

Evaluationsbericht Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030

ENDBERICHT (MAI 2026)

Evaluationsbericht VEP Saarbrücken 2030

Endbericht (Mai 2026)

Auftraggeberin:

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Rathausplatz 1
66111 Saarbrücken

Auftragnehmerin:



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

Dr. Michael Frehn
Alexander Ricciardi

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Anlass	6
2	Evaluationskonzept	8
3	Rahmenbedingungen und Trends	12
3.1	Demografische Entwicklungen	12
3.2	Überregionale und bundesweite Mobilitätstrends	15
3.3	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen	18
4	Umsetzungsmonitoring	21
5	Ergebnisse der Wirkungsevaluation	28
5.1	Verkehrssicherheit erhöhen	28
5.2	Gleichberechtigte Teilhabe	29
5.3	Förderung des Umweltverbundes	31
5.4	Sicherung der Erreichbarkeit	33
5.5	Straßenräume lebenswert gestalten	34
5.6	Minimierung negativer Umweltbelastungen	36
5.7	Fazit der Wirkungsevaluation	37
6	Handlungsempfehlungen	39
7	Ausblick	41
8	Literaturverzeichnis	42
9	Anhang	43
9.1	Indikatorensteckbriefe	43
9.1.1	Indikatorensteckbriefe: Verkehrssicherheit erhöhen	43
9.1.2	Indikatorensteckbriefe: Mobilität und gleichberechtigte Teilhabe sichern	50
9.1.3	Indikatorensteckbriefe: Förderung des Umweltverbundes	55
9.1.4	Indikatorensteckbriefe: Sicherung der Erreichbarkeit	71
9.1.5	Indikatorensteckbriefe: Straßenräume lebenswert gestalten	87
9.1.6	Indikatorensteckbriefe: Minimierung negativer Umweltbelastungen & Gesundheitsschutz	93
9.2	Umsetzungsstand der Handlungsfelder	103

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung	6
Abbildung 2: Zielkonzept des VEP mit den dazugehörigen Oberzielen	8
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Saarbrücken von 2012 bis 2024	12
Abbildung 4: Entwicklung der Haushaltsstruktur in Saarbrücken von 2012 bis 2024	13
Abbildung 5: Demographische Entwicklung nach Altersklassen in Saarbrücken zwischen 2016 und 2024	14
Abbildung 6: Entwicklung der Pendlerströme in Saarbrücken	15
Abbildung 7: Anzahl der beförderten Personen im Liniennahverkehr in Deutschland von 2018 bis 2024	16
Abbildung 8: Homeoffice-Nutzung in Saarbrücken 2025	16
Abbildung 9: Häufigkeit des Online-Shoppings der Befragten aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ der Jahre 2017 und 2023	17
Abbildung 10: Anteile der Antriebsarten der Pkw der Befragten aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ der Jahre 2017 und 2023	18
Abbildung 11: Anteile der Antriebsarten der Pkw der Befragten nach ökonomischen Status des Haushalts aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“	19
Abbildung 12: Überblick der Handlungsfelder des VEP Saarbrücken 2030	21
Abbildung 13: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Fußverkehr“	22
Abbildung 14: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Radverkehr“	22
Abbildung 15: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „ÖPNV/SPNV“	23
Abbildung 16: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Straßenverkehr“	23
Abbildung 17: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“	24
Abbildung 18: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr“	24
Abbildung 19: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit“	25
Abbildung 20: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Ruhender Verkehr“	25
Abbildung 21: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“	26
Abbildung 22: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Inter- und Multimodalität“	26
Abbildung 23: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und -kultur“	27
Abbildung 24: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Verkehr und Umwelt“	27
Abbildung 25: Trendentwicklung der Oberziele „Verkehrssicherheit erhöhen“ und „gleichberechtigte Teilhabe sichern“	31
Abbildung 26: Trendentwicklung des Oberziels „Förderung des Umweltverbundes“	33
Abbildung 27: Trendentwicklung der Oberziele „Sicherung der Erreichbarkeit“ und „Straßenräume lebenswert gestalten“	35
Abbildung 28: Trendentwicklung des Oberziels „Minimierung negativer Umweltbelastungen“	37
Abbildung 29: Anzahl der Toten und Schwerverletzten Personen im Straßenverkehr im Jahr	44
Abbildung 30: Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Fuß-, Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen im Jahr	46
Abbildung 31: Bewertung der subjektiven Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad	49
Abbildung 32: Anzahl der ÖPNV-Haltestellen in Saarbrücken nach Barrierefreiheit	51
Abbildung 33: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) nach Wegen im Jahr 2010 und 2025	56
Abbildung 34: Modal Split ausgewählter Städte als Vergleichswerte (Erhebungsjahr 2023)	56
Abbildung 35: Verhältnis von zugelassenen Pkw (privat) pro 1.000 Einwohnenden in Saarbrücken, Erfurt und Regensburg	60
Abbildung 36: Tagesganglinie Kfz-Verkehr auf den Innenstadtbrücken (kumuliert)	62
Abbildung 37: Veränderung der Kfz-Verkehrsstärke an ausgewählten Brücken	64
Abbildung 38: Zufriedenheit der Befragten mit der Verkehrsqualität des ÖPNV	68
Abbildung 39: Fußläufige Erreichbarkeit von Alltagszielen in Saarbrücken (Stand 12/25)	70
Abbildung 40: Durchschnittliche Parkraumauslastung im Tagesverlauf im erweiterten Innenstadtbereich (Bewohnerparkzone A1 bis R) 2010 und 2025	72
Abbildung 41: Anteil der Bevölkerung je Qualitätsstufe im ÖPNV	78
Abbildung 42: Erschließungsqualität im ÖPNV in Saarbrücken	79
Abbildung 43: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer PKW-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 07:00 und 09:00 Uhr	83
Abbildung 44: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer PKW-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 15:00 und 17:00 Uhr	84
Abbildung 45: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer ÖPNV-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 07:00 und 09:00 Uhr	85
Abbildung 46: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer ÖPNV-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 15:00 und 17:00 Uhr	86
Abbildung 47: Anteil der Personen, die mit der Aufenthaltsqualität zufrieden sind	88
Abbildung 48: Bewertung der Sicherheit im öffentlichen Raum	90

Abbildung 49: Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidimmissionen (NO ₂) in (µg/m ³).....	94
Abbildung 50: Jahresmittelwert der Feinstaubimmissionen (PM10) in (µg/m ³).....	95
Abbildung 51: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner im Bereich L _{DEN} [dB(A)].....	97
Abbildung 52: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner im Bereich L _{Night} [dB(A)].....	97
Abbildung 53: Anteil von Pkw mit Elektroantrieb an allen zugelassenen Pkw in Saarbrücken, Erfurt und Deutschland.....	100
Abbildung 54: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen [Tonnen] im Verkehrssektor pro Kopf.....	102

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Indikatoren.....	9
Tabelle 2: Anteil der barrierefreien Bushaltestellen nach Stadtteilen in Saarbrücken.....	51
Tabelle 3: Anteil der Kosten einer (vergünstigten) Monatsfahrkarte am verkehrsbezogenen Anteil des Bürgergeldes bzw. Arbeitslosengeld II.....	54
Tabelle 4: Anzahl der Wege nach Verkehrsmittel.....	58
Tabelle 5: Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken an relevanten Querschnitten in Saarbrücken.....	62
Tabelle 6: Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen seit 2016 in Saarbrücken.....	66
Tabelle 7: Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser zwischen 7 und 21 Uhr.....	72
Tabelle 8: Jährlich neu geschaffene Fahrradabstellanlagen in Saarbrücken seit 2021.....	76
Tabelle 9: Bedienungsqualität von ÖPNV-Haltestellen.....	77
Tabelle 10: Erschließungsqualität von ÖPNV-Haltestellen.....	78
Tabelle 11: Durchschnittliche Reisezeitverzögerung und Anzahl der erschlossenen Einwohner:innen.....	82
Tabelle 12: Kapazitäten der Parkbauten im erweiterten Innenstadtbereich 2014 und 2025.....	92

1 Einleitung und Anlass

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken wurden, basierend auf einer umfassenden Analyse der verkehrlichen Situation, die Ziele bis zum Jahr 2030 definiert und eine Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung der Stadt geschaffen. Er dient damit zur Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte, Planung zukünftiger Personal- und Finanzressourcen und ist ein wichtiger Planungs- und Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt.

Mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Saarbrücken im November 2016 wurden die strategischen Weichen für eine stadtverträgliche Ausrichtung der Mobilität und Verkehrsplanung gestellt. Angesichts neuer Herausforderungen und sich verändernden Rahmenbedingungen soll der VEP ab 2026 nun in Form eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (SUMP) fortgeschrieben werden, um die zukünftige Entwicklung weiterhin bedarfsgerecht zu steuern. Ein SUMP stellt ein strategisches Instrument dar, das darauf ausgerichtet ist, die Mobilitätsanforderungen in Städten und ihrem Umland so zu gestalten, dass die Lebensqualität verbessert wird. Er orientiert sich an etablierten Planungsmethoden und legt besonderen Wert auf Kooperation, Beteiligung relevanter Akteure sowie eine kontinuierliche Evaluation. Der Planungs- und Umsetzungsprozess folgt dabei klassischerweise einem wiederkehrenden Zyklus aus Bestandsanalyse, Strategieentwicklung, Maßnahmenplanung sowie Umsetzung und Monitoring.

Abbildung 1: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung



Quelle: Rupprecht Consult (2019, S. 18)

Mit diesem Evaluationsbericht soll daher zum einen die Wirkung des VEP seit seinem Beschluss bis hierhin systematisch auf gesamtstädtischer Ebene bewertet werden, zum anderen bildet er auch eine Grundlage für die Fortschreibung und damit für die angepasste strategische Ausrichtung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung. So wird sichergestellt, dass die Weiterentwicklung des VEP nicht nur auf neue Rahmenbedingungen reagiert, sondern auch auf den Erfahrungen und Wirkungen des vergangenen Umsetzungsprozesses aufbaut.

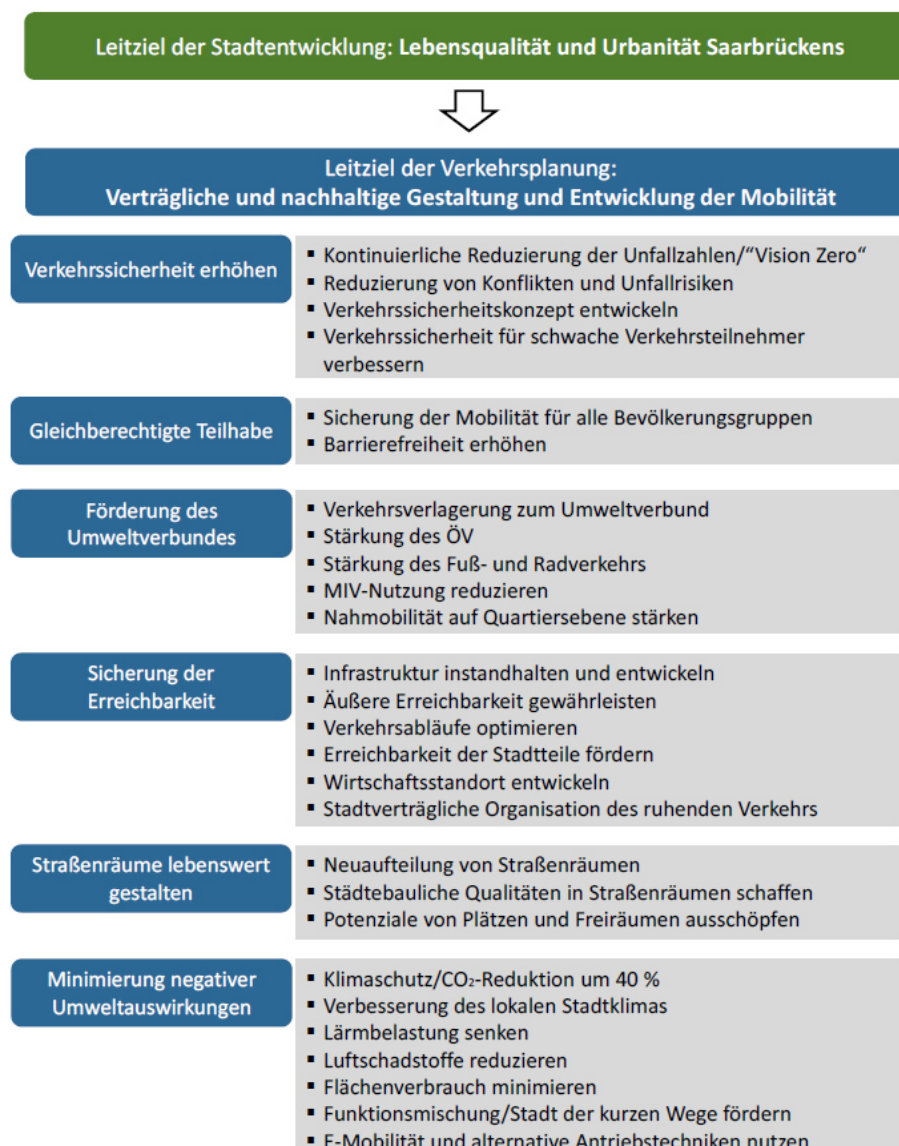
2 Evaluationskonzept

Ziel der Evaluation ist es, die gesamtstädtischen Wirkungen durch die Umsetzung von verkehrs- und mobilitätsbezogenen Maßnahmen im Sinne des VEP anhand von Indikatoren zu messen und mit dessen Zielwerten bzw. vorgesehenen Trendentwicklungen abzugleichen. Hierauf aufbauend lassen sich Aussagen hinsichtlich einer positiven, negativen oder stagnierenden Entwicklung zur Erreichung der vorgesehenen Ziele treffen. Anhand dieser Erkenntnisse können mögliche Handlungsempfehlungen zum Nachsteuern abgeleitet werden.

Vorgehensweise

Im Verkehrsentwicklungsplan wird der strategische Rahmen bzw. das Leitbild für die Mobilität in Saarbrücken gesetzt. Das verkehrsplanerische Leitziel für Saarbrücken ist um insgesamt sechs Oberziele mit entsprechenden Teilzielen ergänzt.

Abbildung 2: Zielkonzept des VEP mit den dazugehörigen Oberzielen



Das Leitziel bzw. die Oberziele sowie die Indikatoren hängen eng miteinander zusammen. Während die Oberziele den strategischen Rahmen setzen und somit die generelle Ausrichtung vorgeben (z. B. Verkehrssicherheit erhöhen), konkretisieren die Teilziele diesen Rahmen und sind dadurch praxisorientierter (z. B. kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen/„Vision Zero“). Der Indikator stellt schließlich die Messgröße dar, anhand dessen bewertet werden kann, inwieweit die Oberziele erreicht sind (z. B. Entwicklung der Verkehrsunfälle).

Auf Basis der Oberziele des VEP wurde gemeinsam mit der Stadt Saarbrücken das Indikatorensystem für die Evaluation erarbeitet. Dieses wurde zudem mit den Indikatoren aus dem Leitfaden „Indikatoren leicht gemacht“ des BMV abgeglichen. Folgende Kriterien waren hierbei wichtig im Auswahlprozess:

- **Datenverfügbarkeit und -qualität:**
Der Indikator ist geeignet, wenn er inhaltlich klar auf das definierte Ziel ausgerichtet ist und zugleich die Entwicklung sowie Wirkung auf gesamtstädtischer Ebene adäquat abbildet, also nicht nur punktuelle und lokale Entwicklungen misst.
- **Handhabbarkeit:**
Der Aufwand für die Erhebung, Aufbereitung und Aktualisierung der Daten sollte in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen bzw. zum Erkenntnisgewinn stehen. Idealerweise basieren die Daten auf bereits vorhandenen und ohnehin regelmäßig erhobenen Quellen. Dies erleichtert zudem ein laufendes Monitoring für die Stadtverwaltung.
- **Vergleichbarkeit:**
Ein geeigneter Indikator basiert auf einer methodisch nachvollziehbaren und konsistenten Datenerhebung. So lassen sich Entwicklungen valide beobachten und vergleichen. Dies betrifft sowohl eine zeitliche Vergleichbarkeit im Rahmen von Zeitreihenanalysen als auch eine räumliche Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen. Idealerweise kann mit vorhandenen Basisdaten (Vorher-Daten) ein Vergleich mit dem Zustand vor der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans gezogen werden.

Das Indikatorensystem besteht aus insgesamt 24 Indikatoren, die stellvertretend für die jeweiligen Oberziele stehen:

Tabelle 1: Übersicht der Indikatoren

Oberziel	Nr.	Indikator / Messgröße
Verkehrssicherheit erhöhen	1	Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwerverletzten und getöteten Personen je 10.000 Einwohner
	2	Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fuß-, Radverkehr und Mikromobilität
	3	Subjektive Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad
	4	Anzahl der barrierefreien Haltestellen im Stadtgebiet

Oberziel	Nr.	Indikator / Messgröße
Mobilität und gleichberechtigte Teilhabe sichern	5	Bezahlbarkeit eines ÖPNV-Monatstickets für einkommensschwache Personengruppen
Förderung des Umweltverbundes	6	Anteil des Umweltverbundes am Modal Split
	7	Anzahl der Wege nach Verkehrsmittel
	8	Verhältnis von zugelassenen Pkw (privat) pro 1.000 Einwohnenden
	9	Kfz-Verkehrsmengen an relevanten Knotenpunkten/Querschnitten
	10	Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen seit 2016
	11	Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität des ÖPNV
	12	Bevölkerungsanteil mit fußläufiger Erreichbarkeit von Alltagszielen
Sicherung der Erreichbarkeit	13	Parkraumauslastung im erweiterten Innenstadtbereich
	14	Anzahl an Radabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich
	15	Erschließungsqualität im ÖPNV
	16	Erreichbarkeit des Saarbrücker Hbf
Straßenräume lebenswert gestalten	17	Anteil der Personen, die mit der Aufenthaltsqualität zufrieden sind
	18	Anteil der Einwohnenden, die sich im öffentlichen Raum und im ÖPNV sicher fühlen
	19	Verhältnis der Parkplatzangebote im öffentlichen Raum und Parkbauten
Minimierung negativer Umweltbelastungen & Gesundheitsschutz	20	Entwicklung der Jahresmittelwerte der NO ₂ - und Feinstaubkonzentrationen an verkehrsnahen Messstationen
	21	Anzahl der Einwohnenden, die von zu hohen Straßenverkehrslärmbelastungen betroffen sind
	22	Anteil der Einwohnenden, die täglich mehr als 30 min. aktiv mobil sind
	23	Anteil der Pkw mit Elektroantrieb
	24	CO ₂ -Emissionen im Verkehrssektor pro Kopf

Erfassung des Zielerreichungsgrades

Die Bewertung der Indikatoren erfolgt in Abhängigkeit von Ziel- und Basiswerten. Die folgende Übersicht zeigt vier typische Konstellationen und die jeweilige Vorgehensweise zur Bewertung:

1. Indikatoren ohne Ziel- und Basiswert

Hier fehlt sowohl eine konkrete Zielgröße als auch ein Ausgangswert. Eine direkte Zielerreichung ist nicht messbar. Stattdessen wird der aktuelle Status beschrieben und durch Experteneinschätzung und wo sinnvoll durch Städtevergleiche ergänzt.

2. Indikatoren ohne Zielwert, aber mit Basiswert

Bei fehlenden konkreten Zielvorgaben, jedoch einem vorhandenem Ausgangswert, wird die Entwicklung anhand der prozentualen Veränderung zum Basiswert bewertet. Dies ermöglicht eine Trendanalyse.

3. Indikatoren mit Zielwert, aber ohne Basiswert

Wenn ein konkreter Zielwert bekannt ist, jedoch kein Ausgangswert vorliegt, wird die absolute Zielerreichung berechnet. Die zentrale Fragestellung ist hierbei: Wie nah ist die Stadt bereits dem Ziel?

4. Indikatoren mit Ziel- und Basiswert (Optimalfall)

In diesem Fall kann eine relative Zielerreichung bestimmt werden. Bewertet wird, wie viel des Weges, ausgehend vom Basiswert zum Zielwert, bereits geschafft wurde.

Diese Systematik gewährleistet eine konsistente und nachvollziehbare Bewertung, auch wenn die Datenlage je nach Indikator variiert. Die Ergebnisse der Wirkungsevaluation sind in Kapitel 5 synoptisch dargestellt, indem die Bewertung der Indikatoren jeweils zusammenfassend nach dem jeweiligen Oberziel erläutert wird. Im Anhang wird in Form von Indikatorensteckbriefen auf die Entwicklung und Bewertung der einzelnen Indikatoren eingegangen.

3 Rahmenbedingungen und Trends

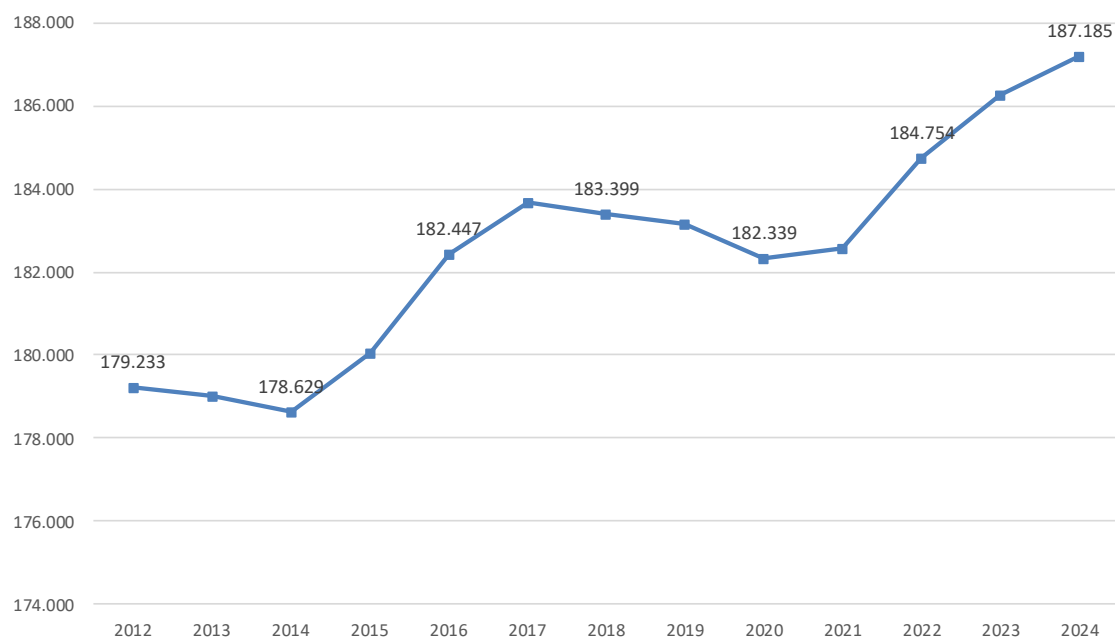
Im folgenden Kapitel soll zunächst auf Rahmenbedingungen und Trends (gesamstädtisch wie national), die ursächlich nichts mit dem VEP zu tun haben, aber dennoch Einfluss auf den Verkehr in Saarbrücken haben, eingegangen werden. Hierdurch kann insbesondere die Abschätzung der Zielerreichung im Rahmen der Wirkungsevaluation besser eingeordnet und interpretiert werden.

3.1 Demografische Entwicklungen

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung in Saarbrücken zeigt zwischen 2012 und 2024 einen moderaten, aber kontinuierlichen Anstieg von 179.233 auf 187.185 Einwohnende, was einem Wachstum von rund 4,4 % entspricht. Eine Zunahme der Bevölkerung hat unmittelbaren Einfluss auf den Verkehr in Saarbrücken. Mit steigender Bevölkerungszahl erhöht sich die Nachfrage nach Mobilität, was sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr betrifft. Insbesondere in urbanen Zentren wie Saarbrücken kann dies zu einer höheren Verkehrsdichte führen.

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Saarbrücken von 2012 bis 2024



Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Melderegister)

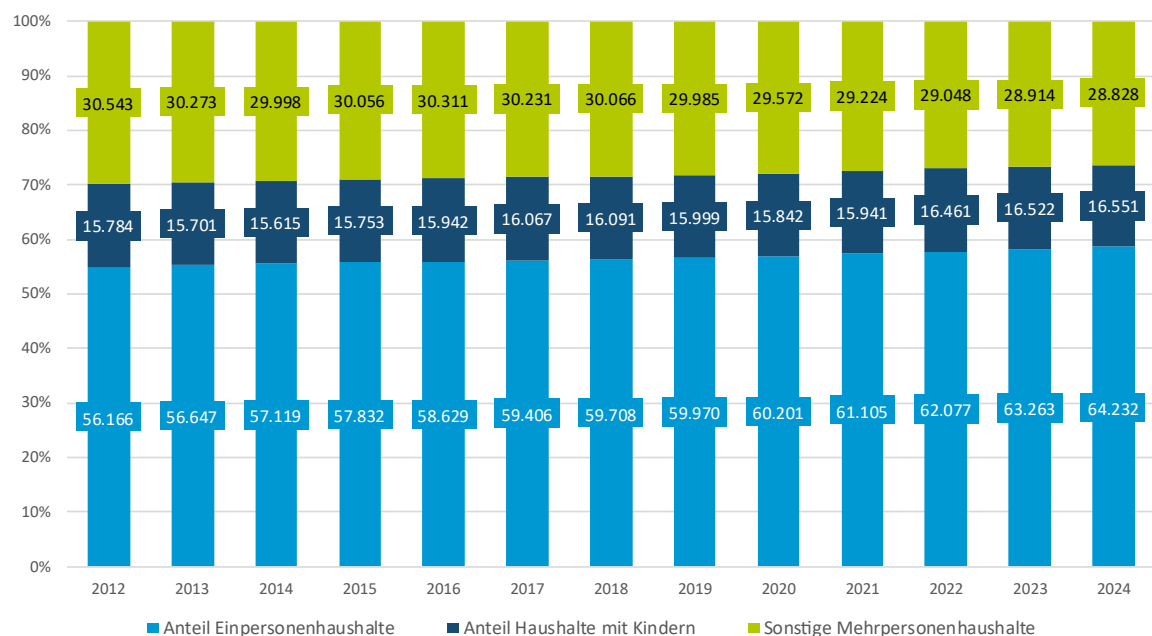
Entwicklung der Haushaltsformen

Die Haushaltsstruktur in Saarbrücken hat sich zwischen 2012 und 2024 sowohl in relativer als auch in absoluter Hinsicht verändert. Die Gesamtzahl der Haushalte stieg von rund 102.493 im Jahr 2012 auf etwa 109.611 im Jahr 2024, was einem Zuwachs von rund 7 % entspricht. Besonders auffällig ist die Entwicklung der Einpersonenhaushalte. Ihr Anteil wuchs nicht nur prozentual von

knapp 55 % auf knapp 59 %, sondern auch als eine absolute Zunahme von knapp 8.000 Einpersonenhaushalte (56.166 im Jahr 2012; 64.232 im Jahr 2024). Diese Entwicklung verdeutlicht eine zunehmende Individualisierung und eine sinkende durchschnittliche Haushaltsgröße. Haushalte mit Kindern blieben insgesamt auf einem stabilen Niveau und erhöhten sich leicht von 15.784 auf 16.551 Haushalte. Die übrigen Mehrpersonenhaushalte verzeichneten einen Rückgang von 30.543 auf 28.828, was die Tendenz zu kleineren Haushaltsformen in Saarbrücken zusätzlich unterstreicht.

Für die aktuelle und künftige Entwicklung der Verkehre in Saarbrücken ist diese Entwicklung der Haushaltsformen und insbesondere die Dominanz von Einpersonenhaushalten von nicht unerheblicher Bedeutung. Mehr Einpersonenhaushalte bedeuten eine höhere Verkehrserzeugung pro Kopf, da gemeinsame Fahrten und Ressourcenteilung tendenziell abnehmen und Individualverkehre zunehmen können.

Abbildung 4: Entwicklung der Haushaltsstruktur in Saarbrücken von 2012 bis 2024



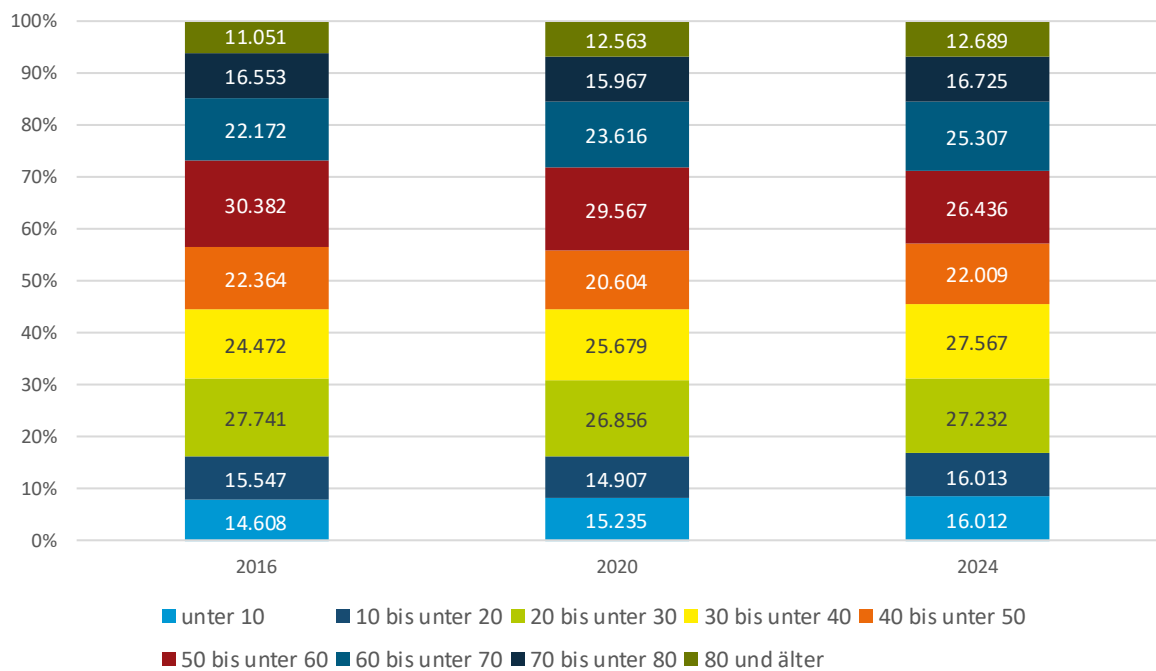
Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Melderegister)

Entwicklung der Altersstruktur

Die Altersstruktur von Saarbrücken hat sich zwischen 2016 und 2024 verändert. Insgesamt zeigt sich ein Trend hin zu einer älteren Bevölkerung. Die Zahl der Personen über 60 Jahre ist kontinuierlich gestiegen, insbesondere die Gruppe der 60- bis unter 70-Jährigen ist um knapp 14 % gestiegen (von rund 22.000 auf über 25.000). Auch die Gruppe der über 80-Jährigen nahm von knapp 11.000 Personen auf fast 12.700 Personen zu, was einem Anstieg von rund 15 % entspricht. Gleichzeitig ist die Altersgruppe der 50- bis unter 60-Jährigen deutlich geschrumpft, was auf das Nachrücken älterer Jahrgänge hinweist. Die jüngeren Altersgruppen unter 30 Jahren bleiben insgesamt stabil, mit leichten Zuwächsen bei den unter 10-Jährigen.

Insgesamt deutet die Entwicklung auf eine wachsende Bedeutung älterer Bevölkerungsgruppen bei gleichzeitiger stabiler Kinder- und Jugendzahl hin, was auch Auswirkungen auf die Mobilitätsbedarfe hat. Bei den unter 20-Jährigen ist davon auszugehen, dass der Schul- und Freizeitverkehr weitgehend stabil bleibt. Für ältere Bevölkerungsgruppen wird zunehmend eine barrierefreie Infrastruktur relevant.

Abbildung 5: Demographische Entwicklung nach Altersklassen in Saarbrücken zwischen 2016 und 2024



Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Melderegister)

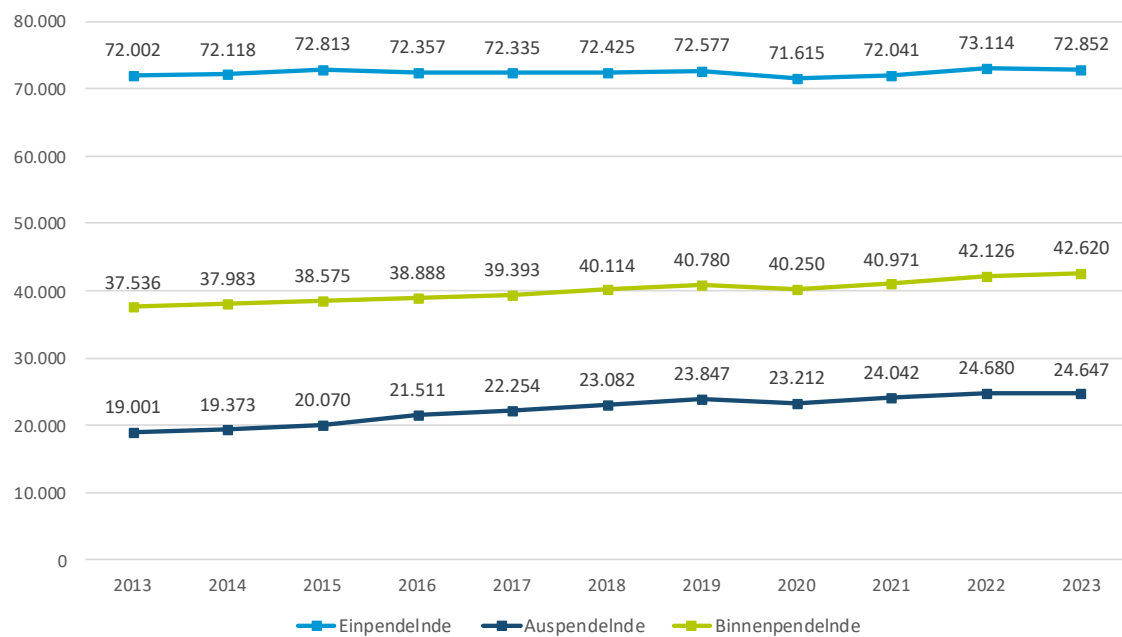
Entwicklung der Pendlerströme

Die Pendlerströme in Saarbrücken haben zwischen 2013 und 2023 in allen Kategorien zugenommen, wobei hier unterschiedliche Dynamiken erkennbar sind. Die Zahl der Einpendelnden blieb über diesen Zeitraum weitestgehend stabil und bewegte sich zwischen 72.002 (2013) und 73.114 (2022), mit einem leichten Rückgang auf 72.852 im Jahr 2023. Dies deutet darauf hin, dass Saarbrücken weiterhin ein bedeutender Arbeitsplatzstandort für das Umland ist.

