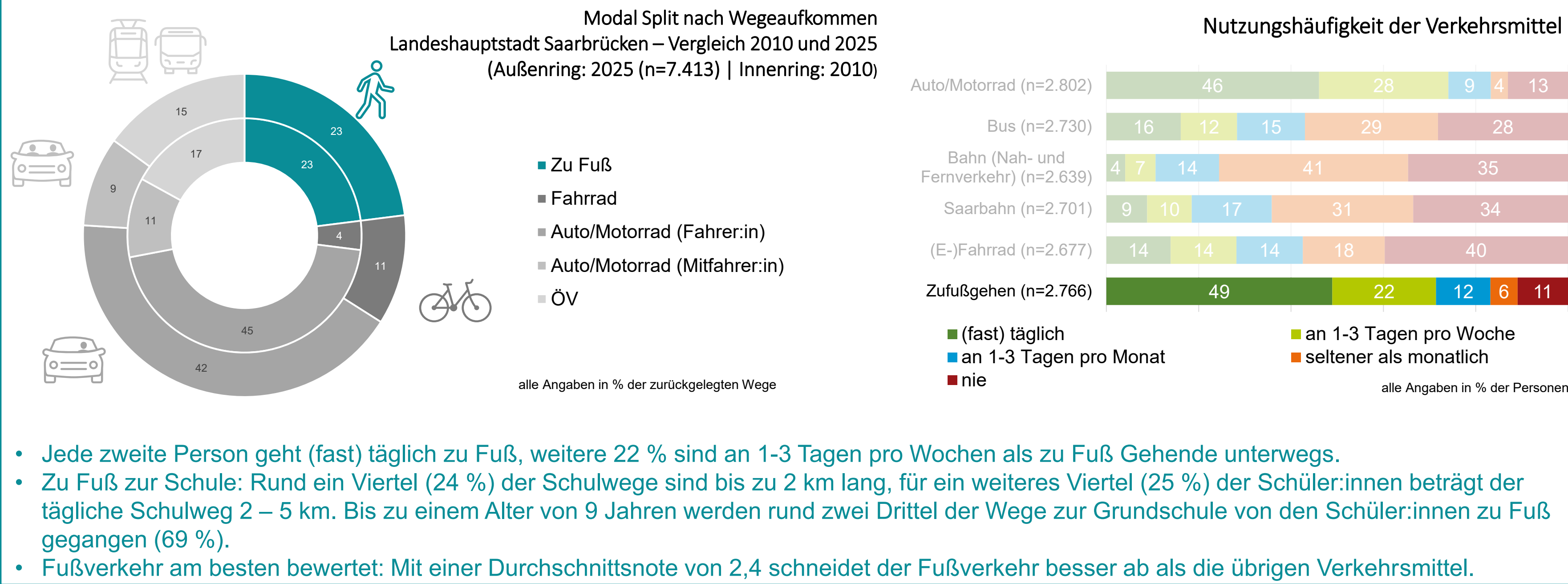




Fußverkehr & Barrierefreiheit

Zahlen, Daten, Fakten



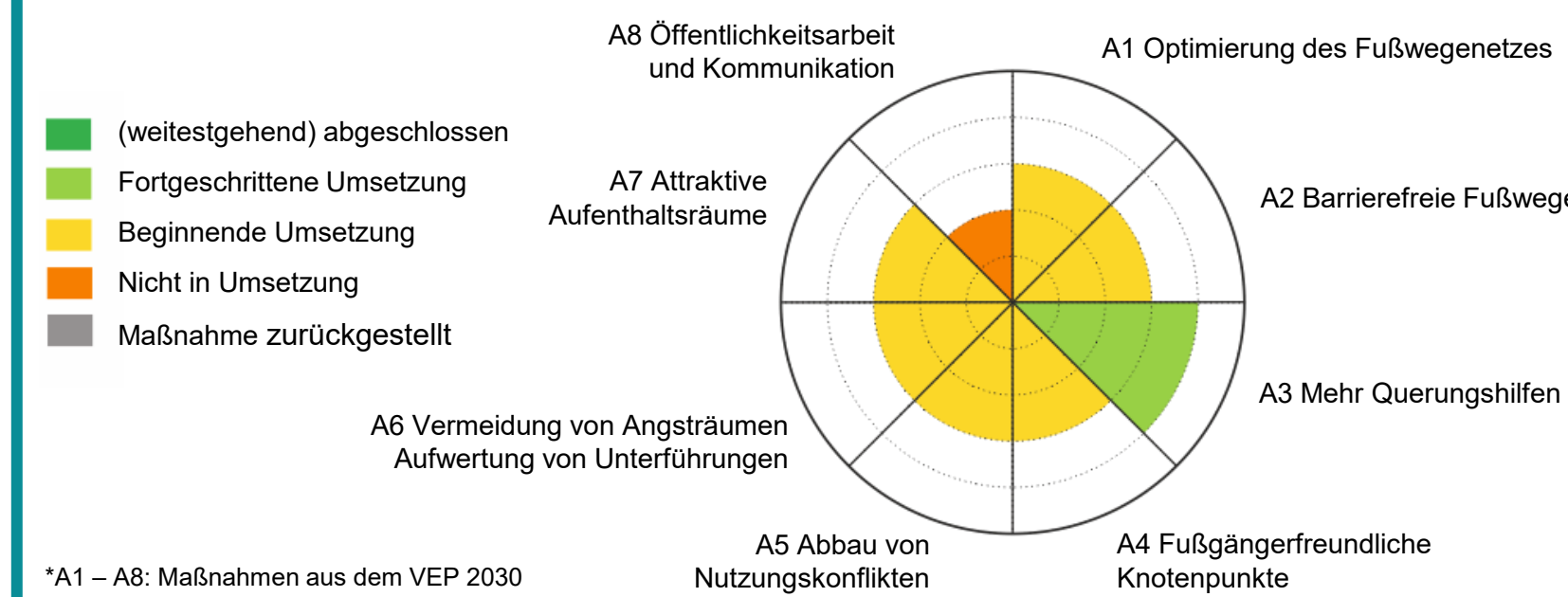
Wo kommen wir her – wo stehen wir heute?

Konflikt Ruhender Verkehr:

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



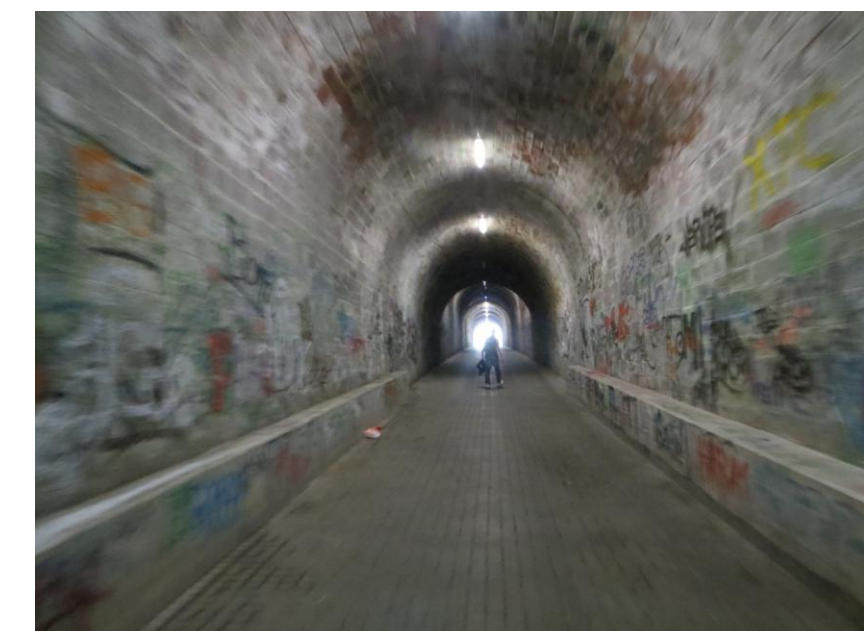
Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Fußverkehr* aus dem VEP 2030



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



Quelle: LHS privat



Subjektive Sicherheit:

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

Barrierefreies Queren:
Differenzierte Bordhöhen etabliert, jedoch durch unebene Beläge und zugeparkte Absenkungen teilweise in ihrer Wirkung eingeschränkt

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

Wegweisung und Beschilderung:

bieten Ortsfremden Orientierung (Erneuerung in der Innenstadt 2025 erfolgt)



Quelle: LHS privat



Stärken und Herausforderungen in Saarbrücken



Quelle: LHS privat



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



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, Rad- und E-Scooter-Verkehr

