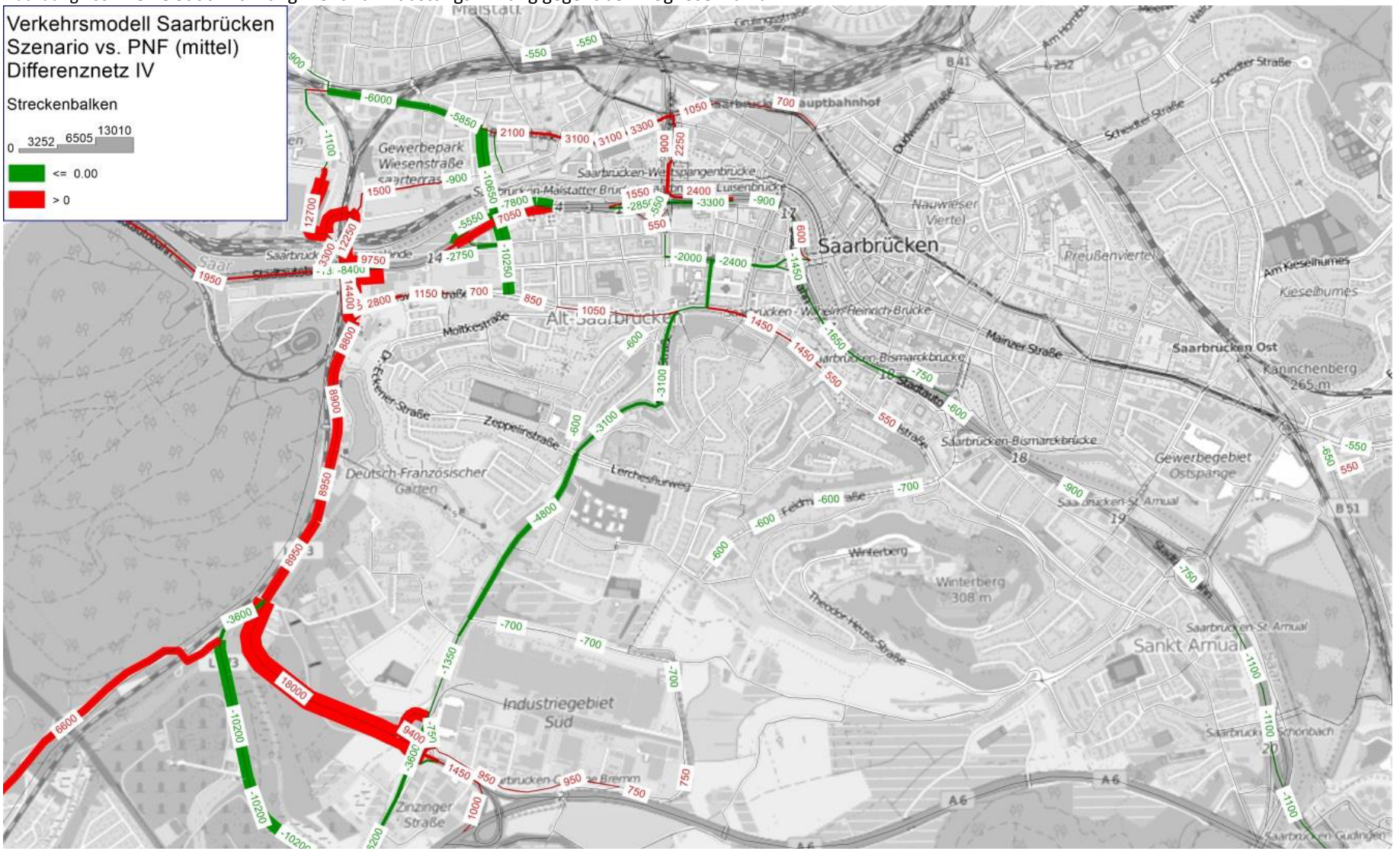
Zielkonflikte

- Eingriff in Natur und Umwelt
- Flächenverbrauch

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ 2020
☐ hoch	☒ mittel	☐ 2025
☒ mittel	☐ niedrig	☒ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

