

1. Mobilitätswerkstatt zum Mobilitätsplan 2040

Freitag, 8. Mai 2026

16-20 Uhr

VHS-Zentrum, Schlossplatz, Saarbrücken



1. Mobilitätswerkstatt zum Mobilitätsplan 2040

Veranstalter:

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt

mobilitaetsplan@saarbruecken.de
mobilitaetsplan.saarbruecken.de

Fachplanung:

Planersocietät
Frehn Steinberg Partner GmbH, Dortmund

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR

www.ggr-planung.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen GmbH
Palmaille 96
22767 Hamburg

mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

Aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestags



nachhaltig
mobil
planen



Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

SAARLAND



Inhaltsverzeichnis

Begrüßung und Einstieg	4
Einstieg	4
Ablauf	4
Austausch in Murrelgruppen	6
Was ist ein Mobilitätsplan? Und warum heißt der jetzt SUMP?	7
Information durch Dr. Michael Frehn, Planersocietät	7
Welche Herausforderungen und Chancen verbinden Sie mit dem Mobilitätsplan besonders als nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan?	8
Gesprächsphase „Saarbrügge 2040: Hauptsach gudd unnerwegs“	11
Einführung in die Gesprächsphase	11
Ergebnisse und Schlussfolgerungen	12
Rückkehr ins Heute	14
Eindrücke der Bestandsanalyse und Ihr Feedback	14
Ausblick und Abschluss	16
Online Beteiligung und weitere Präsenzveranstaltungen	16
Schlusswort	17
Impressum	18

Begrüßung und Einstieg

Einstieg

Baudezernent Patrick Berberich, Landeshauptstadt Saarbrücken, eröffnet die erste Mobilitätswerkstatt zum Mobilitätsplan 2040. Er begrüßt die gut 100 Teilnehmenden herzlich und freut sich über den vollen Saal. Der Mobilitätsplan 2040 baue auch auf der guten Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und Institutionen für den Verkehrsentwicklungsplan 2030 auf. Es gehe darum, weiter in die Zukunft zu schauen, neue Entwicklungen im Verkehr zu berücksichtigen und dabei alle Verkehrsarten mitzudenken. Der Input der Bürgerinnen und Bürger sei dafür sehr wichtig. Herr Berberich lädt die Teilnehmenden ein, ihre Anregungen und Meinungen in den Prozess einzubringen.

Regionalverbandsdirektorin Dr. Carolin Lehberger, Regionalverband Saarbrücken, begrüßt im VHS-Zentrum am Schloss als Gastgeberin. Das Interesse des Regionalverbands am Mobilitätsplan 2040 sei groß. Es gebe große Veränderungen beim Thema Mobilität, die der Regionalverband bereits in vielen Projekten begleite, zum Beispiel mit dem Ausbau interkommunaler Fahrradwege für sichere Routen im Pendlerverkehr oder ein nachhaltiges Tourismusangebot. Die Entwicklung der Mobilität hänge stark von den Bedürfnissen der Bevölkerung ab. Diese seien jedoch sehr vielfältig. Im Arbeitsprozess müssten unterschiedliche Blickwinkel berücksichtigt und abgewogen werden.

Die Moderation der Veranstaltung übernehmen Mone Böcker und Anette Quast, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, mit Joachim Fahrwald, memo-consulting.

Frau Böcker gibt einen Überblick über den Ablauf.

Ablauf

- Begrüßung und Einstieg
- Was ist ein Mobilitätsplan? Und warum heißt der jetzt SUMP?
Information und Austausch mit Baudezernent Berberich, Dr. Frehn (Planersocietät) und Vertretungen des Mobilitätsbeirats
- Als Schwerpunkt: **Gesprächsphase "Saarbrügge 2040: Hauptsach gudd unnerwegs"**
Reflexion im Plenum nach der Pause
- Rückkehr ins Heute
Eindrücke der **Bestandsanalyse** und Ihr Feedback
- Ausblick und Abschluss
Vorstellung der **Online-Beteiligung** und der nächsten Präsenzveranstaltungen

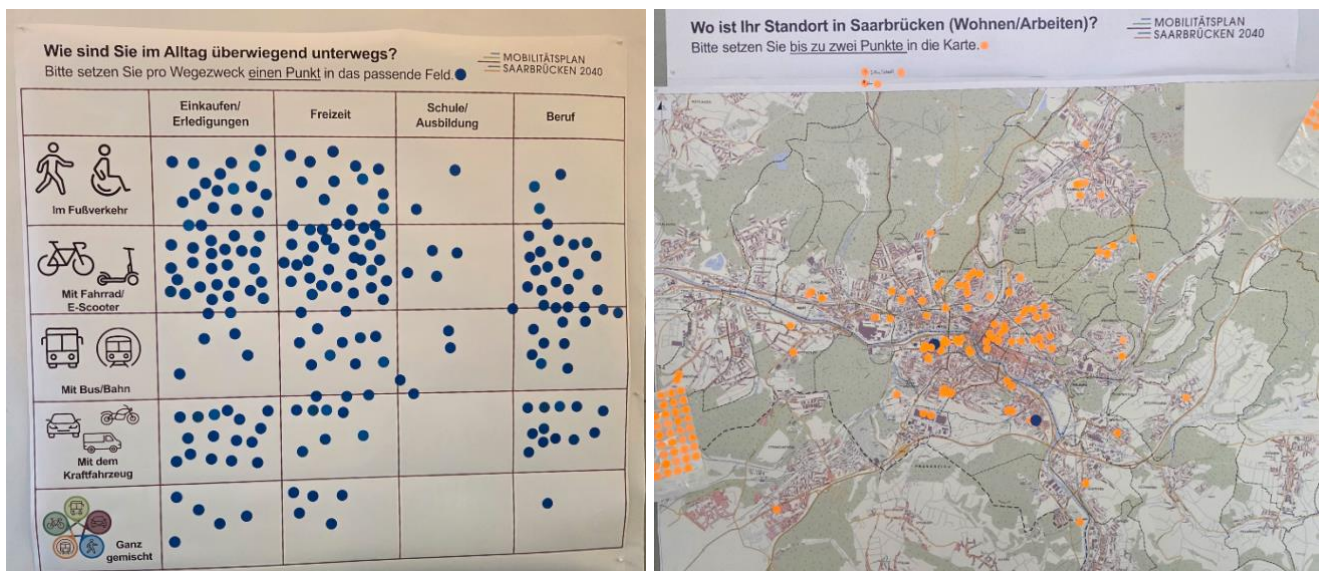
Die **Plakate zur Bestandsanalyse** sind während der Veranstaltung ausgestellt. Die Teilnehmenden können dort Einschätzungen als Hinweise auf Klebezetteln einbringen.