Die Auspendelnden zeigen hingegen einen deutlicheren Anstieg. So ist die Zahl von 19.001 im Jahr 2013 auf 24.647 im Jahr 2023 angestiegen, was einem Wachstum von rund 30 % entspricht. Diese Entwicklung deutet auf eine zunehmende Bedeutung Saarbrückens als Wohnstandort hin. Parallel dazu stieg auch die Zahl der pendelnden Personen innerhalb der Stadtgrenzen von 37.536 auf 42.620, was einer Zunahme von rund 14 % entspricht. Dies korreliert auch mit der wachsenden Bevölkerung von Saarbrücken in dieser Zeit. Insgesamt verzeichnete Saarbrücken im Jahr 2023 über 140.100 tägliche Pendlerbewegungen.

Insbesondere steigende Zahlen von Ein- und Auspendelnde weisen auf eine wachsende Verflechtung Saarbrückens mit dem Umland hin.

Abbildung 6: Entwicklung der Pendlerströme in Saarbrücken



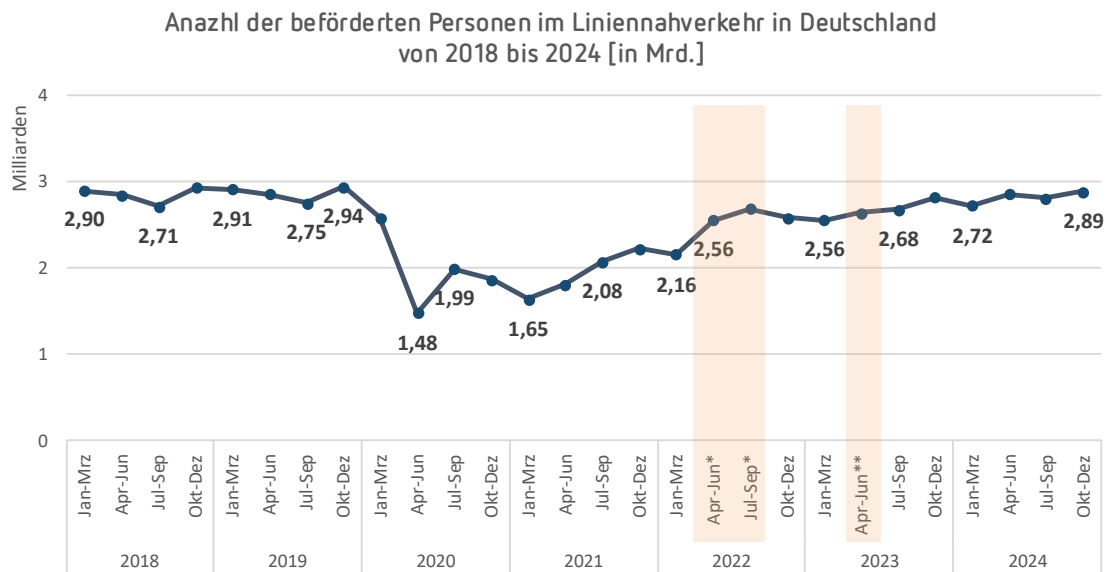
Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: Pendleratlas Deutschland)

3.2 Überregionale und bundesweite Mobilitätstrends

Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland

In den letzten Jahren haben die bundesweiten Fahrgastzahlen im ÖPNV diverse Entwicklungen aufgezeigt, die in ihren Ausprägungen insbesondere als Folge exogener Ereignisse und politischer Maßnahmen gewertet werden können. Während die Werte bis Anfang des Jahres 2020 mit etwa 2,6 Milliarden Fahrten ein hohes und stabiles Niveau hielten, führten pandemiebedingte Einschränkungen zu einem abrupten Rückgang auf lediglich 1,5 Milliarden Fahrten im zweiten Quartal desselben Jahres. In der Folge setzte eine sukzessive Erholung ein, die durch die Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 sowie des Deutschlandtickets im Mai 2023 weiter forciert wurde, bis im vierten Quartal des Jahres 2024 mit 2,9 Milliarden Fahrten nahezu das Vorkrisenniveau erreicht werden konnte.

Abbildung 7: Anzahl der beförderten Personen im Liniennahverkehr in Deutschland von 2018 bis 2024



*Dreimonatiger Gültigkeitszeitraum des Bundesweiten "9-Euro-Tickets"

**Einführung des "Deutschlandtickets" bzw. "49 -Euro-Tickets"

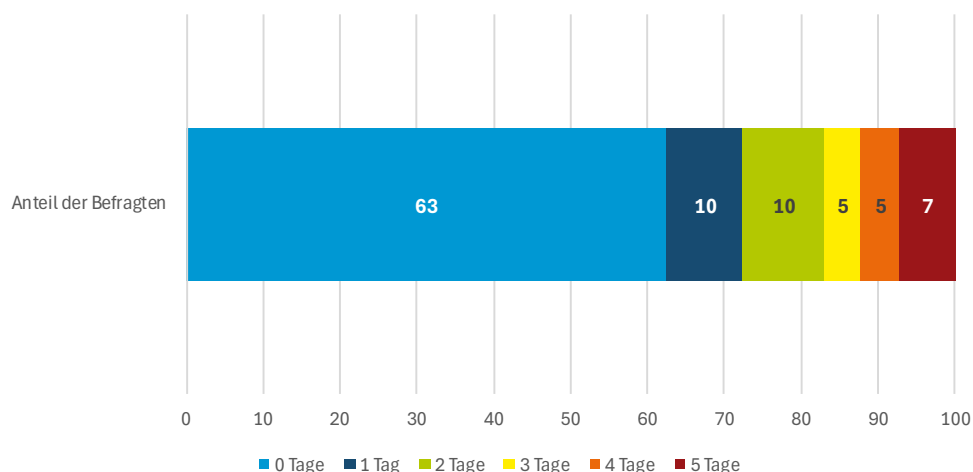
Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Statistisches Bundesamt)

Wachsende Bedeutung von Homeoffice

Mit der Corona-Pandemie hat sich Homeoffice oder mobiles Arbeiten zum unverzichtbaren Bestandteil einer resilienten und individualisierten Arbeitswelt entwickelt. Auch wenn die Effekte wieder in der Nachcoronazeit zurückgehen, hat das unmittelbare Auswirkungen auf die Mobilität in Saarbrücken. Im Rahmen einer repräsentativen Haushaltsbefragung im Jahr 2025 gaben rund 63 % der Befragten an, dass sie kein Homeoffice nutzen. Demnach sind rund 37 % der arbeitenden Bevölkerung in Saarbrücken an mindestens einem Tag in der Woche im Homeoffice. 27 % sind sogar häufiger als einmal pro Woche im Homeoffice.

Durch eine wachsende Homeofficequote werden viele Wege, insbesondere im Pendlerverkehr, gleich gar nicht erst zurückgelegt, was auch Einfluss auf den Modal Split hat.

Abbildung 8: Homeoffice-Nutzung in Saarbrücken 2025

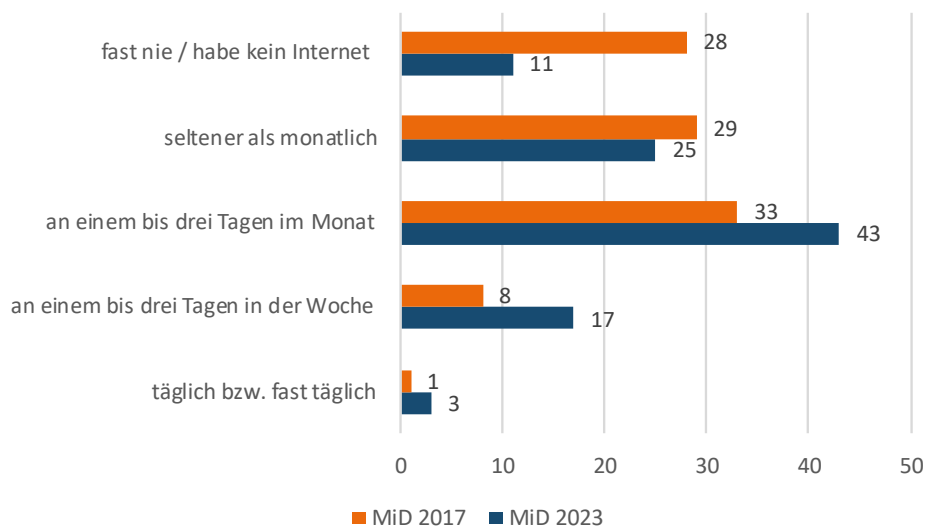


Zunahme von Online-Handel

In Folge der immer größeren Popularität von Online-Handel steht die urbane Logistik ebenso vor entscheidenden Herausforderungen. Bereits 2024 lag der digitale Anteil am Einzelhandel bei etwa 13,4 %, wobei teilweise erhebliche sektorale Unterschiede bestehen (Handelsverband Deutschland, 2025). Auch die Ergebnisse der MiD zwischen 2017 und 2023 zeigen, dass die Häufigkeit des Online-Shoppings deutlich zugenommen hat. Während 2017 noch 28 % der Befragten angegeben haben fast nie Online einzukaufen oder kein Internet zu besitzen, ist dieser Anteil bis 2023 deutlich gesunken auf 11 %. Besonders auffällig ist der Anstieg bei wöchentlichem Online-Shopping. 2023 liegt dieser Anteil bei rund 17 %, mehr als doppelt so hoch wie 2017. Tägliches Online-Shopping bleibt hingegen weiterhin eine Ausnahme (siehe Abbildung 9).

Die Zunahme von Verkehr durch Kurier-Express-Paket-Diensten (KEP-Verkehr) und die dynamische Entwicklung des Online-Handels bei gleichzeitigen Konflikten zwischen Personen- und KEP-Verkehr im alltäglichen Verkehrsgeschehen, insbesondere in zentralen Lagen, erfordern vermehrt innovative Ansätze zur effizienten Integration neuer Handlungsansätze, um die urbane Logistik den Anforderungen zukunftsorientierter Stadt- und Verkehrsplanung anzupassen. Insbesondere die Zustellung auf der „Letzten Meile“ stellt die bestehende Infrastruktur vor große Herausforderungen, denn regelmäßig fehlen konkrete bauliche und gestalterische Maßnahmen, um diese immer häufiger stattfindenden Zustellungsprozesse effizient in die städtischen Quartiere zu integrieren.

Abbildung 9: Häufigkeit des Online-Shoppings der Befragten aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ der Jahre 2017 und 2023



Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr (2018 und 2025)

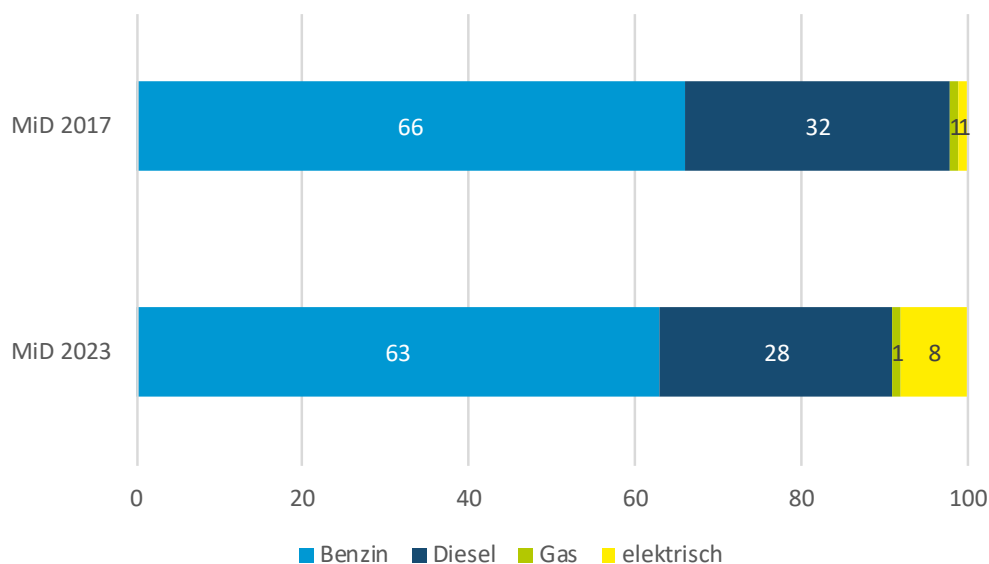
3.3 Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

Bezuschussung von Elektroautos bzw. Wandel der Förderpolitik

Mit dem sogenannten Umweltbonus förderte der Staat zwischen 2016 und Ende 2023 den Kauf oder das Leasing von Elektrofahrzeugen mit bis zu 6.750 €. Ziel der Maßnahme war es, den Umstieg auf die Elektromobilität zu beschleunigen. Mit dem Wegfall der bisherigen Bezuschussung von Elektroautos in Form des Umweltbonus wurde Ende 2023 die direkte Kaufprämie für Elektroautos in Deutschland kurzfristig abgeschafft. Seit Januar 2026 wurde eine gezielte Wiedereinführung der Förderung für reine Elektrofahrzeuge mit einem Netto-Listenpreis von max. 45.000 € vorgenommen, was primär den Haushalten mit niedrigem bis mittlerem Einkommen zugutekommen soll.

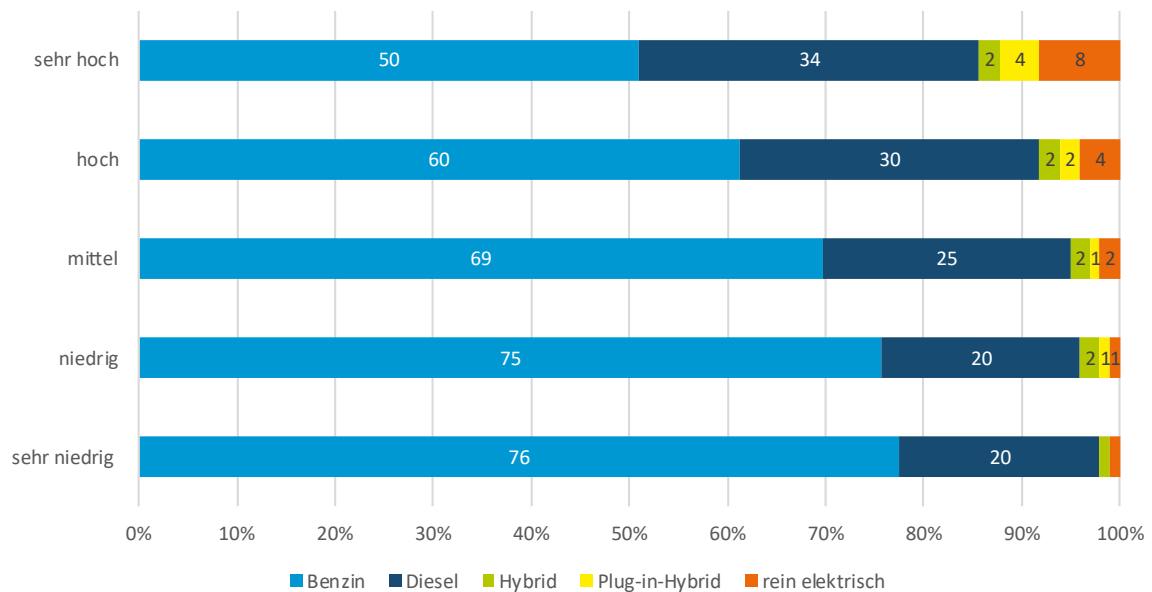
Die Erhebungen „Mobilität in Deutschland“ verdeutlichen den Aufschwung der Elektromobilität. Der Anteil der elektrischen Fahrzeuge ist in der MiD 2023 von 1 % auf 8 % angestiegen (davon 4 % rein elektrisch). Parallel dazu haben Benzin- und Dieselantrieb leicht an Bedeutung verloren. Besonders auffällig ist, dass Elektroautos vor allem in Haushalten mit sehr hohem ökonomischen Status verbreitet sind. Hier liegt der Anteil bei 8 %, während der in Haushalten mit niedrigem oder sehr niedrigem Status kaum über 1 % hinausgeht. Plug-in-Hybride und Hybride folgen einem ähnlichen Muster. Dies zeigt, dass der Umstieg auf alternative Antriebe bislang stark einkommensabhängig ist.

Abbildung 10: Anteile der Antriebsarten der Pkw der Befragten aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ der Jahre 2017 und 2023



Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr (2018 und 2025)

Abbildung 11: Anteile der Antriebsarten der Pkw der Befragten nach ökonomischen Status des Haushalts aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“



Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr (2025)

Deutschlandticket und Preissteigerungen im ÖPNV

Das Deutschlandticket wurde im Mai 2023 als bundesweit gültiges ÖPNV-Angebot mit einem ursprünglichen Preis von monatlich 49 € eingeführt. Dieser wurde schrittweise auf zunächst 58 € monatlich zum 1. Januar 2025 auf nun 63 € monatlich zum 1. Januar 2026 erhöht. Auf der einen Seite bleibt die Nachfrage nach dem Deutschlandticket trotz der Preisanhebungen auf einem hohen Niveau. So nutzten im ersten Halbjahr 2025 etwa 13,8 Millionen Menschen das Deutschlandticket auf regelmäßiger Basis (Destatis, 2025) und etwa 11 % der Nutzenden des Deutschlandtickets haben vor Einführung des Tickets primär das eigene Auto für die nun mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege verwendet (DIW, 2024).

Entwicklung der Kraftstoffpreise

Ein weiterer zentraler Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten stellt die Entwicklung der Kraftstoffpreise in Deutschland dar. Im Jahr 2024 lag der durchschnittliche Preis für Super E10 bei etwa 1,74 € je Liter und für Diesel bei etwa 1,65 € je Liter. Im Jahr 2022 lag aufgrund der Kostensteigerungen durch den Angriff auf die Ukraine der durchschnittliche Preis für Super E10 bei etwa 1,86 € je Liter und für Diesel bei etwa 1,95 € je Liter (ADAC, 2025). Neben Sondereffekten aufgrund von Krisen auf Lieferketten, ist langfristig eher ein grundlegender Treiber der Kraftstoffpreise die CO₂-Bepreisung, die 2025 auf 55 € je Tonne angehoben wurde und einen Preisaufschlag von durchschnittlich 16 Cent je Liter verursacht (BMW, 2023).

Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

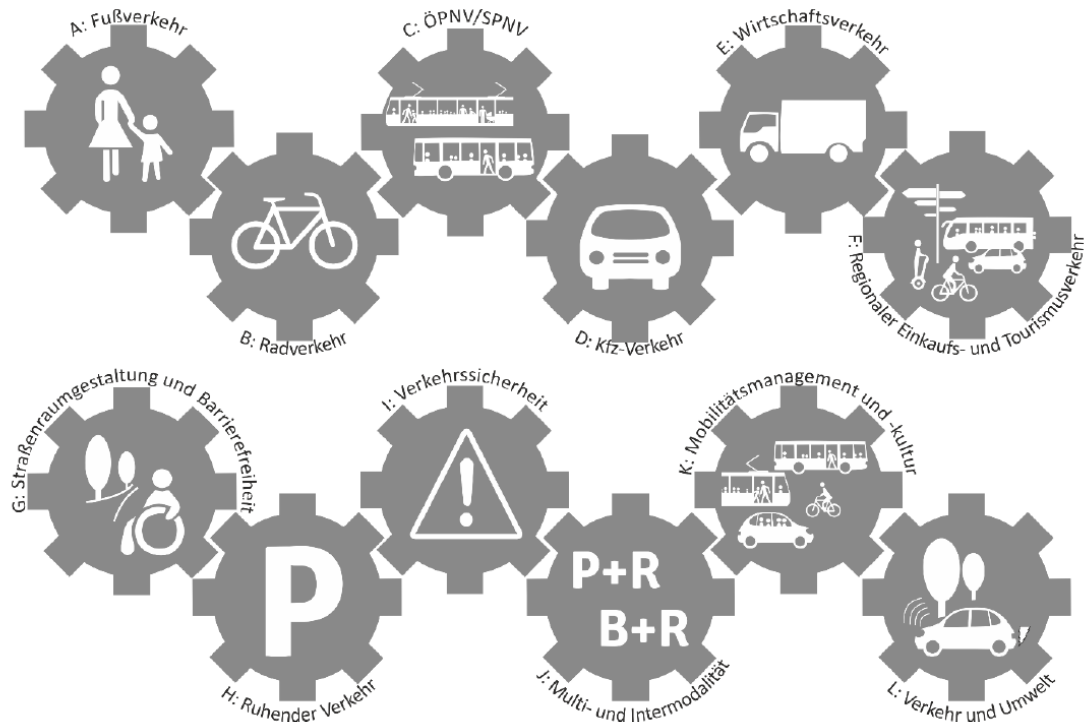
Die StVO wurde seit 2018 mehrfach angepasst, zuletzt umfassend im Oktober 2024. Die Reform erweitert die Anordnungsbefugnisse der Straßenverkehrsbehörden erheblich: Neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dürfen nun auch Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie

städtebauliche Ziele berücksichtigt werden. Dies erleichtert die Einrichtung von Tempo-30-Zonen, Bussonderfahrstreifen, Radverkehrsanlagen und Fußgängerüberwegen, auch ohne das bisher erforderliche Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage. Kommunen können damit in Zukunft flexibler auf lokale Anforderungen reagieren und verkehrsplanerische Gesamtkonzepte umsetzen, die eine nachhaltige Mobilität fördern. Die Novellierungen markieren einen Paradigmenwechsel hin zu einer stärkeren Gewichtung ökologischer und sozialer Belange im Straßenverkehrsrecht.

4 Umsetzungsmonitoring

Der Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030 liefert neben der strategischen Ausrichtung für die Mobilität und Verkehrsplanung auch eine integrierte Maßnahmenammlung. Die Maßnahmen sind hierbei in 12 Handlungsfelder gegliedert:

Abbildung 12: Überblick der Handlungsfelder des VEP Saarbrücken 2030



Quelle: VEP Saarbrücken 2030 Teil: Ziele und Handlungskonzept, S. 34

Im folgenden Umsetzungsmonitoring soll der Umsetzungsstand zu den übergeordneten Maßnahmenpaketen der einzelnen Handlungsfelder synoptisch dargestellt werden. Eine ausführliche Übersicht kann dem Anhang entnommen werden.

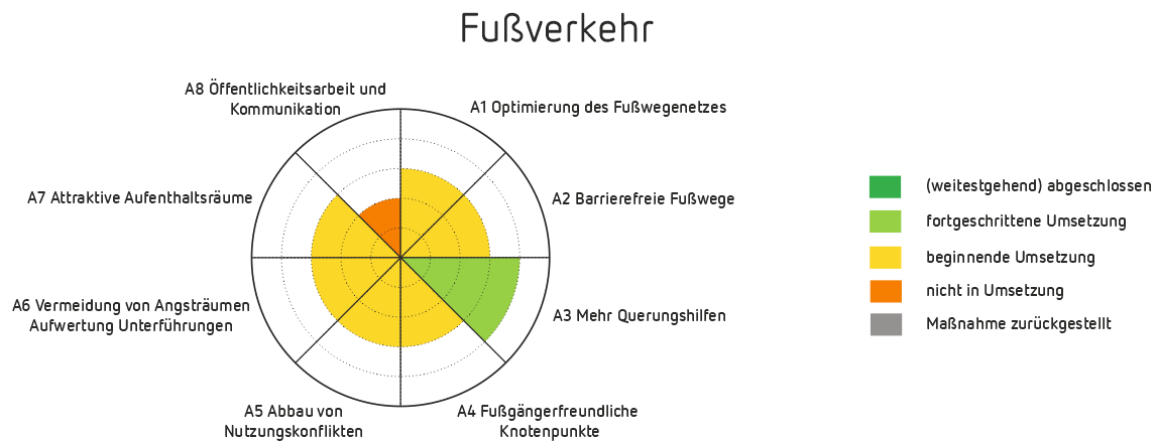
Die übergeordneten Maßnahmenpakete in den verschiedenen Handlungsfeldern vom Fuß- und Radverkehr über den ÖPNV bis hin zum Straßenverkehr und zu Verkehrsorganisation wiesen insgesamt eine deutliche Dynamik auf. Viele Maßnahmen sind programmatisch als Daueraufgaben angelegt und werden fortlaufend im Rahmen regulärer Bau- und Entwicklungsprozesse umgesetzt (z. B. barrierefreie Fußwege). Insgesamt zeigt sich ein heterogenes Bild in der Umsetzung, wobei einige Handlungsfelder gute Fortschritte zeigen und in anderen Bereichen Umsetzungen punktuell erfolgen oder bislang noch nicht eingeleitet wurden.

Fußverkehr

Im Fußverkehr sind die zentralen Maßnahmen überwiegend als langfristige Daueraufgaben verankert. Die Optimierung des Fußwegenetzes sowie die barrierefreie Ausgestaltung werden kontinuierlich im Zuge von Baumaßnahmen berücksichtigt. Querung- und Knotenpunktverbesserungen

werden ebenfalls kontinuierlich angegangen. Es zeigt sich, dass vor allem baulich integrierte Aspekte umgesetzt werden, während kommunikative Maßnahmen wie die Öffentlichkeitsarbeit bisher noch eine untergeordnete Rolle spielen.

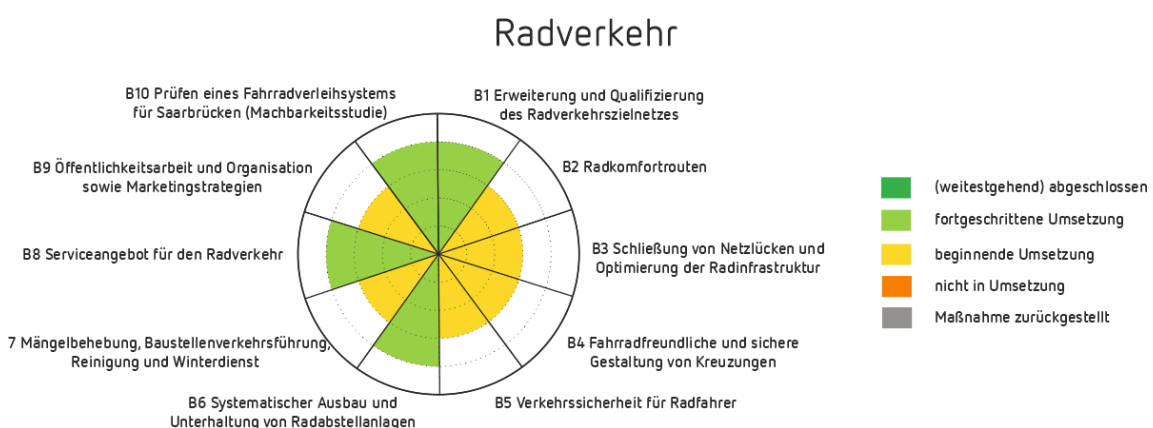
Abbildung 13: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Fußverkehr“



Radverkehr

Das Handlungsfeld Radverkehr weist eine besonders dynamische Entwicklung auf. Die Erweiterung und Qualifizierung des Netzes sowie der systematische Ausbau von Radabstellanlagen weisen eine fortgeschrittene Umsetzung auf. Netzlückenschlüsse, Komfortrouen und Sicherheitsmaßnahmen zeigen eine insgesamt beginnende Umsetzung. Das Handlungsfeld profitiert von klaren Zielsetzungen und einem hohen baulichen Umsetzungstempo.

Abbildung 14: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Radverkehr“

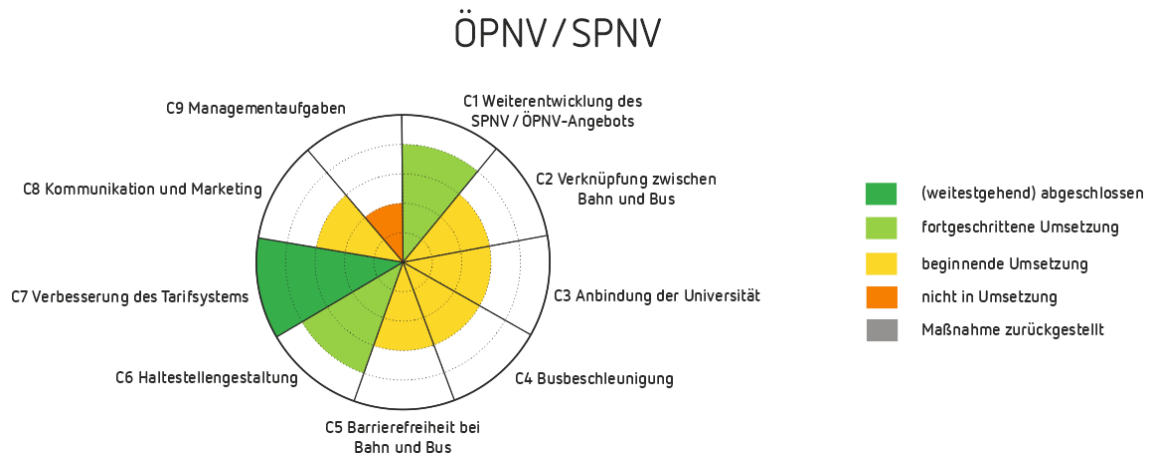


ÖPNV/SPNV

Im ÖPNV zeigt sich insgesamt ein positiver Trend in der Umsetzung. Die Weiterentwicklung des Angebots sowie der Ausbau von Infrastruktur und Haltestellen machen Fortschritte. Insbesondere im ÖPNV erfordern viele Maßnahmen naturgemäß einen umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozess. Tarifliche Weiterentwicklungen gelten weitgehend als abgeschlossen im Zuge des Deutschlandtickets sowie dem neuen Tarifsystem. Ebenso die Barrierefreiheit wird sukzessive

ausgebaut. Demgegenüber bleiben managementbezogene und organisatorische Maßnahmen noch auf der Strecke.

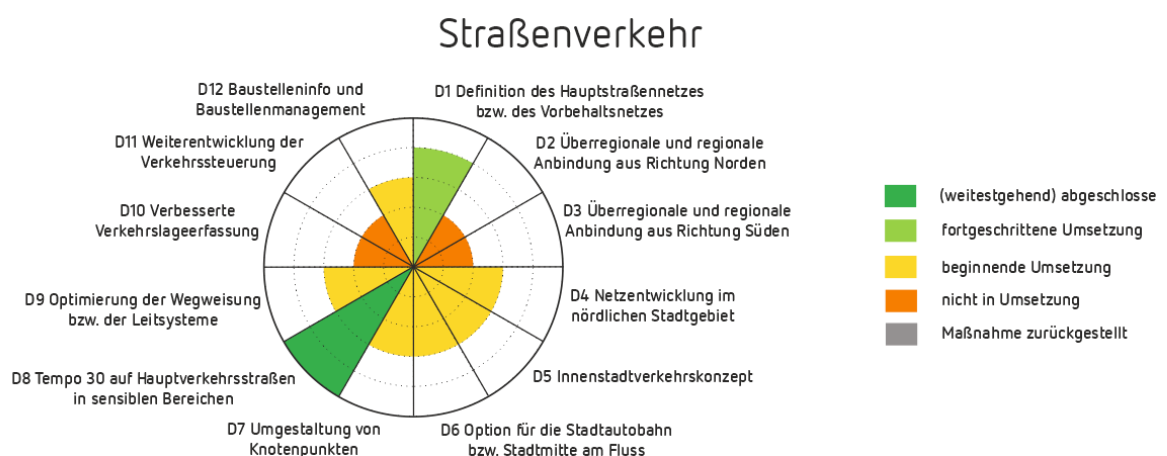
Abbildung 15: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „ÖPNV/SPNV“



Straßenverkehr

Die Maßnahmen im Straßenverkehr weisen insgesamt ein heterogenen Umsetzungsstand auf. Strategische Maßnahmen wie die Definition des Hauptstraßennetzes und des Vorbehaltsnetzes sind bereits fortgeschritten oder abgeschlossen. Auch verkehrsorganisatorische bzw. sicherheitsbezogene Maßnahmen wie Tempo-30-Regelungen und Knotenpunktoptimierungen werden stetig entwickelt. Maßnahmen zur regionalen Anbindung mit entsprechenden Abhängigkeiten von Landes- bzw. Bundesbehörden zeigen dagegen noch kaum Fortschritte.

Abbildung 16: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Straßenverkehr“



Wirtschaftsverkehr

Im Wirtschaftsverkehr sind mehrere strategische Grundlagen etabliert. Die integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung zur Verkehrsvermeidung wird kontinuierlich umgesetzt. Das Lkw-Führungsnetz sowie die Wegweisung zu Gewerbegebieten wurden weitgehend abgeschlossen. Auf

der anderen Seite bleiben innovative Ansätze für innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehren weitgehend unberücksichtigt, wobei dies auch stark von den wirtschaftlichen Unternehmen abhängig ist.

Abbildung 17: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“



Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr

Das Handlungsfeld weist eine Vielzahl begonnener und in der Umsetzung fortgeschrittene Maßnahmen auf. Hierzu zählen insbesondere die Stärkung des ÖPNV für Einkaufs- und Tourismuszwecke z. B. durch neue Tarifangebote. Weitere Maßnahmen wie die Verbesserung der Orientierung bzw. der Besucherlenkungen bei Großveranstaltungen befinden sich in Umsetzung.

Abbildung 18: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr“

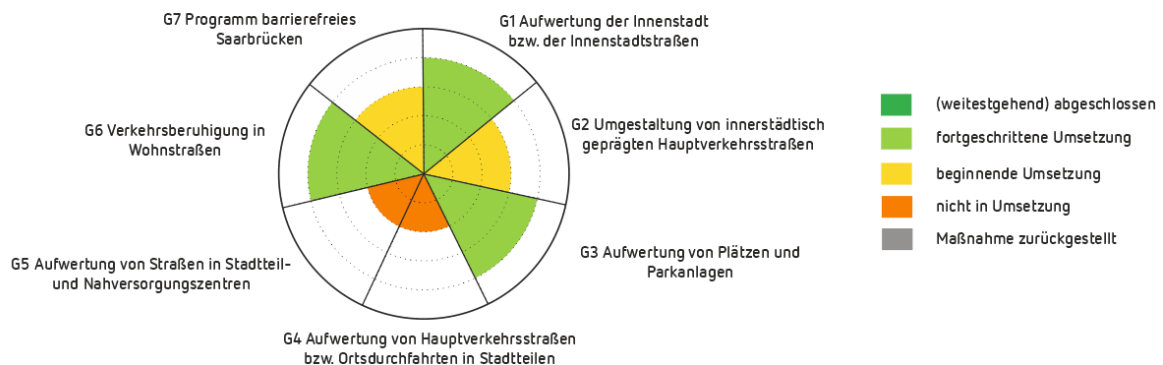


Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Die Maßnahmen in diesem Feld sind eng mit städtebaulichen Entwicklungsprozessen verknüpft. Eine Reihe von innerstädtischen Straßen und Plätze wurden aufgewertet oder befinden sich in Planung. Dagegen bleiben übergeordnete Aufwertungen in Stadtteilen oder an Hauptverkehrsstraßen zurück. Der barrierefreie Ausbau wird umgesetzt und kontinuierlich berücksichtigt.

