

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN SAARBRÜCKEN 2030

BESTANDSANALYSE



Hauptstadt.
Gestalten. Bewegen.

www.vep.saarbruecken.de

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**

Verkehrsentwicklungsplan 2030

Bestandsanalyse

Gutachterteam

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr. Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Telefon +49 231 589696-0
www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität - Planung, Beratung, Forschung GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg
Telefon +49 40 8593737-41
www.ggr-planung.de

Moderationsteam

memo-consulting...
Dipl.-Ing. Joachim Fahrwald
Am Landbach 7
64342 Seeheim-Jugenheim
Telefon +49 625764371
www.memo-consulting.de

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg
Telefon +49 40 386155-95
www.tollerort-hamburg.de

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Bahnhofstraße 31
66111 Saarbrücken
vep@saarbruecken.de
www.vep.saarbruecken.de

Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken
Redaktion Stadtplanungsamt
Layout und Satz Stadtplanungsamt und Amt für Stadtmarketing und Öffentlichkeitsarbeit
Bildnachweis Landeshauptstadt Saarbrücken, © Fotograf Dirk Michler und Planersocietät
Druck Zentrale Dienste - Druckerei
Erscheinungsdatum Mai 2015

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	V
Tabellenverzeichnis.....	XII
1 Anlass, Aufgabenstellung und Verfahren	1
1.1 Beteiligungsprozess und Verfahren zur Erarbeitung des VEP	1
2 Verkehrliche Ausgangssituation in Saarbrücken	5
2.1 Lage im regionalen Raum und verkehrliche Einbindung	5
2.2 Siedlungsstrukturelle Rahmendaten der Stadt Saarbrücken	8
2.3 Pendlerverflechtungen	12
3 Mobilität der Saarbrücker Bevölkerung	22
3.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Mobilitätswerkzeuge	22
3.2 Verkehrsmittelwahl der Saarbrücker Bevölkerung	27
3.3 Mobilitätskennwerte	31
3.4 Wegezwecke	33
3.5 Schlussfolgerungen zur Mobilität der Saarbrücker Bevölkerung	34
4 Analyse der bisherigen VEP sowie Auswertung der städtebaulichen Konzepte und Fachplanungen	36
4.1 Historie der Verkehrsentwicklungsplanung in Saarbrücken	36
4.1.1 Städtebauliche Entwicklungskonzepte	42
4.1.2 Fachplanungen mit engem Bezug zum VEP	48
4.1.3 Regionale Zusammenarbeit	50
5 Analysen zum Fußverkehr	51
5.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr	52
5.2 Analyse der Fußwege in Saarbrücken	56
5.3 Analyse wichtiger Fußverkehrsräume	58
5.3.1 Innenstadt	59
5.3.2 Hauptverkehrsstraßen	66
5.3.3 Stadtteile	67
5.4 Fußgänger-Querschnittsthemen	72
5.5 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	74
5.6 Zusammenfassende Bewertung	75
6 Analysen zum Radverkehr	77
6.1 Radverkehrsnetz	79
6.2 Radverkehrsaufkommen	87
6.3 Radverkehrsinfrastruktur	87

6.3.1	Führung im Seitenraum	92
6.3.2	Führung auf Fahrbahnebene	96
6.3.3	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	99
6.3.4	Führung an Knotenpunkten	100
6.3.5	Chancen und Mängel am Beispiel wichtiger Radverkehrsachsen	102
6.3.6	Radabstellanlagen	107
6.3.7	Radunfälle	110
6.3.8	Öffentlichkeitsarbeit und Service für den Radverkehr	111
6.4	Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	113
6.5	Zusammenfassende Bewertung	114
7	Analysen zum öffentlichen Personennahverkehr	116
7.1	Organisation des ÖPNV	120
7.2	Fernverkehrsverbindungen	120
7.3	Nahverkehrsverbindungen	122
7.3.1	Regionaler Schienenverkehr	122
7.3.2	Straßenbahnangebot	125
7.3.3	Busangebot	128
7.4	Tarif	135
7.5	Fahrgastinformation	138
7.6	Weitere Dienstleistungen	140
7.7	ÖPNV-Infrastruktur	141
7.7.1	Schienenverkehr	141
7.7.2	Bus- und Saarbahnhaltestellen	144
7.7.3	ÖPNV-Beschleunigung	144
7.8	Städtischer Fuhrpark	146
7.9	Wahrnehmung des Bahn- und Busangebots	147
7.10	Park & Ride und Bike & Ride	149
7.11	Erreichbarkeitsanalysen	152
7.12	Taxiverkehr	156
7.13	Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	158
7.14	Zusammenfassende Bewertung	159
8	Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes.....	161
9	Analysen zum Kfz-Verkehr sowie zum Straßennetz	165
9.1	Vorhandenes Straßennetz	165
9.1.1	Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz	165
9.1.2	Städtisches Hauptstraßennetz	166
9.1.3	Geschwindigkeiten und Erreichbarkeiten im Straßennetz	170
9.1.4	Verkehrsführung in der Innenstadt	172

9.2	Nachfrage im fließenden Kfz-Verkehr	176
9.3	Verträglichkeitsanalyse Straßenräume	180
9.3.1	Methodik der Verträglichkeitsanalyse	181
9.3.2	Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse	184
9.4	Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	189
9.5	Zusammenfassende Bewertung	189
10	Analysen zum ruhenden Kfz-Verkehr	192
10.1	Parkraumangebot in der Innenstadt	192
10.2	Bewohnerparken in der Saarbrücker Innenstadt	195
10.3	Parkgebühren in der Innenstadt	198
10.4	Parkraumnachfrage in der Innenstadt: Straßenraumstellplätze	200
10.5	Auslastung der Stellplätze in Parkhäusern/auf Parkieranlagen	206
10.6	Parkdruck in den Saarbrücker Quartieren	211
10.7	Zusammenführung der Ergebnisse und Situation des Parkraummanagements in Saarbrücken	215
10.8	Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	217
10.9	Zusammenfassende Bewertung	217
11	Analysen zum Wirtschaftsverkehr	219
11.1	Gewerbe- und Industriestandorte	220
11.2	Lenkung des Lkw-Verkehrs	221
11.3	Lkw-Verkehrsnachfrage	222
11.4	Bisherige Ansätze für Logistik-Konzepte	225
11.5	Ver- und Entsorgung der Innenstadt	225
11.6	Ruhender Verkehr in Gewerbegebieten	226
11.7	Zusammenfassung und Bewertung	226
12	Analysen zum Tourismus- und regionalen Einkaufsverkehr	228
12.1	Entwicklung des Tourismus und Geschäftsreiseverkehr	228
12.1.1	Wichtige touristische Ziele und Veranstaltungen	229
12.1.2	Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel für den Tourismusverkehr	230
12.1.3	Das Auto als touristisches Verkehrsmittel	230
12.1.4	Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Tourismus	232
12.1.5	Bedeutung und Infrastruktur des Radtourismus	234
12.1.6	Zu Fuß als Tourist in Saarbrücken unterwegs	236
12.1.7	Schiffsverkehr im Tourismus	238
12.1.8	Flugverkehr und Anbindung des Flughafens	238
12.2	Messe- und Tagungsverkehr	240
12.3	Der regionale Einkaufsverkehr	240
12.4	Zusammenfassende Bewertung	242
13	Umweltwirkungen des Verkehrs.....	245

14 Analysen zur Verkehrssicherheit	253
14.1 Entwicklung der Unfalllage in Saarbrücken	253
14.2 Aktuelle Unfalllage 2011 - 2013	257
14.3 Vertiefte Analysen zu einzelnen Betroffenenengruppen	260
14.4 Verkehrssicherheitsarbeit	269
14.5 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	273
14.6 Zusammenfassung und Bewertung	273
15 Analysen zum Verkehrssystemmanagement.....	275
15.1 Lichtsignalanlagen und Verkehrsrechnersystem	275
15.2 Pfortneranlagen	276
15.3 ÖV-Beschleunigung	278
15.4 Verkehrsdetektion	279
15.5 Informationsdienste	280
15.6 Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen	282
15.7 Verkehrsmanagement Saarland VMS	283
15.8 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	284
15.9 Zusammenfassende Bewertung	284
16 Analysen zum Mobilitätsmanagement.....	286
16.1 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	290
16.2 Zusammenfassende Bewertung	290
17 Analysen zur E-Mobilität und zu neuen Mobilitätsformen	292
17.1 Aktuelle Aktivitäten und Tendenzen der Elektromobilität	292
17.2 Carsharing	298
17.3 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung	299
17.4 Zusammenfassende Bewertung	300
Quellenverzeichnis:.....	303
Anhang.....	308

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf und Beteiligungsprozess zum VEP-Saarbrücken	2
Abbildung 2: Vorstellung von Zwischenergebnissen und Diskussion beim 1. Bürgerforum	3
Abbildung 3: Bearbeitungsphasen des VEP Saarbrücken	3
Abbildung 4: verkehrliche Einbindung Saarbrückens	6
Abbildung 5: Stadtbezirke und Stadtteile Saarbrückens	8
Abbildung 6: Bevölkerungsdichte der Stadtteile (Bevölkerung/km ² Siedlungsfläche).....	10
Abbildung 7: Arbeitsplatzdichte der Stadtteile (Arbeitsplätze/km ² Siedlungsgebiet)	11
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung Saarbrückens (1970 bis 2014)	12
Abbildung 9: Ein-, Aus- und Binnenpendler beim Wegezweck Arbeit	13
Abbildung 10: Ein-, Aus- und Binnenpendler beim Wegezweck Ausbildung	14
Abbildung 11: Pendlerverflechtungen an Normalwerktagen von/nach Saarbrücken	15
Abbildung 12: Modal Split nach Wegezwecken.....	16
Abbildung 13: Herkunftsorte der Einpendler nach Saarbrücken.....	17
Abbildung 14: ÖV-Anteile bei den Einpendlern nach Saarbrücken nach Herkunftsorten.....	18
Abbildung 15: Zielorte der Auspendler aus Saarbrücken	19
Abbildung 16: Pkw-Verfügbarkeit.....	22
Abbildung 17: Pkw-Besitzquote der Haushalte nach Stadtteilen	23
Abbildung 18: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Altersgruppe und Geschlecht	24
Abbildung 19: Fahrradausstattung der Haushalte nach Stadtteil	25
Abbildung 20: ÖPNV-Zeitkartenbesitzquote nach Stadtteil	26
Abbildung 21: ÖPNV-Zeitkartenbesitzquote nach Altersgruppen.....	27
Abbildung 22: Modal Split im Zeitvergleich.....	28
Abbildung 23: Modal Split Saarbrücken (2010)	28
Abbildung 24: Modal Split im Städtevergleich	28
Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht.....	29
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl nach Altersklasse	29
Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Nationalität	30
Abbildung 28: Modal Split nach Stadtbezirken.....	30
Abbildung 29: räumliche Verteilung der Wege der Saarbrücker.....	31
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	32
Abbildung 31: Verkehrsleistung der Saarbrücker (Berücksichtigt wurden die innerhalb Saarbrückens zurückgelegten km).....	32
Abbildung 32: Anteil der Wege der Verkehrsmittel im Tagesverlauf.....	33
Abbildung 33: Wegezweckverteilung der Saarbrücker	33
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	34
Abbildung 35: Anschlussstelle Bismarckbrücke 1960 (oben) sowie 1963 (unten) mit der A620	37
Abbildung 36: Kreuzung Viktoriastraße/Bahnhofstraße im Jahr 1958.....	38
Abbildung 37: Einbindung des VEP in die Fachkonzepte.....	43
Abbildung 38: Untersuchte Hauptverkehrsstraßen im ExWoSt-Modellvorhaben	46

Abbildung 39: Standorte von Lebensmittelgeschäften 1955 und 2055 im Vergleich	47
Abbildung 40: Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen	52
Abbildung 41: Bedeutende gesamtstädtische Hindernisse und Barrieren.....	57
Abbildung 42: Sitzgelegenheiten entlang der Fußgängerzone.....	60
Abbildung 43: Querungsbedarf an der Bleichstraße Höhe Gerberstraße sowie an der Dudweiler Straße.....	60
Abbildung 44: Analysekarte Fußverkehr - Innenstadt.....	61
Abbildung 45: Bahnhofsvorplatz mit Busbahnhof.....	62
Abbildung 46: Gut gestaltete Platzsituationen (St. Johanner Markt, Dudweilerstraße/Saarpromenade).....	62
Abbildung 47: Max-Ophüls-Platz mit Gestaltungspotenzial.....	63
Abbildung 48: Kfz-dominierter, gestalterisch „zerschnittener“ Rathausplatz.....	63
Abbildung 49: Prägung durch Arkaden (Kaiserstraße, Dudweiler Straße, Viktoriastraße, St. Johanner Straße).....	63
Abbildung 50: Informationstafel mit Stadtplan für Fußgänger (Kath.-Kirch-Straße)	64
Abbildung 51: Leitsystem für Fußgänger (Bahnhofstraße Ecke Betzenstraße)	64
Abbildung 52: barrierefrei ausgebaute Fußgänger-LSA (Sulzbachstr./Richard-Wagner-Str.)	65
Abbildung 53: Querungshilfe ohne taktile Leitelemente (Richard-Wagner-Str./Karcherstr.).....	65
Abbildung 54: Lützelbachtunnel	65
Abbildung 55: Hohe Qualitäten an der Schloßstraße	66
Abbildung 56: Teils schmale Gehwege in Wohnstraßen	66
Abbildung 57: seltene Querungsangebote an der Dudweilerstraße.....	66
Abbildung 58: seltene Querungsangebote an der Stengelstraße	66
Abbildung 59: Querungssituation am Rastpfuhl (Malstatt).....	67
Abbildung 60: Schmale Mittelinsel in der Richard-Wagner-Straße.....	67
Abbildung 61: Alleestraße – geradlinige, topografisch abschüssige Durchfahrt mit Nahversorgungsfunktion	68
Abbildung 62: Saarbrücker Straße in Brebach-Fechingen mit Nahversorgungsnutzungen entlang der Straße	68
Abbildung 63: Marktplatz Dudweiler mit hoher Aufenthaltsqualität	68
Abbildung 64: Gestaltungs- und Nutzungssituation am Burbacher Markt	68
Abbildung 65: Nutzungskonflikte am Beispiel der Hochstraße in Burbach.....	69
Abbildung 66: Nutzungskonflikte am Beispiel der Saarbrücker Straße in Brebach-Fechingen.....	69
Abbildung 67: zugeparkte Gehwege im Schulumfeld (Eifelstraße, Malstatt)	69
Abbildung 68: beidseitig zugeparke Gehwege (Ackerstraße in Burbach)	69
Abbildung 69: Kfz-orientierte Straße (Jahnstraße, Tempo30-Zone in Altenkessel)	70
Abbildung 70: Beispiel für eine schwer begehbare Wohnstraße (Marktsteig in Burbach)	70
Abbildung 71: Schulstraße in Altenkessel mit zugeparkten Fußgängerüberweg vor der Waldorfschule.....	70
Abbildung 72: positives Beispiel für die Gestaltung einer Tempo 30-Zone (Saarbrücker Str. in Dudweiler)	70
Abbildung 73: einseitiger Gehweg bei einseitiger Bebauung (Völklinger Straße in Burbach).....	71

Abbildung 74: kurze einseitige Gehweglücke (Blumenstraße in Altenkessel).....	71
Abbildung 75: seltene Querungsangebote an der Alleestraße (Altenkessel).....	71
Abbildung 76: „freie“ Querung an der Bergstraße in Höhe des Burbacher Markts	71
Abbildung 77: Konfliktpotenziale zwischen Fuß- und Radverkehr an der Mainzer Straße	72
Abbildung 78: Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr an der St. Johanner Straße	72
Abbildung 79: Barrierefrei ausgebaute Saarbahnhaltestelle und Fußgängerquerung an der Kaiserstraße (Innenstadt)	73
Abbildung 80: Barrierefreier Umbau des Kreuzungsbereichs und der Bushaltestelle an der Bergstraße (Burbach).....	73
Abbildung 81: Bewertung der Oberkategorien des Fahrradclimatest 2014 (Städtegrößen 100-200.000 E.)	78
Abbildung 82: Analyse des Radverkehrsnetzes „Planungsnetz“	81
Abbildung 83: Auffahrt westl. Hochschule für Musik.....	83
Abbildung 84: Zufahrt Innenstadt auf Höhe Alte Brücke/Finanzamt	84
Abbildung 85: Zufahrt Leinpfad auf Alte Brücke/Höhe Finanzamt.....	84
Abbildung 86: Schieberampe Bismarckbrücke	85
Abbildung 87: Treppen Alte Brücke.....	85
Abbildung 88: Anbindung der beidseitigen Leinpfade im Fuß- und Radverkehr	86
Abbildung 89: Infrastrukturelle Anbindung der Stadtteile und Erreichbarkeit der Innenstadt	89
Abbildung 90: Radverkehrsinfrastruktur für wichtige Radverbindungen Saarbrückens – insb. auf dem Radroutennetz	91
Abbildung 91: gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsführung (zwischen Malstatter Markt und Leinpfad	93
Abbildung 92: Verbindungsweg zwischen Gerhardstr. und Jakobstraße mit Gefahrenpotenzial....	93
Abbildung 93: Für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone (Bahnhofstraße).....	94
Abbildung 94: Südseite A620 Höhe Messe.....	94
Abbildung 95: Südseite A620 Höhe Messe, Unterführung.....	94
Abbildung 96: Mainzer Straße, Zufahrt Kreisel Römerkastell	94
Abbildung 97: Sankt-Josef-Straße.....	95
Abbildung 98: Unterbrochene Markierungen auf der Dudweiler Landstraße	96
Abbildung 99: Schutzstreifen auf dem Mecklenburgring	96
Abbildung 100: Schutzstreifen Deutscherrenstraße.....	97
Abbildung 101: Schutzstreifen auf der Gersweiler Straße	97
Abbildung 102: Radfahrstreifen Bismarckbrücke	97
Abbildung 103: Radfahrstreifen Hubert-Müller-Straße.....	97
Abbildung 104: Radfahrstreifen Dudweiler Landstr.	98
Abbildung 105: Radfahrstreifen Trierer Straße	98
Abbildung 106: Falschparker auf Radverkehrsanlagen in der Bleichstraße, Sankt-Josef-Straße und Talstraße	98
Abbildung 107: Freigegebene Busspur auf der Dudweiler Landstraße	98
Abbildung 108: nicht freigegebene Einbahnstraßen in der Innenstadt	99
Abbildung 109: Trierer Straße	101

Abbildung 110: Schillerplatz/Bleichstraße.....	101
Abbildung 111: Dudweiler Straße Ecke Kaiserstraße	102
Abbildung 112: Gersweiler Straße.....	102
Abbildung 113: Übersicht der untersuchten Radverkehrsachsen.....	103
Abbildung 114: Radverkehrsachse Innenstadt – Universität	103
Abbildung 115: Meerwiesertalweg Höhe Supermarkt	104
Abbildung 116: nördlicher Meerwiesertalweg Höhe Waldhausweg.....	104
Abbildung 117: Radverkehrsachse nördlich der Saar: Provinzialstr. (Altenkessel) – Kaiserstr. (Schafbrücke).....	105
Abbildung 118: Radverkehrsachse in Ost-West-Richtung südlich der Saar: Gersweilerstr. (östliches Alt-Saarbrücken) – Saargemünder Str. (St. Arnual).....	106
Abbildung 119: Vorteilhafte Anlehnhalter	107
Abbildung 120: Standorte und Art der Radabstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone/Bahnhofstraße.....	108
Abbildung 121: Auslastung der Radabstellanlagen	109
Abbildung 122: Städtevergleich Radverkehrsanteil und Verunglücktenquote der Radfahrer.....	110
Abbildung 123: Saarbrücken-App "Mängelreporter"	112
Abbildung 124: ÖPNV-Anteil am Modal Split nach Stadtteil	116
Abbildung 125: Haltestellennutzung (Ein- und Aussteiger) während der Hauptverkehrszeit (HVZ).....	118
Abbildung 126: Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Stadt Saarbrücken.....	119
Abbildung 127: Entwicklung des Kostendeckungsbetrags für das städtische Bus- und Bahnangebot.....	119
Abbildung 128: Direktverbindungen im Fernverkehr	120
Abbildung 129: Direktverbindungen ab Saarbrücken im regionalen Schienenverkehr	123
Abbildung 130: Bahnhöfe und Haltepunkte in Saarbrücken	125
Abbildung 131: Saarbahn-Zielnetz des Verkehrsentwicklungsplans 1997	126
Abbildung 132: Linienüberlagerung – Beispiel Universität, montags bis freitags (HVZ und NVZ)	130
Abbildung 133: Anbindung der Haltestellen Hauptbahnhof und Johanneskirche/Rathaus	131
Abbildung 134: Direktverbindungen ins Stadtzentrum (Bus und Bahn)	132
Abbildung 135: Buserschließung am Beispiel Klarenthal und Gersweiler	133
Abbildung 136: Tarifvergleich von Einzelfahrkarten	137
Abbildung 137: Tarifvergleich von Monatsfahrkarten	137
Abbildung 138: Beispiel für Aushangfahrpläne	138
Abbildung 139: Liniennetzplan Saarbrücken (Bereich Burbach)	139
Abbildung 140: Fahrgastinformation mit DFI und DSA.....	139
Abbildung 141: Fahrgastinformation im Fahrzeug	140
Abbildung 142: Barrierefreiheit im Schienennetz	142
Abbildung 143: Ein-/Ausstiegssituationen.....	143
Abbildung 144: Erscheinungsbild der Zugangsbereiche.....	143
Abbildung 145: Erscheinungsbild und Barrierefreiheit von Saarbahn- und Bushaltestellen	144
Abbildung 146: ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen durch Busspuren und LSA-Bevorrechtigung.....	145
Abbildung 147: Saarbahnfahrzeug	146
Abbildung 148: Wiederwahl und Weiterempfehlung des Saarbahnangebots.....	147

Abbildung 149: P+R-Anlagen in Saarbrücken	151
Abbildung: 150 Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs.....	153
Abbildung: 151 Erreichbarkeit der Universität	154
Abbildung 152: Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Goldene Bremm.....	155
Abbildung 153: Vor- und Nachlauf bei Reisen in Deutschland	157
Abbildung 154: Feste Taxistandorte in der Stadt Saarbrücken	158
Abbildung 155: Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes im Allgemeinkontext	161
Abbildung 156: überregionale und regionale Anbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken	165
Abbildung 157: klassifiziertes Straßennetz der Landeshauptstadt Saarbrücken	167
Abbildung 158: Haupt- und Nebenstraßennetz der Landeshauptstadt Saarbrücken	168
Abbildung 159: Knotenformen im Stadtgebiet von Saarbrücken.....	169
Abbildung 160: Große Kreisverkehre.....	170
Abbildung 161: Streckengeschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h	170
Abbildung 162: Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Saarbrücken mit dem PKW.....	171
Abbildung 163: Cityring Saarbrücken	172
Abbildung 164: Abbiegeverbote und Einbahnstraßen in der Innenstadt.....	173
Abbildung 165: Einbahnstraßen in der Innenstadt.....	174
Abbildung 166: Fahrspurfeine Wegweisung (Betzenstraße)	175
Abbildung 167: Tunnelausfahrt Bahnhofsvorplatz	175
Abbildung 168: Kammartige Erschließung der Innenstadt von der A620 aus	175
Abbildung 169: Verkehrsstärken Kfz-Verkehr (DTVw5) im Stadtgebiet Saarbrücken.....	176
Abbildung 170: Verkehrsstärken Kfz-Verkehr (DTVw5) in der Saarbrücker Innenstadt	177
Abbildung 171: Verteilung Binnenverkehre, Quell-/Zielverkehre, Durchgangsverkehr im Straßennetz.....	178
Abbildung 172: Anteil der Summe aus Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren am Gesamtverkehr.....	179
Abbildung 173: Durchgangsverkehrsströme	180
Abbildung 174: Anteile der Verträglichkeitsklassen	185
Abbildung 175: Verträglichkeitsanalyse Stadtgebiet Saarbrücken.....	185
Abbildung 176: Burbacher Straße.....	186
Abbildung 177: Hauptstraße Ensheim	186
Abbildung 178: Kaiserstraße in Scheidt-Süd.....	186
Abbildung 179: Burbach Bergstraße.....	186
Abbildung 180: Verträglichkeitsanalyse Kernstadt Saarbrücken.....	187
Abbildung 181: Paul-Marien-Straße	187
Abbildung 182: Richard-Wagner-Straße.....	188
Abbildung 183: Viktoriastraße	188
Abbildung 184: Kaiserstraße.....	188
Abbildung 185: Straßenraumstellplätze in der Innenstadt nach Bewirtschaftung	192
Abbildung 186: Gesamtübersicht über die Innenstadtstellplätze	192
Abbildung 187: Parkraumbewirtschaftung in der Saarbrücker Innenstadt.....	193
Abbildung 188: Kapazität der Parkieranlagen in der Innenstadt.....	194
Abbildung 189: Veraltetes, technisch defektes PLS.....	195

Abbildung 190: beispielhafte Beschilderung des neuen Systems	195
Abbildung 191: Grobkörniges Trennungsprinzip im Umfeld Mainzer Straße (pink: Bewohnerparken, blau: Kurzzeitparken, grün: freies Parken)	198
Abbildung 192: Feinkörniges Trennungsprinzip im Umfeld Schloßplatz	198
Abbildung 193: Parkgebühren je erste Stunde für Straßenraumparken (Innenstadt) und wichtige Parkieranlagen	199
Abbildung 194: Zahl der parkenden Fahrzeuge und Auslastung der Stellplätze/Gesamtauslastung	200
Abbildung 195: Auslastung der Stellplätze nach Bewirtschaftung	201
Abbildung 196: Kfz auf Bewohnerstellplätzen nach Parkberechtigung	201
Abbildung 197: Kfz auf PS-Stellplätzen nach Parkberechtigung	202
Abbildung 198: Gesamtauslastung (Stellplatznachfrage vs. Stellplatzangebot) zwischen 2 Uhr und 5 Uhr	202
Abbildung 199: Gesamtauslastung (Stellplatznachfrage vs. Stellplatzangebot) 20 Uhr bis 22 Uhr	203
Abbildung 200: Auslastung der Bewohnerstellplätze 20 Uhr bis 22 Uhr	204
Abbildung 201: Bewirtschaftungszonen mit hohem und sehr hohem Konfliktpotenzial zwischen dem Parken von Anwohnern und Gebietsexternen	205
Abbildung 202: Auslastung der Parkieranlagen Donnerstag, 09.10.2014	207
Abbildung 203: Gesamtauslastung und freie Stellplätze der Parkieranlagen Donnerstag, 09.10.2014	208
Abbildung 204: Auslastung der Parkhäuser Am Schloss, Roonstr., Cinestar und Karstadt 2010 ...	209
Abbildung 205: Freie Kapazitäten Am Schloss, Roonstraße, Cinestar und Karstadt 2010	209
Abbildung 206: Auslastung der Parkieranlagen Samstag, 11.10.2014	210
Abbildung 207: Gesamtauslastung und freie Stellplätze der Parkieranlagen Samstag, 11.10.2014	210
Abbildung 208: Parkraumnachfrage (Fahrzeug-Zielverkehr) für die Gesamtstadt Saarbrücken nach Uhrzeit	212
Abbildung 209: Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage um 11 Uhr	213
Abbildung 210: Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage um 16 Uhr	214
Abbildung 211: Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage um 21 Uhr	214
Abbildung 212: Straßenraumauslastung und Restkapazität der Parkieranlagen (2010 + 2014) um 20 Uhr	215
Abbildung 213: Segmente des Wirtschaftsverkehrs	219
Abbildung 214: Gewerbe- und Industriestandorte in Saarbrücken	220
Abbildung 215: Lkw-Durchfahrtsverbote	221
Abbildung 216: Aufkommensschwerpunkte Lkw-Verkehr (Gesamtstadt)	222
Abbildung 217: Aufkommensschwerpunkte Lkw-Verkehr (Kernstadt)	223
Abbildung 218: Lkw-Verkehrsstärken im Straßennetz	224
Abbildung 219: Reglementierung des Lieferverkehrs in der Fußgängerzone	225
Abbildung 220: Ruhender Verkehr Industriegebiet Süd – Umfeld ZF/Untertürkheimer Straße	226
Abbildung 221.: Wegweiser am St. Johanner Markt	236
Abbildung 222: Touristischer Innenstadtplan Saarbrücken	237
Abbildung 223: ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse um 15 - 16 Uhr, Flughafen	239

Abbildung 224: Anreiseverkehrsmittel der Besucher der Saarbrücker Innenstadt (in % der Befragten)	242
Abbildung 225: Innerstädtische Belastungsschwerpunkte (NO ₂) im Jahr 2015	246
Abbildung 226: jährlicher CO ₂ -Ausstoß in Saarbrücken von 2010 bis 2012 im Bereich Verkehr [in t]247	
Abbildung 227: jährlicher CO ₂ -Ausstoß je Einwohner Saarbrückens von 2010 bis 2012 im Bereich Verkehr [in t].....	248
Abbildung 228: L _{DEN} -Lärmkartierung der Stufe 2: Isophonenkarte (4 m über dem Grund) (Stand 04/2012)	249
Abbildung 229: Entwicklung der Unfallzahlen von 2003 bis 2012 im Vergleich zum Bundesgebiet254	
Abbildung 230: Entwicklung der Verletztenzahlen von 2003 bis 2012 im Vergleich zum Bundesgebiet	254
Abbildung 231: Entwicklung der Zahl getöteter Personen von 2003 bis 2012 im Vergleich zum Bundesgebiet	255
Abbildung 232: Auszug aus der Rangliste des Kinderunfallatlas 2010	256
Abbildung 233: Verkehrsunfälle in Saarbrücken nach Unfallkategorien (2011 bis 2013).....	257
Abbildung 234: Personenschäden nach Unfallfolgen und Beteiligungsart (2011 bis 2013).....	258
Abbildung 235: Unfalltypen bei allen Straßenverkehrsunfällen (2011 bis 2013).....	259
Abbildung 236: Übersicht zu Unfalltypen differenziert nach Unfallfolge (2011 bis 2013).....	259
Abbildung 237: Unfallfolgen bei Fußgängerunfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)	260
Abbildung 238: Unfallkonstellationen bei Fußgängerunfällen mit Personenschaden (2011-2013)261	
Abbildung 239: Unfallfolgen der Fußgänger nach Unfallkonstellationen (2011-2013).....	261
Abbildung 240: Hauptverursacher nach Unfallkonstellationen (2011-2013).....	262
Abbildung 241: Unfalltypen bei Fußgänger-Pkw-Unfällen (2011-2013)	262
Abbildung 242: Unfallfolgen bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)	263
Abbildung 243: Unfallkonstellationen bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden (2011-2013)263	
Abbildung 244: Unfallfolgen der Radfahrer nach Unfallkonstellations (2011-2013).....	264
Abbildung 245: Hauptverursacher nach Unfallkonstellationen (2011-2013).....	264
Abbildung 246: Unfalltypen bei Rad-Pkw-Unfällen (2011-2013)	265
Abbildung 247: Unfallfolgen bei Krad-Unfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)	265
Abbildung 248: Unfallkonstellationen bei Krad-Unfällen mit Personenschaden (2011-2013)	266
Abbildung 249: Unfallfolgen der Kradfahrer nach Unfallkonstellations (2011-2013)	266
Abbildung 250: Unfalltypen bei Krad-Pkw-Unfällen (2011-2013)	267
Abbildung 251: Unfallfolgen bei Pkw-Unfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)	267
Abbildung 252: Unfallkonstellations bei Pkw-Unfällen mit Personenschäden (2011-2013)	268
Abbildung 253: Unfallfolgen der Pkw-Nutzer nach Unfallkonstellations (2011-2013)	268
Abbildung 254: Unfalltypen bei Pkw-Pkw-Unfällen (2011-2013)	269
Abbildung 255: Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) der Jahre 2011-2013272	
Abbildung 256: Aktionen und Programme im Bereich Verkehrssicherheit.....	273

Abbildung 257: Lage der Pfortneranlagen	277
Abbildung 258: Pfortneranlage Lebacher Landstraße	277
Abbildung 259: Prioritätskonzept Busbeschleunigung	279
Abbildung 260: Saarbrücken-App	281
Abbildung 261: Label Saarbrigger Schaffer	281
Abbildung 262: Verkehrslage auf saarländischen Autobahnen	282
Abbildung 263: Handlungsfelder Masterplan VMSaar	283
Abbildung 264: verortete „e-Mobil Saar“-Ladestationen in Saarbrücken und Beispiel einer Station (am Bahnhof Brebach)	294
Abbildung 265: GIU-Ladestellplätze für E-Fahrräder am Parkhaus an der Europaallee	295

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Strukturdanteneckwerte der Stadtbezirke und Stadtteile	9
Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersklasse	11
Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtige Berufseinpender in die Stadt Saarbrücken im Jahr 2013	20
Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtige Berufsauspendler aus der Stadt Saarbrücken im Jahr 2013	21
Tabelle 5: zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zur Fußverkehrsanalyse	76
Tabelle 6: Radroutennetzlücken	82
Tabelle 7: Richtwerte für innerörtliche Radverkehrsanlagen	93
Tabelle 8: Legende zu Radverkehrsachsen-Visualisierungen	102
Tabelle 9: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Themenbereich Radverkehr	115
Tabelle 10: Angebot im Fernverkehr (Zusammenfassung)	121
Tabelle 11: Produkte im Nahverkehr	122
Tabelle 12: Direktverbindungen ab Saarbrücken im regionalen Schienenverkehr	124
Tabelle 13: Regionales Busangebot von/nach Saarbrücken	128
Tabelle 14: Nachtangebot für Saarbrücken	133
Tabelle 15: AST-Angebot in Saarbrücken	134
Tabelle 16: Tarifstruktur zwischen Saarbrücken Hauptbahnhof und Forbach sowie Saargemünd	136
Tabelle 17: Umsetzungsbilanz bei den prioritären Achsen	145
Tabelle 18: Negativ bewertete Kriterien im ÖPNV-Kundenbarometer	148
Tabelle 19: Signifikante Änderungen in der Kundenzufriedenheit	148
Tabelle 20: Stärken und Schwächen des ÖPNV in Saarbrücken	160
Tabelle 21: Reisezeiten und Distanzen ausgewählter Ziele zur Landeshauptstadt Saarbrücken	166
Tabelle 22: Straßen mit der höchsten Verkehrsbelastung in Saarbrücken	177
Tabelle 23: Punkteverteilung bei den Bewertungskriterien	183
Tabelle 24: Verträglichkeit nach Punktwertklassen	184
Tabelle 25: Stärken-Schwächen-Analyse für den Kfz-Verkehr	191
Tabelle 26: Parkgebühren im Städtevergleich	199
Tabelle 27: Parkieranlagen der Erhebung im Oktober 2014	206

Tabelle 28: Stärken und Schwächen im Bereich Wirtschaftsverkehr in Saarbrücken	227
Tabelle 29: Übernachtungszahlen 2013 im Städtevergleich (Auswahl Städte mit 150.000 bis 500.000 Einw.)	228
Tabelle 30: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Tourismus- und Einkaufsverkehr	243
Tabelle 31: jährlicher CO ₂ -Ausstoß in Saarbrücken von 2010 bis 2012 im Bereich Verkehr [in t] .	247
Tabelle 32: jährlicher CO ₂ -Ausstoß je Einwohner Saarbrückens von 2010 bis 2012 im Bereich Verkehr [in t]	248
Tabelle 33: Zahl von unterschiedlichen Lärmpegeln betroffener Menschen (Straße)	250
Tabelle 34: Zahl von unterschiedlichen Lärmpegeln betroffener Menschen (Schiene)	251
Tabelle 35: Stärken und Schwächen im Bereich Verkehrssicherheit in Saarbrücken	274
Tabelle 36: Stärken und Schwächen im Bereich Verkehrssystemmanagement in Saarbrücken ...	285
Tabelle 37: zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Thema Mobilitätsmanagement	290
Tabelle 38: Städtestatistik Cambio (Stand: November 2014)	299
Tabelle 39: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Themenbereich E-Mobilität und neue Mobilität	302

1 Anlass, Aufgabenstellung und Verfahren

Die Landeshauptstadt Saarbrücken stellt derzeit einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) auf. Damit sollen die strategischen Zielsetzungen, Leitlinien und Strategien für die zukünftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt bis 2030 festgelegt werden. Fragen, die behandelt werden sollen, sind z. B. „Wie werden sich die Menschen zukünftig in Saarbrücken bewegen? Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen angegangen werden? Welche Prioritäten sind zu setzen?“. Der neue Verkehrsentwicklungsplan löst damit den bisherigen Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt von 1994 ab. Die Erarbeitung eines neuen VEP ist erforderlich, da in Saarbrücken in den letzten 20 Jahren viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur vorgenommen wurden und sich die Stadt gleichzeitig auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einstellen muss. Als integriertes Handlungskonzept ist der Verkehrsentwicklungsplan verkehrsmittelübergreifend angelegt (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und deckt sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr sowie alle Verkehrszwecke ab (Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Einkauf, Begleitwege etc.).

Mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans sind die Büros Planersocietät sowie Gertz, Gutsche, Rümenapp (GGR) beauftragt worden. Eine verwaltungsinterne Projektsteuerungsgruppe, eine ämterübergreifende Verwaltungsarbeitsgruppe sowie ein VEP-Beirat und verschiedene thematische Fokusgruppen (Region und Stadt, Einzelhandel und Tourismus, ÖPNV Region und Stadt) begleiten die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans. Hier werden Zwischenergebnisse des VEP-Prozesses diskutiert sowie die Abstimmung und Koordinierung mit anderen Planwerken (Stadtentwicklungskonzept, städtebauliches Entwicklungskonzept, Nahverkehrsplan, Luftreinhalteplanung, Lärmaktionsplanung etc.) vorgenommen. Alle Arbeitsergebnisse werden mit der Bürgerschaft in Bürgerforen und Bürgerwerkstätten diskutiert und weitergehende Anregungen werden aufgenommen. Zugleich steht der Öffentlichkeit prozessbegleitend eine Internetseite für den VEP mit allen Arbeitsergebnissen zur Verfügung, die jeweils in den verschiedenen Planungsphasen unmittelbar kommentiert werden können und dann im Arbeitsprozess Berücksichtigung finden.

1.1 Beteiligungsprozess und Verfahren zur Erarbeitung des VEP

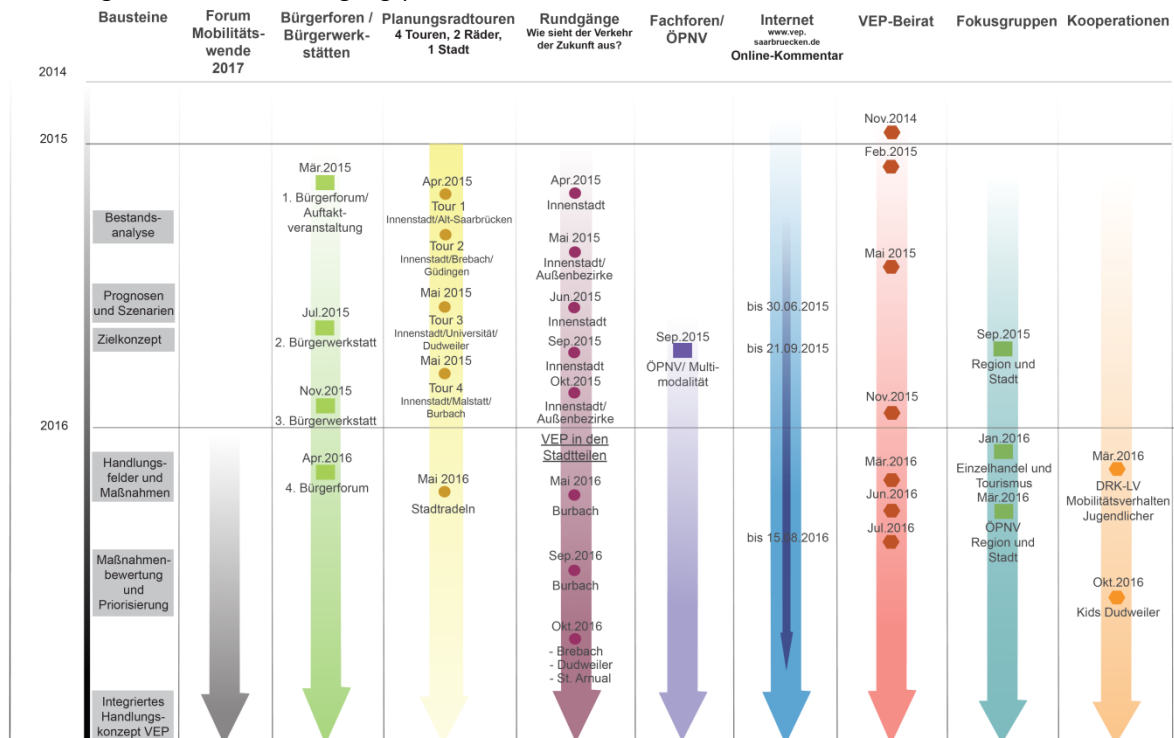
Der gesamte Erarbeitungsprozess des VEP erfolgt in vier Phasen (vgl. folgende Abbildung) und wird durch einen breit angelegten Planungsdialog begleitet. Die Moderation des Partizipationsprozesses übernehmen die Büros memo consulting sowie TOLLERORT (ehemals Raum + Prozess.)

Beteiligung und VEP-Beirat

Der gesamte Erarbeitungsprozess des VEP wird in enger Zusammenarbeit der Verwaltung gemeinsam mit den Gutachtern durchgeführt und durch einen intensiven Beteiligungsprozess kontinuierlich begleitet. Dieser Beteiligungsprozess wird zum einen in Form mehrerer öffentlicher Veranstal-

tungen (VEP-Bürgerforen- und Bürgerwerkstätten, Planungsradtouren und -rundgängen sowie Fachforen und Fokusgruppen) und zum anderen über einen interessensübergreifenden VEP-Beirat geführt (vgl. Abb. 1).

Abbildung 1: Ablauf und Beteiligungsprozess zum VEP-Saarbrücken



Quelle: Stadt Saarbrücken

Eine besondere Funktion hat der VEP-Beirat, der den gesamten VEP-Prozess begleitet und sich aus ca. 40 Institutionsvertreterinnen und -vertretern zusammensetzt. Dazu gehörten neben den Vertretern der Fraktionen des Stadtrats, u.a. die IHK, die Handwerkskammer, die Arbeitskammer, der Verein für Handel und Gewerbe, der ADAC, der ADFC, der VCD, die Saarbahn, die Universität, der Städtebau-, der Senioren- und der Behindertenbeirat, Vertreter von städtischen Ämtern mit den Schwerpunkten Zuwanderung und Migration, Kinder und Bildung, der Regionalverband, das saarländische Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr sowie weitere Behörden.

Durch den Beirat wird sichergestellt, dass die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Fachakteure in den VEP einfließen können und dass zusammen mit der Bürgerschaft in den Bürgerforen ein möglichst breiter gesellschaftlicher Konsens zur Entwicklung der Mobilität in der Landeshauptstadt erreicht werden kann. Der VEP-Beirat wirkt bei der Bewertung der Zwischenergebnisse mit und gibt Rückmeldungen zu grundlegenden Richtungsentscheidungen des Projektes. In zwei Sitzungen des Beirates (im November 2014 sowie im Februar 2015) wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse reflektiert und kommentiert.

Das erste öffentliche Bürgerforum zum Baustein „Analyse“ fand am 21. März 2015 im VHS-Zentrum am Schloss statt. Rund 140 Saarbrücker haben die bisherigen Ergebnisse des Analyseprozesses diskutiert. Das Bürgerforum war in zwei Veranstaltungs-Blöcke organisiert: einen informativen Teil sowie vier Gesprächsrunden als aktiver Beteiligungspart für die Bürger.

Abbildung 2: Diskussion während Bürgerbeteiligung



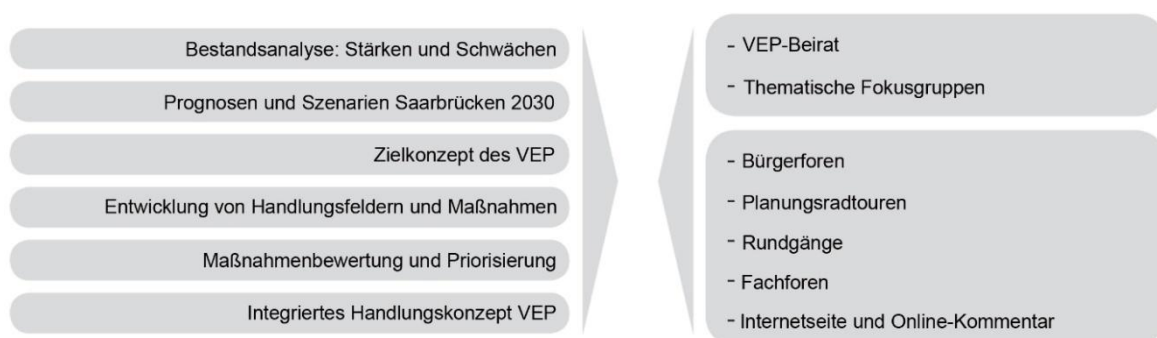
Foto: Stadt Saarbrücken

Bearbeitungsphasen des VEP

Die Phasen des Erarbeitungsprozesses des VEP sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die Analyse der derzeitigen Situation mit der Darstellung von „Stärken und Schwächen“ stellt die erste Phase des VEP dar, die mit dem vorliegenden Zwischenbericht dokumentiert wird. In dieser Phase wurden alle politischen Parteien sowie Träger öffentlicher Belange angeschrieben, um Problempunkte und Themen abzufragen. Ebenso fand im März 2015 die Auftaktveranstaltung des Beteiligungsverfahrens als öffentlichen Bürgerforum statt, bei dem die Ergebnisse der Bestandsanalyse von den Bürgerinnen und Bürgern kritisch reflektiert wurden und gleichzeitig die Möglichkeit bestand, weitere Chancen und Mängel zum Verkehr in Saarbrücken zu benennen.

Abbildung 3: Bearbeitungsphasen des VEP Saarbrücken

BEARBEITUNGSPHASEN und PLANUNGSDIALOG VEP Saarbrücken 2030
mit Bürgerschaft, Verbänden, Experten, Politik ...



Quelle: eigene Darstellung

Im nächsten Schritt nach der Bestandsanalyse wurden die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans definiert sowie mehrere Zukunftsszenarien zum Verkehr 2030 in Saarbrücken diskutiert, welche einen Blick auf zukünftige Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze werfen.

Darauf aufbauend wurden zum Winter 2015/2016 Teilkonzepte für alle Verkehrsmittel entwickelt und eine Maßnahmenbewertung vorgenommen.

Abschließend wurde ein Entwurf für den VEP bis zum Sommer 2016 erarbeitet, der ein Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus & Bahn, Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr) festlegt, das Prioritäten und Handlungsschwerpunkte benennt und letztlich den politischen Gremien zur abschließenden Beschlussfassung vorgelegt wurde.

In allen Phasen wurde eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit angestrebt, um die Ergebnisse der einzelnen Planungsphasen zu reflektieren und zu ergänzen. Der vorliegende Zwischenbericht fasst den derzeitigen Stand der Bestandsanalyse zum Zeitpunkt Ende 2014 zusammen.

2 Verkehrliche Ausgangssituation in Saarbrücken

2.1 Lage im regionalen Raum und verkehrliche Einbindung

Die Landeshauptstadt Saarbrücken befindet sich mitten in der internationalen SaarLorLux-Region bzw. des europäischen Kooperationsraums „Grande Région/Großregion“, der neben dem Saarland, Lothringen und Luxemburg auch Rheinland-Pfalz und Wallonien umfasst. Saarbrücken ist international ausgerichtet und liegt unmittelbar an der Grenze zu Frankreich. Als Landeshauptstadt des Saarlandes, als grenzüberschreitendes Oberzentrum und als einzige Großstadt des Saarlandes nimmt Saarbrücken eine wichtige Bedeutung für das Saarland, aber auch für das französische Umland ein.

Saarbrücken ist Mitglied und Zentrum des Regionalverbandes Saarbrücken, der als Umlandkreis insgesamt 10 Städte und Gemeinden im Umfeld von Saarbrücken umfasst. Fast ein Drittel der Gesamtbevölkerung des Saarlandes lebt im Regionalverband, wobei etwa 18% der Gesamtbevölkerung des Saarlandes auf die Stadt Saarbrücken entfällt. Saarbrücken ist Sitz der Landesregierung, der Ministerien, zentraler Behörden, der Kammern und Verbände das Verwaltungszentrums des Saarlandes. Zugleich ist Saarbrücken auch Arbeitsplatzschwerpunkt der Region. Von den über 360.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Saarlandes entfallen mit ca. 107.000 fast 30% auf die Stadt Saarbrücken. Saarbrücken stellt gleichzeitig den bedeutendsten Kultur-, Messe-, Bildungs- und Einkaufsstandort dar.

Diese Fakten unterstreichen die herausragende raumordnerische Funktion der Stadt als einziges Oberzentrum im Saarland mit einer Bedeutung über die bundesdeutschen Grenzen hinaus. Die nächstgrößeren Kommunen sind Völklingen (38.500 Einwohner), Püttlingen (18.700 Einwohner) sowie Heusweiler (18.100 Einwohner), welche allesamt im Regionalverband liegen, sowie St. Ingbert im Nordosten (36.300 Einwohner) und Forbach (21.600 Einwohner) auf französischer Seite.

Verkehrliche Anbindung der Stadt Saarbrücken

Die Stadt Saarbrücken ist ein zentraler Verknüpfungspunkt für den Straßen- sowie für den Bus- und Bahnverkehr im Saarland und in der anliegenden deutsch-französischen Grenzregion. Sowohl das Straßen- als auch das Schienennetz bündeln sich in und um Saarbrücken (siehe Abbildung 4). Ebenso verfügt die Landeshauptstadt über einen internationalen Flughafen (u.a. mit regelmäßigen Verbindungen nach Berlin, Hamburg und Luxemburg).

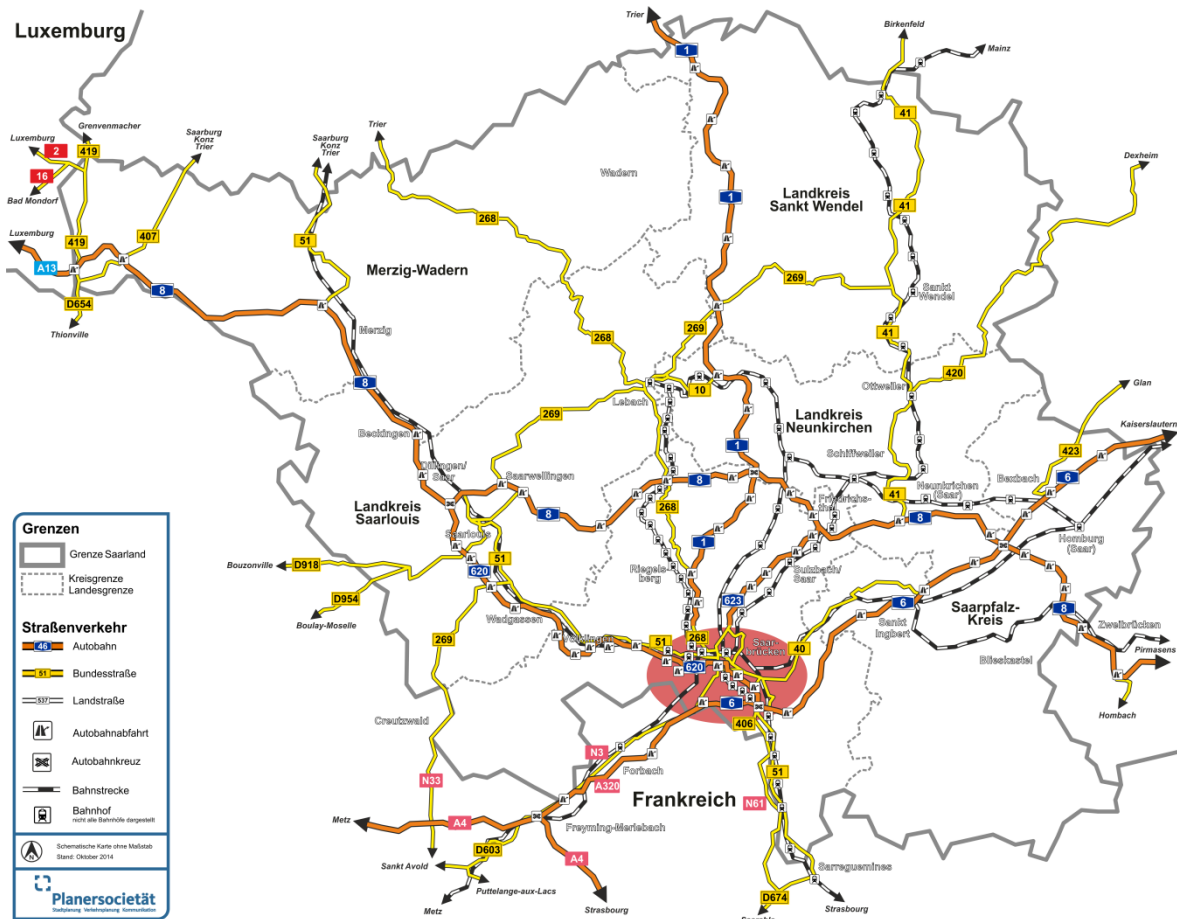
Die Landeshauptstadt wird durch ein dichtes Netz aus Bundesautobahnen in das deutsche und europäische Fernstraßennetz eingebunden, hierzu zählen

- die A 6 mit Anschluss nach Frankreich sowie in Richtung Mannheim/Frankfurt,
- die A 623 in Richtung Norden/Nordosten,
- die A 1 in Richtung Norden/Trier sowie

- die A 620 in Richtung Nordwesten/Luxemburg.

Die A 620 verläuft in Ost-West-Richtung zentral durch das Stadtgebiet entlang der Saar und nimmt somit einen Sonderstatus ein. Sie verfügt in Saarbrücken über mehrere Anschlussstellen und dient daher auch als stadtteilverbindende Stadtautobahn. Ergänzt wird das regionale- und überregionale Straßennetz durch mehrere Bundes- und Landesstraßen (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: verkehrliche Einbindung Saarbrückens



Quelle: eigene Darstellung

Zentraler Verknüpfungspunkt im Bus- und Bahnangebot ist der Saarbrücker Hauptbahnhof. Nicht weit entfernt existiert an der Dudweiler Straße seit 2014 ein zentrales Fernbusterminal. Von hier aus werden z.B. direkte Verbindungen in Richtung Köln, Berlin, Straßburg und Freiburg angeboten. Zudem existiert vom Hauptbahnhof eine wichtige Fernbuslinie zwischen Saarbrücken und Luxemburg, die vergleichbar mit einer regionalen Schnellbuslinie ist. Das regionale Schienensystem besteht einerseits aus der Saarbahn, die von Lebach bis nach Saargemünd fährt und dabei das Stadtgebiet von Nord nach Süd durchquert, sowie andererseits mehreren Schienenstrecken, die ins Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen sowie nach Frankreich führen:

- **Pfälzische Ludwigsbahn** nach Mannheim über
Homburg (Saar), Kaiserslautern, Neustadt (Weinstraße) und Ludwigshafen (Rhein)

- **Nahetalbahn** nach Bingen (Rhein) über
Sulzbach (Saar), Neukirchen (Saar), Idar-Oberstein und Bad Kreuznach
Züge aus Saarbrücken fahren ab Bad Kreuznach weiter nach Mainz und Frankfurt (Main)
(Flughafen und Hauptbahnhof).
- **Fischbachthalbahn** nach Neunkirchen (Saar) über
Quierschied
Züge aus Saarbrücken fahren ab Quierschied weiter nach Lebach
- **Forbacher Bahn** nach Rémillly über
Forbach und Hombourg-Haut
Züge aus Saarbrücken fahren weiter bis Metz.
- **Obere Saartalbahn** nach Saargemünd über
Kleinblittersdorf
Züge aus Saarbrücken fahren weiter nach Straßburg. Saarbahnverkehr zwischen Saarbrücken und Saargemünd.
- **Saarstrecke** nach Trier
über Völklingen, Merzig (Saar) und Saarlouis
- **Köllertalbahn** von Völklingen nach Lebach über
Walpertshofen und Heusweiler
Saarbahn aus Saarbrücken nutzt diese Bahnstrecke zwischen Walpertshofen und Lebach.

Neben dem Angebot aus Regionalzügen erfolgt die Anbindung an den Fernverkehr durch regelmäßige ICE- und TGV-Verbindungen an die Metropolregionen Paris und Frankfurt am Main, die jeweils in 1½ Stunden erreichbar sind. In Mannheim und Frankfurt (Main) bestehen Anschlüsse zum deutschlandweiten Fernverkehrsnetz. Das aktuelle Angebot im Nah- und Fernverkehr wird im Kapitel 7 ausführlicher dargestellt.

2.2 Siedlungsstrukturelle Rahmendaten der Stadt Saarbrücken

Das rund 167 km² umfassende Stadtgebiet Saarbrückens erstreckt sich beiderseits der Saar in einer Ausdehnung von ca. 23 km in Ost-West- sowie etwa 17 km in Nord-Süd-Richtung. Saarbrücken gliedert sich in vier Stadtbezirke, die sich in 20 Stadtteile aufteilen (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5: Stadtbezirke und Stadtteile Saarbrückens



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage GeoBasis-DE und BKG 2014

Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Die heutige Siedlungsstruktur Saarbrückens resultiert einerseits aus der historischen Entwicklung. Andererseits spiegeln sich noch heute die Gemeindegemeinschaften Anfang des 20. Jahrhunderts sowie die Gebiets- und Verwaltungsreform des Saarlandes im Jahr 1974 mit mehreren Eingemeindungen in der heterogenen und polyzentralen Siedlungsstruktur wider. Während das Zentrum beidseitig der Saar im Bezirk Mitte mit seinem dicht bebauten Stadtkern den Handels- und Arbeitsplatzschwerpunkt darstellt, ist die Siedlungsstruktur in den anderen Stadtrand-Bezirken aufgelockert und besitzt vor allem in Halberg einen fast dörflichen Charakter. Die größten Stadtteile mit nebenzentralen Versorgungsfunktionen sind Burbach und Dudweiler.

Tabelle 1: Strukturdanteneckwerte der Stadtbezirke und Stadtteile

Stadtbezirk	Stadtteil	Einwohner	Arbeitsplätze	erwerbstätige Bevölkerung
		am Ort der Hauptwohnung (Stand: 31.08.2014)	Daten aus dem Verkehrsmodell, gerundete Werte	Daten aus dem Verkehrsmodell, gerundete Werte
West		31.581	17.300	12.500
	<i>Gersweiler</i>	6.323	2.200	2.600
	<i>Klarenthal</i>	5.252	3.100	2.200
	<i>Altenkessel</i>	5.419	1.600	2.400
	<i>Burbach</i>	14.587	10.400	5.300
Mitte		93.248	97.200	38.000
	<i>Alt-Saarbrücken</i>	19.066	24.000	7.700
	<i>Malstatt</i>	28.016	10.400	10.800
	<i>St. Johann</i>	30.485	54.500	13.500
	<i>Eschberg</i>	6.350	1.300	2.200
	<i>St. Arnual</i>	9.331	7.000	3.800
Dudweiler		27.492	9.300	11.200
	<i>Dudweiler</i>	19.491	7.400	7.900
	<i>Jägersfreude</i>	1.922	300	800
	<i>Herrensohr</i>	2.118	400	900
	<i>Scheidt</i>	3.961	1.200	1.600
Halberg		25.686	24.200	10.400
	<i>Schafbrücke</i>	2.935	1.400	1.200
	<i>Bischmisheim</i>	3.901	1.300	1.600
	<i>Ensheim</i>	3.541	5.900	1.500
	<i>Brebach-Fechingen</i>	5.798	5.900	2.300
	<i>Eschringen</i>	1.221	300	500
	<i>Güdingen</i>	5.050	7.600	2.000
	<i>Bübingen</i>	3.240	1.800	1.300
Gesamt		178.007	148.000	72.100

Quelle: Stadt Saarbrücken, Bevölkerungsstatistik 8/2014; Stadt Saarbrücken, Stadtteildossier 12/2013; Verkehrsmodell Saarbrücken

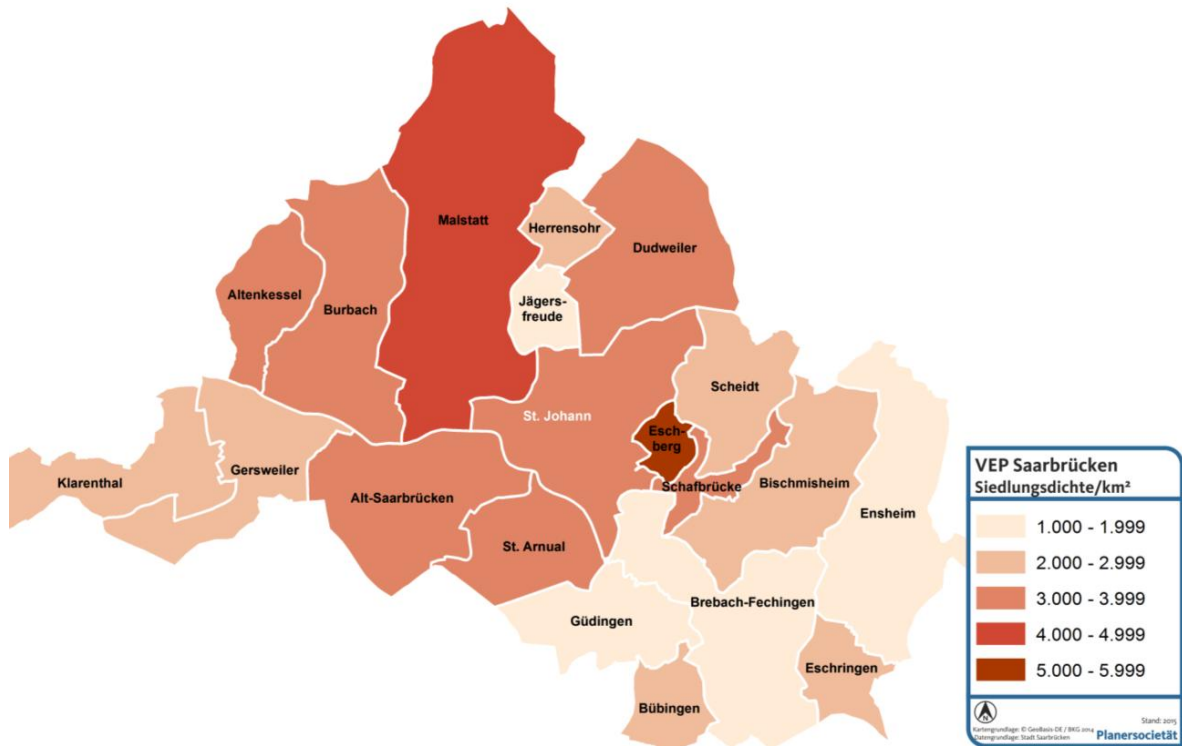
Prägende Faktoren für die Siedlungsstruktur sind zum anderen die Nähe zur Saar sowie die Topographie. Die Saar als Wirtschafts- und Verkehrsweg führte zu einer Siedlungs- und Arbeitsplatzverdichtung an den Uferbereichen, was sich bis heute an der Bandstadtstruktur entlang des Flusses ablesen lässt. Die bewegte Topographie führte zudem dazu, dass sich die Siedlungsbereiche und die Verkehrsachsen in den Tallagen stark verdichteten.

Aus der heterogenen Stadtstruktur ergibt sich, dass sich die 178.000 Einwohner ungleich auf die einzelnen Bezirke und Stadtteile verteilen. Der einwohnerstärkste und flächengrößte Stadtbezirk ist der in vielen Bereichen dicht bebaute Bezirk Mitte. Mit über 93.000 Einwohnern beinhaltet er das Zentrum Saarbrückens. In ihm wohnt somit mehr als die Hälfte der Bevölkerung und somit auch ein Großteil der Erwerbstätigen¹. Hier befinden sich auch die beiden am dichtesten besiedel-

¹ Die Angaben zur Erwerbstätigenzahl beziehen sich auf die Gesamtzahl der Beschäftigten – d.h. die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der weiteren Beschäftigten (geringfügig Beschäftigte, Beamte, Selbstständige etc.). Die Zahlen basieren auf den Werten des Verkehrsmodells Saarbrücken.

ten Stadtteile Eschberg (5.380 Einwohner/km² Siedlungsfläche) sowie Malstatt (4.740 Einwohner/km² Siedlungsfläche) (siehe Abbildung 6). Vergleichsweise dünn besiedelt ist der flächengroße, aber einwohnerschwache und teils dörflich wirkende Ostbezirk Halberg.

Abbildung 6: Bevölkerungsdichte der Stadtteile (Bevölkerung/km² Siedlungsfläche)



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage GeoBasis-DE/BKG 2014; Datengrundlage: Stadt Saarbrücken

Die Arbeitsplatzdichten der Stadtteile² je km² Siedlungsfläche sind in Abbildung 7 dargestellt. Eine große Anzahl von Arbeitsplätzen sowie die höchste Arbeitsplatzdichte zeigen sich erwartungsgemäß im Zentrum in den Stadtteilen St. Johann und Alt-Saarbrücken. Viele Arbeitsplätze gibt es auch in den Stadtteilen Burbach und Malstatt (jeweils ca. 10.400), was vor allem auf die Gewerbegebiete an der Saar zurückzuführen ist. Die Arbeitsplatzdichte ist aufgrund der Flächengröße dieser Stadtteile aber weniger auffällig.

² Wie die Erwerbstätigenzahl entstammt die Zahl der Arbeitsplätze in den Stadtteilen den Werten des Verkehrsmodells Saarbrücken.

Abbildung 7: Arbeitsplatzdichte der Stadtteile (Arbeitsplätze/km² Siedlungsgebiet)

Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage GeoBasis-DE/BKG 2014; Datengrundlage: Verkehrsmodell Saarbrücken

Altersstruktur der Bevölkerung

Die Altersstruktur der Saarbrücker Bevölkerung liegt für das Jahresende 2013 vor und kann der Tabelle 2 entnommen werden. Die Einteilung nach Altersklassen orientiert sich an den aus verkehrlicher Sicht relevanten Altersgrenzen bzw. Lebensphasen, bspw. den allgemeinen Grenzen für den Übergang in die Schule, den Führerscheinbesitz oder den Ausstieg aus dem Erwerbsleben.

Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersklasse

Saarbrücker Bevölkerung nach Altersklassen (Stand: 31.12.2013, am Ort der Hauptwohnung)								
	< 6 Jahre	6 - 9 Jahre	10 - 15 Jahre	16 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 44 Jahre	45 - 64 Jahre	> 64 Jahre
absolut	8.010	5.294	8.443	3.254	16.322	47.911	53.013	36.744
Anteil (%)	4,5	3,0	4,7	1,8	9,1	26,8	29,6	20,5
Saarland Anteil (%)	4,1	3	5,4	2	7,9	23	32,5	22,1

Quelle: Stadt Saarbrücken, stat.info 1/14

Auf die Altersklassen der Personen im erwerbsfähigen Alter (16 bis einschl. 64 Jahre) entfallen 120.500 Personen. Dies sind etwa 67 % der Einwohner, von denen etwa 60 % (siehe Tabelle 1) einem Erwerb nachgehen.

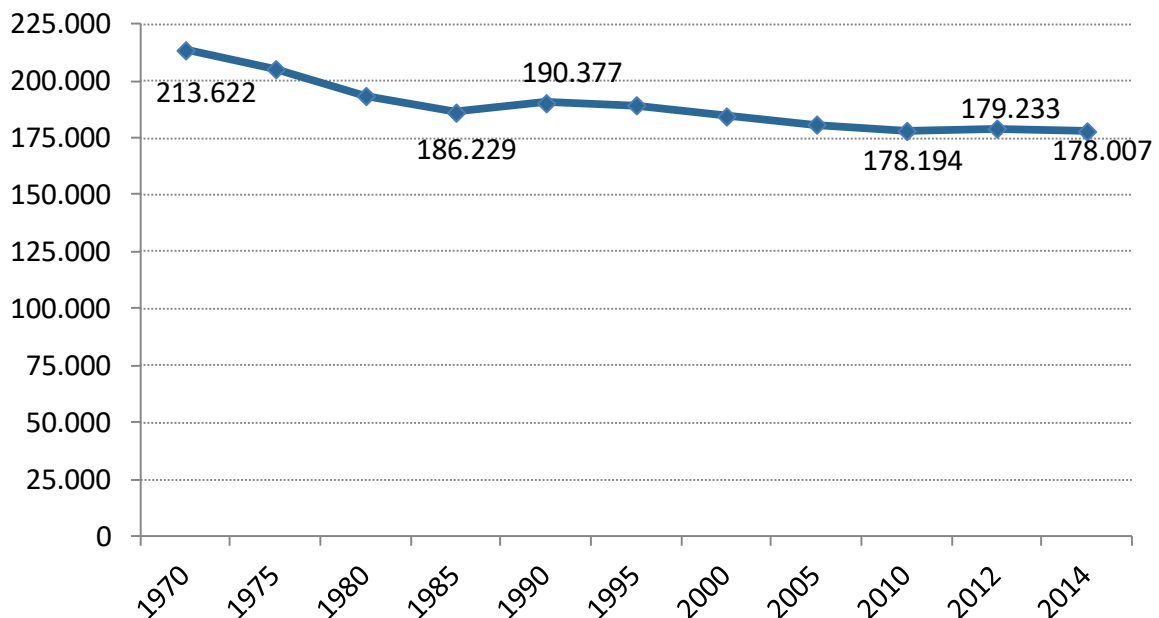
Der Anteil der Kleinkinder (jünger als sechs Jahre) liegt bei etwa 4,5 %. Die Gruppe der 6 bis 15-jährigen, dies entspricht in etwa der Altersklasse der schulpflichtigen Kinder, macht fast 8 % der Bevölkerung aus. Auf Personen im Alter von 65 Jahren und älter entfallen ca. 22 %.

Verglichen mit der Altersstruktur des Saarlandes zeigt Saarbrücken erhöhte Anteile der Altersgruppen der 18 bis 24-jährigen sowie der 25 bis 44-jährigen. Demgegenüber sind insbesondere die Anteile der Bevölkerung ab 45 Jahre geringer. Eine mögliche Erklärung ist der Bildungs- und Hochschulstandort Saarbrücken, der zu einem Zuzug von Studierenden führt (Altersklasse der 18- bis 35-jährigen).

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre und Jahrzehnte gibt Abbildung 8 wieder. Insgesamt zeigt sich eine tendenziell abnehmende Bevölkerungszahl der Stadt Saarbrücken, wobei die Statistik in einigen Zeiträumen Zunahmen ausweist. Dies betrifft die späten 1980er Jahre sowie auch die Jahre 2011 und 2012. Bis August 2014 hat sich die Bevölkerung aber wieder auf ca. 178.000 verringert.

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung Saarbrückens (1970 bis 2014)



Quelle: Stadt Saarbrücken - stat.info 1/14 sowie Bevölkerungsstatistik 8/2014

2.3 Pendlerverflechtungen

Zu den Pendlerverflechtungen zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und ihrem Umland liegen Daten sowohl von der Bundesagentur für Arbeit (Pendlerstatistik) als auch aus dem Verkehrsmodell der Stadt Saarbrücken vor.

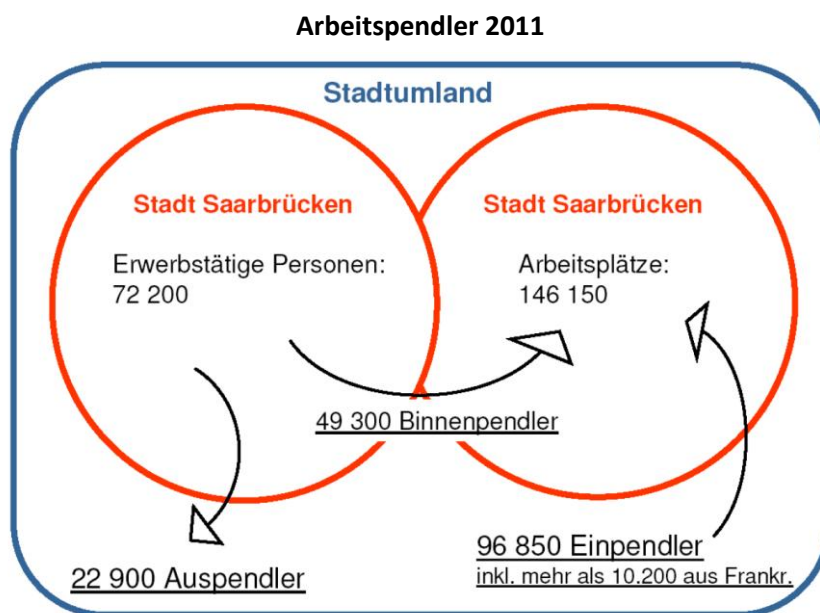
Die Statistik der Bundesagentur für Arbeit umfasst dabei ausschließlich Informationen zu den Berufspendlerverflechtungen, d. h. den Wohn- und Arbeitsorten von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Auszubildenden. Aus diesen lassen sich jedoch nicht unmittelbar reale Verkehrsbeziehungen ableiten, da die Pendlerstatistik keine Pendlerverflechtungen von Beamten und Selbstständigen erfasst, keine urlaubs- und krankheitsbedingten Abwesenheiten berücksichtigt

und darüber hinaus auch keine Informationen zur Verkehrsmittelwahl enthält. Des Weiteren sind in der Pendlerstatistik auch nur die Einpendler von Frankreich nach Saarbrücken und nicht die Pendler in der entgegengesetzten Richtung enthalten.

Die nachfolgenden Analysen zu den Pendlerverflechtungen stützten sich daher in erster Linie auf das Verkehrsmodell der Stadt Saarbrücken. Diesem Modell liegen umfangreiche Recherchen und Abstimmungen vor allem zu den Pendlerverflechtungen zwischen Saarbrücken und Frankreich sowie zu den Pendlerbeziehungen im Ausbildungsverkehr und bei den sonstigen Verkehren zugrunde. Es stellt damit die vollständigste Datengrundlage zu den Pendlerverflechtungen dar, die zudem differenzierte Aussagen zur Verkehrsmittelnutzung und zu den Wegezwecken erlaubt.

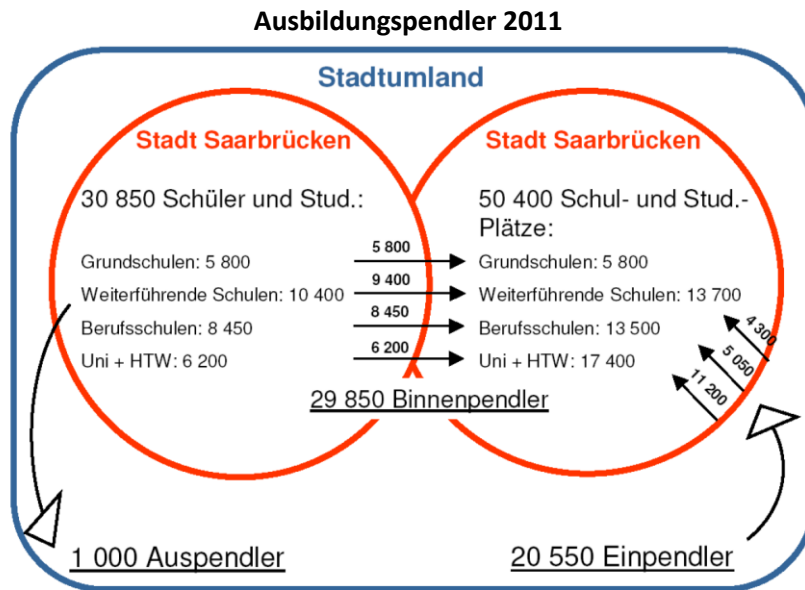
Die im Verkehrsmodell der Stadt Saarbrücken enthaltenen Pendlerverflechtungen basieren auf den in den folgenden Abbildungen dargestellten Ansätzen für die Berufs- und Ausbildungspendler (Stand 2011). Aus diesen wird bereits die erhebliche Bedeutung der Pendlerverkehre für das Verkehrsgeschehen innerhalb Saarbrückens deutlich. So werden alleine zwei Drittel der in Saarbrücken liegenden Arbeitsplätze sowie ca. 40 % der in Saarbrücken vorhandenen Schul- und Studienplätze von Einpendlern besetzt. Zudem pendelt immerhin fast ein Drittel der in Saarbrücken wohnenden Erwerbstätigen zum Arbeiten über die Stadtgrenze in das Umland. Im Ausbildungsverkehr sind hingegen die Auspendler nur von geringer Bedeutung.

Abbildung 9: Ein-, Aus- und Binnenpendler beim Wegezweck Arbeit



Quelle: R+T 2011, S. 12 f.

Abbildung 10: Ein-, Aus- und Binnenpendler beim Wegezweck Ausbildung



Quelle: R+T 2011, S. 12 f.

Aus der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit ergibt sich darüber hinaus, dass sich zwischen 2000 und 2013 vor allem die Zahl der Einpendler nach Saarbrücken erhöht hat (ca. +1.450 Personen bzw. +2,1%). Dabei war jedoch bei den Einpendlern aus Frankreich ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Waren es im Jahr 2000 noch fast 12.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die zum Arbeiten nach Saarbrücken kamen, hat sich deren Zahl bis ins Jahr 2013 auf 8.100 und somit um ca. 36% reduziert (vgl. Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2014). Als Gründe werden unter anderem ein Rückgang der Sprachkompetenz sowie verstärkte Verflechtungen zwischen Luxemburg und Frankreich genannt.

Noch stärker als die Zahl der Einpendler hat, nach den Daten der Bundesagentur für Arbeit, in den letzten Jahren die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Auspendler aus Saarbrücken zugenommen. Diese stieg zwischen 2000 und 2013 um ca. 3.500 Personen bzw. +23%.

Die aufgeführten Pendlerzahlen geben den jeweiligen Gesamtumfang der Verflechtungen zwischen Wohnort und Arbeits- bzw. Ausbildungsort an. Das Verkehrsmodell der Stadt Saarbrücken bildet hingegen das normalwerktägliche³ Verkehrsgeschehen ab und berücksichtigt somit auch urlaubs- und krankheitsbedingte Abwesenheiten vom Arbeits- bzw. Ausbildungsort sowie Teilzeitbeschäftigungen, denen nicht an allen Tagen einer Woche nachgegangen wird. Die nachfolgend aufgeführten Werte für die normalwerktäglichen Pendlerverflechtungen liegen damit immer unter den o.g. Gesamtansätzen.

An Normalwerktagen pendeln ca. 141.500 Personen aus dem Umland in die Stadt Saarbrücken ein, lediglich ca. 25.000 Personen pendeln in die entgegengesetzte Richtung. Der größte Anteil sowohl bei den Ein- als auch bei den Auspendlern entfällt dabei auf Arbeitsverkehre (ca. 58% aller Einpendler bzw. ca. 73% aller Auspendler). Weiterhin – von nicht unerheblicher Bedeutung – sind

³ Als Normalwerktag werden die Werktagen von Montag bis Freitag außerhalb von Wochen mit Ferien- oder Feiertagen bezeichnet.

die Einpendler im Einkaufs- und Freizeitverkehr (42.100 Personen). An einzelnen Samstagen sowie französischen Feiertagen kann sich diese Zahl teilweise auch mehr als verdoppeln oder verdreifachen. Weiterhin gibt es noch rund 18.000 Ausbildungspendler, die jeden Tag nach Saarbrücken einpendeln (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Pendlerverflechtungen an Normalwerktagen von/nach Saarbrücken

Wegezzweck	Einpendler nach Saarbrücken		Auspendler aus Saarbrücken	
	Tägl. Personen	in %	Tägl. Personen	in %
Arbeit	81.600	58 %	18.100	73 %
Bildung	17.800	13 %	600	2 %
Einkauf *	42.100	29 %	4.600	19 %
Freizeit *			700	3 %
Sonstiges *			700	3 %
Gesamt	141.500	100 %	24.700	100 %

* Die Zwecke Einkauf und Freizeit können modellbedingt nur bei den Auspendlern separat ausgewertet werden. Bei den Einpendlern sind sie im Wegezzweck „Sonstiges“ enthalten.
Alle Zahlen sind Modellzahlen, d. h. sie stellen die täglichen Pendler dar (mit Abzug von krankheits- oder urlaubsbedingten Ausfällen. Alle Werte sind auf 100 gerundet.

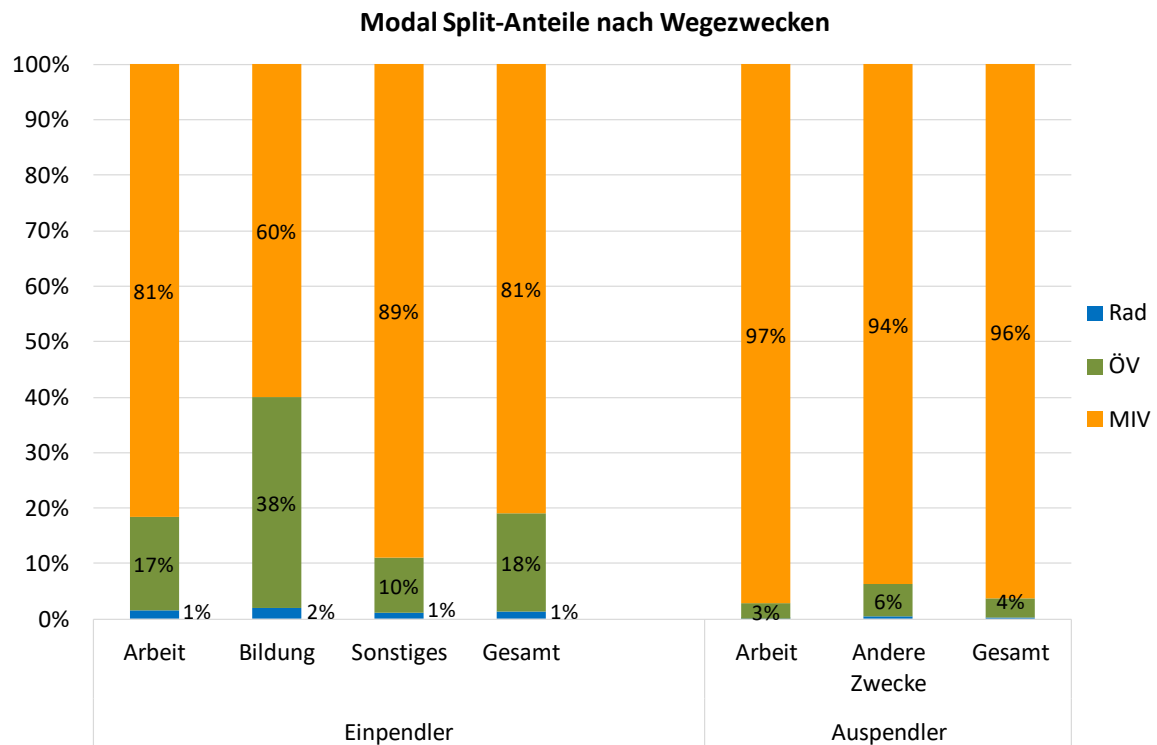
Quelle: eigene Auswertungen des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken

Die Verkehrsmittelwahl bei den Stadt-Umland-Verflechtungen wird mit Anteilen von 81 % bei den Einpendlern nach Saarbrücken und 96 % bei den Auspendlern eindeutig vom motorisierten Individualverkehr dominiert.

Öffentliche Verkehrsmittel nutzen hingegen ca. 18 % aller Einpendler und nur ca. 4 % aller Auspendler. Dabei kann der ÖV lediglich bei den Einpendlern im Ausbildungsverkehr, die allerdings oftmals noch nicht über eine Pkw-Fahrerlaubnis bzw. einen Pkw verfügen, einen höheren Marktanteil von fast 40 % erzielen. Bei den Einpendlern mit „sonstigen Wegezzwecken“, d. h. vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr, liegt der ÖV-Anteil nur bei unterdurchschnittlichen 10 %. Angesichts des nicht unerheblichen Umfangs dieser „sonstigen Wegezzwecke“ kann dies aber durchaus ein bisher nur wenig ausgeschöpftes Potenzial für die Weiterentwicklung des ÖPNV darstellen.

Der Radverkehr spielt mit Modal-Split Anteilen von max. 2 % sowohl bei den Ein- als auch bei den Auspendlern praktisch keine Rolle (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Modal Split nach Wegezwecken

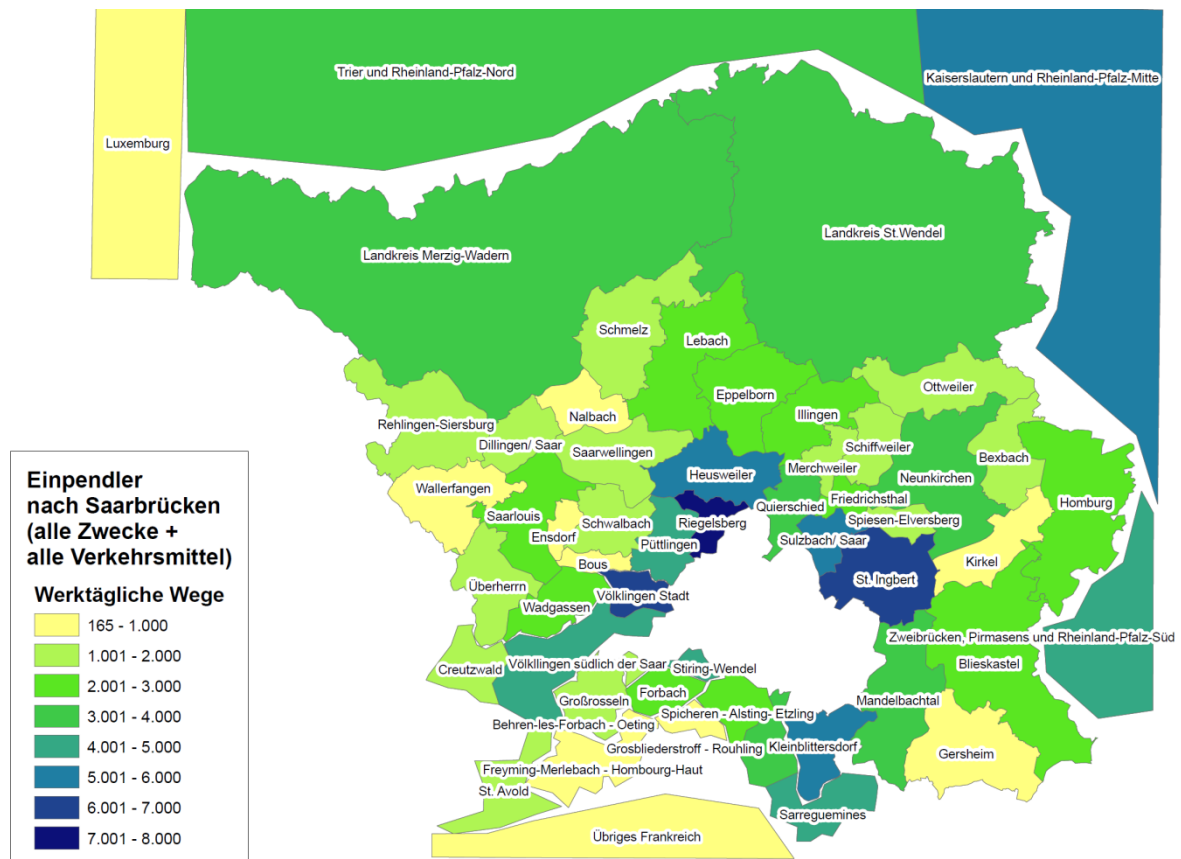


Quelle: eigene Auswertungen des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken

Die räumliche Verteilung der Herkunftsorte der Einpendler nach Saarbrücken ist vor allem durch ein starkes Aufkommen aus den unmittelbar um Saarbrücken liegenden Gemeinden und Städten geprägt (vgl. Abbildung 13). Die größten normalwerktäglichen Einpendlervolumen (mit mehr als 5.000 Einpendlern) haben dabei Völklingen (ca. 11.000), Riegelsberg (ca. 7.800), St. Ingbert (ca. 6.900), Kleinblittersdorf (ca. 5.600), Sulzbach (ca. 5.300) und Heusweiler (ca. 5.000).

Darüber hinaus existieren jedoch auch sehr aufkommensstarke, eher überregionale Einpendlerverflechtungen. So kommen alleine aus anderen Bundesländern (insb. Rheinland-Pfalz) ca. 13.400 Einpendler. Des Weiteren pendeln über die Staatsgrenze zu Frankreich ca. 25.000 Personen nach Saarbrücken ein (ca. 10.000 als Arbeitspendler, ca. 15.000 mit anderen Wegezwecken).

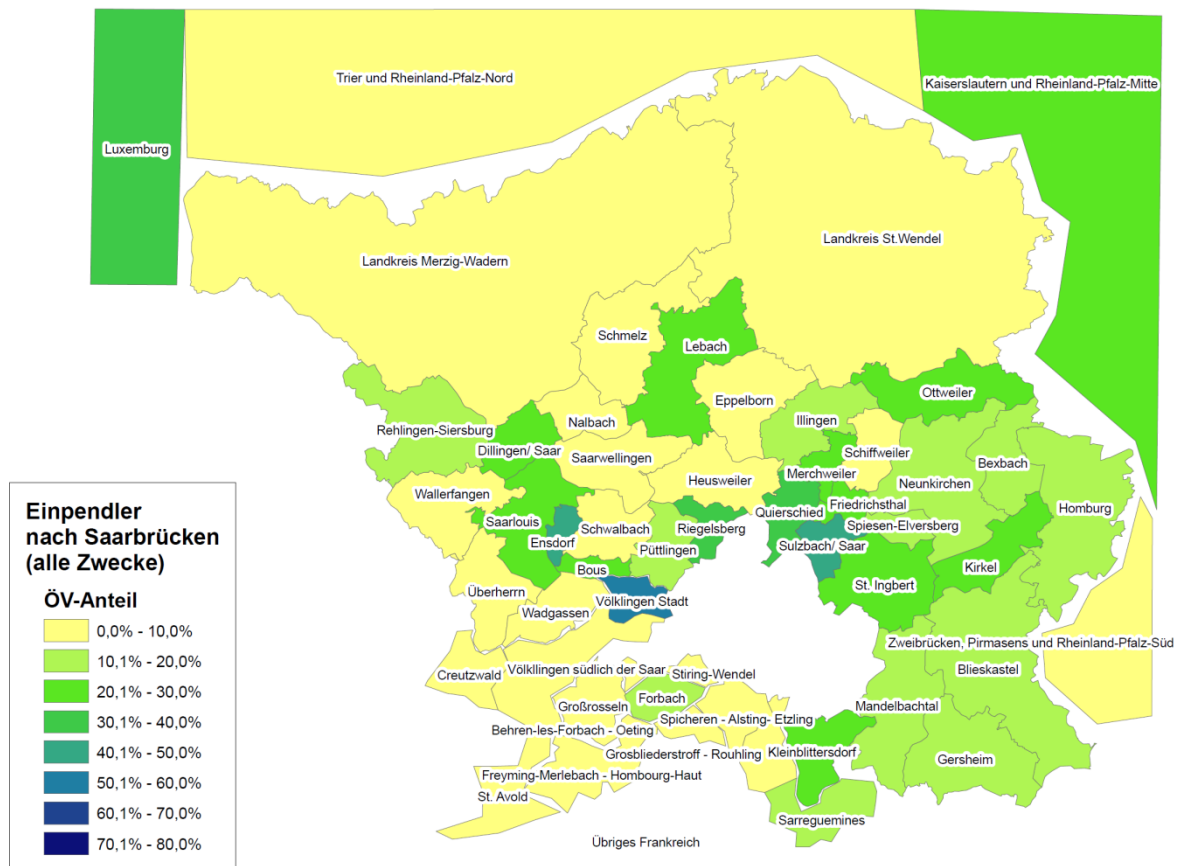
Abbildung 13: Herkunftsorte der Einpendler nach Saarbrücken



Quelle: eigene Auswertungen des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken

Hinsichtlich der ÖV-Anteile auf den einzelnen Einpendlerverflechtungen weist das Verkehrsmodell der Stadt Saarbrücken eine große Spannweite zwischen 0 und ca. 50 % aus. Dabei spiegeln sich in der räumlichen Verteilung in Abbildung 14 vor allem die Schienenverbindungen zwischen Stadt und Umland deutlich wider (Achsen Völklingen-Saarlouis, Riegelsberg-Lebach, Quierschied-Merchweiler, Sulzbach-Neunkirchen, St. Ingbert-Homburg, Kleinblittersdorf-Saargemünd). Überdurchschnittlich hohe ÖV-Anteile von über 30 % bestehen aus den Strömen von Sulzbach (ca. 50 %), Ensdorf (ca. 46 %), Völklingen (ca. 33 %) und Riegelsberg (ca. 30 %).

Abbildung 14: ÖV-Anteile bei den Einpendlern nach Saarbrücken nach Herkunftsorten

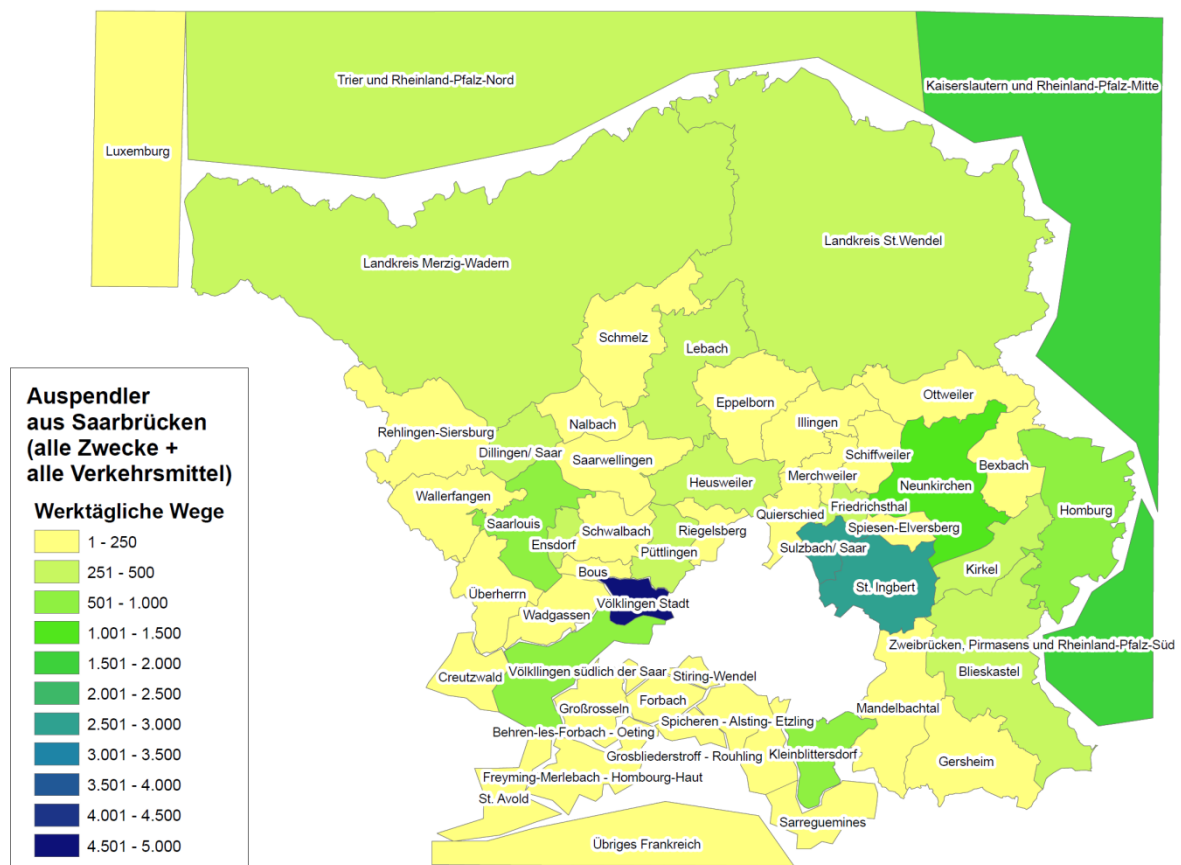


Quelle: eigene Auswertungen des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken

Die räumliche Verteilung der Zielorte der Auspendler aus Saarbrücken in Abbildung 15 zeigt eine deutliche Konzentration auf relativ wenige Kommunen. So haben die drei stärksten Auspendlerströme nach Völklingen (ca. 5.600), St. Ingbert (ca. 2.900) und Sulzbach (ca. 2.600) zusammen bereits einen Anteil von ca. 45 % am gesamten Auspendlervolumen.

Auch bei den Auspendlern existieren jedoch relativ aufkommensstarke, überregionale Pendlerverflechtungen. So pendeln an einem Normalwerktag von Saarbrücken alleine ca. 3.500 Personen nach Rheinland-Pfalz und in andere Bundesländer. Über die Staatsgrenze zu Frankreich pendeln hingegen nur ca. 500 Personen.

Abbildung 15: Zielorte der Auspendler aus Saarbrücken



Quelle: eigene Auswertungen des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken

Zur näheren Analyse der Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl bei den Ein- und Auspendlern sind in den beiden nachfolgenden Tabellen (Tabelle 3 -Einpender- und Tabelle 4 -Auspendler-) die Pendlervolumen bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zusammen mit dem Reisezeitfaktor als Verhältnis der ÖV- zur MIV-Reisezeit von bzw. zu den jeweiligen Herkunfts- und Zielorten angegeben. Dieser Faktor liefert somit Anhaltspunkte zur Qualität der Verbindungen des ÖV im Vergleich zum MIV. Es zeigt sich teils deutlich, dass auf vielen Relationen der MIV schneller ist (Reisezeitverhältnis > 1). Temporäre Stauerscheinungen durch ein hohes Verkehrsaufkommen oder Baustellen sind hier aber nicht berücksichtigt.

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtige Berufseinpendler in die Stadt Saarbrücken im Jahr 2013

Arbeitsort	Wohnort		Fahrzeiten in Minuten		ÖV/MIV-Verhältnis	Einpendler
			ÖV	MIV		
	Raumbezug: Staat, Bundesland, Landkreis (LK) oder kreisfreie Stadt	davon Stadt oder Gemeinde im Landkreis (> 1.000 Pendler)				
Saarbrücken	EINPENDLER SUMME					69.915
	davon:					
	Saarland					51.878
	Regionalverband Saarbrücken					18.991
		<i>Friedrichsthal</i>	17(RB)	18	0,9	1.163
		<i>Großrosseln</i>	44(BUS,RB)	18	2,4	1.006
		<i>Heusweiler</i>	26(BUS)	22	1,2	2.182
		<i>Kleinblittersdorf</i>	21(STB)	14	1,5	2.035
		<i>Püttlingen</i>	47(BUS,STB)	20	2,4	2.272
		<i>Quierschied</i>	12(RB)	15	0,8	1.793
		<i>Riegelsberg</i>	20(STB)	16	1,3	2.542
		<i>Sulzbach/Saar</i>	10(RB)	15	0,7	2.030
		<i>Völklingen</i>	12(RB)	13	0,9	3.968
	Lk Merzig-Wadern					2.240
	Lk Neunkirchen					8.357
		<i>Eppelborn</i>	37(RB)	26	1,4	1.356
		<i>Illingen</i>	25(RB)	25	1	1.276
		<i>Neunkirchen, Stadt</i>	26(RB)	25	1	2.039
		<i>Schiffweiler</i>	40(RB)	23	1,7	1.077
		<i>Spiesen-Elversberg (Spiesen)</i>	50(BUS,RB)	21	2,4	1.058
	Lk Saarlouis					9.655
		<i>Lebach</i>	42(BUS)	30	1,4	1.013
		<i>Saarlouis, Stadt</i>	23(RB)	24	1	1.619
		<i>Schwalbach</i>	47(BUS,RB)	25	1,9	999
		<i>Wadgassen</i>	36(BUS,RB)	16	2,3	1.421
	Saarpfalz-Kreis					9.171
		<i>Blieskastel</i>	37(BUS,RB)	27	1,4	1.412
		<i>Homburg</i>	26(RE)	27	1	1.096
		<i>Mandelbachtal (Ommersheim)</i>	46(BUS,STB)	18	2,6	1.740
		<i>St. Ingbert</i>	12(RB)	17	0,7	3.308
	Lk St. Wendel					3.464
		<i>St. Wendel, Stadt</i>	33(RE)	37	0,9	1.016
	andere Bundesländer:					9.714
	Nordrhein-Westfalen					1.323
	Hessen					618
	Rheinland-Pfalz					4.958
	Baden-Württemberg					988
	Bayern					689
	sonstige Bundesländer					1.138
	Ausland:					8.323
	Frankreich					8.094
	sonstiges Ausland					163
	sonstige/keine Zuordnung möglich					66

Quelle: eigene Darstellung, Grundlage: Statistik Bundesagentur für Arbeit 2013 - Arbeitsmarkt in Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtige Berufsauspendler aus der Stadt Saarbrücken im Jahr 2013

Wohnort	Arbeitsort					Auspendler	
	Raumbezug: Staat, Bundesland, Landkreis (LK) oder kreisfreie Stadt	davon Stadt oder Gemeinde im Landkreis (> 100 Pendler)	Fahrzeiten in Minuten		ÖV/MIV- Verhältnis	(ohne Aus- pendler über die Staats- grenze)	
			ÖV	MIV			
Saarbrücken	Auspendler SUMME					18.977	
	davon:						
	Saarland					14.550	
	Regionalverband Saarbrücken					5.078	
		Friedrichsthal	16(RB)	15	1,1	231	
		Heusweiler	27(BUS)	20	1,4	323	
		Kleinblittersdorf	21(STB)	14	1,5	707	
		Püttlingen	43(STB,BUS)	18	2,4	411	
		Quierschied	12(RB)	14	0,9	171	
		Riegelsberg	19(STB)	13	1,5	202	
		Sulzbach/Saar	9(RB)	11	0,8	1.237	
		Völklingen	10(RB)	13	0,8	1.729	
	Lk Merzig-Wadern					423	
		Merzig, Stadt	34(RB)	29	1,2	185	
	Lk Neunkirchen					1.972	
		Illingen	24(RB)	22	1,1	204	
		Neunkirchen, Stadt	27(RB)	21	1,3	1.298	
		Schiffweiler	35(RB)	21	1,7	115	
		Spiesen-Elversberg (Spiesen)	43(RB,BUS)	18	2,4	138	
	Lk Saarlouis					2.658	
		Dillingen/Saar	24(RB)	24	1	412	
		Lebach	43(RB)	28	1,5	314	
		Saarlouis, Stadt	20(RB)	23	0,9	1.013	
		Saarwellingen	47(RB,BUS)	24	2	199	
		Überherrn	69(RB,BUS)	22	3,1	192	
		Wadgassen	25(RB,BUS)	16	1,6	159	
	Saarpfalz-Kreis					4.017	
		Bexbach	43(RE,RB)	24	1,8	145	
		Blieskastel	37(RB,BUS)	26	1,4	434	
		Homburg	23(RE)	27	0,9	1.092	
		Kirkel	17(RE)	20	0,9	272	
		Mandelbachtal (Ommersheim)	44(STB,BUS)	18	2,4	177	
		St. Ingbert	10(RB)	17	0,6	1.858	
	Lk St. Wendel					402	
		St. Wendel, Stadt	28(RE)	34	0,8	262	
	andere Bundesländer:						4.427
	Nordrhein-Westfalen						794
	Hessen						610
	Rheinland-Pfalz						1.346
	Baden-Württemberg						766
	Bayern						471
	sonstige Bundesländer						440
	Ausland (Angaben beziehen sich auf das gesamte Saarland)						8.300
	Frankreich (Stand 2006)						1.000
	Luxemburg (Stand 2010)						7.300
	andere Länder						keine Angabe

Quelle: eigene Darstellung, Grundlage: Statistik Bundesagentur für Arbeit 2013 - Arbeitsmarkt in Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern; Grundlage für Auspendler ins Ausland: Statistisches Amt Saarland, Saarbrücken 2012

3 Mobilität der Saarbrücker Bevölkerung

Ein detailliertes Bild zum Verkehrsverhalten der Saarbrücker Bevölkerung liefert die Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010. Die schriftliche Befragung von rund 10.000 Menschen in Saarbrücken war aufgrund der Stichprobenziehung nach dem Zufallsprinzip in mehreren Kategorien (Alter, Geschlecht, Gebietstyp und Nationalität) repräsentativ angelegt. Die Ergebnisse dazu sind in einem eigenen Bericht dokumentiert worden (siehe IVV 2011). Für den Verkehrsentwicklungsplan stellen die Eckdaten zum Mobilitätsverhalten eine wichtige Grundlage dar. Diesbezüglich sind die Ursprungsdaten aus der Verkehrsbefragung 2010 hinsichtlich verschiedener Fragestellungen vertieft untersucht worden, um daraus Mängel und Chancen für die Bestandsanalyse abzuleiten. Die folgenden Ausführungen stellen hierzu einige wichtige Auswertungen vor und ergänzen somit die Auswertungen aus dem Jahr 2011.

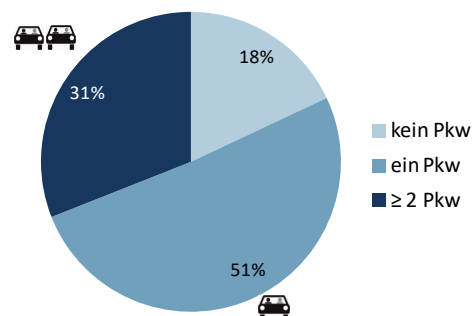
3.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Mobilitätswerkzeuge

Eine signifikante Einflussgröße für das verkehrsbezogene Verhalten einer Bevölkerung – zum Beispiel bei der Wahl des Verkehrsmittels – ist der Bestand von Mobilitätswerkzeugen, die Haushalten bzw. Personen zur Verfügung stehen. Dazu gehören z.B. der Führerscheinbesitz, der ÖV-Zeitkarten-, der Pkw- und/oder Fahrradbesitz sowie die eingeschränkte oder uneingeschränkte persönliche Fahrzeugverfügbarkeit. Deshalb werden im Folgenden die Verkehrsmittelverfügbarkeit und der Besitz von Mobilitätswerkzeugen eingehender untersucht und grafisch dargestellt.

Autobesitz

Es wird zunächst deutlich, dass Saarbrückens Bevölkerung eine für Großstädte überdurchschnittlich hohe Pkw-Ausstattung besitzt. 82 % der Haushalte in Saarbrücken verfügen über mindestens einen Pkw. Der Anteil der autofreien Haushalte liegt in Saarbrücken mit 18 % deutlich unter dem von anderen Großstädten.⁴ Fast ein Drittel der Haushalte in Saarbrücken verfügt über zwei oder mehr Pkw. Insgesamt entfallen 1,19 Kfz auf jeden Haushalt bzw. 0,68 Kfz auf jede Person – auch dies sind relativ hohe Werte.⁵

Abbildung 16: Pkw-Verfügbarkeit



Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen der Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010

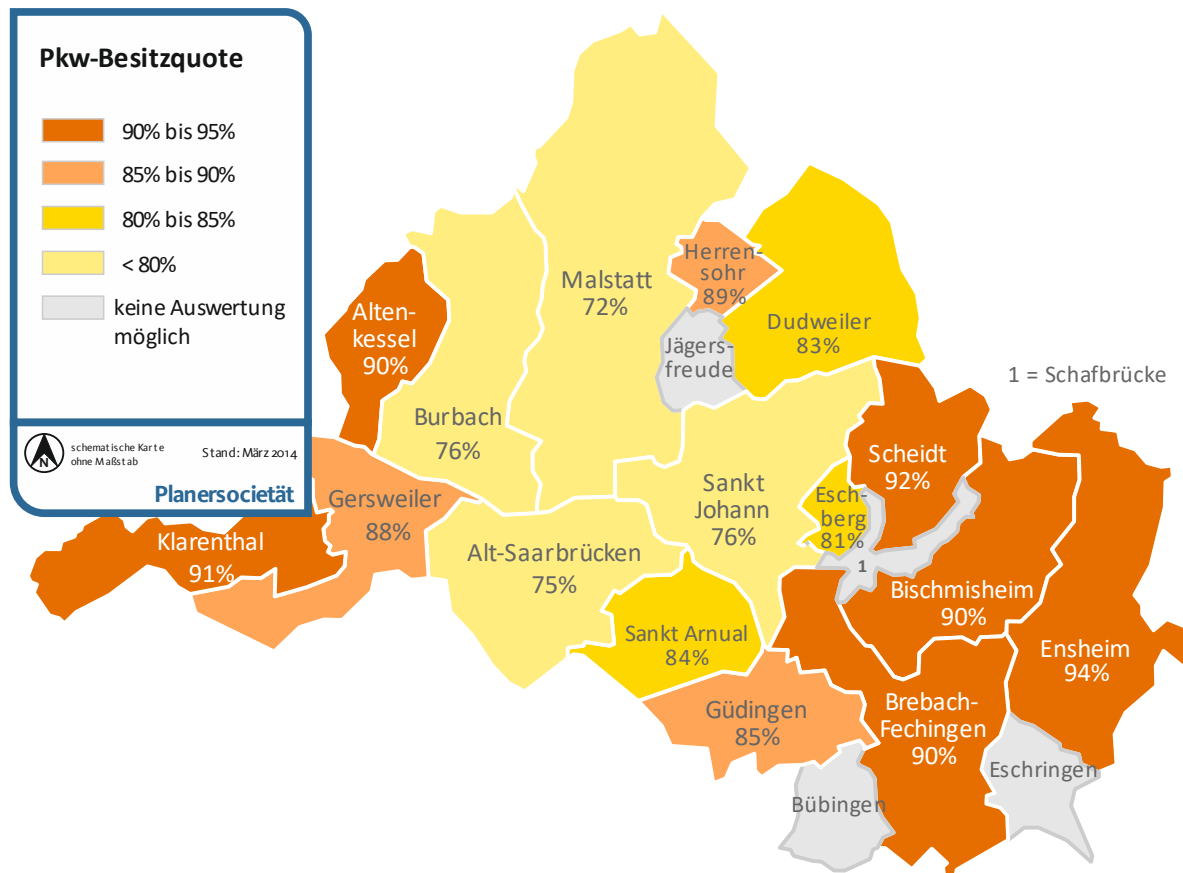
In erheblichem Maße prägt die Haushalts- und Sozialstruktur die Pkw-Ausstattung. Demnach handelt es sich im Allgemeinen eher um größere oder einkommensstärkere Haushalte, denen mehr

⁴ bspw. Kassel 30 %, Mainz 30 %, Kiel 29 % (vgl. SrV 2008)

⁵ bspw. Kfz/Person: Mainz 0,55, Kassel 0,52, Kiel 0,50 (vgl. SrV 2008)

als ein Pkw zur Verfügung steht. Demgegenüber weisen Einpersonenhaushalte und einkommensschwächere Haushalte einen eher geringen Pkw-Besitz auf.

Abbildung 17: Pkw-Besitzquote der Haushalte nach Stadtteilen⁶



Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf Grundlage der Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010

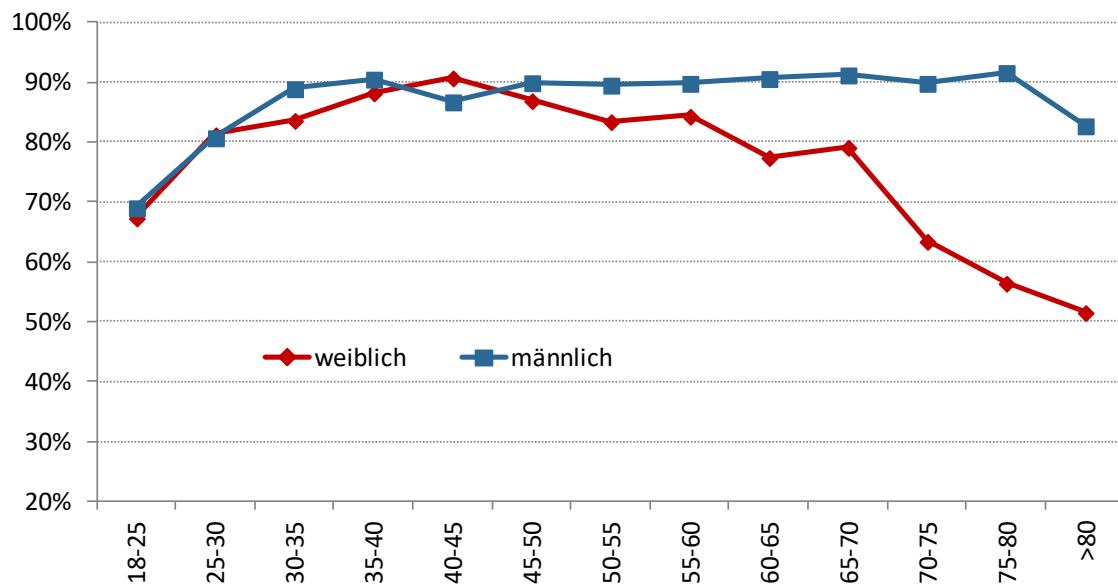
Die Pkw-Ausstattung ist unmittelbar an die strukturräumliche Lage des Stadtteils innerhalb des Stadtgebiets gekoppelt. Beispielsweise liegt die Pkw-Ausstattung in den dichteren und zentral gelegenen Stadtteilen Alt-Saarbrücken, Sankt Johann sowie Malstatt unter 80% und in den eher ländlicheren Stadtteilen meist über 90%.

Führerscheinbesitz

Grundvoraussetzung für das Autofahren ist neben dem Besitz eines Pkw das Vorhandensein einer Fahrerlaubnis. In Saarbrücken verfügen 82% der Erwachsenen über einen Pkw-Führerschein (Bundesdurchschnitt MID: 88%). Während in der Altersgruppe von 25 bis 60 Jahren eine hohe Führerscheinbesitzquote sowohl unter Männern als auch Frauen festzustellen ist, ergeben sich erwartungsgemäß deutliche Alters- und Geschlechtsunterschiede bei der über 70-jährigen Bevölkerung (siehe Abbildung 18). In dieser Gruppe fällt der Pkw-Führerscheinbesitz der Frauen deutlich ab.

⁶ In den Stadtteilen Jägersfreude, Bübingen, Schafbrücke und Eschringen kann aufgrund der z. T. geringen Fallzahl (< 100 Haushalte) keine validen Aussagen auf Stadtteilebene getroffen werden.

Abbildung 18: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Altersgruppe und Geschlecht

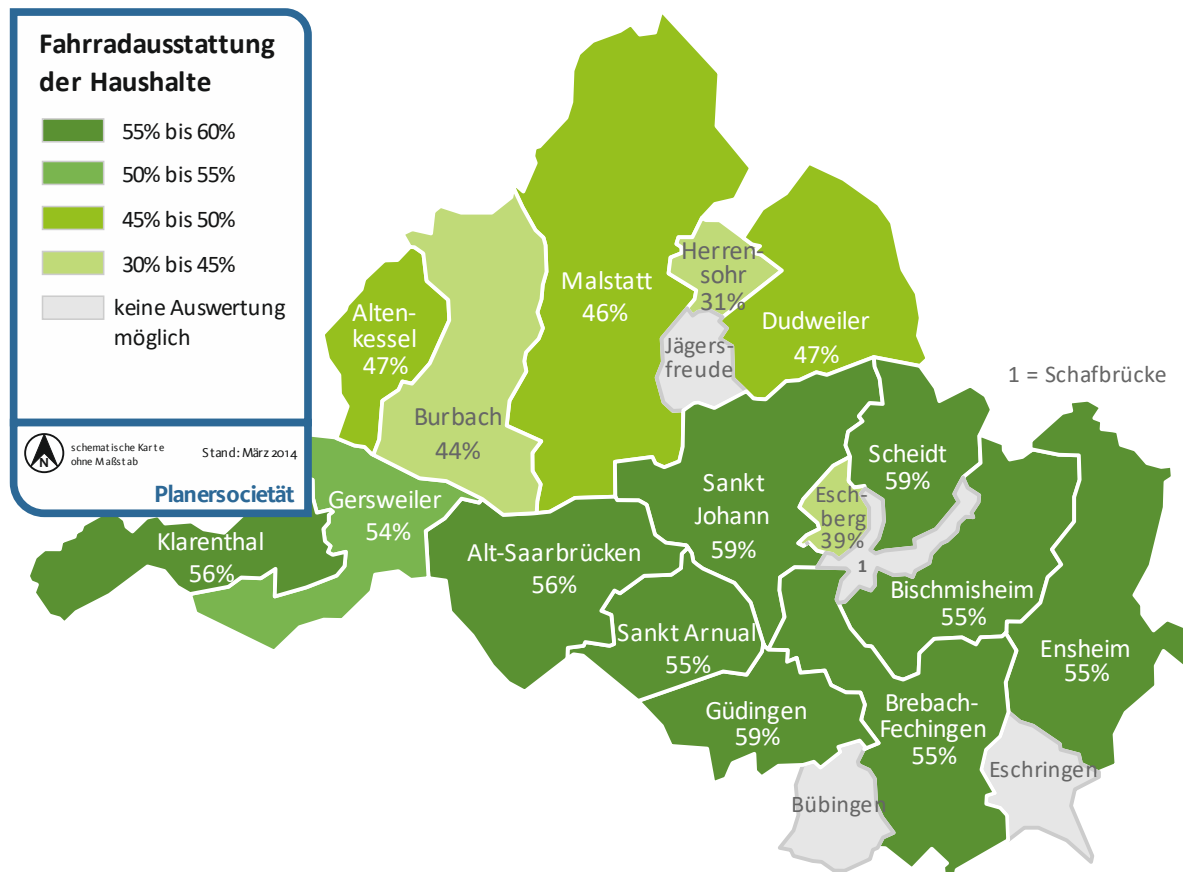


Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen der Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010

Fahrradbesitz

Die Ausstattung der Haushalte in Saarbrücken mit Fahrrädern ist mit 52 % sehr gering und liegt damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (82 %) und auch unter den Werten anderer topografisch bewegter Großstädte (z. B. Kassel 64 %). Jeder Haushalt verfügt im Durchschnitt über 1,1 Fahrräder (zum Vergleich: ein Haushalt in einer Fahrradstadt wie Bremen weist durchschnittlich 1,7 Fahrrädert auf).

Abbildung 19: Fahrradausstattung der Haushalte nach Stadtteil



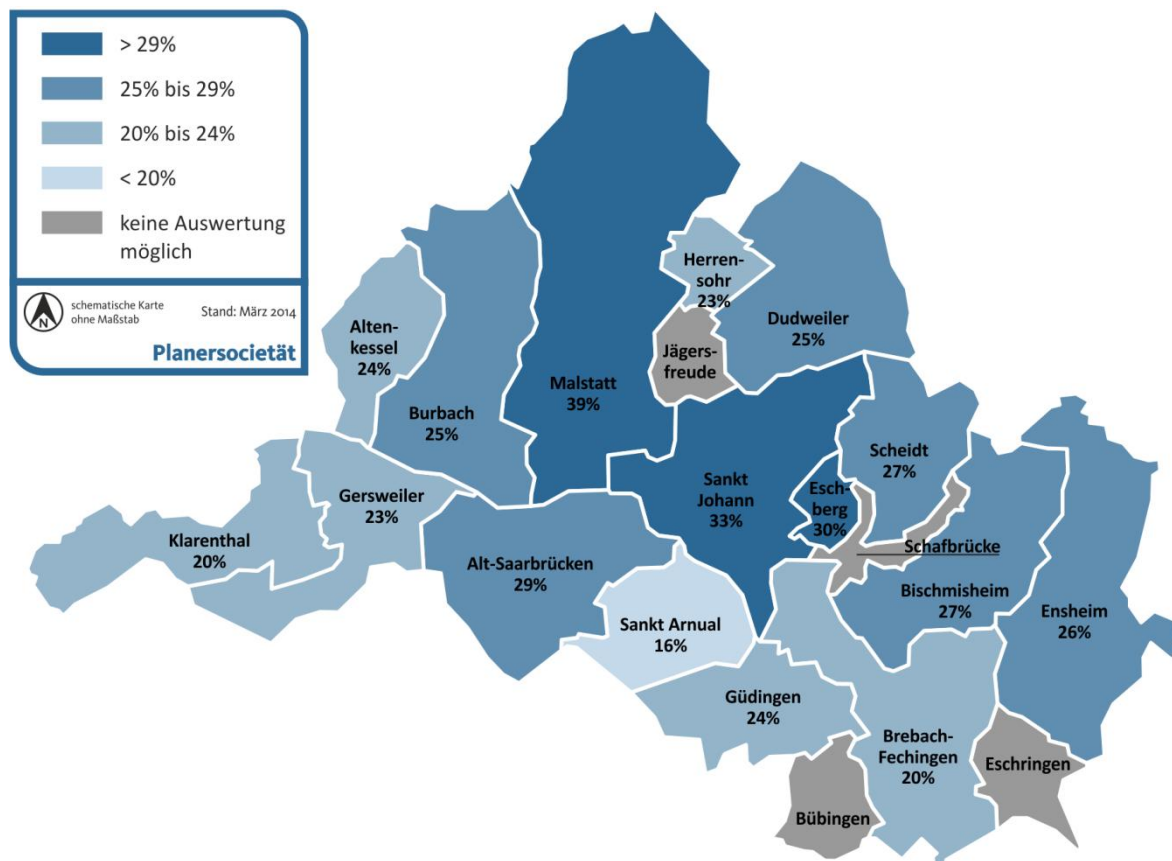
Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen der Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010

Das niedrige quantitative Ausstattungsniveau variiert in der detaillierten Betrachtung der Saarbrücker Stadtteile. Über eine leicht überdurchschnittliche Fahrradausstattung verfügen insbesondere die zentraleren Stadtteile sowie tendenziell die südlicheren Stadtteile. Demgegenüber weisen Herrensohr und Eschberg sowie Burbach und tendenziell die nördlicheren Stadtteile eine geringe Fahrradausstattung je Haushalt auf.

ÖPNV-Ticketbesitz

In der Saarbrücker Bevölkerung besitzen durchschnittlich 28 % der Bewohner ein Zeitticket für den öffentlichen Personennahverkehr (Bus & Bahn). Dies ist auch im Städtevergleich ein hoher Wert.⁷ Die ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquote ist je nach Stadtteil unterschiedlich hoch. Generell reicht das Spektrum der ÖPNV-Ticketbesitzer von 16 % bis 30 %. Die geringsten Besitzquoten sind in den Stadtteilen Sankt Arnual, Brebach-Fechingen sowie in Klarenthal zu verzeichnen, was bei dem zuletztgenannten u.a. auch auf die unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit zurückzuführen ist. Eine überdurchschnittliche Ausstattung mit ÖPNV-Zeitkarten ist hingegen in den zentraleren Ortsteilen Malstatt, St. Johann und Eschberg vorhanden, was v. a. auf die zentrale Lage oder auch gute ÖPNV-Erreichbarkeit durch die Saarbahnhaltestellen zurückzuführen ist.

Abbildung 20: ÖPNV-Zeitkartenbesitzquote nach Stadtteil



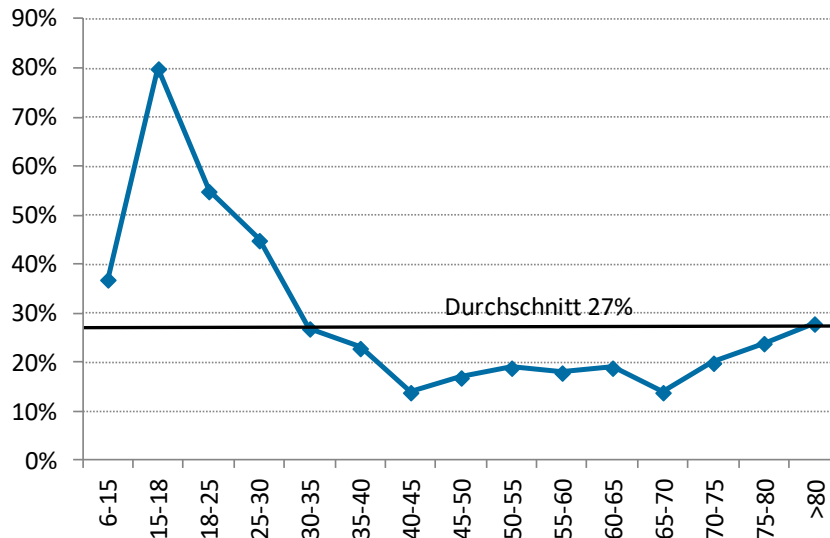
Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen der Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010

Die nachfolgenden Darstellungen zum Besitz von ÖPNV-Zeitkarten nach Altersklassen bzw. nach Berufstätigkeit zeichnen ein differenzierteres Bild. Neben dem zu erwartenden Schwerpunkt des ÖPNV-Kartenbesitzes in den schulpflichtigen bzw. in Ausbildung befindlichen Altersklassen (6 - 18 Jahre sowie 18 - 25 Jahre) kristallisieren sich weitere – wenn auch weniger dominante – Schwerpunkte heraus. Eine überdurchschnittliche ÖPNV-Zeitkartenbesitzquote kann bei der jüngeren

⁷ Die Frage im Fragebogen („Besitzen Sie eine gültige Zeitkarte für den öffentlichen Personennahverkehr (Bus & Bahn)“) ist allerdings sehr offen gehalten, so dass die Befragten möglicherweise auch BahnCards der DB AG darunter gezählt haben könnten; dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit anderen Städten.

Bevölkerung (25 - 30 und 30 - 35 Jahre) festgestellt werden. Während die mittleren Altersgruppen einen geringeren Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern aufweisen, nimmt der ÖPNV-Zeitkartenbesitz im Alter (ab 70 Jahre) wieder zu.

Abbildung 21: ÖPNV-Zeitkartenbesitzquote nach Altersgruppen



Quelle: eigene Darstellung und Auswertung auf der Grundlage der Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010

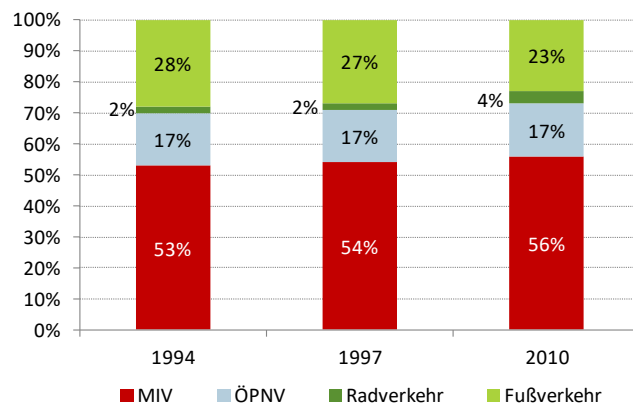
Die Differenzierung nach der jeweiligen Berufstätigkeit zeigt eine klare Ausdifferenzierung des ÖPNV-Kartenbesitzes. Neben Studierenden, Schülern und Auszubildenden weisen die Teilzeit-Erwerbstätigen überdurchschnittliche ÖPNV-Zeitkartenbesitzquoten auf, während Arbeitslose, Rentner/innen, Vollzeit-Erwerbstätige sowie Hausfrauen/-männer unterdurchschnittliche ÖPNV-Zeitkartenbesitzquoten aufweisen.

3.2 Verkehrsmittelwahl der Saarbrücker Bevölkerung

Die Verkehrsmittelwahl bzw. -aufteilung, ausgedrückt durch den *Modal Split*, ist eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen einer Stadt. Die Saarbrücker Bevölkerung legt rund 56 % aller Wege mit dem Auto bzw. Krad (MIV) zurück, davon 11 % als Mitfahrer. Fast ein Viertel der Wege wird zu Fuß erledigt. Der Radverkehrsanteil ist mit 4 % sehr gering. Auf rund 17 % der Wege werden von der Saarbrücker Bevölkerung Bus und Bahn genutzt.

Im Vergleich zu vergangenen Erhebungen zeigt der Modal Split aus dem Jahr 2010 noch eine weitere Steigerung des MIV-Anteils. So lag der MIV-Anteil in den 1990er Jahren noch bei 53% bis 54%. Gegenüber 1994 konnte der Radverkehrsanteil von 2% auf zumindest 4% verdoppelt werden, Verluste betreffen den Fußverkehr (von 28% auf 23%), während der ÖPNV-Anteil stagniert.

Abbildung 22: Modal Split im Zeitvergleich



Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Saarbrücken 2004, Stadt Saarbrücken 1997 und IVV 2011

Der Abgleich mit anderen deutschen Großstädten (siehe Abbildung 24) veranschaulicht die deutlich differierende Verteilung der Verkehrsmittelwahl in Saarbrücken gegenüber vergleichbaren Großstädten:

Abbildung 23: Modal Split Saarbrücken (2010)

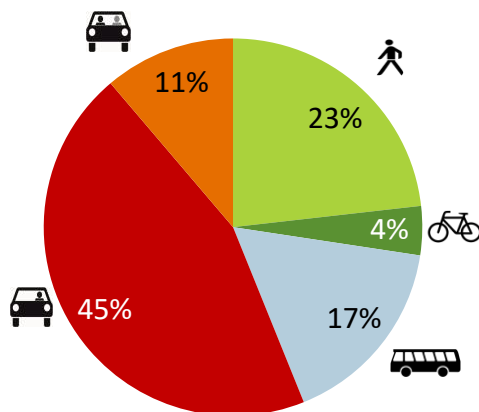
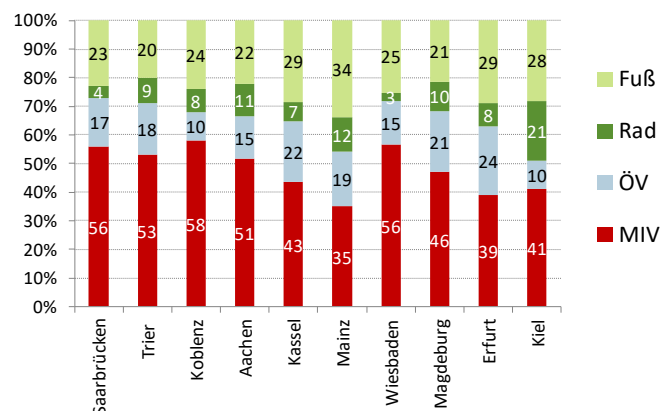


Abbildung 24: Modal Split im Städtevergleich



Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010 sowie anderen Erhebungen wie SrV 2008

Während sich die ÖPNV-Anteile und Fußgängeranteile noch im Mittelfeld der Vergleichsstädte einordnen lassen, ist die Nutzung des Fahrrades mit 4% deutlich geringer als in den anderen Großstädten. Auch topografisch bewegte Großstädte wie Aachen, Trier, Koblenz und Kassel weisen höhere Radverkehrsanteile auf. Der Anteil des Autoverkehrs ist mit 56% überwiegend höher als in den Vergleichsstädten.

Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht, Alter und Nationalität

Die Datenerhebung offenbart geschlechtsspezifische Abweichungen im Mobilitätsverhalten. Der Pkw wird in höherem Maße von Männern genutzt. Zudem weisen Männer eine etwas höhere

Nutzung des Fahrrades auf. Frauen nutzen dagegen häufiger den ÖPNV und gehen häufiger zu Fuß.

Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

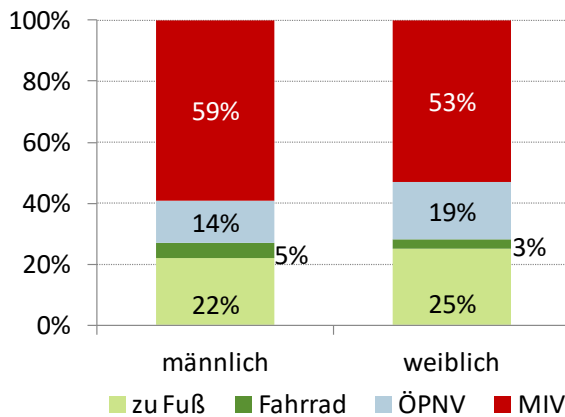
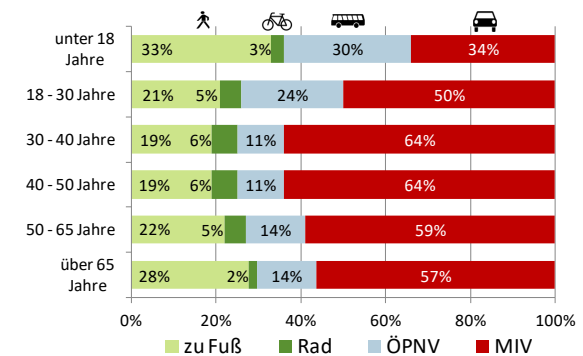


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl nach Altersklasse



Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010 sowie anderen Erhebungen wie SrV 2008

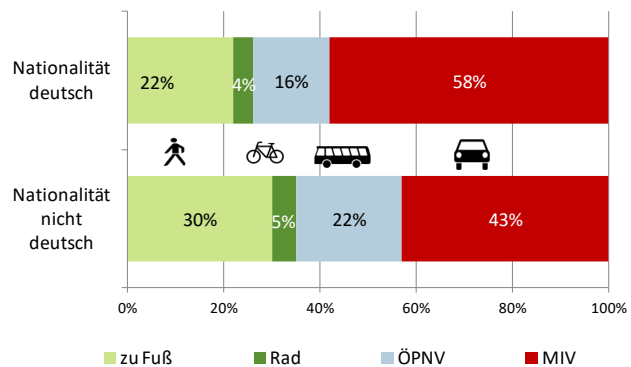
Weitere Differenzierungen der Verkehrsmittelwahl kristallisieren sich bei der Differenzierung des Alters der Befragten heraus. In der Altersspanne unter 18 Jahre spielen Fußwege mit 33% und ÖPNV-Fahrten mit 30% eine große Rolle. 34% sind Fahrten mit dem Auto (v.a. aufgrund des fehlenden Führerscheinbesitzes als Mitfahrer). Der Radanteil ist in dieser Altersgruppe verhältnismäßig sehr gering. In den Gruppen der 30- bis 65-jährigen besteht mit etwa 60% eine deutliche Affinität zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. In älteren Bevölkerungsgruppen, insbesondere in jener der über 65-jährigen, gewinnen Fußwege und der ÖPNV wieder an Bedeutung.

Insgesamt zeigt keine der Altersgruppen eine im Vergleich besonders ausgeprägte Affinität zur Radnutzung, wobei die mittleren Altersgruppen mit 5 bis 6% noch die höchsten Radanteile besitzen. Insbesondere der geringe Radverkehrsanteil bei den unter 18-jährigen erweist sich als auffällig, da gerade diese Altersgruppen aufgrund der vielfach fehlenden Führerscheinverfügbarkeit in der Regel eine relativ hohe Fahrradaffinität besitzen, bspw. auf Schul- oder Freizeitwegen.

Personen mit Hochschulreife weisen mit 8% deutliche höhere Radverkehrsanteile auf, als z.B. Personen mit Hauptschulabschluss (2%) (vgl. IVV 2011, Anlage 32). Der ÖV-Anteil variiert nach Bildungsabschluss dagegen kaum.

Deutliche Diskrepanzen des Mobilitätsverhaltens zeichnen sich des Weiteren vor dem Hintergrund der Nationalität der Befragten ab. Demnach weist der deutsche Bevölkerungsanteil eine deutlich höhere Autonutzung als die ausländische Bevölkerung auf. Ausländische Mitbürger sind dagegen deutlich öfter mit dem ÖPNV und zu Fuß unterwegs. Mögliche Gründe können im Allgemeinen eine geringere Führerscheinbesitzquote, eine geringere Pkw-Ausstattung dieser Haushalte oder ein geringeres Einkommen sein. Das Radfahren hat bei beiden Gruppen eine gleich geringe Bedeutung. Insgesamt unternehmen die ausländischen Mitbürger auch deutlich weniger Wege am Tag als die deutsche Bevölkerung (2,7 Wege statt 3,2 Wege). Daraus können Hinweise auch auf die Teilnahmekancen im alltäglichen Leben gezogen werden.

Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Nationalität

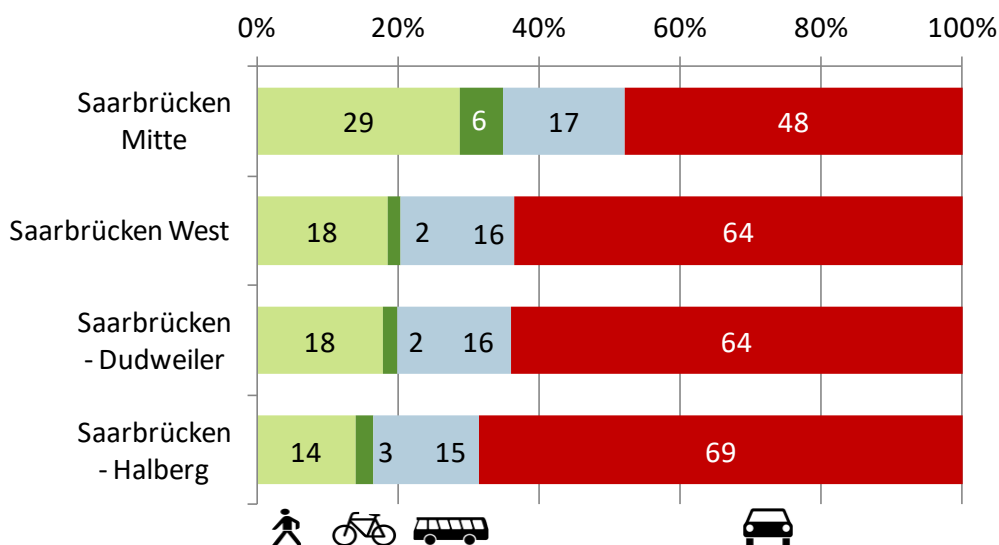


Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010

Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken

Die folgende Abbildung stellt die Verkehrsmittelwahl nach den Stadtbezirken Saarbrückens dar. Im Stadtbezirk Saarbrücken-Mitte ist der Autoverkehrsanteil erwartungsgemäß am geringsten. Der MIV-Anteil ist jedoch für einen zentralen Stadtbezirk auch verhältnismäßig hoch (z.B. MIV-Anteil in Bremen-Mitte 18%). Die MIV-Anteile liegen in den anderen Stadtbezirken Saarbrückens deutlich höher und am höchsten erwartungsgemäß im Stadtbezirk Halberg mit seiner stärker dispers besiedelten Struktur.

Abbildung 28: Modal Split nach Stadtbezirken



Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010

Die ÖPNV-Anteile sind dagegen in allen Stadtbezirken etwa gleich hoch (zwischen 15 % und 17 %), am höchsten im Stadtbezirk Saarbrücken Mitte. Auch der Radanteil weist wenig Differenzierung auf, allerdings ist der im zentralen Stadtbezirk Saarbrücken Mitte (6 %) etwas höher als in den anderen Stadtbezirken. Der Fußverkehrsanteil ist abgesehen von Saarbrücken Mitte (29 %) ebenfalls in allen Stadtteilen relativ niedrig und liegt dort zwischen 14 - 18 %.

3.3 Mobilitätskennwerte

Am Stichtag der Mobilitätsbefragung haben knapp 85 % der Saarbrücker Bevölkerung ihre Wohnung für die Bewältigung einer oder mehrerer Wege verlassen. In signifikantem Maße ist die jeweils spezifische Mobilität an die jeweilige Lebensphase, an das Lebensalter oder die Erwerbstätigkeit gekoppelt. Der Anteil der sogenannten „Immobilien“, also derjenigen, die am Stichtag ihre Wohnung nicht verlassen haben, steigt erwartungsgemäß im Alter stark an.

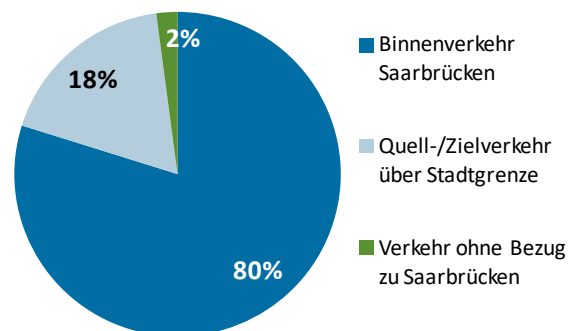
Jeder Saarbrücker/in legt im täglichen Durchschnitt 3,1 Wege zurück. Hochgerechnet für die Gesamtstadt addiert sich aus diesem Wert eine Gesamtwegeanzahl von rund 530.000 Wegen/Tag. Die Wegedauer beträgt durchschnittlich rund 23 Minuten. Die mittlere Wegelänge beläuft sich auf 10,4 km. Dieser Wert liegt damit leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 11,8 km bzw. unter dem Großstadt-Durchschnitt (Städteklasse 100.000 - 500.000 Einwohnern) von 11,1 km (vgl. MID 2008). Insgesamt summieren sich die in Saarbrücken je Person, unter Berücksichtigung aller Verkehrsmitteln, bewältigten Wegstrecken auf rund 33,4 km/Tag (Bundesdurchschnitt 41 km/Tag). So bewältigt die Saarbrücker Bevölkerung (ab 6 Jahre) täglich ca. 5,5 Mio. Personen-km/Tag (das entspricht immerhin rund 138 Erdumrundungen/Tag).

Reiseweiten

80 % der Wege der Saarbrücker Bevölkerung werden innerhalb der Stadtgrenzen von Saarbrücken zurückgelegt (siehe Abbildung 29)⁸. Somit findet die Mobilität der Bevölkerung zu einem Großteil innerhalb des Stadtgebietes statt. Nur 18 % der Wege der Saarbrücker Bevölkerung überqueren die Stadtgrenze und 2 % der Wege finden gänzlich außerhalb statt.