Das Moderationsteam kündigt eine **Dokumentation** der Veranstaltung an. Dafür wird in den Phasen im Plenum ein Tonmitschnitt erstellt. Außerdem werden Fotos gemacht, die für die Dokumentation und die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt genutzt werden. Wer nicht auf einem solchen Bild veröffentlicht sein möchte, kann sich an den Fotografen wenden. Herr Fahrwald bittet im Sinne des Schutzes der

Persönlichkeitsrechte die Teilnehmenden, nicht andere aufzunehmen und Bilder selbst ins Internet zu stellen.

Herr Fahrwald stellt die Mitwirkenden vor:

- Im Hause der Landeshauptstadt Saarbrücken ist ein **Kernteam des Stadtplanungsamts** federführend für den Mobilitätsplan zuständig. Es ist vertreten durch: Christof Kreis, Wolfgang Schöndorf, Heidrun Stern, Deborah Rudolph.
- Als **Fachteam** extern beauftragt und federführend ist die Planersocietät aus Dortmund/Karlsruhe. Sie wird für das Verkehrsmodell unterstützt durch das Büro Gertz Gutsche Rümenapp. Vor Ort vertreten sind: Dr. Michael Frehn, Maren Hinz (Planersocietät).
- Das Fachteam wird ergänzt durch das **Beteiligungsteam** von TOLLERORT entwickeln & beteiligen zusammen mit Joachim Fahrwald von memo-consulting.
- Im **Mobilitätsbeirat** begleiten Politik und Verwaltung sowie verschiedene Institutionen und Netzwerke aus der Stadtgesellschaft den Arbeitsprozess. Als Vertretungen vor Ort sind: Piedad Fernandez-Hoffmann, Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz; Karsten Nagel, Saarbahn GmbH, Christian Ott, Arbeitskammer Saarland; Andrea Schrickel, VCD-Verkehrsclub Deutschland.



Abfragen beim Einlass

Frau Böcker vermittelt anhand der Abfragen beim Einlass einen Eindruck über Hintergründe der Teilnehmenden. Gut 100 Personen sind anwesend, nahezu alle Plätze sind besetzt.

- Bei der Abfrage zur **Verkehrsmittelwahl im Alltag** sticht das Fahrrad hervor. Es wird sowohl für Wege zum Einkaufen/Erledigungen als auch in der Freizeit sowie für den Beruf besonders häufig genutzt. Der Fußverkehr wird besonders häufig zum Einkaufen/Erledigungen genutzt, auch in der Freizeit kommt er hier im Kreis der Teilnehmenden noch vor dem Kraftfahrzeugverkehr. Letzterer wird dafür bei Wegen zum Beruf häufiger als der Fußverkehr gewählt. Auf den öffentlichen Verkehr entfallen insgesamt weniger Punkte, dabei haben Wege in der Freizeit und zum Beruf eine größere Bedeutung.

Da bei der Veranstaltung die Teilnahme von Erwachsenen überwiegt, erhält der Wegezweck Schule/Ausbildung kaum Punkte. Deutlich wird dennoch, dass hier das Kraftfahrzeug keine Bedeutung hat. Für junge Menschen sind die Wege mit dem Fahrrad, im öffentlichen Verkehr und

zu Fuß relevant.

Nicht alle Teilnehmenden legen sich eindeutig auf ein Verkehrsmittel pro Wegezweck fest.

Manche Punkte werden auf Linien oder auch direkt bei der „gemischten Auswahl“ gesetzt.

Die Verteilung entspricht nicht der statistischen Auswertung der täglichen Verkehrsmittelwahl in Saarbrücken, sondern bildet ein Stimmungsbild zur individuellen Mobilität der Teilnehmenden ab.

- Die Frage „**Wo verorten Sie sich in Saarbrücken?**“ dient zur Klärung, ob die verschiedenen Stadtgebiete im Kreis der Teilnehmenden vertreten sind. Die Abfrage ergibt eine Häufung im inneren Stadtgebiet. Jedoch sind auch viele Stadtteile über das ganze Stadtgebiet verteilt bepunktet.
- Bei der Frage „**Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?**“ sticht die Einladung klar hervor. Damit sind vielfach Verteiler gemeint, über die informiert wurde.

Weitere spontane Abfragen ergeben:

- Einzelne Teilnehmende, ca. 10, waren bereits im Prozess zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 bei einer Veranstaltung dabei.
- Es gibt im Saal keine Neubürgerinnen und Neubürger, die weniger als 2 Jahre in Saarbrücken leben. Dafür melden sich einige Menschen, die sich als Alteingesessene bezeichnen.

