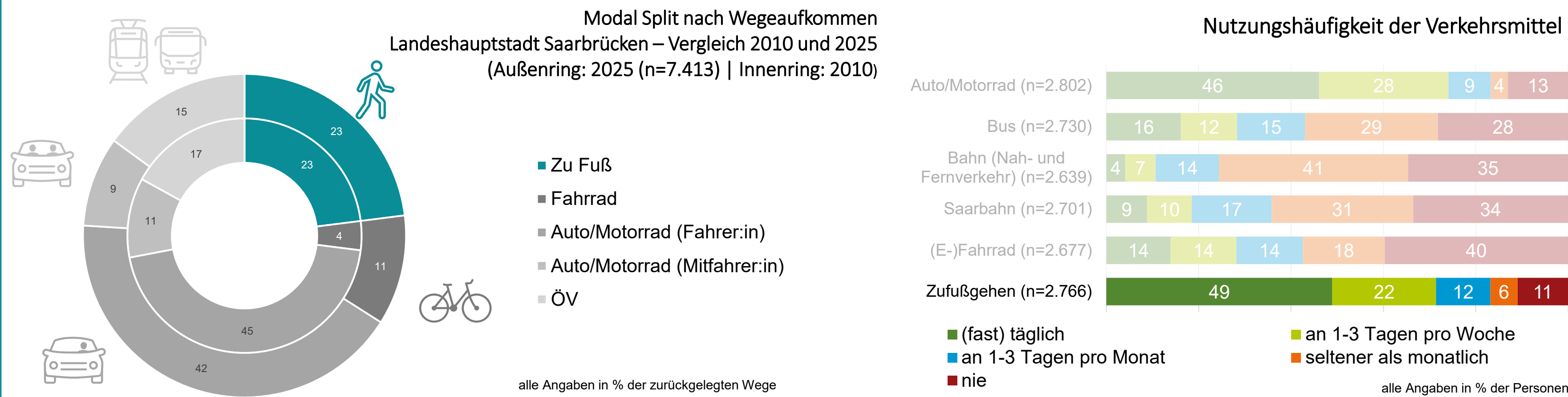




# Fußverkehr & Barrierefreiheit

## Zahlen, Daten, Fakten



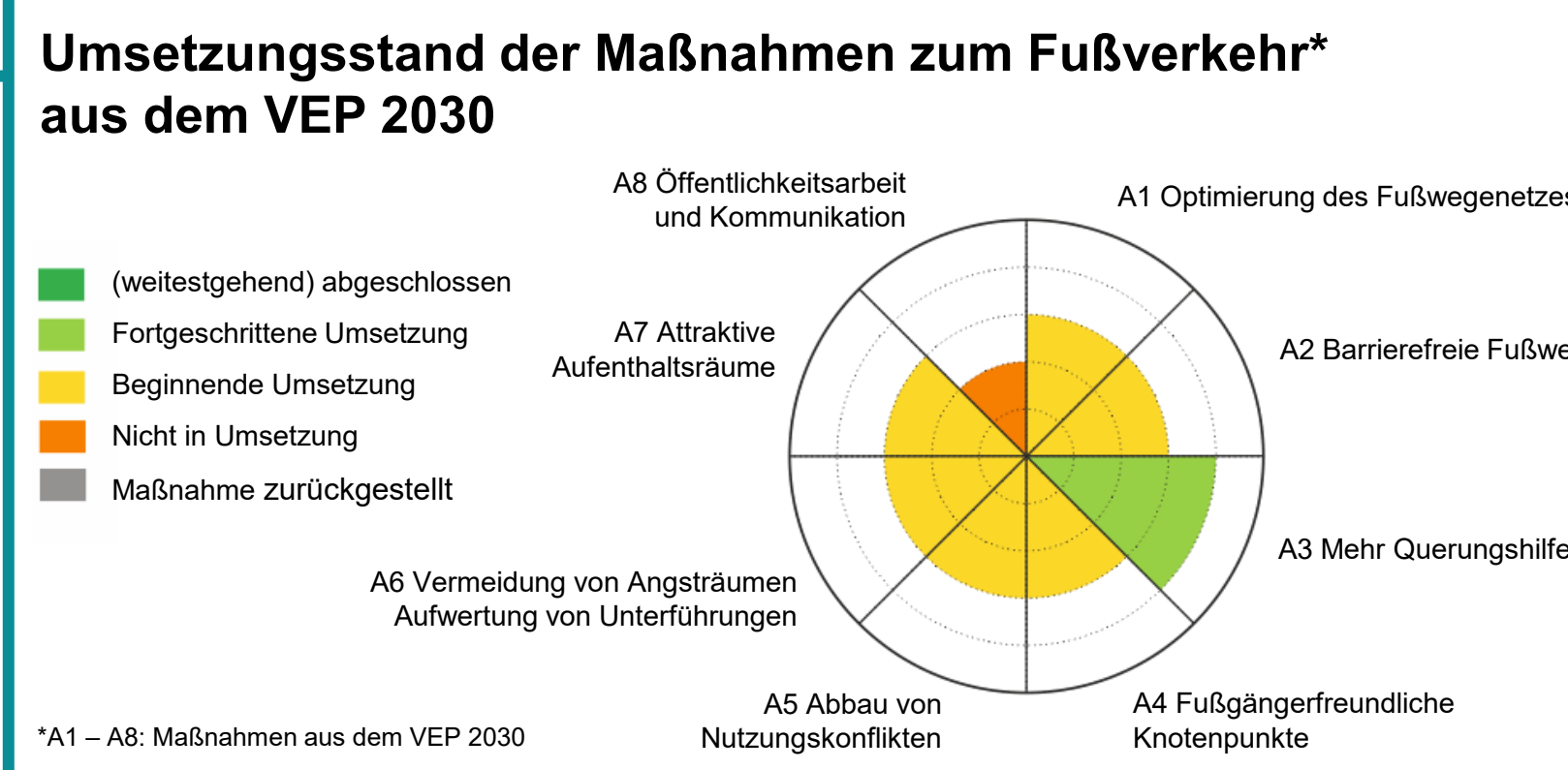
- Jede zweite Person geht (fast) täglich zu Fuß, weitere 22 % sind an 1-3 Tagen pro Wochen als zu Fuß Gehende unterwegs.
- Zu Fuß zur Schule: Rund ein Viertel (24 %) der Schulwege sind bis zu 2 km lang, für ein weiteres Viertel (25 %) der Schüler:innen beträgt der tägliche Schulweg 2 – 5 km. Bis zu einem Alter von 9 Jahren werden rund zwei Drittel der Wege zur Grundschule von den Schüler:innen zu Fuß gegangen (69 %).
- Fußverkehr am besten bewertet: Mit einer Durchschnittsnote von 2,4 schneidet der Fußverkehr besser ab als die übrigen Verkehrsmittel.

