

Ergebnisbericht zur Online-Beteiligung

im Rahmen des Mobilitätsplans 2040 für die Landeshauptstadt Saarbrücken



8. – 31. Mai 2026

Online-Beteiligung

Auftraggeberin:

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt

mobiltaetsplan@saarbruecken.de
mobiltaetsplan.saarbruecken.de

Auftragnehmerin:

Planersocietät
Frehn Steinberg Partner GmbH, Dortmund

Dr. Michael Frehn (Projektleitung)
Maren Hinz
Saskia Säuberlich
Danny Lu

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bildquelle Titelbild: Visundi_Saarwunderland

Gefördert durch



Bundesministerium
für Verkehr

Aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestags



nachhaltig
mobil
planen



Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

SAARLAND



Inhaltsverzeichnis

Hintergrundinformation zur Online-Beteiligung.....	4
Wer hat teilgenommen?	5
Prioritäten im Mobilitätsverhalten	7
Wahrnehmung und Bewertung der Mobilität.....	13
Handlungsbedarfe und Veränderungen in der Mobilität.....	21
Erwartungen an die zukünftige Ausrichtung der Mobilität	30
Gesamtfazit und Ausblick	34
Impressum	35

Hintergrundinformation zur Online-Beteiligung

Die nachhaltige Gestaltung der Mobilität ist eine Herausforderung, die die ganze Stadtgesellschaft betrifft. Viele Bürgerinnen und Bürger, Interessensgruppen und Pendlerinnen und Pendler sind in die Entwicklung von Lösungsstrategien involviert. Daher baut der Mobilitätsplan Saarbrücken 2040, der aktuell bis zum Sommer 2027 erarbeitet wird, auf einem breiten Beteiligungsverfahren auf. Ziele des Beteiligungsverfahrens sind, Perspektiven, Bedürfnisse und Wünsche der Bürgerschaft und der Besucherinnen und Besucher zu erfassen und in ihren Dimensionen zu verstehen. Zugleich soll ein inhaltlicher Input für die Erstellung gesammelt und unterschiedliche Interessensgruppen zusammengebracht sowie gleichzeitig auch über den Mobilitätsplan informiert werden. In drei großen Mobilitätswerkstätten, dem Online-Dialog und zahlreichen Workshops mit unterschiedlichen Beteiligten werden vielfältige Wünsche, Perspektiven und Kommentare integriert.

Im Rahmen einer **1. Online-Beteiligung im Mai 2026** wurden die Teilnehmenden zu ihren Anforderungen an die verschiedenen Verkehrsangebote, zu Wünschen für die Zielsetzung sowie zu konkreten Verbesserungsbedarfen befragt. Die Teilnahme war offen für alle und war vom 8. bis zum 31. Mai 2026 möglich. Insgesamt haben über 850 Personen aus Saarbrücken und dem Umland den Fragebogen ausgefüllt und damit wertvolle Hinweise und Anregungen geliefert. Der hier vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse zusammen.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung werden gemeinsam mit weiteren Beteiligungsformaten sowie fachlichen Analysen ausgewertet und fließen in die Erarbeitung des Mobilitätsplans 2040 ein. Sämtliche eingegangenen Beiträge werden dabei aus fachlicher Sicht geprüft und dienen als wichtige Grundlage für die Entwicklung eines zukunftsfähigen und bedarfsorientierten Mobilitätskonzepts.

Der Mobilitätsplan 2040 ist die langfristige Grundlage für die zukünftige Entwicklung von Verkehr und Mobilität in Saarbrücken. Er baut auf dem bestehenden Verkehrsentwicklungsplan 2030 auf. Grundlage ist eine umfassende Analyse der aktuellen Situation, bei der Stärken und Schwächen im Verkehrssystem identifiziert werden. Daraus werden Ziele, Strategien und konkrete Maßnahmen für alle Verkehrsarten abgeleitet. Der Plan verfolgt dabei einen ganzheitlichen Ansatz und bezieht verschiedene Akteure sowie die Öffentlichkeit in den Prozess ein.

Hinweise zur Interpretation der Ergebnisse

Die in den Abbildungen angegebene Fallzahl (n) gibt die Anzahl der Personen an, deren Antworten in die jeweilige Auswertung eingeflossen sind. Da nicht alle Teilnehmenden jede Frage beantwortet haben und einzelne Analysen nur für bestimmte Nutzergruppen durchgeführt wurden, können die Fallzahlen zwischen den Auswertungen variieren. Sämtliche Prozentangaben beziehen sich jeweils auf die angegebene Fallzahl der jeweiligen Frage bzw. Teilgruppe.

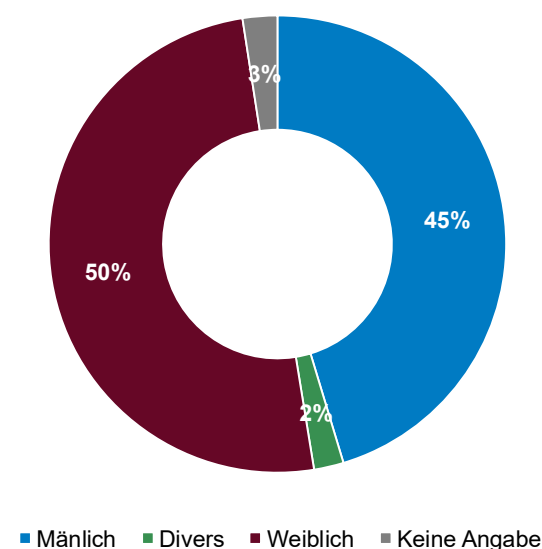
Wer hat teilgenommen?

Wie bei allen Beteiligungsformaten üblich, beteiligen sich bestimmte Bevölkerungsgruppen unterschiedlich stark. Die Ergebnisse liefern daher keinen repräsentativen Überblick über das Mobilitätsverhalten aller Saarbrückerinnen und Saarbrücker, ermöglichen jedoch fundierte Einblicke in Einstellungen, Bedarfe und Erwartungen verschiedener Nutzergruppen und bilden damit eine wichtige Grundlage für die weitere Planung. Ergänzend folgen im weiteren Planungsprozess weitere Beteiligungsformate, die dazu beitragen sollen, ein breites Spektrum an Perspektiven abzubilden und unterschiedliche Zielgruppen gezielt einzubeziehen.

Insgesamt haben sich über 850 Personen an der Online-Befragung beteiligt. Die Zusammensetzung der Teilnehmenden zeigt eine breite Beteiligung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Die Geschlechterverteilung ist dabei weitgehend ausgewogen mit einem Anteil von 50 % weiblichen und 45 % männlichen Teilnehmenden. Auch hinsichtlich der Altersstruktur zeigt sich eine breite Streuung über verschiedene Lebensphasen hinweg. Besonders stark vertreten sind Personen im erwerbstätigen Alter. Den größten Anteil stellen die 25- bis 34-Jährigen, gefolgt von den 35- bis 44-Jährigen. Ebenfalls relevant vertreten sind die Altersgruppen zwischen 45 und 64 Jahren, während jüngere und ältere Altersgruppen in geringerem Umfang teilgenommen haben.

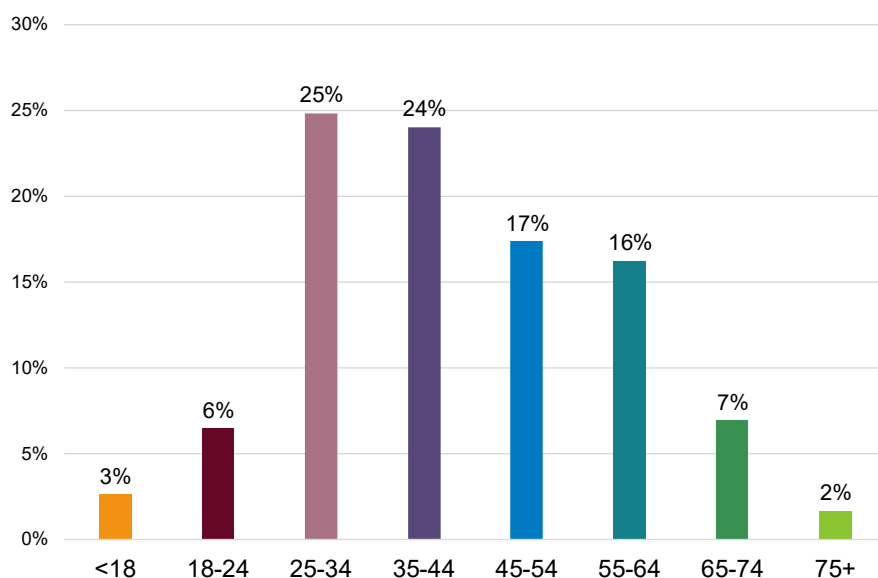
Abbildung 1: Geschlecht und Alter der Teilnehmenden

Geschlecht der Teilnehmenden



n = 853

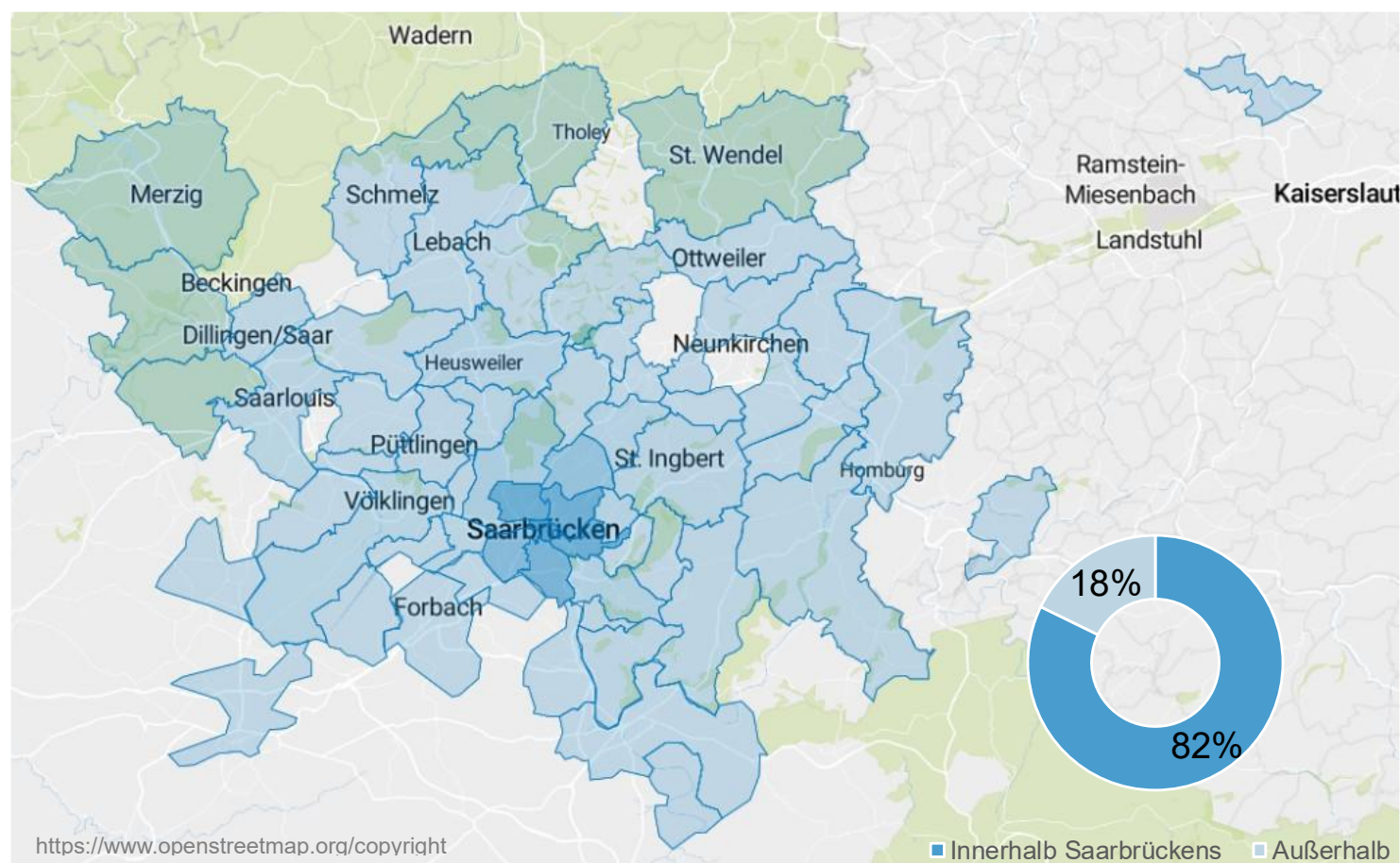
Alter der Teilnehmenden



n = 848

Die Wohnorte der Teilnehmenden verteilen sich auf alle Stadtteile des Saarbrücker Stadtgebiets, wie die Abbildung zeigt. Je intensiver die Farbe eines Gebiets, desto mehr Personen aus diesem Postleitzahlgebiet haben teilgenommen. Besonders häufig vertreten sind die zentral gelegenen Stadtteile St. Johann, Malstatt, Alt-Saarbrücken und St. Annal sowie Schafbrücke und Eschberg, aber auch aus den übrigen Stadtteilen, wie etwa Burbach oder Gersweiler, liegen Rückmeldungen vor. Insgesamt ergibt sich somit ein breit gefächertes Bild von Rückmeldungen aus unterschiedlichen Teilen der Stadt. Zusätzlich stammen 18 % der Teilnehmenden aus dem Umland (davon 7% aus dem RV Saarbrücken und 9% aus dem übrigen Saarland, 1% Frankreich, 1% überregional), sodass neben den Perspektiven der befragten Saarbrückerinnen und Saarbrückern auch Sichtweisen aus der Region einschließlich angrenzender französischer Gemeinden in die Ergebnisse einfließen.