Austausch in Murmelgruppen

Frau Böcker lädt die Teilnehmenden zu einem Austausch in so genannten Murmelgruppen ein. Sie finden sich zu Dritt zusammen und tauschen sich jeweils drei Minuten lang zu folgenden Fragen aus:

- Welches persönliche Erlebnis beschreibt für Sie gute Mobilität?
- Was würden Sie an Ihrer Mobilität gerne in Zukunft verändern?

Im Anschluss holt das Moderationsteam einige Statements ein. Nicht alle Beiträge beziehen sich auf die beiden Fragen. Teilweise werden bereits Anliegen darüber geäußert, wie sich die Rahmenbedingungen für Mobilität in Zukunft ändern müssen. Frau Böcker wertet diese Beiträge als Hinweise auf notwendige Voraussetzungen, um das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern.

An guten Erlebnissen werden berichtet:

- Mit dem E-Bike neuerdings gut zur Arbeit kommen. Diese Technik verändert die Welt.
- Bewusster Umzug aus dem Umland nach Saarbrücken, um ohne Auto gut mobil sein zu können.
- Morgens in Karlsruhe bei geöffnetem Fenster den Espresso zu trinken, die Straßenbahn zu hören und zu wissen, dass die nächste Bahn in acht Minuten fährt. Dann Espresso austrinken, Zähneputzen, gemütlich zum Schlossplatz gehen und in 30 Minuten auf der Arbeit sein.
- Im Hochsommer in Luxemburg in die gut klimatisierte Straßenbahn einsteigen und nicht mehr in der Sonne stehen zu müssen.
- Gute Schnittstellen mit zuverlässigen Umstiegen zwischen Bus und S-Bahn in Hannover, so dass auch die Großmutter mit den kleinen Enkelkindern an der Hand ohne Probleme unterwegs sein kann.
- Gute Schnittstelle zwischen Fahrrad und S-Bahn in Japan, das Fahrrad konnte in einem großen Fahrradparkhaus abgestellt werden und die S-Bahn fuhr im kurzen Takt und pünktlich.
- Die Fertigstellung der Fahrradstraße in der Hohenzollernstraße.
- Anregungen für den weiteren Arbeitsprozess:

- Den ÖPNV weiterzuentwickeln, es sollte mehr Zuverlässigkeit, Verlässlichkeit geben. Die Online-Fahrpläne sollten die Realität abbilden.
- Die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr.
- Die Welt aus Sicht der Kinder betrachten, deren Perspektive viel zu oft außen vor bleibt.

Was ist ein Mobilitätsplan? Und warum heißt der jetzt SUMP?

Information durch Dr. Michael Frehn, Planersocietät

Herr Dr. Frehn erläutert die Funktion des Mobilitätsplans, die Vorgaben und die Vorgehensweise bei der Erarbeitung. Die Präsentation steht als separate Datei zur Verfügung.

Das Fachteam der Planersocietät stellt in ganz Deutschland Pläne wie den Mobilitätsplan 2040 für die Landeshauptstadt Saarbrücken auf. Es ist zusammen mit dem Team von Gertz Gutsche Rümenapp mit der Erarbeitung des Mobilitätsplan 2040 beauftragt. Das Team hat bereits Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030 vor zehn Jahren erstellt.

Der Mobilitätsplan 2040 wird als Plan für eine nachhaltige, urbane Mobilität von der Europäischen Union gefördert. Dort heißt er Sustainable Urban Mobility Plan, kurz SUMP. Herr Dr. Frehn erläutert, es gehe um einen strategischen Plan mit der Zielsetzung einer besseren Lebensqualität. Der Mobilitätsplan mit einer langfristigen Vision und einem klaren Umsetzungsplan für die nächsten Jahre funktioniere wie Leitplanken für künftiges Handeln. Die verschiedenen Verkehrsarten müssten dabei integriert, also mit den jeweiligen Wechselwirkungen zusammen, betrachtet werden. Und die Bürgerschaft müsse einbezogen werden.

Alle zehn Jahre solle eine Stadt prüfen, ob sie bei der Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung noch auf dem richtigen Weg sei oder etwas verändern müsste. Die Planersocietät hat als Grundlage für den Mobilitätsplan 2040 eine Evaluation der Umsetzung des VEP 2030 gemacht, also ermittelt, wie weitgehend Maßnahmen des VEP 2030 bereits umgesetzt wurden. Außerdem wird die Ausgangslage analysiert. Bei der heutigen Veranstaltung können die Teilnehmenden Hinweise zur Analyse geben.

Herr Dr. Frehn berichtet, das Fachteam starte nun mit der Entwicklung einer Strategie für die künftige Mobilität in Saarbrücken. Auch regionale Verkehre würden dabei mit betrachtet, da sie einen erheblichen Anteil des Verkehrs in Saarbrücken ausmachen würden. Daran anschließend würden Maßnahmen geplant und umgesetzt. Für die Umsetzung werde ein begleitendes Monitoring entwickelt. Das bedeutet, es wird beobachtet und festgehalten, wie weitgehend die Maßnahmen umgesetzt und die Ziele erreicht werden.

Herr Dr. Frehn geht davon aus, dass sich im Bereich der Mobilität künftig viel verändern werde. Mobilität werde elektrischer und autonomer, vielleicht nicht sofort, aber Schritt für Schritt. Mobilität müsse bezahlbar bleiben, daher seien vielfältige Mobilitätsoptionen wichtig. Neue Herausforderungen kämen hinzu und neue Rahmenbedingungen für die Mobilität, etwa die höheren Anforderungen an den Klimaschutz, die finanziellen Rahmenbedingungen der Kommune. Daher sei der Zeitpunkt für ein neues Konzept gerade richtig.