Abbildung 19: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit“

Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

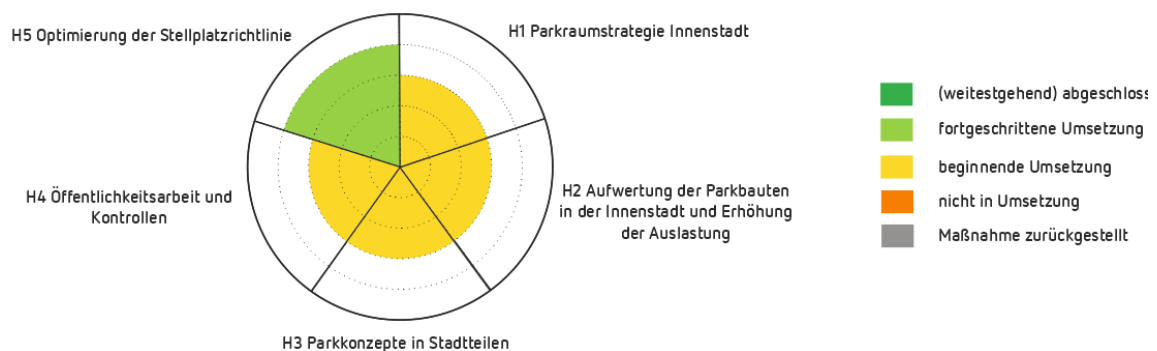


Ruhender Verkehr

Maßnahmen zum ruhenden Verkehr werden umgesetzt. Hierzu zählen insbesondere strategische Ansätze wie die innerstädtische Parkraumstrategie, Konzepte auf Stadtteilebene sowie die Verbesserung der Parkhausauslastung. Aktuell werden zudem Optimierungspotentiale der 2017 verabschiedeten Stellplatzrichtlinie ausgelotet.

Abbildung 20: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Ruhender Verkehr“

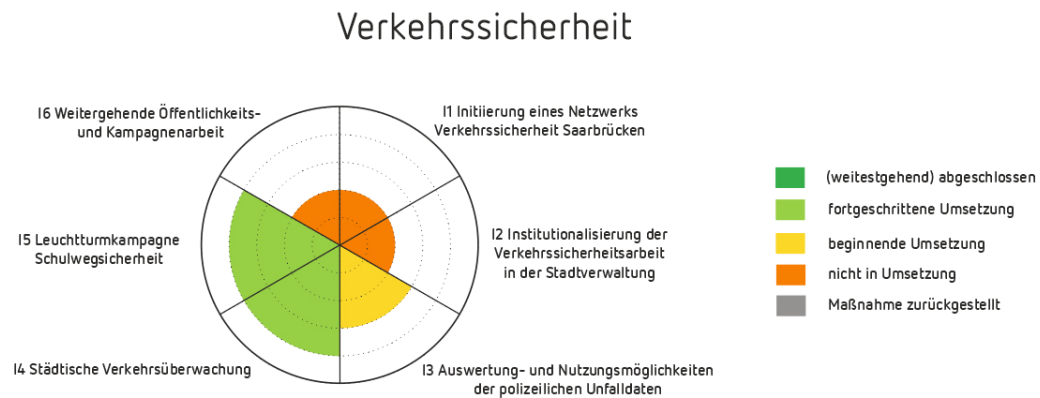
Ruhender Verkehr



Verkehrssicherheit

Das Handlungsfeld zur Verkehrssicherheit zeigt insgesamt ein sehr heterogenes Bild. Operative Maßnahmen wie die Verkehrsüberwachung oder Schulwegsicherheit sind bereits gut fortgeschritten. Demgegenüber stehen koordinierende Maßnahmen wie die institutionalisierende Verkehrssicherheitsarbeit noch aus. Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten werden in konkreten Planfällen durchgeführt, finden aber noch nicht systematisch statt.

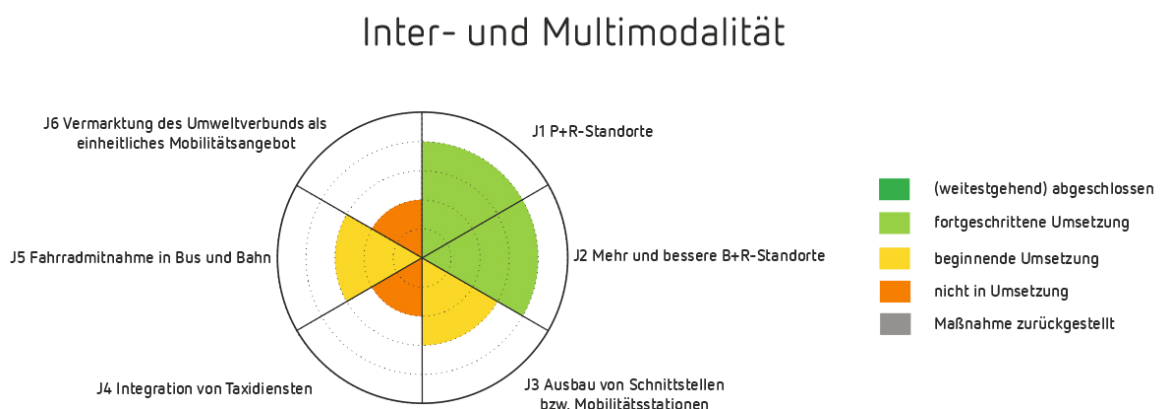
Abbildung 21: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“



Inter- und Multimodalität

Multimodale Schnittstellen wurden bereits in Teilen umgesetzt bzw. befinden sich in Umsetzung. Hierzu zählt der Ausbau der P+R- sowie B+R-Standorte. Ebenso befinden sich Mobilitätsstationen in der Planung. Die Integration von Taxidiensten oder einer umfassenden Vermarktung des Umweltverbundes als einheitliches Mobilitätsangebot stehen bisher noch aus.

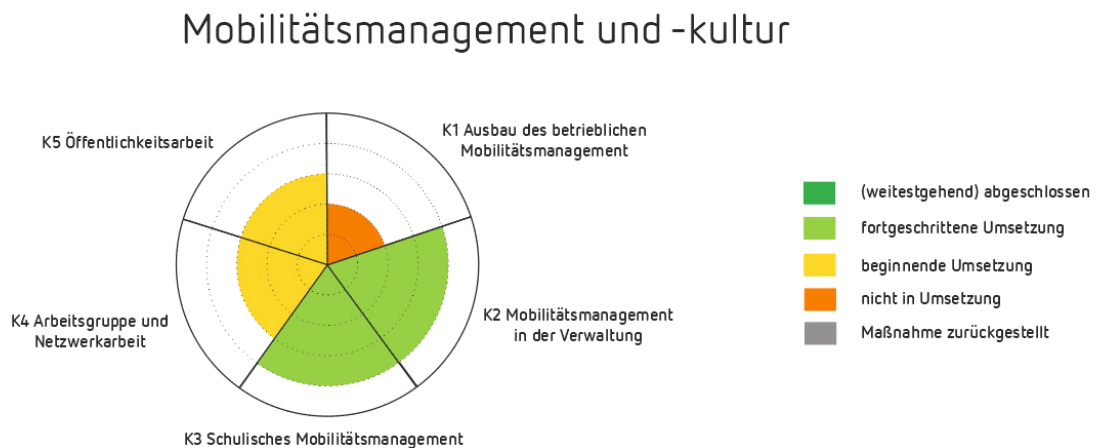
Abbildung 22: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Inter- und Multimodalität“



Mobilitätsmanagement und -kultur

Im Mobilitätsmanagement sind vor allem Maßnahmen zum schulischen und verwaltungsinternen Mobilitätsmanagement angegangen worden. Die Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit ist punktuell bereits ausgeprägt. Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements stehen noch aus.

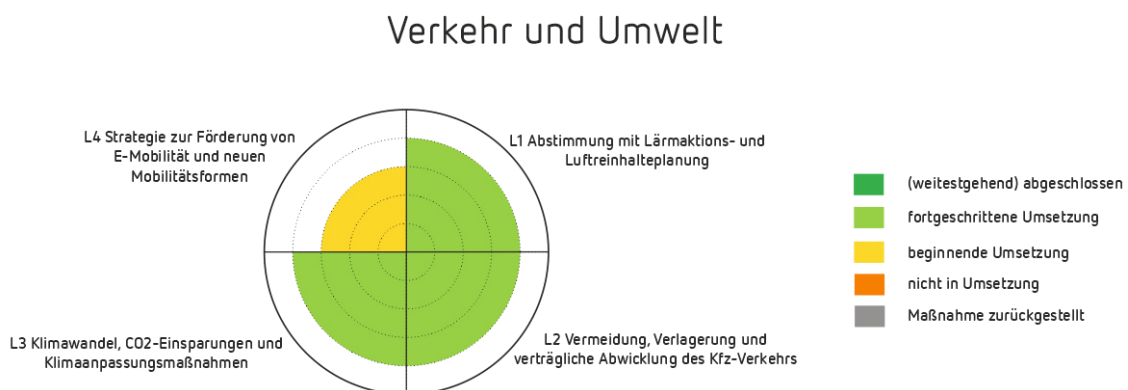
Abbildung 23: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und -kultur“



Verkehr und Umwelt

Maßnahmen zur Lärmreduktion, Luftqualität sowie klimarelevanten Themen wurden bereits vielfältig angegangen. Die Förderung der Elektromobilität wird beispielsweise durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur angegangen.

Abbildung 24: Umsetzungsstand im Handlungsfeld „Verkehr und Umwelt“



Fazit zum Umsetzungsmonitoring

Es zeigt sich, dass die Umsetzung insbesondere dort gut voranschreitet, wo Maßnahmen eng mit bestehenden Bauprogrammen, klaren kommunalen Zuständigkeiten oder kontinuierlichen Verwaltungsroutinen verknüpft sind. Dies zeigt sich bei Maßnahmen im Fußverkehr, die im Rahmen laufender Straßen- und Instandhaltungsmaßnahmen sukzessive mitberücksichtigt werden (z.B. Ausbau des Wegenetzes oder der Barrierefreiheit). Ähnlich ist es beim Radverkehr, wo insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen fortgeschritten sind und durch kontinuierliche bauliche Anpassungen getragen werden. Demgegenüber zeigt sich, dass Maßnahmen mit organisatorischem Charakter bzw. externen Abhängigkeiten mehr Zeit brauchen bzw. noch nicht initiiert wurden.

5 Ergebnisse der Wirkungsevaluation

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Wirkungsevaluation dargestellt. Die Indikatoren zu den Oberzielen des VEP werden anhand ihrer jeweiligen Entwicklung in einheitliche Trend-Kategorien eingeordnet, synoptisch dargestellt und anschließend in einem Gesamtfazit zusammengeführt. Die detaillierten Bewertungssteckbriefe der einzelnen Indikatoren können dem Anhang entnommen werden.

Für die Bewertung wird eine einheitliche fünfstufige Trend-Skala verwendet. Dies ermöglicht eine konsistente Einordnung sowohl für Indikatoren mit klar definierten Zielwerten als auch für solche mit unkonkreten Zielsetzungen (z. B. „erhöhen“, „verringern“). Bei Indikatoren mit konkreten Zielwerten erfolgt die Bewertung auf Grundlage des jeweiligen Zielerreichungsgrades, der in den Steckbriefen jeweils ausgewiesen ist. Indikatoren ohne konkret quantifizierbaren Zielwert werden anhand ihrer beobachtbaren Entwicklungstendenz eingeordnet, z. B. danach, ob sich der Wert stabil, dynamisch oder erst in Ansätzen in die gewünschte Richtung bewegt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass sowohl messbare Zielgrößen als auch qualitative oder richtungsorientierte Zielsetzungen einheitlich abgebildet werden. Die Klasseneinteilung ist hierbei wie folgt zu interpretieren:

Klasseneinteilung	Bedeutung für konkrete Zielwerte	Bedeutung für unkonkrete Zielwerte
Positive Entwicklung	Zielwert erreicht	Deutliche Entwicklung in die gewünschte Richtung
Fortschritte sichtbar	Zielwert fast erreicht	Entwicklung in gewünschte Richtung, aber noch nicht stabil
Beginnende Entwicklung	Ziel ist auf dem Weg	Erste Anzeichen einer gewünschten Entwicklung
Stagnation/Verbesserungsbedarf	Keine oder nur minimale Veränderungen	Keine oder nur minimale Veränderungen
Negative Entwicklung	Entwicklung in die falsche Richtung	Entwicklung in die falsche Richtung

5.1 Verkehrssicherheit erhöhen

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit orientiert sich an der Leitidee der „Vision Zero“ und stellt ein zentrales Ziel in Mobilitätsstrategien dar, in der eine kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen bis hin zur Vermeidung tödlicher Verkehrsunfälle anstrebt. Hierzu zählt ebenso die Senkung von Konflikten und Unfallrisiken. Ein besonderer Fokus liegt auf der Verbesserung der Sicherheit für

vulnerable Verkehrsteilnehmenden wie zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Nutzenden von Mikromobilität, da diese Gruppen ein erhöhtes Risiko für schwere Verletzungen tragen.

Indikatoren des Oberziels „Verkehrssicherheit erhöhen“

Zur Bewertung der Zielerreichung werden Indikatoren herangezogen, die unterschiedliche Aspekte der Verkehrssicherheit abbilden. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwerverletzten und getöteten Personen je 10.000 Einwohnenden dient als zentraler Verkehrssicherheitsindikator und zeigt die tatsächliche Schwere von Unfällen im Verhältnis zur Bevölkerungsgröße von Saarbrücken. Ergänzend wird die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fuß-, Radverkehr und Mikromobilität betrachtet, um die Risikosituation von besonders gefährdete Verkehrsteilnehmenden zu erfassen. Darüber hinaus liefert die subjektive Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad wichtige Erkenntnisse zur gefühlten Sicherheit, die maßgeblich das Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Zusammen ermöglichen diese Indikatoren eine ganzheitliche Bewertung, indem sie sowohl objektive Unfallzahlen als auch subjektive Sicherheitsaspekte berücksichtigen.

Trendentwicklung des Oberziels „Verkehrssicherheit erhöhen“

Die Entwicklungen im Oberziel „Verkehrssicherheit erhöhen“ sind insgesamt als stagnierend zu beurteilen (siehe Abbildung 25). Zwar zeigen die absoluten Anzahlen an Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr eine leichte Verbesserung im Vergleich zu 2018, allerdings nehmen diese zwischen 2023 und 2024 wieder zu. Eine klare Trendentwicklung in die gewünschte Richtung ist damit noch nicht abzusehen (siehe Steckbrief 1). Auch die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden stagnieren viel mehr, was allerdings auch mit der steigenden Anzahl an Radfahrenden zusammenhängt (siehe Steckbrief 2). Zudem haben die Fahrgeschwindigkeiten im Radverkehr durch den steigenden Anteil an E-Bikes und Pedelecs zugenommen, was das Potential für Unfälle erhöhen kann. Auch das Sicherheitsempfinden zu Fuß und mit dem Fahrrad wird von der Bevölkerung im Schnitt mit befriedigend bis ausreichend bewertet (siehe Steckbrief 3). Insgesamt unterstreicht dies den Bedarf nach entsprechenden Infrastrukturen und Maßnahmen, die vulnerable Verkehrsteilnehmende besser schützt.

5.2 Gleichberechtigte Teilhabe

Mit der Sicherung der Mobilität und einer gleichberechtigten Teilhabe wird das Ziel verfolgt, die Erreichbarkeit wesentlicher Alltagsziele unabhängig von Alter, Einkommen oder körperlichen Einschränkungen zu gewährleisten.

Indikatoren des Oberziels „gleichberechtigte Teilhabe“

Mit den Indikatoren zum Oberziel einer gleichberechtigten Teilhabe werden sowohl infrastrukturelle Aspekte als auch ökonomische Aspekte berücksichtigt. Die Anzahl der barrierefreien Haltestellen im Stadtgebiet ist ein zentraler Indikator für die bauliche Zugänglichkeit des ÖPNV und

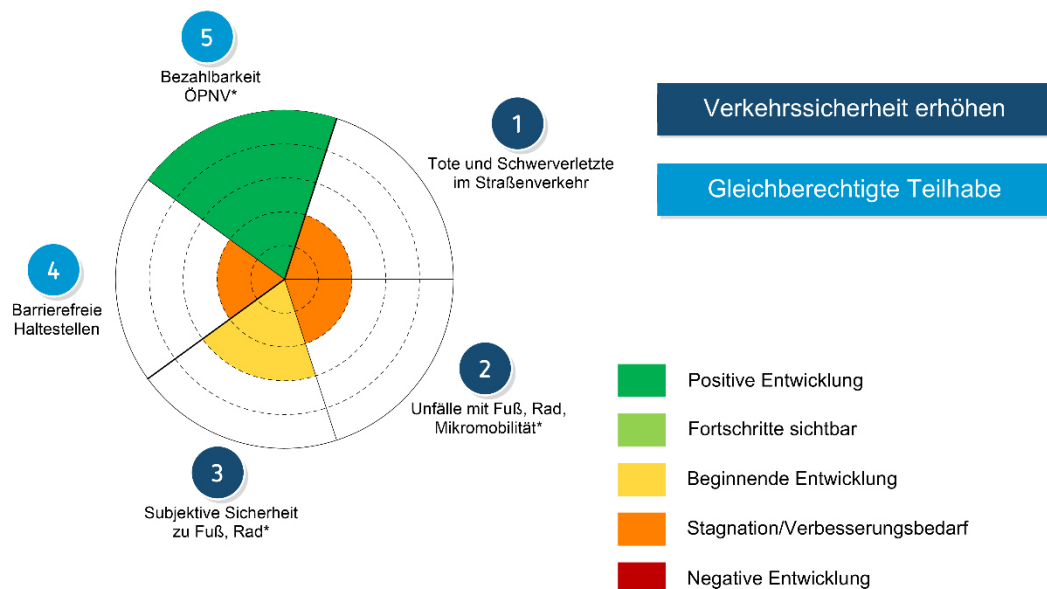
zeigt, inwiefern die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen entspricht. Ergänzend hierzu wird die Bezahlbarkeit eines ÖPNV-Monatstickets für einkommensschwache Personengruppen betrachtet, was eine entscheidende Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe darstellt. Zusammen werden hierdurch physische als auch finanzielle Barrieren im öffentlichen Verkehr untersucht.

Trendentwicklung des Oberziels „gleichberechtigte Teilhabe“

Im Bereich einer gleichberechtigten Teilhabe zeigt sich, dass die Bezahlbarkeit des ÖPNV für einkommensschwache Haushalte verbessert werden konnte, was vor allem an der Steigerung des Regelsatzes des Bürgergeldes sowie einer gleichzeitigen Reduzierung der Kosten eines vergünstigten Monatstickets im Vergleich zu 2016 zurückzuführen ist (siehe Steckbrief 5). Insgesamt ist die Preisgestaltung von Monatsfahrkarten allerdings dynamisch und hängt von verschiedenen Faktoren wie Tarifpolitik und den Kosten der Verkehrsunternehmen ab. Zu Beginn des Jahres 2026 wurden auch die Kosten für das vergünstigte Fair-Ticket von zuvor 33,60 € auf 35,60 € angehoben. Positive Entwicklungen des Indikators stellen daher eine aktuelle Momentaufnahme dar und zeigen, wie sich die Erschwinglichkeit im Kontext langfristiger Kosten und Tarifentwicklung verändert. Es ist wichtig, diese Entwicklung auch künftig regelmäßig zu evaluieren, um bei Bedarf gezielt gegensteuern zu können.

Trotz erkennbarer Fortschritte besteht weiterhin Verbesserungsbedarf beim barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Haltestellen. In Saarbrücken fehlt es bislang an einer flächendeckenden Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen, was die eigenständige Mobilität sowie die soziale Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einschränkt. Während die Saarbahnhaltestellen mit einem barrierefreien Anteil von 94 % bereits sehr weit ausgebaut sind, liegt der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen mit rund 30 % noch zurück (siehe Steckbrief 4). Auch wenn sich erkennbare Fortschritte in den letzten Jahren zeigen – so lag 2016 der Anteil an barrierefreien Bus- und Saarbahnhaltestellen zusammen noch bei rund 5 % – besteht weiterhin Verbesserungsbedarf. Insbesondere da das Personenbeförderungsgesetz seit 2022 ein vollständig barrierefreies ÖPNV-System vorschreibt. Der Ausbau ist allerdings auch von nicht unerheblichen Herausforderungen betroffen (z. B. Planungskomplexität, Verfügbarkeit von Baufirmen), weshalb Saarbrücken keinen Einzelfall darstellt und bundesweit der Ausbau der Barrierefreiheit hinterherhängt.

Abbildung 25: Trendentwicklung der Oberziele „Verkehrssicherheit erhöhen“ und „gleichberechtigte Teilhabe sichern“



*Indikator ohne konkreten Zielwert

5.3 Förderung des Umweltverbundes

Im Fokus steht hierbei vor allem die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV). Die Reduzierung der MIV-Nutzung trägt nicht nur zur Verringerung von Emissionen und Flächenverbrauch bei, sondern erhöht auch die Lebensqualität in städtischen Räumen. Zudem soll die Nahmobilität auf Quartiersebene gefördert werden, um kurze Wege und eine fußläufige Erreichbarkeit von Alltagszielen sicherzustellen.

Indikatoren des Oberziels „Förderung des Umweltverbundes“

Der Anteil des Umweltverbundes (Modal Split) stellt eine zentrale Messgröße in der Verkehrsplanung dar und gibt, ebenso wie die Anzahl der Wege nach Verkehrsmittel, Aufschluss über die tatsächliche Verkehrsverlagerung und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel. Das Verhältnis von zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohnenden stellt die Kenngröße über den Motorisierungsgrad in Saarbrücken dar und spiegelt zusammen mit den Kfz-Verkehrsstärken an Referenzpunkten die Entwicklung des Kfz-Verkehrs wider. Ergänzend wird die Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen seit Beschluss des VEP als Indikator für die infrastrukturelle Förderung des Radverkehrs herangezogen. Die Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität des ÖPNV liefert eine Bewertung der Angebotsqualität, während der Bevölkerungsanteil mit fußläufiger Erreichbarkeit von Alltagszielen die Attraktivität der Nahmobilität erfasst.

Trendentwicklung des Oberziels „Förderung des Umweltverbundes“

Insgesamt zeigt sich eine moderate positive Entwicklung hin zu einer Stärkung des Umweltverbundes, wobei die Entwicklungen je nach Indikator teilweise deutlich variieren. Der Modal Split verzeichnet im Vergleich zu 2010 eine Zunahme im Umweltverbund von zuvor 44 % auf 49 %. Insbesondere der Radverkehr kann einen starken Zuwachs verzeichnen. Gleichsam ist der Anteil des MIV leicht gesunken. Die Anteile des Fußverkehrs am Modal Split sind stabil geblieben, während der ÖPNV an Bedeutung verloren hat. Der ausgeschriebene Zielwert des VEP für das Jahr 2030 von 54 % bis 59 % ist damit allerdings erst ungefähr zur Hälfte erreicht (siehe Steckbrief 6).

Bei der Betrachtung der Wege nach Verkehrsmittel zeigt sich, dass diese insgesamt leicht gesunken sind, was darauf hindeutet, dass Veränderungen im Modal Split auf tatsächliche Verlagerungen zurückzuführen sind und nicht als Folge wachsender Gesamtnachfrage. Hierbei zeigt sich eine deutliche Verlagerung vom MIV hin zum Radverkehr. Der öffentliche Verkehr kann hingegen nicht vom Rückgang der Pkw-Wege profitieren und verzeichnet ebenfalls einen Rückgang der absoluten Wege (siehe Steckbrief 7).

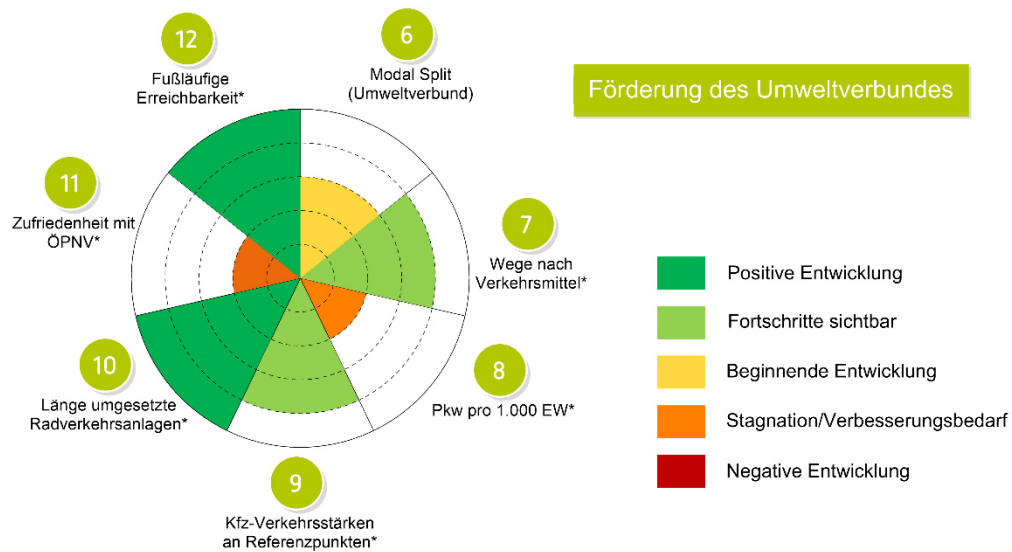
Im Vergleich zu 2016 ist der Motorisierungsgrad in Saarbrücken leicht gestiegen von 503 Pkw pro 1.000 Einwohnende auf 513. Auch wenn dieser Wert seit 2022 leicht rückläufig ist, so ist hier noch keine klare Trendwende zu erkennen (siehe Steckbrief 8). Hier könnten allerdings auch weitere Faktoren wie ein steigender Trend von Einpersonenhaushalten und somit einer tendenziell wachsenden Bedeutung des Individualverkehrs Einfluss haben. Auf der anderen Seite bestätigen die Kfz-Verkehrsstärken insbesondere an den innerstädtischen Brücken Luisenbrücke, Wilhelm-Heinrich-Brücke und Bismarckbrücke erste Anzeichen einer lokalen Verkehrsabnahme. So ist das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) hier im Schnitt um ca. 15 % zurückgegangen. Bei einer Betrachtung über alle relevanten Brücken zeigt sich allerdings, dass die durchschnittlich täglichen Verkehrsstärken lediglich um 2% abgenommen haben, was viel mehr auf eine Verkehrsverlagerung als weniger auf eine Gesamtabnahme hindeutet (siehe Steckbrief 9).

Die Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität des ÖPNV bleibt hingegen durchwachsen, insbesondere die Pünktlichkeit und damit die Zuverlässigkeit wird von der Bevölkerung bemängelt. Insgesamt wird die Zufriedenheit mit dem ÖPNV im Schnitt mit befriedigend bis ausreichend bewertet, was ein Grund dafür sein könnte, warum die ÖPNV-Anteile im Modal Split leicht zurückgegangen sind (siehe Steckbrief 11). Hier zeigen sich Verbesserungsbedarfe, um die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV zu stärken.

Sehr positiv zeigt sich die fußläufige Erreichbarkeit zentraler Alltagsziele wie Schulen, Supermärkte und Ärzte. Rund 93 % der Bevölkerung weisen mindestens eine gute Erreichbarkeit von Alltagszielen innerhalb von 1.000 m Entfernung (ca. 15-Gehminuten) auf, was kurze Wege fördert und die Nahmobilität in Saarbrücken stärkt (siehe Steckbrief 12).

Insgesamt zeigt sich damit ein differenziertes, aber überwiegend positiv ausgerichtetes Trendbild, das insbesondere aufgrund der Radverkehrsförderung Fortschritte erkennen lässt, zugleich aber auch Handlungsbedarfe insbesondere beim ÖPNV offenbart (siehe Abbildung 26).

Abbildung 26: Trendentwicklung des Oberziels „Förderung des Umweltverbundes“



*Indikator ohne konkreten Zielwert

5.4 Sicherung der Erreichbarkeit

Die Sicherung der Erreichbarkeit umfasst eine gute Zugänglichkeit zentraler Ziele für alle. Die Parkraumauslastung, der Ausbau von Fahrradabstellanlagen sowie die Erschließungsqualität im ÖPNV sind hierbei ein Indikator wie gut unterschiedliche Mobilitätsformen nutzbar sind.

Indikatoren des Oberziels „Sicherung der Erreichbarkeit“

Die Parkraumauslastung im erweiterten Innenstadtbereich zeigt, wie stark Parkraum im öffentlichen Raum nachgefragt wird. Ein hoher Parkdruck verursacht unnötige Parksuchverkehre und damit einhergehende negative Umweltauswirkungen. Die Anzahl an Radabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich liefert Erkenntnisse über die Attraktivität der Fahrradnutzung als Alltagsmobilität im Innenstadtbereich. Die Erschließungsqualität im ÖPNV ist ein zentraler Indikator für die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrsangebots in Saarbrücken aus Sicht der Bevölkerung. Ergänzend erfasst der Indikator zur Erreichbarkeit des Stadtzentrums die Reisezeiten zum Saarbrücker Hauptbahnhof während der Morgen- und Nachmittagsspitze sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr.

Trendentwicklung des Oberziels „Sicherung der Erreichbarkeit“

Die Entwicklung im Oberziel „Sicherung der Erreichbarkeit“ zeigen weitestgehend positive Fortschritte (siehe Abbildung 27). Die Parkraumauslastung des öffentlichen Straßenraums im erweiterten Innenstadtbereich weist insgesamt auf einen leicht reduzierten Parkdruck im Tagesverlauf hin. Allerdings bleibt die Lage in den Abendspitzenstunden weiterhin angespannt, wodurch es

verstärkt zu Parksuchverkehren kommen kann. Ergänzend hierzu zeigt die Auslastung der Parkhäuser im erweiterten Innenstadtbereich insgesamt ein erhebliches Potential von durchschnittlich 4.700 freien Kapazitäten zwischen 7 und 21 Uhr (siehe Steckbrief 13).

Neben der Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen ist auch ein kontinuierlicher Ausbau von Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich zu verzeichnen, was den Radverkehr insbesondere in der Alltagsmobilität fördert. Seit 2021 sind über 600 zusätzliche Fahrradstellplätze geschaffen worden (siehe Steckbrief 14).

Die Erschließungsqualität im ÖPNV gibt den Anteil der Bevölkerung je Qualitätsstufe an. Hierbei wird die Entfernung zu Haltestellen, die Art der angebotenen Verkehrsmittel sowie die Anzahl der Abfahrten an Werktagen an den jeweiligen Haltestellen berücksichtigt. Insgesamt verfügen rund 83 % der Saarbrücker Bevölkerung mindestens über ein gutes ÖPNV-Angebot (siehe Steckbrief 15).

Die Erreichbarkeitsanalyse ausgehend vom Saarbrücker Hbf mit dem MIV und ÖPNV zeigt signifikante Unterschiede abhängig von der Reisezeit. Bei kurzen Reisezeiten zeigt sich eine deutlich höhere Erreichbarkeit mit dem MIV gegenüber dem ÖPNV, insbesondere im dicht bebauten Stadtgebiet. Mit zunehmender Reisezeit übertrifft der ÖPNV allerdings den MIV in der Erreichbarkeit, insbesondere entlang der Bahnachsen. Die höhere Erschließungswirkung und gute Anbindung des Umlands zeigen im betrachteten Raum eine gute Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV, insbesondere für Pendelwege (siehe Steckbrief 16).

5.5 Straßenräume lebenswert gestalten

Das Oberziel „Straßenräume lebenswert gestalten“ umfasst die Neuaufteilung von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbundes. Darüber hinaus sollen städtebauliche Qualitäten geschaffen und die Flächenpotentiale von Plätzen und Freiräumen in Saarbrücken ausgeschöpft werden, um Aufenthaltsqualität und Begegnung im öffentlichen Raum zu stärken. Die Umsetzung des Oberziels trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität und zur Attraktivität des Stadtbildes bei.

Indikatoren des Oberziels „Straßenräume lebenswert gestalten“

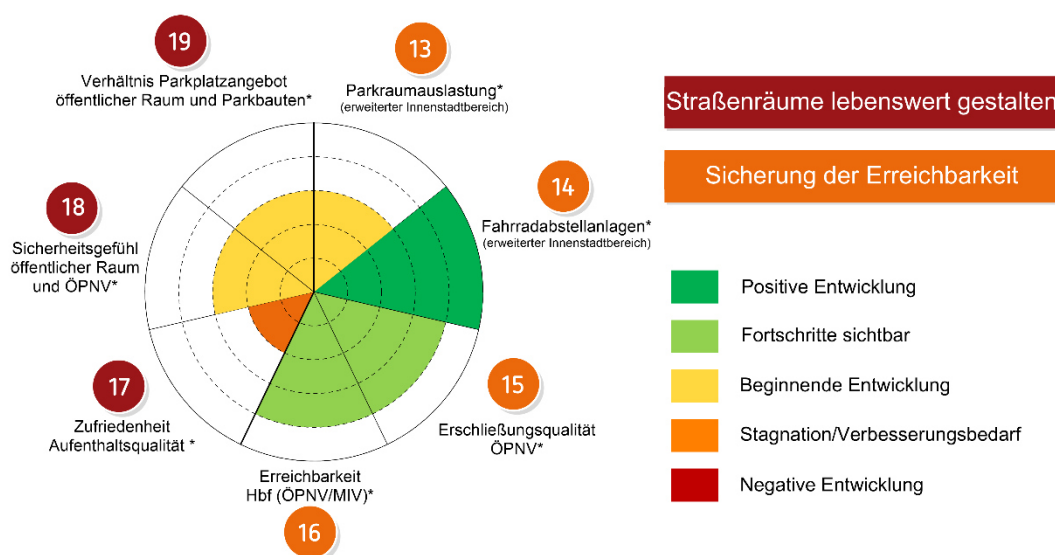
Zur Bewertung der Entwicklung des Oberziels werden vor allem Indikatoren zur wahrgenommenen Qualität von Straßenräumen herangezogen. Der Anteil der Personen, die mit der Aufenthaltsqualität zufrieden sind, ist ein zentrales Feedback der Bevölkerung zur Attraktivität öffentlicher Räume. Ergänzend zeigt der Anteil der Einwohnenden, die sich im öffentlichen Raum und im ÖPNV sicher fühlen, die Sicherheitswahrnehmung, die maßgeblich die Aufenthalts- und Nutzungsbereitschaft beeinflusst. Das Verhältnis der Parkplatzangebote im öffentlichen Raum im Verhältnis zu denen in Parkbauten gibt Aufschluss über die Organisation des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich und der Flächenverteilung zwischen Verkehr und Aufenthaltsfunktionen.