Abbildung 2: Wohnorte der Teilnehmenden



n = 853

Prioritäten im Mobilitätsverhalten

Prioritäten im Mobilitätsverhalten – Ergebnisse auf einen Blick

- **Verlässlichkeit ist die mit Abstand wichtigste Anforderung** an Mobilität und wird von der großen Mehrheit der Befragten als sehr wichtig bewertet.
- Auch **Flexibilität und Sicherheit** haben eine sehr hohe Bedeutung und prägen zentrale Erwartungen an das Mobilitätssystem.
- Aspekte wie **Kosten, Schnelligkeit und Nachhaltigkeit** werden ebenfalls von vielen als wichtig eingeschätzt, während **Bequemlichkeit** vergleichsweise weniger Priorität erhält.
- In Form von Freitextantworten werden zusätzlich vor allem die Relevanz von **Barrierefreiheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit sowie verständlichen und transparenten Informationen** hervorgehoben.
- Häufig Autofahrende setzen weitgehend die gleichen Prioritäten, gewichten jedoch **Schnelligkeit und Bequemlichkeit etwas höher**, während **Nachhaltigkeit eine geringere Rolle spielt**.
- Regelmäßige Nutzer:innen des Umweltverbundes setzen weitgehend die gleichen Prioritäten, gewichten jedoch **Nachhaltigkeit höher**, während **Schnelligkeit und Bequemlichkeit eine etwas geringere Rolle spielen**.

Insgesamt zeigt sich: **Die Anforderungen an Mobilität sind über alle Gruppen hinweg sehr ähnlich – Unterschiede bestehen vor allem in der Gewichtung einzelner Aspekte.**

Um die Anforderungen der Teilnehmenden an ihre persönliche Mobilität besser zu verstehen, wurden verschiedene mobilitätsbezogene Aspekte hinsichtlich ihrer Bedeutung bewertet. Die folgenden Ergebnisse zeigen, welche Faktoren für die tägliche Mobilität besonders wichtig sind.

Abbildung 3: Was hat im Hinblick auf ihre persönliche Mobilität Priorität?

Verlässlichkeit



Flexibilität



Sicherheit



Erschwinglichkeit



Schnelligkeit



Nachhaltigkeit



Bequemlichkeit



■ unwichtig ■ eher unwichtig ■ neutral ■ eher wichtig ■ wichtig

n = 803

Insgesamt bewerten 98 % der Befragten die Verlässlichkeit als eher wichtig oder wichtig, darunter 78 % sogar als wichtig. Verlässlichkeit ist damit die zentrale Voraussetzung für zufriedenstellende Mobilität. Ebenfalls eine sehr hohe Bedeutung haben Flexibilität und Sicherheit. Flexibilität wird von 91 % der Befragten als eher wichtig oder wichtig eingestuft, Sicherheit von 90 %. Dabei vergeben 52 % bzw. 56 % die höchste Bewertung. Beide Aspekte zählen damit zu den zentralen Anforderungen an das Mobilitätssystem. Auch Erschwinglichkeit, Schnelligkeit und Nachhaltigkeit werden von einer deutlichen Mehrheit als wichtig bewertet. Die Zustimmungsanteile („eher wichtig“ oder „wichtig“) liegen bei 81 % für Erschwinglichkeit, 82 % für Schnelligkeit und 80 % für Nachhaltigkeit. Auffällig ist dabei, dass Nachhaltigkeit nahezu die gleiche Bedeutung erreicht wie klassische Kriterien wie Kosten oder Reisezeit. Mit 45 % bewertet zudem fast die Hälfte der Befragten Nachhaltigkeit als besonders wichtig.

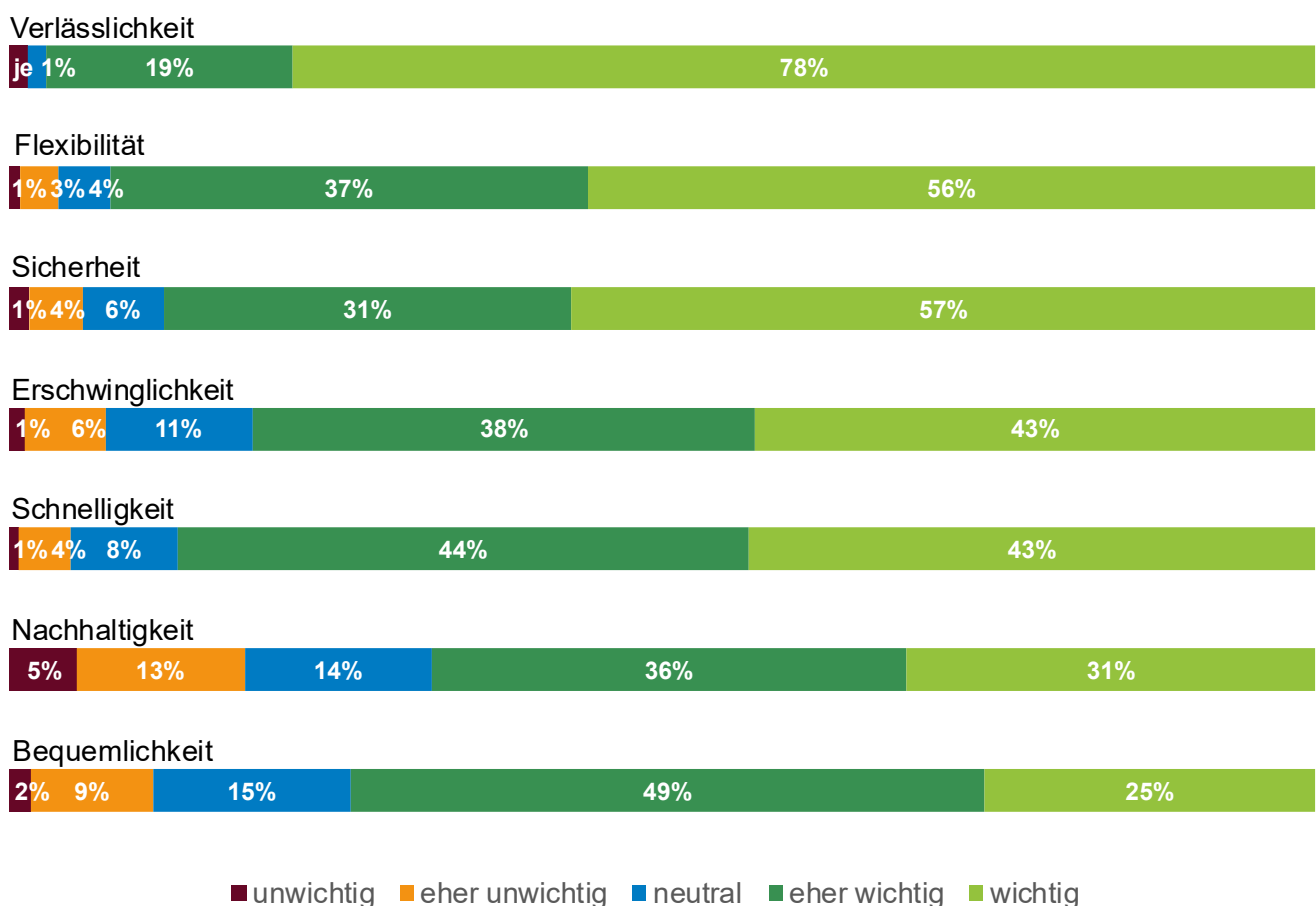
Vergleichsweise geringer wird die Bequemlichkeit eingeschätzt. Zwar halten auch hier 66 % der Befragten diesen Aspekt für eher wichtig oder wichtig, gleichzeitig zeigen sich mit 16 % neutralen und 18 % eher unwichtigen oder unwichtigen Bewertungen deutlich stärkere unterschiedliche Einschätzungen als bei den übrigen Kriterien.

Ergänzend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Prioritäten für ihre persönliche Mobilität in Form von Freitexten zu äußern. Dabei wurden insbesondere Aspekte wie Barrierefreiheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit hervorgehoben. Ebenso wurde der Wunsch nach zuverlässigen und transparenten Informationen, etwa zu Verspätungen, sowie nach einer insgesamt einfachen und verständlichen Nutzung der Mobilitätsangebote deutlich.

„Bei der Nutzung von Bus und Bahn (ÖPNV) ist nicht nur die Verlässlichkeit wichtig, sondern auch Taktungen und eine zuverlässige und ehrliche Anzeige von Verspätungen, damit man eventuell noch umdisponieren kann. Ansonsten verbringt man sehr viel unnötige Zeit mit Warten auf geeignete Verkehrsmittel. Das ist am Ende vergeudete Lebenszeit.“

Im Folgenden wird betrachtet, welche Prioritäten diejenigen Personen setzen, die das Auto sehr häufig (täglich, mehrmals die Woche) nutzen.

Abbildung 4: Mobilitätsprioritäten häufig Autofahrender (=Befragte, die täglich oder mehrmals die Woche das Auto nutzen)



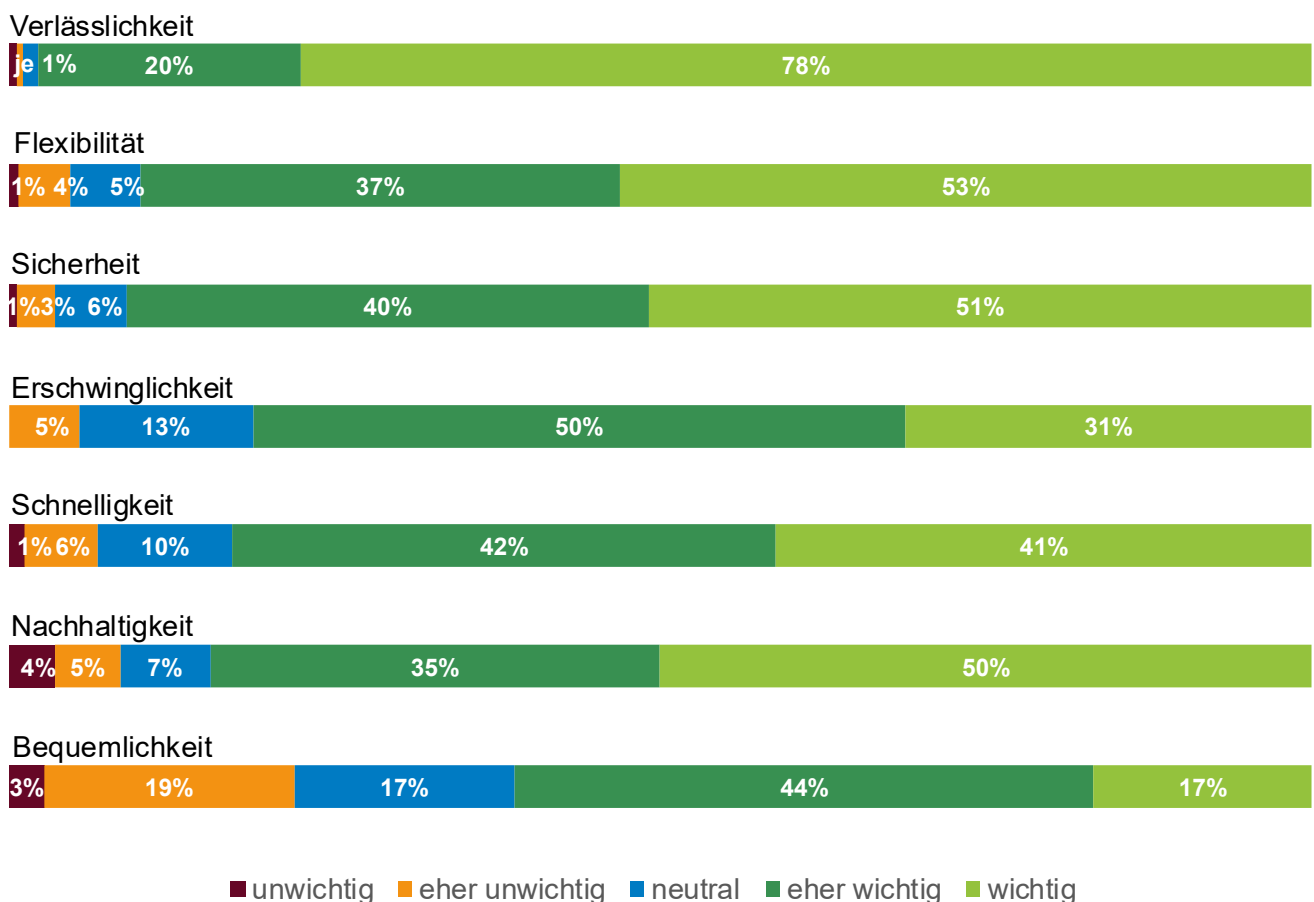
n = 365

Die Gegenüberstellung der häufig Autofahrenden mit der Gesamtstichprobe zeigt insgesamt große Übereinstimmungen bei den Mobilitätsprioritäten. Verlässlichkeit bleibt auch in dieser Gruppe der wichtigste Aspekt und wird von 97 % als eher wichtig oder wichtig bewertet, darunter 78 % als besonders wichtig.

Unterschiede zeigen sich vor allem in der Gewichtung einzelner Aspekte: Schnelligkeit wird von 87 % der häufig Autofahrenden als eher wichtig oder wichtig eingestuft (Gesamtstichprobe: 82 %), Nachhaltigkeit von 67 % (Gesamtstichprobe: 80 %). Gleichzeitig bewerten 74 % der Befragten Autofahrerinnen und Autofahrer die Bequemlichkeit als eher wichtig oder wichtig, gegenüber 66 % in der Gesamtstichprobe.

Insgesamt wird deutlich, dass sich die grundlegenden Mobilitätsanforderungen kaum unterscheiden – die Differenzen liegen vor allem in den jeweiligen Prioritätensetzungen.