*„In der Mobilität wird sich in Zukunft einiges ändern. Es ist gut, gerade jetzt ein Konzept dafür neu aufzustellen!“
(Dr. Frehn, Planersocietät)*

Für die Einbeziehung unterschiedlicher Perspektiven werden verschiedene Formate genutzt, so zum Beispiel der vielfältig besetzte Mobilitätsbeirat. Die heutige Veranstaltung stelle zusammen mit der ebenfalls heute startenden Online-Beteiligung den Auftakt des öffentlichen Dialogs dar. Zusätzlich werde es weitere Formate, auch aufsuchende vor Ort in Stadtteilen, geben.

Welche Herausforderungen und Chancen verbinden Sie mit dem Mobilitätsplan besonders als nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan?

Das Moderationsteam lädt Herrn Dr. Frehn zusammen mit Baudezernent Herrn Berberich und den vier Vertretungen des Mobilitätsbeirats zu einem kurzen Austausch auf die Bühne ein. Den Mobilitätsbeirat vertreten:

- Piedad Fernandez-Hoffmann, Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
- Karsten Nagel, Saarbahn GmbH
- Christian Ott, Arbeitskammer Saarland
- Andrea Schrickel, VCD-Verkehrsclub Deutschland

In einer ersten Runde beschreiben die Vertretungen des Mobilitätsbeirats Herausforderungen und Chancen aus Sicht ihrer eigenen Institution und eigenen Perspektive.

Frau Fernandez Hoffmann beschreibt zahlreiche Herausforderungen: Mobilität auf einer begrenzten Fläche mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu organisieren, dabei weniger Lärm, Verbrauch von Flächen, Schadstoffe und mehr Grün zu erreichen, neue Technologien einzusetzen, Stadt und Umland schienenengebunden gut zu verbinden. Im Arbeitsprozess müssten verschiedene Gruppen wie junge Menschen und Menschen mit Beeinträchtigung einbezogen werden.

Der Mobilitätsplan sei die große Chance für die Stadt. Er stelle den Menschen in den Mittelpunkt. Es gehe darum nachhaltig und ganzheitlich zu denken, Partizipation anzubieten, zu kooperieren und langfristige Visionen mit konkreten Maßnahmen zu unterlegen.

Das Landesministerium setzt Richtlinien und ist für den Einsatz von Fördermitteln zuständig. Gerade bei Ressourcenknappheit gehe es darum, die Mittel dort einzusetzen, wo Mehrwerte erzeugt werden können. Dies könne nur gelingen, wenn wir wissen, was die Bürgerinnen und Bürger brauchen, was Saarbrücken braucht und wenn wir eng zusammenarbeiten.



„Wir müssen verschiedene Gruppen einbeziehen Die Mobilität der Zukunft ist auch sehr alt.“ (Fernandez-Hoffmann)

Christian Ott vertritt mit der Arbeitskammer die Interessen von gut 400.000 Beschäftigten im Saarland, von denen ein Großteil für die Arbeit pendeln würde. Hier bestünden Interessenskonflikte: Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer brauchen gute Wege zu ihrer Arbeit. Gleichzeitig gelte es, zu einer lebenswerten Stadt beizutragen. Es gehe auch um soziale Verträglichkeit. Der Pendlerverkehr sei stark autodominiert, das führe zu stark belasteten Straßen, die auch nicht immer barrierefrei seien. Wesentlich für Teilhabe und Daseinsvorsorge sei ein gutes ÖPNV-Angebot, der öffentliche Verkehr als Rückgrat für den Rest des Umweltverbundes, also der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Der Umstieg zum ÖPNV müsse attraktiver werden. Über allem stehe die Herausforderung der Bezahlbarkeit.

Herr Ott ist froh über den partizipativen Ansatz des Mobilitätsplans. Es sei wichtig, miteinander zu sprechen und Lösungen zu finden, die die sozialen Herausforderungen bewältigen. Als Chance bewertet Herr Ott die Möglichkeiten, im Verkehrsraum zu einer klimaresilienten Stadt beizutragen und eine nachhaltige Mobilität zu unterstützen.

Herr Nagel greift die anfangs geäußerte, seines Erachtens berechtigte Kritik am ÖPNV-Angebot in Saarbrücken auf. Sein Anspruch sei, verlässlich zu fahren und zu informieren. Frühere Ausfälle im Busverkehr hätten gelöst werden können. Herr Nagel zeigt sich zuversichtlich, mit neuen Bahnen im Verlaufe des Jahres 2026 Stabilität im Angebot der Saarbahn zu bekommen. Problematisch sei allerdings der Anstieg der Kosten für die Infrastruktur. Die Fahrzeuge würden komplexer und teurer. Ein lokal emissionsfreies Fahrzeug koste ohne Förderung doppelt so viel im Vergleich zu den Dieselnissen. Auch die Schieneninfrastruktur müsse erneuert werden. Es sollten keine unrealistischen Erwartungen geweckt werden.

Zuversicht brächten Entwicklung der so genannten Gamechanger der letzten Jahre: Durch das Handy sind Informationen über Fahrzeiten heute für viele Menschen überall verfügbar. Mit dem E-Bike haben sich die Aktionsradien der Menschen ohne Auto stark erweitert. In Zukunft gehe es um vernetzte Mobilität, so Herr Nagel, einschließlich Sharing-Angebote.