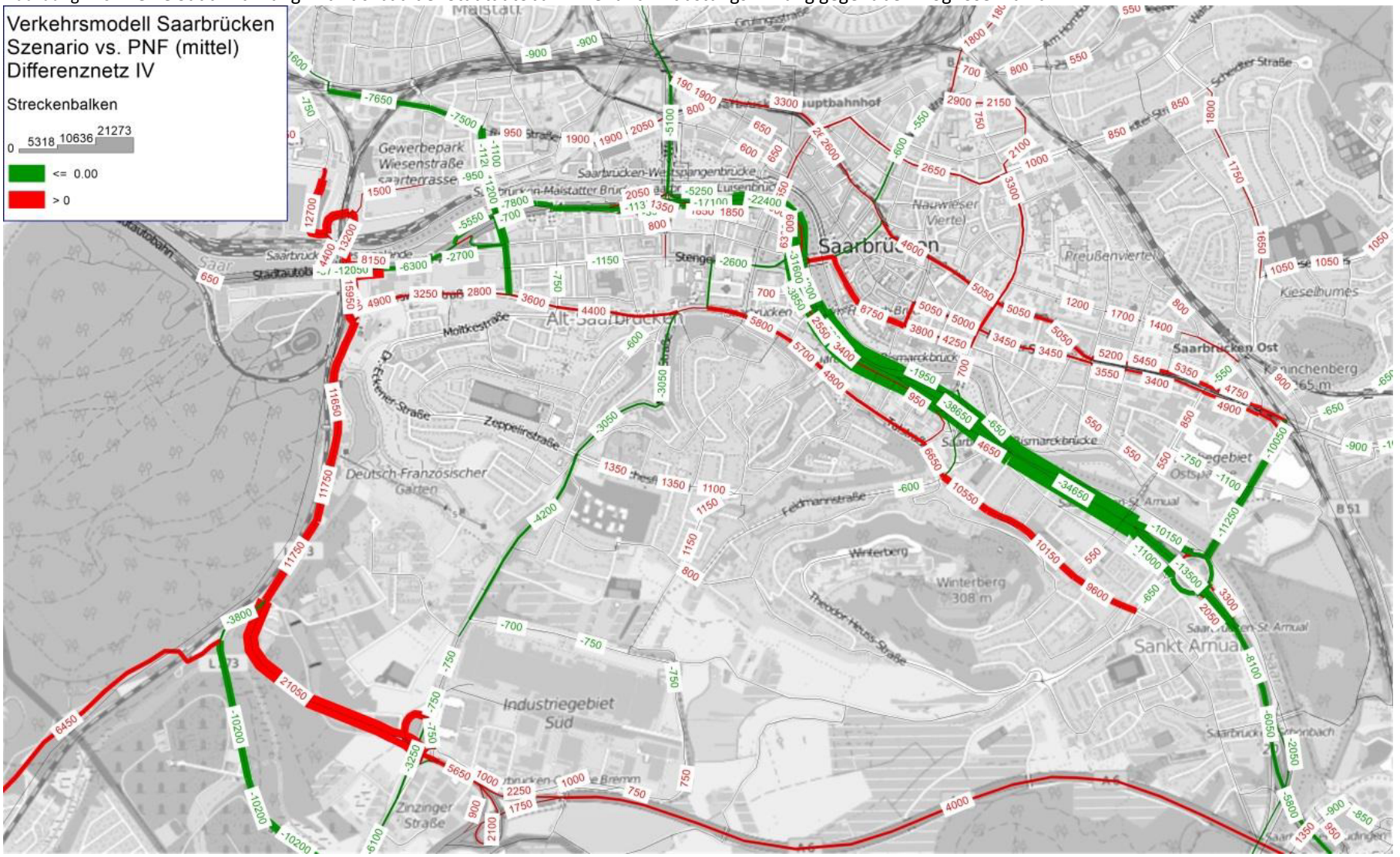
regionsrelevant: ☒ ja ☐ nein	***Akteure:*** LHS, Land

Abbildung 139: Kleine Südumfahrung. Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