Trendentwicklung des Oberziels „Straßenräume lebenswert gestalten“

Im Bereich der Gestaltung von lebenswerten Straßenräumen offenbaren die Indikatoren insgesamt noch Handlungsbedarfe (siehe Abbildung 27). Mit einer Durchschnittsnote von 3,9 wird die Aufenthaltsqualität durch die Bevölkerung mit befriedigend bis ausreichend bewertet. Insbesondere die Sauberkeit stellt ein Defizit dar, da sie von vielen als unzureichend bewertet wird (siehe Steckbrief 17). Insgesamt besteht die Notwendigkeit, die Aufenthaltsqualität durch bessere Ausstattung, mehr Sitzgelegenheiten und eine höhere Pflege sowie Sauberkeit zu verbessern. Auch das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum wird insgesamt als mittelmäßig wahrgenommen (Durchschnittsnote: 3,5). Beleuchtung und Einsehbarkeit sind zentrale Faktoren, die von vielen Befragten nur als befriedigend oder ausreichend bewertet werden, während ein nicht unerheblicher Anteil sie als mangelhaft bis ungenügend empfindet (siehe Steckbrief 18).

Beim Verhältnis von Parkplatzangebot im öffentlichen Raum gegenüber Parkbauten im erweiterten Innenstadtbereich zeigt sich eine positive Tendenz. Das Verhältnis hat sich leicht verbessert und zusätzliche Parkhäuser schaffen weitere Kapazitäten. Dennoch bleibt die Wirkung auf die Straßenraumqualität begrenzt, da die Zahl der öffentlichen Parkstände weitestgehend unverändert blieb. Unsicherheiten sind hier gegeben, da die im Straßenraum erfasste Anzahl je nach Erhebung variieren kann. Insbesondere bei unmarkierten Parkständen können unterschiedliche Kapazitäten entstehen, da die genaue Abgrenzung und Interpretation des verfügbaren Parkraums immer auch von subjektiven Einschätzungen abhängen. Eine gezielte Reduzierung der öffentlichen Parkstände könnte jedoch Flächen schaffen, die für alternative Nutzungen zur Verfügung stehen und so mehr Menschen zugutekommen.

Abbildung 27: Trendentwicklung der Oberziele „Sicherung der Erreichbarkeit“ und „Straßenräume lebenswert gestalten“



*Indikator ohne konkreten Zielwert

5.6 Minimierung negativer Umweltbelastungen

Die Minimierung negativer Umweltauswirkungen ist ein zentrales Ziel für ein resilientes und zukunftsfähiges Saarbrücken. Ziel ist es, den Verkehrssektor in Saarbrücken so zu entwickeln, dass dieser den Anforderungen des Klimaschutzes und der Reduktion von CO₂-Emissionen um mindestens 40 % gerecht wird. Darüber hinaus sollen die lokalen Umwelteinflüsse durch den Verkehr verbessert werden, indem Lärmbelastungen und Luftschadstoffe reduziert werden. Ergänzend soll die E-Mobilität gefördert werden.

Indikatoren des Oberziels

Die Entwicklung der Jahresmittelwerte der NO₂- und Feinstaubkonzentrationen an verkehrsnahen Messstationen zeigt die Fortschritte bei der Reduktion von Luftschadstoffen im Hinblick auf die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Die Indikatoren zur Anzahl der Einwohnenden, die von zu hohen Straßenverkehrslärmbelastungen betroffen sind, sowie der Anteil der Einwohnenden, die täglich mehr als 30 Minuten aktiv mobil sind, komplettieren die Dimension zum Gesundheitsschutz. Ergänzend zeigt der Anteil der Pkw mit Elektroantrieb die Entwicklung hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen im Individualverkehr. Zusätzlich stehen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor pro Kopf als zentraler Klimaschutzindikator.

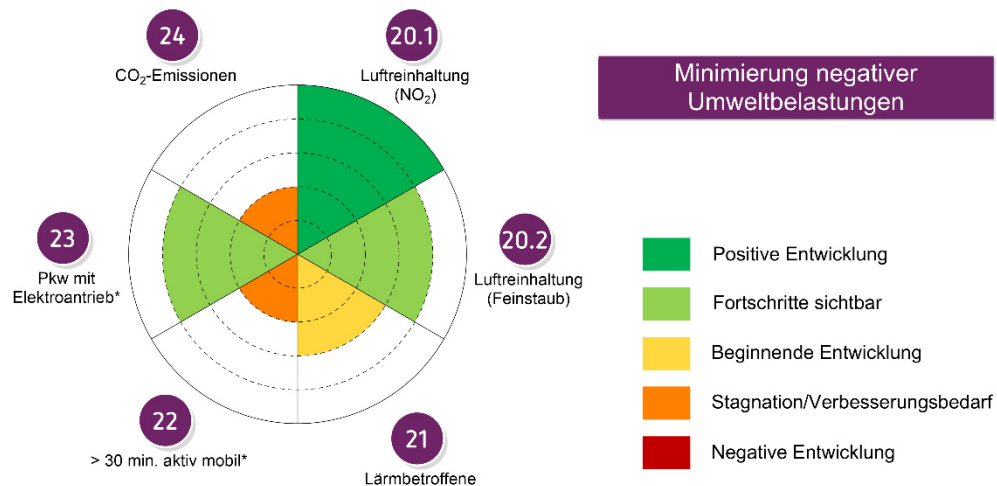
Trendentwicklung des Oberziels

Die Analyse der Indikatoren zeigt ein heterogenes Bild hinsichtlich der aktuellen Entwicklungen im Sinne des VEP (siehe Abbildung 28). Positiv hervorzuheben ist, dass Jahresmittel der Stickstoffdioxid- sowie der Feinstaubimmissionen seit Jahren deutlich unter den Grenzwerten von 40 µg/m³ liegen. Ab 2030 werden die Grenzwerte mit 20 µg/m³ verschärft. Auch wenn die aktuellen Werte bereits nahe an den neuen Grenzwerten liegen, bringen diese zusätzliche Herausforderungen mit sich, weshalb der Trend konsequent weiter forciert werden sollte (siehe Steckbrief 20).

Für den Indikator zum Anteil der Pkw mit Elektroantrieb sind hier, auf Basis der Entwicklungen in den vergangenen Jahren, Fortschritte in die richtige Richtung zu erkennen. Mit einem Anteil von rund 9 % elektrisch betriebener Pkw an allen zugelassenen Pkw bleibt jedoch noch ein weiter Weg bis zu einer umfassenden Energiewende im Verkehrssektor (siehe Steckbrief 23).

Verbesserungsbedarf besteht hingegen bei den CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Hier konnten seit 2016 keine wirklichen CO₂-Reduktionen erzielt werden (siehe Steckbrief 24). Ebenso ist ein signifikanter Anteil der Bevölkerung von zu hohem Straßenlärm betroffen (siehe Steckbrief 21).

Abbildung 28: Trendentwicklung des Oberziels „Minimierung negativer Umweltbelastungen“



*Indikator ohne konkreten Zielwert

5.7 Fazit der Wirkungsevaluation

Die Wirkungsevaluation verdeutlicht, dass Saarbrücken im Rahmen des beschlossenen VEP wichtige Impulse gesetzt hat, deren Wirkung bislang teilweise zur Entfaltung kommt. Die Stadt scheint derzeit in einer Übergangsphase zu sein, in der sich einerseits Fortschritte zeigen wie etwa im Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, der Verkehrsberuhigung sowie bei der Luftschadstoffreduktion. Andererseits reichen diese Entwicklungen noch nicht aus, um einen positiven Gesamt-Trend in allen Oberzielen des VEP zu erreichen.

Deutlich wird dies im Bereich der Verkehrssicherheit. Trotz Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur, etwa durch das gezielte Schließen von Netzlücken, zeichnet sich noch keine klare Trendwende in den Unfallzahlen von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden ab. Dies liegt zwar zum einen auch an einer insgesamt gestiegenen Anzahl an Radfahrenden und tendenziell höheren Fahrgeschwindigkeiten durch E-Bikes und Pedelecs, dennoch unterstreicht auch hier die subjektive Einschätzung der Bevölkerung zur Verkehrssicherheit den Verbesserungsbedarf. Ähnlich gestaltet sich die Situation im ÖPNV. Auf der einen Seite zeigt sich eine gute flächendeckende Erschließung mit dem ÖPNV, dessen finanzielle Zugänglichkeit verbessert werden konnte. Ebenso wird die Voraussetzung zur Nutzung des ÖPNV in Saarbrücken von der Bevölkerung grundsätzlich positiv bewertet. Auf der anderen Seite beeinträchtigen eine begrenzte Servicequalität (Pünktlichkeit, Verständlichkeit der Preisstruktur) sowie die Ausstattung von Haltestellen und die Barrierefreiheit die Attraktivität des Angebots.

Der Umweltverbund in Saarbrücken entwickelt sich dynamisch: Während eine deutliche Verlagerung auf den Radverkehr zu erkennen ist, bleibt der Fußverkehr zwar auf einem konstanten Niveau, kann aber darüber hinaus noch keinen Beitrag zur Verlagerung auf den Umweltverbund leisten. Zudem zeigt sich, dass der ÖPNV sowohl relativ als auch absolut an Bedeutung verloren hat.

Insgesamt zeigt die Evaluation, dass der bisherige Umsetzungsprozess des VEP wirkt, aber noch nicht ausreichend ist für eine umfassende nachhaltige Transformation der Mobilität und Verkehrssysteme. Allerdings gilt es auch zu berücksichtigen, dass für einige Indikatoren keine vergleichenden Basiswerte sowie konkreten Zielwerte vorlagen. Das ist nicht für alle Indikatoren realistisch möglich wie etwa bei den subjektiv wahrgenommen Aspekten zur Verkehrssicherheit oder der Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität. Dennoch lässt sich für einige Indikatoren der Grad der Zielerreichung nur eingeschränkt beurteilen, da kein Referenzrahmen besteht, der zum einen die Ambitionen der Stadt zum anderen aber auch die realistische Umsetzbarkeit berücksichtigt.

6 Handlungsempfehlungen

Im Folgenden werden aus den Erkenntnissen der Evaluation Handlungsempfehlungen abgeleitet. Ziel ist es, den Übergang in den nächsten Umsetzungszyklus in Form eines SUMP zu stärken und zu optimieren.

1. Kritische Indikatoren als Ausgangspunkt für gezielte Maßnahmenentwicklung im Rahmen der Fortschreibung

Indikatoren aus der Wirkungsevaluation, die auf eine verbesserungswürdige Zielerreichung hinweisen, sind nicht als Rückschläge zu sehen, sondern als Hinweise für gezielte Nachsteuerung. Sie zeigen auf, wo weitere Maßnahmen oder ggf. neue Ansätze erforderlich sind. Für bestimmte Themenfelder ist eine positive Entwicklung allerdings oft mit einem hohen Aufwand verbunden und erst über längere Zeiträume erreichbar (z. B. CO₂-Reduktionen oder Ausbau der barrierefreien Haltestellen). Gerade hier braucht es eine strategische Maßnahmenondierung, um ergänzende Ansätze zu entwickeln.

2. Evaluation und Monitoring zu einem festen Baustein im Umsetzungsprozess entwickeln.

Evaluation und ein kontinuierliches Monitoring schaffen Transparenz über Fortschritte, identifizieren Optimierungspotentiale und liefern die Grundlage für fundierte Entscheidungen im weiteren Verlauf. Beide Aspekte sollten als feste Bausteine im kommenden Umsetzungsprozess etabliert werden.

3. Prozessevaluation zur Identifikation fördernder und hemmender Faktoren

Neben der Wirkungsevaluation liefert die Prozessevaluation wertvolle Erkenntnisse über fördernde und hemmende Faktoren im Umsetzungsprozess (z. B. Ressourcenknappheit, Öffentlichkeitsbeteiligung oder verwaltungsinterne Zusammenarbeit). Hierauf aufbauend lassen sich gezielt Handlungsempfehlungen ableiten, um den Umsetzungsprozess zu fördern und zu optimieren. Gerade im verwaltungsinternen Praxisalltag kommt es meist zu kurz, sich mit allen relevanten Abteilungen zum Umsetzungsprozess zusammenzusetzen. Mit der Prozessevaluation soll dieser Raum geboten werden.

4. Indikatorensystem im Fortschreibungsprozess des SUMP nachschärfen

Im Bereich der Wirkungsevaluation empfiehlt es sich, bereits im Fortschreibungsprozess des SUMP das Indikatorensystem nachzuschärfen und ggf. anzupassen sowie Zielwerte zu definieren, die zum einen klar und auf das entsprechende Zielbild ausgerichtet sind und sowohl die Ambitionen als auch realistische Umsetzbarkeit miteinander vereint. Hierzu bietet sich beispielsweise ein moderierter verwaltungsinterner Workshop an. Auf Basis der Zielwerte kann der Fortschritt zur Zielerreichung besser nachvollzogen sowie mögliche Zielabweichungen frühzeitig erkannt werden.

5. Ein Monitoringkonzept zur laufenden Fortschrittskontrolle etablieren.

Neben der Evaluation bietet das Monitoring der Stadtverwaltung die Möglichkeit, im Praxisalltag den Umsetzungsfortschritt sowie die Zielerreichung handhabbar zu erfassen und eventuelle Zielabweichungen frühzeitig zu erkennen. Zur laufenden Beobachtung des Umsetzungsstands empfiehlt sich ein Tool, das regelmäßig erhobene Daten (z. B. Unfallzahlen, Verkehrsstärken) bündelt und systematisch den jeweiligen Zielwerten gegenüberstellt. Eine zentrale Übersicht, z. B. in Form eines Dashboards im Intranet, soll der Verwaltung eine klare und handhabbare Sicht auf den Umsetzungsfortschritt geben. Zudem können mögliche Maßnahmen-Priorisierungen (etwa bei einer drohenden Zielverfehlung) besser nachvollzogen und begründet werden.

7 Ausblick

Ziel des vorliegenden Evaluierungsberichtes war es, im Rahmen der Wirkungsevaluation die gesamtstädtischen Wirkungen durch die Umsetzung des VEP Saarbrücken 2030 zu messen und die Entwicklungen hinsichtlich der Oberziele abzuschätzen und zu bewerten.

Es zeigt sich, dass in Saarbrücken bereits viele positive Entwicklungen im Hinblick auf die Oberziele des VEP angestoßen werden konnten (z. B. Stärkung des Radverkehrs, Verkehrsberuhigung, Förderung der E-Mobilität). Demgegenüber steht Saarbrücken aber auch vor der Herausforderung wie etwa die Verkehrssicherheit, insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmende, zu verbessern, die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors effektiv zu reduzieren sowie die Barrierefreiheit auszubauen.

Mit der anstehenden Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2030 zum Mobilitätsplan Saarbrücken 2040 bietet sich nun die Chance, den eingeschlagenen Weg strategisch weiterzuentwickeln, Stärken und Schwächen systematisch zu analysieren und darauf aufbauend ein zielgerichtetes Maßnahmenpaket für den kommenden Umsetzungszyklus nachzuschärfen und abzuleiten, um die Mobilität in Saarbrücken weiterhin stadtverträglich und nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

8 Literaturverzeichnis

- ADAC (Hrsg.) (2025): Spritpreis-Entwicklung: Benzin- und Dieselpreise seit 1950. Kraftstoffpreisentwicklung der letzten 24 Monate in Cent pro Liter. Verfügbar unter: <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/#spritpreise-die-letzten-24-monate> [abgerufen am 29.10.2025]
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (2025): Mobilität in Deutschland. MiD. Kurzbericht
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung – DIW e.V. (Hrsg.) (2024): Das Deutschlandticket als Beitrag zu nachhaltiger Mobilität – Eine Analyse auf Basis von Tracking-Daten. Verfügbar unter: https://www.diw.de/de/diw_01.c.893202.de/projekte/das_deutschlandticket_als_beitrag_zu_nachhaltiger_mobilitaet_____eine_analyse_auf_basis_von_tracking-daten.html [abgerufen am 29.10.2025]
- Hubrich, S., Wittig, S., Ließke, F., Wittwer, R. und Gerike, R. (2025): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ Städtevergleich. Technische Universität Dresden. Abgerufen von: <https://tu-dresden.de/srv>.
- infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Regionale Ergebnisse – ein Überblick.
- Lenz, M. und Kirschbaum, S. (2023): Mobilitätsbefragung in der Landeshauptstadt Mainz 2023 – Ergebnisbericht für die Stadt Mainz (Kurzfassung).
Bearbeitung durch Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG.
- Rupprecht Consult (Hrsg.) (2019): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe).
- Statistisches Bundesamt – Destatis (Hrsg.) (2025): Personenverkehr im 1. Halbjahr 2025. 1 % mehr Fahrgäste in Bussen und Bahnen. Pressemitteilung vom 22. September 2025. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/09/PD25_344_461.html [abgerufen am 29.10.2025]

9 Anhang

9.1 Indikatorensteckbriefe

9.1.1 Indikatorensteckbriefe: Verkehrssicherheit erhöhen

1. Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwerverletzten und getöteten Personen je 10.000 Einwohner

Beschreibung des Indikators

- Die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Personen pro Jahr erfasst die schwersten Unfallfolgen und dient als zentrales Maß für die Bewertung der Verkehrssicherheit.
- Indem die Unfallzahlen pro 10.000 Einwohnenden angegeben werden, wird die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt.

Datenquelle

- Unfallstatistik der Polizei

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
7 SV/10.000 EW 0,27 Getötete/10.000 EW (2016)	6 SV/10.000 EW 0,16 Getötete/10.000 EW (2024)	Verringern („Vision Zero“)	Verbesserungsbedarf (-13% SV; -42% Getötete)

Entwicklung des Indikators

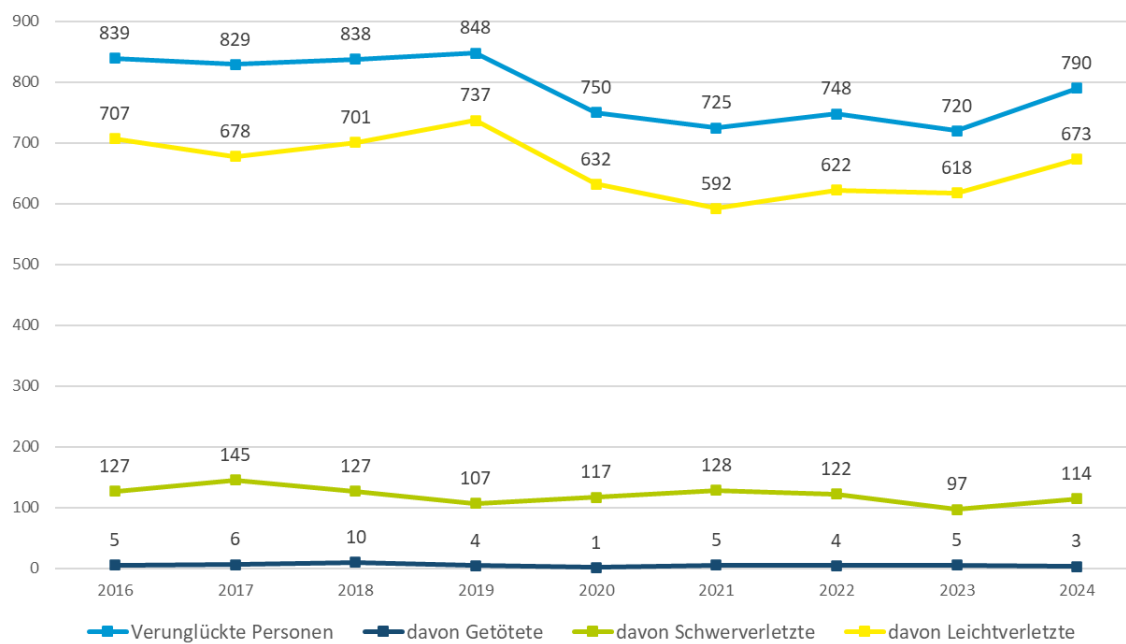
- Die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Personen sank von 839 im Jahr 2016 auf 790 im Jahr 2024. Nach einem pandemiebedingten Rückgang in den Jahren 2020 und 2021 ist seit 2022 wieder ein leichter Anstieg zu beobachten.
- Die Anzahl der Getöteten schwankte stark zwischen 1 und 10 pro Jahr, ohne erkennbaren langfristigen Trend. Mit 0,27 Getöteten (2016) bzw. 0,16 Getöteten (2024) pro 10.000 Einwohnenden bleibt das Niveau insgesamt relativ niedrig.
- Die Zahl der Leichtverletzten ging von 707 im Jahr 2016 auf 673 im Jahr 2024 zurück, während die Zahl der Schwerverletzten relativ konstant blieb und leichte Schwankungen zeigte (127 im Jahr 2016 gegenüber 114 im Jahr 2024). Das macht rund 6 bis 7 Schwerverletzte pro 10.000 Einwohnende aus.
- Insgesamt zeigt die Entwicklung eine leichte Verbesserung. Die Schwankungen bei den Getöteten und Schwerverletzten deuten jedoch darauf hin, dass hier keine klare Trendwende erkennbar ist.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Durch eine wachsende Anzahl an zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sowie älteren Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr steigt auch der Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden mit einer potentiell höheren Unfallschwere.
- Mit der wachsenden Bedeutung von E-Bikes und Pedelecs im Straßenverkehr steigen Fahrgeschwindigkeiten an, was Unfallrisiken erhöhen kann.

Steckbriefanhang:

Abbildung 29: Anzahl der Toten und Schwerverletzten Personen im Straßenverkehr im Jahr



2. Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fuß-, Radverkehr und Mikromobilität

Beschreibung des Indikators

- Anhand der Anzahl der Verkehrsunfälle pro Jahr, bei denen zu Fuß Gehende, Radfahrende und Nutzende von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scootern) beteiligt sind kann die Verkehrssicherheitslage für aktive und neue Mobilitätsformen abgebildet werden und zeigt, wie sich die Risiken für diese vulnerablen Verkehrsteilnehmenden entwickeln.

Datenquelle

- Unfallstatistik der Polizei

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
211 (Fußverkehr) 198 (Radverkehr) (2016)	190 (Fußverkehr) 201 (Radverkehr) (2024)	verringern	Verbesserungsbedarf -10% (Fußverkehr) 2% (Radverkehr)

Entwicklung des Indikators

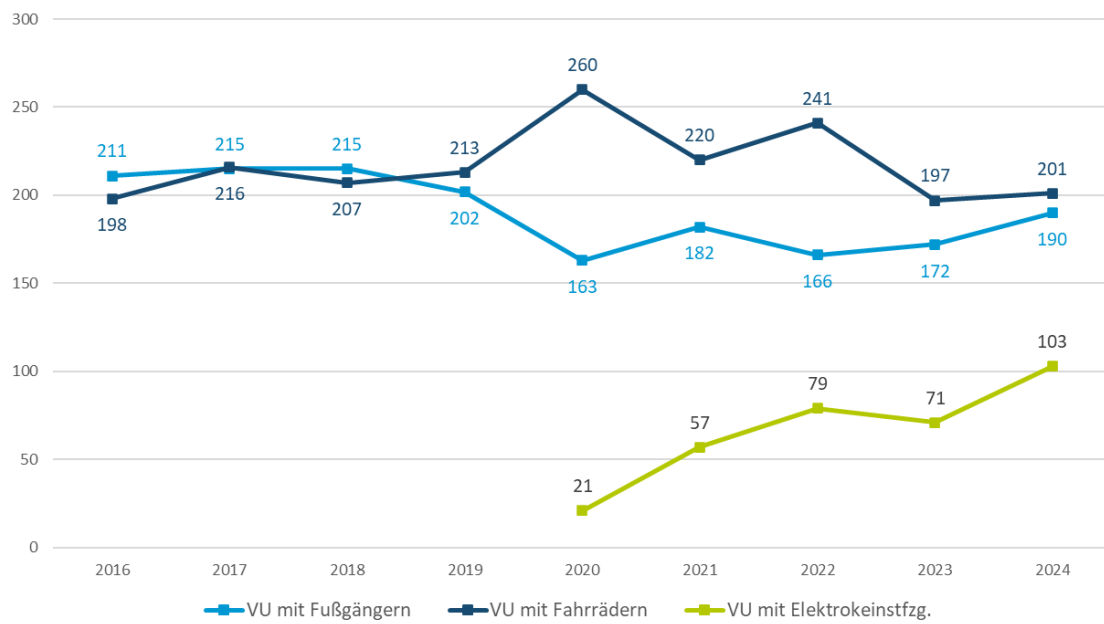
- Die Zahl der Unfälle mit zu Fuß Gehenden sank von 211 im Jahr 2016 auf 190 im Jahr 2024. Nach einem Rückgang im Zuge der Corona-Pandemie im Jahr 2020 (163) und 2022 (166) ist seit 2023 wieder ein leichter Anstieg zu erkennen.
- Die Unfälle mit Radfahrenden stiegen in dem Zeitraum zunächst von 198 (2016) auf 260 (2020), gingen danach aber wieder zurück und lagen 2024 bei 201. Insgesamt zeigt sich hier eine deutliche Spitze im Jahr 2020.
- Zwischen 2019 und 2023 zeigt sich eine gegenläufige Entwicklung in den Unfallzahlen mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden.
- Die Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen nahmen seit ihrer Erfassung im Jahr 2020 stark zu, was auf eine zunehmende Bedeutung in der Alltagsmobilität hindeutet.
- Nach einer dynamischen Entwicklung während der Corona-Pandemie gleichen sich die Unfallzahlen wieder stärker dem Niveau vor der Pandemie an, weshalb sich hier keine klare Trendwende bisher abzeichnet. Vielmehr scheinen die Unfälle mit zu Fuß Gehenden und vor allem Elektrokleinstfahrzeugen zuzunehmen.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Mit der wachsenden Bedeutung von E-Bikes und Pedelecs im Straßenverkehr steigen Fahrgeschwindigkeiten an, was Unfallrisiken erhöhen kann.
- Erhöhte Risikobereitschaft bei Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen (Personenmitnahme, alkoholisierte Nutzung)

Steckbriefanhang:

Abbildung 30: Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Fuß-, Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen im Jahr



3. Subjektive Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator misst die subjektive Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, also wie sicher sich Personen zu Fuß oder mit dem Fahrrad in Saarbrücken fühlen. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist ein zentraler Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Insbesondere in der Alltagsmobilität entscheidet das subjektive Sicherheitsgefühl, ob man etwa das Fahrrad nutzt. Berücksichtigt werden hierbei unter anderem Aspekte wie die Qualität der Geh- und Radwege, die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Die Datenerhebung erfolgt durch eine Haushaltsbefragung der Bevölkerung.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Haushaltsbefragung)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	Durchschnittsnote Fußverkehr: 3,2 Durchschnittsnote Radverkehr: 3,8	Note verbessern	Beginnende Entwicklung

Entwicklung des Indikators

- Zu Bewertung der Situation des Fuß- und Radverkehrs konnten die Befragten verschiedene Teilaspekte benoten.
- Subjektive Sicherheit Fußverkehr
 - Der Anteil derjenigen, die keine Einschätzung gegeben haben liegt zwischen 3 % und 16 %.
 - Die Fußverkehrssituation wird insgesamt überwiegend positiv wahrgenommen. Zwischen 46 % und 80 % bewerten die meisten Teilaspekte als „befriedigend“ bis „sehr gut“. Die Trennung der Geh- und Radwege wird hingegen deutlich kritischer bewertet (39 % befriedigende bis sehr gute Bewertung).
 - Die Qualität der Gehwege erhält im Vergleich die beste Bewertung und wurde von annähernd der Hälfte der Personen als gut oder sehr gut bewertet (49 %).
 - Die Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende sowie die Verkehrssicherheit (z. B. an Straßenquerungen oder Kreuzungen) werden von einem guten Drittel der Personen mindestens gut eingeschätzt (jeweils 38 % bzw. 36 % der Personen). Die Barrierefreiheit der Gehwege (z. B. Bordsteinhöhe) wurde von 27 % mindestens als gut bewertet, wobei 16 % der Befragten hierzu keine Einschätzung gemacht hat.
 - Die Beleuchtung der Gehwege wird von 46 % der Befragten mindestens als befriedigend bewertet.
- Subjektive Sicherheit Radverkehr
 - Der Anteil der Befragten, die zu den einzelnen Teilaspekten keine Einschätzungen gegeben haben, liegt zwischen 3 % und 16 %.

- Die Qualität der Wege, wie Fahrbahnoberflächen und -breite, wird überwiegend positiv beurteilt. 49 % der Befragten vergeben die Noten „gut“ oder „sehr gut“. 8 % bewerten die Qualität mit mangelhaft oder ungenügend.
- Die Sicherheit der Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrende wird deutlich kritischer beurteilt. Nur 27 % der Befragten bewerten diesen Aspekt als „gut“ oder „sehr gut“. Ebenso bei der Beleuchtung von Abstellanlagen werden Defizite gesehen. Lediglich 10 % bewerten diese mindestens mit gut, wobei 36 % der Befragten hier keine Einschätzung abgegeben haben.
- Die Ampelschaltungen für Radfahrende werden von 36 % der Befragten als „gut“ oder „sehr gut“ bewertet.
- Die subjektive Sicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad wird insgesamt als überwiegend zufriedenstellend wahrgenommen. Ein großer Teil der Befragten bewertet die Wegequalität sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad positiv.
- Deutliche Verbesserungspotentiale bestehen jedoch bei kritischeren Teilaspekten, insbesondere die fehlende Trennung von Rad- und Gehwegen, der Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende sowie die Sicherheit an Kreuzungen für Radfahrende.

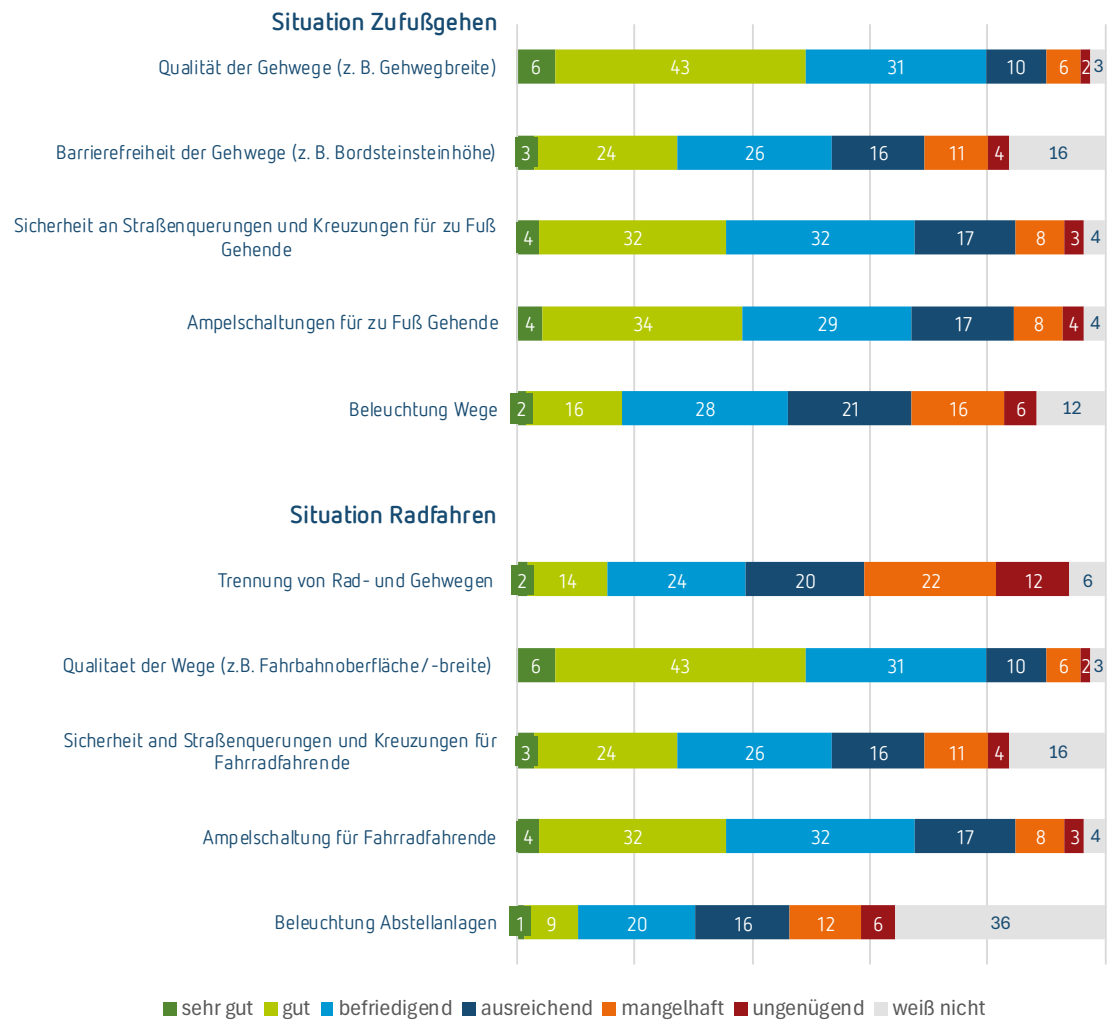
Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Abbildung 31: Bewertung der subjektiven Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad

Subjektive Verkehrssicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad



Alle Angaben in % der Personen

9.1.2 Indikatorensteckbriefe: Mobilität und gleichberechtigte Teilhabe sichern

4. Anzahl an barrierefreien Haltestellen im Stadtgebiet

Beschreibung des Indikators

- Ein barrierefreier ÖPNV ist ein essenzieller Baustein zur Förderung der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Barrierefreie Haltestellen sind Voraussetzung für die unabhängige und eigenständige Mobilität sowie die soziale Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Seit Anfang 2022 sind nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) barrierefreie Haltestellen gesetzlich verpflichtend.
- Im Zuge einer älter werdenden Bevölkerung steigt auch der Anteil an Menschen, die auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen sind.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken
- Saarbahn

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
5% (Bus- und Saarbahnhaltestellen) 2016	94% (Saarbahn-Haltestellen) 30% (Bushaltestellen) 45% (Bahnhalttestellen)	100%	Verbesserungsbedarf

Entwicklung des Indikators

- Saarbrücken verfügt über 403 Bushaltestellen mit insgesamt 825 Haltepunkten. Etwa 30% der Bushaltestellen sind vollständig oder teilweise barrierefrei. 281 Haltestellen (606 Haltepunkte) sind nicht barrierefrei.
- Den höchsten Anteil an barrierefreien Bushaltestellen hat Alt-Saarbrücken mit 51% gefolgt von Dudweiler (42%) und Gersweiler (41%). Die Stadtteile Altenkessel, Bübingen, Schafbrücke und Güdingen verfügen über keine barrierefreien Bushaltestellen, obwohl dort mit rund 17.200 Menschen fast 10% der Saarbrücker Bevölkerung leben.
- Von den 18 Saarbahn-Haltestellen sind 17 Haltestellen vollständig barrierefrei.
- Insgesamt gibt es in Saarbrücken 11 Haltepunkte der Deutschen Bahn, von denen 5 barrierefrei sind.
- Insbesondere für die Bus- und Bahnhalttestellen besteht ein besonderer Verbesserungsbedarf. Der Anteil der barrierefreien Haltestellen bleibt an dieser Stelle hinter den gesellschaftlichen und gesetzlichen Erwartungen. Ein beschleunigter Ausbau ist dringend nötig. Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass im Vergleich zu 2016 die Anzahl der barrierefreien Bushalttestellen seit 2016 von 65 auf 122 Haltestellen fast verdoppelt werden

konnte.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Die Geschwindigkeit des barrierefreien Umbaus ist vor allem auch abhängig von den finanziellen und personellen Kapazitäten in der Verwaltung sowie der Verfügbarkeit an geeigneten Planungsbüros und Baufirmen.