Abbildung 5: Mobilitätsprioritäten von Leuten, die häufig den Umweltverbund nutzen (=Befragte, die täglich oder mehrmals die Woche das (Elektro -)Fahrrad oder Pedelec, Bus oder die Bahn nutzen)



n = 438

Nachfolgend wird betrachtet, welche Prioritäten Personen setzen, die das (Elektro-)Fahrrad, Pedelec oder den ÖPNV täglich oder mehrmals pro Woche nutzen.

Die Auswertung zeigt zunächst viele Gemeinsamkeiten mit der Gesamtstichprobe. Auch bei den regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern des Umweltverbundes ist Verlässlichkeit mit Abstand die wichtigste Anforderung und wird von 98 % als eher wichtig oder wichtig bewertet, darunter 78 % als besonders wichtig. Ebenfalls hohe Bedeutung haben Sicherheit (91 %) und Flexibilität (90 %).

Unterschiede zeigen sich vor allem bei den Themen Nachhaltigkeit, Bequemlichkeit und Schnelligkeit. So bewerten 85 % der regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzer von Fahrrad und ÖPNV die Nachhaltigkeit als eher wichtig oder wichtig. Damit liegt dieser Wert spürbar über dem der häufig Autofahrenden (67 %).

und leicht über dem der Gesamtstichprobe (80 %). Gleichzeitig spielt die Bequemlichkeit mit 61 % Zustimmung eine geringere Rolle als bei den häufig Autofahrenden (74 %).

Auch bei der Schnelligkeit zeigen sich Unterschiede. Zwar wird sie auch von den Nutzerinnen und Nutzern des Umweltverbundes mehrheitlich als wichtig eingeschätzt (83 %), allerdings fällt die Bedeutung etwas geringer aus als bei häufig Autofahrenden (87 %). Die Erschwinglichkeit wird dagegen nahezu identisch zur Gesamtstichprobe bewertet (81 %).

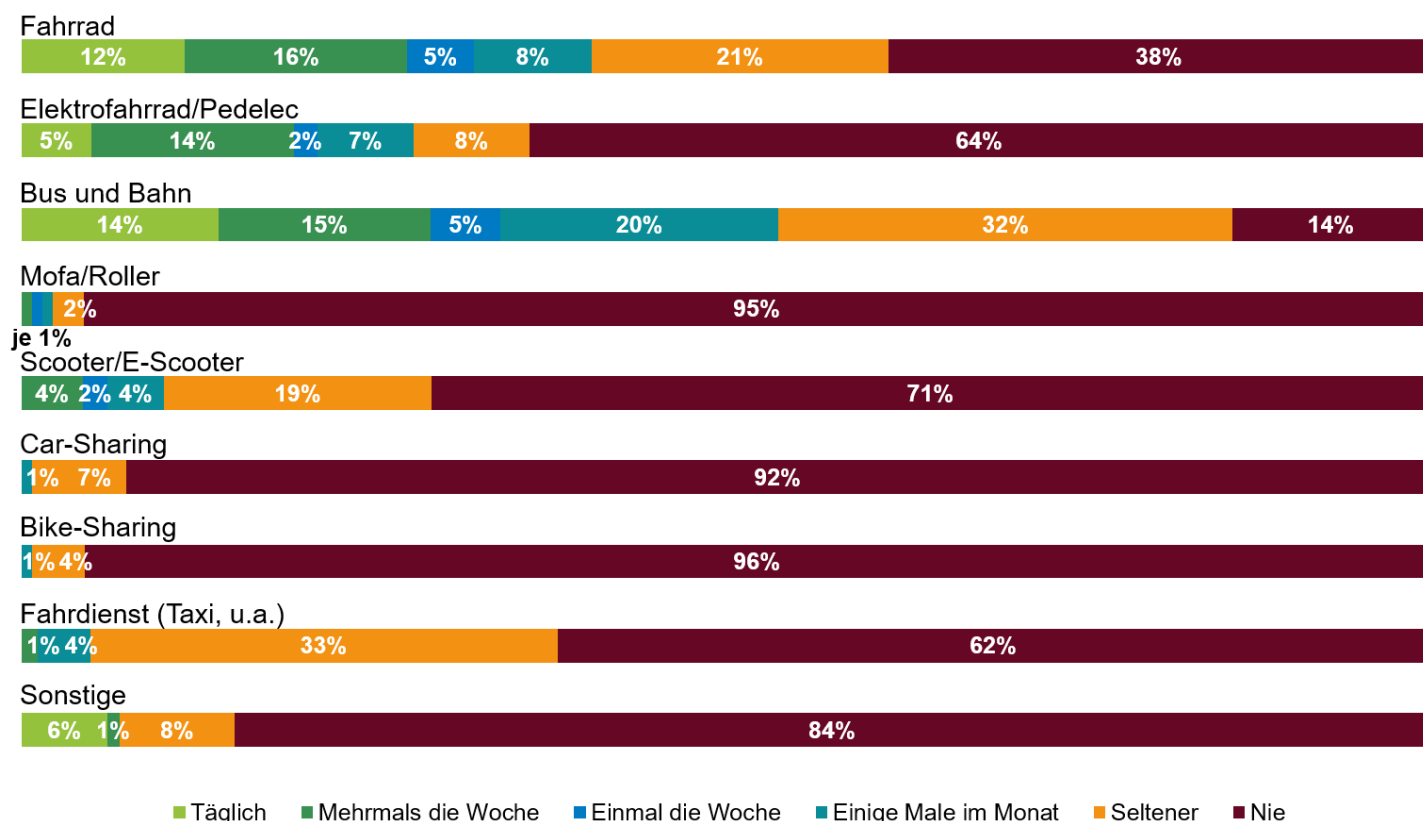
Insgesamt wird deutlich, dass sich die grundlegenden Anforderungen an Mobilität zwischen den Gruppen stark ähneln. Sowohl häufig Autofahrende als auch regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer von Fahrrad und ÖPNV legen großen Wert auf Verlässlichkeit, Sicherheit und Flexibilität. Die stärksten Unterschiede zeigen sich in der Gewichtung einzelner Aspekte: Während häufig Autofahrende Schnelligkeit und Bequemlichkeit stärker priorisieren, messen Nutzerinnen und Nutzer des Umweltverbundes der Nachhaltigkeit eine deutlich höhere Bedeutung bei.

Ergänzend zu den abgefragten Mobilitätsprioritäten zeigt die folgende Auswertung, in welchem Umfang häufig Autofahrende auch andere Verkehrsmittel nutzen. Dies ermöglicht eine Einordnung, inwieweit es sich um überwiegend monomodale oder bereits multimodale Nutzungsmuster handelt und welche Ansatzpunkte eine häufigere Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bestärken.

Monomodale Mobilität bezeichnet eine Mobilität, die überwiegend durch ein einziges Verkehrsmittel geprägt ist (z. B. vor allem mit dem Auto, dem Fahrrad oder der Bahn).

Multimodalität beschreibt, wenn Menschen für unterschiedliche Wege verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Das Auto wird zum Beispiel für Ausflüge am Wochenende, der Bus für den Weg zur Arbeit und das Fahrrad für den Einkauf genutzt.

Abbildung 6: Nutzung weiterer Verkehrsmittel durch häufig Autofahrende (Befragte, die täglich oder mehrmals die Woche das Auto nutzen)



n = 377

Häufig Autofahrende sind nicht per se monomodal: So nutzen 28 % das Fahrrad mehrmals pro Woche oder täglich und damit regelmäßig im Alltag, insgesamt greifen 33 % mindestens wöchentlich darauf zurück. Beim ÖPNV zeigt sich ein ähnliches Bild: 29 % nutzen ihn intensiv (täglich oder mehrmals wöchentlich), 34 % mindestens wöchentlich und 32% nur selten oder gar nicht (14%). Insgesamt bleibt die Nutzung alternativer Verkehrsmittel jedoch deutlich hinter der Häufigkeit der Autonutzung zurück. Zudem nutzt nur ein Teil der befragten Autofahrerinnen und Autofahrer einzelne Verkehrsmittel – insbesondere neue Mobilitätsangebote (Scooter, Car-Sharing, Bike-Sharing, Fahrdienste).

Auch viele derjenigen, die regelmäßig Fahrrad fahren, nutzen häufig auch mehrmals wöchentlich das Auto. Die Perspektiven verschiedener Verkehrsmittelnutzender überlagern sich daher in der Stichprobe. Bewertungen und Einschätzungen zum Radverkehr spiegeln somit nicht ausschließlich die Sicht primärer Radfahrender wider, sondern teilweise auch die Perspektive von Personen, die selbst regelmäßig das Auto nutzen.

Wahrnehmung und Bewertung der Mobilität

Wahrnehmung und Bewertung der Mobilität – Ergebnisse auf einen Blick

- Saarbrücken wird durch die Befragten derzeit klar als **Autostadt wahrgenommen**; andere Verkehrsarten spielen aus Sicht der Teilnehmenden eine deutlich geringere Rolle.
- Die Situation für den **Radverkehr und den ÖPNV wird überwiegend kritisch bewertet** und als ausbaufähig wahrgenommen.
- Gleichzeitig besteht eine **hohe Bereitschaft, den Umweltverbund zu stärken**, auch wenn dies mit Einschränkungen für den Autoverkehr verbunden ist.
- Maßnahmen zur **Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität** sowie zur **Umverteilung des Straßenraums** stoßen auf breite Zustimmung.
- Auch bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittelnutzenden zeigen sich ähnliche grundsätzliche Einstellungen. **Maßnahmen zulasten des jeweils häufig genutzten Verkehrsmittels** stoßen jedoch auf eine **geringere Zustimmung**.

Insgesamt zeigt sich: Die Teilnehmenden befürworten eine Weiterentwicklung hin zu einer nachhaltigeren, sichereren und ausgewogeneren Mobilität mit klarem Fokus auf den Umweltverbund, auch wenn die Bewertung einzelner Maßnahmen je nach Nutzergruppe variiert.

Neben den persönlichen Mobilitätsanforderungen wurde untersucht, wie die Teilnehmenden die aktuelle Mobilitätssituation in Saarbrücken wahrnehmen und bewerten.

Abbildung 7: Was ist Saarbrücken für Sie?

Autostadt



Fußgängerstadt



Stadt des ÖPNV



Fahrradstadt



■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils, teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

n = 791

Zur Einschätzung der Mobilität in Saarbrücken wurden die Teilnehmenden gebeten zu bewerten, inwieweit bestimmte Zuschreibungen auf die Stadt zutreffen. Die Auswertung zeichnet dabei ein klares Bild der Wahrnehmung: Die Stadt wird aktuell von der großen Mehrheit der Befragten als Autostadt gesehen (83 % Zustimmung). Deutlich ambivalenter fällt die Einschätzung als Fußgängerstadt aus (42 % Ablehnung; 39 % Zustimmung) – hier ergibt sich ein gemischtes Bild ohne klare Mehrheit. Noch kritischer werden die Zuschreibungen als Stadt des ÖPNV oder Fahrradstadt bewertet: Beide erhalten die niedrigsten Zustimmungswerte, wobei die Ablehnung überwiegt (71 % bzw. 72 % stimmen jeweils gar nicht oder eher nicht zu). Der Nahverkehr sowie der Radverkehr in Saarbrücken werden damit eher kritisch wahrgenommen. Insgesamt entsteht das Bild einer klar autoorientierten Stadt, während andere Verkehrsarten deutlich weniger stark verankert gesehen werden.

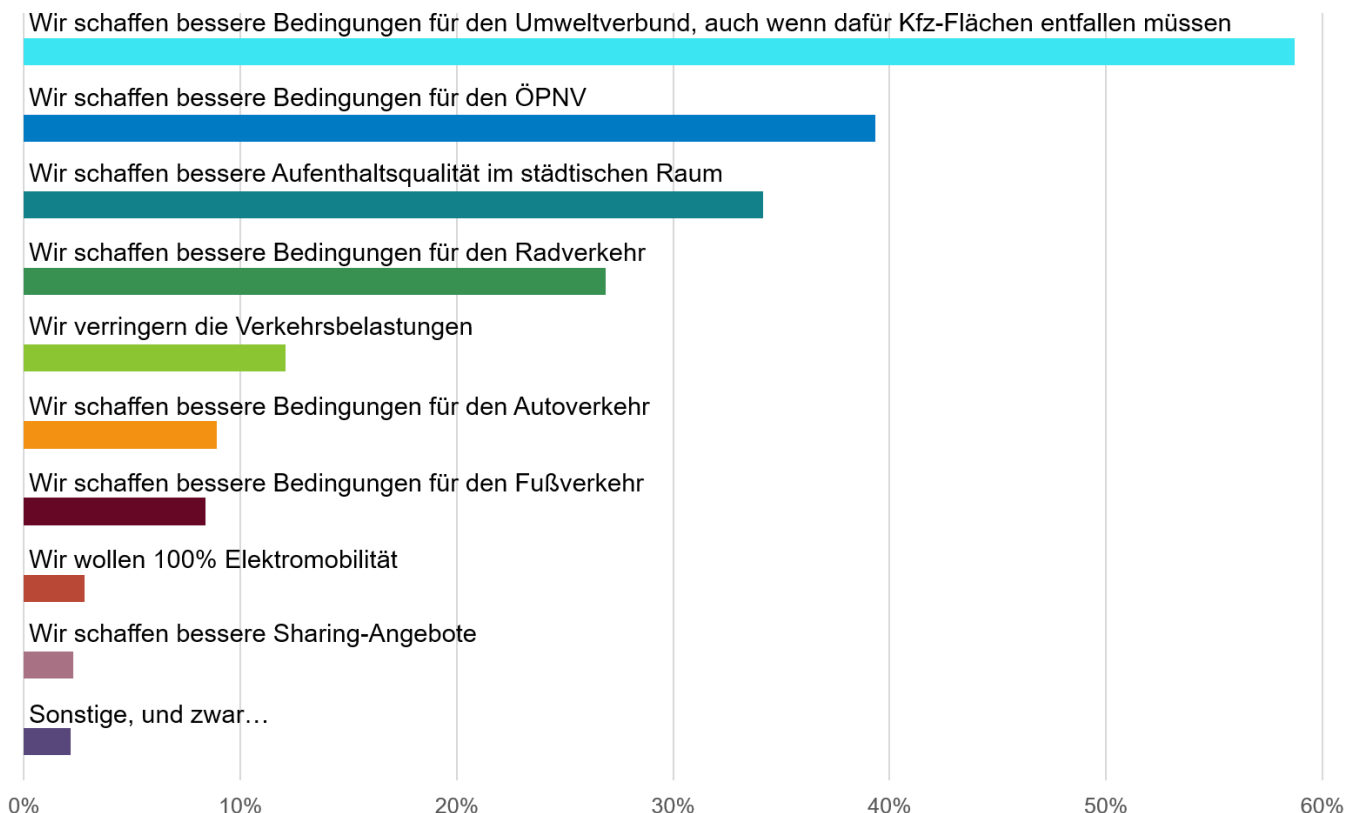
Die hohe Zustimmung zur Zuschreibung als Autostadt ist dabei nicht automatisch als positive Bewertung zu verstehen, sondern beschreibt zunächst die wahrgenommene Prägung des Verkehrssystems. Die Freitextantworten bestätigen diese Einschätzung und ordnen sie zugleich ein: Die Wahrnehmung als Autostadt wird hier häufig kritisch bewertet und mit Defiziten in anderen Bereichen verknüpft. Insbesondere werden Mängel im Radverkehr sowie ein ausbaufähiger ÖPNV hervorgehoben.