„Was wir uns wünschen, muss auch finanzierbar sein.“ (Nagel)

Frau Schrickel geht auf veränderte Erwartungen der Menschen an die Funktionen der Stadt und an Straßenräume ein. Im Vergleich zu der Zeit vor zehn Jahren seien heute mehr Menschen zu Fuß unterwegs. In schöner Umgebung würden sich Menschen auch ohne Ziel gerne aufhalten und unterwegs sein. Der VCD wünsche sich vom neuen Mobilitätsplan, diesen Trend zu unterstützen und neue Impulse zu setzen. Dazu gehören schöne, aufgeräumte Straßenräume. Der Straßenraum müsse aus der Perspektive der Fußgängerinnen und Fußgänger betrachtet werden.

Frau Schrickel sieht als Ansatz die Ausweitung von Tempo 30 in der Stadt. Dies würde sehr viel zur Aufenthaltsqualität beitragen und dabei den Straßenverkehr nicht wirklich langsamer machen. Mit Tempo 30 könne ohne viel Geld viel erreicht werden, etwa dass Kinder sich im Radverkehr wohl fühlen würden – sie sollen im Alter von 10 Jahren auf der Straße fahren.

Baudezernent Berberich bestätigt den Eindruck des Moderators, die Stadtverwaltung habe starke Partner an ihrer Seite. Im Mobilitätsbeirat seien auch politische Gremien sowie Polizei und Ordnungsbehörden vertreten, die auch ein nennenswertes Mitspracherecht hätten. Die Kooperation der Stadt mit verschiedenen Akteuren sei etabliert. Es sei dennoch eine große Herausforderung, einen Plan zu entwickeln, der eine große Akzeptanz erfahre und alle inhaltlichen Bedürfnisse berücksichtige.

Herr Dr. Frehn bemerkt, im Vergleich zu anderen Städten sei Saarbrücken sehr autozentriert, hinzu kämen die grenzüberschreitenden Verkehre nach Frankreich als Besonderheit und Herausforderung. Es sei wichtig, strategische Weichen für die Zukunft zu stellen und sich mutig etwas vorzunehmen. Natürlich müssten Maßnahmen finanziert werden, aber um die Mittel könne man kämpfen.

Dies aufgreifend werden in der Runde Paris und Barcelona als positive Beispiele genannt, die sich getraut und eine Verkehrswende geschafft hätten.

Zur Abrundung des Austausches werden Hinweise von Teilnehmenden eingeholt. Hier die Anregungen im Überblick:

- Auf Landesebene per Gesetz Kommunen ermöglichen, einen **ticketlosen Verkehr** zu finanzieren. Die Umsetzung in Baden-Württemberg sei fehlerhaft, aus den Fehlern dort könnte gelernt werden.
- Reaktion Herr Nagel: Ein kostenfreier ÖPNV würde Steuerungsmöglichkeiten reduzieren.
- **Menschen ohne Zugang zu Veranstaltungen wie dieser** einbeziehen. Einige Menschen würden sich nicht mehr trauen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Es fehle Unterstützung durch Beratung.
- Reaktion Herr Dr. Frehn: Einige Gruppen müssen individuell angesprochen werden. Mit den aufsuchenden Formaten in Stadtteilen sollen Menschen erreicht werden, die nicht zu Veranstaltungen wie dieser kommen.
- Im ÖPNV sollte die **Unterstützung für mobilitätseingeschränkte Menschen**, etwa beim Einsteigen verbessert werden. Die Scheiben der Fahrzeuge sollten von Werbung freigehalten werden, damit man wieder raus- und reinschauen könnte.
- Reaktion Herr Nagel: Viele Maßnahmen der Barrierefreiheit sind umgesetzt und im Fahrgastbeirat werde die Barrierefreiheit regelmäßig diskutiert. Über die Werbung auf den Fahrzeugen werde Geld eingenommen. Der Umfang der Werbung sei aufgrund einer Beschlusslage bereits reduziert worden.

Aus dem Podium wird die beginnende Diskussion begrüßt. Eine rege Beteiligung könnte auch dem politischen Willen auf dem Weg helfen.

Gesprächsphase „Saarbrügge 2040: Hauptsach gudd unnerwegs“

Einführung in die Gesprächsphase

Das Moderationsteam leitet in die anschließende Gesprächsphase ein.

Die Gruppen finden sich anhand von fünf verschiedenen Kurzgeschichten, siehe Anhang, zusammen, die auf den Stühlen im Saal verteilt waren. Die Geschichten erzählen alltägliche Mobilitätserlebnisse und Wegebeschreibungen verschiedener Personen im Jahr 2040. Jede Gruppe tauscht sich zu ihrer jeweiligen Geschichte anhand folgender Gesprächsanleitung aus.

Gesprächsanleitung im Überblick

Die Gruppe stellt sich untereinander vor und bestimmt eine Gesprächsleitung.

Die Geschichte wird vorgelesen.

Die Teilnehmenden entwickeln die Geschichte mit eigenen Mobilitätserlebnissen in der Zukunft weiter (Stichpunkte werden auf dem Tischpapier festgehalten).

Die Gruppe leitet aus der Zukunftsgeschichte Chancen und Risiken ab.

Die Gruppe entwickelt aus diesem Austausch über die Zukunft, Chancen und Risiken eine Zielformulierung für die Stadt. Diese kann verstärken oder auch abschwächen/ eingrenzen.

Abschließend bewertet jede Teilnehmerin/jeder Teilnehmer einer Gruppe auf einer Skala, wie weitgehend das entwickelte Ziel selbst mitgetragen wird.