Mehr als ein Drittel der Wege sind kürzer als 2 km und 61 % der Wege sind kürzer als 5 km. Obwohl diese kurzen Wege in vielen Fällen auch zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt wer-

Abbildung 29: räumliche Verteilung der Wege der Saarbrücker

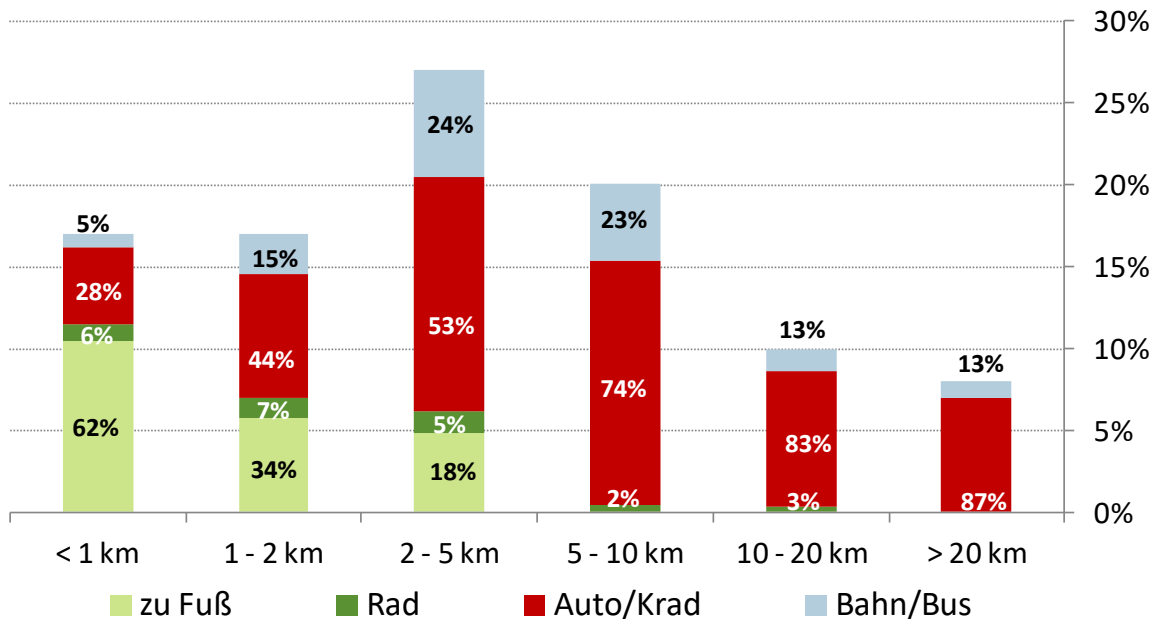


Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010

⁸ Dargestellt sind lediglich die Wege der Saarbrücker Bevölkerung. Daten zu Einpendlern beinhaltet die Mobilitätsbefragung 2010 nicht.

den könnten, wird hier häufig das Auto genutzt (44 % bei Wegen von 1 - 2 km, 53 % bei Wegen von 2 - 5 km). Sie stellen somit ein besonderes Potenzial zur Förderung von Fuß- und Radnutzung im Sinne der Nahmobilität dar.

Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

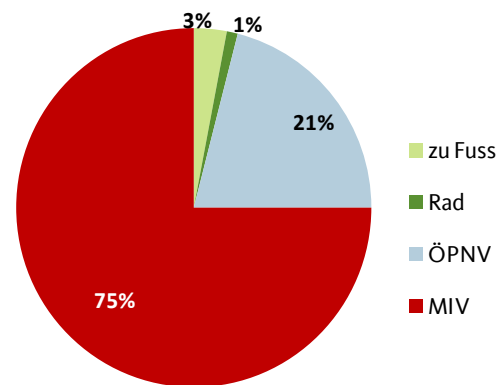


Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010

Verkehrsleistung

Von wesentlicher Bedeutung zur Einschätzung der Mobilitätssituation der Saarbrücker Bevölkerung ist neben der Wahl des Verkehrsmittels der quantitative Umfang der Verkehrsleistung mit Einbezug der bewältigten Wegstrecke. Wie im Folgenden grafisch dargestellt (siehe Abbildung 31), entfällt mit mehr als 75 % ein signifikanter Anteil der in Saarbrücken zurückgelegten Wegestrecken auf Fahrten mit dem Verkehrsmittel PKW oder Krad. 21 % der Verkehrsleistung werden mit dem ÖPNV und nur 4 % zu Fuß oder mit dem Rad erbracht.

Abbildung 31: Verkehrsleistung der Saarbrücker (Berücksichtigt wurden die innerhalb Saarbrückens zurückgelegten km)

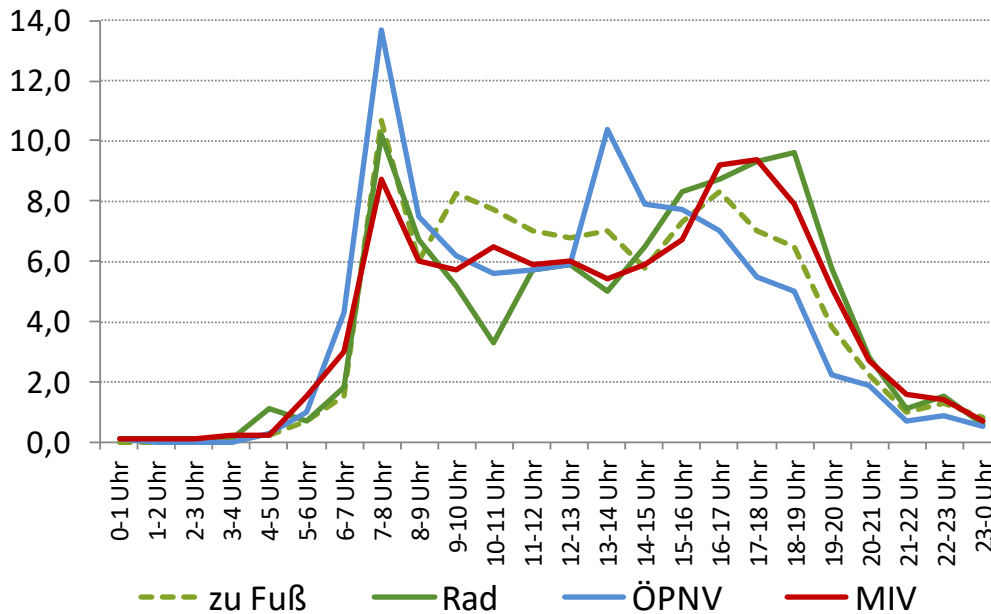


Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010

Wege im Tagesverlauf

Die folgende Abbildung zeigt, wann im Tagesverlauf Spitzen zu erwarten bzw. wann die Saarbrücker zu Fuß, mit dem Rad oder dem MIV und ÖPNV unterwegs sind. Der ÖPNV weist erwartungsgemäß die stärksten Spitzen auf, vor allem im Morgenverkehr zwischen 7 - 8 Uhr sowie im Mittagsverkehr zwischen 13 - 14 Uhr. Dies ist vor allem auf den Ausbildungs- und Schulverkehr zurückzuführen. Diese ausgeprägten Spitzen sind typisch, machen es aber für den ÖPNV auch sehr schwer, da die Fahrzeuge auch zu Spitzenzeiten vorgehalten werden müssen.

Abbildung 32: Anteil der Wege der Verkehrsmittel im Tagesverlauf



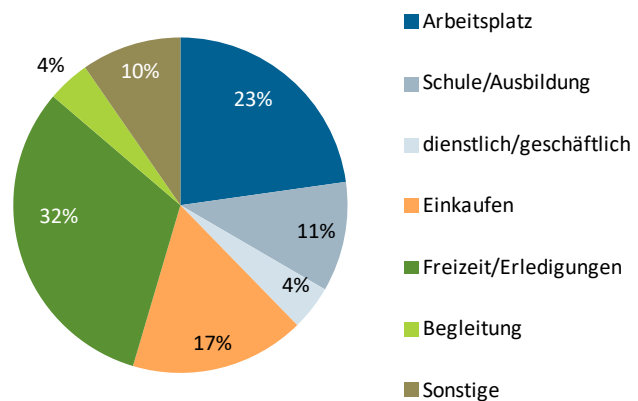
Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010

Die Morgenspitze ist bei allen Verkehrsmitteln festzustellen, wobei sie aber unterschiedlich ausgeprägt ist. Beim Kfz-Verkehr ist zudem die Nachmittagspitze zwischen 16 - 18 Uhr mit über 9% sogar etwas höher. Hier überlagern sich mehrere Verkehrszwecke, wie z. B. Rückfahrt von der Arbeit, Einkaufen und Freizeit. Am gleichmäßigsten verteilt sich der Fußverkehr über den Tagesverlauf.

3.4 Wegezwecke

In allen Altersgruppen und Lebensphasen erfahren Freizeitwege einen zunehmenden Bedeutungszuwachs. Rund ein Drittel der täglichen Wege sind dem Zweck Freizeit/Erledigungen zuzuordnen. Gemeinsam mit den Einkaufswegen (17%) zeichnen diese Aktivitäten für die Hälfte des täglichen Verkehrsaufkommens verantwortlich. Fast jeder vierte Weg geht zum bzw. vom Arbeitsplatz. 4% sind dienstliche Wege und 11% sind Wege zur Schule oder Ausbildungsstätte.

Abbildung 33: Wegezweckverteilung der Saarbrücker



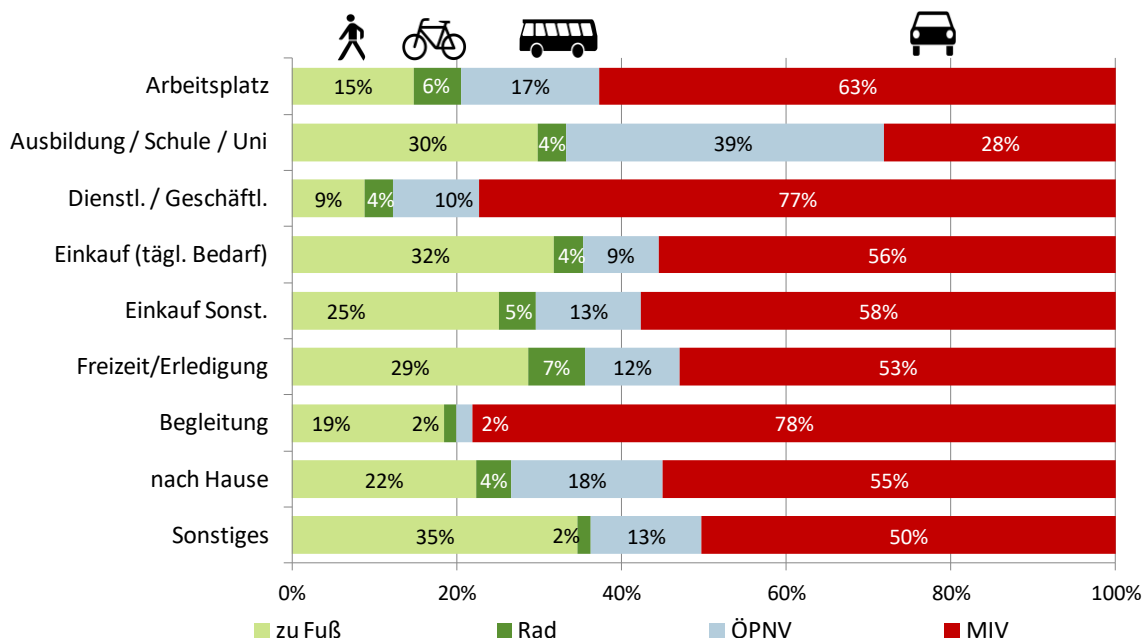
Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010 (Wege nach Hause wurde den anderen Kategorien zugeordnet)

Je nach Wegezweck ist die Verkehrsmittelwahl sehr unterschiedlich (siehe Abbildung 34). Bei den meisten Wegezwecken nimmt der MIV-Anteil den größten Anteil ein, dies gilt v. a. für dienstliche Wege, für Begleitwege und für We-

ge zum Arbeitsplatz. 39% der Wege zur Ausbildungsstätte und 17% der Wege zum Arbeitsplatz werden mit Bus und Bahn zurückgelegt. Bei den Einkaufswegen liegt der Anteil nur zwischen 9 und 13%.

Der Fußverkehr nimmt vor allem im Ausbildungs- und Freizeitverkehr sowie im täglichen Einkaufsverkehr eine größere Rolle ein. Der Radverkehr hat überdurchschnittliche Anteile nur bei den Freizeitwegen sowie auf den Wegen zum Arbeitsplatz – im Vergleich zu anderen Städten sind aber diese Werte gering. Überraschend gering ist der Radverkehrsanteil vor allem im Ausbildungsverkehr, der eigentlich ein hohes Fahrradpotenzial bietet. Der ÖPNV spielt eine überdurchschnittliche Rolle nur im Ausbildungsverkehr. Der ÖPNV-Anteil auf den Arbeitswegen scheint im Vergleich zu anderen Großstädten ausbaufähig (z. B. fällt der ÖPNV-Anteil in Kassel auf den Arbeitswegen mit 26% deutlich höher aus).

Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck



Quelle: eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010

3.5 Schlussfolgerungen zur Mobilität der Saarbrücker Bevölkerung

Die Auswertung der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2010 gibt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsverhaltens der Saarbrücker Bevölkerung wieder. Es wird deutlich, dass der Autoverkehr eine dominierende Rolle im Verkehrsverhalten der Saarbrücker einnimmt. Zwar ist der Autoanteil am Modal Split in den urbanen, zentralen Stadtbereichen niedriger als in den peripheren Stadtteilen, dennoch auch hier noch relativ hoch. Während beim Fußverkehr und ÖPNV für eine Großstadt eher durchschnittliche Werte erreicht werden, besteht beim Radverkehr, auch im Vergleich mit anderen topografisch bewegten Großstädten, ein großer Nachholbedarf. Insgesamt verdeutlichen die Zahlen, eine hohe Autoaffinität der Saarbrücker Bevölkerung sowie eine geringe Wahrnehmung von alternativen Verkehrsmitteln.

Die Analyse zeigt, dass selbst kurze Distanzen bevorzugt mit dem Auto zurückgelegt werden, obwohl diese auch zu Fuß bzw. mit dem Rad bewältigt werden könnten. Es sind solche Kurzstrecken, die aufgrund der hohen Dichte von Anfahr- und Haltevorgängen besonders hohe CO₂-Emissionen zur Folge haben. Im Nahbereich bis 5 km Entfernung besteht ein deutliches Verlagerungspotenzial hin zum Fuß- und Radverkehr, der als Nahmobilität vor allem durch die Aspekte Attraktivität der Stadt- und Straßenräume sowie mehr Sicherheit mögliche Handlungsfelder aufzeigen könnte. Der gegenwärtige Trend bei den Pedelecs und E-Bikes vereinfacht beim Radfahren das Zurücklegen auch von topografisch bewegten Strecken und von Strecken, die jenseits des 5-km-Nahbereichs sind. Daher bestehen, z. B. durch einen Bewusstseinswandel, auch bei den längeren Wegen Steigerungspotenziale für eine nachhaltigere Mobilität mit dem Rad.

Auf mittleren und längeren Wegestrecken besitzt der ÖPNV das Potenzial, den Umweltverbund gegenüber dem MIV zu stärken. Der Zeitkartenbesitz ist eine wichtige Determinante, welche die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich einer stärkeren ÖPNV-Nutzung beeinflussen kann. Wer eine Zeitkarte besitzt, nutzt den ÖPNV in einem viel stärkeren Maße im Alltagsverkehr. Während der Zeitkartenbesitz bei Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden in Saarbrücken schon relativ hoch ist, könnte die Besitzquote v. a. bei Erwerbstätigen (Stichworte: Jobtickets, betriebliches Mobilitätsmanagement) gesteigert werden.

Um den Wandel beim Verkehrsverhalten zu stärken, ist ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, ein multi- und intermodales Verkehrsverhalten zu unterstützen. Dies betrifft schon in den frühen Lebensjahren die Verkehrserziehung und die Mobilitätssozialisation. Die vielen Bring-Dienste mit dem Auto im Kindesalter (Stichwort „Elterntaxi“) und stellen einen konkreten Handlungsbedarf zur Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) dar. Rund jede 11. Kfz-Fahrt ist auf einen Begleitweg zurückzuführen.

Zusammenfassend können die Chancen und Mängel wie folgt dargestellt werden:

- Eine überdurchschnittliche hohe Pkw-Ausstattung und eine unterdurchschnittliche Fahrradausstattung zeichnen Saarbrücken aus.
- Der geringe Radverkehrsanteil in Saarbrücken (auch im Vergleich mit anderen topografisch bewegten Großstädten) ist ein deutlicher Schwachpunkt.
- Der Anteil des ÖPNV ist durchschnittlich und für eine Großstadt auch weiter ausbaufähig.
- Zwischen den Stadtbezirken gibt es deutliche Unterschiede, wobei auch in den urbaneren Stadtteilen die Autonutzung weitaus höher ist als in vergleichbaren Großstädten.
- Die Saarbrücker Bevölkerung legt auch viele kurze Wege mit dem Auto zurück, die ein Handlungsfeld für den Fuß- und Radverkehr darstellen können.

4 Analyse der bisherigen VEP sowie Auswertung der städtebaulichen Konzepte und Fachplanungen

Der Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken formuliert als strategisches Planwerk die grundsätzlichen Leitlinien der Verkehrsplanung in Saarbrücken. Er baut auf bisherige Verkehrsentwicklungsplanungen auf und ist zudem in eine Reihe weiterer Planwerke aus der Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung eingebunden, die zum Teil auf einer grundsätzlichen Ebene, zum Teil aber auch deutlich detaillierter auf verkehrliche Aspekte in Saarbrücken eingehen. Anders als der VEP haben diese Planwerke aufgrund entsprechender gesetzlicher Grundlagen zum Teil eine höhere Verbindlichkeit (Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, Flächennutzungsplan, Nahverkehrsplan), zum Teil handelt es sich aber auch um informelle Pläne (u. a. Stadtentwicklungskonzept, Milieustudie). Nachfolgend werden die bisherigen Verkehrsentwicklungskonzepte, die aktuellen städtebaulichen Konzepte und Fachplanungen in Saarbrücken sowie ihr Bezug zum VEP näher dargestellt.

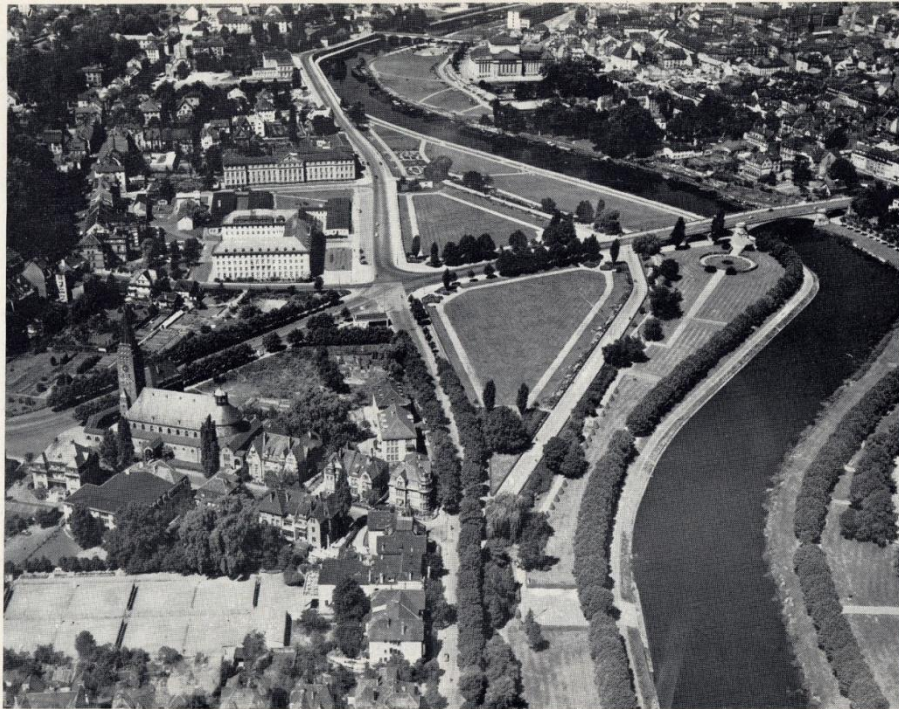
4.1 Historie der Verkehrsentwicklungsplanung in Saarbrücken

Verkehrsplanung Saarbrücken – Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsstraßennetz (Feuchtinger, 1957)

Mit der zunehmenden Motorisierung in der Nachkriegszeit und den daraus resultierenden Folgeerscheinungen wurde erstmals in den 1950er Jahren eine gesamtstädtische Planung zum Thema Verkehr erstellt. Das sogenannte „Feuchtinger-Gutachten“ wurde im Jahr 1957 unter dem Titel „Verkehrsplanung Saarbrücken – Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsstraßennetz“ von Dr.-Ing. Feuchtinger, Ulm vorgelegt. Die Untersuchung wurde im Auftrag der Regierung des Saarlandes erstellt und beschäftigte sich - dem Zeitgeist folgend – fast ausschließlich mit dem Kfz-Verkehr. Dennoch liegen hierin die ersten Ansätze einer gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung für Saarbrücken. Interessant ist, dass Saarbrücken schon damals „im Motorisierungsgrad nach einer Statistik der Stadtverwaltung aus dem Jahr 1956 mit 140 Kfz je 1.000 Einwohner an der Spitze aller westdeutschen Großstädte rangiert“. Als Ergebnis dieser Untersuchung wurde insbesondere der Ausbau der Saaruferstraße zu einer „städtischen Schnellverkehrsstraße“ mit 4 Fahrspuren und niveaufreien Kreuzungen empfohlen – also im Prinzip der Ausbaustandard der heutigen Stadtautobahn. Darüber hinaus wurde ein Tangentensystem vorgeschlagen bestehend aus einer Nordtangente entlang der Bahntrasse, einer Südtangente (von Feldmannstraße über den Südring in Richtung Deutschmühlental) sowie als Querspangen eine Westtangente (in Höhe der Roonstraße) und einer Osttangente (im Zuge der Bismarckbrücke). Auch seinerzeit wurden schon die städtebaulichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Verkehrsmaßnahmen diskutiert, allerdings wurden diese Eingriffe - im Sinne der damaligen Planungsphilosophie - billigend in Kauf genommen: „Der Eingriff in die Luisenanlagen hat also nicht nur eine bedauerliche Seite, sondern auch eine gute Seite, wenn mit der skizzierten Version der Stadt Saarbrücken ... ein neues städtebauliches Gesicht gegeben werden kann.“

Mit dem Bau der heutigen Stadtautobahn wurde in den frühen 1960er Jahren ein zentraler Baustein aus dem Feuchtinger-Gutachten realisiert. Damit und im Zusammenhang mit der Stilllegung der Straßenbahn 1965 wurde eine weitgehende Ausrichtung der Verkehrsplanung auf das Automobil und die autogerechte Stadt vorgenommen. Die Folgen spiegeln sich in den erheblich gestiegenen Verkehrsbelastungen wider: In einer Fortschreibung des Generalverkehrsplanes 1972 wurden von der Stadtverwaltung umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt. Danach haben sich die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr im Zeitraum von 1956 bis 1972 mehr als verdreifacht.

Abbildung 35: Anschlussstelle Bismarckbrücke 1960 (oben) sowie 1963 (unten) mit der A 620



Aufnahme: Azur-Luftbild, Saarbrücken, Freigabe-Nr. 781



Anschlussstelle Bismarckbrücke
Zustand 1960 und Oktober 1963

Aufnahme: Azur-Luftbild, Saarbrücken, Freigabe-Nr. 6940

Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Gesamtverkehrsgutachten für den Großraum Saarbrücken (Schubert/Pampel, 1978)

Mit einer sich allmählich verändernden Auffassung der Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Stadtentwicklung in den 1970er Jahren erfolgte mit dem „Gesamtverkehrsgutachten für den Großraum Saarbrücken“ 1978 (Dr.-Ing. Schubert, Hannover/Dr.-Ing. Pampel, Hamburg) eine gewisse Neuausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung. Zwar lag auch bei diesem Gutachten ein Schwerpunkt der Betrachtung auf dem Kfz-Verkehr und der Bewertung verschiedener Netzkonzeptionen für den MIV, aber es wurden auch Aussagen zum ÖPNV und zum ruhenden Verkehr gemacht. Darüber hinaus wurden bei der Bewertung der Netzvarianten neben verkehrlichen Kriterien auch städtebauliche Aspekte und Umweltauswirkungen berücksichtigt. Neben dem „Tragendes Verkehrsgerüst“ der A 620 sollten als weitere wichtige Elemente die Nordtangente und die Westspange stehen, während „auf die Ostspange aus Kostengründen zunächst verzichtet werden soll“. Im Innenstadtbereich sollte flankierend ein „Schleifensystem“ mit verschiedenen Einbahnstraßenführungen realisiert werden, um damit Durchgangsverkehre zu reduzieren und eine deutliche Entlastung in diesem sensiblen Bereich zu erzielen. Damit eröffneten sich auch Möglichkeiten, um verschiedene Bereiche (z. B. St. Johanner Markt, Betzenstraße/Stephanstraße) zukünftig in Fußgängerzonen umzuwandeln.

Abbildung 36: Kreuzung Viktoriastraße/Bahnhofstraße im Jahr 1958



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Als großräumige Maßnahmen wurden in dem Konzept die sog. A1-Verschwenkung, also eine neue Querverbindung von der A1 zur A623, und eine zusätzliche Anschlussstelle an die A6 im Bereich Brebach vorgeschlagen. Für den ÖPNV wurde angeregt, dass eine stärkere Verknüpfung des Busverkehrs mit dem Bahnverkehr erfolgen sollte und vorhandene Parallelverkehre reduziert werden sollten. Für den Busverkehr sollte die zukünftig (autofreie) Bahnhofstraße die zentrale, in beiden Richtungen befahrbare Erschließungsachse in der Innenstadt darstellen. Auch der ruhende Ver-

kehr wurde untersucht und analysiert. Interessant ist, dass auch schon damals die hohe Zahl an Dauerparkern von Beschäftigten als Problem erkannt wurde. Es wurde vorgeschlagen, „die Anzahl der Parkstände für die Beschäftigten in der Innenstadt auf eine Mindestzahl“ zu beschränken. Gleichzeitig sollte für die Bewohner und Besucher der Innenstadt ein angemessenes Parkraumangebot sichergestellt werden.

Aus diesen Überlegungen heraus wurde in den 1980er Jahren eine Neuordnung des Verkehrs eingeleitet mit den Zielen, die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren, eine sinnvollere Verkehrsmittelwahl herbeizuführen, gestaltete Aufenthaltsbereiche zu schaffen und trotzdem eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt zu gewährleisten. Hieraus entstanden z. B. die Parkraumbewirtschaftung mit dem Bewohnerparken, die Ausweisung zahlreicher Busspuren, flächendeckende Tempo-30-Zonen, die Pfortner-Ampelanlagen um die Innenstadt zur Steuerung der Verkehrsnachfrage im Stadtgebiet, die Ausweisung weiterer Fußgängerzonen (Reichsstraße, Karl-Marx-Straße) und die (autofreie) Umgestaltung einiger Platzbereiche (Schlossplatz, Max-Ophüls-Platz, Nanteser Platz). In diese Zeit fiel auch der Bau der Westspange, die Ende der 1980er Jahre eröffnet wurde und Voraussetzung für die spätere Umwandlung der Bahnhofstraße in eine Fußgängerzone war.

Anfang der 1990er Jahre fiel dann auf Grundlage diverser Untersuchungen die grundlegende Entscheidung, in Saarbrücken wieder ein schienengebundenes Nahverkehrssystem einzuführen - und zwar in Form eines modernen Stadtbahnsystems nach dem Karlsruher Vorbild. Mit dieser Entscheidung war klar, dass eine begleitende Gesamtplanung in Form eines Verkehrsentwicklungsplanes benötigt wurde, um eine verträgliche Integration dieses neuen Verkehrssystems in die gewachsene Stadtstruktur zu gewährleisten.

Verkehrsentwicklungsplan 1994/97 (PTV/Hamburg Consult)

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 1994/1997 (PTV/Hamburg Consult) wurde erstmals eine ganzheitliche Betrachtung des Verkehrsgeschehens vorgenommen, bei der alle Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt und ein integrativer Planungsansatz verfolgt wurde. Als Vorstufe zu dem Verkehrsentwicklungsplan wurden 1993 vom Stadtrat die „Leitlinien zur Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Saarbrücken“ beschlossen, in denen insbesondere das verkehrspolitische Ziel verbunden war, durch die Einführung eines modernen Stadtbahnsystems dem ÖPNV, aber auch dem Umweltverbund insgesamt einen Schub nach vorne zu geben. Verbunden mit der Leitinvestition zur Saarbahn war deshalb auch die Zielsetzung, den Anteil der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs um 20% zu reduzieren und diesen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Der VEP wurde Ende 1994 vom Stadtrat beschlossen und stellte eine wichtige Voraussetzung für den Stadtbahnbau dar. Bis 1997 wurden weiterführende Detailuntersuchungen durchgeführt und alle Maßnahmen zu einem Gesamtkonzept mit den Zielhorizont 2010/2015 weiterentwickelt. Der Schwerpunkt lag auf dem Ausbau der Stadtbahn: Neben der bereits beschlossenen 1. Ausbaustufe „wurden weitere Streckenäste festgelegt, die in einem einschätzbaren Planungshorizont realisiert werden können und aus betrieblichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen empfehlenswert sind: Achse Innenstadt – Universität – Dudweiler und Weiterführung auf DB-Gleisen in Richtung Neunkirchen, Achse Innenstadt – Burbach und Weiterführung auf DB-

Gleisen in Richtung Völklingen/Merzig, Achse Innenstadt – Alt-Saarbrücken – Folsterhöhe – Industriegebiet Süd mit Anschluss an das DB-Streckennetz nach Klarenthal und Forbach.“ Aber auch für die anderen Verkehrsarten werden neben der Ausrichtung auf das neue Verkehrssystem Saarbahn weitergehende Ziele und Maßnahmen benannt: So wurden z. B. für den Fußverkehr eine attraktive Fußwegeverbindung von der Innenstadt zum Rodenhof über das geplante Entwicklungsgebiet des heutigen Eurobahnhofs, aber auch die Umwandlung des Parkplätze Beethoven- und Gerberplatz in (autofreie) Platzbereiche vorgeschlagen. Beim MIV wurde ein Innenstadtring empfohlen, „der die Funktion hat, alle Verkehre am Rand der Innenstadt aufzufangen und daran vorbeizuführen.“ Die großräumigen Straßenplanungen (A1-Verschwenkung, Vollanschluss Messe mit Aufwertung des Deutschmühlentals, Varianten einer Nordumfahrung) wurden in Planfällen untersucht und bewertet. Aufgrund der meist sehr ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisse und in Anbetracht der erhofften Reduzierung des Kfz-Verkehrs wurde keine dieser großräumigen Planungen für eine Umsetzung empfohlen.

In den folgenden Jahren wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Der erste Teilabschnitt der Saarbahn von der Innenstadt bis nach Saargemünd konnte im Oktober 1997 eröffnet werden. Bis Ende 1999 wurde die Linie bis zum Cottbuser Platz verlängert. In verschiedenen Teilabschnitten (2000: bis Siedlerheim, 2001: bis Riegelsberg Süd, 2009: bis Etzenhofen, 2011: bis Heusweiler) wurde die Saarbahnlinie bis Lebach weitergebaut, bevor sie im Oktober 2014 komplett fertig gestellt war. Die anderen im Rahmen des VEP 1997 diskutierten Saarbahnlinien sind bislang nicht weiter konkretisiert worden, was insbesondere mit der Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Finanzierung zusammenhängt.

Von den anderen im VEP 1997 vorgesehenen Maßnahmen wurde insbesondere versucht, den Innenstadtring einzurichten und zu etablieren. Dieser Ring ist seit Ende der 1990er Jahre als sog. „Cityring“ ausgewiesen, über den auch die wichtigen Parkhäuser und –plätze in der Innenstadt erreichbar sind. Allerdings ist dieser Cityring, der im Bereich des Hauptbahnhofs nicht im Gegenverkehr befahrbar ist und teilweise auch die Stadtautobahn mit nutzt, in der öffentlichen Wahrnehmung nie wirklich als echter Innenstadtring begriffen worden. Ansonsten wurden in diesem Zeitraum folgende Maßnahmen realisiert: 1996: Fertigstellung des Tunnels Bahnhofsvorplatz (im Vorgriff zum Bau der Saarbahn), 1998: Eröffnung der neuen Ostspangenbrücke über die Saar (mit zunächst provisorischen Anschluss an die Mainzer Straße), 2002: Einweihung des neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes.

Verkehrsentwicklungsplan 2003 (R+T)

Anfang des neuen Jahrhunderts ergab sich aufgrund von neuen Entwicklungen und Anforderungen die Notwendigkeit, den Verkehrsentwicklungsplan in einigen Teilbereichen weiterzuentwickeln und fortzuschreiben. Dazu wurde das Planungsbüro R+T aus Darmstadt beauftragt. Ein Untersuchungsschwerpunkt war die Weiterentwicklung der Konzeption für den MIV aus dem VEP 1997, da in der Zwischenzeit neue Themen bzw. Fragestellungen aufgetaucht sind wie z. B. neue Varianten für die A1-Verschwenkung, Anbindung des Eurobahnhof-Geländes oder die Verkehrsführung im Deutschmühlental mit dem Vollanschluss am Messegelände. Im Rahmen dieses Teilkonzeptes wurde eine Reihe von Maßnahmen (insgesamt 13 verschiedene Straßenbauprojekte,

teilweise mit unterschiedlichen Trassenvarianten) betrachtet und nach ihrer verkehrlicher Wirkung untersucht. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Untersuchung war die Festlegung der Reihenfolge, in der die Maßnahmen umgesetzt werden sollten, was zu einer Definition von vier möglichen Realisierungsstufen führte.

Der andere Untersuchungsschwerpunkt lag im Güterverkehr, der in dem VEP 1997 nur bis zu einer gewissen Planungstiefe untersucht wurde, bei dem – aufgrund teilweise geänderter Rahmenbedingungen (Verzicht auf geplante Maßnahmen: Güterverteilzentrum und Logistischen Dienstleistungszentrum), aber auch von zunehmender Beschwerden aus der Bevölkerung - ein zusätzlicher Untersuchungsbedarf erkennbar war. Im Rahmen der Analyse wurden über eine umfangreiche Befragung der Saarbrücker Unternehmen fundierte Daten zum Güterverkehr erhoben und daraus wichtige Erkenntnisse gewonnen. Als Ergebnis wurde ein gesamtstädtisches Konzept zur Führung und Bündelung des Lkw-Verkehrs auf „unempfindlichen Strecken (Haupttrouten)“ entwickelt. Damit sollen Schwerverkehre „aus sensiblen Bereichen verlagert“ werden. Neben den gesamtstädtischen Betrachtungen wurden differenzierte Untersuchungen zum Lkw-Verkehr in der Innenstadt (insbesondere hinsichtlich des Durchgangsverkehrs) durchgeführt und mögliche Maßnahmen zur Entlastung überlegt.

Von den im VEP 2003 untersuchten Maßnahmen wurden einige aus der ersten Prioritätsstufe umgesetzt: Die Ostspange wurde mit dem Bau des Kreisels Mainzer Straße komplettiert, der Ludwigsbergkreisel wurde im Zuge des Wegfalls/Neubaus der Bahnbrücke umgebaut und ertüchtigt, die neue Hapterschließungsstraße in Burbach (Georg-Heckel-Straße/Am Matzenberg) wurde gebaut und damit eine Erschließung der Gewerbegebiete IT Park Saarland und AW Hallen ermöglicht.

Seit 2003 ist mit der Idee zu dem städtebaulichen Leitprojekt „Stadtmitte am Fluss“ ein neues Thema aufgekommen und in den Folgejahren konkretisiert worden. Dieses Großprojekt beruht im Kern auf einer Tieferlegung der Stadtautobahn in einen Tunnel, niveaugleich zur Saar und einer dadurch ermöglichten Rückgewinnung der zentralen Uferbereiche für freiräumliche und städtebauliche Nutzungen. Die Umsetzung des Gesamtprojektes ist derzeit noch offen, da die Finanzierung bislang noch nicht abschließend gesichert ist.

Erste Projekte zur Aufwertung der Uferbereiche der Saar bzw. angrenzender Straßen wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt: Neugestaltung der Berliner Promenade (sowohl auf der oberen als auch der unteren Ebene mit attraktivem Zugang zur Saar), Bau des Rabbiner-Rülf-Platzes und Umbau der Eisenbahnstraße.

Städtebauliche Konzepte und Fachplanungen

Die Verkehrsentwicklungsplanung mit ihren strategischen und übergreifenden Ansätzen erfordert eine integrierte Perspektive. Die Stadt Saarbrücken arbeitet auf unterschiedlichen Ebenen an integrierten Entwicklungskonzepten (Stadtentwicklungskonzept (STEK), Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO), Freiraumentwicklungsprogramm, Leitlinien zur Nahversorgung, Stadtteilentwicklungskonzepte, Integrierte Handlungskonzepte Soziale Stadt/Stadtumbau West, Modellprojekte,) sowie an diversen Fachplanungen, die engen Bezug zum Verkehr haben (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan, Nahverkehrsplan). Darüber hinaus sind regionale Planungen zu berück-

sichtigen. Es werden im Folgenden nur die aus Sicht des VEP wichtigsten Planwerke sowie die jeweiligen Schlussfolgerungen für den VEP dargestellt.

4.1.1 Städtebauliche Entwicklungskonzepte

Stadtentwicklungskonzept (STEK 2009)

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Saarbrücken stammt aus dem Jahr 2009 und beschäftigt sich integriert mit verschiedenen Themen des städtischen Lebens. Es dient als gesamtstädtischer Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung Saarbrückens, indem es Entwicklungsziele definiert. Im Stadtentwicklungskonzept werden insgesamt zehn Handlungsfelder für die Zukunft beschrieben, darunter „Lebensqualität und Urbanität“, „Vernetzung mit der Region“, „Kinder“ und „Bildung“ sowie „Wirtschaft“. Dabei werden sowohl Entwicklungschancen als auch -hindernisse herausgearbeitet und daraus Ziele abgeleitet.

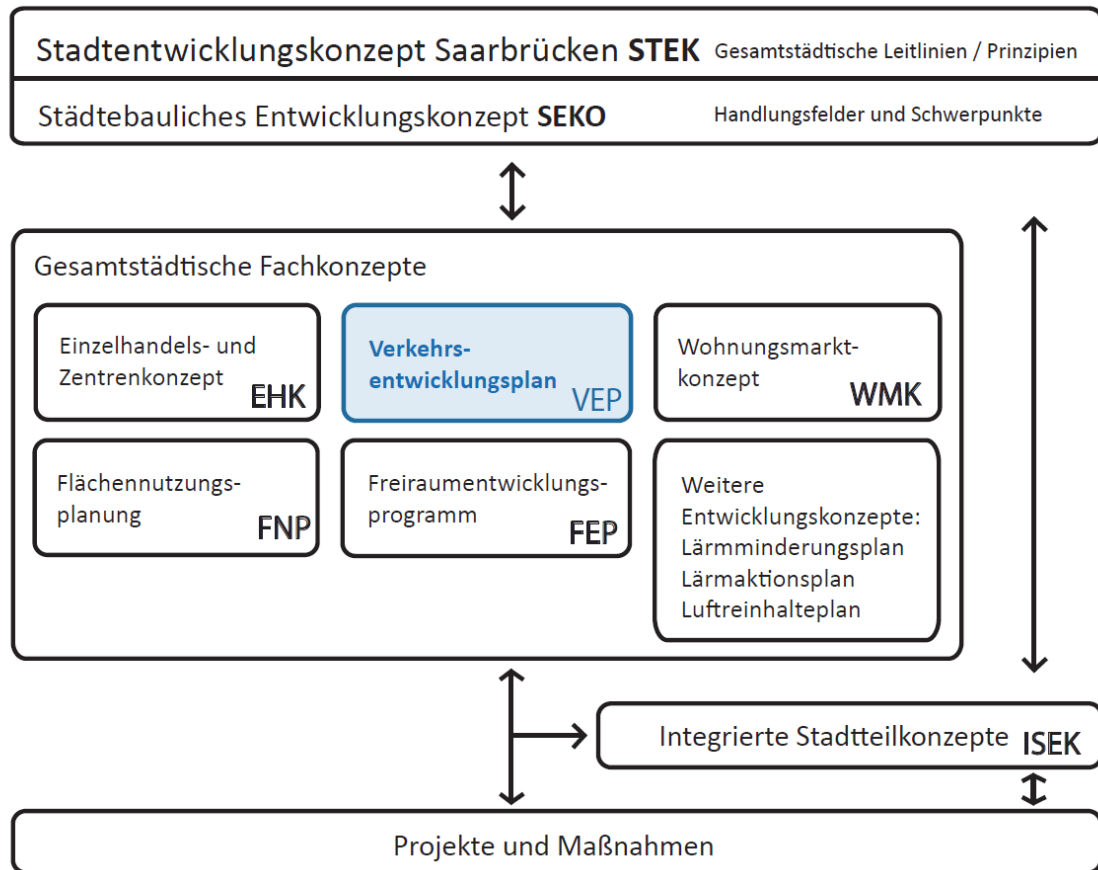
Auch wenn dem Thema „Verkehr“ kein eigenes Handlungsfeld zugeordnet wird, spielt es in vielen Handlungsfeldern eine bedeutende Rolle. So finden sich beispielsweise im Handlungsfeld „Lebensqualität und Urbanität“ typische Ziele, die der Förderung der Nahmobilität zugeordnet werden können. Eines dieser Ziele ist eine attraktive und leistungsfähige Gestaltung der Verkehrswege, um eine Eindämmung der negativen Auswirkungen des motorisierten Individual- und des Lkw-Verkehrs zu erreichen. Ebenso finden sich im STEK folgende Ziele:

- Verkehrsbelastung reduzieren
- Verkehrsanbindung weiter entwickeln
- Ruhenden Verkehr optimieren
- Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung aufeinander abstimmen
- Radnetz und ÖV attraktiv ausbauen
- Fußgängerverkehr beachten
- Mobilitätsplan entwickeln

Ähnliche Ziele aus dem Verkehrsbereich finden sich auch in den Handlungsfeldern „Lebendige Stadtteile“, „Wirtschaft“, „Fit für Ältere“ sowie „Klima und Umwelt“. Der VEP wird im Zuge der Zielentwicklung insbesondere darauf noch einmal Bezug nehmen.

Die nachfolgende Abbildung 37 veranschaulicht die Zusammenhänge zwischen den einzelnen städtischen Planungen. Es wird deutlich, dass das Stadtentwicklungskonzept dabei den Rahmen für die unterschiedlichen Fachkonzepte setzt.

Abbildung 37: Einbindung des VEP in die Fachkonzepte



Quelle: Stadt Saarbrücken

Städtebauliches Entwicklungskonzept Saarbrücken (SEKO 2011) und Teilräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt (2011)

Im Städtebaulichen Entwicklungskonzept werden die angestrebte bauliche Entwicklung Saarbrückens beschrieben und dabei die Zielsetzungen aus dem Stadtentwicklungskonzept für die räumlichen Rahmenbedingungen konkretisiert. Es besteht dabei aus Fachbeiträgen verschiedener Ämter und Dezernate. Die im Konzept aufgestellten Ziele sind langfristig angelegt, während die daraus abgeleiteten Maßnahmen auf einen mittelfristigen Zeithorizont ausgerichtet sind. Parallel dazu entstand ein teilräumliches Entwicklungskonzept für die Saarbrücker Innenstadt. Dieses beinhaltet, neben den Maßnahmenbeschreibungen für diesen Teilbereich Saarbrückens, eine Abgrenzung des Stadtumbau-Projektgebietes „Stadtmitte am Fluss“ sowie damit verbundene Ziele und Maßnahmen. Beide Konzepte und die Integrierten Handlungskonzepte für die Stadtteile Burbach und Brebach bilden die Grundlage für die Bewilligung von Fördermitteln der EU, des Bundes und des Landes.

Im gesamtstädtischen Städtebaulichen Entwicklungskonzept werden als allgemeine Rahmenbedingungen und Ziele der städtebaulichen Entwicklung auch die Themen „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“ aufgeführt. Sie stellen zwei von insgesamt zwölf Handlungsfeldern dar. Neben einer kurzen Beschreibung der historischen Entwicklung und der Ausgangssituation werden jeweils

auch Tendenzen und Prognosen dargestellt. Die jeweiligen städtebaulichen Ziele in den Feldern Mobilität und Verkehrsinfrastruktur werden aus bestehenden übergeordneten Zielen der EU (Weißbuch, Grünbuch), des Bundes und des Landes sowie dem VEP und dem Stadtentwicklungskonzept abgeleitet. Darüber hinaus werden im SEKO prioritäre Handlungsräume der Stadterneuerung benannt und Maßnahmen für die einzelnen Stadtteile definiert, die z. T. auch einen VEP-Bezug haben.

Für den Bereich Mobilität werden daraus die allgemeinen Leitlinien wie

- Mobilität stadtverträglich gestalten (negative Effekte des Verkehrs vermeiden und reduzieren)
- Stadt der kurzen Wege (angemessene Funktionsdichte, Verkehrsvermeidung)
- Stadt für Alle (Barrierefreiheit, soziale Teilhabe)
- Sicherung der Erreichbarkeit des Oberzentrums abgeleitet.

Auch für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur werden spezifische Zielaussagen wie

- z. B. die Sicherung und Erhalt der vorhandenen Infrastruktur,
- Sicherung und Erhalt des vorhandenen ÖPNV-Angebotes sowie
- Sicherung der Teilhabe von Älteren und Behinderten,
- Vernetzung der Verkehrsträger sowie
- Minimierung der Verkehrsbelastungen

benannt. Der VEP soll als Teil des Gesamtkonzeptes eingebunden werden und die verkehrlichen und umweltrelevanten Fachplanungen wie z. B. Nahverkehrsplan, Lärminderungsplan und Luftreinhalteplan integrieren. Zu jedem Verkehrsträger werden zudem spezifische Leitlinien, Ziele und Maßnahmen formuliert, die im VEP in den Handlungs- und Teilkonzepten berücksichtigt werden sollten. Der VEP soll darüber hinaus zu den Zielen, die für die Bereiche Luftreinhaltung, Lärminderung sowie Klimaschutz und Klimawandel genannt werden, einen Beitrag liefern.

Als zentrales Maßnahmenbündel wird im Teilräumlichen Konzept Innenstadt das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ gesehen, das u. a. die Verlegung der A620 in einen Tunnel, die Neugestaltung des Saarufer und der freiwerdenden Flächen, die Herstellung des Boulevards und neuer Brücken, die Umgestaltung der Berliner Promenade und der Eisenbahnstraße beinhaltet. Ziel ist die Aufwertung des innerstädtischen Saartals zu einem urbanen Landschaftsraum. Diese zentrale Maßnahme beseitigt Entwicklungshemmnisse und bildet eine Grundlage für eine weitere Entwicklung der Innenstadt sowie der angrenzenden Stadtteile. Darüber hinaus werden im SEKO prioritäre Handlungsräume der Stadterneuerung benannt und Maßnahmen für die einzelnen Stadtteile definiert, die z. T. auch einen VEP-Bezug haben.

Stadtteilentwicklungskonzepte

Bereits vor der Erarbeitung des gesamtstädtischen Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes lagen für verschiedene Bereiche der Stadt teilräumliche städtebauliche Entwicklungskonzepte vor, z. B. für Alt-Saarbrücken, Malstatt, Brebach und Burbach. Zudem besteht seit 2013 für die Folsterhöhe ein Quartiersentwicklungskonzept. Die Stadtteilentwicklungskonzepte integrieren und konkreti-

sieren die Ziele und Maßnahmen der übergeordneten Planungskonzepte für die Quartiersebene. Die Konzepte bilden damit die Basis, um Gelder u.a. aus externen Förderprogrammen wie den Programmen „Soziale Stadt“ oder „Stadtumbau West“ zu akquirieren. Die Konzepte wurden ressort- und ämterübergreifend sowie unter Einbeziehung weiterer Akteure erarbeitet.

Zu Beginn jedes Konzepts steht eine detaillierte Analyse des Planungsraums, bei der immer das Thema „Verkehr“ eine wichtige Rolle spielt. Ebenso wird auch bei den Zielen und Maßnahmen das Thema „Verkehr“ vielfach angesprochen und aufgegriffen. So ist beispielsweise eines der Ziele aus dem Quartiersentwicklungskonzept Folsterhöhe eine günstige Mobilität zu ermöglichen und den ruhenden Verkehr besser zu organisieren. Im Stadtteilentwicklungsprogramm Burbach wird u.a. die Begrünung von Straßenräumen als Handlungsfeld aufgenommen und eine bessere Wegevernetzung des Stadtteils angestrebt.

Die Integration verkehrlicher Aspekte auf Stadtteilebene zeigt, dass auch auf dieser Planungsebene ein Bewusstsein für die verkehrlichen Situationen und Probleme im jeweiligen Quartier besteht. Die darin angesprochenen Analyseergebnisse, Ziele und Maßnahmen werden bei der Erarbeitung dieses VEP laufend berücksichtigt.

ExWoSt-Modellprojekt in Saarbrücken: „Städtische Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen“

Von 2010 bis 2012 nahm Saarbrücken als eine von neun Modellstädten am bundesweiten Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) zum Thema „urbane Strategien zum Klimawandel“ teil. Mit der Teilnahme Saarbrückens als Modellstadt des Projekts „Städtische Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen“ wurde der Fokus auf die Klimarelevanz von Freiräumen gelegt. Im Rahmen von ExWoSt wurde das Saarbrücker Freiraumentwicklungsprogramm um Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel ergänzt.

Der Endbericht des Saarbrücker ExWoSt-Projekts zeigt die Folgen des Klimawandels für die Stadt auf und benennt die Anpassung an den Klimawandel als eine wesentliche Aufgabe der Stadtentwicklung. Die verdichteten Innenstadtquartiere Saarbrückens werden gegenüber thermischen Belastungen als besonders betroffen eingestuft. Gleichzeitig werden diese Gebiete aufgrund der Bevölkerungs- und Baudichte sowie Altersstruktur als hoch sensitiv bezeichnet. Dort erhalten auch verkehrliche Inhalte Eingang in die Darstellung, da die hohen Kfz-Belastungen zusätzliche negative Umwelteffekte hervorrufen.

Im Rahmen des Projekts wurden schließlich die Klimaeffekte von Freiräumen untersucht. Dabei ergibt sich, dass auch kleinere Freiräume wie bspw. Straßenbegleitgrün positive klimatische Effekte auf ihre Umgebung ausüben. Neben Hitze stellen auch Hochwasser- und Starkregenereignisse einen Schwerpunkt des Saarbrücker ExWoSt-Projekts dar, mit dem Ergebnis, dass von einem Hochwasser (100 bzw. 200-jähriges Hochwasserereignis HQ100/HQ200) auch wichtige Verkehrsachsen betroffen wären.

ExWoSt-Modellvorhaben Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen – Fallstudie „Saarbrücken“: Städtebauliche Reaktivierung Mainzer Straße (2010 – 2013)

Das ExWoSt-Vorhaben beschäftigte sich mit den Umfeldbedingungen an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, erforschte Nutzungs- und Investitionshemmnisse und versuchte, EigentümerInnen und AnwohnerInnen über viele Veranstaltungen zu aktivieren. Konkrete Maßnahmen, die schon während und im Anschluss an das Modellvorhaben umgesetzt wurden, waren einerseits temporäre Inbesitznahme der Straße bei Stadtteilevents, andererseits die Umgestaltung von Teilabschnitten der Mainzer Straße durch Grünflächen und Baumpflanzungen. Besonders heftig diskutiert wurde mit den Anwohnern die Verringerung der Fahrbahnbreite zugunsten von Aufenthaltsflächen und Stellplätzen.⁹

Abbildung 38: Untersuchte Hauptverkehrsstraßen im ExWoSt-Modellvorhaben



Quelle: Stadt Saarbrücken

Leitlinien zur Nahversorgung in Saarbrücken

Die Leitlinien zur Beurteilung der Versorgungssituation und von Ansiedlungs- und Umbauvorhaben in Saarbrücken stammen aus dem Jahr 2008. Sie beinhalten die städtischen Zielsetzungen zur Sicherung der wohnortnahen Versorgung und dienen damit als Hilfestellung für die planungs-

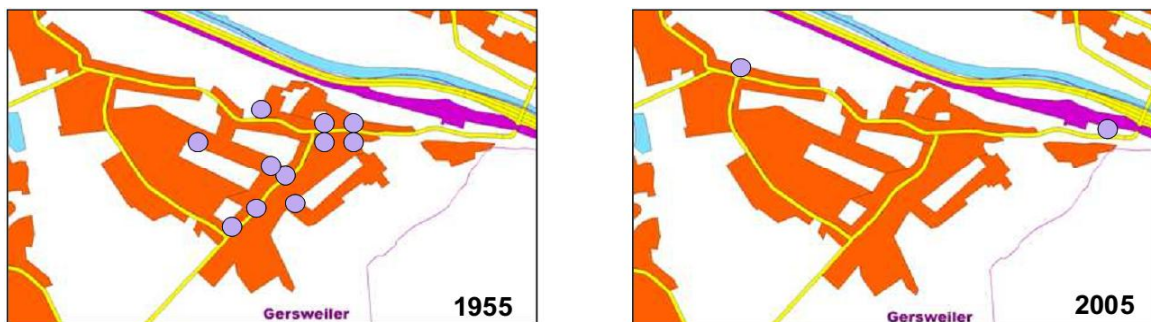
⁹ (<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2013/ON092013.html>,
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Studien/2011/Hauptverkehrsstrassen/01_Start.html?nn=395966¬First=true&docId=430926)

rechtliche Genehmigungspraxis. Sie bieten sowohl der Stadt als auch potenziellen Investoren einen Orientierungsrahmen. Angestrebt wird die Sicherung der Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel bzw. den Sortimenten des täglichen Bedarfs. Neben den Leitlinien wird auch eine Bestandsaufnahme der Geschäfte und ihrer Erreichbarkeit in Saarbrücken insgesamt sowie in den einzelnen Stadtteilen vorgenommen.

Das Thema der Nahversorgung steht dabei in engem Zusammenhang mit dem Verkehr. Die zunehmende Verfügbarkeit eines eigenen Pkw hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass der Kundeneinzugsbereich der Geschäfte wuchs und sich ihre Anzahl verringerte, während die durchschnittliche Verkaufsfläche zunahm. Aktuell ist deshalb eine fußläufige Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften für große Teile der Bevölkerung nicht mehr gegeben, sodass eine Nahversorgung im unmittelbaren Umfeld häufig nicht mehr besteht. Da jedoch im Durchschnitt nicht jeder (drei von vier Kunden) einen Pkw für ihren Einkauf nutzen kann, ist für rund ein Viertel die fußläufige Erreichbarkeit oder die gute Erreichbarkeit mit dem Rad und dem ÖV entscheidend. Die Integration von Nahversorgung und Nahmobilität wird für den VEP daher ein wichtiges Handlungsfeld darstellen.

Das Konzept wird zurzeit fortgeschrieben und zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept erweitert. Ziel ist u. a. die Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche zum Schutz der Zentren.

Abbildung 39: Standorte von Lebensmittelgeschäften 1955 und 2005 im Vergleich



Quelle: Stadt Saarbrücken 2008

Milieustudie

Die Milieustudie ist eine soziostrukturelle Analyse der Saarbrücker Bevölkerung nach dem Konzept der Sinus-Milieus, das eine Einteilung der Bevölkerung auf Basis von Wertvorstellungen und sozialer Situation darstellt. Erstellt wurde die Studie durch den vhw-Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. mit dem Ziel einer stärkeren Berücksichtigung und Beteiligung unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen bei Fragen der Stadtentwicklung. Die Ergebnisse zeigen die Bevölkerung nach Milieuzugehörigkeit und somit nach deren Wohn-, Alltags- und teilweise auch Mobilitätsgewohnheiten.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass insbesondere traditionelle bürgerliche Milieus in Saarbrücken vertreten sind, moderne bürgerliche Milieus hingegen eher weniger als in anderen ähnlichen Städten. Da besonders die Traditionellen aufgrund des hohen durchschnittlichen Alters innerhalb dieser Gruppe (>65 Jahre) auf den ÖPNV als Mobilitätsangebot angewiesen sind, erhält

dieser Themenbereich ein hohes Gewicht. Für einige Milieugruppen sind verkehrliche Fragestellungen bedeutsam (verkehrliche Anbindung z. B. für Konservativ-Etablierte oder Performer, Bürgerliche Mitte/Wichtigkeit des ÖPNV für Traditionelle). Zusammen mit den Milieulandschaften der Saarbrücker Stadtteile gibt die Studie einige Hinweise für eine zielgruppenspezifische Ausrichtung von Maßnahmen, die auch im Rahmen des VEP Berücksichtigung finden sollte.

Freiraumentwicklungsprogramm

Sowohl das Freiraumentwicklungsprogramm aus dem Jahr 2008 als auch die Leitlinien zur Nahversorgung lagen bei der Erarbeitung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes bereits vor und wurden im Rahmen dessen aktualisiert. Das Freiraumentwicklungsprogramm soll dazu anleiten, wie Freiräume Saarbrückens an die Veränderungen von Stadtgesellschaft und Stadträumen anzupassen sind. Stadtbild und Stadtentwicklung sollen durch Freiraumgestaltung positiv beeinflusst werden, indem u.a. Prioritäten und Gestaltungsschwerpunkte formuliert werden. Das Programm umfasst drei Bausteine:

- Das Freiraumstrukturkonzept behandelt die Freiräume der Stadt auf gesamtstädtischer Perspektive.
- Der Bereich Gestaltungsprinzipien und Verfahren zeigt Aspekte auf wie Freiräume positiv gestaltet werden können.
- Im stadtteilbezogenen Aktionsprogramm werden spezifische Maßnahmen für die einzelnen Stadtteile entwickelt.

Das Thema „Verkehr“ spielt im Freiraumentwicklungsprogramm auf den ersten Blick nur eine untergeordnete Rolle, dennoch werden vielfältige Berührungspunkte zwischen Freiraumgestaltung und Verkehrsthemen offensichtlich. Dies wird zum einen durch die Thematisierung von Verkehrsgrün sowie dessen Gestaltung und Pflege deutlich. Zum anderen sollen unter dem Thema „Stadt_wege“ Verbindungen abseits der Hauptverkehrsachsen wiederbelebt und neu geschaffen werden. Diese sollen attraktive Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer darstellen.

4.1.2 Fachplanungen mit engem Bezug zum VEP

Verkehr stellt eine Hauptursache von Luftverschmutzung und Lärm dar. Daher wird der Stand der zentralen Planwerke Luftreinhalteplan (LRP) sowie Lärmaktionsplan (LAP) kurz dargestellt. Zudem wird der Nahverkehrsplan, der die zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs steuert, kurz erläutert und vor dem Hintergrund des Bezuges zum VEP aufgegriffen.

Luftreinhalteplan

Die Luftverschmutzung verursacht Lungenkrankheiten, Herz-Kreislaufkrankungen, Krebs, etc., zudem auch hohe volkswirtschaftliche Kosten. Der Luftreinhalteplan für Saarbrücken ist 2013 vom Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz u.a. in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt erarbeitet worden. Weitere Aspekte zu den Inhalten und Maßnahmen des Luftreinhalteplans sind im Kapitel 11 (Umweltwirkungen des Verkehrs) dargestellt.

Lärmaktionsplan

Lärm verursacht Stress und stressbedingte Krankheiten wie Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Beeinträchtigung der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit, Hörermüdung und Hörschäden etc. Mit Lärm sind damit hohe volkswirtschaftliche Folgekosten im Gesundheitssystem verbunden. Zudem wirkt sich Lärm negativ auf Mieteinkünfte, Immobilienpreise und Steuereinnahmen aus. Studien zeigen, dass v.a. gerade Menschen mit geringem sozialen Status an lärm-belasteten Straßen wohnen und daher davon betroffen sind. Die Landeshauptstadt hat 2009 den Lärmaktionsplan für die 1. Stufe erarbeitet und ist gerade dabei den Lärmaktionsplan für die 2. Stufe zu erarbeiten. Weitere Aspekte zu den Analysen, Inhalten und Maßnahmen sind im Kapitel Umweltwirkungen des Verkehrs (siehe Kapitel 11) dargestellt.

Nahverkehrsplan

Im Jahr 2014 wurde der aktuell gültige Nahverkehrsplan für die Stadt Saarbrücken beschlossen. Basierend auf rechtlichen Vorgaben und den aktuellen Strukturdaten wurde eine Strategie für das zukünftige Busangebot erarbeitet. Die Bestandsanalyse zeigte nur wenige Schwachstellen. So besteht eine nahezu flächendeckende Erschließung durch Haltestellen. Defizite im Angebot konnten nur vereinzelt in zeitlichen Randlagen und Gebieten einer geringen Einwohnerdichte festgelegt werden. Hier soll das bestehende Angebot durch das bedarfsgesteuerte Angebot der Anruf-Sammel-Taxis ergänzt werden. Im Rahmen der Erarbeitung wurden die Anregungen aus einem Beteiligungsverfahren ausgewertet und aufgenommen.

Der Nahverkehrsplan sieht eine weitere Stärkung der Intermodalität vor, um besonders das Stadtzentrum vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Die Maßnahmen bei den P+R-Anlagen beziehen sich dabei besonders auf Standorte außerhalb der Stadt Saarbrücken, um einen möglichst frühen Wechsel zum Umweltverbund erreichen zu können. Mit Hilfe einer Haltestellenkategorisierung und durch Ausstattungsstandards sollen die Qualität in der Infrastruktur und den Fahrzeugen und z. B. die Nutzung von B+R-Standorten verbessert werden.

Der Nahverkehrsplan betont die Bedeutung regionaler Verbindungen in die französischen Nachbarkommunen. Einen Schwerpunkt bilden dabei die Kommunen südwestlich von Saarbrücken, welche nicht durch die Saarbahn mit der Stadt Saarbrücken verbunden sind. Die Ausweitung des Saarbahnnetzes wird allerdings nur vereinzelt beschrieben, da Untersuchungen und Potenzialabschätzungen weiterer Strecken im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erfolgen sollen.

Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind im Kapitel 7 zur ÖPNV-Analyse aufgenommen.

Klimaschutzkonzept

Der Stadtrat hat den Auftrag zur Erarbeitung eines Klimaschutzkonzeptes erteilt mit der Zielsetzung, dass Saarbrücken bis zum Jahr 2020 40 %, bis 2030 50 % und bis zum Jahr 2050 80% seiner CO₂ Emissionen einsparen soll. Die Zielvorstellungen werden im Rahmen des VEP berücksichtigt.

4.1.3 Regionale Zusammenarbeit

Eine besondere Herausforderung für die kommunale Planung in Saarbrücken ist die Zusammenarbeit in der grenzüberschreitenden Region. Zum einen betrifft dies das deutsche Umland, dass vom Regionalverband betreut und beplant wird, der u.a. für den Flächennutzungsplan sowie den Landschaftsplan zuständig ist. Zum anderen geht es um die Zusammenarbeit mit den französischen Nachbarkommunen, die bisher weitgehend informell organisiert ist. Inzwischen wird über den 2010 gegründeten Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) „Eurodistrict SaarMoselle“ die Kooperation zwischen den Partnern der Grenzregion vertieft. Das für den Vorläuferverein erarbeitete Leitbild soll fortgeschrieben und mit Projekten umgesetzt werden. In diesem Verbund werden gemeinsame Projekte, u.a. im Bereich von Gesundheit, Tourismus, Wirtschaftsförderung und Verkehr angegangen. Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie zu einer möglichen zweiten Saarbahnlinie zwischen Saarbrücken und Forbach erarbeitet. Für eine vertiefende stadtregionale Zusammenarbeit könnte der VEP Hinweise bzw. Ansätze liefern.

5 Analysen zum Fußverkehr

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Letztlich beginnt und endet jeder Weg zu Fuß, sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradstellplatz. Damit sind alle Verkehrsteilnehmer immer auch Fußgänger. Da Rollstuhlfahrer ebenfalls auf Fußwegen unterwegs sind, werden auch ihre speziellen Anforderungen an die Barrierefreiheit im Rahmen dieses Kapitels analysiert.

So selbstverständlich das Zufußgehen ist, so wenig wurde der Fußverkehr in der Verkehrsplanung als eigenständiger Verkehr wahrgenommen und spielte in den letzten Jahrzehnten eine untergeordnete Rolle. Ein Bedeutungsverlust des Zufußgehens wird an den rückläufigen Zahlen des Fußverkehrsaufkommens deutlich. Nahm der Fußverkehr 1994 noch einen Anteil von 28 % am Gesamtwegeaufkommen in Saarbrücken ein, ist er bis 2010 auf 23 % zurückgegangen. Das entspricht allerdings immerhin noch rund 122.000 Wegen, die täglich in Saarbrücken zu Fuß unternommen werden. Hinzuzurechnen sind nochmals die Fußwege auf einzelnen Wegetappen (zur Haltestelle, oder vom Parkplatz etc.), deren Zahl nicht genau bestimmt werden kann. Der Fußverkehrsanteil ist in Saarbrücken im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten (zwischen 100.000 und 200.000 Einwohnern) als durchschnittlich einzuschätzen. Höhere Fußverkehrsanteile in dieser Stadtgrößenkategorie weisen z. B. Rostock und Kassel (30 % bzw. 29 %) auf, geringere Fußverkehrsanteile als in Saarbrücken können z. B. in Trier (20 %), Heidelberg (20 %) und Solingen (14 %) identifiziert werden. Koblenz (24 %), Potsdam und Fürth (je 23 %) verzeichnen ähnlich hohe Fußverkehrsanteile wie Saarbrücken (vgl. Website EPOMM).

Beim Anteil des Fußverkehrs muss allerdings berücksichtigt werden, dass dieser je nach Stadtbezirk erheblichen Schwankungen unterliegt. So werden z. B. im Bezirk Saarbrücken Mitte rund 29 % der Wege zu Fuß zurückgelegt, in Saarbrücken West und Dudweiler 18 % und in Halberg lediglich 14 %.

Fußgänger tragen im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Lebendige Innenstadtbereiche sind ohne Fußgängerzonen nicht mehr vorstellbar. Das Zufußgehen ermöglicht vielen Gruppen eine selbständige Mobilität im Stadtteil bei geringen Kosten und geringem Flächenbedarf, zudem ist die Bewegung gesundheitsfördernd.

Deshalb ist das Ziel, die Belange von Fußgängern und Rollstuhlfahrern intensiv zu fördern, bereits im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, des Stadtentwicklungskonzepts sowie der Stadtteilkonzepte verankert. Aufgabe hierbei ist die Rückgewinnung von öffentlichen Räumen für Aufenthaltsaktivitäten und die Verbesserung der Fußwegequalität im Sinne möglichst direkter und barrierefreier Wege. Dazu ist ein grundlegendes Umdenken mit neuer Prioritätensetzung in der Planung und Praxis notwendig. Von Vorteil ist dabei, dass sich Saarbrücken durch viele kurze Wege sowie eine äußerst kompakte Innenstadt auszeichnet. Was sich in Saarbrücken eher hinderlich auf den Fußverkehr auswirkt, sind die weiten Entfernungen einzelner Stadtteile zur Innenstadt. Zudem sind viele räumliche Barrieren (insb. Saar, Bahntrassen) vorhanden, und der Straßenraum ist vielerorts sehr Kfz-dominiert.

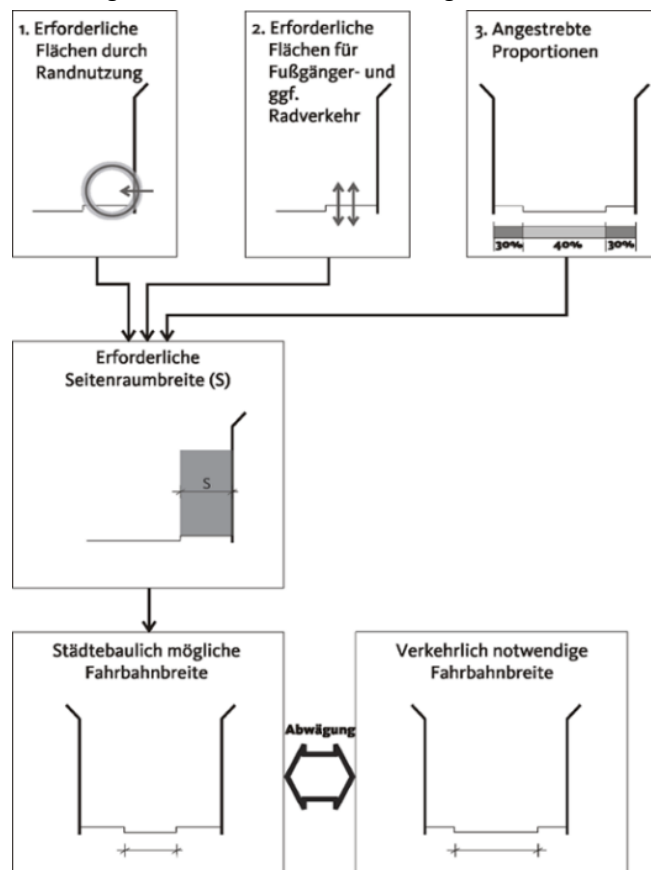
5.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr

Grundanforderungen von Fußgängern an ihre Infrastruktur

Die Grundanforderungen von Fußgängern an ihre Infrastruktur werden in technischen Regelwerken beschrieben. Zu nennen sind vor allem die EFA - Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV 2002) sowie die RAST 06 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2007):

- Eine essenzielle Grundanforderung ist die **angemessene Dimensionierung** der Gehwege. Diese beträgt im Regelfall 2,50 m Breite, mindestens allerdings 1,50 m. Eine Rolle dabei spielen z. B. die Fußgängerdichte sowie Rahmenbedingungen wie Straßentyp und Randnutzungen. Werden Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt, gelten je nach Fuß- und Radverkehrsbelastung der Spitzenstunde höhere Werte von 2,50 m im Minimalfall bis zu mehr als 4 m Seitenraumbreite (s. RAST (FGSV 2007) Kapitel 6.1.6).
- Es ist auf die **maßstäbliche Gestaltung** der Gehwege im Straßenraum zu achten, damit für den Fußverkehr nicht nur „Restflächen“ übrig bleiben. Die RAST 06 empfiehlt für die Umgestaltung von Straßenräumen eine **städtebauliche Bemessung**, die sich an straßenraum-spezifischen Nutzungsansprüchen orientiert. Das heißt, die Straßenplanung erfolgt vom Rand aus und stellt zu Beginn die erforderlichen Flächen für den Fußgänger in den Vordergrund. Zudem wird bezüglich der Proportionen ein Verhältnis von 30:40:30 zwischen Seitenraum, Fahrbahn und Seitenraum empfohlen.

Abbildung 40: Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen



Quelle: Eigene Darstellung nach RAST 06 (FGSV 2007)

- Eine hohe **Verkehrssicherheit** ist sowohl im Längsverkehr als auch bei Überquerungen von Straßen wichtig, insbesondere tragen hierzu **regelmäßige und gesicherte Querungsstellen** und **niedrige Fahrgeschwindigkeiten** des Kfz-Verkehrs bei.
- Aufgrund der starken Umwegeempfindlichkeit von Fußgängern sollte zudem auf netzschlüssige, durchlässige und **direkt geführte Fußverkehrsverbindungen** geachtet werden. Daher sollten Trennwirkungen gering gehalten und regelmäßige und qualitativ angemessene Quermöglichkeiten angeboten werden. Wird der lineare, an Hauptstraßen durch den beidseitigen Zielort- und Geschäftsbesatz oft flächige Querungsbedarf nicht entsprechend durch regelmäßige Querungsangebote befriedigt, überqueren Fußgänger mit **freien Querungen** außerhalb der dafür vorgesehenen Angebote. Dieses Verhalten hat starke Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und erhöht das Unfallrisiko - beispielsweise, wenn Fußgänger für Autofahrer unerwartet zwischen parkenden Autos hervortreten.

Hinweise zur Notwendigkeit von Querungsanlagen geben die RAST. Bauliche Querungsanlagen sind v.a. dann erforderlich, wenn bspw. ein ausgeprägter Fußgängerquerungsbedarf und eine Verkehrsstärke von mehr als 10.000 Kfz/Tag vorliegen (bei einer Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h). Unabhängig von den Belastungen ist deren Einrichtung erforderlich, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen, zu rechnen ist.

Mittelseln oder Mittelstreifen sollten in der Regel eine Breite von 2,00m vorweisen. Werden sie auch von Radfahrern genutzt, sind üblicherweise 2,50m bis 3,00m Breite vorzusehen. Bei Fußgängerampeln sind lange Wartezeiten zu vermeiden, denn erfahrungsgemäß führen Sperrzeiten von mehr als 40 Sekunden zu vermehrten Missachtungen des Rotlichts durch Fußgänger.

- Einbauten, Stadtmöblierung oder mobile Hindernisse wie Werbeaufsteller sind so zu positionieren, dass sie keine **Widerstände und Nutzungskonflikte** (bspw. Einschränkungen der Wegebreite, Hindernisse, Stolperfallen) verursachen.
- Für mobilitätseingeschränkte Personengruppen sollen die öffentlichen Räume nicht nur zeitlich barrierefrei (z. B. Vermeidung von Angsträumen zur dunklen Tageszeit) sondern auch baulich **barrierefrei** gestaltet werden. Hierzu sind hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwegbereiche notwendig. Für Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer sowie temporär mobilitätsbeeinträchtigte Personen (bspw. Menschen mit Kinderwagen) bedeutet dies in Querungsbereichen möglichst eine Nullabsenkung der Borde und ausreichend breite Gehwege, während Sehbehinderte vor allem auf ertastbare Kanten oder taktile Leitelemente angewiesen sind.
- Insbesondere Gehbehinderte und ältere Menschen sind zudem in regelmäßigen Abständen auf Sitzmöglichkeiten angewiesen.
- Fußwegeverbindungen sollten zudem für jede Person angstfrei erlebbar sein und **soziale Sicherheit** bieten, insbesondere zur Nachtzeit und in dunklen Tageszeiten. Angsträume sollten nicht entstehen oder beseitigt werden. Durch Möblierung, Straßenraumgestaltung und v.a. Beleuchtung kann das Sicherheitsempfinden ebenso gesteigert werden wie durch eine Belebtheit des Umfelds, die eine soziale Kontrolle ermöglicht.

Anforderungen von spezifischen Fußgängergruppen

Neben den oben dargestellten grundsätzlichen Anforderungen von Fußgängern ist die Planung des öffentlichen Raumes an spezifischen Anforderungen bestimmter Fußgängergruppen zu orientieren. Für die einzelnen Gruppen werden im Folgenden ihre objektiven und subjektiven Anforderungen an den Raum beschrieben¹⁰.

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet, da ihre sensorischen, motorischen und geistigen Fähigkeiten noch nicht voll ausgebildet sind und sie beispielsweise bei der Wahrnehmung und Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten noch Defizite vorweisen sowie häufig unachtsam sind. Auch ist ihr Bewegungsverlauf durch plötzliche Richtungs- und Geschwindigkeitswechsel oftmals nur schwer vorhersehbar. Wegen ihrer Größe sind sie oft schwerer wahrzunehmen und werden zum Beispiel von parkenden Fahrzeugen verdeckt.

Kinder sind in ihrem Verkehrsverhalten sehr raumfordernd, da sie den öffentlichen Raum häufig als Spielfläche nutzen oder Spielgeräte mit sich führen.. Die Qualität des Wohnumfeldes hat dabei einen wesentlichen Einfluss auf den Aufenthalt von Kindern, da sie vor allem im Bereich des Wohnumfeldes im Straßenraum spielen.

Kinder sind in besonderem Maße auf das zu Fuß gehen als Fortbewegungsart angewiesen, bspw. auf Schulwegen. Daher kommt der sicheren Ausgestaltung der Schulwege – bspw. durch gesicherte Querungsstellen, breite Gehwege, verkehrssichere Bushaltestellen – eine besondere Bedeutung zu. Als unsicher empfundene Schulwege tragen dazu bei, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren. Dies behindert nicht nur die selbstständige Mobilität der Kinder und beeinflusst ihre körperliche und geistige Entwicklung negativ, sondern erhöht auch das Kfz-Verkehrsaufkommen im Schulumfeld mit negativen Folgewirkungen auf die Verkehrssicherheit der zu Fuß gehenden und radfahrenden Schülerinnen und Schüler.

Genau wie für Kinder hat auch für **Jugendliche** die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes einen hohen Stellenwert. Jugendliche nutzen ihn als Ort der Kommunikation und der Freizeit außerhalb des Elternhauses. Besonders öffentliche Plätze und Parkanlagen sind dabei für diese Nutzergruppe als Treffpunkte und Bewegungsorte attraktiv. Erreichbarkeit, Wohnungsnähe und Aufenthaltsqualität sind dabei für Jugendliche besonders wichtig. Teilweise erleben Jugendliche an diesen Orten eine Verdrängung, da ihre Anwesenheit von anderen Nutzern als störend empfunden wird. Aufgrund dessen sind konfliktfrei zugängliche, öffentliche Orte für Jugendliche von großer Bedeutung.

Im Alter gewinnt das ‚Verkehrsmittel‘ zu Fuß wieder an Bedeutung. Da mit zunehmendem Alter die physische Konstitution nachlässt, sind **Senioren** häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt. Die Einschränkungen ergeben sich meist aus Gehbeschwerden, nachlassender Seh- und Hörfähigkeit sowie eingeschränktem Reaktions- und Wahrnehmungsvermögen, was Auswirkungen auf die Verkehrstauglichkeit haben kann. Die Möglichkeit, selbstständig zu Fuß zum Einkaufen zu gehen und dadurch soziale Kontakte pflegen zu können, ist für ältere Menschen sehr wichtig und wirkt sozial, psychisch und physisch stabilisierend. Aufgrund möglicher altersbedingter Einschränkungen der

¹⁰ Aufgrund der Vielzahl an Einflussfaktoren wird dabei kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Ebenso sind Überschneidungen zwischen den einzelnen Gruppen möglich.

Mobilität haben für Senioren möglichst barriere- und umwegfreie Wegeverbindungen eine hohe Bedeutung. Bei der Gestaltung des Straßenraums legen sie einen besonderen Wert auf Komfort, insbesondere in Form von geeigneten Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen und gut begehbaren Belägen (Vermeidung von Schwellen und Stolperfallen, regelmäßige Instandsetzung). Durch die Verwendung von Gehhilfen (Stock, Rollator) oder durch untergehaltene Begleitpersonen erhöht sich zudem die beanspruchte Verkehrsfläche. Besonders wichtig sind barrierefreie und passend gestaltete Querungsmöglichkeiten, die ein sicheres Queren bei geringeren Schrittgeschwindigkeiten möglich machen. Dies ist z. B. bei der Dauer der Grünphase an Fußgängerlichtsignalanlagen zu berücksichtigen. Ferner ist bei Senioren ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis festzustellen, was u.a. dazu führt, dass dunkle und einsame Strecken gemieden werden. Auch empfinden sie im Straßenverkehr häufig Unsicherheit und beschränken deshalb ihre Außerhausaktivitäten. Ältere Menschen legen in der Regel geringere Distanzen zurück, sodass sich ihre Aktivitäten im Wesentlichen in ihrem Wohnumfeld abspielen.

Körperlich beeinträchtigte Personen stellen in der Regel ähnliche Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes wie Senioren. Allerdings bestehen je nach Art der Behinderung spezifische Ansprüche. **Blinde und sehbehinderte** Menschen haben insbesondere Schwierigkeiten feststehende Hindernisse und dynamische Objekte (z. B. herannahende Fahrzeuge) zu erfassen. Starke Kontraste können ggf. besser wahrgenommen werden. Die Erfassbarkeit des Straßenraumes durch einen Langstock, z. B. mit Hilfe von taktilen Bodenelementen, ist für diese Nutzergruppe besonders wichtig. Für **Rollstuhlfahrer, gehbehinderte Personen und temporär mobilitätseingeschränkte Personen (bspw. bei Führung eines Kinderwagens)** spielen die Überwindbarkeit von Hindernissen (z. B. Bordsteinen), ausreichend dimensionierte Verkehrsräume und die Vermeidung von Umwegen eine wichtige Rolle. Beim Fortbewegen in einem Rollstuhl dürfen keine starken Oberflächenneigungen oder Stufen vorhanden sein. Des Weiteren werden Rollstuhlfahrer aufgrund ihrer geringeren Höhe von anderen Verkehrsteilnehmern mitunter schlechter wahrgenommen. **Gehörlose und hörbehinderte Menschen** können auch hinsichtlich der Orientierungsfähigkeit eingeschränkt sein und sich dadurch langsamer fortbewegen. Dies kann zusammen mit der eingeschränkten Kommunikationsfähigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge haben.

Auch aus unterschiedlichen Wegezwecken lassen sich abweichende Ansprüche an die Fortbewegung zu Fuß ableiten. So sind beispielsweise für **Erwerbstätige** und auch für **Einkaufende** direkte Wegeverbindungen besonders attraktiv. Diese Nutzergruppen präferieren umwegfreie Fußverkehrsanlagen, die Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren.

Dient das Zufußgehen aber nicht in erster Linie der Raumüberwindung, sondern ist Selbstzweck, verändern sich die Ansprüche erheblich. So stehen für **Spaziergänger** oder für **Touristen** Aspekte wie Erholung und Genuss an der Fortbewegung im Vordergrund. Für diese Fußgängergruppen sind eine ansprechende Umfeldgestaltung sowie die landschaftliche und stadträumliche Qualität besonders wichtig. Wo Spaziergänger und Touristen ein eher gemächliches Tempo an den Tag legen, bewegen sich **Sportler** vergleichsweise schnell. Dennoch stehen auch für sie die Attraktivität und der Komfort einer Strecke im Vordergrund.

Obdach- bzw. Wohnungslose sind aufgrund des fehlenden privaten Rückzugsraumes in besonderem Maße an den öffentlichen Raum gebunden. Sie sind auf Schutz vor Witterung und in besonderem Maße auch auf die soziale Sicherheit von Fußverkehrsanlagen angewiesen.

5.2 Analyse der Fußwege in Saarbrücken

Neben den allgemeinen Ansprüchen und Standards werden im Folgenden die spezifischen Qualitäten und Mängel Fußwege im Saarbrücker Stadtgebiet analysiert und Handlungsbedarfe herausgestellt. Zuerst erfolgt die Untersuchung in diesem Kapitel auf gesamtstädtischem Maßstab. Wichtige Ziele für den Fußverkehr im Stadtgebiet sind die Innenstadt und die Stadtteilzentren sowie die Nahversorgungseinrichtungen, Naherholungsgebiete, Schulen, Kitas sowie die kulturellen und sozialen Einrichtungen. Da der VEP gesamtstädtisch angelegt ist, wird die Situation in der Innenstadt (als besonders wichtiger Stadtbereich für Fußgänger), in den Stadtteilzentren sowie auf den Hauptverkehrsachsen fokussierter betrachtet.

Barrieren im Stadtgebiet

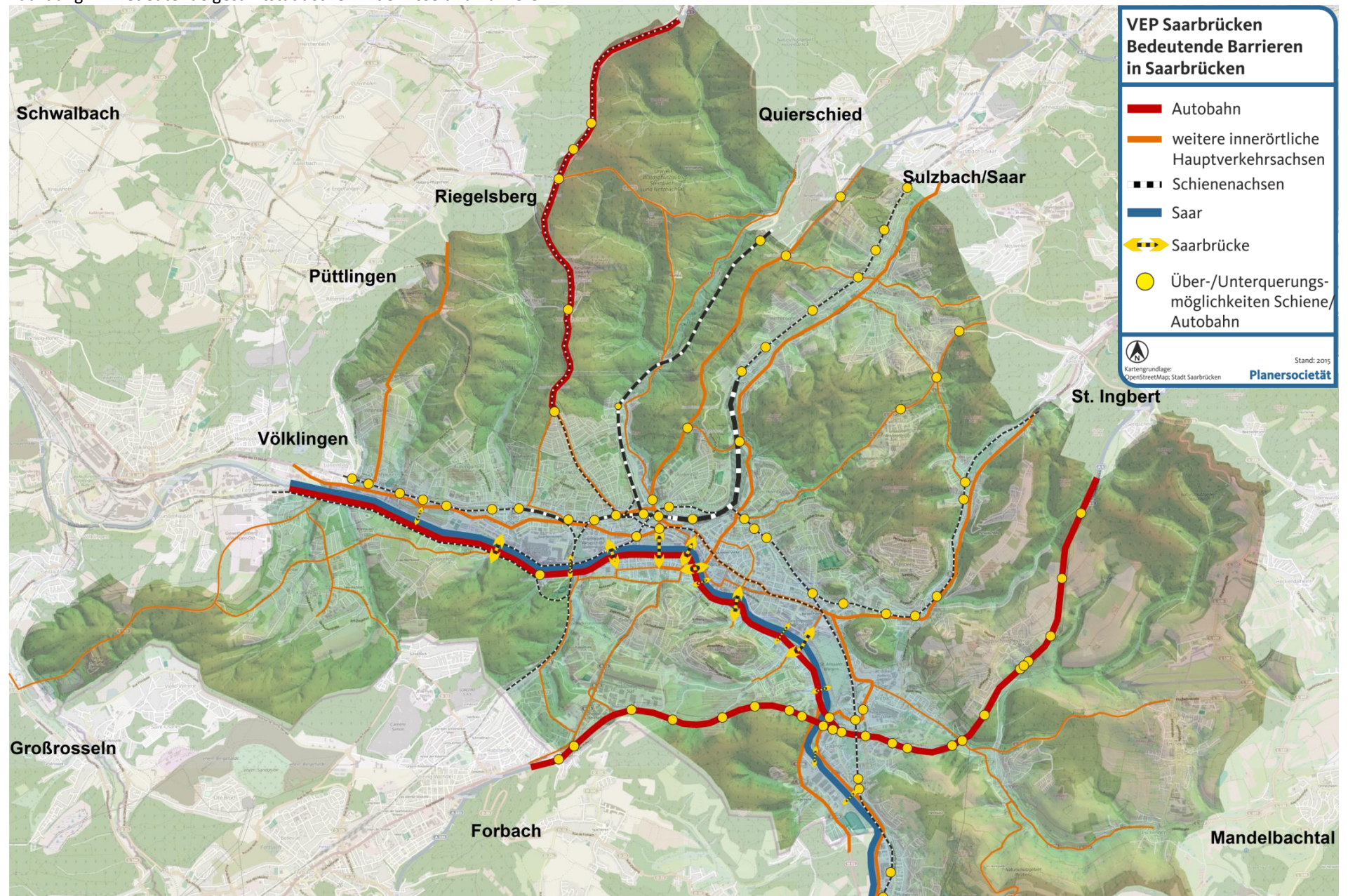
Saarbrücken zeigt als eine Stadt am Fluss mit topografischer Prägung sowie mit bedeutenden Gleis- und Straßeninfrastrukturen beim gesamtstädtischen Blick aus der Vogelperspektive, wie sich die stadspezifischen natürlichen und gebauten Strukturen auf das Fußverkehrsnetz auswirken. Die nachfolgende Karte zeigt die markantesten Barrieren (siehe Abbildung 41).

Die Saar ist eine natürliche Barriere für den Verkehr, die mit dem Leinpfad sowie der Aufwertung der Uferbereiche im innerstädtischen Bereich insbesondere für Fußgänger und Radfahrer erlebbar gemacht wird und eine hohe Freiraum- und Freizeitqualität entfaltet. Als weitere natürliche Erschwernis wirkt sich in Saarbrücken die Topografie aus. Auch wenn sich die Innenstadt sowie die am dichtesten bebauten Stadtteile in einer Tallage mit geringen Steigungen konzentrieren, sind einige Bereiche von der Topografie beeinflusst.¹¹ Starke Steigungen bzw. Gefälle können zu großen Einschränkungen im Fußverkehr, insb. hinsichtlich der Barrierefreiheit, führen. Topografische Bewegtheit steigert die Notwendigkeit von Treppenanlagen und Rampen, begradigenden baulichen Maßnahmen und Über- bzw. Unterführungen, was nicht nur auf die städtebaulichen Qualitäten Auswirkungen hat, sondern auch hohe Kosten erzeugen kann.

Weitere Barrieren sind baulicher und verkehrsstruktureller Art, so z. B. die Gleistrassen sowie die A6, die A620 und die Hauptverkehrsstraßen. Die A620 verläuft neben dem südlichen Saarufer und verstärkt die Teilung der Innenstadt in einen nördlichen und südlichen Bereich. Breite Gleiskörper am Saarbrücker Bahnhof sowie Gleistrassenverläufe prägen v.a. den Stadtbereich nördlich der Saar.

¹¹ Hierzu gehören insb. Teile von Alt-Saarbrücken und St. Arnual, Eschberg, Altenkessel, Bischmisheim, Ensheim, oberes Malstatt, Herrensohr, Dudweiler-Nord und -Süd, Scheidterberg, Bübingen und Güdingen

Abbildung 41: Bedeutende gesamtstädtische Hindernisse und Barrieren



All diese natürlichen und gebauten Barrieren erschweren die Durchlässigkeit des Saarbrücker Stadtgebiets insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Wie die Karte zu den Barrieren zeigt, werden einige Über- bzw. Unterquerungsmöglichkeiten angeboten, die allerdings für den Fuß- und Radverkehr auch immer Zwangspunkte darstellen. Entlang der Saar sorgen Brücken, die auch gleichzeitig über die Stadtautobahn A620 geführt werden, für regelmäßige Querungsstellen. Dabei weisen die Brücken breite Gehwege auf – teilweise sind sie ausschließlich vom Fuß- und Radverkehr nutzbar (z. B. die Alte Brücke als Verbindung zwischen St. Johann und Alt-Saarbrücken; in die Pontonbrücke am Osthafen und an den St. Arnualer Wiesen). Während die Saar sowie die A620 parallel verlaufen, sind die Bahngleise eher verästelt und stellen daher nicht nur linear, sondern auch netzartig große Barrieren dar. Es wird in der Karte zu den Barrieren deutlich, dass nicht in allen Stadtbereichen ausreichende Querungsangebote von Gleistrassen angeboten werden.

Straßenbegleitende und selbstständig geführte Gehwege

Für den Fußverkehr gibt es in Saarbrücken grundsätzlich ein engmaschiges Wegenetz. Neben den straßenbegleitenden Gehwegen gibt es zahlreiche öffentliche und halböffentliche Durchgänge und Treppenanlagen, die oftmals dem Fußverkehr vorbehalten sind und diesem direkte, attraktive Wegebeziehungen ermöglichen. Sackgassen sind teilweise für Fußgänger und Radfahrer durchlässig und mit entsprechenden Hinweiszeichen versehen. Gravierende Lücken bestehen bei der Engmaschigkeit des Netzes nicht; allerdings ergeben sich durch die begrenzten Über- bzw. Unterquerungsmöglichkeiten der Barrieren für den Fußverkehr bestimmte Zwangspunkte.

Einige Wege, die außerhalb bebauter Gebiete sowie durch die zahlreichen Parks und Grünanlagen verlaufen, ergänzen das Netz und sind durch ihre Freizeitfunktion geprägt; gleichzeitig stellen sie kurze Verbindungen innerhalb des Stadtteils sicher und übernehmen damit eine wichtige Funktion im Alltag. Eine besondere Rolle spielen Treppen, die abseits des Straßennetzes Verbindungen in die Wohngebiete an den Hängen übernehmen – bspw. zum Triller, Reppersberg oder Wackenberg. Dieses Wegesystem steigert Potenziale in der Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen und zentraler Bereiche. Um diese Potenziale voll ausschöpfen zu können, müssen diese Wege einige Gestaltungsmerkmale aufweisen, um von Personen ohne Angst oder Unbehagen benutzt werden zu können. Deshalb sollte z. B. eine ausreichende Beleuchtung sowie eine ausreichende Breite, um anderen Personen ausweichen zu können, gewährleistet sein. Häufig führen abseits geführte Wege und Treppen durch bewaldete oder natürliche Bereiche. Durch Wurzelwerk werden die Bodenbeläge stark beansprucht, was eine erhöhte Aufmerksamkeit bzgl. der Instandhaltung dieser Wege erfordert.

5.3 Analyse wichtiger Fußverkehrsräume

Die Situation des Fußverkehrs in Saarbrücken unterscheidet sich je nach Stadtlage und Anbau- bzw. Straßentyp. Insgesamt sind eine genauere Betrachtung des Innenstadtbereichs Saarbrückens sowie die Analyse der Situation in den Stadtteilzentren wichtig. Ebenso werden die Fußverkehrsbedingungen an den Hauptverkehrsachsen betrachtet, an denen sich wichtige Ziele und ÖV-

Haltestellen befinden und die daher nicht nur für den Kfz-Verkehr eine wichtige Rolle als Verbindung zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen haben.

5.3.1 Innenstadt

Die höchsten Fußverkehrsaufkommen sind in Saarbrücken wie auch in anderen Städten im innerstädtischen Bereich zu beobachten. Viele wichtige Ziele des Fußverkehrs (z. B. die Konzentration von Einzelhandel und Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie die Saar als wichtige Grün- und Erlebnisachse) konzentrieren sich in der Innenstadt. In Abbildung 44 (auf Seite 61) sind die Saarbrücker Innenstadt sowie wichtige Potenziale und Mängel im Bereich Fußverkehr wiedergegeben.¹²

In Saarbrücken sticht als wichtigste fußläufige Verbindung die Achse zwischen Hauptbahnhof und St. Johanner Markt hervor, die auf einer Länge von 1,6 km als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Sie weist mit über 5.000 Fußgängern in der Spitzenstunde¹³ auch die höchsten Fußgängerfrequenzen in der Innenstadt auf. Mit Sitzmöglichkeiten, die häufig auch von Bäumen beschattet werden, sowie z.T. mit Spielgeräten und Wasserspielen weist die Bahnhofstraße hohe Aufenthaltsqualitäten auf. Einzelne, angrenzende Straßen sind in den letzten Jahren ebenfalls als Fußgängerzone ausgewiesen worden. Durch die Umgestaltung z. B. des Rabbiner-Rülf-Platzes, der Sulzbachstraße und der Futterstraße sowie der Berliner Promenade und des Willi-Graf-Ufers konnten in den letzten Jahren hohe Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Die Berliner Promenade ermöglicht den Zugang zur Saar. Entwicklungsfähig sind jedoch die Verbindung und Verknüpfung zwischen Bahnhofstraße und Berliner Promenade, was durch die Umgestaltung einzelner Straßenräume sowie die Aufwertung der Umfeldnutzung bereits angegangen wurde. Es sollte allerdings zukünftig nicht nur auf die bauliche Verknüpfung zwischen Uferbereich der Saar und Fußgängerzone geachtet werden, sondern auch auf eine verstärkte Wahrnehmbarkeit, sodass Innenstadtbesucher beide Bereiche besuchen und davon profitieren.

Eine wichtige Einkaufsstraße stellt die Eisenbahnstraße auf dem südlichen Saarufer dar (ca. 470 Fußgänger/Sp-h),¹⁴ die durch die jüngste Umgestaltung und Aufwertung deutlich an Attraktivität für den Fußgänger gewonnen hat. Insbesondere wurde hier das für Saarbrücken wichtige Thema der Kolonnaden aufgegriffen. In den nächsten Jahren wird es darauf ankommen, die attraktiven Stadträume miteinander zu verknüpfen. Hier sind mit der Saar, der Autobahn¹⁵ und den Kfz-orientierten Straßenräumen einige große Barrieren vorhanden.

¹² Die Analysekarte Innenstadt sowie weitere Analysekarten zu den Stadtteilen werden im Rahmen der Aktualisierung des Dokuments im Anhang im A3-Format ergänzt.

¹³ Passantenzählungen der Stadt Saarbrücken 2011 (Samstag, 14.5.2011 zwischen 12-13 Uhr)

¹⁴ Passantenzählung 2011, siehe oben

¹⁵ siehe hierzu auch Landeshauptstadt Saarbrücken 2015 a: Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept – Stadtmitte am Fluss

Abbildung 42: Sitzgelegenheiten entlang der Fußgängerzone

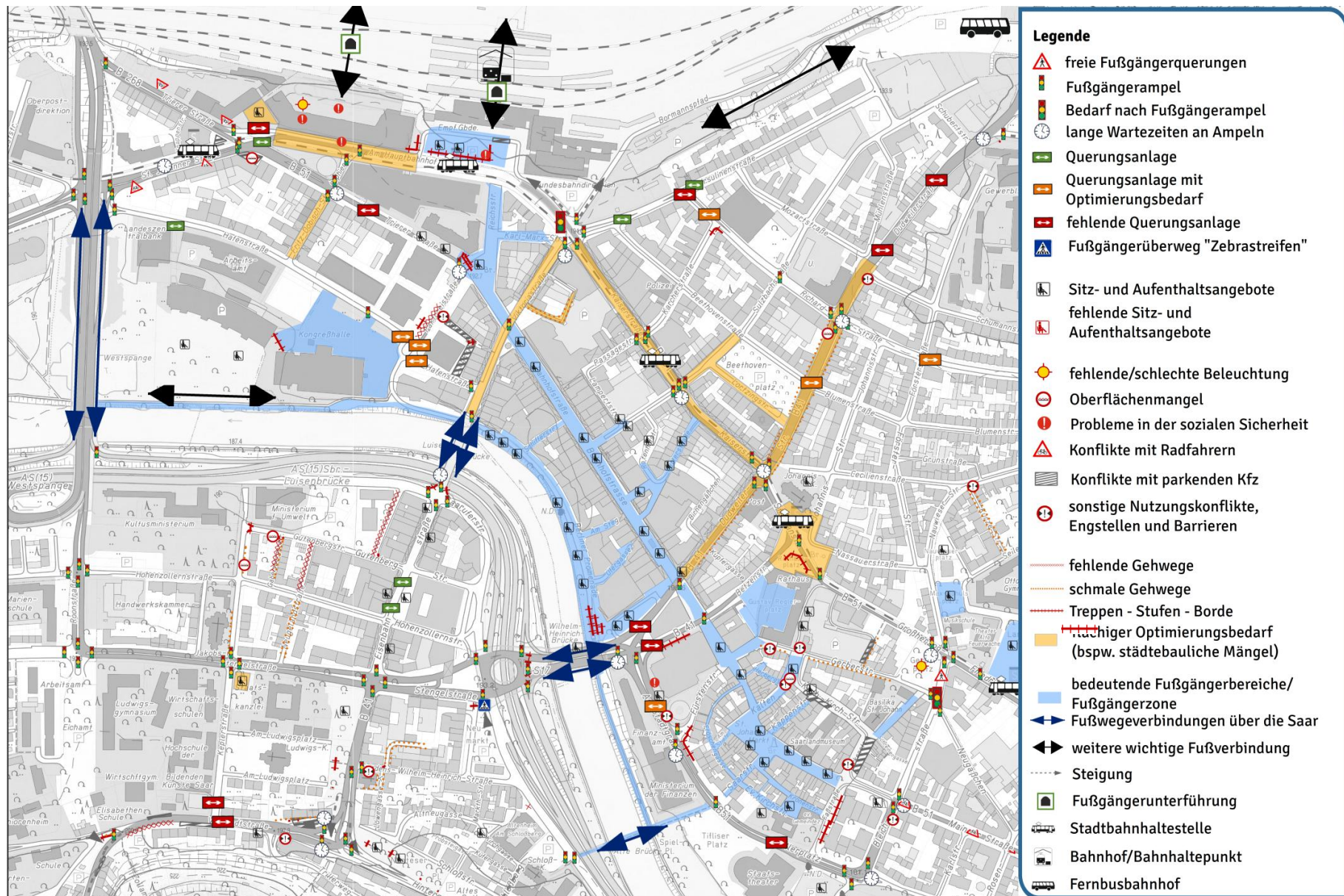


Während die Fußgänger in der Innenstadt selbst eine sehr gute Infrastruktur vorfinden, ist die fußläufige Anbindung der Innenstadt von den angrenzenden Quartieren eher problematisch. An einigen Zugängen zur Innenstadt fehlen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, was sich in einem freien, ungesicherten Queren der Fahrbahn ausdrückt. Unter anderem ist das Fehlen einer Fußgängerampel zur Querung der Bleichstraße an der Kreuzung Gerberstraße/Bleichstraße/Neugäßchen auffällig. Besonders die Hauptverkehrsachsen (z. B. die Viktoriastraße und die Dudweiler Straße) erzeugen in der Innenstadt eine hohe Trennwirkung. Vor allem auf der Dudweiler Straße und der Betzenstraße zeigt sich ein starker linearer Querungsbedarf, der durch die vorhandenen Querungsstellen nicht hinreichend gebündelt werden kann. Nördlich der Richard-Wagner-Straße fehlen auf einem längeren Abschnitt Querungshilfen für Fußgänger.

Abbildung 43: Querungsbedarf an der Bleichstraße Höhe Gerberstraße sowie an der Dudweiler Straße



Abbildung 44: Analysekarte Fußverkehr - Innenstadt



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap

Ein wichtiger Zugang zur Fußgängerzone ist der Bahnhof bzw. der Bahnhofsvorplatz. Hier ist die St. Johanner Straße als eine Art Shared Space-Bereich zwischen Fußgängern und ÖPNV gestaltet. Durch den hohen flächigen Querungsdruck ist diese großzügige und breit angelegte Gestaltung eine gute Lösung, die auch gut angenommen wurde und trotz der Vielzahl der Gleise kaum zu Konflikten geführt hat.

Die Innenstadt ist für Fußgänger auch durch zahlreiche Ampelanlagen gekennzeichnet, die z.T. lange Wartezeiten für Fußgänger aufweisen und damit Querungen bei Rot fördern; dies konnte des Öfteren beobachtet werden. Beispiele hierfür sind die Kreuzungen der St. Johanner Straße und Kaiserstraße, der Kaiserstraße und Dudweilerstraße, der Bleichstraße und Obertorstraße sowie der Großherzog-Friedrich-Straße und Paul-Marien-Straße.

Abbildung 45: Bahnhofsvorplatz mit Busbahnhof



Im Bereich der Innenstadt finden sich zahlreiche größere und kleinere Platzsituationen, die sich in ihrer Gestalt- und Aufenthaltsqualität unterscheiden. Neben dem Rabbiner-Rülf-Platz sind der St. Johanner Markt sowie die ihn umgebenden Straßenzüge und Platzsituationen hinsichtlich der Gestaltung und Aufenthaltsqualität positiv zu nennen. Punktuelle Begrünungen, Bänke und Brunnen werten diese Räume in ihrer Aufenthaltsqualität zusätzlich auf, was sich in der Belebtheit des Marktes und der umgebenden Straßen zu Tag- und Abendstunden widerspiegelt. Ein generelles Problem bei derartigen Platzsituationen und historischen Gässchen ist die Orientierung im Raum für Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch fehlende Leitelemente und den kleinteiligen, altstadttypischen Bodenbelag. Extensive Außengastronomie sowie Markt- und Veranstaltungsstände können dabei zusätzlich zu Konflikten führen. Durch die großzügigen Platzflächen und Bewegungsbereiche entstehen in der Bahnhofstraße, den Gässchen sowie den Plätzen des Saarbrücker Stadtzentrums meist aber keine Einschränkungen.

Abbildung 46: Gut gestaltete Platzsituationen (St. Johanner Markt, Dudweilerstraße/Saarpromenade)



Bereiche mit mangelhafter Aufenthaltsqualität finden sich demhingegen bspw. an der Ecke St. Johanner Straße und Trierer Straße. Der Max-Ophüls-Platz wird zeitweise für Veranstaltungen wie (Floh-)Märkte oder zum Boule-Spielen genutzt wird. Der Rathausplatz und der Vor-

platz der Johanneskirche weisen aufgrund der störenden Kfz-Emissionen und der eher autogerechten Gestalt Verbesserungspotenziale auf.

Abbildung 47: Max-Ophüls-Platz mit Gestaltungspotenzial



Abbildung 48: Kfz-dominierter, gestalterisch „zerschnittener“ Rathausplatz



Lineare Bereiche mit einer geringen Aufenthaltsqualität sind weite Teile der Kaiserstraße, der Stephanstraße, der Dudweiler Straße, der Viktoriastraße sowie der St. Johanner Straße. Diese Straßenzüge sind viel befahren (durch den Autoverkehr und/oder die Saarbahn) und dementsprechend laut. In der Straßenraumaufteilung dominieren die Kfz-Verkehrsflächen. Hinzu kommt eine aufwertungsbedürftige Gestaltung der Seitenräume, die durch dunkle Kolonnaden geprägt sind und Leerstände aufweisen. Begrünungen und Sitzmöglichkeiten fehlen in diesen Bereichen nahezu vollständig. Wie das Beispiel der Eisenbahnstraße aufzeigt, können Kolonnaden auch Potenziale aufweisen, wenn sie insgesamt zusammen mit dem Straßenraum, der durchgängigen Beleuchtung und der Umfeldnutzung aufgewertet werden.

Abbildung 49: Prägung durch Arkaden (Kaiserstraße, Dudweiler Straße, Viktoriastraße, St. Johanner Straße)



Konflikte mit dem ruhenden Verkehr existieren in den Bereichen, in denen die Gehwege lediglich eine Mindestbreite aufweisen und diese Breite zusätzlich durch (teils auf dem Gehweg) parkende Fahrzeuge eingeschränkt wird, z. B. die Kohlwaagstraße, Teile der Kath.-Kirch-Straße und der Türkenstraße sowie Bereiche des Nauwieser Viertels (wie beispielsweise der Kreuzungsbereich von Bretanostraße, Rotenbergstraße und Seilerstraße). Parkende Pkw erschweren in diesen Bereichen zudem das Queren der Straßen für Fußgänger. Auch an der Kreuzung Trierer Straße und St. Johanner Straße sowie beispielsweise auf der Schmollerstraße und Seilerstraße behindern auf dem Gehweg geparkte Pkw den Fußverkehr.

Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr können dort auftreten, wo Radwege in relativ schmalen und belebten Seitenräumen existieren (bspw. Mainzer Straße Höhe Paul-Marien-Straße) oder wo der Gehweg für Radfahrer bei einem hohen Fußgängeraufkommen und relativ geringen Breiten freigegeben ist. Letzteres ist u.a. entlang der Trierer Straße zwischen St. Johanner Straße und Westspange sowie entlang der St. Johanner Straße zwischen Trierer Straße und Westspange der Fall.

Zur besseren Orientierung von Fußgängern existiert ein Fußgängerleitsystem (u.a. Richtungsschilder, Informationstafeln). Das Leitsystem ist nicht über den gesamten Innenstadtbereich durchgängig wahrnehmbar, da die Schilder sehr klein und unauffällig gestaltet und nur an den wichtigsten Punkten vorhanden sind. Dennoch bieten sie Ortsfremden und Touristen eine passende Orientierungshilfe.

Abbildung 50: Informationstafel mit Stadtplan für Fußgänger (Kath.-Kirch-Straße)



Abbildung 51: Leitsystem für Fußgänger (Bahnhofstraße Ecke Betzenstraße)



Die meisten Bereiche der Fußgängerzone sowie der untersuchte Bereich Alt-Saarbrückens sind weitestgehend ohne Stufen oder bauliche Barrieren erreichbar. Vor allem die unterschiedlichen, teils unebenen Bodenbeläge wie die Kopfsteinpflasterung in vielen Bereichen der Innenstadt können stellenweise mit Rollstuhl oder Rollator nur schwer selbstständig bzw. nur mit Komforteinschränkungen genutzt werden. Im Bereich der Saarbahnhaltestelle Hauptbahnhof fehlt ein taktils Leitsystem, das Sehbehinderte sicher über die Gleiskörper bzw. zu den einzelnen Bahnsteigen und zum Hauptbahnhofseingang leiten kann. Auch auf dem Markt und den Nebenstraßen sind keine Leitsysteme vorhanden.

Taktile Elemente für Sehbehinderte/Blinde befinden sich in der Regel in Bereichen, die in den letzten Jahren umgestaltet oder saniert wurden – bspw. rund um die Europa-Galerie, am Rabbiner-Rülf-Platz, an der Kreuzung Sulzbachstraße/Richard-Wagner-Straße sowie in der umgestalteten Eisenbahnstraße. Zudem sind zahlreiche Fußgänger-LSA mit akustischen sowie taktilen Signalgebern ausgestattet. Dem hingegen sind zwar an der überwiegenden Zahl der Kreuzungen die Borde abgesenkt, es fehlt aber auch an stark befahrenen Kreuzungen an taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern, bspw. in der Dudweiler Straße. Zudem sind einige Querungshilfen nicht (bspw. Mainzer Straße/Uhlandstraße, Richard-Wagner-Straße/ Karcherstraße) oder nicht ausreichend barrierefrei (bspw. Richard-Wagner-Straße/Försterstraße) ausgebaut.

Abbildung 52: barrierefrei ausgebaute Fußgänger-LSA (Sulzbachstr./Richard-Wagner-Str.)



Abbildung 53: Querungshilfe ohne taktile Leitelemente (Richard-Wagner-Str./Karcherstr.)



Das Thema der sozialen Sicherheit betrifft in der Innenstadt vorwiegend jene Räume, die in den Abendstunden und teils auch tagsüber weniger belebt sind. Hierzu zählen einige Seitenbereiche der Fußgängerzone, Unterführungen im Bereich des Bahnhofs sowie größere Grünflächen und Gehwege von der ÖV-Haltstelle bzw. vom Bahnhof nach Hause. Während der zentrale Durchgang durch den Hauptbahnhof Saarbrücken hell und freundlich gestaltet ist, weist der parallele Lützelbachtunnel (wichtige Verbindung in Richtung Rodenhof/Quartier Eurobahnhof) Beleuchtungsdefizite und gestalterische Mängel auf.

Abbildung 54: Lützelbachtunnel



Der Innenstadtbereich südlich der Saar bietet mit dem Schloss, der Ludwigskirche, den Bereichen zwischen Wilhelm-Heinrich-Straße und Hintergassentreppe sowie mehreren Museen eine hohe Aufenthaltsqualität und ein touristisches Potenzial. Eine gute fußläufige Erschließung ist deshalb in diesem Bereich von besonderem Interesse. Die Anbindung an die Bereiche nördlich der Saar gestaltet sich aufgrund der Barrierewirkung der Autobahn und der Saar als schwierig. Derzeit finden im Bereich der Wilhelm-Heinrich-Brücke umfangreiche Umbauarbeiten statt, in denen eine Neugestaltung der Fußverkehrsanlagen inbegriffen ist. Hieraus ergibt sich in Ergänzung zur „Alten Brücke“ eine mittelfristig verbesserte Verknüpfung der Bereiche nördlich und südlich der Saar. Weitere Optimierungen sind in Planung.

Das Fußwegenetz südlich der Saar weist teilweise Engstellen auf (z. B. am Knoten Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße). Dies betrifft auch einzelne, vielfach wenig befahrene Straßenzüge, die aufgrund der historisch gegebenen Strukturen mit nur einseitigen Gehwegen bzw. schmalen Fußverkehrsanlagen ausgestattet sind (z. B. Dragonerstraße). Eine Netzlücke besteht an der Vorstadtstraße Höhe Deutschherrnstraße. Trennwirkungen erzeugen die Hauptverkehrsachsen (bspw. Dudweilerstraße, Stengelstraße, Vorstadtstraße, Großherzog-Friedrich-Straße oder die Metzger Straße).

Abbildung 55: Hohe Qualitäten an der Schloßstraße



Abbildung 56: Teils schmale Gehwege in Wohnstraßen



5.3.2 Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen weisen aufgrund ihrer Verkehrsfunktion durch ihre hohen Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastungen häufig Einschränkungen für Fußgänger auf, obwohl sie gerade auch für Fußgänger aufgrund der Nutzungen sowie der ÖV-Haltestellen sehr wichtige Zielbereiche sind. Die Überquerung von mehreren Fahrbahnen stellt für Fußgänger in der Regel ein großes Problem dar. Unfallsituationen mit Fußgängern ergeben sich überwiegend beim Überqueren einer Fahrbahn (so genannte Überschreiten-Unfälle).

In Saarbrücken fällt insbesondere an den Hauptverkehrsachsen auf, dass Überquerungsmöglichkeiten oftmals zu selten und mit zu großer räumlicher Distanz zueinander angeboten werden. Besonders in innerstädtischen Lagen und an beidseitig bebauten Hauptverkehrsstraßen besteht oftmals ein linearer Querungsbedarf, der sich in „freien“ Fußgängerquerungen ausdrückt. Schwierige Ausgangsbedingungen herrschen an Fahrbahnen mit mehr als zwei Fahrstreifen, da sich das Konfliktpotenzial aufgrund der Länge des Überquerungsweges erhöht. Ein Beispiel hierfür ist die Dudweiler Straße, die aufgrund des linearen Querungsbedarfs durch Fußgänger oft frei überschritten wird (s. Abbildung 57). Auch z. B. entlang der Stengelstraße sind die Straßenräume breit und die Querungsangebote eher selten (s. Abbildung 58).

Abbildung 57: seltene Querungsangebote an der Dudweilerstraße



Abbildung 58: seltene Querungsangebote an der Stengelstraße



Die Anlagen der Saarbahn existieren überwiegend auf eigenen Verkehrsräumen und verstärken daher parallel zum Straßenverkehrsraum die Trennwirkungen, indem sie die Querungsstrecke für Fußgänger vergrößern. Zu Gehwegen bzw. Fußgängerwartebereichen ist das Bord

des Gleisbettes in der Regel auf 3 cm gesenkt; dies stellt für körperlich eingeschränkte Personen einen Kompromiss dar. Dennoch fehlen teilweise ausreichend bemessene Schutzräume für Wartesituationen, so z. B. am Rastpfuhl (s. Abbildung 59). Mittelinseln sind aufgrund der Straßenraumquerschnitte nur schwierig umzusetzen.

Bei den vorhandenen Mittelinseln fällt auf, dass diese häufig zu schmal bemessen sind (s. Beispiel Richard-Wagner-Str. in Abbildung 60) und i. d. R. nicht den Anforderungen entsprechen (vgl. Kapitel 5.1).

Abbildung 59: Querungssituation am Rastpfuhl (Malstatt)



Abbildung 60: Schmale Mittelinsel in der Richard-Wagner-Straße



Insgesamt sind die Haltestellen der Saarbahn sowie der Busse gut erreichbar. So sind in deren unmittelbaren Umfeld Überquerungsangebote meist in Form von Fußgängerampeln eingerichtet. Sind die Fußgängerampeln mit einem Anforderungstaster ausgestattet, sollte die Wartezeit weniger als 40 Sekunden betragen. An punktuell überprüften Stellen im Innenstadtbereich südlich der Saar sowie z. B. an der Lebacher Straße konnten längere Wartezeiten und dadurch bedingte Querungen bei Rot beobachtet werden.

5.3.3 Stadtteile

Fußverkehr spielt nicht nur in der Innenstadt eine entscheidende Rolle, sondern auch in den Stadtteilen. Dort lebt und versorgt sich ein bedeutender Teil der Saarbrücker Bevölkerung und legt ihre alltäglichen Wege zurück. Die einzelnen Zentren der Saarbrücker Stadtteile sind in ihrer städtebaulichen Struktur sehr unterschiedlich und weisen auch hinsichtlich der Fußgängerqualitäten unterschiedliche Stärken bzw. Probleme auf. Teilweise haben sich aufgrund der historischen (oft erst eigenständigen) Entwicklung der Stadtteile gewisse Versorgungsstrukturen mit raumstrukturell erkennbaren Stadtteilzentren entwickelt (z. B. Dudweiler, Burbach). In anderen Stadtteilen wie z. B. Altenkessel, Ensheim, Brebach-Fechingen oder Malstatt haben sich versorgungsrelevante Nutzungen entlang von Haupteerschließungsstraßen entwickelt. Viele Bereiche werden dort vom Wohnen geprägt. Unabhängig davon, wie die jeweiligen Stadtteile diesbezüglich beschrieben werden können, besteht überall der Anspruch, nahversorgungsrelevante Einrichtungen und andere Ziele wie soziale, kirchliche oder schulische Einrichtungen im Stadtteil auch gut zu Fuß erreichen zu können sowie Umfeldqualitäten zu erleben.

Abbildung 61: Alleestraße – geradlinige, topografisch abschüssige Durchfahrt mit Nahversorgungsfunktion



Abbildung 62: Saarbrücker Straße in Brebach-Fechingen mit Nahversorgungsnutzungen entlang der Straße



Insgesamt bieten die größeren Saarbrücker Stadtteile mit historisch gewachsenem Stadtteilzentrum viele positive Gestaltungsmerkmale. So haben z. B. Dudweiler und Burbach einen gut erreichbaren und zentralen (Markt-)Platz. In Dudweiler schließt sich an den Marktplatz mit hoher Aufenthaltsqualität (s. Abbildung 63) eine Fußgängerzone mit weiteren Einkaufsmöglichkeiten an. Den Fußgängern wird in diesen zentralen Lagen des Stadtteils somit eine hohe Bedeutung beigemessen. Der Burbacher Markt (s. Abbildung 64) ist von Parkplätzen im Norden und Süden umgeben, was die Kfz-Prägung sowie den gestalterisch etwas trist wirkenden Eindruck des Platzes unterstützt.

Abbildung 63: Marktplatz Dudweiler mit hoher Aufenthaltsqualität



Abbildung 64: Gestaltungs- und Nutzungssituation am Burbacher Markt



Sowohl in den Stadtteilzentren als auch in den Wohnbereichen der einzelnen Stadtteile Saarbückens bestehen häufig Konkurrenzen zwischen dem Fußverkehr und anderen Flächennutzungen. Diese können verkehrlicher oder sonstiger Art sein. In den Stadtteilzentren sind die Gehwege meist breit genug, um keine Nutzungskonflikte hervorzurufen. Selbst im eher peripher gelegenen und kleinen Stadtteil Altenkessel stehen den Fußgängern großzügige Gehwege entlang des zentralen Bereichs der Alleestraße zur Verfügung.

Vereinzelt sorgen allerdings Auslagen, mobile Werbeaufsteller oder außergastronomische Bereiche von angrenzenden Nutzungen für Flächenengpässe und -konflikte. Dies ist z. B. in Brebach-Fechingen (Saarbrücker Straße in Abbildung 66) beobachtbar. Auch Abschnitte der Bergstraße in Burbach können hier als Beispiel dienen, wo der Anteil an Fußgängern hoch, die

Breite des Gehwegs aber recht gering bemessen ist und gleichzeitig mobile Hindernisse den Nutzungsbereich für Fußgänger zusätzlich einschränken (s. Abbildung 65).

Abbildung 65: Nutzungskonflikte am Beispiel der Hochstraße in Burbach



Abbildung 66: Nutzungskonflikte am Beispiel der Saarbrücker Straße in Brebach-Fechingen



Im Neben- und teilweise auch im Hauptstraßennetz der Saarbrücker Stadtteile begründen sich die Flächenkonkurrenzen aber in erster Linie aufgrund parkender Kfz. Je nach Fahrbahnbreite wird entweder auf der Fahrbahn ein- oder zweiseitig geparkt oder auch der Gehweg zur Hälfte (weitgehend regelwidrig) als Parkfläche benutzt, was die nutzbaren Gehwegbreiten zusätzlich zu den teils geringen Maßen weiter verschmälert. Zudem erhöht sich die Trennwirkung des Straßenraums, und es wird ein hohes Verkehrssicherheitsrisiko bei Fußgängerquerungen erzeugt. Beispiele hierfür lassen sich in jedem Stadtteil finden, so z. B. in Malstatt, wo die Gehwege im unmittelbaren Schulumfeld zugeparkt werden (s. Abbildung 67), in den Wohnstraßen Burbachs (z.B. Ackerstraße in Abbildung 68, Marktsteig) und in Brebach-Fechingen (z.B. Auf der Adt, Saarbrücker Straße).

Abbildung 67: zugeparkte Gehwege im Schulumfeld (Eifelstraße, Malstatt)



Abbildung 68: beidseitig zugeparke Gehwege (Ackerstraße in Burbach)



Das Neben- und Wohnstraßennetz zeichnet sich teilweise durch einen schmalen Querschnitt aus. Die Bemessung der Gehwege ist dort gleichzeitig oft gering. In den meisten Fällen sind sie zwischen 1,50m und 2,00m breit, stellenweise sogar unter 1,50m. Dies ist z. B. in nahezu allen Wohnstraßen der Saarbrücker Stadtteile zu beobachten (z. B. Jahnstraße in Altenkessel in Abbildung 69). Im Zusammenspiel mit Behinderungen durch parkende Autos kommt es hier oft zu

besonderen Engstellen, deren Passieren insbesondere für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen schwierig bis unmöglich ist (z. B. Marktsteig in Burbach in Abbildung 70).

Abbildung 69: Kfz-orientierte Straße (Jahnstraße, Tempo30-Zone in Altenkessel)



Abbildung 70: Beispiel für eine schwer begehbare Wohnstraße (Marktsteig in Burbach)



Meist sind diese Wohnstraßen als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Dabei existieren vereinzelte Beispiele, die sich in ihrer Gestaltung z. B. anhand von großzügigen Fußgängerbereichen, zahlreichen Querungshilfen sowie geschwindigkeitsreduzierender Straßenraumgestaltung und -begrünung positiv hervorheben (z. B. Saarbrücker Straße in Dudweiler, Abbildung 72).

Häufig wirkt die Gestaltung eher geschwindigkeitsfördernd und Kfz-orientiert (breite Straßenquerschnitte, schmale Gehwege, ungeregeltes Parken am Straßenrand und auf dem Bord, keine Begrünung, keine vorgezogenen Seitenräume oder Fahrbahneinengungen zum erleichterten Queren, etc.) Da sich in diesem Nebennetz häufig schulische und soziale Einrichtungen befinden, sollte besonders dort auf ausreichende Gehwegbreiten und sichere Fußverkehrsanlagen geachtet werden (Beispiel s. Abbildung 71).

Abbildung 71: Schulstraße in Altenkessel mit zugeparkten Fußgängerüberweg vor der Waldorfschule



Abbildung 72: positives Beispiel für die Gestaltung einer Tempo 30-Zone (Saarbrücker Str. in Dudweiler)



In den meisten Straßen werden beidseitig Gehwege angeboten, außer in Straßenzügen, die nur einseitig bebaut sind (z. B. Völklinger Straße in Burbach, s. Abbildung 73). Infrastrukturelle Lücken von straßenbegleitenden Gehwegen stellen in Saarbrücken nur punktuell ein Problem dar (s. Abbildung 74 als Beispiel einer kurzen Gehweglücke). Die Beläge der Gehwege in den Saarbrücker Stadtteilen sind i.d.R. in einem gut begehbaren Zustand. In Burbach fällt z. B. die Erneuerung der Gehwegbeläge an der Bachstraße besonders positiv auf.

Abbildung 73: einseitiger Gehweg bei einseitiger Bebauung (Völklinger Straße in Burbach)



Abbildung 74: kurze einseitige Gehweglücke (Blumenstraße in Altenkessel)



Nicht nur im Längsverkehr sind ausreichend breite und durchgängig passend gestaltete Gehwege wichtig, sondern auch im Querverkehr. Dies trifft insbesondere für zentrale Stadtteilbereiche zu, wo der Querungsbedarf aufgrund der beidseitigen Ziele besonders hoch ist. Insgesamt liegen die Stadtteilzentren entweder direkt entlang einer Haupteerschließung (z. B. Saarbrücker Straße/Provinzialstraße in Brebach-Fechingen, Alleestraße in Altenkessel) oder – im Falle der größeren Stadtteile – in direkter Nebenlage zu wichtigen Hauptstraßen (Theodor-Storm-Straße in Dudweiler, Bergstraße in Burbach), sodass die Themen Durchlässigkeit sowie Qualität und Quantität von Querungsangeboten bei der Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen der Stadtteile eine besondere Rolle spielen. Diese Aspekte wurden bereits im vorherigen Unterkapitel ausführlich dargestellt. In den meisten zentralen Bereichen der Stadtteile sind Querungsmöglichkeiten an größeren Verkehrsachsen gegeben, meist allerdings in verbesserungswürdigem Zustand und eher geringer Anzahl. Beispielsweise sind in der Alleestraße in Altenkessel v.a. im oberen Bereich zu wenige Möglichkeiten zum sicheren Überqueren gegeben (s. Abbildung 75). Der ungedeckte Querungsbedarf kann auch anhand der Vielzahl von freien Querungen abgelesen werden (z. B. Helgenbrunnen und Bergstraße in Burbach (s. Abbildung 76)). Ebenso führen lange Rotzeiten an Fußgänger-LSA (> 1 Min.) z. B. in Höhe des Burbacher Markts zur Missachtung der Rotzeit bzw. zu freien Querungen in direkter Nähe zur Ampel.

Abbildung 75: seltene Querungsangebote an der Alleestraße (Altenkessel)



Abbildung 76: „freie“ Querung an der Bergstraße in Höhe des Burbacher Markts



5.4 Fußgänger-Querschnittsthemen

Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie mit dem Radverkehr

Konflikte mit dem Radverkehr sind für Fußgänger ein wichtiges Thema. Die Ursachen für Konflikte liegen in unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmustern. Ausschlaggebend für Konflikte ist überwiegend die räumliche Nähe des Rad- und Fußverkehrs. Eine unzureichende Radverkehrsinfrastruktur erhöht dabei das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Die Nutzung derselben bzw. eng angrenzende Flächen bergen insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgängern und Radfahrern ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Die Führung des Radverkehrs ist v.a. an den Hauptverkehrsachsen ein Thema. Da der Radverkehr häufig im Seitenraum geführt wird, besteht dort ein Konfliktpotenzial, wenn unzureichende Breiten oder ein erhöhtes Fußgängeraufkommen existieren oder Radfahrer aus Unsicherheit eher auf dem Gehweg als auf der Fahrbahn fahren. Konkrete Konfliktpotenziale bestehen z. B. auf Abschnitten der Mainzer Straße sowie an der St. Johanner Straße (siehe nachfolgende Abbildungen).

Abbildung 77: Konfliktpotenziale zwischen Fuß- und Radverkehr an der Mainzer Straße



Abbildung 78: Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr an der St. Johanner Straße



Barrierefreiheit: Fußwege und Haltestellen

Die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraums erfährt eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigung sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und damit einhergehendem verstärkten Auftreten von körperlichen Einschränkungen muss das Ziel der Barrierefreiheit in die Verkehrsplanung umfassend integriert werden. Zudem ist zu bedenken, dass barrierefreie bzw. -arme Bedingungen i.d.R. auch einen Zugewinn für alle nicht mobilitätseingeschränkten Personen darstellen.

Ansätze wurden in Saarbrücken bereits geschaffen; allerdings fehlt es an einem strategischen Programm. Besondere Gefahrensituationen ergeben sich bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen. Hier besteht z. B. ein Zielkonflikt zwischen Hilfen für Blinde und Sehbehinderte (z. B. differenzierte Bordhöhen) und für Menschen mit Gehbehinderung (z. B. Nullabsenkungen). Auch der erforderliche kontrastreiche Bodenbelag ist ein wichtiges Thema, v.a. für sehbeein-

trächtige Personen. Problematisch sind zudem zugestellte Gehwege sowie Einschränkungen der Gehwegbreiten durch ruhenden Kfz-Verkehr.

Bezüglich der Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen sind die Ausstattungsqualitäten sehr differenziert (vgl. Kapitel 7.7)¹⁶. Barrierefrei mit taktilen Bodenelementen ausgestattet sind z. B. jene an der Kaiserstraße in der Innenstadt und an der Bergstraße in Dudweiler (siehe folgende Abbildungen). Die Ausstattung mit Behindertenparkplätzen in Saarbrücken ist auf Basis der Parkraumerhebung in der Innenstadt als ausreichend zu bezeichnen (vgl. Kapitel 10.1); der tatsächliche Bedarf ist regelmäßig zu prüfen und das Angebot ggf. zu ergänzen.

Abbildung 79: Barrierefrei ausgebaute Saarbahnhalttestelle und Fußgängerquerung an der Kaiserstraße (Innenstadt)



Abbildung 80: Barrierefreier Umbau des Kreuzungsbereichs und der Bushalttestelle an der Bergstraße (Burbach)



Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit

Die Themen Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit spielen für den Fußverkehr eine große Rolle. Sicherheitsansprüche sind im Fußverkehr besonders zu beachten. Denn das Risiko, im Straßenverkehr verletzt zu werden, ist für Fußgänger durch den fehlenden Schutz wie Airbag oder Karosserie ungleich höher als für andere Verkehrsteilnehmer. Wie im Kapitel Analyse der Verkehrssicherheit ausführlich dargelegt wird (s. Kapitel 14), ereigneten sich im Zeitraum 2011 bis 2013 über 530 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (u.a. auch mit acht Todesfällen). Viele Fußgängerunfälle zählen zu den Kategorien „Überschreiten-Unfall“ sowie „Abbiege-Unfall“. Dies ist noch einmal ein zusätzlicher Hinweis, sichere Querungsangebote v.a. in ausreichender Dichte anzubieten. Ebenso ist der Sicherheitszugewinn durch die Senkung der Kfz-Höchstgeschwindigkeiten, gekoppelt mit fußgängergerechter Umgestaltung des Straßenraums zu betonen sowie der Handlungsbedarf für die zahlreichen Kfz-geprägten Tempo 30-Bereiche, die zu einer höheren Geschwindigkeit einladen.

In Saarbrücken steht das Thema Schulwegesicherung auf der Agenda einiger Schulen. Neben der infrastrukturellen Sicherung der Schulwege kommt der Überzeugungs- und Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle zu. Eine Schnittstelle stellen in diesem Zusammenhang beispielsweise Schulwegpläne dar, die bisher in Saarbrücken nur vereinzelt vorliegen. Sie zeigen

¹⁶ Saarbahnhalte sind bis auf Bübingen und Güdingen weitestgehend barrierefrei, Bushaltstellen dafür nur zu ca. 5%; die Bahnhöfe sind außer Brebach, Burbach, Burbach-Mitte und dem Hauptbahnhof nicht barrierefrei

zum einen auf, welche Wege für die Kinder die sichersten und möglichst direktesten Wege zur Schule sind. Zum anderen leisten sie auch eine Überzeugungsarbeit in Bezug auf die Eltern, Kinder möglichst selbstständig per Rad, zu Fuß oder auch mit dem ÖPNV zur Schule gelangen zu lassen.

Das Thema soziale Sicherheit im öffentlichen Raum spielt insbesondere für Frauen eine wichtige Rolle in ihrem Mobilitätsverhalten. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist abhängig von der objektiven Kriminalitätsbelastung und dem subjektiven Sicherheitsempfinden. Angsträume sind außerdem für Kinder und Jugendliche sowie deren Eltern und ältere Menschen ein prä-sentes Thema. Ängste vor Übergriffen konzentrieren sich auf die Abend- und Nachtstunden, auf bestimmte Orte und in Abhängigkeit des Verkehrsmittels. Eine fehlende soziale Sicherheit führt zu einer Vermeidungsstrategie und hat Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl, die Routenwahl und ggfs. die Möglichkeiten zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Dunkle, schlecht beleuchtete Orte sorgen für ein unbehagliches oder ängstliches Gefühl und können ein Hemmnis sein, zu Fuß zu gehen. Dabei ist Handlungsbedarf insbesondere bei den Unterführungen an den großen räumlichen Barrieren der Stadt zu sehen, an den selbstständig geführten Wegen und Treppenanlagen sowie den vereinzelt städtebaulich sanierungsbedürftigen Bereichen der Innenstadt (z. B. Attraktivierung der Kolonnaden).

5.5 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

Die Hinweise und Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung des VEP (öffentliches Forum, Planungsrundgänge und -radtouren) bestätigen und ergänzen die Ergebnisse der Bestandsanalyse zum Fußverkehr. Insgesamt wurde darauf hingewiesen, dass der Fußverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln noch nicht gleichgestellt sei und verstärkt in den Planungsfokus rücken solle. Hierbei wird mehrfach angemerkt, den Fußverkehr intermodal auch im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern zu sehen – zum Beispiel durch fußläufig gut erreichbare und attraktiv gestaltete ÖV-Haltepunkte.

Handlungsbedarf wird im Wesentlichen in folgenden Bereichen gesehen:

- Die Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und fahrenden sowie ruhenden Kfz sollen abgebaut werden. Als Gründe wurden hier insbesondere zu schmal bemessene Gehwege, auf denen teilweise auch Radfahrer fahren, sowie Behinderungen vor allem durch (falsch) parkende Kfz genannt. Besondere Probleme ergäben sich auch durch die Flächenkonkurrenzen auf den Saar-Brücken.
- Das Gehwegenetz wird in den Stadtteilen sowie teils auch in der Innenstadt als lückenhaft angesehen. Zudem wird die Gehweginstandhaltung kritisiert. Neben fehlenden Gehwegen seien auch nicht ausreichend Querungshilfen vorhanden. Ampelschaltungen mit langen Wartezeiten seien nicht an den Bedürfnissen der Fußgänger orientiert – zum Beispiel an der Lebacher Straße, Westpange, Saaruferstraße, Trierer Straße, Ludwigstraße.

- Die Aufenthaltsqualität vieler Straßenräume, insb. der Hauptverkehrsstraßen, werde durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs sowie durch eine Kfz-orientierte Straßenraumgestaltung negativ beeinflusst.
- Neben der Eisenbahnstraße, dem Umsteigepunkt Bahnhofsvorplatz oder der Berliner Promenade sollen mehr fußgängerfreundliche und verkehrssichere Straßenräume in Saarbrücken realisiert werden. Anregungen betreffen Shared Space, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von Tempo 30 oder Tempo 20 sowie die Berücksichtigung von Ruhe- und Verweilbereichen insb. für ältere Menschen.
- Einige Straßen- und Stadträume werden unter dem Gesichtspunkt der sozialen Sicherheit kritisch gesehen. Hierzu zählen Tunnel und Unterführungen – bspw. der Lützelbachtunnel, Straßen mit nicht ausreichender/defekter Beleuchtung sowie Bahnhöfe (z. B. der Haltepunkt Saarbrücken Ost)
- Wie beim Radverkehr wird auch beim Fußverkehr ein verstärkter Bedarf an Öffentlichkeitsarbeit und Information gesehen. Zum einen betreffe dieser Aspekt der Mobilitäts-erziehung und -schulung (z. B. Mobilitätserziehung an Schulen, Schulwegpläne, Information und Alternativen zum „Elterntaxi“), zum anderen eine Sensibilisierung der Autofahrer.

5.6 Zusammenfassende Bewertung

Saarbrücken ist nach dem 2. Weltkrieg sehr autoorientiert umgebaut worden, was sich stark auf den Fußverkehr auswirkt. In den letzten Jahren sind einige Bereiche in Saarbrücken qualitativ hochwertig und den Fußgängeransprüchen entsprechend gestaltet worden. Hierzu zählen beispielsweise weite Teile der Fußgängerbereiche Innenstadt, des Zentrums Dudweiler und weitere Straßen in den Stadtteilzentren. Darüber hinaus besteht weiterhin ein Bedarf, auch die von Fußgängern etwas weniger frequentierten Stadtteilzentren, die Zulaufbereiche zu den Fußgängerbereichen und die wichtigen Achsen des Fußverkehrs in der Innenstadt aufzuwerten.

Neben den Einflüssen auf die Aufenthalts- und Fußwegequalität (Emissionen, Beeinträchtigung des Stadtbildes durch den Kfz-Verkehr) erzeugen die Hauptverkehrsachsen in Saarbrücken eine hohe Trennwirkung; Querungsangebote sind nicht überall in ausreichender Dichte zu finden. Zudem sind einige Ampeln nicht fußgängergerecht geschaltet und weisen lange Sperrzeiten auf. Dies führt auf diesen hoch belasteten Straßen zu freien Querungen von Fußgängern und zu einem Verkehrssicherheitsproblem.

Im Längsverkehr existieren vor allem im Nebenstraßennetz, teils auch im Bereich der Stadtteilzentren stärkere Nutzungskonkurrenzen mit dem ruhenden Verkehr, sodass die teilweise ohnehin schon schmalen Gehwege noch weiter eingeengt werden. Aufgrund der in zahlreichen Bereichen fehlenden Radinfrastruktur oder der zu schmalen Seitenräume bei gemeinsamer Fuß- und Radfahrerführung treten auch punktuell Nutzungskonkurrenzen zwischen Radfahrern und Fußgängern auf.

Im Hinblick auf die alternde Gesellschaft im Zuge des demographischen Wandels erfährt die Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes immer größere Bedeutung. In Saarbrücken wird das Ziel der Barrierefreiheit zwar im Rahmen von Neu- oder Umbauten umgesetzt, ein strategischer Programmansatz fehlt jedoch. Dementsprechend zeigt sich im Straßenraum ein deutlicher Nachholbedarf an Querungsstellen, im Haltestellenumfeld oder nahe sensibler Einrichtungen (bspw. Schulen). Auch Sitzgelegenheiten, die sowohl die Aufenthaltsqualität fördern als auch mobilitätseingeschränkten Personen eine Verweilmöglichkeit bieten, sind noch nicht überall in ausreichender Anzahl vorhanden.

Zusammenfassend listet folgende Tabelle die essenziellsten Stärken und Schwächen beim Fußverkehr auf:

Tabelle 5: zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zur Fußverkehrsanalyse

Stärken	Schwächen
+ kurze Wege, kompakte Innenstadtstruktur mit Nutzungsmischung	- Gestaltung der Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt sowie in Stadtteilen eher autoorientiert, teils mit starker Trennwirkung und wenig Querungsmöglichkeiten - Trennwirkungen insb. durch Schienenachsen sowie die Saar und die A620
+ Engmaschiges Fußwegenetz mit z.T. selbständig geführten Wegen	- nur tlw. umgesetzte Barrierefreiheit, viele Rampen/Treppen, Mängel darüber hinaus an Kreuzungen
+ sukzessive und teilweise attraktive Gestaltung mit hohen Aufenthaltsqualitäten im Innenstadtbereich sowie in Abschnitten von Dudweiler	- tlw. unattraktive Neben-/Parallelstraßen der Fußgängerzone (Innenstadt) und des Stadtteilzentrums Dudweiler - einige Teilbereiche mit Problemen in der sozialen Sicherheit
+ häufiger Einsatz von Fußgängerüberwegen im Nebenstraßennetz, i.d.R. mit gutem Ausbaustandard (inkl. Beleuchtung)	- tlw. lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (> 40 Sek.), auch bei Anforderungstaster
+ Fußgängerleitsystem (z.T. mit Optimierungsbedarf)	- Konflikte mit Radfahrern, ruhendem Verkehr (Wohnstraßen), Auslagen/Aufstellern von Einzelhändlern
	- Gehwegbreiten (insb. im Nebennetz) oft nicht ausreichend
	- Schulwegsicherung: Problembereiche oftmals im Schul-/ Kita-Umfeld vorhanden

6 Analysen zum Radverkehr

Das Fahrradfahren erlebt derzeit in Deutschland und in ganz Europa eine gewisse Renaissance. Insbesondere in urbanen Räumen setzt sich das Fahrrad als schnelles, Gesundheit förderndes, umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel nicht nur im Freizeitverkehr, sondern auch im Alltagsverkehr durch. Zudem unterstützen neue Trends wie der Boom der Pedelecs, die Modellvielfalt angebotener Fahrräder für jeden Zweck und persönlichen Geschmack die Entwicklungen im Radverkehr. Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist besonders flächensparsam, können doch auf einem einzigen Kfz-Stellplatz 8-10 Fahrradstellplätze untergebracht werden. Die Bundesregierung hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) vor dem Hintergrund der vielfältigen Vorteile des Fahrrades das Ziel einer weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils von 10% auf 15% bis zum Jahre 2020 ausgegeben. Viele Städte haben mit dem Einsatz von Radverkehrsbeauftragten bzw. ganzer Arbeitsteams zum Radverkehr dieser Entwicklung entsprochen sowie die Förderung des Radverkehrs als einen Baustein einer integralen Stadtentwicklungsstrategie aufgegriffen. Ziel ist die Förderung einer umweltfreundlichen und verträglichen Mobilität sowie oftmals auch die Hoffnung auf einen Imagegewinn im Sinne einer fortschrittlichen, innovativen und umweltfreundlichen Stadt mit einer hohen Lebensqualität. Einzelne Städte (wie z. B. München und Frankfurt) konnten so in den letzten Jahren deutliche Steigerungszahlen im Radverkehr erzielen.

Radverkehr in Saarbrücken – ein Überblick zur aktuellen Situation

Die Stadt Saarbrücken hat mit der autogerechten Stadtentwicklung den Radverkehr nicht prioritär behandelt und erst seit einiger Zeit das Thema aufgegriffen. Hier muss eine gewisse Fahrradkultur langsam erst aufgebaut werden. Saarbrücken ist im Sinne des NRVP als 'Einsteigerstadt' in Bezug auf die Radverkehrsförderung einzuschätzen, beträgt der Radverkehrsanteil doch gerade mal 4%. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Städten gering, selbst in Bezug auf andere topografisch bewegte Vergleichsstädte. Auffällig ist unter anderem die geringe Präsenz des Radverkehrs bei den Schülern bzw. Schülerinnen und den sich in Ausbildung befindlichen Personen sowie Studenten, die üblicherweise eine hohe Radverkehrs-Affinität besitzen. Die Radverkehrsanteile schwanken innerhalb der Stadt zwischen 2% in West und Dudweiler und 6% in Saarbrücken Mitte. Auffällig ist vor allem die geringe Fahrradbesitzquote (siehe Kapitel 3.1). Insgesamt ist festzustellen, dass ein großer Anteil der Wege der Bevölkerung im Nahbereich liegt (2/3 der Wege sind kürzer als 5 km) und sie somit ein hohes Potenzial auch für den Radverkehr darstellen.