„Saarbrücken ist noch lange keine Fahrradstadt, obwohl sich in den letzten Jahren was getan hat in diese Richtung. Trotzdem fühle ich mich als Radfahlerin und Fußgängerin deutlich benachteiligt gegenüber Autofahrer:innen: durch auf Fuß- oder Radwegen parkende Autos, durch enge, kaputte oder plötzlich endende Rad- und Fußwege, durch Ampelschaltungen, die sich nur auf Autos ausrichten, durch fehlende Tempolimits für

Autos. Ich würde mir im Sinne einer nachhaltigen, menschenfreundlichen und lebenswerten Stadt eine Ausrichtung der Verkehrspolitik an den Bedürfnissen von Fußgänger:innen und Radler:innen statt an Autos und Parkplätzen wünschen.“

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass Saarbrücken verkehrlich unausgewogen wahrgenommen wird und die Bedürfnisse verschiedener Verkehrsteilnehmender bislang nicht ausreichend berücksichtigt sind.

Abbildung 8: Welche zentralen Botschaften würden Sie gerne im Mobilitätsplan Saarbrücken lesen?
Mehrfachantworten möglich



n = 785

Bei der Frage nach zentralen Botschaften für den Mobilitätsplan Saarbrücken konnten die Teilnehmenden bis zu zwei Antworten auswählen. Die Ergebnisse zeigen daher, welche Themen besonders häufig als zentrale Leitbotschaften priorisiert werden.

Am häufigsten wird die Botschaft genannt, bessere Bedingungen für den Umweltverbund zu schaffen – auch wenn dafür Flächen für den Kfz-Verkehr entfallen müssen (59 %). Dies deutet auf eine hohe Bereitschaft hin, Veränderungen im Straßenraum zugunsten nachhaltiger Verkehrsformen mitzutragen. Ebenfalls häufig gewählt wird die Forderung nach besseren Bedingungen für den ÖPNV (39%). Darüber hinaus wird die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im städtischen Raum von einem relevanten Anteil der Befragten genannt (34 %). Neben funktionalen Aspekten der Mobilität wird damit auch die Bedeutung des öffentlichen Raums als Lebensraum deutlich. Botschaften zur Verbesserung des Radverkehrs (27%) finden ebenfalls Beachtung, während Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung sowie zur Stärkung des Autoverkehrs oder Fußverkehrs jeweils deutlich seltener genannt werden. Themen wie die Verbesserung von Sharing-Angeboten oder 100 % Elektromobilität spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Damit zeigen die Ergebnisse eine klare Schwerpunktsetzung auf den Ausbau des Umweltverbunds, insbesondere des ÖPNV, sowie auf eine Neuaufteilung und Aufwertung des öffentlichen Raums.

Die Freitextantworten zur Frage nach zentralen Botschaften für den Mobilitätsplan zeigen ein breites, teils gegensätzliches Meinungsspektrum. Ein großer Teil der Rückmeldungen spricht sich für eine grundlegende Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen aus, insbesondere durch einen besseren, bezahlbaren und verlässlichen ÖPNV, den Ausbau von Park-and-Ride-Angeboten sowie teilweise auch für autofreie Bereiche in der Innenstadt.

„Wir setzen auf eine Verringerung der Belastungen durch gute ÖPNV Verbindung (günstig bis kostenfrei, regelmäßiger, mit häufiger Taktung und zuverlässigem Fahrplan). Dies u. a. gekoppelt mit sicheren P+R Parkplätzen.“

Gleichzeitig wird ein stärkeres Durchsetzen bestehender Verkehrsregeln und mehr Rücksichtnahme im Straßenraum gefordert, vor allem zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender. Dem gegenüber stehen Forderungen einzelner Teilnehmender nach einer Stärkung des Autoverkehrs, etwa durch mehr Parkflächen, niedrigere Parkgebühren oder weniger Temporeduktionen. Insgesamt zeigen die Antworten jedoch, dass sich viele Teilnehmende konkrete, umsetzungsorientierte Maßnahmen wünschen – insbesondere in den Bereichen ÖPNV-Ausbau, Sicherheit und bessere Lenkung des Verkehrs – sowie eine stärkere Ausrichtung der Mobilität an den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzergruppen, etwa von Familien, älteren Menschen und Personen mit Einschränkungen.

Abbildung 9: In welchem Umfang stimmen Sie den folgenden Aussagen zu (Gesamtteilnehmende)?

Straßen sind nicht nur Verkehrs- sondern auch Lebensraum



Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung sollten die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr reduziert werden



Der ÖPNV sollte in Saarbrücken mit Vorrang (auch gegenüber dem Fuß- und Radverkehr) behandelt werden



Der Fuß- und Radverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang (auch gegenüber dem ÖPNV) behandelt werden



Im Straßenraum sollten möglichst alle Verkehrsarten gleichberechtigt sein



Der Autoverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang behandelt werden



■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils, teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

n = 777

Die Ergebnisse der Befragung zeigen klare Präferenzen der Teilnehmenden hinsichtlich der zukünftigen Ausrichtung der Mobilität in Saarbrücken. Besonders hohe Zustimmung erhält die Aussage, dass Straßen nicht nur Verkehrs-, sondern auch Lebensraum sind. 85 % der Befragten stimmen dieser Perspektive eher oder voll und ganz zu, darunter 48 % mit voller Zustimmung. Dies unterstreicht die hohe Relevanz von Aufenthaltsqualität und städtischem Raum jenseits reiner Verkehrsflächen. Ebenfalls breite Zustimmung (74 %) erfährt die Aussage, dass zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung die zulässigen Geschwindigkeiten reduziert werden sollten.

Bezüglich der Priorisierung einzelner Verkehrsarten zeigen sich differenzierte Ergebnisse. Sowohl die Aussage, dass der ÖPNV Vorrang haben sollte, als auch die Aussage, dass der Fuß- und Radverkehr Vorrang haben sollte, finden mehr Zustimmung als Ablehnung. Dabei liegt der ÖPNV mit 63 % Zustimmung vor dem Fuß- und Radverkehr mit 58 % Zustimmung. Beide Ansätze stoßen damit insgesamt auf eine positive Resonanz. Demgegenüber wird die Aussage, dass alle Verkehrsarten gleichberechtigt sein sollten, überwiegend abgelehnt. Lediglich 28 % stimmen dieser Aussage zu, während 62 % sie ablehnen. Dies deutet darauf hin, dass viele Teilnehmende eher eine gezielte Priorisierung einzelner Verkehrsarten befürworten als eine vollständige Gleichbehandlung.

Besonders deutlich fällt die Bewertung des motorisierten Individualverkehrs aus: Die Aussage, dass der Autoverkehr in Saarbrücken mit Vorrang behandelt werden sollte, wird von einer großen Mehrheit abgelehnt. Insgesamt sprechen sich 84 % gegen eine Bevorzugung des Autoverkehrs aus, während lediglich 10 % zustimmen.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse eine klare Tendenz hin zu einer Umverteilung des Straßenraums: Aspekte wie Lebensqualität, Sicherheit sowie die Förderung des Umweltverbundes stehen im Vordergrund, während eine Vorrangstellung des Autoverkehrs deutlich weniger Unterstützung erfährt. Dieses Muster zeigt sich grundsätzlich auch bei den Personen, die das Auto regelmäßig nutzen.

Abbildung 10: In welchem Umfang stimmen Sie den folgenden Aussagen zu (nur häufig Autofahrende)?

Straßen sind nicht nur Verkehrs sondern auch Lebensraum



Der ÖPNV sollte in Saarbrücken mit Vorrang (auch gegenüber dem Fußund Radverkehr) behandelt werden



Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung sollten die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr reduziert werden



Der Fuß- und Radverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang(auch gegenüber dem ÖPNV) behandelt werden



Im Straßenraum sollten möglichst alle Verkehrsarten gleichberechtigt sein



Der Autoverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang behandelt werden



■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils, teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

n = 350

Die Gegenüberstellung zwischen der Gesamtstichprobe und Personen, die das Auto täglich oder mehrmals pro Woche nutzen, zeigt, dass bei den zentralen Aussagen zur zukünftigen Mobilität grundsätzlich ähnliche Haltungen bestehen, sich jedoch Unterschiede in der Stärke der Zustimmung ergeben.

Besonders deutlich werden diese erwartungsgemäß bei Aussagen, die mit einer Einschränkung des Autoverkehrs verbunden sind. So stößt die Reduzierung von Geschwindigkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lärmreduktion in der Gesamtstichprobe auf 74 % Zustimmung, während diese bei den häufig Autofahrenden mit 59 % deutlich geringer ausfällt. Gleichzeitig liegt der Anteil ablehnender Stimmen bei den häufig Autofahrenden mit 33 % spürbar höher als in der Gesamtstichprobe (19 %). Auch die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs wird von häufig Autofahrenden zurückhaltender bewertet. Während in der Gesamtstichprobe 58 % der Aussage zustimmen, liegt die Zustimmung unter den häufig Autofahrenden bei 45 %. Ähnlich zeigt sich dies bei Aussagen zur Umverteilung von Flächen oder Prioritäten zugunsten nachhaltiger Verkehrsformen.

Gleichzeitig erhalten zahlreiche Leitprinzipien auch unter häufig Autofahrenden weiterhin eine deutliche Mehrheit. So stimmen 77 % der Aussage zu, dass Straßen nicht nur Verkehrs-, sondern auch Lebensraum sind. Eine gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV wird ebenfalls unterstützt: 64 % sprechen sich für eine stärkere Priorisierung des ÖPNV aus. Die Aussage, dass der Autoverkehr in Saarbrücken mit Vorrang behandelt werden sollte, wird zwar von häufig Autofahrenden etwas häufiger unterstützt als in der Gesamtstichprobe (19 % gegenüber 10 %), dennoch überwiegt auch hier die Ablehnung deutlich (71 %).

Insgesamt wird damit deutlich: Häufig Autofahrende bewerten insbesondere Maßnahmen mit direkten Einschränkungen für den Autoverkehr erwartungsgemäß kritischer, unterstützen jedoch auch mehrheitlich zahlreiche Leitprinzipien einer nachhaltigen und ausgewogenen Mobilitätsentwicklung.

Abbildung 11: In welchem Umfang stimmen Sie den folgenden Aussagen zu (nur häufig Bus und Bahn Fahrende)?

Straßen sind nicht nur Verkehrs sondern auch Lebensraum



Der ÖPNV sollte in Saarbrücken mit Vorrang (auch gegenüber dem Fuß- und Radverkehr) behandelt werden



Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung sollten die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr reduziert werden



Der Fuß- und Radverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang (auch gegenüber dem ÖPNV) behandelt werden



Im Straßenraum sollten möglichst alle Verkehrsarten gleichberechtigt sein



Der Autoverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang behandelt werden



■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils, teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

n = 320

Auch unter den regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV zeigt sich eine grundsätzliche Unterstützung der abgefragten Leitprinzipien. Die Aussage, dass Straßen nicht nur Verkehrs-, sondern auch Lebensraum sind, erhält mit 85 % Zustimmung erneut die höchste Zustimmung. Ebenso wird eine Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes von einer deutlichen Mehrheit unterstützt (79 % Zustimmung).

Wie erwartet erfährt die Priorisierung des ÖPNV unter den Befragten mit 77 % eine große Zustimmung (in der Gesamtstichprobe beträgt die Zustimmung 63 %), während die Frage nach einer Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs – auch zulasten des ÖPNV – nur 54 % Zustimmung erhält.

Die Aussage, dass alle Verkehrsarten gleichberechtigt behandelt werden sollten, wird von den ÖPNV-Nutzenden mehrheitlich abgelehnt (63 % Ablehnung). Noch deutlicher fällt die Bewertung des Autoverkehrs aus: 89 % lehnen eine Vorrangstellung des Autos ab, lediglich 7 % stimmen ihr zu.

