

Protokoll

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken Planungsradtour 3: Universität/Dudweiler 8. Mai 2015

Teilnehmerzahl: 13 Personen
zzgl. Herr Schöndorf, Herr Bier, Frau Kunz (LHS)
zzgl. Herr Diesfeld, Herr Weiß (Planersocietät)

Uhrzeit: 17:00 bis 20:30 Uhr

Protokoll: Planersocietät

Themenpunkt 1: Fernbusbahnhof: Start der Tour, Thema: Fernbusbahnhof

Herr Bier, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Saarbrücken, und Herr Diesfeld von der Planersocietät begrüßen die anwesenden Teilnehmer und geben einen Überblick über die Themen und den Ablauf dieser Planungsradtour.

Eingangs erläutert Herr Diesfeld anhand des Beispiels des Fernbusbahnhofs Saarbrücken kurz den aktuellen Fernbusmarkt in Deutschland und zukünftige Trends. Es folgt eine Einordnung der Stadt Saarbrücken in das Fernbusnetz inklusive grenzüberschreitender Verbindungen.

Von Seiten der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern wird das Angebot der Fernbusse bislang mäßig genutzt. Vor allem als Ergänzung und günstige Alternative zum Schienenfernverkehr werden Ziele wie Köln und Freiburg angefahren. Es wird kritisiert, dass über den Schienenfernverkehr wichtige innerdeutsche Städte wie Mannheim bzw. Frankfurt oder München nur noch zwischen ein- und fünf Mal täglich direkt angefahren werden, wohingegen die Verbindung nach Paris mit einer Fahrzeit von unter zwei Stunden sehr gut sei. Hier seien Fernbusse möglicherweise eine Alternative, äußern einige der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger, auch wenn die Fahrzeiten wahrscheinlich deutlich länger als mit der Bahn seien. Der Fernbus sei zudem wichtig, um die Stadt Luxemburg zu erreichen, da diese über die Schiene nicht direkt angebunden ist.

Während des Gesprächs am Fernbusbahnhof werden immer wieder Radfahrer beobachtet, die eine Alternativroute zur Dudweiler Straße als Abkürzung durch das angrenzende Parkhaus in Richtung Hauptbahnhof nutzen. Auf Nachfrage stimmen die Teilnehmenden zu, dass diese Route sehr stark genutzt wird, obwohl sie derzeit für Radfahrer nicht ausreichend ausgebaut sei. Es wird thematisiert, dass die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs mit dem Fahrrad von der Dudweilerstraße kommend unzureichend und eine Querung des Busbahnhofs aufgrund des Verkehrs nicht ungefährlich sei.

Eine Frage von den Teilnehmern ist, welche Funktion der parallel zu den Gleisanlagen verlaufende Bahnweg der Bohrmannspfad ausübe. Dazu wird von Herrn Bier erläutert, dass die Nutzung rechtlich geklärt werden muss, da es sich um Bahngelände handelt, diese Verbindung im Radverkehrsnetz und im Verkehrsentwicklungsplan enthalten ist, und bei den weiteren Maßnahmenplanungen berücksichtigt wird.

Themenpunkt 2: Meerwiesertalweg, Thema: Radverkehrsanlagen in Richtung Universität, Beschaffenheit von Radverkehrsanlagen

Von Herrn Diesfeld wird thematisiert, dass trotz eines hohen Radfahrerpotenzials bei Studierenden derzeit keine eigenen Radverkehrsanlagen, sondern Gehwege mit Radfahrerfreigabe, entlang des Meerwiesertalweges existieren. Probleme gebe es auf der Fahrbahn, da Autofahrer nicht immer rücksichtsvoll gegenüber Radfahrern unterwegs seien. Laut Herrn Bier sei die derzeitige Lösung am Meerwiesertalweg mit einem Gehweg mit Radfahrerfreigabe ein Kompromiss, da die Stadt aufgrund einer Klage des ADFCs vom Bundesverwaltungsgericht gezwungen ist, die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben. Zudem ist die Wegebreite jeweils für einen gem. Fuß- Radweg und einen Zweirichtungsradweg für sich allein betrachtet ausreichend, zusammen aber bei dem hier vorhandenen Aufkommen zu gering. Hier bestünde eine Regelungslücke in den Richtlinien. Zur aktuellen Situation für Radfahrer im Meerwiesertalweg gibt es einige kritische Stimmen. Demnach müssten Radfahrer auf für sie freigegebenen Gehwegen mit Schrittgeschwindigkeit unterwegs sein, was aber in der Lebenspraxis nie der Fall sei. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg sei laut einem Teilnehmer die bessere Lösung gewesen.

Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger ergäben sich am Meerwiesertalweg häufig Probleme zwischen Radfahrern und Fußgängern bei Überholvorgängen. So müssten Radfahrer rechtzeitig klingeln, welches aber oft überhört wird, da vor allem junge Fußgänger (Studierende) Kopfhörer im Ohr hätten. Es wird mehrfach geäußert, dass es ebenfalls zu Problemen zwischen dem Autoverkehr und

Radfahrern auf der Fahrbahn komme. So würden Autofahrer kein Verständnis für Radfahrer auf der Fahrbahn zeigen und neben Hupen auch Radfahrer gefährlich überholen. Ebenfalls kritisch seien Ausfahrten von Parkplätzen etc., an denen Pkw über den Fußweg die Straße erreichen und häufig nicht ausreichend auf Radfahrende achten. An dieser Stelle sei größere Rücksicht geboten.

Ein Teilnehmer merkt an, dass es auch Konflikte zwischen dem Velotaxi und dem MIV sowie Bussen gibt, da dieses generell auf der Fahrbahn fahren muss. Dies betreffe grundsätzlich die Situation in Saarbrücken. An dieser Stelle sei eine Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation ein gutes Mittel, um die Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu steigern.

Insgesamt ist aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger die derzeitige Situation am Meerwiesertalweg für Radfahrer noch verbesserungswürdig. Als ergänzende Wegeföhrung wird auf die Möglichkeit verwiesen, den Campus über die Scheidter Straße, Stadtwald und die Hermann-Neuberger-Sport-schule zu erreichen.

Ein Vertreter der Hochschule für Technik und Wirtschaft, HTW, deren Campus sich in der Nähe im Waldhausweg befindet, erläutert die Absicht der HTW, mehr Studierende für den Radverkehr motivieren zu wollen. Hierzu sei ein Ausbau der Fahrradabstellanlagen auf dem Campus geplant, um das Radfahren attraktiver zu machen. Allerdings würde zur erfolgreichen Umsetzung auch eine gute Radverkehrsinfrastruktur zum Campus benötigt.

Themenpunkt 3: Universität, Thema: Mobilität von Studenten, Anbindung Universität an die Innenstadt, Fahrradverleihsysteme

An der Universität des Saarlandes wird die Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr zwischen Universität und Innenstadt thematisiert. Seitens Herrn Diesfeld folgt ein kurzer Input zur derzeitigen Verbindungsqualität. So sei zwar die Busanbindung mit 6-8 Fahrten pro Stunde zwischen Innenstadt und Campus ausreichend dimensioniert, stoße aber in Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Anbindung per Rad sei insbesondere über den Meerwiesertalweg nicht ausreichend. Auch Richtung Dudweiler gebe es ein Optimierungspotenzial. Viele der Studierenden und Mitarbeiter der Universität würden derzeit mit dem Auto anreisen, was auch, aber nicht nur darauf zurückzuführen sei, dass die Universität eher eine „Pendler-Uni“ sei.

Eine Rolle als Hemmnis für den Radverkehr spiele in Saarbrücken laut Herrn Diesfeld auch die Topografie. Er benennt aber auch Beispiele anderer Städte, die trotz topografisch ungünstiger Lagen höhere Radverkehrsanteile als Saarbrücken aufweisen, bspw. Kassel, Tübingen und Trier. Es herrscht bei den Bürgerinnen und Bürgern Konsens darüber, dass der höher gelegene Standort der Universität kein Ausschlusskriterium für den Radverkehr sei. Als immer bedeutender werdende Alternative verweist Herr Diesfeld auf die Pedelecs, die durch ihre elektrische Unterstützung Steigungen einfach passierbar machen und auch ungeübteren Radfahrern neue Möglichkeiten eröffnen würden. Eine Teilnehmerin, die auf einem steilen Berg wohnt, äußert, dass sie sich erst kürzlich ein solches Rad angeschafft hätte und nun deutlich flexibler sei.