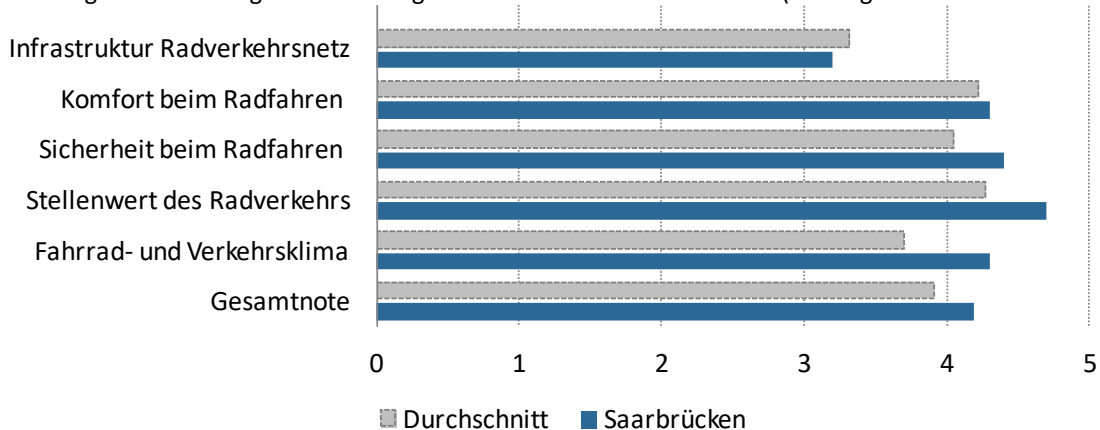
Einen Einblick in das Stimmungsbild der Saarbrücker Radfahrer geben die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2014. In diesem deutschlandweiten Test belegt die Stadt Saarbrücken mit einer Gesamtschulnote von 4,19 den Platz 27 von 37 Städten (Größenkategorie 100.000 bis 200.000 Einwohner; durchschnittliche Gesamtnote aller Städte dieser Gruppe: 3,91). Im Vergleich zur vorangegangenen Erhebung 2012 bedeutet dies eine relative Konstanz. Saarbrücken hat sich lediglich leicht von der Gesamtnote 4,22 auf 4,19 verbessert.

Das nachfolgende Diagramm gibt einen Überblick über die Bewertung der Radverkehrssituation in Saarbrücken verglichen mit den Durchschnittsnoten vergleichbarer großer Städte und bezieht sich auf die Oberkategorien des Fahrradklimatests 2014.¹⁷

Es wird deutlich, dass Saarbrücken größtenteils unterdurchschnittlich abschneidet. Auffallend negativ fallen unter anderem die Akzeptanz des Radfahrers als Verkehrsteilnehmer, die Kategorie „Alle fahren Fahrrad“, Werbung für das Fahrrad, die Falschparkerkontrolle auf Radwegen, Ampelschaltungen auf Radwegen, Konflikte mit Kfz sowie Hindernisse auf Radwegen, der Winterdienst, das Fahren auf Radwegen/Radfahrstreifen, die Breite der Radwege sowie die Baustellenführung auf (siehe Anhang II).

Eine Ausnahme stellt die Bewertung der Infrastruktur des Radverkehrsnetzes dar. Hier wurde von den Befragten insbesondere die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung deutlich besser bewertet als in den Vergleichsstädten. Diese wurde in Saarbrücken bereits Anfang der 1990er Jahre in großem Umfang durchgeführt und in den letzten Jahren ergänzt.

Abbildung 81: Bewertung der Oberkategorien des Fahrradklimatest 2014 (Städtegrößen 100- 200.000 E.)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des ADFC-Fahradklimatest 2014

Darüber hinaus geben die bei der Stadtverwaltung Saarbrücken eingegangenen Hinweise und Anregungen der Bürgerschaft Aufschluss über aktuelle Problembereiche des Radverkehrs. Im Themenbereich Parken wurden – bezogen auf den Radverkehr – Probleme durch Falschparker genannt. Auch Mängel in der Radinfrastruktur sowie Verkehrssicherheitsprobleme und eine zu autobezogene Mobilität in der Stadt wurden thematisiert.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung sowie der ADFC-Fahradklimatest und die Bürgeranregungen geben Hinweise darauf, welche Probleme in Saarbrücken bezüglich des Radverkehrs bestehen. Im Folgenden wird daher der Radverkehr bezogen auf die einzelnen Themen (Radwegenetz und -infrastruktur, Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit) beleuchtet.

¹⁷ Eine detaillierte Darstellung der zugehörigen Unterkategorien befindet sich im Anhang II.

6.1 Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz wurde im Sinne eines Zielnetzes von der Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit dem ADFC erarbeitet. Die Zielplanung zeigt die wichtigen Radverkehrsrouten innerhalb der Stadt - bspw. die Verbindung von Wohngebieten zur Innenstadt oder zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen - sowie in die Umlandkommunen auf. Neben aktuell wichtigen Radverkehrsrouten wurden in den Radverkehrsnetzplänen auch potenziell wichtige oder wünschenswerte Routen als fehlende Netzan- und Verbindungen aufgenommen. Dieses Radverkehrsnetz wurde in einem zweiten Schritt hinsichtlich der Radinfrastruktur bewertet (vgl. Kap. 6.2). Prioritär sind die zentralen Radverkehrsachsen, die eine besondere Verbindungsfunktion übernehmen. Das Radverkehrsnetz als Planungsnetz ist somit Grundlage der Radverkehrsplanung und stetig weiterzuentwickeln.

Innerstädtische Barrieren: „Zwangspunkte“ im Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz ist Restriktionen bzw. Barrieren unterworfen, die sich insbesondere aus der Topografie, aus Landschaftsräumen und Gewässern sowie aus der Straßen- und Schieneninfrastruktur ergeben. Die für Saarbrücken wesentlichen innerstädtischen Barrieren stellt Abbildung 41 (siehe Kapitel 5, Analysen zum Fußverkehr) dar. Hierzu gehören die Saar mit der parallel verlaufenden A620, die weiteren großen innerstädtischen Hauptverkehrsachsen sowie die Schienenachsen.

Zwangspunkte des Radverkehrsnetzes stellen in erster Linie die Flussüberquerungen der Saar und ihrer zahlreichen Nebenflüsse sowie die Unterführungen und Überführungen (als Brücken) an den Verkehrsachsen (Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen, Bahntrassen inkl. Saarbahn) dar. Vor allem außerhalb der Innenstadt ergeben sich lange Umwege für Saarquerungen oder Überführungen über die Autobahn und Schienen. Sogar in der Innenstadt liegen Unter- und Überführungen an den Schienenachsen bis zu ca. 500m, außerhalb der Innenstadt auch noch wesentlich weiter, auseinander. Vor allem nördlich der Innenstadt sowie im östlichen und südlichen Stadtgebiet stellen die Schienenachsen besondere Barrieren dar, weil Übergänge/Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer selten sind. In Bereichen von ebenerdigen Bahnübergängen kommt es zudem teilweise zu langen Wartezeiten – bspw. in Brebach an der Straße „Zur Alten Fähre“.

Neben der Saar und den Schienenwegen bestimmt in Saarbrücken die Topografie das Radwegenetz. Abseits des Saartals und der flachen Innenstadt sind somit auch die Tallagen prädestiniert für das Radverkehrsnetz. Neben einer Reihe von radial zum Saartal verlaufenden Seitentälern und Bächen im nördlichen Stadtgebiet Saarbrückens sind dies im südlichen Stadtgebiet das Aschbachtal, das Deutschmühlental und das Almet.

Darüber hinaus erzeugen die innerstädtischen Straßen für Radfahrer Trennwirkungen, dies sind vor allem die breiten, mehrspurigen und vielbefahrenen Hauptverkehrsachsen. Radfahrer sind hier wie Fußgänger (siehe Kapitel 5.1) auf regelmäßige und sichere Querungshilfen an Kreuzungen sowie im freien Streckenverlauf angewiesen.

Radverkehrsnetz in Saarbrücken

Das vorliegende Radverkehrsnetz wurde für die weiteren Arbeitsschritte des VEP überprüft. Es wurde vor allem in Bezug auf die Verbindung und Erschließung der Wohngebiete, der Innenstadt, der wichtigen öffentlichen Infrastrukturen und Bildungseinrichtungen, der größeren Freizeiteinrichtungen sowie der wichtigen Nahversorger analysiert. Neben der Erschließung und Verbindung wurde das Kriterium der Direktheit der Verbindungen hinzugezogen. Vor diesem Hintergrund ist das Netz mit ca. 360 km als engmaschig mit einer hohen Verbindungs- und Erschließungswirkung der wichtigen Quell- und Zielorte innerhalb Saarbrückens zu bewerten. Darüber hinaus stellt das Radverkehrsnetz durch die stadtgrenzenüberschreitenden Verbindungen die Grundlage für eine regionsweite Vernetzung auch nach Frankreich dar (vgl. Abbildung 82). Diese Bewertungen des Radverkehrsnetzes sind unabhängig von dem Vorhandensein und der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Sie beziehen sich nur auf die Struktur, Maschenweite sowie die Erschließungsfunktion des über das städtische Straßen- und Wegenetz gelegten Radverkehrsnetzes.

Das Radverkehrsnetz stuft die Verbindungen in die folgenden vier Hierarchiestufen ein:

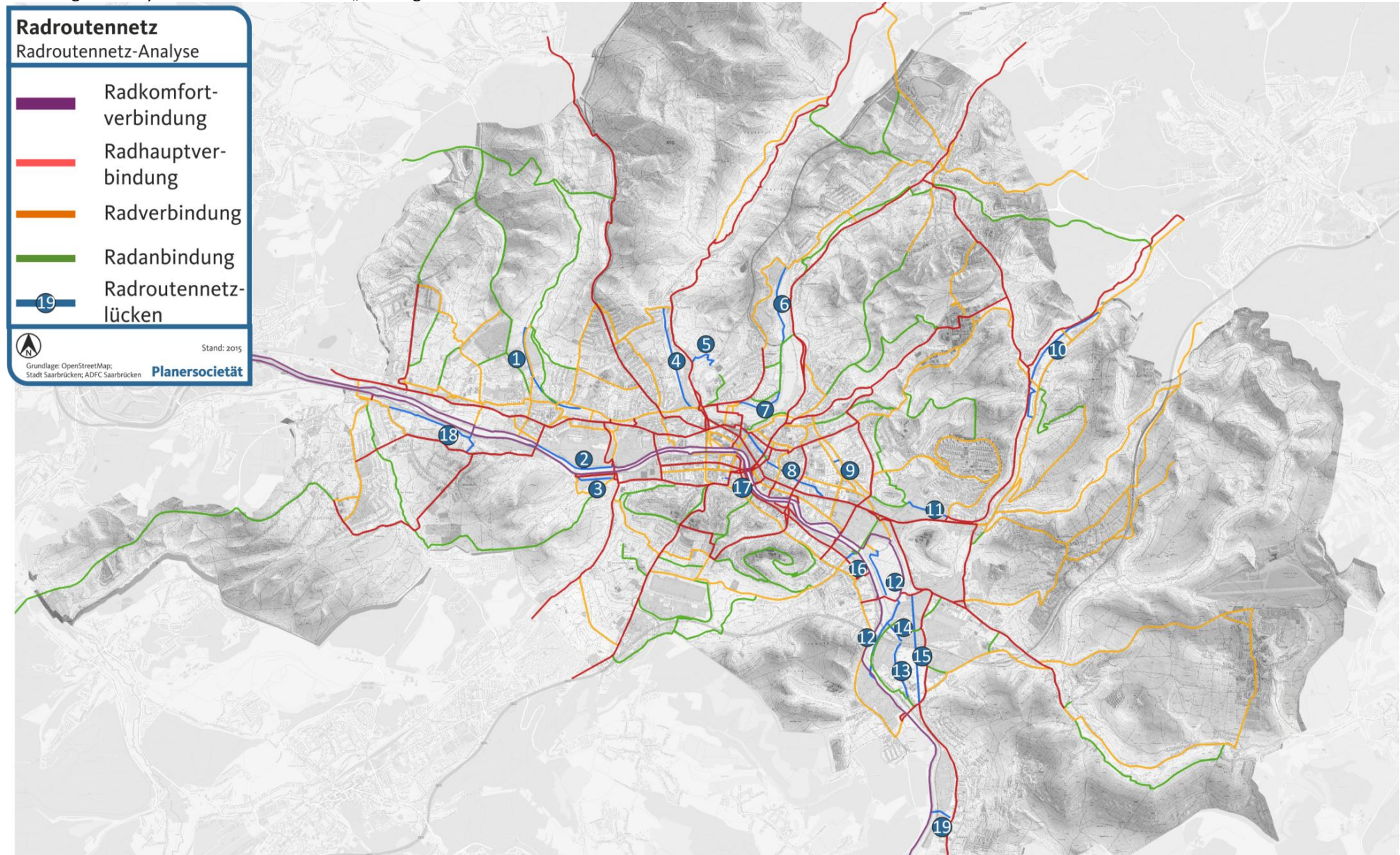
- Radkomfortverbindungen (ca. 30 km),
- Radhauptverbindungen (ca. 120 km),
- Radverkehrsverbindungen (ca. 130 km) und
- Radverkehrsanbindungen (ca. 85 km) ein.

Die Einstufung einer Strecke in eine der Hierarchiestufen als sog. Radroute soll bei zukünftigen Planungen mit einem hohen Stellenwert die Belange des Radverkehrs berücksichtigen. Deutlich wird der Einfluss der Topografie. Die Innenstadt ist in vielen Bereichen eben, sodass ein sehr dichtes Radverkehrsnetz ermöglicht wird. In den äußeren Stadtbereichen orientiert sich das Radverkehrsnetz zwangsläufig an den Tälern.

Die wichtigste Verbindung stellt der Leinpfad (städtische *Radkomfortverbindung*) beiderseits der Saar dar, der eine direkte Ost-West-Verbindung durch das Stadtgebiet und die Innenstadt ermöglicht. Er verläuft am nördlichen Ufer noch nicht lückenlos, da er in Höhe des Werks der Saarstahl AG, im Bereich der St. Arnualer Wiesen und in Güdingen unterbrochen ist. Daran schließt sich das Netz der städtischen *Radhauptverbindungen* an. Diese übernehmen eine bedeutende Verbindungsfunktion nicht nur zwischen den Stadtteilen, sondern auch zu den angrenzenden Kommunen. Innerhalb einzelner Stadtteile schaffen städtische *Radverkehrsverbindungen* eine Hauptverbindung auf Stadtteilebene und erschließen wichtige Infrastrukturen im Stadtteil. Städtische *Radverkehrsanbindungen* übernehmen eine untergeordnete Verbindungs- und Erschließungsfunktion zwischen einzelnen Radrouten, den Infrastrukturen sowie Wohngebieten und ergänzen das Radroutennetz im Nahbereich. Darüber hinaus wurden fehlende wichtige Radrouten sowie -verbindungen zwischen wichtigen Quell- und/oder Zielorten des Radverkehrs identifiziert, die in das Radverkehrsnetz aufgenommen werden sollten und die dessen Qualität deutlich verbessern würden.¹⁸ (siehe Abbildung 82 sowie in Tabelle 6).

¹⁸ Grundlage waren in vielen Fällen die Vorarbeiten des ADFC Saarbrücken.

Abbildung 82: Analyse des Radverkehrsnetzes „Planungsnetz“ 2015



Quelle: Analyse und Darstellung Planersocietät auf Grundlage ADFC Saarbrücken in verwaltungsinterner Arbeitsgemeinschaft mit der Stadtverwaltung Saarbrücken

Tabelle 6: Radroutennetzlücken

Nr.	Beschreibung
1	Verbindung parallel zur Straße Im Weyerbachtal, vom Burbacher Waldweiher entlang der Bahntrasse bis zur Von-der-Heydt-Straße nördlich des Bahnhofs Burbach
2	Verlängerung des Saartalradweges nördlich der Saar am Saarstahlgelände zwischen Eisenbahnbrücke und Gersweiler Brücke
3	Straße am Schanzenberg zwischen Deutschmühlental und Unterführung A620 zum Saartalradweg (allerdings mit Einschränkungen in der Wegeführung durch das Gewerbegebiet sowie im Anschluss des Saarradwegs)
4	Verbindung zwischen Am Hof und Lebacher Straße entlang der Fischbachtal-Bahnstrecke und als Alternativroute zur Fischbachstraße/Am Torhaus
5	Verbindung zwischen Am Torhaus und Camphauser Straße, Verbindung zum Ludwigsparkstadion
6	Verbindung zwischen Jägersfreude Grubenweg und B41 (An der Johannisbrücke), entlang der Bahnstrecke, als kürzere Alternativstrecke zur Verbindung Grubenweg/Pfeifershofweg
7	Verbindung zwischen Kálmánstraße/An der Johannisbrücke und Eurobahnhof/Europaallee
8	St. Johanner Straße (am Bahnhof), Kaiserstraße, Stephanstraße, Großherzog-Friedrich-Straße, Arndtstraße bis zur Mainzer Straße
9	Tunnel Meisenwies als Verbindung zwischen Preußenstraße und dem Wohngebiet Meisenwies (Am Bruchhübel/Max-Braun-Straße). An dieser Stelle ist eine Unterführung an den Bahngleisen nötig, die allerdings große Umwege über Martin-Luther-Straße bzw. Am Kieselhumes ersparen würde
10	Parallelroute zur B40 (Kaiserstraße) entlang der Bahn ab Höhe Am Katzentäl bis Schafbrücke, über die kleineren Straßen Im Wiesental, Bahnhofstr. und Hammerweg
11	Direkte Verbindung zwischen Eschbergerweg und Breslauer Straße, entlang der Bahnlinie
12	Verbindung zwischen Leinpfad östl. Peugeot-Brücke und den St. Arnualer Wiesen/Sodabrücke sowie bis zur neuen Brücke Osthafen
13	Verbindung zwischen Kanalstraße die Saargemünder Straße
14	Verbindung zwischen der Saargemünder Straße über den Globus-Parkplatz zur Saar
15	Direkte Verbindung zwischen Bahnhofhaltepunkt Gündingen und Bahnhof Brebach, Bühler Straße und B51 (Wolfseck), parallel zu Bahngleisen, Alternative zur Route über die Bühler Straße
16	Verbindung Ostspange – Ostspangenkreisel – Julius-Kiefer-Str.
17	Weitere Verbindung und Anknüpfung des Leinpfades an die Innenstadt
18	Verbindung zwischen Ortskern Gersweiler über Am Matzenberg zur Bahnüberführung Am Ottenhauser Berg und Verbindung zwischen Stadtteilzentrum Gersweiler über Bahn und BAB zur Schleuse Burbach
19	Anbindung von Bübingen an den Leinpfad westlich der Saar

Neben dem Radverkehrsnetz, das vor allem für den Alltags-Radfahrer konzipiert ist und schnelle und komfortable Verbindungen gewährleisten soll, ist zur Förderung des Radverkehrs auch ein attraktives Freizeit-Radverkehrsnetz hilfreich. Bei diesem stehen weniger die Aspekte Schnelligkeit und direkte Verbindungen als vielmehr Komfort, attraktives Umfeld und Erlebnisfaktoren im Fokus. Das Freizeitradverkehrsnetz Saarbrückens (siehe Anhang I) deckt sich teilweise im Innenstadtbereich mit dem oben dargestellten Netz. Da einige Routen aber auch über die Stadtgrenzen hinaus verlaufen, hat es auch einen regionalen Bezug und übernimmt auch Teilaufgaben der interkommunalen Vernetzung.

Anbindung des Leinpfades an das innerstädtische Radverkehrsnetz

Die beidseits der Saar verlaufenden Leinpfade besitzen ein hohes Potenzial für den Rad-Alltagsverkehr sowie für Touristen und eignen sich als Radkomfortverbindung innerhalb Saarbrückens. Im Alltagsverkehr stellen sie eine direkte und vom Kfz-Verkehr getrennte Verbindung von den Stadtteilen in die Innenstadt sowie zwischen den an der Saar gelegenen Stadtteilen her. Sie sollten daher eng mit der Innenstadt verknüpft werden. Hierzu sind möglichst umwegfreie und für ortsfremde Touristen offensichtliche Verbindungen notwendig.

Aufgrund der Dichte der Ziele für Arbeits- und Einkaufspendler sowie der vielen tourismusrelevanten Ziele (insb. Gastronomie und die Fußgängerzone) wurde die Anbindung des Leinpfades zwischen Luisenbrücke und der Bismarckbrücke exemplarisch detaillierter untersucht. Auch darüber hinaus ist eine gute Anbindung des Leinpfades an die Saar-Brücken (bspw. Ostspange und Malstatter Brücke) sowie an das städtische Radverkehrsnetz der Stadtteile wichtig. Daher wurden zwischen Malstatter Brücke und Ostspange die Anbindung an die Brücken untersucht. Die Ergebnisse fasst Abbildung 88 auf Seite 86 zusammen.

Zwischen Bismarckbrücke und Luisenbrücke werden nördlich der Saar bisher zu wenige und mangelhafte Anbindungsstellen angeboten. So ist westlich der Musikhochschule eine Verbindung in Richtung Bismarckstraße vorhanden, die aber für Ortsfremde nicht direkt erkennbar ist, da sie eher an eine Parkplatzzufahrt erinnert (siehe Abbildung 83). Ähnliches gilt für die Verbindung parallel zur Alten Brücke am Finanzamt, die über einen ausgeschilderten Privatparkplatz verläuft und an der Ecke Stadtgraben abgeschränkt ist.

Abbildung 83: Auffahrt westl. Hochschule für Musik



Abbildung 84: Zufahrt Innenstadt auf Höhe Alte Brücke/Finanzamt



Abbildung 85: Zufahrt Leinpfad auf Alte Brücke/Höhe Finanzamt



Darüber hinaus existiert über die Faktoreistraße westlich der Luisenbrücke eine Innenstadtverbindung, die auf Höhe der Europa-Galerie auf die Bahnhofstraße mündet. An selber Stelle wurde im Rahmen des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ der Fußgängersteg zwischen der Kongresshalle und dem Mercure-Hotel neu errichtet, was auch eine Aufwertung der Flächen unter dem Steg einschloss.

Am umgestalteten Willi-Graf-Ufer ist eine Verbindung zur Bahnhofstraße/Fußgängerzone durch einen Aufzug an der Wilhelm-Heinrich-Brücke vorhanden. Ein weiterer Aufzug an der Schifferstraße ist derzeit noch im Bau. Grundsätzlich sind Aufzüge zwar auch für Radfahrer nutzbar, sie erzeugen aber Wartezeiten und sind aufgrund der nicht immer ausreichenden Kabinengröße vor allem für größere Radfahrergruppen (bspw. Radtouristen mit Gepäck) mit Umständen verbunden. Rampen sind aus Radfahrerperspektive zur Überbrückung von Höhenunterschieden in der Regel deutlich komfortabler und auch als Verbindung offensichtlicher.

Neben diesen zwischen den Brücken liegenden Verbindungen sind eigentlich eben jene Brücken die Hauptzufahrten zur Innenstadt und die Hauptrouten des Radverkehrs. Eine direkte Verbindung gibt es derzeit aber nur zwischen der Bismarckbrücke sowie der Wilhelm-Heinrich-Brücke und dem rechten Saarufer. Auf der nördlichen Seite der Bismarckbrücke verhindern Treppen mit einer steilen Schieberampe eine direkte Verbindung (siehe Abbildung 86). Steile und längere Schieberampen sind für Radfahrer, insbesondere Radtouristen mit (schwerem) Gepäck oder ältere Personen, oftmals nur mit großen Anstrengungen zu benutzen und stellen keine geeignete und komfortable Anbindung insb. auf wichtigen Radrouten dar. Eine für Radfahrer „barrierefreie“ Verbindung zur Bismarckbrücke existiert, jedoch mit einem Umweg, über die Straßen Obere Lauerfahrt sowie die Bismarckstraße.

Abbildung 86: Schieberampe Bismarckbrücke



Abbildung 87: Treppen Alte Brücke

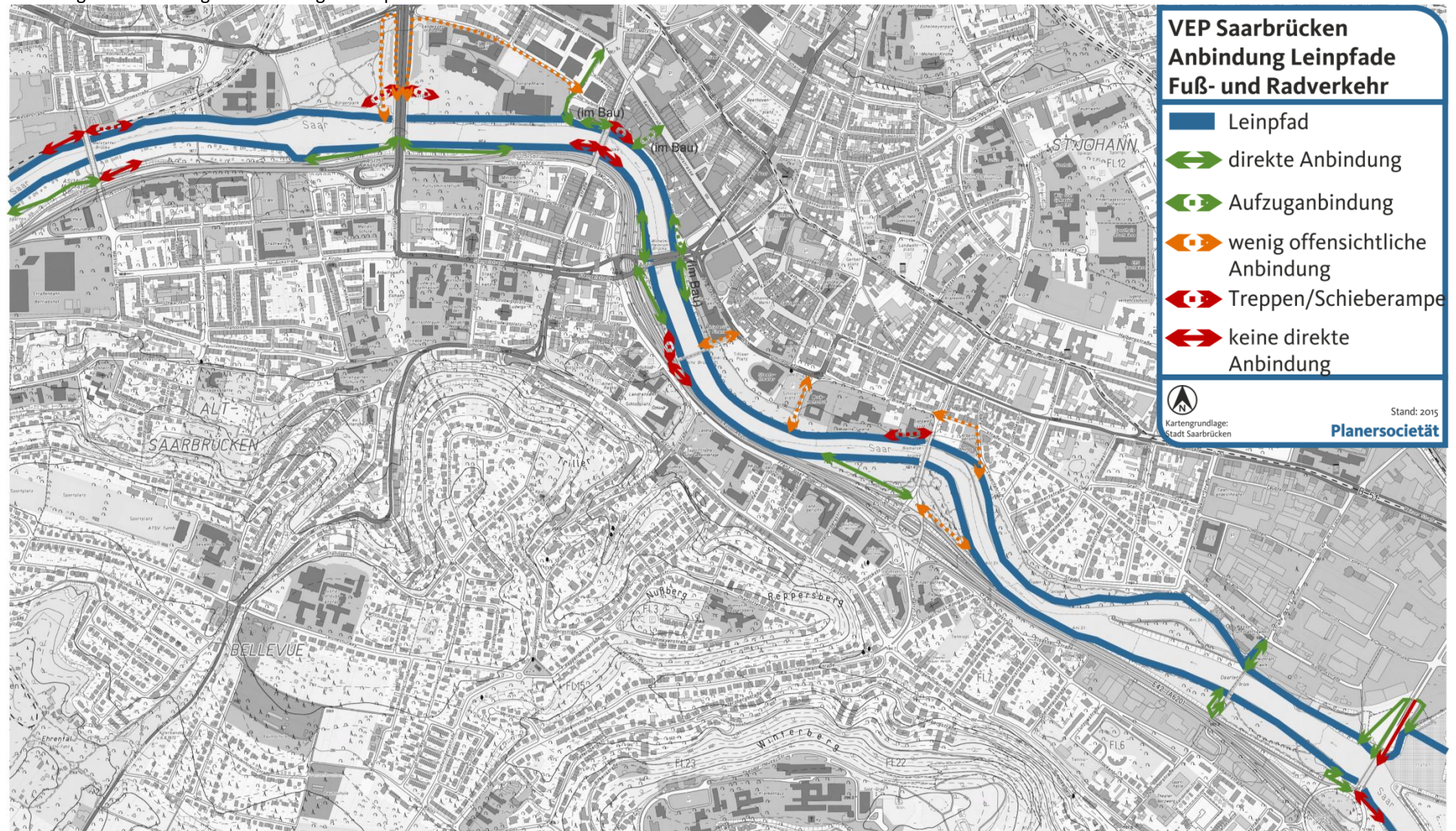


Von großer Bedeutung ist der Anschluss des rechten Saaruferweges/Leinpfades an die Wilhelm-Heinrich-Brücke, da diese Brücke für den Alltagsverkehr zwischen den Stadtteilen eine zentrale Rolle spielt und dies auch zukünftig leisten muss. Im Rahmen des Gesamtprojektes „Stadtmitte am Fluss“ wird dieses Thema aufgegriffen, indem mit zwei Teilprojekten die notwendigen Radverkehrsverbindungen hergestellt werden:

- Mittels einer öffentlichen Fuß- und Radwegerrampe am Finanzamt wurde ein Anschluss des Uferweges/Willi-Graf-Ufers an die Wilhelm-Heinrich-Brücke geschaffen. Diese Maßnahme wurde im Juni 2015 abgeschlossen.
- Die beiden Verkehrsknoten Dudweilerstraße/Betzenstraße/Am Stadtgraben und Saaruferstraße/Stengelstraße/Franz-Josef-Röder-Straße sowie die Wilhelm-Heinrich-Brücke selbst sollen fußgänger- und radverkehrsfreundlich umgestaltet werden.

Neben den Verbindungen in das Saarbrücker Zentrum stellt Abbildung 88 auch die Verbindungsqualität zu den Brücken im weiteren Bereich zwischen Malstatter Brücke und Oststpange dar. Mängel zeigen sich vor allem an der Malstatter Brücke, die nur an der Südseite in Richtung Völklingen eine radfahrgerechte Rampe und ansonsten Treppen und eine Treppe mit Schieberampe besitzt.

Abbildung 88: Anbindung der beidseitigen Leinpfade im Fuß- und Radverkehr



Quelle: eigene Erhebungen und Bestandserfassung der Landeshauptstadt Saarbrücken, Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken

Insgesamt ist ein Verbesserungspotenzial zur beidseitigen Anknüpfung des Leinpfades an die Innenstadt vorhanden, auch wenn bereits weitere Verbesserungsmaßnahmen geplant / geschaffen werden. Hierzu gehören zum einen die Anbindungen an möglichst alle Brücken, die Hauptrouten des Radverkehrs sind (wichtiger Verknüpfungspunkt nicht nur für Radtouristen, sondern auch für Radfahrer, die den Leinpfad im Alltagsverkehr als Radverkehrs-Schnellverbindung nutzen). Zum anderen besteht ein Potenzial in der Aufwertung der sich zwischen den Brücken befindlichen Anbindungen zwischen dem Saarufer und der Innenstadt.

Im Zusammenhang mit Radverkehrsanbindungen des Leinpfades an die Innenstadt sowie an die Stadtteile ist auch die im Radverkehrsnetz anschließende Radinfrastruktur aufzuwerten. Hier gibt es noch einen großen Bedarf, da auf vielen Radverkehrsrouten noch keine oder nicht ausreichende Qualitäten gegeben sind (siehe Kapitel 6.3).

6.2 Radverkehrsaufkommen

Zum Radverkehrsaufkommen liegen nur vereinzelte Werte und keine Zeitreihenanalysen vor. Insgesamt werden von der Saarbrücker Bevölkerung täglich rund 21.000 Fahrradfahrten unternommen. Subjektiv haben die Radverkehrsmengen in den letzten Jahren nach Einschätzungen des Radverkehrsbeauftragten sowie Mitarbeitern der Verwaltung zugenommen. Für eine zukünftige Analyse wären an strategisch wichtigen Querschnitten regelmäßige Zählungen oder auch automatische Radverkehrs-Dauerzählstellen wichtig, um die Entwicklung des Radverkehrs abbilden zu können.

6.3 Radverkehrsinfrastruktur

Auf Grundlage des in Kapitel 6.1 dargestellten Radverkehrsnetzes wurde der Bestand der Radverkehrsinfrastruktur für die wichtigsten Routen durch Befahrungen vor Ort qualitativ und quantitativ erhoben. Das Ergebnis der Erhebung ist in Abbildung 90 auf Seite 91 ersichtlich.¹⁹ Die wesentlichen Analyseergebnisse werden thematisch in den Kapiteln 6.3.1 bis 6.3.7 anhand von prägnanten Beispielen beschrieben.

Insgesamt ergibt sich ein fragmentiertes Bild der Radinfrastruktur. Auf einigen Routen existiert bereits eine größtenteils gute Radinfrastruktur – bspw. zwischen der Innenstadt und Dudweiler, auch wenn an einigen Stellen noch kurze Infrastrukturlücken vorhanden sind. In vielen Fällen wird der Radverkehr aber zusammen mit Fußgängern geführt, was je nach Lage in der Stadt und je nach Breite der Wege zu Problemen und Konflikten führt. Dies betrifft Radfahrer wie auch Fußgänger negativ (siehe Kapitel 5.3.2, Analyse Fußgänger) und führte in einigen Fällen sogar zu Unfällen (siehe Kapitel 6.3.7).

¹⁹ Die Karte befindet sich im detaillierteren A3-Format im Anhang.

Auf vielen Achsen des Radverkehrs fallen aber immer wieder Infrastrukturlücken, teils auch auf langen Abschnitten, sowie straßenabschnittsweise wechselnde Führungsformen auf. Dies betrifft sowohl den Radverkehr in der Innenstadt als auch die Verbindungen in die Stadtteile, bspw. nach Burbach oder in Richtung Osten (bspw. Ensheim) (siehe unten: *Infrastrukturelle Anbindung der Stadtteile*). Ebenso gibt es nach Frankreich keine ausreichende Radinfrastruktur. Auf der Straße Deutschmühlental (zwischen Leinpfad und Frankreich) fehlen teilweise beidseitig Radverkehrsanlagen - abschnittsweise steht zumindest auf der Ostseite ein unbefestigter Weg entlang der Straße zur Verfügung. Des Weiteren fehlen auf der Metzger Straße südlich der Untertürkheimer Straße Radverkehrsanlagen. Somit ist eine komfortable und sichere Raderschließung in Nord-Süd-Richtung auch für den Hauptfriedhof, zur Erschließung des Calypso-Freizeitbades sowie des Deutsch-Französischen Gartens nicht gegeben.

Rund ein Viertel des Radverkehrsnetzes befindet sich im Nebenstraßennetz (überwiegend Tempo 30-Zonen) und ist somit für den Radverkehr ohne eine separate Infrastruktur gut nutzbar. Rund ein Drittel des Netzes besitzt eine eigene Radinfrastruktur, aber immerhin 41 % der Strecken des Radverkehrsnetzes besitzen noch keine Radinfrastruktur - hier ist ein hoher Handlungsbedarf gegeben.

Der überwiegende Teil der vorhandenen Radinfrastruktur auf dem Radverkehrsnetz besteht aus der eher suboptimalen gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr (Gehweg, Radfahrer frei; gemeinsamer Geh- und Radweg); rund ein Drittel sind Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Hinzu kommen einige Radwege (5 %) sowie Wald- und Feldwege (3 %). Auffällig ist, dass es derzeit noch keine Fahrradstraßen in Saarbrücken gibt, eine Infrastrukturform, die sich bereits in vielen anderen Städten etabliert hat (auch in Städten mit Höhenunterschieden und eher geringem Radverkehrsanteil, z. B. Wuppertal).

Insgesamt ist die teils gute, in vielen Fällen aber noch nicht ausreichende Radinfrastruktur eine Folge einer bisher nicht implementierten, umfassenden Förderpolitik in die Saarbrücker Radverkehrsplanung. Gut ist, dass Radverkehrsanlagen im Bestand zumeist bei ohnehin anstehenden Umbaumaßnahmen realisiert werden, allerdings fehlt es an einem umfassenden Umsetzungskonzept. Es gibt immer wieder einzelne, auch bedeutende Maßnahmen im Radverkehrsnetz (bspw. eine Brücke im Osthafen), da diese jedoch nicht aus dem Radverkehrsnetzzusammenhang geplant, sondern lediglich Teil anderer Maßnahmen sind, entsteht eine zusammenhängende Radinfrastruktur nur langsam. Eine zielgerichtete, auf Maßnahmenprioritäten abgestimmte Radverkehrsplanung wird hierdurch erheblich erschwert.

Infrastrukturelle Anbindung der Stadtteile

Abbildung 89 bewertet auf Basis der Radinfrastruktur die Anbindungsqualität der Innenstadt in Verknüpfung mit den Stadtteilen. Zudem ist die Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Stadtteilen (15-Minuten-Distanz) dargestellt²⁰. Letztere zeigt, dass vom Zentrum Saarbrückens der überwiegende Teil der Innenstadt und auch einige Stadtteile sowie die Universität schnell zu erreichen sind. Die Erreichbarkeit orientiert sich hier naturgemäß an den flachen Lagen/Tallagen. In umge-

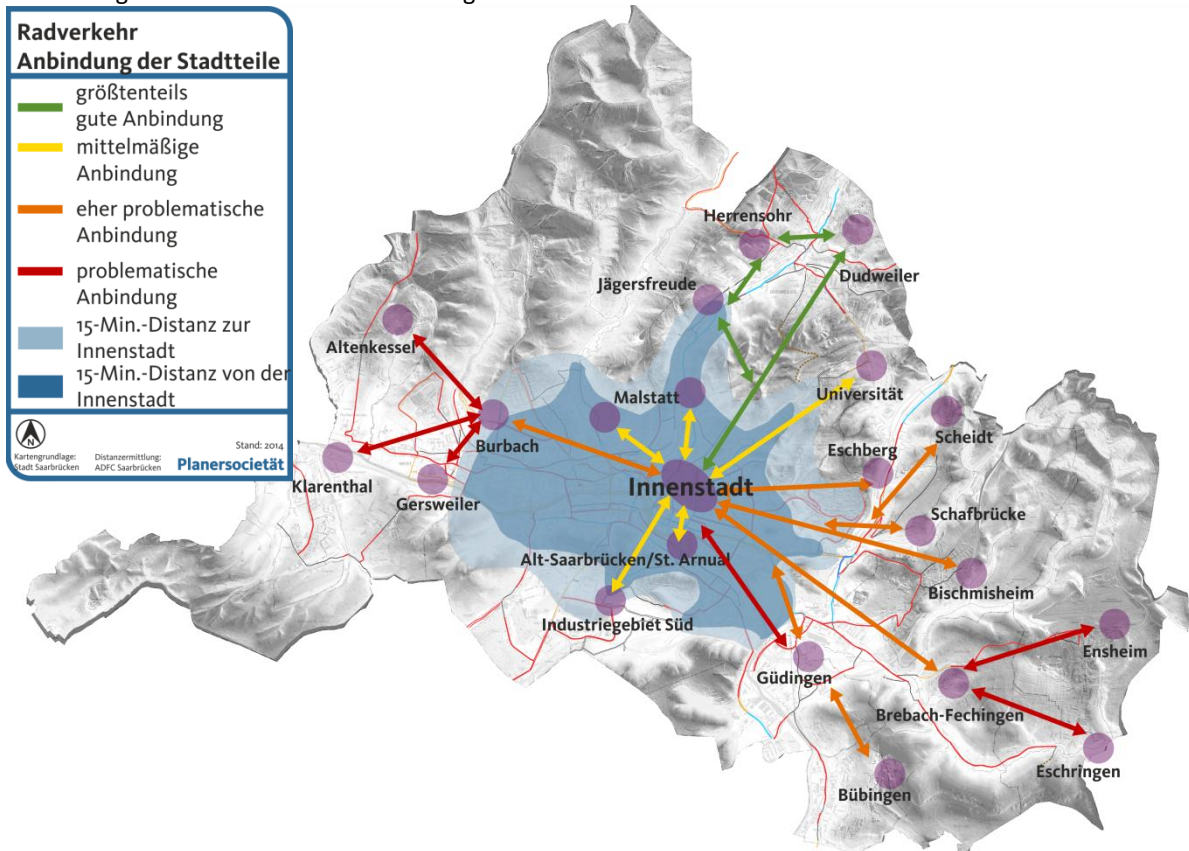
²⁰ Grundlage sind Erhebungen des ADFC Saarbrücken

kehrter Richtung (Stadtteile → Innenstadt) ist die Erreichbarkeitsdistanz aufgrund der Topografie (eher Gefäll- als Steigungsstrecken) sogar noch höher.

Bezüglich der Radinfrastruktur ergibt sich entsprechend der oben dargestellten fragmentierten Radinfrastruktur ein je nach Stadtteil unterschiedliches Bild. In Richtung Dudweiler wird den Radfahrern nahezu lückenlos Radverkehrsinfrastruktur (v.a. in Form von Radfahrstreifen und Schutzstreifen) angeboten. Dementsprechend sicher und direkt können Radfahrer von Dudweiler bzw. von Herrensohr oder Jägersfreude aus in das Saarbrücker Stadtzentrum gelangen.

Andere wichtige Stadtteile und Zielorte außerhalb der Innenstadt werden aufgrund unterschiedlicher Mängel oder Infrastrukturlücken teils mittelmäßig, teils problematisch angebunden. Auf den Strecken zur Universität und zum Industriegebiet Süd als wichtige Zielorte werden zwar weitestgehend Infrastrukturen für den Radverkehr bereitgestellt, die aber Einschränkungen aufweisen (z. B. gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, Radfahren im Zweirichtungsverkehr, Engstellen und Infrastrukturlücken). Bei den meisten weiteren peripheren Stadtteilen überwiegen diese Einschränkungen, Mängel und Lücken nehmen zu (insbesondere nach Burbach). Die Stadtteile in noch weiter westlich liegender Richtung (Altenkessel, Gersweiler, Klarenthal) weisen nahezu keine radinfrastrukturelle Anbindung in Richtung Burbach/Innenstadt auf. Ein sehr ähnliches Bild ergibt sich für die östlichen Stadtteile Ensheim und Eschringen.

Abbildung 89: Infrastrukturelle Anbindung der Stadtteile und Erreichbarkeit der Innenstadt

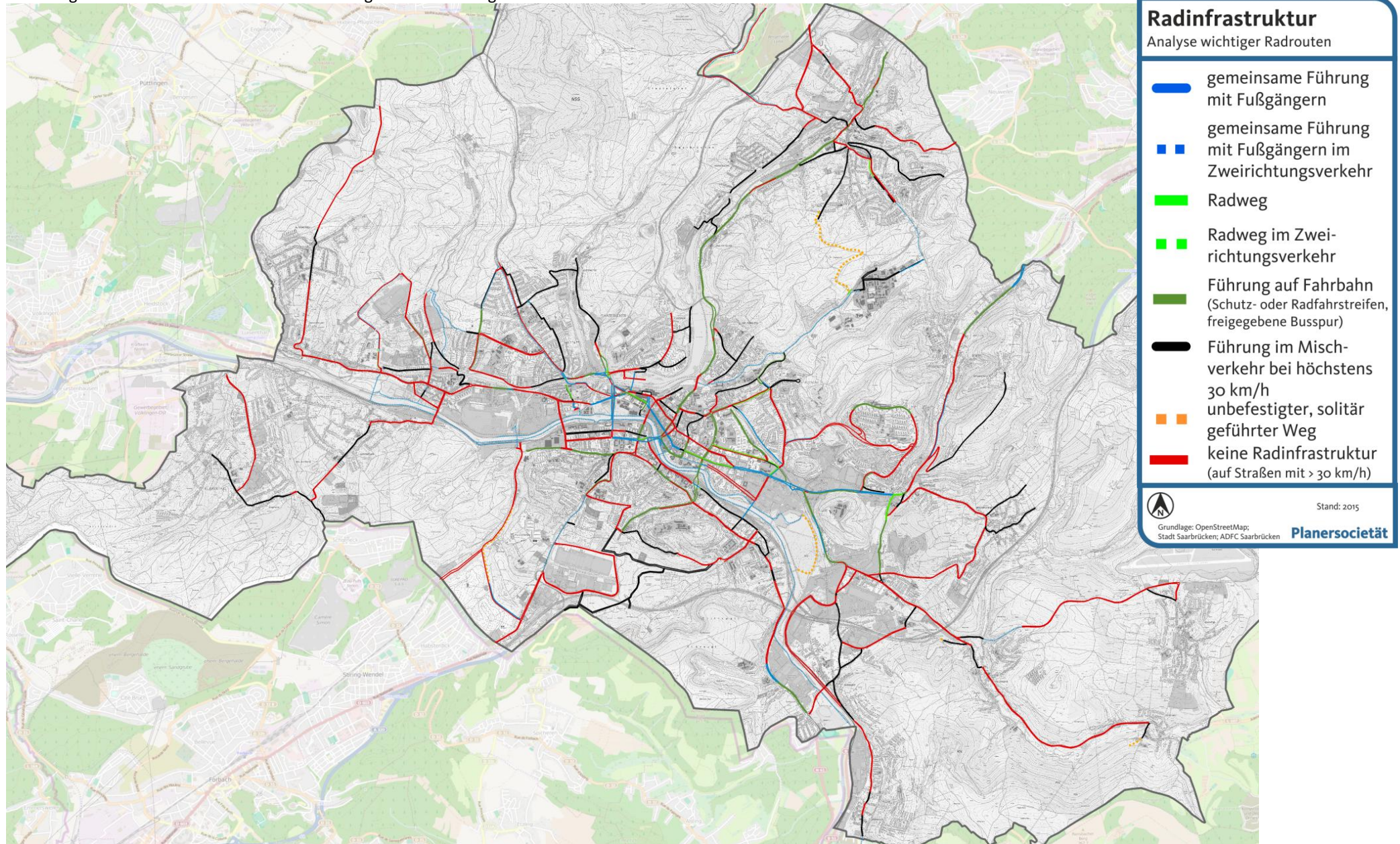


Quelle: eigene Darstellung, u.a. auf der Grundlage der Erreichbarkeits-Distanzanalysen vom ADfC Saarbrücken

Insgesamt wird deutlich, dass sich das engmaschige Radverkehrsnetz noch nicht ausreichend durch eine Radinfrastruktur „auf der Straße“ widerspiegelt. Viele wichtige Verbindungen des Radverkehrsnetzes weisen Infrastrukturlücken oder immer wieder wechselnde Führungsformen auf, was für Radfahrer zu Komfortverlusten führt. Selbst im Falle einer vorhandenen Radinfrastruktur besteht teilweise noch ein Handlungsbedarf (siehe auch Kapitel 6.3). Trotz der bewegten und für den Radverkehr eher ungünstigen Topografie zeigt sich aber auch, dass große Teile der Innenstadt und auch die innenstadtnahen Stadtteile schnell erreicht werden können – das Rad stellt hier potenziell eine echte Alternative zum Auto dar.

Im Folgenden wird die Radinfrastruktur thematisch und anhand von prägnanten Beispielen detaillierter analysiert.

Abbildung 90: Radverkehrsinfrastruktur für wichtige Radverbindungen Saarbrückens – insb. auf dem Radroutennetz



Quelle: eigene Erhebungen, Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken; OpenStreetMap

6.3.1 Führung im Seitenraum

Abgesehen von der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (z. B. in Tempo-30-Zonen) stellen Führungsformen im Seitenraum oder auf separaten Wegen die häufigste Art der Radverkehrsführung in Saarbrücken dar.²¹ Insbesondere in der Innenstadt existieren häufig Führungen mit Fußgängern zusammen, vor allem als gemeinsame Fuß- und Radwege, in geringerem Maß auch als freigegebene Gehwege, die teils auch als Zweirichtungsverkehr für Radfahrer ausgeschildert sind. Bauliche Radwege oder getrennte Rad- und Gehwege gibt es in Saarbrücken dagegen selten.

Die Führungsformen „gemeinsamer Geh- und Radweg“ sowie „für den Radverkehr freigegebener Gehweg“ werden aufgrund der ähnlichen verkehrsrechtlichen Einordnung und der gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs im Folgenden zusammengefasst dargestellt, wobei der freigegebene Gehweg für den Radfahrer rein rechtlich deutlich höhere Einschränkungen der Schnelligkeit und des Komforts bedeutet.²²

Anforderungen

Aufgrund der Schutzinteressen des Fußverkehrs und der unterschiedlichen Geschwindigkeit von Fußgängern und Radfahrern ist bei einer gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsführung auf eine konfliktarme Führung zu achten. Dies bedeutet, dass der Seitenraum entsprechende Mindestmaße aufweisen sollte, um den Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz zum Ausweichen und zum ungestörten Gehen/Fahren anzubieten.

Als Richtwerte für innerörtliche Radverkehrsanlagen können die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) herangezogen werden (siehe Tabelle 7). Die ERA schließen unter anderem bei Breiten unter 2,50m sowie bei Gefällestrrecken >3% gemeinsame Geh- und Radwege aus.²³ Gemeinsame Geh- und Radwege bzw. Gehwege mit Radfahrerfreigabe im Zweirichtungsverkehr sollten aufgrund der noch deutlich höheren Konfliktrichtigkeit zwischen Fußgängern und Radfahrern die Ausnahme bilden und nur in Bereichen mit einem geringen Fuß- und/oder Radfahreraufkommen eingesetzt werden. Ihre Dimensionierung ist im Regelfall breiter zu wählen als die in Tabelle 7 nach den ERA dargestellten Empfehlungen für Zweirichtungsverkehre. Zweirichtungsverkehre können nach den ERA bei ausreichenden Breiten bis zu einer Spitzenstundenbelastung von 70 bis 180 Fußgängern und Radfahrern eingesetzt werden.

²¹ Einen Kurzüberblick über die Führungsformen des Radverkehrs und Möglichkeiten und Einsatzgrenzen enthält Anhang I.

²² Hierbei sei auf die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges im Gegensatz zum nicht benutzungspflichtigen freigegebenen Gehweg hingewiesen. Zudem ist der Radverkehr nach der StVO auf freigegebenen Gehwegen zu einer besonders rücksichtsvollen Fahrweise gegenüber Fußgängern sowie im Schritttempo angehalten. Hierbei wirft das geforderte Schritttempo in der Praxis – wie in verkehrsberuhigten Bereichen – die Frage auf, inwiefern dieses von Radfahrern überhaupt umsetzbar ist. Von praktischer Relevanz ist daher vor allem die geforderte besonders rücksichtsvolle Fahrweise.

²³ weitere Kriterien sind u.a. die Geschäftsdichte, Anzahl der Hauseingänge, Anzahl von Grundstückszufahrten, Anzahl von ÖPNV-Haltestellen (siehe hierzu FGSV 2010: 27)

Tabelle 7: Richtwerte für innerörtliche Radverkehrsanlagen

Führungsform	Regelbreite	Mindestmaß	Sicherheitsabstände
Einrichtungsrادweg	2,00 Meter	1,60 Meter	zzgl. Sicherheitsabstände
Zweirichtungsrادweg (beidseitig)	2,50 Meter	2,00 Meter	zzgl. Sicherheitsabstände
Zweirichtungsrادweg (einseitig)	3,00 Meter	2,00 Meter	zzgl. Sicherheitsabstände
Gemeinsamer Geh- und Radweg, Gehweg mit Radfahrerfreigabe	> 2,50 Meter (abhängig von Verkehrsstärke)	2,50 Meter	zzgl. Sicherheitsabstände

Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2010

Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsführung

In Saarbrücken orientiert sich die Breite der gemeinsamen Fuß- und Radwege teilweise an den Mindestmaßen von ca. 2,50 m. Vor allem in der Innenstadt zeigen sich komfortable und sichere Breiten von 3,50 bis 4,50 m (z. B. Wilhelm-Heinrich-Brücke, St. Johanner Straße). Im Fall der sehr innerstädtisch geprägten Achsen, bspw. der Wilhelm-Heinrich-Brücke, existiert ein hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen, sodass hier trotz der komfortablen Breite ein hohes Konfliktpotenzial existiert.

Punktuell und teils auch linienhaft zeigen sich Eng- und Konfliktstellen, an denen die Wegeinfrastruktur nicht ausreicht. Hierzu zählen zum Beispiel die Bereiche zwischen Gerhardstraße und Jakobstraße, der Weg entlang der Bahngleise zwischen Scheidter Straße und Am Kieselhumes sowie der Bereich zwischen Breite Straße, dem Malstatter Markt und dem Leinpfad (z. B. Kirchenpfad). Letzterer erzeugt zudem aufgrund eines Gefälles in einer engen Kurve mit Pflasterung eine Rutschgefahr.

Der rechtsseitige Leinpfad ist bei temporär hohen Überlagerungen von spazierenden Fußgängern und Radfahrern nicht überall ausreichend breit. Eine besonders auffällige Engstelle ist entlang des Luisenstiftes und Saarlandmuseums westlich der Bismarckbrücke.

Abbildung 91: gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsführung (zwischen Malstatter Markt und Leinpfad)



Abbildung 92: Verbindungsweg zwischen Gerhardstr. und Jakobstraße mit Gefahrenpotenzial



Die zeitlich uneingeschränkte Freigabe der Fußgängerzone (Bahnhofstraße) für Radfahrer ist eine Fördermaßnahme für den Radverkehr. Die Bahnhofstraße ist insgesamt breit bemessen, kann aber durch den dichten Besatz mit Einzelhandelsangeboten, einzelnen Einbauten wie der Zugang zur Discontopassage, temporären Baustellen sowie den Sitz- und Aufenthaltsbereichen nicht in vollständiger Breite genutzt werden und erzeugt ein Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern (siehe Abbildung 93). Wegen fehlender Alternativrouten fungiert sie derzeit als Radhauptverbindung, kann dieser Funktion aufgrund der Konfliktrichtigkeit aber nicht nachkommen.

Abbildung 93: Für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone (Bahnhofstraße)



Problematisch und schmal ist der gemeinsame Fuß- und Radweg auf der Südseite der A620 westlich der Schanzenbergbrücke (Höhe Messe), der unter anderem eine Verbindung zwischen Gersweiler/Klarenthal und Alt-Saarbrücken darstellt. Der Radverkehr wird über mehr als 600 m im Zweirichtungsverkehr zusammen mit dem Fußverkehr auf einem sehr schmalen Weg geführt und ein mittig gelegenes Bord erzeugt eine Sturzgefahr (siehe Abbildung 94). Des Weiteren stellen Treppen mit schmaler Rampe Hindernisse dar und eine schmale, dunkle Fußgänger- und Radfahrerunterführung ist im Hinblick auf die soziale Sicherheit kritisch zu bewerten. Auch wenn das absolute Fußverkehrsaufkommen eher gering ist, hat diese Verbindung eine hervorgehobene Netzfunktion und ist daher mangelbehaftet.

Abbildung 94: Südseite A620
Höhe Messe



Abbildung 95: Südseite A620
Höhe Messe, Unterführung



Abbildung 96: Mainzer Straße, Zufahrt
Kreisell Römerkastell



An anderen Stellen sind die Breiten der Geh- und Radwege ausreichend, weisen allerdings durch Hindernisse Einschränkungen des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit auf. Dies trifft bspw. auf die Mainzer Straße zu, auf der Einbauten die nutzbare Breite einschränken (siehe Abbildung 96).

Radwege und getrennte Führungsformen im Seitenraum

Abbildung 97: Sankt-Josef-Straße



Die Anzahl der separierten Radwege in Saarbrücken, d. h. die von Fußgängern getrennte Führung, ist gering. Nur ca. 5 km der Radinfrastruktur sind als Radweg (Zeichen 237 StVO) oder getrennter Rad- und Gehweg (Zeichen 241 StVO) ausgewiesen, z. B. in Teilen der Mainzer Straße, der Halbergstraße, Trierer Straße und Scheidter Straße. In geringem Ausmaß gibt es zudem Radwege im Zweirichtungsverkehr (siehe unten).

Auch bei den getrennten Führungen des Fuß- und Radverkehrs fallen vereinzelt die hinderlich positionierten Verkehrsschilder auf, die die teils zu schmale Infrastruktur weiter einschränken (z. B. Sankt-Josef-Straße, siehe Abbildung 97). Ansonsten erfüllen die getrennten Geh- und Radwege weitestgehend die Breitenanforderungen.

Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr

Insgesamt sind rund ein Viertel der gemeinsamen Geh- und Radwege sowie ein Drittel der freigegebenen Gehwege im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Wegen des hohen Gefahrenpotenzials, das durch den linksfahrenden Radverkehr an Kreuzungen, Einmündungen und Ausfahrten entsteht, ist diese Form der Radverkehrsführung kritisch zu bewerten. Für Autofahrer ist der in entgegen der üblichen Fahrtrichtung fahrende Radfahrer nicht immer ersichtlich, und es steigt die Gefahr des Übersehens. Durch die Benutzung von Zweirichtungsradwegen steigt zudem die Gewohnheit der Radfahrer (auch regelwidrig) links zu fahren. Bei gemeinsamer Führung des Fuß- und Radverkehrs erhöht sich das Konfliktpotenzial zwischen diesen Verkehrsteilnehmern nochmals, da sich Fußgänger auf die aus beiden Richtungen kommenden Radfahrern einstellen müssen.

Zweirichtungsradwege ermöglichen allerdings auch infrastrukturelle Lückenschlüsse und vermindern die Notwendigkeit, vielbefahrene Hauptverkehrsachsen zu überqueren. Bei inkonsistenter Führung, z. B. beim Wechsel zwischen Ein- und Zweirichtungsverkehr, kann sich dieser Vorteil allerdings zum Nachteil wenden und ein mehrfaches Queren notwendig machen.

Die Breiten der Zweirichtungsradinfrastruktur bewegen sich in Saarbrücken meist am Minimum der Empfehlungen bzw. unterschreiten sie in Abschnitten. Beispiele sind der Meerwiesertalweg, die Beethovenstraße in Dudweiler als Verbindung zur Universität oder die Straße Deutschmühlental im Bereich der A620. Vor allem die Verbindung über den Meerwiesertalweg zur Universität hat ein hohes Radverkehrspotenzial und sollte dementsprechend sicher und komfortabel ausgebaut sein.

6.3.2 Führung auf Fahrbahnebene

Viele Studien in den letzten zwei Jahrzehnten zeigen, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Gegensatz zur Führung im Seitenraum viele Vorteile aufweist und v.a. zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Radfahrer auf der Fahrbahn werden von Autofahrern besser wahrgenommen und zudem werden Konflikte mit Fußgängern minimiert. Des Weiteren sind Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn i.d.R. deutlich kostengünstiger zu realisieren als jene im Seitenraum. Die Voraussetzungen und Einsatzgrenzen für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sind auf Basis der Empfehlungen der ERA im Anhang I dargestellt.

Schutz- und Radfahrstreifen

Insbesondere in den letzten Jahren sind in einigen Abschnitten Schutzstreifen und Radfahrstreifen entstanden. Weil die Markierung von Schutz- und Radfahrstreifen i.d.R. in Saarbrücken im Zuge anfallender Straßenarbeiten erfolgt, existieren sie bisher nur fragmentiert und ohne Netzcharakter. Zudem werden bei punktuellen Straßenarbeiten, die eine Neuaufbringung des Straßenbelags auf einem kleinen Abschnitt erfordern, Markierungen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen nicht konsequent wieder aufgebracht (z. B. Dudweiler Landstraße, siehe Abbildung 98). Gute Beispiele für Schutzstreifen existieren bspw. auf dem Pommern- bzw. Mecklenburgring (siehe Abbildung 99) sowie auf der Thüringer Straße. Dort entsprechen die tatsächlichen Breiten den Anforderungen der ERA, und der Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos wurde entsprechend berücksichtigt.

Abbildung 98: Unterbrochene Markierungen auf der Dudweiler Landstraße



Abbildung 99: Schutzstreifen auf dem Mecklenburgring



An anderen Stellen entsprechen die Radverkehrsanlagen nicht mehr den aktuellen Breitenstandards. Beispiele hierfür sind die Schutzstreifen in der Deutschherrenstraße (siehe Abbildung 100), in der Gersweiler Straße (siehe Abbildung 101) sowie in der Vorstadtstraße. Durch Oberflächenmängel (bspw. unebene Regenrinnen) ist die Fahrqualität teilweise weiter eingeschränkt. Auch fällt im Vergleich auf, dass sich die Markierungen in Strichstärke und Trennabstand unterscheiden.

Abbildung 100: Schutzstreifen Deutscherrenstraße



Abbildung 101: Schutzstreifen auf der Gersweiler Straße



Die untersuchten Radfahrstreifen orientieren sich in Saarbrücken entweder an den empfohlenen Minimalbreiten oder sind zu gering bemessen. Ein Beispiel hierfür ist die Hubert-Müller-Straße. Neben der zu schmalen Bemessung wurde dort der Sicherheitsabstand zu längsparkenden Kfz nicht berücksichtigt (siehe Abbildung 103). Auch auf der Bismarckbrücke entspricht die Breite nicht der Empfehlungen. Zudem ist das Zeichen „Radweg“ auf dem Gehweg falsch positioniert (siehe Abbildung 102).

Abbildung 102: Radfahrstreifen Bismarckbrücke



Abbildung 103: Radfahrstreifen Hubert-Müller-Straße



Ein gelungenes Beispiel für Radfahrstreifen findet sich auf der Dudweiler Landstraße. Als wichtige Hauptverbindung in Richtung Dudweiler stehen beidseitig weitestgehend ausreichend breite Radfahrstreifen zur Verfügung (siehe Abbildung 104). Die Radfahrstreifen auf der Trierer Straße in Richtung Bahnhof gehen in ihrer Breite sogar über das Regelmaß hinaus.

Abbildung 104: Radfahrstreifen Dudweiler Landstr.



Abbildung 105: Radfahrstreifen Trierer Straße



Die Schutz- und Radfahrstreifen im Straßenraum werden stellenweise in Gebieten mit einem hohen Parkdruck zugeparkt, was auch auf die fragmentierte Radinfrastruktur und die teilweise fehlenden Markierungen (z. B. fehlende Fahrradpiktogramme, nach Straßenbauarbeiten nicht mehr aufgetragene Markierungen) oder teils nicht mehr gut ersichtlichen Markierungen zurückgeführt werden kann (siehe Abbildung 106). Neben dem bewussten Parken auf den Radverkehrsanlagen – bspw. aufgrund mangelnder Rücksicht oder fehlender Kontrollen – ist auch ein „Bewusstseinsdefizit“ für die Radverkehrsanlagen wahrscheinlich: Ohne Fahrradpiktogramm werden Radfahrstreifen in einigen Fällen von Autofahrern für Parkstreifen gehalten, die aufgrund der ähnlichen Breite des Markierungsstreifens den Radfahrstreifen ähneln.

Abbildung 106: Falschparker auf Radverkehrsanlagen in der Bleichstraße, Sankt-Josef-Straße und Talstraße



Abbildung 107: Freigegebene Busspur auf der Dudweiler Landstraße

Freigegebene Busspuren

Eine weitere Form der Radverkehrsführung in Saarbrücken sind freigegebene Busspuren. Diese können eine geeignete Führungsform für Radfahrer darstellen, sofern keine Behinderungen des Linienbusverkehrs (z. B. durch langsame Radfahrer an starken Steigungen) gegeben sind. Auch sollten sich Bemessungen entweder auf eine Breite von 3,00 bis 3,50 m (um unsichere Überholvorgänge zu vermeiden) oder auf 4,75 m und mehr (zum Ermöglichen



von sicherem Überholen) beschränken.

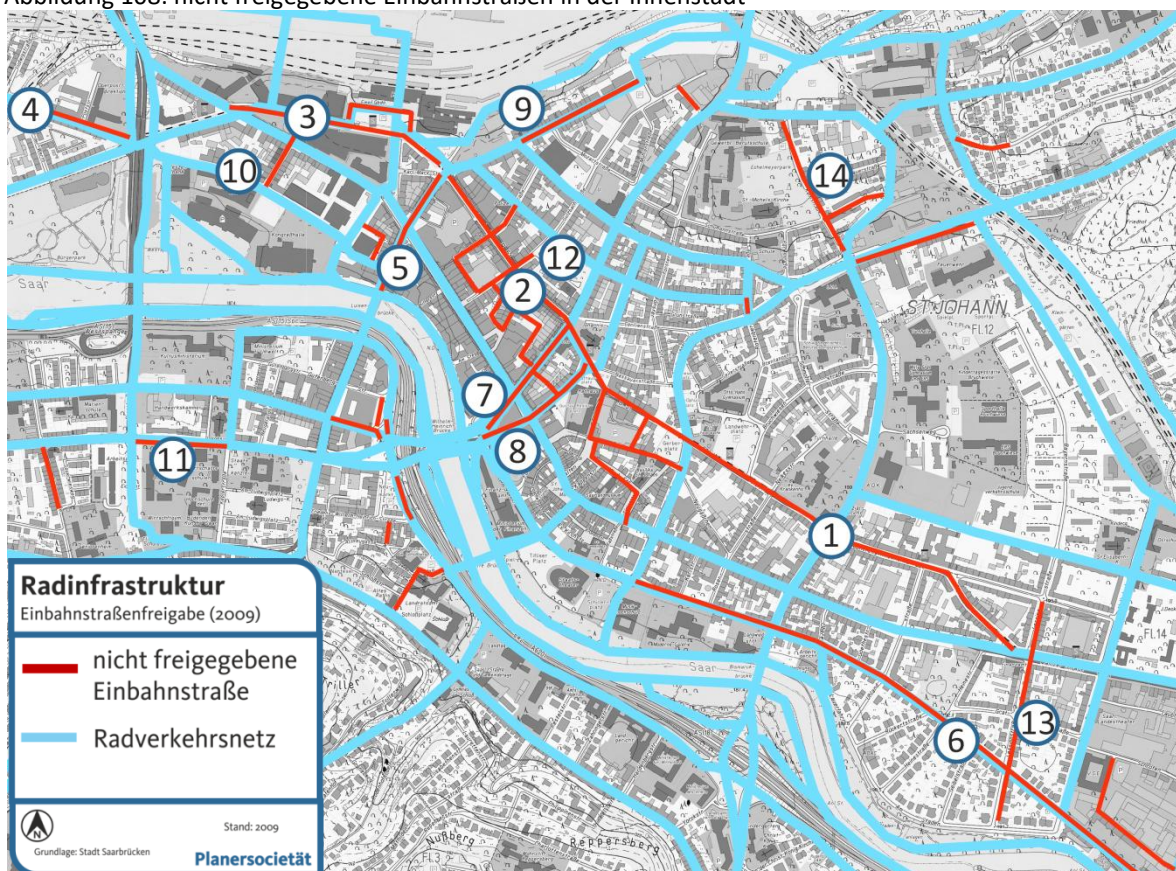
In Saarbrücken ist die Radverkehrsführung auf freigegebenen Busspuren selten, insbesondere weil die Busse oft nicht separiert, sondern auf gemeinsamen Fahrspuren zusammen mit dem sonstigen Kfz-Verkehr geführt werden. So befindet sich eine freigegebene Busspur innerhalb des Radroutennetzes z. B. auf der Dudweiler Straße, der Dudweiler Landstraße sowie auf der Präsident-Baltz-Straße in Richtung Bismarckbrücke.

6.3.3 Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Im Grundsatz sollten Einbahnstraßen in beiden Richtungen von Radfahrern genutzt werden können, falls dem keine Sicherheitsgründe entgegen stehen (vgl. ERA). Neben der Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung existiert die Möglichkeit von „unechten Einbahnstraßen“, die je nach Einzelfall auch für Tempo 50-Bereiche eingerichtet werden können. Hinweise auf Einsatzmöglichkeiten und –grenzen der Führung des Radverkehrs in Einbahnstraßen geben die ERA (siehe Anhang I).

In Saarbrücken sind bereits viele Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben, insbesondere in den Wohngebieten und teilweise auch in der Innenstadt. Dies hat sich auch positiv beim Fahrradklimatest 2014 bemerkbar gemacht.

Abbildung 108: nicht freigegebene Einbahnstraßen in der Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung auf Plangrundlage Stadt Saarbrücken/ADFC

Abbildung 108 stellt die nicht freigegebenen Einbahnstraßen in der Innenstadt dar. Diese (noch) fehlenden Einbahnstraßenfreigaben schränken das Radverkehrsnetz deutlich ein und sind für Radfahrer Barrieren, die Umwege erfordern. Von besonderer Bedeutung wären folgende Einbahnstraßenfreigaben:

- Großherzog-Friedrich-Straße (1)
- Kaiserstraße (2)
- St. Johanner Straße (3)
- Klausenerstraße (4)
- Viktoriastraße (5)
- Bismarckstraße (6)
- Dudweiler Straße (7)
- Betzenstraße (8)
- Ursulinenstraße (9)
- Fritz-Dobisch-Straße/Sophienstraße (10)
- Hohenzollernstraße zw. Roonstraße und Keplerstraße (11)
- Sulzbachstraße in den Zufahrten zur Kaiserstraße (12)
- Lessingstraße (13)
- Kantstraße (14)

Auch darüber hinaus existieren weitere Einbahnstraßen im gesamten Stadtbereich, die für Radfahrer nicht durchlässig sind. Hierzu zählt bspw. die Saarbrücker Straße in Dudweiler zwischen der St. Ingberter Straße und der Rathausstraße.

6.3.4 Führung an Knotenpunkten

Grundsätzlich ist für die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten festzuhalten, dass Knotenpunktzufahrten rechtzeitig begreifbar, erkennbar und übersichtlich sein müssen; die sichere Befahrbarkeit steht an vorderster Stelle. Daher sollten Knotenführungen für den Radverkehr folgenden Forderungen entsprechen (vgl. FGSV 2010: 37):

- ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern
- zügige und sichere Befahrbarkeit (Vermeidung enger Radien oder abrupten Verschwenkungen)
- Eindeutigkeit der Radverkehrsführung und -signalisierung sowie der Vorrangverhältnisse
- ausreichende Dimensionierung der Wartefläche für Radfahrer, sodass fließender (Rad-)/Verkehr nicht beeinträchtigt wird
- besondere Beachtung der Konfliktvermeidung zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und abbiegendem Kfz-Verkehr (rechtsabbiegender Kfz-Verkehr aus gleicher Richtung, linksabbiegender Kfz-Verkehr aus entgegengerichteter Richtung)

Bezüglich der Radverkehrssignalisierung ist deren Akzeptanz und Beachtung bei Radfahrern wichtig. Daher sollten Freigabezeiten für den Radverkehr ausreichend lang sein. Zudem sollten nur kurze Wartezeiten erzeugt werden und Fahrbahnen in einem Zug von möglichst allen wartenden Radfahrern überquert werden können.

Insgesamt ist einer der dominantesten Mängel in Saarbrücken in der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten zu sehen. Vereinzelt existieren in Saarbrücken zwar schon gute Beispiele für die Radverkehrsführung an Knoten (bspw. auf der Trierer Straße mit vorgezogener Haltelinie inkl. Radfahrersignalisierung oder am Schillerplatz – Bleichstraße für direktes Linksabbiegen von Radfahrern). An fast an allen Knoten des Radroutennetzes besteht entweder gar keine oder eine nicht ausreichende Führung des Radverkehrs über den Knotenbereich hinweg. Selbst bei bereits bestehender Radinfrastruktur wird diese teilweise vor dem Kreuzungsbereich aufgehoben oder endet zu Beginn einer Abbiegespur für den Kfz-Verkehr. Radfahrer müssen sich anschließend im Seitenraum auf Gehwegen orientieren oder, meist zu spät, in den fließenden Mischverkehr eingliedern. Dabei geraten sie in gefährliche Spurwechsel.

Abbildung 109: Trierer Straße



Abbildung 110: Schillerplatz/Bleichstraße



An den meisten Knoten fehlen eigene Radfahrersignalisierungen. Ohne eigene Lichtsignale fahren Radfahrer zeitgleich mit den Kfz in die Kreuzung ein. Dies ist insofern problematisch, weil sich durch den fehlenden Vorsprung der Radfahrer die Gefahr erhöht, insbesondere vom rechtsabbiegenden Autofahrer übersehen zu werden.

Somit widersprechen viele Knotenpunktsituationen dem Grundsatz der Übersichtlichkeit, Sicherheit, Erkennbarkeit und Begreifbarkeit. Beispiele können in allen Stadtlagen und Radroutenhierarchiestufen identifiziert werden, so z. B. in der Dudweiler Straße und Gersweiler Straße.

Abbildung 111: Dudweiler Straße Ecke Kaiserstraße



Abbildung 112: Gersweiler Straße



6.3.5 Chancen und Mängel am Beispiel wichtiger Radverkehrsachsen

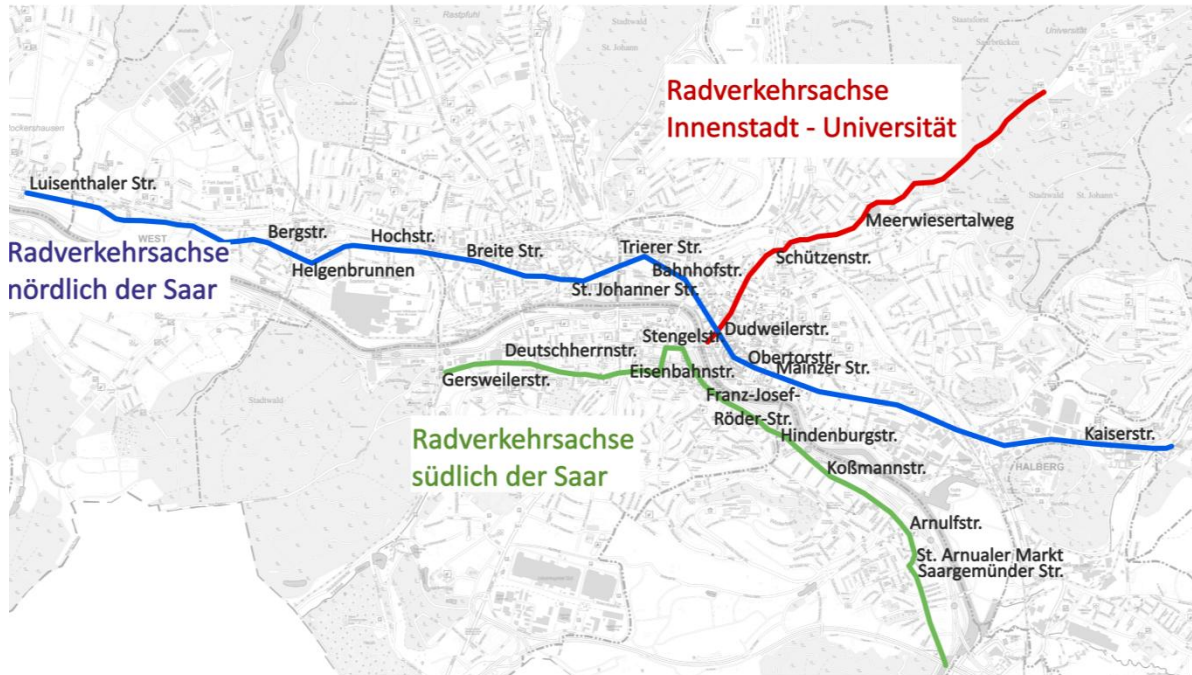
Zur genaueren Visualisierung der Mängelpunkte im Radverkehr wurden beispielhaft wichtige Radverkehrsachsen Saarbrückens genauer analysiert (siehe Abbildung 113). Hierbei handelt es um die Verbindung der Innenstadt zur Universität, eine wichtige Ost-West-Verbindung nördlich der Saar (Altenkessel – Innenstadt – Schafbrücke) sowie die Verbindung südlich der Saar zwischen dem östlichen Alt-Saarbrücken und St. Annual.

Die Ergebnisse werden im Folgenden anhand einzelner diagrammartiger Darstellungen aufgezeigt. Dabei werden die Mängel und Infrastrukturausstattungen sowie zu überwindende Höhenunterschiede im Streckenverlauf visualisiert (Legende: siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: Legende zu Radverkehrsachsen-Visualisierungen

Legende	Bedeutung
x-Achse	Streckenkilometer
y-Achse	Höhenmeter
rot	keine Radverkehrsinfrastruktur
gelb	Radverkehrsinfrastruktur für eine Richtung
grün	Radverkehrsinfrastruktur für beide Richtungen
	gemeinsame Führung mit Fußverkehr
	Gefahrenpunkt

Abbildung 113: Übersicht der untersuchten Radverkehrsachsen



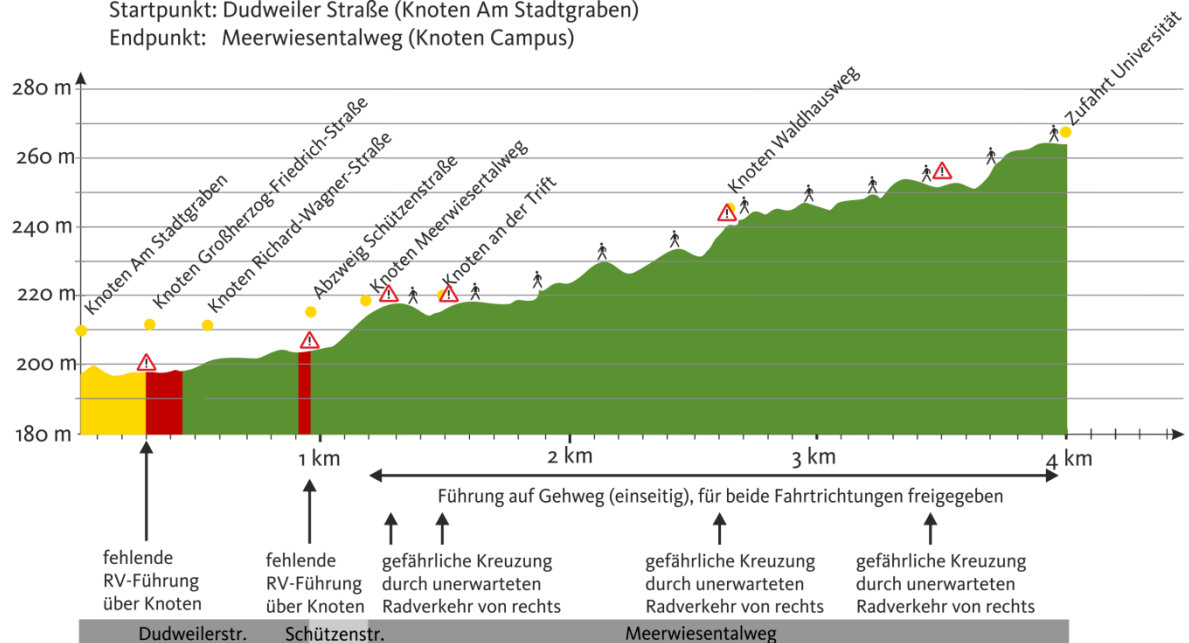
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken

Radverkehrsachse: Innenstadt – Universität

Abbildung 114: Radverkehrsachse Innenstadt – Universität

Startpunkt: Dudweiler Straße (Knoten Am Stadtgraben)

Endpunkt: Meerwiesentalweg (Knoten Campus)



Quelle: eigene Darstellung

Im ersten Routenabschnitt (Dudweilerstraße) fällt auf, dass auf dem ersten halben Kilometer zuerst nur in eine Richtung Radverkehrsinfrastruktur angeboten wird, gefolgt von einem kurzen Abschnitt ohne Radverkehrsanlagen. Die Dudweilerstraße sowie die Betzenstraße sind für den Kfz-Verkehr nur in eine Richtung befahrbar – für den Radverkehr wird aktuell entsprechend ebenfalls

nur in jeweils einer Richtung Infrastruktur angeboten. Allerdings stellen beide Straßen ein wichtiges Bindeglied für den Radverkehr im Innenstadtbereich in Nord-Süd-Richtung dar, sodass diese Infrastrukturlücke von großer Bedeutung ist. Am Knoten zur Richard-Wagner-Straße fehlt die Radverkehrsführung über den Kreuzungsbereich sowie daraufhin beidseitig Radverkehrsinfrastruktur bis in Höhe Beethovenstraße. Ab der Beethovenstraße wird der Radverkehr beidseitig auf Radfahrstreifen bis zum Abzweig Schützenstraße geführt, wobei ein kurzer Abschnitt im Bereich der Brauerstraße einseitig keine Radinfrastruktur aufweist.

Auf dem Meerwiesertalweg bis zur Universität wird der Radverkehr nur einseitig über einen in beide Richtungen freigegebenen Gehweg geführt. Insgesamt ist dieser v.a. in Anbetracht der Bedeutung dieser Radwegeachse zu schmal. Vor allem im südlichen, bebauungsnahen Bereich des Meerwiesertalweges kommt es zu Konflikten mit Fußgängern, bspw. mit Kunden eines Supermarkts. Der Radweg im nördlichen Bereich des Meerwiesertalweges ist zwar ebenfalls zu schmal, jedoch sind hier die Konflikte mit Fußgängern geringer. Verkehrssicherheitsrisiken des Zweirichtungsverkehrs der Radfahrer bestehen darüber hinaus im Kreuzungsbereich mit den Querstraßen.

Abbildung 115: Meerwiesertalweg Höhe Supermarkt



Abbildung 116: nördlicher Meerwiesertalweg Höhe Waldhausweg



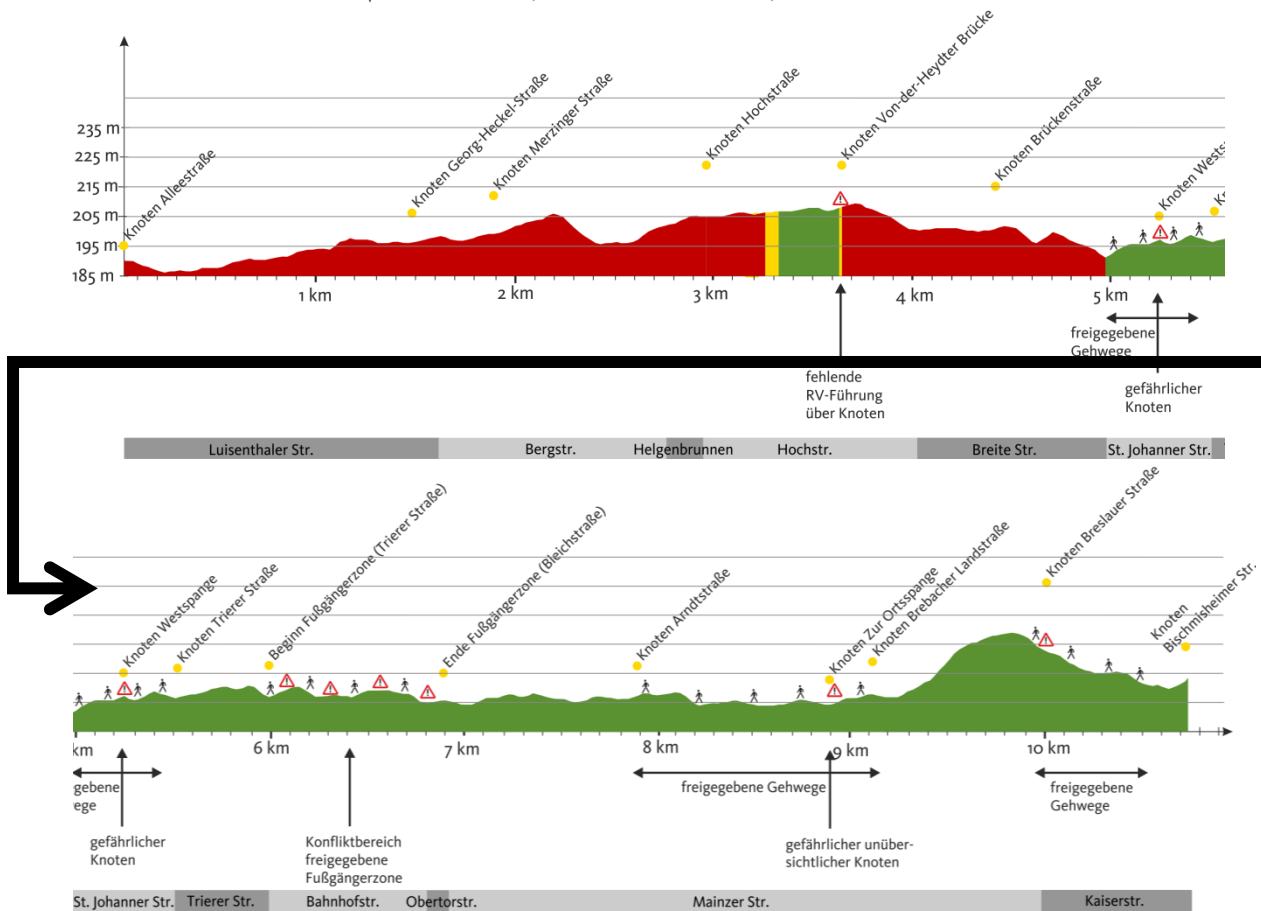
Insgesamt betrachtet ist die Universität aus heutiger Sicht zufriedenstellend aus Richtung Innenstadt erreichbar, da überwiegend eine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Diese entspricht aber nicht überall den Anforderungen und punktuelle Mängel sorgen für Einschränkungen der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts. In Anbetracht der Bedeutung der Radverkehrsrouten zur Universität und des Fahrradpotenzials von Studenten ergibt sich somit in diesem Abschnitt ein zukünftiger Handlungsbedarf.

Radverkehrsachse nördlich der Saar: Provinzialstr. (Altenkessel) – Kaiserstr. (Schafbrücke)

Abbildung 117: Radverkehrsachse nördlich der Saar: Provinzialstr. (Altenkessel) – Kaiserstr. (Schafbrücke)

Startpunkt: Provinzialstraße (Knoten Alleestraße)

Endpunkt: Kaiserstraße (Knoten Bischmisheimer Straße)



Quelle: eigene Darstellung

Als weitere Radverkehrsachse wurde eine West-Ost-Verbindung nördlich der Saar betrachtet, die vom südlichen Teil Altenkessels über die Innenstadt bis in den Stadtteil Schafbrücke verläuft. Die Route dient als Verbindung in die Innenstadt und als Achse zwischen einzelnen dicht bebauten Stadtbereichen, weshalb sie eine hohe Netzbedeutung besitzt.

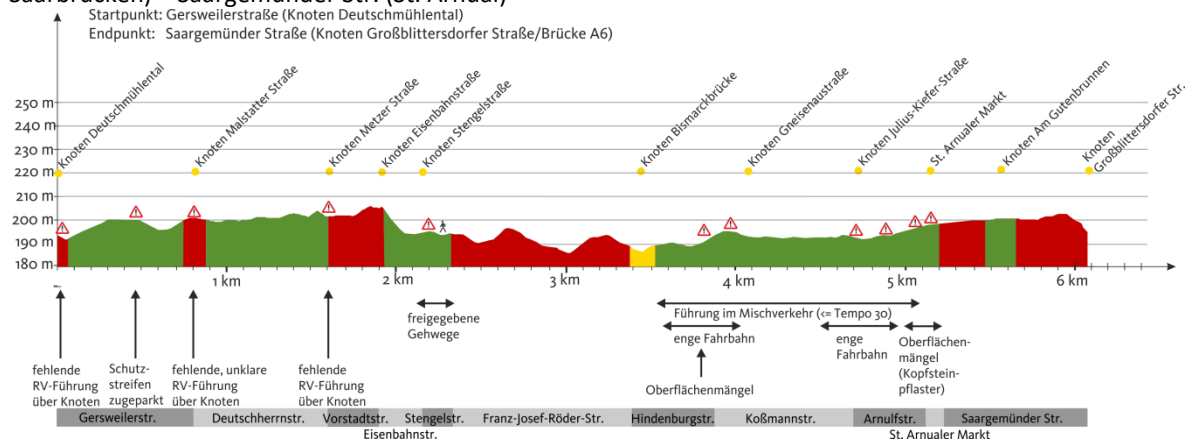
Insgesamt lässt sich die Route in ihrer Infrastrukturausstattung nahezu in zwei Hälften teilen. Von Westen kommend finden Radfahrer bis zur Sankt Johanner Straße überwiegend keine Infrastruktur bei vergleichsweise hoher Verkehrsbelastung (Haupt- und Bundesstraßen) vor. Dies betrifft z. B. die Luisenthaler Straße sowie die Bergstraße und die Straße Helgenbrunnen. Der einzige Bereich mit Radverkehrsinfrastruktur ist ein rund 300 bis 400 m langer Abschnitt der Hochstraße, der gegen Ende in einen einseitig freigegebenen Gehweg mündet und keine Radverkehrsführung über den Knoten mit der Von-der-Heydt-Brücke bietet.

Ab der Sankt Johanner Straße steht Radfahrern in beiden Richtungen durchgängig bis nach Schafbrücke Radinfrastruktur zur Verfügung. Allerdings kommt es in einzelnen Abschnitten zu Konflikten. Dies hängt insbesondere mit der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf freigegebenen Gehwegen und der Radverkehrsführung durch die Fußgängerzone zusammen. Zudem sind die teilweise baulichen Radwege der Mainzer Straße nicht immer breit genug.

Insgesamt ist festzustellen, dass insbesondere ab der Westspange in Richtung Osten eine weitgehend gute Infrastrukturabdeckung für diese Route und somit für wichtige Erschließungsbereiche der Innenstadt sowie für angrenzende östliche Stadtbereiche vorhanden ist. In Richtung Altenkesel überwiegen die Infrastrukturlücken und -mängel.

Radverkehrsachse in Ost-West-Richtung südlich der Saar: Gersweilerstr. (östliches Alt-Saarbrücken) – Saargemünder Str. (St. Arnual)

Abbildung 118: Radverkehrsachse in Ost-West-Richtung südlich der Saar: Gersweilerstr. (östliches Alt-Saarbrücken) – Saargemünder Str. (St. Arnual)



Quelle: eigene Darstellungen

Eine fragmentiertere Radverkehrsinfrastruktur zeigt sich im Routenverlauf südlich der Saar. Dort sind über längere Abschnitte zwar Infrastrukturen vorhanden, allerdings gibt es immer wieder Lücken auf der Strecke und im Bereich von Knotenpunkten (z. B. Kreuzungen Gersweilerstraße – Malstatter Straße, Vorstadtstraße – Metzger Straße). Teilweise sind bei vorhandener Radinfrastruktur weitere Einschränkungen wie z. B. zugesperrte Schutzstreifen zu bemängeln (bspw. auf der Gersweiler Straße). Die Franz-Josef-Röder-Straße besitzt auf einem langen Abschnitt keine Radinfrastruktur. Sie dient jedoch als Hochwasserumfahrung der A620 und muss dementsprechende Kapazitäten für den MIV vorhalten.

Über den Knoten zur Bismarckbrücke wird der Radverkehr einseitig über einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, um anschließend in den Mischverkehr auf die Hindenburgstraße (Tempo 30) überführt zu werden. Auf dieser und auf weiteren Wohnstraßen mit kleinteiliger Geschäftsnutzung wird der Radverkehr bis zum Sankt Arnualer Markt weiterhin im Mischverkehr geführt, was bei der verhältnismäßig geringen Verkehrsbelastung und der langsamen Fahrtgeschwindigkeit durch die Tempo 30 Regelungen unter guten Bedingungen möglich ist. Dabei werden allerdings abschnittsweise durch enge Straßenräume und punktuelle Oberflächenmängel die Fahrqualitäten eingeschränkt. Der östliche Streckenabschnitt wird im Mischverkehr auf der Saargemünder Straße bei Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/h zurückgelegt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erhöht im Abschnitt um den Knoten Am Gutenbrunnen das Sicherheits- und Fahrgefühl.

Insgesamt weist diese Radroute sehr fragmentierte Infrastrukturen und unterschiedlich hohe Fahrqualitäten auf. Die Art der Radverkehrsführung ist über die gesamte Route hinweg nicht einheitlich und zeigt Schwachstellen wie z. B. die fehlende Radverkehrsführung an Knoten.

6.3.6 Radabstellanlagen

Die Attraktivität des Fahrradfahrens hängt nicht nur von Angeboten für den fließenden Radverkehr ab. Ein wichtiger Faktor, ob das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel gilt, ist die Verfügbarkeit von komfortablen und ausreichenden Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielorten wie z. B. im Innenstadtbereich und an der eigenen Wohnung. Sie stellen ein wichtiges und grundlegendes Serviceangebot dar und sollten Minimalansprüchen der Radfahrer (sichere und bequeme Anschließmöglichkeit) entsprechen. Eine kommunale Stellplatzsatzung, die beim Neubau von Gebäuden die Anzahl und Qualität zu errichtender Fahrradstellplätze regelt, existiert in Saarbrücken noch nicht.

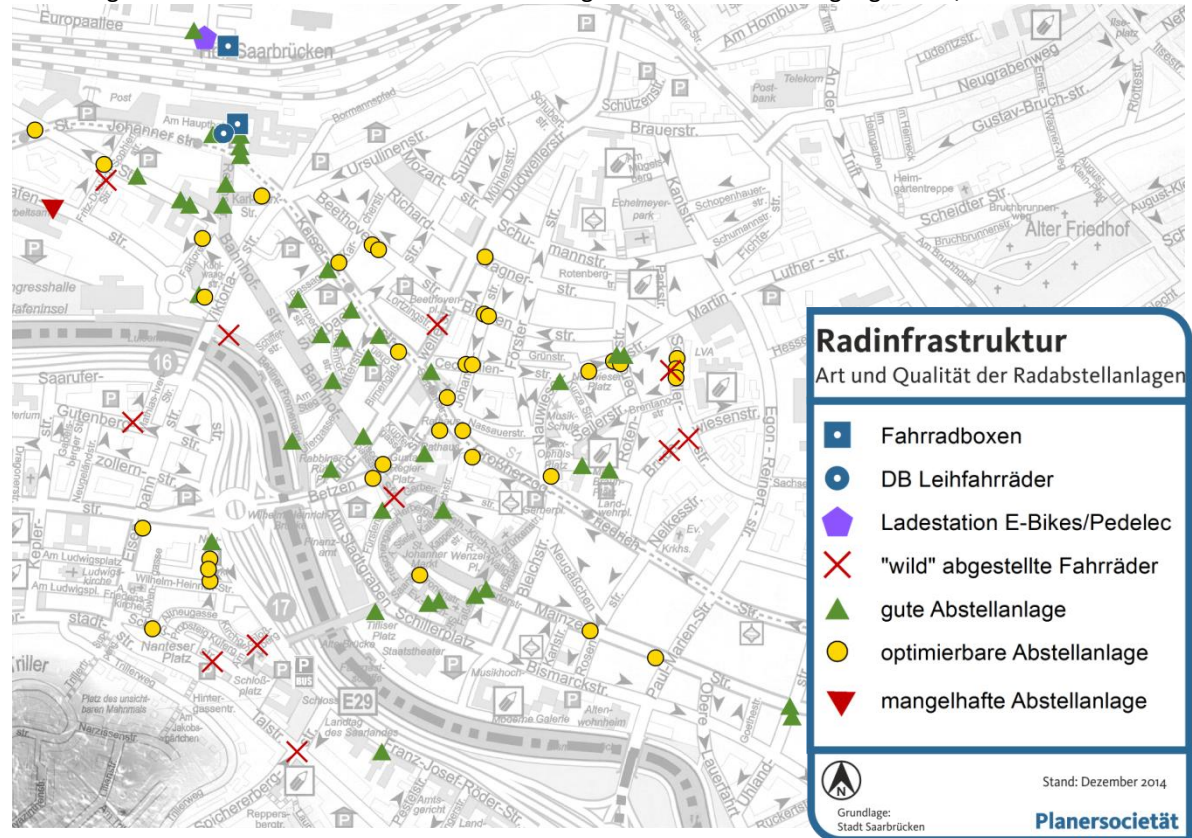
Abbildung 119: Vorteilhafte Anlehnhalter



Der aktuelle Stand der Technik für Radabstellanlagen ist in Anhang I dargestellt. Auf dieser Basis sind in Anhang I gängige Typen von Radabstellanlagen allgemein bewertet. Insgesamt stellt der Anlehnhalter die aktuell komfortabelste und sicherste Form dar.

Auf Basis der oben angeführten Ausstattungsmerkmale wurde eine Erhebung und Bewertung der Radabstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone/Bahnhofstraße durchgeführt. Hierbei wurde nach bereits guten sowie optimierbaren Radabstellanlagen unterschieden. Auch Anzahl und Auslastung der Stellplätze wurden erhoben. Die Erhebung fand werktags im Juni 2014 bei schönem Wetter statt.

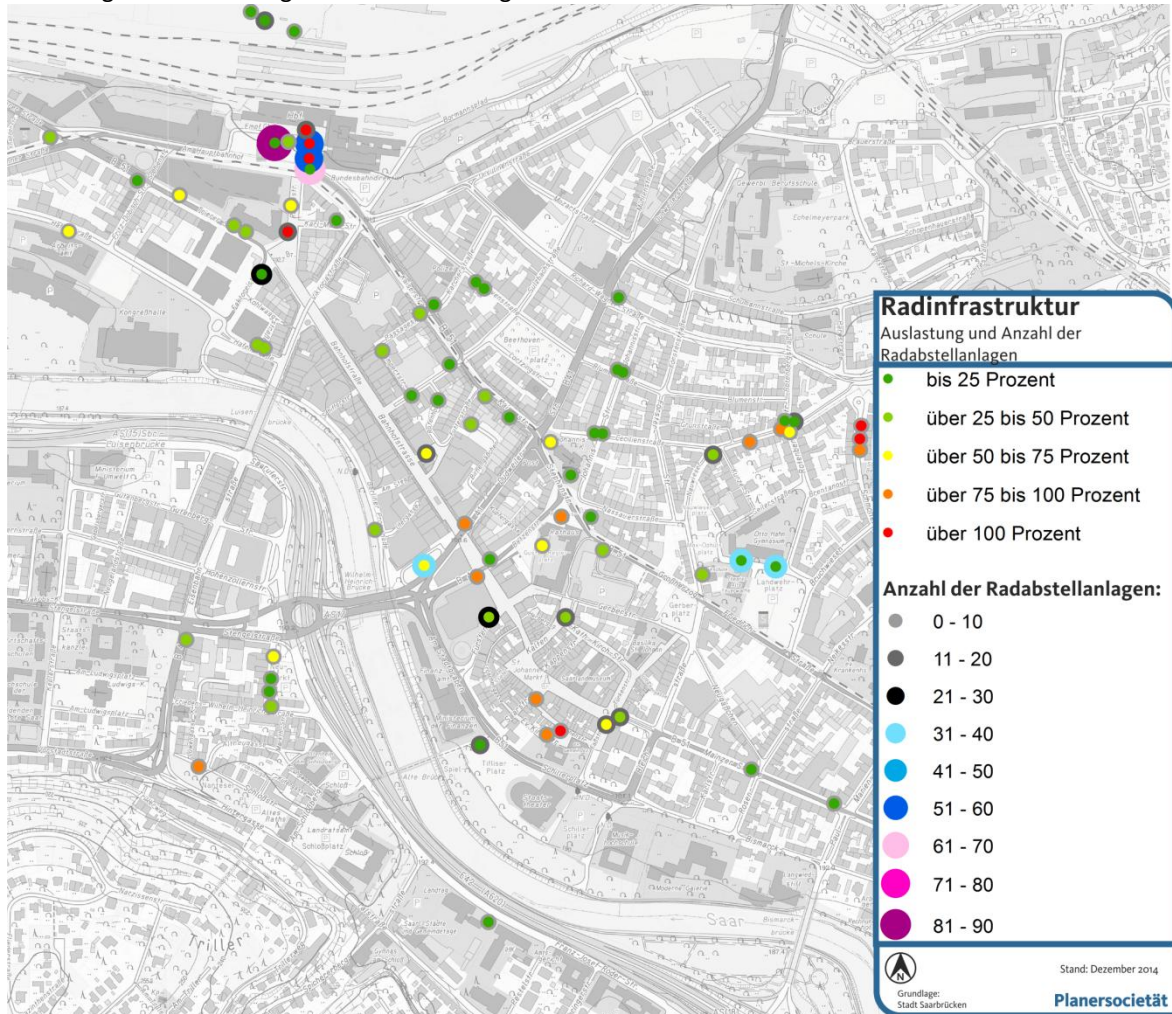
Abbildung 120: Standorte und Art der Radabstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone/Bahnhofstraße



Quelle: eigene Erhebungen und Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken

In Abbildung 120 sind die Standorte und Typen der Radabstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone/Bahnhofstraße und in den angrenzenden Wohn- und Gastronomiebereichen des Nauwieser Viertels und Alt-Saarbrückens dargestellt – insgesamt wurden ca. 90 Standorte mit fast 1.000 Einzel-Stellplätzen erfasst. Insgesamt zeichnet sich der Bereich in und um die Fußgängerzone durch eine hohe Dichte von Radabstellanlagen aus. Insbesondere im Bereich zwischen der Passagestraße und der Betzenstraße sind Radabstellanlagen in gleichmäßiger Verteilung vorhanden. Im weiteren Umfeld des Sankt Johanner Markts ist eine leichte Abnahme der Anlagendichte festzustellen. Rund drei Viertel der vorhandenen Standorte sind mit Anlehnbügeln oder kombinierten Systemen aus Vorderradhalter und Anlehnbügel ausgestattet und haben somit vorbildliche Abstellqualitäten („gute Abstellanlagen“ in Abbildung 120). Die verbleibenden Standorte bieten unvorteilhafte Abstellmöglichkeiten (v.a. in Form von Vorderradhaltern, die von Privaten aufgestellt werden). Diese führen unter Umständen zum Verbiegen oder Brechen der Felgen und Speichen, wenn das Rad weggknickt oder gestoßen wird. Bei der Erhebung wurden auch Standorte „wild abgestellter“ Fahrräder aufgenommen (ab drei abgestellten Fahrrädern). Das Ergebnis zeigt, dass v.a. im Nauwieser Viertel und auch im Bereich des Schlosses trotz des vorzufindenden Angebots Räder „wild“ abgestellt werden.

Abbildung 121: Auslastung der Radabstellanlagen



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Die Karte mit den Auslastungsergebnissen zeigt ein heterogenes Bild. Zum Großteil weisen die Radabstellanlagen dank der Vielzahl von Standorten noch freie Kapazitäten auf. In manchen Bereichen sind die Abstellangebote überlastet. Dies betrifft insbesondere die überdachten Radabstellanlagen am Bahnhof, die Anlehnbügel vor der Europagalerie (Reichsstraße) sowie einzelne Abstellanlagen am Sankt Johanner Markt und im Nauwieser Viertel. Das Nauwieser Viertel zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsmischung aus Wohnen und Freizeitangeboten aus und die Bebauungsdichte ist hoch, weshalb oftmals leicht zugängliche private Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Innenhof, Garten etc.) fehlen.

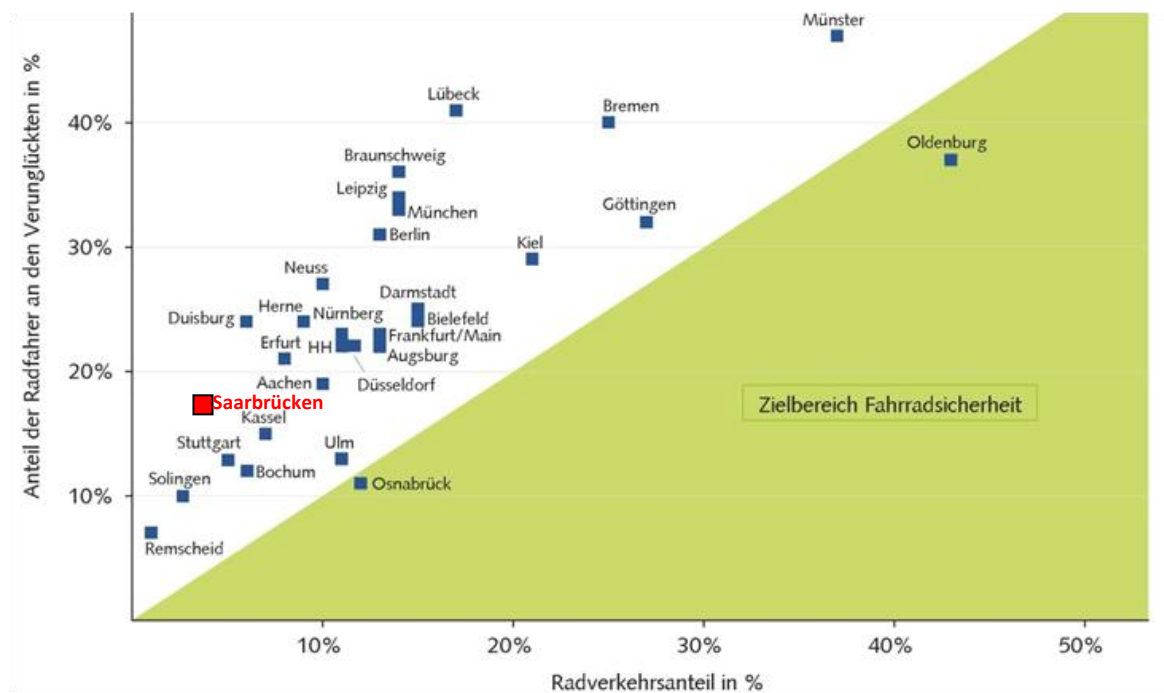
Die Radabstellanlagen am Bahnhof und deren Auslastung spiegeln die Bedeutung der Qualität der Anlagen wider. Während die überdachten Bike & Ride-Angebote im Vorplatzbereich überfüllt sind, werden die Anlehnbügel ohne Überdachung in weiterer Entfernung zur Bahnhofshalle nahezu nicht genutzt. Zudem fehlt für Radtouristen, die den Saarradweg (Leinpfad) nutzen, eine zentrale Radabstellstation, die unter Umständen auch mit Gepäckschließfächern ergänzt werden könnte.

6.3.7 Radunfälle

Das Kapitel Verkehrssicherheit (siehe Kapitel 14) stellt die Unfallzahlen bei Radfahrern, die Verunglücktenzahlen, die Art der Unfälle sowie Gründe für Unfälle dar.

Aus den vorliegenden Daten wird ein hohes Verletzungsrisiko von Radfahrern ersichtlich. Der überwiegende Teil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung hat Personenschäden zur Folge (78%), hierbei stellen die Radfahrer die weitaus größte Gruppe der Verletzten. Das hohe Verletzungsrisiko von Radfahrern wird auch im Vergleich zur Gesamtzahl aller Verunglückten und im Städtevergleich (siehe Abbildung 122) deutlich. 17% der verunglückten Personen sind Radfahrer, das entspricht einem Vielfachen des Modal Split-Werts des Radverkehrs (4%).

Abbildung 122: Städtevergleich Radverkehrsanteil und Verunglücktenquote der Radfahrer



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage VCD

Die Hauptunfallkonstellation bei Radverkehrsunfällen sind Radfahrer-Kfz-Unfälle. Hauptunfalltypen sind Einbiegen/Kreuzen-Unfälle sowie Abbiege-Unfälle. Auf Basis der vorliegenden Analysen zur Radinfrastruktur sind mögliche Ursachen

- die oftmals fehlende Radinfrastruktur,
- die in den überwiegenden Fällen fehlende Berücksichtigung der Radfahrer an Knotenpunkten (eigene Signalisierung, Aufstellflächen etc.) und
- der Zweirichtungsverkehr, der an Knotenpunkten und Ausfahrten ein hohes Unfallrisiko erzeugt.

Auch der hohe Parkdruck im innerstädtischen Straßenraum und die hohe Zahl der Falschparker, die auf Radverkehrsflächen stehen, beeinträchtigt die Verkehrssicherheit der Radfahrer. So erfolgt jeder 9. Radfahrungsfall mit parkenden Kfz. Unfallgefahren sind hier sich öffnende Autotüren insbesondere vor dem Hintergrund, dass selbst bei vorhandener Radinfrastruktur in Saarbrücken nicht immer ausreichende Sicherheitsabstände zu längsparkenden Kfz vorhanden sind. Zudem führt

Falschparken zu Ausweichmanövern der Radfahrer in den Fahrbereich der Kfz und verschlechtert die Sichtbeziehungen vor allem an Kreuzungen. Bei den Radfahrer-Kfz-Unfällen zeigt sich, dass die Kfz-Fahrer auf Basis der Polizeidaten in mehr als 2/3 der Fälle die Hauptunfallversursacher sind. Dies deutet des Weiteren darauf hin, dass der Kfz-Verkehr nicht mit ausreichender Rücksicht und Vorsicht gegenüber Radfahrern unterwegs ist und dass der Radverkehr im Straßenraum nicht insofern ausreichend präsent ist, als dass Autofahrer sich an Radfahrer als vollwertige Verkehrsteilnehmer gewöhnt haben.

Ein Drittel der Radunfälle sind Alleinunfälle, weitere 10% sind Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern. Dies entspricht den allgemeinen Erkenntnissen der Unfallforschung (vgl. Unfallforschung der Versicherer 2013). Ein Konfliktrisiko zwischen Radfahrern und Fußgängern ergibt sich durch die in einigen Straßenbereichen Saarbrückens freigegebenen Gehwegen, gemeinsamen Fuß- und Radwegen sowie aus der oftmals fehlenden Radinfrastruktur (unsichere Radfahrer fahren im Seitenraum).

Für Radfahrer sind in Saarbrücken deutliche Einschränkungen der Verkehrssicherheit und vergleichsweise hohe Unfallgefahren vorhanden, deren Ursachen insbesondere in einer oftmals fehlenden oder mangelhaften Radinfrastruktur und in der fehlenden Etablierung des Radfahrers als vollwertiger Verkehrsteilnehmer bzw. in der mangelnden Rücksichtnahme der Autofahrer zu suchen sind.

6.3.8 Öffentlichkeitsarbeit und Service für den Radverkehr

Neben der Radinfrastruktur sind Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Service und Dienstleistungen wichtige Ansatzpunkte zur Radverkehrsförderung, die darüber hinaus häufig auch kostengünstige und effektive Maßnahmen sind. Ziele sind neben der Attraktivitätssteigerung bspw. die Bewusstseinsbildung für den Radverkehr, die Förderung der Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern und allgemein das Aufzeigen des Radverkehrs als attraktive, gesundheitsfördernde und umweltfreundliche Alternative zum Auto. Insbesondere geht es somit um die nachhaltige Änderung bzw. das „Durchbrechen“ existierender Mobilitätsgewohnheiten.

In Saarbrücken werden bzw. wurden in der Vergangenheit sowohl von der Stadtverwaltung als auch in Kooperation mit dem ADFC Saar eine Reihe von Veranstaltungen oder Aktionen angeboten. Hierzu zählen bspw.

- Fahrradtouren mit Teilnahme der Oberbürgermeisterin zu aktuellen Themen des Radverkehrs in Saarbrücken,
- die Teilnahme der Stadtverwaltung an der Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“,
- geführte Fahrradtouren durch Saarbrücken zu besonderen Zielen oder
- das Radfest Velo SaarMoselle im Deutsch-Französischen Garten, bei dem Informationen zum Radfahren, zum Tourismus und zur Gesundheit sowie geführte Touren angeboten wurden.

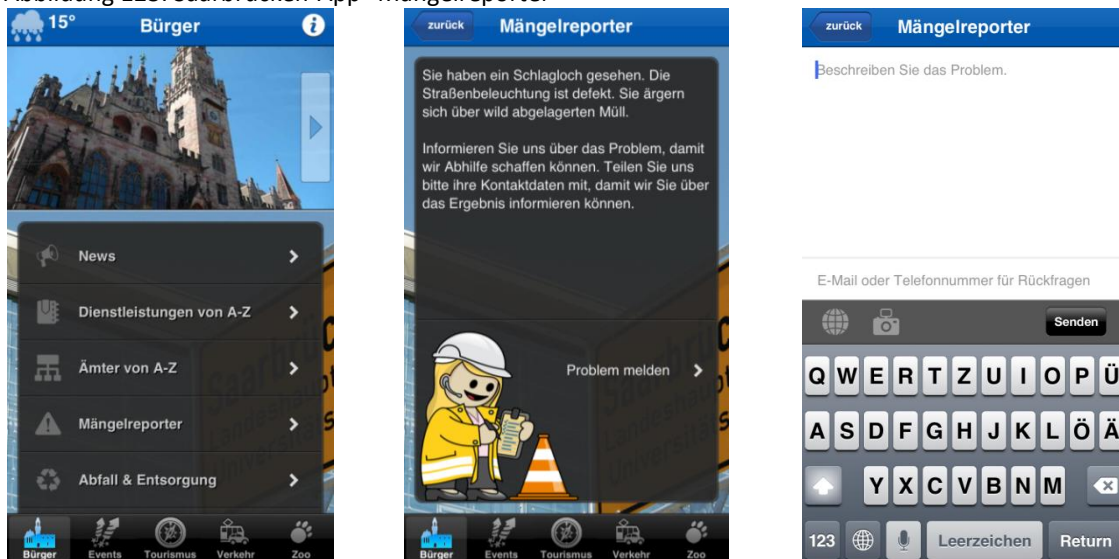
Auf der Internetpräsenz der Stadt Saarbrücken wird zusätzlich zu diesen Aktionen auf Radtouren und auf Tourenvorschläge hingewiesen, für die Radtourenkarten erworben werden können. Zu-

dem wird auf Fahrradverleiher auch für Pedelecs und Fahrradwerkstätten, auf ausgewiesene Bett+Bike-Übernachtungsmöglichkeiten sowie auf die Aktionen des ADFC Saar hingewiesen. Zu letzteren gehören bspw. eine Selbsthilfe-Fahrradreparaturwerkstatt, kostenlose Fahrradchecks, Pedelec-Touren für Einsteiger, Fahrradkompetenzkurse oder ein Fahrradtraining für Kinder.

Eine gute Radwegweisung stellt sowohl einen Komfortaspekt (bessere Orientierung) als auch ein öffentlichkeitswirksames Identitätsmerkmal des Radverkehrs dar. Insbesondere mit Blick auf orts-fremde Radtouristen stellt auch für Saarbrücken eine dichte und verständliche Wegweisung eine wichtige Maßnahme dar. Aktuell sind schon viele Routen bzw. Wegeverbindungen durch Schilder ausgewiesen. Dieses Wegweisungsnetz ist jedoch auch auf Basis eines Radverkehrsnetzplans weiterzuentwickeln und auch öffentlichkeitswirksam zu präsentieren (bspw. mit Routenempfehlungen oder Rundtouren auf einer Internet-Website).

Zu einem guten Service für Radfahrer gehört auch die Beschilderung der Radverkehrsführung an Baustellen. Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigen, dass es hier noch einen Verbesserungsbedarf gibt, weil die Hinweise zu Baustellenumfahrungen oftmals noch fehlen, obwohl die Landeshauptstadt hier in den letzten Jahren einiges verbessert hat. Wenn die Beschilderung vorhanden ist, ist sie nicht immer ausreichend erkennbar.

Abbildung 123: Saarbrücken-App "Mängelreporter"



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Eine Daueraufgabe stellen die Reinigung und der Winterdienst für Radverkehrsanlagen dar - die Ergebnisse des Fahrradklimatestes 2014 sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigen hier noch Handlungsbedarf in Saarbrücken. In Saarbrücken können Bürgerinnen und Bürger über das sog. „Dreck-weg-Telefon“ die ZKE (Zentraler kommunaler Entsorgungsbetrieb) über Verunreinigungen und Verschmutzungen im öffentlichen Raum, wie bspw. Glasscherben auf Radwegen, informieren. Auch über die Saarbrücken-App können Scherben gemeldet werden. Das geeignete mobile Kommunikationsgerät vorausgesetzt²⁴, können die Mängelmeldungen auch georeferenziert und mit Foto an die Stadtverwaltung weitergegeben werden.

²⁴ Die App funktioniert noch nicht mit Android-Systemen.

Der Winterdienst erfolgt für die Straßen in kommunaler Baulast durch das Straßenbauamt oder Grünflächenamt Saarbrücken, für die anderen Straßen durch den Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes. Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) sind somit in den Winterdienst einbezogen, für Radwege im Seitenraum und vor allem für eigenständig verlaufende Radwege ist dies aber nicht sichergestellt. Beispielsweise besteht für den Leinpfad links der Saar kein sowie für den Leinpfad rechts der Saar ein sehr eingeschränkter Winterdienst. Auch andere Radverbindungen in der Stadt sind nicht in den Dienst einbezogen. Neben dem teilweise fehlenden Dienst für abseits der Straßen geführte Radwege ist ein weiteres Problem, dass sich die Prioritätenliste für den Winterdienst des Straßenbauamtes Saarbrücken sowie des Landesbetriebs für Straßenbau nicht mit den Hierarchiestufen des Radverkehrsnetzes (siehe Kapitel 6.1) decken und daher wichtige Radverbindungen oft nicht oder nicht prioritär befahrbar gemacht werden. Beim Belag von Geh- und Radwegen hat sich außerdem Betonverbundsteinpflaster bei überfrierender Nässe als sehr gefährlich herausgestellt, da trotz Abstreuen mit Taumitteln die Rutschgefahr unverändert bestehen bleibt.

Insgesamt ist festzustellen, dass Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Service für den Radverkehr weiter zu verstärken sind. Andere Beispielstädte wie z. B. Troisdorf oder München zeigen, dass Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit wesentlich zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen können. Es fehlt insbesondere eine Bündelung der Radverkehrs-Informationen auf einer zentralen Serviceseite mit thematischen Download-Möglichkeiten. Hilfreich wären bspw. ein Radnetzplan, der sichere und attraktive Routen durch die Stadt aufzeigt, Hinweise über Baumaßnahmen, die den Radverkehr betreffen, Hinweise auf zukünftige Planungen oder deutliche Hinweise auf Ansprechpartner/Radverkehrsbeauftragter.

6.4 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

Ähnlich wie beim Fußverkehr (siehe Kapitel 5.5) wird auch beim Radverkehr eine noch nicht ausreichende und gegenüber dem Kfz-Verkehr nachrangige Beachtung in der Stadt- und Verkehrsplanung kritisiert. Neben positiven Fallbeispielen aus Saarbrücken (Radverkehrsanlagen in der Eisenbahnstraße – bspw. im Nauwieser Viertel, Freigegebene Fußgängerzone für Radfahrer, viele Eisenbahnstraßenfreigaben) bezogen sich Verbesserungswünsche und Anregungen vor allem auf folgende Themen:

- Die Radverkehrsanlagen in Saarbrücken werden als fragmentiert angesehen und auch wichtige Ziele (z.B. Hauptbahnhof, Universität des Saarlandes, Hochschule HTW) seien nicht gut mit dem Rad erreichbar. An Hauptverkehrsstraßen fehle teilweise eine sichere Radverkehrsinfrastruktur sowie eine sichere Gestaltung von Kreuzungen, sodass Radfahrer teils aus Unsicherheit auf die Gehwege ausweichen und dort Konflikte mit Fußgängern entstünden. Vorgenanntes gelte auch für die Brücken – als Beispiel wurde mehrmals die Wilhelm-Heinrich-Brücke genannt. Zudem seien Alternativrouten zu vielbefahrenen Straßen selten. Zudem besteht bei einigen Bürgerinnen und Bürgern aufgrund der lückenhaften Radinfrastruktur Unsicherheit darüber, wo sie als Radfahrer legal fahren dürfen und wo nicht.

- Unfallgefahren und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern seien vor allem zum einen das Ergebnis einer unzureichenden Radverkehrsinfrastruktur (keine/zu schmale Radverkehrsanlagen, fehlende Bordsteinabsenkungen, schlecht sichtbare Radmarkierungen/-piktogramme). Zum anderen sei eine geringe Rücksichtnahme und Sensibilisierung der Autofahrer für Radfahrer ein Problem (Bedrängen von Radfahrern, Falschparken, Unkenntnis über Verkehrsregeln in für Radfahrer freigegebenen Einbahnstraßen oder in Bereichen mit Gehweg – „Radfahrer frei“, Nichtbeachten der Vorfahrt – bspw. Meerwiesertalweg/An der Trift). Hier fehle es unter anderem an ausreichenden Kontrollen seitens der Stadt Saarbrücken.
- Die beidseitigen Leinpfade beschreiben viele Bürgerinnen und Bürger als wichtige Radverkehrsachse. Es werden jedoch Bedarfe nach Lückenschlüssen sowie einer besseren und konfliktfreien Anbindung an die Innenstadt sowie die Stadtteile gesehen, außerdem wird eine bessere Verbindung auch in das Umland, vor allem nach Völklingen, gewünscht. Zudem wurden Konflikte und Unfallgefahren zwischen Fußgängern und Radfahrern angemerkt.
- Der Zustand der Radwege (bauliche Schäden, Winterdienst, Reinigung, ...) sowie fehlende Beleuchtungen werden teilweise angemerkt. Zudem wird die Baustellenführung kritisiert (nicht immer ersichtliche Umleitungen).
- Die lückenhafte Radinfrastruktur habe zur Folge, dass das Radfahren in Saarbrücken eine hohe Ortskenntnis erfordere. Zudem sei zwar ein Wegweisungssystem vorhanden, aber ebenfalls noch nicht vollständig.
- Für den Alltagsverkehr sowie für Radtouristen fehle ein Fahrradverleihsystem, ggf. auch mit E-Bikes/Pedelecs.
- An wichtigen Zielen fehle es an ausreichenden und wettergeschützten Radabstellanlagen (bspw. Nahversorger, Universität). Zudem sollten die Anlagen einsehbar sein (soziale Kontrolle). Als ergänzende Möglichkeiten wurden Fahrradstationen und ein Fahrradparkhaus angeregt, die im Sinne eines Bike & Ride mit dem ÖPNV verknüpft sein könnten.
- Insgesamt wird auch für den Radverkehr eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit gewünscht. Hierzu zählen die Mobilitätserziehung und Marketingkampagnen zur Förderung des Radverkehrs sowie die Förderung der Rücksichtnahme der Autofahrer.

6.5 Zusammenfassende Bewertung

Wie die Analyse zeigt, existieren in Saarbrücken zahlreiche Optimierungsbedarfe, insbesondere bezüglich des Ausbaustandes und der Qualitäten der Radverkehrsinfrastruktur. Das vorliegende analysierte Radverkehrsnetz ist engmaschig mit Verbindung der wichtigsten Ziele des Radverkehrs und stellt eine gute Grundlage für die Radverkehrsplanung dar. Auf Basis dieses Netzes ist es noch nicht gelungen, den Radverkehr durch eine attraktive, schnelle und sichere Infrastruktur „auf die Straße zu bringen“. Viele wichtige Radverkehrsrouten besitzen noch keine oder keine ausreichende Infrastruktur sowohl auf der Strecke (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radweg) als auch an Knotenpunkten, an denen nahezu vollständig Qualitätsmerkmale wie Radfahrer-Signalisierungen,

Halte- und Aufstellbereiche oder Führungen zum direkten Linksabbiegen fehlen. Ein hohes touristisches Potenzial wie auch eine Bedeutung als Komfortverbindung besitzt der beidseitige Leinpfad, der aber noch nicht ausreichend an das innerstädtische Radverkehrsnetz angebunden ist.

Probleme gibt es in Saarbrücken darüber hinaus hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Radfahrer, die überproportional bei Unfällen verletzt werden. Grundbedingungen für einen sicheren Radverkehr sind eine sichere, ausreichend dimensionierte Infrastruktur und die Rücksichtnahme vor allen Dingen der Autofahrer. Wie die vorangegangenen Analysen zeigen, gibt es hinsichtlich dieser Aspekte aber Handlungsbedarfe. Zudem bestehen durch die teils gemeinsame Führung mit Fußgängern Konflikte im Seitenraum.

Demgegenüber zeigen sich schon einige positive Beispiele der Radverkehrsplanung. Hierzu gehören zum Beispiel einige attraktive Radabstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone, einige, wenn auch fragmentiert im Zuge von Bauarbeiten angelegte Radwege, Schutz- oder Radfahrstreifen, die vielfache Einbahnstraßenfreigabe, die die Netzdurchlässigkeit erhöht und einige Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Diese Aspekte können aber nicht als ausreichend für eine effektive Förderung des Radverkehrs angesehen werden. Bedeutende Handlungsfelder bestehen in den Bereichen Infrastruktur sowie Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit und in der Implementierung einer Radverkehrsstrategie im Verwaltungshandeln.

Tabelle 9: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Themenbereich Radverkehr

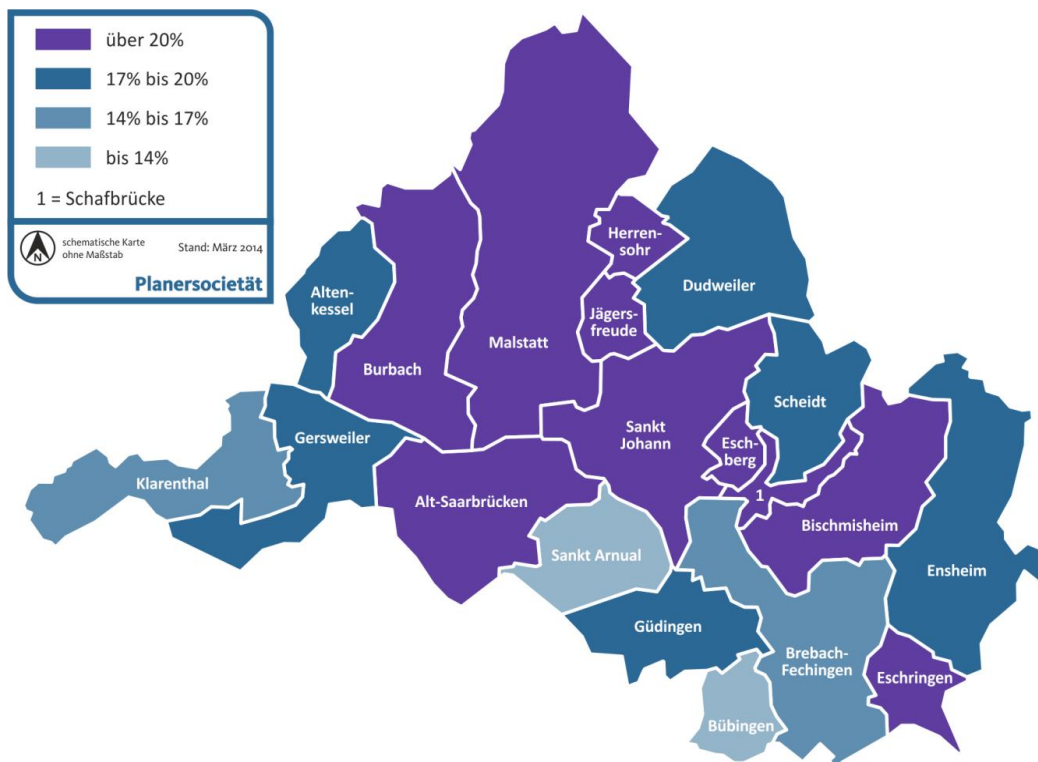
Stärken	Schwächen
+ viele kurze Wege in Saarbrücken als Fahrradpotenzial, auf denen das Rad vergleichbar schnell wie der MIV ist	- geringe Bedeutung des Radverkehrs, Image, geringe Attraktivität des Radfahrens
+ hierarchisches und engmaschiges Routennetz als Planungsgrundlage	- Falschparker behindern Radfahrer
+ Radinfrastruktur wird bei Fahrbahnerneuerungen mit geplant und realisiert	- In Teilbereichen Konflikte mit Fußgängern
+ Beidseitige Leinpfade als zentrale Radwege und Tourismusfaktor	- mäßige Einbindung des Leinpfads in das Radwegenetz und in die Innenstadt
+ hohes Potenzial für den Radverkehr, bspw. aufgrund der Anzahl der Studierenden und des Marktbooms der Elektrofahrräder	- teilweise enge, stark Kfz-belastete Straßenräume: wenig Platz für Radfahrer
+ gut ausgebautes Wegweisungssystem	- Topografie erschwert Nutzung und Image-wandel
	- lückenhafte und fragmentierte Infrastruktur in vielen Stadtbereichen, auch vielbefahrene Hauptstraßen teils ohne Radinfrastruktur und ohne eine Radverkehrsführung an den Knotenpunkten
	- vorhandene Infrastruktur entspricht nicht immer den Mindeststandards; Winterdienst noch nicht ausreichend
	- bisher wenig Marketing, Öffentlichkeitsarbeit
+ viele und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen im Umfeld der Bahnhofstraße...	- ... darüber hinaus besteht ein weiterer Bedarf nach Radabstellanlagen insb. in den Wohngebieten und Stadtteilzentren und teilweise auch im Zentrum Saarbrückens

7 Analysen zum öffentlichen Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat in der Landeshauptstadt eine wichtige Bedeutung. Wie die Ergebnisse der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 zeigen, werden 17% der Wege mit Bus und Bahn unternommen. Damit liegt die Landeshauptstadt im Mittelfeld vergleichbarer Großstädte wie Mainz oder der Region Ulm/Neu-Ulm, aber trotzdem über dem deutschlandweiten Wert von 15%²⁵. Der ÖPNV wird in Saarbrücken vor allem für den Weg zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz sowie für Einkäufe und Erledigungen genutzt.

Den größten Nutzeranteil hat der ÖPNV unter den 6 bis 17-jährigen mit 29% und damit in der Gruppe, welche über keinen eigenen Führerschein verfügen kann. Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit beeinflussen erheblich die ÖPNV-Nutzung. Menschen ohne Pkw nutzen in Saarbrücken zu 39% den ÖPNV. Personen, die gelegentlich über einen Pkw verfügen zu 20% und Personen, die immer über einen Pkw verfügen nur zu 5%. Daher sinkt die ÖPNV-Nutzung ab dem 18. Lebensjahr auf knapp 15% und ändert sich auch nicht mehr signifikant bei den über 64-Jährigen. Dabei nutzen deutlich mehr Frauen (19%) als Männer (14%) das ÖPNV-Angebot der Landeshauptstadt. Ebenfalls deutlich ist der Unterschied zwischen Ausländern (22%) und Deutschen (16%). Die ÖPNV-Nutzung ist auch je nach Stadtteil unterschiedlich stark. Neben dem innerstädtischen Sankt Johann werden vor allem in nördlichen und östlichen Stadtteilen Bus- und Bahnangebote häufig genutzt.

Abbildung 124: ÖPNV-Anteil am Modal Split nach Stadtteil



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von IVV (2011)

²⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010)

Die ÖPNV-Nutzung - gemessen am Modal Split-Anteil des ÖPNV - ist mit über 20% vor allem in den zentralen Stadtteilen sehr hoch. Hinzu kommen die nördlichen sowie die östlichen Stadtteile Bischmisheim und Eschringen. Obwohl ebenfalls südlich an das Stadtzentrum angrenzend, besteht im Stadtteil Sankt Arnual eine vergleichsweise geringe ÖPNV-Nachfrage. Ebenso verfügt der Stadtteil Bübingen über eine vergleichsweise geringe Nachfrage, obwohl dieser durch einen Halt der Saarbahn eine direkte Verbindung ins Stadtzentrum hat.

Ein Vergleich der Fahrgastnachfrage (Abbildung 124) mit dem ÖPNV-Zeitkartenbesitz (Abbildung 20, Kap. 3) bestätigt, dass in Stadtteilen mit einer hohen ÖPNV-Nachfrage auch eine vergleichsweise hohe Zeitkartenbesitzquote besteht. Dies trifft auf die zentralen sowie nördlichen und östlichen Stadtteile zu. Ebenfalls auffällig ist der südliche Stadtteil Sankt Arnual, welcher eine vergleichsweise geringe Zeitkartenbesitzquote gegenüber den benachbarten Stadtteilen aufweist²⁶. Auffällig sind hier für einen innenstadtnahen Stadtteil relativ lange Fahrzeiten ins Stadtzentrum. Dies zeigt das Reisezeitverhältnis bei dem die Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr miteinander verglichen werden. So bedeutet z. B. der Wert 1,5, dass eine Fahrt mit Bus und Bahn 1,5-mal so lange dauert wie mit dem Auto. Das Reisezeitverhältnis von der Haltestelle Julius-Kiefer-Straße liegt bei 2,2. Das durchschnittliche Reisezeitverhältnis aller Haltestellen im Stadtteil Sankt Arnual liegt bei 3,0. Die Fahrt mit dem Bus dauert daher mindestens 2,2-mal solange wie die Fahrt mit dem Auto. Ursache ist vor allem die zusätzliche Erschließungsfunktion der Linie 108 über die Hoederathstraße und die nicht vermeidbare Streckenführung der Buslinien zum Klinikum Saarbrücken.

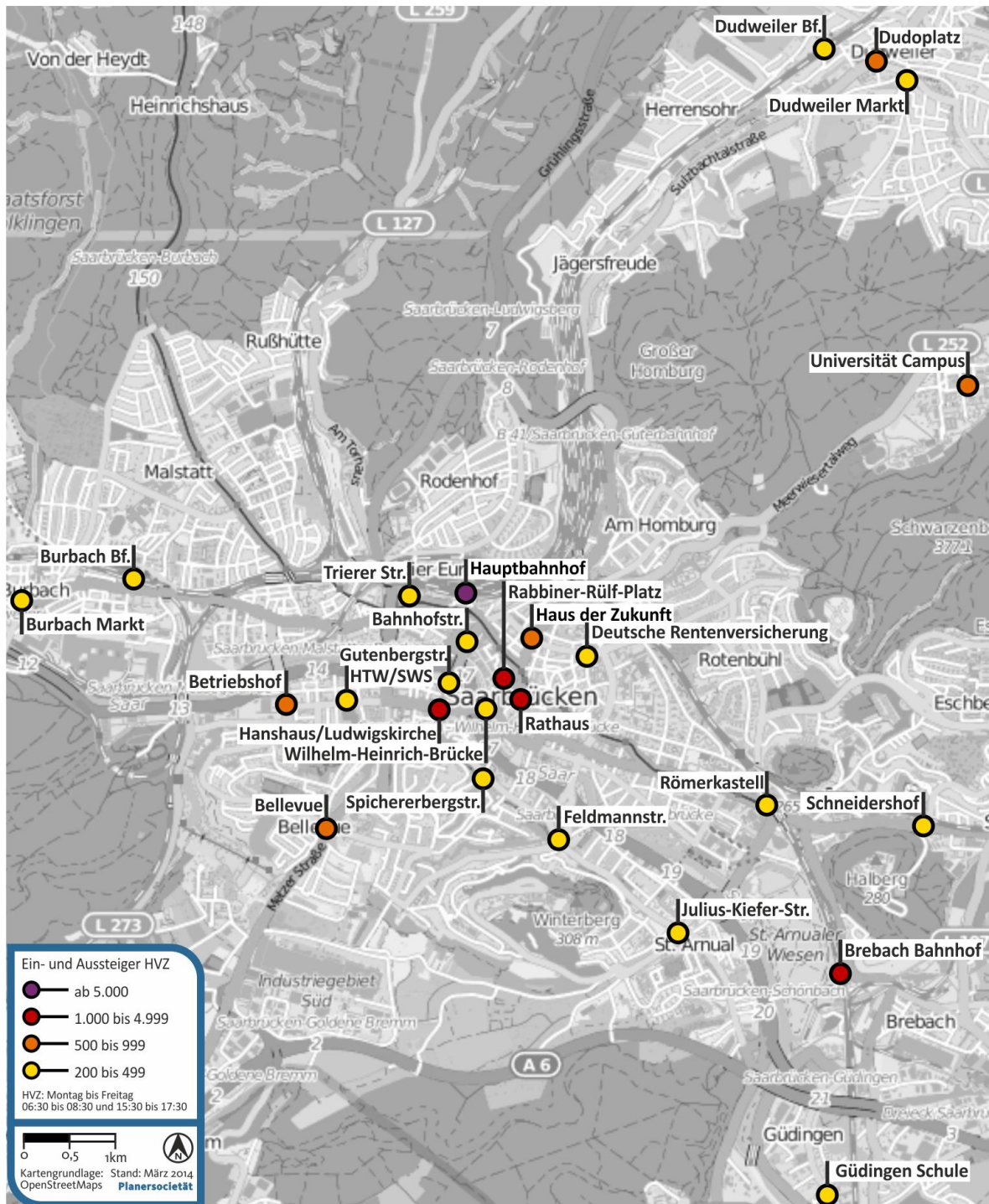
Auch die ÖPNV-Zeitkartenbesitzquote ist in den Stadtteilen, welche zentral gelegen sind, am höchsten. Aber auch hier fällt der Stadtteil Sankt Arnual heraus, welcher unter allen Stadtteilen die niedrigste Zeitkartenbesitzquote hat.²⁶ Zeitfahrkarten hatten im Jahr 2013 auch den größten Anteil unter allen verkauften Fahrscheinen. So betrug der Anteil der vergünstigten Zeitkarten (z. B. Schülerfahrkarten) bereits 52%. Werden auch die nicht vergünstigten Zeitkarten berücksichtigt, steigt der Anteil gegenüber dem Barverkauf/sonstigen Fahrkarten auf 82%.²⁷

Die Haltestellen mit der stärksten Nutzung (Ein- und Aussteiger) liegen vor allem im Stadtzentrum und in daran angrenzenden Bereichen. Hierzu gehört die mit Abstand am stärksten genutzte Haltestelle Hauptbahnhof, an welcher knapp 25% aller Fahrgäste ein- und/oder aussteigen, was auf einen hohen Anteil an Pendlern zurückzuführen ist. Einzelne stärker genutzte Haltestellen befinden sich in Brebach, Burbach, Dudweiler und an der Universität. Die Haltestelle Brebach weist dabei eine ähnlich hohe Nutzung wie die stark frequentierten Innenstadthaltestellen auf. Dies ist auf die Verknüpfung der Saarbahn mit Buslinien in Richtung Gündingen, Fechingen und Bischmisheim sowie auf den stark genutzten P+R-Parkplatz (vgl. Abbildung 149) zurückzuführen.

²⁶ Die Aussagekraft ist hier durch einen geringen Anteil auswertbarer Datensätze eingeschränkt.

²⁷ Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken (2013)

Abbildung 125: Haltestellennutzung (Ein- und Aussteiger) während der Hauptverkehrszeit (HVZ)

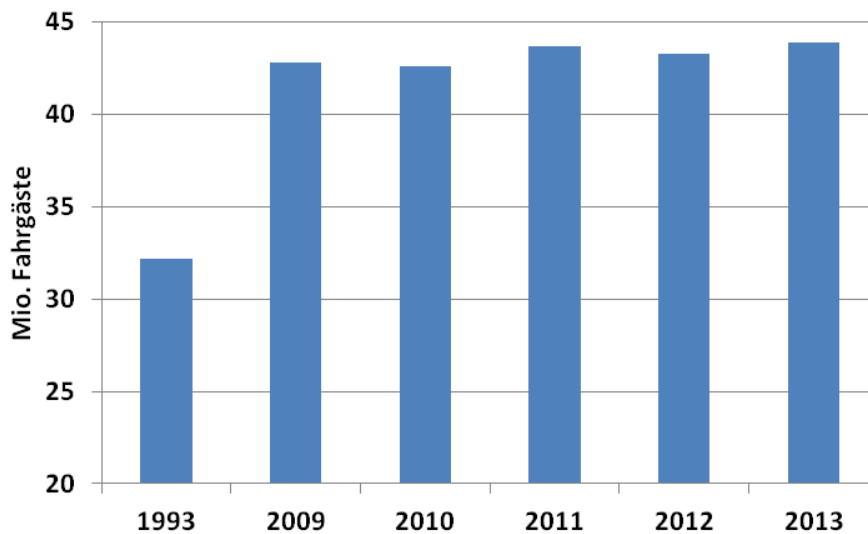


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Stadt Saarbrücken (2011)

Seit dem Analysestand des letzten Verkehrsentwicklungsplans (1993) konnten deutliche Zuwächse bei den Fahrgastzahlen für die Stadt Saarbrücken verzeichnet werden (+ 27%). Dies hängt sicherlich mit der Saarbahneinführung zusammen. Auch in der jüngsten Vergangenheit ist eine leichte Zunahme der Fahrgastzahlen festzustellen. So nutzten im Jahr 2013 knapp eine Million Fahrgäste mehr das städtische Bus- und Bahnangebot als noch im Jahr 2009. Dies blieb allerdings hinter der Entwicklung gleichgroßer Städte mit Straßenbahn zurück. So lag die Zunahme zwischen

2010 und 2013 in der Stadt Ulm bei 9 % und bei den Städten Kassel und Ludwigshafen bei je 7 %. In dieser Zeitspanne wuchs das Fahrgastaufkommen in der Stadt Saarbrücken nur um 3 %.

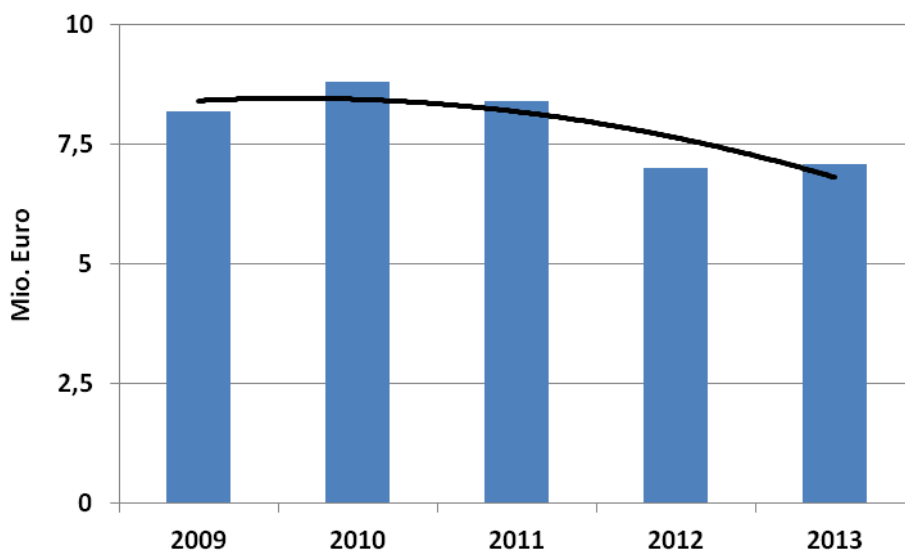
Abbildung 126: Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Stadt Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Saarbrücken (1994), Saarbrücken (2014)

Ein eigenwirtschaftliches Nahverkehrsangebot ist in der Regel nicht möglich. Zwar können oft einzelne Linien eigenwirtschaftlich betrieben werden, diese Einnahmen können allerdings nicht die Mehrausgaben für andere Bus- und Bahnangebote auffangen, sodass für den städtischen Nahverkehr eine Verlustabdeckung erforderlich ist, welche durch die Stadt erbracht wird. Auch für den Nahverkehr in Saarbrücken leistet die Stadt einen Kostendeckungsbetrag, welcher im Jahr 2013 bei 7,1 Mio. EUR lag. Positiv ist jedoch, dass gegenüber dem Jahr 2012 der Defizitbetrag konstant und gegenüber den Jahren 2009 bis 2011 deutlich verringert werden konnte.