Insgesamt zeigt sich, dass Personen, die häufig Bus und Bahn nutzen, ebenfalls eine starke Unterstützung für eine Umverteilung von Flächen und Prioritäten zugunsten nachhaltiger Mobilität aufweisen. Im Vergleich zu häufig Autofahrenden fallen die Zustimmungswerte zu Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs deutlich höher aus.

Abbildung 12: In welchem Umfang stimmen Sie den folgenden Aussagen zu (nur häufig Fahrradfahrende)?

Straßen sind nicht nur Verkehrs- sondern auch Lebensraum



Der ÖPNV sollte in Saarbrücken mit Vorrang (auch gegenüber dem Fuß- und Radverkehr) behandelt werden



Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung sollten die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr reduziert werden



Der Fuß- und Radverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang (auch gegenüber dem ÖPNV) behandelt werden



Im Straßenraum sollten möglichst alle Verkehrsarten gleichberechtigt sein



Der Autoverkehr sollte in Saarbrücken mit Vorrang behandelt werden



■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils, teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

n = 287

Die Einschätzungen der Personen, die häufig mit dem Fahrrad unterwegs sind, zeigen erwartungsgemäß eine hohe Zustimmung zu einer stärkeren Ausrichtung der Mobilität auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität. Dies wird besonders bei der Aussage deutlich, dass Straßen nicht nur Verkehrs-, sondern auch Lebensraum sind. Dieser Aussage stimmen 94 % zu, in der Gesamtstichprobe sind es 85 %.

Ebenso werden eine Reduzierung von Geschwindigkeiten zur Verbesserung von Sicherheit und Lärmschutz (86 %) sowie eine stärkere Priorisierung von Fuß- und Radverkehr (79 %) mehrheitlich unterstützt.

Maßnahmen, bei denen der Radverkehr nicht im Fokus steht, treffen hingegen auf weniger Zustimmung. So sprechen sich 54 % dafür aus, dem ÖPNV Vorrang einzuräumen, auch wenn dies zu Lasten des Radverkehrs geht. Die Forderung nach einer Vorrangstellung des Autoverkehrs wird hingegen deutlich abgelehnt. 96 % der häufig Radfahrenden lehnen diese Aussage ab, lediglich 2 % stimmen ihr zu.

Insgesamt zeigen die häufig Radfahrenden die stärkste Zustimmung zu Maßnahmen, die auf eine Förderung des Radverkehrs, mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum abzielen.

Handlungsbedarfe und Veränderungen in der Mobilität

Handlungsbedarfe und Veränderungen in der Mobilität – Ergebnisse auf einen Blick

- Im Radverkehr wurde ein hoher oder besonders hoher Handlungsbedarf vor allem in Form von **Lücken im Radwegenetz**, zu schmalen oder gemeinsam mit Fußgängern genutzter Wege gesehen, auch der mangelnde **bauliche Zustand der Radwege**, Konflikte mit parkenden Fahrzeugen, Mängel in den (Ampel-)Kreuzungen sowie die fehlenden Radabstellmöglichkeiten (Zuhause oder am Ziel) wurden häufiger als Handlungsbedarf genannt.
- Beim Fußverkehr wurde ein hoher oder besonders hoher Handlungsbedarf vor allem in Form der fehlenden **Barrierefreiheit**, zu wenig Rücksichtnahme im Verkehr, fehlenden Querungsmöglichkeiten oder auch mit Konflikten mit parkenden Fahrzeugen gesehen. Auch Beleuchtung und **Konflikte mit dem Radverkehr** sind wichtige Themen beim Fußverkehr.
- Beim ÖPNV wurde für eine stärkere Nutzung des ÖPNV vor allem **bessere Taktung, günstige und angepasste Tarife**, Anbindung weiterer Gebiete, kürzere Reisezeiten und die Ausweitung der Bedienzeiten (Nachtverkehre, Sonntage) sowie oftmals mehr Sicherheit an Haltestellen und in Fahrzeugen genannt.
- Das Auto wird von 50% der Teilnehmenden täglich oder mehrmals die Woche genutzt. Gründe sind vor allem auf der einen Seite die **Schnelligkeit oder kürzeren Reisezeiten, die Flexibilität, der Einkauf** bzw. die Transporterfordernis, die Bequemlichkeit oder auch zu große Entfernungen. Auf der anderen Seite stehen fehlende oder unzureichende ÖPNV-Verbindungen oder die Unabhängigkeit von Fahrplänen. Hier wird auch ein **Handlungsbedarf gesehen**: bessere Verbindung mit dem ÖPNV, günstigere Job-Tickets oder auch ein Bonus-Programm von Arbeitgebern bzw. bessere Radwege sind Handlungsbedarfe bzw. Anreize für einen Umstieg.

Insgesamt zeigt sich: Die Befragten sehen insbesondere bei Fahrrad, Fußverkehr und ÖPNV **erhebliche Verbesserungsbedarfe**. Gleichzeitig werden **konkrete Ansatzpunkte für Verhaltensänderungen** sichtbar: Eine attraktivere Infrastruktur, ein leistungsfähigerer ÖPNV sowie bessere Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln könnten dazu beitragen, die Abhängigkeit vom Auto zu verringern und die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu stärken.

Um Ansatzpunkte für die zukünftige Mobilitätsentwicklung zu identifizieren, wurden die Teilnehmenden zu den aus ihrer Sicht wichtigsten Handlungsbedarfen und Verbesserungsmöglichkeiten befragt. Die folgenden Auswertungen zeigen, in welchen Bereichen der größte Handlungsbedarf gesehen wird.

Abbildung 13: Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf im Radverkehr?

Lücken im Radwegenetz



Zu schmale oder gemeinsam genutzte Wege



Zu wenig Rücksichtnahme im Verkehr



Konflikte mit parkenden Fahrzeugen



Baulicher Zustand der Radwege



(„Ampel“-) Kreuzungen



Radabstellmöglichkeiten (Zuhause und am Ziel)



Konflikte mit dem Fußverkehr



■ geringer Handlungsbedarf
 ■ eher geringer Handlungsbedarf
 ■ mittlerer Handlungsbedarf
■ eher hoher Handlungsbedarf
 ■ hoher Handlungsbedarf

n = 757

Die Frage, welche Handlungsbedarfe die Teilnehmenden im Radverkehr sehen, zeigt deutlich, dass aus ihrer Sicht in nahezu allen abgefragten Bereichen Verbesserungsbedarf besteht. Besonders hoch wird der Handlungsbedarf bei strukturellen und infrastrukturellen Themen eingeschätzt.

Den größten Handlungsbedarf sehen die Befragten bei Lücken im Radwegenetz. Insgesamt bewerten 86 % diesen Aspekt als eher hohen oder hohen Handlungsbedarf, darunter 58 % sogar als hohen Handlungsbedarf. Dies verdeutlicht, dass ein zusammenhängendes und durchgängiges Radwegenetz als zentrale Voraussetzung für den Radverkehr wahrgenommen wird. Ebenfalls sehr hohe Zustimmungswerte erreichen zu schmale oder gemeinsam genutzte Wege (86 % eher hoher oder hoher Handlungsbedarf) sowie zu wenig Rücksichtnahme im Verkehr (85 %). Dies zeigt, dass neben der Infrastruktur auch das Miteinander im Straßenverkehr als entscheidender Faktor für die Attraktivität des Radverkehrs betrachtet wird. Weitere wichtige Handlungsfelder sind Konflikte mit parkenden Fahrzeugen (74 %) sowie der bauliche Zustand der Radwege (75 %). Auch hier sieht eine deutliche Mehrheit der Befragten Verbesserungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit und Nutzungsqualität.

Ein etwas geringerer, aber weiterhin relevanter Handlungsbedarf wird bei (Ampel-)Kreuzungen (68 %) sowie bei den Radabstellmöglichkeiten am Wohn- oder Zielort (60 %) gesehen. Diese Aspekte werden

differenzierter bewertet, bleiben jedoch aus Sicht vieler Teilnehmender wichtige Stellschrauben zur Verbesserung des Radverkehrs.

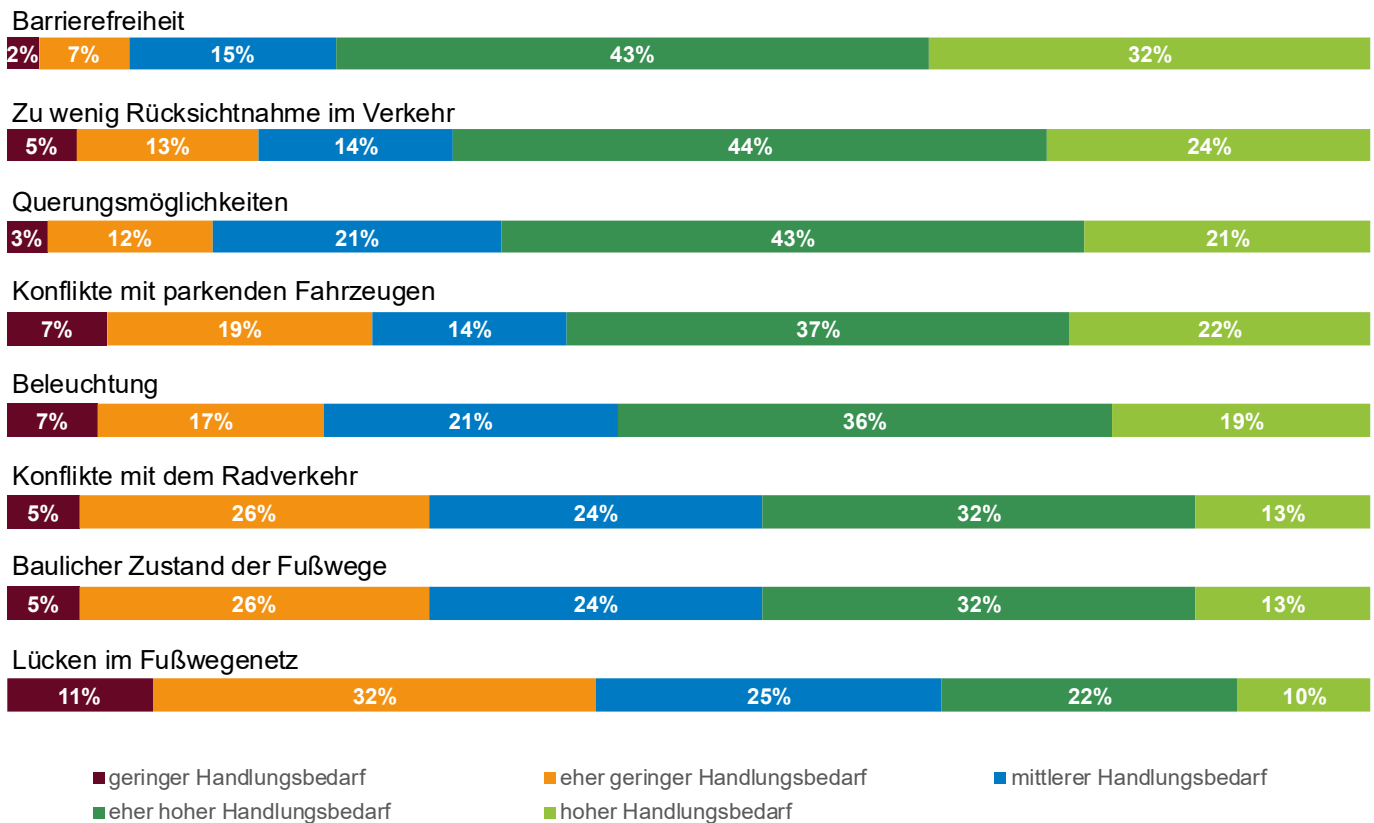
Der im Vergleich geringste Handlungsbedarf wird bei Konflikten mit dem Fußverkehr gesehen. Hier bewerten lediglich 38 % den Handlungsbedarf als eher hoch oder hoch, während 43 % einen geringen oder eher geringen Handlungsbedarf sehen. Im Vergleich zu den übrigen Themen wird dieser Bereich damit deutlich weniger kritisch eingeschätzt.

Die Freitextantworten zum Handlungsbedarf im Radverkehr weisen eine sehr klare Schwerpunktsetzung auf.

„Die gegenwärtige Infrastruktur schafft Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden, da oft unsichere und unklare Regelungen vorherrschen.“

Im Mittelpunkt steht aus Sicht der Teilnehmenden vor allem die Sicherheit im Radverkehr, die eng mit der Forderung nach einer baulichen Trennung vom Autoverkehr verbunden ist. Viele Rückmeldungen kritisieren die bestehenden Radwege als zu schmal, nicht ausreichend von anderen Verkehrsarten getrennt oder in unmittelbarer Nähe zu parkenden Fahrzeugen, was als besonders gefährlich wahrgenommen wird. Ein weiterer zentraler Aspekt ist die fehlende Durchgängigkeit des Radwegenetzes. Häufig wird bemängelt, dass Radwege abrupt enden, nicht ausreichend miteinander vernetzt sind oder an Kreuzungen und Baustellen keine klaren Weiterführungen bestehen. Damit verbunden ist auch der Wunsch nach einem zusammenhängenden und alltagstauglichen Radwegenetz, das sichere Verbindungen in alle Richtungen ermöglicht. Zudem werden Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sowie mit parkenden Fahrzeugen häufig thematisiert, ebenso wie eine unzureichende Durchsetzung bestehender Regeln, etwa beim Falschparken auf Radwegen oder bei zu geringen Überholabständen. Ergänzend spielen auch Abstellmöglichkeiten und Diebstahlschutz, die Qualität und Pflege der Radwege (z. B. Reinigung oder Winterdienst) sowie eine klarere Verkehrsführung und Beschilderung eine wichtige Rolle.