Weitere Potenziale für den Radverkehr könnten laut Herrn Diesfeld durch ein Leihfahrradsystem, wie es schon in vielen anderen Städten erfolgreich umgesetzt wurde, erschlossen werden. Als Beispiel wird das Verleihsystem „metropolradruhr“ aus Nordrhein-Westfalen angeführt. Beispielsweise würden in Bochum zwischen der Innenstadt und der außerhalb der Stadt auf einem Berg gelegenen Ruhr-Universität schon viele Studierende das Leihfahrradsystem nutzen. Die Nutzung des Leihfahrradsystems wird in Bochum über einen geringen Betrag mit der Semestergebühr abgegolten

Von den Teilnehmern wird ein entsprechendes Beispiel aus Mainz benannt. Ein Leihfahrradsystem auch für Saarbrücken wird von den Teilnehmenden begrüßt. Neben den Möglichkeiten der stadtweiten Erschließung sowie zwischen Hauptbahnhof und Universität werden Leihfahrräder auch als Transportmittel zwischen den einzelnen Campusbereichen gesehen. Auch der Einsatz von Leihfahrrädern als Dienstfahrzeuge im betrieblichen Alltag von Unternehmen ist eine Option.

Zur Ansprache kommt auch das Thema einer Seilbahnanbindung, wie sie derzeit in anderen Städten Deutschlands und Europas immer wieder thematisiert wird. Eine Seilbahn für Saarbrücken wird von den Teilnehmern zwar als innovativ angesehen, Skepsis herrscht aber hinsichtlich der Realisierungschancen (Kosten, hohe planungsrechtliche Hürden, Probleme bei der Verknüpfung mit dem bestehenden ÖV).

Themenpunkt 4, OT Dudweiler: Zugang Waldweg Hofweg/Hermann-Löns-Straße, Thema: Anbindung Dudweiler an die Universität

An dieser Station folgt ein Input von Herrn Messerschmidt vom ADFC Saarbrücken zu Möglichkeiten und Erfordernissen einer Radanbindung zwischen Dudweiler und der Universität. Als direktere Alternative zur Beethovenstraße würden sich auch die Waldwege südlich Dudweilers eignen.

Es ergibt sich eine Diskussion, ob Wege durch den Wald eine attraktive Alternative für Radfahrer seien. Einerseits wird ihr hoher Freizeit- und Erholungswert angemerkt und zudem die Führung ungestört vom Kfz-Verkehr. Andererseits werden der oftmals schlechtere Ausbaustandard, eine fehlende Beleuchtung und eine fehlende soziale Kontrolle thematisiert.

Auf Nachfrage wird von Herrn Bier und Frau Kunz die derzeitige Situation über eine mögliche Asphaltierung einzelner Wegeabschnitte erläutert. Unter anderem aufgrund des Arten- und Naturschutzes (Erfordernis der planungsrechtliche Genehmigung durch das Landesamt für Umweltschutz) sei eine vollständige Asphaltierung der Wege schwierig, an besonders wichtigen/ gefährlichen Punkten (insb. Gefällstrecken) aber sinnvoll.

Themenpunkt 5: Sulzbachtalstraße, Thema: Radanbindung Dudweiler – Innenstadt, Alternativrouten im Radverkehr

Ein weiterer Aspekt der Planungsradtour ist die Radanbindung von Dudweiler an die Innenstadt. Herr Diesfeld beschreibt die Ausbausituation ins Zentrum über die Sulzbachtalstraße als überwiegend gut. So seien die Radfahrstreifen in beide Richtungen breit angelegt und als weiterer Pluspunkt seien Busspuren mit Radfahrerfreigabe versehen.

Von einer Teilnehmerin wird die Anbindung zwischen der Innenstadt und Bischmisheim als schwierig angesehen. Dies betreffe vor allem den Rückweg aufgrund von Steigungen. Hier bietet sich aus ihrer Sicht zum einen die Möglichkeit, mit Pedelecs zu fahren, oder aber das Fahrrad im Bus zu transportieren, sofern diese nicht überfüllt seien.

Da die Radwegführung an der Sulzbachtalstraße über eine Hauptverkehrsachse verläuft, wird auch noch die Möglichkeit von Parallelrouten thematisiert. Eine Parallelroute existiert heute bereits entlang des Sulzbaches von Dudweiler bis nach Jägersfreude. Ein adäquater Ausbau eines bestehenden Weges parallel den Gleisanlagen auf Bahngelände über Jägersfreude und Rodenhof zur Innenstadt sei jedoch aufgrund hoher Kosten schwierig, aber wichtig. Diese Verbindung wurde als Lücke im Radwegenetz im VEP- Analyseteil aufgenommen. Von Teilnehmerseite aus werden Kfz-freie Routen befürwortet.