Abbildung 127: Entwicklung des Kostendeckungsbetrags für das städtische Bus- und Bahnangebot



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH (2009 - 2012)

7.1 Organisation des ÖPNV

Die Organisation des ÖPNV-Angebots in Saarbrücken erfolgt durch mehrere Aufgabenträger. Der Schienenpersonennahverkehr liegt in der Trägerschaft des Saarlands. Hierzu gehören auch die Streckenabschnitte der Saarbahn, welche auf Eisenbahnstrecken verkehren (Brebach <> Saargemünd und Etzenhofen <> Lebach). Der Saarbahnabschnitt, welcher als Straßenbahn betrieben wird (Brebach <> Etzenhofen), gehört in die Zuständigkeit des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbands Saarbrücken (ZPREs).

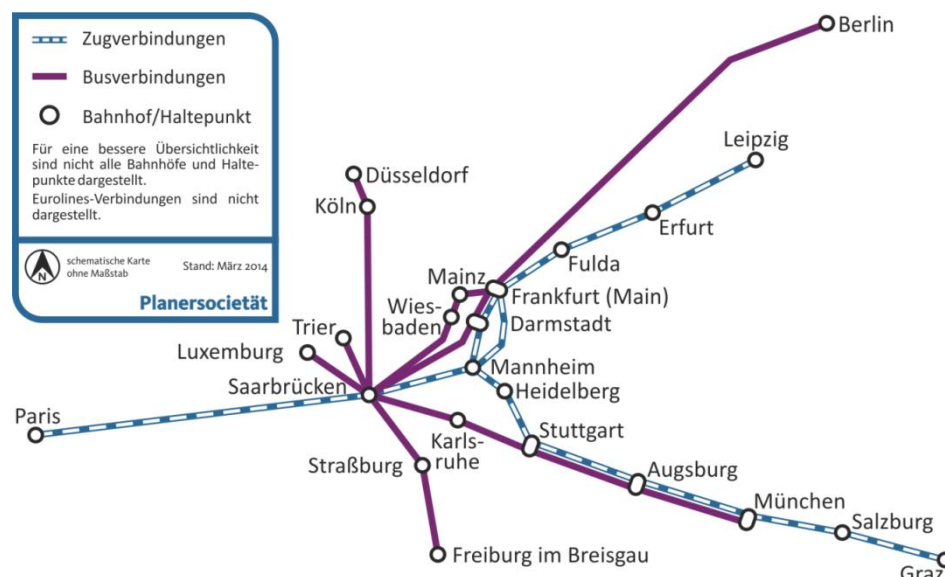
Der landesweite regionale Busverkehr liegt in der Trägerschaft des Zweckverbands Personenverkehr Saarland (ZPS). Aufgabenträger für das städtische Busangebot in der Landeshauptstadt Saarbrücken ist bislang der kleinere Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbands Saarbrücken (ZPREs). Hierzu wird seitens des Landes eine Novellierung des saarländischen ÖPNV-Gesetzes vorbereitet. Ziel ist, dass die Aufgabenträgerschaft für das städtische Busangebot zukünftig bei der Stadt Saarbrücken liegt. Vorbereitend hat die Landeshauptstadt 2014 einen Nahverkehrsplan erarbeitet und beschlossen.

Nachfolgend wird ein Überblick über das Bus- und Bahnangebot in der Landeshauptstadt gegeben. Dieses umfasst neben Bedienungsangeboten des Fern- und Nahverkehrs auch eine Zusammenfassung zum Tarifsystem des Verkehrsverbundes. Detaillierte Angaben sind den jeweiligen Fachplänen (z. B. Nahverkehrsplan) zu entnehmen.

7.2 Fernverkehrsverbindungen

Aus der Landeshauptstadt bestehen vom Hauptbahnhof umsteigefreie Verbindungen im Schienenverkehr nach Paris sowie in Richtung Frankfurt (Main) und Stuttgart. Einzelne Züge verkehren auch weiter über München bis Graz sowie über Erfurt bis Leipzig.

Abbildung 128: Direktverbindungen im Fernverkehr



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Chemins de Fer Luxembourgeois (2013), Deutsche Bahn (2014), Busliniensuche (2014)

Das zentrale Fernbusterminal befindet sich seit 2014 an der Dudweilerstraße (Höhe Meerwiesertalweg) und löste die alten Standorte an der Roonstraße und am Hauptfriedhof ab. Die europaweiten internationalen Fernbuslinien werden zurzeit an das neue Fernbusterminal verlagert. Ein weiterer Ausbau soll 2016 erfolgen. Die Buslinie zwischen Luxemburg und Saarbrücken hält weiterhin am Hauptbahnhof.

Im Schienenpersonenfernverkehr besteht auf den meisten Verbindungen kein regelmäßiges Angebot. Die Fahrtenhäufigkeit und Erreichbarkeit anderer Städte variiert zudem bei einzelnen Linien nach Wochentagen. Durch Linienüberlagerungen ergibt sich aber zwischen Saarbrücken und Frankfurt (Main) ein dichteres Bedienungsangebot mit überwiegend sechs Fahrten pro Tag und Richtung.

Bei den Fernbussen besteht überwiegend ein Angebot aus ein bis zwei Fahrten pro Tag. Teilweise werden einzelne Verbindungen nicht an allen Tagen angeboten. Einzige Ausnahme ist die Verbindung zwischen der Hauptstadt Luxemburg und Saarbrücken mit bis zu 13 Fahrten täglich.

Tabelle 10: Angebot im Fernverkehr (Zusammenfassung)

Linie	Strecke (nicht alle Zwischenhalte aufgeführt)	Angebot
Schienenfernverkehr		
ICE/TGV82	Paris - Saarbücken - Kaiserslautern - Mannheim - Frankfurt (Main)	Mo-Fr: 5 Fahrten/Tag ²⁸ Sa-So: 4 Fahrten/Tag
ICE/IC50	Saarbrücken - Kaiserslautern - Neustadt - Mannheim - Darmstadt - Frankfurt - Leipzig - Dresden	1 bis 2 Fahrten/Tag endet meist in Frankfurt (Main)
IC/EC62	Saarbrücken - Kaiserslautern - Neustadt - Ludwigshafen - Mannheim - Heidelberg - Stuttgart - Augsburg - München - Salzburg – Graz	2 bis 3 Fahrten/Tag endet meist in Stuttgart
Fernbusverkehr		
10 (Mein Fernbus)	Freiburg im Breisgau - Kehl - Straßburg - Köln - Düsseldorf	2 Fahrten/Tag
13 (Mein Fernbus)	Saarbrücken - Homburg (Saar) - Mainz - Wiesbaden - Frankfurt (Main) - Berlin	1 Fahrt/Tag
36 (Mein Fernbus)	Saarbrücken - Pirmasens - Landau - Karlsruhe - Stuttgart - Augsburg - München	2 Fahrten/Tag
Rosa ²⁹ (Flixbus)	Saarbrücken - Mainz - Frankfurt (Main) - Berlin	1 Fahrt/Tag
Braun ²⁹ (DeinBus)	Freiburg im Breisgau - Offenburg - Kehl - Straßburg - Saarbrücken - Trier	0 bis 2 Fahrten/Tag
Rosa ²⁹ (DeinBus)	Saarbrücken - Worms - Darmstadt - Frankfurt (Main)	0 bis 2 Fahrten/Tag
Ohne Namen (Staatsbahn Luxemburg)	Saarbrücken - Luxembourg	Mo-Fr: 13 Fahrten/Tag Sa: 9 Fahrten So: 4 Fahrten

Quelle: Chemins de Fer Luxembourgeois (2013), Deutsche Bahn (2014), Internetseite Busliniensuche (2014)

²⁸ Ab 2016 sollen nur noch 4 Zugpaare über Saarbrücken verkehren. Diese sind bis zum Jahr 2020 vertraglich fixiert (Saarländischer Rundfunk (2014))

²⁹ Farbe der Linie im Netzplan

7.3 Nahverkehrsverbindungen

In der Stadt Saarbrücken besteht ein dichtes Angebot aus Bahn- und Buslinien, welche das Stadtgebiet erschließen. Dabei übernimmt der Nahverkehr auch regionale Verkehrsaufgaben mit Verbindungen in benachbarte Kommunen und Kreise sowie nach Frankreich.

Tabelle 11: Produkte im Nahverkehr

Produkt	Charakteristika
Schieneverkehr	
Regionalexpress (RE)	Verbindung zu größeren Orten des Saarlands sowie nach Rheinland-Pfalz, Hessen und Frankreich.
Regionalbahn (RB)	Grundangebot meist mit Halten an allen Stationen entlang des Linienwegs. Verbindungen ins Saarland, nach Rheinland-Pfalz und Hessen.
Saarbahn (S)	Kombination aus Regional- und Straßenbahn mit Verbindungen ins Saarland und nach Frankreich. Halt an allen Stationen entlang des Linienwegs.
Straßenverkehr	
Regionalbus	Verbindungen zwischen Saarbrücken und Umlandkommunen; teilweise auch Erschließung des Stadtgebiets.
Stadtbus	Verbindung von Stadtteilen ohne Tram mit der Innenstadt sowie Feinerschließung. Einzelne Linien verkehren auch in angrenzende Kommunen.
Anruf-Sammel-Taxi (AST)	Ergänzendes Angebot für dünn besiedelte Bereiche und/oder Zeiten mit geringer Nachfrage. Fahrten erfolgen zu Zielhaltestellen entlang des Linienwegs und nur nach telefonischer Anmeldung.

Quelle: Saarländischer Verkehrsverbund (2010)

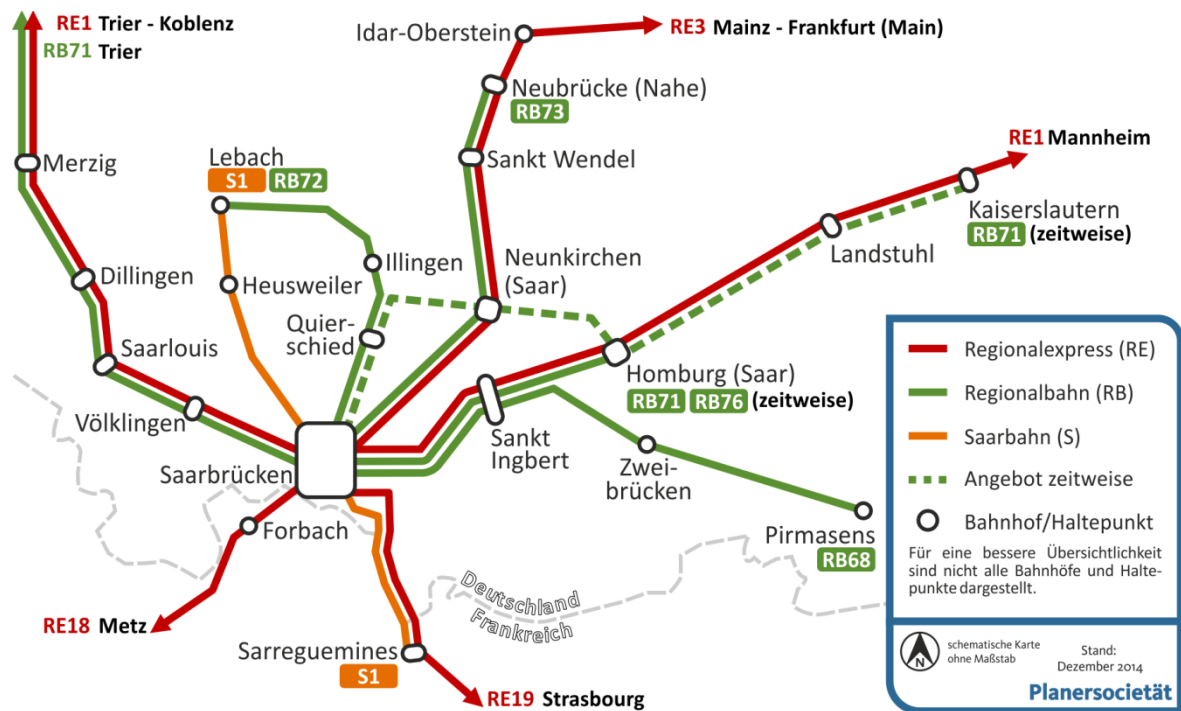
7.3.1 Regionaler Schienenverkehr

Im regionalen Schienenverkehr bestehen direkte Verbindungen in alle größeren Städte des Saarlands sowie in einzelne Städte in Rheinland-Pfalz (u.a. Trier, Koblenz, Mainz) und in Hessen (Frankfurt am Main). Das Angebot erfolgt durch Regionalexpress- und Regionalbahnlinien. Dieses wird durch die in Nord-Süd-Richtung verkehrende Saarbahn ergänzt. Die Saarbahn sowie die Linien RE 18 (Metz) und RE 19 (Straßburg) verkehren auch nach Frankreich.

Auf den meisten Linien besteht ein regelmäßiges stündliches oder zweistündliches Angebot. Dichtere Angebote bestehen auf der Linie RB 73 sowie abschnittsweise bei der Saarbahn (vgl. Tabelle 12). Auch im Nahverkehr kommt es durch Linienüberlagerungen zu dichteren Bedienungsangeboten (z. B. Saarbrücken – Trier). Ergänzend verkehren die Linien RB 71 nach Kaiserslautern auf dem Abschnitt zwischen Homburg (Saar) und Kaiserslautern sowie RB 76 nach Homburg (Saar) über Neunkirchen (Saar) mit wenigen Fahrten pro Tag. Bei den innerdeutschen Linien weichen die Abfahrtsminuten teilweise geringfügig voneinander ab. Zudem verkehren die Linien RE 18 und RE 19 gänzlich ohne Taktfahrplan. Hier sind die Fahrpläne als eine Zusammenstellung von Einzelfahrten zu werten.

Den RE3 (Saarbrücken-Mainz-Frankfurt am Main) nutzen neben ÖPNV-Kunden auch Fernverkehrsreisende zwangsweise, da er eine gute Verbindung zum überregionalen Fernverkehr bietet und zu Stunden ohne ICE/TGV-Verbindung verkehrt. Seit Dezember 2014 sind die ehemaligen Linien RE1 und RE7 zur neuen Linie RE1 zusammengelegt worden. Dieser bietet einen 60-Minutentakt zwischen Saarbrücken und Koblenz sowie mindestens einen 120-Minutentakt zwischen Saarbrücken und Mannheim.³⁰ Dies ist eine Angebotsverbesserung durch eine regelmäßige Verbindung nach Mannheim und ein transparenteres Angebot in Richtung Trier, da mehrere parallel verkehrende Linien in einem Angebot gebündelt wurden.

Abbildung 129: Direktverbindungen ab Saarbrücken im regionalen Schienenverkehr



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Deutsche Bahn (2014)

³⁰ Schienenpersonennahverkehr Nord (2014)

Tabelle 12: Direktverbindungen ab Saarbrücken im regionalen Schienenverkehr

Linie	Strecke (nicht alle Zwischenhalte aufgeführt)	Angebot
Regionalexpress		
RE 1	Mosel-Saar-Express Koblenz - Trier - Saarbrücken - Kaiserslautern - Mannheim	Stündlich bis Kaiserslautern Zweistündlich bis Mannheim
RE 3	Nahe-Express Saarbrücken - Bad Kreuznach - Mainz - Frankfurt (Main)	Stündlich bis Mainz Zweistündlich bis Frankfurt (Main)
RE 18	Saar-Alsace-Express Saarbrücken - Straßburg	Mo.-Sa. ein- bis zweistündlich So. 6 Fahrten/Tag
RE 19	Saar-Lorraine-Express Saarbrücken - Forbach - Metz	5 bis 7 Fahrten abhängig von Richtung und Wochentag
Regionalbahn		
RB68	<i>Ohne Namen</i> Saarbrücken - Zweibrücken - Pirmasens	Stündlich
RB 71	Saartal-Bahn Homburg (Saar) - St. Ingbert - Saarbrücken - Merzig - Trier	Stündlich über gesamte Strecke und zusätzlich stündlich zwischen Sankt Ingbert, Saarbrücken und Dillingen
RB 72	Fischbach-Ilftal-Bahn Saarbrücken - Illingen - Lebach	Stündlich
RB 73	Blietal-Bahn Saarbrücken - Türkismühle	Halbstündlich bis Sankt Wendel Stündlich bis Türkismühle
RB 76	<i>Ohne Namen</i> Saarbrücken - Neunkirchen - Homburg (Saar)	Einzelne Fahrten
Saarbahn		
S 1	Saarbahn Saargemünd - Saarbrücken - Heusweiler - Lebach	15- bis 60-Minutentakt abhängig von Streckenabschnitt und Wochentag; innerhalb Saarbrückens auch 7,5-Minutentakt.

Quelle: Deutsche Bahn (2014)

Die Landeshauptstadt verfügt über drei Bahnhöfe und acht Haltepunkte an Schienenstrecken. Hinzu kommen 15 Straßenbahnhaltestellen. Alle Linien halten am nördlich der Innenstadt gelegenen Hauptbahnhof. Hier besteht auch der Übergang zum Fernverkehr (ICE/TGV, IC/EC). Nicht alle Linien haben ein über alle Fahrten gleichbleibendes Haltemuster. So werden bei einzelnen Fahrten regelmäßige Zwischenhalte ausgelassen.

Abbildung 130: Bahnhöfe und Haltepunkte in Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Deutsche Bahn (2014)

7.3.2 Straßenbahnangebot

Die Saarbahn ist eine wesentliche Stütze sowohl der Saarbrücker als auch der saarländischen Verkehrsinfrastruktur und war die erste Wiedereinführung eines städtischen Straßenbahnangebots in Deutschland. Die letzte Straßenbahn verkehrte in Saarbrücken 1965. Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans 1994 war die Wiedereinführung eines Straßenbahnangebots als Regionalstadtbahn. Nach dem Vorbild des Karlsruher Modells erfolgte die regionale Anbindung Saarbrückens an die Region über das Eisenbahnnetz und die lokale Erschließung über ein Straßenbahnnetz.

Saarbahn-Zielkonzept

Ausgangspunkt zur Entwicklung eines regionalen Stadtbahnkonzepts waren mehrere Aspekte:

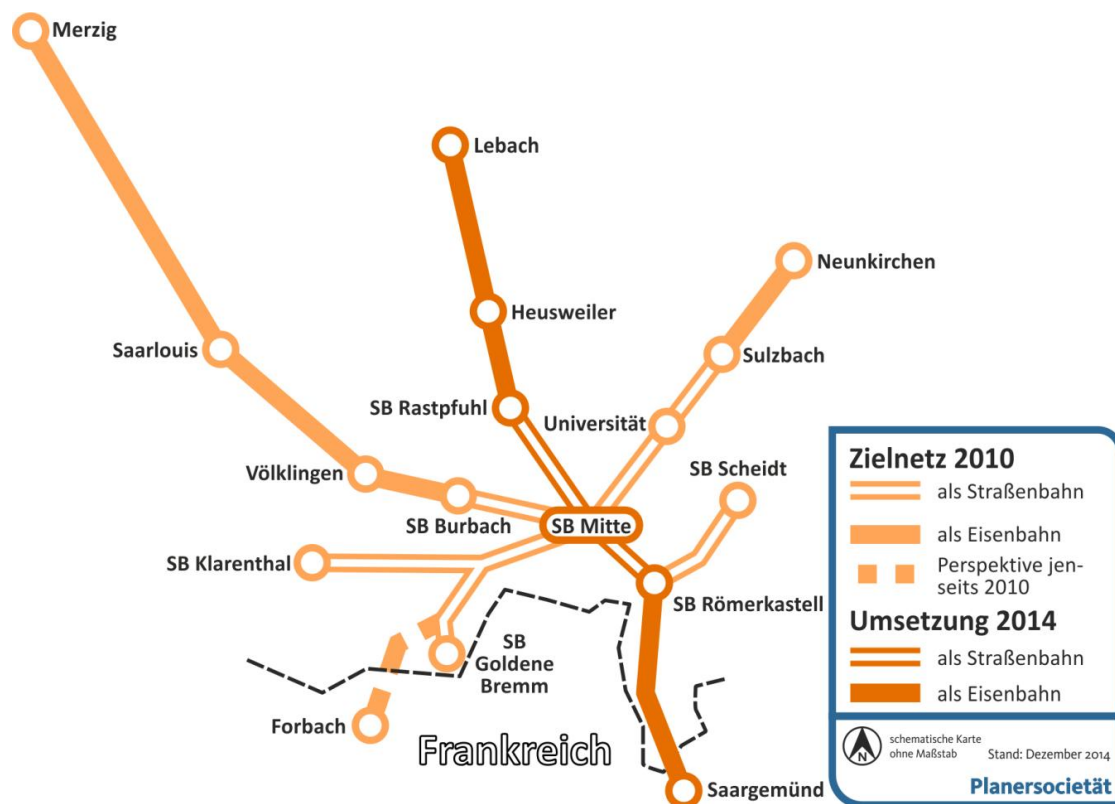
- das Bussystem war bereits damals an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit

- mit der Umgestaltung der Bahnhofstraße zu einer Fußgängerzone hätte das komplette Busangebot über die Kaiserstraße geführt werden müssen, was u.a. 250 Busse in der morgendlichen Spitzenstunde bedeutet hätte
- der Schienenverkehr sollte im Zuge der Regionalisierung des SPNV der Deutschen Bahn neu strukturiert werden
- Ziel war die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 20% durch Verlagerung dieser Fahrten auf den Umweltverbund, welches bei dem bereits stark nachgefragten Busnetz zu erheblichen Kapazitätsengpässen geführt hätte.

Eine Entlastung der Kaiserstraße konnte erreicht werden. Diese wird nur noch von der Saarbahn mit maximal acht Fahrten pro Richtung und Stunde befahren. Das Busangebot verteilt sich auf die umliegenden Straßen (v.a. Eisenbahnstraße/Luisenbrücke/Viktoriastraße und Ursulinenstraße/Richard-Wagner-Straße). Der innerstädtische Streckenabschnitt ist daher als Erfolgsmodell einzustufen, da ohne die Straßenbahn erhebliche Mehrleistungen im Busnetz erforderlich wären.

Das Ziel einer Verlagerung von Fahrten zugunsten des Umweltverbunds konnte bisher nicht erreicht werden. Im Gegenteil: zwischen 1994 und 2011 ist der Anteil von Fahrten im Umweltverbund um drei Prozentpunkte auf 44% gesunken. Der Anteil an Fahrten mit Bus und Bahn ist dabei konstant geblieben mit 17%. Der Aufbau eines Regionalstadtbahnnetzes wurde im Verkehrsentwicklungsplan von 1997 weiter konkretisiert.

Abbildung 131: Saarbahn-Zielnetz des Verkehrsentwicklungsplans 1997



Quelle: eigene Darstellung basierend auf des VEP Saarbrücken 1997 (vgl. Landeshauptstadt Saarbrücken 1997)

Zusätzlich zu der im VEP 1994 ausführlich untersuchten Strecke zwischen Saargemünd und Lebach wurden im VEP 1997 alle weiteren Streckenäste auf Basis der prognostizierten Verkehrsnachfrage,

einer Abschätzung der Baukosten, dem sich daraus ergebenden Kosten-Nutzen-Quotienten sowie einer verkehrlichen und betrieblichen Untersuchung bewertet. Die Strecke nach Völklingen wurde mit maximal 25.000 Fahrgästen/Tag mit der Priorität *sehr hoch* eingestuft und die Strecke nach Neunkirchen (maximal 45.000 Fahrgäste/Tag auf dem Abschnitt zwischen Innenstadt und Universität) als 2. *Ausbaustufe*. Für eine Verbindung nach Forbach wurde nur der Streckenabschnitt bis zum Gewerbegebiet Goldene Bremm untersucht und mit 3. *Ausbaustufe* bewertet (3.000-8.000 Fahrgäste/Tag). Eine Verlängerung nach Forbach würde weitere Fahrgastpotenziale erschließen und wurde nicht ausgeschlossen.

Innerstädtische Strecken in die Stadtteile nach Eschberg und Sankt Arnual sowie ein drittes Gleis nach Sankt Ingbert hatten innerhalb des Planungshorizonts Zielnetz 2010 keine Bedeutung mehr. Sie waren mit zu hohen Baukosten und/oder einer zu geringen Nachfrage verbunden. Die Strecke bis Gersweiler sollte im VEP 1997 bis Klarenthal verlängert werden

Heutiges Saarbahnangebot

Seit Inbetriebnahme der Saarbahn 1997 besteht innerhalb der Stadt Saarbrücken wieder ein Straßenbahnangebot durch die Regionalstadtbahnlinie S1. Inzwischen ist der Abschnitt zwischen Saargemünd und Lebach mit der Inbetriebnahme des Abschnittes Heusweiler-Lebach seit Oktober 2014 vollständig in Betrieb. Die heutige Linie entspricht der ersten Umsetzungsstufe, allerdings ohne den Abzweig von Römerkastell nach Schafbrücke. Dieser sollte später über Saarbrücken-Scheidt nach Homburg verlängert werden. Zusätzlich erfolgten nach Bedarf bei größeren Messen Fahrten der Saarbahn zwischen dem Stadtzentrum und dem Messegelände im Westen (Bahnstrecke nach Gersweiler). Dieses Angebot wurde inzwischen eingestellt.

Heute verkehrt die Saarbahn innerhalb Saarbrückens montags bis samstags etwa zwischen 4 Uhr morgens und 2 Uhr nachts des Folgetages. An Sonn- und Feiertagen erfolgen die ersten Fahrten gegen 6:30 Uhr, die letzten Fahrten gegen 1 Uhr des Folgetages. Zwischen den Haltestellen Siedlerheim und Brebach besteht montags bis samstagnachmittags ein 7,5-Minutentakt. Generell abends sowie an Sonntagen erfolgen Fahrten alle 15 Minuten. Damit wurden die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 1994 nur teilweise umgesetzt. Dieser sah im Innenstadtbereich zur Hauptverkehrszeit einen 5-Minutentakt vor, welcher sich jedoch betrieblich nicht umsetzen ließ. Zudem erwies sich der heute bestehende 7,5-Minutentakt als ausreichend. Das Mindestangebot außerhalb der Hauptverkehrszeit ist dagegen teilweise deutlich dichter als im Verkehrsentwicklungsplan von 1994 vorgesehen (30-Minutentakt). Die Saarbahn übernimmt rund 17 % der Wagen-km des städtischen ÖPNV in Saarbrücken (entspricht 1,8 Mio. Wagen-km) und rund 43 % der Platz-km des städtischen ÖPNV (503 Mio. Bahn-km; Stand jeweils 2011).³¹

Die weiteren geplanten Netzerweiterungen wurden in der Vergangenheit in Politik und Medien regelmäßig diskutiert. Entscheidungen zugunsten oder gegen den Ausbau durch weitere Strecken, so z. B. einer Weiterführung nach Schafbrücke, erfolgten bisher nicht. Es bestehen lediglich erste Überlegungen zur Einrichtung einer weiteren Haltestelle Brebach Süd.³² Zusätzlich wurde auch ein

³¹ Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH (2012)

³² Landeshauptstadt Saarbrücken (2014)

weiterer Haltepunkt im nördlichen Bübingen diskutiert. Derzeit untersucht der Eurodistrict im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine Saarbahnführung von Saarbrücken nach Forbach. Es wird ein Schwerpunkt des VEP sein, zum möglichen weiteren Ausbau der Saarbahn Fakten zu liefern.

7.3.3 Busangebot

Regionales Busangebot

Neben den Verbindungen im Schienenverkehr werden auch im Busverkehr regionale Verbindungen ins Saarland und nach Frankreich (u.a. Forbach, Saint Avold) angeboten. Die Regionalbuslinien enden in der Saarbrücker Innenstadt oder an bedeutenden Standorten im Stadtgebiet Saarbrückens (Universität).

Bei den Regionalbuslinien besteht kein einheitliches Bedienungsangebot. Auf mehreren Linien besteht montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) ein 30- oder 60-Minutentakt. Während der NVZ an Samstagen besteht ein 60- oder 120-Minutentakt. Bei den weiteren Buslinien existiert kein regelmäßiges Angebot oder die Zeitabstände zwischen den einzelnen Fahrten sind so groß, dass nicht mehr von einem Taktfahrplan ausgegangen werden kann. In den Schwachverkehrszeiten (SVZ) verkehren nur wenige regionale Buslinien. Bei der Linie MS1 (Saarbrücken - Saint Avold) werden Fahrten in zeitlichen Randlagen als Rufbus durchgeführt, welche 24 Stunden im Voraus angemeldet werden müssen. Ein Zuschlag für diese Fahrten wird nicht erhoben. Die Linie R9 wurde mit der Verlängerung der Saarbahn bis Lebach zum 14.12.2014 eingestellt.

Tabelle 13: Regionales Busangebot von/nach Saarbrücken

Linie	Strecke	Angebot
30	Saarbrücken – Forbach	Montags bis samstags stündlich; kein Angebot abends und sonn-/feiertags
110	Saarbrücken – Völklingen	Montags bis freitags halbstündlich, samstags stündlich; kein Angebot abends und sonn-/feiertags
160	Sankt Ingbert – Saarbrücken-Dudweiler/Sulzbach	Montags bis freitags stündlich, samstags bis Mittag zweistündlich; kein Angebot abends, samstagnachmittags und sonn-/feiertags
170	Saarbrücken Universität – Sankt Ingbert	Montags bis freitags zu Vorlesungszeiten halbstündlich, sonst stündlich; kein Angebot abends und sonn-/ feiertags
172	Saarbrücken – Merchweiler – Riegelsberg	Montags bis freitags stündlich; samstags zweistündlich; kein Angebot abends und sonn-/feiertags
175	Saarbrücken – Sulzbach – Friedrichsthal – Illingen	Montags bis freitags 3 Fahrten morgens nach Saarbrücken und ab mittags bis zu 4 Fahrten ab Saarbrücken; kein Angebot samstags, sonn-/feiertags
321	Saarbrücken – Heusweiler – Eppelborn – Illingen	Montags bis freitags bis zu 3 Fahrten morgens nach Saarbrücken und 2 Fahrten nachmittags ab Saarbrücken; kein Angebot samstags, sonn-/feiertags

Linie	Strecke	Angebot
473	Saarbrücken – Überroth	Montags bis freitags 3 Fahrten morgens nach Saarbrücken und bis zu 3 Fahrten nachmittags ab Saarbrücken; kein Angebot samstags, sonn-/feiertags
506	Saarbrücken – Sankt Ingbert – Blieskastel	Montags bis freitags 8 Fahrten nach Saarbrücken. Nachmittags 7 Fahrten ab Saarbrücken ab 10:00 im 120-Minutentakt; samstags bis nachmittags 120-Minutentakt; kein Angebot sonn-/feiertags
MS1	Saarbrücken – Saint Avold	Montags bis freitags 9 Fahrten nach Saarbrücken und 7 Fahrten ab Saarbrücken. Samstags 5 Fahrten nach Saarbrücken und 4 Fahrten ab Saarbrücken; kein Angebot sonn-/feiertags
R10	Saarbrücken – Blieskastel	Montag- bis freitagmorgens halbstündlich, sonst stündlich; samstags meist zweistündlich; sonn-/feiertags 5 Fahrten je Richtung
R13	Saarbrücken – Überherrn	Montags bis freitags 4 Fahrten morgens nach Saarbrücken; nachmittags meist 30-Minutentakt in beide Richtungen; samstags 5 Fahrten nach Saarbrücken und nachmittags 3 Fahrten ab Saarbrücken im 120-Minutentakt; kein Angebot sonn-/feiertags

Quellen: Saar-Pfalz-Bus (2014), Baron-Reisen (2014), Neunkirchener VerkehrsGmbH (2014)

Eine Unterscheidung zwischen regionalen und städtischen Buslinien durch eine Produktprofilierung ist nur ansatzweise vorhanden. Dies gilt auch für das Produkt Schnellbus, welches für die Linie 110 genutzt wird. Für die Linie 30, welche ebenfalls nicht alle Haltestellen entlang des Linienwegs nutzt, wird dieses Produkt jedoch nicht angewendet.

Städtisches Busangebot

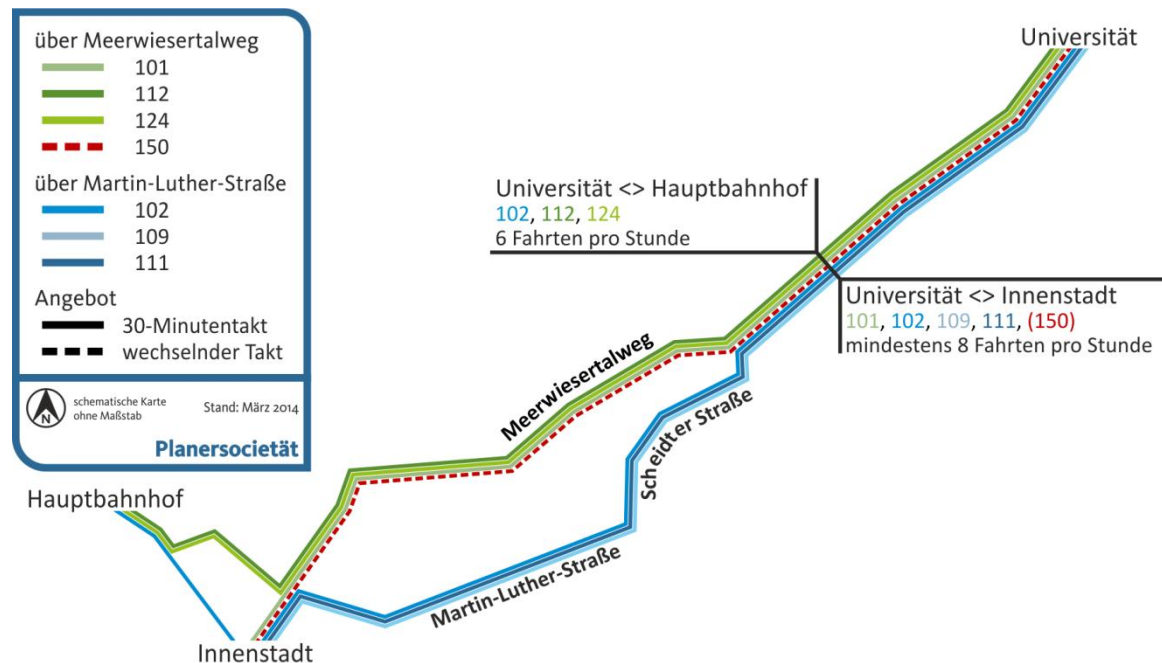
Neben der Saarbahn ist das städtische Busangebot ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV in der Landeshauptstadt. Das Angebot besteht aus 38 Linien, welche die Stadtteile mit der Innenstadt verbinden oder tangentielle Verbindungen zwischen Stadtteilen herstellen. Die meisten Linien haben gleichzeitig eine Bedeutung für die Feinerschließung innerhalb der Stadtteile. Die ersten Fahrten erfolgen montags bis samstags zwischen 04:30 Uhr und 06:30 Uhr sowie sonn-/feiertags zwischen 06:45 Uhr und 09:45 Uhr. Das Betriebsende ist montags bis samstags um etwa 01:00 Uhr, sonn-/feiertags um 00:00 Uhr.

Das gesamte Bedienungsangebot setzt sich aus 30- oder 60-Minutentakten zusammen. Am Samstagnachmittag und am Sonntag wird auf vielen Linien und auf einigen Linienabschnitten ein 60-Minutentakt gefahren. Durch Linienüberlagerungen wird auf vielen Linienachsen aber ein deutlich dichteres Bedienungsangebot an den Haltestellen erreicht.

Wie das Beispiel Universität zeigt, erfolgen in der Haupt- und Normalverkehrszeit montags bis freitags bis zu acht Fahrten pro Stunde in die Innenstadt. Bei einem ÖPNV-Anteil von 75% am Modal-Split bei den Studierenden und Beschäftigten kommt es hier trotzdem während der Stoßzeiten morgens zwischen 8 und 10 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 18 Uhr zu Kapazitätsengpässen, sodass im weiteren Linienverlauf keine Fahrgäste mehr zusteigen können und Gefah-

rensituationen wegen des hohen Fahrgastaufkommens an zentralen Verknüpfungspunkten entstehen (z. B. Hauptbahnhof, Johanneskirche).³³ Zu diesen Stoßzeiten entsteht auch ein hohes Verkehrsaufkommen im Autoverkehr, da vor allem für Studenten aus den Landkreisen kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen. Durch Staus auf dem Meerwiesertalweg wird auch die Zuverlässigkeit vieler Buslinien beeinträchtigt, was zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen führt.

Abbildung 132: Linienüberlagerung – Beispiel Universität, montags bis freitags (HVZ und NVZ)



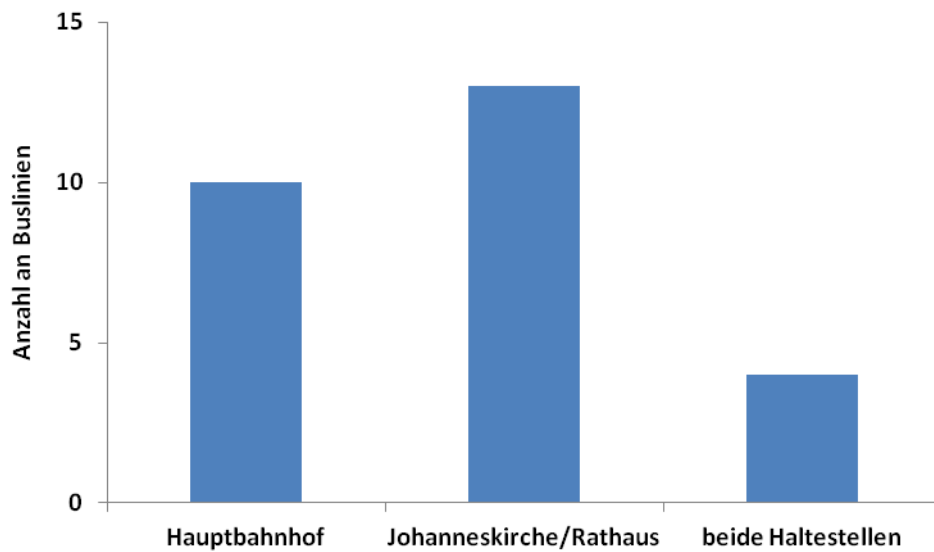
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Saarländischer Verkehrsverbund (2010)

Der Ansatz mit Linienüberlagerungen ein dichtes Bedienungsangebot auf Hauptachsen zu schaffen, kommt auch auf weiteren Streckenabschnitten im Stadtgebiet zum Einsatz. So kann in einem Radius von 2 km um die Innenstadt auf den Hauptachsen mindestens ein 10-Minutentakt angeboten werden. Zusätzliche Fahrten erfolgen morgens im Schulverkehr, die von allen Fahrgästen mit einer gültigen Fahrkarte genutzt werden können.

Neben der Saarbahn erfolgt auch durch Buslinien eine Anbindung aus den Stadtteilen ins Stadtzentrum. In der Stadt Saarbrücken besteht im Stadtzentrum kein zentraler Verknüpfungspunkt. Je nach Linie werden die Haltestellen Hauptbahnhof oder Johanneskirche/Rathaus genutzt. Neben der Saarbahn werden dabei nur von wenigen Buslinien beide Haltestellen angefahren (Linien 102, 121, 122 und 125).

³³ Universität des Saarlands (2014)

Abbildung 133: Anbindung der Haltestellen Hauptbahnhof und Johanneskirche/Rathaus

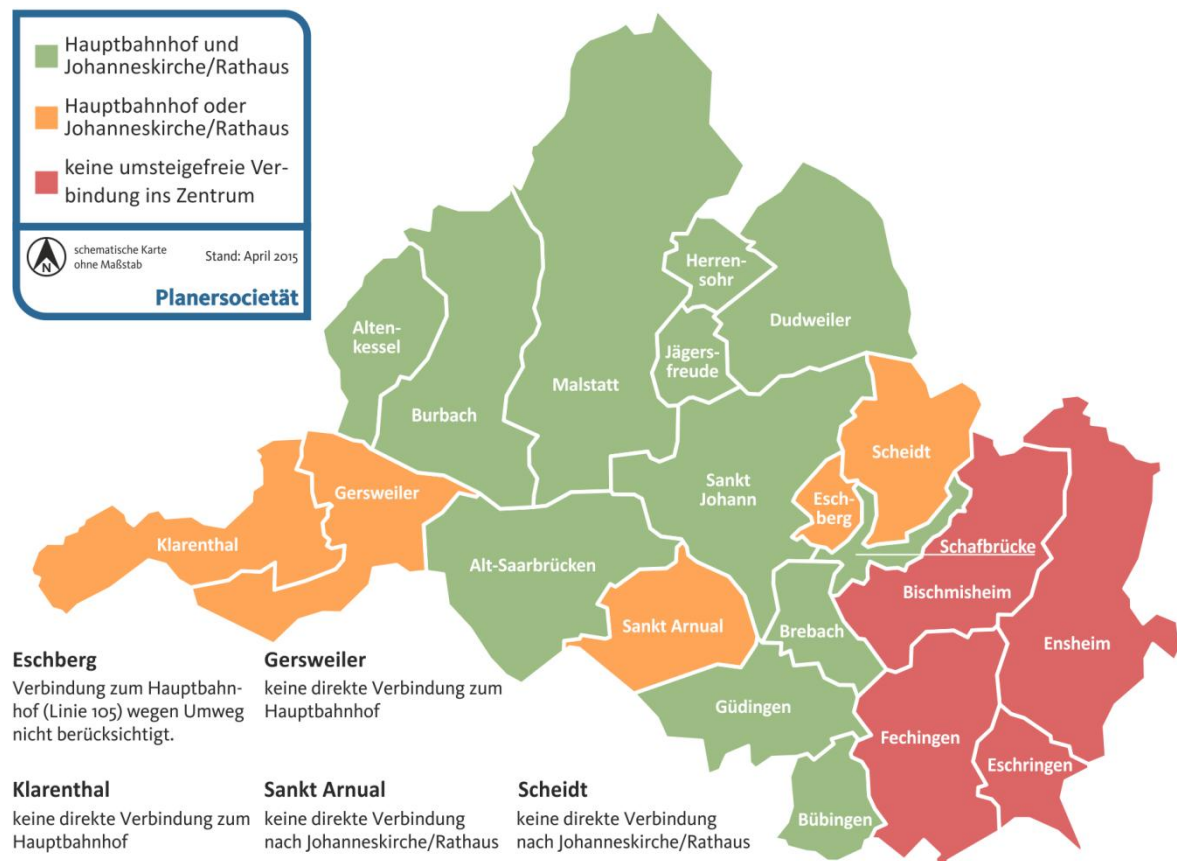


Temporäre Angebot wie Linien, welche nur zu Vorlesungszeiten verkehren, wurden nicht berücksichtigt.

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Saarländischer Verkehrsverbund (2014)

Da es keinen zentralen Verknüpfungspunkt gibt, ergeben auch unterschiedliche Qualitäten in der Anbindung der einzelnen Stadtteile an das Stadtzentrum. Große Defizite bestehen bei den vier östlichen Stadtteilen. Hier ist immer ein Umstieg (meist in Brebach) erforderlich. Längere Fahrzeiten, welche durch die Entfernung der Stadtteile zur Innenstadt unvermeidbar sind, nehmen durch diesen Umsteigezwang weiter zu. Bei weiteren Stadtteilen besteht nur eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Innenstadt, da Buslinien nur am Hauptbahnhof oder nur an der Haltestelle Johanneskirche/Rathaus halten. Hierzu gehört auch der Stadtteil Sankt Arnual, welcher über den geringsten Anteil an ÖPNV-Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen verfügt (vgl. Abbildung 124). Beim Stadtteil Scheidt besteht eine direkte Verbindung nur durch den Eisenbahnverkehr. Im Busverkehr muss auch zum Hauptbahnhof immer ein Umstieg am Römerkastell in die Saarbahn erfolgen. Im Stadtteil Eschberg besteht zwar mit der Linie 105 auch eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof. Die Linienführung führt allerdings über die südlich der Saar gelegene Talstraße. Damit kann nicht von einem direkten Linienweg ausgegangen werden, sodass diese Verbindung in der nachfolgenden Abbildung für Eschberg nicht berücksichtigt wurde. Mit Scheidt, Eschberg und Sankt Arnual sind auch drei Stadtteile betroffen, welche direkt an Sankt Johann grenzen und damit relativ dicht an den Haltestellen Hauptbahnhof und Johanneskirche/Rathaus liegen.

Abbildung 134: Direktverbindungen ins Stadtzentrum (Bus und Bahn)

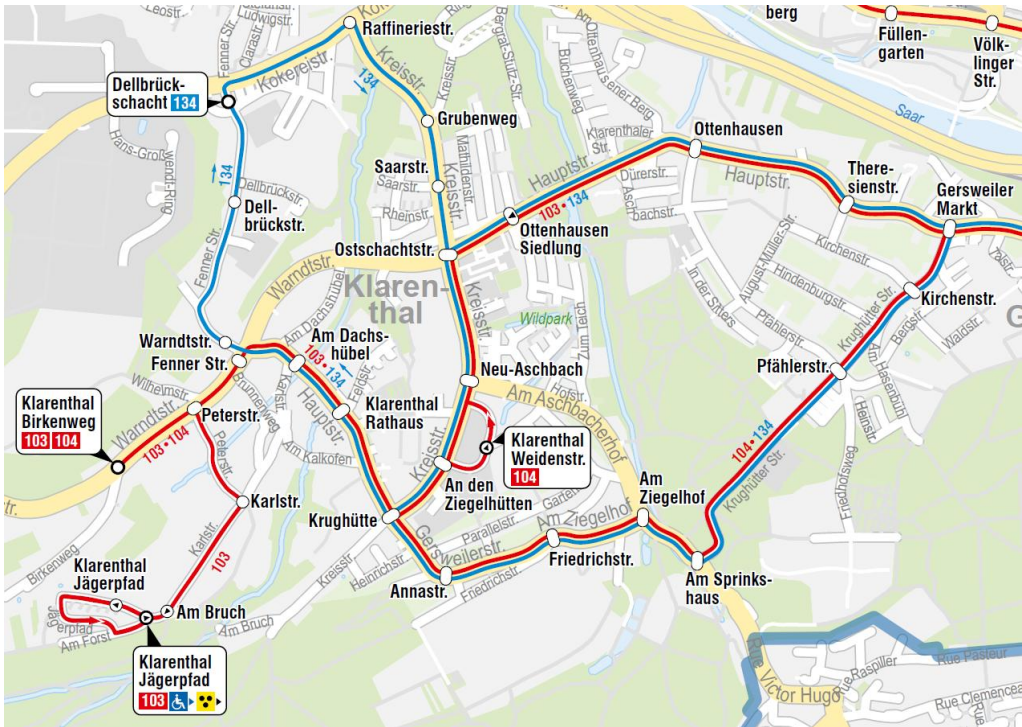


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Saarländischer Verkehrsverbund (2014)

Auch mit einem hochwertigen Bus- und Bahngebot kann den Wünschen der Nutzer nach Direktverbindungen nachgekommen werden. Ziel muss es sein auf nachfragestarken Relationen eine Direktverbindung anbieten zu können. Umsteigeverbindungen bleiben auch nach einer Angebotsoptimierung immer fester Bestandteil eines städtischen Nahverkehrsangebots. Problematisch ist speziell in Saarbrücken bei diesen Umsteigeverbindungen die Anschlusssicherung. Sie hat das Ziel möglichst viele knappe Anschlüsse auch bei kleineren Verspätungen noch sicherstellen zu können, indem Busfahrer über Verspätungen informiert werden. Auf Grund der differenzierten Akteursstruktur aus Saarbahn, Subunternehmern und weiteren Verkehrsunternehmen funktioniert diese Anschlusssicherung häufig nicht. Hier wird aktuell seitens der Saarbahn an einer automatischen Anschlusssicherung gearbeitet.

Viele Buslinien übernehmen mehrere Aufgaben. Sie sind direkte Verbindungen in die Innenstadt, Zu-/Abbringer zur Saarbahn und übernehmen die Feinerschließung in den Ortsteilen. Meist übernimmt eine Buslinie mehrere dieser Aufgaben, was die Transparenz des Angebots einschränkt und zu langen Fahrzeiten ins Stadtzentrum führt. Beispielhaft zeigt sich dies an den Stadtteilen Klarenthal und Gersweiler (Abbildung 135). Die Linien 103 und 104 in Richtung Innenstadt und Dudweiler haben mehrere Linienäste und je zwei Endhaltestellen. Die Linie 134 nach Russhütte hat zwar nur eine Endhaltestelle, aber zwei verschiedene Streckenführungen und mehrere Haltestellen, welche nur in einer Richtung angefahren werden. Dies erfordert genaue Fahrplankenntnisse, da die aktuellen Linienführungen die Transparenz des Busangebots einschränken und damit eine spontanere Nutzung besonders für Gelegenheits- und Nichtkunden erschweren.

Abbildung 135: Buserschließung am Beispiel Klarenthal und Gersweiler



Quelle: Saarbahn (2015)

Nachtangebot

Das Saarbrücker Nachtangebot ist in das landesweite Nachtbusnetz integriert. Dieses setzt sich aus den Linien des Regionalverbands Saarbrücken (N11 bis N15) und den Linien des Saarlands (N1 bis N7) zusammen, wobei die Linien N6 und N7 außerhalb Saarbrückens verkehren. Fahrten erfolgen in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen.

Tabelle 14: Nachtangebot für Saarbrücken

Linie	Strecke	Start	Abfahrt Rathaus
N1	Saarbrücken → Blieskastel	Trierer Straße	03:08
N2	Saarbrücken → Bexbach	Trierer Straße	03:06
N3	Saarbrücken – Sankt Wendel	Trierer Straße*	03:03
N4	Saarbrücken → Dillingen	Rathaus	04:00
N5	Saarbrücken → Saarhölzbach	Rathaus	04:00
N11	Saarbrücken → Friedrichsthal	Rathaus	03:00 und 04:00
N12	Saarbrücken → Heusweiler	Saarlandhalle	03:01 und 04:01
N13	Saarbrücken → Püttlingen	Rathaus	03:00
N14	Saarbrücken → Völklingen	Hauptgüterbahnhof	03:00 und 04:00
N15	Saarbrücken → Kleinblittersdorf	Rathaus	03:00 und 04:10

* Endhaltestelle bei Fahrt nach Saarbrücken: Hauptbahnhof
Es sind nicht alle Kommunen entlang des Linienwegs aufgeführt.
Quelle: Saarländischer Verkehrsverbund (2013)

Die Linien starten an fünf verschiedenen Standorten innerhalb des Saarbrücker Stadtzentrums, halten aber alle an der zentralen Haltestelle Rathaus. Ein zeitlich abgestimmter Umstieg zwischen allen Linien am Rathaus existiert allerdings nicht. Die meisten Linien bestehen aus einer Fahrt von Saarbrücken in das Saarland ohne Rückfahrt. Die Linie N3 bietet ab Sankt Wendel auch ein Angebot nach Saarbrücken. Innerhalb des Saarlands bestehen Anschlüsse zu weiteren Nachtbuslinien sowie bedarfsgesteuerten Nachtangeboten (z. B. NachtTaxi). Verbindungen nach Frankreich, Luxemburg oder ins benachbarte Rheinland-Pfalz (z. B. Kaiserslautern) gibt es nicht.

Bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote

Ergänzend zu den Stadt- und Regionalbuslinien wird auch ein bedarfsgesteuertes Bedienungsangebot vorgehalten. Dies betrifft Linien, welche nur eine schwache Nachfrage aufweisen, insbesondere in dünn besiedelte Randlagen in Saarbrücken. Die bedarfsgesteuerten Verkehre werden einheitlich vermarktet (Telefonnummer, Produkt Anruf-Sammel-Taxi (AST)). Die Fahrten erfolgen zwischen Haltestellen und zu festgelegten Zeiten. Bei einer Rückfahrt nach Hause besteht die Möglichkeit direkt vor der Haustür aussteigen zu können. Fahrten müssen spätestens 30 Minuten vor der Abfahrt telefonisch bestellt werden. Bei einer Rückfahrt kann diese Bestellung auch über den Busfahrer erfolgen. Für den zusätzlichen Komfort einer Rückfahrt bis vor die Haustür muss kein Zuschlag gezahlt werden. Alle AST-Linien sind in den Tarif des saarVV integriert.

Tabelle 15: AST-Angebot in Saarbrücken

Linie	Strecke	Anmerkung
102	Guckelsberg > Hauptbahnhof	eine Fahrt sonntagmorgens
105	Grülingsstraße > Hauptbahnhof	eine Fahrt sonntagmorgens
107	Folsterhöhe Siedlung > Rathaus	eine Fahrt sonntagmorgens
121	Reppersberg - 40er Grab	
123	Hauptbahnhof > Goldene Bremm	eine Fahrt sonntagmorgens
130	Fechingen Nachtweide - Fechingen Kirche	
131	Bübinger Berg - Güdingen Bahnhof Untere Bergstraße - Güdinger Berg	
135	Römerkastell - Scheidter Berg	
168	Heinrichshaus - Von der Heydt	

Quelle: Saarbahn (2014)

7.4 Tarif

Die Landeshauptstadt ist Teil des Saarländischen Verkehrsverbunds, welcher deckungsgleich mit den Grenzen des Saarlands ist. Dieser wurde im Jahr 2005 gegründet und setzt sich aus neun Verkehrsunternehmen zusammen. Die Organisation und Planung des Betriebs obliegt weiterhin den einzelnen Unternehmen.

Die Bestimmung von Tarifen erfolgt über einen Wabenplan, in welchem die Anzahl der durchfahrenen Waben den Preis einer Verbindung bestimmt. Für Saarbrücken existiert eine Großwabe. Fahrten innerhalb dieser Wabe gehören zur Preisstufe 0. Diese Unterscheidung ist erforderlich, da sich das Angebot der Landeshauptstadt in Bedienungshäufigkeit und -zeiten von Angeboten in kleineren Kommunen absetzt und dies entsprechend tariflich zu berücksichtigen ist.

Für Fahrten im saarVV kann zwischen verschiedenen Fahrkartentypen von Einzelfahrkarten für Gelegenheitsfahrer bis hin zu Zeitkarten für verschiedene Nutzergruppen (z. B. Auszubildende, Berufstätige, Senioren) gewählt werden. Für Nutzer, welche kein Zeitabonnement abschließen wollen, aber dennoch öfter mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, besteht die Möglichkeit über die Kundenkarte der Deutschen Bahn (BahnCard) eine Ermäßigung auf Einzelfahrscheine zu erhalten. Nutzer ohne BahnCard können die saarVV-Card erwerben, mit welcher annähernd dieselben Ermäßigungen wie mit der BahnCard möglich sind. Fahrkarten für Gelegenheitsfahrer (z. B. 4er-Ticket) werden nicht angeboten.

Im Nachtverkehr gilt ein eigener Tarif, der zwischen Fahrten innerhalb des Regionalverbands (2,00 Euro/Person) und Fahrten darüber hinaus (4,00 Euro/Person) unterscheidet. Eine weitere tarifliche Differenzierung existiert nicht. Allerdings gilt beim Umstieg in bedarfsgesteuerte Angebote (NachtTaxi usw.) für diese nicht der pauschale Nachtbustarif, sondern ein eigener Tarif. Fahrkarten des Saarländischen Verkehrsverbunds (z. B. Zeitkarten, Semestertickets oder Schwerbehindertenausweise) werden bei den bedarfsgesteuerten Angeboten nicht anerkannt.

Ergänzend zum klassischen Fahrkartensortiment werden auch Kombitickets für Messeveranstaltungen und Eventtickets für verkaufsoffene Sonntage (5 Personen zum Preis von 1 Person) angeboten. In Kooperation mit dem Saarländischen Staatstheater gelten die Theaterkarten gleichzeitig als Fahrschein für die Verkehrsangebote der Saarbahn. Die Finanzierung der Kombitickets erfolgt nach einem Solidaritätsprinzip, sodass jede Theaterkarte unabhängig der tatsächlichen Nutzung als Fahrschein gilt³⁴. Ein ähnliches Konzept ist auch für Veranstaltungen im Ludwigsparkstadion in der Diskussion³⁵.

Besondere Bedingungen gelten für die Beförderung von Fahrrädern. Diese können in der Woche ab 9 Uhr sowie am gesamten Wochenende und an Feiertagen kostenlos mitgenommen werden (ansonsten muss ein Kinderfahrschein der entsprechenden Preisstufe erworben werden). Dies trägt sicherlich zur Attraktivität und zur Verknüpfung von ÖPNV und Rad außerhalb der Morgenspitze bei.

³⁴ Theater Saarbrücken (2014)

³⁵ Gebäudemanagement Saarbrücken (2013)

Aktiv beworben werden auch die vier P+R-Stellplätze. Dazu werden die Standorte mit Umstieg zur Saarbahn auch gesondert im Straßennetz ausgeschildert. Eine weitere Förderung dieser intermodalen Mobilität (z.B. über günstige P+R-Tarife) erfolgt bisher nicht. Hier muss aber berücksichtigt werden, dass die bestehenden P+R-Anlagen an der Kapazitätsgrenze sind, sodass eine weitere Förderung nicht sinnvoll ist (vgl. Kapitel 7.10).

Uneinheitlich stellt sich bisher die Einbindung von französischen Kommunen, welche über eine direkte Verbindung in die Landeshauptstadt verfügen, dar. Bisher ist von den Verkehrsangeboten nach Frankreich nur die Saarbahn nach Saargemünd in den saarVV integriert. Die Eisenbahnverbindungen unterliegen hingegen dem internationalen Eisenbahntarif. Somit existieren für Fahrten nach Saargemünd zwei verschiedene Tarife. Für Verbindungen zwischen Saarbrücken und Forbach bestehen sogar drei verschiedene Tarife. Da nicht alle Linien an allen Tagen verkehren, ergibt sich eine tageweise uneinheitliche Preisstruktur. So kostet z. B. eine Fahrt zwischen Forbach Bahnhof und Saarbrücken Hauptbahnhof an einem Werktag 2,80 Euro, an einem Sonntag aber 4,40 Euro. Diese Preisunterschiede machen die Nutzung des grenzüberschreitenden Bus- und Bahnangebots intransparent und damit unattraktiv. Sie sind ein erhebliches Nutzungshemmnis im regionalen Nahverkehr.

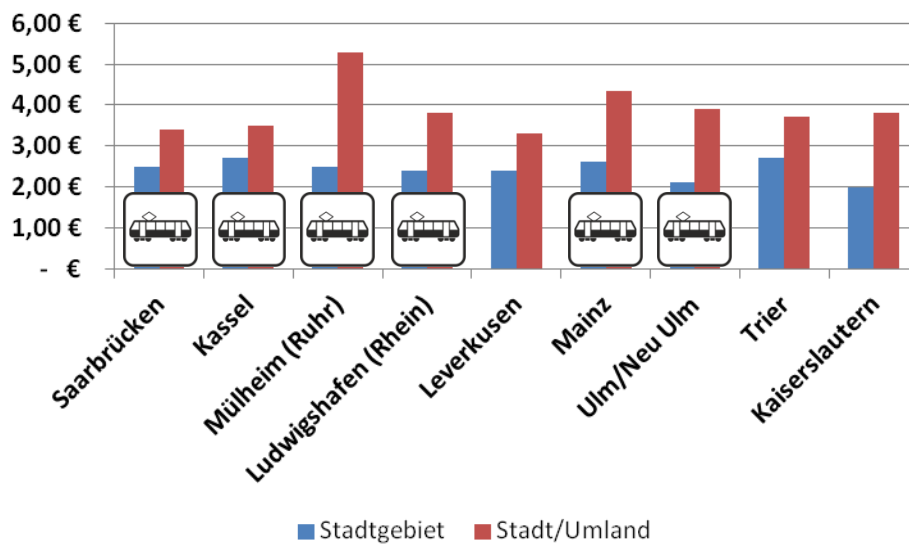
Tabelle 16: Tarifstruktur zwischen Saarbrücken Hauptbahnhof und Forbach sowie Saargemünd

Kommune	Anbindung		Einzelfahrt	Anmerkung
Forbach	Zug	RE 19	4,40 Euro	Streckenpreis: Deutsche Bahn-Tarif inkl. Stadtnetze Saarbrücken und Forbach
	Bus	30	2,80 Euro	
	Bus	MS 1	2,40 Euro	Streckenpreis: MS 1-Tarif
Saargemünd	Zug	RE 18	5,50 Euro	Streckenpreis saarVV-Tarif
	Tram	S1	5,10 Euro	

Quelle: Deutsche Bahn (2014), Saarländischer Verkehrsverbund (2014)

Ein Vergleich der Tarife mit anderen Großstädten in verschiedenen Verkehrsverbünden zeigt, dass für Fahrten in der Stadt Saarbrücken sowie ins Umland vergleichsweise günstige Tarife bestehen. Der Preisunterschied zwischen einer Fahrt innerhalb Saarbrückens (Preisstufe 0) und zwischen Saarbrücken und einer benachbarten Kommune (Preisstufe 3) beträgt 0,90 Euro. Nur bei der Stadt Kassel ist der Preissprung mit 0,80 Euro kleiner.

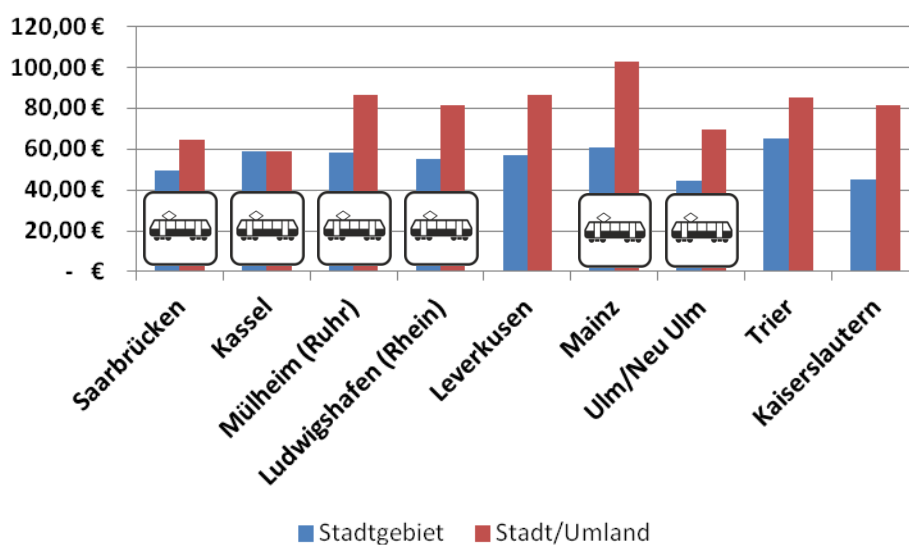
Abbildung 136: Tarifvergleich von Einzelfahrkarten



Quelle: Verkehrsverbünde DING, NVV, RMV, saarVV, VRN, VRR, VRS, VRT (alle 2015)

Bei einem Vergleich der Monatsfahrkarten ergibt sich für das Stadtgebiet von Saarbrücken ein vergleichsweise günstiges Angebot mit knapp unter 50 Euro. Der Preissprung zwischen einer Zeitkarte für Saarbrücken und einer Zeitkarte für Saarbrücken und benachbarte Kommunen (Preisstufe 3) beträgt knapp 15 Euro. Dies ist der geringste Preissprung gegenüber den anderen Kommunen. Die Vergleichbarkeit von Monatsfahrkarten ist allerdings nur eingeschränkt möglich, da je nach Verkehrsverbund unterschiedliche Zusatzleistungen angeboten werden, welche auch den monatlichen Preis beeinflussen. Grundlage für den nachfolgenden Preisvergleich sind die jeweils günstigsten Monatskarten, meist basierend auf einem einmaligen Jahrespreis.

Abbildung 137: Tarifvergleich von Monatsfahrkarten



Hinweis zur Stadt Kassel: Eine Monatsfahrkarte wird erst ab der Preisstufe KasselPlus angeboten. Eine rein auf das Stadtgebiet bezogene Monatsfahrkarte existiert nicht.

Quelle: Verkehrsverbünde DING, NVV, RMV, saarVV, VRN, VRR, VRS, VRT (alle 2015)

7.5 Fahrgastinformation

An den Haltestellen werden alle haltenden Linien ausgewiesen. Abfahrtszeiten und Tarifinformationen können den Aushängen vor Ort entnommen werden. Ergänzend können diese Informationen auch über die kostenlose saarVV-App sowie über ein SMS-Kürzel abgefragt werden³⁶. Häufig haben die Aushangfahrpläne nur ein DinA5-Format. Sie sind damit vor allem für sehbehinderte Menschen sowie bei einer schlechten Beleuchtung abends/nachts kaum lesbar.

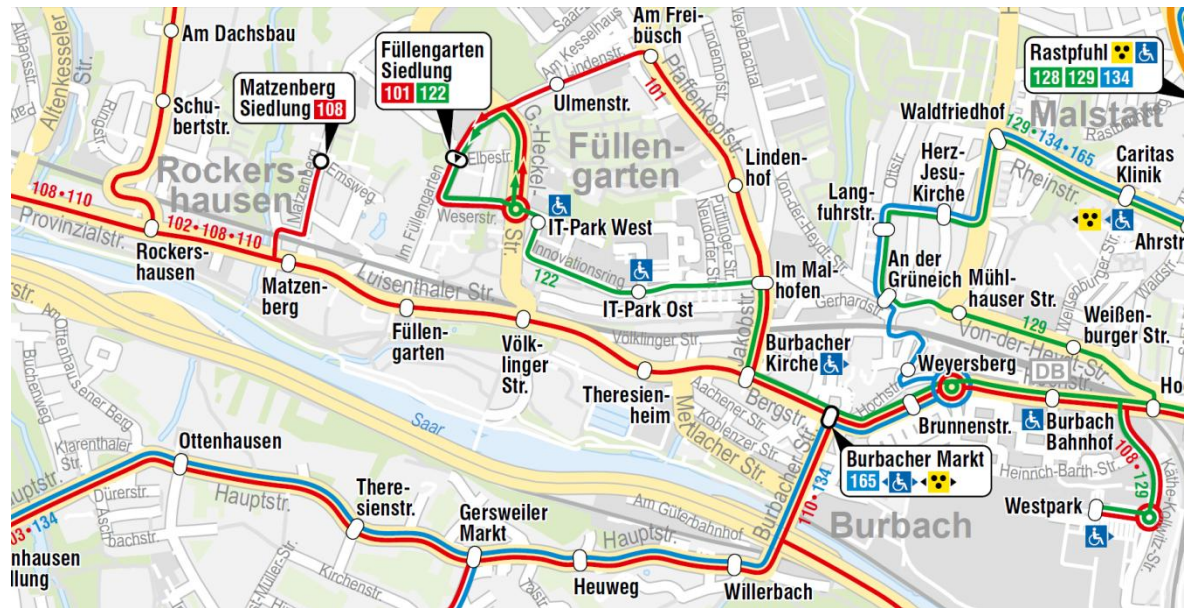
Abbildung 138: Beispiel für Aushangfahrpläne



Bei größeren Umsteigehaltestellen werden zudem die Haltepositionen unterschieden, um die Orientierung zu erleichtern (z. B. Bussteig B). Zusätzlich ist hier in der Regel auch der Liniennetzplan der Landeshauptstadt vorhanden. Dieser ist als topographische Karte mit Straßenverzeichnis angelegt und erleichtert damit gleichzeitig die Orientierung für Ortsfremde. Zusätzlich werden Art und Umfang der Barrierefreiheit der Haltestellenpositionen ausgewiesen. Neben den Bus- und Saarbahnlinien ist auch der regionale Schienenverkehr dargestellt. Es wird allerdings nicht jede Buslinie einzeln dargestellt. Es erfolgt eine Bündelung in drei Gruppen sowie ein zusätzliche linien-scharfe Darstellung für den Innenstadtbereich. Schwerpunkt ist die Darstellung des Angebots der Saarbahn. Hierdurch fehlt die Darstellung der Linie R10 nach Blieskastel, welche die einzige Verbindung zwischen Stadtzentrum und Flughafen ist.

³⁶ Nutzer müssen dazu den Haltestellennamen als Abkürzung in einer SMS verschicken. Die jeweilige Abkürzung ist auf jedem Aushangfahrplan vermerkt. Als SMS-Antwort werden die Abfahrten der nächsten 20 Minuten inkl. möglicher Verspätungen angegeben.

Abbildung 139: Liniennetzplan Saarbrücken (Bereich Burbach)



Quelle: Saarbahn (2015)

Zusätzlich zu den Aushängen besitzen alle Straßenbahnhaltestellen der Saarbahn (ohne Güdingen und Bübingen) eine dynamische Fahrgastinformation (DFI), welche Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten und mögliche Störungen im Betriebsablauf informiert. Ergänzend bestehen an den Stationen Brebach und Hauptbahnhof auch Übersichtsanzeigen der nächsten Abfahrten unabhängig vom Bahnsteig. An den weiteren Bahnhöfen und Haltepunkten befinden sich dynamische Schriftanzeiger (DSA), welche über Verspätungen informieren.

Im Busnetz sind DFI-Anlagen am Hauptbahnhof und am Rabbiner-Rülf-Platz vorhanden. Die Einrichtung weiterer Anlagen ist gemäß Nahverkehrsplan an wichtigen Bushaltestellen (z. B. Rathaus, Burbacher Markt, Hansahaus/Ludwigskirche) vorgesehen. Derzeit fehlt allerdings hierfür noch ein konkretes Umsetzungskonzept.

Abbildung 140: Fahrgastinformation mit DFI und DSA



Brebach (Saarbahn): DFI



Scheidt (Saar) (Eisenbahn): DSA

Zusätzlich verfügen alle Bahnsteige im Eisenbahnbereich über Lautsprecher. Eine akustische Ankündigung der einfahrenden Züge erfolgt allerdings nur am Hauptbahnhof. Akustische Sicherheitshinweise zu ein- und durchfahrenden Zügen erfolgen nicht konsequent an allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten.

Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen unterscheidet sich zwischen den Stadtbussen und allen weiteren Bus- und Bahnlinien. Alle Fahrzeuge verfügen über eine akustische Haltestellenansage vom Band. Eine optische Anzeige der nächsten Haltestellen fehlt dagegen in allen städtischen Buslinien. Hier wird lediglich *Wagen hält* angezeigt. Dies stellt insbesondere für hörbeeinträchtigte Fahrgäste eine gravierende Barriere dar und erschwert zudem Ortsfremden die Orientierung, da die akustische Ansage anders als die dauerhafte optische Anzeige nur einmalig erfolgt. Zudem besteht keine Alternative bei einer technischen Störung. Der aktuelle Nahverkehrsplan der Stadt Saarbrücken sieht aber für Neuanschaffungen bereits eine dynamische Anzeige des Linienverlaufs als Standardausstattung vor. Die Fahrgastinformation in der Saarbahn erfolgt dagegen optisch und akustisch auf Deutsch und Französisch.

Abbildung 141: Fahrgastinformation im Fahrzeug



7.6 Weitere Dienstleistungen

Kundenzentrum und Vorverkaufsstellen

Neben den Informationsmöglichkeiten an Haltestellen und im Internet bietet die Saarbahn eine persönliche Beratung im barrierefreien Kundenzentrum in der Innenstadt sowie in einer Verkaufsstelle am Betriebshof an der Hohenzollernstraße an. Zusätzlich bestehen Kooperationen mit 54 Einzelhandelsgeschäften. Von diesen befinden sich 37 Standorte im Stadtzentrum sowie in den meisten Stadtteilen. Ausnahmen sind die Stadtteile Klarenthal, Jägersfreude und Eschringen, wo kein Kundenzentrum bzw. keine Vorverkaufsstelle besteht (vgl. Abbildung 124). Das Bus- und Saarbahnangebot erstreckt sich auch auf angrenzende Kommunen, sodass auch hier der Betrieb von Vor-Ort-Informationsmöglichkeiten sinnvoll ist. Hierzu wurden bereits Verkaufsstellen in den Kommunen Spiesen-Elversberg, Friedrichsthal, Heusweiler, Mandelbachtal, Kleinblittersdorf, Lebach, Quierschied, Riegelsberg und Sulzbach eingerichtet.

Mobia – Mobil bis ins Alter

Vor allem für ältere Menschen kann die Nutzung des ÖPNV mit Hindernissen verbunden sein. Schwierigkeiten bereiten bspw. Tarifsysteme, die Bedienung von Fahrkartenautomaten oder die Lesbarkeit von Fahrplänen. Ziel des Projektes *Mobia – Mobil bis ins Alter* ist es daher, älteren Menschen eine einfache und angenehme ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen. Das seit November 2011 bestehende Projekt wurde im bundesweiten Wettbewerb *Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen 2013/2014* ausgezeichnet.

Wichtigster Bestandteil des Projekts sind die Mobilitätslotsen, welche ältere Menschen bei der Nutzung von Bus und Bahn unterstützen. Diese werden montags bis freitags zwischen 08:00 Uhr und 14:00 Uhr in der Saarbrücker Innenstadt eingesetzt (Haltestellen Rabbiner-Rülf-Platz, Johanneskirche (nur Bus), Saarbrücken Hauptbahnhof und Rathaus) und helfen beim Ein-, Aus- und Umsteigen, geben Fahrplan- und Tarifauskünfte und helfen bei der Bedienung von Fahrkartenautomaten. Da Fahrkartenautomaten für viele Menschen unverständlich sind, leistet Mobia auch einen Beitrag für eine einfachere Bus- und Bahnnutzung bei nicht mobilitätseingeschränkten Menschen. Die Zusammenarbeit erfolgt mit der Agentur für Arbeit und soll gleichzeitig auch Arbeitslosen eine neue Berufsperspektive ermöglichen. Dieses Angebot wurde vorerst um ein Jahr verlängert.

7.7 ÖPNV-Infrastruktur

Das Thema Barrierefreiheit wird in den nächsten Jahren nicht nur aufgrund des demografischen Wandels, sondern auch aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung aus dem Personenbeförderungsgesetz³⁷ (Barrierefreiheit bis 2022) sehr wichtig werden. Der Handlungsbedarf wird nachfolgend unterschieden nach Schienenverkehr und Straßenverkehr dargestellt.

7.7.1 Schienenverkehr

Im Saarbrücker Stadtgebiet befinden sich zwölf Stationen des Eisenbahnverkehrs (Bahnhof oder Haltepunkt), von denen der Messebahnhof (Saarbahn) zurzeit auch bei Veranstaltungen nicht genutzt wird. Hiervon werden die drei südlichen Stationen Brebach, Güdingen und Bübingen nur von der Saarbahn bedient. Hinzu kommen 15 Saarbahn-Stationen im Straßenbahnnetz. Bezüglich der Barrierefreiheit ist ein klarer Unterschied zwischen Straßenbahn- und Eisenbahnnetz vorhanden.

³⁷ Personenbeförderungsgesetz §8 (3)

Abbildung 142: Barrierefreiheit im Schienennetz



Von den Bahnhöfen und Haltepunkten sind knapp die Hälfte über Rampen (z. B.: Burbach Mitte) oder Aufzüge (z. B.: Saarbrücken Hauptbahnhof, Brebach, Saarbrücken-Burbach) erreichbar. Zudem wurde die Oberfläche mehrerer Bahnsteige erneuert und mit Abstandsmarkierungen sowie einer taktilen Führung ergänzt. Die Straßenbahnhaltestellen der Saarbahn (zwischen Römerkastell und Heinrichshaus) sind alle vollständig barrierefrei ausgebaut. Neben einem barrierefreien Zugang fehlen häufig auch taktile Leitstreifen an den Zugängen und Bahnsteigkanten. Die Haltepunkte Güdingen und Bübingen werden allerdings derzeit von der Deutschen Bahn im Auftrag des Landes überplant. Ein Umbau soll im Jahr 2017 erfolgen.

Barrierefreie Ein- und Ausstiege sind außerhalb der Saarbahn, welche an jeder Tür eine Spaltüberbrückung hat, nicht möglich. Die Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden betragen im Eisenbahnnetz bis zu 40 cm. Dies betrifft alle Bahnhöfe und Haltepunkte außer Hauptbahnhof sowie die ausschließlich von der Saarbahn bedienten Halte Burbach, Bübingen und Güdingen (vgl. Internetseite Deutsche Bahn). Zudem besteht bei vielen Bahnsteigen ein größerer Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugeinstieg. Da auf einzelnen Linien Fahrzeuge mit einer

im Türbereich liegenden Stufe verkehren, wäre auch bei höheren Bahnsteigen ein barrierefreier Einstieg nicht gewährleistet. Das Bahnfahren wird somit für mobilitätseingeschränkte Menschen und z. B. auch Radfahrer erheblich erschwert.

Abbildung 143: Ein-/Ausstiegssituationen



Bübingen (Saarbahn)



Scheidt (Saar) (Eisenbahn)

Bei vielen Bahnhöfen und Haltepunkten ist eine mangelhafte Instandhaltung auffällig. Ausnahmen bilden nur die Saarbahnhaltestellen von Heinrichshaus bis einschließlich Brebach, der Hauptbahnhof und der relative neue Haltepunkt Burbach Mitte. Hier sind auch kaum Schäden durch Vandalismus festzustellen. Defizite bestehen sowohl bei der Zugangssituation aus der Umgebung als auch bei der eigentlichen Stationsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Treppen und Unterführungen. Auch vergleichsweise neue Anlagen wie der südliche Zugang zur Fußgängerbrücke am Bahnhof Saarbrücken-Burbach weisen bereits Mängel auf, welche auch das Sicherheitsgefühl stark einschränken. Hierzu gehören neben baulichen Mängeln auch Vandalismus sowie eine schwache oder defekte Beleuchtung.

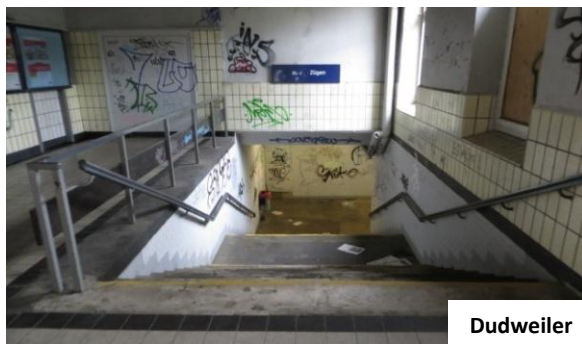
Abbildung 144: Erscheinungsbild der Zugangsbereiche



Saarbrücken Ost



Saarbrücken-Burbach



Dudweiler



Brebach

Darüber hinaus besteht bei mehreren Bahnhöfen/Haltepunkten in der Verknüpfung mit den Busangeboten Handlungsbedarf. Durch die Lage und/oder Zugangssituation (z. B.: Saarbrücken Ost)

entstehen lange Fußwege bei einem Umstieg, sodass das Eisenbahnnetz und das Busnetz teilweise wie zwei parallele Verkehrsangebote wirken.

7.7.2 Bus- und Saarbahnhaltestellen

Zusätzlich befinden sich im gesamten Stadtgebiet etwa 860 Haltepositionen des Busverkehrs. Hier wurden bisher erst rund 5 % der Haltepositionen barrierefrei ausgebaut (Erhöhung des Bordsteins von 12 cm auf 18 cm sowie taktiler Leitstreifen). Für das Ausbauprogramm zur Barrierefreiheit stehen jährlich ca. 125.000 EUR zur Verfügung. Darüber hinaus werden jährlich ca. 2 bis 4 Haltestellen im Zusammenhang mit sonstigen Baumaßnahmen barrierefrei umgebaut.

Einige der Haltestellen wurden in früheren Jahren nach heutigen Standards nicht vollständig barrierefrei hergestellt. Dort fehlen taktile Leitstreifen, was bei der Saarbahn nur die Haltestelle Hauptbahnhof betrifft. An manchen Haltestellen wurden nur einzelne Haltepositionen ausgebaut.

Im Busverkehr besteht zudem das Problem, dass mehrere Haltestellen auch bei der Einrichtung eines Hochbords nicht als barrierefrei eingestuft werden können. Dies betrifft Haltestellen, bei denen der Bus nicht nah genug an die Bordsteinkante fahren kann, was speziell ein Problem beim Einsatz von Gelenkbussen ist. Einzelne Haltestellen sind zudem nicht ausreichend dimensioniert, sodass bei Gelenkbussen die hinterste Tür zwangsweise außerhalb des Haltestellenbereichs geöffnet werden muss.

Abbildung 145: Erscheinungsbild und Barrierefreiheit von Saarbahn- und Bushaltestellen



7.7.3 ÖPNV-Beschleunigung

Die Beschleunigung von Bus- und Bahnlinien erfolgt durch Busspuren und Lichtsignalanlagen. Bei den Lichtsignalanlagen sind jeweils mehrere LSA in Folge mit einer ÖV-Priorisierung ausgerüstet, um einen möglichst hohen Zeitvorteil entlang stark belasteter Straßen zu erreichen. Hierbei han-

delt es sich um die B51, die Dudweiler Landstraße (B41) sowie die Martin-Luther-Str./Scheidter Str. Darüber hinaus verfügen die meisten Lichtsignalanlagen bereits über die technischen Voraussetzungen, um eine Busbeschleunigung einzurichten (vgl. Stadtbahn Saar 2012).

Busspuren befinden sich überwiegend auf den Achsen in Richtung Stadtzentrum. Teilweise sind diese auf der Dudweiler Landstraße (B41) und an der Kreuzung Sankt Johanner Straße/Westtangente mit den LSA-Beschleunigungen kombiniert.

Abbildung 146: ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen durch Busspuren und LSA-Bevorrechtigung



Für die ständige Verbesserung des Busangebots wurde im Jahr 2012 ein Priorisierungskonzept zur Beschleunigung an Lichtsignalanlagen in Saarbrücken entwickelt. Dadurch sollen die bereits bestehenden Beschleunigungsmaßnahmen an Kreuzungen der Saarbahn ergänzt werden. Betroffen sind 177 Lichtsignalanlagen, bei denen die Umsetzung abhängig von der Bedeutung für den Busverkehr priorisiert wurde. Die höchste Priorität haben 23 Standorte (13 % aller Standorte), welche sich vor allem im Innenstadtbereich und entlang der Stengelstraße/Heuduckstraße sowie Dudweilerstraße befinden. Betroffen sind hiervon besonders die Linien 103 und 104 (Achse Klarenthal – Innenstadt – Dudweiler), 123, 124 sowie 129, welche in der morgendlichen Hauptverkehrszeit regelmäßig mehr als fünf Minuten Verspätung hatten. Von den entwickelten Prioritäten konnten zwei Achsen bereits vollständig und eine dritte Achse teilweise umgesetzt werden.

Tabelle 17: Umsetzungsbilanz bei den prioritären Achsen

Strecke	Status 2014
Haus der Zukunft <> Ilseplatz	Umgesetzt (4 LSA-Anlagen)
Hauptbahnhof <> Rockershausen	Umgesetzt (23 LSA-Anlagen)
Betriebshof <> Innenstadt <> Dudweiler	Betriebshof - Innenstadt - Krämersweg umgesetzt (8 LSA-Anlagen in Norden von Saarbrücken fehlen)
Hauptbahnhof <> Goldene Bremm	Nicht umgesetzt (10 LSA-Anlagen)
Meerwiesertalweg <> Universität	Nicht umgesetzt (5 LSA-Anlagen)

Quelle: Stadtbahn Saar (2012)

7.8 Städtischer Fuhrpark

Auf der gesamten Saarbahnlinie kommen moderne Niederflurbahnen vom Typ Bombardier Flexity Link zum Einsatz. Alle Fahrzeuge sind Zweisystemfahrzeuge, um im städtischen Straßenbahnnetz und im Eisenbahnnetz (Brebach in Richtung Saargemünd) fahren zu können. Diese verfügen an beiden Kopfseiten über Niederflurbereiche mit Mehrzweckabteilen u.a. mit Rollstuhl- und Kinderwagenstellplätzen. Der mittlere Wagenteil verfügt über Sitzplätze und Stehplätze im Gang. Hierfür befinden sich Haltegriffe an mehreren Sitzplätzen. Der mittlere Wagenteil ist über zwei Stufen erreichbar.

Abbildung 147: Saarbahnfahrzeug



Der städtische Fuhrpark der Saarbahn besteht überwiegend aus modernen Niederflurfahrzeugen mit Dieselmotoren. Vereinzelt verkehren auch noch mit Gas betriebene Fahrzeuge. Die meisten Fahrzeuge (88 %) erfüllen die Abgasnorm Euro5 oder besser. Fahrzeuge mit den Abgasnormen Euro1 und Euro2 (acht Fahrzeuge) werden bis Ende 2014 gegen modernere Fahrzeuge ausgetauscht. Die Busse verfügen über eine Kneeling-Funktion, wodurch der Fahrzeugboden an Haltestellen um weitere sieben Zentimeter auf eine Einstiegshöhe von 15 cm abgesenkt werden kann. An den bislang barrierefrei ausgebauten Haltestellen (18 cm Hochbord) kann damit ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg ermöglicht werden. Zusätzlich verfügen 88 Fahrzeuge (69 %) über eine Klapprampe³⁸. Ob der Einsatz von Bussen mit Kneeling-Funktion den Umbau einer Haltestelle mit Hochbord überflüssig macht, muss für jede Haltestelle einzeln entschieden werden. Grundsätzlich muss ein ebener Einstieg gewährleistet werden. Die Bordsteinhöhe muss damit mindestens so hoch sein, wie die maximale Absenkung des Fahrzeugbodens. Dies würde für die Stadt Saarbrücken anhand der oben beschriebenen Fahrzeuge eine Mindesthöhe des Haltestellenbordsteins von 15 cm bedeuten.

Sowohl bei den Saarbahnfahrzeugen als auch den Bussen werden die Außenflächen für Werbung genutzt. Bei mehreren Fahrzeugen werden auch die Fensterflächen ganz oder teilweise als Werbefläche genutzt. Hier wird eine mit Löchern durchsetzte Klebefolie genommen. Diese schränken den Ausblick aus dem Fahrzeug ein und dunkeln den Innenraum auch tagsüber ab. Hier besteht die Gefahr, dass das Sicherheitsgefühl eingeschränkt wird und auch die Wahrnehmung der Qualität von Bus- und Bahnangeboten sinkt, da der volle Fahrpreis einem geminderten Komfort gegenübersteht.

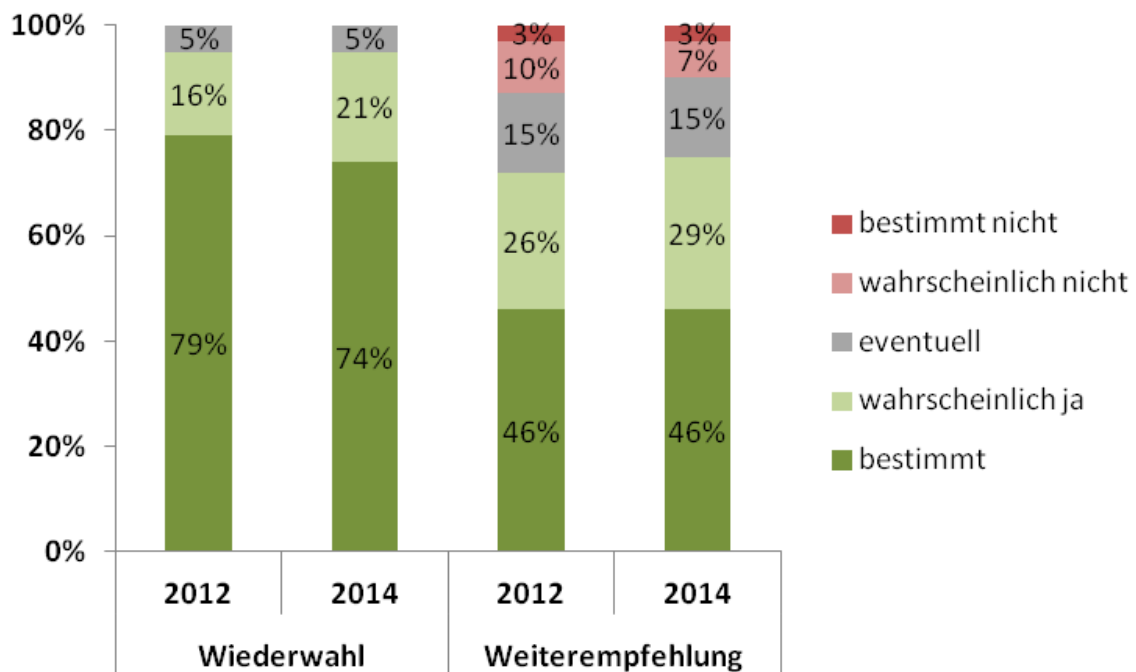
³⁸ Saarbahn (2014)

7.9 Wahrnehmung des Bahn- und Busangebots

Alle zwei Jahre wird für das ÖPNV-Angebot in der Stadt Saarbrücken ein Kundenbarometer beauftragt. Hiermit wird die Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer gemessen und mit den Ergebnissen aus der letzten Erhebung verglichen. Ziel dieser Erhebung ist die Identifikation von Stärken und Schwächen auch im Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen. Die Ergebnisse sollen v.a. zu Verbesserungen in den Bereichen Kundenbindung, Potenzialausschöpfung und einer stärkeren Nutzung von Nicht- bzw. Gelegenheitskunden führen. Das letzte Kundenbarometer für die Saarbahn wurde im Jahr 2014 erstellt, für welches 501 Personen befragt wurden. Im Vergleichsjahr 2012 wurden 428 Personen befragt.

Bei der Globalzufriedenheit konnte die Saarbahn in den letzten Jahren leicht zulegen. Hier lag der Wert im Jahr 2014 bei 2,82, was leicht besser als der Branchendurchschnitt ist. Dennoch bleibt die Saarbahn im Vergleich mit allen weiteren am Kundenbarometer teilnehmenden Verkehrsunternehmen an viertletzter Stelle. Bei der Frage, ob Bahn- und Busangebote nach der Befragung wieder genutzt werden, hat sich der Durchschnitt von 1,27 (Jahr 2012) auf 1,33 (Jahr 2014) verschlechtert, da weniger Fahrgäste mit absoluter Sicherheit wieder die Bahn- und Busangebote nutzen wollen. Allerdings zeigt sich eine leicht positive Entwicklung bei der Weiterempfehlung von 1,99 (Jahr: 2012) auf 1,92 (Jahr: 2014). Mit beiden Werten liegt die Saarbahn allerdings im hinteren Drittel aller teilgenommen Verkehrsunternehmen.

Abbildung 148: Wiederwahl und Weiterempfehlung des Saarbahnangebots



Quelle: Saarbahn (2014)

Das Kundenbarometer umfasst auch eine detaillierte Abfrage vieler Einzelkriterien. Positiv werden die Fahrzeiten, der gedruckte Fahrplan und die Internetseite der Saarbahn bewertet. Negative Bewertungen lassen sich zu mehreren Themenfeldern bündeln, sodass sich aus dem Kundenba-

rometer auch wesentliche Handlungspunkte für die Aufwertung des Bahn- und Busangebots in der Stadt Saarbrücken ergeben.

Tabelle 18: Negativ bewertete Kriterien im ÖPNV-Kundenbarometer

Handlungsfeld	als eher schlecht bis schlecht eingeschätzt
Fahrzeuge	▪ Freundlichkeit ▪ Information ▪ Komfort/Bequemlichkeit ▪ Platzangebot ▪ Sauberkeit ▪ Sicherheit abends
Tarif	▪ Fahrkartenautomat ▪ Fahrkartensortiment ▪ Preis-/Leistungsverhältnis ▪ Tarifsysteem ▪ Vertriebsstellen
Fahrplanangebot	▪ Anschlüsse ▪ Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit ▪ Takt
Kommunikation	▪ Soziale Medien ▪ Störungsmanagement
Infrastruktur	▪ Erscheinungsbild/Sauberkeit ▪ Haltestellenausstattung

Quelle: Stadtbahn Saar (2014)

Gegenüber dem Jahr 2012 wurden auch signifikante Verbesserungen in den Bereichen Fahrplanangebot und Kommunikation erzielt. Verbesserungen betreffen teilweise auch Bereiche, welche nach Tabelle 18 weiterhin als eher schlecht bis schlecht bewertet wurden.

Tabelle 19: Signifikante Änderungen in der Kundenzufriedenheit

	signifikante Verbesserungen	signifikante Verschlechterungen
Fahrplanangebot	▪ Fahrzeit ▪ Takt ▪ Liniennetz	
Kommunikation	▪ gedruckter Fahrplan ▪ Internetseite ▪ Haltestelleninformation ▪ Störungsmanagement	▪ Soziale Medien
Fahrzeuge	▪ Platzangebot	▪ Information ▪ Sicherheit abends
Tarif		▪ Vertriebsstellen ▪ Fahrkartenautomat ▪ Tarifsysteem

	signifikante Verbesserungen	signifikante Verschlechterungen
Infrastruktur	▪ Haltestellenausstattung ▪ Erscheinungsbild/Sauberkeit	

Signifikante Änderungen ab einem Wert von $\pm 0,05$

Quelle: Stadtbahn Saar (2014)

Zusammenfassend konnten bei der Saarbahn zwischen den Jahren 2012 und 2014 Verbesserungen beim Fahrplanangebot, der Kommunikation und den Haltestellen erzielt werden. Diese können allerdings nicht als echte Stärken im Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen, die an dem ÖPNV-Kundenbarometer teilgenommen haben, gewertet werden. Im Vergleich liegt die Saarbahn weiterhin im hinteren Drittel aller untersuchten Verkehrsunternehmen. Es überwiegen die Schwächen, welche allerdings nicht alle ausschließlich auf das Unternehmen Saarbahn zurückgeführt werden können. Insbesondere die negative Wahrnehmung beim Handlungsfeld Tarif geht über die Kompetenzen der Saarbahn bzw. der Stadt Saarbrücken hinaus. Verbesserungen des Bahn- und Busangebots in der Stadt Saarbrücken erfordern daher auch Maßnahmen auf höheren Ebenen wie dem saarVV.

7.10 Park & Ride und Bike & Ride

Neben der ausschließlichen Nutzung von Bahn und Bus, haben auch Verbindungen mit Umstieg auf ein Auto oder Fahrrad eine große Bedeutung für die Mobilität einer Stadt. Daher haben Verknüpfungspunkte zwischen Bahn- und Bushaltestellen eine große Bedeutung. In Saarbrücken stehen hierfür mehrere P+R- und B+R-Anlagen zur Verfügung, welche an Bahnhöfen und Halten der Saarbahn liegen. Mobilitätsstationen, welche weitere Angebote bieten wie Fahrradverleih, Fahrgastinformation, Beratung, CarSharing, usw. an einem Standort bündeln, existieren bisher nicht in der Stadt Saarbrücken.

Park & Ride (P+R)

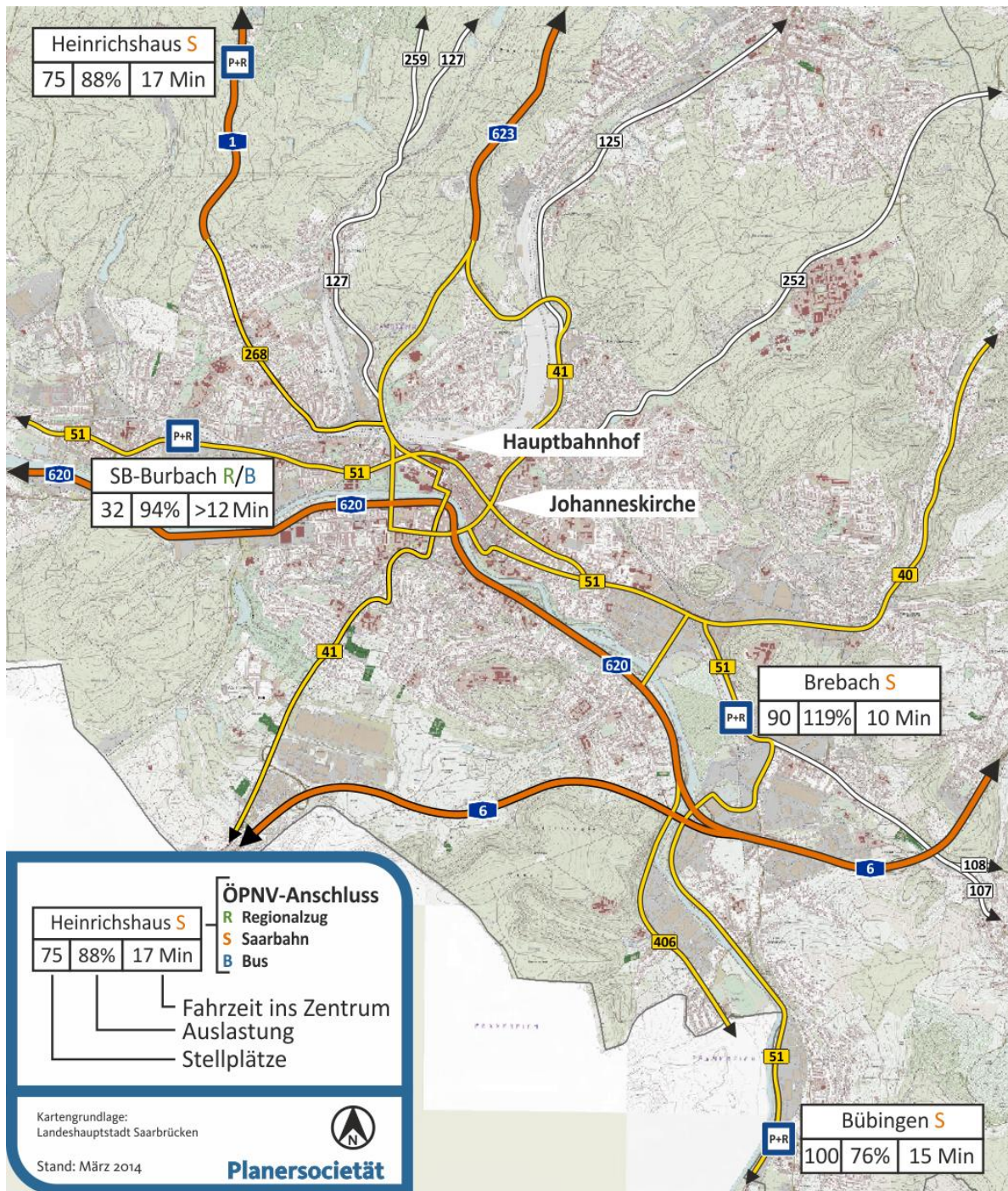
Neben den im Umland vorhandenen Verknüpfungsstellen zwischen MIV und ÖPNV (u.a. Kleinblittersdorf, Riegelsberg Süd, Heusweiler) existieren auf dem Stadtgebiet von Saarbrücken vier P&R-Anlagen mit fast 300 Stellplätzen. Hiermit können ÖPNV-Kunden möglichst vor den Toren der Stadt abgefangen werden. Alle Standorte (bis auf Burbach) befinden sich außerhalb dicht bebauter Bereiche und können schnell über Bundesstraßen und Autobahnen erreicht werden (vgl. Abbildung 149). Die Standorte Heinrichshaus, Brebach und Bübingen verfügen über einen Saarbahnanschluss.

An den vier Standorten besteht überwiegend eine hohe Auslastung, wobei sich die P+R-Anlage am Saarbahnhalt Brebach während einer Stichprobenerhebung im März 2014 deutlich überlastet zeigte. Dies zeigte sich auch durch wildes Parken auf nicht vorgesehenen Stellflächen des Parkplatzes sowie im direkten Umfeld. Die hohen Auslastungen der Standorte lassen auch auf Über-

lastungen an mehreren Tagen schließen. Freie Kapazitäten bestehen vor allem noch am Standort in Bübingen.

Neben den Saarbrücker Standorten befinden sich weitere P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten der Umlandkommunen, z. B. entlang der Saarbahn: Kleinblittersdorf, Riegelsberg Süd, Heusweiler Schulzentrum und Walpertshofen/Etzenhofen. Problematisch sind hier besonders Standorte, welche sich direkt hinter der Tarifgrenze zur Stadt Saarbrücken befinden, was besonders bei den Standorten Heinrichshaus (in Saarbrücken) und Riegelsberg Süd auffällt. Die benachbarten Saarbahnhaltestellen liegen nur 2,5 km voneinander entfernt. Durch die Tarifgrenze entstehen Preisunterschiede von knapp 1,00 Euro bei einem Einzelfahrschein und knapp 15 Euro pro Monat bei Zeitkarten. Entsprechend hoch ist die Nachfrage am Standort Heinrichshaus, während am Standort Riegelsberg Süd freie Kapazitäten ungenutzt bleiben.

Abbildung 149: P+R-Anlagen in Saarbrücken



Quelle: eigene Erhebungen

Bike & Ride (B+R)

Ausgewiesene Stellplätze für B+R existieren bisher in Saarbrücken nicht. Allerdings verfügen mehrere Bus- und Bahnhaltestellen über Radabstellanlagen, welche teilweise überdacht sind. Die Nutzung der Abstellanlagen ist mit Ausnahme des Standorts am Hauptbahnhof jedoch gering. Am Bahnhof Burbach werden ergänzend auch abschließbare Fahrradboxen angeboten. Diese sollen zukünftig auf die nachfragestärkeren Haltepunkte Burbach Mitte und Saarbrücken Ost aufgeteilt werden.

7.11 Erreichbarkeitsanalysen

Von zentraler Bedeutung für die Attraktivität von Bus- und Bahnangeboten ist eine gute Erreichbarkeit nachfragestarker Ziele. Neben der Entfernung vom Wohnort zur Haltestelle und der Regelmäßigkeit der Bedienungsangebote, ist das Reisezeitverhältnis gegenüber dem Auto ein wichtiger Entscheidungsgrund. Im Rahmen des VEP wurden vier Standorte für detaillierte Erreichbarkeitsanalysen ausgewählt.³⁹ Zusätzlich sind im Rahmen des Nahverkehrsplans weitere Standorte auf ihre ÖPNV-Erreichbarkeit untersucht worden. Grundlage ist immer das gesamte Bus- und Bahnangebot, wobei das Busangebot für die Übersichtlichkeit in den nachfolgenden Karten nicht dargestellt ist.

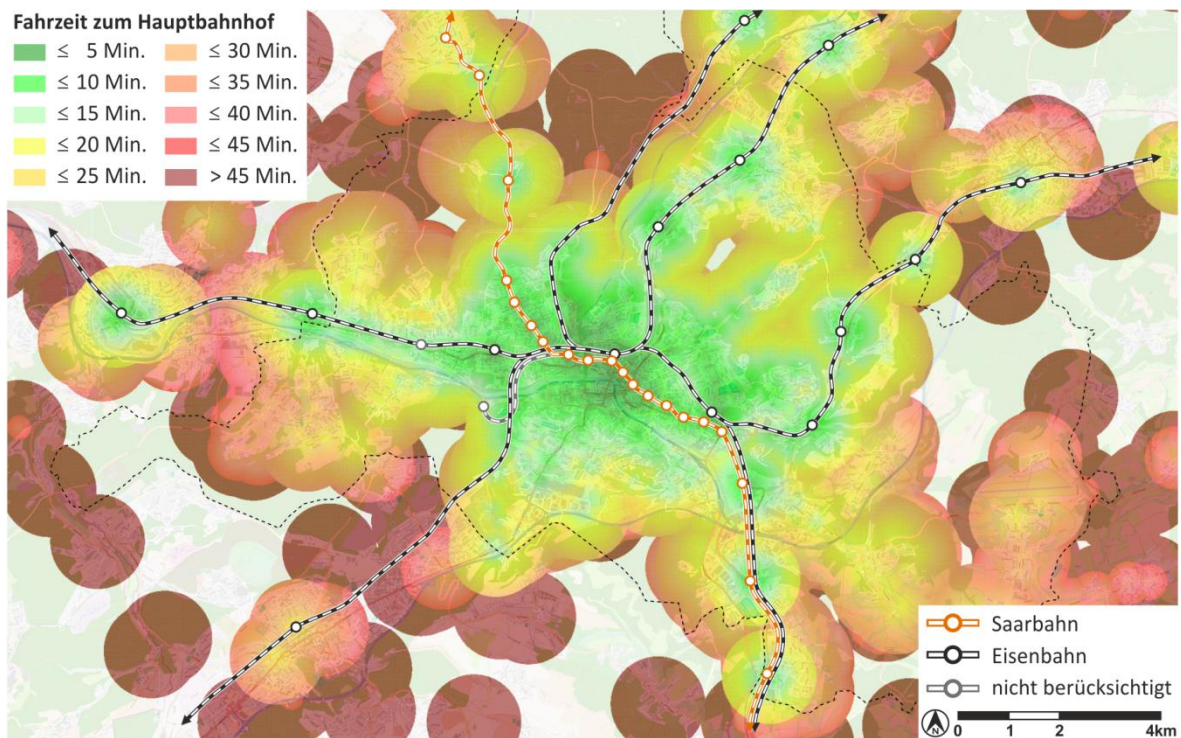
Die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen ist die Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV, vor allem dann, wenn kein Fahrrad zur Verfügung steht oder keine Abstellmöglichkeiten an einer Haltestelle bestehen. Durchschnittlich 92 % aller Befragten der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 benötigen maximal zehn Minuten zur nächsten Haltestelle. Die durchschnittliche Gehwegzeit zur nächsten Haltestelle beträgt ca. 6 Minuten.

Erreichbarkeitsanalyse Innenstadt/Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof ist aus fast dem gesamten Stadtgebiet im Bus- und Bahnverkehr innerhalb von 25 Minuten erreichbar. Bei mehreren Stadtteilen wirken sich die Direktverbindungen in Stadtzentrum auch im Busverkehr positiv aus. Ab den Bahnhöfen und Haltepunkten ist der Saarbrücker Hauptbahnhof meist innerhalb von 15 Minuten auch aus den angrenzenden Kommunen erreichbar. Defizite bestehen besonders in den östlichen Stadtteilen, wo immer ein Umstieg erforderlich ist (vgl. Abbildung 134). Hier können Fahrzeiten bis zu 45 Minuten entstehen. Ebenfalls vergleichsweise lange Fahrzeiten bestehen aus den westlichen Stadtteilen Gersweiler und Klarenthal.

³⁹ Genutzt wurden die Fahrplandaten aus den Jahren 2009 und 2010. Hierdurch konnte nicht der neue Haltepunkt Burbach Mitte berücksichtigt werden. Da dieser aber nicht mit dem Busverkehr verknüpft ist, ergeben sich keine größeren Auswirkungen auf das Gesamtergebnis.

Abbildung: 150 Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs



Quelle: eigene Darstellung

Die Erreichbarkeit der Innenstadt (Haltestelle Johanneskirche/Rathaus) unterscheidet sich nicht stark von der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs. Auch hier besteht aus den meisten Stadtteilen mindestens eine umsteigefreie Verbindung. Somit bestehen auch direkt in die Innenstadt Fahrzeiten von maximal 25 Minuten. Auch die Defizite sind nahezu identisch, da aus den östlichen Stadtteilen immer ein Umstieg erforderlich ist.

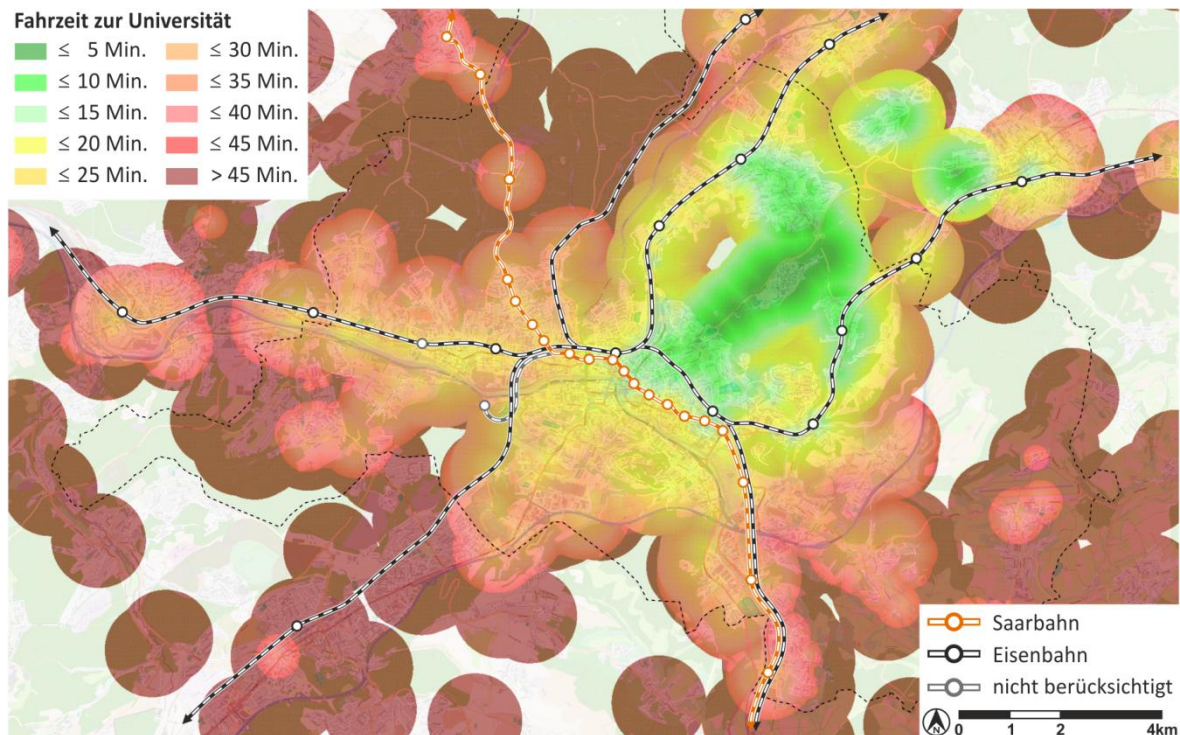
Im Stadtzentrum existiert kein zentraler Verknüpfungspunkt, sodass aus mehreren Stadtteilen zwar mehrere Fahrten pro Stunde ins Stadtzentrum möglich sind, aber nicht alle Fahrten über Hauptbahnhof und Johanneskirche/Rathaus führen. Es wird ein Umstieg erforderlich, bei dem die Wartezeit auf die nächste Fahrtmöglichkeit länger sein kann, als die reine Fahrzeit. Die Haltestellen liegen ca. 700m auseinander. Die Fahrzeit mit der Saarbahn beträgt drei Minuten.

Erreichbarkeitsanalyse Universität

Die Universität mit mehr als 20.000 Studierenden und Beschäftigten liegt außerhalb der Erschließung der Schienenangebote. Neben der Erschließung des Universitätsgeländes hat der Busverkehr daher auch eine wichtige Verknüpfungsfunktion zu den Bahnhöfen und Haltepunkten in der Umgebung (Bahnhof Dudweiler, Haltepunkt Scheidt (Saar)), um den Hauptbahnhof zu entlasten und die Nutzung durch eine bessere Fahrgastverteilung attraktiver zu machen. Kritisch ist der Bahnhof Dudweiler, da hier nur eine von vier Buslinien zur Universität hält (Linie 163). Die weiteren Linien (101, 102 und 138) enden bereits an der Haltestelle Dudweiler Dudoplatz (Fußwegentfernung ca. 1 km).

Vom Hauptbahnhof, dem Bahnhof Dudweiler und dem Haltepunkt Scheidt (Saar) aus, ist die Universität in maximal 15 Minuten erreichbar (vgl. Abbildung 132). Aus den angrenzenden deutschen Kommunen liegt die Reisezeit meist bei 20 bis 30 Minuten. Aus den französischen Städten Forbach und Saargemünd ist die Reisezeit mit mindestens 40 Minuten deutlich höher.

Abbildung: 151 Erreichbarkeit der Universität



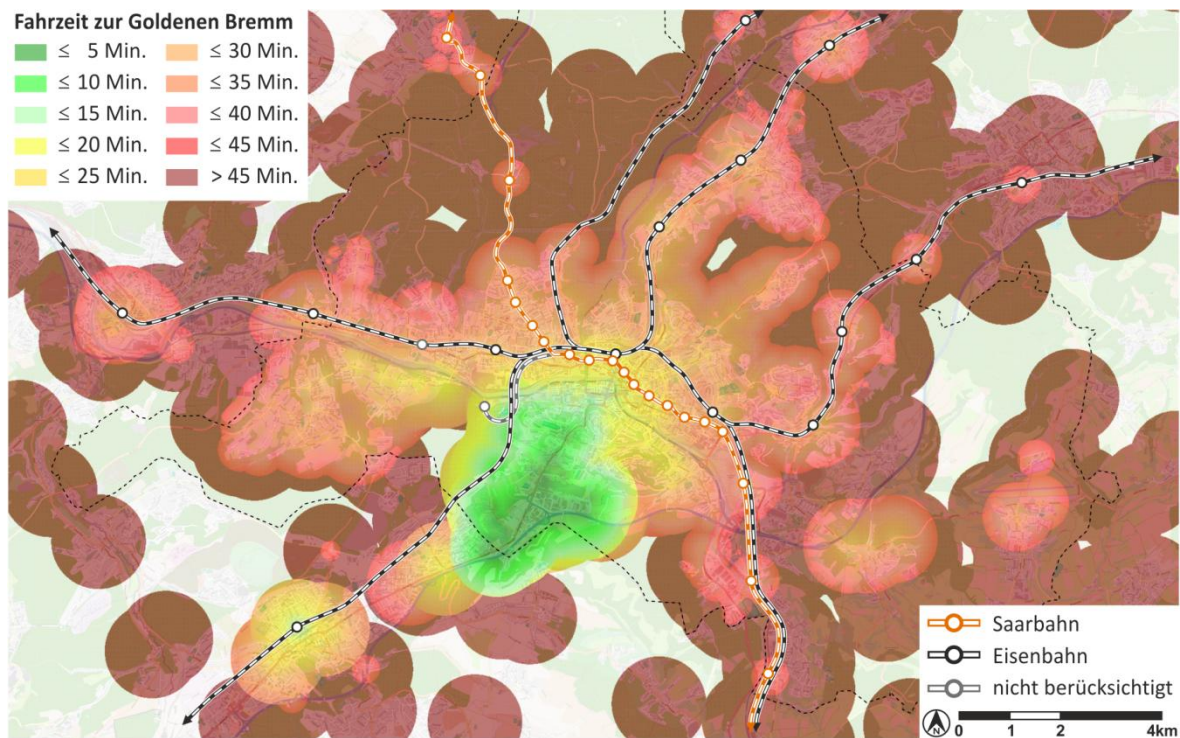
Quelle: eigene Darstellung

Erreichbarkeitsanalyse Gewerbegebiet Goldene Bremm

Das Gewerbegebiet Goldene Bremm ist ein großer Arbeitsplatzschwerpunkt im Süden. Aufgrund seiner Nähe zur deutsch-französischen Grenze ist auch die Erreichbarkeit aus französischen Kommunen wichtig. Erschlossen wird das Gebiet vor allem durch die Linie 123, welche allerdings an der Grenze zu Frankreich (Haltestelle Goldene Bremm) endet. Ergänzend hält die Linie 109 am westlichen Rand des Gewerbegebiets und endet ebenfalls an der Haltestelle Goldene Bremm. Aus Frankreich erfolgt die Anbindung durch die Linie MS1 (Saint Avold – Saarbrücken) mit bis zu drei Fahrtenpaaren montags bis freitags und einer Fahrt samstagsmorgens nach Frankreich (telefonische Anmeldung ein Tag im Voraus).

Eine schnelle Erreichbarkeit besteht vor allem aus den Bereichen mit einer direkten Anbindung an das Gewerbegebiet. So liegt die Fahrzeit aus den südlichen Stadtteilen bei maximal 15 Minuten. Aus dem Stadtzentrum liegt die Fahrzeit bei knapp 25 Minuten. Die regionale Erreichbarkeit erfolgt vor allem durch einen Umstieg am Hauptbahnhof Saarbrücken, durch welchen ein Zeitverlust entsteht. Die Fahrzeiten aus den nördlichen, westlichen und östlichen Stadtteilen sowie angrenzenden Kommunen betragen daher meist mehr als 30 Minuten.

Abbildung 152: Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Goldene Bremm



Quelle: eigene Darstellung

Weitere Untersuchungen aus dem Nahverkehrsplan 2014

Bereits im Nahverkehrsplan wurden detaillierte Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt. Diese bestätigen die überwiegend gute und schnelle Erreichbarkeit zentraler Ziele wie der Innenstadt oder der Universität, welche im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans ebenfalls mit einem Modell untersucht wurden. Im Nahverkehrsplan wurden weitere Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt, welche nachfolgend kurz dargestellt werden.

HTW-Standort an der Heuduckstraße

Die Haltestelle HTW/SWS wird von acht Buslinien angefahren (101, 103, 104, 109, 121, 124, 126, 129), welche direkte Verbindungen ins Stadtzentrum, zum Hauptbahnhof sowie in viele Saarbrücker Stadtteile ermöglichen. Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten bestehen aus dem Stadtteil Dudweiler, obwohl die Buslinien 103 und 104 umsteigefreie Verbindungen darstellen. Deutlich längere Fahrzeiten zwischen 40 und 60 Minuten bestehen aus den östlichen Stadtteilen Eschringen und Ensheim, da bis zu zwei Umstiege erforderlich sind.

Regierungsviertel

Die Erschließung erfolgt durch mehrere Haltestellen auf der Talstraße, welche von den Linien 105, 108 und 121 bedient werden (Schlossplatz, Spichererbergstraße, Hardenbergstraße). Zudem ergibt sich durch die Haltestelle Franz-Josef-Röder-Straße (Linien 126 und 128) eine weitere Erschließung des südlichen Regierungsviertels. Damit bietet die Linie 128 eine weitere Verbindung zum Hauptbahnhof. Es bestehen längere Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten nach Dudweiler, wobei ein Umstieg im Stadtzentrum erforderlich ist. Hier besteht alternativ aber auch eine Direktverbindung bis zur Haltestelle HansaHaus/Ludwigskirche mit einem Fußweg von ca. 750 m. Die

Nettofahrzeit liegt dann bei 21 Minuten. Deutlich länger sind die Fahrzeiten aus den östlichen Stadtteilen Eschringen und Ensheim mit 40 bis 60 Minuten, da ein bis zwei Umstiege erforderlich sind. Kritisch ist hier besonders, dass die Linie 120 aus Eschringen am Bahnhof Brebach und die Linie 105 am Römerkastell endet, sodass auf einem vergleichsweise kurzen Abschnitt zweimal umgestiegen werden muss.

Kliniken

Hierzu wurde die Erreichbarkeit zu allen Kliniken aus der Umgebung untersucht. Diese sind von fast allen Haltestellen in maximal 30 Minuten erreichbar. Kritisch ist hier nur der Stadtteil Ensheim mit Fahrzeiten zwischen 30 und 60 Minuten. Diese entstehen, da die nächsten Kliniken erst im Stadtzentrum oder im Stadtteil Güdingen liegen und für die An-/Abfahrt immer ein Umstieg erforderlich ist.

Stadtteilzentren

Die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren aus der Umgebung muss ebenfalls durch Bus- und Bahnangebote sichergestellt werden, da hier viele Einrichtungen des täglichen bis monatlichen Bedarfs zu finden sind. Diese können aus der Umgebung mit wenigen Ausnahmen ohne Umstieg erreicht werden, wodurch sich auch kurze Fahrzeiten ergeben (maximal 20 Minuten). Auch bei dieser Untersuchung zeigen sich Nachteile für den östlichen Stadtteil Ensheim. Hier betragen die Fahrzeiten meist 30 Minuten, teilweise auch 40 Minuten. Die Erschließung dieses Stadtteils erfolgt nur durch die Linie 120, welche am Bahnhof Brebach endet. Das nächste Stadtteilzentrum am Römerkastell ist zwar nicht weit entfernt, erfordert aber einen Umstieg auf die Saarbahn in Richtung Innenstadt.

7.12 Taxiverkehr

Zusätzlich zum Angebot aus Bahn- und Buslinien besteht ein Taxiangebot im gesamten Stadtgebiet. Der Taxiverkehr ist zudem bei einzelnen Linien des öffentlichen Personennahverkehrs integriert. Dies betrifft Busangebote in dünnen Siedlungsbereichen und/oder Zeiten einer geringen Nachfrage (vgl. Tabelle 15). Taxifahrten sind wie der öffentliche Personennahverkehr über das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt.

Neben der Beförderung von Fahrgästen bietet die im Taxi Saarbrücken eG auch weitere Leistungen wie Besorgungsfahrten, Starthilfe und Krankenfahrten an. Für Krankenfahrten besteht ein entsprechend umfangreiches Angebot an Fahrzeugtypen. Neben Limousinen und Großraumtaxis stehen auch Fahrzeuge speziell für die Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl zur Verfügung.

Die Nutzung von Taxis ist nicht an das Tarifsystem des öffentlichen Personennahverkehrs gekoppelt. Die Festlegung von Tarifen erfolgt über die Verordnung über die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit Taxen für die Stadt Saarbrücken (§2 Beförderungsentgelte).

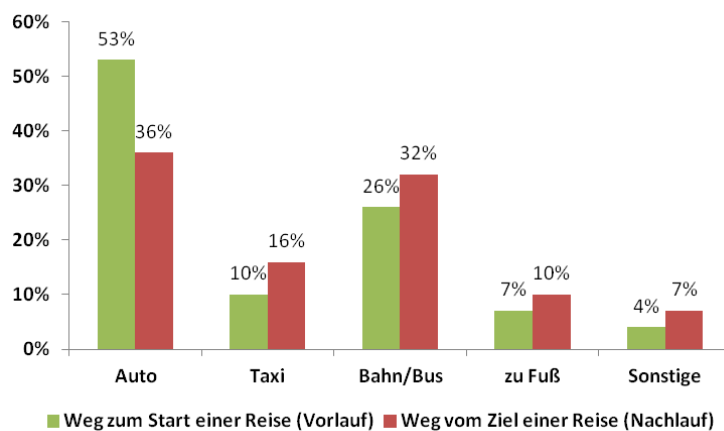
Für Taxifahrten stehen mehrere Anmeldemöglichkeiten zur Verfügung. Dies sind neben der klassischen Anmeldung via Telefon auch Bestellungen über die Internetseite der Taxigenossenschaft (www.taxi-sb.de) sowie über zwei Apps. Hier besteht die Möglichkeit Reservierungen über die genossenschaftseigene App oder die deutschlandweite APP Cap4Me durchzuführen.

In der Stadt Saarbrücken bestehen insgesamt 39 feste Taxiwartebereiche. Die Taxistandorte liegen vor allem in den dichter besiedelten Bereichen nördlich und südlich der Saar (Malstatt, Sankt Johann, Alt-Saarbrücken). Der Stadtteil Dudweiler gehört mit knapp 20.000 Einwohnern zu den bevölkerungsstärksten Stadtteilen Saarbrückens, hat aber keinen festen Taxistandort.

Die festen Taxistandorte unterscheiden sich nach Tag- und Nachtnutzung. Es stehen 28 Standorte tagsüber und nachts, neun Standorte nur tagsüber und zwei Standorte nur nachts zur Verfügung. Für die zwei Standorte, welche nur nachts genutzt werden, befinden sich in der Nähe je ein weiterer Standorte, welcher tagsüber zur Verfügung steht. Neben Standorten an Versorgungsbereichen wie z.B. Stadtteilzentren verfügen auch viele soziale Einrichtungen über feste Taxiwartebereiche wie die Caritas-Klinik, Klinikum Saarbrücken und Klinik Tiefental (nur tagsüber).

Taxis sind auch ein wichtiger Bestandteil intermodaler Wegeketten nicht nur bei der Angebotsform Anruf-Sammel-Taxi (AST). So wird das Taxi bei Reisen ab einer Entfernung von 50 km bei 10% aller Reisen für die Fahrt zum Startpunkt der Reise und bei 16% für die Fahrt vom Ziel einer Reise genutzt.

Abbildung 153: Vor- und Nachlauf bei Reisen in Deutschland



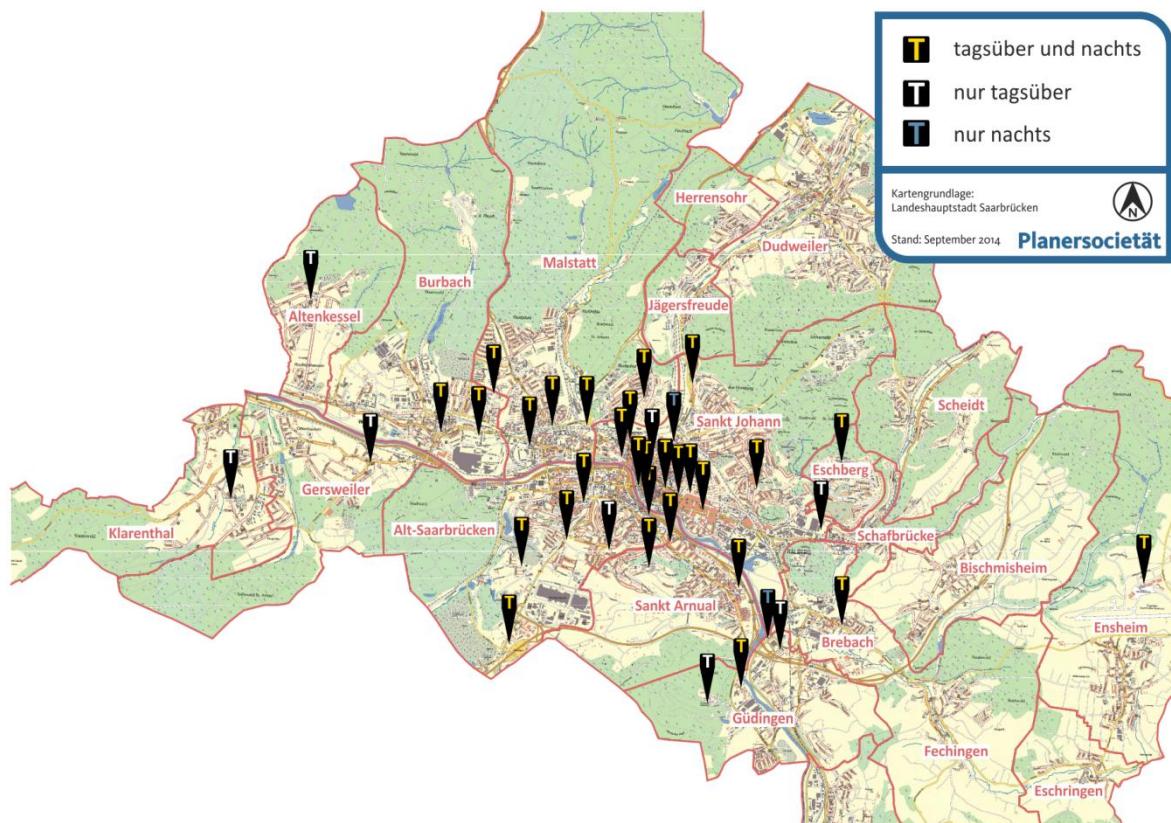
Quelle: Der Nahverkehr (2015)

Die Bedeutung des Taxiverkehrs für intermodale Wegeketten ist dabei in Deutschland höher als z.B. in Österreich oder der Schweiz. So werden in Deutschland bei 10% aller Bahnfahrten ab 50km ein Taxi für die Fahrt zum Bahnhof genutzt. In Österreich sind es 9%, in der Schweiz 4%.⁴⁰

In Saarbrücken haben fast alle Standorte eine Umsteigemöglichkeit zum Bus. Umsteigemöglichkeit zur Saarbahn bestehen an drei Standorten (Cottbuser Platz, Landwehrplatz und Hauptbahnhof), zum Eisenbahnverkehr an zwei Standorten (Hauptbahnhof und Saarbrücken-Burbach).

⁴⁰ Der Nahverkehr (2015)

Abbildung 154: Feste Taxistandorte in der Stadt Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung basierend auf Taxigenossenschaft Saarbrücken (2015)

7.13 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

Auch für den öffentlichen Personennahverkehr wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Kritisiert wurde vor allem die bisher stark am Individualverkehr orientierte Stadt- und Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte, wodurch der öffentliche Personennahverkehr nur eine nachrangige Bedeutung hat. Damit ergibt sich vor allem Verbesserungsbedarf im Umweltverbund, da ähnliche Aussagen im Radverkehr getroffen wurden. Für den öffentlichen Personennahverkehr wurden besonders diese Themen diskutiert:

- Der gesamte ÖPNV hat ein Imageproblem und ist zu stark auf regelmäßige Nutzer ausgerichtet. Es fehlt an Attraktivität in mehreren Bereichen wie Verbindungen und Tarif, um Gelegenheits- und Nichtnutzer für Bahn- und Busangebote zu gewinnen. Hier fehle dem ÖPNV auch die Wertschätzung als öffentlicher Begegnungsraum.
- Dem stadtweiten Angebot fehlt ein Instandhaltungsmanagement. Viele Bahnhöfe sind unabhängig von der Barrierefreiheit in einem schlechten Zustand. Auch bei mehreren Bushaltestellen besteht Wartungsbedarf.
- Das aktuelle Angebot wird als zu konservative Haltung der Stadt- und Verkehrsplanung interpretiert. Es fehle an innovativen Ideen wie Seilbahnen, Wassertaxis oder einem Schnellbuskonzept auf eigenen Fahrspuren.

- Der demographische Wandel stellt erhebliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, wo erheblicher Nachholbedarf besteht. Der Handlungsbedarf umfasst neben baulichen Anlagen auch Aushangfahrpläne, Fahrkartenautomaten und Informationssysteme.
- Ein weiteres Thema waren zusätzliche Haltepunkte an bereits bestehenden Bus- und Bahnlinien. Dabei sind vor allem Gebiete im westlichen Bereich der Landeshauptstadt betroffen. Zusätzliche Haltepunkte sind auch erforderlich, um im Zuge des demographischen Wandels lange Wege zur nächsten Haltestelle zu vermeiden.
- Der Wabenplan des saarVV ist zu kleinteilig und führt auf vielen regionalen Verbindungen zu hohen Fahrpreisen. Es fehlt an Transparenz, was viele Menschen von der Bus- und Bahnnutzung abschreckt auch aus Angst, unwissentlich einen falschen Fahrschein zu kaufen und ein erhöhtes Beförderungsentgelt zahlen zu müssen.
- Kritisch wurde zudem die aktuelle Erschließung des Stadtzentrums bewertet, da nur wenige Linien an der Johanneskirche und am Hauptbahnhof halten. Dies betrifft auch die östlichen Stadtteile, von wo zudem keine Direktverbindung ins Stadtzentrum besteht. Zudem sind von den äußeren Stadtteilen unabhängig von einer Direkt- oder Umsteigeverbindung die Fahrzeiten gegenüber dem Auto zu lang.
- Die Saarbahn ist ein wichtiger Bestandteil des städtischen und regionalen ÖPNV-Angebots. Die Saarbahn muss zu einem Netz ausgebaut werden, wie es in früheren Planungen vorgesehen war.
- Die Verbesserung des Bus- und Bahnangebots muss zusammen mit Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr erfolgen. Diese bilden zusammen den Umweltverbund und helfen Ressourcen zu sparen sowie Lärm- und Schadstoffemissionen zu senken.

7.14 Zusammenfassende Bewertung

Das aktuelle ÖPNV-Angebot in Saarbrücken bietet eine solide Grundlage, um allen Einwohnern der Landeshauptstadt sowie der angrenzenden Kommunen eine Grundversorgung an Mobilität zu gewährleisten. Weitere Nachfragepotenziale bestehen im Hinblick auf den Freizeitverkehr, welcher in der Stadt Saarbrücken einen vergleichsweise geringen Anteil am ÖV-bezogenen Modal-Split hat. Durch den demografischen Wandel erfährt unter anderem die freizeitbezogene Mobilität von älteren Menschen eine steigende Bedeutung. In diesem Zusammenhang gibt es hinsichtlich der Barrierefreiheit der ÖPNV-Infrastruktur und auch in Bezug auf die Verständlichkeit (Linienetzplan, Tarife, Fahrplan) in Saarbrücken ein Optimierungspotenzial. Hierzu wurden bereits Maßnahmen im Nahverkehrsplan formuliert, wie z. B. die Aufwertung der Fahrgastinformation durch dynamische Anzeigen bei neuen Bussen und die Ausweitung von DFI-Standorten im Busnetz.

Zudem sind Maßnahmen erforderlich, um der sich halbierten Nachfrage nach Bus- und Bahnangeboten von Personen ab dem 18. Lebensjahr entgegenwirken zu können (vgl. Anfang Kapitel 7). Hier sind neben dem Angebot auch Aspekte der Imageaufwertung zu diskutieren, zumal die Gruppe der wahlfreien Nutzer in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird (z. B. durch steigende Führerscheinbesitzquote bei Frauen).

Potenziale sind dabei nicht nur für den öffentlichen Verkehr innerhalb der Stadt Saarbrücken zu suchen. Als Großstadt und Oberzentrum innerhalb der Euroregion SaarLorLux sind auch regionale Verbindungen in diese Region wichtig. Nur 19% der regionalen Pendlerfahrten erfolgen mit dem ÖPNV, dies erscheint weiter ausbaufähig (so beträgt der ÖV-Anteil für die Pendler in der Region Kassel 23%). Neben dem Ausbau des ÖPNV im stadtreionalen Zusammenhang könnte eine bessere Produktprofilierung (z. B. Marketing von Schnellbussen) auch zu höheren Marktanteilen führen. Weiterhin besteht beispielsweise noch Potenzial durch eine bessere Integration der französischen Kommunen in die bestehenden Fahrpläne und Tarife. Hierzu gehören auch die wesentlichen im Nahverkehrsplan genannten Kriterien, welche in enger Abstimmung mit den französischen Akteuren erfolgen sollen:

- Linienführung und Fahrtenangebot inkl. Anschlusssicherung
- regionale Zubringerverkehre zum Grenzverkehr
- spezielle Tarifangebote

Tabelle 20: Stärken und Schwächen des ÖPNV in Saarbrücken

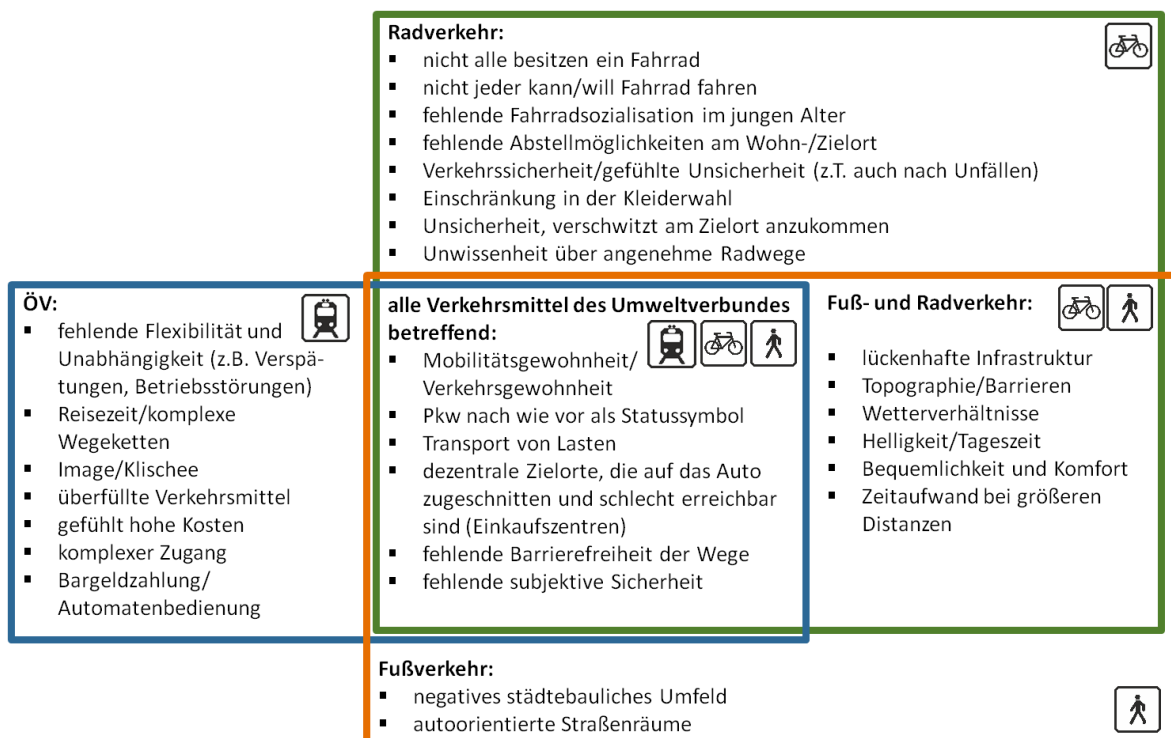
Stärken	Schwächen
+ Saarbahn als wichtige Nord-Südachse im Schienenverkehr	- Saarbahnnetz mit Nord-Süd-Verbindung unvollständig ausgebaut, Vernetzung mit Querachse fehlt
+ dichtes Bedienungsangebot auf Hauptachsen durch Linienüberlagerungen	- Verknüpfung zwischen Bus- und Eisenbahnangeboten; kein zentraler Verknüpfungspunkt im Stadtzentrum
+ ÖPNV-Beschleunigung durch LSA Beeinflussung und Umweltpuren	- fehlende Direktverbindungen ins Stadtzentrum (v. a. aus östlichen Stadtteilen)
+ erste Maßnahmen zum Abbau von Nutzungshemmnissen (z. B. MOBIA-Lotsen)	- uneinheitliches Angebot und intransparenter Tarif in Richtung Frankreich
+ P+R-Anlagen mit kurzen Fahrzeiten ins Stadtzentrum (aber teilweise auch zu geringe Kapazitäten)	- ausbaufähiger ÖPNV-Anteil, v.a. im Freizeit- und Pendlerverkehr
+ aktuelle Fahrgastinformation im Schienenverkehr (Eisenbahn und Saarbahn)	- wechselnde Taktminuten im Eisenbahnverkehr führen zu schlecht merkbarem Angebot
+ Echtzeitinformation für alle Verkehrsmittel über Apps und das Internet	- Nachtbusssystem optimierbar (Umstieg, Tarif)
	- Instandhaltung, Barrierefreiheit und Sicherheit von Bahnhöfen und Haltepunkten
	- Fahrgastinformation im städtischen Busverkehr
	- noch vielfältige Nutzungshemmnisse zur Nutzung des ÖPNV vorhanden (Image, Tarif, Marketing Umweltverbund etc.)
	- Anschlusssicherung zwischen Bussen und zur Saarbahn

8 Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes

Die Gründe, weshalb sich Verkehrsteilnehmer auf einem Weg für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden, können vielfältig sein. Doch welche Faktoren hemmen einen Verkehrsteilnehmer konkret daran, ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen? Um diese Frage genauer beantworten zu können, werden in einer synoptischen Bewertung die wichtigsten Nutzungshemmnisse dargestellt und durch die spezifische Auswertung der Verkehrsbefragung sowie die Befragung von Verbandsvertretern im Rahmen des VEP eingeordnet (eine zusammenfassende Bewertungstabelle befindet sich im Anhang II).

Die einzelnen Hemmnisse wurden verkehrsmittelspezifisch zusammengefasst und geordnet. Im Anhang ist eine ausführliche Darstellung von Nutzungshemmnissen sowie eine Bewertung hinsichtlich der Relevanz für die einzelnen Verkehrsmittel sowie der planerischen Einflussmöglichkeit dargestellt. Die folgende Abbildung stellt die wichtigsten Nutzungshemmnisse je nach entsprechendem Verkehrsmittel des Umweltverbundes dar.

Abbildung 155: Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes im Allgemeinkontext



Quelle: eigene Darstellung

Wie aus Abbildung 155 ersichtlich wird, lassen sich einige Nutzungshemmnisse bestimmten Verkehrsmitteln zuordnen, während andere als Schnittmenge mehrerer angesehen werden können. Große Überschneidungsbereiche gibt es zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Die Nutzungshemmnisse betreffen dabei nicht nur infrastrukturelle Ansätze, sondern auch Themen wie Kommunikation und Service. Einige Barrieren sind leicht abbaubar, andere nur in gewissem Maße und wiederum andere nur mit sehr hohem Aufwand und durch langfristige Planungen und Maßnah-

men. So ist der Aufwand, der bei der Umsetzung ausgewählter geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen entsteht, vergleichsweise gering gegenüber größeren baulichen Maßnahmen, wie z. B. der umfassenden Umgestaltung von öffentlichen Räumen. Auch die Verkehrsgewohnheiten lassen sich nur schwer beeinflussen und verändern. Für einige Nutzungshemmnisse wie für das Wetter oder jahreszeitliche Einflüsse bestehen zudem keine direkten Einflussmöglichkeiten.