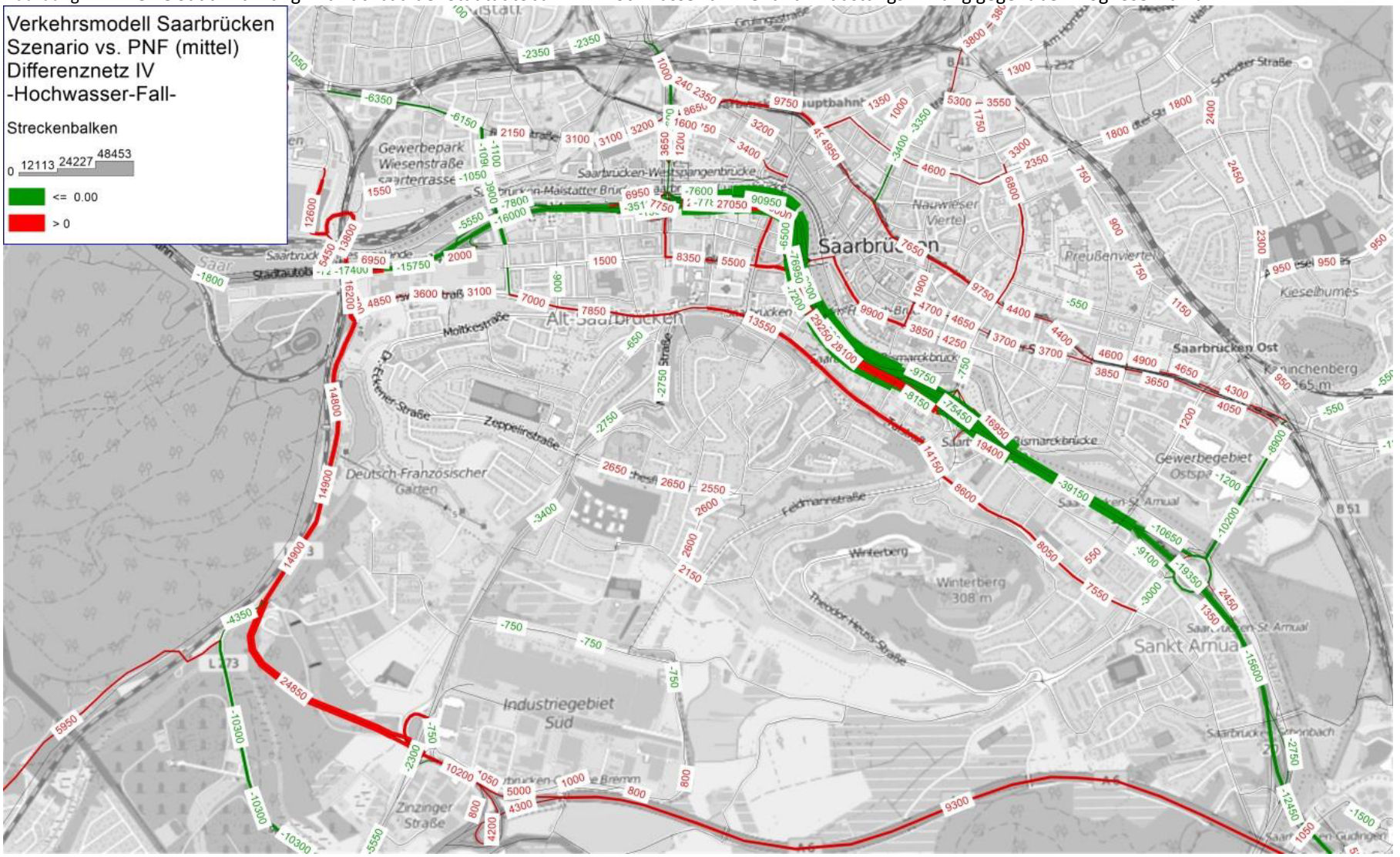
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 140: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