Abbildung 14: Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf im Fußverkehr?



n = 726

Die Antworten auf die Frage, wo im Fußverkehr aus Sicht der Teilnehmenden die größten Handlungsbedarfe bestehen, zeigen, dass in mehreren Bereichen deutlicher Verbesserungsbedarf gesehen wird. Dabei stehen insbesondere Aspekte der Sicherheit, Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität im Vordergrund.

Den größten Handlungsbedarf sehen die Befragten im Bereich der Barrierefreiheit. Insgesamt bewerten 75 % diesen Aspekt als eher hohen oder hohen Handlungsbedarf, darunter 32 % sogar als hohen Handlungsbedarf. Dies unterstreicht die zentrale Bedeutung einer für alle nutzbaren und möglichst hindernisfreien Infrastruktur. Ebenfalls hohe Handlungsbedarfe werden bei der Rücksichtnahme im Verkehr (68 %) sowie bei den Querungsmöglichkeiten (64 %) gesehen. Beide Aspekte betreffen insbesondere die Sicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden von Fußgängerinnen und Fußgängern – sowohl im fließenden Verkehr als auch beim Überqueren von Straßen. Weitere wichtige Themen sind Konflikte mit parkenden Fahrzeugen (59 %) sowie die Beleuchtung (55 %). Beide Bereiche werden von vielen Teilnehmenden als relevant bewertet und beeinflussen sowohl die Nutzbarkeit als auch das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum.

Etwas geringer, aber weiterhin mit Handlungsbedarf verbunden, werden Konflikte mit dem Radverkehr (45 %) sowie der bauliche Zustand der Fußwege (45 %) eingeschätzt. Diese Ergebnisse zeigen, dass neben infrastrukturellen Verbesserungen auch das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsarten eine wichtige Rolle spielt.

Der vergleichsweise geringste Handlungsbedarf wird bei Lücken im Fußwegenetz gesehen. Hier bewerten 32 % der Befragten den Handlungsbedarf als eher hoch oder hoch, während 43 % einen

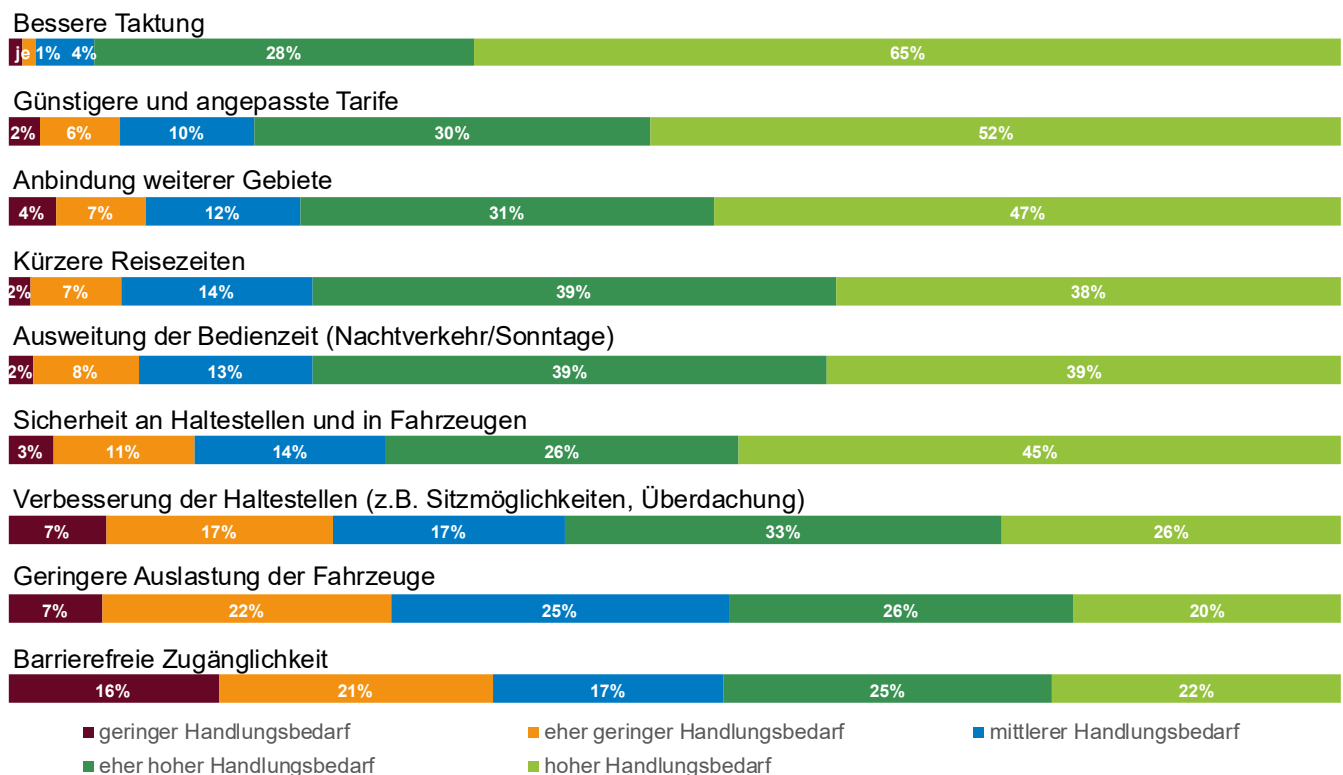
geringen oder eher geringen Handlungsbedarf sehen. Dennoch bestehen auch in diesem Bereich aus Sicht eines Teils der Befragten Verbesserungsbedarfe.

Auch die Freitextantworten zum Handlungsbedarf im Fußverkehr zeigen klare Schwerpunkte. Besonders häufig werden E-Scooter und deren Nutzung als zentrales Problem benannt. Kritisiert werden sowohl das rücksichtslose Fahren auf Gehwegen als auch das ungeordnete Abstellen der Fahrzeuge. Letzteres stellt insbesondere für Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl ein erhebliches Hindernis dar. Damit eng verbunden ist der hohe Handlungsbedarf im Bereich der Barrierefreiheit: Zu schmale Gehwege, fehlende oder unzureichende Absenkungen sowie zugeparkte Wege werden häufig als Einschränkungen genannt.

„Die Barrierefreiheit ist in weiten Teilen nicht gegeben. Es ist enorm anstrengend, mit einem Rollstuhl oder Rollator auf einen Bürgersteig zu fahren, der nicht abgesenkt ist. Prinzipiell wurde sich bemüht, es gibt jedoch noch Stellen, da ist kein Rauf- und Runterkommen möglich.“

Ein weiterer zentraler Aspekt sind Konflikte mit dem ruhenden Verkehr, beispielsweise durch auf Gehwegen parkende Fahrzeuge oder blockierte Querungsbereiche. Dies wird häufig mit mangelnder Kontrolle und Durchsetzung bestehender Regeln in Verbindung gebracht. Ebenso werden Ampelschaltungen und Querungsmöglichkeiten kritisch gesehen: Lange Wartezeiten, zu knappe Grünphasen oder eine starke Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr erschweren den Fußverkehr erheblich. Darüber hinaus spielen Sicherheit und Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle. Genannt werden Orte mit unzureichender Beleuchtung, fehlende Sitzmöglichkeiten, mangelnde Begrünung sowie Unsicherheitsgefühle an bestimmten Orten oder zu bestimmten Tageszeiten. Auch der Zustand und die Breite der Fußwege, insbesondere in Wohngebieten, werden wiederholt thematisiert.

Abbildung 15: Was ist für Sie relevant, damit Sie den ÖPNV in Saarbrücken stärker nutzen würden?



n = 729

Die Auswertung der Frage, was eine stärkere Nutzung des ÖPNV fördern würde, macht deutlich, welche Rahmenbedingungen aus Sicht der Teilnehmenden verbessert werden müssten. Im Fokus stehen dabei vor allem Angebotsqualität, Erreichbarkeit und Kosten.

Als mit Abstand wichtigste Maßnahme wird eine bessere Taktung genannt. Insgesamt bewerten 93 % der Befragten diesen Aspekt als eher hohen oder hohen Handlungsbedarf, darunter 65 % sogar als hohen Handlungsbedarf. Dies unterstreicht die zentrale Bedeutung eines verlässlichen und eng getakteten Angebots für die Attraktivität des ÖPNV. Ebenfalls hohe Relevanz haben günstigere und angepasste Tarife (82 %) sowie die Anbindung weiterer Gebiete (78 %). Beide Aspekte zeigen, dass neben der Angebotsdichte auch die finanzielle Zugänglichkeit und die räumliche Erreichbarkeit wichtige Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung sind. Darüber hinaus werden kürzere Reisezeiten (77 %) sowie die Ausweitung der Bedienzeiten, etwa in den Abend- und Nachtstunden oder am Wochenende (78 %), als zentrale Faktoren genannt. Diese Aspekte betreffen vor allem die Alltagstauglichkeit und Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsmitteln.

Eine etwas geringere, aber weiterhin relevante Bedeutung haben die Sicherheit an Haltestellen und in Fahrzeugen (71 %) sowie die Qualität der Haltestellen, etwa durch Sitzmöglichkeiten oder Witterungsschutz (59 %). Diese Punkte betreffen insbesondere das subjektive Sicherheitsgefühl und den Komfort.

Im Vergleich dazu werden eine geringere Auslastung der Fahrzeuge (46 %) sowie die barrierefreie Zugänglichkeit (47 %) etwas weniger stark priorisiert. Dennoch zeigen auch diese Aspekte für einen relevanten Teil der Befragten Handlungsbedarf.

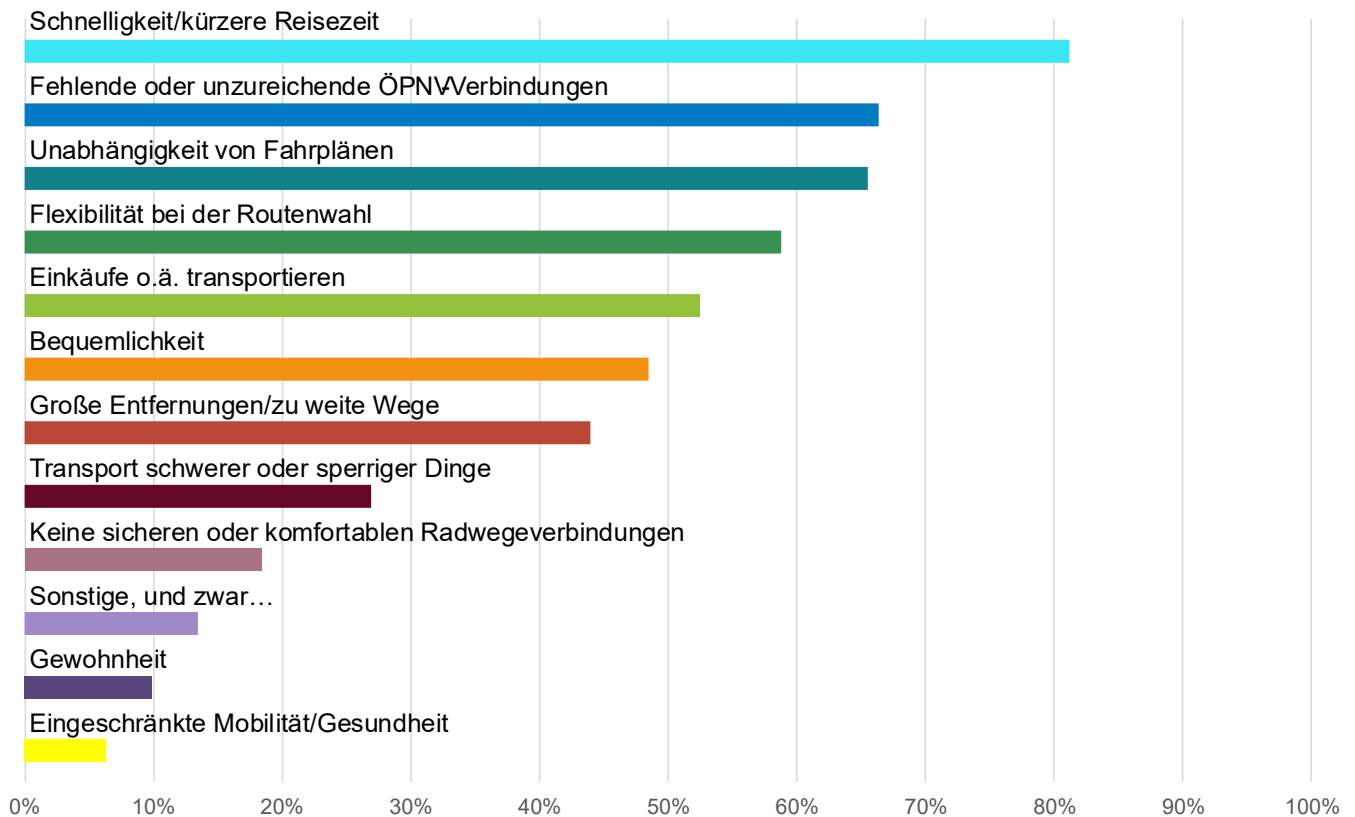
Die Freitextantworten zu den Anforderungen für eine stärkere Nutzung des ÖPNV zeigen eine deutliche Priorisierung einzelner Themen.

Am häufigsten wird die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Angebots als zentraler Faktor genannt. Viele Teilnehmende berichten von Verspätungen, Ausfällen oder unzutreffenden Echtzeitinformationen und betonen, dass fehlende Verlässlichkeit ein wesentliches Hindernis für die Nutzung darstellt. Eng damit verbunden ist der Wunsch nach einer besseren und transparenteren Fahrgastinformation, insbesondere in Bezug auf kurzfristige Änderungen. Darüber hinaus spielen Taktung und Netzstruktur eine zentrale Rolle. Häufig wird eine dichtere Taktung, insbesondere abends und an Wochenenden, sowie eine bessere Abstimmung von Anschlüssen und Umsteigeverbindungen gefordert. Auch strukturelle Defizite im Liniennetz werden thematisiert, beispielsweise fehlende Direktverbindungen zwischen Stadtteilen oder eine unzureichende Anbindung des Umlands. Ein weiterer wichtiger Aspekt betrifft die Kosten und die Tarifstruktur. Der ÖPNV wird mehrfach als zu teuer empfunden, verbunden mit dem Wunsch nach einfacheren und günstigeren Tarifen. Ergänzend werden infrastrukturelle und qualitative Aspekte genannt: der Ausbau schienengebundener Verkehre, eigene Busspuren, eine bessere Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen sowie die Sauberkeit und der Zustand der Fahrzeuge.

„Im Sommer wird man an den Haltestellen in praller Sonne gebraten, bei Wind oder Regen bieten die Häuschen kaum Schutz. Kürzere Reisezeiten sollten ein Ziel sein, sollten aber nicht zur Verkomplizierung des Angebots durch zusätzliche Express- oder Schnelllinien führen, sondern Busspuren sollten überall dort gebaut werden, wo es ohnehin schon mehr als eine Kfz-Spur gibt. Sofort umsetzbar beispielsweise in der Dudweiler Straße zwischen Meerwiesertalweg und Kaiserstraße.“

Neben diesen funktionalen Faktoren spielen auch die Themen Komfort und Sicherheit eine wichtige Rolle. Überfüllte Fahrzeuge, unangenehme Fahrbedingungen oder ein mangelndes Sicherheitsgefühl werden als Hemmnisse für die Nutzung beschrieben.

Abbildung 16: Aus welchen Gründen nutzen Sie das Auto auf Arbeitswegen? (Mehrfachantworten möglich)



n = 223

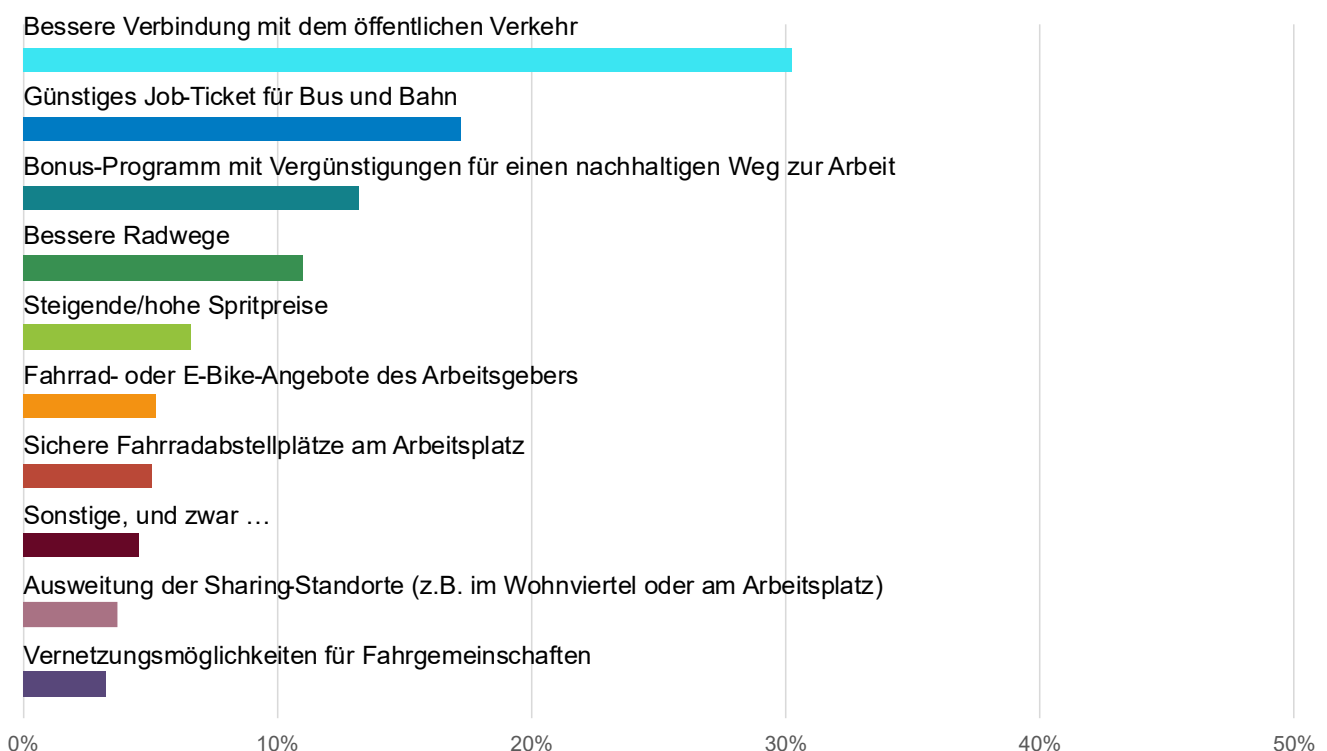
Die meisten Befragten, die regelmäßig mit dem Auto zur Arbeit oder Ausbildungsstelle fahren, nennen als wichtigsten Grund dafür die Schnelligkeit bzw. die kürzere Reisezeit. Mit 81 % ist dies der am häufigsten genannte Aspekt, was die zentrale Bedeutung von Zeitvorteilen im Berufsalltag unterstreicht. Ebenfalls sehr häufig genannt werden fehlende oder unzureichende ÖPNV-Verbindungen (66 %) sowie die Unabhängigkeit von Fahrplänen (66 %). Diese Ergebnisse zeigen deutlich, dass strukturelle Defizite im öffentlichen Verkehr sowie der Wunsch nach zeitlicher Flexibilität wesentliche Gründe für die Autonutzung sind. Auch die Flexibilität bei der Routenwahl (59 %) und die Möglichkeit, Einkäufe oder ähnliche Dinge zu transportieren (53 %), spielen für viele eine wichtige Rolle. Darüber hinaus nennen knapp die Hälfte der Befragten die Bequemlichkeit (48 %) sowie große Distanzen bzw. zu weite Wege (44 %) als Gründe. Weitere Aspekte wie der Transport schwerer oder sperriger Gegenstände (27 %) sowie das Fehlen sicherer oder komfortabler Radwegeverbindungen (18 %) werden seltener genannt, bleiben jedoch für einzelne Personen relevant. Eine untergeordnete Rolle spielen hingegen Gewohnheit (10 %) sowie eingeschränkte Mobilität oder gesundheitliche Gründe (6 %).

Die Freitextantworten zu den Gründen für die Autonutzung bestätigen und ergänzen die bereits identifizierten Hauptmotive. Darüber hinaus wird insbesondere auf die Vereinbarkeit komplexer Alltagsanforderungen hingewiesen, etwa durch das Zusammenlegen mehrerer Wege (z. B. Kinderbetreuung, Einkäufe oder Termine), die mit anderen Verkehrsmitteln nur schwer organisierbar sind.

„Kita, Wohnort und Arbeitsplatz liegen zu ungünstig, um mit dem ÖPNV zu fahren, oder die Strecke mit dem Fahrrad zu bewältigen. Vor dem Kind hatte ich das Deutschlandticket und dies benutzt, um zur Arbeit zu fahren. Wir haben aber keinen wohnortsnahen Kitaplatz bekommen und so ist die Nutzung sinnlos.“

Auch unregelmäßige oder zeitkritische Wege, beispielsweise durch Schichtarbeit oder kurzfristige Erledigungen, werden als wesentliche Gründe genannt. Ergänzend spielen berufliche Anforderungen (z. B. Dienstfahrten oder Außendienst) sowie spezifische Nutzungssituationen, etwa in Verbindung mit Freizeitaktivitäten oder Wegen ins Umland, eine Rolle.

Abbildung 17: Welche Angebote und Maßnahmen würden Sie dazu bringen, das Öfteren auf ihr privates Auto zu verzichten und mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit Sharing-Angeboten zu fahren? (Mehrfachantworten möglich)



n = 212

Die folgenden Ergebnisse zeigen, unter welchen Bedingungen ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel für Personen, die regelmäßig mit dem Auto zur Arbeit fahren, vorstellbar wäre.

Als mit Abstand wichtigste Maßnahme wird eine bessere Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr genannt. Mit 30 % Zustimmung ist dies der klar dominierende Faktor. Dies unterstreicht, dass eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots eine zentrale Voraussetzung für Verhaltensänderungen darstellt. Ebenfalls häufig genannt wird ein günstiges Jobticket für Bus und Bahn (17 %). Finanzielle Anreize spielen somit eine wichtige Rolle, um die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Auto zu erhöhen. Ergänzend dazu wird ein Bonus-Programm für einen nachhaltigen Arbeitsweg (13 %) von vielen Befragten als relevant eingeschätzt. Auch infrastrukturelle Maßnahmen im Radverkehr werden von einem Teil der Befragten als wichtig erachtet: Rund 11 % nennen bessere Radwege als Voraussetzung für einen möglichen Umstieg. Radverkehr kann für einen Teil der Autofahrerinnen und Autofahrer eine Alternative darstellen, sofern die Bedingungen verbessert werden. Weitere Maßnahmen wie steigende

Kraftstoffpreise (7%), Fahrrad- oder E-Bike-Angebote des Arbeitgebers sowie sichere Fahrradabstellplätze am Arbeitsplatz (je 5%) werden von kleineren Anteilen genannt. Deutlich seltener spielen Maßnahmen im Bereich von Sharing-Angeboten oder Fahrgemeinschaften eine Rolle.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass insbesondere strukturelle Verbesserungen im ÖPNV sowie finanzielle Anreize entscheidend sind, um regelmäßige Autofahrende zu einem Umstieg zu bewegen. Ergänzend können auch Verbesserungen im Radverkehr und arbeitsplatzbezogene Angebote einen Beitrag leisten.

Die Freitextantworten zu den Maßnahmen für einen Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel ergänzen die standardisierten Ergebnisse um weitere Perspektiven. Dabei wird insbesondere ein Bedarf an besser abgestimmten und erweiterten Verbindungsangeboten, auch über administrative Grenzen hinweg, deutlich. Mehrfach wird zudem auf den Wunsch nach durchgängigen und alltagstauglichen Alternativen im gesamten Tagesverlauf hingewiesen, etwa auch in den Abendstunden oder an Wochenenden.

„Bessere Bedienzeiten und Taktung (insb. nach 19 Uhr und am Wochenende) der Linie 150/160 Sulzbach/St. Ingbert/Saarbrücken. Angenehmere und sicherere Radwege von St. Ingbert/Sulzbach nach Saarbrücken, über Dudweiler oder die Uni!“

Einzelne Rückmeldungen zeigen darüber hinaus, dass für bestimmte Nutzungsgruppen strukturelle Rahmenbedingungen (z. B. berufliche Anforderungen oder fehlende Alternativen im Wohnumfeld) einen Umstieg grundsätzlich erschweren. Gleichzeitig wird vereinzelt auch deutlich, dass ein Teil der Befragten derzeit keine realistische Möglichkeit sieht, auf das Auto zu verzichten. In der Gesamtschau unterstreichen die Freitextantworten, dass neben konkreten Maßnahmen vor allem die Verlässlichkeit und Alltagstauglichkeit alternativer Angebote entscheidend für Verhaltensänderungen sind.

Erwartungen an die zukünftige Ausrichtung der Mobilität

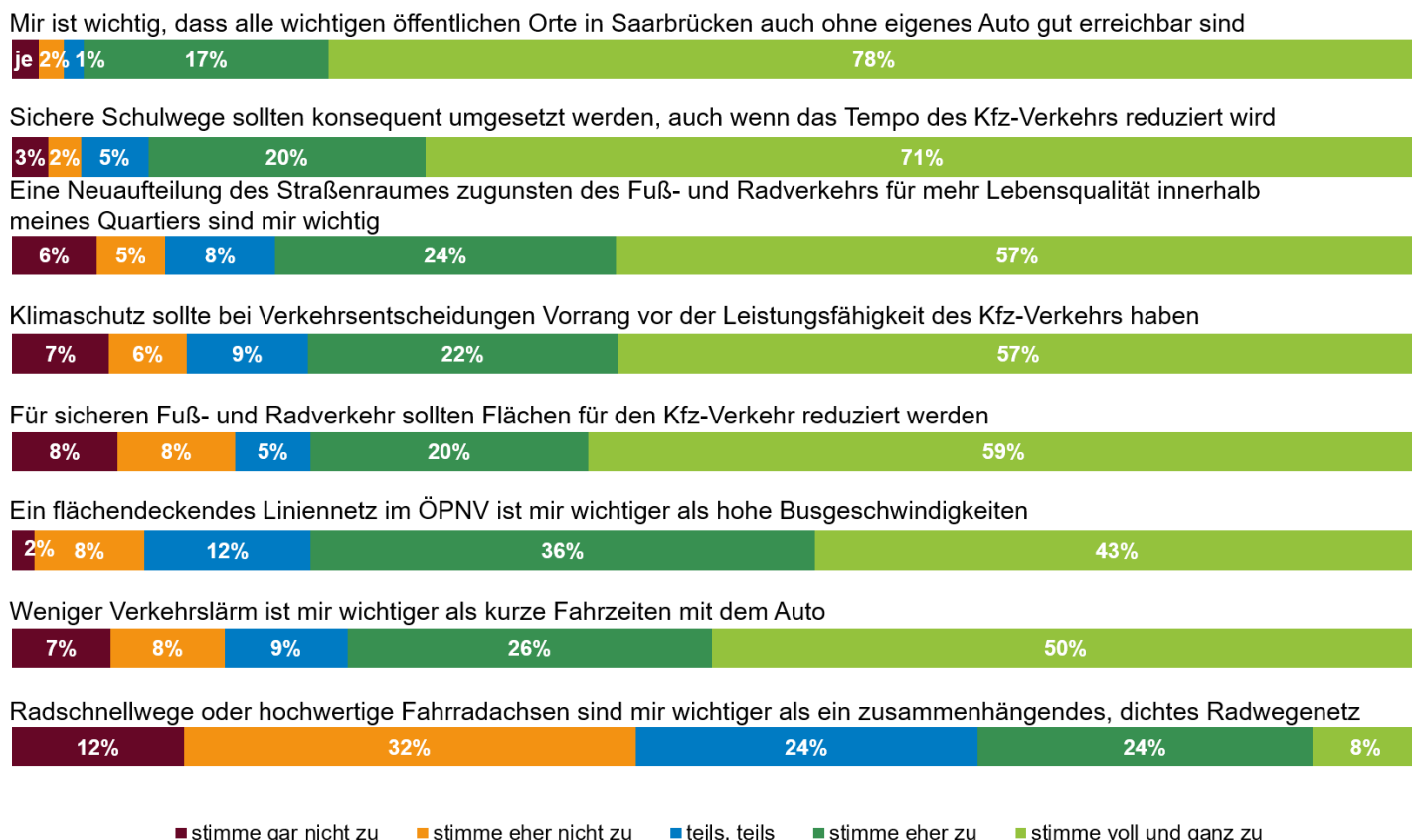
Erwartungen an die zukünftige Ausrichtung der Mobilität – Ergebnisse auf einen Blick

- Die Befragten wünschen sich eine **Mobilität, die wichtige Ziele auch ohne eigenes Auto gut erreichbar macht**; dieser Grundsatz erhält die höchste Zustimmung aller abgefragten Leitprinzipien.
- **Sichere Schulwege** und eine **höhere Verkehrssicherheit** werden von einer großen Mehrheit unterstützt – **auch dann, wenn dies Einschränkungen für den Kfz-Verkehr bedeutet**.
- Die **Neuaufteilung des Straßenraums** zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie die Reduzierung von Flächen für den Kfz-Verkehr stoßen mehrheitlich auf Zustimmung.
- **Klimaschutz** wird von vielen Befragten als **wichtiges Leitprinzip zukünftiger Verkehrsentscheidungen** angesehen und häufig höher gewichtet als die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs.
- Im **ÖPNV** wird ein **flächendeckendes und gut erreichbares Angebot** als wichtiger eingeschätzt als möglichst hohe Fahrgeschwindigkeiten.
- Beim **Radverkehr** wird ein **dichtes und zusammenhängendes Radwegenetz** gegenüber einzelnen hochwertigen Fahrradachsen oder Radschnellwegen bevorzugt.
- **Häufig Autofahrende teilen viele dieser Grundhaltungen**, bewerten Maßnahmen zulasten des Kfz-Verkehrs jedoch etwas zurückhaltender.

Insgesamt zeigt sich: Die Teilnehmenden wünschen sich eine Mobilität, die Erreichbarkeit, Sicherheit, Klimaschutz und Lebensqualität stärker in den Mittelpunkt stellt. Flächendeckende und alltagstaugliche Angebote werden dabei gegenüber punktuellen Einzelmaßnahmen bevorzugt.

Ergänzend zur Bewertung der aktuellen Situation wurden die Teilnehmenden auch nach ihren Vorstellungen für die zukünftige Ausrichtung der Mobilität in Saarbrücken gefragt. Die folgenden Ergebnisse zeigen somit, welche Leitprinzipien und Zielsetzungen besonders breite Zustimmung erhalten.

Abbildung 18: Wenn Sie daran denken, nach welchen Prinzipien die Mobilität in Saarbrücken in Zukunft aufgestellt werden soll, wie stehen Sie dann zu den folgenden Aussagen?



n = 743

Die Frage nach der Zustimmung zu möglichen Leitprinzipien der zukünftigen Mobilität zeigt eine klare Richtung für die gewünschte Ausgestaltung der Mobilität in Saarbrücken. Insgesamt wird deutlich, dass viele der abgefragten Leitprinzipien auf breite Zustimmung stoßen – insbesondere dann, wenn sie die Erreichbarkeit, Sicherheit und Lebensqualität betreffen.

Die höchste Zustimmung erhält die Aussage, dass alle wichtigen öffentlichen Orte auch ohne eigenes Auto gut erreichbar sein sollten. Mit insgesamt 95 % Zustimmung und einem Anteil von knapp 78 % „voll und ganz Zustimmung“ wird dieses Ziel von der großen Mehrheit der Befragten getragen. Dies unterstreicht die zentrale Bedeutung einer Mobilität unabhängig vom privaten Pkw. Ebenfalls sehr hohe Zustimmung (91 %) erfährt die Forderung nach sicheren Schulwegen, auch wenn dafür Temporeduktionen für den Kfz-Verkehr notwendig sind. Sicherheit, insbesondere für vulnerable Gruppen, wird damit klar priorisiert. Eine breite Mehrheit unterstützt zudem eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (81 % Zustimmung) sowie die Aussage, dass Klimaschutz bei Verkehrsentscheidungen Vorrang haben sollte (79 %). Auch die Bereitschaft, Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten sicherer Fuß- und Radinfrastruktur zu reduzieren, ist deutlich ausgeprägt.

(79 % Zustimmung). Für den öffentlichen Verkehr zeigt sich ebenfalls eine klare Präferenz: Ein flächendeckendes Liniennetz wird deutlich wichtiger eingeschätzt als hohe Geschwindigkeiten (79 % Zustimmung). Gleichzeitig bewerten viele Befragte weniger Verkehrslärm als wichtiger als kurze Fahrzeiten mit dem Auto (76 % Zustimmung). Beide Aussagen verdeutlichen die Bedeutung von Erreichbarkeit und Lebensqualität gegenüber reiner Effizienz für den Autoverkehr. Deutlich weniger Zustimmung erhält die Aussage, dass Radschnellwege oder hochwertige Fahrradachsen wichtiger sind als ein dichtes, zusammenhängendes Radwegenetz. Hier zeigt sich ein ambivalentes Stimmungsbild: Einerseits gibt es Zustimmung für ein flächendeckendes Netz, andererseits für einzelne hochwertige Verbindungen.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse eine klare Ausrichtung hin zu einer Mobilität, die auf gute Erreichbarkeit auch ohne Auto, Sicherheit, Klimaschutz und Lebensqualität ausgerichtet ist. Gleichzeitig wird sichtbar, dass flächendeckende und alltagstaugliche Angebote gegenüber punktuellen Leuchtturmprojekten bevorzugt werden.

Abbildung 19: Leitprinzipien der Mobilität – Einschätzungen häufig Autofahrender

Mir ist wichtig, dass alle wichtigen öffentlichen Orte in Saarbrücken auch ohne eigenes Auto gut erreichbar sind



Sichere Schulwege sollten konsequent umgesetzt werden, auch wenn das Tempo des Kfz-Verkehrs reduziert wird



Eine Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs für mehr Lebensqualität innerhalb meines Quartiers sind mir wichtig



Für sicheren Fuß- und Radverkehr sollten Flächen für den Kfz-Verkehr reduziert werden



Klimaschutz sollte bei Verkehrsentscheidungen Vorrang vor der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs haben



Ein flächendeckendes Liniennetz im ÖPNV ist mir wichtiger als hohe Busgeschwindigkeiten



Weniger Verkehrslärm ist mir wichtiger als kurze Fahrzeiten mit dem Auto



Für sicheren Fuß- und Radverkehr sollten Flächen für den Kfz-Verkehr reduziert werden



■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils, teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

n = 329

Auch die Einschätzungen der häufig Autofahrenden zeigen insgesamt eine hohe Bereitschaft, zentrale Leitprinzipien einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung mitzutragen. Besonders deutlich wird dies bei der Forderung nach einer guten Erreichbarkeit wichtiger Orte ohne eigenes Auto: 91 % stimmen der Aussage zu, dass alle wichtigen öffentlichen Orte in Saarbrücken auch ohne Auto gut erreichbar sein sollten. Eine ähnlich hohe Zustimmung (84 %) erhält die Forderung nach konsequent sicheren Schulwegen, selbst wenn dadurch das Tempo des Kfz-Verkehrs reduziert wird.

Auch Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes stoßen bei den häufig Autofahrenden mehrheitlich auf Zustimmung. So befürworten 67 % eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zur Steigerung der Lebensqualität im Quartier. 61 % stimmen zu, dass für einen sicheren Fuß- und Radverkehr auch Flächen des Kfz-Verkehrs reduziert werden sollten. Ebenso sprechen sich 64 % dafür aus, dem Klimaschutz bei Verkehrsentscheidungen Vorrang vor der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs einzuräumen.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs zeigt sich ebenfalls eine klare Präferenz für die Qualität des Angebots: Fast drei Viertel der häufig Autofahrenden (74 %) halten ein flächendeckendes ÖPNV-Liniennetz für wichtiger als hohe Busgeschwindigkeiten.

Weniger eindeutig fällt die Bewertung einzelner Maßnahmen aus. Zwar halten 59 % weniger Verkehrslärm für wichtiger als kurze Fahrzeiten mit dem Auto, gleichzeitig äußern jedoch 28 % Ablehnung. Dies deutet auf unterschiedliche Prioritäten innerhalb der Gruppe der häufig Autofahrenden hin. Die geringste Zustimmung erhält die Aussage, dass Radschnellwege oder hochwertige Fahrradachsen wichtiger seien als ein zusammenhängendes und dichtes Radwegenetz. Nur 29 % stimmen dieser Priorisierung zu, während 44 % sie ablehnen.

Insgesamt stoßen die Leitprinzipien auch bei häufig Autofahrenden auf breite Zustimmung – Einschränkungen für den Kfz-Verkehr werden jedoch erwartungsgemäß zurückhaltender bewertet.

Gesamtfazit und Ausblick

Die Online-Beteiligung im Rahmen des Mobilitätsplans Saarbrücken 2040 hat sich als weiteres wertvolles Instrument zur frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit erwiesen. Die hohe Anzahl an Beiträgen sowie die thematische Vielfalt der Rückmeldungen zeigen ein ausgeprägtes Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der zukünftigen Entwicklung der urbanen Mobilität. Insbesondere wurden zentrale Handlungsfelder wie Verkehrssicherheit, Ausbau des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum adressiert.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass neben infrastrukturellen Maßnahmen auch ein hoher Bedarf an transparenten Entscheidungsprozessen, verständlicher Kommunikation und nachvollziehbarer Prioritätensetzung besteht. Die Beteiligung hat zudem wichtige Hinweise auf lokale Problemlagen und spezifische Nutzungskonflikte geliefert, die in rein fachplanerischen Analysen oft nicht in dieser Detailtiefe sichtbar werden.

Gleichzeitig zeigt die Auswertung, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen möglicherweise unterrepräsentiert sind, sodass ergänzende Beteiligungsformate weiterhin auch sinnvoll sind. Dazu werden im weiteren noch explizite Fokusgruppengespräche (z.B. mit der Region, mit Pendelnden, mit jüngeren Personen) und eine aufsuchende Beteiligung in Form von Stadtteilgesprächen stattfinden. Insgesamt leistet die Online-Beteiligung jedoch einen wichtigen Beitrag zur Qualitätssicherung und Legitimation des SUMP-Prozesses, indem sie Perspektiven der Stadtgesellschaft systematisch einbindet und die Planungsgrundlage erweitert.

Im weiteren Verlauf des SUMP-Prozesses gilt es, die gewonnenen Erkenntnisse systematisch in die Maßnahmenentwicklung und Priorisierung zu integrieren. Die eingebrachten Hinweise sollten dabei nicht nur dokumentiert, sondern transparent in die Entscheidungsfindung überführt werden. Eine klare Rückkopplung an die Öffentlichkeit – etwa in Form von Ergebnisberichten oder Beteiligungsfeedback, wie in diesem Bericht – ist entscheidend, um Vertrauen in den Prozess zu stärken und die Akzeptanz der späteren Maßnahmen zu erhöhen.

Darüber hinaus empfiehlt sich die Fortführung und Weiterentwicklung der Beteiligungsformate, um auch bislang weniger erreichte Zielgruppen einzubinden und einen kontinuierlichen Dialog zu ermöglichen. Digitale Formate können hierbei sinnvoll durch analoge Angebote, wie z.B. den Mobilitätswerkstätten ergänzt werden.

Mit Blick auf die Ziele wird es wichtig sein, priorisierte Zielsetzungen in konkrete Projekte und Maßnahmen zu überführen, realistische Zeitpläne zu entwickeln und erforderliche Ressourcen sicherzustellen. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung können dabei als wichtige Orientierung dienen, insbesondere bei Maßnahmen mit direkter Wirkung im Alltag der Bevölkerung.

Langfristig trägt die konsequente Nutzung der Beteiligungsergebnisse dazu bei, einen integrierten, nachhaltigen und breit akzeptierten Mobilitätsplan Saarbrücken 2040 zu entwickeln, der den Anforderungen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung gerecht wird und die Lebensqualität vor Ort spürbar verbessert.

Vielen Dank an alle, die an dieser Befragung teilgenommen haben! Sie haben mit Ihren Antworten einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Mobilität in Saarbrücken geleistet.

Ergebnisbericht zur Online-Beteiligung

im Rahmen des Mobilitätsplans 2040 für die Landeshauptstadt Saarbrücken

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



Bundesministerium
für Verkehr

Aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestags



nachhaltig
mobil
planen



Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

SAARLAND



Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken

Redaktion Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH zusammen mit
Stadtplanungsamt Saarbrücken

Layout und Satz Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH zusammen mit
Stadtplanungsamt Saarbrücken

Bildnachweis sofern nicht anders angegeben Planersocietät

Erscheinungsdatum Juli 2026

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**