Die Abbildung 155 verdeutlicht auch die Vielfalt der Nichtnutzungsgründe für Verkehrsmittel. Zudem sind die Nutzungshemmnisse je nach örtlicher Situation differenziert ausgeprägt – bspw. spielt die Topographie in hügeligen/bergigen Regionen eine wichtige Rolle. Eine generelle und allgemeine Betrachtungsweise der Nutzungshemmnisse ist somit nicht sinnvoll und sollte stets im lokalen Kontext erfolgen. In den folgenden Ausführungen stehen daher Aspekte im Vordergrund, die besonders in Saarbrücken die Verkehrsteilnehmer in der Verkehrsmittelwahl lenken und sie an der Nutzung des Umweltverbundes hindern.

Nutzungshemmnisse im Radverkehr

In Saarbrücken spielen einige Faktoren eine besonders hervorgehobene Rolle: insbesondere die Topographie beeinflusst die Nutzung des Fahrrads und erschwert auch den Weg zu Fuß. Verschiedene Publikationen belegen für die Fahrradnutzung die hemmende Wirkung einer bewegten Topographie. Zwar ist der Bereich der Saarbrücker Innenstadt topographisch weitestgehend uneinflusst, die peripheren Stadtteile weisen jedoch stärkere Steigungstrecken auf, insbesondere abseits der Haupteinfahrstraßen. Der vorhandene Marktboom der Pedelecs könnte sich diesbezüglich positiv auf die zukünftige Fahrradnutzung und Mobilität der Saarbrücker auswirken.

Hinzu kommt, dass sich bisher in der Bevölkerung Saarbrückens keine „Radverkehrstradition“ oder fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt hat. Das zeigt sich z. B. an der in der Verkehrsbefragung ermittelten, deutlich unterdurchschnittlichen Fahrradausstattung (52 %, siehe Kap. 3). Im Hinblick auf den Radverkehr in Saarbrücken kann die fehlende Fahrradkultur und Fahrradsozialisation nutzungshemmend wirken. Letztere stellt besonders für Personen mit Migrationshintergrund ein Hemmnis dar. Der Umstand, dass nicht jeder Fahrrad fahren kann, weil er es als Kind nie gelernt hat, oder fehlende Erfahrung, kann vom Radfahren abhalten. Dem wirken u.a. die Radfahrkurse entgegen, die in Saarbrücken bspw. speziell für Migranten und Migrantinnen schon angeboten werden.

Eine fehlende Radverkehrskultur und eher autoaffine Mobilität spiegelt sich auch an der Radverkehrsinfrastruktur wider. Die Straßenraumgestaltung ist weitgehend am Kfz orientiert und Radverkehrsinfrastrukturen sind noch nicht ausreichend vorhanden. Komfortable Radabstellanlagen an Quell- und Zielorten, die einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten können, sind in Saarbrücken zwar im Innenstadtbereich vorhanden, längst aber noch nicht in ausreichendem oder flächendeckendem Maße in den Stadtteilzentren und dicht bebauten Innenstadtquartieren. Infrastrukturelle Rahmenbedingungen stellen jedoch die Grundlage für das Verkehrsgeschehen vor Ort dar. Fehlende, mangelhafte oder gar gefährliche Verkehrsinfrastrukturen sind daher häufig für Verkehrsteilnehmer einer der Hauptgründe, ein Verkehrsmittel nicht zu wählen.

Nutzungshemmnisse im Fußverkehr

Die Topographie sowie vielfältige Barrieren und vor allem die autogerechte Verkehrsinfrastruktur wirken sich in Saarbrücken hemmend auf den Fußverkehr aus. Trennwirkungen durch Straßen behindern Fußgänger, wenn über lange Straßenzüge hinweg keine Quermöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr angeboten werden und die Straßenränder dicht beparkt sind (siehe Kapitel Fußverkehr, z. B. in Teilen der Dudweiler Straße). Dies beeinträchtigt zudem, ebenso wie zu schmale und schlecht ausgebaute Gehwege, die (subjektive) Verkehrssicherheit. Auch eine fehlende städtebauliche Integration, eine autoaffine Umfeldgestaltung, bspw. bei neuen Nahversorgern oder Fachmärkten mit großen Parkplätzen, kann hemmend auf den Fußverkehr wirken, da Fußgänger das Gefühl bekommen können, nicht erwünscht zu sein.

Für Fußgänger spielt die Attraktivität von Wegeverbindungen eine wesentliche Rolle. Nicht zuletzt werden Kfz-geprägte Straßenräume für Fußgänger und Radfahrer auch aus ästhetischer Sicht und aus Perspektive des Reiseerlebnisses als negativ wahrgenommen. Hierzu gehören neben den oben bereits beschriebenen Mängeln an Querungshilfen und dicht beparkten Straßenrändern auch die Breite von Gehwegen und Radinfrastruktur sowie die Barrierefreiheit. Sie bestimmen das Sicherheitsgefühl von Fußgängern und Radfahrern. Zusätzlich wirken sich Ausstattungsmerkmale wie Straßenbegrünung und Verweilmöglichkeiten positiv auf den Wahrnehmung eines Straßenabschnitts aus. Sie bieten einen Anreiz zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu wählen. Einige Fußwegeverbindungen in Saarbrücken weisen dabei, sowohl städtebaulich als auch im Hinblick auf die subjektive Sicherheit, teils größere Mängel auf. Diese resultieren bspw. aus den vielen stark Kfz-geprägten Straßenräumen, dunklen Kolonnaden (z. B. Kaiserstraße), wenigen attraktiven Verweilmöglichkeiten entlang der Verkehrsachsen und einigen eher abweisend wirkenden Seitenraumgestaltungen (siehe Kapitel 5 Fußverkehr).

Ein besonderer Aspekt, der in Zukunft eine wachsende Bedeutung gewinnen wird, ist die Barrierefreiheit. Diese ist in Saarbrücken zwar an einigen zentralen Punkten des Stadtgebiets bereits gegeben, ist aber in weiten Teilen wichtiger Fußwegeachsen ausbaufähig. Fehlende Barrierefreiheit kann somit einen Aspekt darstellen, der das Zurücklegen bestimmter Wegeverbindungen nicht nur hemmt, sondern für mobilitätseingeschränkte Personen sogar unmöglich macht.

Nutzungshemmnisse im ÖV

Die Barrierefreiheit spielt auch bei der Nutzung des ÖV eine bedeutende Rolle. In Saarbrücken mangelt es insbesondere im Eisenbahnverkehr an der Zugänglichkeit für Mobilitätseingeschränkte. Nur einige Bahnhöfe – bspw. Hauptbahnhof, Brebach und Burbach-Mitte – sind unter anderem für Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe zugänglich (siehe Kapitel 7 ÖPNV).

Neben der Barrierefreiheit ist die allgemeine Gestaltung der Haltestellen des ÖV ein wichtiges Qualitätsmerkmal – bzw. im negativen Fall ein Nutzungshemmnis. Als Mangel fallen an den Saarbrücker Bahnhöfen neben der oft fehlenden Barrierefreiheit die schlechte Instandhaltung und die mangelnde Aufenthaltsqualität auf (siehe Kapitel 7 ÖPNV). Die Bahnhöfe wirken wenig einladend, das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wird hierdurch negativ beeinflusst. Beispiel hierfür ist der Bahnhof Dudweiler, der besonders durch seine Ausstattungs- und Gestaltungsmängel auffällt.

Der ÖPNV steht als Angebot des Umweltverbunds vor allem in Konkurrenz zum MIV. Hier kann das Reisezeitverhältnis zum einem Hemmnis werden, wenn mit dem Auto für dieselbe Strecke eine deutlich kürzere Reisezeit möglich ist, weil eine Buslinie durch zusätzliche Erschließungsfunktionen einen Umweg fährt. Zudem ist es im ÖPNV nicht möglich allen Wünschen nach Direktverbindungen nachzukommen. Umstiege sind auch in einem hochwertigem ÖPNV-Angebot unvermeidbar, bergen aber Nutzungshemmnisse wie verpasste Anschlüsse in Folge von Verspätungen oder einer mangelhaften Abstimmung zwischen den Fahrern. In diesem Zusammenhang kann auch ein dichter Takt helfen Nutzungshemmnisse abzubauen. Je dichter ein Angebot desto geringer ist der zeitliche Verlust durch einen verpassten Anschluss und desto mehr Gelegenheits- und Nichtnutzern kann eine spontanere Bus- und Bahnnutzung ohne genaue Fahrplankenntnisse ermöglicht werden.

In Bezug auf die ÖV-Nutzung können ein unübersichtliches Netz und ein komplexes Tarifsysteem zu Unsicherheit und Angst vor Überforderung („Habe ich das richtige Ticket?“) führen. Insbesondere die Angst vor ungewolltem Schwarzfahren schreckt Nicht- und Gelegenheitsnutzer ab. Dies gilt für ältere sowie ortsfremde Personen und erschwert für ÖV-Gelegenheitskunden die Nutzung. Zudem wird häufig der als subjektiv zu hoch empfundene Ticket-Preis angemerkt.

Insbesondere für die mittleren und älteren Bevölkerungsgruppen gibt es in Saarbrücken noch ein deutliches Steigerungspotenzial hinsichtlich der ÖV-Nutzung (siehe Kapitel 7 ÖPNV). Gerade Senioren und Seniorinnen in den peripheren Stadtteilen, die nicht mehr sicher Auto fahren können, sind für ihre selbstständige Mobilität auf einen einfach nutzbaren ÖPNV angewiesen. Der Einsatz der Mobia-Mobilitätspaten ist diesbezüglich ein richtiger Ansatz, der allerdings noch weiter ausgebaut werden könnte. Durch die unverbindlichen Angaben von Standort und Zeitpunkt vieler Mobia-Angebote können sich Nutzer aktuell noch nicht verbindlich auf die Verfügbarkeit dieser Hilfe verlassen.

Fazit

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Nutzer eines Verkehrsmittels die Hemmnisse in der Regel geringer einschätzen als Nichtnutzer. Da in Saarbrücken allerdings einige Nichtnutzer, v. a. im Bezug zum Radverkehr, vorhanden sind, müssen Aufklärungsarbeit und Kampagnen dafür sorgen, die Nutzungshemmnisse in Saarbrücken zu relativieren. Zudem existieren aktuelle Entwicklungen, die positiv auf die Nutzung des Umweltverbundes wirken können. Dazu gehören sowohl neue technische Entwicklungen wie Smartphones und Pedelecs, die die Nutzung erleichtern, als auch Veränderungen von Mentalität und Lebensstil, wie ein steigendes Gesundheitsbewusstsein oder die Betrachtung des Fahrrads als neues Statussymbol. Das Kapitel zeigt, dass es je nach Personengruppe vielfältige Hemmnisse für die Nutzung des Umweltverbundes geben kann. Einige können nicht oder kaum angegangen werden (z. B. Unsicherheit bis hin zur Traumatisierung nach Unfällen oder Zwischenfällen), andere können jedoch durchaus planerisch mitgedacht bzw. konkret mit Maßnahmen angegangen werden. Wichtig wird dabei sein, die möglichen Nutzungshemmnisse integriert bei der Maßnahmenentwicklung mitzudenken. Dies wird Aufgabe der Maßnahmenkonzeption sein.

9 Analysen zum Kfz-Verkehr sowie zum Straßennetz

Aus der Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010 geht hervor, dass der motorisierte Individualverkehr mit 56% den mit Abstand größten Verkehrsanteil am Modal Split stellt. In diesem Kapitel wird daher der Straßenverkehr ausführlich beschrieben und analysiert. Neben der Beschreibung des vorhandenen Straßennetzes und den darauf vorherrschenden Verkehrsstärken, wird zudem auf die stadträumliche Verträglichkeit der Stadtstraßen eingegangen.

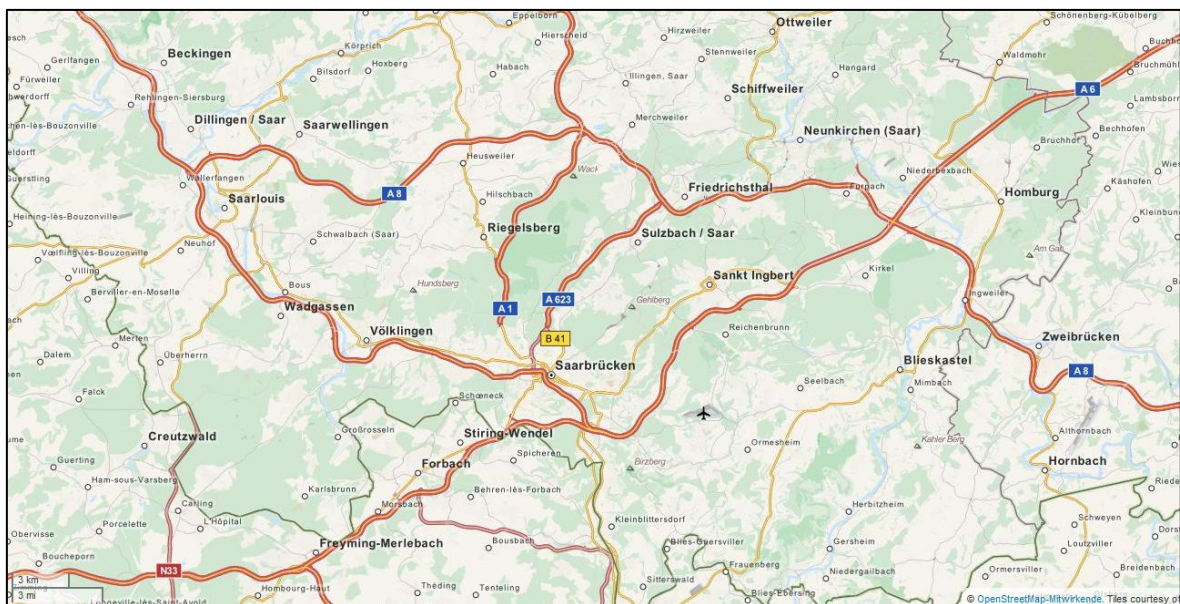
9.1 Vorhandenes Straßennetz

In dem folgenden Abschnitt wird das Straßennetz der Landeshauptstadt Saarbrücken vorgestellt, das eine wesentliche Grundlage für die weiteren Analysen und Szenarien darstellt. Nach einer kurzen Einordnung der Stadt in das regionale und überregionale Gefüge, folgt eine Analyse des städtischen Hauptstraßennetzes mit einem besonderen Blick auf die Situation in der Innenstadt. Da das Straßennetz gleichzeitig die Netzgrundlage für den Wirtschaftsverkehr bildet, dieser jedoch in einer separaten Analyse betrachtet wird, wird hierfür auf das Kapitel 11 verwiesen.

9.1.1 Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz

Die Landeshauptstadt Saarbrücken verfügt über eine gute überregionale und regionale Anbindung mit dem Kfz (vgl. Abbildung 156).

Abbildung 156: überregionale und regionale Anbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die A620 verläuft als Stadtautobahn direkt an der Saar durch die Innenstadt und übernimmt aufgrund der Anschlussstellen auch eine stadtteilverbindende Funktion. Zusätzlich bestehen Auto-

bahnanschlüsse an die A1 und die A623 im Norden sowie die A6 im Südosten, sodass 14 von insgesamt 20 Stadtteilen eine unmittelbare Anbindung an eine Autobahn besitzen. Hinzu kommen mehrere Bundes- und Landesstraßen, welche die Stadt mit den überregionalen Achsen und der Region verknüpfen. Saarbrücken verfügt damit trotz seiner Randlage im Bundesgebiet über eine insgesamt sehr gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz (vgl. Kapitel 9.1.2).

Die nachstehende Tabelle zeigt exemplarisch Reisezeiten und Entfernungen von Saarbrücken zu überregionalen und regionalen Zielen (vgl. Kapitel 2.3).

Tabelle 21: Reisezeiten und Distanzen ausgewählter Ziele zur Landeshauptstadt Saarbrücken

	Ort/Ziel	Reisezeit in Min.	Entfernung in km
Überregional	Luxemburg, Stadt	70	103
	Trier	65	99
	Frankfurt a. M.	115	185
	Mannheim	84	134
	Straßburg (F)	81	119
	Koblenz	116	200
	Nancy (F)	84	122
Regional	Saarlouis	25	27
	Zweibrücken	29	40
	Saargemünd (F)	27	21
	St. Wendel	37	42
	Kaiserslautern	48	70

Quelle: eigene Darstellung, Basis Google Maps/Earth 2014

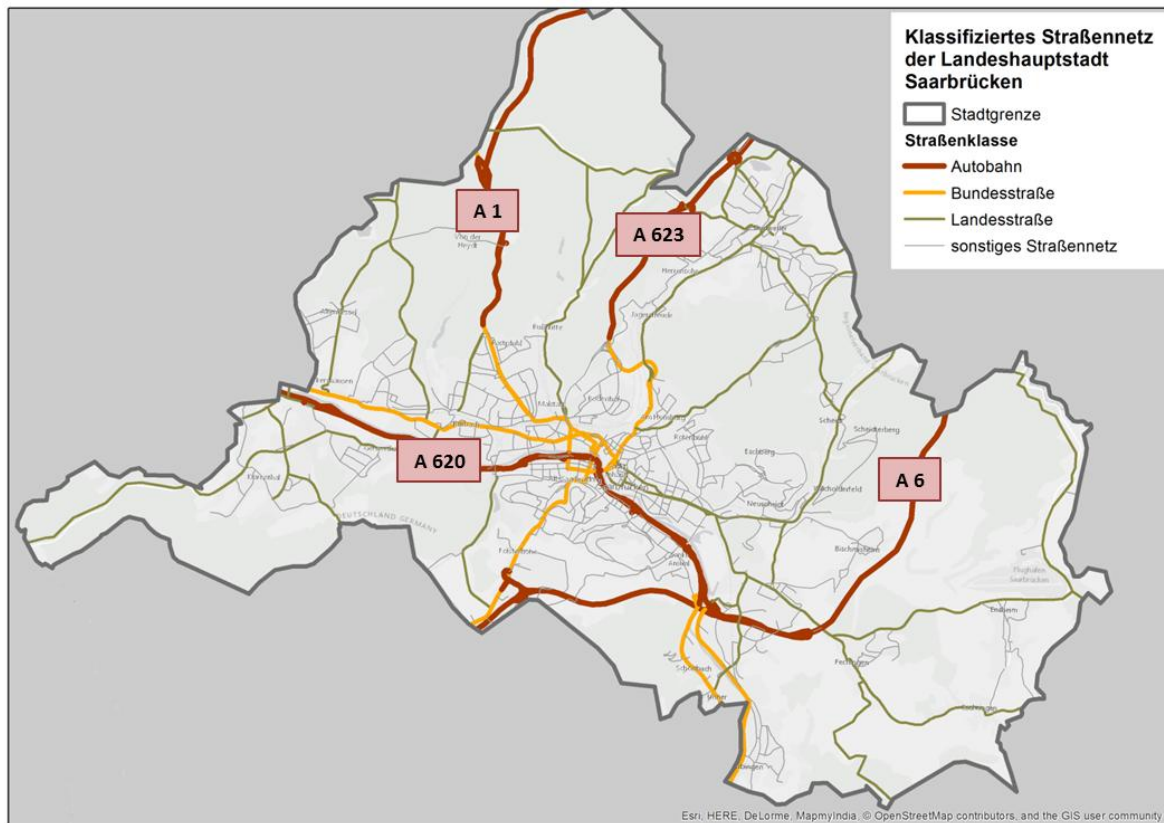
9.1.2 Städtisches Hauptstraßennetz

Das städtische Straßennetz von Saarbrücken besitzt insgesamt eine Länge von ca. 720 km, wobei rund 60 km davon auf Bundesautobahnen entfallen und sich die übrigen rund 660 km in der Baulast der Landeshauptstadt befinden. Das Straßennetz lässt sich somit wie folgt klassifizieren:

- Bundesautobahn: 60 km
- Bundesstraße: 41 km
- Landesstraße: 60 km
- Städtische Straßen: 559 km

In der nachstehenden Abbildung 157 ist das klassifizierte Straßennetz auf der Grundlage des Verkehrsmodells abgebildet. Gemäß der „Vereinbarung zur Abstufung von nicht mehr fernverkehrsrelevanten Bundesstraßen“ aus dem Jahr 2012 werden bis voraussichtlich Ende 2015 rund 28 km der Bundesstraßen zu Landesstraßen herabgestuft. Dies betrifft die B40 und einen Teilverlauf der B51 im östlichen Stadtgebiet der Landeshauptstadt.

Abbildung 157: klassifiziertes Straßennetz der Landeshauptstadt Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung auf Basis Verkehrsmodell LH Saarbrücken

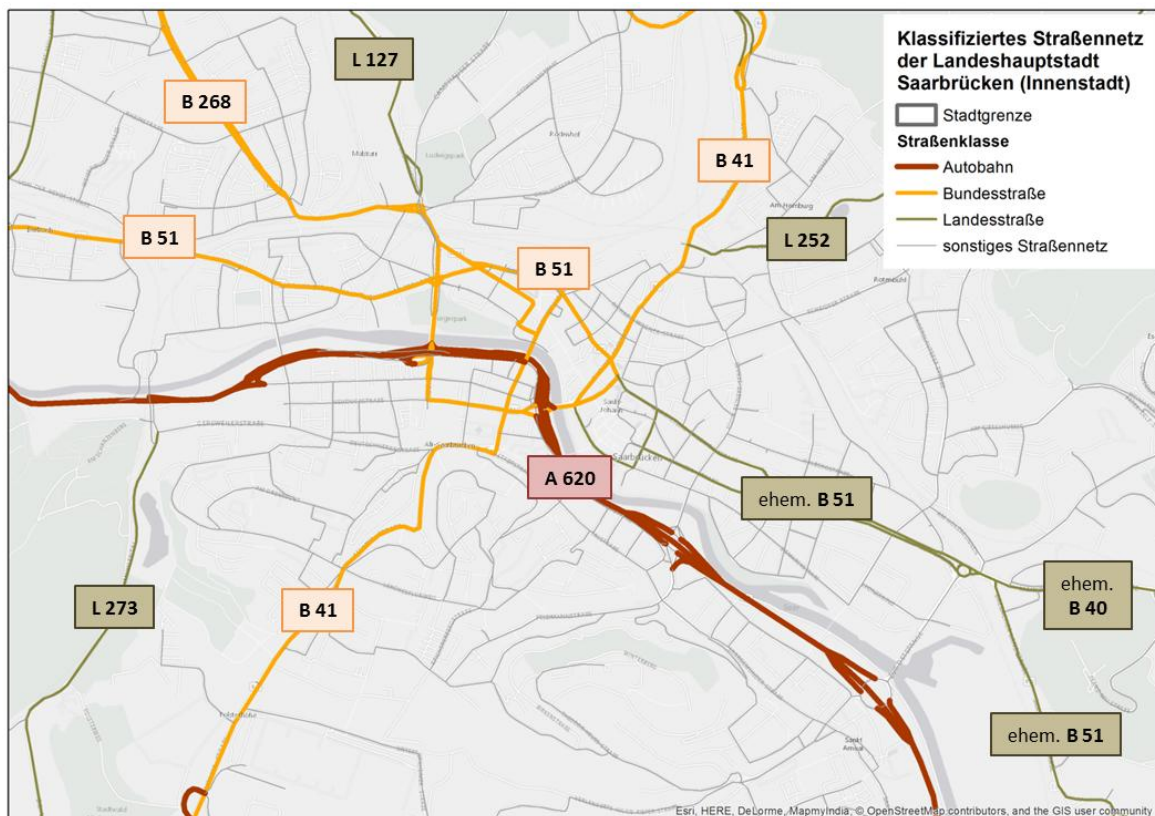
Ein prägendes Element im Saarbrücker Straßennetz ist der Verlauf der **A620** mitten durch die Innenstadt. Die „Stadtautobahn“ bildet das Rückgrat des Straßennetzes, da dort sowohl die städtischen, regionalen als auch die überregionalen Anbindungen zusammenlaufen (vgl. Abbildung 158). Gleichzeitig wird durch die parallele Verkehrsführung der A620 zur Saar die Trennwirkung des Flusses zusätzlich verstärkt. Zur Überwindung dieser Barrieren gibt es in der Landeshauptstadt mehrere Brücken, an denen der Kfz-Verkehr gebündelt wird. Zu den wichtigsten Saarquerungen gehören die Ostspange, welche die B40 an die A620 anbindet, und die Westspange, die über die B268 und die Camphauser Straße die Verbindung zwischen der Stadtautobahn und den Autobahnen 1 und 623 herstellt. Darüber hinaus bieten die Wilhelm-Heinrich-Brücke und die Bismarckbrücke direkte Anbindungen der A620 an die Innenstadt auf beiden Seiten der Saar.

In der Abbildung 158 ist der Verlauf der wesentlichen Verkehrsachsen durch die Innenstadt von Saarbrücken dargestellt. Abgesehen von der Stadtautobahn handelt es sich dabei zusammengefasst um die folgenden (Bundes)Straßen:

- Die **B51** als Ost-West-Verbindung über den Straßenzug :
Breite Straße – St. Johanner Straße – Kaiserstraße – Großherzog-Friedrich-Straße. Im weiteren Verlauf von der Mainzer Straße über die Brebacher Landstraße wird sie bis Ende 2015 zur Landesstraße herabgestuft.
- Die **B268** kommt aus Richtung Lebach/A1 und führt über die Lebacher Straße - Westspange bis zur A620.

- Die **B41** als Nord-Süd-Verbindung, verläuft auf der Metzger Straße aus Frankreich kommend über die Dudweilerstraße bis zum Anschluss an die A623;
- Die **B40** verläuft aus Nordwesten (St. Ingbert) über die Ostspange bis zum Anschluss an die A620 und wird bis Ende 2015 zur Landesstraße herabgestuft.
- Die **Camphauser Straße** ist die zweite Verbindung zwischen der A623 und der A620, wobei sie im Gegensatz zur B41 westlich über die Westspange zur Stadtautobahn führt.

Abbildung 158: Haupt- und Nebenstraßennetz der Landeshauptstadt Saarbrücken



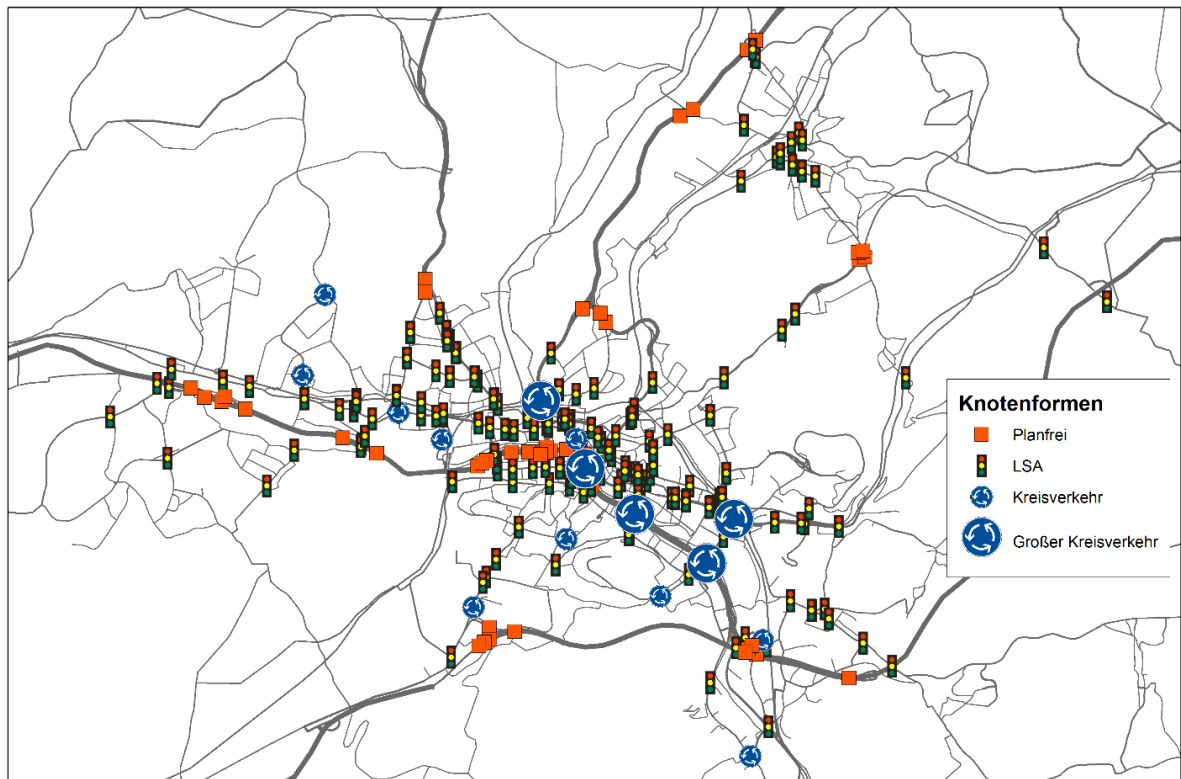
Quelle: eigene Darstellung auf Basis Verkehrsmodell LH Saarbrücken

Die aufgeführten Bundesstraßen werden durch eine Reihe von Landesstraßen ergänzt, die v. a. die Umlandgemeinden mit der Landeshauptstadt verknüpfen. Als Verbindung in Richtung Süden/Frankreich ist die L 273 (Deutschmühlental) zu nennen, während im Norden v. a. die L 127 (Neuhauser Straße) und die L 125 (Sulzbachtalstraße) mit ihrem parallel zur A623 liegenden Verlauf für eine gute regionale Anbindung sorgen. Die Sulzbachtalstraße bildet zudem eine Direktverbindung von Dudweiler in die Innenstadt Saarbrückens. Die Anbindung der außerhalb des Stadtzentrums gelegenen Universität des Saarlandes im Nordosten wird einerseits über die L252 aus Richtung Saarbrücken und andererseits aus Richtung Norden (A623) und Westen (A6) über die L 126 gewährleistet. Darüber hinaus verbindet die L270 Nachbarorte wie Püttlingen und Riegelsberg mit dem Westen der Landeshauptstadt.

Knotenformen

Im Stadtgebiet von Saarbrücken sind alle Knotenpunktformen vorzufinden, wenngleich im innerstädtischen Bereich die Kreuzungen oftmals mit Lichtsignalanlagen ausgestattet sind. Die nachstehende Abbildung verdeutlicht die Knotenformen:

Abbildung 159: Knotenformen im Stadtgebiet von Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage LH Saarbrücken

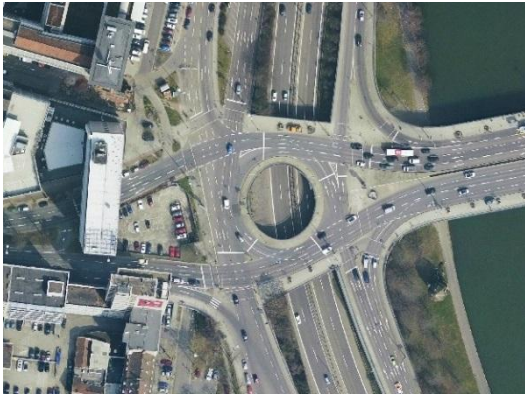
Auffällig sind die Knotenpunkte in Form von großen Kreisverkehren, die meist vollsignalisiert sind und sich durch eine komplexe Verkehrsführung auszeichnen. Dadurch werden sie für die Verkehrsteilnehmer schwer erfassbar und gehören – auch aufgrund der Radverkehrs- und Fußgängerführung – zu den Unfallhäufungsstellen in Saarbrücken. Abgesehen von den Aspekten der Verkehrsführung und –sicherheit, stellen solche großen Kreisverkehre oftmals ein trennendes Element dar, das eine städtebauliche Einbindung schwierig gestaltet und zusätzlich einen hohen Flächenverbrauch aufweist.

Die fünf großen Kreisverkehre in der Landeshauptstadt sind:

- **Ludwigskreisel** in Malstatt nördlich der Bahnstrecke (Westspange, B268)
- **Wilhelm-Heinrich-Kreisel** in Alt-Saarbrücken (B41)
- **Bismarckkreisel** in St. Arnual/ Alt-Saarbrücken mit Anschluss an die Bismarckbrücke
- **Verteilerkreisel** St. Arnual südlich der Saar
- **Kreisverkehr an der Mainzer Straße / Ostspange** in St. Johann (B51, B40).

Von diesen großen Kreisverkehren dienen drei der Verkehrsbündelung und -verteilung über die Stadtautobahn und Saar. Die nachstehenden Luftbilder in Abbildung 160 verdeutlichen den Aufbau und die Komplexität dieser großen Kreisverkehre anhand des Wilhelm-Heinrich-Kreisels (linkes Foto) und des Ludwigskreisels (rechtes Foto).

Abbildung 160: Große Kreisverkehre



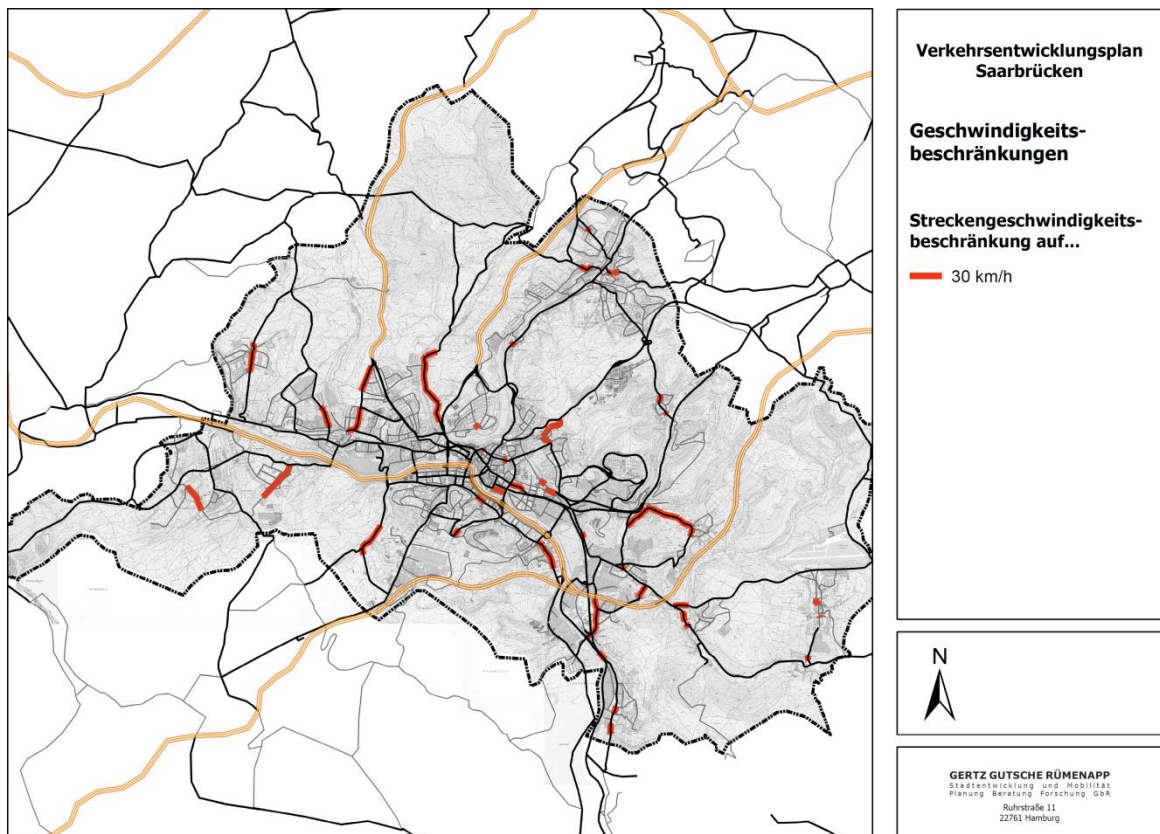
Quelle: Stadt Saarbrücken

Neben den großen Kreisverkehren gibt es auch eine Vielzahl von kleinen Kreisverkehren (Abbildung 159) sowie von vorfahrts- und lichtsignalanlagengeregelten Kreuzungen.

9.1.3 Geschwindigkeiten und Erreichbarkeiten im Straßennetz

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Saarbrücker Stadtstraßennetz liegt entsprechend der bundeseinheitlichen Regelung der StVO in der Regel bei 50 km/h. Auf einer Reihe von Hauptverkehrsstraßen sind jedoch auch Streckengeschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h angeordnet (vgl. Abbildung 161).

Abbildung 161: Streckengeschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h



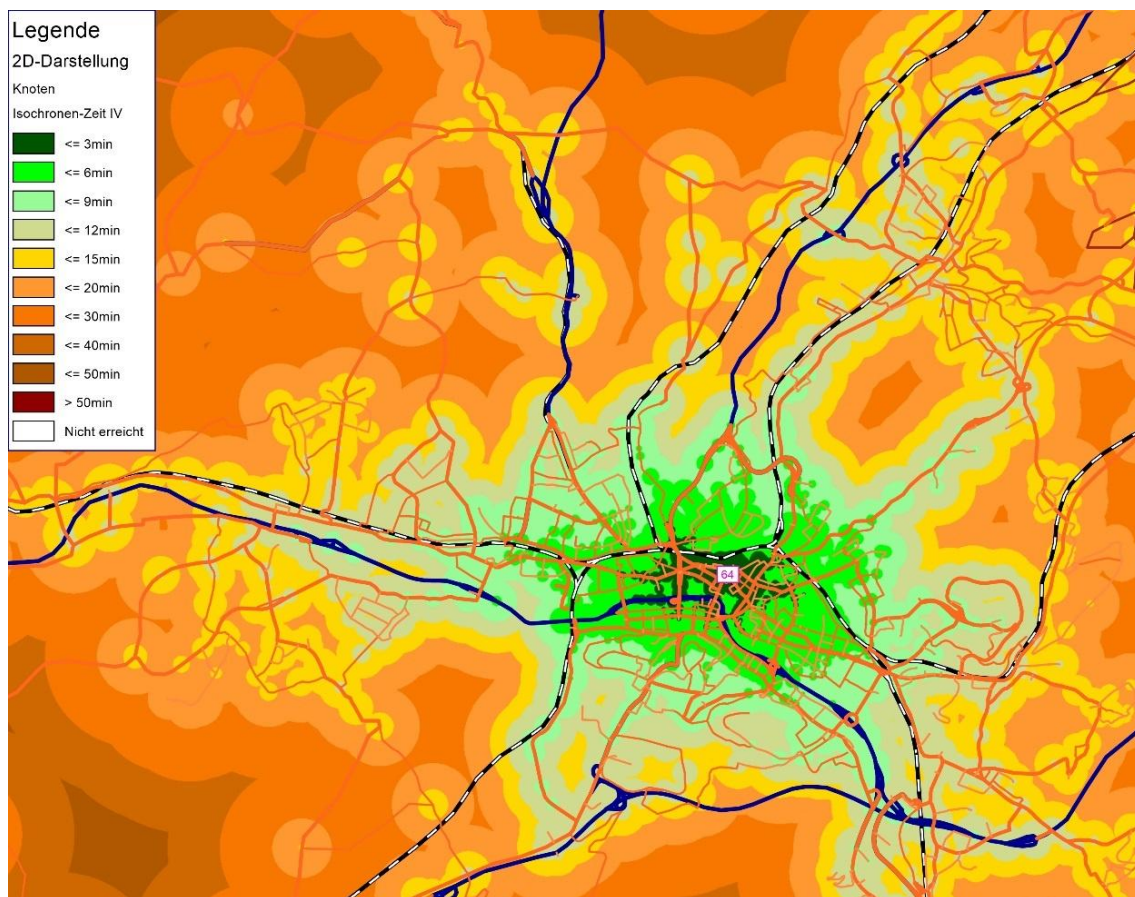
Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Hierbei handelt es sich zum Teil um relativ kurze Abschnitte vor Schulen und Kindergärten. Darüber hinaus gibt es jedoch auch einige längere Streckenabschnitte, insbesondere im Zuge von engeren Ortsdurchfahrten bzw. umfeldsensiblen Bereichen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt ist (z. B. Alleestraße in Altenkessel, Pfaffenkopfstraße, Geisberg, Bühler Straße in Güdingen).

In den Wohngebieten sind nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen eingerichtet. Einige Wohnstraßen sind auch als ‚Verkehrsberuhigte Bereiche‘ angelegt.

Ausgehend von den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Saarbrücken Erreichbarkeitsberechnungen für den Kfz-Verkehr durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Berechnungen zeigen, dass die Erreichbarkeiten mit dem PKW als sehr gut bezeichnet werden können, da – außerhalb der Spitzenzeiten - das gesamte Stadtgebiet von Saarbrücken max. 15 Minuten von der Innenstadt entfernt ist (vgl. Abbildung 162). Für eine Großstadt werden dabei auf einzelnen Relationen vergleichsweise hohe Reisegeschwindigkeiten mit mehr als 40 km/h erreicht. Dies hat zur Folge, dass die Bewohner der Landeshauptstadt ihrerseits nicht nur die Innenstadt, sondern auch am Stadtrand gelegene Ziele wie die Universität des Saarlandes oder größere Verbrauchermärkte (z. B. Globus, Saarbaser) gut erreichen können.

Abbildung 162: Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Saarbrücken mit dem PKW

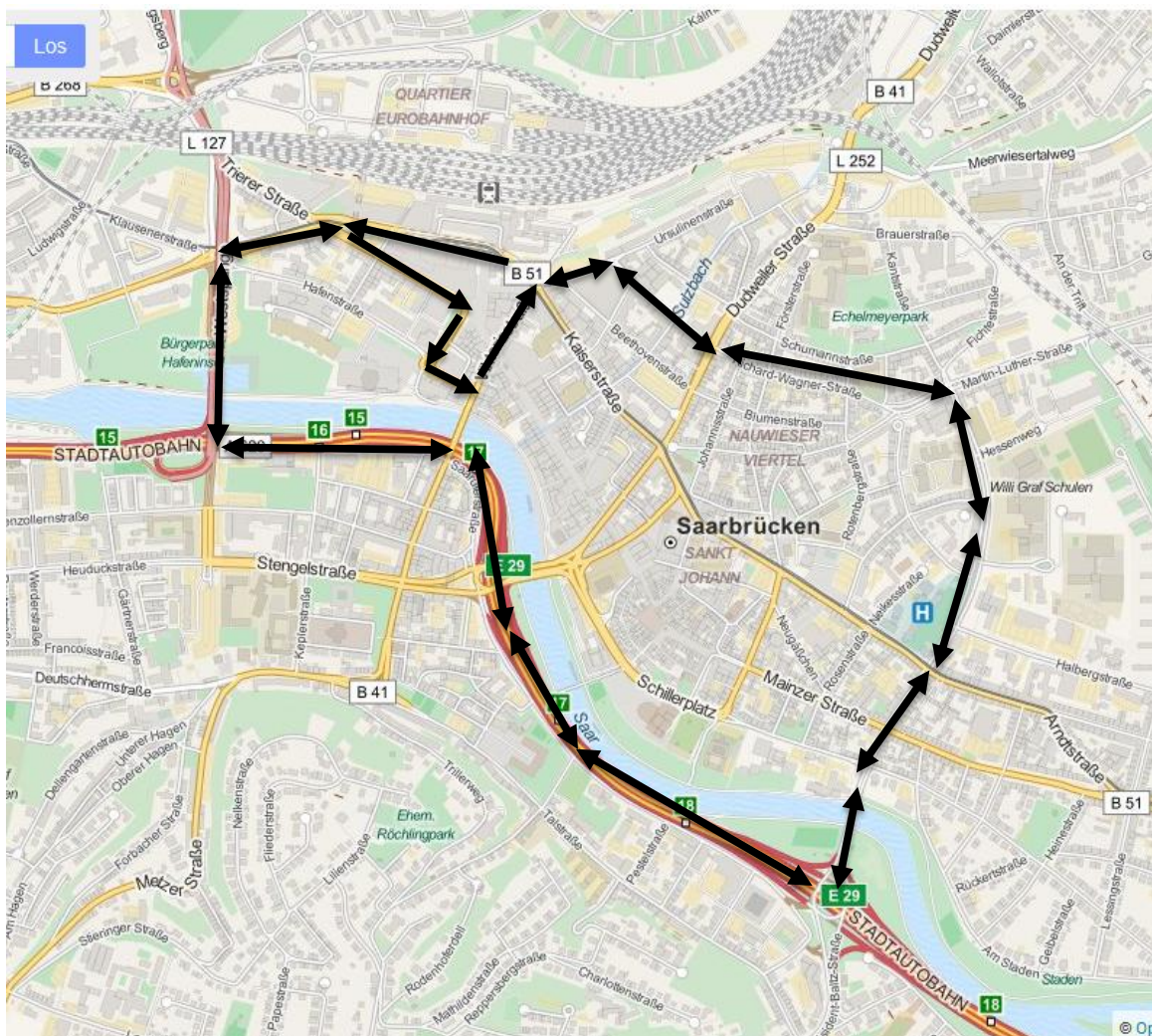


Quelle: eigene Darstellung, Verkehrsmodell der LH Saarbrücken

9.1.4 Verkehrsführung in der Innenstadt

Zur Führung und Bündelung des Kfz-Verkehrs in der Saarbrücker Innenstadt ist der sogenannte „Cityring“ definiert und beschildert worden. Mit diesem sollen Durchgangsverkehre um die Innenstadt herumgeführt werden und Zielverkehre auf die Erschließungsstraßen zu den jeweiligen Zielen in der unmittelbaren Innenstadt bzw. den benachbarten Innenstadtrandlagen weitergeleitet werden. Da der Cityring insbesondere auch die Orientierung für ortsfremde Verkehrsteilnehmer erleichtern soll, ist er neben seiner eigenen Ausschilderung mit dem Parkleitsystem zu den wichtigen Stellplatzanlagen im Innenstadtbereich verknüpft sowie mit einem Hotelleitsystem ausgestattet.

Abbildung 163: Cityring Saarbrücken



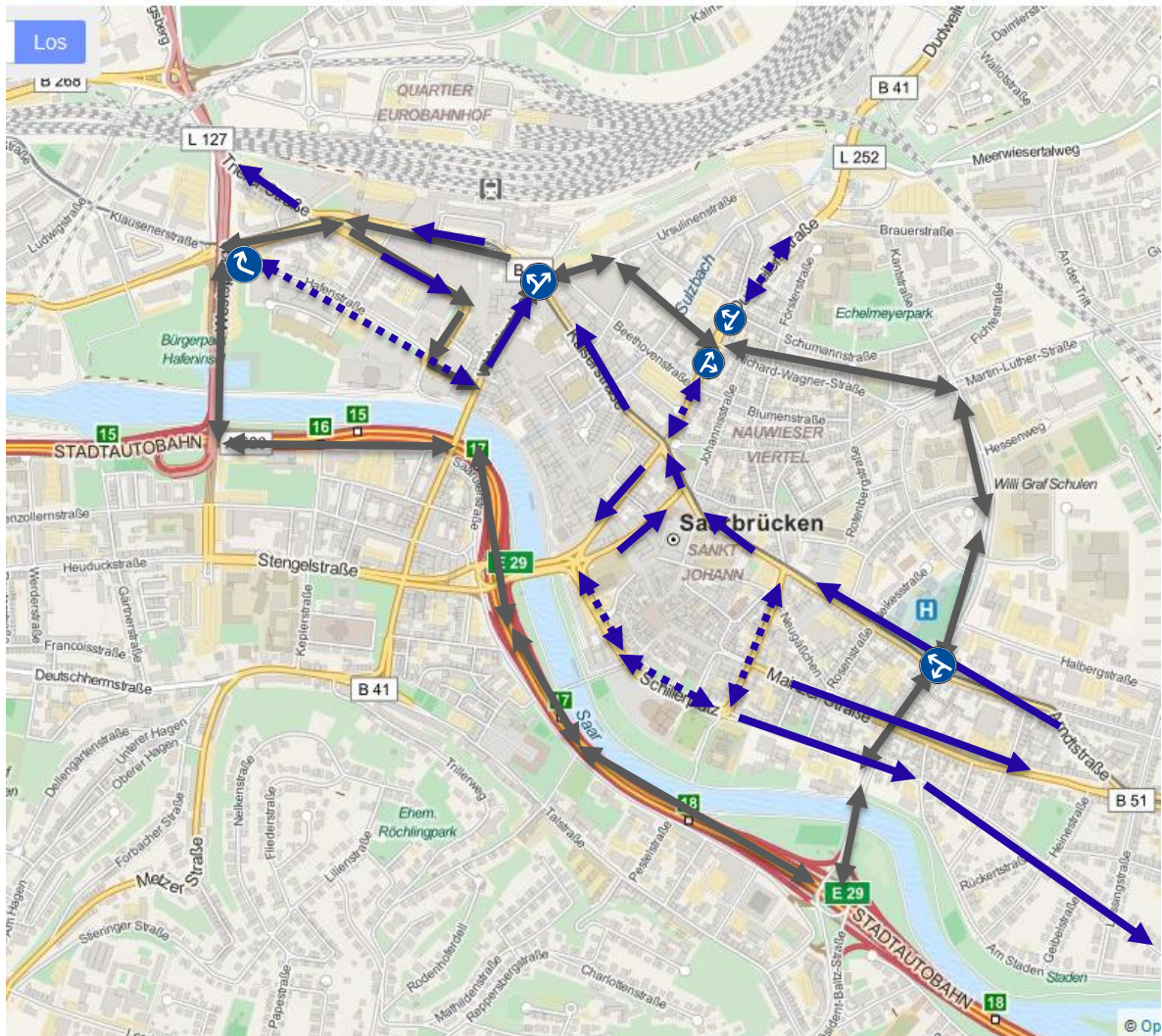
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Der Cityring wird im Wesentlichen durch die folgenden Straßenzüge gebildet (vgl. Abbildung 163): Westspange, Tunnel Bahnhofsvorplatz bzw. Trierer Straße/Viktoriastraße (beide jeweils im Einrichtungsverkehr), Richard-Wagner-Straße, Egon-Reinert-Straße/Paul-Marien-Straße/ Bismarckbrücke und die Stadtautobahn A620 (zwischen Bismarckbrücke und Westspange). Während er somit im westlichen Teil den zentralen Innenstadt- und Einkaufsbereich sehr eng umfasst bzw. durchfährt, ist er im nördlichen und östlichen Teil doch weiter von diesem abgerückt. Im südli-

chen Abschnitt über die Stadtautobahn A620 liegt er sogar auf der anderen Seite der Saar, wodurch der Bezug zur eigentlichen Innenstadt weniger gut erkennbar ist.

Die Wahrnehmung und Nutzung des Cityrings als Ring um die Innenstadt wird zudem durch die zahlreichen Einbahnstraßen und Abbiegeverbote auf den Hauptrouten im eigentlichen Innenstadtbereich erheblich erschwert (vgl. Abbildung 164). So ist beispielsweise aus Richtung Norden von der Dudweiler Straße bzw. aus Richtung Osten von der Großherzog-Friedrich-Straße kein Abbiegen auf den nordöstlichen Cityring möglich.

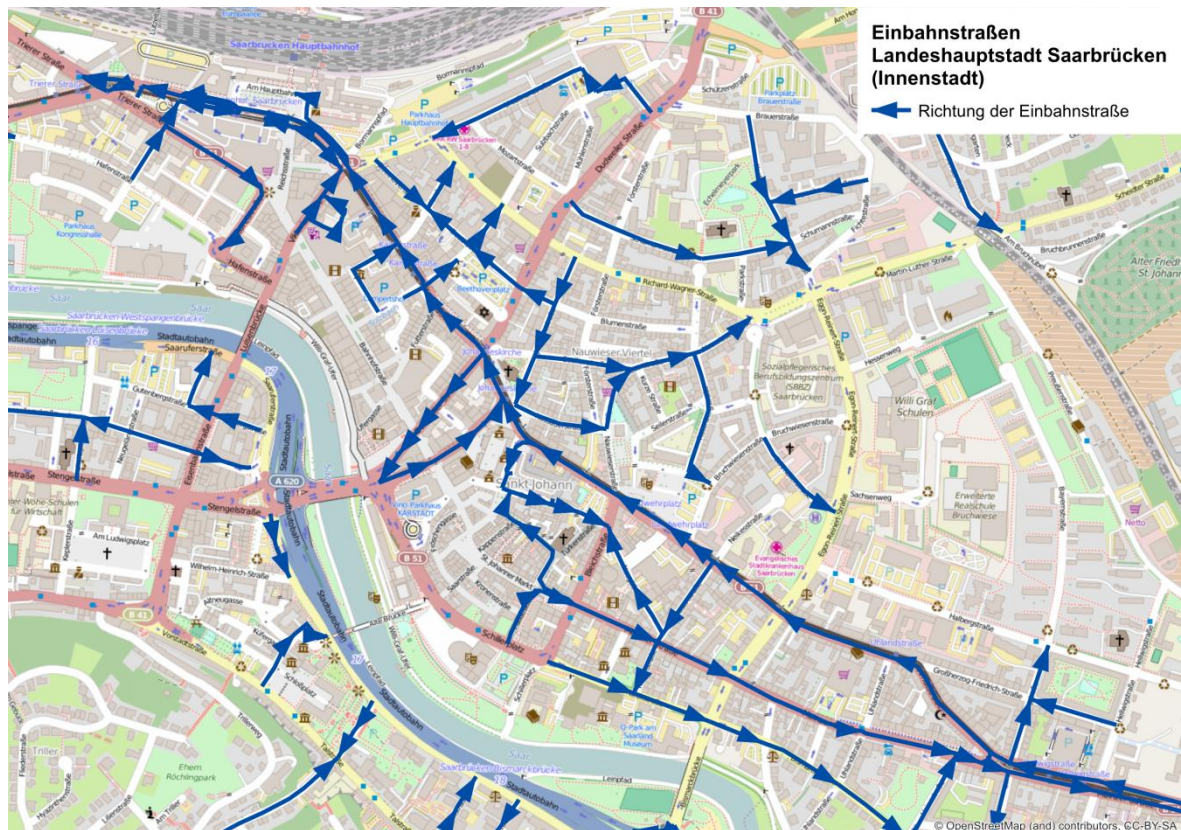
Abbildung 164: wichtige Abbiegeverbote und Einbahnstraßen in der Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Das Einbahnstraßensystem und die damit verbundenen Abbiegeverbote erschweren auch generell die Orientierung im Innenstadtbereich deutlich und führen teilweise zu erheblichen Umwegfahrten (vgl. Abbildung 165). Das System ist zudem wenig fehlerfreundlich gegenüber den Verkehrsteilnehmern, da ein Verpassen der „richtigen“ Zufahrtsstrecke zum Zielpunkt zu zusätzlichen Umwegen führt.

Abbildung 165: Einbahnstraßen in der Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Insbesondere auf den mehrspurigen Streckenabschnitten auf dem Cityring sowie den Haupttrouen durch die Innenstadt ist dabei bereits im Vorlauf zu den Knotenpunkten ein rechtzeitiges Einordnen erforderlich. Trotz der oftmals vorhandenen fahrspurfeinen Wegweisung (vgl. Abbildung 166) sind verhältnismäßig oft fehlerhaftes Einordnen und verspätete Spurwechsel in den eigentlichen Knotenbereichen zu beobachten. So konnten beispielsweise in der Nachmittagsspitzenstunde am Ausgang des Tunnels Bahnhofsvorplatz in fast jedem Ampelumlauf entsprechende Störungen beobachtet werden (s. Abbildung 167). Diese Störungen auf mehreren Fahrspuren wirken sich dann zum Teil verhältnismäßig schnell auf größere Knoten- bzw. Netzbereiche aus.

Abbildung 166: Fahrspurfeine Wegweisung (Betzenstraße)

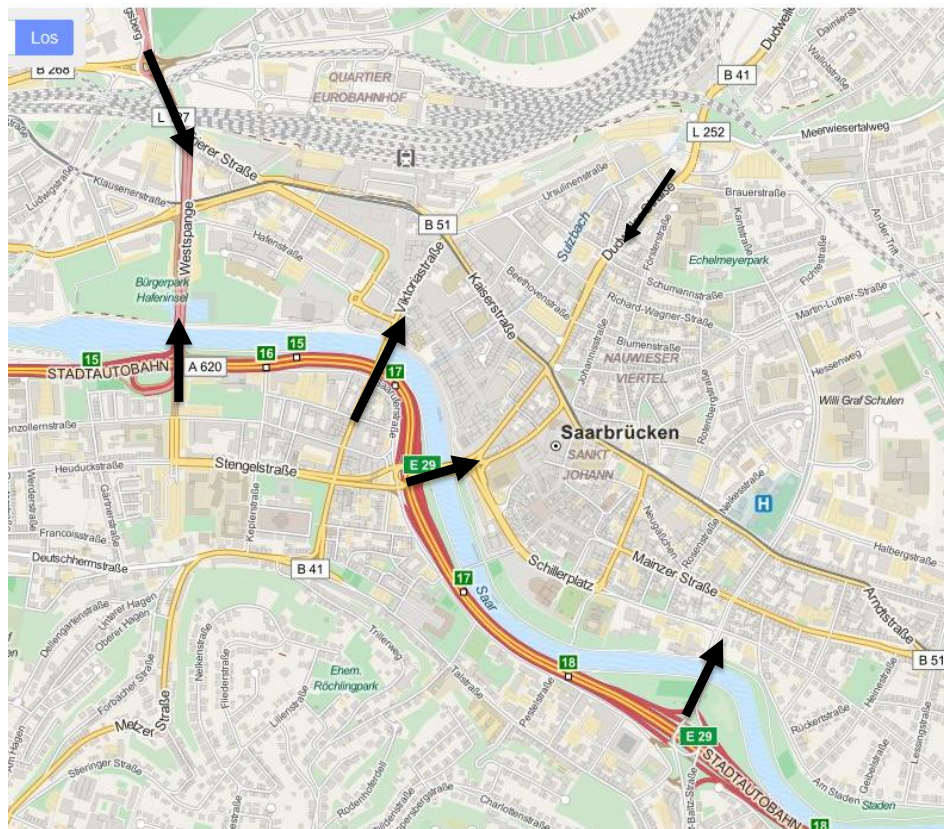


Abbildung 167: Tunnelausfahrt Bahnhofsvorplatz



Die dargestellten Verkehrsregelungen sowie die eingeschränkte Wahrnehmbarkeit und Nutzbarkeit des Cityrings führen dazu, dass der zentrale Innenstadtbereich in der Realität von den Verkehrsteilnehmern vorrangig kammartig bzw. stichtartig von der Stadtautobahn sowie von den wichtigen Zulaufstrecken aus dem Norden (Ludwigskreisel, Dudweiler Straße) angefahren wird (vgl. Abbildung 168). Das Einbahnstraßensystem in der Innenstadt führt aber auch hierbei zu teilweise erheblichen Umwegfahrten sowie zu der Notwendigkeit, insbesondere auf der Stadtautobahn die „richtige Ausfahrt zu treffen“. Letzteres gestaltet sich vor allem bei starkem Verkehrsaufkommen und für Ortsunkundige durchaus schwierig.

Abbildung 168: Kammartige Erschließung der Innenstadt von der A620 aus



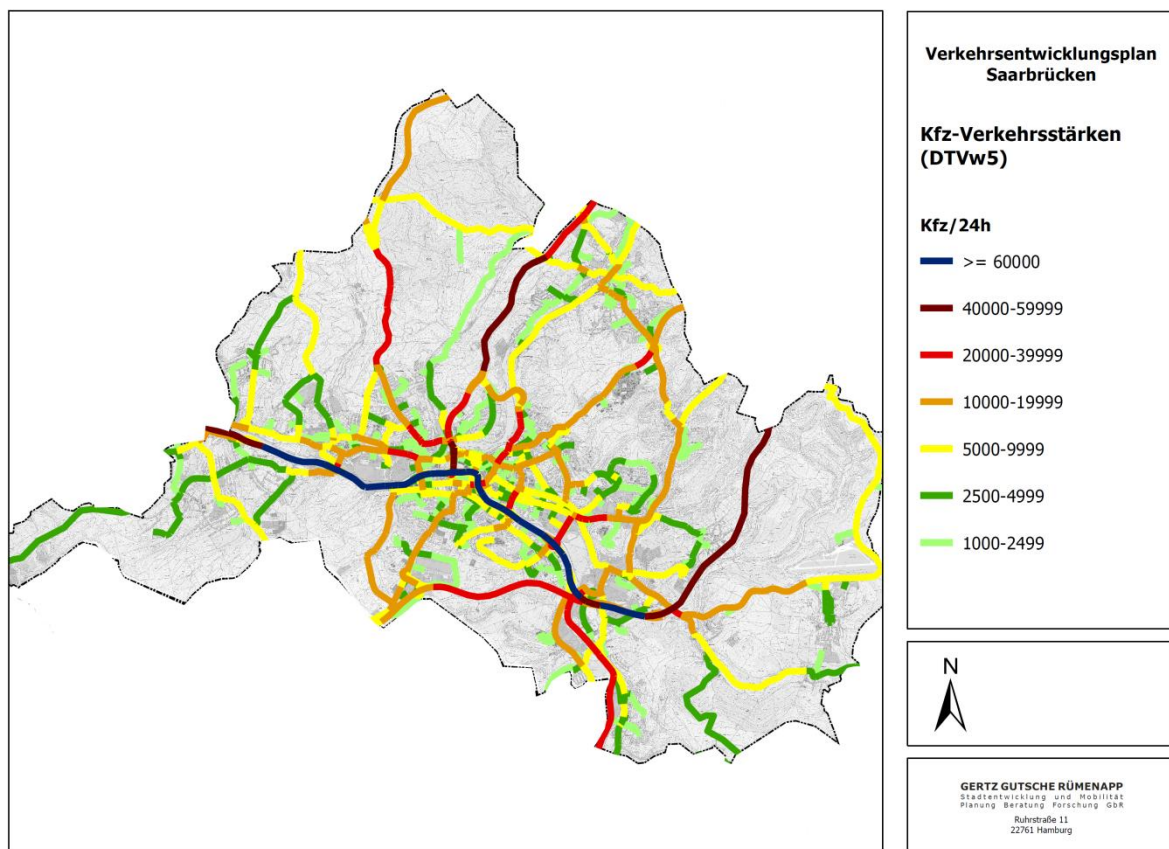
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

9.2 Nachfrage im fließenden Kfz-Verkehr

Nachdem das Straßennetz der Stadt Saarbrücken erläutert wurde, wird in diesem Abschnitt auf die Verkehrsbelastungen im Straßennetz eingegangen. Basierend auf den Ergebnissen des Verkehrsmodells werden die durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrsmengen an Werktagen (Mo - Fr, DTVw5) sowie die Anteile der Durchgangs-, Quell-Ziel- und Binnenverkehre dargestellt.

Die höchsten Verkehrsbelastungen finden sich entlang der Autobahnen und der in Richtung Innenstadt führenden Hauptverkehrsstraßen. Ergänzend zur Abbildung 169 führt die Tabelle 22 die Straßen mit den größten täglichen Verkehrsmengen auf.

Abbildung 169: Verkehrsstärken Kfz-Verkehr (DTVw5) im Stadtgebiet Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung, Verkehrsmodell Landeshauptstadt Saarbrücken

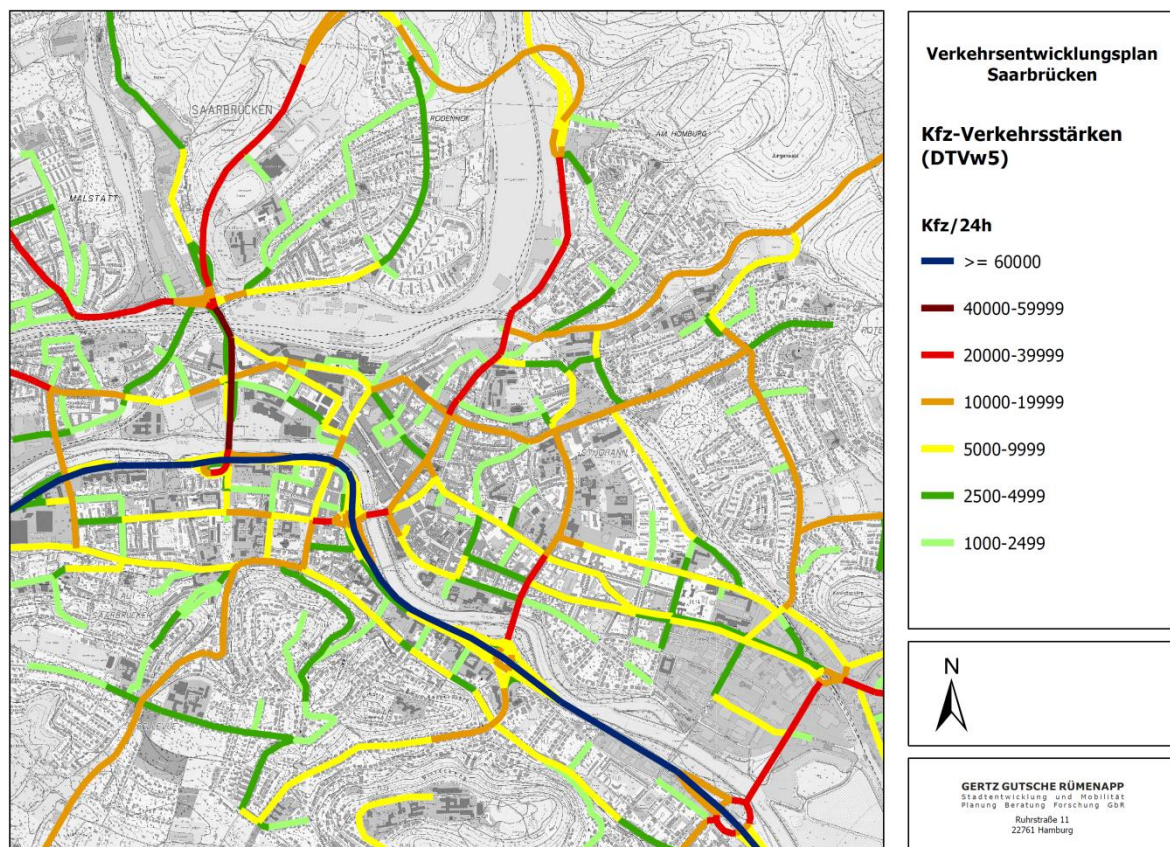
Entlang der Stadtautobahn A620 sind mit bis zu 94.000 mit Abstand die meisten Kraftfahrzeuge pro Tag unterwegs. Die Saarquerungen Westspanne mit ca. 55.000 Kfz/Tag und die innerstädtische Wilhelm-Heinrich-Brücke (ca. 29.000 Kfz/Tag) sowie die südlich davon gelegenen Ostspanne mit rund 30.000 Kfz/Tag, besitzen ebenfalls hohe Verkehrsstärken. Zu den Haupteinfallsstraßen mit den größten Verkehrsmengen gehören die Camphauser Straße und die Dudweilerstraße (B41).

Tabelle 22: Straßen mit der höchsten Verkehrsbelastung in Saarbrücken

Straßen	Verkehrsbelastung Kfz/24h (DTVw5)
A620 Stadtautobahn (Alte Brücke)	93.900
Westspange	54.700
Ostspange	29.600
Wilhelm-Heinrich-Brücke	29.200
Camphauser Straße (zwischen Ludwigskreisel und An der Saarlandhalle)	27.400
Bismarckbrücke (vor der Zufahrt zur A620)	26.900
Dudweilerstraße (zwischen Schumannstraße und Schubertstraße)	23.100

Quelle: eigene Darstellung auf Basis Verkehrsmodell Landeshauptstadt Saarbrücken

Abbildung 170: Verkehrsstärken Kfz-Verkehr (DTVw5) in der Saarbrücker Innenstadt



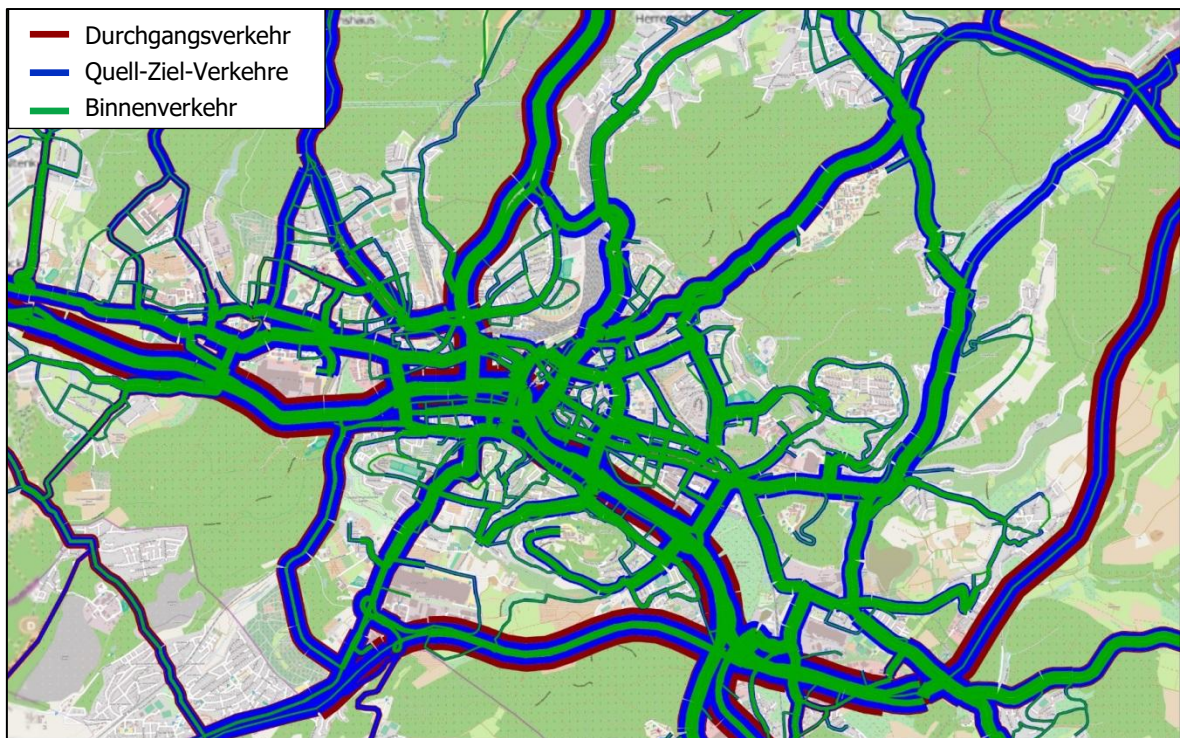
Quelle: eigene Darstellung, Verkehrsmodell Landeshauptstadt Saarbrücken

Abgesehen von den angesprochenen Haupteinfallsstraßen und der Stadtautobahn sind mittlere Verkehrsbelastungen (ca. 10.000 bis 13.000 Kfz/Tag) entlang der Richard-Wagner-Straße, der Egon-Reinert-Straße und der Metzger Straße durch Altsaarbrücken bis zur A620 zu beobachten. Insbesondere aufgrund der vorhandenen Abbiegeverbote und Einbahnstraßen sind Straßen wie

die Großherzog-Friedrich-Straße und im weiteren Verlauf die Kaiserstraße oder die Bismarckstraße und die parallel dazu verlaufende Mainzer Straße von vergleichsweise geringen Belastungen zwischen 2.000 und 6.500 Kfz/Tag geprägt.

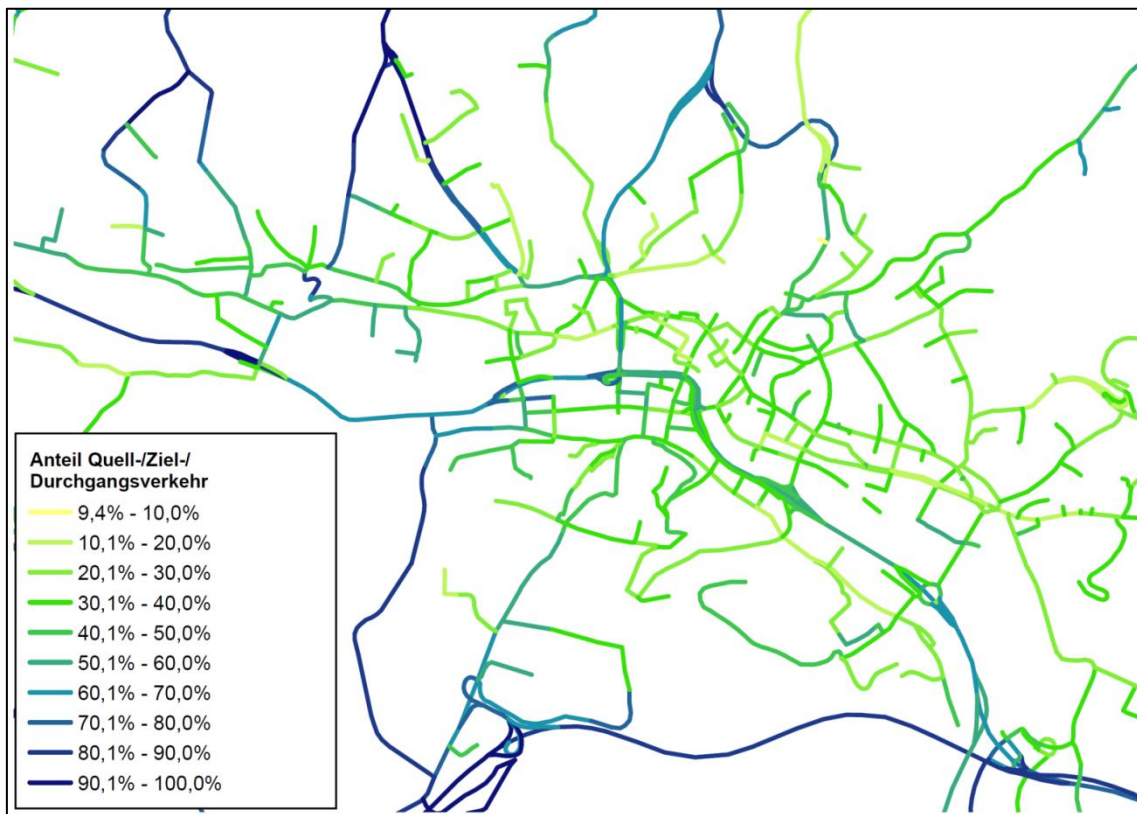
Die Betrachtung der Verkehrsstärken nach ihrem Gebietsbezug in der Abbildung 171 und Abbildung 172 verdeutlichen eine weitere Besonderheit im Saarbrücker Stadtgebiet: Während die Autobahnen A1 und A8 im Norden sowie die A6 im Süden und Westen hauptsächlich von Durchgangs- und/oder Quell-Ziel-Verkehren geprägt sind, zeigen sich entlang der A620 sowie der A623 hohe Anteile an **Binnenverkehren**. Das heißt, die Stadtautobahn 620 wird insbesondere aufgrund ihrer direkten Anschlüsse an die Innenstadt überwiegend von den Saarbrückern selbst genutzt. Abgesehen davon, konzentriert sich der Binnenverkehr überwiegend auf das Nebenstraßennetz und die Innenstadt. Gleichzeitig sind dort die Anteile der Quell-Ziel- und Durchgangsverkehre deutlich geringer (vgl. Abbildung 172).

Abbildung 171: Verteilung Binnenverkehre, Quell-/Zielverkehre, Durchgangsverkehr im Straßennetz



Quelle: eigene Darstellung, Verkehrsmodell LH Saarbrücken

Abbildung 172: Anteil der Summe aus Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren am Gesamtverkehr



Quelle: eigene Darstellung, Verkehrsmodell LH Saarbrücken

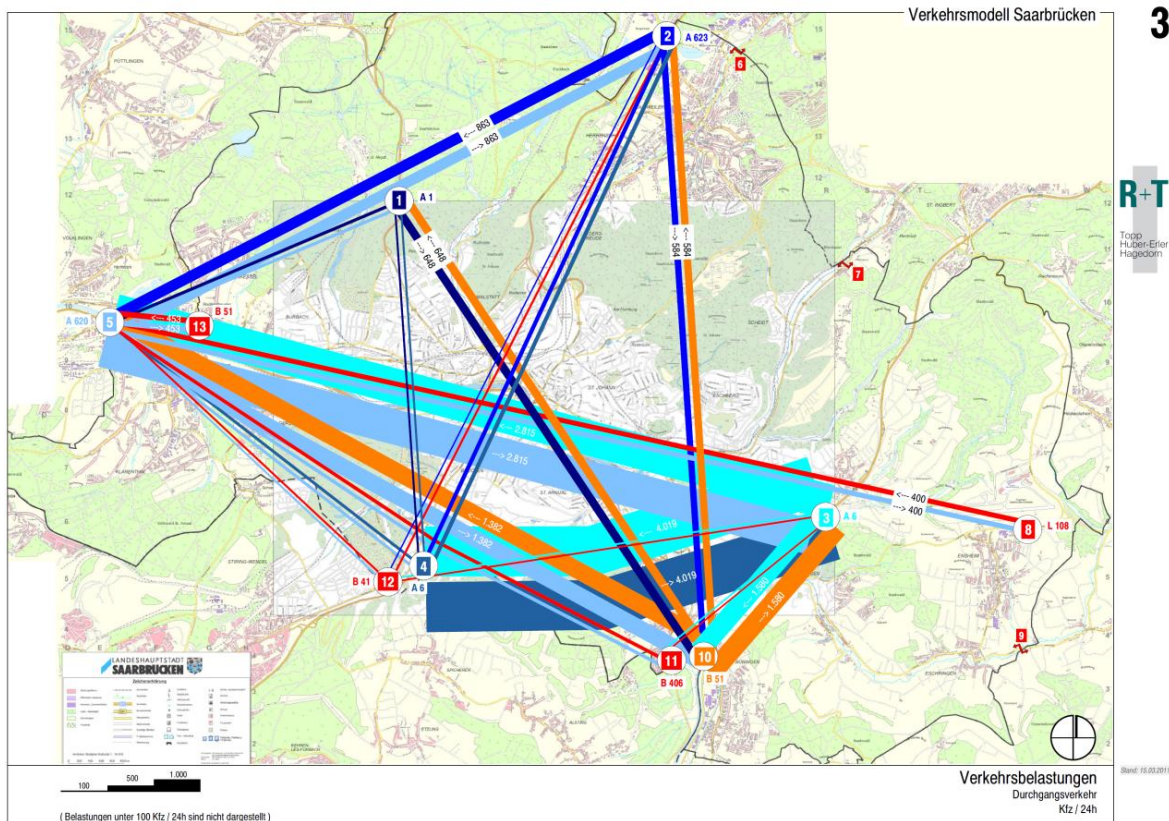
Die Anteile der **Quell-Ziel-Verkehre** sind auf den Autobahnen und den Haupteinfallstraßen am größten und repräsentieren v. a. die Verkehre aus der Region. Die folgenden Straßenverläufe sind überwiegend vom Quell-Ziel-Verkehr geprägt:

- A1 im Norden, von der die Lebacher Straße und die Hubert-Müller-Straße in Richtung Saarbrücken abgehen,
- die A6 aus Richtung Frankreich (weiter auf der L273 „Deutschmühlental“),
- die Verbindungen zur A623 (Camphauser Straße und B41)

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken wurde im Jahr 2010 eine Erfassung der **Durchgangsverkehre** durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebung zeigen, dass die stärksten Durchgangsverkehrsströme zwischen den beiden Erhebungsstellen auf der A6 (ca. 8.000 Kfz/24h), zwischen der A6 und der A620 (ca. 5.600 Kfz/24h), zwischen der A6 im Osten und der B51 im Süden (ca. 3.200 Kfz/24h) sowie zwischen der A620 im Westen und der B51 im Süden (ca. 2.800 Kfz/24h) bestehen (vgl. Abbildung 173).

Im Straßennetz konzentrieren sich diese Durchgangsverkehrsströme vor allem auf den Autobahnen (vgl. Abbildung 171). Darüber hinaus sind auch entlang der Westspange und weiter in Richtung Norden auf der Camphauser Straße stärkere Durchgangsverkehrsströme zu erkennen.

Abbildung 173: Durchgangsverkehrsströme



Quelle: R+T: Stadt Saarbrücken – Verkehrsmodell. Berichtsteil Durchgangsverkehr. Darmstadt 2011

9.3 Verträglichkeitsanalyse Straßenräume

Die Verträglichkeitsanalyse in Form eines Problempunktesystems für das Hauptstraßennetz von Saarbrücken berücksichtigt u. a. die Breite und Qualität der Straßenräume, städtebauliche Aspekte sowie Anforderungen an die Umfeldnutzung. Sie erfolgt in möglichst homogenen Abschnitten als Gesamturteil (d. h. die Situation an Knotenpunkten ist Teil des Gesamtabschnittes) und listet so transparent Mängel auf, wodurch sie u. U. auch zur Maßnahmenpriorisierung eingesetzt werden kann.

Insbesondere in innerstädtischen Bereichen besitzen die Straßenräume neben der Verkehrsfunktion weitere, vielfältige Ansprüche: Lebensraum für Anwohner, Aufenthalts- und Spielbereich, Außenbereich für Händler und Gastronomen etc. Mithilfe der Verträglichkeitsanalyse sollen die unterschiedlichen Ansprüche und die daraus resultierenden Konflikte mit dem motorisierten Verkehr systematisch bewertet werden. Die Bewertungsgrundlage dafür bilden in erster Linie die Erkenntnisse und Beobachtungen aus Befahrungen und Begehungen sowie Verkehrsmodellanalysen.

Zu den dabei betrachteten typischen Konflikten gehören:

- Minderung der Wohn- und/oder Aufenthaltsqualität
- Sicherheitsprobleme

- Lärm- und Luftschadstoffemissionen
- Trennwirkungen etc.

Bevor die Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse vorgestellt werden, soll an dieser Stelle kurz die Methodik des Problempunktesystems erläutert werden.

9.3.1 Methodik der Verträglichkeitsanalyse

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzeransprüche werden für die Themenfelder

- Art der Bebauung und Umfeldnutzung
- Kfz-Verkehr (MIV)
- Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- Straßenqualität und –gestaltung

differenzierte Bewertungskriterien für die Verträglichkeitsanalyse entwickelt. Diese Kriterien werden im Folgenden kurz erläutert:

Der Gesamteindruck eines Straßenraumes wird stark durch die angrenzende Art der Bebauung und dessen Umfeldnutzung geprägt. Hinsichtlich der **Art der Bebauung** wird dabei zwischen einer dichten, geschlossenen (bspw. geschlossene Blockrandbebauung), einer halboffenen (z. B. Zeilenbauten), einer offenen Bebauung (z. B. freistehende Einfamilienhäuser oder Gewerbebauten) und einer kompletten Anbaufreiheit unterschieden. Weiterhin wird berücksichtigt, ob die Bebauung nur auf einer oder auf beiden Straßenseiten vorhanden ist. Sofern auf beiden Straßenseiten unterschiedliche Bebauungsarten vorliegen, wird die verkehrssensiblere Bebauung bei der Punktevergabe berücksichtigt. Bezüglich der **Umfeldnutzung** wird zwischen Stadtteilzentren und Mischgebieten mit ihren vielfältigen Nutzungsansprüchen von Bewohnern und Besuchern, Wohngebieten mit den Ansprüchen vor allem der Bewohner und Gewerbe- und Industriegebieten unterschieden.

Beim **motorisierten Individualverkehr** werden vor allem die Kfz-Verkehrsbelastung insgesamt sowie zur Berücksichtigung der besonderen vom Schwerverkehr ausgehenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen die Lkw-Verkehrsstärke thematisiert. Weiterhin werden auch die Angemessenheit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten sowie die Fahrbahnqualität in die Bewertung miteinbezogen.

Auch für den Fuß- und Radverkehr (**Nahmobilität**) spielen der bauliche und insbesondere der funktionale Zustand der Wege eine bedeutsame Rolle. Für Radverkehrsanlagen werden dabei die Regelbreiten der RAST bzw. der ERA als ausreichend angesehen. Die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage wird anhand der in den Regelwerken vorgegebenen Einsatzbereiche für Mischverkehr, Teilseparation und Vollseparation beurteilt. Die Bewertungen wurden zudem mit den Erkenntnissen aus der Analyse des Radverkehrs (vgl. Kapitel Radverkehr) abgeglichen.

Für den Fußverkehr wird als Mindeststandard eine Gehwegbreite von 1,50 m angesetzt. Für eine gute Wegeverbindung müssen die Mindestbreiten der RAST bzw. ERA von 2,20 m bzw. 2,50 m er-

reicht werden. Neben der Betrachtung der Wege für den Längsverkehr müssen auch die Bedingungen für die Fußgänger und Radfahrer im Querverkehr analysiert werden. So wird die Trennwirkung eines Straßenraumes insbesondere von der Straßenraumbreite, der Anordnung des ruhenden Verkehrs den vorhandenen Querungsmöglichkeiten sowie dem Querungsbedarf des Fuß- und Radverkehrs bestimmt.

Die angesprochene Trennwirkung ist wiederum wesentlicher Teil des Themenfeldes „**Straßenraumqualität und -gestaltung**“. Die Qualität des Straßenraumes wird durch das Wechselspiel/Vorhandensein unterschiedlicher Kriterien bestimmt. Die vorhandenen räumlichen Proportionen, z. B. das Verhältnis von Fahrbahn zu den Seitenräumen, gehören dabei genauso zu den relevanten Bewertungskriterien wie das Vorhandensein und die Wirkung von Straßengrün oder die Platzierung von Parkplätzen im Straßenraum. Abgesehen davon, dass andere Verkehrsteilnehmer durch parkende Fahrzeuge oder eingeschränkte Sichtverhältnisse behindert werden können, wird auch das Straßenbild durch eine Vielzahl von Parkplätzen optisch beeinträchtigt. Demgegenüber steht das vorhandene Straßengrün, das eine optische Aufwertung hervorrufen und ein Gestaltungsinstrument zur Strukturierung des Straßenraumes darstellen kann.

Die Tabelle 23 gibt einen Überblick über die entwickelten und verwendeten Bewertungskriterien. Die Analyse wird mithilfe einer Punkteverteilung vorgenommen, wobei eine hohe Punktzahl für eine schlechte bzw. negative Bewertung steht.

Tabelle 23: Punkteverteilung bei den Bewertungskriterien

Kategorie/ Kriterium	Fragestellung / Beschreibung des Kriteriums	Punkteinteilung		Pkt.
Baulicher Zu- stand	Wie ist der bauliche Zustand?	Fahrbahn	Gut	0
			Mittel	0,5
			Schlecht	1
		Radverkehrsanlage / Gehweg, jeweils	Gut	0
			Mittel	0,25
			Schlecht	0,5
Proportionen: Aufteilung Fahrbahn / Seitenbereiche	Wird der Straßenraum stark bzw. eher durch die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr geprägt oder ist das Verhältnis Fahrbahn- Seitenraum ausgewogen?	Straßenraum stark Kfz-geprägt		2
		Straßenraum eher Kfz-geprägt		1
		Ausgewogenes Verhältnis Fahrbahn zu Seitenraum		0
Geschwindigkeit	Wird die zulässige Geschwindigkeit ein- gehalten bzw. als zu hoch eingeschätzt?	Zulässige Geschwindigkeit zu hoch		1
		Gefahrenere Geschwindigkeit zu hoch		1
Verkehrs- belastung	Einschätzung der Kfz-Verkehrsmenge im Kontext zur Umfeldnutzung	Sehr kritisch		2
		Kritisch		1
		Eher kritisch		0,5
		unkritisch		0
Lkw-Verkehrs- stärke	Wie hoch ist die Lkw-Verkehrsstärke?	Stark betroffen (>500 Lkw/24h)		1
		Betroffen (250-500 Lkw/24h)		0,5
		gering betroffen (<250 Lkw/24h)		0
Fuß- & Radver- kehr quer zur Fahrbahn	Besitzt Straßenraum eine Trennwirkung für den Querverkehr? Bilden die Straßen- seiten eine Einheit/ein Gesamtbild?	Hoch		2
		Mittel		1
		Gering		0
Fuß- & Radver- kehr parallel zur Fahrbahn	Sind die Wege durchgehend bzw. hinder- nisfrei und ausreichend breit?	Je für Fuß und Radver- kehr	Gut	0
			Mittel	1
			schlecht	2
Parken/ Ruhender Ver- kehr	Beeinträchtigung von anderen Verkehrs- teilnehmer/innen oder dem Stadtbild?	Störung Fuß- und Radverkehr		1
		Störung Verkehrsbild		1
		Kein Parken bzw. keine Störung		0
Straßengrün	Vorhandensein von Straßenbegleit- oder Umgebungsgrün mit einer positiven Aus- wirkung auf den Straßenraum?	Ja		-1
		Umgebungsgrün (z. B. Vorgärten)		-0,5
		Ja, aber kein Einfluss		0
		Nein		1
Auf- bzw. Abschlag (der bisherigen Punktesumme):				
Bebauung	Beidseitig, geschlossen/dicht			+10 %
	Ein-/beidseitig, geschlossen/dicht			+5 %
	Einseitig, Dichte unterschiedlich			-5 %
	Einseitig, aufgelockert			-10 %
	Nur vereinzelt			-20 %
	Anbaufrei			-30 %
Umfeldnutzung	Stadtteilzentrum			+20 %
	Mischgebiet			+10 %
	Wohngebiet, vereinzelt Einzelhandel			+5 %
	Gewerbegebiet, vereinzelt Wohnnutzung			-15 %
	Gewerbe-/Industriegebiet			-30 %

Quelle: eigene Zusammenstellung

Die Punktezahl aus den Bewertungskriterien wird für jeden Straßenabschnitt addiert und je nach Bebauungstyp sowie der Umfeldnutzung ein entsprechender Auf- bzw. Abschlag auf die Punktesumme vorgenommen. Das Punkteergebnis wird daraufhin gemäß der nachstehenden Tabelle in eine der 5 Bewertungsklassen eingestuft (vgl. Tabelle 24).

Tabelle 24: Verträglichkeit nach Punktwertklassen

Punktwertklasse	Erläuterung	Einschätzung der Verträglichkeit	Handlungsbedarf
3 und weniger	Hinsichtlich der Verträglichkeit weist der Straßenabschnitt keine oder nur sehr geringe Mängel auf.	Der Straßenabschnitt ist verträglich.	Es besteht kein Handlungsbedarf.
> 3 bis einschließlich 5	Der Straßenraum weist zwar einzelne Mängel auf, die Verträglichkeit ist insgesamt eher positiv zu bewerten.	Der Straßenraum ist weitestehend verträglich.	Es besteht für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche Handlungsbedarf.
> 5 bis einschließlich 7	Die Verträglichkeit ist nicht mehr als positiv zu bewerten, da die Mängel im Straßenabschnitt teilweise mehrere Bereiche bzw. Nutzergruppen betreffen.	Der Straßenraum ist eingeschränkt verträglich.	Es besteht punktueller Handlungsbedarf.
> 7 bis einschließlich 9	Im Straßenabschnitt tritt eine vermehrte Anzahl von Mängeln auf, die mehrere Nutzergruppen und Bereiche betreffen.	Der Straßenabschnitt ist stark eingeschränkt verträglich.	Es besteht Handlungsbedarf
> 9	In nahezu allen Bereichen sind größere Mängel festzustellen.	Der Straßenabschnitt ist nicht verträglich.	Es besteht starker Handlungsbedarf.

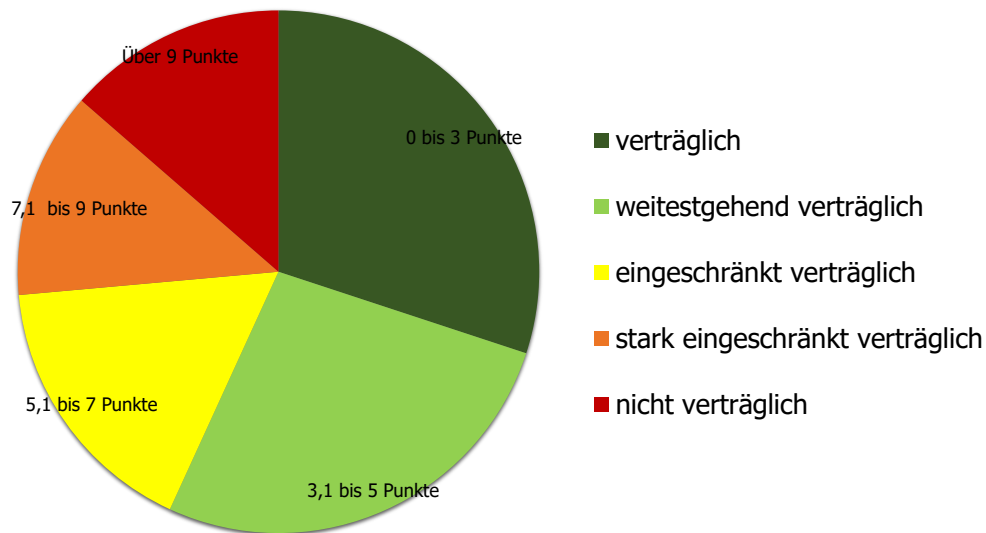
Quelle: eigene Zusammenstellung

Bei dem eingesetzten Bewertungsverfahren ist zu berücksichtigen, dass den Beurteilungen der einzelnen Kriterien nur zum Teil objektiv messbare Merkmale zugrunde liegen. Subjektive Einschätzungen bspw. zum angemessenen Geschwindigkeitsniveau oder zur Umfeldverträglichkeit der Kfz-Verkehrsstärke sind nicht vermeidbar. Mit fortschreitender Erhebungs- und Bewertungsdauer sowie durch nachträgliche Plausibilitätsprüfungen und Justierungen entwickelt sich jedoch eine in sich konsistente Analyse, die zudem durch den weiteren Abstimmungs- und Beteiligungsprozess weiter fundiert wird.

9.3.2 Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse

Das im Rahmen der Verträglichkeitsanalyse betrachtete Straßennetz umfasst eine Gesamtlänge von ca. 150 km. Von dieser Streckenlänge sind ca. 57 % als weitgehend verträglich und eher unproblematisch anzusehen (Straßenabschnitte mit bis zu 5 Bewertungspunkten). Auf diesen Streckenabschnitten bestehen allenfalls nur leichte Mängel bzw. nur Mängel bzgl. einzelner Kriterien. Weitere ca. 17 % der untersuchten Streckenlänge sind als eingeschränkt verträglich anzusehen (bis zu 7 Punkten). Auf diesen Abschnitten treten in der Regel bereits deutlichere Mängel bzw. Mängelkombinationen auf, die eine positive Gesamtbewertung nicht mehr zulassen. Die restlichen ca. 26 %, entsprechend einer Streckenlänge von knapp 41 km, weisen meist in mehreren Bewertungsbereichen gravierende Mängel auf.

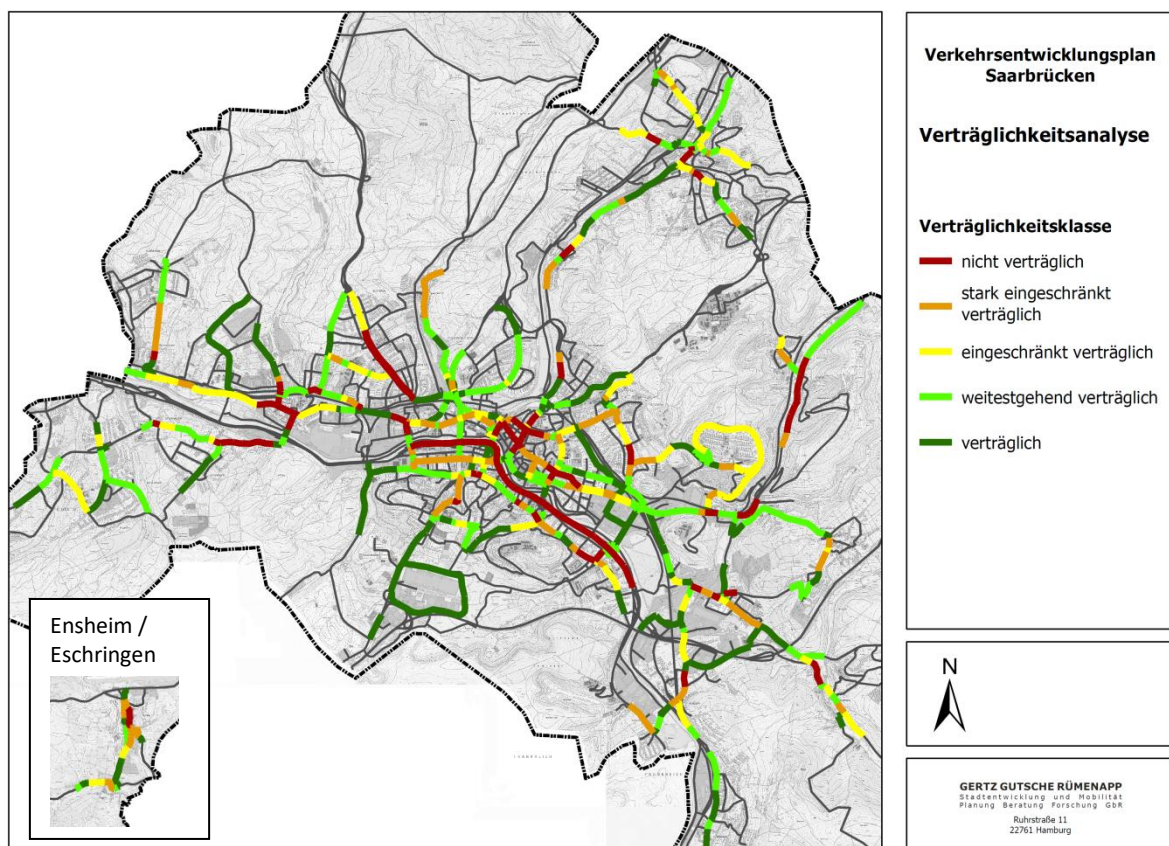
Abbildung 174: Anteile der Verträglichkeitsklassen



Quelle: eigene Darstellung

In den beiden nachfolgenden Abbildungen ist die räumliche Verteilung der verschiedenen Verträglichkeitsklassen im gesamten Stadtgebiet (Abbildung 175) bzw. im Bereich der Kernstadt Saarbrücken dargestellt (Abbildung 180).

Abbildung 175: Verträglichkeitsanalyse Stadtgebiet Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Die Betrachtung des gesamten Stadtgebiets in Abbildung 175 zeigt dabei zunächst, dass stark eingeschränkt verträgliche und nicht verträgliche Straßenabschnitte insbesondere im Bereich der

Kernstadt sowie gehäuft auf den wichtigen Hauptverkehrsachsen vom Umland in die Stadt wie der Lebacher Straße, der Kaiserstraße, der Dudweiler Straße sowie der Achse Brebach/Fechingen (L248/L107) zu finden sind. Auf diesen Achsen befinden sich die problematischen Bereiche sowohl in den Ortslagen als auch in den eher als überörtlich zu charakterisierenden Streckenabschnitten. Darüber hinaus sind auch in einigen der übrigen Ortsteile – wie z. B. in Burbach, Ensheim, Güdingen und Dudweiler – in den Kernbereichen deutlich negativ bewertete Strecken.

Abbildung 176: Burbacher Straße



Abbildung 177: Hauptstraße Ensheim



Die negative Beurteilung der eher überörtlich geprägten Streckenabschnitte resultiert dabei in den meisten Fällen aus dem Zusammentreffen von entlang der Straße gelegenen Wohnnutzungen mit hohen Kfz- und Lkw-Verkehrsstärken, hohen Geschwindigkeiten sowie eher groß dimensionierten, stark durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägten Straßenräumen mit baulichen und funktionalen Mängeln in den parallelen Fuß- und Radverkehrsanlagen und hohen Trennwirkungen (vgl. beispielhaft Abbildung 178).

Abbildung 178: Kaiserstraße in Scheidt-Süd



Abbildung 179: Burbach Bergstraße



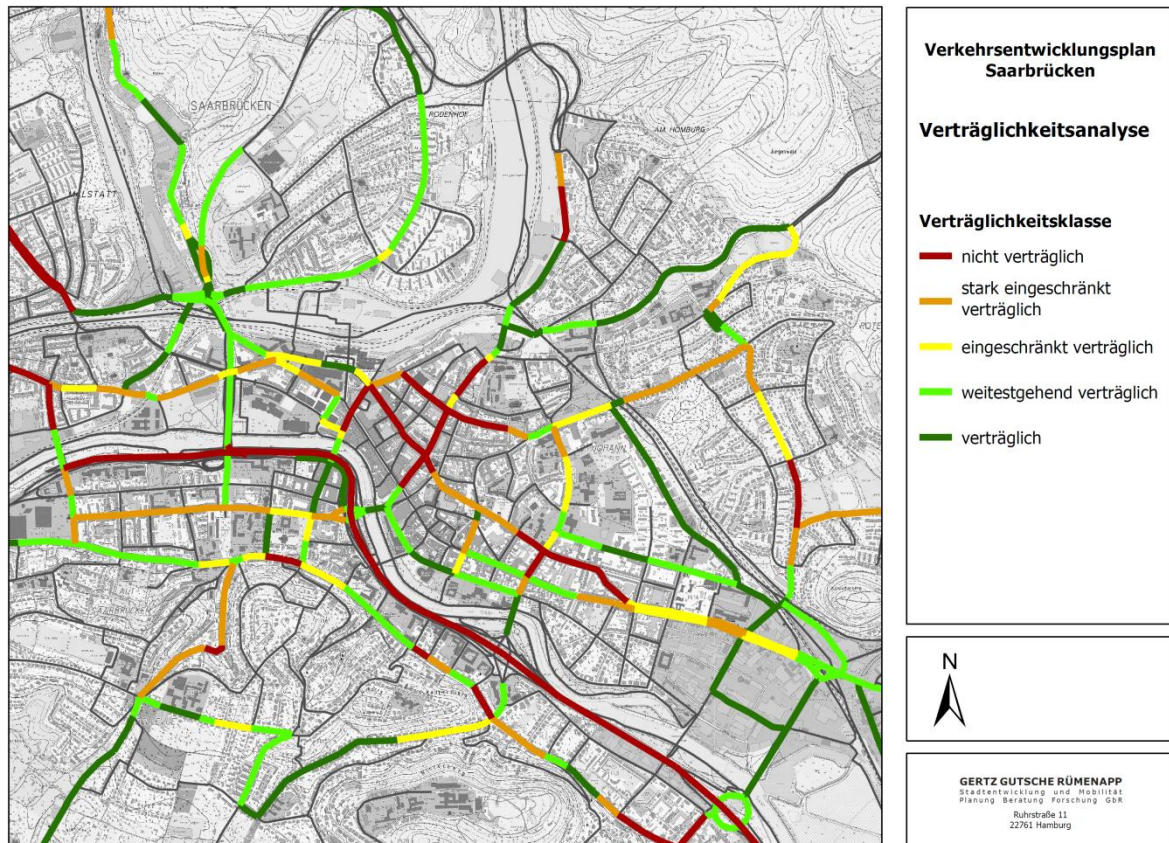
Bei den deutlich negativ beurteilten Streckenabschnitten innerhalb der o.g. Ortslagen ist die Problemlage ebenfalls in vielen Fällen durch eine Kombination von Kfz-geprägten Straßenräumen, höheren Verkehrsmengen sowie baulich-funktionalen Mängeln in der Infrastruktur geprägt. Verschärfend kommen in diesen Bereichen jedoch die höhere Nutzungsdichte, die vielfältigeren Ansprüche von Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern vor allem in Stadtteilzentren bzw. Mischgebieten sowie in vielen Fällen räumlich deutlich eingeschränkte Straßenräume zum Tragen.

Besonders hohe Unverträglichkeiten gibt es darüber hinaus in den an der Autobahn gelegenen Stadtteilen auf den Zubringerstrecken zu den Autobahnanschlussstellen. Die damit einhergehende Bündelfunktion, die höheren Verkehrsbelastungen sowie der entsprechend größere Raumbedarf des fließenden Kfz-Verkehrs sind, wie die nebenstehenden Beispiele aus Burbach eindrucksvoll zeigen, sowohl mit Wohnnutzungen als auch Funktionen eines Stadtteilzentrums

nur schwer vereinbar. Ähnliche Situationen finden sich u. a. auch in der Hauptstraße in Gersweiler sowie der Straße Am Neuhauser Weg in Dudweiler.

Im Bereich der Kernstadt Saarbrücken ist eine ganze Reihe von Straßenabschnitten den Verträglichkeitsklassen „stark eingeschränkt verträglich“ und „nicht verträglich“ zugeordnet. Ein wesentliches Defizit bei den meisten dieser Streckenabschnitte ist eine vorrangig bzw. ausschließlich am motorisierten Verkehr orientierte Straßenraumgestaltung, die oftmals mit erheblichen Trennwirkungen sowie Defiziten für den Fuß- und Radverkehr einhergeht.

Abbildung 180: Verträglichkeitsanalyse Kernstadt Saarbrücken

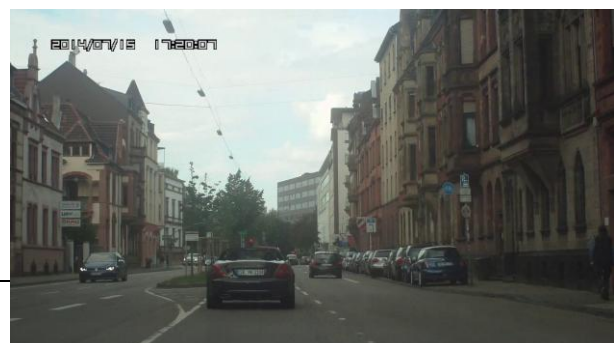


Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Einen Sonderfall stellt die Stadtautobahn A620 dar, die anhand der definierten Kriterien nicht ohne weiteres bewertet werden kann. Sie stellt jedoch insbesondere im Abschnitt zwischen der Malstatter Brücke im Westen und dem Ende von St. Arnual im Osten eine so gravierende städtebauliche Zäsur und Lärmquelle (über 80 dB) mit daraus resultierenden massiven Trennwirkungen dar, dass sie als nicht verträglich zu beurteilen ist. Hierbei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die Stadtautobahn erhebliche innerstädtische Flächen beansprucht (über 13 ha alleine zwischen Luisen- und Bismarck-Brücke) und den Stadtteil Alt-Saarbrücken vom Flussraum und der übrigen Innenstadt nördlich und westlich der Saar abtrennt.

Weiterhin führt die hochwassergefährdete Lage der Stadtautobahn dazu, dass die paral-

Abbildung 181: Paul-Marien-Straße



lel verlaufende Saaruferstraße und Franz-Josef-Röder-Straße als Hochwasserumfahrung mit einer entsprechenden Leistungsfähigkeit vorgehalten werden muss. Sie können daher derzeit weder städtebaulich ansprechender gestaltet werden noch mit besseren Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet werden. Stattdessen sind sie im Normalfall, d. h. ohne Hochwasser, deutlich überdimensioniert.

Die wesentlichen sonstigen im Innenstadtbereich identifizierten Problemfelder sollen im Folgenden anhand von ausgewählten Beispielen verdeutlicht werden.

Eine ganze Reihe von Teilabschnitten des Cityrings ist als „stark eingeschränkt verträglich“ und „nicht verträglich“ eingestuft. Die wesentlichen Ursachen hierfür werden exemplarisch aus den nebenstehenden Abbildungen deutlich: Sehr stark am fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr orientierte Straßenräume, fehlende Radverkehrsanlagen, unzureichende, z. T. durch parkende Fahrzeuge mitgenutzte Gehwege, hohe Trennwirkungen insbesondere bei den vierspurigen Straßen, angrenzende Wohnnutzungen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass auf dem Cityring durch seine Bündelfunktion hohe Verkehrsstärken von mindestens 10.000 Kfz/24h auf den zweispurigen und z. T. über 20.000 Kfz/24h auf den vierspurigen Abschnitten auftreten. Hieraus resultieren – verstärkt durch die engen Straßenräume – erhebliche Lärm- und Luftschadstoffemissionen (vgl. Kap. Umweltauswirkungen).

Abbildung 182: Richard-Wagner-Straße



Abbildung 183: Viktoriastraße



Auch die übrigen, z. T. unmittelbar an die Fußgängerzone angrenzenden Hauptverkehrsstraßen weisen deutliche Mängel auf. Die Dominanz des Kfz-Verkehrs bei der Straßenraumaufteilung ist – wie das nebenstehende Beispiel zeigt – durch die Verlagerung des Fußverkehrs in Arkaden noch weiter bzw. bis zum Maximum verschärft. Zusammen mit hohen Verkehrsstärken, Rückstauererscheinungen vor Lichtsignalanlagen und den damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffemissionen führt dies zu erheblichen Trennwirkungen und Straßenräumen ohne jegliche Aufenthaltsqualität.

Wie die nebenstehende Aufnahme der Kaiserstraße zeigt, gilt dies nicht nur für Straßenräume, die stark durch den Kfz-Verkehr geprägt werden. Auch der straßenunabhängige Gleiskörper der Saarbahn führt im gesamten Innenstadtbereich von der Mainzer Straße bis zum nördlichen Ende der Kaiserstraße zu einem ausschließlich durch den

Abbildung 184: Kaiserstraße



motorisierten Kfz-Verkehr und die Saarbahn geprägten Straßenraum. Im Bereich der Kaiserstraße wird dies noch durch die beidseitigen Arkaden sowie das Fehlen von strukturierenden Grünelementen deutlich verstärkt. Der Fußgängerverkehr verschwindet somit fast vollständig aus dem Straßenbild. Auch für den Radverkehr sind keine Anlagen vorhanden.

9.4 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

In den zwei Gruppendiskussionen im Rahmen des ersten Bürgerforums sowie in den weiteren Beteiligungsformaten wurde die Rolle des Kfz-Verkehrs im städtischen Verkehrsgeschehen sehr ambivalent diskutiert. So wurden einerseits die wichtige Rolle des Kfz-Verkehrs und die diesbezüglich notwendige gute Erreichbarkeit vor allem für die nach Saarbrücken pendelnden Arbeitnehmer, Kunden und Besucher betont. Gleichzeitig wurden jedoch weniger Autos auf den Straßen mit einer höheren Qualität im öffentlichen Raum und damit einer höheren Lebensqualität verbunden. Konkret wurden die folgenden Themen angesprochen, die sich insbesondere auf eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Saarbrücker Innenstadt beziehen:

- Der Verkehrsring der Innenstadt sollte für eine verbesserte Wahrnehmung offensichtlicher gestaltet werden. Verbunden mit einer gezielten Verkehrslenkung können so v. a. die genannten Probleme in den Zufahrten zur Innenstadt (Stauerscheinungen) angegangen werden.
- Um eine Reduktion der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt – und damit eine Verbesserung im Hinblick auf die Lärm-, Luft- und Schadstoffbelastungen zu erzielen – sollten die Angebote im ÖPNV; P&R und Carsharing ausgebaut werden. Andererseits werden auch restriktive Maßnahmen, wie Durchfahrtsverbote für Lkw, allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen oder das Einrichten von Shared Space-Räumen, von den Bürgerinnen und Bürgern genannt. Der Aspekt von möglichen Schleichverkehren im Nebenstraßennetz muss dabei Berücksichtigung finden.
- Als weitere Möglichkeit zur Lärmreduktion wird der Einsatz von „Flüsterasphalt“ genannt, der beispielsweise bereits in der Saarbrücker Straße in Brebach zum Einsatz kommt.
- Von einigen Teilnehmern wird der Wunsch nach mehr Tempo-30-Abschnitten sowie autofreien Zonen geäußert. Diese werden als Gewinn sowohl für Fußgänger und Radfahrer als auch Einzelhandel und Gastronomie gewertet. Ein generelles Tempo 30 in der Innenstadt Saarbrückens wird jedoch nicht von allen Bürgerinnen und Bürgern befürwortet.

9.5 Zusammenfassende Bewertung

Für die Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs wurden das vorhandene Straßennetz mit seinen Charakteristika, die derzeitige Verkehrsnachfrage sowie die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit den Straßenräumen und Umfeldnutzungen betrachtet. Insgesamt ist dabei festzustellen, dass die Verkehrsanlagen und Straßenräume in Saarbrücken sehr stark an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet sind. Die Stadt verfügt dementsprechend über eine gute überregionale und regionale Anbindung und sehr gute Erreichbarkeiten für den Kfz-Verkehr. Es wird damit insbesondere auch

seiner oberzentralen Funktion für die Region gerecht. Gleichzeitig sind jedoch insbesondere bei der innerstädtischen Verkehrsführung und Orientierung sowie im Hinblick auf die Umfeldverträglichkeit und die Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs deutliche Defizite festzustellen.

Das Straßennetz in Saarbrücken ist vor allem durch die Stadtautobahn A620 geprägt, die die Innenstadt sowie den überwiegenden Teil der Stadtteile unmittelbar und mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten erschließt. In Verbindung mit weiteren leistungsfähigen radialen Zulaufstrecken auf das Stadtgebiet sowie leistungsfähigen Tangenten ergeben sich für die meisten Bereiche des Stadtgebiets sehr gute Erreichbarkeiten und für viele Verkehrsbeziehungen sehr hohen Reisegeschwindigkeiten, insbesondere im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln. Gleichzeitig befördern diese guten Erreichbarkeiten aber auch die Kfz-Nutzung sowie die Ausdehnung der Aktionsräume der Verkehrsteilnehmer und damit letztlich die Zunahme der Verkehrsleistungen und der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen.

Das städtische Hauptstraßennetz ist Innenstadtbereich durch eine insbesondere für Ortsfremde relativ komplizierte Verkehrsführung geprägt. Die vollständige Einbeziehung der Stadtautobahn in die Innenstadterschließung und sogar für Verkehrsbeziehungen innerhalb der Innenstadt sowie zahlreiche Einbahnstraßen und Abbiegeverbote machen auch für Ortskundige Umwegfahrten erforderlich. Für Ortsunkundige erschwert sie insbesondere auch die Orientierung erheblich, was an einzelnen Punkten sogar zu häufigen Störungen im Verkehrsfluss führt. Letzteres gilt auch im Hinblick auf die z.T. sehr komplexen Verkehrsführungen an den großen Kreisverkehren und Knotenpunkten im Stadtgebiet. Im Rahmen der Konzeptentwicklung sind somit sowohl Überlegungen hinsichtlich der grundsätzlichen Netzstruktur als auch der eher kleinräumigen Verkehrsführung auf einzelnen Routen bzw. einzelnen Knotenpunkten erforderlich.

Die Verteilung der Nachfrage im fließenden Kfz-Verkehr auf das Straßennetz spiegelt die beschriebenen Funktionen der Stadtautobahn und des übrigen Hauptstraßennetzes wider. So sind die höchsten Verkehrsstärken neben der Stadtautobahn vor allem auf der West- und Ostspange, den in die Stadt führenden Radialen sowie den Anbindungspunkten an die Stadtautobahn festzustellen. Darüber hinaus weist die Stadtautobahn im zentralen Innenstadtbereich mit über 45 % einen überaus hohen Binnenverkehrsanteil auf.

Die negativen Folgen der Dominanz des Kfz-Verkehrs zeigen sich in den Ergebnissen der Verträglichkeitsanalyse. So weist ca. ein Viertel bzw. ca. 40 km des untersuchten Straßennetzes in mehreren Bewertungsbereichen gravierende Mängel auf. Die Streckenabschnitte befinden sich dabei gehäuft sowohl im Kernstadtbereich als auch auf den wichtigen Stadt-Umland-Achsen sowie in den Kernbereichen einzelner Ortsteile. Die negativen Bewertungen ergeben sich dabei in den meisten Fällen aus dem Zusammentreffen von Wohnnutzungen entlang der Straße mit hohen Kfz- und Lkw-Verkehrsstärken und den mit diesen einhergehenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus hohen Geschwindigkeiten. Weitere Mängel resultieren aus den stark durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägten, z.T. überdimensionierten Straßenräumen, die eine hohe Trennwirkung und nur geringe Aufenthaltsqualitäten aufweisen und in denen für den Fuß- und Radverkehr oftmals nur „Restflächen übrigbleiben“, die zudem erhebliche bauliche und/oder funktionale Mängel aufweisen.

Besonders hervorzuheben ist zudem die starke Unverträglichkeit der Führung der Stadtautobahn mitten durch den zentralen Innenstadtbereich. Die von der Autobahn ausgehenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen belasten dabei die auf beiden Seiten angrenzenden Stadtgebiete sowie den Saarbereich überaus stark. Darüber hinaus führen die gravierende städtebauliche Zäsur und der Flächenverbrauch der Stadtautobahn und der erforderlichen Hochwasserumfahrung sowie die Bündelung auf relativ wenige Querungsmöglichkeiten zu einer deutlichen Trennung der angrenzenden Stadtteile. Im Zuge der Konzeptentwicklung sind daher insbesondere für die Stadtautobahn und Hochwasserumfahrung unterschiedliche Handlungsstrategien, ob mit oder ohne Tunnellösung, zu analysieren und zu bewerten.

Tabelle 25: Stärken-Schwächen-Analyse für den Kfz-Verkehr

Stärken	Schwächen
+ gute überregionale und regionale Anbindung	- schwierige Orientierung in der Innenstadt aufgrund der Verkehrsführung (Ausfahrt von der Autobahn, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Notwendigkeiten zur Saarquerung und zu Umwegfahrten)
+ Autobahnen bieten sehr direkte und schnelle Erschließung der Innenstadt und der meisten Stadtteile	- City-Ring nicht wahrnehmbar und nicht wirklich als Ring nutzbar
+ insgesamt sehr gute Erreichbarkeiten und hohe Reisegeschwindigkeiten	- schwierige Orientierung an großen und komplexen Knoten (Kreisverkehre)
+ sehr freier Verkehrsfluss zu den meisten Zeiten des Tages	- ausgeprägte Belastungen in der Morgen- und Nachmittagsspitze mit Staus auf der Autobahn und im Innenstadtbereich
	- stark auf Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung von Straßenräumen und Knotenpunkten (Überdimensionierung, keine/geringe Verträglichkeit etc.)
	- erhebliche Lärm- und Luftschadstoffemissionen durch den Kfz-Verkehr

10 Analysen zum ruhenden Kfz-Verkehr

Für den ruhenden Kfz-Verkehr ergibt sich je nach Lage in Saarbrücken ein differenziertes Bild, so dass zur genauen Einzelfallabschätzung kleinräumige Detailanalysen notwendig werden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans kann das Thema des ruhenden Verkehrs daher auf gesamtstädtischer Ebene nur generell behandelt werden. Um dennoch auch kleinräumigere Analysen durchführen zu können, wurden bestehende Parkraumgutachten sowie Daten der Parkhausbetreiber aus dem Jahr 2014 ausgewertet. Darüber hinaus wurde der Parkdruck in den einzelnen Stadtquartieren anhand von Grunddaten des Verkehrsmodells analysiert. Dadurch lassen sich Gebiete identifizieren, für die ein potenziell hoher Parkdruck festzustellen ist. Diese Daten geben aber nur eine grobe Orientierung und ersetzen nicht feinräumige Detailuntersuchungen.

10.1 Parkraumangebot in der Innenstadt

Insgesamt verfügt die Innenstadt von Saarbrücken über 15.500 öffentliche Kfz-Stellplätze, davon rund 8.800 auf Parkplätzen oder in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie rund 6.700 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die zusätzlich durch ca. 470 Sonderstellplätze ergänzt werden⁴¹ (siehe Abbildung 186). Darüber hinaus bestehen gerade in der Innenstadt Saarbrückens auch noch viele private Stellplatzanlagen, die z. B. für Verwaltungsmitarbeiter, Arbeitnehmer oder Bewohner bereitstehen. Deren Zahl kann nicht im Einzelnen abgeschätzt werden, sie wird aber bei weitem noch einmal über dem des öffentlichen Stellplatzangebotes liegen.

Abbildung 185: Straßenraumstellplätze in der Innenstadt nach Bewirtschaftung

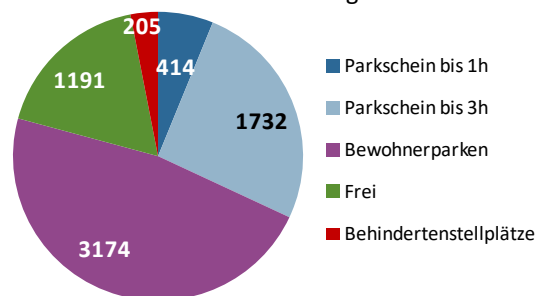
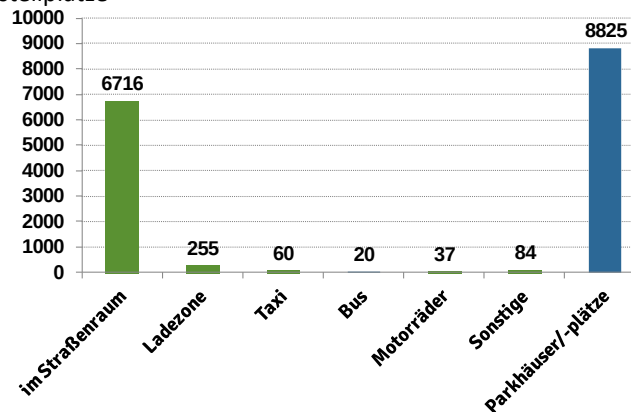


Abbildung 186: Gesamtübersicht über die Innenstadtstellplätze



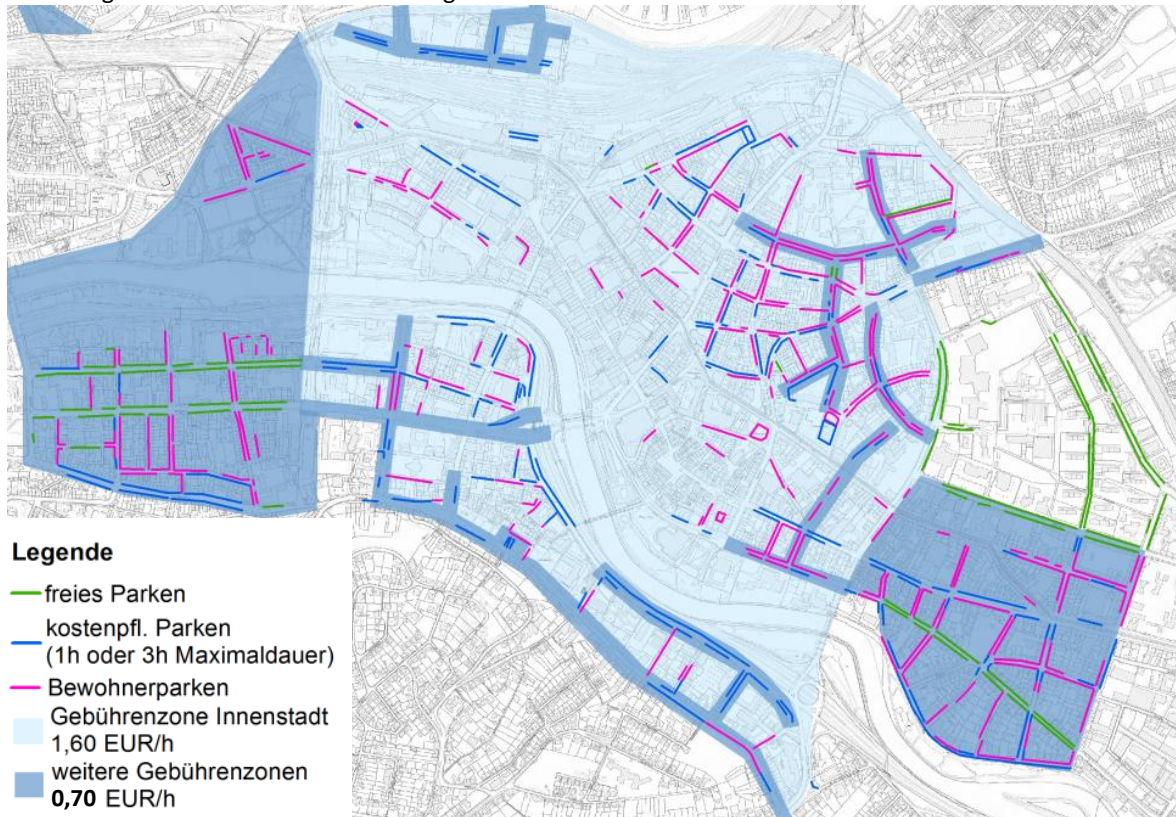
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage Parkraumplan Innenstadt Saarbrücken - Juni 2014; Website Stadt Saarbrücken

Von den rund 6.700 Stellplätze im Straßenraum gelten für fast die Hälfte Bewohnerparkregelungen, ca. ein Drittel ist mit Parkschein kostenpflichtig und fast 1.200 Stellplätze sind frei nutzbar (siehe Abbildung 185). Für die mit Parkschein bewirtschafteten Stellplätze gelten Höchstparkdauern von bis zu einer Stunde oder bis zu drei Stunden. Von den 6.700 Stellplätzen sind 205

⁴¹ Weitere Motorradstellplätze Am Obertor sowie hinter dem Staatstheater sind derzeit in Planung (jeweils 10).

Behindertenstellplätze. Dies entspricht einem als gut zu bewertenden Behindertenstellplatzanteil von ca. 3 %⁴² im öffentlichen Straßenraum.

Abbildung 187: Parkraumbewirtschaftung in der Saarbrücker Innenstadt



Quelle: Planersocietät, Daten- und Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken

Insgesamt zeigt die Saarbrücker Innenstadt eine überdurchschnittlich hohe Ausstattung mit Stellplätzen. Werden die Bewohnerstellplätze nicht berücksichtigt, existiert pro 15 m² Verkaufsfläche ein Stellplatz in der Innenstadt.⁴³ Im Vergleich zu anderen Städten⁴⁴ ist dieses Angebot als gut zu werten und liegt bereits über der typischen Stellplatzanzahl von innerstädtischen Shopping-Centern, die durchschnittlich 24 m² Verkaufsfläche/Stellplatz aufweisen⁴⁵.

Die Parkieranlagen (im Wesentlichen Parkhäuser) innerhalb der Innenstadt bzw. innerhalb der Grenzen der Parkzonen bieten insgesamt hohe Kapazitäten (gut 8.800 Stellplätze), wodurch zum einen eine gute Autoerreichbarkeit der City sichergestellt wird, zum anderen aber auch zusätzlicher Quell- und Zielverkehr im Bereich der Altstadt erzeugt wird. Ein Großteil dieser Parkhäuser gehört zu privaten Betreibern (siehe Abbildung 188). An der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes (HTW) steht seit dem Jahr 2014 ein privates Parkhaus mit 460 Stellplätzen zur Verfügung. Da dieses nicht öffentlich zugänglich ist, sondern nur für Studenten/Mitarbeiter der HTW, ist es nicht Teil der folgenden Betrachtungen. Dennoch ist davon auszugehen, dass durch verlagertes Mitarbeiter-/Studentenparken in das Parkhaus Straßenraumentlastungen entstehen.

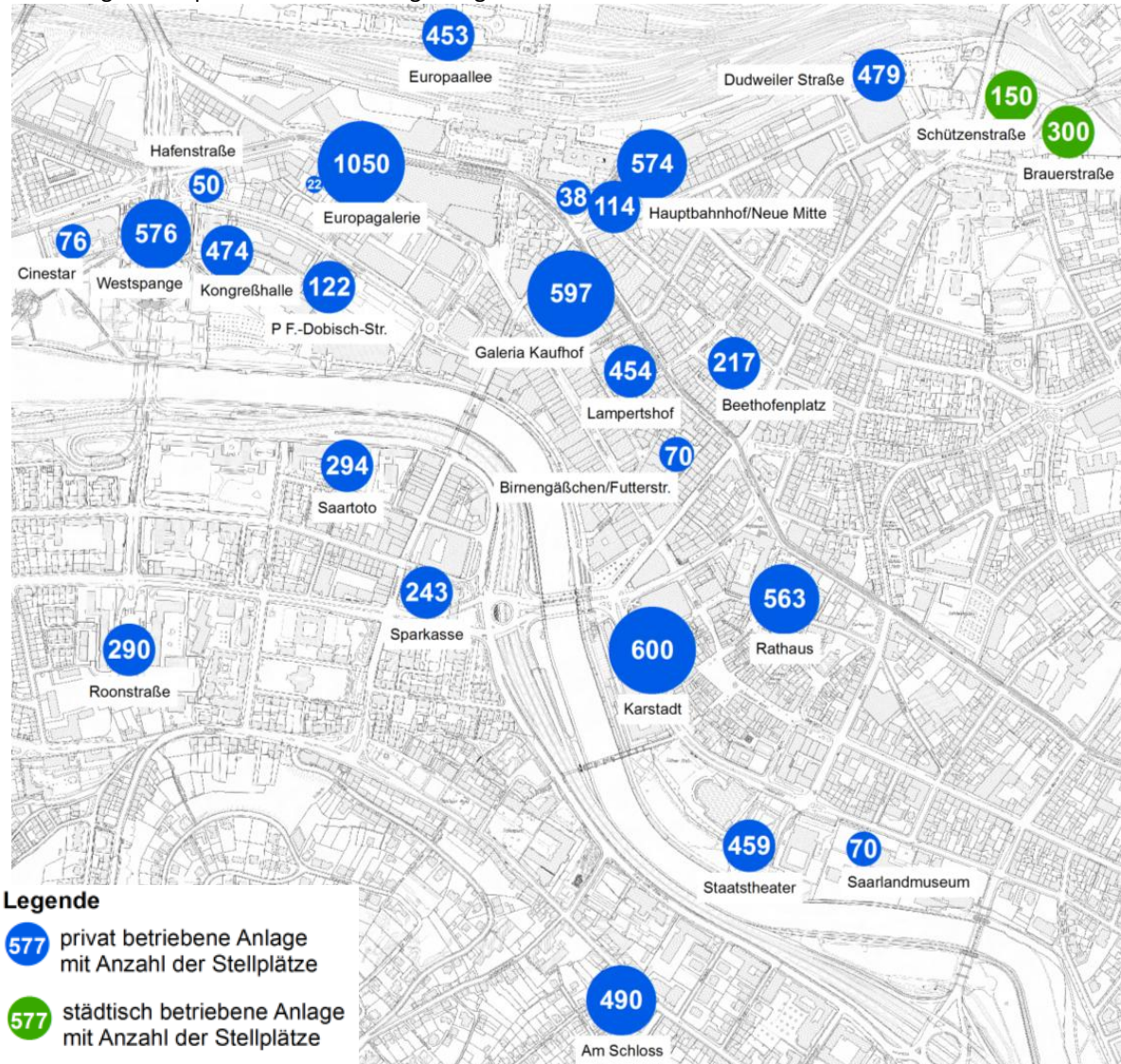
⁴² Gemäß DIN 18024-2 und 18025-1 sind in einer Anlage des ruhenden Verkehrs 1 % der Pkw-Parkstände, mind. jedoch 2 Parkstände rollstuhl- und behindertengerecht auszuführen.

⁴³ Werden die Bewohnerstellplätze noch hinzugerechnet, verbessert sich das Verhältnis sogar auf 11:1

⁴⁴ bspw. Kassel: 17 m², Bielefeld: 20 m², Hamm 21 m², Mülheim (Ruhr): 13 m²

⁴⁵ Eigene Berechnung nach DSSW (2007), S. 18, für innerstädtische Shopping Center mit Baudatum > 1996

Abbildung 188: Kapazität der Parkieranlagen in der Innenstadt



Quelle: Planersocietät, Daten- und Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken

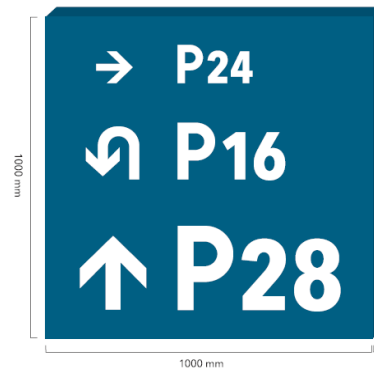
Parkleitsystem

Zur Steuerung des Parksuchverkehrs besitzt Saarbrücken ein dynamisches Parkleitsystem aus den 1990er Jahren. Das bisherige System (Anzeigen sowie Rechneinheit) entsprach nicht mehr dem Stand der Technik und war zunehmend störungsanfällig (siehe Abbildung 189). Ein neues System soll bis ca. Mitte 2015 installiert werden. Statt eines dynamischen Systems kommt zukünftig aus Kosten-Nutzen-Gründen ein statisches System zum Einsatz, das über eine einfach wahrzunehmende Beschilderung zu den drei nächstgelegenen Parkmöglichkeiten weist. Hierbei sind die Parkieranlagen mit eindeutigen Nummern versehen (siehe Abbildung 190), auf die auf entsprechenden Internetpräsenzen bzw. in Stadtplänen verwiesen werden soll.

Abbildung 189: Veraltetes, technisch defektes PLS



Abbildung 190: beispielhafte Beschilderung des neuen Systems



Quelle: Stadt Saarbrücken

10.2 Bewohnerparken in der Saarbrücker Innenstadt

Grundsätzliche Bewohnerparkregelungen

Durch Bewohnerparkregelungen soll für Anwohner in Wohngebieten mit einem hohen Parkdruck, der auch durch gebietsfremde Parker entsteht, die Chance erhöht werden, einen freien Stellplatz zu finden. Hierzu werden gegen eine intervallweise zu zahlende Gebühr Bewohnerparkausweise ausgestellt. Fest reservierte Stellplätze für Bewohner impliziert dies jedoch nicht, sodass ein freier Stellplatz auch nicht garantiert werden kann. Für Bewohnerparkregelungen gibt es in der allgemeinen Praxis unterschiedliche Ansätze, die im Folgenden kurz zusammengefasst werden (siehe hierzu FGSV 2005: EAR).

Trennprinzip (grob) mit Positivbeschilderung (Z 314)⁴⁶:	Trennprinzip (grob) mit Negativbeschilderung (Z 286 oder 290.1):	▪ ausschließliches Bewohnerparken in einem zusammenhängenden Gebiet ▪ nur in kleinen Gebieten umsetzbar ▪ deutliche Erhöhung der Chance für Bewohner, einen freien Stellplatz zu finden ▪ verständliche und einprägsame Regelung ▪ evtl. in Zeiten schwacher Bewohnernachfrage viele ungenutzte Stellplatzkapazitäten ▪ Interessenskonflikte mit dem Einzelhandel möglich bei Abschluss öfftl. Parkens
Trennprinzip (fein)⁴⁷:	▪ Stellplätze durch Bewohner dauerhaft nutzbar ▪ tagsüber begrenzte Nutzung durch den öffentlichen Verkehr, bspw. 8 Uhr bis 20 Uhr (Parkschein oder Parkscheibe) ▪ effiziente Nutzung der Parkraumkapazitäten in Gebieten mit Nachfrageüberlagerungen ▪ flexible Anpassung an den Bewohnerbedarf ▪ hoher Bedarf nach Kontrollen	
Wechselprinzip:		▪ Stellplätze sind für den öffentlichen Verkehr dauerhaft nutzbar ▪ Bewohnerparken wird zu bestimmten Zeiten zugelassen ▪ für Gebiete mit abnehmendem Parkdruck des öffentlichen Verkehrs abends ▪ hoher Bedarf nach Kontrollen
Mischprinzip:	▪ Stellplätze durch Bewohner und den öffentlichen Verkehr (Parkschein oder Parkscheibe) nutzbar ▪ als Zone (Z 290) mit straßenabschnittsweisem Kurzzeitparken umsetzbar ▪ in einigen Städten auch Kombination mit (eingelagerten) Teilabschnitten mit reinem Kurzzeitparken (Entlastung der „Mischbereiche“ von Kurzzeitparkern) ▪ Gebiete mit sich ergänzender Nachfrage nach Bewohnerparken ▪ wenig geeignet für Gebiete, in denen noch spätnachmittags/abends ein hoher Parkdruck durch den öffentlichen Verkehr besteht ▪ hoher Bedarf nach Kontrollen	

⁴⁶ Trennprinzip (grob) mit Zeichen 314: Anwohnerparkvorrecht nach altem Recht; bereits angeordnete Beschilderungen mit Zeichen 314 behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Zeichen 286/290.1 soll vorrangig angewendet werden.

⁴⁷ Bewohnerparkberechtigungen als Freistellung von anderen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen (Trennprinzip fein, Wechselprinzip, Mischprinzip) werden nach VwV-StVO ausschließlich mit Zeichen 314 oder 315 ausgewiesen.

In den letzten 15 Jahren hat sich das Mischungsprinzip mit Parkscheinregelung zunehmend in der Bewirtschaftungspraxis verbreitet. Das Wechselprinzip findet hingegen kaum noch Anwendung. Hierbei zeigen sich bei der nachträglichen Umwandlung des Trennungsprinzips zum Mischungsprinzip teils deutliche Auslastungserhöhungen der Bewirtschaftungsbereiche aufgrund des zusätzlichen Parkraums für Kurzzeitparker. Die Auslastungserhöhungen und teils Überlastungen sind umso stärker, je höher der Anteil der kurzzeitparkerrelevanten Nutzungen mit v. a. abendlichem Besucheraufkommen ist. Insbesondere die Umwandlung flächendeckender Bereiche mit Trennungsprinzip (Trennungsprinzip grob) erhöht hierbei die Anzahl der Kurzzeitstellplätze deutlich und führt zu einem sprunghaften Anstieg des Parkdrucks. Darüber hinaus zeigt sich erwartungsgemäß, dass die Umwandlung zu Mischbereichen mit einem gebührenfreien Kurzzeitparken (Parkscheibe) zu einer tendenziell noch stärkeren Nachfrage führt als das gebührenpflichtige.⁴⁸

Bei Bewohnerstellplätzen ist es üblich, eine gegenüber der tatsächlichen Anzahl der Bewohnerstellplätze erhöhte Zahl von Parkausweisen auszugeben. Nach den EAR kann davon ausgegangen werden, dass ca. 90 % der Berechtigten sich einen Parkausweis ausstellen lassen. Ein Schlüssel von durchschnittlich 1,6 parkberechtigten Kfz je Bewohnerstellplatz solle demnach nicht überschritten werden (vgl. FGSV 2005). Dabei ist die tatsächlich ausgegebene Anzahl der Parkausweise aber von der Gebietsstruktur abhängig und einzelfallbezogen zu ermitteln. Üblich sind hier Werte bis 1,5 oder 2⁴⁹, teils auch noch darüber.

Bewohnerparken in Saarbrücken

Schwerpunkte der Bereiche mit Bewohnerparkregelungen sind die dicht bebauten Wohnquartiere der Innenstadt. Hierzu zählen insb. das Nauwieser Viertel, die Wohnstraßen um die Mainzer Straße sowie die westlichen Teile Alt-Saarbrückens (siehe hierzu Kapitel 10.1, Abbildung 187). Saarbrücken regelt das Bewohnerparken hier nach dem Trennprinzip (grob) mit einer Gültigkeit von 8 Uhr bis 20 Uhr montags bis freitags und samstags von 8 Uhr bis 16 Uhr. Während dieser Zeit dürfen demnach nur Bewohner mit Berechtigungsausweis auf den Stellplätzen parken. Hierbei sind teils mehrere zusammenhängende Straßenräume ausschließlich nach dem Trennprinzip bewirtschaftet. Vor allem entlang der Gebietsränder oder an Hauptverkehrsstraßen wird die Bewirtschaftung durch Kurzzeitstellplätze oder teils freie Stellplätze ergänzt („grobkörniges Trennungsprinzip“, siehe bspw. Abbildung 191). Teilweise finden sich in einigen Gebieten auch kleinräumigere Mischungen aus Bewohnerstellplätzen mit Trennungsprinzip (grob) und Kurzzeitstellplätzen oder freiem Parken („Trennungsprinzip feinkörnig“, siehe bspw. Abbildung 192). Ziel der vielfachen Bewirtschaftung nach dem Trennungsprinzip mit grobkörniger Mischung ist es, Parksuchverkehr in den Wohngebieten zu verringern und die Verständlichkeit der Parkregelungen durch ein stadtweit einheitliches System des Trennungsprinzips zu erhöhen.

Derzeit wird eine Erweiterung des Bewohnerparkens bis 22 Uhr in den Parkzonen Nauwieser Viertel (E1 und E2) sowie Mainzer Straße (H1 und H2) getestet und anschließend ausgewertet. Hintergrund sind die Überlagerungen des Bewohnerparkens mit dem gebietsfremder Parker vor allen

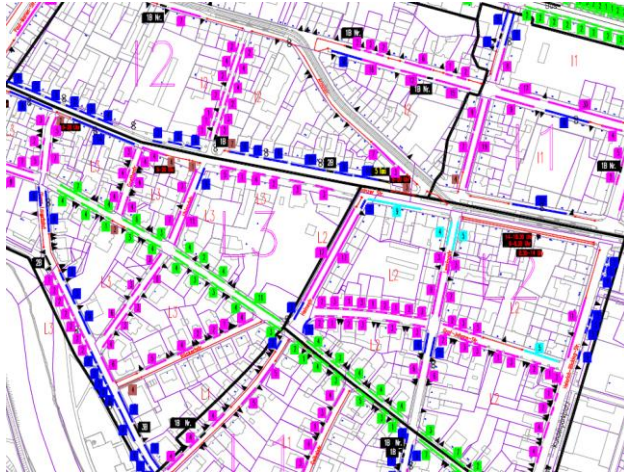
⁴⁸ siehe hierzu BAST 2006: Aktuelle Praxis der Parkraumbewirtschaftung in Deutschland

⁴⁹ z. B. Neuss 2,0; Lübeck 1,84; Münster 2,5; Kassel 1,3; Karlsruhe 2,5

Dingen in diesen Gebieten (siehe hierzu die Auswertungsergebnisse der Parkraumerhebung 2010, Kapitel 10.4). Für Anwohner ist es daher teilweise schwierig, abends einen Stellplatz zu finden.