Steckbriefanhang:

Abbildung 32: Anzahl der ÖPNV-Haltestellen in Saarbrücken nach Barrierefreiheit

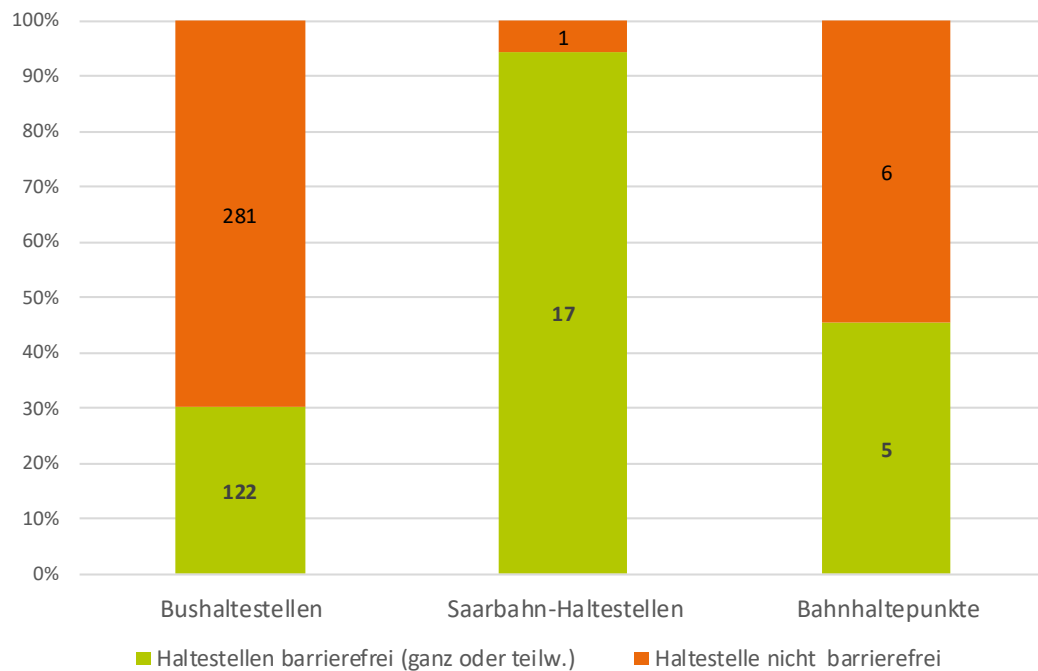


Tabelle 2: Anteil der barrierefreien Bushaltestellen nach Stadtteilen in Saarbrücken

Stadtteil	Haltestellen gesamt	Haltepunkte gesamt	HS barriere- frei (ganz oder teilw.)	HP barriere- frei (ganz oder teilw.)	Anteil, bez. auf HS
Bezirk Mitte					
St. Johann	66	140	25	45	38%
Eschberg	12	26	3	6	25%
Malstatt	44	89	12	16	27%
St. Arnual	22	45	5	9	23%
Alt-SB	43	99	22	41	51%
Bezirk West					
Burbach	27	56	7	12	26%
Altenkessel	12	21	0	0	0%

Stadtteil	Haltestellen gesamt	Haltepunkte gesamt	HS barriere- frei (ganz oder teilw.)	HP barriere- frei (ganz oder teilw.)	Anteil, bez. auf HS
Gersweiler	14	29	6	11	43%
Klarenthal	18	34	6	9	33%
Bezirk Halberg					
Bischmisheim	10	15	3	5	30%
Bübingen	6	11	0	0	0%
Brebach- Fechingen	21	44	6	20	29%
Schafbrücke	6	12	0	0	0%
Ensheim	9	18	3	4	33%
Eschringen	5	10	1	1	20%
Güdingen	20	39	0	0	0%
Bezirk Dudweiler					
Dudweiler	43	88	18	34	42%
Herrensohr	5	9	1	1	20%
Jägersfreude	6	12	2	3	33%
Scheidt	14	28	2	2	14%

5. Bezahlbarkeit eines ÖPNV-Monatstickets für einkommensschwache Personengruppen

Beschreibung des Indikators

- Ein entscheidender Faktor für die soziale Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist ein Zugang zu bezahlbaren Verkehrssystemen. Von besonderer Relevanz ist hierbei ein bezahlbarer ÖPNV.
- Die Bezahlbarkeit ist hierbei definiert als die Höhe der Kosten für ein ÖPNV-Monatsticket im Verhältnis zum im Bürgergeld vorgesehenen Mobilitätsanteil. Sie setzt die Summe der Ticketpreise für eine erwachsene Person in Verhältnis zu den entsprechenden Regelbedarfsanteilen für Verkehr und wird als Prozentwert angegeben. Je niedriger die Kennzahl, desto besser ist die finanzielle Zugänglichkeit des ÖPNV für einkommensschwache Personen.

Datenquelle

- Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
Kennzahl: 160 % 2016	Kennzahl: 66 % 2025	verringern	Positive Entwicklung

Entwicklung des Indikators

- Im Jahr 2016 konnten Bezieherinnen und Bezieher von Arbeitslosengeld II in Saarbrücken mit der SozialCard verschiedene Vergünstigungen nutzen, darunter ein ermäßigtes ÖPNV-Monatsticket. Der Preis betrug 40,80 € für Erwachsene. Demgegenüber lag der im Regelbedarf vorgesehene Mobilitätsanteil bei 25,45 € für eine alleinstehende Person. Damit überschritten die Ticketkosten den vorgesehenen Betrag mit einem Anteil von 160 % deutlich.
- Im Jahr 2025 konnte mit der SozialCard ein sogenanntes Fair-Ticket erworben werden. Das Monatsticket kostete für berechnete Personen 33,30 € im Monat. Demgegenüber lag der Mobilitätsanteil bei 50,49 € für eine alleinstehende Person. Damit lag der Anteil der Ticketkosten am vorgesehenen Betrag bei 66 %.
- Im Vergleich zu 2016 konnten einkommensschwache Personen durch einen höheren Regelbedarf als auch durch einen höheren verkehrsbezogenen Anteil am Regelbedarf bei gleichzeitig gesunkenen Kosten für ein Monatsticket deutlich entlastet werden.
- Insgesamt ist die Preisgestaltung von Monatsfahrkarten dynamisch und hängt von verschiedenen Faktoren wie Tarifpolitik und den Kosten der Verkehrsunternehmen ab. Positive Entwicklungen des Indikators stellen daher eine aktuelle Momentaufnahme dar und zeigen, wie sich die Erschwinglichkeit im Kontext langfristiger Kosten und Tarifentwicklung verändert. So ist ab 2026 das vergünstigte Fair-Ticket bereits von 33,30 € auf 35,60 € angestiegen. Es ist wichtig, diese Entwicklung auch künftig regelmäßig zu evaluieren, um bei Bedarf gezielt gegensteuern zu können.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Landes- und Bundesmittel zur Finanzierung des ÖPNV
- Kosten der Verkehrsunternehmen

Steckbriefanhang:

Tabelle 3: Anteil der Kosten einer (vergünstigten) Monatsfahrkarte am verkehrsbezogenen Anteil des Bürgergeldes bzw. Arbeitslosengeld II

Jahr	Regelsatz ALG II/Bürgergeld			Bezahlbarkeit ÖPNV
	Erwachsene Person			
	Regelsatz	Anteil Verkehr	Kosten Monatskarte	
2025	563 €	50,49 €	33,30 €	66 %
2016	404 €	25,45 €	40,80 €	160 %

9.1.3 Indikatorensteckbriefe: Förderung des Umweltverbundes

6. Anteil des Umweltverbundes am Modal Split

Beschreibung des Indikators

- Der Modal Split gibt die prozentuale Verteilung der genutzten Verkehrsmittel im Personverkehr an. Er zeigt, welcher Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr, öffentlichem Verkehr, Fahrrad oder zu Fuß durch die Einwohnenden Saarbrückens zurückgelegt wird. Als zentraler Indikator ermöglicht er die Analyse und Bewertung von Veränderungen in der Zusammensetzung des Verkehrs.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Haushaltsbefragung)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
44 % (2010)	49 % (2025)	54 % untere Grenze 59 % obere Grenze	Beginnende Entwicklung (50 % relative Zielerreichung; untere Grenze) (33 % relative Zielerreichung; obere Grenze)

Entwicklung des Indikators

- Im Vergleich zu 2010 hat sich der MIV von 56 % um fünf Prozentpunkte auf 51 % reduziert. Auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist von 17 % (2010) auf 15 % leicht gesunken. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege blieb in der Betrachtungszeit konstant bei 23 %. Deutlichen Zuwachs ist hingegen beim Radverkehr zu verzeichnen dieser hat sich von 4 % (2010) auf 11 % erhöht.
- Die Entwicklung in Saarbrücken zeigt eine positive Tendenz. Der Anteil des Umweltverbundes stieg von 44 % (2010) auf 49 % (2025), vor allem durch den starken Zuwachs beim Radverkehr. Im Städtevergleich weist Saarbrücken mit 51 % den höchsten Anteil des MIV auf, liegt damit jedoch auf einem ähnlichen Niveau wie Wuppertal und Kaiserslautern. Der Anteil des Fußverkehrs ist in Saarbrücken mit 23 % etwas schwächer ausgeprägt als in den meisten Vergleichsstädten, der Radverkehr ist mit 11 % ebenfalls unterdurchschnittlich ausgeprägt. Auffällig ist der vergleichsweise höhere ÖPNV-Anteil (15 %), der nur in Mainz noch überschritten wird. Insgesamt zeigt Saarbrücken eine MIV-geprägtere Mobilitätsstruktur als die meisten Vergleichskommunen
- Der VEP gibt für die Anteile des Umweltverbundes am Modal Split Zielwerte von 54 % bis 59 % an. Ausgehend vom Basiswert konnte die untere Grenze des Zielwertes zu 50 % und die obere zu 33 % erreicht werden (relative Zielerreichung). Für den nächsten SUMP-Zyklus erscheint es sinnvoll, durch ein ausgewogenes Verhältnis von Push- und Pull-Maßnahmen, den ÖPNV zu stärken und die aktive Mobilität weiter zu fördern, um den positiven Trend weiter zu forcieren.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Abbildung 33: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) nach Wegen im Jahr 2010 und 2025

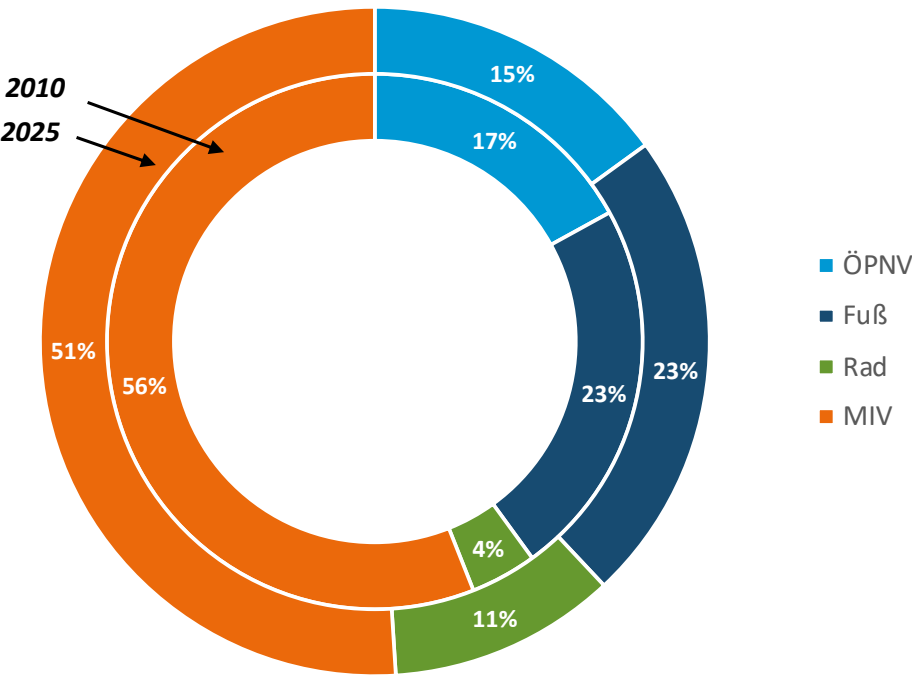
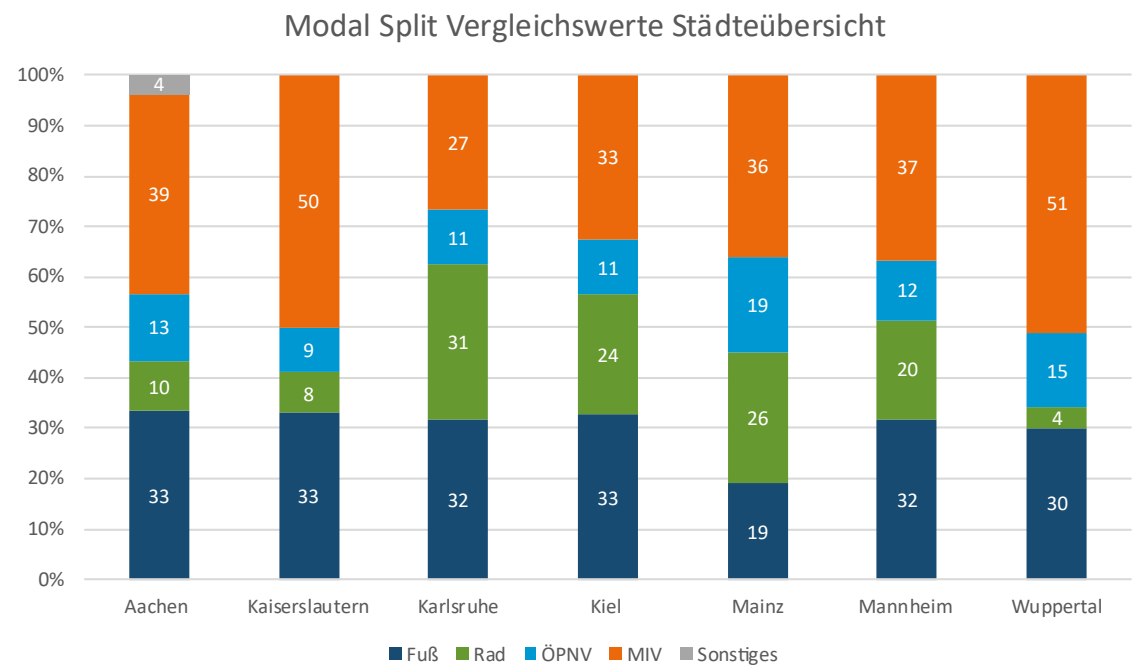


Abbildung 34: Modal Split ausgewählter Städte als Vergleichswerte (Erhebungsjahr 2023)



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

7. Anzahl der Wege nach Verkehrsmittel

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator gibt die absolute Anzahl der zurückgelegten Wege im Personenverkehr getrennt nach Verkehrsmitteln an. Im Gegensatz zum Modal Split, der relative Anteile in Prozent darstellt, zeigt dieser Indikator die tatsächlichen Mengen und macht damit das absolute Verkehrsaufkommen sichtbar.
- Der Indikator liefert Erkenntnisse über Veränderungen im Gesamtaufkommen und in der Nutzung einzelner Verkehrsmittel. So kann untersucht werden, ob beispielsweise eine Zunahme des Radverkehrs auf eine generelle Ausweitung der Wege oder auf eine Verlagerung beispielsweise vom Pkw zurückzuführen sind.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Haushaltsbefragung)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
Anzahl Wege Umweltverbund: 230.000	Anzahl Wege Umweltverbund 248.800	Umweltverbund erhöhen und MIV reduzieren	Fortschritte sichtbar (+8 % Umweltverbund) (-15 % MIV)
Anzahl Wege MIV: 300.000	Anzahl Wege MIV: 254.200		

Entwicklung des Indikators

- Insgesamt ist das Wegeaufkommen im Vergleich zu 2010 von rund 530.000 Wegen um ca. 5 % gesunken auf 503.000 Wege. Veränderungen in den Anteilen der Verkehrsmittel sind daher als Verlagerungen und nicht als Folge wachsender Gesamtnachfrage zu interpretieren.
- Beim Fußverkehr zeigt sich in der absoluten Betrachtung ein leichter Rückgang von 2.000 Wegen, wenn auch die Anteile in der Relation im Modal Split stabil geblieben sind.
- Beim Radverkehr zeigt sich ein sehr deutlicher Anstieg von rund 20.000 Wegen auf 53.500 Wegen, was einer Zunahme von rund 168 % entspricht. Hier zeigt sich eine klare Verlagerung zugunsten des Radverkehrs.
- Beim MIV als Fahrer:in lässt sich ein Rückgang von 240.000 Wege auf 211.200 Wege feststellen, was einer Abnahme von rund 12 % entspricht. Die Wege als Mitfahrer:in sind sogar um 28 % von zuvor 60.000 Wege auf nun 43.000 Wege gesunken. Der Rückgang ist proportional höher als der Rückgang des MIV insgesamt, was vermuten lässt, dass die individuelle Mobilität mit dem Pkw zugenommen hat.
- Die Wege mit dem ÖV haben sich von 90.000 Wegen um 14 % reduziert auf rund 77.300 Wegen, was zeigt, dass der ÖV nicht von der Abnahme des MIV-Anteils profitieren konnte.
- Insgesamt zeigt sich eine positive Entwicklung mit einer starken Zunahme des Radverkehrs bei einem gleichzeitigen Rückgang der Pkw-Wege. Die nachhaltige Mobilität in

Saarbrücken gewinnt absolut wie auch relativ an Bedeutung. Kritisch zu beurteilen ist jedoch, dass die absoluten Wege im ÖV trotz sinkender Pkw-Wege gesunken sind, was Attraktivitätsdefizite unterstreicht (siehe Indikator 11. Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität des ÖPNV).

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Bevölkerungsentwicklung

Steckbriefanhang:

Tabelle 4: Anzahl der Wege nach Verkehrsmittel

	Modal Split 2010	Anzahl der Wege* 2010	Modal Split 2025	Anzahl der Wege* 2025
Fuß	23 %	120.000	23 %	118.000
Fahrrad	4 %	20.000	11 %	53.500
MIV als Fahrer:in	45 %	240.000	42 %	211.200
MIV als Mitfahrer:in	11 %	60.000	9%	43.000
ÖV	75%	90.000	15%	77.300
		530.000		503.000

*gerundet

8. Verhältnis von zugelassenen Pkw (privat) pro 1.000 Einwohnenden

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator gibt an, wie viele privat zugelassene Personenkraftwagen auf 1.000 Einwohnende entfällt. Er spiegelt hierbei den Motorisierungsgrad von Saarbrücken wider.
- Die Entwicklung des Indikators dient der Bewertung von Trend in der Fahrzeughaltung und deren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Ein sinkender Wert kann auf eine erfolgreiche Förderung alternativer Mobilitätsangebote und eine Reduzierung der Pkw-Abhängigkeit hinweisen.

Datenquelle

- Kraftfahrtbundesamt (KBA)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
504 Pkw/1.000 EW (2016)	513 Pkw/1.000 EW (2024)	Verringern	Stagnation/Verbesserungsbedarf (um 1,8 % angestiegen)

Entwicklung des Indikators

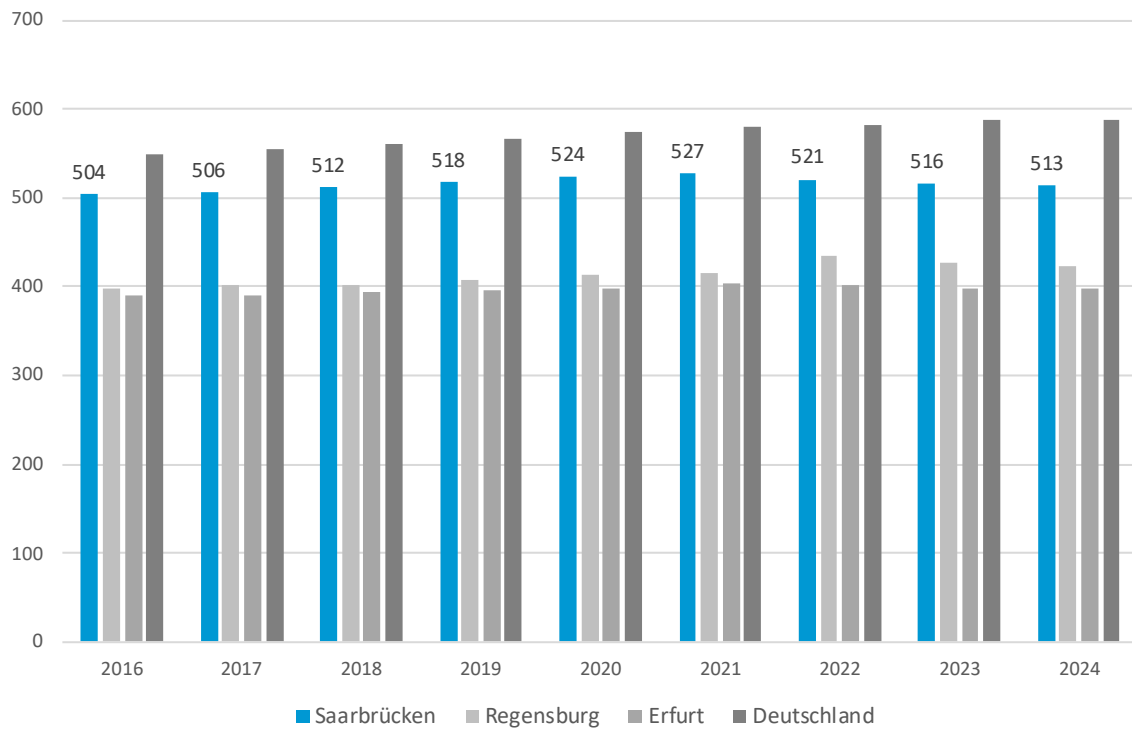
- In Saarbrücken lag der Motorisierungsgrad 2016 bei 504 Pkw pro 1.000 Einwohnenden und stieg bis 2021 kontinuierlich an. Nach einem Höchstwert von 527 Pkw pro 1.000 Einwohnende ist seitdem ein leichter Rückgang zu beobachten. Im Jahr 2024 liegt der Wert bei 513 Pkw pro 1.000 Einwohnende. Insgesamt zeigt sich im Betrachtungszeitraum ein moderater Anstieg gefolgt von einem leichten Rückgang.
- Im Vergleich zu Saarbrücken liegt die gesamtdeutsche Entwicklung deutlich höher. 2016 lag der Motorisierungsgrad bei 574 Pkw pro 1.000 Einwohnenden und steigt bis 2024 kontinuierlich auf 588. Vergleichbare Städte wie Regensburg und Erfurt bewegen sich deutlich unter Saarbrücken. In Regensburg stieg der Motorisierungsgrad von 398 im Jahr 2016 auf 423 im Jahr 2024. Auch Erfurt verzeichnet in diesem Zeitraum eine Zunahme von 389 auf 397 Pkw pro 1.000 Einwohnende.
- Insgesamt weist Saarbrücken eine deutlich höhere Motorisierungsrate auf als vergleichbare Städte. Eine deutliche Trendwende ist im Betrachtungszeitraum noch nicht zu erkennen, wenn auch ein leichter Rückgang seit 2022.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Topografische Gegebenheiten können Einfluss auf die Attraktivität von alternativen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad haben.
- Finanzielle Möglichkeiten zur Anschaffung eines Pkw.

Steckbriefanhang:

Abbildung 35: Verhältnis von zugelassenen Pkw (privat) pro 1.000 Einwohnenden in Saarbrücken, Erfurt und Regensburg



9. Kfz-Verkehrsmengen an relevanten Knotenpunkten/Querschnitten

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator erfasst die Kraftfahrzeug-Verkehrsstärken an ausgewählten Knotenpunkten oder Straßenquerschnitten innerhalb eines definierten Zeitraums (z. B. werktägliche Spitzenstunden). Er bildet die Intensität des motorisierten Verkehrs an wichtigen Referenzpunkten ab.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
Summe DTV an relevanten Querschnitten: 179.756 Kfz/24h (2009)	Summe DTV an relevanten Querschnitten: 176.874 Kfz/24h (2025)	Verringern	Beginnende Entwicklung (-2 % prozentuale Veränderung)

Entwicklung des Indikators

- Zwischen 2009 und 2025 zeigen die DTV-Werte der Brücken im erweiterten Innenstadtbereich eine deutliche räumlich differenzierte Entwicklung, die auf strukturelle Veränderungen im Mobilitätsverhalten sowie auf verkehrsregelnde Maßnahmen zurückzuführen sein könnten.
- Auf den innenstadtnahen Brücken (Luisenbrücke, Wilhelm-Heinrich-Brücke, Bismarckbrücke) ist ein klarer Rückgang der Verkehrsstärken zu beobachten. Mögliche Einflussfaktoren sind die Einführung der flächendeckenden Tempo-30-Regelung im Innenstadtbereich (2023) bzw. die Förderung der Verkehrsberuhigung im Zentrum. Anreize für den Durchgangsverkehr werden hierdurch reduziert.
- Im Gegensatz dazu verzeichnen die Brücken in den Randbereichen Verkehrszuwächse:
 - Ostspange: +20 %
 - Malstatter Brücke: +4 %
 - Westspange: +2 %
 Diese Entwicklung deutet auf Verlagerungseffekte hin, möglicherweise aufgrund veränderter Routenwahl über die Stadtautobahn.
- Die Tagesganglinien zeigen insbesondere auf den innenstadtnahen Brücken eine Abnahme der Verkehrsstärken von 15 %, wobei die klassischen Morgen- und Abendspitzen deutlich abgeflacht sind. Der Verkehr verteilt sich inzwischen gleichmäßiger im Tagesverlauf. Bei einer Betrachtung über alle relevanten Brücken zeigt allerdings aufgrund von Verlagerungseffekten, dass die durchschnittlich täglichen Verkehrsstärken lediglich um 2% abgenommen haben.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Baustellen sowie Wetterbedingungen können Einfluss haben auf die Verkehrsmittel-

und Routenwahl am Erhebungstag und somit das Verkehrsaufkommen lokal beeinflussen.

Steckbriefanhang:

Abbildung 36: Tagesganglinie Kfz-Verkehr auf den Innenstadtbrücken (kumuliert)

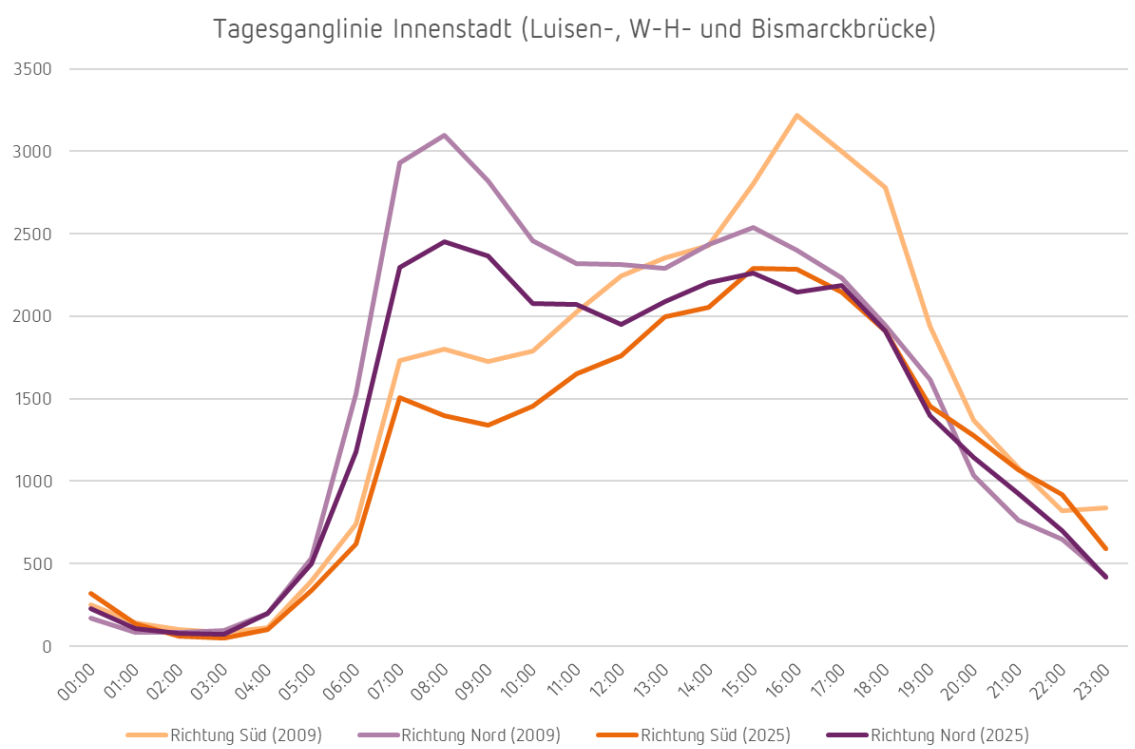
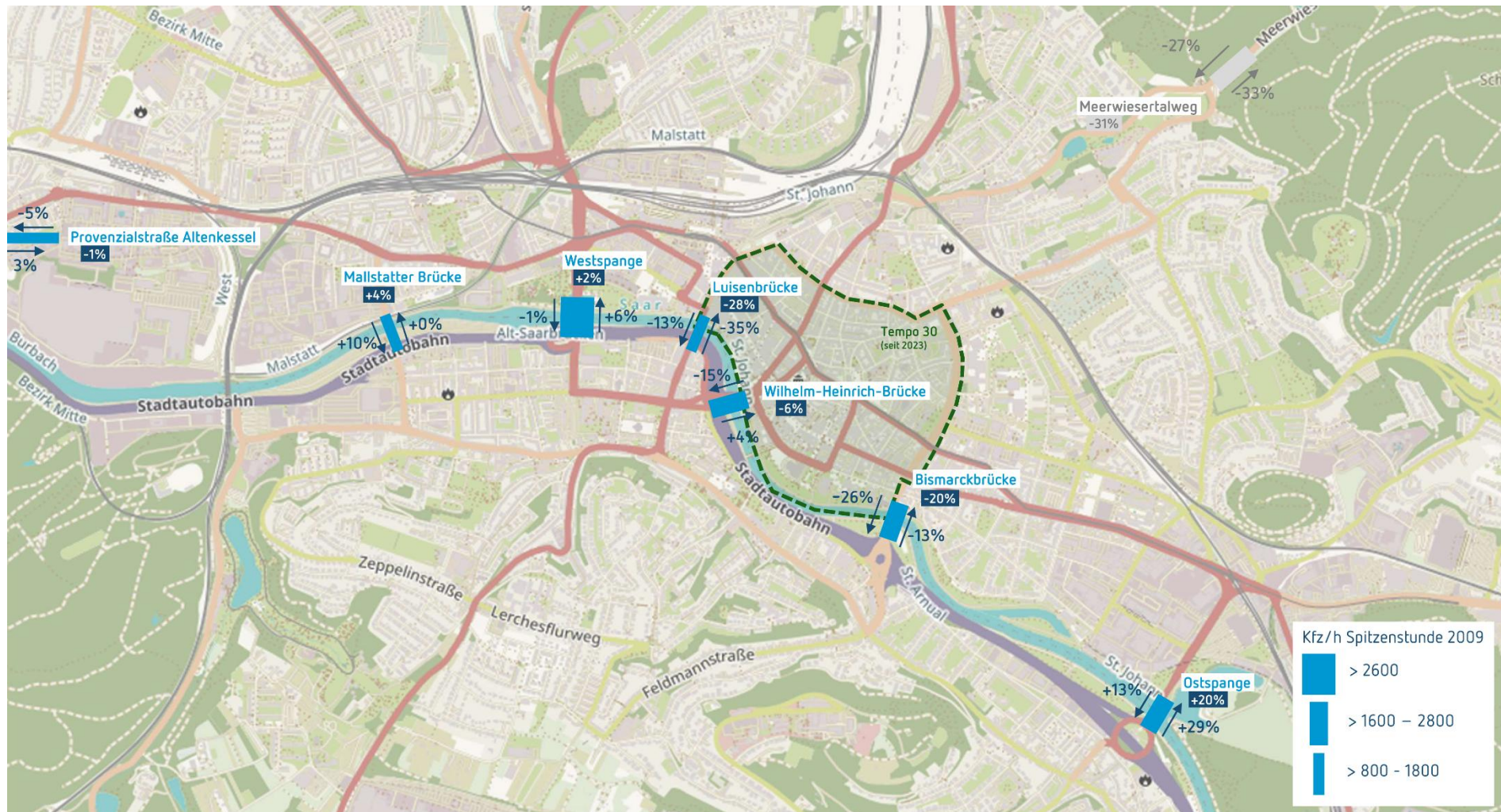


Tabelle 5: Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken an relevanten Querschnitten in Saarbrücken

Jahr	Querschnitt	Verkehrsstärken (Kfz/24h)	Veränderung zu 2009
Bismarckbrücke			
11.2009	Stadteinwärts	13.159	/
	Stadtauswärts	15.944	/
09.2025	Stadteinwärts	11.413	-13 %
	Stadtauswärts	11.823	-26 %
Luisenbrücke			
11.2009	Stadteinwärts	8.264	/
	Stadtauswärts	4.270	/
06.2025	Stadteinwärts	5.351	-35 %
	Stadtauswärts	3.707	-13 %

Jahr	Querschnitt	Verkehrsstärken (Kfz/24h)	Veränderung zu 2009
Ostspange			
11.2009	Stadteinwärts	13.921	/
	Stadtauswärts	16.893	/
07.2025	Stadteinwärts	17.954	+29 %
	Stadtauswärts	19.009	+13 %
Wilhelm-Heinrich-Brücke			
11.2009	Stadteinwärts	15.533	/
	Stadtauswärts	15.559	/
07.2025	Stadteinwärts	16.192	+4 %
	Stadtauswärts	13.188	-15 %
Westspange			
11.2009	Stadteinwärts	24.778	/
	Stadtauswärts	31.655	/
06.2025	Stadteinwärts	26.244	+6 %
	Stadtauswärts	31.413	-1 %
Malstatter Brücke			
2009	Stadteinwärts	11.080	/
	Stadtauswärts	8.700	/
2025	Stadteinwärts	11.050	±0 %
	Stadtauswärts	9.530	+10 %

Abbildung 37: Veränderung der Kfz-Verkehrsstärke an ausgewählten Brücken



10. Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen seit 2016

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator erfasst die kumulierte Ausbaulänge neu geschaffener oder wesentlich verbesserter Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen) seit Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans.
- Ein dichtes und sicheres Radverkehrsnetz bildet die Grundlage für ein fahrradfreundliches Saarbrücken. Es ist ein wesentlicher Faktor, um den Umstieg auf das Fahrrad zu unterstützen.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
~ 49,6 km Radverkehrsinfrastruktur (2016)	~ 71,6 km Radverkehrsinfrastruktur (2025)	erhöhen	Positive Entwicklung (+ 22 km bzw. + 44 %)

Entwicklung des Indikators

- Die Förderung des Radverkehrs ist ein zentrales Handlungsfeld im VEP Saarbrücken 2030. Handlungsfelder aus dem VEP sind unter anderem das Schließen von Netzlücken sowie die Entwicklung von Radhauptachsen (z. B. nördlich der Saar, Innenstadt/Universität und Innenstadt/Hochschule für Technik und Wirtschaft).
- Die realisierten Radverkehrsanlagen umfassen eine Gesamtlänge von rund 22 km (zzgl. der Fahrradzone im Nauwieser Viertel), verteilt auf unterschiedliche Führungsformen (siehe Tabelle 6). Mit rund 15,7 km Gesamtlänge sind vor allem Schutzstreifen realisiert worden. Hinzu kommen Radfahrstreifen, baulich getrennte Geh- und Radwege sowie Fahrradstraßen.
- Im Rahmen der Bestandsanalyse zum VEP wurden 2016 rund 49,6 km an Radverkehrsinfrastruktur in Saarbrücken erfasst (nicht berücksichtigt: gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr). Seit 2016 sind demnach rund 44 % an zusätzlicher Infrastruktur geschaffen worden. Insgesamt ist die Entwicklung als positiv und richtungsweisend zu werten, was sich nicht zuletzt auch in der Entwicklung der Radverkehrsanteile im Modal Split widerspiegelt. Es ist zu erwarten, dass durch die vorgesehene Realisierung der komfortablen und sicheren Radhauptachsen sowie der Fortschreibung des SUMPs die Attraktivität weiter gesteigert werden kann.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Tabelle 6: Länge umgesetzter Radverkehrsanlagen seit 2016 in Saarbrücken

Radverkehrsanlage	Länge
Schutzstreifen	15.700 m
Radfahrstreifen	1.600 m
Baulich getrennter Geh- und Radweg	1.700 m
Fahrradstraße	1.300 m
Radfahrstreifen/Schutzstreifen	1.400 m
Öffnung Einbahnstraße für den Radverkehr	170 m
Umweltspur/Radfahrstreifen	200 m
Fahrradzone (Nauwieser Viertel)	k.A.

11. Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität des ÖPNV

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator erfasst die subjektive Einschätzung von Nutzenden bzw. befragten Personen zur Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs in Saarbrücken. Bewertet wurden Aspekte wie Fahrtenhäufigkeit, Anschlüsse, Pünktlichkeit, Komfort etc.
- Die Ergebnisse geben Aufschluss darüber, wie attraktiv das ÖPNV-Angebot aus Sicht der Bevölkerung wahrgenommen wird.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Haushaltsbefragung)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	Erreichbarkeit Arbeits- / Ausbildungsort: 3,7 Bewertung Verkehrssituation: 3,2 Bewertung Bus- und Saarbahnverkehr: 3,6	Note verbessern	Verbesserungsbedarf

Entwicklung des Indikators

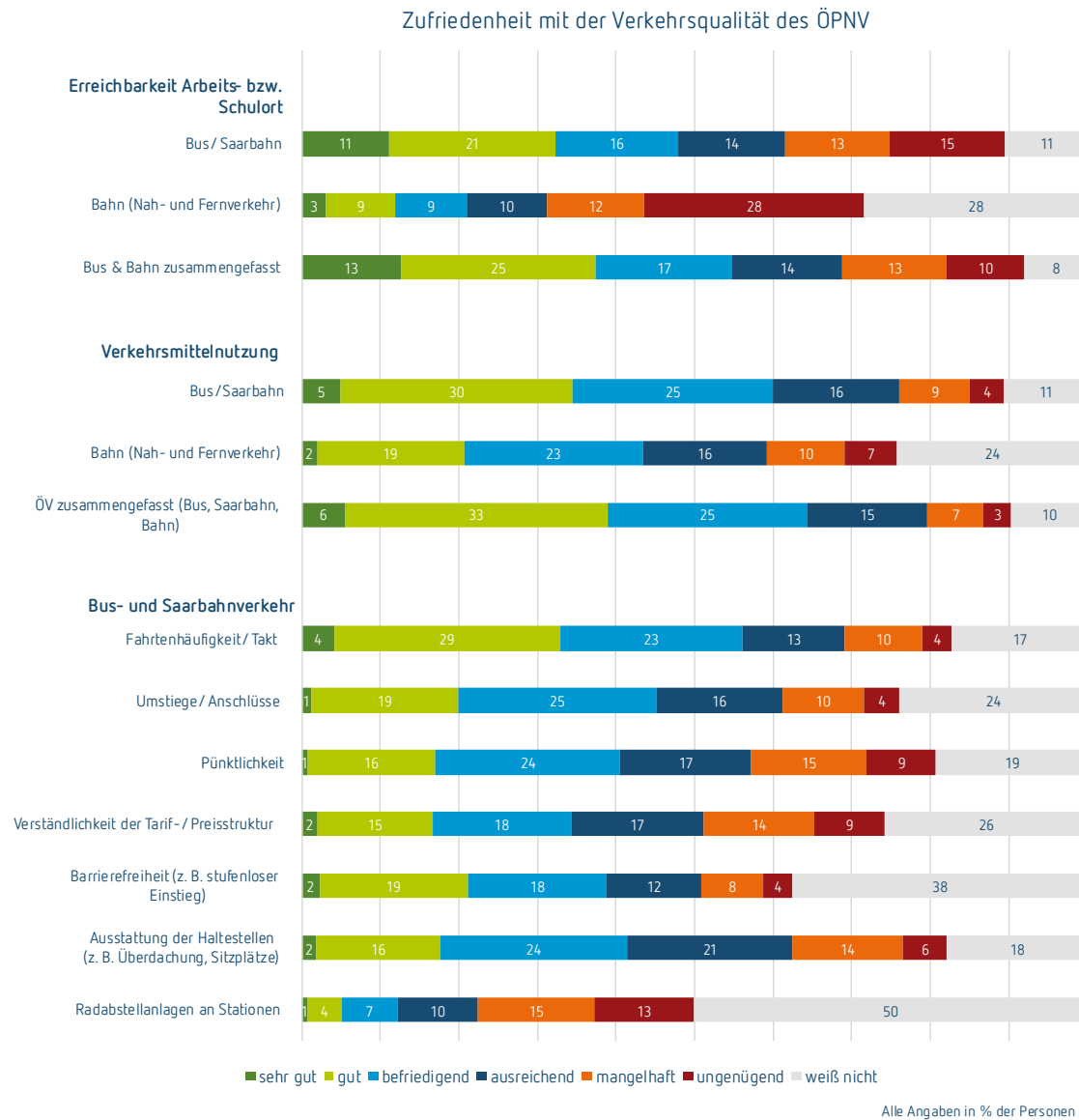
- Die Erreichbarkeit mit der Bahn zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort wird von vielen Befragten kritisch gesehen. Insgesamt 40 % bewerten die Bahn mit mangelhaft oder ungenügend. Der Bus und die Saarbahn schneiden im Vergleich hingegen deutlich besser ab. 48 % der Befragten bewerten diese mindestens als befriedigend.
- Die Voraussetzungen für die Nutzung des ÖPNV wird insgesamt positiv bewertet, wobei auch hier der Bus und die Saarbahn besser bewertet wird als die Bahn, wobei die Bahn insgesamt von einem höheren Anteil der Befragten nicht bewertet wurde.
- Unter den Teilaspekten des Bus- und Saarbahnverkehrs wurde die Fahrtenhäufigkeit und der Takt am besten bewertet. 56 % der Befragten bewerteten diesen Aspekt mindestens als befriedigend.
- Problematischer wird allerdings die Verständlichkeit der Tarifstruktur sowie die Pünktlichkeit wahrgenommen, da nur ein kleiner Teil der Befragten diese Aspekte mit gut bewerten.
- Die Barrierefreiheit sowie die Radabstellanlagen scheinen für die Befragten insgesamt eine geringere Bedeutung zu haben. 38 % bzw. 50 % machten hierzu keine Einschätzung.
- Die Verkehrsqualität des ÖPNV wird insgesamt als durchwachsen wahrgenommen. Während die Nutzung von Bus- und Saarbahn überwiegend positiv wahrgenommen wird. Schwächen zeigen sich hingegen vor allem bei der Pünktlichkeit und somit bei der Zuverlässigkeit des ÖPNV.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Abbildung 38: Zufriedenheit der Befragten mit der Verkehrsqualität des ÖPNV



12. Bevölkerungsanteil mit fußläufiger Erreichbarkeit von Alltagszielen

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator erfasst den Anteil der Bevölkerung, der ausgewählte Alltagsziele wie Schulen oder Ärzte 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) unterschieden.
- Differenziert wird die Erreichbarkeit hierbei in fünf Klassen:
 - Sehr gute Erreichbarkeit: alle vier Kategorien innerhalb von 1.000 m vorhanden
 - Gute Erreichbarkeit: drei von vier Kategorien vorhanden
 - Mittlere Erreichbarkeit: zwei von vier Kategorien vorhanden
 - Geringe Erreichbarkeit: eine Kategorie vorhanden
 - Sehr geringe Erreichbarkeit: keine Kategorie vorhanden
- Der Indikator bewertet die Erfüllung zentraler Aufgaben der Daseinsvorsorge und berücksichtigt die soziale Teilhabe sowie die Attraktivität einer aktiven Alltagsmobilität.

Datenquelle

- Melderegister, OpenStreetMap

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	Sehr gute Erreichbarkeit 64 % Gute Erreichbarkeit: 29 %		Positive Entwicklung

Entwicklung des Indikators

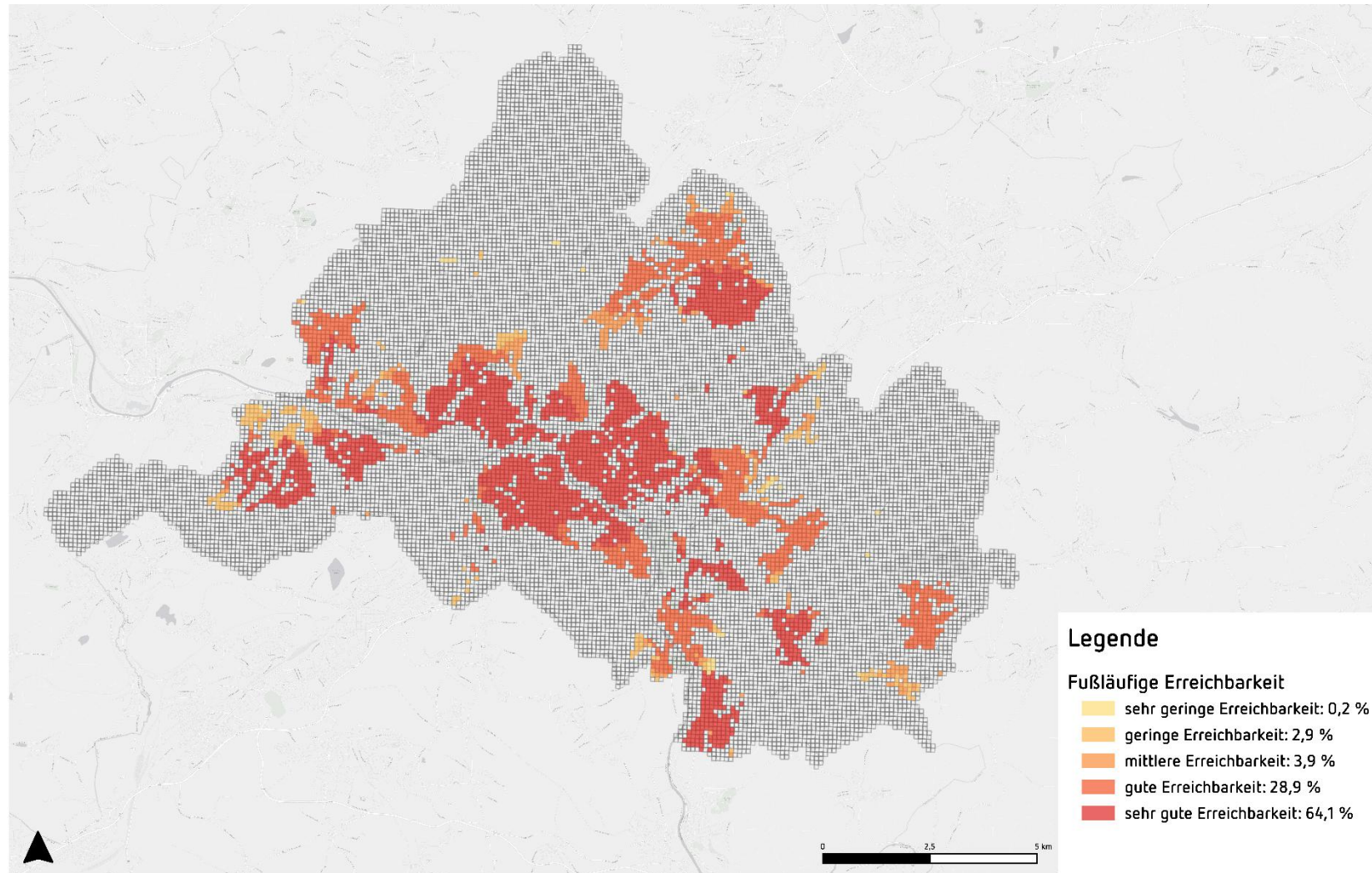
- Auf Basis einer GIS-gestützten Analyse kann ermittelt werden, wie viele Alltagsziele innerhalb eines 1.000*1.000 m Rasters liegen und wie viele Menschen in den jeweiligen Quadranten leben.
- Die Analyse zeigt eine sehr hohe Versorgungsqualität in Saarbrücken:
 - Sehr gute Erreichbarkeit: 64,1 % (118.537 Einwohnende)
 - Gute Erreichbarkeit: 28,9 % (53.581 Einwohnende)
- Damit verfügen rund 93 % der Bevölkerung über mindestens drei von vier Alltagskategorien in fußläufiger Distanz, was eine sehr gute Grundversorgung und kurze Wege für den Großteil der Bevölkerung in Saarbrücken sicherstellt.
- Eine mittlere und geringe Erreichbarkeit betreffen zusammen nur rund 6,8 % der Bevölkerung, während die sehr geringe Erreichbarkeit mit 0,2 % nahezu vernachlässigbar ist.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Die Ansiedlung von Orten des öffentlichen Lebens wie Supermärkte ist unter anderem auch abhängig von privaten Investoren, Betreiberinteressen und Wirtschaftlichkeitsfaktoren.

Steckbriefanhang:

Abbildung 39: Fußläufige Erreichbarkeit von Alltagszielen in Saarbrücken (Stand 12/25)



9.1.4 Indikatorensteckbriefe: Sicherung der Erreichbarkeit

13. Parkraumauslastung im erweiterten Innenstadtbereich

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator misst den Anteil der belegten Parkstände an der Gesamtzahl des verfügbaren Angebots im öffentlichen Straßenraum im erweiterten Innenstadtbereich bzw. in den Bewohnerparkzonen A1 bis R. Er gibt Auskunft darüber, wie stark der Parkraum im öffentlichen Straßenraum im erweiterten Innenstadtbereich genutzt wird. Er bildet den Parkdruck und potenziellen Parkplatzsuchverkehr im Tagesverlauf ab.
- Gemäß den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, wird der Parkdruck folgendermaßen klassifiziert:
 - Über 90% Auslastung: Sehr hoher Parkdruck
 - 80 bis 90% Auslastung: hoher Parkdruck
 - 70 bis unter 80% Auslastung: mittlerer Parkdruck
 - 60 bis unter 79% Auslastung: geringer Parkdruck
 - Unter 60% Auslastung: kein Parkdruck

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Parkraumerhebungen)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
80 % Auslastung im Gesamtdurchschnitt (2010)	74 % Auslastung im Gesamtdurchschnitt (2025)	Verringern	Beginnende Entwicklung (-7,5 % prozentuale Veränderung)

Entwicklung des Indikators

- Tagesverlauf 2010: überwiegend mittlerer, aber konstanter Parkdruck mit einer durchschnittlichen Auslastung zwischen 75 % und 78 % zwischen 3:30 Uhr und 16:30 Uhr. Um 21:00 Uhr zeigt sich eine deutliche Auslastungsspitze mit 90 % (hoher Parkdruck).
- Tagesverlauf 2025 ähnlicher Verlauf wie 2010 mit insgesamt geringeren Auslastungen. Es zeigt sich eine relativ konstante Auslastung zwischen 5:00 Uhr und 15:00 Uhr (zwischen 71 % und 73 %). Ähnlich wie 2010 steigt die Auslastung zum Abend hin an und erreicht um 19 Uhr eine Auslastung von 82 % (hoher Parkdruck)
- Im Vergleich zeigt sich, dass der Parkdruck insgesamt im Tagesverlauf geringer ausfällt. Insbesondere tagsüber scheinen etwas mehr Kapazitäten vorhanden zu sein, wodurch sich der Parksuchverkehr potentiell verringert. Dennoch stellt sich für die Abendspitzen eine angespannte Situation dar, wenn Anwohnende wie auch Externe Nutzergruppen im erweiterten Innenstadtbereich Parkraum nachfragen.
- Bei der Auslastung der Parkhäuser im erweiterten Innenstadtbereich zeigt sich, dass

zwischen 7 und 21 Uhr knapp 2.400 Kfz im Schnitt parken, wodurch sich noch ein erhebliches Potential von durchschnittlich über 4.700 freien Kapazitäten in Parkhäusern ergibt.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Abbildung 40: Durchschnittliche Parkraumauslastung im Tagesverlauf im erweiterten Innenstadtbereich (Bewohnerparkzone A1 bis R) 2010 und 2025

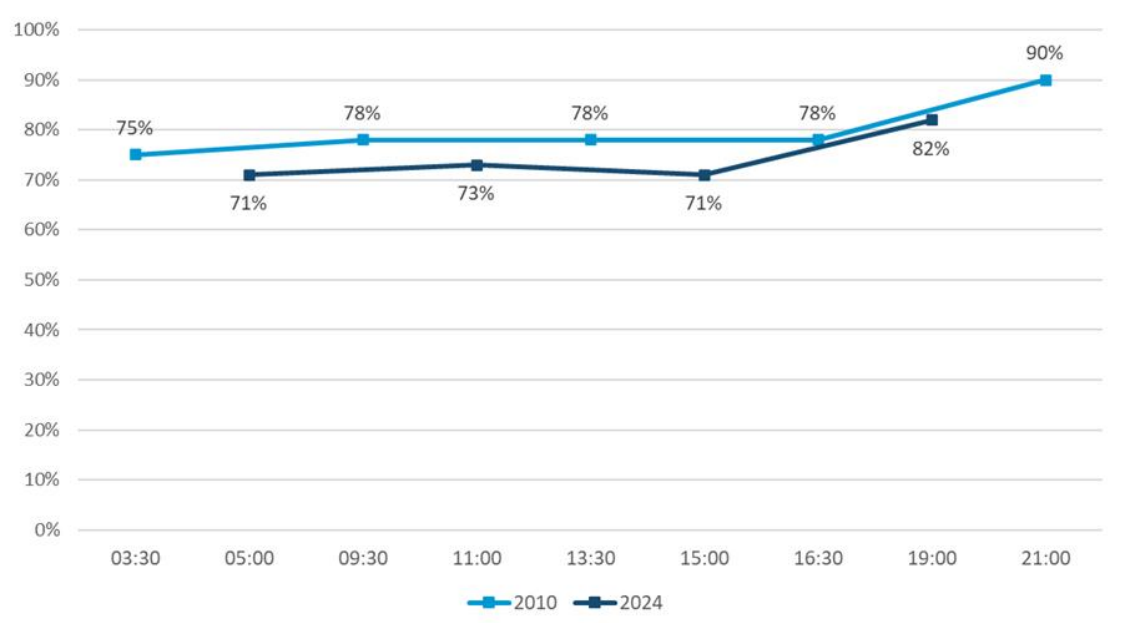


Tabelle 7: Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser zwischen 7 und 21 Uhr

Parkhaus	Kapazität	Auslastung 7-21 Uhr (2010)	Auslastung 7-21 Uhr (2025)	Differenz
P2 Parkhaus Rathaus	563	234 42%	214 38%	-9%
P3 Parkhaus Karstadt (Galeria)	600	337 56%	221 37%	-34%
P4 Parkhaus Staats- theater	480	137 26%	163 34%	+47%
P5 Parkplatz Beethovenplatz	217	146 67%	151 70%	+5%

Parkhaus	Kapazität	Auslastung 7-21 Uhr (2010)	Auslastung 7-21 Uhr (2025)	Differenz
P6 Parkhaus Lampertshof	454	201 44%	195 43%	-6%
P7 Parkhaus Bahnhofstraße	450	/	237 53%	/
P8 Parkhaus Europa-Galerie	1050	378 36%	158 15%	-69%
P10 City Parkhaus in der Hafenstraße	171	/	60 35%	/
P11 Parkhaus Congresshalle	474 (2010) 370 (2026)	283 60%	19 ¹ 5%	-92%
P12 Parkhaus Westspange	576	/	162 28%	/
P13 Parkplatz Saartoto	211	/	138 65%	/
P15+25 Hauptbahnhof	974 (2010) 840 (2026)	361 37%	227 27%	-41%
P16 Parkhaus Europaallee	455	46 10%	196 43%	189%
P21 Parkhaus am Schloss	490	158 32%	181 37%	25%
P22 Parkplatz Rooststraße	290 (2010) 280 (2026)	108 37%	109 39%	2%
P23 Parkplatz CineStar	76	19 25%	18 24%	0%
P26 Parkplatz Schützenstraße	150 (2014) 130 (2026)	30 20%	52 40%	38%
P27 Parkplatz Brauerstraße	300 (2010) 187 (2026)	90 30%	56 30%	-50%
Parkhaus ehem. Post/Hbf.	350	/	162 46%	/

¹ Baustelle

Parkhaus	Kapazität	Auslastung 7-21 Uhr (2010)	Auslastung 7-21 Uhr (2025)	Differenz
Durchschnittliche Kfz-Belegung der Parkhäuser (7-21 Uhr)		2.528	2.394	-5%
Durchschnittliche Anzahl an freien Ka- pazitäten (7-21 Uhr)		4.047	4.780	18%

14. Anzahl an Radabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator misst die Anzahl der Fahrradabstellanlagen in der erweiterten Innenstadt. Ausreichende und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten sind ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des Radverkehrs, insbesondere in der Alltagsmobilität.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
~1.000 Stellplätze (2016)	+627 Stellplätze zwischen 2021 und 2025	erhöhen	Positive Entwicklung

Entwicklung des Indikators

- Im Rahmen der VEP-Erarbeitung wurde 2016 erstmals eine systematische Bestandsaufnahme der Radabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich durchgeführt. Hierbei wurden rund 1.000 Stellplätze erfasst.
- Eine kontinuierliche Fortschreibung dieser Bestandsdaten erfolgte nach 2016 nicht, so dass für die Jahre zwischen 2016 und 2021 keine systematisch erhobenen Gesamtzahlen vorliegen.
- Seit 2021 werden im Rahmen der jährlich veröffentlichten Radberichte die neu geschaffenen Stellplätze dokumentiert.
- Zwischen 2021 und 2025 wurden insgesamt 627 neue Radabstellanlagen zusätzlich geschaffen. Das ist ein Zuwachs von knapp 63 % gegenüber 2016. Es ist zudem davon auszugehen, dass auch zwischen 2016 und 2021 weitere Fahrrad-Stellplätze geschaffen wurden.
- Es zeigt sich insbesondere seit 2021 ein kontinuierlicher Ausbau der Radverkehrsanlagen im erweiterten Innenstadtbereich. Aufgrund der Datenlücke ist eine belastbare Aussage zur vollständigen Entwicklung erschwert. Durch die jährliche Dokumentation in den Radberichten besteht nun auch eine verbesserte Transparenz der Infrastrukturentwicklung. Insgesamt zeigt der Indikator eine positive Entwicklung auf.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Tabelle 8: Jährlich neu geschaffene Fahrradabstellanlagen in Saarbrücken seit 2021

Jahr	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellanlagen
2021	111
2022	188
2023	78
2024	190
2025	60

15. Erschließungsqualität im ÖPNV

Beschreibung des Indikators

- Die Erschließungsqualität bewertet die Zugänglichkeit im Stadtgebiet Saarbrücken zum öffentlichen Nahverkehr. Sie berücksichtigt die Entfernung zu Haltestellen, die Art der angebotenen Verkehrsmittel sowie die Anzahl der Abfahrten an Werktagen. Die Einstufung erfolgt hierbei in acht Qualitätsklassen (A = sehr hohe Qualität bis G = keine Qualität).
- Der Indikator misst die Attraktivität des ÖPNV-Angebots und zeigt wie hoch der Anteil der Saarbrücker Bevölkerung je Qualitätsklasse ist.

Datenquelle

- Einwohnermelderegister der Stadt Saarbrücken
- Fahrplandaten (GTFS)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	Mindestens ein gutes Angebot (Klasse C): 83 %	erhöhen	Fortschritte sichtbar

Entwicklung des Indikators

- Mit 52 % in Klasse B und 31 % in Klasse C verfügt der überwiegende Anteil der Bevölkerung in Saarbrücken über ein sehr gutes bis gutes ÖPNV-Angebot. Dies bedeutet kurze Wege zur Haltestelle, eine hohe Angebotsdichte und attraktive Verkehrsmittel.
- Rund 14 % der Bevölkerung sind in Klasse D eingestuft, was lediglich eine mittelmäßige Erschließungsqualität darstellt. Hier sind die Takte und/oder die Erreichbarkeit eingeschränkt, sodass eine Angebotsoptimierung sinnvoll erscheint.
- Nur 3 % entfallen auf die Klassen E (ausreichende Qualität) und weniger als 1 % auf Klasse F (Daseinsvorsorge). Nicht erschlossen sind ebenfalls weniger als 1 %. Die Klasse G ist nicht vertreten.
- Insgesamt stehen 83 % der Saarbrücker Bevölkerung mindestens ein gutes ÖPNV-Angebot zur Verfügung, was eine flächendeckende Grundversorgung in Saarbrücken darstellt.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Tabelle 9: Bedienungsqualität von ÖPNV-Haltestellen

Kursintervall	Bahnstation (SPNV, U-Bahn, Stadt- / Straßenbahn)	Bushaltestelle	Bedarfsverkehr
Bis 5 Minuten	I	II	III

Kursintervall	Bahnstation (SPNV, U-Bahn, Stadt- /Straßenbahn)	Bushaltestelle	Bedarfsverkehr
5+ bis 10 Minuten	II	III	IV
10+ bis 20 Minuten	III	IV	V
20+ bis 40 Minuten	IV	V	VI
40+ bis 60 Minuten	V	VI	VI
60+ bis 120 Minuten	VI	VII	VII
Über 120 Minuten	VIII	VIII	VIII

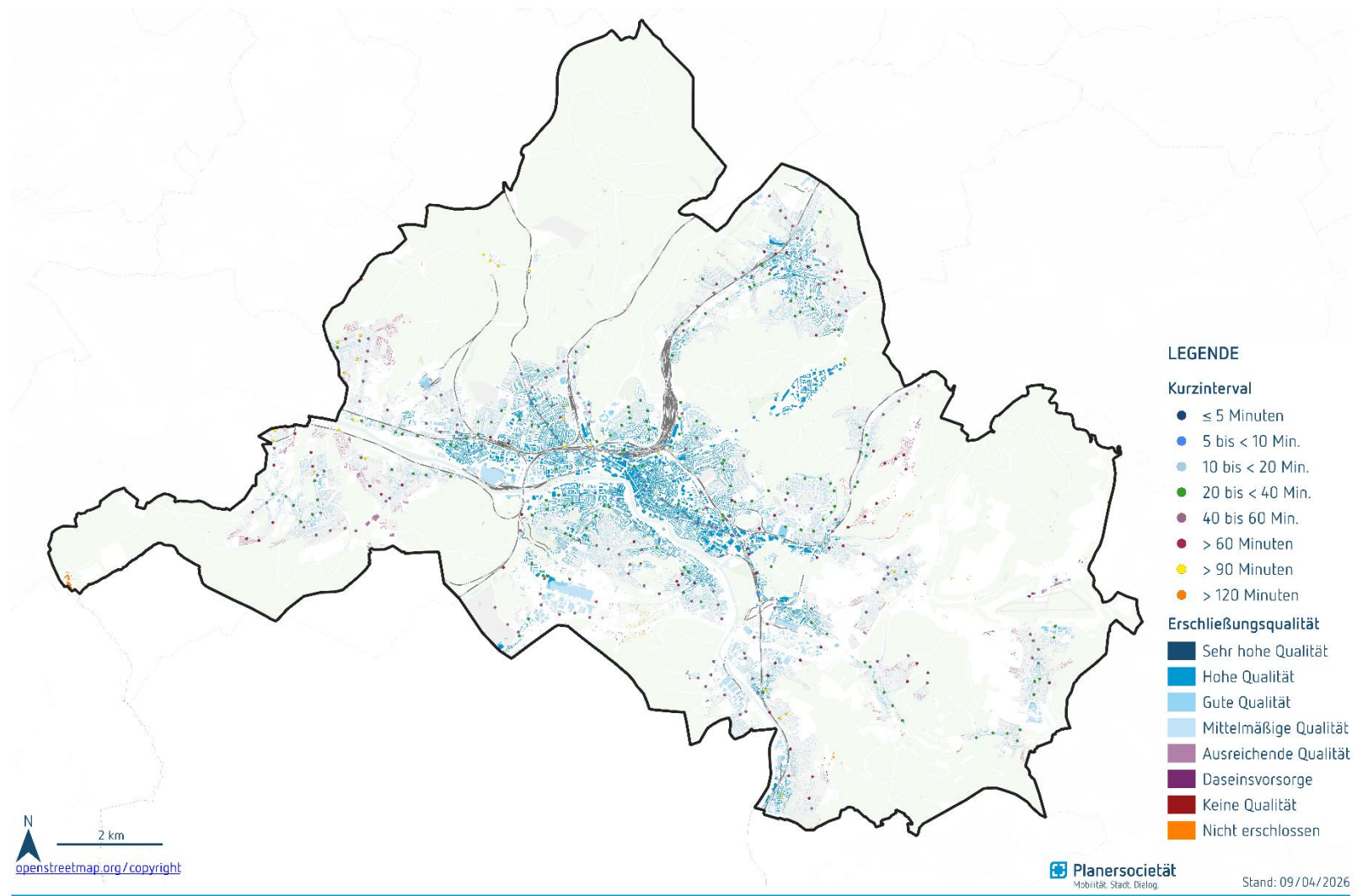
Tabelle 10: Erschließungsqualität von ÖPNV-Haltestellen

Kategorie	Fußwegedistanz bis 300 m	Fußwegedistanz bis 500 m	Fußwegedistanz bis 750 m	Fußwegedistanz bis 1.000m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse B	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse D
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	Klasse F
VI	Klasse E	Klasse E	Klasse F	Klasse F
VII	Klasse F	Klasse F	Nicht erschlossen	Nicht erschlossen
VIII	Klasse G	Klasse G	Nicht erschlossen	Nicht erschlossen

Abbildung 41: Anteil der Bevölkerung je Qualitätsstufe im ÖPNV

Qualitätsklasse	Bedeutung	Anzahl Bevölkerung	Anteil
Klasse A	Sehr hohe Qualität	0	0%
Klasse B	Hohe Qualität	96.714	52,3 %
Klasse C	Gute Qualität	57.272	30,9 %
Klasse D	Mittelmäßige Qualität	25.495	13,8 %
Klasse E	Ausreichende Qualität	5.226	2,8 %
Klasse F	Daseinsvorsorge	38	0,02 %
Klasse G	Keine Qualität	0	0 %
Nicht erschlossen		325	0,18 %

Abbildung 42: Erschließungsqualität im ÖPNV in Saarbrücken



16. Erreichbarkeit der Saarbrücker Innenstadt

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator erfasst die Reisezeiten vom Saarbrücker Hauptbahnhof während der Morgen- und Nachmittagsspitze sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr. Grundlage bilden Echtzeitinformationen wie Floating-Car-Daten sowie tatsächliche Verspätungen und Umstiegszeiten im ÖPNV. Bei einer Betrachtung über mehrere Tage und der Bildung von durchschnittlichen Reisezeiten, können belastbare Daten generiert und der Einfluss von Ereignissen wie Unfälle reduziert werden. Dadurch ermöglicht der Indikator eine realitätsnahe Bewertung der Reisezeiten mit dem ÖPNV und MIV sowie der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV.
- Ergänzend werden Isochrone berechnet, die zeigen, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner ausgehend vom Saarbrücker Hbf innerhalb von 15 bzw. 30 Minuten erschlossen sind. Die Analyse macht sichtbar, wie groß das Einzugsgebiet des Zentrums ist und welche räumlichen Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln bestehen.

Datenquelle

- General Transit Feed Specification (GTFS)
- Floating-Car-Data (TomTom)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	15 Min.: 37.567 Einwohnende (ÖPNV) 73.990 Einwohnende (MIV) 30 Min.: 275.070 Einwohnende (ÖPNV) 212.700 Einwohnende (MIV)	/	Fortschritte sichtbar

Entwicklung des Indikators

Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten

- Am Vormittag sind innerhalb von 30 Minuten rund 244.800 Einwohnende in Deutschland sowie 28.000 Einwohnende in Frankreich mit dem ÖPNV erreichbar. Am Nachmittag steigt die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV leicht an auf 248.800 Einwohnende in Deutschland und 28.500 Einwohnende in Frankreich. Die durchschnittliche Verzögerung in der Reisezeit liegen bei etwa 8-10 Minuten. Im Durchschnitt sind innerhalb von 30 Minuten rund 275.070 Menschen mit dem ÖPNV ausgehend vom Saarbrücker Hbf erreichbar.
- Mit dem MIV sind ausgehend vom Hauptbahnhof rund 237.800 Einwohnende in Deutschland und 14.400 Einwohnende in Frankreich erreichbar. Am Nachmittag kommt es zu stärkeren Verzögerungen und die Reichweite sinkt auf etwa 212.700 Einwohnende in Deutschland und 8.700 Einwohnende in Frankreich. Im Durchschnitt sind innerhalb von 30 Minuten rund 236.796 Menschen mit dem MIV ausgehend vom Saarbrücker Hbf erreichbar.