Die Geschichten greifen bewusst Lebensperspektiven von Menschen auf, die eher selten bei öffentlichen Veranstaltungen wie dieser teilnehmen, zum Beispiel weil sie im Alltag stark beansprucht sind und ein geringes Einkommen haben. Die Teilnehmenden werden gebeten, sich mit diesen Perspektiven auseinanderzusetzen, können dann auch die eigene Perspektive in den Austausch einbringen. Bei der Zielformulierung ist es wichtig, die Flughöhe zu beachten: Ein Ziel wäre zum Beispiel, dass alle 10-Jährigen in Saarbrücken eigenständig mit dem öffentlichen Verkehr in ihre Schule kommen können. Ein solches Ziel zu erreichen, erfordert verschiedene Strategien und Maßnahmen, die ortsbezogen unterschiedlich sein können.

Die entwickelten Ziele fließen als Empfehlungen in den Arbeitsprozess ein, bei dem das bisherige Zielkonzept aus dem VEP 2030 für den Mobilitätsplan 2040 weiterentwickelt wird.

Die Gruppen haben eine Stunde Zeit für den Austausch. Die Ergebnisse auf den Dialogscheiben sind im Anhang notiert.



Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Folgende Ziele tragen die Gruppen – angeregt durch die Zukunftsgeschichten – zusammen:

Geschichte: Frühschicht ohne Hetze

Zukunftselement: Mobilitätsstationen, Vernetzung und nahtlose Umstiege

- Durch flexiblen und verlässlichen ÖPNV wird der Flächenverbrauch für den Individualverkehr reduziert. Gleichzeitig werden Fuß- und Fahrradwege deutlich ausgebaut. Der Flächengewinn wird außerdem für Begrünung und gemeinsame Aufenthalts- und Begegnungsorte genutzt
- Barrierefreie, effiziente, emissionsfreie On-Demand-Mobilität in der gesamten Stadt & im Umland

Geschichte: Im Alter selbstbestimmt unterwegs

Zukunftselement: konsequent barrierefreie Wege und Assistenz

- Barrierefreies Wegenetz für alle Verkehrsteilnehmer*innen, auch durch niederschwellige Assistenzsysteme
- Barrierefreie, selbstbestimmte Mobilität in einem gut ausgebauten, eng getakteten ÖPNV, gebündeltem Individualverkehr zugunsten von mehr öffentlichem Lebensraum
- Im Jahr 2040 ist es für alle Bevölkerungsgruppen gut möglich, bedarfsorientiert, flexibel + sicher + flott, ohne die Notwendigkeit des eigenen Fahrzeuges, gut von Haustür zu Arbeit, Schule ... zu kommen (auch im ländlichen Raum!)

Geschichte: Grenzenlos mobil in der Großregion

Zukunftselement: Grenzüberschreitende Mobilität ohne Tarif- und Systembrüche

- Politischer und Bürgerwille ist für eine nachhaltige Mobilität essenziell
- Wer grenzüberschreitend unterwegs sein will, denkt zuerst an den Umweltverbund und nutzt ihn gerne!

Geschichte: Azubi flexibel mobil

Zukunftselement: Multimodal zu allen Tages- /Nachtzeiten unterwegs

- allega komme scheen und gudd an und han super Luft, Tschaka
- Emissionsreduzierter und sicherer Verkehr in attraktiven, entschleunigten Verkehrsräumen

Geschichte: Pflege, Schule, Einkauf – und das Auto parkt nicht mehr vor der Tür

Zukunftselement: Neue Rolle des Autos in der Stadt und intelligente Parkkonzepte

- Verbesserung der Wohn-/Umwelt- + Lebensqualität durch Reduzierung der PKW bei gleichzeitiger Erhaltung der individuellen Mobilität für alle
- Alle haben die freie Wahl, Zugang & Möglichkeit für nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität & tragen zur grünen Stadt bei!

Im Anschluss haben die Teilnehmenden Gelegenheit, Anmerkungen und **Schlussfolgerungen aus den Gruppengesprächen** zu äußern.

- Es geht um **politische Entscheidungen**. Wie könnte es gelingen, dass Politik entscheidet und sich nicht vor Wahlentscheidungen fürchtet?
- Es sollte **schneller** gehen. Das Fachteam braucht eine klare Richtung, um handeln zu können.
- **Wir müssen viel visionärer sein.** Im Austausch hat sich gezeigt, dass manche Menschen von technischen Erneuerungen nicht viel erwarten. Doch schauen wir zurück: Was war vor 15 Jahren? Da wurden die ersten Smartphones in Deutschland eingeführt. Die Entwicklung wird viel schneller sein. Wir brauchen viel Mut und zugleich Respekt. Respekt anderen Menschen gegenüber, die von dieser Geschwindigkeit überrollt werden.
- Viele Elemente aus der Kurzgeschichte zur Mobilität im Alter gibt es schon – das konnten manche gar nicht glauben. Es gibt eine Gruppe von älteren Menschen, die da sehr schwer reinkommt. Und deshalb muss alles sehr **niederschwellig** gemacht werden. Vielleicht muss man es auch einüben, sonst geht es an einer Gruppe von Menschen vorbei.
- Auch die Vision für den jungen Azubi, die gibt es eigentlich schon in den Grundelementen. Es muss nur perfektioniert und erweitert werden, es muss für alle zugänglich sein. Da ging es um Leihfahrräder, da ging es um gut getaktete Busse, die dann auch nachts noch fahren. Noch ist es nicht so gut, dass es tatsächlich genutzt wird.
- Wir sollten keine Angst vor der Zukunft haben und einfach mal den Schritt **wagen**, in die Zukunft zu gehen. Wenn wir unsere Mobilität verbessern wollen, dann können wir das auch.
- In 15 Jahren wird sich sicher etwas ändern, aber neue Dimensionen werden sich nicht auftun.
- Wichtig ist mehr **Miteinander** auf der Straße.