Themenpunkt 6: Saarbrücker Straße, Thema: Straßenraumgestaltung in Tempo 30-Zonen, Gestaltung der Bahnhöfe (Bsp. Dudweiler)

Am Beispiel der Saarbrücker Straße in Dudweiler erläutert Herr Diesfeld Möglichkeiten, den Verkehr insbesondere in Neben- und Wohnstraßen attraktiv zu beruhigen. Möglichkeiten seien wie in der Saarbrücker Straße punktuelle bauliche Maßnahmen (vorgezogene Seitenräume, Aufpflasterungen

etc.). Weitere Möglichkeiten bestünden bspw. in den aus der Schweiz bekannten Begegnungszonen. Ein Vorteil für den Radverkehr in Tempo 30-Zonen/auf Tempo 30 Strecken sei, dass er im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden könne und eigene Radverkehrsanlagen nicht immer notwendig seien. Entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden von den Teilnehmenden positiv beurteilt und auch als wichtige Fördermaßnahme des Radverkehrs angesehen.

Darüber hinaus gebe es laut Herrn Diesfeld im Nebenstraßennetz mittlerweile in vielen Städten „Fahrradstraßen“. Hier muss sich der Kfz-Verkehr dem Radverkehr unterordnen, so dürfen Radfahrer nebeneinander fahren; Autos können per Zusatzzeichen (mit max. 30 km/h) zugelassen werden. Ein Teilnehmer bringt als positives Beispiel die Stadt Erlangen ein, welche eine Fahrradstraße parallel zur Fußgängerzone eingerichtet habe. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger stellen Fahrradstraßen auch eine Möglichkeit für Saarbrücken dar – bspw. in der Beethovenstraße oder dem Willi-Graf-Ufer. Der Wunsch einer Teilnehmerin war, auch in Brebach/ Güdingen im Rahmen eines möglichen Ausbaues einer Radroute abschnittsweise Fahrradstraßen umzusetzen.

Ein weiterer Diskussionsgegenstand ist die Gestaltung der Bahnhöfe in der Stadt mit Blick auf die Funktionalität, Barrierefreiheit und Reisen mit Fahrrädern. Als besonders negativ fällt hierbei der Bahnhof Dudweiler auf. Von Seiten der Bürgerinnen und Bürger werden Mängel wie das Fehlen eines Aufzugs, taktiler Elemente und von Informationstafeln genannt. Auch ermögliche der niedrige Bahnsteig keinen barrierefreien Einstieg in die Züge. Bei dem derzeitigen Ausbaustand sei eine Radmitnahme kaum möglich. Nicht nur der Zu- und Abweg zum Bahngleis sei mühsam, auch stünden in den eingesetzten Fahrzeugen der Regionalbahnen nicht genügend Fahrradstellplätze zur Verfügung.

Themenpunkt 7: Sulzbachtalstraße, Thema: durchgezogener Radfahrstreifen auf Kreuzungen und Einmündungen

Herr Bier thematisiert an diesem Themenpunkt Fahrradmarkierungen in Kreuzungsbereichen, um eine sichere und direkte Führung für Radfahrer zu gewährleisten. Eine Möglichkeit sei der an dieser Kreuzung vorzufindenden rot eingefärbte Radfahrstreifen für geradeausfahrende Radfahrer links zwischen der Kfz-Geradeaus- und der Kfz-Rechtsabbiegespur.

Als weitere Maßnahme stellt Herr Diesfeld Radaufstellflächen und Radfahrersignalisierungen an Kreuzungen vor, die es in Saarbrücken bisher (zu) sehr selten gäbe. Positiv sei hierbei der Sicherheitsgewinn für Radfahrer, da sie vor dem Kfz-Verkehr eingeordnet sind und sich somit immer im Blickfeld der Autofahrer befinden.

Themenpunkt 8: Dudweiler Markt, Thema: Stadtteilzentren, Fahrradabstellanlagen

Am letzten Themenpunkt wird exemplarisch die Bedeutung von Stadtteilzentren erläutert. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsvermeidung durch kurze Wege seien laut Herrn Diesfeld entsprechende Nahversorgungsangebote wichtig, die auch eine gute Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad aufweisen sollten. Der Stadtteil Dudweiler weist grundsätzlich eine solche Struktur auf, insgesamt sei das Zentrum jedoch eher Kfz-geprägt und bräuchte bspw. mehr Radabstellanlagen. Aus Sicht eines Teilnehmers fehlten diese insbesondere am Marktplatz. Auch auf die Möglichkeit von Fahrradparkhäuschen für die private Nutzung auf größeren Plätze wie dem Dudoplatz wird verwiesen.