- Insgesamt zeigt sich eine geringere Erschließungswirkung mit dem MIV gegenüber dem ÖPNV bei einer Reisezeit von 30 Minuten, was sich insbesondere im grenzüberschreitenden Kontext zeigt.

Erreichbarkeit innerhalb von 15 Minuten

- Am Vormittag sind innerhalb von 15 Minuten etwa 32.700 Einwohnende mit dem ÖPNV ausgehend vom Hbf erreichbar. Am Nachmittag erhöht sich die Erreichbarkeit auf rund 42.400 Einwohnende. Die durchschnittliche Reisezeitverzögerung liegt bei etwa 3-4 Minuten.
- Am Vormittag sind innerhalb von 15 Minuten rund 79.900 Einwohnende mit dem MIV erreichbar. Am Nachmittag sinkt die Erreichbarkeit auf etwa 68.100 Einwohnende. Die durchschnittliche Reisezeitverzögerung liegt hier bei 6 Minuten am Vormittag und 9 Minuten am Nachmittag.
- Insgesamt zeigt sich, dass bei einer kürzeren Reisezeit von 15 Minuten deutlich mehr Einwohnende erreichbar sind als mit dem ÖPNV.

Räumliche Unterschiede in der Erreichbarkeit

- Die ÖPNV-Erschließung zeigt eine stark radial ausgeprägte Erreichbarkeit entlang der Bahn- und Hauptbusachsen vom Saarbrücker Hbf ausgehend. Innerhalb von 15 Minuten konzentriert sich die Erreichbarkeit deutlich auf das Stadtzentrum und direkt angrenzende Stadtteile. Die 30-Minuten-Isochrone reichen hingegen weit in das Umland hinein und umfassen Städte wie Saarlouis, Völklingen oder Dillingen sowie grenzüberschreitende Gebiete wie Forbach.
- Die Erreichbarkeit mit dem MIV ist entsprechend auf die Straßenkorridore ausgerichtet und folgt dem übergeordneten Straßennetz. Innerhalb von 15 Minuten werden vor allem zentrumsnahe Stadtteile und autobahnnahere Bereiche erreicht. Die Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten ist räumlich sehr ausgedehnt, orientiert sich jedoch stark an den überregionalen Anbindungen über Autobahnen und Landstraßen.
- Für den MIV sind zudem die Bereiche mit den Verzögerungen im Straßennetz dargestellt. Dabei wurden mehrere Faktoren berücksichtigt:
 - Wie häufig in den Betrachtungszeiträumen der Stau aufgetreten ist (Anzahl der Ereignisse)
 - Wie lange der Stau jeweils gedauert hat

Aus diesen Faktoren wurde ein Mittelwert gebildet, wodurch eine Klasseneinteilung möglich ist:

- Leichte Verzögerung: geringe Stauhäufigkeit und/oder kurze Verzögerung
- Mittel: regelmäßiger Stau mit spürbarer Verzögerung
- Stark: häufige und/oder lange Staus mit hoher Verzögerung

Fazit

- Bei kurzen Reisezeiten zeigt sich eine deutlich höhere Erreichbarkeit mit dem MIV gegenüber dem ÖPNV, insbesondere im dicht bebauten Stadtgebiet. Mit zunehmender Reisezeit übertrifft der ÖPNV allerdings den MIV in der Erreichbarkeit, insbesondere entlang der Bahnachsen. Die höhere Erschließungswirkung und gute Anbindung des

Umlands zeigen im betrachteten Raum eine gute Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV, insbesondere für Pendelwege.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Tabelle 11: Durchschnittliche Reisezeitverzögerung und Anzahl der erschlossenen Einwohner:innen

Verkehrsmittel	Zeitraum	Reisezeit	Verzögerung	Einwohner	
				Deutschland	Frankreich
ÖPNV	Vormittag	30 Minuten	~ 10 Min.	244.779	28.019
		15 Minuten	~ 4 Min.	32.663	0
	Nachmittag	30 Minuten	~ 8 Min.	248.830	28.512
		15 Minuten	~ 3 Min.	42.471	0
MIV	Vormittag	30 Minuten	~ 6 Min.	237.792	14.425
		15 Minuten	~ 4 Min.	79.922	0
	Nachmittag	30 Minuten	~ 9 Min.	212.657	8.718
		15 Minuten	~ 5 Min.	68.059	0

Abbildung 43: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer PKW-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 07:00 und 09:00 Uhr

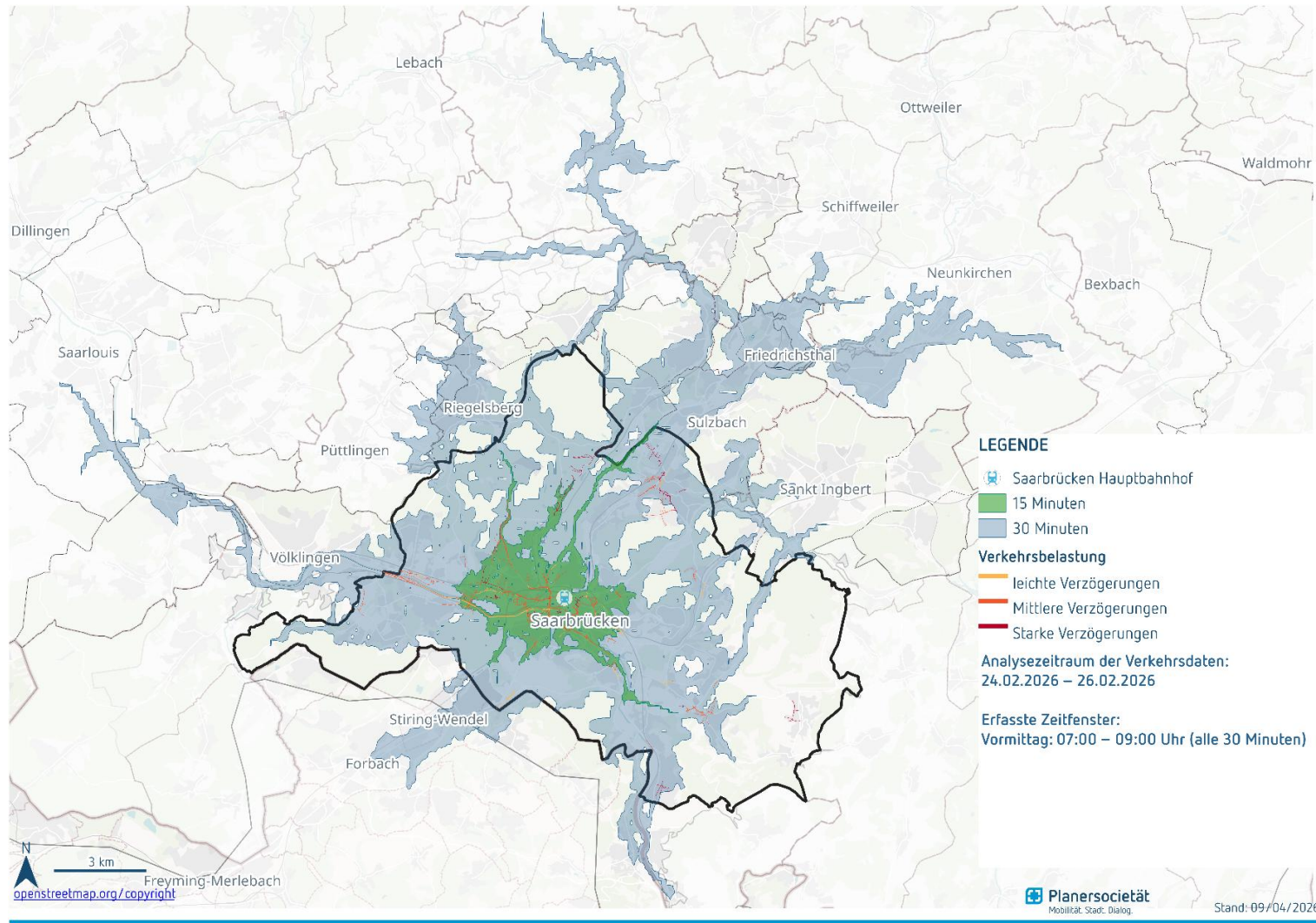


Abbildung 44: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer PKW-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 15:00 und 17:00 Uhr

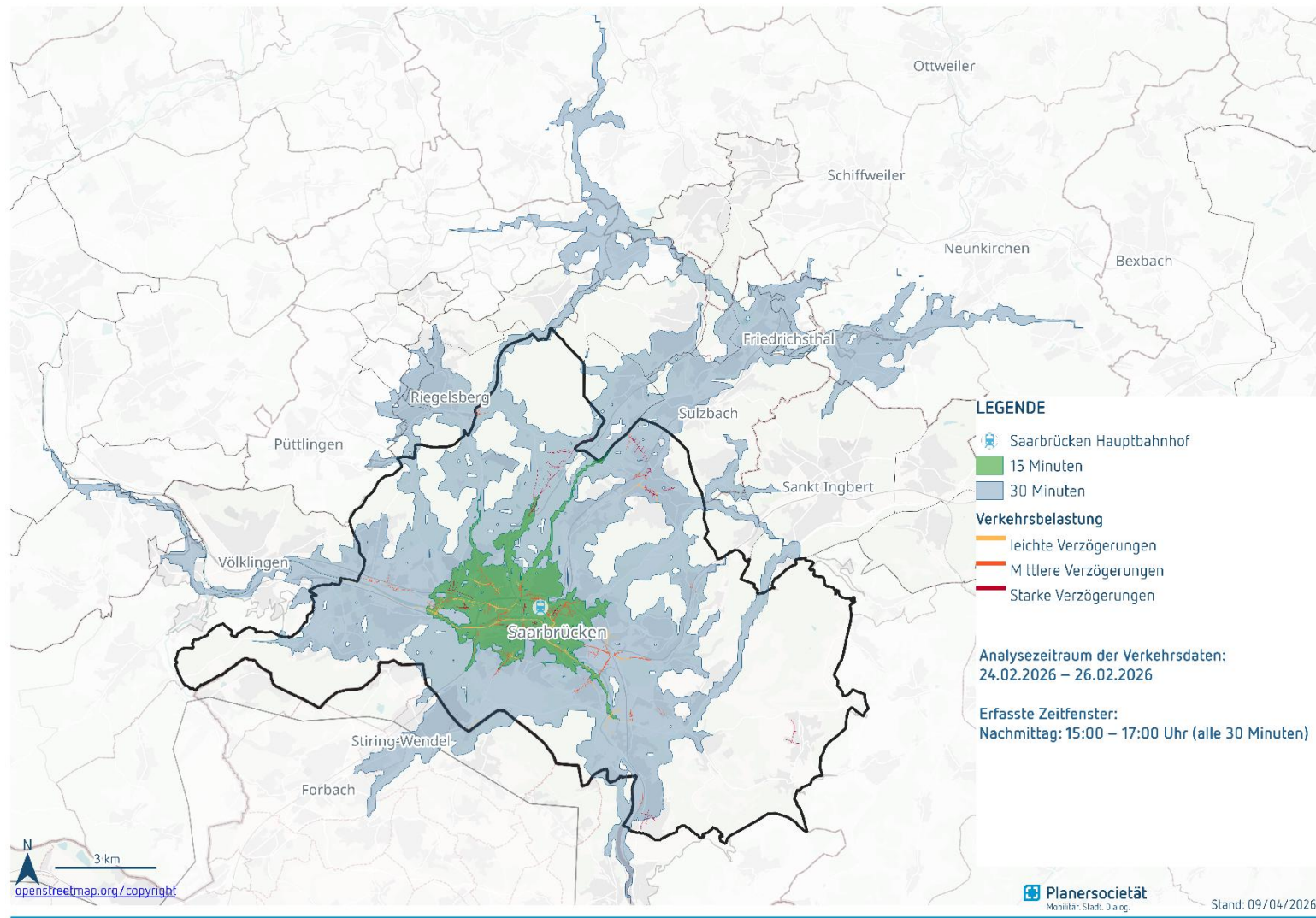


Abbildung 45: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer ÖPNV-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 07:00 und 09:00 Uhr

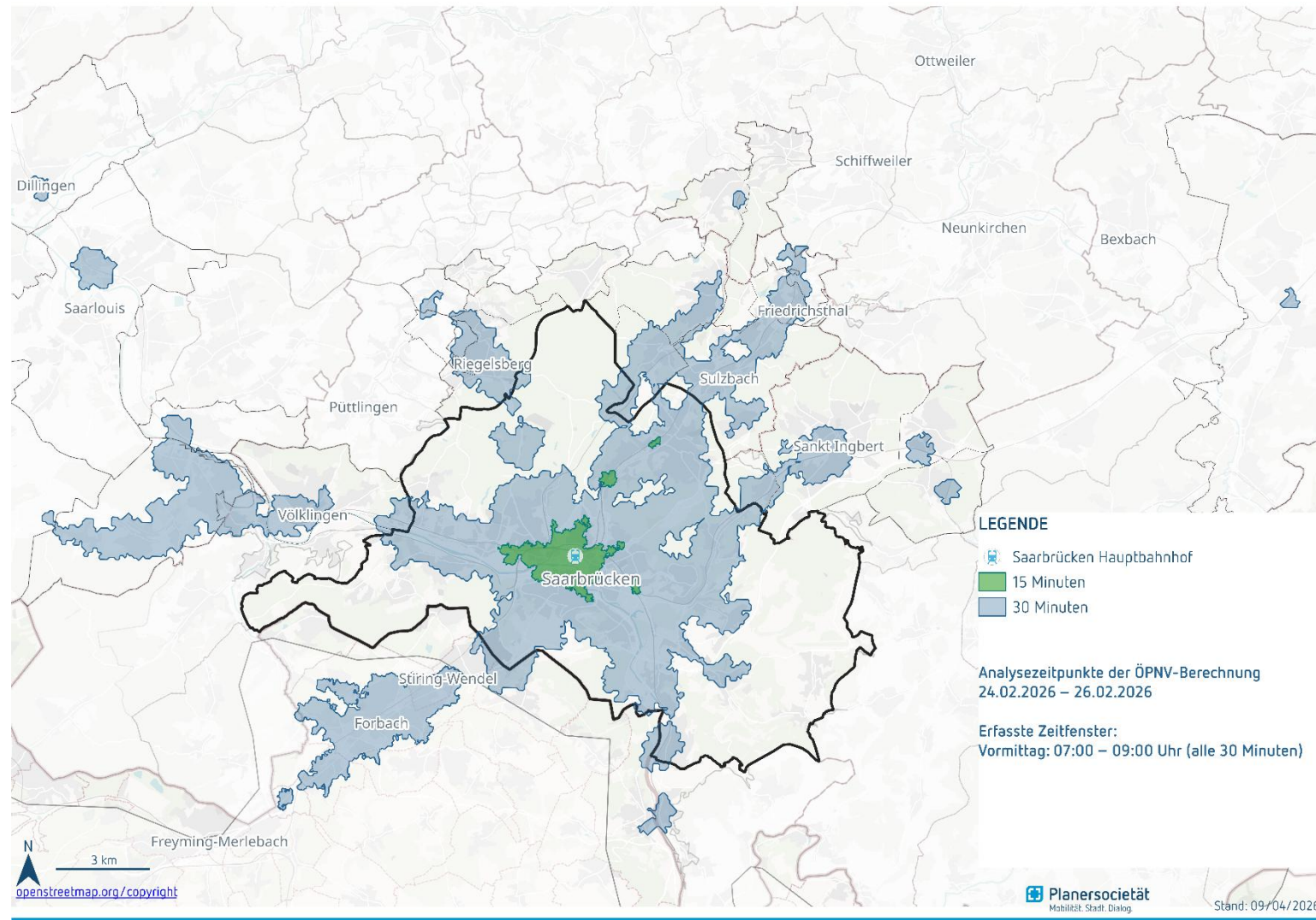
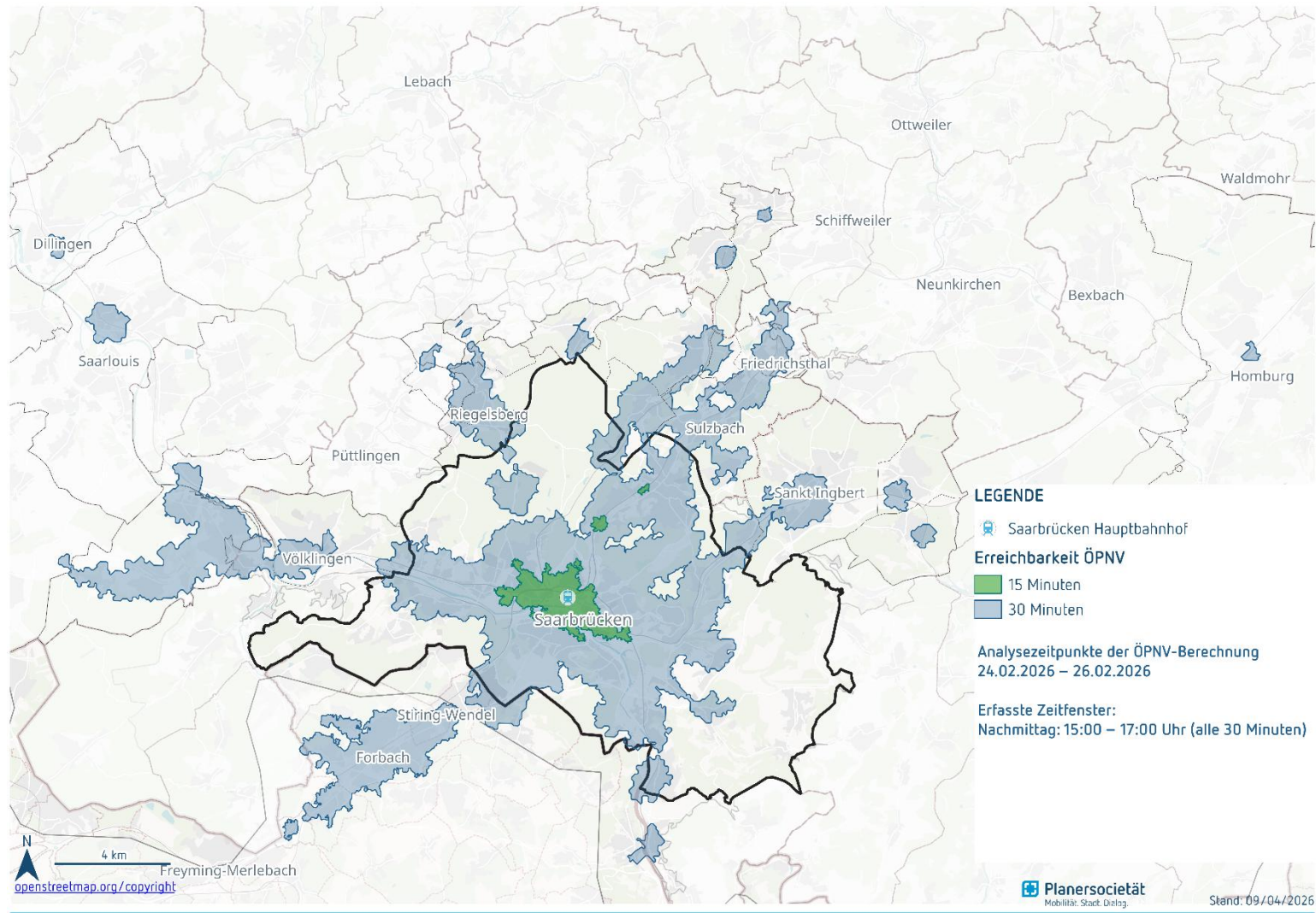


Abbildung 46: Erreichbarkeit Saarbrücker Innenstadt mit einer ÖPNV-Fahrzeit von 15 Minuten und 30 Minuten zwischen 15:00 und 17:00 Uhr



9.1.5 Indikatorensteckbriefe: Straßenräume lebenswert gestalten

17. Anteil der Personen, die mit der Aufenthaltsqualität zufrieden sind

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator gibt Auskunft, wie die Bevölkerung die Qualität der öffentlichen Räume in Saarbrücken bewertet. Kriterien sind hier unter anderem Sicherheitsempfinden, Sauberkeit und Sitzmöglichkeiten.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Haushaltsbefragung)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	Durchschnittsnote: 3,9	Note verbessern	Verbesserungsbedarf

Entwicklung des Indikators

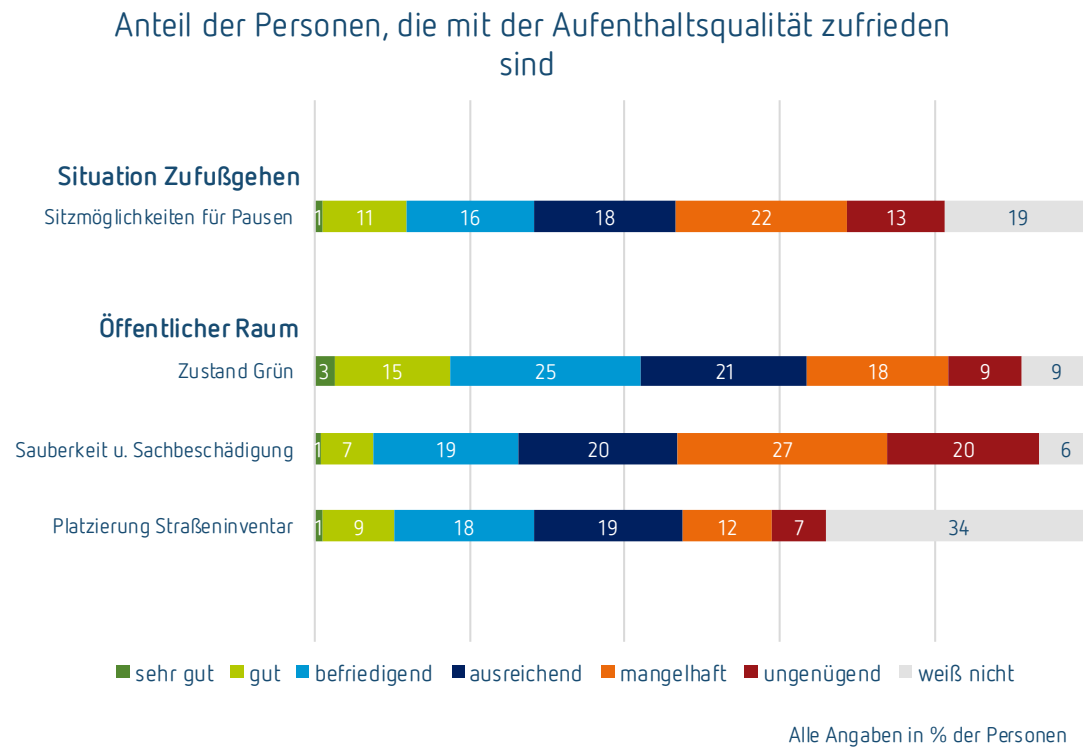
- Sitzmöglichkeiten für Pausen werden überwiegend kritisch bewertet, da nur wenige Befragte sie als gut oder sehr gut einschätzen (12 %), während über ein Drittel sie als mangelhaft oder ungenügend empfinden (35 %). Auffällig ist zudem, dass 19 % der Befragten dies nicht bewertet hat, was darauf hindeutet, dass dieser Aspekt für diese Personen nicht relevant ist oder aber kaum wahrgenommen wird.
- In Hinblick auf den Zustand der Begrünung und des Straßenbewuchses zeichnet sich ein gegensätzliches Bild ab: Während 42 % der Befragten diesen als positiv bewerten, schätzen 49 % der Befragten den Zustand als ausreichend bis ungenügend ein.
- Die Sauberkeit und der Schutz vor Sachbeschädigung werden besonders kritisch eingeschätzt. Fast die Hälfte der befragten Personen (47 %) bewerten diesen Aspekt mit mangelhaft und ungenügend.
- Da Platzierung des Straßeninventars wird überwiegend als befriedigend oder ausreichend empfunden, wobei mit 34 % ein signifikanter Anteil, diesen Aspekt nicht bewertet hat.
- Die Aufenthaltsqualität wird insgesamt als befriedigend bis ausreichend wahrgenommen. Insbesondere die Sauberkeit stellt ein Defizit dar, da sie von vielen als unzureichend bewertet wird. Insgesamt besteht die Notwendigkeit, die Aufenthaltsqualität durch bessere Ausstattung, mehr Sitzgelegenheiten und eine höhere Pflege sowie Sauberkeit zu verbessern.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Abbildung 47: Anteil der Personen, die mit der Aufenthaltsqualität zufrieden sind



18. Anteil der Einwohnenden, die sich im öffentlichen Raum und im ÖPNV sicher fühlen

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator misst die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit im öffentlichen Raum und bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Es basiert auf Ergebnissen der Haushaltsbefragung und gibt Auskunft, wie sicher sich die Bevölkerung in alltäglichen Mobilitätssituationen fühlt. Dabei werden Aspekte wie Sicherheit/Beleuchtung von Gehwegen, Bushaltestellen und Radabstellanlagen sowie die öffentliche Einsehbarkeit berücksichtigt.
- Der Indikator ist zentral für das Oberziel der Gestaltung von lebenswerten Straßenräumen. Ein hoher Anteil an Personen, die sich sicher fühlen, fördert die Nutzung des öffentlichen Raums und des ÖPNV.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Haushaltsbefragung)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	Durchschnittsnote: 3,5	Note verbessern	Beginnende Entwicklung

Entwicklung des Indikators

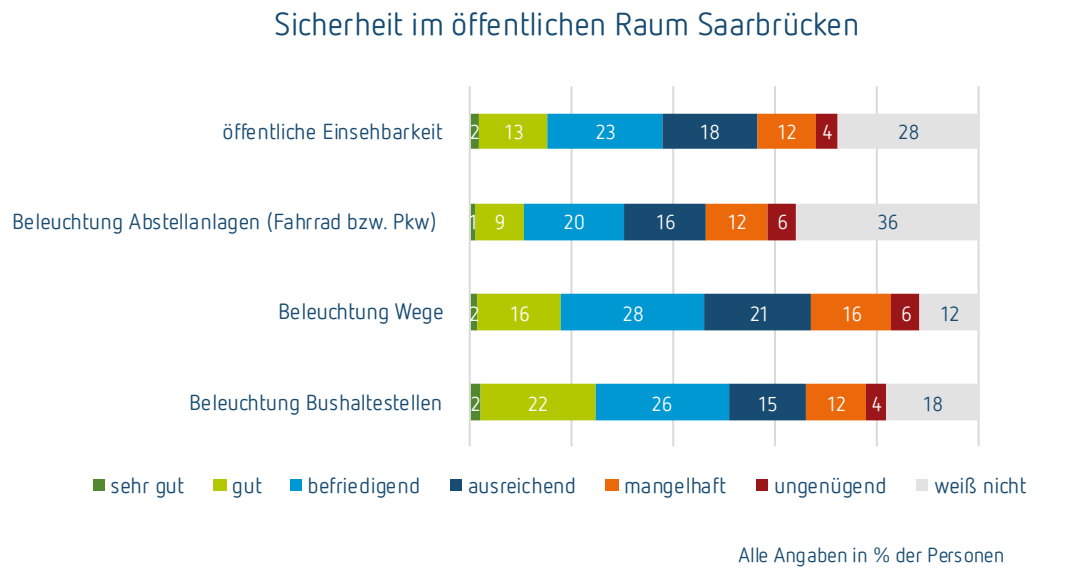
- Die öffentliche Einsehbarkeit wird überwiegend als befriedigend oder ausreichend wahrgenommen. Lediglich 15 % bewerten die Einsehbarkeit mit gut oder sehr gut. Auffällig ist, dass 28 % der Befragten hierzu keine Bewertung vorgenommen hat, was darauf hindeutet, dass dieser Aspekt vermutlich nicht bewusst wahrgenommen wird.
- Die Beleuchtung von Abstellanlagen für Fahrräder und Pkw wird differenziert bewertet. Während 30 % der Befragten diese mit mindestens befriedigend bewerten, werden diese von 32 % als ausreichend bis ungenügend empfunden. Weitere 36 % haben diesen Aspekt nicht bewertet, was darauf schließen lässt, dass dieser Punkt für viele Personen keine große Rolle spielt oder nicht genutzt wird.
- Die Beleuchtung von Wegen wird überwiegend mit befriedigend und ausreichend bewertet (49 %).
- Die Beleuchtung von Bushaltestellen wird etwas besser beurteilt als die anderen Aspekte. Rund ein Viertel bewertet diese mit gut oder sehr gut.
- Das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum wird insgesamt als mittelmäßig wahrgenommen. Beleuchtung und Einsehbarkeit sind zentrale Faktoren, die von vielen Befragten nur als befriedigend oder ausreichend bewertet werden, während ein signifikanter Anteil sie als ausreichend bis ungenügend empfindet.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Abbildung 48: Bewertung der Sicherheit im öffentlichen Raum



19. Verhältnis der Parkplatzangebote im öffentlichen Raum und Parkbauten

Beschreibung des Indikators

- Der Indikator zeigt, wie stark der ruhende Verkehr den Straßenraum beansprucht. Ein höherer Anteil an Stellplätzen in Parkbauten gegenüber öffentlichen Straßenflächen bedeutet, dass potentiell mehr Raum für Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Grünflächen und Aufenthaltsqualität zur Verfügung steht.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
1:1,16 (2014)	1:1,22 (2025)	erhöhen	Beginnende Entwicklung

Entwicklung des Indikators

- Im Jahr 2014 standen im erweiterten Innenstadtbereich rund 8.153 Stellplätze in 21 Parkbauten und Parkplätzen zur Verfügung. Zusätzlich gab es etwa 7.000 öffentliche Parkstände im Straßenraum. Das Verhältnis lag bei 1:1,16, was bedeutet, dass für jeden Stellplatz im Straßenraum 1,16 Stellplätze in Parkbauten vorhanden waren.
- Bis 2025 erhöhte sich die Zahl der Stellplätze in Parkbauten moderat auf rund 8.534 (+381 Stellplätze). Die Zahl der Anlagen stieg auf durch das Parkhaus P10 City Parkhaus und dem Parkhaus an der ehemaligen Post. Die öffentlichen Parkstände blieben mit rund 7.000 Stellplätzen unverändert. Das Verhältnis beträgt nun 1:1,22, wodurch sich das Flächenpotential etwa für Grün- und Aufenthaltsflächen oder Fuß- und Radverkehrsanlagen leicht erhöht hat.
- Die Entwicklung zeigt eine positive Tendenz. Das Verhältnis hat sich leicht verbessert und die zusätzlichen Parkhäuser bieten weitere Kapazitäten. Dennoch bleibt die Wirkung auf die Straßenraumqualität begrenzt, da die Zahl der öffentlichen Parkstände weitestgehend unverändert ist. Unsicherheiten sind hier gegeben, da die im Straßenraum erfasste Anzahl je nach Erhebung variieren kann. Insbesondere bei unmarkierten Parkständen können unterschiedliche Kapazitäten entstehen, da die genaue Abgrenzung und Interpretation des verfügbaren Parkraums immer auch von subjektiven Einschätzungen abhängen. Durch eine aktive Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum könnten Flächen konsequent umgenutzt mehr Menschen nutzbar zur Verfügung gestellt werden.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

Tabelle 12: Kapazitäten der Parkbauten im erweiterten Innenstadtbereich 2014 und 2025

Parkhaus/Parkplatz	Kapazität 2025	Kapazität 2014
P2 Parkhaus Rathaus	563	563
P3 Parkhaus Karstadt (Galeria)	600	600
P4 Parkhaus Staatstheater	480	459
P5 Parkplatz Beethovenplatz	217	217
P6 Parkhaus Lampertshof	454	454
P7 Parkhaus Bahnhofstraße	597	597
P8 Parkhaus Europa-Galerie	1.050	1.050
P10 City Parkhaus in der Hafenstraße	171	-
P11 Parkhaus Congresshalle	474	474
P12 Parkhaus Westspange	576	576
P13 Parkplatz Saartoto	176	176
P14 Parkplatz Neue Mitte	34	114
P15 Parkhaus Hauptbahnhof	574	574
P16 Parkhaus Europaallee	455	455
P21 Parkhaus am Schloss	490	490
P22 Parkplatz Roonstraße	290	290
P23 Parkplatz CineStar	76	76
P25 Parkplatz Dudweilerstraße	400	479
P26 Parkplatz Schützenstraße	130	130
P27 Parkplatz Brauerstraße	187	187
Parkplatz Fritz-Dobisch-Straße	120	122
Parkhaus ehem. Post/Hbf.	350	-
Parkplatz Futterstraße/Birnengäßchen	70	70
Summe Parkplätze/Parkhäuser	8.534	8.153
Parkstände im öffentlichen Raum	~7.000	
Verhältnis	1:1,22	1:1,16

9.1.6 Indikatorensteckbriefe: Minimierung negativer Umweltbelastungen & Gesundheitsschutz

20. Entwicklung der Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxid- und Feinstaubkonzentrationen an verkehrsnahen Messstationen

Beschreibung des Indikators			
- Der Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid und Feinstaubimmissionen an städtischen Messstationen zeigt die durchschnittliche Luftbelastung durch Verkehr und andere Quellen über ein Jahr hinweg. - Hohe Konzentrationen von NO₂ können nachweislich das Risiko für Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöhen. Der Indikator ermöglicht die Bewertung, ob Maßnahmen zur Luftreinhaltung auf gesamtstädtischer Ebene wirksam sind, um gesetzliche Grenzwerte einzuhalten und die Bevölkerung vor gesundheitlichen Schäden zu schützen. - Mit der Luftqualitätsrichtlinie der Europäischen Union werden für alle Mitgliedsstaaten verbindliche Grenzwerte für Schadstoffe wie Feinstaub und Stickstoffdioxid festgelegt.			
Datenquelle			
Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz Saarland			
Trendbewertung (Stickstoffdioxidimmissionen)			
Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
29 µg/m ³ (Stadtmitte) 39 µg/m ³ (Verkehr) (2016)	17 µg/m ³ (Stadtmitte) 21 µg/m ³ (Verkehr) (2024)	20 µg/m ³ (Grenzwert ab 2030)	Fortschritte sichtbar
Trendbewertung (Feinstaubimmissionen PM10)			
Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
17 µg/m ³ (Stadtmitte) 20 µg/m ³ (Verkehr) (2016)	12 µg/m ³ (Stadtmitte) 13 µg/m ³ (Verkehr) (2024)	20 µg/m ³ (Grenzwert ab 2030)	Positive Entwicklung
Entwicklung des Indikators			
Stickstoffdioxidimmissionen:			
- Die Messstation „Verkehr“ in der Mainzer Straße zeigt seit 2008 einen deutlichen Rückgang von über 45 µg/m³ auf 21 µg/m³ im Jahr 2024. Besonders ab 2018 ist ein starker Rückgang erkennbar. - Die Messstation „Stadtmitte“ (Stengelstraße, Hintergrundbelastung) verzeichnet ebenfalls eine kontinuierliche Abnahme von rund 30 µg/m³ auf 17 µg/m³. - Der geltende EU-Grenzwert von NO₂ liegt bei 40 µg/m³ im Jahresmittel. Dieser wurde vor allem seit 2020 deutlich unterschritten. Der vorgesehene Grenzwert ab 2030 wird bei 20 µg/m³ liegen. Die aktuellen Werte liegen bereits nahe an diesem Grenzwert.			