„Die Entwicklung wird so schnell sein, wir reden über Dinge, die Vergangenheit sind, wenn wir hier rausgehen. Wir brauchen viel Mut und zugleich Respekt. Respekt Menschen gegenüber, die von dieser Geschwindigkeit überrollt werden“ (Teilnehmender)

- Es gab früher ein elektrifiziertes Busangebot im **ländlichen Raum**, dass könnte ggf. wieder auf.
- Schutzstreifen sind keine **guten Radwege** und werden von Autofahrern missachtet.
- In Zukunft sollten wir auch über den sinnvollen Einsatz von **Drohnen** als Verkehrsmittel nachdenken.
- Mobilitätswende zur **Verbesserung des öffentlichen Raums**, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und für mehr Teilhabe der Menschen am öffentlichen Raum nutzen! Wir sollten Mobilität so gestalten, dass der öffentliche Raum den Menschen wieder zur Verfügung gestellt wird, welcher jetzt momentan durch Verkehr blockiert ist.
- **Uns fehlt beim Verkehr eigentlich die Stimmung.** Unsere Gruppe hat angefangen positiv zu denken. Das hat uns dazu gebracht unser Ziel auf saarländisch aufzuschreiben. Das ist der Geist, den wir brauchen.
- Wir brauchen für die saarländischen Probleme saarländische Lösungen. Vielleicht müssen auch Transformationsprozesse im Herzen stattfinden. Und wenn wir die Lösungen gut verkaufen, haben wir mehr Leute, die freiwillig ihr Mobilitätsverhalten ändern.

Rückkehr ins Heute

Eindrücke der Bestandsanalyse und Ihr Feedback

Herr Dr. Frehn stellt beispielhaft Eindrücke aus der Bestandsanalyse vor. Die Präsentation steht als separate Datei zur Verfügung. Die Teilnehmenden haben auch im Anschluss an die Veranstaltung noch Gelegenheit, in der Plakatausstellung Anmerkungen zur Analyse abzugeben. Außerdem hat das Kernteam der Stadtverwaltung zugesichert, dass die Analyseplakate ins Internet eingestellt werden. Die Teilnehmenden können auf der Grundlage per E-Mail Hinweise geben.

Fußverkehr & Barrierefreiheit	Radverkehr & Mikromobilität	ÖPNV	fließender Kfz-Verkehr
Wirtschaftsverkehr	regionaler Einkaufs- & Tourismusverkehr	Straßenraumgestaltung	ruhender Kfz-Verkehr
Verkehrssicherheit	Inter- & Multimodalität	Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur	Verkehr & Umwelt

Handlungsfelder der Bestandsanalyse

Die Analyse ist in 12 Handlungsfelder untergliedert. Am Beispiel des Handlungsfelds Radverkehr & Mikromobilität zeigt Herr Dr. Frehn, welche Inhalte im Grundsatz aufbereitet wurden. Jeweils, unterlegt mit Zahlen, Daten und Fakten, dargestellt sind.

- Stärken & Potenziale: Wo sind wir schon gut aufgestellt? Wo können wir auf gute Entwicklungen aufbauen?

- Schwächen & Herausforderungen: Wo muss Saarbrücken noch besser werden?

Im Abgleich mit dem VEP 2030 wird aufgeführt, wo Saarbrücken heute steht und was sich in den letzten Jahren verändert hat, was bereits erreicht wurde. Der Anteil des Fahrradverkehrs an den täglichen Wegen hat sich beispielsweise in den letzten 15 Jahren fast verdreifacht von 4% auf 11%. Allerdings haben etwa 44% der Haushalte in Saarbrücken kein Fahrrad, das ist ein höherer Anteil als in anderen Städten. Der Radverkehrsanteil ist also ausbaufähig, besonders mit dem zunehmenden Anteil an E-Bikes: Bereits 25% aller Haushalte nutzen ein solches Fahrrad.

Das Team hat in den Handlungsfeldern den Grad der Umsetzung von Maßnahmen aus dem VEP 2030 ausgewertet. Beim Radverkehr zeigt sich, dass einige Maßnahmen in der Umsetzung bereits fortgeschritten sind, andere sich erst in einer beginnenden Umsetzung befinden.

Herr Dr. Frehn bestätigt, die Perspektive der Kinder biete eine gute Orientierung. Ein informeller Indikator für gute Straßenräume im Fachteam sei die so genannte „Laura-Verträglichkeit“: Wenn ich über einen Straßenraum sage, da würde ich meine 11-jährige Laura fahren lassen, dann ist das ein guter Straßenraum.

Verständnisfragen und erste Anmerkungen werden direkt im Anschluss an den Vortrag von Herrn Dr. Frehn geäußert:

Die positive fachliche Bewertung der **Kapazitäten für Kfz-Parken** und die **Erreichbarkeit** werden in Frage gestellt.

*„Wir müssen uns bei der Beurteilung von Straßenräumen an den Kindern orientieren.“
(Dr. Frehn)*



Herr Dr. Frehn bewertet die fachliche Einschätzung als solide. Die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Saarbrücken mit dem Kfz sei sehr gut. Man komme auch gut durch die Stadt, vielleicht nicht zu jeder Tageszeit. Das sei mit anderen Großstädten vergleichbar. Die Spitzenwerte bei Staus zu Stoßzeiten hätten sich sogar abgeflacht, das könnte auch an der höheren Bedeutung des Home-Office nach der Pandemie liegen.