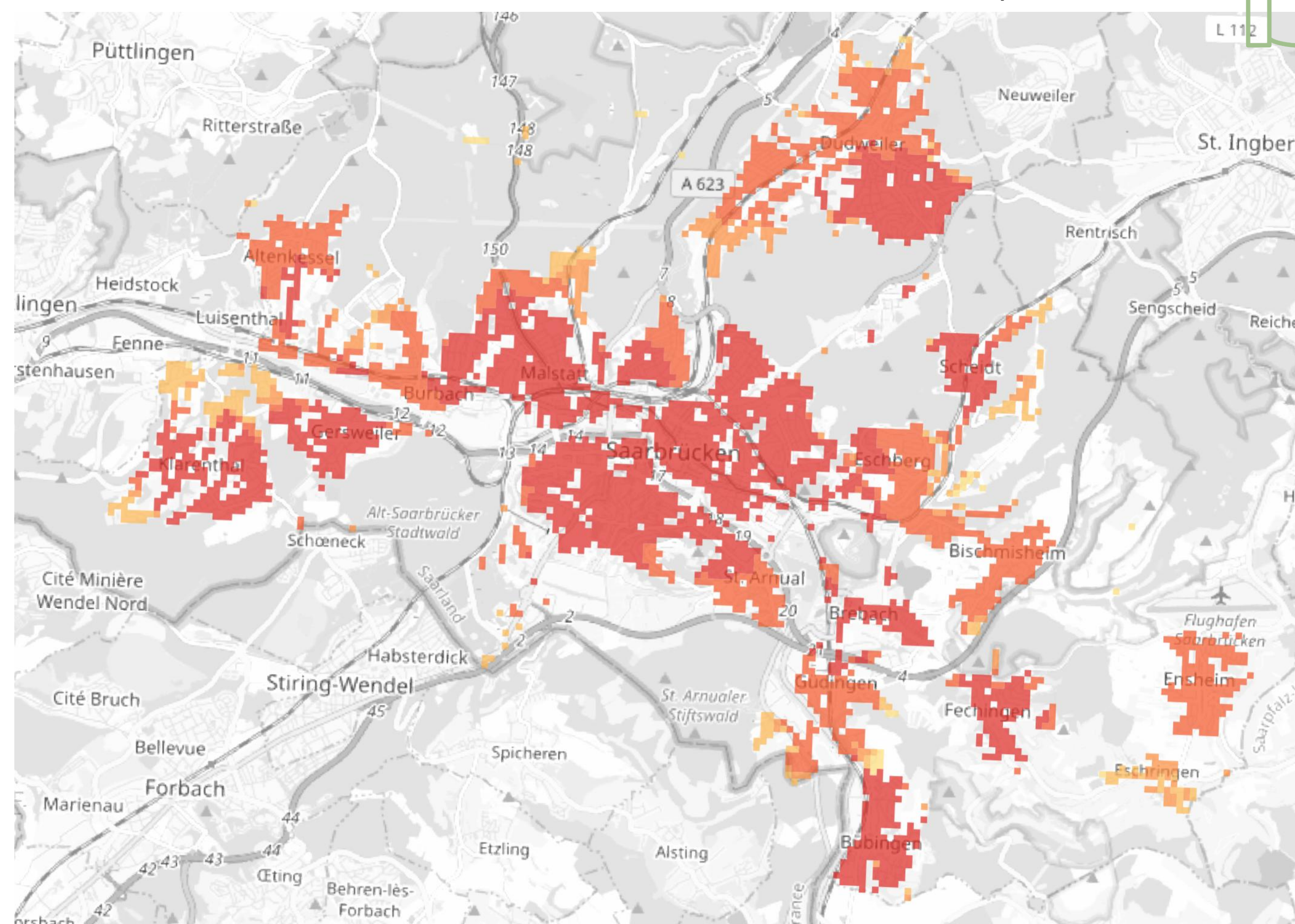


Dominierender Kfz-Verkehr: Hohe Verkehrsbelastungen, schmale Gehwege und fehlende sichere Querungen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Dudweiler Straße) zeigen den Bedarf, Straßen bei Umgestaltungen stärker fußgänger- und stadträumlich gerecht zu bemessen



© Apple (lookmap.eu.pythonanywhere.com)

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



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.

Potenzziale und Handlungserfordernisse

- Verkehrssicherheit erhöhen:** Ausbau von Querungsmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, Wartezeiten verkürzen, 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, ...
- Fußwegenetze konsequent weiterentwickeln:** Fußverkehr nicht punktuell, sondern als durchgängiges, barrierefreies Netz denken und gestalten.