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
Auto/Motorrad (n=2.802)	46	28	9	4	13
Bus (n=2.730)	16	12	15	29	28
Bahn (Nah- und Fernverkehr) (n=2.639)	4	7	14	41	35
Saarbahn (n=2.701)	9	10	17	31	34
(E-)Fahrrad (n=2.677)	14	14	14	18	40
Zufußgehen (n=2.766)	49	22	12	6	11

alle Angaben in % der Personen

## Wo kommen wir her – wo stehen wir heute?



### Konflikt Ruhender Verkehr:

Zu schmale Gehwege und teilweise zugeparkte Flächen zeigen, dass der Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum häufig Vorrang vor dem Fußverkehr hat



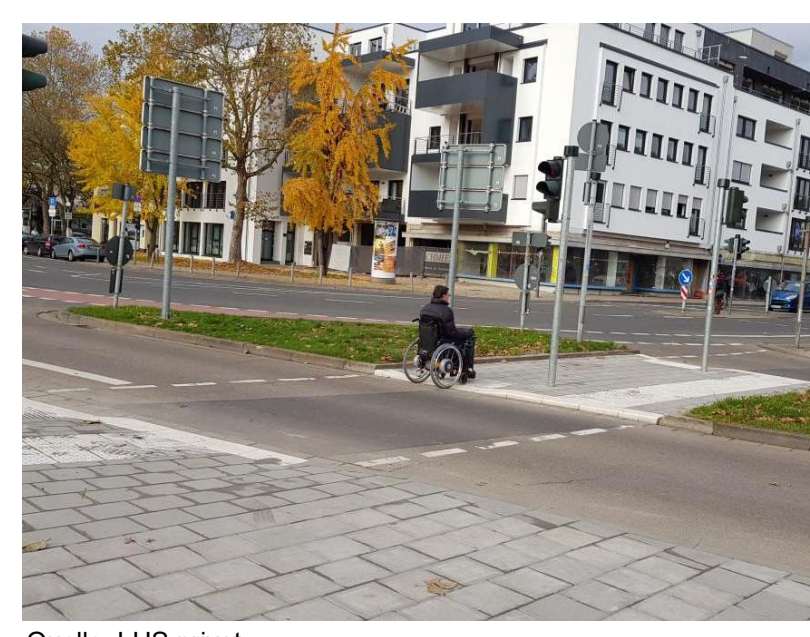
### Subjektive Sicherheit:

Vermeidung von Angststräumen (u. a. durch Umsetzung Masterplan Licht)



### Barrierefreies Querens:

getrennte Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen als Standardlösung etabliert



### Erweiterung der Fußgängerzone St. Johanner Markt:

Mehr Raum für Fußgänger\*innen und höhere Aufenthaltsqualität im Altstadt kern



### Freie Wege:

Verlagerung von Hindernissen (wie Poller und Radabstellanlagen) in den Straßenraum



**Sicheres Queren:** Als Daueraufgabe etabliert; erfolgt sukzessive im Rahmen von Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen



### Wegweisung und Beschilderung:

bieten Ortsfremden Orientierung (Erneuerung in der Innenstadt 2025 erfolgt)



## Stärken und Herausforderungen in Saarbrücken



**Sicheres zu Fuß gehen:** Umgestaltete Straßenräume und erste Geschwindigkeitsreduzierungen an Hauptverkehrsstraßen

Quelle: LHS privat



**Aufenthaltsqualität:** Plätze und straßenunabhängige Wegeverbindungen bieten hohe Qualitäten insb. im Zentrum und an/entlang der Saar

**Nutzungskonflikte im Straßenraum:** Zu schmale oder zugeparkte Gehwege, wenig Begrünung und geringe Aufenthaltsqualität in autoorientierten Wohnstraßen führen zu Konflikten mit ruhendem Kfz-Verkehr und Radverkehr