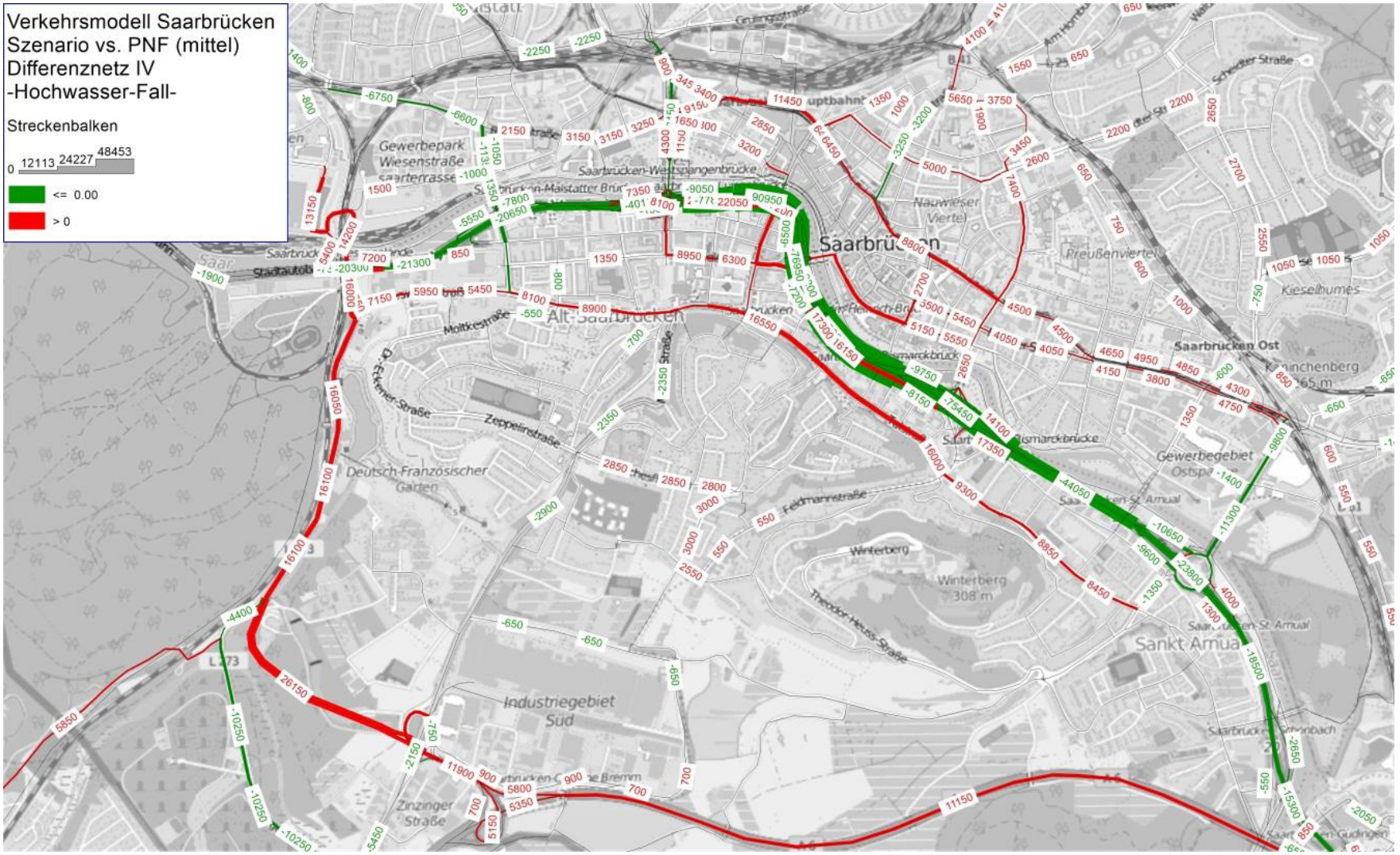
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 141: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 142: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall und bei Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str.: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall

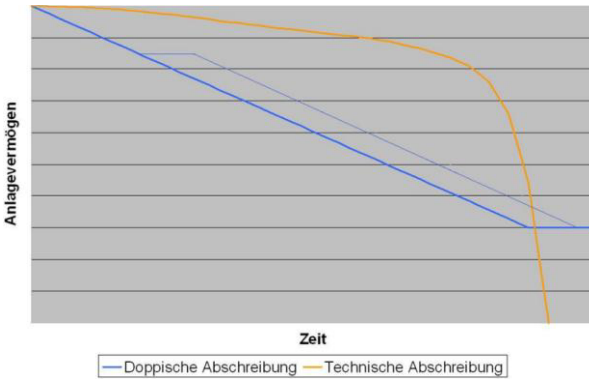


Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

D 13 Strategische Straßenerhaltung

VE GT FU SE SL MU

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



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken – Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur

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

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

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

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

Bausteine

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

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☒ hoch	☒ 2020
☒ hoch	☐ mittel	☐ 2025
☐ mittel	☐ niedrig	☐ 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS

Ruhender Verkehr

H 6 Autoreduzierte/ -freie Quartiere und Straßen

VE GT FU SE SL MU

Autoreduzierte und auch –freie Quartiere sind in einigen Städten (bspw. Freiburg Vauban, Münster-Gartensiedlung Weißenberg, Kassel-Unterneustadt) bereits umgesetzt worden. Ziel dieses Ansatzes ist es, sowohl durch Festsetzungen in den Stellplatzsatzungen/ Bebauungsplänen als auch durch die gezielte Förderung des Umweltverbundes und von CarSharing/ Fahrradverleihsystemen die Pkw-Nutzung der Anwohner deutlich zu reduzieren. Hierdurch können die Potenziale des öffentlichen Raumes besser ausgeschöpft werden (autofreie Straßen als Spiel- und Begegnungsflächen, insgesamt weniger Flächenverbrauch), das Kfz-Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen negativen Effekte reduziert sowie die Wohnungsbaukosten durch die weniger benötigten Stellplätze in vielen Fällen gesenkt werden. Darüber hinaus profitiert die Stadt durch das grüne/ innovative Image dieser Quartiere.

Bausteine

- Auswahl eines Neubauquartiers mit guter ÖPNV-Erschließung und guter Nahversorgung zum Start eines Pilotprojektes autofreies/ -armes Wohnen
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch gute Wegeverbindungen
- Festsetzung von deutlich geringeren Stellplatzbaupflichten, u. a. im Bebauungsplan
- vertragliche Verankerung von flankierenden Maßnahmen: bspw. Mietertickets, CarSharing/ Nachbarschaftsauto
- Monitoring und Evaluation, ggf. Übertragung/ Anpassung auf geeignete Bestandsquartiere

Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- A 1 Optimierung des Fußwegenetzes
- H 5 Überarbeitung der Stellplatzsatzung

Wirkungs-Kosten-Klasse	***Priorität***	***Umsetzungsfrist***
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ bis 2020
☒ hoch	☐ mittel	☒ bis 2025
☐ mittel	☒ niedrig	☐ bis 2030
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

regionsrelevant: ☐ ja ☒ nein

Akteure: LHS, Vermieter, Wohnungswirtschaft

Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Beispiele für autoarme/ -freie Quartiere:

Darmstadt (Lincoln-Siedlung)

- Neubaugebiet als Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen
- Grundsätzliche Parkraumbewirtschaftung für das Quartier
- Festsetzung eines Höchstwertes von Stellplätzen je Wohnung: 0,8; Mindestwert 0,4
- Bei anderen Nutzungen sind max. 70 % (mind. 40 %) der erforderlichen Stellplätze zugelassen
- Auf Privatgrundstücken sollen vorrangig CarSharing-Stellplätze entstehen
- Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen auf Privatgrund
- Umfangreiche flankierende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (u.a. B+R, CarSharing, CarPooling, Fahrradverleihsystem); Anordnung eines Großteils der Stellplätze in Quartieren in Quartiersgaragen (max. 300 m-Fußweg zur Wohnung) und weniger in direkter Wohnungsnähe (vgl. Website Darmstadt)

Dortmund (Gewerbegebiet Phoenix-West)

- Reduzierung des Stellplatzbedarfes von Unternehmen durch kompensatorische Maßnahmen (Fahrradabstellanlagen, Jobtickets, Nutzung von CarSharing) sowie durch Stellplatzablösen
- Stellplatzablösen werden zur Finanzierung von Quartiersgaragen genutzt

H 6 Autoreduzierte/ -freie Quartiere und Straßen

VE GT FU SE SL MU

Münster-Gartensiedlung Weißenburg:

- Städtebaulicher Vertrag mit Vermietern, der diese dazu auffordert, Verzicht auf Kfz durch geeignete Vereinbarungen abzusichern (besondere Vereinbarung als Bestandteil der Mietverträge)
- Stellplatzschlüssel: 0,2/Wohnung (ansonsten in Münster 1/Wohnung)
- Hohe Anzahl von Fahrradabstellplätzen, gute Erschließung ÖPNV, CarSharing-Station