Das Fachteam hat umfangreiche Parkraumerhebungen durchgeführt. Demnach weisen Parkhäuser auch zu Spitzenzeiten freie Kapazitäten auf.

Die Bewertung der Umsetzung der **Maßnahmen im Radverkehr** wird in Frage gestellt. So positiv werde das nicht empfunden. Netzlücken als Beispiel sollten nicht als leichte Schwäche bewertet werden. Diese Einschätzung wird durch einen weiteren Beitrag unterstützt. Es gebe Stellen, wo der Fahrradverkehr auf den Bürgersteig ausweichen müsse.

Herr Dr. Frehn bezieht diese Hinweise gerne ein. Er erklärt, die Bewertung sage jedoch nicht aus, dass es nichts mehr zu tun gebe. Die Darstellung berücksichtige den Ausgangspunkt: Wo kommen wir her? Im Vergleich zum Zeitpunkt vor 10 Jahren habe sich einiges verbessert. Es gebe wichtige Ansatzpunkte, zum Beispiel sichere Fahrradachsen, wo man über weite Strecken, sicher mit dem Fahrrad fahren kann.

In einem Beitrag wird empfohlen, den **Verkehrsraum** zu verkleinern, um Verkehr neu zu denken. Größere Verkehrsräume würden immer nur zu mehr Verkehr führen. Bei jeder Straße, die zusätzlich ausgebaut werde, gehe Grünfläche verloren, werde Raum versiegelt, der zur Grundwasserneubildung fehlen würde.

Angeregt wird, mehr **Verkehrskontrollen** durchzuführen, damit Regelverstöße unangenehmer werden.

Im Nachgang der Veranstaltung nutzen viele Teilnehmenden noch die Möglichkeit, Hinweise zur Bestandsanalyse auf Klebezetteln in die Plakate der Fachausstellung einzutragen. Die Stichpunkte sind im Anhang notiert.

Ausblick und Abschluss

Online-Beteiligung und weitere Präsenzveranstaltungen

Online-Beteiligung, 8. Mai bis 31. Mai 2026

Maren Hinz, Planersocietät, stellt die aktuell gestartete Online-Beteiligung vor. Diese ist über die neue Website des Mobilitätsplan zu erreichen. Eine Mitwirkung ist ohne Anmeldung möglich. Ziel der Online-Befragung ist, Einschätzungen möglichst vieler unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender über mögliche Entwicklung für die Mobilität einzuholen.

Fahrradtouren des ADFC: Erster Termin Freitag, 22. Mai 2026, 17 Uhr, Burbacher Markt

Thomas Fläschner, ADFC e.V., informiert und lädt herzlich zu Fahrradtouren ein, die der ADFC des Saarlandes begleitend zum Arbeitsprozess anbietet. Weitere Termine werden auf der Internetseite zum Mobilitätsplan eingestellt.

Ein Vertreter des VCD kündigt an, auch eine Fahrradtour zu organisieren.

Rundgänge des Vereins Geografie ohne Grenzen: Erster Termin Freitag, 19. Juni 2026, 17 Uhr, Hauptbahnhof, zweiter Termin am 20. Juni 2026

Prof. Dr. Peter Dörrenbächer, Verein Geografie und Geografie ohne Grenzen e.V., informiert und lädt herzlich zu Rundgängen durch die Stadt begleitend zum Arbeitsprozess ein. Es werden fünf Touren in

der Innenstadt und zwei in Stadtteilen geplant. Die Touren laden ein, Wege in der Stadt zu Fuß zu erkunden, um aus den Erfahrungen Empfehlungen für den Mobilitätsplan zu entwickeln.

Schlusswort

Baudezernent Herr Berberich schließt die Veranstaltung mit einem herzlichen Dank an die Teilnehmenden für den intensiven Austausch. Die Empfehlungen geben den Planenden eine wichtige Orientierung. Herr Berberich sieht sich aufgrund der Rückmeldungen auf einem guten Weg. Viele der Themen, die aufgerufen wurden, würden bereits bewegt: Die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel inklusive des motorisierten Individualverkehrs, einen sicheren Radverkehr, einen zuverlässigen öffentlichen Verkehr mit stabilen Preisen.

Viele Maßnahmen wurden auf Grundlage des VEP 2030 umgesetzt. Die Stadt habe eine Fahrradzone eingeweiht, Fahrradstraßen eingerichtet. An dem ältesten Bauwerk in Saarbrücken, der alten Brücke, werde eine Fahrradrampe errichtet. Der Radverkehr werde ausgebaut, zum Beispiel entlang der Mainzer Straße bis nach Frankreich.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken engagiere sich zudem als Modellvorhaben in verschiedenen Projekten, zum Beispiel für Aufenthaltsqualität und die Lebensqualität im öffentlichen Raum oder in einem anderen Projekt für Tempo 30 in der City. Modellkommunen seien immer nur ganz wenige Städte und Saarbrücken macht als bundesweiter Vorreiter mit.

Herr Berberich bedankt sich bei allen Mitwirkenden dieser und der kommenden Veranstaltungen und lädt alle Teilnehmenden ein, sich weiter so intensiv zu beteiligen.

1. Mobilitätswerkstatt zum Mobilitätsplan 2040

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Rathausplatz 1
66111 Saarbrücken

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

mobiltaetsplan@saarbruecken.de
mobiltaetsplan.saarbruecken.de

Gefördert durch



Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken
Redaktion TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Stadtplanungsamt Saarbrücken
Layout und Satz TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Stadtplanungsamt Saarbrücken
Bildnachweis Titel: Leon Fürtig
Erscheinungsdatum Mai 2026