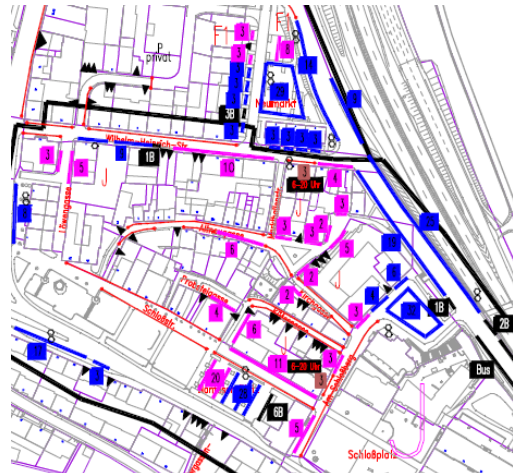
In Saarbrücken sind im Jahr 2013 rund 4.600 Bewohnerparkausweise bei knapp 3.200 Stellplätzen (Faktor ca. 1,4) ausgegeben worden, wobei das Verhältnis je nach Parkzone variiert. Der Wert liegt somit noch im von der FGSV empfohlenen Bereich bis zum Schlüssel von maximal 1,6 sowie unter den Werten anderer Städte.

Abbildung 191: Grobkörniges Trennungsprinzip im Umfeld Mainzer Straße (pink: Bewohnerparken, blau: Kurzzeitparken, grün: freies Parken)



Quelle: Parkraumplan Innenstadt, Stadt Saarbrücken 2014

Abbildung 192: Feinkörniges Trennungsprinzip im Umfeld Schloßplatz



Quelle: Parkraumplan Innenstadt, Stadt Saarbrücken 2014

10.3 Parkgebühren in der Innenstadt

Die Parkgebühren in der Innenstadt variieren je nach Zentralität der Stellplätze sowie nach Betreiber (städtisch oder privat). Die städtisch betriebenen Straßenraumstellplätze weisen Gebühren von 1,60 EUR/h⁵⁰ für zentrale Lagen sowie von 0,70 EUR für die erste Stunde⁵¹ für Innenstadt-Randbereiche auf (siehe Abbildung 187 und Abbildung 193).

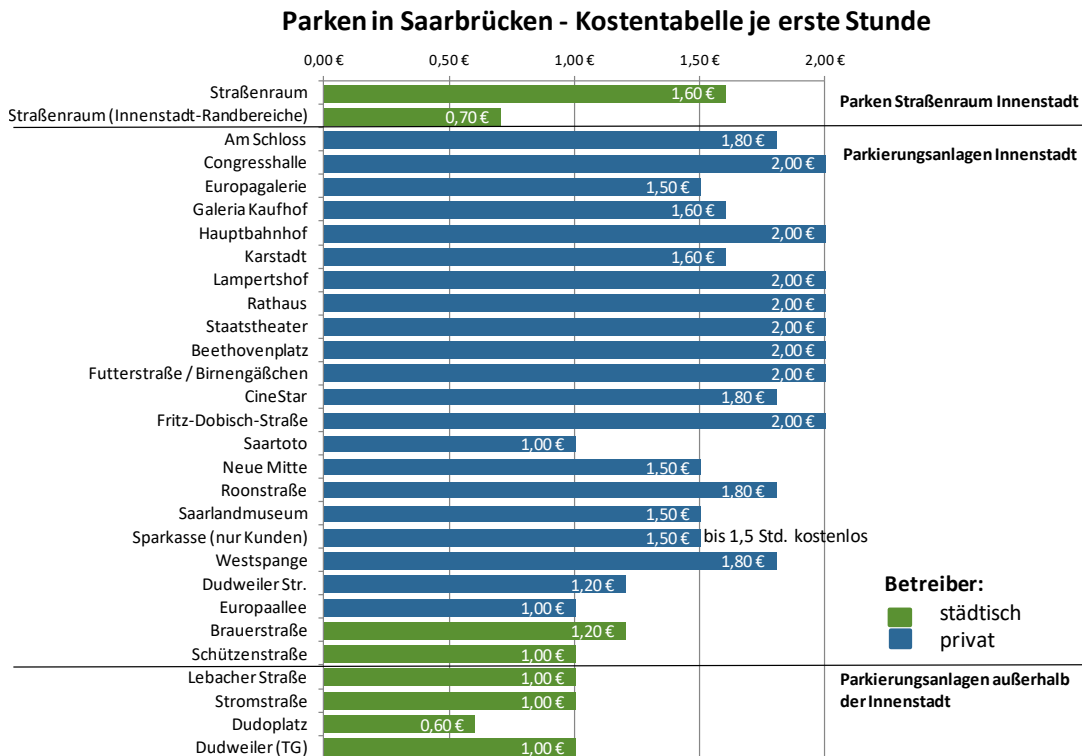
Für die städtisch betriebenen Parkplätze bzw. -häuser, die alle weniger zentral als die privat betriebenen liegen, fallen überwiegend Gebühren von 1,00 EUR/h an. Beim Parkplatz Brauerstraße sind dies 1,20 EUR/h und beim Parkplatz Dudoplatz (Dudweiler) 0,60 EUR/h. Die Gebühren der Parkieranlagen der privaten Betreiber weichen von den städtischen Anlagen teils deutlich ab. Sie liegen in der Regel bei etwa 1,50 EUR bis 2,00 EUR je Stunde.⁵² Die gegenüber den Straßenraumstellplätzen sowie den städtischen Parkhäusern hohen Gebühren sind aus Nutzersicht als Hemmnis zu werten, in den privaten Anlagen zu parken. Da die in der zentralen Innenstadt gelegenen Parkieranlagen vollständig in privater Hand sind, wird die städtische Einflussnahme auf die Parkgebühren erschwert.

⁵⁰ Die angegebenen Werte gelten für die ersten 60 angefangenen Minuten.

⁵¹ 0,30 EUR für die ersten 30 Minuten, 0,40 EUR für jeweils alle weiteren 30 Minuten

⁵² Auf dem Parkplatz Hafenstraße fallen 3,50 EUR an, jedoch pauschal je Parkvorgang; zudem ist dieser Parkplatz werktags nur von 17 Uhr bis 7 Uhr sowie samstags und sonntags ganztags zugänglich; daher ist dieser eher als Parkplatz für Anwohner anzusehen.

Abbildung 193: Parkgebühren je erste Stunde für Straßenraumparken (Innenstadt) und wichtige Parkierungsanlagen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Landeshauptstadt Saarbrücken – Website Parken

Die Parkgebühren in umliegenden Mittelzentren, wie zum Beispiel in Saarlouis mit 0,50 EUR/h, oder die von Einkaufszentren, bspw. das Saarpark-Center in Neunkirchen/Saar mit 0,60 EUR/h, liegen unter den Parkgebühren Saarbrückens. Im Vergleich zu ähnlich großen Städten mit ähnlichen Problemlagen (hohe bauliche (Nutzungs-)Dichte, Pendlerströme, hoher Parkdruck) erweisen sich die Parkgebühren in der Saarbrücker Innenstadt jedoch als durchschnittlich bis eher niedrig, was die städtisch betriebenen Stellplatzanlagen betrifft. Demgegenüber liegen die Gebühren der privaten Betreiber der Parkierungsanlagen in etwa auf dem Niveau anderer Städte.

Tabelle 26: Parkgebühren im Städtevergleich

	öfftl. Stellplätze im Straßenraum (Parkgebühren in EUR/h)	städtisch betriebene Parkierungsanlagen (Parkgebühren in EUR/h)	privat betriebene Parkierungsanlagen (Parkgebühren in EUR/h)
Saarbrücken	0,70 - 1,60 €	0,70 - 1,20 €	i.d.R. 1,50 - 2,00 €
Kassel	1,00 € - 2,00 €	0,50 - 1,50 € (i.d.R. 1,00 €)	
Hamm	1,00 €	0,50 - 1,50 €	
Trier	1,60 €	1,50 €	
Lübeck	1,00 - 2,00 €	1,00 - 2,00 €	
Bielefeld	1,00 - 2,00 €	1,00 - 3,00 €	
Karlsruhe	2,00 €	0,50 - 2,00 €	
Freiburg i. Br.	2,20 €	1,00 - 2,00 €	

Quelle: Internetauftritt der Städte

10.4 Parkraumnachfrage in der Innenstadt: Straßenraumstellplätze

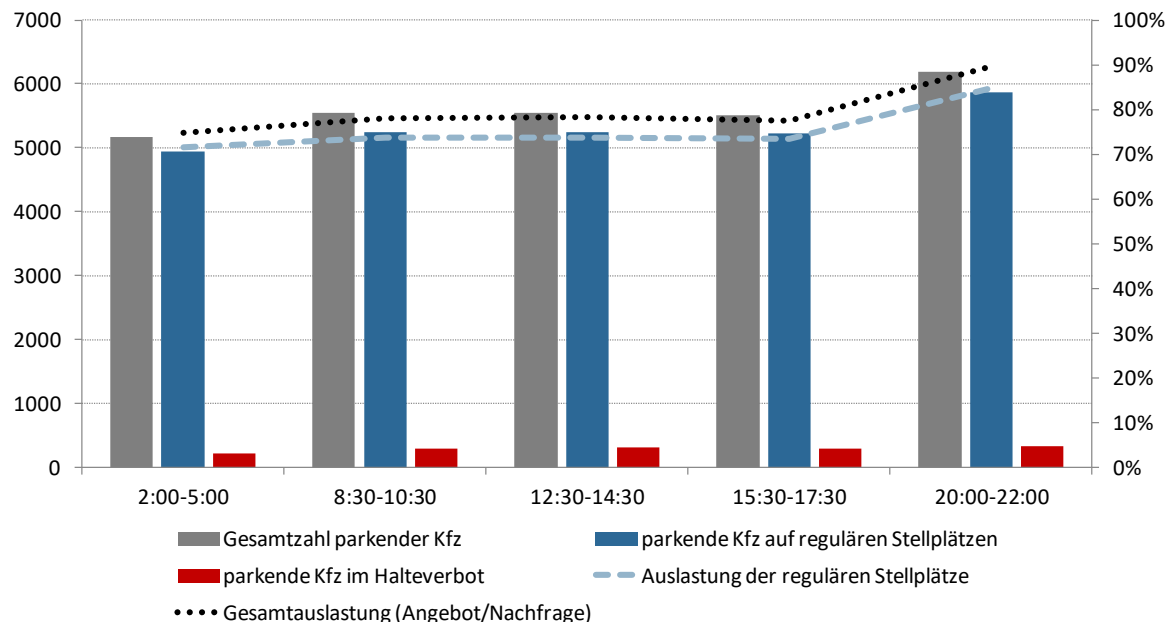
Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nach Art der Bewirtschaftung

Für die rund 6.700 Stellplätze sowie die ca. 470 Sonderstellplätze im innerstädtischen Straßenraum wurde im Jahr 2010 eine Vollerhebung durchgeführt⁵³. Hierbei zeigte sich eine Auslastungsspitze der Stellplätze zwischen 20 Uhr und 22 Uhr mit einer Belegungsquote von 85 % der regulären Stellplätze⁵⁴. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch eine Restkapazität von noch mehr als 1.000 freien Stellplätzen. Belegungsquoten von 85 % und höher sind allgemein schon als hoch einzuschätzen und führen tendenziell dazu, dass der Parkraum von Autofahrern als „voll“ empfunden wird und dass auch falsch geparkt wird.

Zusätzlich zu den auf den regulären Stellplätzen parkenden Fahrzeugen wurden im Jahr 2010 auch die Fahrzeuge im Halteverbot aufgenommen. Die höchste Zahl der Falschparker im Halteverbot zeigt sich auch hier zwischen 20 Uhr und 22 Uhr mit insgesamt 326 Fahrzeugen, obwohl im Untersuchungsgebiet noch 1.000 Stellplätze unbelegt waren.

Die Addition der Anzahl der Fahrzeuge, die auf regulären Stellplätzen parken und derer, die im Halteverbot stehen, ergibt die Gesamtnachfrage nach Parkraum im Untersuchungsgebiet. Wird die Zahl der regulären Stellplätze dieser Gesamtnachfrage gegenübergestellt, zeigt dies die Gesamtauslastung des Untersuchungsgebietes mit einem Spitzenwert von fast 90 % im Bereich 20 Uhr bis 22 Uhr (siehe Abbildung 194).

Abbildung 194: Zahl der parkenden Fahrzeuge und Auslastung der Stellplätze/Gesamtauslastung



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage R+T 2010

Die hohe Gesamtauslastung des Untersuchungsgebiets von 90 % in den Abendstunden ist insbesondere durch Überlagerungen der abendlichen Nachfrage der Anwohner nach Stellplätzen (insb.

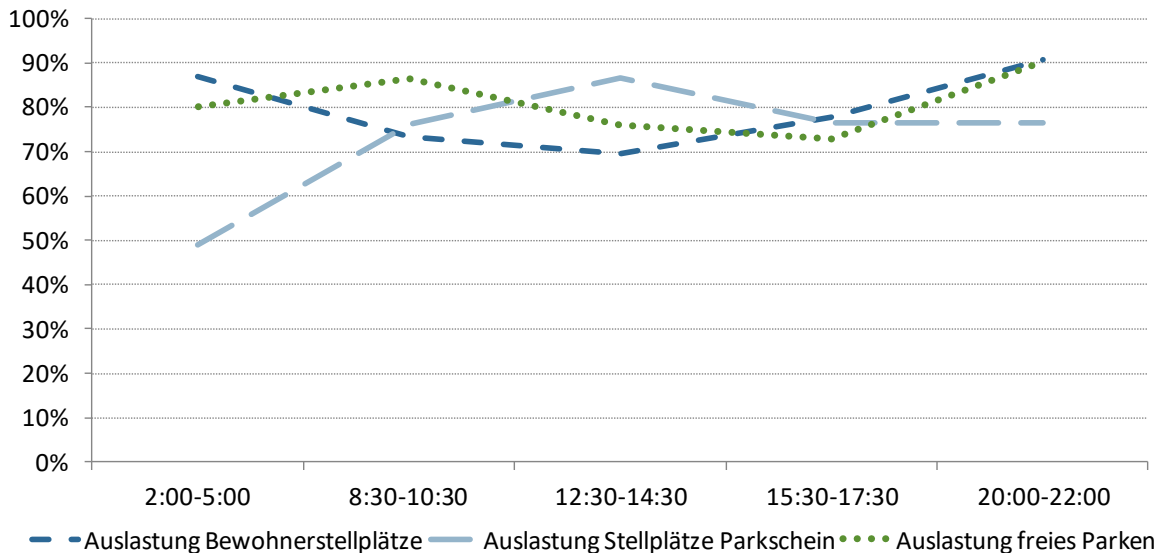
⁵³ siehe hierzu R+T – Topp, Huber, Hagedorn 2010: Stadt Saarbrücken – Parkraumangebot und Parkraumnachfrage

⁵⁴ Anwohnerstellplätze, Parkplätze mit Parkschein, Parkplätze mit freiem Parken, Sonderstellplätze, Lieferbereiche

rückkehrende Berufstätige) mit der Parkraumnachfrage externer Nutzergruppen zu erklären. Zu letztgenannten gehören vor allem Besucher von Gastronomie-, Kultur- und sonstigen Freizeiteinrichtungen der Innenstadt und aufgrund verlängerter Ladenöffnungszeiten teilweise Kunden des Einzelhandels sowie in geringem Maße Beschäftigte. Über die weiteren Tageszeiträume hinweg liegt die Gesamtauslastung bei max. 78%. Zwar besteht von vormittags bis in den Abend eine hohe Nachfrage nach Stellplätzen durch Externe (Beschäftigte, Besucher der Innenstadt etc.), jedoch ist die Wohnernachfrage nach Stellplätzen geringer.

Abbildung 195 stellt die Auslastung der Stellplätze nach Bewirtschaftungsform im Tagesverlauf dar. Der Tagesverlauf für die Bewohnerstellplätze zeigt entsprechend der Wohnernachfrage eine Spitze in den Nacht- sowie Abendstunden mit einer Belegungsquote von fast 90%. Mittags ist die Nachfrage auf den mit Parkschein bewirtschafteten Stellplätzen am höchsten, was vermutlich auf Kurz- und Mittelzeitparker (Kunden des Einzelhandels, Besucher der Innenstadt) zurückzuführen ist.

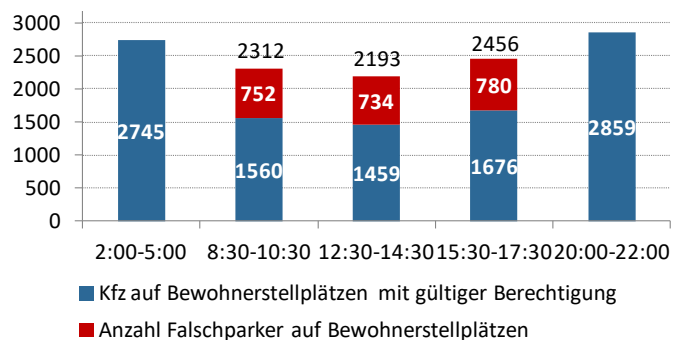
Abbildung 195: Auslastung der Stellplätze nach Bewirtschaftung



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage R+T 2010

Nebenstehende Abbildungen stellen die Anzahl der parkenden Fahrzeuge auf Bewohnerstellplätzen sowie Parkscheinstellplätzen dar. Aufgrund der Bewirtschaftungszeit von 8 Uhr bis 20 Uhr wurden nur in diesen Zeiten Fahrzeuge ohne Parkberechtigung/Falschparker festgestellt.

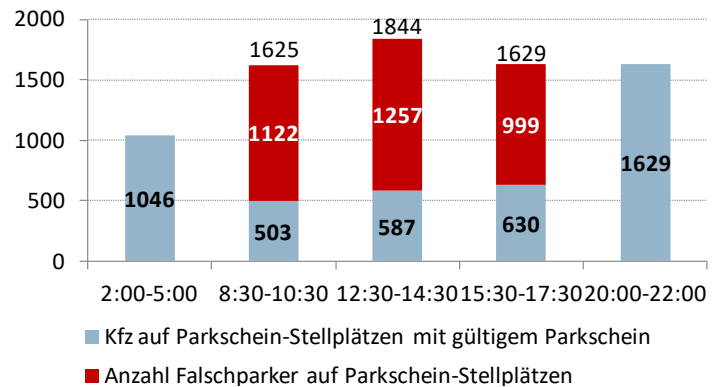
Abbildung 196: Kfz auf Bewohnerstellplätzen nach Parkberechtigung



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage R+T 2010

Der Anteil der Falschparker auf den Bewohnerstellplätzen betrug im Jahr 2010 etwa 1/3 der parkenden Kfz. Zwischen 15:30 Uhr und 17:30 Uhr wurden bspw. 780 Stellplätze durch Falschparker belegt. Der Anteil der Falschparker auf Parkscheinstellplätzen ist demgegenüber noch wesentlich höher und beläuft sich auf 60% bis zu 70%.

Abbildung 197: Kfz auf PS-Stellplätzen nach Parkberechtigung



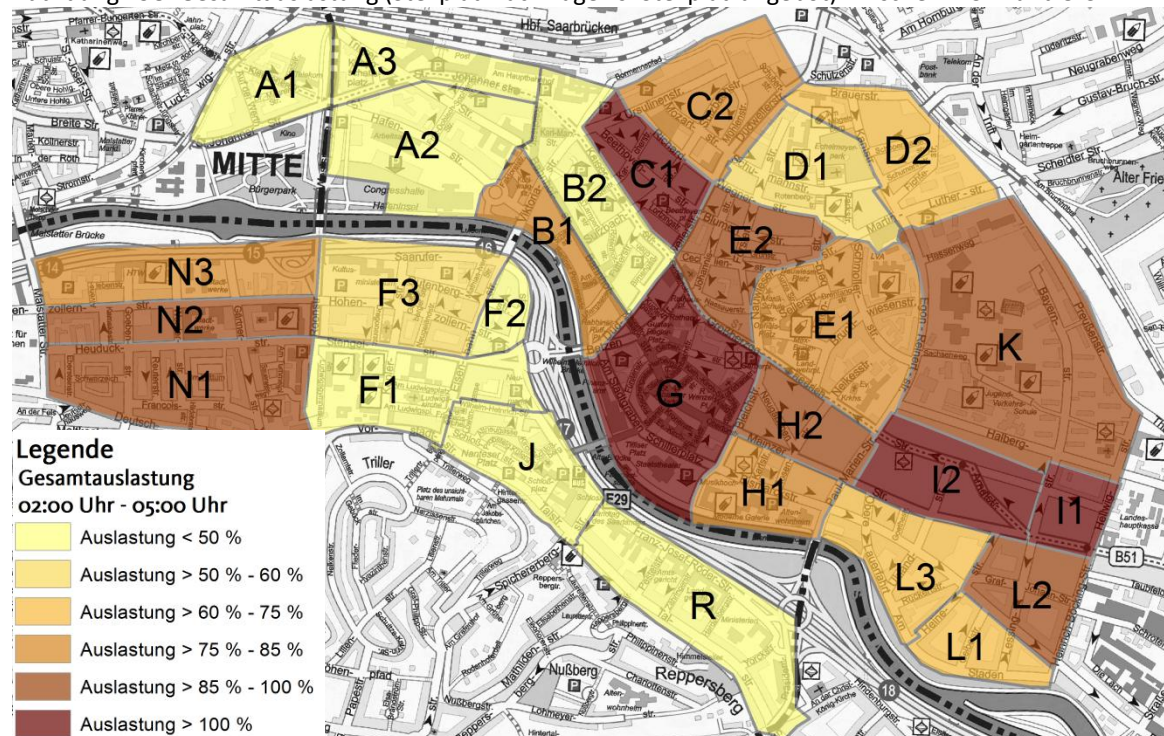
Quelle: Planersocietät auf Grundlage R+T 2010

Auslastung der einzelnen Bewirtschaftungszonen nachts (2 Uhr bis 5 Uhr)

In Abbildung 198 sind die Gesamtauslastungen der Bewirtschaftungszonen nachts (2 Uhr bis 5 Uhr) abgebildet. Ein hoher Parkdruck ist in den Bereichen N1 bis N3 sowie in der zentralen und östlichen Innenstadt festzustellen. In den Parkzonen G, C1, I1 und I2 parken sogar mehr Fahrzeuge als Stellplätze vorhanden sind.

Der Parkdruck in den Nachtstunden ist ein Indikator für die Nachfrage der Anwohner nach Stellplätzen, denn ein Großteil der externen Parkraumnutzer benötigt lediglich tagsüber oder in den Abendstunden einen Stellplatz. Dennoch muss auch nachts von einer geringen Zahl gebietsfremder Nutzergruppen ausgegangen werden (z. B. Übernachtungsgäste).

Abbildung 198: Gesamtauslastung (Stellplatznachfrage vs. Stellplatzangebot) zwischen 2 Uhr und 5 Uhr



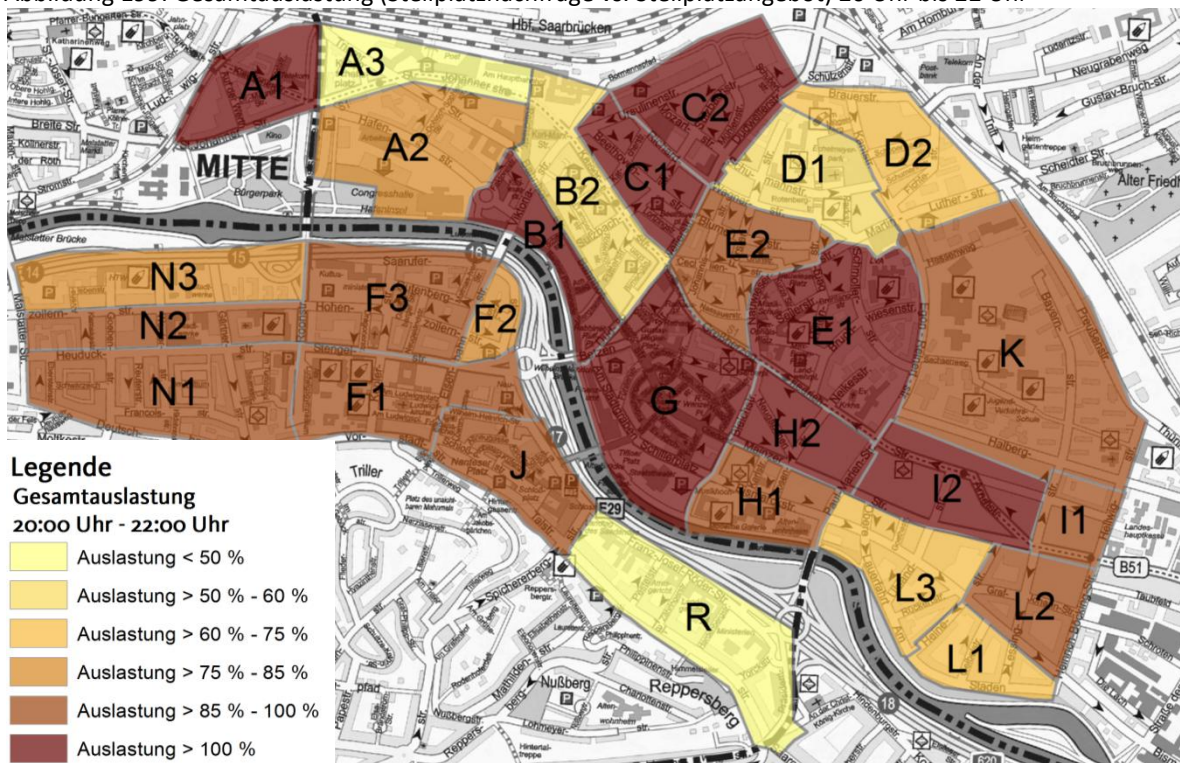
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage R+T 2010

Die in Abbildung 198 dargestellten Parkzonen, in denen nachts eine sehr hohe Nachfrage nach Stellplätzen herrscht (Auslastungen > 85%), sollten im Rahmen einer Konzeption für das Bewohnerparken kritisch überprüft werden, da schon der Anwohnerbedarf nach Stellplätzen sehr hoch ist.

Auslastung der einzelnen Bewirtschaftungszonen abends (20 Uhr bis 22 Uhr)

Wie sich im Tagesgang zeigt, ist die Nachfrage nach Stellplätzen im Zeitraum von 20 Uhr bis 22 Uhr in der Innenstadt am höchsten (siehe Abbildung 194), in vielen Bereichen sind die Stellplätze hoch ausgelastet (>85%) bis überlastet. Zu dieser Zeit ist auch das Konfliktpotenzial zwischen dem Bewohnerparken und gebietsfremden Parkern als kritisch einzuschätzen. Abbildung 199 stellt zunächst die Gesamtauslastung (Gesamtnachfrage: alle parkenden Kfz inkl. Falschparker vs. Stellplatzangebot) der Bewirtschaftungszonen zwischen 20 Uhr und 22 Uhr dar.

Abbildung 199: Gesamtauslastung (Stellplatznachfrage vs. Stellplatzangebot) 20 Uhr bis 22 Uhr



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage R+T 2010

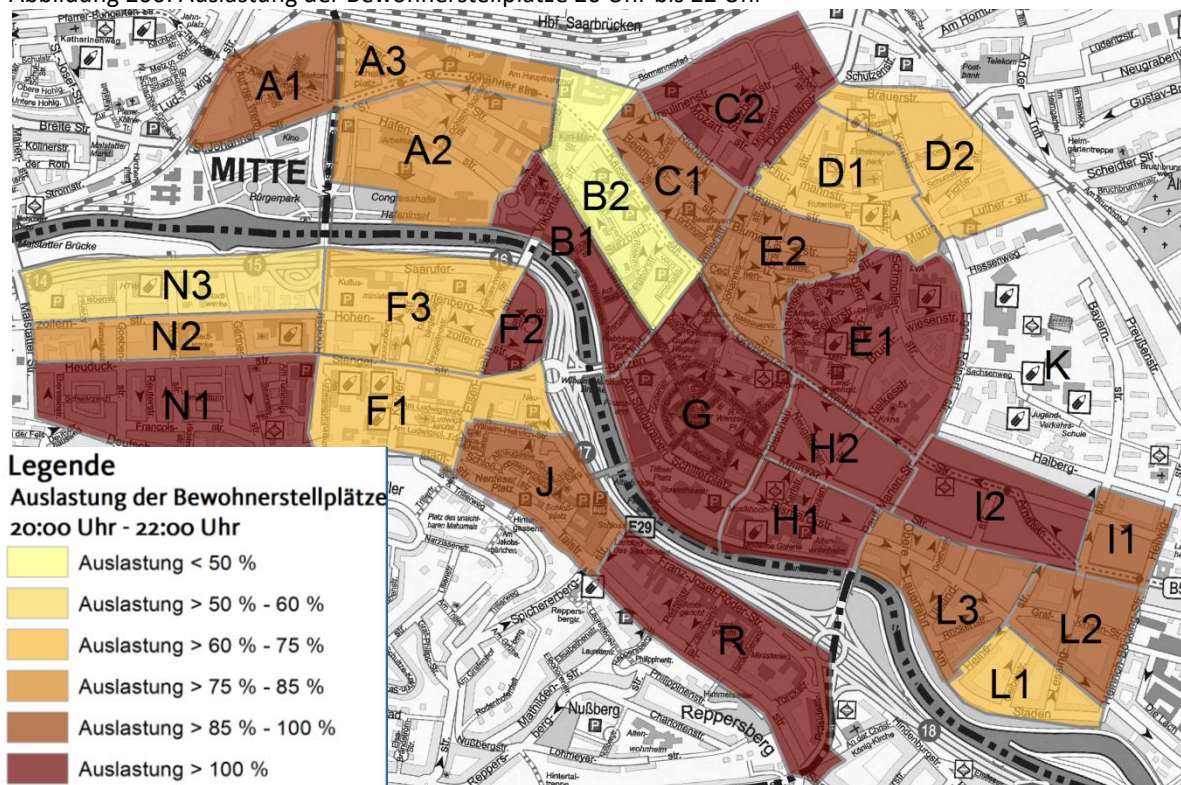
Deutlich wird die insgesamt sehr hohe Nachfrage nach Stellplätzen: In vielen der Bewirtschaftungszonen beträgt die Stellplatznachfrage mind. 85% des Stellplatzangebotes. Einige Bewirtschaftungszonen sind auch überlastet, d.h., es parken mehr Fahrzeuge als Stellplätze vorhanden sind. Dies betrifft insbesondere die Bewirtschaftungszonen im Innenstadt-Kernbereich, die in den Abendstunden ein Anziehungspunkt für Innenstadtbesucher sind. Überlastet sind die Bereiche

- St. Johanner Markt (G+H2),
- Nauwieser Viertel (E1),
- Mainzer Straße/Großherzog-Friedrich-Straße (I2),
- Kaiserstr. bis Schubertstr., Ursulinenstr. bis Dudweiler Str. (C1 + C2),
- St. Johanner Str. und Westspange bis zu den Bahnschienen (A1) sowie

- die Bewirtschaftungszone B1 zwischen der Berliner Promenade und der Bahnhofstraße, in der aber vergleichsweise wenige Stellplätze (28) im Jahr 2010 ausgewiesen waren und wenige Fahrzeuge (34) zwischen 20 Uhr und 22 Uhr parkten.

Abbildung 200 stellt die Auslastung für die Bewohnerstellplätze zwischen 20 Uhr und 22 Uhr dar. Erwartungsgemäß sind auch die Bewohnerstellplätze der oben genannten Bereiche hoch ausgelastet oder überlastet.

Abbildung 200: Auslastung der Bewohnerstellplätze 20 Uhr bis 22 Uhr

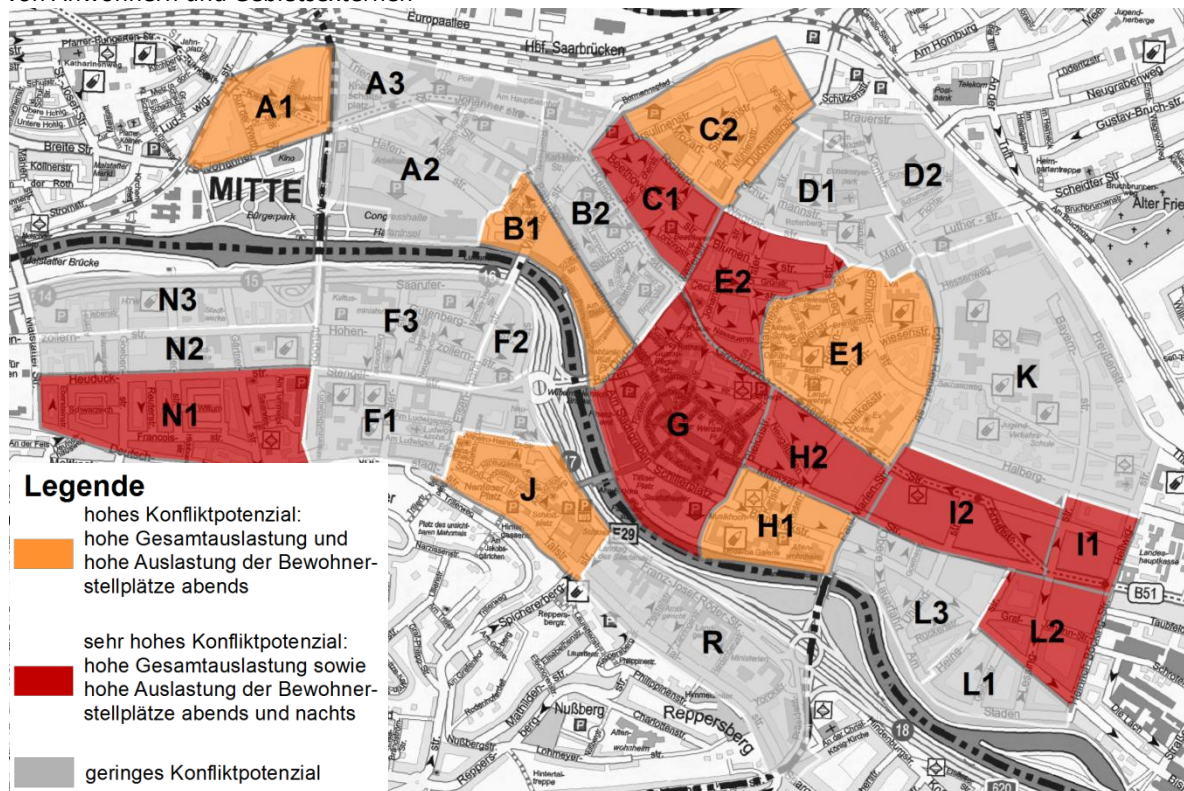


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage R+T 2010

Aus den hohen Gesamtauslastungen vieler Bewirtschaftungszonen sowie der Bewohnerstellplätze nachts und/oder abends ergeben sich Handlungserfordernisse (siehe auch Abbildung 201)

- nach 1. Priorität für Bewirtschaftungszonen, die eine hohe Gesamtauslastung nachts sowie hohe Gesamtauslastungen abends bei gleichzeitig hoher Bewohnerstellplatz-Auslastung abends aufweisen (je >85%) -> sehr hohes Konfliktpotenzial zwischen dem Anwohnerparken und dem Parken Gebietsexterner sowie
- nach 2. Priorität für Bewirtschaftungszonen, die abends eine hohe Gesamtauslastung bei gleichzeitig hoher Bewohnerstellplatz-Auslastung aufweisen (je >85%) -> hohes Konfliktpotenzial zwischen Anwohnern und dem Parken Gebietsexterner.

Abbildung 201: Bewirtschaftungszonen mit hohem und sehr hohem Konfliktpotenzial zwischen dem Parken von Anwohnern und Gebietsexternen



Quelle: eigene Auswertungen auf Grundlage R+T 2010

Zu beachten ist der hohe Falschparkeranteil auf den Bewohnerstellplätzen (siehe Abbildung 196), der aber nach 20 Uhr in den Erhebungen aus dem Jahr 2010 nicht mehr erfasst werden konnte (die Bewohnerparkregelung gilt nur bis 20 Uhr). Zudem geht aus der Erhebung aus dem Jahr 2010 keine Einteilung auf Nutzergruppen (Kurz-/Mittel-/Langzeitparker, Dauerparker, Bewohner) im Tagesverlauf hervor. Daher kann nicht mit Sicherheit abgeschätzt werden, welche Verdrängungseffekte bspw. eine Ausweitung des Bewohnerparkens nach Trennprinzip bis bspw. 22 Uhr haben würde.

Eine Ausweitung der Bewohnerparkregelung nach dem Trennprinzip, bspw. bis 22 Uhr, oder eine Erhöhung der Zahl der Bewohnerparkausweise wäre auf der Datengrundlage aus dem Jahr 2010 in den Bewirtschaftungszonen tendenziell problematisch, die nach Abbildung 201 ein hohes/sehr hohes Konfliktpotenzial besitzen. Die durch die Ausweitung der Bewohnerparkregelung verdrängten Parker würden im Umfeld nicht mehr ohne Weiteres einen regulären Straßenraumstellplatz finden. Dies begünstigt Verdrängungseffekte in benachbarte Bewirtschaftungszonen oder/und ein verstärktes Falschparken. Als Potenzial sind hier die freien Kapazitäten in Parkhäusern zu nennen (siehe Kapitel 10.5).

Erhebung 2014: Bewohnerparkzonen Nauwieser Viertel (E1, E2) sowie Mainzer Str. (H1, H2)

Im Sommer 2014 wurden in den Parkzonen E1 und E2 (Nauwieser Viertel) sowie an der Mainzer Straße (H1 und H2) Erhebungen zum Bewohnerparken durchgeführt (vgl. R+T 2014). Hintergrund sind die hier versuchsweise geplanten Erweiterungen des Bewohnerparkens bis 22 Uhr. Die Erhe-

bungen dienten somit als vorher-Untersuchung, um die Wirkungen der zeitlichen Ausweitung der Bewirtschaftung ermitteln zu können.

Insgesamt zeigten sich im Vergleich zu den Erhebungen 2010 recht ähnliche Ergebnisse. Die Auslastung der Stellplätze ist sehr hoch. So sind die Bewohnerstellplätze abends zu ca. 90 % ausgelastet, die Parkscheinstellplätze zu 85 % (18:30 Uhr) bis 91 % (20:30 Uhr). Auffällig war auch hier eine hohe Falschparkerquote: Insgesamt parkten in den vier Parkzonen 33 % der Fahrzeuge um 18:30 Uhr falsch. Auf den Bewohnerstellplätzen standen 123 Fahrzeuge (23 % der dort parkenden Kfz) ohne gültigen Bewohnerausweis. Auf den Parkschein-Stellplätzen waren es 180 Fahrzeuge (53 % aller dort parkenden Kfz). Zudem wurden auf den Parkschein-Stellplätzen Falschparker ohne Parkschein, jedoch mit gültigem Bewohnerparkausweis ermittelt. Dies deutet auf Verdrängungseffekte durch die Falschparker auf Bewohnerstellplätzen hin.

10.5 Auslastung der Stellplätze in Parkhäusern/auf Parkieranlagen

Zur Erfassung der Auslastungen der Parkhäuser und der großen Parkplätze in der Innenstadt wurden die Daten über Ein- und Ausfahrer sowie der Übernachtparker bei den jeweiligen Betreibern abgefragt.⁵⁵

Von den 26 innerstädtischen Parkhäusern bzw. Parkplätzen standen für zehn Parkieranlagen Auswertungsdaten zur Verfügung. Dies entspricht etwas mehr als der Hälfte der innerstädtischen Parkplätze auf diesen Parkieranlagen (insgesamt 8.825). Somit erlauben die Daten zwar keine Einzelaussagen zu allen Parkieranlagen, die erfassten Parkhäuser stellen aber insgesamt die wichtigsten dar, sodass Aussagen zur Gesamtsituation abgeleitet werden können.

Tabelle 27: Parkieranlagen der Erhebung im Oktober 2014

Parkhaus/Parkplatz	Betreiber	Kapazität
Parkhaus Europa-Allee	privat	455
Parkhaus Europa-Galerie	privat	1.050
Parkhaus Lampertshof	privat	454
Parkhaus Staatstheater	privat	450
Parkhaus Kongresshalle	privat	474
Parkhaus Hauptbahnhof	privat	574
Parkhaus Rathaus	privat	563
Parkplatz Beethovenplatz	privat	217
Parkplatz Schützenstraße	städtisch	150 (130 bewirtschaftet)
Parkplatz Brauerstraße	städtisch	300 (187 bewirtschaftet)
Gesamtkapazität der betrachteten Parkieranlagen:		4.554

⁵⁵ Als Stichtage wurden Donnerstag, der 09.10.2014 sowie Samstag, der 11.10.2014 ausgewählt. Somit stehen sowohl für einen repräsentativen Werktag (Montag – Freitag), der üblicherweise von den Nachfragegruppen der Berufstätigen und Innenstadtkunden nachgefragt wird, sowie für den durch Innenstadtkunden, Besuchern von Freizeiteinrichtungen und von kürzeren Ladenöffnungszeiten geprägten Samstag Daten als Vergleichswerte zur Verfügung.

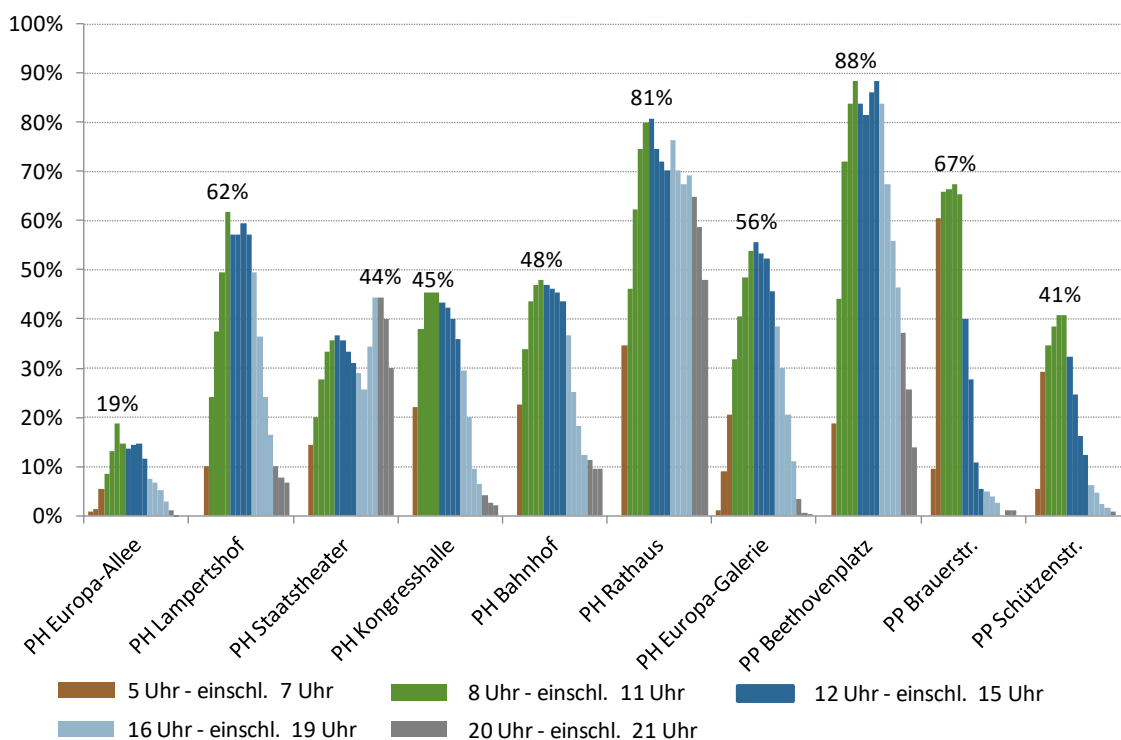
Darüber hinaus wurden auch die Daten einiger nicht zur zentralen Innenstadt zählenden Anlagen erhoben. Aufgrund ihrer größeren fußläufigen Entfernung zur Innenstadt werden sie nicht mehr dem Parkraum der Innenstadt hinzugerechnet, ihre Belegungsdaten sind in Anhang IV zusammengefasst.

Auslastungsdaten der Parkierungsanlagen

Donnerstag (09.10.2014)

Abbildung 202 und Abbildung 203 zeigen die Auslastung für Donnerstag, den 09.10.2014. In der Auslastung über den Tag fallen vor allem das Parkhaus Rathaus sowie der Parkplatz Beethovenplatz mit Auslastungen von teilweise über 80% in der Mittagszeit auf. Über den Großteil des Vor- und Nachmittages liegt ihre Auslastung bei über 60%. Auch das Parkhaus Lampertshof, das sich in der Nähe befindet, weist zumindest Auslastungen von ca. 60% auf. Eine ähnliche Belegungsquote zeigt die Europa-Galerie, wobei ihre Stellplatzkapazität mit über 1.000 ungefähr doppelt so hoch ist. Der Parkplatz Brauerstraße und in weniger ausgeprägtem Maß auch der der Schützenstraße werden überwiegend in den Vormittagsstunden genutzt, was durch die umliegenden Bildungseinrichtungen zu erklären ist.

Abbildung 202: Auslastung der Parkierungsanlagen Donnerstag, 09.10.2014



Quelle: Auswertung Planersocietät auf Grundlage der Daten der Betreiber

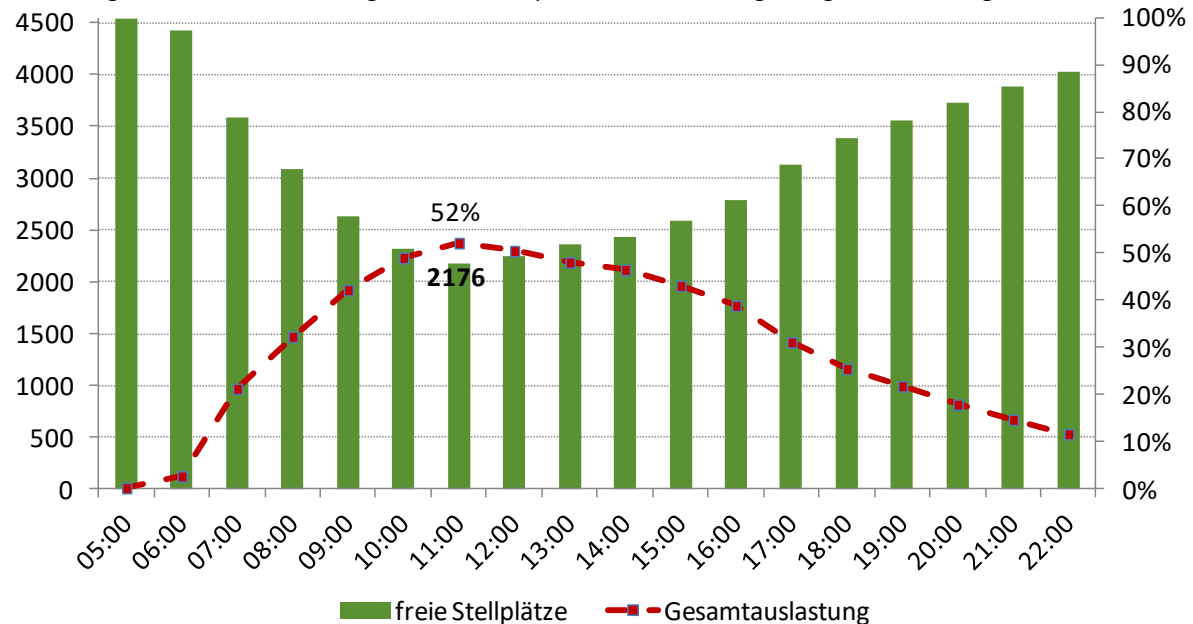
Insgesamt ist die Auslastung der anderen Parkierungsanlagen eher gering. Auffällig ist die sehr geringe Belegungsquote des Parkhauses Europa-Allee mit maximal 19% vormittags. Grund hierfür ist im Wesentlichen die relativ kurz zurückliegende Eröffnung im Mai 2014, sodass sich bei den Parkplatzkunden bislang noch kein „Gewöhnungseffekt“ eingestellt hat und das Parkhaus bei Ortsfremden vermutlich noch nicht bekannt bzw. auch in den Navigationsgeräten enthalten ist. Laut Betreiber waren im Dezember 2014 schon deutlich mehr Parkierungsvorgänge als im Oktober

feststellbar, sodass für das Parkhaus eine Angleichung der Auslastung an die umliegenden Anlagen (insb. Hauptbahnhof) zu erwarten ist.

Als Vergleich zu den Parkhausbelegungsdaten aus dem Jahr 2014 wurden jene aus dem Jahr 2010 (Donnerstag, 17. Juni 2010) hinzugezogen. Insgesamt decken sich die Erkenntnisse. Lediglich die Kongresshalle wies im Jahr 2010 deutlich höhere Auslastungen (ca. 90%) auf. Dies könnte auf Veranstaltungen und hohe Besucherverkehre am Stichtag zurückzuführen sein. Das Parkhaus Rathaus war dagegen geringer ausgelastet (ca. 50%).

Die Gesamtauslastung aller erfassten Parkierungsanlagen zeigt ein Auslastungsmaximum von lediglich 52% in den frühen Mittagsstunden. Gleichzeitig stehen noch fast 2.200 Stellplätze in den Anlagen zur Verfügung. Danach sinkt die Auslastung kontinuierlich bis auf ca. 15% bis 10% von 20 bis 22 Uhr. Um diese Uhrzeit sind schon mehr als 3.700 Stellplätze frei.

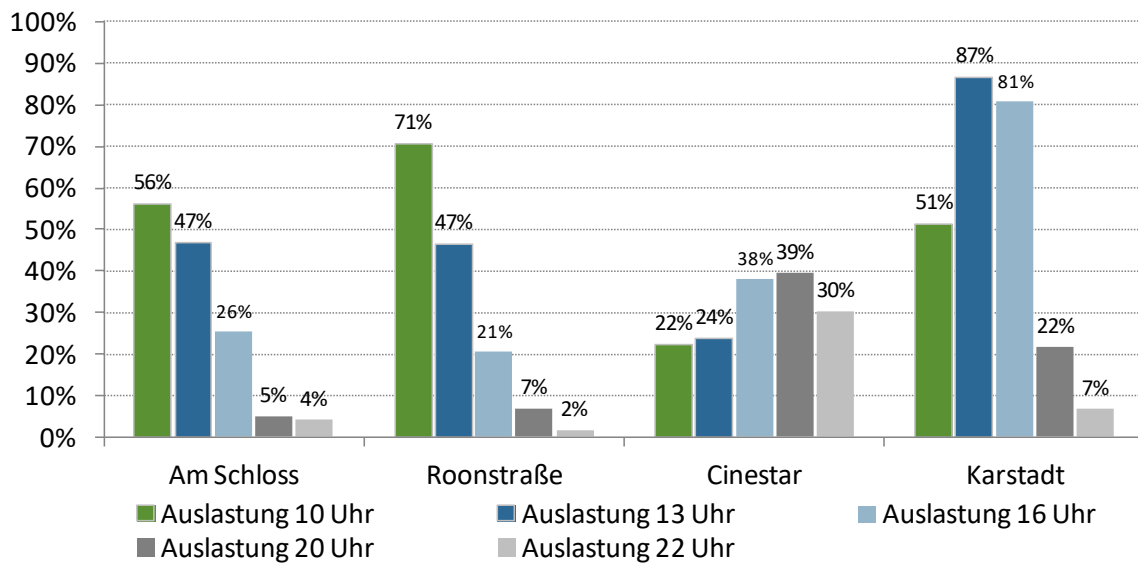
Abbildung 203: Gesamtauslastung und freie Stellplätze der Parkierungsanlagen Donnerstag, 09.10.2014



Quelle: Auswertung Planersocietät auf Grundlage der Daten der Betreiber

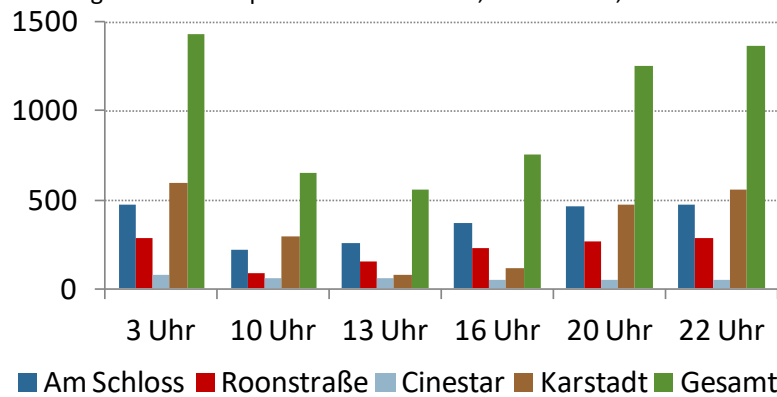
Aus dem Jahr 2010 stehen darüber hinaus die Auslastungsdaten der Parkhäuser Am Schloss, Roonstraße, Karstadt und Cinestar zur Verfügung. Hohe Auslastungen weisen das Parkhaus Karstadt mittags und nachmittags und in geringerem Maß der Parkplatz Roonstraße morgens auf (siehe Abbildung 204). Die entsprechenden Restkapazitäten sind in Abbildung 205 dargestellt. Werden die Erhebungen 2010 und 2014 für den Donnerstag zusammengezählt, stehen somit in der Mittagszeit knapp 2.900 Stellplätze in den untersuchten Parkhäusern frei, abends um 20 Uhr sogar 5.000.

Abbildung 204: Auslastung der Parkhäuser Am Schloss, Roonstr., Cinestar und Karstadt 2010



Quelle: Planersocietät auf Grundlage R+T 2010

Abbildung 205: Freie Kapazitäten Am Schloss, Roonstraße, Cinestar und Karstadt 2010

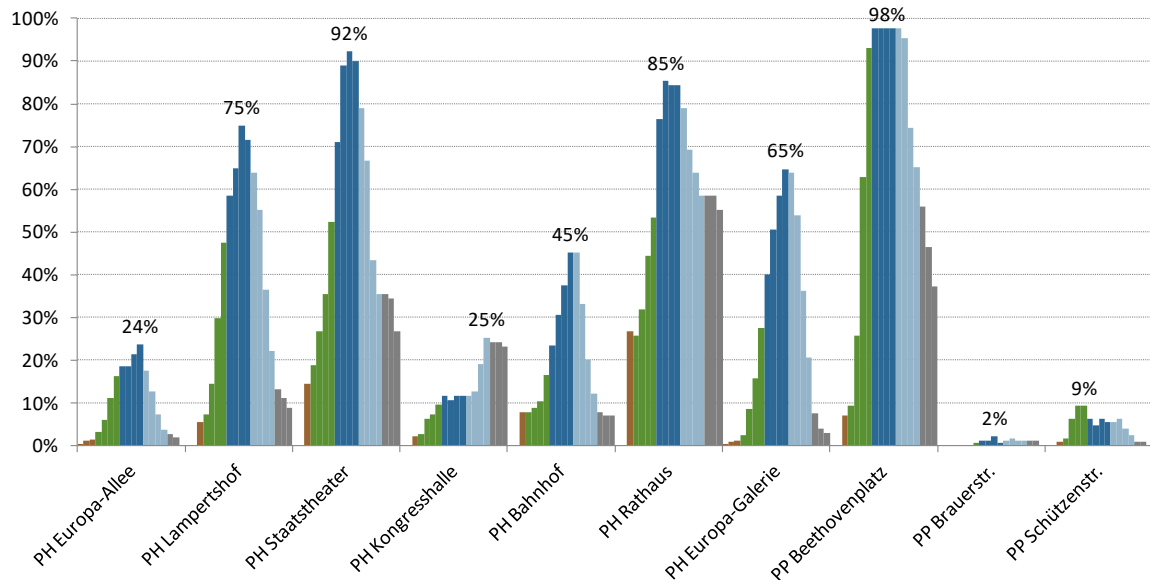


Quelle: Planersocietät auf Grundlage R+T 2010

Samstag (11.10.2014)

Die Ergebnisse für den untersuchten Samstag fassen die Abbildung 206 und Abbildung 207 zusammen. Wie die Gesamtauslastung in Abbildung 207 zeigt, sind ähnlich wie unter der Woche noch zahlreiche Stellplätze frei, wobei das Auslastungsmaximum in den Nachmittagsstunden liegt. Mögliche Ursachen liegen in im samstags abweichenden Tagesgang der Bevölkerung (weniger frühmorgendliche Berufswege, spätere Erledigungszeiten, Freizeitverkehre in den Mittags- und Nachmittagsstunden) begründet.

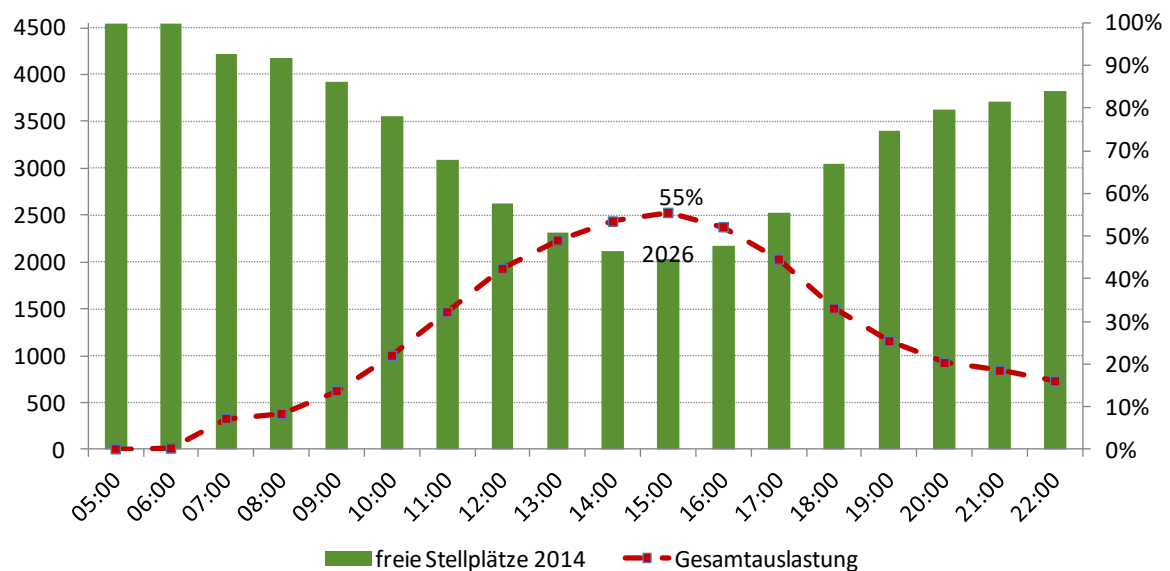
Abbildung 206: Auslastung der Parkieranlagen Samstag, 11.10.2014



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Betreiber

Unterschiede zum Donnerstag ergeben sich bei einzelnen Parkieranlagen. Vor allem der Parkplatz Beethovenstraße (Vollauslastung) sowie die Parkhäuser Rathaus, Lampertshof und Staatstheater weisen ähnlich hohe, teils auch höhere Belegungszahlen auf. Dagegen werden die Parkplätze Brauerstraße und Schützenstraße kaum in Anspruch genommen, was durch den fehlenden Schülerverkehr zu begründen ist.

Abbildung 207: Gesamtauslastung und freie Stellplätze der Parkieranlagen Samstag, 11.10.2014



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Betreiber

10.6 Parkdruck in den Saarbrücker Quartieren

Aufgrund der topografischen Ausgangsbedingungen ergibt sich für die zentralen, in Tallage befindlichen Bereiche Saarbrückens eine insgesamt hohe Bebauungsdichte. Insbesondere die Innenstadt nördlich der Saar weist eine hohe Dichte von Nutzungen aus Geschäften, Dienstleistungsunternehmen, sonstigen Büros, Freizeit- und Gastronomie sowie Wohnnutzung auf. Auch hier ergeben sich je nach räumlicher Lage unterschiedliche Voraussetzungen und somit Anforderungen an den Parkraum. Die Bereiche rund um die Fußgängerzone/Bahnhofstraße werden entsprechend durch Kunden/Besucher der Innenstadt nachgefragt, das Nauwieser Viertel dient als Wohnquartier vor allem junger Leute mit entsprechenden Gastronomieangeboten und der St. Johanner Markt ist mit einer Vielzahl von Gastronomiebetrieben ein vor allem abendlicher Anziehungspunkt.

Dem hingegen ergeben sich in anderen Stadtbereichen andere Anforderungen an den Parkraum. Die Innenstadt südlich der Saar weist eine überwiegende Wohnbebauung auf, deren Dichte mit zunehmender Entfernung zur Saar abnimmt, und ist zudem ein wichtiger Behördenstandort. Die Stadtbezirke Burbach und Malstatt sind als Nebenzentren teilweise dicht bebaut und besitzen größere Arbeitsplatzstandorte, während andere Stadtteile wie bspw. Gersweiler oder Brebach-Fechingen weniger hohe Nutzungsdichten besitzen. Spezielle Anforderungen ergeben sich des Weiteren in den Stadtteilzentren mit ihrem Geschäfts- und Dienstleistungsbesatz - zum Beispiel in Burbach oder Dudweiler.

Aus den unterschiedlichen räumlichen und nutzungsstrukturellen Ausgangslagen resultieren spezifische Nutzergruppen des Parkraums. Ansprüche stellen je nach Stadtlage insb. Anwohner, Kunden, Beschäftigte/Auszubildende bzw. Schüler und Lehrer sowie Freizeitbesucher Saarbrückens. Dementsprechend sind die Beeinträchtigungen (z. B. des Fuß- und Radverkehrs) oder die notwendigen Parkierungsregelungen differenziert zu bewerten.

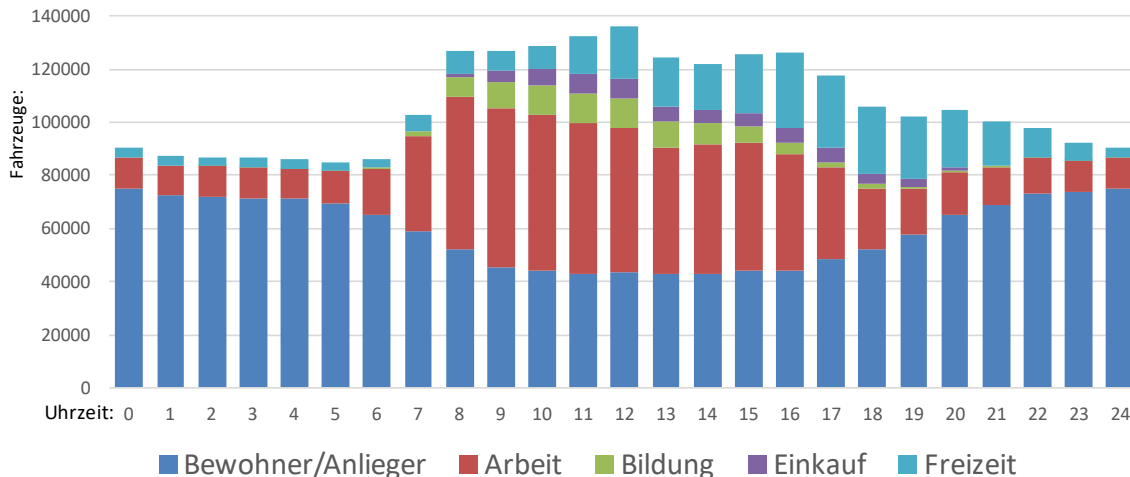
Die für Saarbrücken und einzelne Quartiere resultierende, modellbasierend⁵⁶ abgeleitete Parkraumnachfrage wird im Folgenden dargestellt. Aufgrund der Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrszwecke aus dem Verkehrsmodell lässt sich die Parkraumnachfrage für verschiedene Nutzergruppen getrennt darstellen. Es sollen Gebiete identifiziert werden, in denen ein hoher Parkdruck entsteht. Zusammen mit weitergehenden Quartiers- und städtebaulichen Analysen können gezielte Untersuchungen zur Einführung von Bewohnerparkregelungen oder anderer Parkkonzeptionen zusammen mit den Bezirksräten sowie den Bürgerinnen und Bürgern vorgenommen werden.

Parkraumnachfrage im gesamtstädtischen Kontext

Für die Gesamtstadt Saarbrücken ergibt sich die höchste Parkraumnachfrage etwa zwischen acht Uhr morgens und 16 Uhr nachmittags:

⁵⁶ Hierzu dienen die verkehrszellspezifischen Quell- und Zielverkehre aus dem Verkehrsmodell der Stadt Saarbrücken.

Abbildung 208: Parkraumnachfrage (Fahrzeug-Zielverkehr) für die Gesamtstadt Saarbrücken nach Uhrzeit



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung

Während viele Bewohner morgens das Haus verlassen und nachmittags zurückkehren, wird deren Parkraumnachfrage durch gebietsexterne Personengruppen substituiert. Hierzu zählen insbesondere Beschäftigte mit Arbeitszeiten von ca. 8 Uhr bis 16/17 Uhr. Darüber hinaus wird vorwiegend in den Morgen- bis frühen Nachmittagsstunden Parkraum durch Schüler, Studenten, Lehrkräfte oder andere Bildungsbedienstete nachgefragt. Während der Ladenöffnungszeiten mit einer leicht ausgeprägten Mittagsspitze benötigen ebenso Kunden einen Parkplatz. Die Parkraumnachfrage bzgl. Freizeitaktivitäten steigt am Nachmittag aufgrund des Schul- bzw. Arbeitszeitendes und verbleibt bis in den Abend auf etwa einem Niveau.

In der Gesamtschau ist für Saarbrücken ein Konfliktpotenzial insb. zur Zeit der höchsten Nachfrage um 11 Uhr bis 12 Uhr sowie in den Nachmittagsstunden ca. um 16 Uhr bis in die frühen Abendstunden abzuleiten, wenn Anwohner von der Arbeit zurückkehren und zu dieser Zeit noch einige Parkplätze von Beschäftigten oder Freizeitnutzern belegt sind (siehe Abbildung 208). Gleichwohl ist festzustellen, dass sich je nach Quartier unterschiedliche Konfliktpotenziale wegen der differenzierten Zusammensetzung der Parkraumnutzergruppen ergeben.

Für die folgenden, gesamtstädtischen Abbildungen des Parkdrucks wurden exemplarisch die Tageszeiten 11 Uhr, 16 Uhr sowie 21 Uhr ausgewählt (siehe Abbildung 209 bis Abbildung 211). Zur besseren Übersichtlichkeit werden nur die Bereiche mit einem hohen Parkdruck > 40 Kfz/ha dargestellt⁵⁷.

Deutlich erkennbar wird der hohe Parkdruck in der Innenstadt sowie im Bereich der Universität um 11 Uhr. Auch im Bereich wichtiger Arbeitsplatz- und Bildungsstandorte (bspw. Schützenstraße/Brauerstraße oder im Gewerbegebiet Süd/ZF Friedrichshafen) wird eine hohe Parkraumnachfrage deutlich. Nach dem Beschäftigungs-, Schulzeit- oder Studienende verringert sich hier die Parkraumnachfrage und konzentriert sich bei zunehmenden Freizeitverkehren auf die Innenstadt, insbesondere die Gastronomiestandorte Nauwieser Viertel sowie St. Johanner Markt.

⁵⁷ Die vollständigen Abbildungen sind in der vergrößerten A3-Darstellung im Anhang enthalten.

Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage nach Nutzergruppe

Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage sind tendenziell für vertiefende Konzepte zur Parkraumsteuerung, sofern noch nicht vorhanden, interessant. Aus den Analysekarten geht hervor, dass im Tagesdurchschnitt vor allem in folgenden Quartieren mit einer besonders hohen Stellplatznachfrage (jeweils > 40 Pkw/ha) teilweise **durch Bewohner** sowie **durch Nichtbewohner** existiert:

- Alt-Saarbrücken: zwischen Deutschherrnstr. und am Ordensgut (Zellennummern 1161, 1162, siehe Abbildung 209 bis Abbildung 211)
- St. Johann/Nauwieser Viertel: das gesamte Nauwieser Viertel (1321-1324)
- St. Johann: Bereich Paul-Marien-Str. – Halbergstr. – Heinrich-Böcking-Str. (1341, 1342)

Folgende Stadtbereiche weisen eine besonders hohe Nachfrage (> 40 Pkw/ha) auf, die vor allem **durch Bewohner** und weniger durch eine außergewöhnliche Nachfrage durch Nichtbewohner entsteht:

- Malstatt: Wohngebiet zwischen Grülingsstraße, Stiftersweg, Gräffstraße (1225)

Folgende Stadtbereiche weisen vor allem eine **externe, durch gebietsfremde Nutzer** erzeugte hohe Parkraumnachfrage (> 40 Pkw/ha) auf:

- Alt-Saarbrücken/Schlossplatz: zwischen Saarufer und Talstr./Vorstadtstr. (1111, 1112)
- St. Johann: Bereich Europagalerie (1313)
- St. Johann: der Bereich St. Johanner Markt (1331, 1332)
- St. Johann/Kaninchenberg: insb. Bereich Schneidershof – Breslauer Str. – Eschbergerweg – Mainzer Str. (1352)

Abbildung 209: Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage um 11 Uhr



Abbildung 210: Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage um 16 Uhr

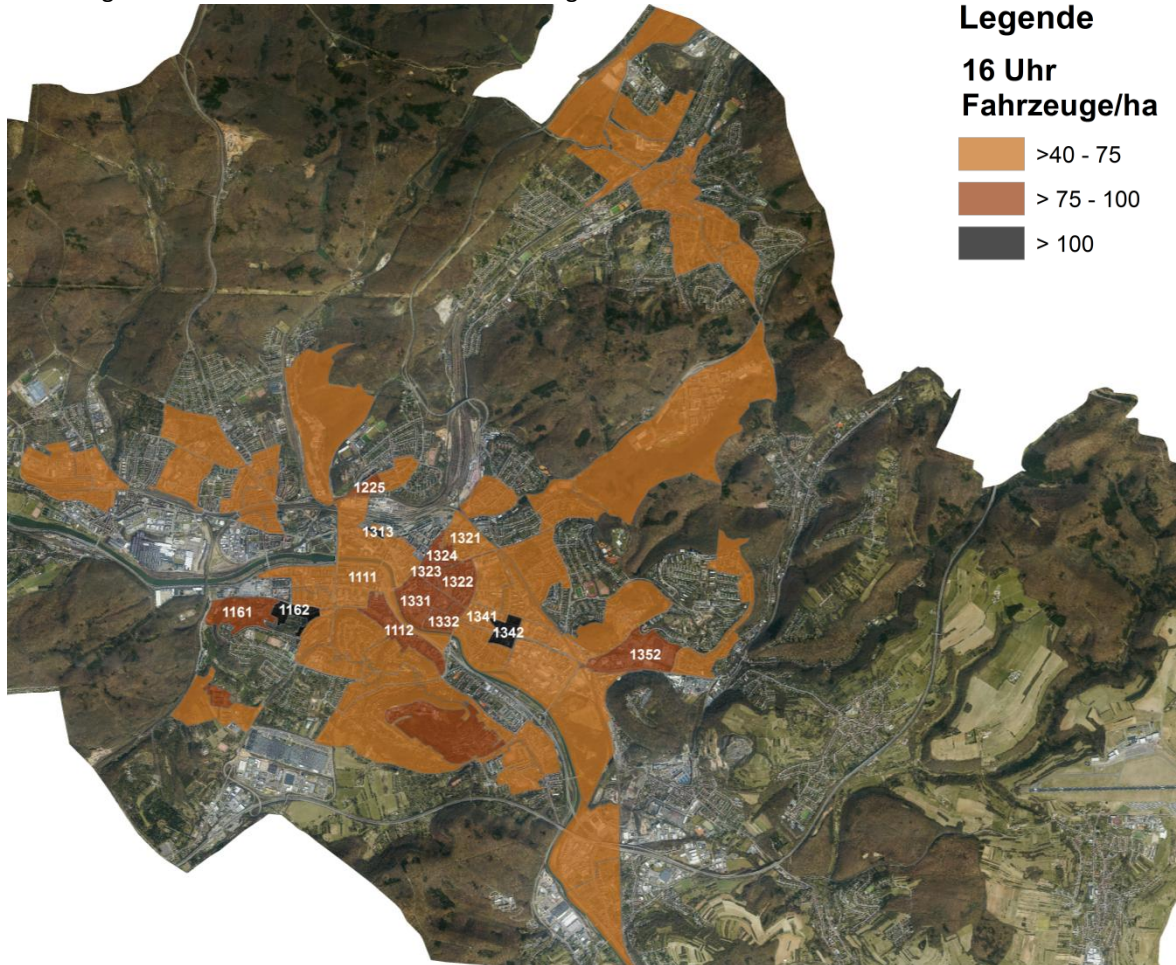
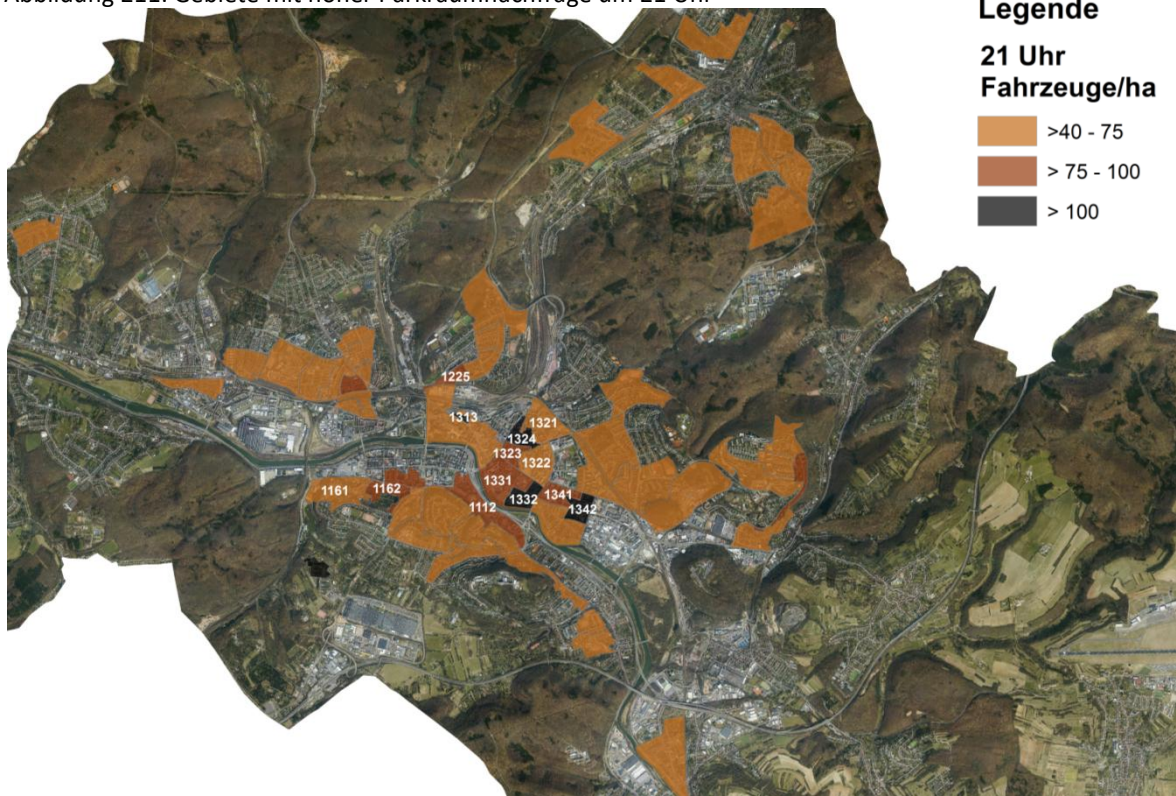


Abbildung 211: Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage um 21 Uhr



Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage Verkehrsmodell Saarbrücken, Kartengrundlage: Stadt Saarbrücken

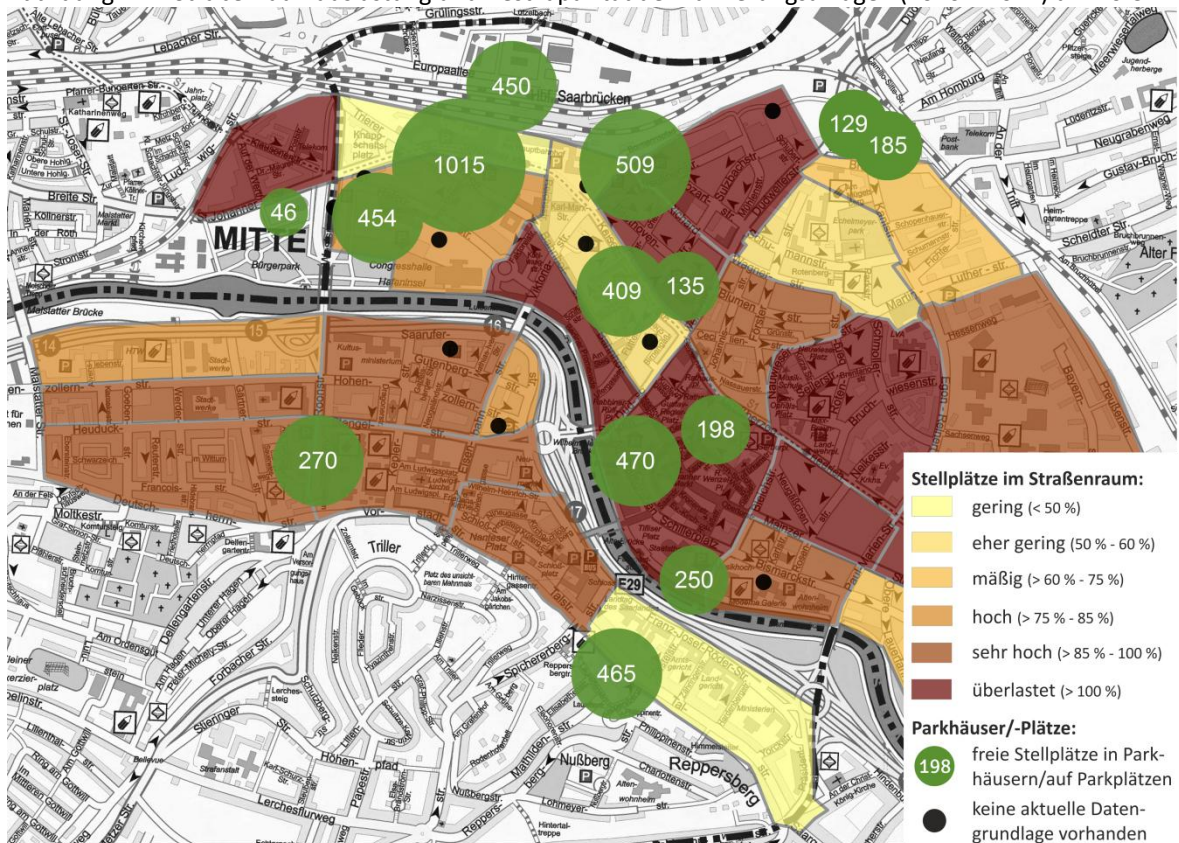
10.7 Zusammenführung der Ergebnisse und Situation des Parkraummanagements in Saarbrücken

Wie Kapitel 10.4 mit der Zusammenfassung der Parkraumerhebung aus dem Jahr 2010 herausstellt, sind die Straßenraumstellplätze in der Innenstadt hoch ausgelastet, teilweise überlastet. Die problematischsten Uhrzeiten liegen in den Abendstunden von etwa 20 Uhr bis 22 Uhr, wenn der Bewohnerstellplatzbedarf sich mit der Stellplatznachfrage der Innenstadtbesucher überlagert. Das stärkste Konfliktpotenzial zeigen das Nauwieser Viertel und das Umfeld des St. Johanner Marktes.

Der hohe Parkdruck führt - in Kombination mit zu wenigen Kontrollen - im Jahr 2010 zu vielen Falschparkern - auch auf den Bewohnerstellplätzen. Die Teilgebiets-Erhebungen aus dem Jahr 2014 zeigen, dass auf die Einhaltung der Parkordnung auch durch die Erhöhung des Kontrollaufwandes (Verdopplung des Ordnungspersonals von 20 auf 40 Mitarbeiter im Jahr 2014; vermehrte Abschleppmaßnahmen von Falschparkern) noch nicht ausreichend hingewirkt werden konnte. Evtl. wird sich hier auch erst in den nächsten Monaten ein „Gewöhnungseffekt“ der Autofahrer einstellen, d. h., dass sich die vermehrten Kontrollen im Bewusstsein der Autofahrer verankern.

Konträr zu den hohen Auslastungen der Straßenraumstellplätze bestehen in den Parkieranlagen noch viele freie Kapazitäten. Im Folgenden werden für die problematischste Zeit von 20 Uhr bis 22 Uhr die Auslastungen des Straßenraums mit denen der Parkieranlagen (Erhebungen 2014 mit Ergänzung der Erhebungen 2010) gegenübergestellt.

Abbildung 212: Straßenraumauslastung und Restkapazität der Parkieranlagen (2010 + 2014) um 20 Uhr



Quelle: Berechnungen Planersocietät auf Grundlage R+T 2010; Daten der Parkhausbetreiber

Es wird deutlich, dass im Umfeld des Nauwieser Viertels sowie des St. Johanner Marktes noch viele ungenutzte Kapazitäten auf den Parkieranlagen zur Verfügung stehen (Staatstheater: 250, Rathaus: 198, Karstadt 470; Lampertshof: 409, Beethovenplatz: 135). Von deren Gesamtkapazität (ca. 2.300 Stellplätze) stehen somit fast 1.500 Stellplätze leer.

Nimmt man lediglich ein Drittel der freistehenden Kapazitäten der Parkieranlagen (500 Stellplätze), ließe sich durch eine Verlagerung von 500 Kfz aus den konfliktbehafteten Bewirtschaftungszonen St. Johanner Markt (G, H1, H2) und Nauwieser Viertel (E1, E2) auf die Parkieranlagen die Durchschnitts-Gesamtauslastung im Straßenraum auf unter 80 % um 20 Uhr senken. Die Problematik der Nutzungsüberlagerungen zwischen Anwohnerparken und gebietsfremden Parkern ließe sich hier demnach deutlich entschärfen.

In allen erfassten Parkieranlagen⁵⁸ stehen um 20 Uhr bei einer Auslastung von im Durchschnitt nur 17 % noch fast 5.000 Parkplätze zur Verfügung, was einer ungenutzten Fläche von ca. 6 ha entspricht. Gelänge es, die Auslastung der Parkieranlagen auf zumindest 50 % zu erhöhen, könnten etwa 2.000 Kfz-Stellplätze im Straßenraum freigegeben werden. Dies entspricht einer Fläche von ungefähr 3,5 Fußballfeldern oder der achtfachen Fläche des St. Johanner Marktes.

Grundsätzlich stehen daher insgesamt ausreichend Stellplätze für Bewohner und für Kurzzeitparker zur Verfügung. Das Hauptproblem in der Saarbrücker Innenstadt bildet die ungleiche Verteilung des Parkdrucks zu Ungunsten der Straßenraumstellplätze. Als Ursache sind hier die in den privat betriebenen Parkhäusern vielfach höheren Parkgebühren gegenüber den Straßenraumstellplätzen zu nennen (siehe Kapitel 10.3). Die überwiegende Anzahl dieser Parkieranlagen wird vom Unternehmen Q-Park betrieben. Insgesamt sind dies mit 4.600 Parkplätzen etwas mehr als die Hälfte aller Stellplätze in den innerstädtischen Parkieranlagen. Hierzu gehören unter anderem die großen Parkhäuser:

- Westspange (576 Stellplätze)
- Kongresshalle (474 Stellplätze)
- Lampertshof (454 Stellplätze)
- Hauptbahnhof (574 Stellplätze)
- Rathaus (563 Stellplätze)
- Staatstheater (459 Stellplätze)
- Am Schloss (490 Stellplätze)

Der Pachtvertrag mit Q-Park wurde sehr langfristig (über 50 Jahre ab dem Jahr 1999) abgeschlossen und beinhaltet ein Erstzugriffsrecht zugunsten von Q-Park, wenn bewirtschaftete Stellplätze gebaut oder verpachtet werden sollen. Hierbei sind städtische Betriebe (KBS⁵⁹) ausgenommen. Insbesondere im Hinblick auf die Anlagen von Q-Park sind die städtischen Einflussmöglichkeiten daher begrenzt. Dies betrifft insbesondere die Anpassung der Parkgebühren, die eine Nutzung der Parkhäuser attraktiver machen könnte. Eine indirekte Steuerungsmöglichkeit ergibt sich über die

⁵⁸ Untersuchte Parkieranlagen 2014 sowie die Parkhausdaten Cinestar, Roonstraße, Am Schloss und Karstadt aus dem Jahr 2010.

⁵⁹ Gesellschaft für Kommunalanlagen und Beratung Saarbrücken mbH, Gesellschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken

von der GIU⁶⁰ (Parkhaus Europa-Allee) sowie von der KBS betriebenen Parkplätze Schützenstraße sowie Brauerstraße. Die Parkgebühren der beiden Parkplätze liegen aber zum einen schon auf dem niedrigen Niveau der Straßenraumstellplätze, zum anderen befinden sie sich am Innenstadtrand und weisen eine geringe Gesamtkapazität auf. Daher ist ihr Konkurrenzeinfluss (Beispiel Preisgestaltung) auf die privaten Anlagen eher gering. In abgeschwächter Form gilt dies auch für das Parkhaus Europa-Allee, welches auf der Rückseite des Hauptbahnhofes ebenfalls weniger zentral gelegen ist. Da dieses Parkhaus erst im Jahr 2014 in Betrieb gegangen ist, bleiben dessen Wirkungen auf die Parkraumsituation in der Innenstadt aber abzuwarten.

10.8 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

Die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung bestätigen nicht nur die Verkehrsbelastungen in der Innenstadt sowie in den Stadtteilen durch den fließenden, sondern auch durch den ruhenden Verkehr. Der Tenor der öffentlichen Beteiligungen ist tendenziell, dass ausreichend Stellplätze in der Innenstadt zur Verfügung stehen. Viele im Straßenraum parkende Kfz werden als Problem wahrgenommen – ein Weniger an parkenden Kfz wird als gleichbedeutend mit einer Qualitätsaufwertung des öffentlichen Raumes beschrieben. Ein großes Problem seien hierbei Falschparker in vielen Straßen. Als Grund für das Falschparken wird vielfach kritisiert, dass es zu wenige Kontrollen des Ordnungspersonals gebe. Darüber hinaus merken einige Bürgerinnen und Bürger an, dass in Wohnungsnähe für die Anwohner ein Stellplatz zur Verfügung stehen solle, was in den innerstädtischen Quartieren nicht immer der Fall sei – auch, weil Fremde Fahrzeuge falsch parken würden. Zudem solle bedacht werden, dass Autos immer breiter werden und Stellplätze entsprechend dimensioniert werden müssten.

Hierbei sehen die Bürger nicht nur Einschränkungen, Behinderungen und Verkehrssicherheitsgefährdungen durch parkende Autos, sondern auch durch den ruhenden Schwerlastverkehr, zum Beispiel in der Straße des 13. Januar. Als Ursache für ein Falschparken von Autofahrern werden in diesem Zusammenhang zu wenige Kontrollen angemerkt.

10.9 Zusammenfassende Bewertung

Zur Analyse des Ruhenden Verkehrs wurden Erhebungen aus den Jahren 2010 sowie 2014 für die Innenstadt hinzugezogen. Insgesamt sind in der Saarbrücker Innenstadt ausreichend Stellplätze vorhanden. Die Parkgebühren befinden sich auf einem durchschnittlichen bis niedrigen Niveau.

Offensichtliche Probleme stellen die hohen Auslastungen und teils Überlastungen der Straßenraumstellplätze in vielen Bereichen der Innenstadt – vor allem jenen mit hoher Nutzungsmischung – dar. Es sind darüber hinaus viele Falschparker festzustellen, die auch auf den Bewohnerstellplätzen zu verschärften Nutzungskonkurrenzen führen und teilweise Anwohner auf andere Parkplätze verdrängen.

⁶⁰ Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH, Gesellschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken

Die zunächst weniger offensichtlichen, aber Hauptprobleme stellen die geringe Auslastung der Parkhäuser und der mangelnde städtische Einfluss auf diese Situation dar. Der hohe Parkdruck im Straßenraum ist ein Folgeproblem davon. Ein nachhaltiger Ansatzpunkt besteht somit in einer insgesamt verstärkten Ausrichtung der Mobilität auf den Umweltverbund sowie in einer Entlastung der Straßenräume durch eine vermehrte Nutzung der Parkhäuser. Dies würde gleichzeitig neue Flächenentwicklungspotenziale schaffen und die Lebensqualität in der Stadt verbessern. Diese beiden Kernthemen als Handlungsfelder sind aber eher mittel- bis langfristig zu sehen.

Kurz- bis mittelfristig beschränken sich die Handlungsspielräume der Stadt auf die Modifizierung der Bewirtschaftungsformen im Straßenraum. Das Trennungsprinzip (grob) mit vielfach grobkörniger Dimensionierung schafft in den Bewohnerparkzonen klar verständliche Regeln. Aufgrund des Bewirtschaftungsendes um 20 Uhr entstehen vor allem in den Gebieten mit hoher Nutzungsmischung am Abend Konflikte, sodass eine Ausweitung des Bewohnerparkens bis 22 Uhr – wie testweise in der Umsetzung – sinnvoll ist. Der seit dem Jahr 2014 vermehrte Kontrollaufwand ist positiv zu bewerten, reicht aber – wie die Erhebungen 2014 gezeigt haben, noch nicht aus.

In der Maßnahmenkonzeption sind daher weitere kurz- bis mittelfristige Lösungen zu entwickeln, mit denen der hohe Parkdruck und die Konkurrenzsituation im Straßenraum entschärft werden können. Mittel- bis langfristig stehen Strategien für die Parkieranlagen und die Mobilität allgemein im Fokus, mit denen der Parkdruck im Straßenraum generell gesenkt werden kann.

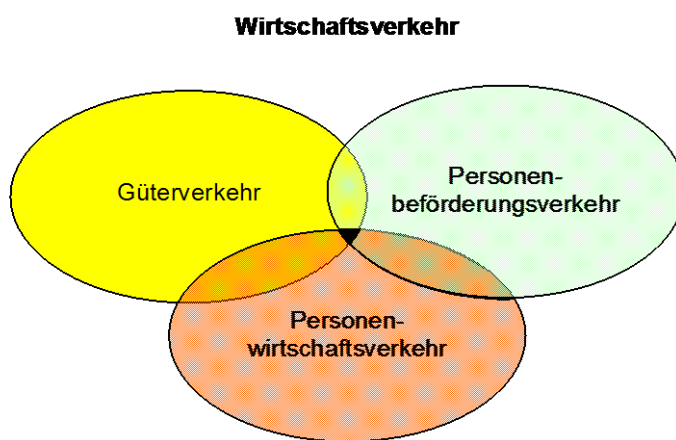
Stärken	Schwächen
+ Überhang bzw. ausreichende Stellplätze in der Innenstadt (auch zu Spitzenzeiten über 2.000 freie Stellplätze)	- ungleiche Verteilung des Parkdrucks: tlw. hohe Auslastungen im Straßenraum, niedrige Auslastungen vieler Parkhäuser
+ hohe Stellplatzanzahl auch in Bezug auf die Einkaufsfläche (17 m ² Verkaufsfläche pro Stellplatz)	- Nutzungskonkurrenzen bestehen v. a. abends ab 20 Uhr (Altstadt: Bewohner- und Freizeitverkehr)
+/- Parkgebühren für städtische Parkhäuser liegen unter Gebühren für zentrale innerstädtische Parkplätze	- Parkgebühren der privaten Betreiber liegen vielfach über den Straßenraumparkgebühren (Einflussnahme schwierig)
	- Parksuchverkehr durch unterschiedliche Bewirtschaftungsentgelte
	- hohe Falschparkeranteile v. a. auf Bewohnerstellplätzen sowie Geh- und Radwegen
	- Mängel im Erscheinungsbild einzelner Parkbauten

11 Analysen zum Wirtschaftsverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr sind grundsätzlich alle Wege und Fahrten zu zählen, die in Ausübung der beruflichen Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden und nicht der unmittelbaren Befriedigung privater Bedürfnisse des Verkehrsteilnehmers selbst dienen.

Wie auch der private Personenverkehr lässt sich der Wirtschaftsverkehr in verschiedene Kategorien unterteilen. Im Allgemeinen wird dabei die in Abbildung 213 dargestellte Unterteilung anhand der primären Verkehrszwecke verwendet.

Abbildung 213: Segmente des Wirtschaftsverkehrs



Quelle: eigene Darstellung

Dabei umfasst

- der **Güterverkehr** die reine Beförderung von Gütern, mit dem praktisch keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Installation der gelieferten Ware) verbunden ist.⁶¹
- der **Personenwirtschaftsverkehr** Wege und Fahrten von Personen, die am Zielort eine Erwerbsarbeitsleistung erbringen. Ob hierbei weitere Güter oder Personen mitgenommen werden ist zunächst nachrangig.
- der **Personenbeförderungsverkehr** die ausschließliche Beförderung von Personen, mit dem keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Betreuung am Zielort) verbunden ist.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Bestandsanalyse im Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre und Personenwirtschaftsverkehre mit Lkw (ab 3,5t zulässiges Gesamtgewicht), da dieser von besonderer Relevanz sowohl bezüglich der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Schadstoffe, Lärm, Straßenbeanspruchung) als auch der Ver- und Entsorgung der Stadt und der in ihr beheimateten Wirtschaftsbetriebe ist. Darüber hinaus ist für dieses Segment auch eine hinreichende Datengrundlage u. a. aus dem Verkehrsmodell der Stadt Saarbrücken gegeben.

⁶¹ Als "unwesentliche Arbeitsleistungen" können beispielsweise Tätigkeiten die direkt mit dem Transport zusammenhängen, wie das Ein- und Ausladen, das Ausfüllen von Lieferscheinen oder auch die Entgegennahme von Rechnungsbeträgen angesehen werden.

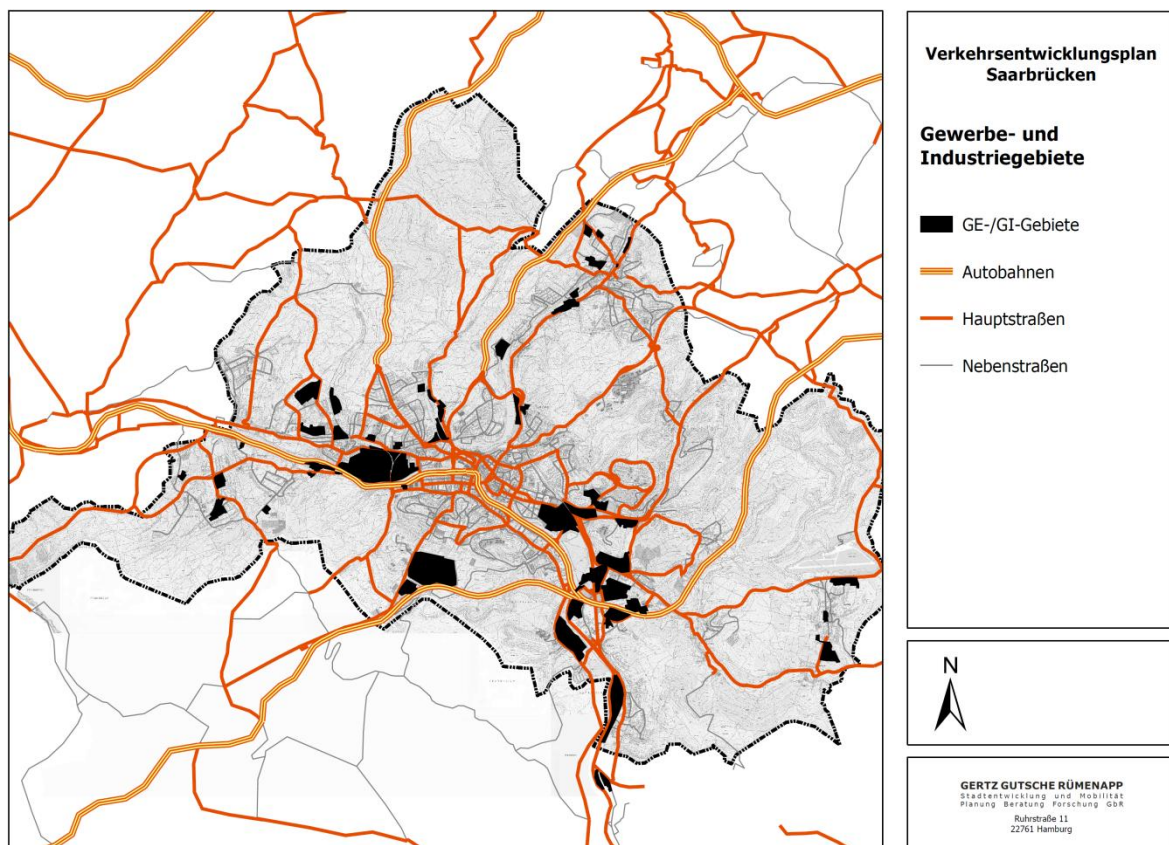
Für den Güter- und Personenwirtschaftsverkehr, der mit Pkw bzw. Kleintransportern oder anderen Verkehrsmitteln abgewickelt wird, liegen hingegen keine spezifischen Daten für Saarbrücken vor. Da er sich hinsichtlich seiner Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind seine Belange durch die allgemeinen Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie den anderen Verkehrsarten ausreichend berücksichtigt.

Der Bereich des Personenbeförderungsverkehrs ist im Wesentlichen durch die Bestandsanalyse zum öffentlichen Verkehrsangebot abgedeckt.

11.1 Gewerbe- und Industriestandorte

Die wesentlichen Quellen und Ziele für den Lkw-Verkehr in Saarbrücken stellen die örtlichen Gewerbe- und Industriebetriebe dar. Ihre räumliche Lage und ihre Anbindung an das Hauptstraßennetz sind damit entscheidend für eine möglichst verträgliche und effiziente Abwicklung des Lkw-Verkehrs.

Abbildung 214: Gewerbe- und Industriestandorte in Saarbrücken



Quelle: eigene Darstellung u.a. auf der Basis von GEWISS; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Wie aus der Abbildung 214 deutlich wird gibt es deutliche räumliche Konzentrationen von Gewerbe- und Industriegebieten in den Bereichen Burbach/Füllengarten, Brebach/Güdingen sowie Saarbrücken Ost und Süd. Flächenmäßig kleinere Standorte bestehen zudem in Klarenthal, Ensheim und Dudweiler. Es ist weiterhin festzustellen, dass die weitaus meisten Gewerbe- und In-

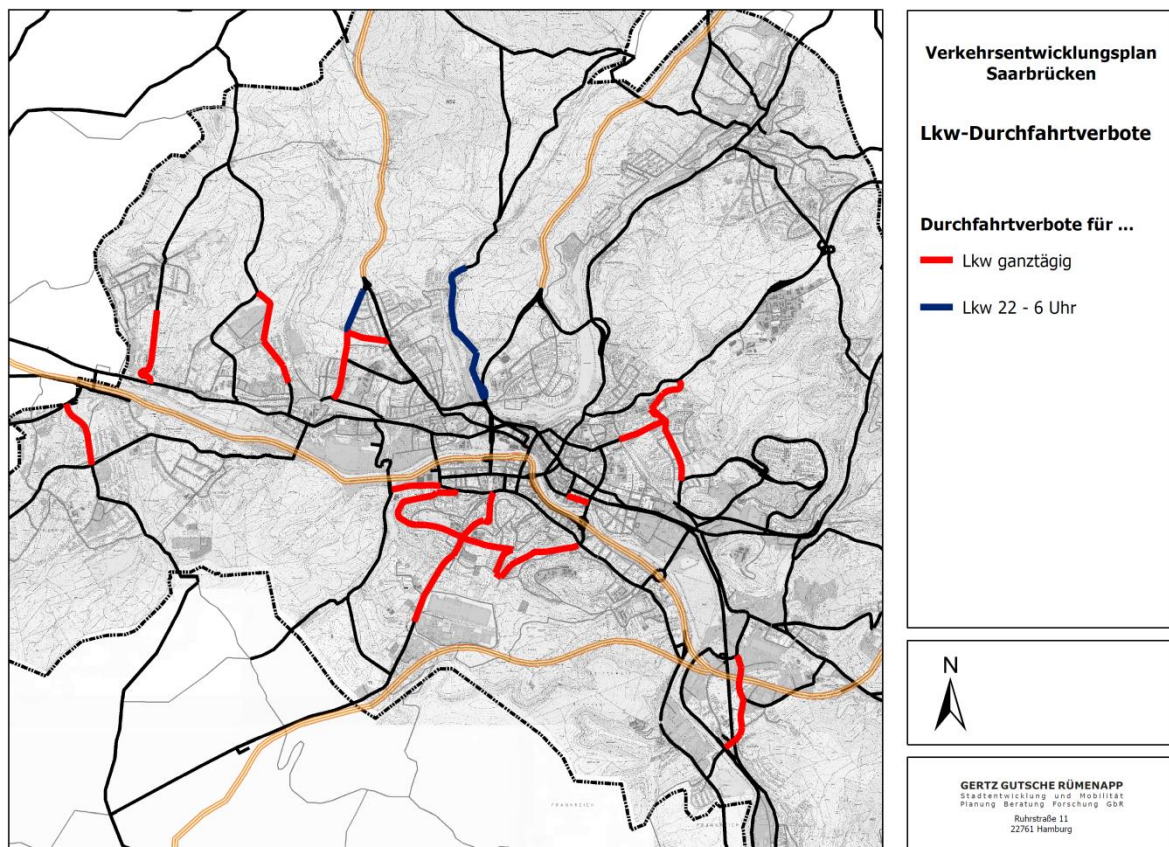
dustriegebiete in unmittelbarer Autobahnnähe bzw. an leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen liegen. Dadurch sind insgesamt gute Erreichbarkeiten und überwiegend gute Verträglichkeiten für den Lkw-Wirtschaftsverkehr gegeben. Gleichzeitig werden Umwegfahrten und Suchverkehre minimiert.

11.2 Lenkung des Lkw-Verkehrs

Zum Schutz sensibler Bereiche sowie zur Lenkung des Lkw-Verkehrs sind in Saarbrücken eine Reihe von Durchfahrtsverboten für Lkw in der Regel ab 3,5t zulässiges Gesamtgewicht angeordnet. Der überwiegende Teil dieser Durchfahrtsverbote gilt ganztägig. Lediglich auf zwei Strecken bestehen ausschließlich nächtliche Durchfahrtsverbote (vgl. Abbildung 215).

Insbesondere am nördlichen Talrand wird durch die Durchfahrtsverbote auf der Alleestraße (L270), der Pfaffenkopfstraße (L272), der Hubert-Müller-Straße (L268) und der Fischbachstraße (L127) der Lkw-Verkehr gezielt auf die Verbindungen über Matzenberg/Georg-Heckel-Straße, Lebacher Straße, Camphauser Straße und B41 gelenkt. Diese Routen sind mit Ausnahme der Lebacher Straße insgesamt deutlich weniger sensibel für Schwerverkehrsbelastungen.

Abbildung 215: Lkw-Durchfahrtsverbote



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Eine weitere großräumigere Lenkung besteht im südlichen Stadtgebiet mit Lkw-Durchfahrtsverboten auf der Metzger Straße, dem Straßenzug Moltkestraße/Dr.-Eckner-Straße/ Zeppelinstraße sowie der Verbindung Lerchesflurweg/ Spichererbergstraße/ Feldmannstraße. Durch diese

Maßnahme werden vor allem Lkw-Verkehre von/nach Forbach aus den Wohnlagen im südlichen Stadtgebiet auf die Verbindung über das Deutschmühlental und die A620 gelenkt (vgl. auch die daraus resultierenden Lkw-Verkehrsstärken vor allem im Deutschmühlental in Abbildung 218).

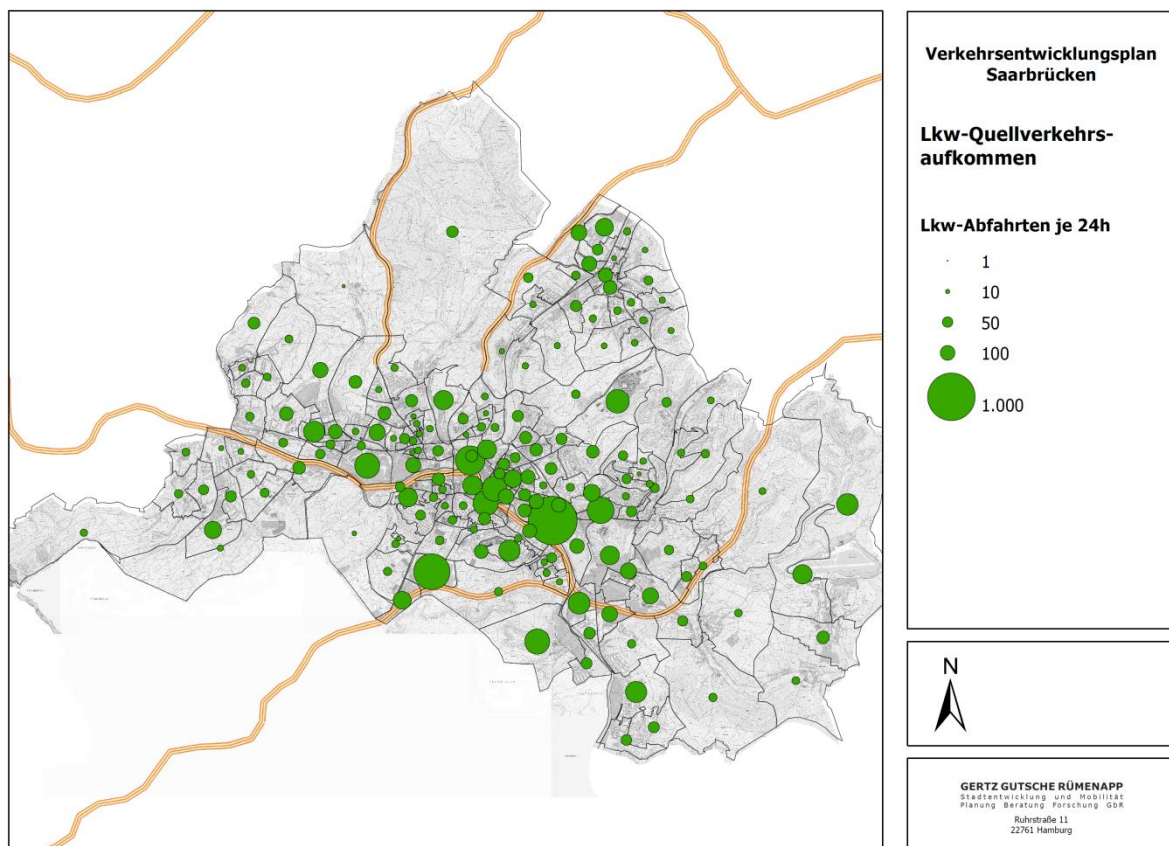
Neben den dargestellten Lkw-Durchfahrtsverboten sind auf verschiedenen Routen Sperrungen für Gefahrguttransporte angeordnet. Bei diesen Strecken handelt es sich vorwiegend um Abschnitte mit starker Neigung. Auf eine detaillierte Darstellung der gesperrten Streckenabschnitte wird verzichtet, da es sich hierbei nur um ein sehr begrenztes Segment des Wirtschaftsverkehrs handelt.

Mit den vorhandenen Lkw-Durchfahrtsverboten und den damit einhergehenden Lenkungs- und Bündelungseffekten ist zumindest in Teilbereichen des Stadtgebiets ansatzweise ein Lkw-Vorbehaltsnetz definiert worden. Für ein vollständiges Lkw-Vorbehaltsnetz fehlt es jedoch bisher sowohl an der stadtweiten Ausdehnung als auch an einer stadtweiten durchgängigen Beschilderung des Netzes bzw. der Vorbehaltsrouten.

11.3 Lkw-Verkehrsnachfrage

Die Analyse der Lkw-Verkehrsnachfrage basiert in erster Linie auf den Daten des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Saarbrücken.

Abbildung 216: Aufkommensschwerpunkte Lkw-Verkehr (Gesamtstadt)



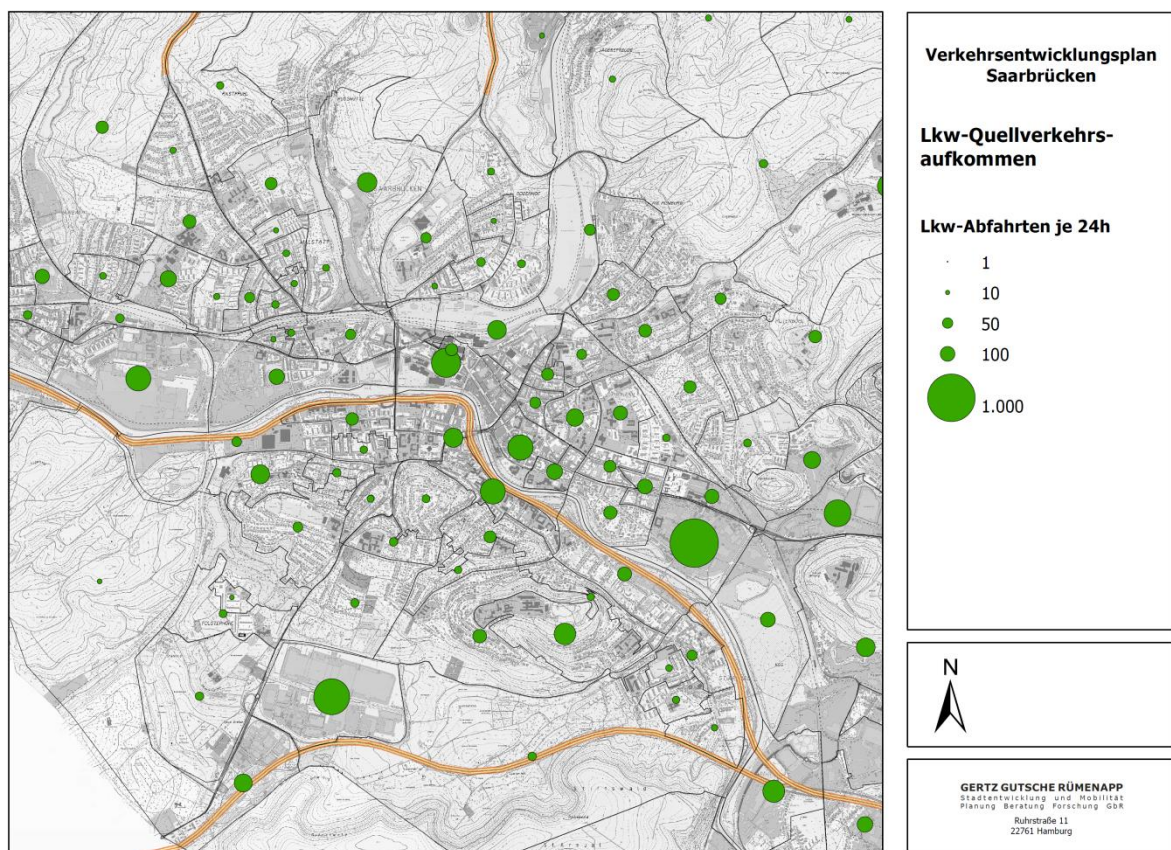
Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Das Modell enthält insgesamt ca. 18.500 Lkw-Fahrten, die ihre Quelle und/oder ihr Ziel in Saarbrücken haben. Von diesen sind wiederum ca. 7.700 Fahrten Binnenverkehre innerhalb des Saarbrücker Stadtgebiets (ca. 42 %) und ca. 10.800 Fahrten Quell- und Zielverkehre, die über die Stadtgrenze hinausgehen (ca. 58 %). Wie auch schon beim privaten Personenverkehr zeigt sich somit auch beim Lkw-Wirtschaftsverkehr die erhebliche Bedeutung der Verflechtungen zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und ihrem Umland bzw. darüber hinaus.

Die in Kapitel 11.1 beschriebene räumliche Lage der Gewerbe- und Industriegebiete spiegelt sich auch im Lkw-Quellverkehrsaufkommen wider (vgl. Abbildung 216). Insbesondere die Standorte in Saarbrücken Ost und Süd treten durch ihr hohes Fahrtenaufkommen deutlich hervor. Daneben wird aber insbesondere auch die Bedeutung des zentralen Innenstadtbereichs deutlich.

Die vergrößerte Darstellung des Kernstadtbereichs in Abbildung 217 zeigt dabei in der Innenstadt deutliche Aufkommensschwerpunkte im Bereich der Europa Galerie, der Bahnhofstraße, des St. Johanner Markts sowie auf der benachbarten gegenüberliegenden Saarseite (Bereich um den Schlossplatz und das Regierungsviertel).

Abbildung 217: Aufkommensschwerpunkte Lkw-Verkehr (Kernstadt)



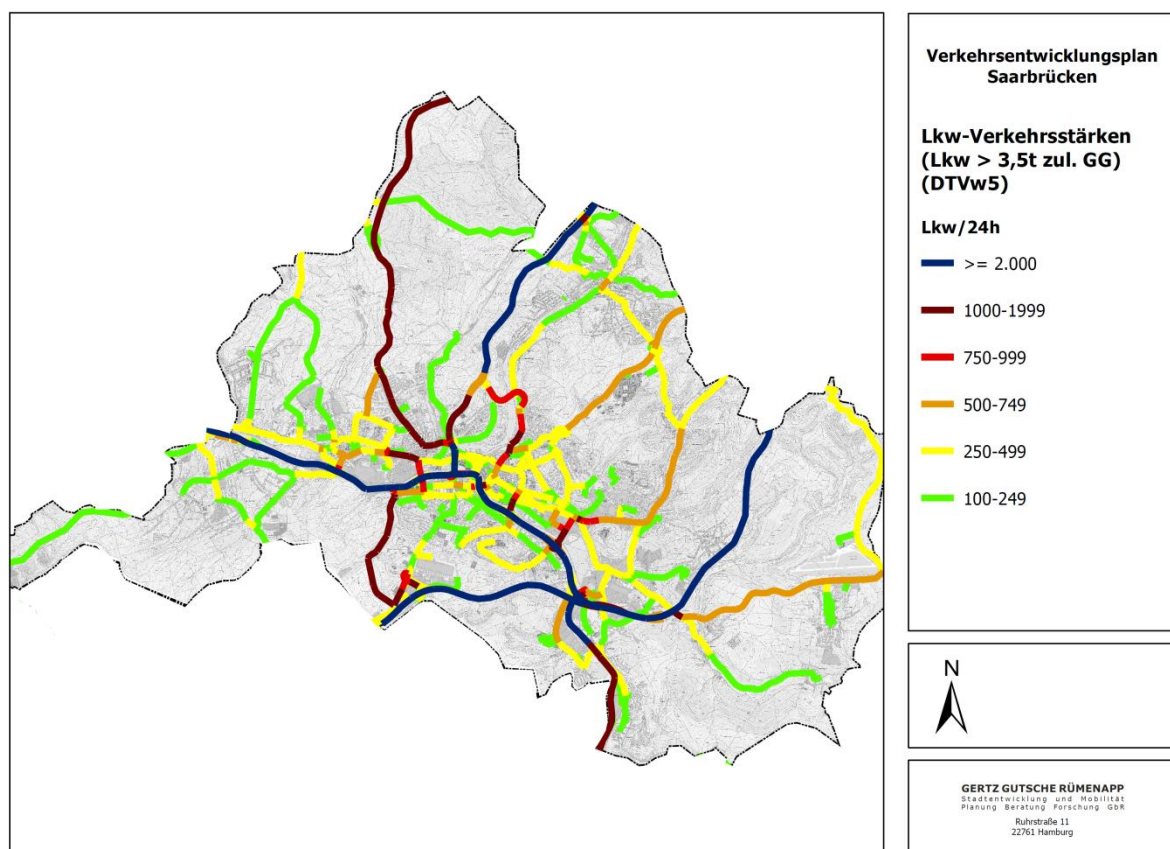
Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Die Überlagerung der Lkw-Verkehre mit Quelle- und/oder Ziel in der Stadt Saarbrücken und den Durchgangsverkehren in Abbildung 218 verdeutlicht zunächst – wie auch schon beim gesamten Kfz-Verkehr – die große Bedeutung und Bündelungswirkung der Stadtautobahn A620. Dabei werden auf den zentralen Abschnitten zwischen den Anschlussstellen St. Arnual und Westspange an Normalwerktagen Lkw-Verkehrsstärken zwischen ca. 7.500 und 8.000 Fahrzeugen erreicht.

Die starken Stadt-Umland-Verflechtungen spiegeln sich darüber hinaus in den entsprechend höheren Lkw-Verkehrsstärken auf den wichtigen nach Saarbrücken führenden Radialen wider. So werden aus Richtung Norden die A623 und die A1 sowie aus Richtung Frankreich die B41 und die B51 täglich von ca. 1.500 bis 2.200 Lkw befahren.

Im innerörtlichen Hauptstraßennetz liegen die Verkehrsstärken hingegen in weiten Teilen deutlich niedriger bei maximal bis zu 500 Lkw pro Tag. Höhere Belastungen von über 1.000 Lkw pro Tag finden sich vor allem auf einigen Durchfahrtsstrecken durch das Stadtgebiet (Dudweiler Straße, Lebacher Straße, Westspange, Deutschmühlenthal) sowie auf den Anschlüssen der Lkw-Aufkommensschwerpunkte (s.o.) an die Stadtautobahn (Ostspange, Bismarckbrücke/Paul-Marien-Straße, Malstatter Brücke, Burbacher Straße).

Abbildung 218: Lkw-Verkehrsstärken im Straßennetz



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

In Abhängigkeit von den umliegenden Nutzungen ergeben sich hier auch auf einzelnen Streckenabschnitte Lkw-Verkehrsstärken, die insbesondere aufgrund der damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffemissionen als unverträglich anzusehen sind (vgl. hierzu auch das Kapitel Kfz-Verkehr – Verträglichkeitsanalysen). Im Einzelnen sind dies:

- Die Kaiserstraße (B40) im Bereich Schafbrücke / Scheidt
- der Straßenzug Rastpfuhl/Lebacher Straße,
- die Dudweiler Straße,
- die Paul-Marien-Straße,
- die Route Malstatter Brücke/Brückenstraße/Breite Straße sowie

- in Burbach die Verteilung über die Burbacher Straße und den Helgenbrunnen bzw. die Bergstraße.

11.4 Bisherige Ansätze für Logistik-Konzepte

Im vorangegangenen Verkehrsentwicklungsplan aus den Jahren 1994/1997 wurden eine Reihe von Logistik-Konzeptionen aufgeführt bzw. hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit untersucht. Im Einzelnen waren dies vor allem:

- eine Integration dezentraler Standorte im Raum Saarbrücken in das logistische Dienstleistungszentrum St. Avold sowie
- die Realisierung eines City-Logistik-Centers Saarbrücken.

Beide Konzepte wurden und werden nicht weiterverfolgt. Auch anderweitige logistische Maßnahmen für eine integrierte Verbesserung des Güterverkehrs konnten nicht identifiziert werden, so dass im Wesentlichen nur das bestehende KV-Terminal an der Dudweiler Straße als weitergehender intermodaler, logistische Ansatz anzusehen ist.

11.5 Ver- und Entsorgung der Innenstadt

Die Ver- und Entsorgung der Geschäfte und Einrichtungen im zentralen Innenstadtbereich muss – sofern keine rückwärtige Anbindung vorhanden ist – zum Teil auch durch die Fußgängerzone/Bahnhofstraße und St. Johanner Markt erfolgen.⁶² Für eine verträgliche Abwicklung dieser Verkehre auf einer gemeinsamen Fläche mit den zu Fuß gehenden Innenstadtbesuchern ist der Lieferverkehr je nach Straßenabschnitt auf die Zeitfenster 6 - 11 Uhr (Abschnitt Dudweiler Straße-Betzenstraße) bzw. 6 - 12 Uhr (übrige Bereiche) beschränkt. Darüber hinaus sind auch das zulässige Fahrzeuggewicht und die Fahrzeuglänge eingeschränkt, um so die Beanspruchung der Beläge bzw. die fahrgeometrischen Anforderungen zu minimieren. Dennoch kommt es immer wieder zu Beschwerden über die Vielzahl der in der Fußgängerzone verkehrenden Lieferfahrzeuge und die Missachtung der vorgeschriebenen Lieferzeiten.

Abbildung 219: Reglementierung des Lieferverkehrs in der Fußgängerzone



Quelle: eigenes Foto

⁶² Die Thematik des Ver- und Entsorgungsverkehrs ist auch – wenngleich in schwächerer Form – in den anderen Fußgängerzonen und Stadtteilzentren, wie bspw. in der Fußgängerzone in Dudweiler, vorhanden.

Die beschriebenen Reglementierungen zeigen eine Handlungsoption der Stadt auf, die perspektivisch ggf. auch zur gezielten Förderung verträglicherer Verkehrsarten und Fahrzeugtypen (z. B. Lastenfahrräder, E-Lkws) genutzt werden könnte.

11.6 Ruhender Verkehr in Gewerbegebieten

Als Sonderthema im Bereich Wirtschaftsverkehr wurden die durchgeführten Befahrungen im Hinblick auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum in Gewerbe- und Industriegebieten ausgewertet. Dabei wurde insbesondere im Industriegebiet Süd sowie im Gewerbegebiet Zinzinger Straße ein erheblicher Parkdruck im Straßenraum festgestellt, der stellenweise mit einer größeren Zahl verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge einhergeht. Letzteres betrifft vor allem das Umfeld von ZF im Bereich der Wache Tor 1 (Nichtbeachtung absolutes Haltverbot) sowie der südliche Teil der Zinzinger Straße (Mitbenutzung der sowieso sehr schmalen Gehwege).

Abbildung 220: Ruhender Verkehr Industriegebiet Süd – Umfeld ZF/Untertürkheimer Straße



11.7 Zusammenfassung und Bewertung

Die Ausgangssituation des Wirtschaftsverkehrs und dabei vor allem der Güterverkehr mit schweren Lkw ist in Saarbrücken im Vergleich zu anderen Städten relativ gut. Insbesondere die Lage der meisten Gewerbe- und Industriegebiete in unmittelbarer Autobahnnähe bzw. an weniger sensiblen Straßen gewährleistet sowohl eine gute Erreichbarkeit der Betriebe als auch eine weitgehend verträgliche Abwicklung der Lkw-Verkehre. Diese positive Ausgangslage für den Lkw-Verkehr sollte auch bei der Umsetzung des neuen Gewerbeflächen-Masterplans konsequent erhalten bzw. weiter ausgebaut werden, in dem zunächst die Standorte mit einer hohen Priorität entwickelt werden, für die eine verträgliche Wegeführung vorab nachgewiesen werden konnte.

Auch die in Teilbereichen des Stadtgebiets bereits vorhandene Lenkung und Bündelung des Lkw-Verkehrs durch Durchfahrtsverbote auf definierte Routen ist positiv zu bewerten. Es ist daher im Rahmen der weiteren Konzeption zu prüfen, inwieweit der Ansatz auf das gesamte Stadtgebiet zu einem komplettem Lkw-Vorbehaltsnetz mit entsprechender Beschilderung ausgeweitet werden

kann. Dabei ist auch zu überlegen, inwieweit das Netz nach dem zulässigen Gesamtgewicht der Lkw bzw. zeitlich ausdifferenziert werden kann.

Neben den dargestellten vergleichsweise positiven Punkten ergeben sich aus der Bestandsanalyse jedoch auch Teilbereiche bzw. Strecken mit unverträglichen Lkw-Verkehrsstärken. Hier besteht insbesondere auch im Hinblick auf die Umweltwirkungen der Handlungsbedarf, mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Lkw-Verkehrs bzw. seiner negativen Folgewirkungen, zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel oder Routen oder auch zur zeitlichen Verlagerung zu identifizieren. Dabei sind, bspw. bei räumlich begrenzten Problemen, auch Anpassungen der betroffenen Nutzungen (Lärmschutz, Verlagerung) in die Überlegungen einzubeziehen.

Zur Reduzierung der negativen Folgen des Lkw-Verkehrs bei der Ver- und Entsorgung der Innenstadt kommen in Saarbrücken bisher „nur“ Zufahrtsbeschränkungen zur Fußgängerzone zum Einsatz. Frühere Konzeptionen im Bereich der City-Logistik wurden nicht umgesetzt. Angesichts der nur geringen Erfolge dieser Konzepte in anderen Städten werden diese Ansätze jedoch auch für Saarbrücken als wenig erfolgversprechend und zielführend angesehen. Es gilt daher im Rahmen des VEP neue Ansätze für eine Reduzierung bzw. verträgliche Abwicklung von Ver- und Entsorgungsverkehren bzw. Lieferverkehren sowohl in der Innenstadt und den Stadtteilzentren als auch in den Wohngebieten zu finden. Ein Potenzial stellt dabei die Nutzung von E-Mobilität bei Lieferverkehren bzw. Entsorgungsverkehren dar (geringere Lärmbelastung, keine Luftschadstoffemissionen vor Ort). Diesbezüglich sind die notwendigen Rahmenbedingungen und Rahmensetzungen zu identifizieren.

Tabelle 28: Stärken und Schwächen im Bereich Wirtschaftsverkehr in Saarbrücken

Stärken	Schwächen
+ die weitaus meisten Gewerbe- und Industriegebiete liegen in unmittelbarer Autobahnnähe bzw. sind über Straßen mit guter Verträglichkeit angebunden	- einzelne Streckenabschnitte mit unverträglichen Lkw-Belastungen (z. B. Lebacher Straße, Brückenstraße/Breite Straße, Burbacher Straße/Helgenbrunnen, Dudweiler Straße, Paul-Marien-Straße)
+ mit den vorhandenen Lkw-Durchfahrtsverboten wird in Teilbereichen bereits eine effektive Lenkung des Lkw-Verkehrs auf Hauptachsen erreicht	- ein stadtweites und durchgängig beschildertes Lkw-Vorbehaltsnetz zur Lenkung und Bündelung des Lkw-Verkehrs auf möglichst wenig sensible Strecken ist nicht vorhanden
	- bisher keine Ansätze zur Reduzierung der Lkw-Ver- und Entsorgungsverkehre bzw. ihrer negativen Folgen

Quelle: eigene Darstellung

12 Analysen zum Tourismus- und regionalen Einkaufsverkehr

Der Tourismus-, Geschäftsreise- und Einkaufsverkehr ist in Saarbrücken ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Der Tourismus hat sich im Saarland sowie in Saarbrücken in den letzten Jahren positiv entwickelt. Die Landeshauptstadt profitiert u. a. von der wachsenden Bedeutung des Städtetourismus. Auch als Messe- und Tagungsstandort nimmt Saarbrücken eine wichtige Funktion ein. Als Oberzentrum erfüllt Saarbrücken wichtige Einzelhandels- und Versorgungsfunktionen innerhalb der Region.

Das vorliegende Kapitel beleuchtet die jeweilige Ist-Situation im Tourismus- und Geschäftsreiseverkehr (inkl. des Messe- bzw. Tagungsverkehr) sowie des regionalen Einkaufsverkehrs und fokussiert die Eckdaten sowie die verkehrlichen Stärken und Schwächen.

12.1 Entwicklung des Tourismus und Geschäftsreiseverkehr

In den letzten 10 Jahren ist die Zahl der Übernachtungen in der Stadt Saarbrücken um rund 30 % gestiegen⁶³. Im Jahr 2013 wurden erstmals mehr als 300.000 Gäste und über 500.000 Übernachtungen gezählt. Bei den Übernachtungen bedeutet dies einen Zuwachs von 13 % gegenüber dem Vorjahr⁶⁴. In 2014 stieg die Zahl der Übernachtungen um rd. 5% auf 536.273.

Tabelle 29: Übernachtungszahlen 2013 im Städtevergleich (Auswahl Städte mit 150.000 bis 500.000 Einw.)

Stadt	Rang	Übernachtungen (2013)	Veränderung zum Vorjahr	Einwohner (2013)	Übernachtungen pro Einwohner
Rostock	12.	1.817.688	+ 6,8 %	203.431	8,9
Lübeck	14.	1.487.612	+ 3,1 %	212.958	7,0
Freiburg i. Br.	16.	1.387.635	- 1,2 %	220.286	6,3
Heidelberg	19.	1.196.593	+ 8,4 %	152.113	7,9
Kassel	29.	835.904	- 11,8 %	194.087	4,3
Bochum	34.	635.523	+ 9,6 %	361.734	1,8
Kiel	35.	626.435	+ 4,9 %	241.533	2,6
Wuppertal	41.	533.543	+ 2,5 %	343.488	1,6
Saarbrücken	43.	510.838	+ 13,3 %	177.201	2,9
Oberhausen	47.	455.543	+ 2,0 %	209.097	2,2
Duisburg	48.	430.052	+ 11,4 %	486.855	0,9
Osnabrück	54.	324.896	+ 3,0 %	156.315	2,1
Leverkusen	64.	228.152	+ 0,5 %	160.819	1,4

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistisches Bundesamt, Ranking von 77 Städten über 100.000 Einwohner

Saarbrücken profitiert dabei u.a. von den im Trend liegenden Städte- und Kurzreisen. Verstärkte Bemühungen der letzten Jahre um diese Zielgruppen haben sich positiv ausgewirkt. Saarbrücken

⁶³ rd. 390.000 Übernachtungen im Jahr 2003

⁶⁴ aufgrund von Statistikumstellungen fielen die Übernachtungszahlen 2012 vergleichsweise geringer aus, entsprechend kritisch ist die hohe Steigerung um 13% in 2013 einzuordnen.

will zudem in Zukunft auch intensiver als interessanter Zwischenstopp für Reisen in die Region bzw. in die Nachbarländer (z. B. nach Paris, Luxemburg oder Trier) auftreten.

Im Vergleich mit anderen Großstädten befindet sich der Tourismus in Saarbrücken bei Betrachtung der Übernachtungszahlen (2,9 Übernachtungen pro Einwohner) im Mittelfeld (vgl. Tabelle 29). Der Zuwachs zum Vorjahr von 13 % zusätzlichen Übernachtungen stellt unter allen deutschen Städten über 100.000 Einwohner allerdings den Spitzenwert dar.

12.1.1 Wichtige touristische Ziele und Veranstaltungen

Die Landeshauptstadt Saarbrücken vermarktet sich touristisch auch als städtischer und zentraler Ausgangspunkt für Ausflüge in die Region und das Umland. Zahlreiche touristische Rad- und Wanderrouten verbinden die Stadt mit dem Umland. Eine Vielzahl von städtischen Sehenswürdigkeiten und Zielen ist aber auch auf kurzen Wegen erreichbar.

In der Landeshauptstadt sind v.a. die kulturhistorischen Attraktionen (z. B. Schloss, barockes Ensemble um die Ludwigskirche, der Stiftkirche St. Arnual und der Altstadt mit dem St. Johanner Markt) zu nennen. Des Weiteren gibt es ansprechende, städtische Erholungsräume wie z. B. Parks und Grünanlagen (u. a. Staden, Stadtwald, Schlossgarten) und die Saar. Darüber hinaus stellen Museen, Galerien, Theater- und Gastronomieangebote weitere wichtige touristische Attraktionen Saarbrückens dar. Ein Großteil der touristischen Ziele liegt in der Saarbrücker Stadtmitte, v. a. in den Stadtteilen St. Johann und Alt-Saarbrücken. Weitere wichtige touristische Ziele außerhalb der Innenstadt sind der Zoo, der Deutsch-Französische Garten, das Schwarzenbergbad sowie das Erlebnisbad Calypso. Für Geschäftsreisende stellen die Messe- und Kongresszentren (u. a. Congresshalle, Saarlandhalle, Messe Zentrum Saar, Universität/ Fachhochschule) bedeutende Ziele dar.

In Saarbrücken finden jährlich über 3.000 verschiedenste touristische Veranstaltungen statt, die sowohl Besucher aus dem Umland als auch von weiter her anlocken. Dazu zählen z. B. das 3-tägige Saarbrücker Altstadtfest, das Saar Spektakel rund ums Thema Wasser und Wassersport, alle zwei Jahre die Musikfestspiele Saar sowie das Filmfestival Max-Ophüls-Preis und das deutsch-französische Theaterfestival „perspectives“. Im Winter zieht vor allem der Alt-Saarbrücker Weihnachtsmarkt am Schloss sowie der Christkindlmarkt in St. Johann viele zusätzliche Besucher in die Innenstadt, ebenso wie es an den verkaufsoffenen Sonntagen oder an den französischen Feiertagen zu beobachten ist, wenn Kunden aus dem Saarland, Lothringen, Luxemburg und Rheinland-Pfalz zum Einkaufen in die Saarbrücker Innenstadt kommen.

In der grenzüberschreitenden Region gibt es zahlreiche attraktive Ziele, welche vielfältige Interessen abdecken. Zu nennen sind beispielsweise Stätten der Industriekultur (u. a. das UNESCO-Weltkulturerbe „Völklinger Hütte“, das Erlebnisbergwerk „Velsen“ oder das „Musée Les Miners“), malerische Landschaften und Naturräume (u. a. das UNESCO-Biosphärenreservat „Bliesgau“, der Nationalpark „Hunsrück-Hochwald“, der „Urwald vor den Toren“ der Stadt, die Saarschleife oder der Bostalsee und das St. Wendeler Land) sowie historische Städte (u.a. Sarreguemines, Metz, Straßburg, Luxemburg und Trier). Einen weiteren Ansatzpunkt des Tourismus in Saarbrücken, kann daher die Stärkung der Beziehung zwischen Stadt und Landschaft dar-

stellen. Die Naturräume vor den Toren der Stadt (Urwald, Biosphärenreservat, Bliesgau, Warndt) werden zukünftig einen stärkeren touristischen Akzent erfahren, was mit einem ökologisch motivierten Mobilitätskonzept zu flankieren wäre.

12.1.2 Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel für den Tourismusverkehr

Auswertungen zur Verkehrsmittelwahl der Touristen liegen für die Landeshauptstadt Saarbrücken nicht vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr die größte Bedeutung im An- und Abreiseverkehr für die Landeshauptstadt hat. So kommt es z. B. nach Großveranstaltungen oder nach besucherstarken Samstagen bzw. verkaufsoffenen Sonntagen des Öfteren zu Problemen im dann entstehenden Verkehrsabfluss (durch die Hafenstraße und weiter über die Luisenbrücke oder entgegengesetzt über die St. Johanner Straße in Richtung Westspange). Ebenfalls eine bedeutende Rolle werden aber auch der Bahnverkehr sowie die (Fern-) Busreisen spielen. Der Flugverkehr ist v. a. für Geschäftsreisende und Touristen von weiter weg relevant. Zudem ist auch der wachsende Radtourismus zu nennen. Als Stadt am Fluss ist für Saarbrücken außerdem der touristische Verkehr auf der Saar ein weiterer verkehrlicher Aspekt, z. B. durch die Flusskreuzfahrten.

Neben dem An- und Abreiseverkehr ist vor allem auch das Verkehrsverhalten der Touristen während ihres Aufenthalts in Saarbrücken relevant. Hier spielt erfahrungsgemäß neben dem motorisierten Individualverkehr auch der öffentliche Nahverkehr (einschließlich Taxis) eine größere Rolle. Ein öffentliches Leihfahrradsystem, wie es z. T. in anderen Großstädten in den letzten Jahren eingeführt wurde, existiert in Saarbrücken derzeit nicht. Im Folgenden wird jeweils die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihre Ausgangslage bewertet.

12.1.3 Das Auto als touristisches Verkehrsmittel

Das Auto (inkl. Wohnmobilen und Wohnwagen) nimmt als touristisches Verkehrsmittel vor allem für die An- und Abreise, aber auch für die Mobilität vor Ort eine wichtige Rolle ein. Die Erreichbarkeit von Saarbrücken und seinen touristischen Zielen ist insbesondere für Besucher aus größeren Entfernungen und ländlichen Gebieten von Bedeutung.

Die überregionale und regionale Anbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken mit dem Kfz ist auch aus touristischer Sicht als gut einzuschätzen. Die A 620 ermöglicht als Stadtautobahn direkt an der Saar durch die Innenstadt eine schnelle und reibungslose Erreichbarkeit mit dem Kfz und verbindet über mehrere Anschlussstellen auch die Stadtteile miteinander. Weitere Autobahnan schlüsse bestehen an die A 1 und die A 623 im Norden sowie die A 6 im Südosten. 14 von 20 Stadtteilen sind unmittelbar an das Fernstraßennetz angebunden. Hinzu kommen mehrere Bundes- und Landesstraßen, welche die Stadt mit den überregionalen Achsen und der Region ausreichend verknüpfen.

Im Gegensatz zur positiven Wirkung auf die Erreichbarkeit und Fahrgeschwindigkeit hat die Stadtautobahn allerdings einen negativen Einfluss auf die touristische Attraktivität und auf das Stadt-

bild Saarbrückens. Die Stadtautobahn hat eine erhebliche Barrierewirkung und macht infolge der Flächeninanspruchnahme und Lärmentwicklung die Bereiche links und rechts der Saar unattraktiv.

Die Nutzung der Autobahn erfordert zudem eine gewisse Kenntnis der Ortsteile, der Abfahrten sowie Zielrichtungen und verhindert spontane Richtungswechsel oder Zwischenhalte. Und auch die innerstädtische Verkehrsführung ist für Ortsunkundige nicht einfach (u. a. Autobahnausfahrten, komplexe Knotenpunkte, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Saarquerungen und Umwegfahrten; vgl. Kapitel 9). Dabei kommt insbesondere im Tourismus- und Freizeitverkehr der Orientierung von Ortsunkundigen eine große Bedeutung zu.

Ruhender Verkehr

Sind Touristen mit dem Auto in einer Stadt unterwegs, benötigen sie neben Informationen zu Zielen auch Hinweise über geeignete Abstell- und Parkangebote. Saarbrückens Innenstadt als zentrales touristisches Ziel verfügt mit mehr als 15.500 öffentlichen Kfz-Stellplätzen (rd. 8.800 auf Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen, rd. 6.700 im öffentlichen Straßenraum) über eine gute Ausstattung an Stellplätzen. Für fast die Hälfte der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum gelten Bewohnerparkregelungen, der überwiegende Teil aller Stellplätze wird bewirtschaftet, es gelten Höchstparkdauern von 1 - 3 Stunden, die für Touristen und Besucher mit längeren Verweildauern die Nutzungsmöglichkeiten einschränken. Zu Konflikten zwischen dem ruhenden Verkehr der Bewohner und dem des Freizeitverkehrs kommt es v. a. in den Abendstunden im öffentlichen Straßenraum, wenn sich die Parknachfrage der beiden Gruppen überlagern und zudem der Bewirtschaftungszeitraum (bis 20 Uhr) endet. Probeweise wurde er bereits in einigen Abschnitten auf 22 Uhr verlängert, die Ergebnisse scheinen - bei ausreichenden Kontrollen - erfolgversprechend zu sein.

Um den Parksuchverkehr zu steuern, gibt es in Saarbrücken seit den 1990er Jahren ein dynamisches Parkleitsystem, das jedoch durch ein statisches System erneuert ist. Hierbei sind die Parkierungsanlagen zur Verbesserung der Übersichtlichkeit mit eindeutigen Nummern versehen, auf die auch auf entsprechenden Internetpräsenzen bzw. in Stadtplänen verwiesen werden soll. In Bezug auf den Tourismusverkehr wäre in diesem Sinne eine Verknüpfung der Beschilderung der den touristischen Zielorten am nächsten gelegenen Parkmöglichkeiten sinnvoll (z. B. durch Beschilderung im Straßenraum oder Ausweisung der entsprechenden Nummern auf touristischen Karten, Infobroschüren bzw. online und in Handy-Apps).

Mietwagen/CarSharing

Für Touristen und Geschäftsreisende, die nicht mit dem eigenen Auto anreisen, ist neben dem öffentlichen Nahverkehrsangebot auch die Möglichkeit interessant, sich ein Auto zu mieten. Dafür kommen in Saarbrücken an mehreren wichtigen Standorten (u.a. Flughafen, Hauptbahnhof, Innenstadt) Filialen der bekanntesten Autovermieter in Betracht.

Eine günstige Alternative dazu bietet das CarSharing. Neben Anwohnern als hauptsächliche Nutzergruppe, könnte CarSharing auch durchaus für Touristen oder Geschäftsreisende attraktiv sein, die mit Bus, Bahn oder Flugzeug in Saarbrücken anreisen und vor Ort trotzdem flexibel unterwegs sein wollen. Bislang ist CarSharing in Saarbrücken hauptsächlich im Innenstadtbereich (Stationen von Cambio und e-Mobil-Saar), aber u.a. auch am Flughafen vertreten (flinkster (DB)).

Wohnmobil-Tourismus/Camping

Der Wohnmobil-Tourismus gewinnt immer mehr an Bedeutung. Saarbrücken verfügt über einen zentrumsnahen Wohnmobilstellplatz am Erlebnisbad Calypso. Das dortige Stellplatzangebot ist jedoch begrenzt und zu Messezeiten ist der Platz ganz geschlossen. Der Platz bietet nur das Nötigste, ist bislang nicht besonders attraktiv und - zumindest gefühlt - unsicher, wie es auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung bestätigt wurde. Eine grundhafte Sanierung ist für 2018 angedacht. Weitere Stellplätze entlang der Saar wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung gewünscht. Da Wohnmobile und Hausboote eine ähnliche Infrastruktur benötigen, könnten ggf. gemeinsame Standorte in Kombination mit dem Flusstourismus (vgl. Kapitel 12.1.7) eingerichtet werden.⁶⁵

In den Stadtteilen befinden sich außerdem zwei Campingplätze, einer in Burbach (Mettlacher Straße, am Saarufer) und einer in St. Arnual (Am Spicherer Berg⁶⁶), die begrenzt auch von Wohnmobilen genutzt werden können.