Feinstaubimmissionen (PM10):

- Die Jahresmittelwerte für PM10 sind seit 2008 ebenfalls rückläufig. An der Verkehrsstation sanken die Werte von rund 24–28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf 13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, an der Stadtmitte von 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Der EU-Grenzwert für PM10 liegt bei 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel und wurde im gesamten Betrachtungszeitraum deutlich unterschritten. Auch für die vorgesehene Verschärfung auf 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sind die aktuellen Werte bereits im Zielbereich.

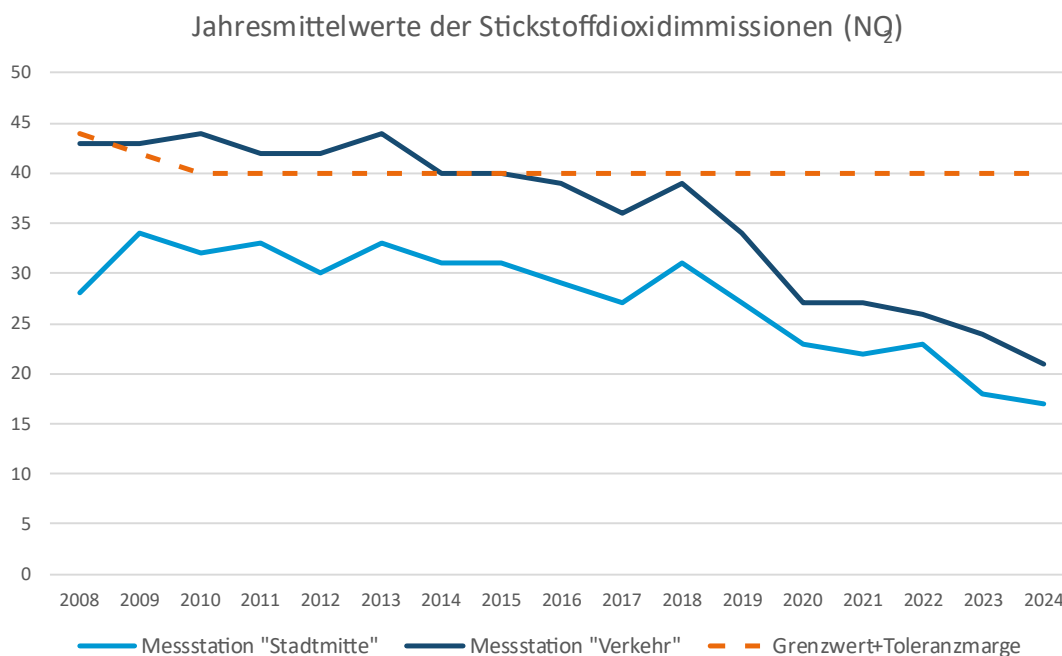
Fazit:

- Der Indikator zeigt eine sehr positive Entwicklung. Die Grenzwerte konnten seit mehreren Jahren eingehalten werden, teilweise sogar deutlich. Aufgrund der vorgesehenen Verschärfung der Grenzwerte ab 2030 für NO_2 erfordert die Einhaltung dennoch eine Stabilisierung, insbesondere bei Verkehrsspitzen.

Externe Einflussfaktoren und Trends

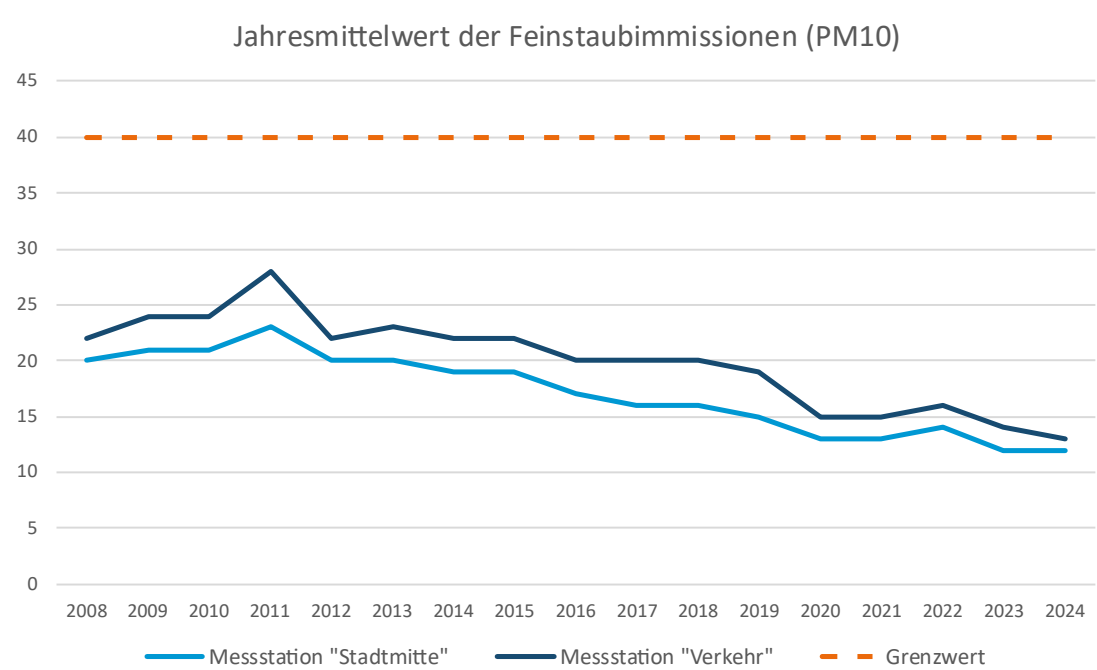
- Reduzierung der Verkehrsleistung im Zuge der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Restriktionen.

Steckbriefanhang:

Abbildung 49: Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidimmissionen (NO_2) in ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz Saarland)

Abbildung 50: Jahresmittelwert der Feinstaubimmissionen (PM10) in (µg/m³)



Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz Saarland)

21. Anzahl der Einwohnenden, die von zu hohen Straßenverkehrslärmbelastungen betroffen sind

Beschreibung des Indikators

- Die Lärmbelastung durch Straßenverkehrslärm ist ein zentraler Indikator für die Lebensqualität der Bevölkerung in Saarbrücken, da er direkt die gesundheitlichen und sozialen Auswirkungen des Verkehrs auf die Bevölkerungen abbildet.

Datenquelle

- Amt für Klima- und Umweltschutz Saarbrücken

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	71.900 ganztags 54.300 nachts (2024)	Verringern	Beginnende Entwicklung

Entwicklung des Indikators

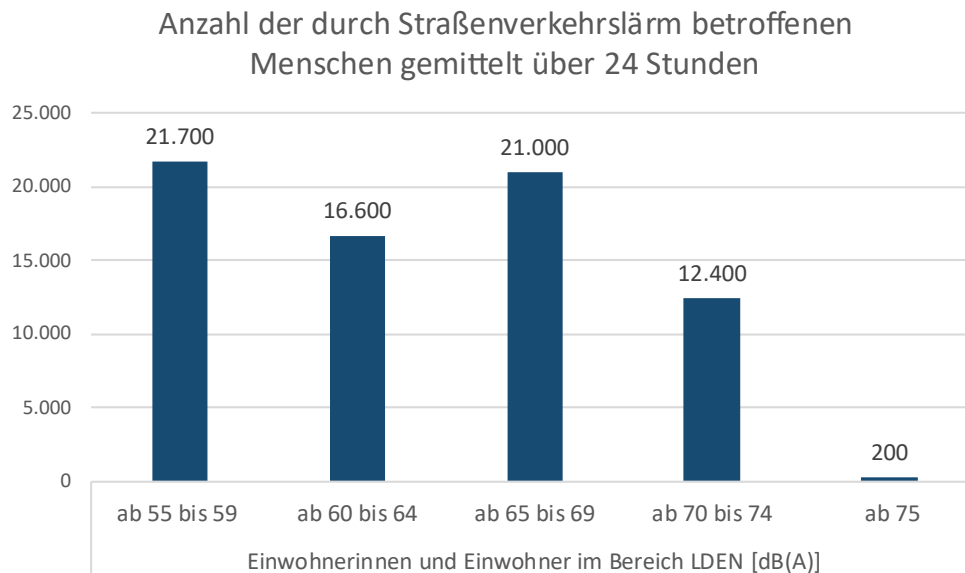
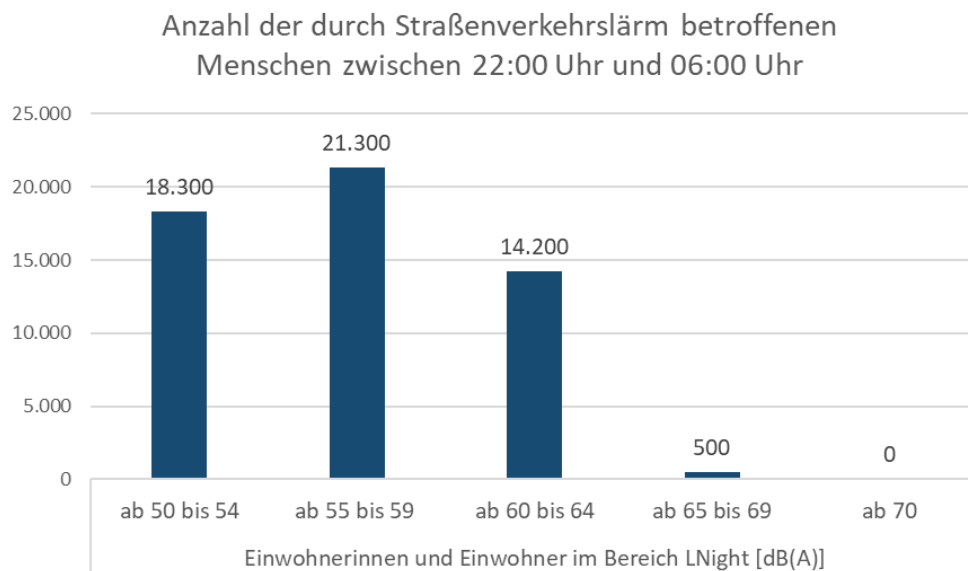
- Laut Umweltbundesamt sollte zum Schutz der Gesundheit ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden². Die WHO empfiehlt sogar Grenzwerte von 53 dB am Tage (L_{DEN}) und 45 dB in der Nacht (L_{night})³.
- In der 24 Stunden Betrachtung (L_{DEN}) sind derzeit knapp 71.900 Menschen in Saarbrücken von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) betroffen. Das entspricht etwa 38 % der Bevölkerung.
- Beim Nachtindex wird die Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm zwischen 22 Uhr und 06 Uhr bewertet. Nachts sind über 54.000 Menschen in Saarbrücken von Straßenverkehrslärm über 50 dB(A) betroffen. Das macht einen Anteil von 29 % der Bevölkerung aus.
- Frühere Daten aus Lärmaktionsplänen sind methodisch nicht vollständig vergleichbar, was die Interpretation erschwert. Ein Anteil von fast 30 % der Bevölkerung, der gerade nachts von zu hohen Straßenlärmbelastungen betroffen ist, ist dennoch als kritisch hoch einzustufen und verdeutlicht erheblichen Handlungsbedarf. Dennoch konnte durch die bisher umgesetzten Maßnahmen zur Verringerung des Straßenverkehrslärms schätzungsweise über 2.500 Menschen, die Pegeln von mehr als 70 dB(A) (L_{DEN}) ausgesetzt waren, entlastet werden, was eine beginnende Entwicklung aufzeigt.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen ist ein stückweit abhängig von der vorgegebenen Berechnungsmethodik im Rahmen der Lärmaktionsplanung sowie der Bevölkerungsentwicklung und dem Kfz-Verkehrsaufkommen in Saarbrücken.

² UBA (2022): Straßenverkehrslärm (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#geruschbelastung-im-straenverkehr>)

³ WHO (2018): Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region

Steckbriefanhang:Abbildung 51: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner im Bereich L_{DEN} [dB(A)]Abbildung 52: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner im Bereich L_{Night} [dB(A)]

22. Anteil der Einwohnenden, die täglich mindestens 30 min. aktiv mobil sind

Beschreibung des Indikators

- Erfasst wird der Anteil der Personen, die sich mindestens 30 Minuten pro Tag aktiv mobil (z. B. zu Fuß oder mit dem Fahrrad) bewegen. Eine regelmäßige aktive Bewegung senkt das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes und Übergewicht. Die Förderung einer aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad hat daher auch eine hohe gesundheitliche Bedeutung.

Datenquelle

- Stadt Saarbrücken (Haushaltsbefragung)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
/	17 % (2025)	erhöhen	Verbesserungsbedarf

Entwicklung des Indikators

- Der Anteil der Personen, die mindestens 30 min. aktiv mobil sind, wird anhand der repräsentativen Haushaltsbefragung ermittelt. Berücksichtigt werden dabei alle Personen, die ihren jeweiligen Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt und eine Angabe zur Dauer ihrer Wege gemacht haben. Aus dieser Gruppe wird anschließend der Anteil derjenigen bestimmt, die am Stichtag insgesamt mindestens 30 Minuten aktiv mobil waren.
- 2025 waren rund 17 % der Saarbrücker Bevölkerung mindestens 30 Minuten pro Tag aktiv mobil. Da derzeit noch vergleichbare Daten aus vorausgegangenen Erhebungen fehlen, ist eine Bewertung in der Zeitreihe derzeit noch nicht möglich. Ein Anteil von 17 % stellt derzeit allerdings noch einen insgesamt ausbaufähigen Anteil dar. In Zukunft kann auf Basis von weiteren Haushaltsbefragungen eine prozentuale Veränderungen in den Anteilen bewertet werden.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- ./.

Steckbriefanhang:

./.

23. Anteil der Pkw mit Elektroantrieb

Beschreibung des Indikators

- Der Anteil der Pkw mit Elektroantrieb (batterieelektrisch und Hybrid) an allen zugelassenen Pkw in Saarbrücken zeigt den Fortschritt bei der Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs und ist ein Indikator für die Antriebswende im Verkehr.
- Der Indikator bildet die Transformation hin zu emissionsärmeren Antrieben ab.

Datenquelle

- Kraftfahrtbundesamt (KBA)

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
0,6 % (2017)	8,7 % (2024)	Erhöhen	Fortschritte sichtbar (um 1.350 % gestiegen)

Entwicklung des Indikators

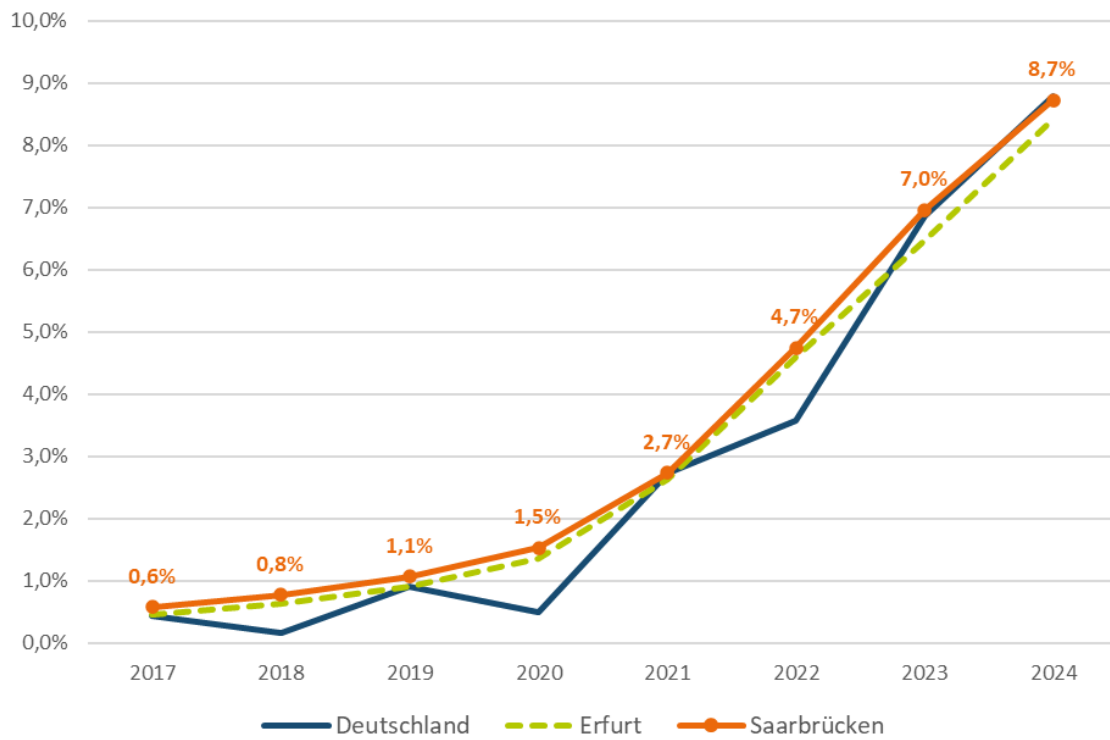
- Zwischen 2017 und 2024 verzeichnet Saarbrücken einen deutlichen Anstieg von Pkw mit Elektroantrieb. Machten diese im Jahr 2017 einen Anteil von 0,6 % aus, so ist es im Jahr 2024 ein Anteil von 8,7 %. Damit liegt Saarbrücken annähernd im Bundesdurchschnitt.
- Ein solch dynamische Entwicklung wie in Saarbrücken ist allerdings kein Einzelfall. Vergleichbare Großstädte wie zum Beispiel Erfurt ebenso wie der Bundesdurchschnitt verzeichnen eine ähnliche Entwicklung.
- In Saarbrücken sind ähnlich wie im Bundesvergleich erkennbare Fortschritte beim Umstieg auf die Elektromobilität erkennbar. Mit einem Anteil von knapp 9 % elektrisch betriebener Pkw an allen zugelassenen Pkw bleibt jedoch noch ein weiter Weg bis zu einer umfassenden Energiewende im Verkehrssektor.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Der starke Anstieg von Pkw mit Elektroantrieb ist vor allem auch durch staatliche Förderungen sowie der starken Entwicklungen in der Elektromobilitätsbranche begründet.

Steckbriefanhang:

Abbildung 53: Anteil von Pkw mit Elektroantrieb an allen zugelassenen Pkw in Saarbrücken, Erfurt und Deutschland



24. CO₂-Emissionen im Verkehrssektor pro Kopf

Beschreibung des Indikators

- Der Anteil der Pkw mit Elektroantrieb (batterieelektrisch und Hybrid) an allen zugelassenen Pkw in Saarbrücken zeigt den Fortschritt bei der Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs und ist ein Indikator für die Antriebswende im Verkehr.
- Der Indikator bildet die Transformation hin zu emissionsärmeren Antrieben ab.

Datenquelle

- Amt für Klima- und Umweltschutz Saarbrücken

Trendbewertung

Basiswert	Aktueller Wert	Zielwert	Trendbewertung
1,9 Tonnen CO ₂ eq/Kopf (2016)	1,9 Tonnen CO ₂ eq/Kopf (2022)	-40 %	Stagnation/Verbesserungsbedarf (± 0%)

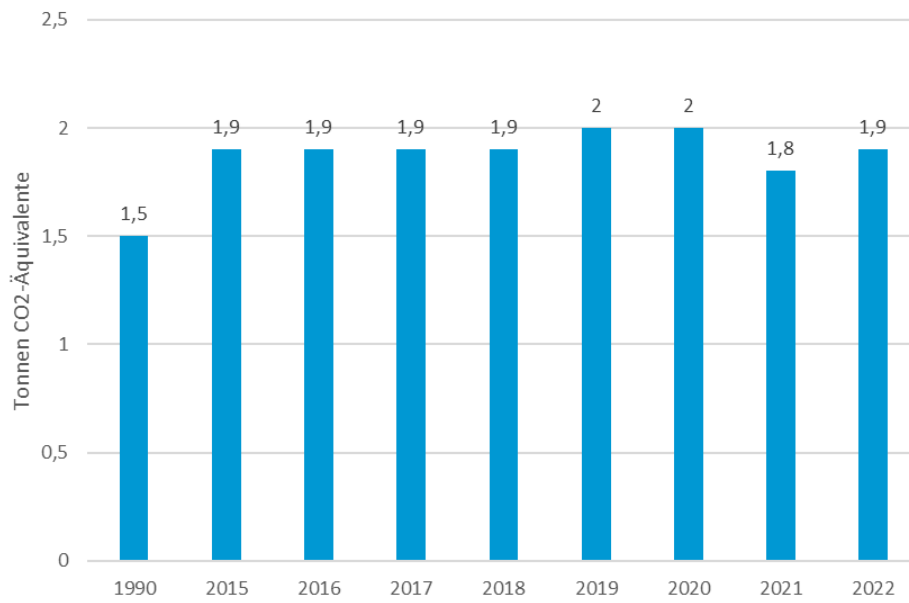
Entwicklung des Indikators

- Die Stadt Saarbrücken strebt als Beitrag zur nationalen Klimastrategie eine Treibhausgasneutralität bis 2050 an. Im Vergleich zum Referenzjahr 1990 sollte der CO₂-Ausstoß hierfür schrittweise auf 60 % (bis 2020), 50 % (bis 2030) und 20 % (bis 2050) verringert werden. Im VEP wurde eine Reduktion im Verkehrssektor bis 2030 um 40 % als Ziel festgelegt.
- Auch der Verkehrssektor muss zur Erreichung der Klimaziele in Saarbrücken beitragen, indem CO₂-Emissionen reduziert und nachhaltige Mobilitätsformen gefördert werden.
- Seit 1990 stiegen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor pro Kopf von 1,5 Tonnen auf etwa 1,9 Tonnen ab 2015 und stagnieren seither. Mit 2 Tonnen pro Kopf erreichte der Verkehrssektor 2019/2020 seinen Höchstwert. Nach einem Rückgang der auf 1,8 Tonnen im Jahr 2021, nicht zuletzt auch pandemiebedingt, stiegen die Emissionen im Jahr 2022 wieder leicht auf 1,9 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Kopf.
- Aktuell ist der Verkehrssektor weit von den Zielpfaden entfernt und muss deutlich stärker zur Emissionsminderung beitragen.

Externe Einflussfaktoren und Trends

- Einsparpotentiale durch effizientere Verbrennungsmotoren seit 1990 werden durch immer größere und schwerere Pkw aufgewogen (Rebound-Effekt).

Steckbriefanhang:

Abbildung 54: Entwicklung der CO₂-Emissionen [Tonnen] im Verkehrssektor pro Kopf

Quelle: Eigene Darstellung (Datengrundlage: Amt für Klima und Umweltschutz Saarbrücken)

9.2 Umsetzungsstand der Handlungsfelder

		Priorität	Langfristig (über 2035)	Umsetzungs- stand
Fußverkehr	A1 Optimierung des Fußwegenetzes	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A1.1 Verbesserung des Wegenetzes und Schließen von Netzlücken inner- und außerorts	hoch	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A1.2 Abbau von gesamtstädtischen Barrieren	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umset- zung
	A1.3 Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A1.4 Wegenetz für Freizeit und Tourismus	niedrig	bis 2020	Nicht in Umset- zung
	A1.5 Wegweisung und Beschilderung	niedrig	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	A2 Barrierefreie Fußwege	hoch	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A3 Mehr Querungshilfen	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	A4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A5 Abbau von Nutzungskonflikten	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A6 Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen	mittel	bis 2025	Beginnende Um- setzung
	A7 Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A7.1 Sitzrouten	niedrig	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	A7.2 Spielrouten	niedrig	Daueraufgabe	Nicht in Umset- zung
	A8 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunika- tion	mittel	Daueraufgabe	Nicht in Umset- zung
	A8.1 Stadtteilpläne für Fußgänger / Frei- zeitwegepläne	niedrig	Daueraufgabe	Nicht in Umset- zung
	A8.2 Kampagnen / Aktionen	mittel	Daueraufgabe	Nicht in Umset- zung

Radverkehr	B1 Erweiterung und Qualifizierung de Rad- verkehrzielnetzes als Daueraufgabe	mittel	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	B2 Radkomfortrouten	mittel	Bis 2030	Beginnende Um- setzung
	B2.1 Radkomfortroute Leinpfade	hoch	bis 2025/2030	Beginnende Um- setzung
	B3 Schließen von Netzlücken / Optimierung der Radinfrastruktur	hoch / mit- tel / nied- rig	Daueraufgabe	Beginnende Um- setzung
	B3.1 Innerstädtische Radverkehrsachse nördl. der Saar	hoch	Bis 2020	Beginnende Um- setzung
	B3.2 Innerstädtische Radverkehrsachse südl. der Saar	hoch	Bis 2020	Beginnende Um- setzung

	B3.3. Radverkehrsachse Innenstadt-Universität	hoch	Bis 2020/2025	Nicht in Umsetzung
	B3.4 Radverkehrsachse Innenstadt HTW/Alt-Saarbrücken	hoch	Bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	B3.5 Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell	hoch	Bis 2025	Nicht in Umsetzung
	B3.6 Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen	mittel/niedrig	Bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	B3.7 Weitere Öffnung von Einbahnstraße	mittel/niedrig	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	B4 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen	hoch/mittel/niedrig	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	B5 Verkehrssicherheit für Radfahrer	hoch	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	B6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen	mittel	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	B7 Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	B8 Serviceangebot für den Radverkehr	niedrig	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	B9 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	B10 Prüfen eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken (Machbarkeitsstudie)	niedrig	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung

Öffentlicher Nahverkehr	C1 Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region	hoch	bis 2025	fortgeschrittene Umsetzung
	C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte	hoch	bis 2030	Beginnende Umsetzung
	C1.4 Saarbahnvarianten nach Forbach	hoch	Bis 2020/2025	Nicht in Umsetzung
	C1.9 Angebotsebenen im lokalen Busnetz	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	C1.10 Organisation von Bedarfsverkehren	mittel	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	C2 Verknüpfung zwischen Bahn und Bus	hoch	bis 2020/2030	Beginnende Umsetzung
	C3 Anbindung der Universität	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	C4 Busbeschleunigung	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	C5.1 Barrierefreie Infrastruktur	hoch	bis 2022	Beginnende Umsetzung
	C5.2 Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit	hoch	bis 2022	Beginnende Umsetzung
	C6 Haltestellengestaltung	niedrig	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	C7 Verbesserung des Tarifsystems	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen

	C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	C8 Kommunikation und Marketing	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	C9 Managementaufgaben	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung
	C9.1 Störungs- und Instandhaltungsmanagement	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung
	C9.2 Grenzüberschreitender Zweckverband	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung

Straßenverkehr	D1 Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	D2 Überregionale und regionale Anbindung aus Richtung Norden			Nicht in Umsetzung
	D2.3 Anschlussstelle Dicke Buche	niedrig	bis 2030	Nicht in Umsetzung
	D2.5 Entlastung der Lebacher Straße			Beginnende Umsetzung
	D3 Überregionale und regionale Anbindung aus Richtung Süden			Nicht in Umsetzung
	D3.2 Vollanschluss Messe	hoch	bis 2025	Nicht in Umsetzung
	D3.4 Neue Verbinfdung Deutschmühlental - Stiring-Wendel	mittel	bis 2030	Nicht in Umsetzung
	D4 Netzentwicklung im nördlichen Stadtgebiet			Beginnende Umsetzung
	D4.1 Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg	mittel	bis 2025	Beginnende Umsetzung
	D5 Innenstadtverkehrskonzept			Beginnende Umsetzung
	D5.1 Linksabbieger Dudweiler Str. - Richard-Wagner-Str.	mittel	bis 2025	Nicht in Umsetzung
	D5.2 Optimierung der Knotenpunkte Trierer Str. / Bahnhof / St. Johanner Str. / Hafenstr.	mittel	bis 2025	(weitgehend) abgeschlossen
	D 5.3 Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke	hoch	bis 2025	(weitgehend) abgeschlossen
	D5.5 Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich	hoch	bis 2030	Beginnende Umsetzung
	D6 Optionen für die Stadtautobahnen/Stadtmitte am Fluss	mittel	bis 2030	Beginnende Umsetzung
	D7 Umgestaltung von Knotenpunkten	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	D7.1 Umgestaltung Verteilerkreisel St. Arnual	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	D8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	D9 Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	D10 Verbesserte Verkehrslageerfassung	mittel	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	D11 Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung	hoch	bis 2020	Nicht in Umsetzung

	D12 Baustelleninfo + Baustellenmanagement	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
--	---	------	----------	----------------------

Wirtschaftsverkehr	E1 Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	E2 Lkw-Führungsnetz	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	E3 Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	E4 Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	E5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien	mittel	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung

Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr	F1 Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre	hoch	bis 2025	fortgeschrittene Umsetzung
	F1.1 ÖV-Tarife und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt	hoch	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung
	F1.2 Optimierung der regionalen Tarifstruktur	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	F1.3 Bessere ÖV-Verbindung zum Flughafen, zu Messe- und Kongressstandorten	mittel	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	F2 Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung	niedrig	bis 2025	Beginnende Umsetzung
	F2.1 Zielgruppenbezogene, touristische Leitsysteme für alle Verkehrsarten	niedrig	bis 2025	Beginnende Umsetzung
	F2.2 Barrierefreie Wegealternativen zu Sehenswürdigkeiten	mittel	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	F3 Reise- und Fernbusverkehr	hoch	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung
	F4 Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	F5 Stärkung des Wohnmobiltourismus, Camping und Wassertourismus	niedrig	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung
	F6 Ausbau des Radtourismus	hoch	bis 2026	Beginnende Umsetzung
	F7 Freizeit- und Wanderwege / Aufenthaltsqualität	mittel	bis 2025	Nicht in Umsetzung
	F8 Serviceangebote, Information und Marketing	hoch	bis 2025	Beginnende Umsetzung
	F8.1 Erreichbarkeitsmarketing City	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung

Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit	G1 Aufwertung der Innenstadt/Innenstadtstraßen	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	G1.1 Umgestaltung Kaiserstraße	hoch	bis 2025	Nicht in Umsetzung
	G1.2 Aufwertung des Rathausplatzes / der Betzenstraße	hoch	bis 2030	Nicht in Umsetzung
	G1.3 Barock trifft moderne	hoch	bis 2020	(weitgehend) abgeschlossen
	G1.4 Umgestaltung der Viktoriastraße	hoch	bis 2025	fortgeschrittene Umsetzung
	G2 Umgestaltung von innerstädtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen	hoch	bis 2030	Beginnende Umsetzung

	G3 Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen	mittel	Daueraufgabe	Fortgeschrittene Umsetzung
	G4 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen/Ortsdurchfahrten in Stadtteilen	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung
	G5 Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung
	G5.1 Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteil-ebene	mittel	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung
	G5.2 Shared Space in Straßenräumen	mittel	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung
	G5.3 Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	G5.4 Neues Leben auf Parkflächen	niedrig	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	G6 Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	G7 Programm barrierefreies Saarbrücken	hoch	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung

Ruhender Verkehr	H1 Parkraumstrategie Innenstadt	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	H1.1 Bewohnerparken	hoch	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung
	H1.2 Kurzzeitparken (1h) für schnelle Erledigungen/Besuche	hoch	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	H1.3 Parken für Einkaufs- und Freizeitbesucher, Touristen (Mittel- und Langzeitparker)	hoch	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	H1.4 Parken für Arbeitspendler (Langzeitparker)	hoch	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	H1.5 Parken für Sondergruppen: Messebesucher, Fußballfans, Theater-/Konzertbesucher	mittel	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	H1.6 Behindertenstellplätze, Parken für Krad	niedrig	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung
	H2 Aufwerten der Parkbauten in der Innenstadt, Erhöhung der Auslastung	hoch	bis 2025	Beginnende Umsetzung
	H3 Parkkonzepte in Stadtteilen	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	H4 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen	hoch	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	H5 Optimierung der Stellplatzrichtlinie	mittel	bis 2020	Beginnende Umsetzung

Verkehrssicherheit	I1 Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken	hoch	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	I2 Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung	hoch	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	I3 Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten	hoch	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	I4 Städtische Verkehrsüberwachung	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	I5 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit	hoch	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung
	I6 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit	mittel	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung

Inter- und Multimodalität	J1 P+R-Standorte	hoch	Bis 2020/2025	fortgeschrittene Umsetzung
	J2 Mehr und bessere B+R-Standorte	hoch	bis 2020	fortgeschrittene Umsetzung
	J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen	mittel	bis 2025	Beginnende Umsetzung
	J4 Integration von Taxidiensten	mittel	bis 2020	Nicht in Umsetzung
	J5 Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	mittel	bis 2020	Beginnende Umsetzung
	J6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung

Mobilitätsmanagement und -kultur	K1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements	hoch	Daueraufgabe	Nicht in Umsetzung
	K2 Mobilitätsmanagement in der Verwaltung	mittel	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	K3 Schulisches Mobilitätsmanagement	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	K4 Arbeitsgruppe und Netzwerkarbeit	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung
	K5 Öffentlichkeitsarbeit	hoch	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung

Verkehr und Umwelt	L1 Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	L2 Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs	hoch	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	L3 Klimawandel, CO2-Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen	mittel	Daueraufgabe	fortgeschrittene Umsetzung
	L4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen	mittel	Daueraufgabe	Beginnende Umsetzung

Evaluationsbericht VEP Saarbrücken 2030

Endbericht (Mai 2026)

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Rathausplatz 1
66111 Saarbrücken

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

mobilitaetsplan@saarbruecken.de
www.saarbruecken.de

Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken

Redaktion Planersocietät in Zusammenarbeit mit Stadtplanungsamt Saarbrücken

Layout und Satz Planersocietät in Zusammenarbeit mit Stadtplanungsamt Saarbrücken

Bildnachweise Planersocietät

Titelseite: © Landeshauptstadt Saarbrücken, J. Halberstadt

Erscheinungsdatum Mai 2026