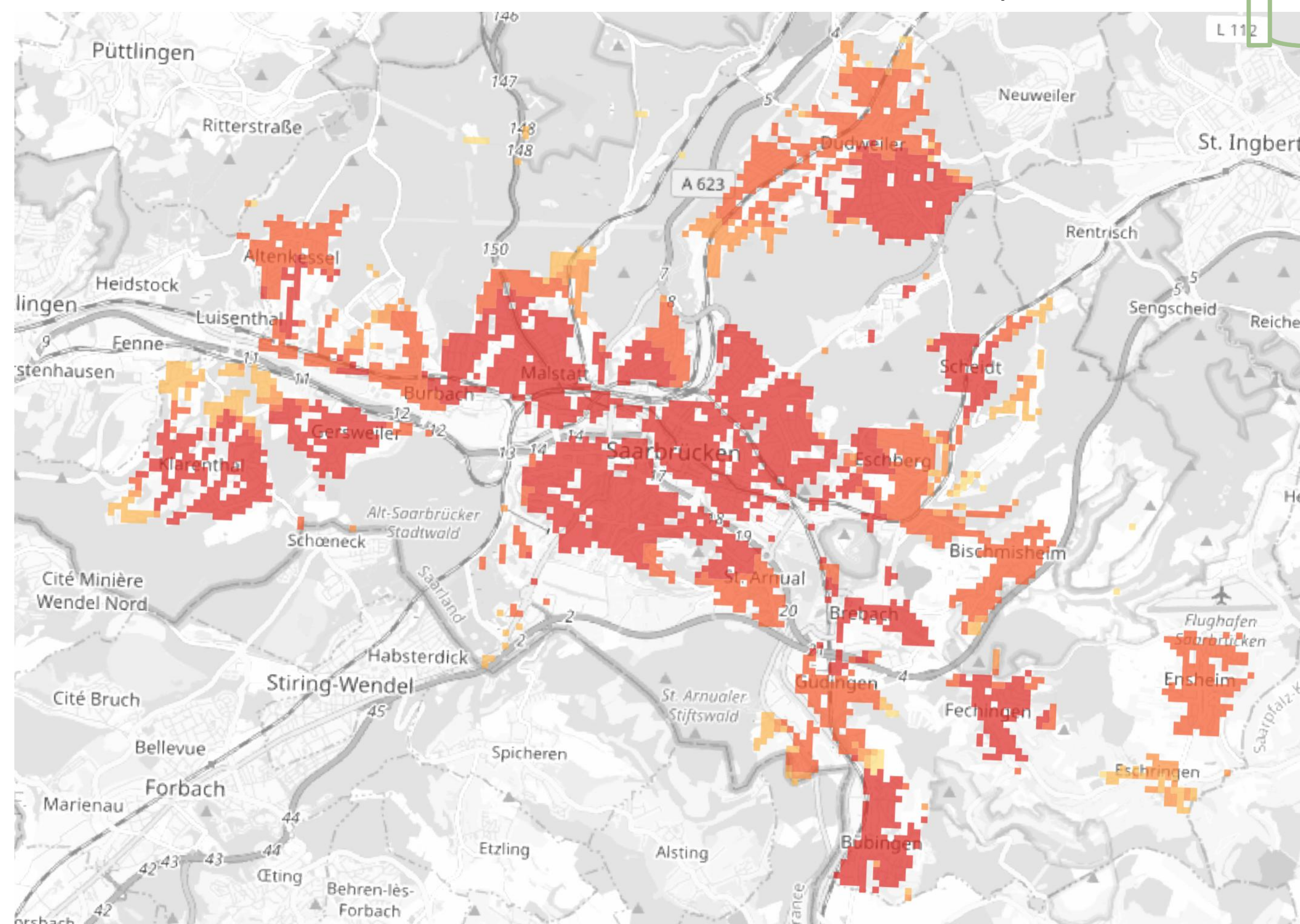


**Dominierender Kfz-Verkehr:** Hohe Verkehrsbelastungen, schmale Gehwege und fehlende sichere Querungen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Dudweiler Straße) zeigen den Bedarf, Straßen bei Umgestaltungen stärker fußgänger- und stadträumlich gerecht zu bemessen



© Apple (lookmap.eu/pythonanywhere.com)

**Kompakte Innenstadt:** gute fußläufige Erreichbarkeiten (Alt-Saarbrücken, St. Johann, Nauwieser Viertel, Bahnhof)



- Legende:**
- sehr gute Erreichbarkeit\*
  - gute Erreichbarkeit
  - mittlere Erreichbarkeit\*\*
  - geringe Erreichbarkeit
  - sehr geringe Erreichbarkeit

Die Analyse erfasst den Anteil der Bevölkerung, der ausgewählte Alltagsziele innerhalb von 1.000 m Entfernung (ca. 15 Gehminuten) erreichen kann. Die Alltagsziele werden in den vier Kategorien Bildung (Schulen, Kitas), Gesundheit (Hausärzte, Zahnärzte, Apotheken), Einkauf (Supermärkte, Drogerien) sowie Freizeit (Parks, Sportplätze) eingeteilt.

## Potenzielle Handlungserfordernisse

- **Verkehrssicherheit erhöhen:** Ausbau von Querungsmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen (auch auf Hauptverkehrsstraßen), Schulmobilität gesondert in den Blick nehmen.
- **Nutzungskonflikte abbauen:** Dem Fußverkehr mehr als die „Restflächen“ zusprechen – Gehwege konsequent von Hindernissen freigehalten (Gehwegparken, Aufsteller, Mülltonnen, Parkscheinautomaten, Radabstellanlagen, ...).
- **Barrierefreiheit verbessern:** Bordsteine an Querungsstellen flächendeckend absenken, Oberflächen fußgängerfreundlich sanieren und Querungshilfen barrierefrei (aus-)bauen, taktile Leitelemente einbauen.
- **Fußverkehr in den äußeren Stadtteilen stärken:** Sichere und barrierefreie Mobilität durch hindernisfreie und ausreichend breite Wege schaffen. Bei Flächenknappheit Abwägungsprozesse etablieren und Alternativen schaffen (z. B. Shared Space oder Geschwindigkeitsreduzierung).
- **Aufenthaltsqualität weiter verbessern:** Wichtige Fußwegeachsen beleuchten, Angststräume vermeiden, Sitzmöglichkeiten ausbauen und mehr Stadtgrün schaffen – u. a. im Rahmen geplanter Umgestaltungen zentraler Straßen, Plätze und Quartiere.
- **Klimaresilienz erhöhen:** Entsiegelte Flächen, offene Wasserflächen, grün-blaue Achsen als Kaltluftschneisen, beschattete Aufenthaltsmöglichkeiten, ...

\*Eine sehr gute Erreichbarkeit ist bspw. erreicht, wenn mindestens ein Alltagsziel aus allen vier Kategorien innerhalb von maximal 15 Gehminuten erreicht werden kann.  
\*\*Eine mittlere Erreichbarkeit ist erreicht, wenn zwei der vier Kategorien fußläufig erreichbar sind.



## Analyse der Mobilität

# Fußverkehr & Barrierefreiheit

Wo stimmen unsere Einschätzungen zum Fußverkehr in Saarbrücken – wo nicht?

Was ist aus Ihrer Sicht erforderlich, um den Fußverkehr zu stärken?

Wo sehen Sie auf Ihren Alltagswegen die größten Handlungserfordernisse für den Fußverkehr?

Wo sehen Sie die größten Potenziale für den Fußverkehr?