12.1.4 Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Tourismus

Nach der Anreise mit dem Auto kommt dem öffentlichen Verkehr eine ebenfalls wichtige Rolle im Tourismusverkehr der Stadt Saarbrücken zu. Für die Mobilität von Touristen und Geschäftsreisenden vor Ort spielt der öffentliche Nahverkehr (inkl. Taxis) und insbesondere die Anbindung an den Schienenfernverkehr eine besondere Rolle.

Bahn und Bus

Die zentrale Anlaufstation stellt dabei der Saarbrücker Hauptbahnhof (Eurobahnhof) dar. Er ist der größte Personenbahnhof des Saarlands und wird jährlich von mehreren Millionen Menschen genutzt. Der Hauptbahnhof ist zentral gelegen. Von dort aus erreicht man in nur wenigen Minuten das Stadtzentrum und die Fußgängerzone.

Als intermodale Verknüpfung gibt es am Hauptbahnhof ein CarSharing-Angebot, einen Taxistand, Leihfahrräder der Deutschen Bahn (Call a Bike) und natürlich den Anschluss zum modernen ÖPNV (Bus und Saarbahn).

Für Fernreisende sind v. a. schnelle und umsteigefreie Verbindungen wichtig. Diese bestehen u. a. im Schienenverkehr nach Paris sowie in Richtung Frankfurt (Main) und Stuttgart. Einzelne Züge verkehren auch weiter über München bis Graz sowie über Erfurt bis Leipzig. Auch gibt es grenzüberschreitende Verbindungen in der Region (z. B. nach Metz und Straßburg). Die Fahrtenhäufigkeit und Erreichbarkeit variiert bei einzelnen Linien nach Wochentagen. Im Tourismusverkehr sollten sich Verbindungen nicht nur auf die Pendlerzeitenfokussieren, sondern möglichst über den ganzen Tag erstrecken. Durch Linienüberlagerungen ergibt sich momentan zwischen Saarbrücken und Frankfurt (Main) ein dichtes Bedienungsangebot mit überwiegend sechs Fahrten pro Tag und

⁶⁵ Aktuell untersucht eine vom Regionalverband Saarbrücken beauftragte Machbarkeitsstudie mögliche Campingplatz-Standorte. Die Ergebnisse sollten in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

⁶⁶ gehört als Liegenschaft der Landeshauptstadt zu den Gewerbepotenzialflächen und ist Bestandteil des Masterplans Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung 2030.

Richtung⁶⁷. Hinzu kommen elf Fahrten im Nahverkehr auf der Nahestrecke, die jedoch nicht über Mannheim verkehren.

Neben Fernverbindungen sind auch von Saarbrücken ausgehende Ausflüge in die Region besonders touristisch relevant. Das derzeitige, uneinheitliche Angebot sowie ein intransparenter Tarif in Richtung Frankreich erschweren die diesbezügliche touristische Nutzung des ÖPNV.

Zur Fortbewegung innerhalb von Saarbrücken bietet das ÖPNV-Angebot jedoch insgesamt eine solide Grundlage (siehe Kapitel 7). Die Stadt verfügt über ein dichtes Bus- und Bahnnetz mit vielen Direktverbindungen, die Saarbahn stellt dabei eine bedeutende Nord-Südachse im Schienenverkehr dar. Allerdings werden nicht alle touristischen Ziele mit entsprechender Qualität durch den ÖPNV erschlossen (z. B. der Flughafen, vgl. Kapitel 12.1.8). Ebenfalls Verbesserungspotenzial gibt es bei der Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnangeboten. Auch im Nachtbusssystem wurden Verbesserungsmöglichkeiten festgestellt (z. B. Umsteigemöglichkeiten und Tarif). Dieser hat v. a. besondere Relevanz für den Freizeitverkehr, welcher in der Stadt Saarbrücken noch einen vergleichsweise geringen Anteil am ÖV-bezogenen Modal-Split (der Bevölkerung) besitzt.

Vor allem für Touristen und Ortsfremde sind außerdem neben einer guten Erreichbarkeit und möglichst direkten Wegeführung, Informationen, die Orientierung im Netz sowie die Tarifgestaltung sehr wichtige Aspekte. In Saarbrücken besteht in dieser Hinsicht noch Optimierungspotenzial. Erste Maßnahmen zum Abbau von Nutzungshemmnissen (z. B. Echtzeitinformation über Internet und Apps) wurden bereits ergriffen.

Kombitickets

Ergänzend zum klassischen Fahrkartensortiment werden auch Kombitickets für Messeveranstaltungen und Eventtickets für verkaufsoffene Sonntage (5 Personen zum Preis von 1 Person) angeboten. In Kooperation mit dem Saarländischen Staatstheater gelten die Theaterkarten gleichzeitig als Fahrschein für die Verkehrsangebote der Saarbahn. Ein ähnliches Konzept ist auch für Veranstaltungen im Ludwigsparkstadion in der Diskussion⁶⁸.

Insbesondere für Touristen sollten solche Angebote noch weiter ausgebaut werden. Denkbar wäre z. B. ein Saarbrücken-Ticket mit ÖPNV-Nutzung und weiteren Attraktionsrabatten für Städte- und Wochenendtouristen. Bis 2001 gab es ein solches Modell in Form der Saarbrücken Card - eine zwei Tage gültige Gästekarte, die neben freier ÖPNV-Nutzung auch freien Eintritt in zahlreiche Museen und Freizeiteinrichtungen beinhaltete. Die Nachfrage war allerdings nicht besonders groß und die Kooperationsbereitschaft der Betriebe war begrenzt. Mit dem Wegfall des Mehrtagestickets von Seiten der Verkehrsbetriebe wurde das Angebot letztlich eingestellt.

Ein ähnliches Angebot, welches deutlich besser nachgefragt wurde, bestand zudem seit 2007 bis zum März 2015 in Form der „FreizeitCARD | CARTE Loisirs“ für die Großregion⁶⁹. Neben dem Eintritt zu zahlreichen Sehenswürdigkeiten in der Region war damit - begrenzt auf das Saarland - eine

⁶⁷ Ab 2016 wird die Schnellbahnverbindung Paris – Saarbrücken – Frankfurt a. M. um ein Zugpaar gekürzt. Auch drei IC-Verbindungen sollen laut DB gestrichen werden, wodurch sich die schnelle Anbindung an den wichtigen Knotenpunkt Mannheim verschlechtern wird.

⁶⁸ Gebäudemanagement Saarbrücken (2013)

⁶⁹ sechs Regionen: Saarland, Lothringen, Luxemburg, Rheinland-Pfalz, Wallonie und Ostbelgien.

kostenlose Nutzung des ÖPNV möglich. Eine Fortführung des Interreg IV-A-Projektes in anderer Form ist gewünscht, konnte nach Ablauf der Förderung jedoch bislang noch nicht realisiert werden. Aktuell wurde jedoch bereits ein Nachfolgekonzept vorgestellt, welches schon 2016 eingeführt werden könnte.

Fern- und Reisebus

Durch die 2013 erfolgte Abschaffung der Beschränkungen zum Fernbuslinienverkehr erfährt dieser seitdem und auch zukünftig eine größer werdende Bedeutung. Das zentrale Fernbusterminal Saarbrückens befindet sich seit 2014 an der Dudweilerstraße (900 m bis zum Hauptbahnhof, 800 m bis zur Touristen-Information am Rathaus St. Johann) und löste die alten Standorte an der Roonstraße und am Hauptfriedhof ab. Es verfügt auf einer Fläche von 4.000 m² über 14 Reisebus-Parkplätze für die Dauer des Aufenthalts der Fahrgäste in der Stadt (Tagestouristen) sowie über 6 barrierefreie Haltepunkte für Fernbusse für den Ein- und Ausstiegsvorgang. Fahrgastunterstände und -informationen (Stadtplan, Fahrpläne, Wegweiser für Fußgänger, sanitäre Anlagen, überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder) sind vorhanden. Die europaweiten Fernbuslinien werden zurzeit dorthin verlagert. Ein weiterer Ausbau soll 2016 erfolgen.

Die Buslinie zwischen Luxemburg und Saarbrücken hält weiterhin mit bis zu 13 Fahrten täglich je Richtung am Hauptbahnhof. Bei den restlichen Fernbussen besteht überwiegend ein Angebot aus ein bis zwei Fahrten pro Tag. Teilweise werden einzelne Verbindungen nicht an allen Tagen angeboten.

12.1.5 Bedeutung und Infrastruktur des Radtourismus

Allgemein steigt die Bedeutung des Fahrrads als touristisches Reisemittel und somit auch die Bedeutung des Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor. Nicht zuletzt durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes wird dieser Trend weiter anhalten bzw. sich noch weiter verstärken. Bereits heute bilden die Best-Ager (ab 50 Jahre) die bedeutendste Personengruppe im Fahrradtourismus. Haushalte ohne Kinder bilden die wichtigste Zielgruppe, allerdings nimmt auch der Anteil von Familien unter den Radtouristen zu.

Regionaler Radtourismus

Im Saarland und in der Region Saarbrücken gibt es mehrere touristische Radwanderrouen und Tourenangebote (z. B. der Saarland-Rundweg, der Saar-Radweg, der Köllertal-Radweg, der Saar-Oster-Höhenweg und Saar-Nahe-Höhenweg). Die Region bzw. das Saarland vermarktet sich bereits über verschiedene Medien (u. a. Karten, Tourist-Info, Internet⁷⁰) für den Fahrradtourismus. Saarbrücken bietet sich dabei als Start- und Endpunkt für Fahrradtouren in der Region an. Entsprechend gibt es unterschiedliche Pauschalen und Kombinationsangebote für Fahrradtouristen. einige Hotels sind als so genannte Bett & Bike-Betriebe zertifiziert und damit insbesondere auf die Wünsche und Bedürfnisse von Fahrradtouristen eingestellt. Und auch in der Stadt gibt es attraktive touristische Radrouten (siehe hierzu Karte „Touristische Radrouten“ im Anhang II) sowie den grenzüberschreitenden „Velo visavis“ Radwanderwege.

⁷⁰ <http://www.tourismus.saarland.de/de/radfahren-saarland>

Radtourismus in der Stadt

Im Straßennetz Saarbrückens besteht allerdings - auch für den Alltagsradverkehr - großer Optimierungsbedarf, insbesondere bezüglich des Ausbaustandes und der Qualitäten der Radverkehrsinfrastruktur (vgl. Kapitel zum Radverkehr). Viele wichtige Radverkehrsrouten besitzen noch keine oder keine ausreichende Infrastruktur sowohl auf der Strecke (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radweg) als auch an Knotenpunkten (Radfahrer-Signalisierungen, Halte- und Aufstellbereiche oder Führungen zum direkten oder indirekten Linksabbiegen). Hinzu kommt eine bewegte Topografie. Diese Schwächen wirken natürlich ebenfalls auf den touristischen Radverkehr.

Dabei liegen auch viele Potenziale in der Stadt vor. Die vielen kurzen Wege in der Innenstadt, ein engmaschiges Routennetz und v.a. das gut ausgebaute Wegweisungssystem erleichtern Touristen das Radfahren in der Stadt. Das größte touristische Potenzial besitzen die beidseitig der Saar gelegenen Leinpfade, die nicht ausreichend an das Radwegenetz und an die Innenstadt angebunden sind (siehe Kapitel 6.1).

Fahrradverleih/Velotaxis

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem existiert in Saarbrücken nicht. Zwar hätte die Stadt im Jahr 2009 im Rahmen des Bundesmodellwettbewerbs „Innovative öffentliche Fahrradverleih-systeme“ für ihr Konzept des „SaaRads“ mit Pedelecs eine Förderzusage bekommen, letztlich scheiterte die Umsetzung in der politischen Diskussion um die Finanzierung der Folgekosten. In Bezug auf den Tourismus würde ein öffentliches Fahrradverleihsystem für Saarbrücken aber durchaus Potenzial bieten und die Attraktivität steigern, so dass hier im Rahmen der Maßnahmenentwicklung die möglichen Optionen sowie Kosten und Nutzen nochmals näher betrachtet werden sollten, insbesondere unter dem Aspekten der Kostenverteilung und -optimierung.

Die Möglichkeit, sich in Saarbrücken ein Fahrrad oder Elektrorad zu leihen besteht nur am Hauptbahnhof mit einer Station für das DB-eigene „rent a bike“ und bei einigen privaten Fahrradhändlern. Elektroräder gibt es u.a. regionsweit unter dem Label "eVelo Saarland" organisiert zu mieten, darunter ein teilnehmender Händler in Saarbrücken.

Seit kurzem existiert in Saarbrücken auch ein Velotaxi-Betrieb mit drei Velotaxen, das demnächst um zwei weitere Fahrzeuge ergänzt wird. Diese kosten rund 3 EUR pro angefahrenen km und werden sowohl von innerstädtischen Touristen als auch für Event-Besucher genutzt.

Radabstellanlagen

Fahrradtouristen sind auf gute, sichere und zentrale Abstellanlagen mit der Möglichkeit, sicher ihr Gepäck zu verwahren, angewiesen. Neben dem Hauptbahnhof (mit Fahrradboxen und Ladestation) gibt es eine Fahrradstation am Rathaus, die Touristen und Besuchern die Möglichkeit bietet, ihr Pedelec aufzuladen und Gepäck einzuschließen. Eine solche Abstell- und Lademöglichkeit wäre sicherlich zudem auch für Radwandertouristen - z. B. entlang des Leinpfads - attraktiv, die in Saarbrücken eine Rast einlegen oder sich zu Fuß die Innenstadt ansehen wollen.

12.1.6 Zu Fuß als Tourist in Saarbrücken unterwegs

Fußgänger tragen im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Lebendige Innenstadtbereiche sind ohne Fußgängerzonen nicht mehr vorstellbar. Besonders Städtetouristen, aber auch Einkaufende sind häufig zu Fuß in den Innenstädten bzw. sehenswerten Quartieren und attraktiven Freiflächen (Parks, Plätze, Promenaden etc.) unterwegs. Erholung und Genuss stehen für diese Zielgruppen im Vordergrund.

Abbildung 221.: Wegweiser am St. Johanner Markt



Zu Fuß werden auch von Touristen in der Regel eher kürzere Distanzen zurückgelegt (abgesehen von Wandertouristen). Für Saarbrücken ist daher vorteilhaft, dass sich die Stadt durch viele kurze Wege auszeichnet. In der kompakten Saarbrücker Innenstadt und den umliegenden Quartieren finden sich viele für Touristen und Einkaufende attraktive Ziele innerhalb fußläufiger Entfernungen. Neben einem guten Fußgängerleitsystem mit Wegweisern zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten - das nur an einigen Stellen noch leichten Optimierungsbedarf zeigt – wird außerdem auch touristisches Kartenmaterial und eine Handy-App⁷¹ mit vielseitigen Funktionen (u. a. digitale Stadtführungen) angeboten.

Allerdings gelten auch für Touristen dieselben Anforderungen wie für einheimische Fußgänger und Einkaufende: viele räumliche Barrieren und ein häufig sehr Kfz-dominierten Straßenraum wirken sich nachteilig für die Aufenthaltsqualität aus (vgl. auch Kapitel 5). Die Gestaltung vieler Hauptverkehrsstraßen ist auch in der Innenstadt autoorientiert und teilweise hat dies - neben Abstrichen in der Aufenthaltsqualität - eine starke Trennwirkung und zusätzliche Umwege zur Folge.

Die Saar als Barriere und Potenzial

Wasser bildet für Touristen meist einen Anziehungspunkt. Insofern stellt die Saar, die durch die Stadt verläuft, ein hohes touristisches Potenzial dar. Gleichzeitig besteht diesbezüglich aber auch ein Mangel, da durch die Saar sowie durch die A620 eine Trennwirkung der beiden Stadtteile Alt-Saarbrücken und St. Johann besteht. Als Querungsmöglichkeiten gibt es zwar mehrere Brücken,

⁷¹ www.saarbruecken.de/rathaus/medien_und_buergerkommunikation/saarbruecken_app

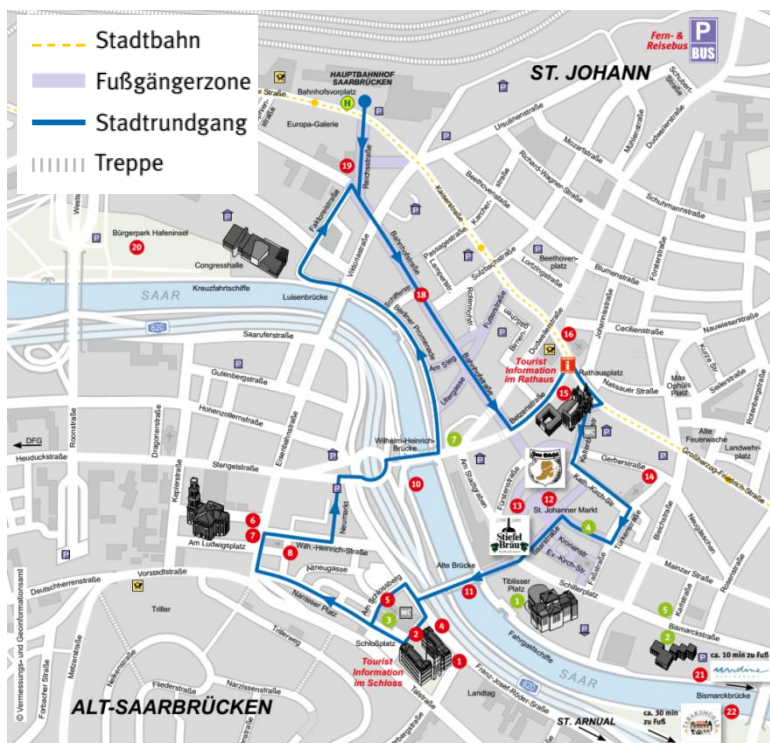
diese werden jedoch meistens vom Kfz-Verkehr dominiert. Nicht immer steht ein angemessen breiter und attraktiver Fußweg zur Verfügung, der touristischen Ansprüchen genügt.

Ein ansprechendes Umfeld sowie landschaftliche und stadträumliche Qualitäten sind besonders für Touristen zu Fuß sehr wichtig. In den letzten Jahren wurden bereits einige Abschnitte im Innenstadtbereich Saarbrückens qualitativ hochwertig und fußgängerfreundlich neugestaltet. Die Neben- und Parallelstraßen sowie die Zuläufe der Fußgängerzone sind jedoch z. T. noch recht unattraktiv. Auch die restlichen Stadtteile weisen im Straßenraum stellenweise noch deutlichen Aufwertungsbedarf auf, was jedoch meist eher für die Bevölkerung als für Touristen relevant ist.

Wandern/Stadtrundgänge/Spazieren

Für die speziellen Bedürfnisse von Wandertouristen und Menschen, die die Stadt zu Fuß erkunden wollen, bietet Saarbrücken mehrere kurze, aber auch längere beschilderte Stadtrundgänge mit Themenbezug (z. B. die Saarbrücker Runde, der Stengelrundgang, der Saarbrücker Stadtrundweg oder die Saarbrücker Felsenwege in St. Arnual). Mit dem Ensheimer Brunnenweg und der Urwald-Tour bestehen sogar zwei Premiumwege⁷² auf Saarbrücker Gebiet. Weitere Routen und längere und/oder ausgezeichnete Wanderwege finden sich im schnell erreichbaren Umland und in der Region (z. B. mit dem ÖPNV in den Urwald oder das Biosphärenreservat). Die Wege werden u.a. auf der Homepage der Stadt vorgestellt und beworben (z. B. können dort Kartenmaterial und GPS-Daten heruntergeladen werden). Für Menschen mit Handicap gibt es ein eigenes Portal mit Informationen zu barrierefreien Wanderrouten im gesamten Saarland⁷³. Zudem führen Jakobswege als Teil des bekanntesten und größten europäischen Pilgerpfads durch Saarbrücken.

Abbildung 222: Touristischer Innenstadtplan Saarbrücken



Quelle: Stadt/Region Saarbrücken

⁷² Mit dem „Deutschen Wandersiegel für Premiumwege“ des Deutschen Wanderinstituts e.V. ausgezeichnet

⁷³ www.barrierefreies-wandern.de

12.1.7 Schiffsverkehr im Tourismus

Saarbrücken liegt zwar an der Saar, diese öffnet sich als Stadt allerdings erst langsam dem namensgebenden Fluss. Der Umbau des 1959 errichteten Promenadenstegs (Berliner Promenade) und der Uferzone (Willi-Graf-Ufer) mit Ausbildung der Flussebene als wassernahe, multifunktionale Freifläche wertet die Stadt auch touristisch stark auf und schafft die Möglichkeit für viele Freizeitaktivitäten.⁷⁴ Saarbrücken ist Ausgangspunkt und Ziel für Fahrgastschiffe unterschiedlichster Größe, die Rundfahrten entlang der Saar, Mosel oder über Kanäle in Frankreich anbieten.

Für den touristischen Schiffsverkehr gibt es in Saarbrücken mehrere Anlegestellen und Liegeplätze. Dies ist zum einen die Liegestelle des Motorboot-Clubs Saar e.V. im Osthafen (inkl. Sanitärer Anlagen und Clubhaus), des Weiteren gibt es Liegestellen am Saarbrücker Finanzamt und in der Stadenanlage (vgl. Website Saarbrücken Tourismus). Im Osthafen können auch Hausboote gechartert werden.

Der öffentliche Fahrgastverkehr verfügt über Fähr-Anlegestellen in Burbach, am Bürgerpark Hafeninsel, am Saarbrücker Finanzamt und an der Gündinger Schleuse. Die Saarbrücker Personenschiffahrt bietet Rundfahrten und Ausflüge mit zwei Schiffen ("Stadt Saarbrücken": 150 Innensitzplätze, 100 Sitzplätze auf dem Sonnendeck, „Frohsina“: 60 Innensitzplätze und 100 Sitzplätze auf dem Sonnendeck) z. B. nach Frankreich an und führt auch Sonderfahrten wie Mondschein-, Brunch- oder Musikrundfahrten durch.

Größere Fahrgastschiffe (bis zu 110 m Länge) für Flusskreuzfahrten starten und landen ebenfalls in Saarbrücken (Bürgerpark Hafeninsel/Kongresshalle). Innerhalb von fünf Tagen erreicht man mit dem Kreuzfahrtschiff über Saar, Mosel und Rhein beispielsweise die Stadt Straßburg.

Ein Fährverkehr über die Saar oder ein Wassertaxisystem als Teil des ÖPNV besteht derzeit noch nicht. Ein entsprechendes Angebot könnte eventuell für Tourismus und Freizeitverkehr wie auch für die Nahmobilität mögliche Potenziale bieten. Weitere Möglichkeiten bieten sich im Wassersport: Kanu- oder Kajakfahren könnte auch im Rahmen des Tourismus ausgebaut werden (z. B. gab es bereits Bemühungen, Kanu-Stadtführungen anzubieten, um die Stadt von der Wasserseite aus zu erkunden).

12.1.8 Flugverkehr und Anbindung des Flughafens

Der internationale Verkehrsflughafen Saarbrücken (in Ensheim) wickelte im Jahr 2014 rd. 399.100 Fluggäste ab und hatte rd. 10.300 Flugbewegungen⁷⁵. Er ist der zweitkleinste unter den 16 internationalen Flughäfen in Deutschland. Direkt angeflogen werden Griechenland, Mallorca, Luxemburg, die Kanaren, Antalya, Berlin und Hamburg. Mit Umstieg in Berlin oder Luxemburg sind auch weitere internationale Ziele (u.a. London, Dublin, Rom, Barcelona, Moskau, New York, Abu Dhabi⁷⁶) erreichbar. Besonders für Urlauber aus der Region hat der Flughafen hohe Bedeutung.

⁷⁴ Eindrucksvolle Vorher-Nachher-Fotos auf den Seiten der Stadt verdeutlichen die Aufwertung: siehe auch: www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/stadtmitte_am_fluss/berliner_promenade

⁷⁵ http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=daten_fakten (abgerufen im August 2015)

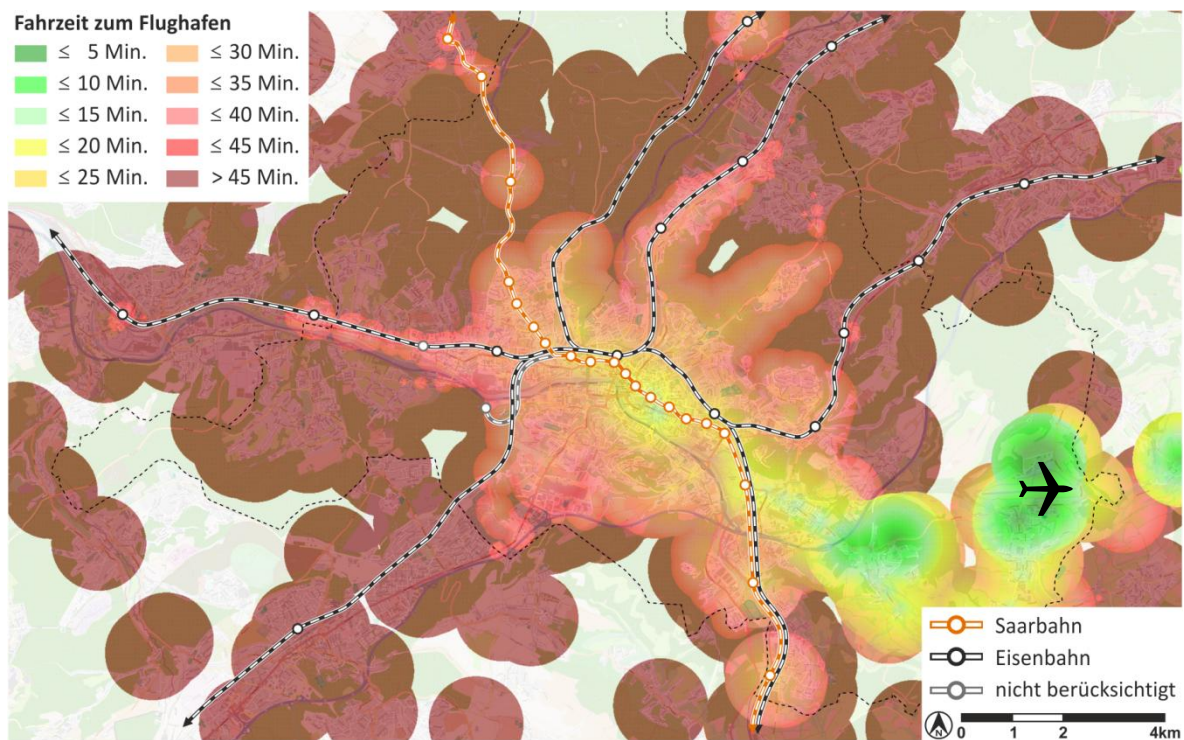
⁷⁶ Sommerflugplan 2015

Die wirtschaftliche Situation des Flughafens Saarbrücken ist – wie bei den meisten kleineren Flughäfen – schwierig. Der Flughafen erwirtschaftet derzeit Defizite, konnte seine Lage allerdings in den letzten Jahren wieder verbessern und blickt optimistisch in die Zukunft⁷⁷. Seit dem Wegfall des Flughafens Zweibrücken hat sich die Bedeutung des Saarbrücker Flughafens noch erhöht. Im Monat Juni 2015 wurde mit rund 58.000 Fluggästen das stärkste Passagieraufkommen in der Geschichte des Flughafens registriert. Vor allem im Charterverkehr (Geschäftstouristen) verzeichnet der Flughafen Zuwächse.

Der Flughafen ist v.a. mit dem Pkw gut erreichbar, aus allen Richtungen kann er über die Autobahn A6 und die Flughafenstraße L 108 erreicht werden. Die Fahrtzeit zum Saarbrücker Hauptbahnhof beträgt rd. 20 Minuten. Am Flughafen stehen kostenpflichtig ein Parkhaus mit 920 Stellplätzen und - ebenfalls bewirtschaftet - zwei Parkplätze mit insgesamt 420 Stellplätzen zur Verfügung. Hinzu kommt ein Parkplatz für Kurzzeitparker mit 100 Stellplätzen.

Des Weiteren befinden sich am Flughafen Niederlassungen der wichtigsten Mietwagendienstleister, ein CarSharing-Angebot (Flinkster) und ein Taxistand. Außerdem gibt es mehrere private Shuttle-Service-Anbieter, die den Flughafen regelmäßig anfahren.

Abbildung 223: ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse um 15 - 16 Uhr, Flughafen



Quelle: eigene Darstellung

Im öffentlichen Personennahverkehr ist der Flughafen nur durch die Buslinie R10 (Saarbrücken – Blieskastel) angebunden, obwohl mehrere regionale Buslinien im direkten Umfeld des Flughafens verkehren (Linie 120, 507 und 556). Montags bis freitags besteht ein stündliches und am Wochenende lediglich ein max. zweistündliches Angebot. Das Bedienungsangebot deckt dabei nicht das Verkehrsaufkommen am Flughafen ab, da auch Landungen nach der letzten Fahrt der Linie

⁷⁷ <http://www.flughafen-saarbruecken.de>, Pressemeldung vom 28.1.2015: „Sonnige Zeiten am Flughafen Saarbrücken“ (abgerufen im April 2015)

R10 (werktags 5:00 - 20:30/45 Uhr) erfolgen. Das Busangebot sollte stärker auf die Ankünfte und Abflüge der Linien- bzw. Charterflüge abgestimmt sein. Eine Fahrt zum Hauptbahnhof dauert etwa 25 Minuten. Aufgrund fehlender Alternativen zu dieser Buslinie bietet sich keine touristisch attraktive Anbindung zwischen Flughafen und Stadtzentrum.

12.2 Messe- und Tagungsverkehr

Durch ihre zentrale Lage in der Grenzregion kommt der Stadt Saarbrücken eine internationale Bedeutung als Zentrum für Messen und Tagungen zu. Dafür stehen zahlreiche repräsentative Kongress- und Messehallen und Tagungshotels zur Verfügung. Die größten Veranstaltungsorte sind die Congresshalle (in der Innenstadt, nur 6 Minuten Fußweg bis zum Hauptbahnhof, Tiefgarage mit 500 Stellplätzen, Kapazität für bis zu 1.800 Personen), die Saarlandhalle (nördlich vom Hauptbahnhof, ca. 20 Minuten Fußweg, 450 kostenlose Stellplätze und weitere 800 weitere bei Großveranstaltungen, Kapazitäten für bis zu 5.300 Personen)

Die aufgeführten Veranstaltungsorte sind verkehrstechnisch insgesamt gut erschlossen, jedoch fällt auf, dass (u. a. auch bei den Anfahrtsbeschreibungen im Internet) insbesondere auf das Auto bzw. Taxi als Verkehrsmittel ab Hauptbahnhof oder Flughafen gesetzt wird. Die Anbindung durch Linienbusse bietet nur wenig Flexibilität und es besteht noch Optimierungspotenzial. So ist beispielsweise die nächstgelegene Haltestelle (Sittersweg) rd. 15 Minuten Gehzeit von der Saarlandhalle entfernt (der gesamte Fußweg vom Hauptbahnhof würde nur 5 Minuten länger dauern) und das Messe Zentrum wird umstiegsfrei ab Hauptbahnhof nur stündlich mit dem Bus angefahren (allerdings werden bei Messeveranstaltungen auch Sonderbusse eingesetzt).

Kombi-Ticket-Modelle werden bislang bei mehreren Messe- oder Großveranstaltungen angeboten. Hier sollte weiter geprüft werden, inwiefern Potenzial und Möglichkeiten für eine Ausweitung dieser Angebote bestehen.

Zum Sommer 2016 wird , der Messestandort am Schanzenberg („Welt der Familie“, Reise und Tourismusmesse, „Hochzeitsmesse“ u.a) geschlossen. Überlegt wird, diesen Messestandort in der Innenstadt an der Congresshalle (u. a. mit einem Erweiterungsbau und einem Hotel) mit einem neuen inhaltlichen Konzept aufzubauen. Dieser dann vom ÖPNV aufgrund seiner Zentralität sehr gut erschlossene zukünftige Messestandort erfordert hinsichtlich seiner MIV-Erschließung über die Westspange dann weitergehende Überlegungen.

12.3 Der regionale Einkaufsverkehr

Als Oberzentrum erfüllt Saarbrücken wichtige Einzelhandels- und Versorgungsfunktionen für ein Einzugsgebiet mit mehr als 1 Mio. Einwohnern. Als mit Abstand größte Einkaufsstadt der Region wird die Innenstadt von Saarbrücken täglich von einer Vielzahl an Kunden aus dem Saarland, Lothringen, Luxemburg und auch der Pfalz aufgesucht. Das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten in der Saarbrücker City ist sehr groß. Neben der Haupt-Einkaufsmeile Bahnhofstraße und der Europagalerie gibt es eine Vielzahl an Gassen und Höfen, um den St. Johanner Markt mit Boutiquen, Ga-

lerien und kleinen Geschäften zu entdecken. Des Weiteren bieten sich attraktive Einkaufsgelegenheiten im Kaiserviertel oder den Quartieren Mainzer Straße und Nauwieser Viertel. Die Bahnhofstraße befand sich im Jahr 2015 mit 5.835 Passanten pro Stunde auf Rang 5 in der Gruppe der mittelgroßen Städte mit 100.000 bis 250.000 Einwohnern und insgesamt auf Platz 36 von 170 der meist-frequentierten Einkaufsstraßen⁷⁸. Im Rahmen einer Erhebung von City-Marketing wurden am 11. April 2015 sogar über 7.000 Passanten in der Spitze gezählt. Zusätzliche Anziehungskraft haben die regelmäßigen Märkte und Veranstaltungen, wie z. B. die Weihnachtsmärkte (in der Adventszeit), der Saarbrücker Bauernmarkt (samstags, St. Johanner Markt), traditionelle Frühjahrs- und Herbstfeste oder aber die verkaufsoffenen Sonntage inkl. der langen Eventnacht mit Öffnungszeiten bis 24 Uhr.

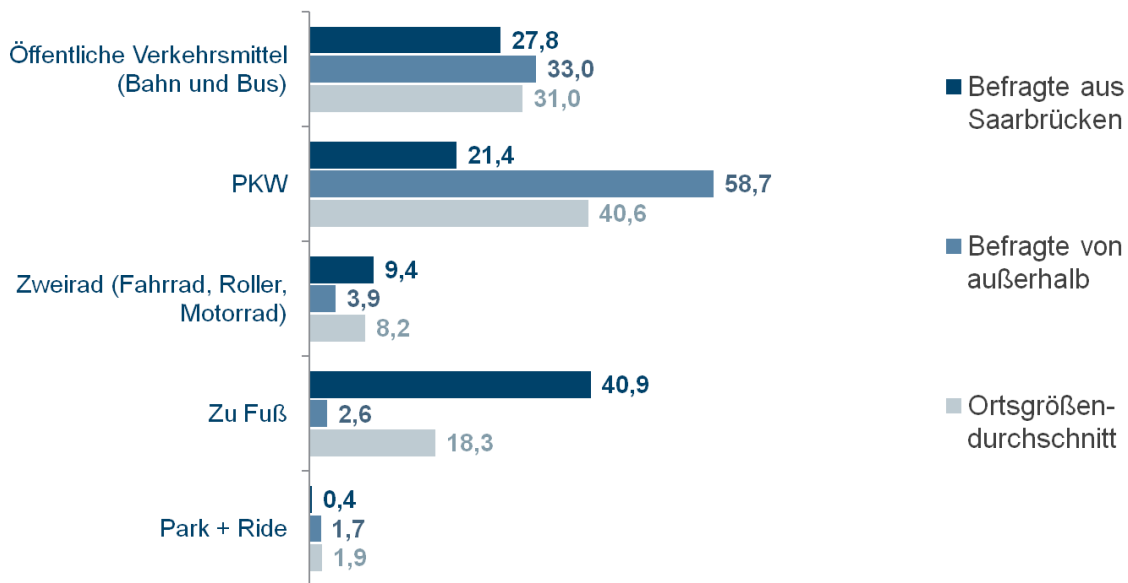
Die innerstädtische Passantenbefragung „Vitale Innenstädte“ (vgl. IFH 2014) stellte fest, dass rund die Hälfte der befragten Innenstadtbesucher von außerhalb kamen. Als Hauptbesuchszweck dient das Einkaufen (51 %), aber auch Freizeitaktivitäten spielen mit 37 % eine große Rolle. 78 % der auswärtigen Besucher kommen regelmäßig in die Innenstadt (mindestens einmal im Monat). Die Verweildauer in der Innenstadt ist bei den auswärtigen Besuchern relativ lange: über 60 % verbleiben länger als 2 Stunden und sogar 23 % länger als vier Stunden in der Innenstadt.

Der überwiegende Teil der Einkaufenden von außerhalb benutzt für die Anreise den Pkw (rd. 59 %, vgl. IFH 2014). Rund ein Drittel der auswärtigen Innenstadtbesucher kommen mit Bus und Bahn (Bahnanteil 24 %, Busanteil 9 %). 4% der Besucher kommt mit dem Zweirad (Fahrrad, Motorrad, Roller), 3 % zu Fuß (wahrscheinlich überwiegend Übernachtungsgäste) und 1,7 % nutzen P+R-Anlagen.

Vor allem an einzelnen Spitzenbesuchstagen (z. B. Advents-Samstage, französische Feiertage) steuern viele auswärtige Kfz-Fahrer Saarbrücken an. In der Regel sind jedoch ausreichend Parkmöglichkeiten in der City vorhanden, auch wenn die Höhe der Parkgebühren (v.a. in den Parkhäusern von Q-Park) häufig kritisiert wird. So wird auch das Parkplatzangebot von den Befragten in Saarbrücken mit 4,1 relativ schlecht benotet (Vergleichsstädte 3,3). Der Anteil derjenigen, die das Parken mit mangelhaft oder ungenügend benotet ist mit 34 % doppelt so hoch wie in anderen Vergleichsstädten (17 %). Die Erreichbarkeit der Saarbrücker Innenstadt wird dagegen mit der Durchschnittsnote 2,2 relativ gut benotet. Über 68 % der auswärtigen Befragten geben der Erreichbarkeit eine sehr gute oder gute Note.

⁷⁸ vgl. Jones Lang LaSalle (JLL): Passantenfrequenz-Zählung 2015; Platz 1 belegt die Kaufinger Straße in München (15.655 Passanten/h), in der Kategorie der mittelgroßen Städte belegt die Simeonstraße in Trier (6.555) den ersten Platz, gefolgt von der Heidelberger Hauptstraße (6.040). Zählung Samstag, 21.03.2015 von 13-14 Uhr.

Abbildung 224: Anreiseverkehrsmittel der Besucher der Saarbrücker Innenstadt (in % der Befragten)



Quelle: IFH 2014

12.4 Zusammenfassende Bewertung

Der Tourismus nimmt in Saarbrücken eine wachsende Bedeutung ein. Die Analysen und der Vergleich mit anderen Städten zeigen, dass Saarbrücken noch Potenziale in Bezug auf den Tourismusverkehr hat. Die grundsätzlichen Erreichbarkeiten mit Bahn, Bus, Auto und Flugzeug sind erst einmal als gut einzuschätzen.

Im Autoverkehr ist Saarbrücken gut an das deutsche Fernstraßennetz sowie an die Region (diesseits und jenseits der Grenze) angebunden. Durch die Stadtautobahn A620 ist die Innenstadt Saarbrückens unvergleichbar schnell und einfach zu erreichen. Auf kleinräumlicher Ebene könnte die Verkehrsführung in der Innenstadt jedoch noch optimiert werden, um auswärtigen Autofahrern die Orientierung zu erleichtern und so unnötige Verkehre zu vermeiden. Die Wirkungen der bundesweit geplanten Autobahn-Maut kann derzeit noch nicht eingeschätzt werden, da die Ausführungen und Ausnahmen für grenznahe Bereiche noch offen sind.

Die Parkmöglichkeiten in der Saarbrücker Innenstadt werden als relativ teuer empfunden, liegen aber tatsächlich eher im Mittelfeld vergleichbarer Großstädte, was die privat betriebenen Parkbauten als auch das Parken im öffentlichen Straßenraum betrifft. Der Unterschied zu den Parkgebühren der umliegenden Mittelzentren ist hingegen eher hoch. Die Quantität der angebotenen Stellplätze ist aber mehr als ausreichend in Saarbrücken.

Durch eine gute Ausschilderung der wichtigsten Ziele und eine attraktive Fußgängerzone wird der Fußverkehr gefördert. Gerade in Randbereichen der Innenstadt stellen allerdings Straßenräume, die sehr stark vom MIV dominiert werden, noch unattraktive Barrieren dar. Die Saar mit der parallel verlaufenden Stadtautobahn wirkt ebenfalls als Barriere. Mit der Umgestaltung, z. B. der Berliner Promenade, werden allerdings bereits Anstrengungen unternommen, die Saar weniger als Barriere, sondern als attraktiven Pluspunkt in der Saarbrücker Innenstadt erlebbar zu machen.

Eine gezielte Vermarktung der Region für den wachsenden Fahrradtourismus ist bereits vorhanden, die Rolle Saarbrückens sollte sich jedoch nicht nur auf die Rolle als Start- und Zielpunkt von Touren beschränken, sondern auch in der Stadt selbst sollte ein für Touristen ansprechendes Radfahren ermöglicht werden. Der Leinpfad stellt eine attraktive touristische Route durch die Stadt dar, die Anbindung an die Innenstadt ist jedoch ausbaufähig. V. a. im innerstädtischen Bereich ist es für Touristen relevant, die Fahrradinfrastruktur auf Straßen und an Knoten deutlich zu verbessern, um das Fahrradfahren dort sicher und angenehm zu gestalten. Dazu gehören auch entsprechende Abstellmöglichkeiten.

Vom Saarbrücker Flughafen sind zahlreiche nationale und internationale Flugziele gut zu erreichen. Der Airport liegt relativ stadtnah und ist somit von der Innenstadt aus mit dem Auto in nur 20 Minuten zu erreichen. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist hingegen noch verbesserungsfähig. Die Fahrt zum Hauptbahnhof dauert zwar nur ca. 25 Minuten, jedoch wird nur stündlicher Verkehr angeboten. Die Bedienungszeiten sind dabei kürzer als die Flugzeiten des Flughafens, sodass nicht bei allen Flügen eine ÖPNV-Verbindung in die Stadt sichergestellt ist.

Auf der Saar verkehren diverse Ausflugsboote und Flusskreuzfahrtschiffe, für die Saarbrücken ein wichtiger Anlegepunkt ist. Im Öffentlichen Personennahverkehr spielt Fährverkehr bisher keine Rolle, wobei er im Rahmen einer Verbesserung der Nahmobilität an geeigneter Stelle durchaus eine Option sein könnte.

Die öffentlichen Verkehrsmittel in Saarbrücken sind hinsichtlich des Tourismus gut aufgestellt. Eine gute und zentrale Anlaufstelle bilden der Hauptbahnhof und der Fernbusbahnhof.

Der ÖPNV bietet ein solides Netz mit Bus und Stadtbahnlinien. Im Schienenfernverkehr wird die angekündigte Ausdünnung des Bedienungsangebots jedoch zu einer Verschlechterung führen. Bezüglich des ÖPNV in die Region ist das im Grundsatz gute Angebot nach Luxemburg hervorzuheben, was durch den nötigen Umstieg in Trier allerdings ebenfalls weiter ausbaufähig ist. Problematisch ist hingegen das uneinheitliche Verkehrsangebot in Richtung Frankreich zu sehen. Weiteres Verbesserungspotenzial besteht bei der Nutzbarkeit des Angebotes. So sollte z. B. die Tarifstruktur vereinfacht werden und die Ausweitung/Wiedereinführung touristischer Kombitickets in Betracht gezogen werden.

Die Messe- und Kongressstandorte sind mit dem Auto ebenfalls gut zu erreichen und bieten ausreichend Parkplätze. Die ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt ist bei Messezentrum und Saarlandhalle jedoch verbesserungswürdig.

Der Großteil der Einkaufstouristen in Saarbrücken reist mit dem PKW an, aber auch jeder dritte auswärtige Innenstadtbesucher kommt mit Bus und Bahn in die Innenstadt. Die Erreichbarkeit wird als gut eingeschätzt, während die Parkmöglichkeiten relativ schlecht benotet werden.

Tabelle 30: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Tourismus- und Einkaufsverkehr

Stärken	Schwächen
+ Gute Anbindung an das überregionale Fernstraßennetz sichern eine direkte Anfahrtsmöglichkeit der Innenstadt	- Parkraumangebot ist zwar überdurchschnittlich hoch, wird von den auswärtigen Besuchern aber trotzdem relativ schlecht bewertet (v.a. aufgrund der Preise)
+ Solides ÖPNV-Netz und regionale Saarbahnverbindungen sind wichtige Eckpfeiler für den Tourismus- und Einkaufsverkehr	- Unübersichtliches ÖPNV-Angebot Richtung Frankreich; angekündigte Ausdünnung des Bedienungsangebots im Schienenfernverkehr
+ Innenstadt ist sehr kompakt und bietet viele touristische Attraktivitäten auf engstem Raum	- Teilweise für den Fußverkehr unattraktive Straßenräume in der Innenstadt sowie Barrieren durch Saar und Stadtautobahn
+ Stadtnaher Flughafen sichert die internationale und überregionale Erreichbarkeit	- Optimierbare ÖPNV-Anbindung zum Flughafen, optimierbare ÖPNV-Anbindung von Messezentrum und Saarlandhalle
+ Radabstell- und Auflademöglichkeiten für Radtouristen am Rathaus	- Viele wichtige Radverkehrsrouten besitzen noch keine oder keine ausreichende Infrastruktur, sowohl auf der Strecke als auch an Knotenpunkten
+ Attraktive, schnell erreichbare Naturräume vor den Toren der Stadt als Potenzial	- mangelnde Anbindung des Saarradweges und Leinpfades an die Innenstadt
	- Mobilitätsmanagement für den Tourismus, Messe-, Kongress- und Einkaufsverkehr weiter ausbaufähig

13 Umweltwirkungen des Verkehrs

Verkehr ist ein Hauptverursacher von Luftverschmutzung und Lärm. Zudem trägt der Verkehrsreich erheblich zu den klimaschädlichen Treibhausgasen sowie zum Flächenverbrauch bei. In diesem Kapitel werden daher die Umweltwirkungen des Verkehrs fokussiert betrachtet sowie ein Bezug zu den umweltrelevanten Fachplanungen (Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan) hergestellt. Der VEP wird deren Zielstrategien mit in die Zielsetzungen sowie in die Konzeption der Maßnahmenteilkonzepte integrieren.

Luftreinhalteplan

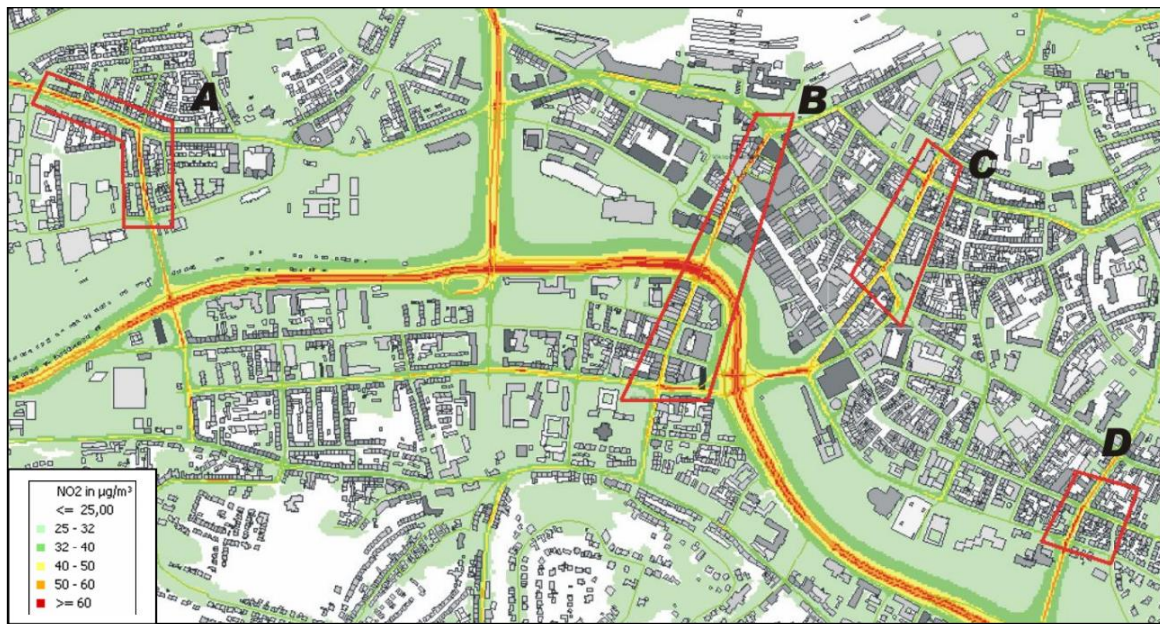
Unter Luftverschmutzung wird in erster Linie die Belastung der Luft mit Feinstaub und gasförmigen Schadstoffen, wie Stickstoffdioxid (NO_2) und anderen Stickoxiden (NO_x), sowie mit klimawirksamen Treibhausgasen wie Kohlendioxid (CO_2) verstanden. Der Grad der Belastung durch Luftverschmutzung ist stark abhängig von Wetterlagen, Niederschlag, Durchlüftung und nicht lokal ausgestoßenen Schadstoffen. Folgen von Verschmutzungen der Luft sind Lungenkrankheiten, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krebs sowie volkswirtschaftliche Kosten.

Der Luftreinhalteplan für das Saarland ist 2013 vom Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz u.a. auch in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt erarbeitet worden, und befasst sich primär mit der Entwicklung der NO_2 sowie der NO_x -Emissionen und -Immissionen in Saarbrücken. Während seit Anfang der 1990er Jahre die SO_2 , NO , PM und CO -Emissionen deutlich reduziert werden konnten, stellen die Schadstoffe NO_2 , NO_x sowie das Ozon weiterhin Problembereiche dar.

Kernerkenntnisse des LRP sind z. B., dass der Verkehr zu den Hauptverursachern von Luftbeeinträchtigungen in vielen Bereichen der Stadt Saarbrücken zählt und dass der Kernstadtbereich besonders von diesen verkehrlichen Auswirkungen betroffen ist. Besonders betroffen sind

- Brückenstraße/Breite Straße (Bereich A der folgenden Abbildung)
- Viktoriastraße/Eisenbahnstraße/Stengelstraße (B)
- Kaiserstraße/Dudweilerstraße (C)
- Mainzer Straße/Paul-Marien-Straße (D)

Der Luftreinhalteplan verdeutlicht die Wichtigkeit von verkehrsbezogenen Maßnahmen und führt einige konkret aus (Umstellung der Linienbusflotte, Verflüssigung der Verkehrssituation, Reduzierungsmaßnahmen MIV und Ausbau des Umweltverbundes, Parkraummanagement, P+R-Angebote ausbauen sowie z. B. Mobilitätsmanagementmaßnahmen). Zudem verweist er auf den VEP sowie den NVP, die beide wichtige Planwerke zur Festlegung der strategischen Zielsetzungen im Verkehrsbereich sind.

Abbildung 225: Innerstädtische Belastungsschwerpunkte (NO₂) im Jahr 2015

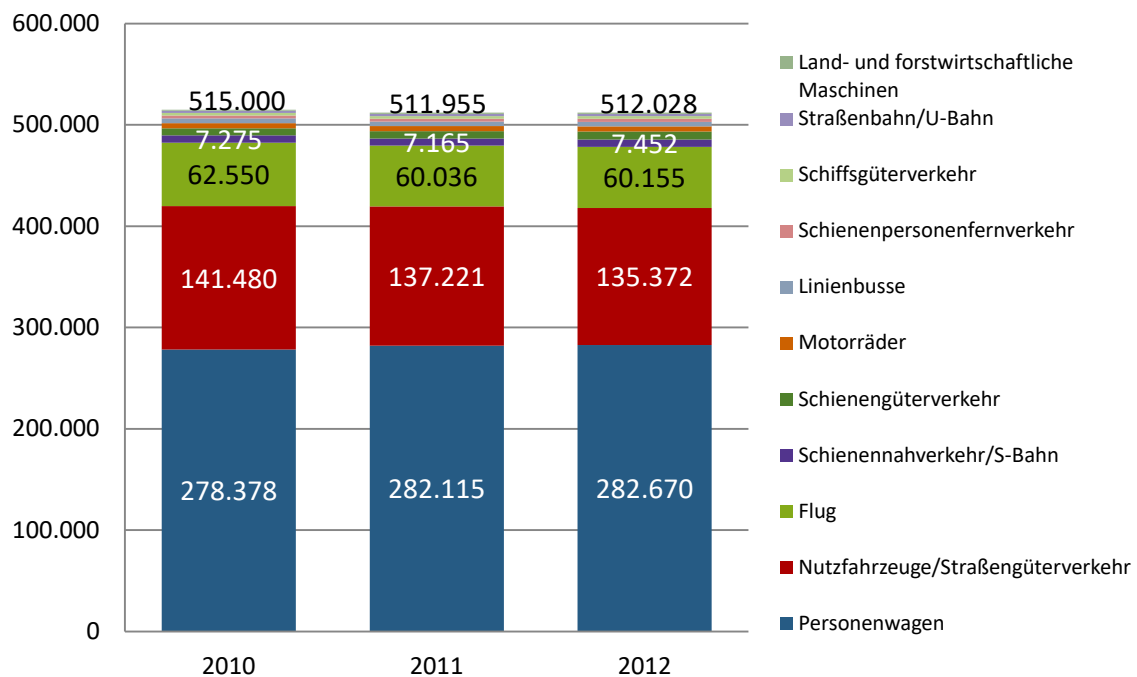
Quelle: Stadt Saarbrücken 2012

Insgesamt ist festzustellen, dass aktuell bereits im Stadtgebiet umgesetzte Maßnahmen einen guten und wichtigen Beitrag zur Senkung umweltbelastender Schadstoffe im Bereich Verkehr beitragen. Die Umbaumaßnahmen in der Eisenbahnstraße (Teil des Belastungsbereichs B) zeigen ein gutes Beispiel straßenräumlicher Umgestaltung, über die der Fuß- und Radverkehr gefördert werden. Im weiteren Prozess des VEP werden Maßnahmen bezüglich ihrer Schadstoffbelastung mitgedacht und reflektiert, sodass thematisch und auch räumlich in den Belastungsschwerpunkten eine weitere Verbesserung der Umweltsituation erreicht werden kann.

CO₂-Bilanz der Saarbrücker Bevölkerung im Bereich Verkehr

Das Verkehrsaufkommen ist für einen erheblichen Teil der CO₂-Emissionen verantwortlich und hat somit hohe Auswirkungen auf das Klima.

Über das Berechnungstool ECORegion lässt sich die CO₂-Bilanz für die Stadt Saarbrücken abschätzen. Dabei orientieren sich die Ergebnisse am Verursacherprinzip. Das heißt, dass im Ergebnis die CO₂-Menge errechnet wird, die von der im Saarbrücker Stadtgebiet lebenden Bevölkerung verursacht wird. Dabei bedient sich das Berechnungstool unterschiedlichster Daten, z. B. den Angaben zur Anzahl der angemeldeten Kfz sowie zur Fahrleistung der Saarbrücker Bevölkerung nach Verkehrsmittel und Treibstoffart. Neben eigenen Daten der Stadt Saarbrücken fließen dabei für zahlreiche Kategorien auch bundesweite Vergleichswerte in die Berechnung mit ein, sodass das im Folgenden dargestellte Ergebnis lediglich als Richtwert zu verstehen ist (s. Tabelle 31 und Tabelle 32).

Abbildung 226: jährlicher CO₂-Ausstoß in Saarbrücken von 2010 bis 2012 im Bereich Verkehr [in t]

Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage von ECORegion

Tabelle 31: jährlicher CO₂-Ausstoß in Saarbrücken von 2010 bis 2012 im Bereich Verkehr [in t]

Fahrzeugart	2010	2011	2012	Veränderung 2010-2012
Personenwagen	278.378	282.115	282.670	+1,5 %
Nutzfahrzeuge/Straßengüterverkehr	141.480	137.221	135.372	-4,3 %
Flug	62.550	60.036	60.155	-3,8 %
Schienenpersonennahverkehr/S-Bahn	7.275	7.165	7.452	+2,4 %
Schienenengüterverkehr	6.957	7.166	7.711	+10,8 %
Motorräder	4.896	5.018	5.028	+2,7 %
Linienbusse	4.667	4.578	4.587	-1,7 %
Schienenpersonennahverkehr	2.849	2.849	3.042	+6,8 %
Schiffsgüterverkehr	2.698	2.504	2.552	-5,4 %
Straßenbahn/U-Bahn	2.087	2.127	2.276	+9,1 %
Land- und forstwirtschaftliche Maschinen	1.161	1.176	1.183	+1,9 %
Gesamt	515.000	511.955	512.028	-0,6 %

Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage von ECORegion

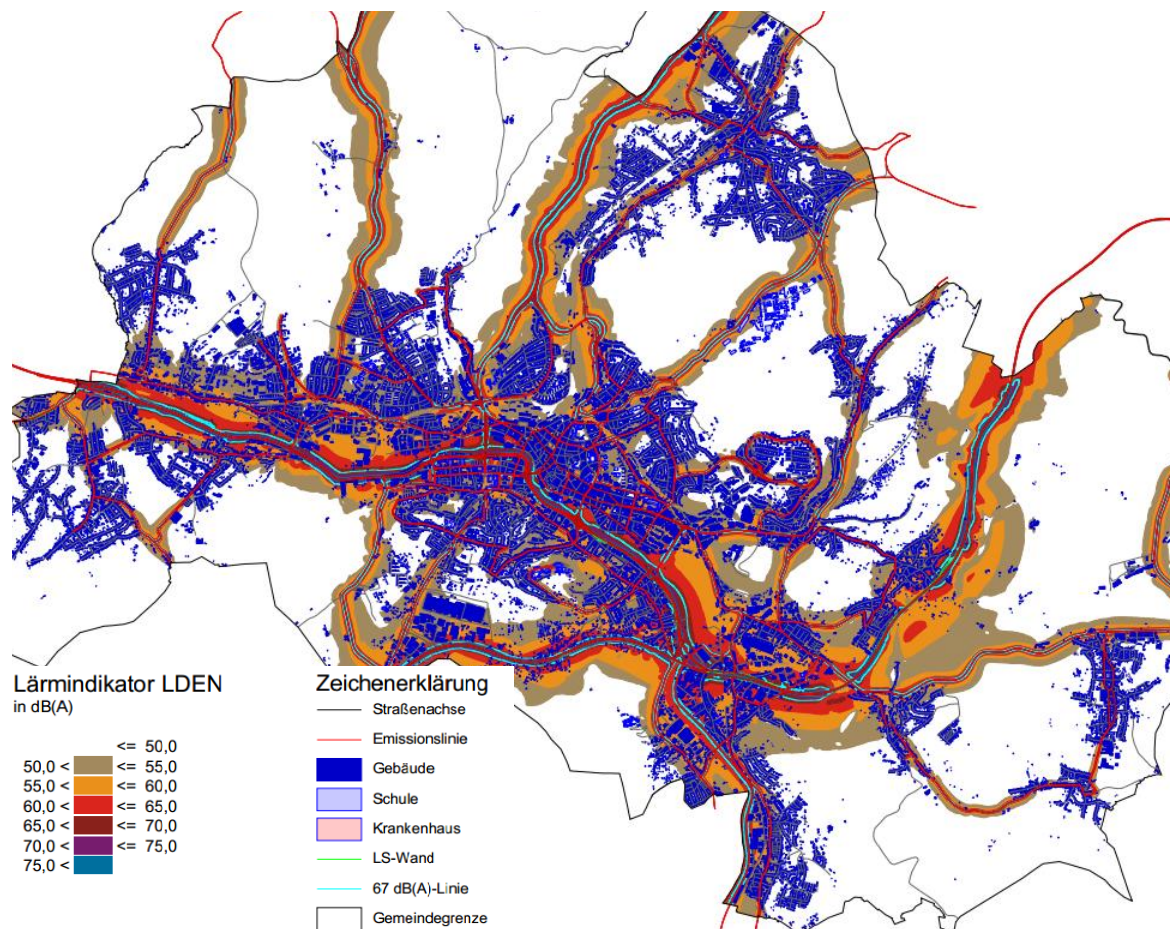
möglich ist. Im weiteren Erarbeitungsprozess des VEP sollte diesbezüglich definiert werden, welche selbst definierten oder bereits bestehenden Ziele auch im Bereich der CO₂-Emissionen durch konzeptionelle Vorschläge erreicht werden sollen.

Lärmaktionsplan

Lärm, zu dem ebenfalls der Kfz-Verkehr ein wichtiger Emittent darstellt, verursacht Stress und stressbedingte Krankheiten wie Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Beeinträchtigung der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit, Hörermüdung und Hörschäden etc. Mit Lärm sind damit auch hohe volkswirtschaftliche Folgekosten im Gesundheitssystem verbunden. Zudem wirkt sich Lärm negativ auf Mieteinkünfte, Immobilienpreise und Steuereinnahmen aus.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie von 2002 regelt ab wann und für welche Bereiche die Städte einen Lärmaktionsplan aufstellen müssen. Die Landeshauptstadt hat 2009 den Lärmaktionsplan für die 1. Stufe erarbeitet und ist gerade dabei, den Lärmaktionsplan für die 2. Stufe zu erarbeiten. Dazu liegt ein Zwischenbericht aus dem Jahr 2013 vor, der die strategischen Lärmanalysekarten für den Straßen- und Schienenverkehr darstellt.

Abbildung 228: L_{DEN}-Lärmkartierung der Stufe 2: Isophonenkarte (4 m über dem Grund) (Stand 04/2012)



Quelle: Stadt Saarbrücken 2013

Im Zuge der 1. Stufe des Lärminderungsplans wurden bereits zahlreiche Maßnahmen durchgeführt. Primär wurde in einigen belasteten Bereichen lärmindernder Asphalt eingebaut, so z. B. in der Saarbrücker Straße in Brebach, in Abschnitten der Dudweiler Straße sowie in den oberen Be-

reichen der Metzger Straße. Messungen nach der Realisierung zeigten starke Effekte von bis zu 6 dB (A). Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen erfolgt in diesem Rahmen noch nicht, soll aber in der 2. Stufe der Lärminderungsplanung dafür einen wichtigen Handlungsschwerpunkt darstellen.

Aufbauend darauf sollen Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet werden. Bei Überschreitung der Grenzwerte von 70 dB(A) L_{DEN} (Mittelungspegel 24-h) bzw. 60 dB(A) L_{Night} (Mittelungspegel nachts 8 h) besteht kurzfristig dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind vom Straßenverkehr mehr als 3.000 Einwohner Lärmpegeln von mehr als 70 dB(A) L_{DEN} bzw. ca. 2.500 Bewohner Pegeln von mehr als 60 dB(A) L_{Night} ausgesetzt. Insbesondere in den innerstädtischen Verdichtungsbereichen sowie an den hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen ergibt sich daraus ein kurzfristiger Handlungsbedarf.

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass erst bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung unwahrscheinlich ist, daher ist dieser Wert zumindest mittelfristig anzustreben. In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind mehr als 13.000 Einwohner Lärmpegeln von mehr als 65 dB(A) L_{DEN} bzw. ca. 12.800 Bewohner Pegeln von mehr als 55 dB(A) L_{Night} ausgesetzt. Dies sind rund 7% der Bevölkerung und ist im Vergleich zu anderen Großstädten ein relativ hoher Wert (z. B. sind die Lärmbetroffenen in Hagen (11.300), Aachen (11.600), Leverkusen (7.100), Münster (5.600) deutlich geringer). Dies verdeutlicht den Handlungsdruck in Saarbrücken.

Tabelle 33: Zahl von unterschiedlichen Lärmpegeln betroffener Menschen (Straße)

Stadt Saarbrücken Straße	Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN} Zahl der betroffenen Menschen	L_{NIGHT} Zahl der betroffenen Menschen
Gesamt	50 bis 55	-	14.100
	55 bis 60	17.500	10.100
	60 bis 65	12.700	2.300
	65 bis 70	9.900	0
	70 bis 75	2.800	0
	über 75	100	0

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Stadt Saarbrücken 2014

Von den 22 identifizierten Belastungsschwerpunkten bzw. Maßnahmenbereichen liegen die meisten in innerstädtischen Bereichen und gleichen in etwa denen des Luftreinhalteplans. Darunter sind v.a. folgende Zonen zu nennen:

- Bereich Dudweiler Straße/Richard-Wagner-Straße
- Großherzog-Friedrich-/Egon-Reinert-/Mainzer Straße
- Brückenstraße/Breite Straße

- Gersweiler Straße/Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße

Für diese sogenannten Hot-Spot-Bereiche wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanungen sowohl kurzfristige als auch mittelfristige Handlungsbedarfe identifiziert und jeweils Maßnahmen vorgeschlagen und zum Teil schon umgesetzt. Dazu gehören vor allem verkehrsbezogene Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, wie:

- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h
- Einrichten von Radspuren
- Prüfen eines Lkw-Nachtfahrverbots in der Dudweiler Straße (außer Anlieger)
- Aufbringen von lärm mindernden Deckschichten
- Optimierung der Lichtsignalschaltung
- Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit (Kontrollen, Geschwindigkeitsanzeigen)
- Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs durch stärkere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel, Aufwertung des städtebaulichen Wohnumfelds
- Ausbau von Carsharing- sowie P&R-Angeboten

Im Lärmaktionsplan wird neben dem Straßenverkehr auch der Lärm betrachtet, der vom Schienenverkehr innerhalb der Stadt ausgeht. In Saarbrücken leben insgesamt 1.170 Einwohner in sensiblen Bereichen von Pegeln L_{DEN} über 65 dB(A). Zudem liegen sechs Schulen in diesen Bereichen, aber keine Krankenhäuser.

Tabelle 34: Zahl von unterschiedlichen Lärmpegeln betroffener Menschen (Schiene)

Stadt Saarbrücken Schiene	Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN} Zahl der betroffenen Menschen	L_{NIGHT} Zahl der betroffenen Menschen
Gesamt	50 bis 55	-	1.740
	55 bis 60	2.080	940
	60 bis 65	1.070	530
	65 bis 70	570	390
	70 bis 75	440	90
	über 75	160	-

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Stadt Saarbrücken 2013

Der Lärmaktionsplan enthält für den Bereich des Schienenverkehrs eher strategische Maßnahmen zur langfristigen Lärmreduktion. Dazu gehören:

- Vermeidung der Ausweisung von Wohngebieten ohne ausreichenden Schallschutz
- Forschungsprojekte (z. B. lärmarmen Güterzug, Schienenschliff)
- Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen

Zusammenfassend kann beim Thema Lärminderungsplanung festgestellt werden, dass einige verkehrliche Maßnahmen in der ersten und zweiten Stufe des Lärminderungsplans enthalten sind, die neben der Verminderung der akustischen Belastung auch eine Verbesserung der Ver-

kehrssicherheit und eine erhöhte gestalterische Qualität für bisher belastete Straßen bedeuten können. Straßenraumumgestaltungen, Tempo 30-Regelungen sowie Neuaufbringungen von lärminderndem Asphalt haben somit nicht nur akustische Vorteile für die in den Belastungsbereichen lebenden Bevölkerungsteile, sondern bringen einen Mehrwert für das weitere Umfeld sowie für eine sichere und ausgewogene Mobilität mit allen Verkehrsarten. Der VEP wird als strategisches Konzept die vorgeschlagenen Maßnahmen des LAP integrieren und weiter ausführen müssen.

Flächeninanspruchnahme

Als weiteres wichtiges Umweltthema des Verkehrs ist die hohe Flächeninanspruchnahme einzuschätzen. In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind gemäß der Freiraumtypologie des Freiraumentwicklungskonzeptes rund 28% Siedlungs- und Verkehrsflächen. Dieser Anteil hat in den letzten Jahrzehnten sehr stark zugenommen. Die Verkehrsflächen in Form von Straßen, Parkplätzen und Schienenstrecken sowie Flughafen und Nebenanlagen nehmen bereits einen hohen Anteil ein. In einzelnen Gebieten, wie der Innenstadt, kann dies z. B. durch die Autobahn A620 oder durch große Kreuzungsbauten sowie Kreisel oder durch die Parkieranlagen sehr dominierend sein. Allein die im Straßenraum parkenden Autos in der Innenstadt nehmen rund 8,3 ha in Anspruch, die Autobahn A620 nimmt in der Innenstadt sogar 14 ha in Anspruch. Durch die Versiegelung von Flächen wird das Stadtklima im Bereich der Hauptfrischluftschneise beeinträchtigt, die Niederschlagswasserversickerung erschwert und es besteht ein erhöhtes Risiko von Überflutungen und Starkregenereignissen. Zudem trägt es zur Überhitzung der Städte bei. Dies gilt es zukünftig auch im Sinne von Klimaanpassungsstrategien verstärkt zu beachten. Zudem stehen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in engem Bezug zueinander. Eine flächensparsame Innenentwicklung sowie eine kompakte Bebauung können sich verkehrsvermeidend wirken.

14 Analysen zur Verkehrssicherheit

Das Themenfeld „Verkehrssicherheit“ hat in den letzten Jahren nicht zuletzt durch die europaweite Strategie der „Vision Zero“ zunehmend an Bedeutung auch in der strategischen Verkehrsplanung gewonnen.⁸⁰ Verkehrssicherheit beinhaltet dabei in einer umfassenden Betrachtung sämtliche Einzelaspekte, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinflussen. Diese allgemeine Definition umfasst somit nicht nur die Sicherheit vor Verkehrsunfällen, sondern auch die Sicherheit gegen Kriminalität oder andere Risiken bei der Nutzung von Verkehrsmitteln bzw. beim Bewegen im öffentlichen Raum. Des Weiteren kann sich eine umfassende Betrachtung nicht alleine auf die objektive Sicherheitslage beschränken, die sich bspw. in Unfallzahlen oder geahndeten Verkehrsverstößen manifestiert. Es ist vielmehr auch die subjektiv empfundene bzw. erlebte Sicherheit im Verkehr zu berücksichtigen.

Die nachfolgende allgemeine Bestandsanalyse zur Verkehrssicherheit in Saarbrücken konzentriert sich als erster Schritt auf übergreifende Betrachtungen der objektiven Verkehrsunfallsicherheit im Stadtgebiet (s. Kap. 14.1 - 3) sowie der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit (Kap. 14.4). Vorrangiges Ziel ist es dabei, im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans strategische Handlungsfelder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu identifizieren, aus denen wiederum, bspw. im Bereich der einzelnen Verkehrsmittel, Maßnahmen bzw. Maßnahmenprogramme abgeleitet werden können. Weitergehende, verkehrsmittelspezifische Analysen, wie bspw. die Unfallgefahr in Abhängigkeit vom Infrastrukturstadium oder das subjektive Sicherheitsempfinden bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, werden daher in den Bestandsanalysen zu den jeweiligen Verkehrsmitteln behandelt oder sind ggf. auch im weiteren Beteiligungsverfahren zum VEP zu thematisieren.

Die in den einzelnen Abschnitten gewonnenen Erkenntnisse werden abschließend in einer Stärken-Schwächen-Analyse zusammenfassend bewertet. Darauf aufbauend werden prioritäre Handlungsfelder für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit aufgezeigt.

14.1 Entwicklung der Unfallsituation in Saarbrücken

Im Rahmen der nachfolgenden Analysen der Unfallsituation in Saarbrücken werden zunächst die Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle sowie der dabei Getöteten und Verletzten und ihre Entwicklung im Vergleich zum Bundestrend dargestellt. Im Anschluss wird das Unfallgeschehen unter Beteiligung von Kindern im Vergleich zu anderen Großstädten in Deutschland betrachtet.

Gesamtbetrachtung und Entwicklungstrends

In der Stadt Saarbrücken haben sich nach den Daten des Statistischen Bundesamtes in den letzten Jahren ca. 1.100 - 1.200 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden bzw. schwerwiegende Sachschadensunfälle pro Jahr ereignet. Dabei weist die langjährige Entwicklung seit 2003 einen

⁸⁰ „Vision Zero“ hat zum Ziel, dass niemand mehr im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird.

erkennbar rückläufigen Trend auf. So ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden von 1.288 im Jahr 2003, über einem zwischenzeitlichen Höchststand von 1.364 Unfällen in 2005 auf 1.179 Unfälle in 2012 gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 8,5 % (vgl. Abbildung 229).

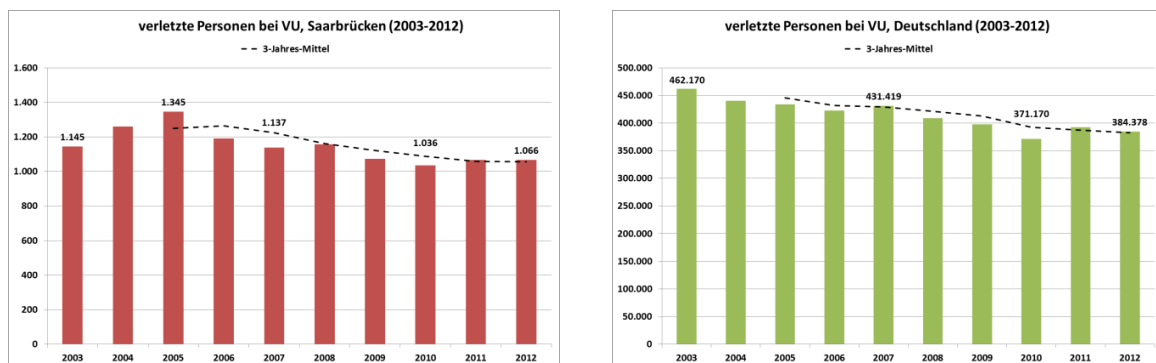
Im Vergleich zur Entwicklung der Unfallzahlen für das gesamte Bundesgebiet ist der Rückgang der Unfallzahlen in Saarbrücken nicht ganz so stark und weniger stetig (vgl. Abbildung 229). Für das gesamte Bundesgebiet ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden von 2003 zu 2012 um ca. 17 % gesunken.

Abbildung 229: Entwicklung der Unfallzahlen von 2003 bis 2012 im Vergleich zum Bundesgebiet



Quelle: eigene Zusammenstellung auf der Basis von Daten aus der Regionaldatenbank Deutschland

Abbildung 230: Entwicklung der Verletztenzahlen von 2003 bis 2012 im Vergleich zum Bundesgebiet



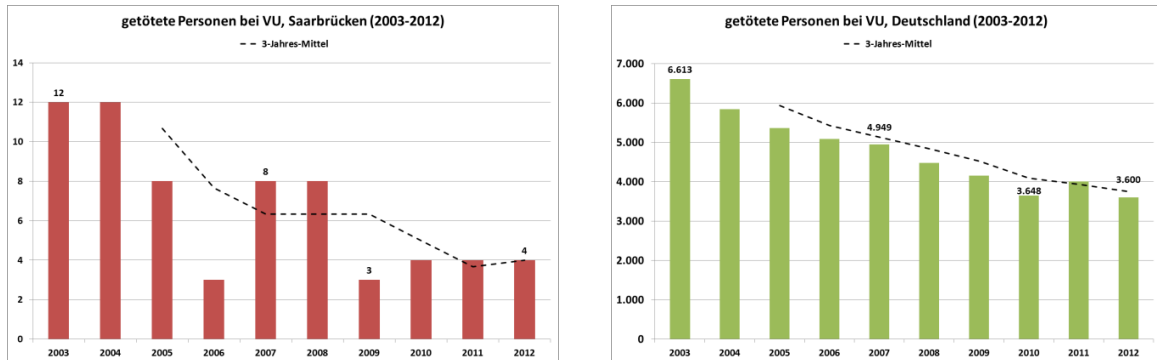
Quelle: eigene Zusammenstellung auf der Basis von Daten aus der Regionaldatenbank Deutschland

Ebenso wie die Zahlen der schwerwiegenden Unfälle sind sowohl im Bundesgebiet als auch in Saarbrücken die Zahlen der im Straßenverkehr verletzten bzw. getöteten Personen zwischen 2003 und 2012 deutlich zurückgegangen. So hat sich die Zahl der verletzten Personen im Bundesgebiet von über 460.000 auf ca. 380.000 relativ stetig um ca. 17 % reduziert. In Saarbrücken ist die Zahl der Verletzten hingegen zunächst von 1.145 in 2003 auf 1.345 in 2005 deutlich angestiegen und erst danach relativ kontinuierlich bis auf 1.066 in 2012 gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 7 %, der damit deutlich unter der Entwicklung im gesamten Bundesgebiet liegt (vgl. Abbildung 230).

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen ist im Bundesgebiet zwischen 2003 und 2012 relativ stetig von über 6.600 Personen pro Jahr auf ca. 3.600 Personen pro Jahr gesunken. Dies

entspricht einem Rückgang von 46 %. In Saarbrücken war die Entwicklung aufgrund der geringeren Fallzahlen durch stärkere Schwankungen geprägt. Aber auch hier ist ein deutlicher Rückgang um ca. zwei Drittel von 12 Getöteten pro Jahr in 2003 und 2004 auf 3-4 getötete Personen pro Jahr seit 2009 festzustellen (vgl. Abbildung 231).

Abbildung 231: Entwicklung der Zahl getöteter Personen von 2003 bis 2012 im Vergleich zum Bundesgebiet



Quelle: eigene Zusammenstellung auf der Basis von Daten aus der Regionaldatenbank Deutschland

Entwicklung der Kinderunfälle im Vergleich

Zusätzlich zur Betrachtung der allgemeinen Unfallentwicklung wurde auch die Entwicklung der Unfälle mit der Beteiligung von Kindern betrachtet. Grundlagen sind der aktuelle Kinderunfallatlas, der die Verkehrsunfälle des Zeitraumes 2006 bis 2010 betrachtet, und der Vorgängeratlas, der die Unfälle des Zeitraumes 2001 bis 2005 betrachtet (vgl. Neumann-Opitz / Bartz / Leipzig (2008) und (2012)).

In den Unfallatlanten werden die Ergebnisse nach Ranglisten sowie in Gemeindetabellen nach Städte- bzw. Gemeindegrößenklassen differenziert dargestellt. Die Werte für Saarbrücken werden dabei zusammen mit 64 weiteren Städten mit Einwohnerzahlen von 100.000 bis 500.000 Einwohnern aufgeführt. Die Unfallsituation wird dargestellt durch die Zahl der Kinderunfälle, die Zahl der verunglückten Kinder je 1.000 der Altersgruppe und die Zahl der verunglückten Kinder je 1.000 der Altersgruppe differenziert nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung (zu Fuß, mit dem Rad, im Pkw) (vgl. Abbildung 232).

Der Kinderunfallatlas 2010 weist für Saarbrücken in Bezug auf alle im Straßenverkehr verunglückten Kinder eine mittlere bis höhere Unfallbelastung von 3,22 verunglückten Kindern je 1.000 der Altersgruppe auf. Saarbrücken liegt damit auf Rang 49 unter den betrachteten 65 Großstädten.

Differenziert nach der Art der Verkehrsbeteiligung wurde für Saarbrücken eine hohe Unfallbelastung im Fuß- und im Pkw-Verkehr festgestellt. Saarbrücken kommt damit nur auf Rang 59 (Fuß) bzw. 57 (Pkw) der betrachteten Großstädte. Die Unfallbelastung von Kindern im Radverkehr ist hingegen mit 0,70 verunglückten Kindern je 1.000 der Altersgruppe nur gering (vgl. Abbildung 232). Saarbrücken nimmt damit die 11. Position der Rangliste ein.

Abbildung 232: Auszug aus der Rangliste des Kinderunfallatlas 2010

65 Städte 100.000 bis 500.000 Einwohner	VU 2006-2010	Verunglückte Kinder/1.000	Verunglückte Kinder als Fuß./1.000	Verunglückte Kinder als Rad./1.000	Verunglückte Kinder in Pkw/1.000
Mannheim	528	2,66	0,93	0,80	0,93
Moers	260	3,73	0,92	1,92	0,89
Mönchengladbach,	569	3,04	1,24	1,04	0,77
Mülheim an der Ruhr,	293	2,71	1,33	0,72	0,67
Münster,	627	3,47	0,74	1,84	0,88
Neuss	362	3,19	1,08	1,21	0,89
Oberhausen,	430	2,89	1,26	0,81	0,83
Offenbach am Main,	311	3,54	1,54	1,02	0,98
Oldenburg(Oldb),	340	3,21	0,59	1,76	0,85
Osnabrück,	279	2,77	0,76	1,02	0,98
Paderborn	332	2,99	0,64	1,37	0,98
Pforzheim	251	2,98	1,29	0,49	1,20
Potsdam,	228	2,55	0,70	1,21	0,64
Recklinghausen	289	3,51	1,19	1,68	0,64
Regensburg,	254	3,20	0,73	1,35	1,12
Remscheid,	214	2,56	1,19	0,47	0,90
Reutlingen	231	2,89	0,89	1,39	0,61
Rostock,	306	3,21	1,10	1,20	0,90
Saarbrücken	344	3,22	1,34	0,70	1,18
Siegen	168	2,42	1,01	0,71	0,71
Solingen,	297	2,55	1,39	0,58	0,57

Quelle: Neumann-Opitz / Bartz / Leipzig (2012), Anhang II, S. 15

Für Aussagen zur Entwicklung wurden die Ranglisten aus den beiden Atlanten 2006 und 2010 miteinander verglichen. Bei der Betrachtung aller Kinderunfälle verschlechterte sich der Rang Saarbrückens. Im Vergleich der Betrachtungszeiträume der beiden Unfallatlanten sind die Kinderunfallzahlen in Saarbrücken um 10 % zurückgegangen. Der Rückgang ist jedoch nicht so stark wie der Durchschnitt der betrachteten 65 Großstädte mit 16 %.

Die Zahl der insgesamt verunglückten Kinder ist im Vergleich der Zeiträume in Saarbrücken um 5 % zurückgegangen. Im Durchschnitt der Städte sind die Verunglücktenzahlen jedoch um 12 % zurückgegangen.

Der Vergleich zu den anderen betrachteten Großstädten zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern differenziert nach der Art der Verkehrsbeteiligung zeigt zwischen den beiden Betrachtungszeiträumen 2000 - 2005 und 2006 - 2010

- einen nur unterdurchschnittlichen Rückgang bei den als Fußgänger verunglückten Kindern von ca. 4 % (= Verschlechterung von Rang 51 auf Rang 59)
- einen nur unterdurchschnittlichen Rückgang bei den als Radfahrer verunglückten Kindern von ca. 7 % (= Verschlechterung von Rang 5 auf Rang 11)
- einen nur unterdurchschnittlichen Rückgang bei den in Pkw verunglückten Kindern von ca. 5 % (= Verschlechterung von Rang 55 auf Rang 57)

14.2 Aktuelle Unfalllage 2011 - 2013

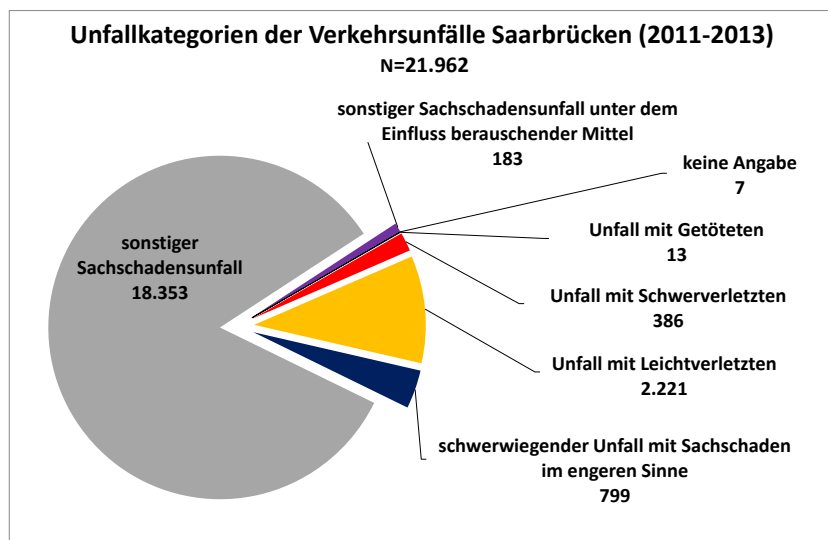
Für eine differenzierte Betrachtung des Unfallgeschehens in Saarbrücken werden in den Kapiteln 14.2 und 14.3 eine allgemeine Analyse der Unfalllage 2011 - 2013 sowie vertiefte Analysen zu einzelnen, besonders relevanten Betroffenengruppen durchführt. Dabei liegt der Fokus der Auswertungen auf Unfällen mit verletzten und getöteten Personen. Zu jeder Betroffenengruppe werden Unfallursachen, Unfalltypen und Hauptunfallgegner ermittelt, um verursacherbezogene Ansatzpunkte zur Unfallvermeidung identifizieren zu können.

Die Grundlage für diese Auswertung bilden die Unfalldatensätze 2011 - 2013, die vom Zentralen Verkehrspolizeilichen Dienst des Landespolizeipräsidiums zur Verfügung gestellt wurden.⁸¹

Für die Analyse der aktuellen Unfalllage in Saarbrücken wurden die polizeilichen Unfalldaten für den Zeitraum von 2011 bis 2013 betrachtet. Durch die Betrachtung eines 3-Jahres-Zeitraumes können die Analysen statistisch besser abgesichert werden, da jährliche Schwankungen ausgeglichen werden und die betrachteten Fallzahlen höher sind.

In den Jahren 2011 bis 2013 sind in Saarbrücken insgesamt 21.962 Straßenverkehrsunfälle durch die Polizei aufgenommen worden. Die überwiegende Zahl der erfassten Unfälle sind dabei Unfälle ausschließlich mit Sachschaden (ca. 88 %). Unfälle mit Personenschaden machen hingegen nur einen Anteil von ca. 12 % aus (vgl. Abbildung 233).

Abbildung 233: Verkehrsunfälle in Saarbrücken nach Unfallkategorien (2011 bis 2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

⁸¹ Die Saarländische Landespolizei verwendet für die Verarbeitung der Unfalldaten das Softwaresystem GEOPOLIS V. Dieses System ermöglicht zwar dem Bearbeiter bei der Polizei diverse Auswertungen sowohl in Karten- als auch Tabellenform. Es bietet jedoch nur eine eingeschränkte Exportfunktion, so dass eine Nutzung und Analyse durch Externe nur eingeschränkt möglich ist. So sind die exportierten Unfalldaten beschränkt auf zwei Beteiligte je Unfall und geben keine detaillierten Informationen zu Mitfahrern. Die Attribute Alter und Geschlecht können nur indirekt und nicht eindeutig den Beteiligten zugeordnet werden. Auch eine Verortung der einzelnen Unfälle ist aufgrund fehlender Geokoordinaten und unterschiedlicher Codierungen der Ortsangaben nur mit erheblichem Aufwand möglich und konnte daher in den vorliegenden Stand der Bestandsanalysen nicht mit einbezogen werden.

Insgesamt wurden im Zeitraum 2011 bis 2013 2.620 Unfälle mit Personenschaden, d.h. durchschnittlich ca. 870 Unfälle pro Jahr, erfasst. Dabei wurden bei 2.221 Unfällen Unfallbeteiligte ausschließlich leichtverletzt. Bei 386 Unfällen wurden hingegen Personen schwer und bei 13 Unfällen Personen tödlich verletzt.⁸²

Die weitaus meisten Personenschäden entfallen auf die Gruppe der Personen, die mit einem Pkw unterwegs waren (1.301 getötete bzw. verletzte Personen = über 50% aller einer Beteiligungsart zuordenbaren Personenschäden). Die übrigen Personenschäden verteilen sich insbesondere auf die Fahrradfahrer (434 bzw. 17 %), Fußgänger (403 bzw. 16 %) und Kradfahrer (332 bzw. 13 %).

Dieser hohe Anteil der Pkw-Nutzer an allen Personenschäden relativiert sich grundlegend, wenn nur die Schwerverletzten und Getöteten betrachtet werden. Diese verteilen sich zu praktisch gleichen Anteilen auf die Beteiligungsarten Pkw, Fußgänger und Fahrradfahrer (jeweils ca. 100 Getötete bzw. Schwerverletzte) sowie mit einem etwas geringeren Anteil auf die motorisierten Zweiradfahrer (75 Personen). Bei den Getöteten ist insbesondere die Gruppe der Fußgänger betroffen, auf die allein 8 der insgesamt 13 im Straßenverkehr getöteten Personen entfallen (vgl. Abbildung 234).

Vor dem Hintergrund der Anteile der verschiedenen Beteiligungsarten an der Gesamtverkehrsleistung (vgl. Kap. Mobilität der Saarbrücker Bevölkerung) zeigt sich insbesondere bei den Schwerverletzten und Getöteten der bezogen auf die Verkehrsleistung deutlich unterdurchschnittliche Anteil der im Pkw Verunglückten (75 % der innerhalb des Stadtgebiets von der Saarbrücker Bevölkerung erbrachten Verkehrsleistung) und die deutlich überdurchschnittlichen Anteile vor allem der unmotorisierten Verkehrsteilnehmer an den Verunglückten (nur 1 % bzw. 3 % der Verkehrsleistung).

Abbildung 234: Personenschäden nach Unfallfolgen und Beteiligungsart (2011 bis 2013)

Beteiligungsart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Fußgänger	8	98	297
Radfahrer	-	100	334
Krad	1	74	257
Pkw	3	97	1.201
Sonstige Kfz	-	3	66
Sonstige Beteiligte	-	3	13
Keine Angabe ⁸³	1	35	668
Summe	13	410	2.836

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

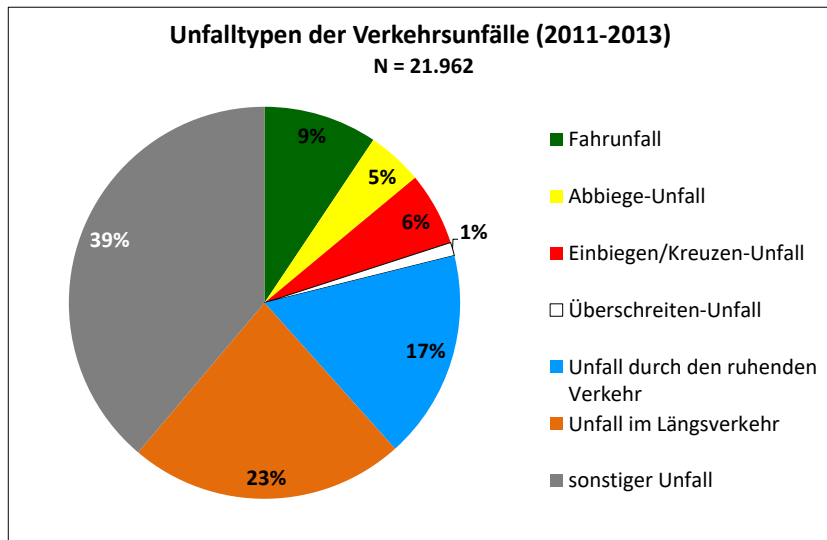
Bei der Betrachtung der Unfalltypen bei allen Straßenverkehrsunfällen bildet der *sonstige Unfall* mit ca. 39 % den am häufigsten durch die Polizei aufgenommenen Unfalltyp. Hierbei handelt es sich um Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zugeordnet werden konnten. Dazu zählen vor al-

⁸² Schwerverletzte sind Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden. Getötete sind Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben. Leichtverletzte sind alle verletzten Personen, die weder getötet noch schwerverletzt wurden. (vgl. Destatis Glossar zu Verkehrsunfällen)

⁸³ Aufgrund der eingeschränkten Exportfunktion aus der polizeilichen Unfalldatenbank konnten über 700 Personenschäden nicht einer Beteiligungsart zugeordnet werden.

lem Unfälle bei Rangiermanövern beim Parken, beim Wenden/Rückwärtsfahren, infolge von technischen Mängeln am Fahrzeug sowie Unfälle mit Hindernissen auf der Fahrbahn. Unter den näher qualifizierten Unfalltypen sind vor allem die *Unfälle im Längsverkehr* (23 %) und *Unfälle durch den ruhenden Verkehr* (17 %) von größerer Bedeutung (vgl. Abbildung 235).

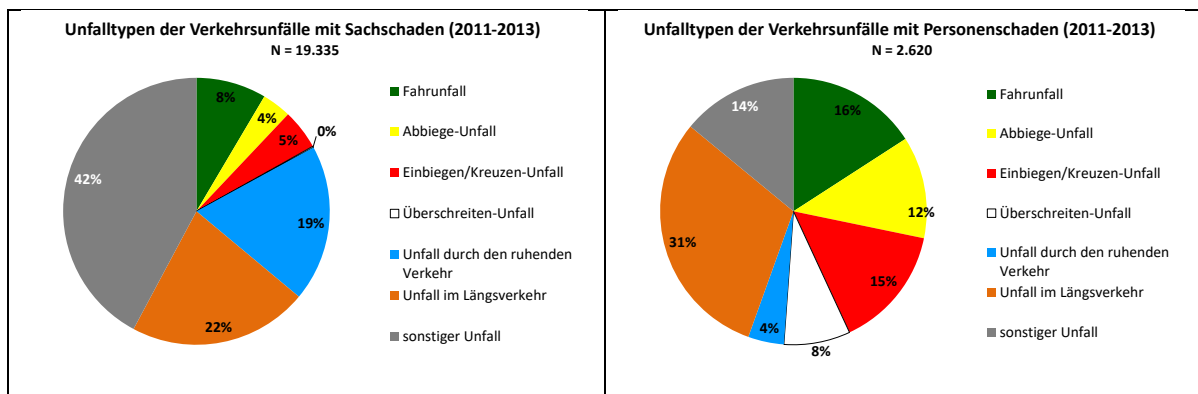
Abbildung 235: Unfalltypen bei allen Straßenverkehrsunfällen (2011 bis 2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Betrachtet man die Unfalltypen differenziert für die Unfälle mit Personenschäden und für die Unfälle mit Sachschäden ändert sich auch hier das Bild grundlegend (vgl. Abbildung 236). Bei den Unfällen mit Sachschäden dominiert der Typ *sonstiger Unfall* (42 %), es folgen die qualifizierten Unfalltypen *Unfälle im Längsverkehr* (22 %) und *Unfälle durch den ruhenden Verkehr* (19 %). Bei Unfällen mit Personenschaden ist hingegen der Typ *Unfälle im Längsverkehr* (31 %) am stärksten vertreten. Es folgen mit fast gleichen Anteilen (12 % bis 16 %) die Typen *Fahr Unfall*, *Einbiegen/Kreuzen-Unfall* und *Abbiege-Unfall* und *sonstiger Unfall*.

Abbildung 236: Übersicht zu Unfalltypen differenziert nach Unfallfolge (2011 bis 2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

14.3 Vertiefte Analysen zu einzelnen Betroffenenengruppen

Entsprechend der staatlichen Verpflichtung, insbesondere das Leben und die körperliche Unversehrtheit seiner Bürger zu schützen, werden bei den nachfolgenden vertieften Analysen vorrangig die Unfälle mit Personenschaden betrachtet. Von diesen sind in Saarbrücken, wie die im vorangegangenen Abschnitt dargestellten Auswertungen gezeigt haben, insbesondere die Gruppen der

- Fußgänger
- Radfahrer
- motorisierten Zweiradfahrer und
- der Pkw-Nutzer

betroffen.

Fußgängerunfälle

Im Zeitraum 2011 bis 2013 gab es 535 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. An diesen Unfällen waren 545 Fußgänger beteiligt. Bei 431 Unfällen kam es zu Personenschäden (81 % der Fußgängerunfälle), bei den übrigen 104 Unfällen (19 %) blieb es bei Sachschäden.

Bei den Fußgängerunfällen mit Personenschaden wurden 8 Personen getötet und 456 Personen verletzt. Von letzteren wurden 350 Personen (77 %) leicht und 106 Personen (23 %) schwer verletzt. Aufgrund des fehlenden Unfallschutzes durch eine Karosserie o.Ä. sind die Fußgänger die Hauptbetroffenen bei Fußgängerunfällen. Auf die übrigen Verkehrsbeteiligungsarten entfielen lediglich 39 Verletzte bzw. ca. 10 % der einer Beteiligungsart zuordenbaren Verletzten (vgl. Abbildung 237).

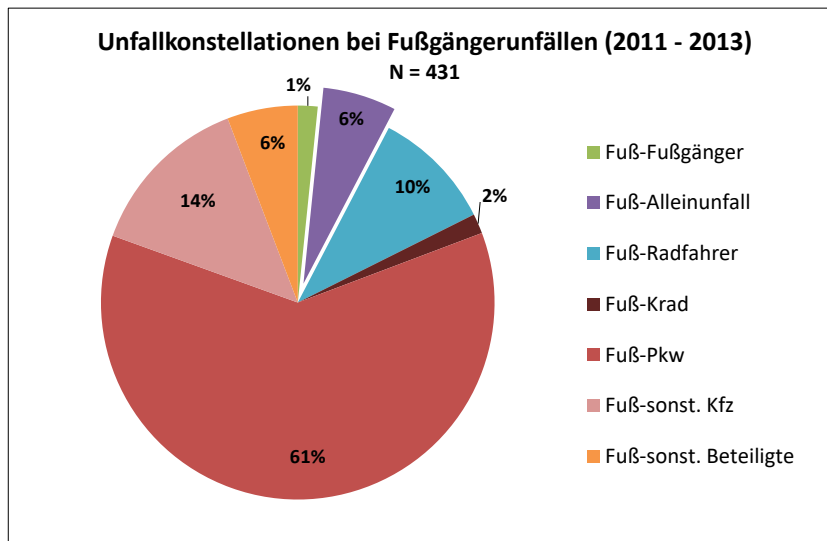
Abbildung 237: Unfallfolgen bei Fußgängerunfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)

Beteiligungsart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Fußgänger	8	98	297
Radfahrer	-	7	17
Schienengebundenes Fahrzeug	-	1	2
PKW	-	-	5
motorisiertes Zweirad	-	-	4
Bus	-	-	2
LKW	-	-	1
andere Beteiligte	-	-	-
Keine Angabe	-	-	22
Summe	8	106	350

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die häufigste Unfallkonstellation bei Fußgängerunfällen mit Personenschaden sind mit 61 % Fußgänger-Pkw-Unfälle. Weitere relevante Kombinationen sind Fußgänger-Sonstige Kfz sowie auch Fußgänger-Radfahrer-Unfälle. Auffällig ist darüber hinaus der für Fußgänger ungewöhnlich hohe Anteil an Alleinunfällen bei denen kein Unfallgegner angegeben ist (6 %) (vgl. Abbildung 238).

Abbildung 238: Unfallkonstellationen bei Fußgängerunfällen mit Personenschaden (2011-2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die größte Zahl der Fußgänger wird bei Unfällen mit Pkw getötet oder verletzt. Bei den weiteren Unfällen mit getöteten Fußgängern war in zwei Fällen die Straßenbahn und einem Fall ein Lkw beteiligt. Die Zahl der bei diesen Unfallgegnern leicht und schwer verletzten Personen ist im Vergleich zum Unfallgegner Pkw jedoch gering (vgl. Abbildung 239).

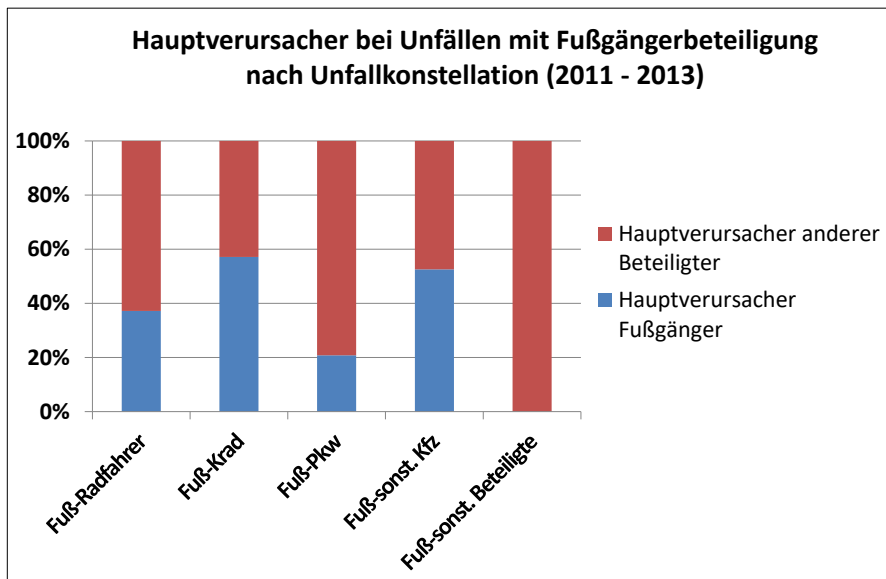
Abbildung 239: Unfallfolgen der Fußgänger nach Unfallkonstellationen (2011-2013)

Unfallkonstellation	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Fuß-Pkw	5	57	199
Fuß-Schienenfahrzeug	2	4	9
Fuß-LKW	1	4	9
Fuß-Radfahrer		4	22
Fuß-andere Beteiligte		7	20
Fuß-Alleinunfall		8	18
Fuß-Bus		7	13
Fuß-motorisiertes Zweirad		1	5
Fuß-Fuß		6	2
Fuß-Keine Angabe			22

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die Betrachtung der von der Polizei als Hauptverursacher gesetzten Beteiligten zeigt, dass Fußgänger bei Unfällen mit anderen Beteiligten nur in 32 % der Fälle der Hauptverursacher sind. Bei der Hauptkonstellation Fußgänger-Pkw sind Fußgänger sogar nur bei 21 % der Unfälle der Hauptverursacher (vgl. Abbildung 240).

Abbildung 240: Hauptverursacher nach Unfallkonstellationen (2011-2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Bei der weitaus häufigsten Unfallkonstellation Fußgänger-Pkw ist der Unfalltyp *Überschreiten-Unfall* am häufigsten, gefolgt vom *Abbiege-Unfall* und vom *Sonstigen Unfällen* (vgl. Abbildung 237).

Abbildung 241: Unfalltypen bei Fußgänger-Pkw-Unfällen (2011-2013)

Unfalltyp	Anzahl Unfälle
Überschreiten-Unfall	156
Abbiege-Unfall	52
Sonstiger Unfall	36
Unfall im Längsverkehr	13
Fahrerunfall	4
Unfall durch ruhenden Verkehr	2
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	1

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Radverkehrsunfälle

Im Zeitraum 2011 bis 2013 gab es 582 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. An diesen waren insgesamt 596 Radfahrer beteiligt. Bei 455 Unfällen kam es zu Personenschäden (78 % der Radverkehrsunfälle), bei den übrigen 127 Unfällen (22 % der Radverkehrsunfälle) blieb es bei Sachschäden.

Bei den Radverkehrsunfällen wurde kein Radfahrer und auch kein anderer Verkehrsteilnehmer getötet. Es wurden jedoch 479 Personen verletzt, darunter 372 leicht (78 %) und 107 schwer (22 %). Die größte Gruppe unter den Verletzten stellen die Radfahrer selbst (90 %). Bemerkenswert ist darüber hinaus aber auch die Zahl der schwer- und leichtverletzten Fußgänger.

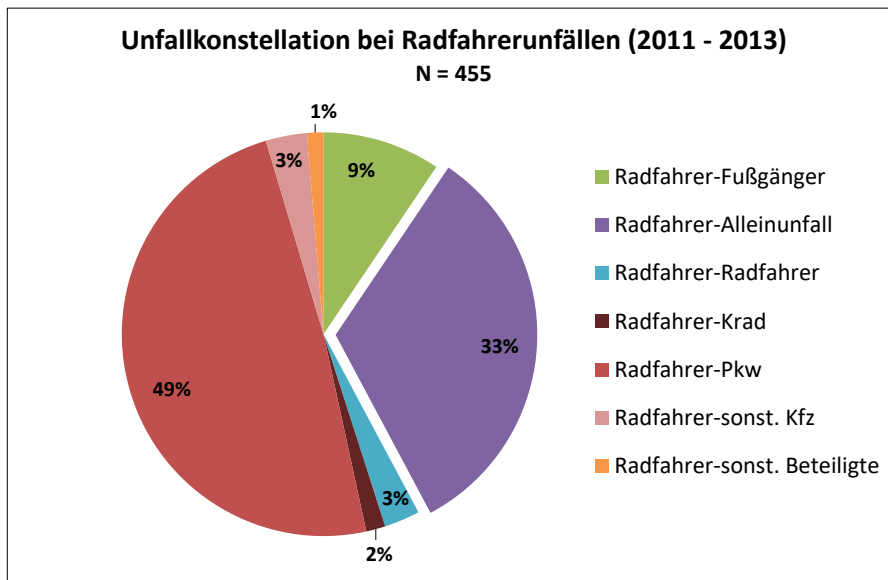
Abbildung 242: Unfallfolgen bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)

Beteiligungsart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Radfahrer	-	100	334
Fußgänger	-	4	22
Krad	-	3	2
Pkw	-	-	5
Sonstige Kfz	-	-	1
Sonstige Beteiligte	-	-	-
Keine Angabe	-	-	8
Summe	-	107	372

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die häufigste Unfallkonstellation bei den Radverkehrsunfällen sind mit 49 % Radfahrer-Pkw-Unfälle. Ein Drittel der Radverkehrsunfälle sind Alleinunfälle, d.h. ohne weitere Unfallbeteiligte. Radfahrer-Fußgänger-Unfälle nehmen einen Anteil von 9 % ein, wohingegen Radfahrer-Radfahrer-Unfälle mit ca. 3 % von untergeordneter Bedeutung sind (vgl. Abbildung 243).

Abbildung 243: Unfallkonstellationen bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden (2011-2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die größte Zahl der verletzten Radfahrer wird bei Rad-Pkw-Unfällen verletzt (222 von 434 Verletzten = 51 %). Alleinunfälle von Radfahrern sind hingegen nur für ca. ein Drittel der verletzten Radfahrer verantwortlich. Die Zahl der Schwerverletzten war jedoch bei den Alleinunfällen etwas größer als bei den Rad-Pkw-Unfällen (vgl. Abbildung 244).

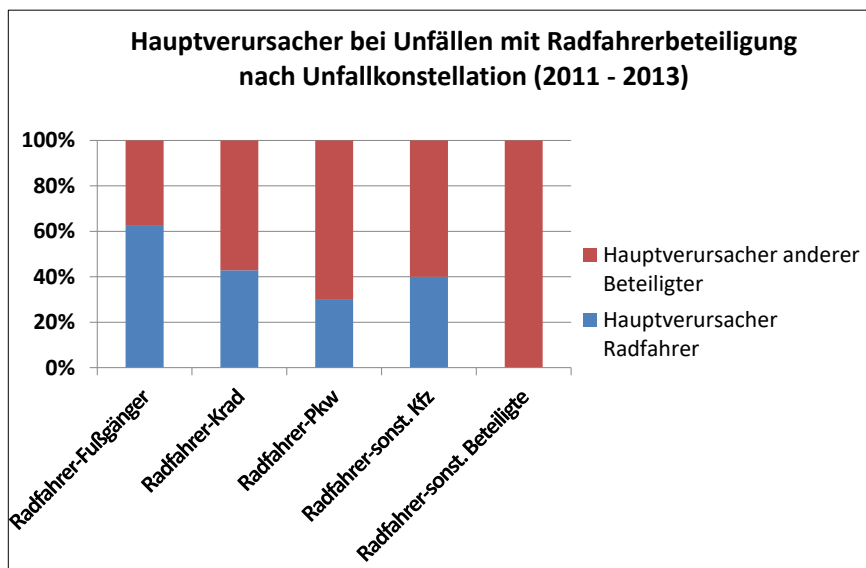
Abbildung 244: Unfallfolgen der Radfahrer nach Unfallkonstellation (2011-2013)

Unfallkonstellation	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Rad-Pkw		39	183
Rad-Fuß		7	17
Rad-Rad		5	11
Rad-Krad		2	3
Rad-Sonstige Kfz		2	8
Rad-Schienenfahrzeuge			4
Rad-Sonstige Beteiligte		1	5
Rad-Alleinunfall		44	103
Gesamt		100	334

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die Betrachtung der von der Polizei als Hauptverursacher gesetzten Beteiligten zeigt, dass Radfahrer bei Unfällen mit anderen Beteiligten nur in 34 % der Fälle der Hauptverursacher sind. Bei der häufigsten Unfallkonstellation Rad-Pkw sind Radfahrer sogar nur bei 30 % der Unfälle von der Polizei als Hauptunfallverursacher gesetzt worden (vgl. Abbildung 245).

Abbildung 245: Hauptverursacher nach Unfallkonstellationen (2011-2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Bei den Rad-Pkw-Unfällen dominiert bei den Unfalltypen insbesondere der *Einbiegen/Kreuzen-Unfall* (93 von 222 = 42 %). Es folgen mit abnehmender Häufigkeit der *Abbiege-Unfall* (ca. 20 %) sowie *Sonstige Unfälle*, *Unfälle durch ruhenden Verkehr* und *Unfälle im Längsverkehr* (jeweils ca. 10 % - 12 %) (vgl. Abbildung 246).

Abbildung 246: Unfalltypen bei Rad-Pkw-Unfällen (2011-2013)

Unfalltyp	Anzahl Unfälle
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	93
Abbiege-Unfall	45
Sonstiger Unfall	27
Unfall durch ruhenden Verkehr	24
Unfall im Längsverkehr	23
Fahrerunfall	9
Überschreiten-Unfall	1

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Krad-Unfälle

Im Zeitraum 2011 bis 2013 gab es in Saarbrücken 559 Unfälle mit Krad-Beteiligung. Dabei wurden bei 341 Unfällen Personen verletzt oder getötet (61 % der Krad-Unfälle), bei den übrigen 218 Unfällen (39 %) blieb es bei Sachschäden.

Bei den Krad-Unfällen mit Personenschaden wurde 1 Person getötet und 359 verletzt. Davon verletzten sich 280 Personen (78 %) leicht und 79 Personen (22 %) schwer. Hauptbetroffenengruppe von Personenschäden bei Krad-Unfällen waren die Kradfahrer selbst (92 % aller bei Krad-Unfällen verletzten bzw. getöteten Personen) (vgl. Abbildung 247).

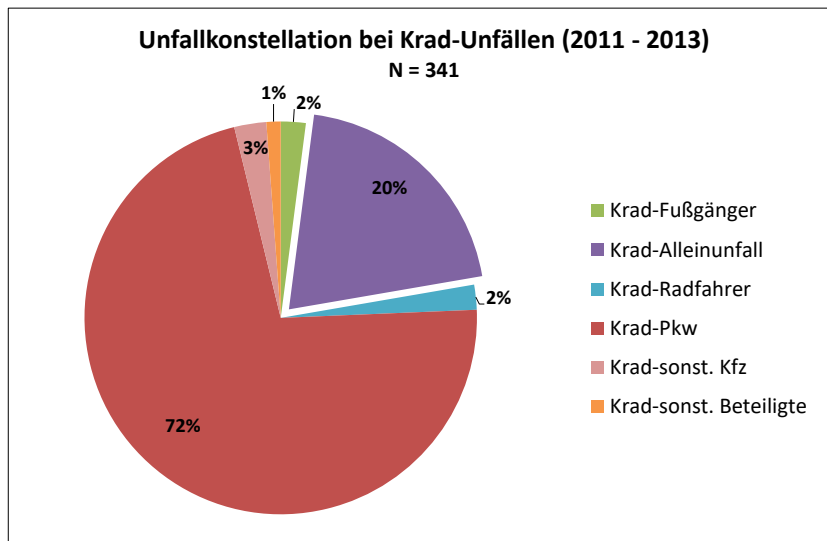
Abbildung 247: Unfallfolgen bei Krad-Unfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)

Beteiligungsart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
motorisiertes Zweirad (Krad)	1	74	257
Radfahrer		2	3
Fußgänger		1	5
PKW			6
andere Beteiligte			
LKW			
Bus			
Keine Angabe		2	9
Summe	1	79	280

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Auch bei den Krad-Unfällen ist die mit Abstand häufigste Unfallkonstellation der Unfall mit einem Pkw. Darüber hinaus sind vor allem noch die Alleinunfälle von Bedeutung (vgl. Abbildung 249).

Abbildung 248: Unfallkonstellationen bei Krad-Unfällen mit Personenschaden (2011-2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die größte Zahl der Krad-Fahrer verletzt sich demzufolge auch bei Unfällen mit Pkw (241 von 332 verletzten bzw. getöteten Personen = 73 %) und bei Alleinunfällen (ca. 21 %) (vgl. Abbildung 249).

Abbildung 249: Unfallfolgen der Kradfahrer nach Unfallkonstellation (2011-2013)

Unfallkonstellation	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Krad-PKW	1	49	191
Krad-Radfahrer		3	2
Krad-LKW		1	4
Krad-andere Beteiligte			7
Krad-Fußgänger			4
Krad-Bus			2
Krad-Krad			
Krad-Schienenfahrzeug			
Krad-Alleinunfall		21	47
Gesamt	1	74	257

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Aussagen zu den Hauptverursachern bei Krad-Unfällen sind aufgrund der geringen Fallzahlen bei den übrigen Unfallkonstellationen nur für Krad-Pkw-Unfälle möglich. Bei dieser Konstellation sind in ca. 70 % der Fälle die Pkw-Fahrer und nur in 30 % der Fälle der Kradfahrer der Hauptverursacher des Unfalls.

Bei der bedeutendsten Unfallkonstellation Krad-Pkw zählen *Unfälle im Längsverkehr, Abbiege-Unfälle* sowie *Einbiegen/Kreuzen-Unfälle* zu den häufigsten Unfalltypen (vgl. Abbildung 250).

Abbildung 250: Unfalltypen bei Krad-Pkw-Unfällen (2011-2013)

Unfalltyp	Anzahl Unfälle
Unfall im Längsverkehr	69
Abbiege-Unfall	61
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	45
Sonstiger Unfall	30
Unfall durch ruhenden Verkehr	24
Fahrerunfall	16

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Pkw-Unfälle

Im Zeitraum 2011 - 2013 sind in Saarbrücken 18.304 Unfälle mit Pkw-Beteiligung polizeilich erfasst worden. Bei dem weitaus überwiegenden Teil dieser Unfälle waren ausschließlich Sachschäden zu verzeichnen (16.177 Unfälle = 88 %). Personenschäden ereigneten sich in 2.127 Fällen bzw. ca. 12 % der Pkw-Unfälle.

Bei den Pkw-Unfällen mit Personenschaden wurden 10 Personen getötet, 277 schwer und 2.481 leicht verletzt. Der Einfluss der schützenden Pkw-Karosserie zeigt sich bei der Verteilung der Verletzten auf die Beteiligungsarten. Während die weitaus meisten Leichtverletzten bei den Pkw-Nutzern zu verzeichnen waren (1.201 von 1.815 zuordenbaren Leichtverletzten = ca. 66 %), waren von schweren Verletzungen zum größeren Teil die übrigen Beteiligungsarten betroffen (149 der 245 zuordenbaren Schwerverletzten = 61 %) (vgl. Abbildung 251).

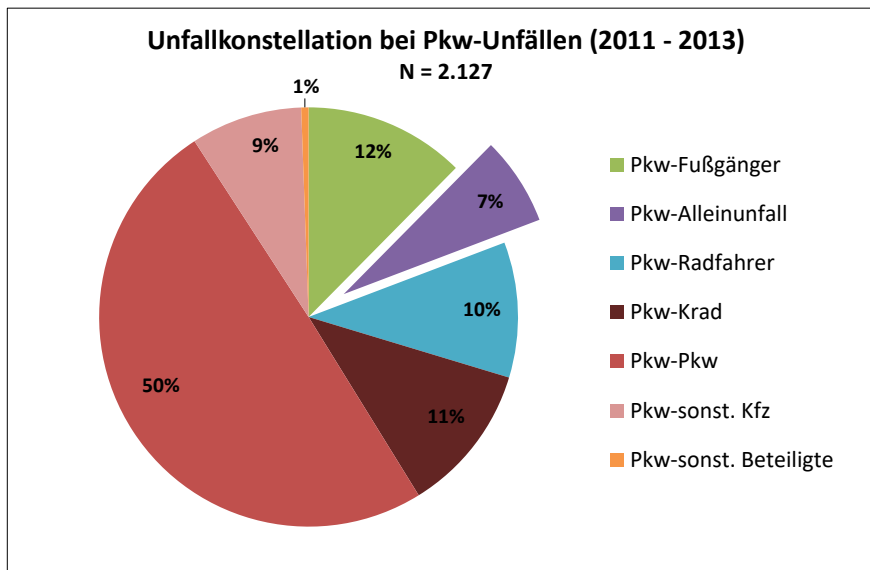
Abbildung 251: Unfallfolgen bei Pkw-Unfällen mit Personenschaden nach Beteiligungsart (2011-2013)

Beteiligungsart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
PKW	3	96	1.201
Fußgänger	5	57	199
Motorisiertes Zweirad	1	49	191
Radfahrer		39	183
andere Beteiligte		4	10
LKW			20
Bus			8
Schienenfahrzeug			3
Keine Angabe	1	32	666
Summe	10	277	2.481

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Auch bei den Pkw-Unfällen mit Personenschaden war die weitaus häufigste Unfallkonstellation die Pkw-Pkw-Unfälle (50 %). Während Unfälle mit Pkw bei den anderen vertieft betrachteten Beteiligungsarten Fußgänger, Radfahrer und Krad-Fahrer die größte Bedeutung haben, machen diese bezogen auf die Pkw-Unfälle mit Personenschaden gerade einmal einen Anteil von 33 % aus. Immerhin 7 % der Pkw-Unfälle mit Personenschaden sind Alleinunfälle, worin sich vor allem der größere Anteil an Außerortsstrecken in Saarbrücken bemerkbar macht (vgl. Abbildung 252).

Abbildung 252: Unfallkonstellation bei Pkw-Unfällen mit Personenschäden (2011-2013)



Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Die größte Zahl der Pkw-Nutzer wird bei Pkw-Pkw-Unfällen verletzt oder getötet (ca. 80 %). Von Bedeutung sind darüber hinaus vor allem Pkw-Alleinunfälle (ca. 10 % aller getöteten/verletzten Pkw-Nutzer) und Pkw-Lkw-Unfälle (ca. 7 %) (vgl. Abbildung 253).

Abbildung 253: Unfallfolgen der Pkw-Nutzer nach Unfallkonstellation (2011-2013)

Unfallkonstellation	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Pkw-Pkw	3	53	985
Pkw-Alleinunfall		30	99
Pkw-Lkw		7	80
Pkw- Bus		3	10
Pkw-Fußgänger			5
Pkw-Radfahrer			5
Pkw-motorisiertes Zweirad			6
Pkw-Schienenfahrzeug		2	5
Pkw-andere Beteiligte		1	6
Gesamt	3	96	1.201

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

Wie sich schon bei den vertieften Analysen zu den übrigen Beteiligungsarten gezeigt hat, werden von der Polizei beim überwiegenden Teil der Unfälle mit Fußgängern, Radfahrern und Kradfahrern die Pkw-Fahrer als Hauptverursacher der Unfälle gesetzt (70 %-80 % der Fälle). Bei den Pkw-Unfällen mit sonstigen Kraftfahrzeugen waren in ungefähr der Hälfte der Fälle der Pkw-Fahrer und in der anderen Hälfte der Fahrer des sonstigen Kfz die Hauptunfallverursacher.

Bei den Pkw-Pkw-Unfällen mit Personenschaden dominieren bei den Unfalltypen eindeutig die *Unfälle im Längsverkehr* (ca. 52 % aller Unfälle). Weitere bedeutende Unfalltypen sind *Einbiegen/Kreuzen-Unfälle* und *Abbiege-Unfälle* (20 % bzw. 12 %) (vgl. Abbildung 254).

Abbildung 254: Unfalltypen bei Pkw-Pkw-Unfällen (2011-2013)

Unfalltyp	Anzahl Unfälle
Unfall im Längsverkehr	551
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	210
Abbiege-Unfall	131
Fahrunfall	60
Sonstiger Unfall	58
Unfall durch ruhenden Verkehr	44
Überschreiten-Unfall	2

Quelle: eigene Auswertung der polizeilichen Unfalldaten

14.4 Verkehrssicherheitsarbeit

Zur Analyse der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit in Saarbrücken werden nachfolgend die entsprechenden Anstrengungen durch die Stadtverwaltung, die Polizei und die örtliche Unfallkommission betrachtet. Darüber hinaus wird ein Überblick über die im Saarland existierenden Aktionen und Programme im Bereich Verkehrssicherheit gegeben.

Verkehrssicherheitsarbeit der Stadtverwaltung

Wie in bundesdeutschen Städten üblich sind Aspekte der Verkehrssicherheit ein integraler und etablierter Bestandteil des Alltagsgeschäfts der Saarbrücker Stadtverwaltung. Dabei sind mit Verkehrssicherheitsbelangen in erster Linie die Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt, das Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur sowie die im Ordnungsamt angesiedelte Straßenverkehrsbehörde befasst.

Dabei stellt für alle beteiligten Ämter die Herstellung einer sicheren Verkehrsinfrastruktur ein grundlegendes Ziel dar. So fließen Verkehrssicherheitsaspekte in die Neukonzeption von Verkehrsanlagen generell von Anfang an mit ein. Bei der Verbesserung von Verkehrsanlagen durch bauliche und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen liegt der Fokus aber vorrangig auf einer eher punktuellen Betrachtung.

Ein Instrument zur besonderen Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Neu- oder Umbauplanungen oder auch zur Bestandsbewertung von Verkehrsanlagen stellen „Sicherheitsaudits“ dar. Bei diesen Audits werden Planungen bzw. der Bestand durch einen unabhängigen, speziell ausgebildeten und ggf. externen Sicherheitsauditor begutachtet. Zur Erprobung dieser Methodik, die inzwischen für Straßen des transeuropäischen Straßennetzes durch die EU vorgeschrieben ist, hat die Stadtverwaltung kürzlich zum ersten Mal ein entsprechendes externes Audit durchführen lassen. Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen wird im VEP zu definieren sein, ob, in welchen Fällen und in welcher Form zukünftig Sicherheitsaudits durchgeführt werden sollten.

Ein besonderes Thema im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Stadtverwaltung stellt die Schulwegsicherung dar. Neben baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen, die durch die o.g. Ämter konzipiert und umgesetzt werden, wird federführend durch das Ordnungsamt auch die Er-

stellung von Schulwegsicherungsplänen begleitet. Schwerpunktmäßig wird eine Grundschule pro Jahr bearbeitet.

Wie aus den skizzierten Punkten deutlich wird, werden durch die Stadtverwaltung bereits verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit bearbeitet. Darüber hinausgehende strategische Ansätze sind auf der städtischen Ebene für eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit jedoch noch zu entwickeln. Für diese Arbeiten sind bisher in der Stadtverwaltung keine spezialisierten, d.h. insbesondere entsprechend kontinuierlich fortgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wie z. B. Sicherheitsauditoren, beschäftigt.

Weiterhin sind für eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit auch entsprechende institutionalisierte Strukturen zur Einbindung der verschiedenen Akteure zu entwickeln. In Saarbrücken gibt es diese bisher nur in Form der örtlichen Unfallkommission Saarbrücken. Zwar besteht darüber hinaus für die Stadtverwaltung durchaus die Möglichkeit auch bei sonstigen Vorhaben polizeiliche Unfalldaten in die Planungen einzubeziehen, diesem sind jedoch Grenzen aufgrund der vorhandenen personellen Kapazitäten sowie der technischen Beschränkungen der polizeilichen Unfalldatenbank gesetzt.

Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist im Saarland zentral im Bereich „Zentrale Verkehrspolizeiliche Dienste“ im Landespolizeipräsidium organisiert. Durch diesen werden sowohl die zentralen Aufgaben und Grundsatzfragen der Verkehrssicherheitsarbeit bearbeitet als auch die operative Verkehrssicherheitsarbeit geleistet. Daneben werden durch die örtlichen Polizeidienststellen – über verkehrssicherheitsrelevante Tätigkeiten im Vollzugsdienst hinaus – auch einzelne Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit wahrgenommen (vgl. Geisert 2014).

Die Saarländische Polizei verfolgt als Ziele im Rahmen einer sogenannten „integrativen Verbundstrategie der Verkehrssicherheitsarbeit“ die Verhinderung von Unfällen sowie die Reduzierung von Unfallfolgen. Die Verbundstrategie umfasst dabei die Mitwirkung bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes, die Verkehrssicherheitsberatung, die Verkehrsüberwachung und die Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Geisert 2014).

Örtliche Verkehrsunfallkommission Saarbrücken

Die örtliche Unfallkommission für die Stadt Saarbrücken stellt die bisher einzige dauerhaft institutionalisierte und institutionenübergreifende Arbeitsstruktur im Bereich der Verkehrssicherheit auf der städtischen Ebene dar. Es handelt sich hierbei um eine Pflichtaufgabe, die sich aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) ergibt. Dort ist ebenfalls die Aufgabe der Unfallkommission festgelegt: Die Ermittlung von Unfallhäufungen, deren Ursachen und die Identifikation von Maßnahmen zur Beseitigung dieser Häufungen (vgl. VwV-StVO zu §44).

Die örtliche Unfallkommission Saarbrücken setzt sich z.Zt. aus den folgenden 9 Mitgliedern zusammen:

- 3 Vertreter des Ordnungsamts der Stadt Saarbrücken (darunter der Leiter der städtischen Straßenverkehrsbehörde, der die Unfallkommission auch leitet)
- 2 Vertreter der Polizei
(Landespolizeipräsidium - Zentrale Verkehrspolizeiliche Dienste + Inspektion St. Johann)
- 2 Vertreter des Amtes für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur
- 1 Vertreter des Stadtplanungsamtes
- 1 Vertreter des Landesbetriebs für Straßenbau

In den letzten Jahren haben pro Jahr ca. 2 - 3 Treffen der Unfallkommission sowohl in der Verwaltung als auch bei Vor-Ort-Terminen stattgefunden. Nach Einschätzung der Mitglieder der Unfallkommission wären jedoch häufigere Treffen notwendig, um die vorhandenen Unfallhäufungsstellen vollständig abarbeiten zu können (vgl. Uko SB 2014).

Die Aus- und Fortbildung der Mitglieder der Unfallkommission – wie sie das Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) für eine erfolgreiche Arbeit für „unerlässlich“ hält (vgl. FGSV 2012, S. 5) – beschränkt sich auf eine Ausbildung für Neumitglieder der Kommission. Gemeinsame Treffen aller Unfallkommissionen des Saarlandes zusammen mit der Landesunfallkommission, auf denen ein Austausch u.a. auch über aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse möglich war, haben seit über 5 Jahren nicht mehr stattgefunden. Lediglich auf den jährlichen Besprechungen der Leiter der Straßenverkehrsbehörden werden vereinzelt auch Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit behandelt (vgl. Uko SB 2014).

Die Identifikation der Unfallhäufungen erfolgt durch die Landespolizei entsprechend der im Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) definierten Kriterien. Dem entsprechend liegt der Grenzwert für eine Unfallhäufung innerorts bei 5 Verkehrsunfällen innerhalb eines Jahres oder in einem Zeitraum von 3 Jahren 3 Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt wurden (vgl. FGSV 2012, Kap. 3). Lediglich bei Unfällen im Längsverkehr wird in Saarbrücken eine Unfallhäufungsstellen erst ab 15 Unfällen pro Jahr ausgewiesen.

Jedes Jahr werden ca. 3 - 4 neue Unfallhäufungsstellen identifiziert. Wie die Auswertung der Unfallhäufungsstellen und –linien der Jahre 2011 bis 2013 in Abbildung 255 zeigt, ergeben die Auswertungen der 1-Jahres-Unfallkarte ausschließlich Häufungen von reinen Kfz-Unfällen. Bei diesen überwiegen wiederum Sachschadensunfälle bzw. Unfälle ausschließlich mit Leichtverletzten. Die anhand der 3-Jahreskarte identifizierten Unfallhäufungen weisen hingegen deutlich höhere Zahlen an Schwerverletzten bzw. Getöteten wie auch an beteiligten Fußgängern und Radfahrern auf.

Der Zahl der an allen identifizierten Unfallhäufungsstellen und –linien schwerverletzten bzw. getöteten Personen (42) stellt sich jedoch vor dem Hintergrund der in den Jahren 2011 - 2013 insgesamt getöteten bzw. schwerverletzten Personen (423, vgl. Kap. 14.2) als relativ gering dar. Hierin zeigt sich anschaulich der Kontrast zwischen dem auftragsgemäß auf starke örtliche Häufungen fokussierten Eingriffsbereich der Unfallkommission und dem Gesamtunfallgeschehen in Saarbrücken.

Abbildung 255: Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) der Jahre 2011-2013

Jahr	Anzahl UHS/UHL	Davon UHS/UHL nur mit Sachschadensunfällen	Anzahl Unfälle	Anzahl Unfälle mit Personenschaden	Anzahl der Schwerverletzten oder Getöteten	Anzahl der beteiligten Fußgänger und Radfahrer
Auswertungen der 1-Jahreskarte						
UHS 2011	13	6	150	18	0	0
UHS 2012	14	3	194	25	2	0
UHS 2013	10	0	194	26	1	0
Auswertung der 3-Jahreskarte						
UHS 2011-2013	3	0	10	10	11	5
UHL 2011-2013	3	0	27	18	28	20

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Basis der polizeilichen Auswertung zu den Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien der Jahre 2011 - 2013

Retrospektiv wird die Arbeit der Unfallkommission Saarbrücken von ihren Mitgliedern als insgesamt durchaus erfolgreich eingeschätzt, da durch die von ihr initiierten Maßnahmen eine Reihe von Unfallhäufungsstellen wirksam entschärft werden konnte. Gleichwohl gibt es auch 10 - 12 schon länger bestehende Unfallhäufungsstellen, u.a. die großen Verteilerkreise an den Autobahnanschlussstellen, für die bisher keine Lösungen gefunden bzw. umgesetzt werden konnten (vgl. Unfallkommission Saarbrücken 2014).

Im Gespräch mit den Mitgliedern der Unfallkommission wurde deutlich, dass in der Kommission mit großem persönlichem Engagement und auf einer fundierten Datengrundlage gearbeitet wird. Grenzen für eine noch erfolgreichere Arbeit liegen jedoch vor allem in den begrenzten personellen Kapazitäten sowie den begrenzten finanziellen Möglichkeiten, insbesondere zur Umsetzung von baulichen Maßnahmen.

Aktionen und Programme im Bereich Verkehrssicherheit

Örtlich spezifische Aktionen und Programme im Bereich Verkehrssicherheit bestehen bisher in Saarbrücken nicht. Es gibt jedoch diverse bundes- bzw. saarlandweite Aktionen und Programme, die z.T. auch in Saarbrücken stattfinden (vgl. Abbildung 256). Besondere Beachtung verdienen dabei, das Projekt SAARBOB und die sonstigen Aktivitäten des Landesinstituts für Präventives Handeln, deren Einbeziehung in eine örtliche Verkehrssicherheitsstrategie im Weiteren zu prüfen ist.

Abbildung 256: Aktionen und Programme im Bereich Verkehrssicherheit

Institution	Aktionen/Programme
Landesinstitut für Präventives Handeln (LPH)	- SAARBOB: Präventionsprojekt, das auf eine Stärkung des Verantwortungs- und Sicherheitsbewusstseins motorisierter Verkehrsteilnehmer abzielt, wobei der Fokus auf der alkohol- und drogenfreien Teilnahme am Straßenverkehr liegt. Medien: Internetseite, facebook-Auftritt, Infomaterialien, örtliche Initiativen „BOB vor Ort“ (bisher nicht in Saarbrücken) - Entwicklung von Konzepten und Materialien für die vorschulische und schulische Mobilitätserziehung
Ministerium für Bildung und Kultur, Verkehrsverbund-Gesellschaft Saar (VGS) und „wir im Verein mit dir“ e. V.	Aktion „Mit dem Bus zur Schule - aber sicher!“ Broschüre, Busschule, Ausbildung von Busbegleitern, Training für Busfahrer
Landesverkehrswacht Saar e.V.	- Motorrad- und Pkw-Sicherheitstrainings - Diverse Informationsprogramme für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren
ADAC Saarland	Verschiedene Verkehrssicherheitsprogramme für Kinder und Jugendliche: Achtung Auto! Fahrradtourniere, Kind und Verkehr, Sicher im Auto Informationsmaterialien, Trainingsprogramme, Informationsveranstaltungen

Quelle: eigene Zusammenstellung aus SAARBOB, Verkehrswacht-Saar, Landesinstitut für Präventives Handeln, ADAC Saarland

14.5 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

Während der öffentlichen Diskussion wurde insbesondere auf die bestehenden Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsamen Wegen und bei Straßenquerungen hingewiesen. Dabei könnten die Sicherheitsrisiken für Fußgänger und Radfahrer u.a. durch eine grundsätzliche Verlangsamung des Verkehrs gesenkt werden. Zusätzlich wurde der Wunsch nach einer stärkeren Kontrolle zur Einhaltung der Verkehrsregeln durch alle Verkehrsteilnehmer geäußert.

14.6 Zusammenfassung und Bewertung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die Unfallsituation in Saarbrücken in den vergangenen Jahren verbessert hat. In Anbetracht der Ziele, die europaweit durch die „Vision Zero“ formuliert wurden, sind allerdings angesichts der durchschnittlich 4 Toten und über 130 Schwerverletzten pro Jahr sowie hohen Unfallzahlen mit Personenschäden (vor allem bei Fußgängern und Radfahrern sowie Kindern) wie im Bundesgebiet allgemein auch in Saarbrücken weitergehende Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angeraten. Für eine entsprechend umfassende Verkehrssicherheitsarbeit sind auf der städtischen Ebene eine entsprechende Strategie zu entwickeln und die notwendigen organisatorischen Strukturen zu schaffen.

Die identifizierten Stärken und Schwächen im Bereich Verkehrssicherheit sind in der nachfolgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 35: Stärken und Schwächen im Bereich Verkehrssicherheit in Saarbrücken

Stärken	Schwächen
+ Positive, d.h. rückläufige Entwicklung der Unfallzahlen in den vergangenen Jahren	- Unfallentwicklung in den vergangenen Jahren ist schlechter als der Bundesdurchschnitt
+ Nur relativ wenig Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien mit schweren Personenschäden	- Überdurchschnittlich hohe Kinderunfallzahlen im Fußgängerverkehr und im Pkw-Verkehr im Vergleich zu anderen Großstädten ähnlicher Größe
+ Kontinuierlich und engagiert arbeitende örtliche Unfallkommission, die versucht, Unfallhäufungen möglichst kurzfristig zu beseitigen.	- Hohes Verletzungsrisiko insbesondere von Fußgängern und Radfahrern und vor allem bei Unfällen mit Pkw
	- Begrenzte personelle Kapazitäten und finanzielle Ressourcen zur Beseitigung von Unfallhäufungen
	- Aufgabengemäße Fokussierung auf Unfallhäufungen erfasst systembedingt nicht unbedingt den Großteil der Unfälle mit Personenschäden.
	- Eingeschränkte Nutzbarkeit der polizeilichen Unfalldaten für eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit und für die Verkehrsplanung aufgrund technischer Hemmnisse
	- Über den gesetzlichen Auftrag hinaus noch keine Institutionalisierung des Themas Verkehrssicherheit in der Verkehrsplanung

15 Analysen zum Verkehrssystemmanagement

Ein Verkehrssystemmanagement beinhaltet Strategien und Maßnahmen, die darauf abzielen, die vorhandene Verkehrsnachfrage möglichst optimal mit den bestehenden Verkehrsangeboten abwickeln zu können. Hierfür sind in der Vergangenheit die folgenden Komponenten implementiert worden, die die Verkehrsnachfrage in Saarbrücken beeinflussen:

- Lichtsignalsteuerung
- Verkehrsrechnersystem
- Pfortneranlagen
- ÖV-Beschleunigung
- Verkehrsdetektion
- Baustellenmanagementsysteme
- Informationsdienste
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen

Darüber hinaus engagiert sich die Landeshauptstadt Saarbrücken im Arbeitskreis Verkehrsmanagement Saar (VMS).

Die einzelnen Komponenten und Aktivitäten werden im Folgenden näher dargestellt.

15.1 Lichtsignalanlagen und Verkehrsrechnersystem

In Saarbrücken sind derzeit ca. 140 Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten und ca. 70 Fußgängerlichtsignalanlagen installiert. Die Anlagen werden zu ca. zwei Dritteln mit tageszeitlichen differenzierten, verkehrsabhängigen Steuerungen mit Video- und IR-Detektion sowie ÖV-Beeinflussung betrieben. In Drittel der Lichtsignalanlagen verfügt über reine Festzeitsteuerungen. Im Zuge der verkehrswichtigen Radialstraßen kommen koordinierte Steuerungen über mehrere Knotenpunkte (sog. „Grüne Welle“) zum Einsatz.⁸⁴

Die Organisationsstruktur im Bereich Lichtsignalanlagensteuerung ist durch eine Aufteilung auf **zwei Institutionen** geprägt: Einerseits das Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur der Landeshauptstadt Saarbrücken und andererseits die Stadtbahn Saar GmbH.

Dabei ist das **Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur** für den Neubau und die Neuprogrammierung von Signalanlagen zuständig. Für diese Aufgaben stehen zwei Mitarbeiter zur Verfügung.

⁸⁴ Eine Übersicht über die „Grünen Wellen“ befindet sich noch in der Bearbeitung und wird im Zuge einer Aktualisierung der Bestandsanalysen ergänzt.

Der **Stadtbahn Saar GmbH** obliegen hingegen der Betrieb des bei ihr beheimateten Verkehrsrechners und der Lichtsignalanlagen sowie die ÖV-Beschleunigung. Dabei ist eine Abteilung der Stadtbahn Saar GmbH für den Betrieb der Lichtsignalanlagen und des Verkehrsrechners, der ÖV Beschleunigung und der Wartung der Anlagen zuständig. Ebenso wird von der betreffenden Abteilung die Organisation von Baustellensignalisierungen geleitet. Für die Umsetzung der ÖV Beschleunigung ist eine zweite Abteilung eingebunden, ebenso eine Halbtagsstelle für das Projekt Busbeschleunigung.

Die Umsetzung von Baustellensignalisierungen sowie die Wartung des Verkehrsrechners und der Lichtsignalanlagen sind derzeit an Dritte vergeben. Zurzeit wird geprüft, wie sich die interne Wertschöpfungskette durch eine Eigenwartung durch den VVS Konzern verbessern lassen würde.

Weiterhin werden durch die Stadtbahn Saar GmbH auch die Lichtsignalanlagen in Riegelsberg betreut, die hoheitlich zum Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) gehören. Die Anlagen sind ebenfalls an den bei der Stadtbahn Saar GmbH beheimateten Verkehrsrechner angeschlossen. Dabei sind die Steuerungen des Kfz-Verkehrs und der Stadtbahn durch die Koppelung von Lichtsignalanlagen und Fahrplananlagen eng miteinander verknüpft.

Im **Verkehrsrechner** ist technisch bereits eine strategische Netzsteuerung mittels Lichtsignalanlagen vorgesehen. Derzeit wird diese Möglichkeit aber nicht genutzt, da es bisher noch keine Planung für eine strategische Netzsteuerung gibt und aufgrund der begrenzten personellen Kapazitäten der Verkehrsrechner auch noch nicht mit den entsprechenden Daten versorgt ist.

Der Verkehrsrechner verfügt weiterhin über ein Qualitätsmanagement (QM)-Modul, das ständige Qualitätskontrollen der Lichtsignalanlagen ermöglicht. Derzeit sind jedoch systembedingt nur die Lichtsignalanlagen im Bereich Riegelsberg an das QM System angeschlossen.

Als weitere Qualitätskontrolle ist durch die Stadtbahn Saar GmbH in Zusammenarbeit mit dem Hersteller des Verkehrsrechners das System „SAM-ÖV“ entwickelt im Verkehrsrechner installiert worden. Mit diesem System werden alle ÖV-Fahrzeuge im System der Stadtbahn (Saarbrücken und Riegelsberg) streckenbezogen im Onlinemodus erfasst und in einer QM-Matrix graphisch dargestellt. Damit ist „auf einen Blick“ ersichtlich, ob und in welcher Qualität die ÖV-Beschleunigung auf einer kompletten Strecke funktionsfähig ist.

Weiterhin ist im Verkehrsrechnersystem ein automatisches Störmanagement integriert. Somit wird der diensthabende Techniker sofort informiert, sollte eine Störung an einer LSA vorliegen. Er kann dann per Fernzugriff über den Verkehrsrechner abfragen, um welche Störung es sich handelt und dementsprechend agieren.

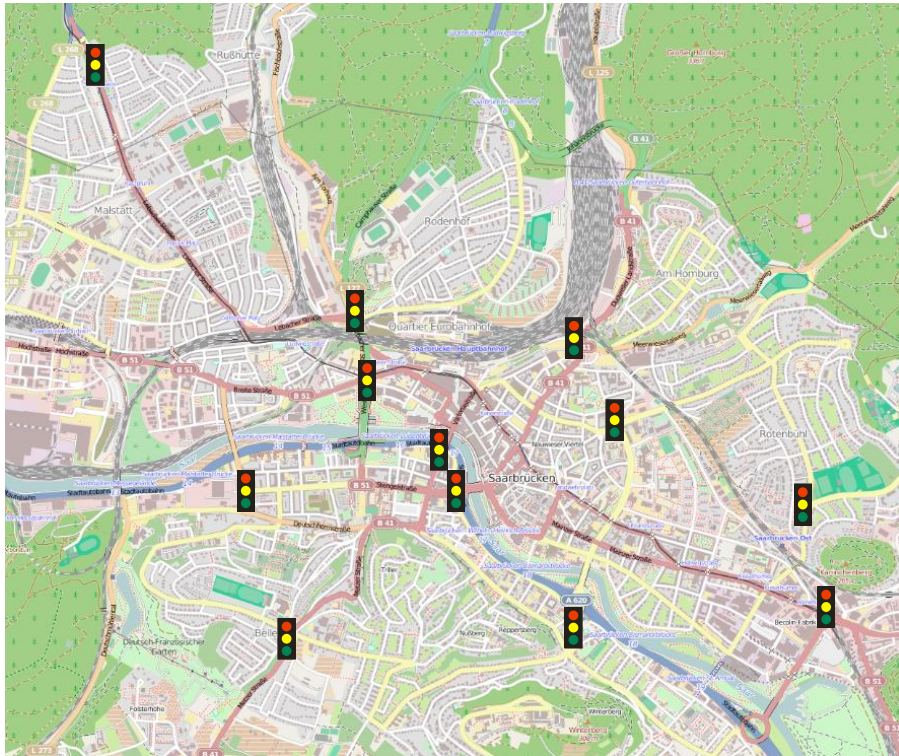
Im Zusammenhang mit dem Ausbau der ÖV-Beschleunigung (s. Kap. 14.3) wurde in den letzten Jahren eine Vielzahl der in Saarbrücken vorhandenen Lichtsignalanlagen technisch modernisiert.

15.2 Pförtneranlagen

Bereits 1994 wurde in Saarbrücken ein System von Pförtneranlagen zur statischen Zuflussdosierung insbesondere in den Innenstadtbereich installiert. Das System umfasst insge-

samt 12 Pförtneranlagen, die sich am Rand der Innenstadt sowie auf verkehrswichtigen Radialstraßen befinden (vgl. Abbildung 257).

Abbildung 257: Lage der Pförtneranlagen



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage LH Saarbrücken

Die Pförtneranlagen dosieren mit Hilfe von Festzeitprogrammen und verkehrsabhängigen Steuerungen die Menge der in Richtung Innenstadt zufließenden Kraftfahrzeuge, um damit eine Überlastung der Innenstadtkreuzungen zu verhindern. Dabei sind die Pförtneranlagen mit den nachfolgenden Lichtsignalanlagen so koordiniert, dass ein möglichst stetiger Verkehrsfluss gewährleistet ist und Stauungen in sensiblen Innenstadtbereichen verhindert bzw. in weniger sensible Bereiche verlagert werden. Einzelne Pförtneranlagen dienen zudem in Verbindung mit Busspuren bzw. der Trasse der Saarbahn der Beschleunigung von ÖV-Fahrzeugen (z. B. Lebacher Landstraße (s. Abbildung 255), Metzger Straße, Dudweiler Landstraße).

Abbildung 258: Pförtneranlage Lebacher Landstraße



Die Zuflussdosierung mittels Pförtneranlagen stellt in Saarbrücken eine langjährig etablierte und akzeptierte Maßnahme dar. Im Rahmen des VEP ist jedoch über eine Überarbeitung der Steuerungsstrategie und ggf. eine Weiterentwicklung zu einer stärkeren dynamischen Netzsteuerung nachzudenken. Weiterhin sind Überlegungen zu einer geeigneten Öffentlichkeitsarbeit über den Sinn und die Funktionsweise der Pförtneranlagen anzustellen, um so das Verständnis in der Öff-

fentlichkeit für die aus der Zuflusssdosierung resultierenden Stauerscheinungen bspw. auf der Metzger Straße zu erhöhen.

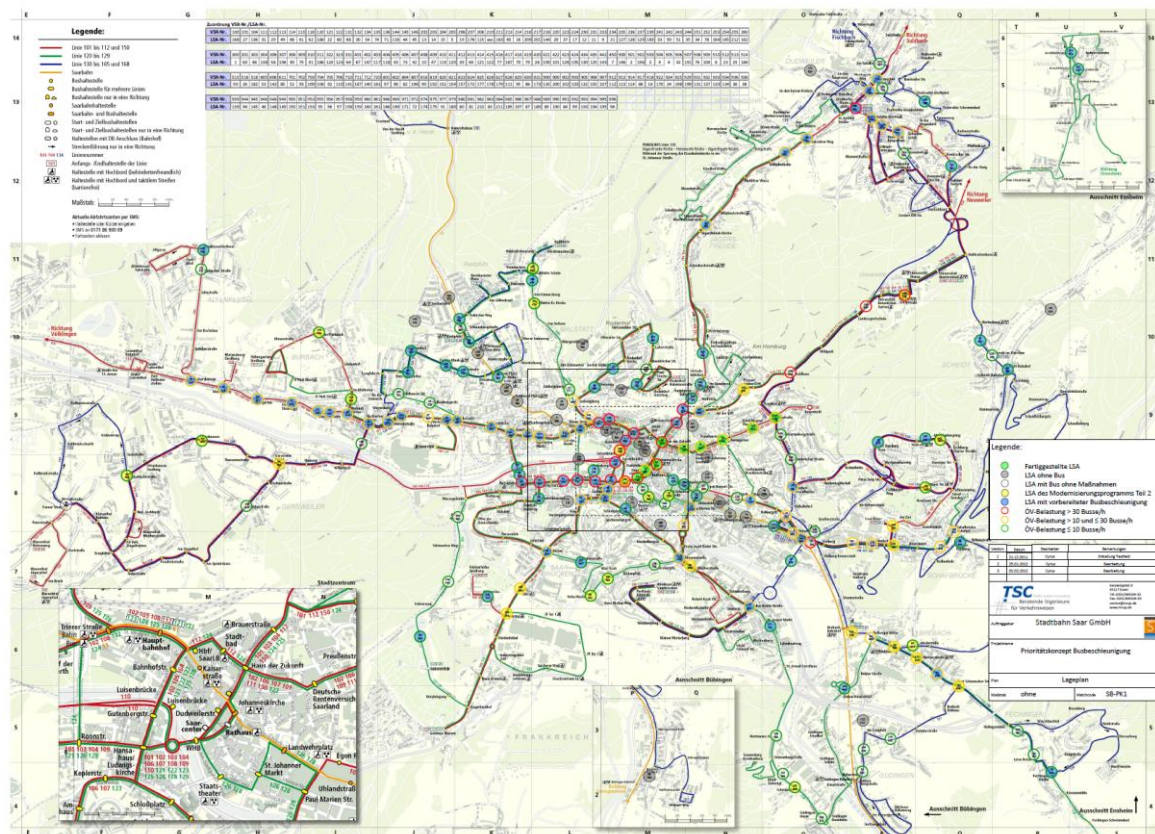
15.3 ÖV-Beschleunigung

Die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs ist ein erklärtes verkehrspolitisches Ziel der Landeshauptstadt Saarbrücken. Hierfür sind für die Nutzer von Bussen und Bahnen möglichst kurze Reisezeiten sowie eine hohe Zuverlässigkeit zu erreichen. Eine sehr wirkungsvolle Maßnahme zum Erreichen dieser Ziele stellt die Beschleunigung von Fahrzeugen des Öffentlichen Verkehrs dar. Diese kann sowohl mittels Maßnahmen auf ganzen Straßenzügen (z. B. Busspuren, auf denen Busse Streckenabschnitte mit hohen Kfz-Aufkommen bzw. Stausituationen ohne Behinderungen passieren können) als auch an einzelnen Kreuzungen (z. B. durch eine gezielte Freigabe für Busse und Bahnen an Lichtsignalanlagen) erreicht werden.

Die Stadt Saarbrücken hat zusammen mit der Stadtbahn Saar GmbH in den vergangenen Jahren umfangreiche Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV mit Stadtbahn und Bussen im Stadtgebiet realisiert. Dabei stand der Fokus zunächst auf der Beschleunigung der Saarbahn an den Lichtsignalanlagen in ihrem Streckenverlauf.

Im Zuge dieser Beschleunigungsmaßnahmen hat die Stadtbahn Saar GmbH ein eigenes Funksystem entwickelt, mit dem ÖV-Fahrzeuge bei einem Ausfall der automatischen Anforderung an Lichtsignalanlagen eine Notanforderung senden können. Damit konnte der Betrieb der Saarbahn einerseits sicherer und andererseits die Pünktlichkeit und somit die Anschlusssicherung erhöht werden. Weiterhin können die störungsanfälligen Induktionsplatten und Schlüsselschalter an den Lichtsignalanlagen entfallen.

Abbildung 259: Prioritätskonzept Busbeschleunigung



Quelle: TSC 2012

Seit dem Jahr 2012 wird im Rahmen eines umfangreichen, mehrstufigen Modernisierungsprogramms die ÖV-Beschleunigung an den übrigen Lichtsignalanlagen für den Busverkehr deutlich ausgebaut. Insgesamt werden im Rahmen des Modernisierungsprogramms in zwei Schritten 134 Lichtsignalanlagen in die ÖV-Beschleunigung eingebunden. Damit werden an 76 % aller Lichtsignalanlagen mit Busverkehr eine Busbeschleunigung implementiert sein (vgl. Abbildung 259 und TSV 2012, S. 12f.).

Nachdem die Planungen für die Busbeschleunigung pünktlich Ende 2014 abgeschlossen werden konnten, verzögert sich derzeit die weitere Umsetzung u. a. aufgrund von Kapazitätsproblemen, so dass das gesamte Beschleunigungs- und Modernisierungsprogramm erst bis Ende 2015 abgeschlossen werden kann.

15.4 Verkehrsdetektion

Einrichtungen zur Verkehrsdetektion sind in der Landeshauptstadt Saarbrücken im Stadtstraßennetz an diversen Lichtsignalanlagen in Form von Schleifen-, Infrarot- und Kameradetektoren für den fließenden Kfz-Verkehr bzw. in Form von Drucktastern für den Fuß- und Radverkehr vorhanden. Die von diesen Detektoren erfassten Daten werden bisher jedoch nur in den verkehrsabhängigen Steuerungen an den jeweiligen Lichtsignalanlagen weiterverarbeitet. Eine Zusammenfas-

sung der Daten zu einem strecken- bzw. bereichsbezogenen oder stadtweiten Verkehrslagebild erfolgt bisher nicht.

Weitere Verkehrsdetektions-Einrichtungen wie bspw. Dauerzählstellen für den Rad- und/oder Kfz-Verkehr sind im Stadtstraßennetz nicht vorhanden.

Eine weitgehend flächendeckende Ausstattung mit Detektions-Einrichtungen für den Kfz-Verkehr weisen hingegen die Autobahnen auf. So werden vor allem als Datengrundlage für die Streckenbeeinflussungsanlage an sämtlichen Anschlussstellen der Stadtautobahn A620 die Kfz-Verkehrsstärken der Ein-, Aus- und Durchfahrtströme erfasst. Auch auf der A1 und der A623 sind an verschiedenen Stellen automatische Dauerzählstellen eingerichtet. Die Daten dieser Detektoren werden durch den Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) zu einem aktuellen Verkehrslagebild auf saarländischen Autobahnen weiterverarbeitet.

Neben den Detektoren auf den Autobahnen sind weitere Dauerzählstellen auf der B41 und der B406 jeweils kurz vor der Bundesgrenze zu Frankreich vorhanden. Die Daten dieser Zählstellen werden bisher nur für statistische Auswertungen durch den Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) bzw. die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) verwendet.

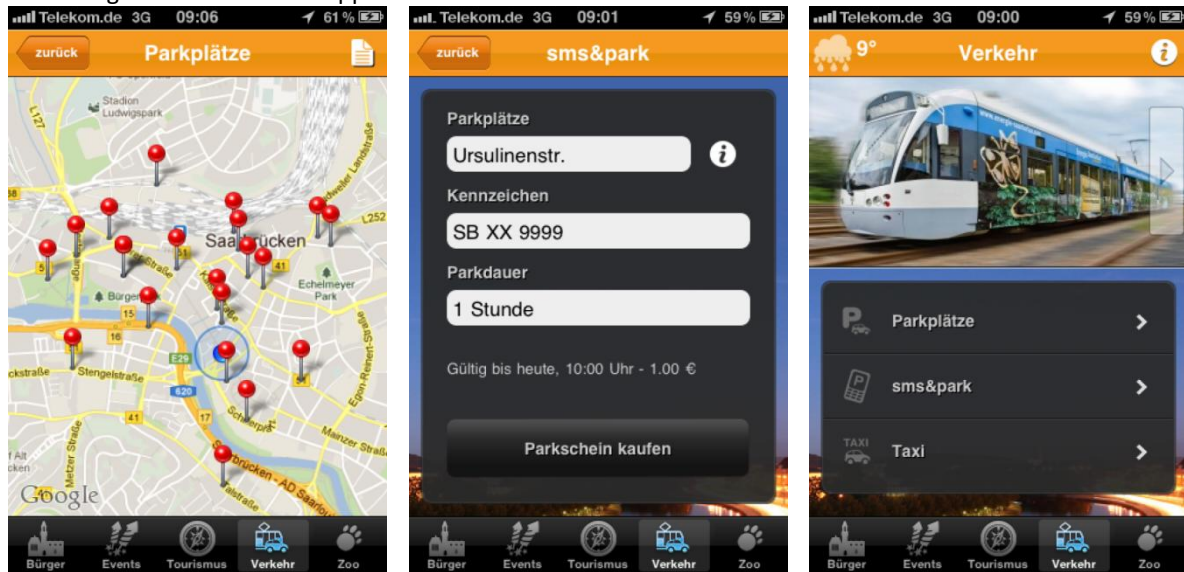
Zusammenfassend ist die Nutzung der vorhandenen Verkehrsdetektions-Einrichtungen und der durch sie erfassten Daten im Hinblick auf weitergehende Verkehrssystemmanagementansätze (z. B. Netzsteuerung) wie auch für die Belange der Verkehrsplanung allgemein als unzureichend zu bewerten.

15.5 Informationsdienste

Insbesondere internetbasierte Informationsdienste, die durch die Verkehrsteilnehmer sowohl stationär als auch mobil über Personal Computer, Tablets, Smartphones etc. abgerufen werden können, sind von zunehmender Bedeutung für das Verkehrssystemmanagement. Die Zielsetzung dabei ist, den Verkehrsteilnehmern aktuelle Informationen über freie bzw. überlastete Infrastrukturen (Routen, Parkplätze etc.) zu geben, um damit die Verkehrsbedürfnisse in Richtung möglichst freier Infrastrukturen zu lenken.

Durch die Stadt Saarbrücken werden über ihr eigenes Internetportal www.saarbruecken.de sowie für iPhone-Nutzer über die Saarbrücken-App diverse aktuelle Informationen mit Mobilitäts- bzw. Verkehrsbezug bereitgestellt. Hierzu zählen vor allem Baustelleninformationen, Mängelmelder, Parkplatzübersicht sowie eine Übersicht über die Taxistandplätze in der Innenstadt. Über die Saarbrücken-App können darüber hinaus Parkscheine gelöst und bezahlt werden. Die Saarbrücken-App hat im Jahr 2012 einen Sonderpreis für die "Bundesweit beste Kommunal-Anwendung" im Wettbewerb „Apps für Deutschland“ erhalten (vgl. Abbildung 260 sowie Internetportal Saarbrücken und Saarbrücken-App).

Abbildung 260: Saarbrücken-App



Quelle: Saarbrücken-App

Über das Internetportal der Stadt sind zusätzlich unter dem Label „Saarbrigger Schaffer“ wesentlich weitergehende Informationen zu Bauprojekten und Baustellen im Stadtgebiet abrufbar (vgl. Abbildung 261).

Abbildung 261: Label Saarbrigger Schaffer



Quelle: Internetportal Saarbrücken – http://www.saarbruecken.de/leben_in_saarbruecken/planen_bauen_wohnen/bauprojekte_und_baustellen/ [Abruf 09.12.2014]

Darüber hinaus sind als Informationsdienste auf der Landesebene für den Kfz-Bereich vor allem die über das Internet abrufbare Verkehrslage auf saarländischen Autobahnen und die dort enthaltenen Baustelleninformationen zu nennen (vgl. Abbildung 262).

Abbildung 262: Verkehrslage auf saarländischen Autobahnen



Quelle: Verkehrslage Saarland, Website [Abruf 17.12.2014]

Zusammenfassend stellen die derzeit angebotenen Informationsdienste eine gute Ausgangsbasis für weitergehende Ansätze im Bereich des Verkehrssystemmanagements dar. Wünschenswert wäre bei den Diensten der Stadt Saarbrücken vor allem die Bereitstellung der Saarbrücken-App auch für andere Smartphone-Technologien sowie eine Verknüpfung mit anderen bestehenden Diensten für den Kfz-Verkehr bzw. den ÖV.

15.6 Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen

Der Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) betreibt seit Beginn der 2000er-Jahre ein System von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen, das auch das Verkehrsgeschehen im Saarbrücker Stadtgebiet beeinflusst (vgl. LfS). Diesbezüglich relevant sind vor allem

- die Netzbeeinflussungsanlage auf der A6 und der A8 sowie
- die Streckenbeeinflussungsanlage auf der A620/A6.

Durch die Netzbeeinflussungsanlage auf der A6 und der A8 erfolgt mittels dynamischer Wegweiser mit integrierter Stauinformation (dWiSta) vor allem eine Lenkung der großräumigen Ost-West-Verkehre zwischen dem Autobahnkreuz Neunkirchen und dem Autobahndreieck Saarlouis über die Alternativrouten A8 bzw. A6/A620.

Die Streckenbeeinflussungsanlage auf der Stadtautobahn A620 und der A6 zielt in erster Linie auf eine Harmonisierung des Verkehrsflusses auf der Stadtautobahn. Hierzu können auf einer Länge von ca. 18,5 km an 37 Anzeigequerschnitten mittels Wechselverkehrszeichen die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Überholregelungen an die aktuelle Verkehrsstärke und die Wit-

terungsverhältnisse dynamisch angepasst werden. Darüber hinaus können mit Textanzeigen auch Hinweise auf Stausituationen, Umleitungsstrecken etc. gegeben werden.

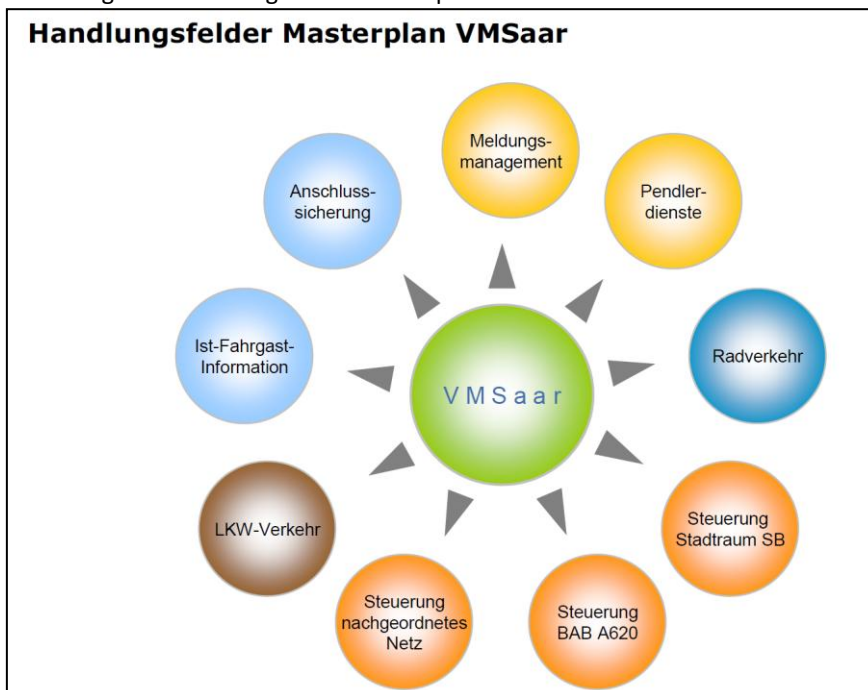
Die Steuerung der beiden dargestellten Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfolgt durch die Verkehrszentrale des Landesbetriebs für Straßenbau (s. LfS).

15.7 Verkehrsmanagement Saarland VMS

Neben den dargestellten im Stadtgebiet Saarbrücken umgesetzten Verkehrssystemmanagementkomponenten engagiert sich die Landeshauptstadt Saarbrücken auch auf Landesebene im Arbeitskreis Verkehrsmanagement Saar (VMS). Weitere Mitglieder des Arbeitskreises Verkehrsmanagement Saar (VMS) sind das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, der Landesbetrieb für Straßenbau, die Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar sowie der VVS-Konzern.

Ziel des Arbeitskreises Verkehrsmanagement Saar ist, durch die Vernetzung und Koordinierung von Einzelaktivitäten im Bereich Verkehrstelematik langfristig ein integriertes intermodales Verkehrsmanagement für das Saarland aufzubauen. Zu diesem Zweck wurde bereits im Jahr 2007 ein umfangreicher Masterplan entwickelt (vgl. AS&P 2007a, 2007b, 2007c, o.J.), welcher zurzeit aktualisiert wird. Dabei wurden u. a. die in der Abbildung 263 dargestellten Handlungsfelder für ein integriertes Verkehrsmanagement Saar definiert.

Abbildung 263: Handlungsfelder Masterplan VMSaar



Quelle: AS&P 2007c, S. 6

Zwischenzeitlich wurden bereits einzelne Teilbausteine umgesetzt bzw. befinden sich gerade in der Umsetzung. Zu nennen sind hier:

- Der Aufbau eines landesweiten Baustellenmanagementsystems, in das über eine Schnittstelle auch Daten aus dem Baustellenmanagementsystem der Landeshauptstadt Saarbrücken eingespeist werden.
- Der Aufbau eines landesweiten Info-Portals Mobilität.
- Das Projekt „Saarland in time – Ist-Fahrgastinformation und Anschlusssicherung“.
- Das Pendlerportal Saarland.

Von Seiten der Landeshauptstadt Saarbrücken wird die Mitarbeit am Arbeitskreis Verkehrsmanagement Saar aufgrund der damit verbundenen jährlichen finanziellen Beteiligung von Zeit zu Zeit kritisch hinterfragt. Unter der Maßgabe einer stärkeren Beförderung eigener Projekte bzw. Aufgaben über den Arbeitskreis (insbesondere die Fortschreibung bzw. dauerhafte Aktualisierung und Pflege des städtischen Verkehrsmodells und ein möglicher Ausbau zu einem landesweiten Verkehrsmodell) wurde sich jedoch kürzlich für eine Fortsetzung der Beteiligung am VMS entschieden.

15.8 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

Im Rahmen des ersten Bürgerforums wurden Aspekte aus dem Bereich des Verkehrssystemmanagements vor allem in den Gruppengesprächen zum Kfz-Verkehr thematisiert. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Verkehrslenkung mit Hilfe von Lichtsignalanlagen. Diesbezüglich wurde u. a. die Anzahl der Lichtsignalanlagen kritisiert, wodurch ein flüssigerer Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr verhindert würde.

15.9 Zusammenfassende Bewertung

In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind bereits diverse Komponenten eines modernen Verkehrssystemmanagements erfolgreich implementiert worden bzw. befinden sich derzeit in der Umsetzung.

So sind insbesondere die Anlagen zur Steuerung des Straßenverkehrs (Verkehrsrechner, Lichtsignalanlagen mit Detektion, Kommunikation mit den ÖV-Fahrzeugen) durch die sehr umfangreichen Modernisierungs- und ÖV-Beschleunigungsprogramme auf einem aktuellen technischen Stand und ermöglichen eine verkehrsabhängige und damit in der Regel effizientere Steuerung des ÖV und des Kfz-Verkehrs. Verbesserungswürdig ist hierbei allerdings vor allem die Datengrundlage zum aktuellen Verkehrsgeschehen. Zwar existieren mit dem Verkehrsrechner und den an vielen Lichtsignalanlagen vorhandenen Detektoren bereits wesentliche technische Voraussetzungen für ein kontinuierliches, aktuelles Verkehrsmonitoring. Diese werden jedoch bisher nur unzureichend für eine Anpassung der Verkehrssteuerung bzw. im Hinblick auf sonstige, weitergehende verkehrsplanerische Maßnahmen aufbereitet und genutzt.

Mit den „Grünen Wellen“ sowie der Zuflussdosierung durch Pfortneranlagen sind weitergehende Ansätze zur Verkehrssteuerung in Saarbrücken bereits langjährig etabliert. Hier gilt es im Weiteren die derzeitigen Steuerungsstrategien im Zusammenspiel mit der Weiterentwicklung des Stra-

ßennetzes zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit eine stärkere dynamische Netzsteuerung den Verkehrsfluss verbessern oder ggf. auch Ausbaumaßnahmen ersetzen könnte.

Im Bereich der Informationsdienste besitzt die Landeshauptstadt Saarbrücken mit der Saarbrücken-App sowie dem städtischen Internetportal bereits eine gute Ausgangsbasis für ein umfassendes Mobilitäts-Informationsangebot. Diese sollte durch die Erweiterung um zusätzliche Dienste, die Verknüpfung mit anderen bestehenden Diensten sowie eine möglichst plattformunabhängige Verfügbarkeit weiter ausgebaut werden. Dabei ist auch zu prüfen, inwieweit Dienste ggf. auch durch privatwirtschaftliche oder gemeinnützige Akteure bereitgestellt und in ein umfassendes städtisches Mobilitäts-Informationsangebot eingebunden werden können.

Tabelle 36: Stärken und Schwächen im Bereich Verkehrssystemmanagement in Saarbrücken

Stärken	Schwächen
+ Leistungsfähiger Verkehrsrechner vorhanden	- Qualitätssicherung bei der Verkehrssteuerung ausbaufähig
+ Sehr umfangreiches ÖV-Beschleunigungs- und LSA-Modernisierungsprogramm	- Bisher keine Konzeptionen zur strategische Weiterentwicklung bei der Verkehrssteuerung, u.a. aufgrund begrenzter Kapazitäten
+ LSA-Pförtnerung ist eine etablierte und akzeptierte Maßnahme	- Unzureichende Datengrundlagen aufgrund fehlender Auswertung und Nutzung der vorhandenen Verkehrsdetektion bzw. fehlender Erschließung sonstiger verfügbarer Datenquellen
+ Bereitstellung aktueller Informationen zum Bereich Verkehr über das Internetportal der Stadt und die Saarbrücken-App	
+ Beteiligung am Arbeitskreis VMS auf Landesebene, insbesondere auch zur Beförderung eigener Projekte/Aufgaben	

16 Analysen zum Mobilitätsmanagement

Ein Mobilitätsmanagement dient im Gegensatz zu aufwändigen infrastrukturellen Lösungen (bspw. Stellplatzneubauten) dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und trägt zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur bei. Hilfsmittel hierzu sind vor allem die Information und Beratung. Durch bessere Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmer zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Zum Mobilitätsmanagement bestehen folgende Handlungsfelder:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen

Kommunales Mobilitätsmanagement

In Saarbrücken existieren bereits einzelne Ansätze zum kommunalen Mobilitätsmanagement. Das verwaltungsinterne Projekt der Stadt Saarbrücken trägt den Titel „Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Saarbrücken“. Da es sich an die Angestellten der Landeshauptstadt richtet, kann es somit dem kommunalen Mobilitätsmanagement zugeordnet werden. Die Ausgangsbedingungen des Projekts waren aufgrund der differenzierten Beschäftigungsstrukturen (z. B. Verwaltungsangestellte, Arbeiter der städtischen Bauhöfe) sowie den über das Stadtgebiet verteilten 16 Standorten komplex. Je nach Standort unterscheiden sich die Rahmenbedingungen wie z. B. die Ausstattung mit PKW- und Fahrradparkplätzen oder die Qualität der Verkehrsanbindung stark. Mehr als 50 % der Angestellten nutzen den MIV (Stand 2009).

Der Projektbeginn fand im Oktober 2009 statt, wobei in einer ersten Stufe die reinen Verwaltungsstandorte mit rund 900 Beschäftigten einbezogen wurden (insgesamt 2444 Beschäftigte, 50 % der städtischen Angestellten wohnen in Saarbrücken). Als Schwerpunkt bei der Formulierung von Maßnahmen lag ein Fokus auf dem Bereich Radverkehrsförderung. Auf Basis des ÖPNV-Angebots in Saarbrücken sowie den verknüpften Umlandbereichen, soll die Nutzung des existierenden Job-Tickets unter den städtischen Beschäftigten weiter vorangetrieben werden (z.B. Steigerung des Bekanntheitsgrads, Informationen für neue Mitarbeiter). Im Einzelnen werden zudem die Bereiche Fußgänger- und Fahrrad-Förderung, Fahrgemeinschaftsförderung sowie ÖPNV-Förderung verstärkt forciert. Diese Maßnahmentypen wurden im Weiteren priorisiert.⁸⁵

Das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadt Saarbrücken kann als guter Anknüpfungspunkt für weitere Maßnahmen gewertet werden. So bietet das Job-Ticket städtischen Angestellten auf Jahreskarten des saarVV eine weitere Rabattierung von 15 %. Die Verwendung unter den städtischen Angestellten stieg seit Projektstart bis 2013 von 116 auf 350 Nutzer an. Diese Entwicklung stellt einen hohen Zuwachs dar. Gemessen an der Gesamtbeschäftigtenzahl (ca. 2.400 Personen) ist der Anteil an Nutzern noch steigerungsfähig.

⁸⁵ vgl. Website effizient mobil

Mitarbeiter des Zentralen Kommunalen Entsorgungsbetriebs (ZKE) nutzen für Dienstfahrten und Botengänge ein Elektroauto sowie zwei Pedelecs. Im Aufbau ist z. B. derzeit weiterhin ein Elektro-Dienstwagenstandort inkl. Fahrzeug im Rathausinnenhof und Pedelec-Boxen mit Lademöglichkeiten (vgl. auch Kapitel 17 „E-Mobilität und alternative Mobilitätsformen“).

Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen

Seit Juni 2010 existiert in Saarbrücken ein Netzwerk von Akteuren aus dem lokalen und regionalen Bereich zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Motivation dieser Akteure umfasst die kooperative Umsetzung von nachhaltigen und neuartigen Konzepten der Mobilität. Zu den Mitgliedern des Netzwerks zählen u.a. der ADFC, die Arbeits- und Handwerkskammer des Saarlands, die IHK Saarland, die Landeshauptstadt sowie das saarländische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr. Kontakte des Netzwerks bestehen mit Akteuren aus zahlreichen Bereichen. Der wesentliche Tätigkeitsbereich ist die Unterstützung saarländischer Betriebe bei der Umsetzung ihrer betrieblichen Mobilitätsansätze. Die Unterstützungsleistungen gehen dabei von den Netzwerkpartnern aus. Zurzeit ist das Netzwerk v.a. aufgrund von fehlender Finanzierung eher inaktiv. Die einzelnen Partner sind aber interessiert an der weiteren Zusammenarbeit und sehen diese als sinnvoll an. Deshalb fand aktuell (Ende 2014) ein gemeinsamer Termin statt, um die zukünftige Konzeption des Netzwerks zu besprechen. Eine Unterstützung bei der Finanzierung und eine politische Förderung des Netzwerks könnten diesem einen neuen Aufschwung geben.⁸⁶

Neben der Saarbrücker Stadtverwaltung betreiben noch einige andere ansässige Betriebe ein betriebliches Mobilitätsmanagement, wie die Versicherung CosmosDirekt und die Universität Saarbrücken. Diese beiden Akteure haben im Rahmen der Kampagne „Clever zur Arbeit - Umweltfreundliche Mobilität im saarländischen Berufsverkehr“ des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz des Saarlandes teilgenommen. Dabei wurde der Fokus v.a. auf nutzerorientierte Motivation und Informationsvermittlung gelegt und der Nutzen sowie die Vorteile des Umweltverbunds aufgezeigt.⁸⁷

Ein hervorzuhebendes Beispiel ist die Softwareentwicklungsfirma DiaLOGIKa GmbH in Dudweiler. Sie erhielt im April 2009 als erstes Unternehmen im Saarland das ADFC-Zerifikat „Fahrradfreundlicher Betrieb“. Bei der Zertifizierung spielen zahlreiche Bewertungsfaktoren eine Rolle wie z. B. Infrastruktur (Verfügbarkeit von Duschen, Abstellplätze) sowie Service (Jobticket, Reparaturmöglichkeiten, Leihräder) und die Vorbildfunktion und Motivation leitender Angestellter. Besonders die regelmäßige Wahl des Fahrrads für den Arbeitsweg (Radfahreranteil im Unternehmen von immerhin 10%) sowie die private Ausleihmöglichkeit des firmeneigenen Liegeradtandems sorgten für eine positive Bewertung des Unternehmens.⁸⁸

Im Rahmen des Luftreinhalteplans Saarbrücken ist die Förderung der Erstellung betrieblicher und behördlicher Mobilitätsmanagementkonzepte als Maßnahme festgehalten. Ziel ist die gesamtheitliche Reduzierung des MIV. Beabsichtigt ist mit Mobilitätsmanagementkonzepten den Betrieben

⁸⁶ vgl. Website Netzwerk Mobilität Saar

⁸⁷ vgl. Website BMM Trier (1)

⁸⁸ vgl. Website BMM Trier (2)

und Verwaltungseinrichtungen eine umweltgerechte und betriebswirtschaftlich tragfähige Organisation des Verkehrs zu ermöglichen. Auf Basis einer spezifischen Informationsstruktur sollen Arbeitnehmer eine umfassendere Nutzung von Verkehrsträgern im Umweltverbund (mit dem ÖPNV, per Fahrrad, zu Fuß) anstreben. Gleichzeitig soll der MIV-Anteil der Unternehmen und Behörden in individuellem Rahmen reduziert werden.

Die Saarbrücker Unternehmen erhalten Unterstützung durch das Land Saarland. Das Aufstellen eines verpflichtenden Konzepts oder Umweltmanagementsystems ermöglicht den Unternehmen die Teilhabe am „Umweltpakt Saar“ (freiwillige Unternehmensleistungen im Umweltschutz), als einem Zusammenschluss von Land und Wirtschaft. Als Gegenleistung können die teilnehmenden Unternehmen mit dem Umweltpakt-Logo werben und können so ihr Engagement nach außen dokumentieren.

Herausforderungen sind beim betrieblichen Mobilitätsmanagement kostenlose Stellplätze für Beschäftigte. Besonders bei Standorten außerhalb der Innenstadt, wo ausreichend Flächen für Gewerbebetriebe zu Verfügung stehen und eine ÖPNV-Anbindung weniger attraktiv sein kann, stehen meist ausreichend kostenlose Stellplätze für die Beschäftigten zur Verfügung. Ein Ansatzpunkt kann hier eine Stellplatzsatzung sein, mit der unter bestimmten Bedingungen die Anzahl an Stellplätzen einschränkt wird. Ausschlaggebend ist die Qualität alternativer Angebote im Umweltverbund wie die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Infrastruktur vor allem für Radfahrer wie überdachte und gesicherte Abstellanlagen und Umkleide-/Duschkmöglichkeiten. Die Stadt Saarbrücken berücksichtigt bei Neuvorhaben und den erforderlichen Stellplatznachweisen von Betrieben das Vorhandensein von Mobilitätskonzepten (z. B. Anbieten von Job-Tickets). Seitens der Stadt Saarbrücken wird zusätzlich eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung geplant, welche das Ziel den Umweltverbund zu stärken weiter betonen wird.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Neben dem betrieblichen Mobilitätsmanagement stellt das schulische Mobilitätsmanagement einen weiteren Ansatz dar. Schulisches Mobilitätsmanagement setzt auf Maßnahmen, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern sollen. Es sollen attraktive Alternativen zu Elterntaxi, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt von der Schule, aufgezeigt werden. Mit dem Umfang an Elterntaxi entstehen Konflikte in der An- und Abfahrt, da es zu einer sprunghaften Zunahme des Straßenverkehrs vor Schulen kommt und Parkplätze fehlen. Hierdurch werden wiederum Alternativen eingeschränkt, indem Haltestellen von Bussen nicht sicher angefahren werden können. Zusammen mit dicht beparkten Straßenrändern entstehen gefährliche Verkehrssituationen (z.B. Querung der Straße zwischen dichtparkenden Fahrzeugen). Schulisches Mobilitätsmanagement muss zusätzlich auf Lehrer als Vorbild eingehen und die sichere Teilnahme am Straßenverkehr im Unterreicht thematisieren. Auch für Alternativen zu Elterntaxi sind die beim betrieblichen Mobilitätsmanagement aufgeführt Aspekte zu berücksichtigen: z.B. Art und Umfang der ÖPNV-Anbindung und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Neben der infrastrukturellen Sicherung der Schulwege kommt der Überzeugungs- und Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle zu. Eine Schnittstelle stellen in diesem Zusammenhang beispielsweise Schulwegpläne dar. Sie zeigen zum einen auf, welche Wege für die Kinder die sichersten und möglichst direktesten Wege zur Schule sind. Zum anderen leisten sie auch eine Überzeugungsarbeit in Bezug auf die Eltern, dass Kinder möglichst selbstständig per Rad, zu Fuß oder auch mit dem ÖPNV zur Schule gelangen, denn Schulwege sind wichtige Erfahrungs- und Lernorte der Stadt.

Die Schulwegsicherung bspw. mit Schulwegplänen ist in Saarbrücken bisher kein generelles strategisches, sondern nur ein ansatzweises Programm, das eher auf Eigeninitiative der Schulen selbst durchgeführt wird. Schulwegsicherungspläne sind jedoch nur teilweise vorhanden. Durch die fehlende gesetzliche Verpflichtung, derartige Pläne zu entwickeln, und der Zuständigkeit der Schulen selbst, liegt die Koordinierung und Durchführung bisher nicht in den Händen der Stadt. Bei Initiative und Interessensbekundung einer Schule steht das Amt für Kinder und Bildung sowie das Ordnungsamt in Saarbrücken querschnittsorientiert bei der Erstellung von Schulwegplänen den Schulen zur Seite. Der Anstoß sowie die Erarbeitung selbst liegen allerdings aktuell bei der Schulleitung der jeweiligen Grundschule sowie den Eltern selbst, sodass auch aufgrund von geringem Deputat und daher eingeschränkter zeitlicher Ressourcen das Thema Schulwegsicherung oft nicht aktiv vorangetrieben wird. Engagiert haben sich diesbezüglich z. B. schon die Grundschulen Dellengarten, die Ganztagsgrundschule Rastpfuhl, die Max-Ophüls-Schule und die Schule Hohe Wacht sowie die Grundschulen Wiedheck und Folsterhöhe. Aktuell unterstützen die städtischen Ämter die Grundschule Gersweiler bei der Erstellung entsprechender Pläne.

Bezüglich der Wahl neuer Kita-Standorte wird allerdings bereits darauf geachtet, dass diese v.a. in räumlicher Nähe zu bereits existierenden Schul- und Bildungseinrichtungen eröffnet werden, um effizientere Strukturen und Synergieeffekte zu erzielen. Diese Handhabung ist bereits ein möglicher Umgang mit dem Thema, allerdings wird schulisches Mobilitätsmanagement noch nicht strategisch und ganzheitlich in intensiverer Art, wie z. B. in Form eines Programms, vorangetrieben.

Weitere derzeitige Ansätze für Mobilitätsmanagement

Doch nicht nur im schulischen Mobilitätsmanagement bestehen Anknüpfungspunkte und Chancen, sondern auch im Mobilitätsmanagement weiterer Personengruppen, wie z. B. Senioren. Hier ist ein bereits in Saarbrücken vorhandener Ansatz das Projekt *MOBIA Saar – Mobilität bis ins Alter*. Das vom BMBF geförderte Forschungsprojekt zielt auf die Förderung der Mobilität von Seniorinnen und Senioren. Das Projekt führt bewährte technische Komponenten, Dienstleistungen und Managementmodelle zu einem Gesamtkonzept zusammen und beabsichtigt den Abbau von Nutzungshemmnissen des ÖPNV bei älteren Personen. Langfristig soll die Projektidee wirtschaftlich entwickelt werden und zu Akzeptanz- und Einnahmesteigerungen im ÖPNV sowie zur Schaffung neuer Beschäftigungsperspektiven beitragen.

Dass auch Neubürger eine Zielgruppe von Mobilitätsmanagement sein können, zeigt der Neubürgerservice des Rathauses Saarbrückens, das alle Neubürger mit einer Informationsmappe zum Leben in Saarbrücken begrüßt. Darin sind neben allgemein praktischen Informationen und An-

sprechpartnern unterschiedlicher Institutionen und Behörden auch Informationsmaterialien zu den öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten (z. B. Liniennetzplan der Verkehrsbetriebe sowie Tipps zum Kauf eines ÖPNV-Tickets und zur Nutzung von Bus und Stadtbahn). Weiterhin erhalten Neubürger im Zuge dessen auch die Möglichkeit, sich für ein Schnupper-Abo bei der Saarbahn anzumelden. Auf der Internetpräsenz der Landeshauptstadt können zudem kostenlos Informationen heruntergeladen oder postalisch angefordert werden. Unter einer strategischen Zielsetzung könnte das Neubürgermarketing gezielter eingesetzt werden. Viele Großstädte haben damit gute Erfahrungen gemacht (z. B. München).

16.1 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

In der öffentlichen Beteiligung war die Ausweitung von Job-Tickets ein wichtiges Thema. Hierfür sind aber auch Maßnahmen im Busangebot erforderlich, gerade um Potenziale in Betrieben mit Schichtarbeitszeiten nutzen zu können. Job-Tickets sollten zudem allen Beschäftigten in der Stadt Saarbrücken offen stehen. Eine Kopplung des zusätzlichen Rabatts in Abhängigkeit der Anzahl bestellter Job-Tickets durch ein Unternehmen war nachvollziehbar. Trotzdem sollte auch kleinen Unternehmen mit wenigen Mitarbeitern die Möglichkeit gegeben werden, Job-Ticket für die Angestellten in Anspruch nehmen zu können.

Zweiter wichtiger Punkt in diesem Themenfeld ist die bessere Einbindung des Fahrrads in das Berufsleben. Es fehle bei vielen Unternehmen immer noch die Einsicht zusätzliche Angebote für Radfahrer bereit zu stellen, damit sich eine Anfahrt mit dem Fahrrad auch lohnt. Hierzu gehören vor allem zwei Maßnahmen: sichere Abstellmöglichkeiten sowie ein Umkleidebereich. Aus Sicht der Besucher muss hier auch die Stadt Saarbrücken die Initiative ergreifen. Die Verfügbarkeit eines Fahrrads und radfahrerfreundlichen Angeboten bei den Unternehmen sind nicht zielführend, wenn Radwege fehlen und die Instandhaltung unzureichend ist. Dass die Topographie der Stadt Saarbrücken grundsätzlich gegen die Fahrradnutzung im Berufs- und Ausbildungsverkehr spricht, wurden von den Teilnehmern nicht gesehen.

16.2 Zusammenfassende Bewertung

Wie die Analysen zum Thema zeigen, bestehen in Saarbrücken zu Mobilitätsmanagement aktuell schon unterschiedliche Anknüpfungspunkte, insbesondere in den Bereichen betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement. Auch wenn die Aktivitäten noch sehr punktuell sind und weiteres Qualifizierungspotenzial bieten, können sie richtungweisend für weitere Maßnahmen sein. Viele Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements knüpfen unmittelbar an andere Maßnahmenfelder an, wie z. B. die Förderung des Fuß- und Radverkehrs oder der E-Mobilität. Handlungsansätze und -bedarfe können dabei mit wichtigen Akteuren wie z. B. dem Netzwerk Mobilität Saar im weiteren Prozess der VEP-Erarbeitung ermittelt werden.

Tabelle 37: zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Thema Mobilitätsmanagement

Stärken	Schwächen
+ Anknüpfungspunkte für kommunales Mobilitätsmanagement vorhanden...	- ...aber weiterer Anschub in strategischer Umsetzung und Weiterqualifizierung nötig
+ Grundschulen werden bei der Erstellung von Schulwegesicherungsplänen unterstützt...	- ... aber keine verstärkte Initiierung oder strategische Konzeptionierung des Themenfeldes seitens der städtischen Verwaltung
+ Neubürger und Senioren werden über Informationen, Schnuppertickets und Dienstleistungen (Mobia) als Zielgruppe erkannt	- Mobilitätsmanagement sollte als schwer vermittelbares Thema noch versierter und engagierter kommuniziert und im Angebot weiter qualifiziert werden
+ Vereinzelte Unternehmen engagieren sich im Bereich Mobilitätsmanagement...	- ...die Aufgaben und Unterstützungsmöglichkeiten seitens der Stadt sollten bei privaten und wirtschaftlichen Projektinitiativen weiter geprüft und strategisch implementiert werden
	- nicht aktives Netzwerk Mobilität Saar als übergeordnete potenzielle Projektunterstützung und Interessensvertretung vor Ort

17 Analysen zur E-Mobilität und zu neuen Mobilitätsformen

Fahrzeuge mit Elektroantrieb können – richtig eingesetzt – Potenziale zur Senkung des Verbrauchs fossiler Energieträger und damit zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen bieten. Neben der E-Mobilität soll auch der Einsatz von neuen Mobilitätsformen, v.a. CarSharing behandelt werden.

17.1 Aktuelle Aktivitäten und Tendenzen der Elektromobilität

Das Thema Elektromobilität (kurz: E-Mobilität) gewinnt seit Jahren eine immer höhere Aufmerksamkeit, in der Hoffnung, sie könne ein wichtiger Baustein einer stadtverträglichen und klimage-rechten Verkehrspolitik auf dem Weg in eine postfossile Mobilität werden. Sie ermöglicht beim Einsatz von Ökostrom eine CO₂-arme Fortbewegung und unterstützt die Abkehr von fossilen Brennstoffen, sofern in der Gesamtenergiebilanz (z. B. unter Berücksichtigung im Produktionspro-zess der Fahrzeuge) keine zusätzlichen negativen Effekte auftreten. Ein weiterer Vorteil liegt in der deutlichen Reduzierung der Vor-Ort-Emissionen⁸⁹ von Luftschadstoffen.

Gleichzeitig bietet die Förderung von E-Mobilität nicht nur Chancen, sondern auch Herausforde-rungen. Deshalb muss eine effiziente Förderung der Elektromobilität gut geplant und durchdacht sein. Infrastrukturelle Maßnahmen wie Ladestationen und Ladeplätze benötigen Platz und größe-re Investitionen. Zudem scheinen die Effekte solcher Angebotsplanungen noch nicht abschließend bewertbar zu sein, da die Nachfrage nach Angeboten aus dem Elektromobilitätsbereich in vielen Städten bisher eher gering ist. Im „Regierungsprogramm Elektromobilität“ sowie im „nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ legt die deutsche Politik als Ziel fest, dass bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million sowie bis 2030 mindestens sechs Millionen Elektroautos auf den deut-schen Straßen unterwegs sein sollen⁹⁰. Die derzeitige Entwicklung lässt einen derartigen Anstieg der Fahrzeugflotte noch nicht erkennen, so dass dieses gesetzte Ziel immer unrealistischer scheint. Auch in Saarbrücken ist der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge gering: Nur 59 von 10.000 angemeldeten Fahrzeugen werden rein elektrisch oder hybrid betrieben (443 Hybridfahr-zeuge, 93 Elektrofahrzeuge).

Aktuell werden allerdings auch die Bedingungen für die Kommunen in Bezug auf die Förderung von Elektroautos verändert, z. B. in Form des jüngst beschlossenen Entwurfs zum Elektromobili-tätsgesetz (EmoG). Wesentliche Regelungsinhalte betreffen z. B. die Privilegierung von E-Fahrzeugen beispielsweise in Bezug auf die Aufhebung von Zufahrtsverboten (aus Luft- oder Lärmschutzgründen), die Nutzung von Busspuren (sofern dadurch der Busverkehr nicht behindert wird und die zuständige Straßenverkehrsbehörde dies in ihrem Ermessen entscheidet) oder in der Reservierung und kostenlosen Nutzung von Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur. Dabei ist das Ge-setz allerdings so ausgelegt, dass jede Kommune passgenau selbst entscheidet, wie durch die

⁸⁹ d.h. ohne Berücksichtigung vorgelagerter Emissionen für Gewinnung, Transport und Umwandlung der Ener-gieträger, hier speziell: Luftschadstoffe im Straßenraum und straßennahem Stadtgebiet

⁹⁰ vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie 2011: 5, 10

neuen Möglichkeiten Potenziale gefördert oder Probleme verhindert werden können und welche neuen Spielräume konkret genutzt oder nicht genutzt werden.⁹¹

In diesem Kapitel wird der aktuelle Stand dieses Themas in der Landeshauptstadt Saarbrücken dargelegt. Der Ansatz der Elektromobilität wird dabei nicht nur auf den Kfz-Bereich begrenzt, sondern auch in Bezug auf elektromobile Antriebe im Bereich des ÖPNV und des Radverkehrs. Nach diesen Beispielen wird abschließend beleuchtet, ob die bisherigen Beispiele vor dem Hintergrund der Fördertrends und -rahmenbedingungen bereits eine vielversprechende Förderstrategie vorweisen.

Leitstelle Elektromobilität Saarland

Eine Einrichtung, die auf Basis des Engagements des Landes zum Thema Elektromobilität entstanden ist, ist die Leitstelle Elektromobilität für das Saarland. Diese wurde im März 2013 vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr am Institut für ZukunftsEnergieSysteme (IZES gGmbH) eingerichtet. Die Leitstelle übernimmt seither die Aufgabe, den Wirtschafts- und Forschungseinrichtungen das Thema Elektromobilität näher zu bringen sowie Projekte zur Erforschung der Elektromobilität zu begleiten.

Des Weiteren ist die Leitstelle Elektromobilität für folgende Aufgaben zuständig:

- „Koordination aller Aktivitäten bzgl. des Themas Elektromobilität im Saarland und der Region
- Interessensabstimmung von Partnern aus Wirtschaft, Industrie und Forschung
- Kontakt zu den Bundesfördermittelgebern
- Projektworkshops, Partnermeetings
- Fach- und Informationsveranstaltungen
- Fachpublikationen, Veröffentlichungen
- Modellregion übergreifende Plattformarbeit mit dem Bund
- Marktbeobachtung, Kommunikation der technischen Erkenntnisse“⁹²

e-Mobil Saar

Ein erst vor wenigen Monaten beendetes Vorhaben zur Förderung der Elektromobilität im Saarland war das Forschungsprojekt „e-Mobil Saar“. Dieses Projekt wurde durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr initiiert und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert. Hauptidee dieses Vorhabens war es, Carsharing-Fahrzeuge mit Elektroantrieb an Mobilitätspunkten des saarländischen Verkehrsverbunds (saarVV) zu stationieren, um bisherige Mobilitätsangebote flexibel und nachhaltig zu ergänzen.

Nachdem auf Grundlage einer Raumstudie ein Standortkonzept für eine saarlandweite Elektromobilitätsinfrastruktur entstanden war, wurden in zwei Ausbaustufen zuerst zehn, im weiteren Projektverlauf 24 weitere Ladestationen saarlandweit in Betrieb genommen. Sieben der insge-

⁹¹ vgl. Website Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2014

⁹² Website IZES gGmbH

samt 34 Ladestationen befinden sich auf dem Stadtgebiet von Saarbrücken. An jeder Ladestation sind zwei Stellplätze vorhanden. Mit Ausnahme der Ladestation in Brebach ist jeweils einer der Stellplätze für e-Mobil-Saar-Kunden reserviert; der andere Stellplatz kann kostenlos von Privatpersonen genutzt werden.

Abbildung 264: verortete „e-Mobil Saar“-Ladestationen in Saarbrücken und Beispiel einer Station (am Bahnhof Brebach)



Ab März 2013 fand eine Erprobungsphase des Mobilitätssystems statt, das im Frühjahr 2014 in den Kundenbetrieb überführt wurde. Von diesem Zeitpunkt an wurde es den Nutzern ermöglicht, das integrierte Fahrangebot über eine Smartphone-App, eine Hotline oder per Internet abzurufen und zu buchen. Anmeldung und Autonutzung wurden über Flinkster (DB) oder über den saarVV abgewickelt. Die saarVV-Jahreskarte und -Mobilitätskarte dienen zudem als Zugangsschlüssel zum Elektroauto.⁹³

Ergebnis dieses Forschungsprojekts war, dass das Saarland aufgrund der Vernetzung des ÖPNV mit dem E-Carsharing-Anbieter Flinkster die bundesweit zweitgrößte e-Flinkster-Flotte (nach Berlin) besaß. Zudem war es das erste Flächenbundesland mit einem landesweiten und ökostrombasierten E-Carsharing-System. Die Ladeinfrastruktur konnte sowohl für die Carsharing-Fahrzeuge, als auch für Privatbesitzer von Elektrofahrzeugen kostenfrei genutzt werden.

Ursprünglich war nach Ablauf der Projektzeit geplant, das Projekt außerhalb der Förderung mit den bisherigen Projektträgern weiterzuführen und Infrastrukturen sowie Fahrzeuge aufrecht zu erhalten. Allerdings blieben die Nutzerzahlen insbesondere an den Standorten außerhalb Saarbrückens sehr gering. Gründe für die geringe Nutzung können vielfältig sein, beginnend beim Marketing, also einer zurückhaltenden oder unpassenden Marketingstrategie für das Angebot bis hin zu fehlender Notwendigkeit bzw. mangelndem Interesse seitens der Bevölkerung. Durch die Möglichkeit, die Fahrzeuge nur an einer festen Anzahl von Ladestationen abzuholen und abzugeben, mangelt es dem Angebot für viele potenzielle Nutzer möglicherweise an Flexibilität. Als Konsequenz wird das Angebot aus der Fläche zurückgezogen und zukünftig auf Standorte innerhalb Saarbrückens konzentriert.⁹⁴

⁹³ vgl. Website e-Mobil Saar, Website saarVV

⁹⁴ vgl. Website Saarbrücker Zeitung

GIU-Ladeinfrastruktur

Auf den Saarterrassen wurde von der Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung (GIU) eine Solartankstelle eröffnet. Dort wird Arbeitgebern und Arbeitnehmern der dort ansässigen Unternehmen die Möglichkeit gegeben, elektronisch betriebene Autos, Krafträder oder Pedelecs während ihrer Arbeitszeit aufzuladen. Nicht benötigte Energie der auf dem Dach angebrachten Photovoltaik-Anlage wird in das Saarbrücker Stromnetz eingespeist.⁹⁵

Ein weiterer Standort von GIU-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie Pedelecs wurde Mitte Mai 2014 im citynahen Quartier Eurobahnhof eröffnet. Neben den neu entstandenen 455 überdachten Stellplätzen (ca. die Hälfte für Unternehmen reserviert) stehen auch sechs Elektroauto-Stellplätze mit kostenloser Lademöglichkeit zur Verfügung. Neben dem Parkhaus sind zudem mehrere Ladeplätze für Elektrofahrräder entstanden, an denen der Akku gegen eine geringe Gebühr geladen werden kann (s. Abbildung 81).⁹⁶ Durch die kurze Entfernung zur Fußgängerzone Saarbrückens stellt dieses neu entstandene Parkhaus ein attraktives Stellplatzangebot dar.

Abbildung 265: GIU-Ladestellplätze für E-Fahrräder am Parkhaus an der Europaallee



Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung

Neben dem großen, BMVBS-geförderten Projekt e-Mobil Saar findet sich das Thema Elektromobilität auch außerhalb dieses Rahmens in Saarbrücken wieder, wenn auch in bisher geringem Maße. Ein Beispiel für die Förderungsmöglichkeit von E-Mobilität ist die Nutzung von elektrisch betriebenen Dienstfahrzeugen wie Elektroautos oder Pedelecs (Elektrofahrräder) innerhalb der Stadtverwaltung.

Die Stadt Saarbrücken nutzt bereits ein Elektroauto in einem der kommunalen Eigenbetriebe. Am 20. April 2014 wurde dieses erste Elektroauto der Stadtverwaltung eingeweiht, das seither von den Mitarbeitern des Zentralen Kommunalen Entsorgungsbetriebs (ZKE) für Dienstfahrten und Botengänge genutzt wird. Der ZKE besitzt seit 2011 auch Elektrofahrräder, die aus einer Beitragsrückerstattung der Berufsgenossenschaft für nicht in Anspruch genommene Leistungen finanziert

⁹⁵ vgl. Website Saarterrassen

⁹⁶ vgl. Cityjournal 2014: 3

wurden. In anderen Abteilungen und Ämtern der Stadt werden Elektrofahräder bisher noch nicht als Dienstfahrzeuge benutzt. Für die Stadtverwaltung selbst wird es im Rathausinnenhof zukünftig ein eigenes Elektroauto für Dienstfahrten geben. Zudem stehen dort den städtischen Bediensteten Elektrofahräder zu Dienstzwecken zu Verfügung. Die Inbetriebnahme ist im Frühjahr 2015 erfolgt. Die Ladestationen für Elektrofahräder werden gleichzeitig auch der Allgemeinheit zum Aufladen von privaten Pedelecs zur Verfügung gestellt. Positive Erfahrung vorausgesetzt, bestehen in diesem Feld weitere Potenziale zur Förderung der Elektromobilität.

Veranstaltungen

Im weiteren Sinne wird die Elektromobilität in Saarbrücken über weiche Maßnahmen wie einzelne Veranstaltungen gefördert. Diese finden in eher unregelmäßigen Abständen und mit unterschiedlichen Initiatoren statt.

Dabei sind z. B. die vom ADFC Saar organisierten Radtouren zu nennen. In diesem Rahmen werden häufig auch Pedelec-Radrouten durchgeführt, wie z. B. die mit dem VCD organisierte Pedelec-Tour von Saarbrücken zum Bergwerksmuseum Carreau Wendel (vgl. Website Mein Saarland online).

Des Weiteren veranstaltet der ADFC im Rahmen seiner eigenen Radfahrschule „ProVelo“ Pedelec-Kurse in der Region. In diesen zweistündigen Veranstaltungen lernen Anfänger den Umgang mit dem Pedelec.⁹⁷

Neben diesen mehrfach stattfindenden Veranstaltungsformaten fanden auch vereinzelte Termine zum Thema Elektromobilität in Saarbrücken statt. So feierte z. B. die deutschlandweite Roadshow Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 15. April 2014 in Saarbrücken ihren Auftakt, bei der die Besucher E-Autos austesten konnten. Dabei wurde der Stadt Saarbrücken ein „Starterset“ Elektromobilität mit Handlungsempfehlungen zur Förderung der E-Mobilität überreicht. Darin enthalten sind Handlungsempfehlungen zum Aufbau bzw. zur Förderung von Elektromobilität. Eingeflossen sind Erfahrungen, die gemeinsam mit Projektpartnern (wie Energieversorgungsunternehmen, Betrieben, Kommunen, wissenschaftlichen Einrichtungen, Verkehrsbetrieben, Automobilherstellern, etc.) in den letzten Jahren in den Modellregionen „Elektromobilität“ des BMVI gesammelt wurden.⁹⁸

Ebenso wurde in öffentlichen Veranstaltungen im Rahmen der Ringvorlesung „Mensch und Technik“ des VDE (Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.) an der Handwerkskammer des Saarlandes das Thema Elektromobilität behandelt. Organisiert wurde diese 2013 angebotene Veranstaltungsreihe in Kooperation mit der IHK Saarland, der Hochschule für Technik und Wirtschaft Saarbrücken, der Universität des Saarlandes sowie dem Bezirksverein Saar des VDE.⁹⁹ Der VDE stellte im gleichen Jahr zudem Pedelecs, E-Autos, Segways und weitere elektro-mobilen Fahrzeuge in den Vordergrund seiner Sommerfestaktivitäten¹⁰⁰.

⁹⁷ vgl. Website Radfahrlehrer ProVelo

⁹⁸ vgl. Website NOW GmbH

⁹⁹ vgl. Website VDE

¹⁰⁰ vgl. Website emobilserver

Ansonsten werden in Bezug auf Pedelecs und deren Leihmöglichkeiten Informationen auf der Internetpräsenz der Stadt Saarbrücken gegeben, u. a. welche Fahrradhändler vor Ort Pedelecs verleihen. Insgesamt sind das Veranstaltungsangebot und die dazugehörigen Informationen nur verstreut vorzufinden. Durch die Vielzahl an unterschiedlichen Organisatoren von Veranstaltungsformaten ist erkennbar, dass prinzipielles Interesse am Thema bei mehreren lokalen Akteuren vorhanden ist. Dieses Potenzial kann für eine weitere gezielte Positionierung des Themas E-Mobilität (z. B. auch Pedelecs im Tourismusbereich/Ladestationen am SaarRadweg) genutzt werden.

E-Mobilität im ÖPNV

Die Saarbahn als vollständiger Neubau eines Straßenbahnsystems ist das größte Elektromobilitätsprojekt der Landeshauptstadt Saarbrücken, welches in den letzten Jahren realisiert wurde. Dabei kommen Zweisystemzüge zum Einsatz, die sowohl auf dem Straßenbahnnetz (750V) als auch auf dem deutschen Eisenbahnnetz (15kV) eingesetzt werden können. Unter diesen Startvoraussetzungen kann der ÖPNV in Saarbrücken im Hinblick auf ein möglicherweise immer stärker auf Elektromobilität ausgerichtetes Verkehrssystem der Zukunft einen entscheidenden Beitrag leisten.

Zukünftig werden neue Züge der SNCF auf französischer Seite eingesetzt. Diese werden in Forbach enden, da sie keine Kompatibilität mit dem deutschen Netz vorweisen. Falls in Zukunft eine Erweiterung des Saarbahnnetzes in Richtung Forbach angestrebt werden sollte, müssten – je nach Variante – ggf. Dreisystemzüge eingesetzt werden, die das französische Eisenbahnnetz befahren können.

Als weiteres Elektromobilitätsangebot ist auch der Eisenbahn-Regionalverkehr der DB zu nennen, der auf einem fast vollständig elektrifizierten, landesweiten Netz erfolgt.

Elektrische Antriebe werden in den Bussen des Nahverkehrs bisher noch nicht eingesetzt. In der Vergangenheit gab es eine Busflotte, welche fast ausschließlich aus Gasturbinenbussen bestand. Diese Technik hat sich auf Dauer allerdings nicht durchgesetzt, sodass der aktuelle Busbestand fast nur noch aus Dieselfahrzeugen besteht.

Im weiteren Sinne wird das Thema Elektromobilität im Themenfeld ÖPNV lediglich durch eine Berücksichtigung der e-Mobil Saar-Stationen an ÖPNV-Umsteigepunkten, wie z. B. am Bahnhof Brebach aufgegriffen.

Exkurs: E-Mobilität im Lkw-Verkehr

Eine starke Belastung für das Verkehrssystem sowie für die Umwelt sind neben dem Pkw-Verkehr auch Schwerlastverkehre, z. B. in Form von Lkw im Zuliefer- und Fernverkehr sowie (Fern-)Busse (s. z. B. Ergebnisse des verkehrsbezogenen CO₂-Ausstoßes in Kapitel „Umweltauswirkungen des Verkehrs“). Dementsprechend hoch sind die Potenziale für alternative Antriebsstoffe für diesen Verkehrssektor. Darauf aufbauend wachsen die Forderungen, die Möglichkeiten und Chancen der

E-Mobilität für den Fern- und Schwerlastverkehr zu entdecken und einen Umstieg auf strombasierte und andere alternative Antriebstechniken zu fördern.

In der Diskussion um alternative Antriebsstoffe im Fernverkehr existieren vielfältige Chancen und Risiken: Im Gegensatz zu Diesel ist Strom ein deutlich preisgünstigerer Treibstoff, weshalb auch Tankstopps in Hochpreisländern wie Deutschland möglich werden würden.

Auch die Verwendung von Methanol statt Diesel hätte im Lkw-Verkehr durchaus Vorteile. Dies ist in den USA bereits üblich, ebenso wie die Benutzung von flüssigem Methan. Da Methan und Methanol aus Luft und Strom hergestellt werden kann, sind diese Antriebsmöglichkeiten eng mit dem Thema E-Mobilität verbunden.

Ein Problem beim Einsatz von Methan und Methanol ist allerdings die schlechte Zwischenspeicherungsfähigkeit und dadurch bedingte Wirkungsgradverluste. Dieser Nachteil kann allerdings weitestgehend durch Akkumulatoren zur Rückgewinnung von Bremsenergie kompensiert werden.

Weitere generell problematische Aspekte sind der Platzbedarf und das Gewicht der Akkus, die allerdings durch die Gewichtsersparnis von rund 1000 kg bei einer Antriebsumstellung (durch wegfallende Elemente wie Getriebe, Abgasreinigung, Harnstofftank, Einspritzsystem, Auspuff und Kühlung) abgemildert werden können.

17.2 Carsharing

Mit Carsharing existiert eine Mobilitätsdienstleistung, die sich an einem umweltfreundlichen Umgang mit dem Pkw ausrichtet und das Nutzen statt das Besitzen in den Vordergrund stellt. Das zeigen die jährlich hohen Zuwachsraten an Neunutzern sowie das Interesse von Seiten der Automobilhersteller (z. B. Car2GO: Daimler, Drive Now: BMW, etc.) in den Markt einzusteigen. Ein wesentlicher Vorteil des Carsharings liegt in der Entlastung des öffentlichen Straßenraums von parkenden Kfz und der damit verbundenen Einhaltung bzw. Förderung der Nahmobilitätsqualität eines eng bebauten Quartiers.

Cambio ist ein bekannter bundesweiter Anbieter, der auch in Saarbrücken vertreten ist. Mit 17 Autos an sechs Stationen wird in Saarbrücken nach Bonn das kleinste Angebot bereitgestellt (siehe Tabelle 38).

Das Verhältnis von durchschnittlich 49 Kunden je angebotenem Auto liegt im Vergleich zu den anderen Städten relativ hoch. Die Stationen liegen allesamt sehr zentral in St. Johann sowie Alt-Saarbrücken. In diesen innerstädtischen Lagen wohnen zahlreiche Studierende, die eine Zielgruppe für derartige Angebote darstellen und ebenso durch Studierendenpreise einen zusätzlichen Nutzungsanreiz erhalten. Neben Cambio bestehen ergänzend zu den e-Mobil-Saar-Stationen einzelne Standorte von flinkster (Angebot der Deutschen Bahn). Zudem findet in Saarbrücken Carsharing auch auf privat organisierter Ebene statt, z. B. über Tamyca – einer Plattform, auf der Personen ihr privates Auto zum Verleihen anbieten.

Tabelle 38: Städtestatistik Cambio (Stand: November 2014)

Stadt	Kunden	Autos	Stationen	Kunden/ Auto
Aachen	5.742	105	39	55
Berlin	2.192	56	21	39
Bielefeld	3.194	86	30	37
Bonn	445	15	6	30
Bremen	9.870	199	54	50
Hamburg	5.696	145	50	39
Köln	13.809	366	67	38
Oldenburg	1.123	28	12	40
Saarbrücken	827	17	6	49
Wuppertal	1.185	32	17	37
Brüssel	10.296	313	103	33
Flandern	7.647	300	149	25
Wallonie	1.598	73	39	22
Gesamt	63.624	1.735	593	37

Quelle: Website Cambio

Ausgehend von den Gebietscharakteristika der gut erschlossenen Carsharing-Quartiere (hohe Einwohnerdichte, junge, urbane Bewohnerschaft) zeigen bisher nicht erschlossene Gebiete Potenziale für Carsharing-Stationen auf, besonders in den Stadtteilzentren, in denen die Pkw-Besitzquote im Vergleich zum restlichen Stadtgebiet geringer ist (z. B. Malstatt (72%), Burbach (76%), Eschberg (81%) und Dudweiler (83%)).

17.3 Rückmeldungen aus der öffentlichen Beteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zeigte zum Thema der E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen zum einen, dass ein Ausbaupotenzial für Saarbrücken vorhanden ist. So wurden zu wenige Ladeinfrastrukturen sowie zu wenige Carsharing-Stationen angemerkt. Darüber hinaus wurde angeregt, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln über Mobilitätsstationen zu verbessern. Entsprechende Mobilitätsangebote sollten zudem zielgruppenfokussiert in Bezug auf junge Menschen, Familien oder Senioren sein.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zeigte zum anderen, dass Marketing- und Informationsmaßnahmen im Bereich der E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen noch nicht ausreichen. Mehrfach stellte sich heraus, dass die Bürgerinnen und Bürger wenige oder keine Kenntnisse über entsprechende Mobilitätsangebote in Saarbrücken hatten.

17.4 Zusammenfassende Bewertung

Wie die Darstellungen zum Thema Elektromobilität zeigen, gibt es zwar erste Ansätze, jedoch keine Gesamtstrategie zur Elektromobilität in der Stadt Saarbrücken. Die möglichen Chancen, die diese Antriebsart für eine stadtverträgliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse bietet, sind zunächst konkret für Saarbrücken zu klären, um daraufhin dann die städtische Rolle in der Abgrenzung zu anderen Akteuren wie Bund oder Ländern zu definieren. Aus dieser Rollendefinition könnten sich Aufgaben bei der Förderung der Elektromobilität ergeben. In jedem Falle ist ein verkehrsmittelübergreifender, ganzheitlicher Ansatz zu wählen.

Die bisherigen Beispiele in Saarbrücken zeigen in manchen Bereichen mögliche Ansatzpunkte sowie Potenziale für eine weitere, intensivere Förderung, so z. B. die Saarbahn als bisher größtes elektromobiles Projekt der Stadt. Chancen stellen die Netzerweiterung sowie die weitere Förderung intermodaler Schnittpunkte mit elektronisch betriebenen Mobilitätsangeboten dar. Die möglichen Effekte sollten im Rahmen von Modellberechnungen eruiert werden.

Eher zurückhaltend wird in Saarbrücken die Förderung im Bereich Elektrofahrräder betrieben. Aufgrund der Entwicklungen des Markts und der anwachsenden Bekanntheit und Verbreitung von Elektrofahrrädern wird hier für die Mobilität in Saarbrücken ein großes Potenzial gesehen. Insbesondere aufgrund ihrer topografisch bewegten Ausgangssituation sind die Potenziale für Saarbrücken hoch, eine entsprechende Steigerungsrate zu erreichen - auch vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Haushaltsbefragung (geringe Fahrradbesitzquote). Diesbezüglich wird es eine wichtige Aufgabe im konzeptionellen Teil des VEP sein, effiziente Fördermöglichkeiten zu finden, um die Rolle von Pedelecs und E-Bikes im Saarbrücker Stadtverkehr weiter auszubauen.

Im Bereich elektrobetriebener Autos stellt das Projekt e-Mobil Saar ein Vorhaben mit Leuchtturmfunktion dar, das sich in den letzten Jahren ständig im Ausbau und somit in einer Verbesserung des Angebotes befand. Die Kopplung mit bestehenden Angeboten des ÖPNV über mehrere Buchungs- und Informationswege kann als positives Beispiel einer Verknüpfung zwischen ÖPNV und elektromobiler Carsharing-Angebote dienen. Die Ladeangebote von e-Mobil Saar liefern in der Gesamtheit einen Beitrag zur besseren Wahrnehmung des Themas sowie zu einer flächigeren Abdeckung an Ladeinfrastruktur innerhalb des Stadtgebiets. Eine Chance in diesem Zusammenhang würden Angebotserweiterungen des E-Carsharingkonzepts um weitere Aspekte, wie z. B. im Bereich E-Fahrräder, darstellen. Auch wenn der große Erfolg des Projektes im Großteil des Saarlands ausblieb, wurde das Angebot zumindest im Stadtbereich Saarbrückens genutzt¹⁰¹. Zudem kann die Ladeinfrastruktur meist auch für Elektroautos von Privatbesitzern genutzt werden. Es bleibt abzuwarten, ob sich das Angebot auf stadtweiter Ebene durchsetzen wird. Wichtig hierbei sind begleitende Maßnahmen aus dem Förderbereich „Information und Kommunikation“, dass also v.a. über Marketingmaßnahmen und Information über das Angebot Personen von den Vorteilen der E-Carsharingnutzung erfahren. Zu überlegen wäre, (E-)Carsharing in räumlich kleinerem Maßstab, z. B. auf Wohnquartiersebene, zu fördern und eher in Form eines „Nachbarschaftsautos“ aufzuziehen sowie organisatorisch und/oder finanziell zu fördern. Dies kann im Falle eines geringen Er-

¹⁰¹ Buchungszahlen Januar bis Mai 2014: Saarbrücken: 145 Buchungen; Dillingen, Riegelsberg und St. Wendel: je vier Buchungen; Kleinblittersdorf und Mettlach: keine Buchungen (vgl. Website Saarbrücker Zeitung 2014)

folgs der e-Mobil Saar-Projektfortführung die Chancen in diesem Bereich für Saarbrücken neu beleben.

Aufgrund der Prominenz des Themas in der Öffentlichkeit entstanden bisherige Maßnahmen unter dem Engagement von privater Seite, Verbänden und Interessensgruppen.

Wie das Kapitel zeigt, kann E-Mobilitätsförderung vielfältig sein – von Förderung der Ladeinfrastruktur über Schaffung neuer e-mobiler Angebote bis hin zu weichen, kommunikativen Maßnahmen wie Veranstaltungen und Information. Viele Beispiele hängen mit einer Förderung im ladeinfrastrukturellen Sinne zusammen. Es wird somit eine konzeptionelle Aufgabe des VEP für die Landeshauptstadt sein, die Bedingungen zu definieren, unter welchen Voraussetzungen Elektromobilität für Saarbrücken von Vorteil sein kann, ob und wie Elektromobilität seitens der Stadt konkret gefördert werden soll und welche Rollen Stadt und andere Akteure dabei einnehmen.

Ein umfassender städtischer Ansatz im Hinblick auf eine ganzheitliche Strategie zur Elektromobilität muss zudem die mögliche Rolle und Sinnhaftigkeit der Elektromobilität im multimodalen Kontext berücksichtigen, da reine Verlagerungen innerhalb des MIV-Segments (1:1 Ersatz von Pkw mit Verbrennungsmotoren) weiterhin bestehende Nachteile wie etwa den innerstädtischen Flächenverbrauch von Fahrzeugen nicht beheben können. Daher ist letztlich nur ein systemischer Ansatz für die Elektromobilität in Saarbrücken innerhalb eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes zielführend. Welche Rollen die Kommunen im Thema Elektromobilität einnehmen wollen und können und in welchen Bereichen eine Förderung der Elektromobilität aus kommunaler Sicht effizient und zielführend ist, ist für Saarbrücken zu klären.

Carsharing ist bislang in Saarbrücken nur im kleinen Maßstab sowie konzentriert im Innenstadtbereich vertreten. Städte wie Karlsruhe zeigen auf, dass Carsharing auch in kleineren Großstädten eine große Chance sein kann. Für den konzeptionellen Teil des VEP ist zu klären, wie kann die Landeshauptstadt Carsharing z. B. durch einen Aktionsplan oder durch die Bereitstellung von Mobil-Stationen und die mögliche Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen unterstützen kann. Positiv herausgestellt werden kann, dass die Landeshauptstadt Saarbrücken Carsharing unterstützt, indem z. B. Stellplätze für Carsharing mittels Einziehung durch die Straßenbaubehörde zur Verfügung gestellt werden.

Eine abschließende Stärken-Schwächen-Liste mit den prägnantesten Punkten findet sich in Tabelle 39 wieder.

Tabelle 39: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Tabelle zum Themenbereich E-Mobilität und neue Mobilität

Stärken	Schwächen
+ verschiedene Veranstaltungsformate zum Thema Elektromobilität	- grundsätzliche Strategie zum Umgang mit Elektromobilität und die Rolle der Kommune ist noch zu klären - Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sind zu verstärken
+ Saarbahn und DB als elektromobiles ÖPNV-Angebot, das als Rückgrat eines nachhaltigen, postfossilen Verkehrsystems dienen kann	- E-Mobilität innerhalb der Busflotte bisher noch kein Thema (vollständig dieselbetrieben)
+ Erste Anknüpfungspunkte für Elektromobilität durch Einsatz eines Elektroautos und Elektrofahrern (geplant 2015) in der Stadtverwaltung	- verwaltungsinterner Einsatz von E-Mobilität beschränkt sich auf ein E-Auto und wenige Dienst-E-Fahrräder
+ Marktboom bei den Elektrofahrrädern sowie besondere Chance in Saarbrücken unter den topografischen Gegebenheiten	- Bislang keine Marktdurchdringung der E-Mobilität im Kfz-Bereich und nur vereinzelte Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder vorhanden
+ breit gestreutes Interesse seitens verschiedener Akteure, TöB und Verbänden	- mäßiger Erfolg des e-Mobil Saar-Projektes
	- Carsharing bislang nur im kleinen Maßstab mit 6 Stationen in Saarbrücken vorhanden

Quellenverzeichnis:

- AS&P (2007a):** Albert Speer & Partner GmbH: VMSaar. Masterplan – Basisstufe. Leitbild. Frankfurt am Main, 2007
- AS&P (2007b):** Albert Speer & Partner GmbH: VMSaar. Masterplan – Basisstufe. Bestandsanalyse. Frankfurt am Main, 2007
- AS&P (2007c):** Albert Speer & Partner GmbH: VMSaar. Masterplan – Basisstufe. Handlungsrahmen. Frankfurt am Main, 2007
- AS&P (o.J.):** Albert Speer & Partner GmbH: VMSaar – Masterplan für ein integriertes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Frankfurt am Main, o.J.
- ADAC Saarland:** http://www.adac.de/adac_vor_ort/saarland/verkehr/default.aspx und http://www.adac.de/adac_vor_ort/saarland/fahrsicherheitstraining/default.aspx [30.07.2014]
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC): ADFC Fahrradklimatest 2014,**
<http://www.adfc.de/fahrradklima-test/adfc-startet-fahrradklima-test/adfc-fahrradklima-test-2014---die-ergebnisse>, [15.05.2015]
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Vwv-StVo)** Vom 22. Oktober 1998. In der Fassung vom 11. November 2014
- Baron-Reisen (2014):** Linienverkehr
<http://www.baron-reisen.de/129.html> [10.03.2014]
- Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt- (2006):** Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. 2006. Wirtschaftsverlag NW. Bremerhaven.
- Congress Centrum Saar (CCS):** Internetauftritt des Congress Centrums Saar,
<http://www.ccsaar.de> [22.05.2015]
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2014:** Arbeitsmarkt in Zahlen – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte; Frankfurt, März 2014
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010):** Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn/Berlin
- Busliniensuche (2014):** Alle Fernbusse auf einen Blick.
<http://www.busliniensuche.de/> [28.03.2014]
- Chemins de Fer Luxembourgeois (2013):** Buslinie Luxemburg – Saarbrücken. Luxembourg
- Der Nahverkehr (2015):** Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region Heft 4/2015. Hamburg
- Destatis Glossar zu Verkehrsunfällen:**
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleGlossarListe.html> [29.09.2014]

Deutsche Bahn: Elektrisches Kursbuch

<http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe> [04.12.2014]

Deutsche Bahn (2014): Netze. Infrastrukturregister. Interaktive Karte.

http://stredax.dbnetze.com/ISRViewer/public_html_de/svg/index.html [04.12.2014]

DSSW 2007: DSSW Veranstaltungsreihe: Integration von Einkaufszentren – Die Nutzungen – Dimensionierung und Branchenmix; 1. Fachforum in Potsdam am 07.11.2007

http://www.dssw.de/fileadmin/repository_redakteure/downloads/DSSWMaterialien/2007/2007-integration-ekz-potsdam.pdf [22.05.2015]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen - EFA. Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA. Köln.

FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAST 06. Ausgabe 2006, Köln: FGSV-Verlag

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV 2012: Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Köln 2012

Gebäudemanagement Saarbrücken (2013): Beschlussvorlage zum Verkehrskonzept der Sanierung des Stadions Ludwigpark. Saarbrücken

GEWISS-online: Gewerbe- und Industriestandorte Saarbrücken. <http://www.gewiss-saarland.de/> [23.03.2014]

Institut für Handelsforschung IFH (2014): Vitale Innenstädte 2014 - Auswertung für Saarbrücken. Köln

IVV (2011): Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010. Kurzfassung des Ergebnisberichtes. Aachen

Kartengrundlage Saarbrücken: www.openstreetmap.org [25.03.2014]

Landesinstitut für Präventives Handeln: <http://www.saarland.de/51315.htm> [30.07.2014]

Landeshauptstadt Saarbrücken (1994): Verkehrsentwicklungsplan 1994. Band 1. Saarbrücken

Landeshauptstadt Sarabrücken (1997): Verkehrsentwicklungsplan 1997. Teil III: Weiterführende Detailuntersuchungen und Maßnahmen zum Gesamtkonzept. Saarbrücken

Landeshauptstadt Saarbrücken (2011): Fahrgastzahlen bei lokalen und regionalen Buslinien auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Saarbrücken. Saarbrücken

Landeshauptstadt Saarbrücken (2014): Nahverkehrsplan 2014 der Stadt Saarbrücken. Saarbrücken

Landeshauptstadt Saarbrücken 2014: Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept – Stadtmitte am Fluss – TEKÖ SmaF. Stand 15.01.2015

Landeshauptstadt Saarbrücken- Website Parken:

http://www.saarbruecken.de/leben_in_saarbruecken/einkaufen/parken [22.05.2015]

Landeshauptstadt Saarbrücken- Website Tourismus:

<http://www.saarbruecken.de/tourismus> [22.05.2015]

Neumann-Opitz / Bartz / Leipzig (2008): Neumann-Opitz, Nicola; Bartz, Rita; Leipzig, Christine: Regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M192, Bergisch Gladbach 2008

Neumann-Opitz / Bartz / Leipzig (2012): Neumann-Opitz, Nicola; Bartz, Rita; Leipzig, Christine: Regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M232, Bergisch Gladbach 2012

Neunkirchner VerkehrsGmbH (2014): Fahrpläne der NVG.

<http://www.nvg-neunkirchen.de/index.php/fahrplaene-der-nvg> [25.03.2014]

Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist.

R+T 2010 - R+T Ingenieure für Verkehrsplanung; Dipl.-Ing. Dominik Könighaus 2010: Stadt Saarbrücken – Parkraumangebot und Parkraumnachfrage, September 2010

R+T 2011 - R+T Ingenieure für Verkehrsplanung, Dipl.-Ing. Dominik Könighaus 2011: Stadt Saarbrücken - Verkehrsmodell

Regionaldatenbank Deutschland: <http://www.regionalstatistik.de> [15.04.2014]

Saarbahn (2014): Behindertengerechte Bushaltestellen der Landeshauptstadt Saarbrücken. Saarbrücken

Saarbahn (2014): Das Anruf-Sammel-Taxi (AST).

http://www.saarbahn.de/service/ast_sammel_taxi [05.12.2014]

Saarbahn (2015): Liniennetzplan Saarbrücken. Saarbrücken

SAARBOB: <http://www.saarland.de/60310.htm>, <http://www.saar-bob.de> [30.07.2014]

Saarländischer Rundfunk (2014): Ein TGV nach Paris fällt künftig weg. [14.07.2014]

Saarländischer Verkehrsverbund (2010): Der saarVV-Liniennetzplan. Saarbrücken

Saarländischer Verkehrsverbund (2014): Bus-Schiene-Fahrplan. Saarbrücken

Saarländischer Verkehrsverbund (2013): Nachtbusse 2013. Regionalverband Saarbrücken. Saarbrücken

Saar-Pfalz-Bus (2014): Fahrplandownload

<http://www.saarpfalzbus.de/saarpfalzbus/view/fahrplan/kursbuchtmpl.shtml> [25.03.2014]

Schienenpersonennahverkehr Nord (2014): SPNV-Nord: Entscheidung im Vergabeverfahren „RE-Netz Südwest (E-Traktion)“ gefallen

[http://www.spnv-nord.de/aktuell/aktuelle-pressemitteilung/news-details/browse/4/article/spnv-nord-entscheidung-im-vergabeverfahren-re-netz-suedwest-e-traktion-gefallen.html?tx_ttnews\[backPid\]=972&cHash=5302b3b107a364847e20363d23382aaf](http://www.spnv-nord.de/aktuell/aktuelle-pressemitteilung/news-details/browse/4/article/spnv-nord-entscheidung-im-vergabeverfahren-re-netz-suedwest-e-traktion-gefallen.html?tx_ttnews[backPid]=972&cHash=5302b3b107a364847e20363d23382aaf) [24.03.2014]

Stadtbahn Saar (2012): Priorisierungskonzept zur ÖPNV-Beschleunigung an den Lichtsignalanlagen in Saarbrücken. Essen

Stadtbahn Saar (2014): ÖPNV-Kundenbarometer. Gutachten 2014.Saarbrücken.

Straßenverkehrsordnung (StVO): https://www.juris.de/purl/gesetze/_ges/StVO [18.05.2015]

Taxigenossenschaft Stadt Saarbrücken eG (2015): Bestellung.

http://taxi-sb.de/mba/wordpress/?page_id=112 [23.09.2015]

Theater Saarbrücken (2014): Das Kombiticket – mit der Theaterkarte Saarbahn und Bus fahren

<http://www.theater-saarbruecken.de/service/kombiticket.html> [17.07.2014]

TSC (2012): TSC Traffic System Consulting: Prioritätskonzept zur ÖPNV-Beschleunigung der Buslinien an den Lichtsignalanlagen in Saarbrücken. Essen 2012

Unfallforschung der Versicherer 2013: Unfallforschung kompakt – Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern

Uko SB (2014): Gesprächstermin mit Vertretern der Örtlichen Unfallkommission der Stadt Saarbrücken am 17.06.2014

Universität des Saarlandes (2014): Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan: Bestandanalyse. Saarbrücken

Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH (2009): Die VVS. Die Zahlen 2009. Saarbrücken

Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH (2010): Die VVS. Die Zahlen 2010. Saarbrücken

Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH (2011): Die VVS. Die Zahlen 2011. Saarbrücken

Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH (2012): Die VVS. Die Zahlen 2012. Saarbrücken

Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH (2013): Die VVS. Die Zahlen 2013. Saarbrücken

Verkehrslage Saarland, Website:

<http://verkehrslage.saarland.de/>

Verkehrsverbund DING (2015): Fahrschein und Preise.

<http://www.ding.eu/fahrscheine-und-preise.html> [15.01.2015]

Verkehrsverbund NVV (2015): Tickets und Tarife.

<http://www.nvv.de/tickets-tarife/> [15.01.2015]

Verkehrsverbund RMV (2015): Fahrkarten.

<http://www.rmv.de/de/Fahrkarten/> [15.01.2015]

Verkehrsverbund saarVV (2015): Fahrpreisauskunft.

<http://www.saarvv.de/fahrpreisauskunft/preisermittlung.html> [15.01.2015]

Verkehrsverbund VRN (2015): Tickets.

<http://www.vrn.de/vrn/tickets/einzelfahrkarten/> [15.01.2015]

Verkehrsverbund VRR (2015): Tickets wählen.

<http://www.vrr.de/de/tickets/index.html> [15.01.2015]

Verkehrsverbund VRS (2015): Eine Übersicht über Tickets und Preise im VRS.

<https://www.vrsinfo.de/tickets/preisliste.html> [15.01.2015]

Verkehrsverbund VRT (2015): Ticketberater.

<http://www.vrt-info.de/ticketberater.php> [15.01.2015]

Verkehrswacht Saar: [http:// www.verkehrswacht-saar.de](http://www.verkehrswacht-saar.de) [30.07.2014]

Fotonachweis:

Alle Fotos Planersocietät/GGR, wenn nicht abweichend angegeben

Anhang

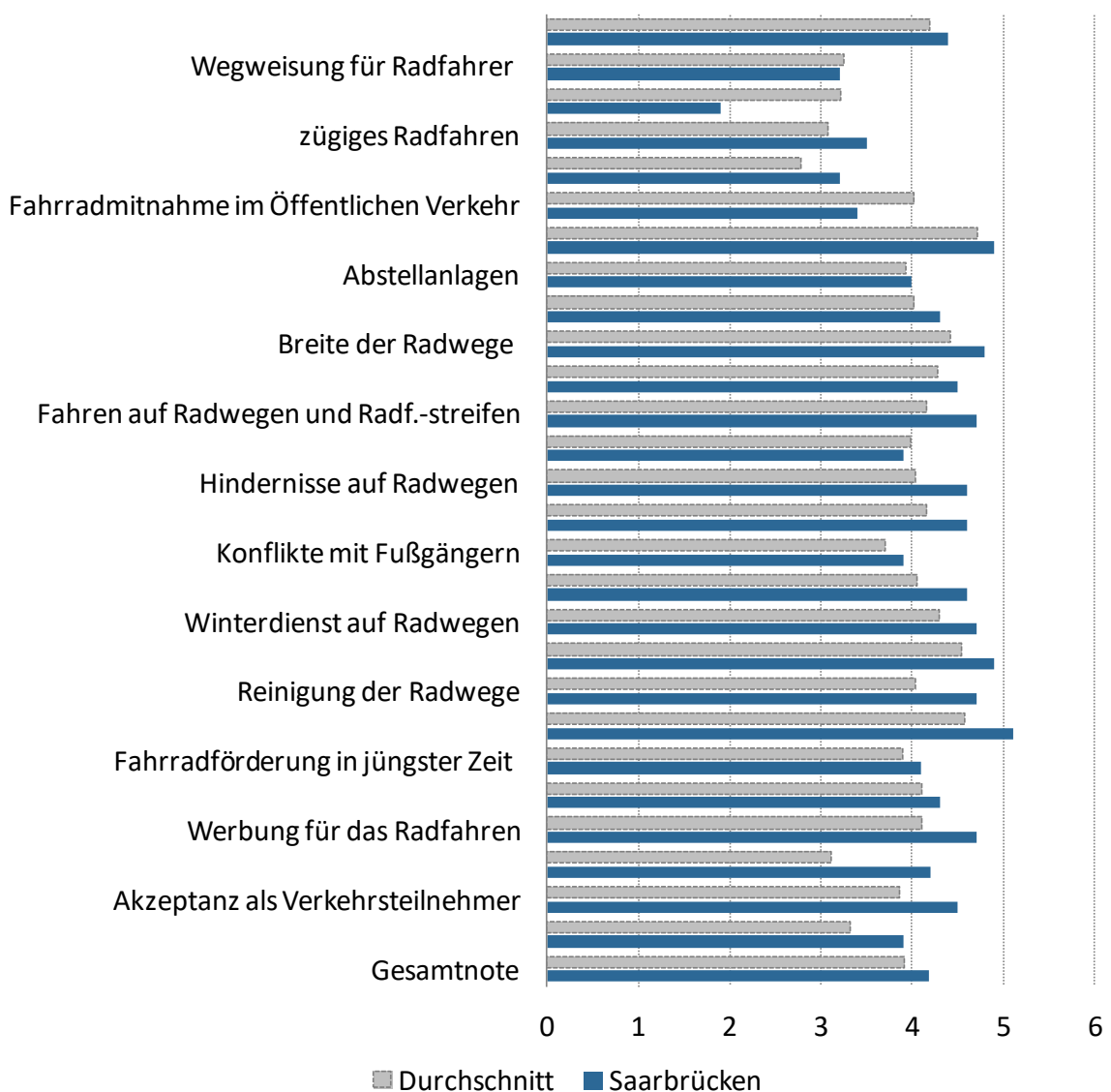
Anhang I: Fußverkehr

Analyse bedeutender Fußverkehrsräume

Wird im Rahmen der Aktualisierung des Dokuments ergänzt.

Anhang II: Radverkehr

Ergebnisse des Fahrradclimatestests 2014 – Unterkategorien (Stadtgrößenklasse 100–200.000 EW)

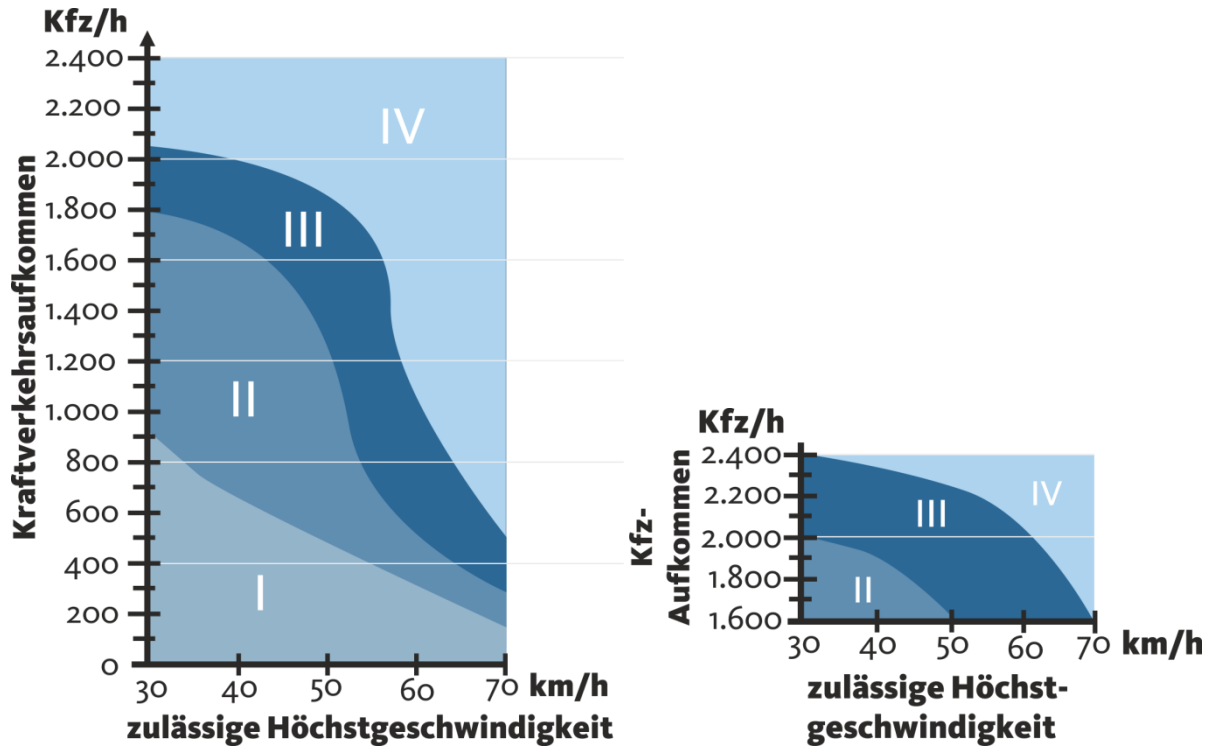


Quelle: Eigene Darstellung nach ADFC Fahrradclimatest 2014

Richtlinien und Empfehlungen für die Führung des Radverkehrs

Die aktuelle ERA-Fassung 2010 konkretisiert Möglichkeiten der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und im Seitenraum. Sie beinhaltet ein Prüfverfahren, nach welchem auf Basis der Kfz-Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine geeignete Radverkehrsführung ausgewählt werden kann.

Belastungsbereiche (I bis IV) zur Vorauswahl der Führungsform



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2010

Bei der Auswahl der Führungsform sind neben der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit weitere Einflussgrößen einzubeziehen. Hierzu gehören der Charakter der Straße, die städtebauliche Situation und Funktion sowie die kommunale Radverkehrskultur.

Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	– Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Quelle: FGSV 2010

In den Belastungsbereichen I und II wird in erster Linie das Mischprinzip (Radfahren auf der Fahrbahn) oder die Markierung von Schutzstreifen empfohlen. Unter bestimmten Bedingungen sind auch die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer oder Radwege ohne Benutzungspflicht möglich.

In den Belastungsbereichen III und IV ist das Trennprinzip anzuwenden. Hier stehen Radfahrstreifen oder baulich angelegte Radwege sowie ergänzend gemeinsame Geh- und Radwege als Führungsform zur Verfügung.

Radverkehrsführung auf der Fahrbahn:

Für die Ausbildung des Mischverkehrs sowie von Schutz- und Radfahrstreifen als auch für Führungen im Mischverkehr gelten des Weiteren folgende Empfehlungen (insb. nach FGSV 2010):

- in Tempo 30-Zonen ist der Radverkehr im Mischverkehr zu führen, Schutz- und Radfahrstreifen sind nach StVO nicht zulässig
- auf Bereichen mit Tempo 30 (Strecke) können Schutz-/Radfahrstreifen zum Einsatz kommen
- bei Geschwindigkeiten von über 30 km/h sind Radverkehrsanlagen je nach Verkehrsbelastung vorzusehen
- die Breitenanforderungen für Schutzstreifen betragen im Regelfall 1,5 m und mindestens 1,25 m zzgl. Sicherheitsräumen, die restliche Fahrbahn sollte 4,5 bis 5 m nicht unterschreiten
- Radfahrstreifen sollen mind. 1,85 m breit sein inkl. der Markierung zzgl. Sicherheitstrennstreifen

Radwegebenutzungspflicht

Die VwV-StVO unterscheidet zwischen benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen (z. B. mit Zeichen 237 beschilderte Radfahrstreifen oder baulich angelegte Radwege) und solchen, die benutzt werden dürfen (Radverkehrsanlagen ohne Beschilderung, für Radfahrer freigegebene Gehwege „Radfahrer frei“). Ein benutzungspflichtiger Radweg setzt eine Mindestqualität des Radweges gemäß der VwV-StVO und – nach aktueller Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes – auch eine „Gefahrenlage“ voraus.¹⁰²

Anhaltspunkte zur Einschätzung der Gefahrenlage sind weder in der StVO noch in der VwV-StVO enthalten. Zur Abschätzung der Gefahrenlage können daher z. B. die Unfallzahlen, die Kfz-Belastung und der Schwerverkehrsanteil, Fahrbahnbreiten, Kurvigkeiten sowie die Sichtverhältnisse als Kriterien herangezogen werden (vgl. Klöpfer 2011). Richtwerte zur Bewertung dieser Kriterien liefern bspw. die ERA und die RAST sowie das FGSV-Merkblatt zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen (vgl. FGSV 2003).

Verkehrszeichen von für Radfahrer benutzungspflichtige (links) und nicht benutzungspflichtige (rechts) Infrastrukturen

Zeichen 237, Radweg



Zeichen 241, getrennter Fuß- und Radweg



Zeichen 240, gemeinsamer Fuß- und Radweg



Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei"



Quelle: FGSV 2010

Einbahnstraßen

Empfehlungen gemäß ERA für auf der Fahrbahn geführten Radverkehr gegen die Einbahnrichtung (vgl. FGSV 2010:62f.):

- zulässige Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h
- Fahrgassen mit mindestens 3,0 m Breite und ausreichenden Ausweichmöglichkeiten zur sicheren Begegnung von Radfahrern und Kfz
- Fahrgassen von mindestens 3,5 m Breite bei stärkerem Schwerverkehrsaufkommen oder Linienbusverkehr

¹⁰² Durch das Bundesverfassungsgericht wurde entschieden, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.“ Das Gericht beruft sich dabei auf § 45 Abs. 9 Satz 2 der StVO. Das Urteil macht das Radfahren auf der Straße zur Regel, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden kann.

- bei Breiten unter 3,0 m: Freigabe im Einzelfall möglich, sofern geringere Verkehrsstärken vorliegen, die Einbahnstraße eine geringe Länge vorweist (Begegnungswahrscheinlichkeit gering) oder regelmäßige Ausweichmöglichkeiten bestehen (Grundstückzufahrten, Lücken im Parkstreifen)
- Anordnung von einseitigem Parken auf der linken Fahrbahnseite, um Grundstückseinfahrten und unbelegte Parkstände als Ausweichmöglichkeit genutzt werden können sowie besserer Sichtkontakt u.a. beim Autotür-Öffnen gegeben ist
- bei Verkehrsstärken über 400 Kfz/h bei höchstens 30 km/h (außer in Tempo 30-Zone): Einrichtung von Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung (mindestens 3,75 m vom parkenden Kfz freizuhaltende Fahrbahnbreite)

Radabstellanlagen

Empfehlungen für Radabstellanlagen (vgl. FGSV 2012: 12f.):

- guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder Teilen der Abstellanlage
- gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum
- ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit eines der Laufräder sowie des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann
- einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung, Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren; insbesondere sollten Einschränkungen der Barrierefreiheit durch Radabstellanlagen vermieden werden;
- gute Installationsmöglichkeiten durch vielseitig geeignete Befestigungsmöglichkeiten der Radabstellanlage
- stadtgestalterische Verträglichkeit neben der aus verkehrlicher Sicht wichtigen Erkennbarkeit der Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von einfachen und zurückhaltenden Formen und Farben sowie einem gestalterisch abgestimmten Einsatz von Werbeträgern

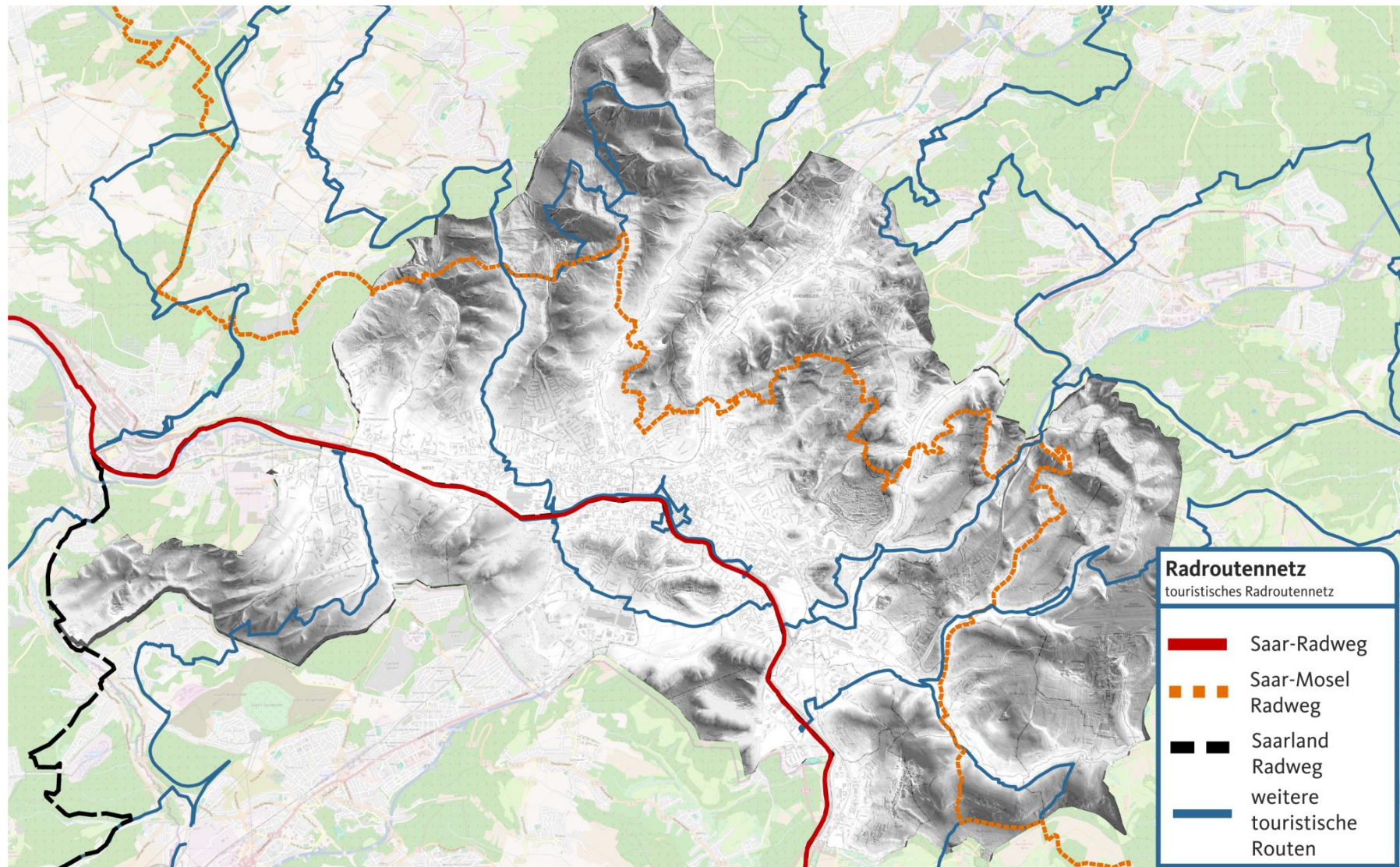
Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen

	Anlehnhalter	Lenkerhalter	Vorderradhalter	Aufhängungen	Transportable Halter
<u>Kundensicht</u>					
Guter Halt	++	--	--	+	+
Zugänglichkeit	+	0	-	0	0
Diebstahlschutz	++	-	--	+	0
<u>Betriebssicht</u>					
Betrieb	+	-	--	0	+
Installation	-	+	0	0	+
Stadtgestalt	+	-	0	--	0

++ sehr vorteilhaft, + vorteilhaft, 0 neutral, - nachteilhaft, -- sehr nachteilhaft

Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2012: 15

Touristische Radrouten



Anhang III: Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes

Der Anhang führt überblicksartig verschiedene Nutzungshemmnisse des Umweltverbundes auf. Es wurde jeweils eine Einschätzung der Relevanz sowie der planerischen Einflussmöglichkeiten im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes vorgenommen. Die Relevanz und die planerischen Einflussmöglichkeiten sind durch folgende Symbole gekennzeichnet:

X für wenige Menschen ausschlaggebend oder nicht Saarbrücken-spezifisch

Relevanz für Fußverkehr

- ☹ ☹ ☹ Hauptzugangshemmnis
- ☹ ☹ für viele Menschen ausschlaggebend
- ☹ für einige Menschen oder eine bestimmte Gruppe ausschlaggebend oder zeitlich beschränkt (z. B. auf Winter)

Relevanz für Radverkehr

- 🚲 🚲 🚲 Hauptzugangshemmnis
- 🚲 🚲 für viele Menschen ausschlaggebend
- 🚲 für einige Menschen oder eine bestimmte Gruppe ausschlaggebend oder zeitlich beschränkt (z. B. auf Winter)

Relevanz für öffentliche Verkehrsmittel

- 🚋 🚋 🚋 Hauptzugangshemmnis
- 🚋 🚋 für viele Menschen ausschlaggebend
- 🚋 für einige Menschen oder eine bestimmte Gruppe ausschlaggebend oder zeitlich beschränkt (z. B. auf Winter)

Planerische Einflussmöglichkeiten

- *** hoch
- ** gegeben
- * teilweise gegeben
- nicht gegeben

Nr.		Bewer- tung	Anmerkungen
1	Planerische Aspekte: Infrastruktur und städtebauliches Umfeld		
1.1	Infrastrukturelle Aspekte		
	Betrifft Fuß- und Radverkehr Insgesamt werden infrastrukturelle Aspekte von Nutzern wesentlich stärker wahrgenommen als von Nichtnutzern.		
1.1.1	Straßen mit hoher Trennwirkung und geringer Durchlässigkeit (Sicherheitsdefizit, Umwege); zu geringe Anzahl an Querungsmöglichkeiten oder nicht abgestimmte FLSA bei Querung mit Mittelinsel.	    	
1.1.2	Auf den Autoverkehr ausgerichtete Infrastruktur an besonderen Zielorten, wie Einkaufszentren, oder Gewerbegebieten (unkomfortabel, sich hier(her) ohne Auto fort zu bewegen oder sein Fahrrad abzustellen). Zudem sind nicht integrierte Standorte meist dezentral gelegen und ohne Auto schlecht erreichbar	   	
1.1.3	Lückenhafte Fuß- und Radverkehrsnetze (z. B. große Barrieren, fehlende Saarquerungen), Netzlücken, Fehlen von Radwegen	     	
1.1.4	Unzureichende Wegebreiten (Aufenthaltsqualität, Begegnungsfälle); aufgesetztes Parken; Gehwegparken; unzureichende Oberflächenqualität, Pflege und Instandhaltung der Verkehrsflächen, Radwegebenutzungspflicht.	     	
1.1.5	Unterordnung des Fuß- Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr, z. B. „rote Welle“ für Radfahrer (im Längsverkehr mit grüner Welle für Kfz-Verkehr), lange Wartezeiten für Fußgänger bei Querung Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr an Knotenpunkten nicht ausreichend berücksichtigt	     	
1.1.6	Radverkehr und Wahrnehmung des Radverkehrs für den Kfz-Verkehr an Baustellen nicht ausreichend berücksichtigt		
1.1.7	Fehlen geeigneter Fahrradabstellanlagen (sicher abschließbar, möglichst auch überdacht und ebenerdig) in angemessener Nähe zu Wohn- und Zielorten. Dadurch ist das Fahrrad nicht greifbar, sondern muss z. B. erst aufwändig aus dem Keller geholt werden. Außerdem besteht die Gefahr des Fahrraddiebstahls bei unsicheren Anlagen.	   	
1.1.8	Die verstärkte Nutzung von Pedelecs macht es erforderlich, die Radverkehrsinfrastruktur auch für höhere Geschwindigkeiten sicher zu gestalten. Zudem wird zusätzliche Infrastruktur (Ladestationen) benötigt.		
1.1.9	Treppen und hohe Steigungen an Rampen	  	
1.1.10	Unzureichender Winterdienst auf Fuß- und Radverkehrsanlagen, insbesondere in Nebenstraßen	 	nur im Winter relevant

Nr.		Bewertung	Anmerkungen
1.2	Städtebauliche Aspekte		
1.2.1	Monotonie, fehlende Nutzungsmischung, uninteressante Erdgeschossnutzungen	  	
1.2.2	Keine ansprechende Gestaltung der Umgebung (z. B. Gebäudearchitektur, öffentliche Plätze), geringe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, fehlende oder ungepflegte Möblierung (z. B. Sitzgelegenheiten), unverträglicher Straßenraum, Dominanz des motorisierten Verkehrs, hohes Motorverkehrsaufkommen (insbesondere auch bei hohem Schwerverkehrsanteil), negative Wirkung von Straßen mit hoher Barrierewirkung	     	Wird von diesen Nutzern stärker wahrgenommen als von Nichtnutzern (z. B. von Autofahrern).
1.2.3	Störende Sondernutzungen im Gehwegbereich, z. B. Werbeaufsteller, tlw. unzureichend kontrolliert oder geahndet	 	Wird von Nutzern stärker wahrgenommen als von Nichtnutzern.
1.2.4	Anforderungen des ÖPNV (z. B. keine Befahrbarkeit durch Busse; Sackgassen) bei langfristiger Siedlungsplanung unzureichend berücksichtigt	    	Nur langfristige Einflussmöglichkeiten
1.2.5	Fehlende Möglichkeit zur flächendeckenden Erschließung aufgrund der Siedlungsstruktur	  	Betrifft öffentliche Verkehrsmittel
2	Sicherheitsaspekte		
2.1	Infrastrukturelle Sicherheitsdefizite		
	Betrifft Fuß- und Radverkehr Sicherheitsdefizite werden von Nutzern stärker wahrgenommen als von Nichtnutzern		
2.1.2	Schmale Radwege	   	
2.1.3	unzureichende Sicherheitsabstände, z. B. zum ruhenden Verkehr (Öffnen von Autotüren); Zuparken von Radverkehrsanlagen; unzureichende Trennung oder Unterscheidbarkeit von Fuß- und Radweg; Ausweichen von Radfahrern auf Fußverkehrsflächen	    	
2.1.4	subjektiv eingeschätzte Unfallgefahr, schnelle oder riskante Fahrweise von Autofahrern ohne schützende Infrastruktur, (zu) hohe Höchstgeschwindigkeit für Kfz-Verkehr (Kfz-Geschwindigkeiten über 30 km/h werden von Radfahrern oft als zu hoch und damit gefährdend empfunden)	     	
2.1.5	Sicherheitsdefizit durch hohes Gefälle	   	
2.1.6	unzureichende Sicherheit für zu Fuß gehende oder radfahrende Kinder im Umfeld von Schulen, insbesondere im Umfeld der Schulen (z. B. Wegebreiten)	     	
2.2	Subjektive Sicherheitsdefizite		
2.2.1	Unterführungen (Angsträume, insb. im Dunkeln) oder fehlende soziale Kontrolle. Gilt insbesondere z. B. für Frauen, zu bestimmten Zeiten (nachts) oder in bestimmten Räumen oder dort, wo keine Alternativen bestehen (z. B. Haltestellenzuwege).	     	
2.2.2	Unsicherheit bis hin zur Traumatisierung nach Unfällen oder Zwischenfällen (Dieser Aspekt wird	  	für Betroffene das Hauptzugangshemmnis

Nr.		Bewertung	Anmerkungen
	von Nichtbetroffenen eher wenig wahrgenommen)		
2.2.3	Fremden ausgeliefert sein, keine Fluchtmöglichkeit. Insbesondere in Verbindung mit fehlender sozialer Kontrolle in gering ausgelasteten Fahrzeugen oder Zügen (insb. bei Frauen und im Dunkeln); Befürchtung, von anderen Nutzern belästigt zu werden		
3	Komfortaspekte		
3.1	Kleidung und Wetter		
	Kleidung betrifft Radverkehr. Wetter betrifft überwiegend Fuß- und Radverkehr. Aber: Bei Glätte weichen Pkw- und Radfahrer sowie Fußgänger vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel aus.		
3.1.1	Kleidung ist der meistgenannte Grund, nicht Fahrrad zu fahren		
3.1.2	Äußeres Erscheinungsbild: Befürchtung, verschwitzt am Zielort anzukommen (63 %) in Verbindung mit fehlenden Duschmöglichkeiten am Zielort; Verwehen von Frisur und Outfit		
3.1.3	Personen, denen Radfahren ohne Helm zu unsicher ist: Helm-Image kann problematisch sein (nicht immer outfit- und frisurkompatibel)		
3.1.4	„Ungemütliches“ Wetter (während ein Pkw witterungsgeschützt ist).		
3.1.5	In Verbindung mit Niederschlag: Fehlende Überdachungen, z. B. bei Haltestellen und Abstellanlagen; Pfützen durch mangelhafte Entwässerung oder Schlaglöcher; Verunreinigung der Kleidung durch Spritzwasser vorbeifahrender Pkw		
3.2	Gepäckbeförderung und Lastentransport		
	Spielt insbesondere im Einkaufsverkehr – aber auch im Begleitverkehr – eine große Rolle.		
3.2.1	Transport von Lasten über größere Entfernungen oder von größeren Lasten auch über kürzere Entfernungen unkomfortabel		
3.2.2	enge Durchgänge, fehlende Abstellmöglichkeiten, kurze Haltezeiten		Betrifft insbesondere Busse
3.2.3	Fehlen entsprechender Ausrüstung (Gepäckträger oder Korb, Lastenrad); Transport von Hand- und Einkaufstaschen unkomfortabel		
3.2.4	kaum Lastenräder, keine Ausleihmöglichkeiten, Fehlen passender Abstellanlagen für Lastenräder		
3.2.5	Fehlen von Schließfächern für die vorübergehende Lagerung von Einkaufstaschen während eines Stadtbummels		
3.3	Pannen und Reparaturen		
	Betrifft Radverkehr		
3.3.1	Aufschieben erforderlicher Reparaturen über längeren Zeitraum		Betrifft insbesondere Gelegenheitsnutzer
3.3.2	Panne unterwegs: Gefahr, Hände und Kleidung zu beschmutzen (z. B. Abspringen der Kette); fehlende Infrastruktur, wenn kein Werkzeug dabei		

Nr.		Bewer- tung	Anmerkungen
3.4	Reisezeitaspekte		
3.4.1	große Entfernungen	   	wird von Nichtnutzern stärker wahrgenommen als von Nutzern
3.4.2	Fahrrad: Lange Wege dauern länger als mit MIV oder ÖV; individuelle körperliche Grenzen	 	
3.4.3	Zeitaufwand für Wege zu Fuß oder mit dem Rad wird oftmals überschätzt.	 	Wird von Nichtnutzern stärker wahrgenommen als von Nutzern
3.4.4	Längere Distanzen bei Transport von Lasten, z. B. von Einkäufen, sehr unkomfortabel	  	
3.4.5	Reisezeit mit ÖV (inkl. Weg zur Start-Haltestelle, Wartezeit, Weg von der Ziel-Haltestelle) auf kurzen Strecken oft höher als bei anderen Verkehrsmitteln.		
3.5	Topographie		
	Große Steigungen und Gefälle sind anstrengend bzw. unsicher (insbesondere für Radfahrer). Ortsabhängig	    	In Saarbrücken auf einigen Wegebeziehungen fernab der Innenstadt von Bedeutung
3.6	Sonstige Komfortaspekte		
	Durch Kfz-Verkehr verursachte Abgase, Lärm und Spritzwasser	    	
4	Sonstige Aspekte		
4.1	Mobilitätseinschränkungen und Barrierefreiheit		
	Betrifft Menschen, die gesundheitlich oder durch körperliche Beeinträchtigungen, zum Beispiel Geh- oder Sehbehinderungen, in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Für diese ist eine fehlende Barrierefreiheit das Hauptnutzungshemmnis. Viele Aspekte der Barrierefreiheit, z. B. der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, haben dabei aber auch positive Auswirkungen auf alle weiteren Nutzer, insbesondere z. B. Personen mit Kinderwagen. Die Problematik wird von Nichtbetroffenen eher wenig wahrgenommen.		
4.1.1	Ungeeignete Infrastruktur (z. B. fehlende Bordsteinabsenkungen an Querungen, Kopfsteinpflaster, starkes Quergefälle, fehlende Blindeleitsstreifen, fehlende akustische Signalgeber an LSA). Besondere Relevanz bei Zuwegen zu Haltestellen	  	
4.1.2	Auch trotz guter Infrastruktur sind bereits kurze Fuß- und Radwege anstrengend und mit einem hohen Aufwand verbunden oder gänzlich unmöglich.	   	
4.1.3	Kein einfacher Zugang zu Fahrzeugen; fehlende Aufzüge an nicht ebenerdigen Haltestellen, teilweise lange Wege beim Umsteigen durch Nutzung von Aufzügen	  	
4.1.4	Unabhängig von den Nutzungshemmnissen des Umweltverbundes: Unzulässiges Parken auf Behindertenstellplätzen unzureichend geahndet.		
4.2	Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln		
	Der Aspekt der Fahrradmitnahme hat eine besondere Bedeutung in Hinblick auf die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes.		
4.2.1	Oftmals zu geringes Platzangebot für Fahrradmitnahme im ÖPNV, insbesondere auf längeren	 	

Nr.		Bewertung	Anmerkungen
	Strecken unkomfortabel	*	
4.2.2	Aufschlag für Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (FahrradTicket)	  *	
4.2.3	Bike-and-Ride-Anlagen unzureichend; Fahrradkäfige oder -boxen fehlen.	    **	
4.3	Verkehrsgewohnheit		
4.3.1	Je älter ein Verkehrsteilnehmer und je länger er Stammnutzer eines Verkehrsmittels ist, desto schwieriger ist es, sein Verhalten und seine Gewohnheiten wieder zu ändern, insbesondere in Kombination mit den anderen Zugangshemmnissen öffentlicher Verkehrsmittel (subjektive Kosten, unübersichtliches Netz- und Tarifsystem, ...)	        	
4.4	Pkw als Statussymbol		
4.4.1	Funktion des Pkw als Statussymbol (ist tendenziell rückläufig, in einigen Gruppen und auch lokal-spezifisch in Saarbrücken noch stärker vertreten) Beispiel: Dienstwagen (sowohl im Vergleich mit Kollegen und Bekannten als auch für die Außendarstellung eines Unternehmens).	     	
4.5	Kein Rad verfügbar		
4.5.1	Wer über kein Fahrrad verfügt, kann ein solches auch nicht nutzen (Fahrradverfügbarkeit in Saarbrücken vergleichsweise gering).	  *	
4.6	Nicht jeder kann Radfahren		
4.6.1	Radfahren muss erst erlernt werden. Wer Radfahren nicht als Kind erlernt hat, beherrscht es i.d.R. auch als Erwachsener nicht oder unzureichend. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Migrationshintergrund (v. a. aus Ländern, wo die Fahrradnutzung keine große Rolle aufweist; z. B. dem Mittelmeerraum). Die Problematik wird teilweise verdrängt, da sie für die betroffenen Personen unangenehm ist. Problematisch ist auch, dass betroffene Eltern ihren Kindern das Radfahren nicht beibringen können		Die Problematik wird von Nichtbetroffenen eher wenig wahrgenommen, stellt für Betroffene allerdings das Hauptzugangshemmnis dar.
4.7	Defizite in der Öffentlichkeitsarbeit		
4.7.1	Geringes Bewerten der Vorteile im Fuß- und Radverkehr; fehlende Gleichberechtigung der Verkehrsmittel in der Außendarstellung; keine koordinierte, umfassende Öffentlichkeitsarbeit in Saarbrücken (z. B. fehlendes Logo)	   ***	
4.7.2	Unwissenheit über die bestehenden Infrastrukturen in einer Kommune (wo gibt es gute Radwege? Informationen auf einen Blick), insbesondere bei Wechsel des Wohnorts oder des Arbeitsplatzes oder wenn gute Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen vorhanden sind	  ***	
4.7.3	ausbaufähiges Neubürgermarketing im Bereich des ÖPNV (Positivbeispiel: München)	 **	
4.7.4	Defizite in der Verkehrserziehung (fast ausschließlich auf Sicherheitsaspekte ausgerichtet);	 	

Nr.		Bewertung	Anmerkungen
	fehlende Aufklärung der Eltern und Kinder über die Vorteile eines Schulweges zu Fuß	**	
5	Operative Aspekte des ÖPNV		
5.1	Reisezeit		
	Drei der vier am häufigsten genannten Hemmnisse zur Nutzung des ÖPNV betreffen direkt oder indirekt die Reisezeit (teilweise gleichzeitig auch den Reisekomfort und die Bedienungsqualität): Verkehrsmittel beim Umsteigen nicht aufeinander abgestimmt, unzureichende Pünktlichkeit, unzureichender Takt		
5.1.1	Weiter oder unregelmäßiger Takt; subjektive Wahrnehmung von Taktzeiten	EE ****	
5.1.2	Wechselnde Abfahrtszeiten selbst bei Taktfahrplan → Angebot schlecht einprägsam	EE **	
5.1.3	Entfernung zwischen Startort und Haltestelle oder zwischen Haltestelle und Zielort zu groß (mehr als 10 Min. zu Fuß)	EE **	
5.1.4	Indirekte Linienführungen, Mäandrieren, Umwegfahrten	EE ***	
5.1.5	Dominierende Ausrichtung des Angebots auf die Innenstadt, dadurch fehlende Querverbindungen, z. B. keine SPNV-Tangentialverbindung.	EE EE	
5.1.6	Häufige Umsteigeerfordernisse; Fußwege beim Umsteigen zu lang; Schlechte Orientierung an größeren Haltestellen; Angst, sich beim Umsteigen an der Haltestelle nicht zurecht zu finden und den Anschluss zu verpassen	EE *	
5.1.7	Mangelhafte Verknüpfung beim Übergang von Bahn zu; unzureichende Abstimmung zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen	EE ****	
5.1.8	Mangelnde Pünktlichkeit, Angst vor Verspätungen, z. B. Beeinträchtigung des Busverkehrs durch den ruhenden Kfz-Verkehr.	EE ****	
5.1.9	Fehlende Anschlusssicherung bei Verspätungen von wenigen Minuten, insbesondere bei weiten Takten; unzureichende Sensibilisierung des Fahrpersonals	EE **	
5.2	Unzureichendes Angebot		
5.2.1	Netzlücken, geringe Erreichbarkeit	EE ****	
5.2.2	Geringe Bedienungshäufigkeit	EE ****	
5.2.3	Fehlendes oder unzureichendes Angebot in den Schwachverkehrszeiten	EE **	
5.2.4	Unzureichende Ausrichtung auf Freizeitverkehr	EE **	
5.2.5	Bei starrem Angebot keine Haustürbedienung und feste Abfahrtszeiten	X **	
5.2.6	Angebot ist zu wenig auf den potenziellen Nutzer ausgerichtet: durch unzureichende Berücksichtigung der Bürgerinteressen oder fehlende direkte Einbeziehung der Betroffenen bei der Planung	EE ****	
5.3	Abhängigkeit und fehlende Flexibilität		
5.3.1	Fehlende Flexibilität und Unabhängigkeit (auf Verkehrsbetrieb angewiesen und von diesem ab-	EE EE EE	

Nr.		Bewertung	Anmerkungen
	hängig)		
5.3.2	umfangreichere Wegeketten mit dem ÖPNV oft umständlicher zu bewerkstelligen als im Individualverkehr	FF*	
5.3.3	Gefahr, sich ohne eigenes Verschulden zu verspäten (wenn Anschlüsse verpasst werden oder die Schlange am Ticketautomaten zu lang ist)	FF	
5.3.4	Befürchtung häufiger Betriebsstörungen und Verspätungen (dieser Aspekt wird von Nichtnutzern stärker wahrgenommen als von Nutzern)	FF	
5.3.5	Unzureichende Information im Störfall (Wann geht es weiter? Komme ich auch anders an mein Ziel?)	FF**	
6	Komfortaspekte des ÖPNV		
6.1	Komplexer Zugang		
	unübersichtliches Tarifsysteem	FF	
6.1.1	Fahrpläne, Liniennetzpläne oder Tarifübersichten sind schwer begreifbar, schlecht lesbar, vielfach unhandlich, umständlich zu benutzen. Gerade für ältere, wenig technikaffine und ortsunkundige Personen ist ein kompliziertes Netzsystem eine hohe Hürde für die ÖPNV-Nutzung	FF	
6.1.2	Unübersichtliches Tarifsysteem (z. B. durch viele Sondertarife) führt zu Angst vor Überforderung und Unsicherheit, ein falsches oder überkauertes Ticket zu kaufen. Allgemein sinkt die Begreifbarkeit des ÖPNV mit der Anzahl unterschiedlicher Tarife	FF	
6.1.3	Unterschiedlichkeit der Tarifsysteeme verschiedener Städte (Gültigkeitsdauer und -bereich z. B. von Kurzstrecken, Regelung der Mitnahme von Kindern, Rädern oder Tieren. Ist Entwerten nötig oder nicht? Sind Zuschläge erforderlich?, ...)	FF	
6.1.4	Unverschuldetes „Erwischtwerden“ (da aus Unwissenheit ein falsches Ticket gekauft wurde) führt zur Reaktion, öffentliche Verkehrsmittel künftig zu meiden	FF	
6.1.5	Ticketkauf allgemein: Gefahr, die Abfahrt zu verpassen, wenn ein Automat erst gesucht werden muss, vor dem Automaten eine Schlange ist oder Probleme mit der Bedienung des Automaten auftreten	FF	
6.1.6	Unkomfortable oder für Laien unverständliche Bedienung der Ticketautomaten; gilt insbesondere für bestimmte Gruppen	FF	
6.1.7	Schlechte Begreifbarkeit von flexiblen und differenzierten Angebotsformen	X	
6.2	Gefühlte Kosten		
	Zu hohe Preise, da im Einzelfall bei den unregelmäßigen Nutzern im Kopf die volle Kosten eines Einzeltickets jeweils nur mit den Spritkosten des Autos verglichen werden (ohne Betrachtung der Autofixkosten)		
6.2.1	Einzelfahrkarten sind vergleichsweise teuer – gerade diese Fahrscheine werden aber von Neu-	FFFF	

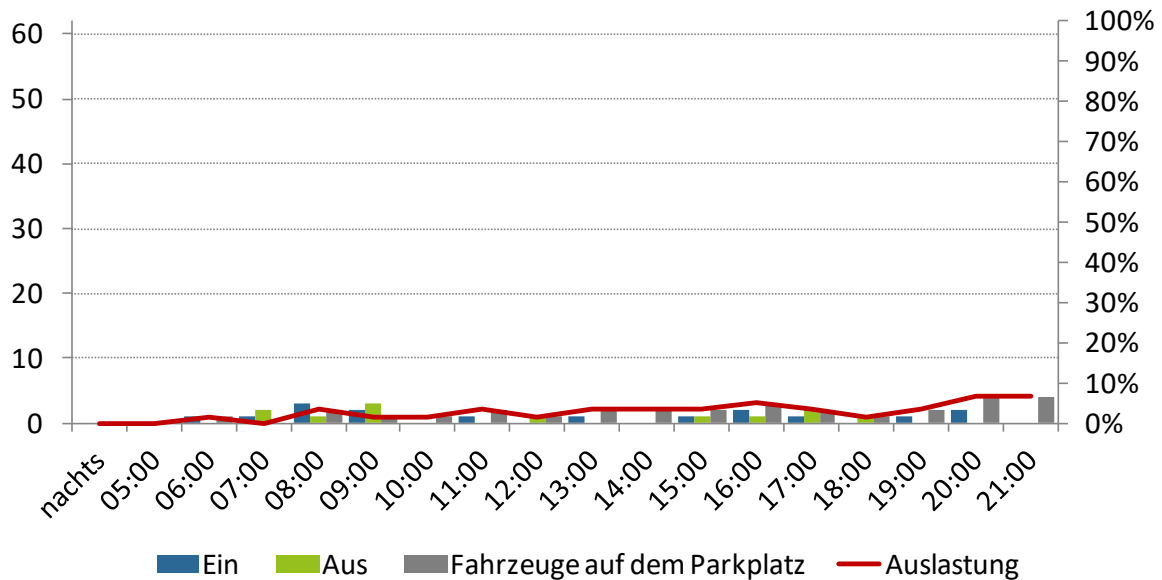
Nr.		Bewertung	Anmerkungen
	und Gelegenheitskunden nachgefragt - während Kosten für Zeitkarten oder Abonnements im Vergleich zum Pkw meist vorteilhaft und günstig sind.		
6.2.2	Schlechtes Preis-Leistungsverhältnis auf kurzen Entfernungen	EE	
6.2.3	Kosten direkt spürbar, da sofort und vollständig zu zahlen	EE	
6.2.4	„Unfares“ Tarifsysteem, unpassende Tarifaufstufungen	EE	
6.2.5	Uneinsichtige und uneinheitliche Abgrenzung der begünstigten Personenkreise bei Fahrpreisdifferenzierungen und tariflichen Sonderangeboten; am wirklichen Bedarf vorbeigehende Gültigkeiten	X	
6.3	Überfüllung und Enge in den Fahrzeugen		
6.3.1	überfüllte Verkehrsmittel	EE	
6.3.2	Problematisch insbesondere in den Spitzenstunden (Berufsverkehr), da hier hohe Auslastungen und somit Kapazitätsengpässe auftreten	EE*	
6.4	Öffentlichkeit		
	Die Problematik wird von Nichtnutzern stärker wahrgenommen als von Nutzern.		
6.4.1	Fehlende Privatsphäre – besonders relevant, wenn aktiv missachtet, zum Beispiel durch Ansprechen fremder Personen	EE	
6.4.2	Unangenehme Nähe zu fremden Menschen, Befürchtung der Ansteckung mit Krankheiten, insbesondere im Winter	EE	
6.5	Wahrnehmung öffentlicher Verkehrsmittel		
	Die Problematik wird von Nichtnutzern stärker wahrgenommen als von Nutzern.		
6.5.1	Imageproblem des ÖPNV: Das Klischee des „typischen“ ÖPNV-Nutzers: 5 A's: Alte, Arbeitslose, Arme, Ausländer und Auszubildende (Schüler und Studenten)	EE	
6.5.2	Befürchtung unangenehmer Situationen (z. B. von anderen Fahrgästen angesprochen oder belästigt werden). Gilt insbesondere für Frauen, im Dunkeln oder wenn solche Situationen bereits erlebt wurden / solche Erfahrungen bereits gemacht wurden	EE	
6.5.3	Angst, Kriminellen oder Randalierern (Vandalismus, Rowdytum) hilflos ausgeliefert zu sein.	EE	Kann durch mutwillige Zerstörungen und Graffiti in den Fahrzeugen und an den Haltestellen verstärkt werden
6.5.4	Unzureichende Unterhaltung und unbefriedigende(r) Zustand, Gestaltung und Ausrüstung von Haltestellen und Bahnhöfen: z. B. fehlender Witterungsschutz und fehlende Unterstellmöglichkeiten, fehlende Aufzüge, keine Schließfächer, geringe subjektive Sicherheit, Angsträume, fehlende oder nicht nutzbare Toiletten, geringe Sauberkeit, kein Winterdienst	EE**	

Nr.		Bewertung	Anmerkungen
6.5.5	Unbefriedigendes Erscheinungsbild, Komfort und Ausstattung der Fahrzeuge	 	
6.6	Bargeldzahlung		
6.6.1	Busfahrer kann keine größeren Scheine wechseln		
6.6.2	Aufhalten der nachfolgenden Kunden kann als unangenehm empfunden werden	✗	
6.6.3	Hantieren mit Geld in der Öffentlichkeit	✗	
6.6.4	Probleme mit dem Rückgeld am Automaten möglich (Keine Annahme großer Scheine); Ausgabe in kleinen Münzen)	✗	
6.7	Sonstige Aspekte		
6.7.1	Unzureichende oder zu langsame Koordination oder Information bei Betriebsstörungen und Fahrplanabweichungen		
6.7.2	Klimaanlage nicht individuell regulierbar (z. B. im Winter unangenehm warme Züge)	✗	
6.7.3	Orientierungsprobleme, Fehlen von Haltestellen-Umgebungsplänen	✗	

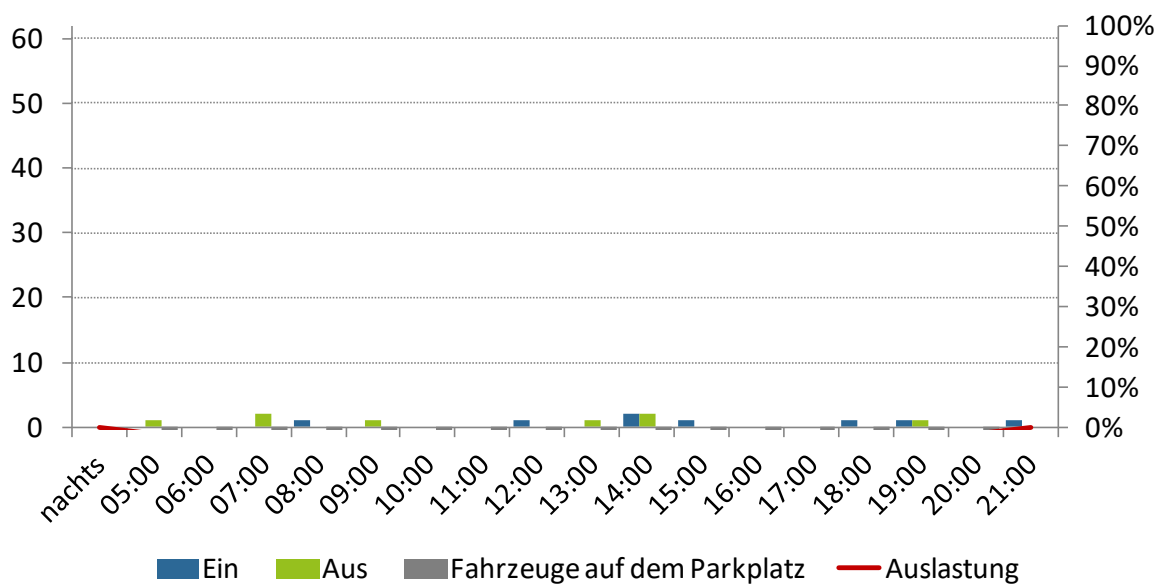
Anhang IV: Ruhender Verkehr

Auslastungsdaten Parkierungsanlagen außerhalb der Innenstadt

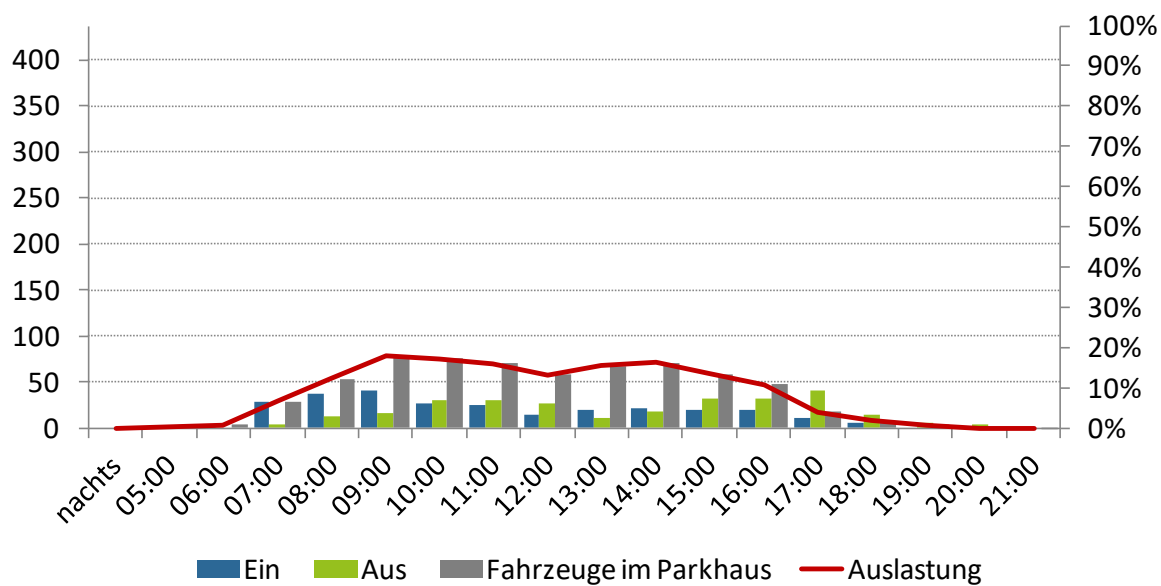
PP Lebacher Straße, 09.10.2014:



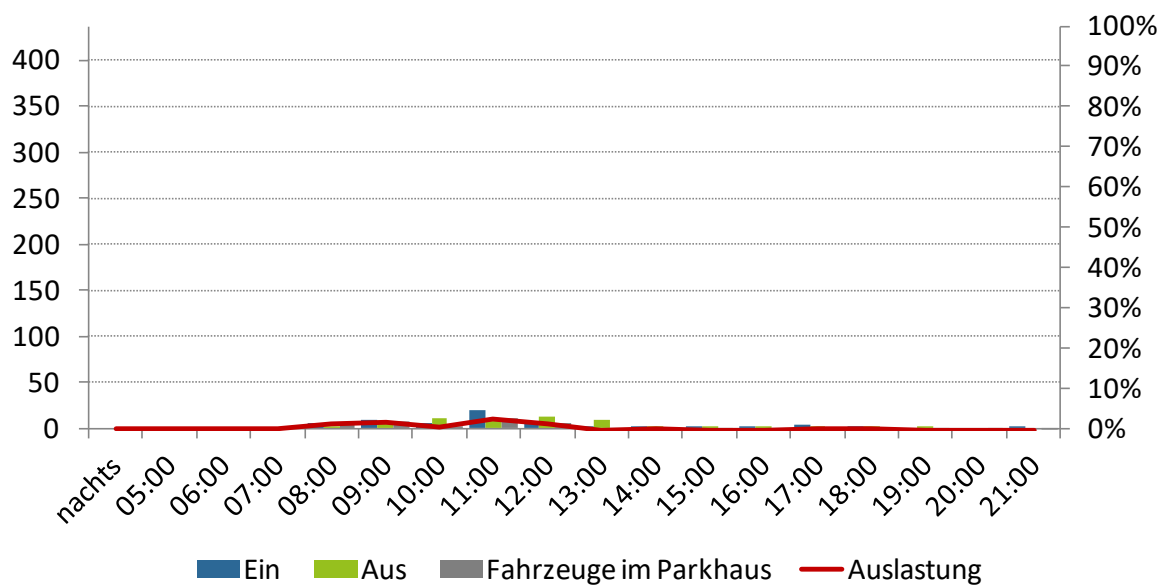
PP Lebacher Straße, 11.10.2014:



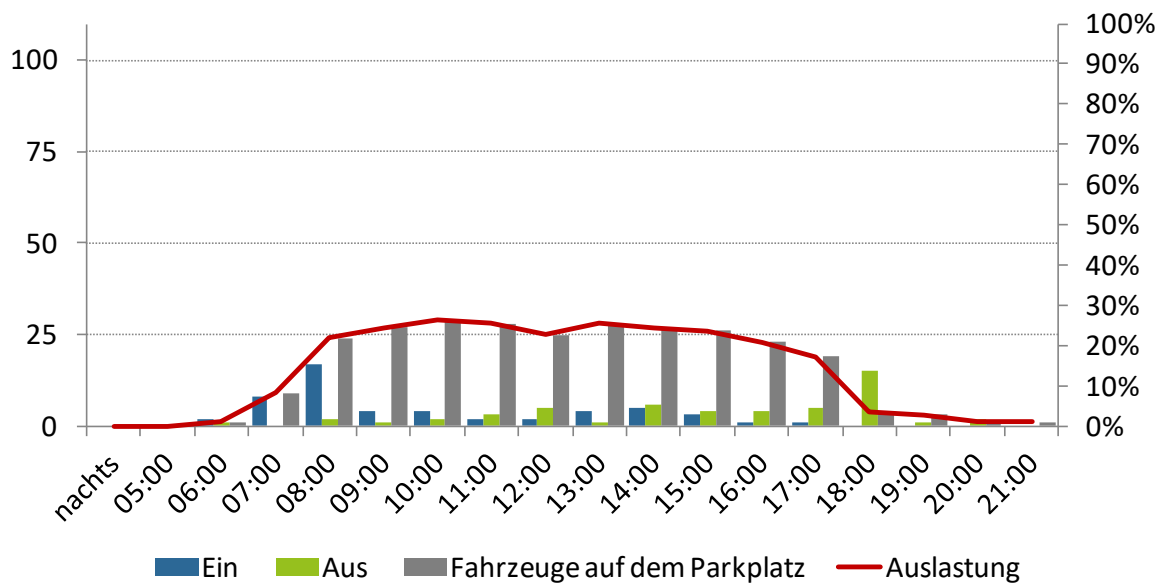
TG Dudweiler, 09.10.2014:



TG Dudweiler, 11.10.2014:



PP Stromstraße, 09.10.2014:



PP Stromstraße, 11.10.2014:

