

Protokoll

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken
Planungsradtour 4: Innenstadt - Malstatt/Burbach
9. Mai 2015

Teilnehmerzahl: 10 Personen
zzgl. Herr Bier, Frau Kunz, Herr Kreis, Herr Müller, Herr Bersin (LHS)
zzgl. Herr Diesfeld, Herr Weiß (Planersocietät)

Uhrzeit: 13:00 bis 16:30 Uhr

Protokoll: Planersocietät

Themenpunkt 1: Vorplatz Hauptbahnhof/Eurobahnhof: Start der Tour, Thema: Fahrradverleihsysteme

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 von der Innenstadt nach Burbach.

Eingangs erläutert Herr Diesfeld die Funktionen und den Nutzen von Fahrradverleihsystemen. Auf dem Vorplatz des Bahnhofs befindet sich eine Station von „call a bike“ der Deutschen Bahn mit sechs Leihrädern. Da dies die einzige Station im Stadtgebiet ist, müssten alle Fahrräder auch hierher zurückgebracht werden, wodurch „one way“-Fahrten nicht möglich seien.

Von den Teilnehmenden wurde nachgefragt, wie oft die Leihfahrräder genutzt werden. Der Radverkehrsbeauftragte hatte dies Anfang 2012 recherchiert. Es sind über 300-400 Verleihvorgänge pro Jahr,- trotz der schlechten Ausgangsbedingungen.

Bemängelt wird von den Teilnehmenden, dass es das einzige Leihfahrradsystem in der Stadt Saarbrücken ist. Als positives Beispiel führt Herr Diesfeld das Verleihsystem „metropolradruhr“ an, das in den Ruhrgebietsstädten immer weiter ausgebaut werde. Beispielsweise an der Ruhr-Universität Bochum, die ähnlich wie die Universität des Saarlandes abseits der Innenstadt liegt. Hier bestehe eine Kooperation mit der Studierendenschaft, so dass Studierende der Universität einen Betrag von 1,50 € je Semester entrichten und im Gegenzug 60 min täglich ein Fahrrad kostenlos und darüber hinaus für je 50 ct pro weitere halbe Stunde ausleihen könnten. Zwischen der Innenstadt Bochums und der Ruhr-Universität ist mittlerweile eine von Studenten vielgenutzte Verbindung des Fahrradverleihsystems entstanden.

Themenpunkt 2: Kreuzung Klausener Straße/St. Johanner Straße: fehlende Einbahnstraßenfreigaben und Radverkehrsführungen an Kreuzungen

Herr Diesfeld erläutert die Notwendigkeit, Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung freizugeben, da dies ein wichtiges Element zur Radverkehrsförderung ist. Sofern die Straße eine geeignete Mindestbreite oder Ausweichmöglichkeiten biete, könne so ein geschlossenes Radwegenetz ohne Umwege gefördert werden. Die Stadt Saarbrücken hat bereits viele Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben, dennoch gebe es einige Abschnitte, in denen dies nicht einfach sei. Ein solcher Fall ist die Klausener Straße, die als Verbindung zwischen Malstatt und Innenstadt wichtig ist, aber aufgrund der Tatsache, dass die Straße schmal sei und gleichzeitig auch die Saarbahn verkehrt, ein erhöhtes Gefährdungspotenzial bestünde.

Eine Bürgerin betont, dass trotz der fehlenden Freigabe für Radfahrer viele die Klausener Straße auch entgegen der Fahrtrichtung nutzen. Eine fehlende Freigabe für den Radverkehr besteht nach Aussagen einer Bürgerin auch in der „Parallelstraße“ am Cottbuser Platz.

Am Beispiel der Kreuzung Klausener Straße/St. Johanner Straße/ Westspange thematisieren die Bürger die Radverkehrsführung an Kreuzungen. Demnach seien die Wartezeiten an Ampeln sehr lange. Zudem wird angemerkt, dass das Radfahren auf der Fahrbahn teilweise als unsicher empfunden wird, weil die notwendige Rücksichtnahme der Autofahrer fehle.

Der Radverkehrsbeauftragte Herr Bier stellt hierzu heraus, dass die Stadt Saarbrücken den Radverkehr „sicher auf die Straße bringen möchte“ und bestrebt sei, Radfahrer wo möglich auf Schutz- oder Radfahrstreifen zu führen. Dies sei nach allen Erkenntnissen aus der Unfallforschung sicherer, da Radfahrer so immer im Blickfeld der Autofahrer blieben. Hierzu sei insbesondere auch eine Sensibilisierung der Autofahrer notwendig.

Themenpunkt 3: Lebacher Straße/Ecke Alte Lebacher Straße, Thema: Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen

An dieser Stelle wird durch Herrn Diesfeld das Thema der Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen Verkehrsteilnehmer“ der Fußgänger und Radfahrer, aufgegriffen. Aus den statistischen Daten ist zu entnehmen, dass zwar die Unfälle mit Personenschäden oder schwerwiegenden Sachschäden in Saarbrücken rückläufig sind - dies allerdings nicht so stark wie im Bundestrend. So ist eine hohe Betroffenheit von Fußgängern unter den im Verkehr Getöteten (8 von 13) zwischen 2011 und 2013 zu verzeichnen. Der Anteil der bei Unfällen verletzten Radfahrer liegt bei 17 %, und damit deutlich höher als in vergleichbaren Städten, obwohl nur 4 % aller Wege in Saarbrücken mit dem Rad zurückgelegt werden.

Die Bürgerinnen und Bürger schildern hieraufhin Ihre Eindrücke. So sei der gesamte Bereich um den Cottbuser Platz ein gutes Beispiel für typische konflikträchtige Situationen in der Stadt, da unterschiedliche Verkehrsteilnehmer aufeinander treffen. Konflikte gebe es nicht nur zwischen Fußgängern und Radfahrern im Seitenraum. Das Radfahren auf Hauptverkehrsstraßen wird von vielen aufgrund der Verkehrsbelastungen, der LKW-Verkehre sowie rücksichtsloser Autofahrer als unangenehm empfunden. Von einigen Bürgerinnen und Bürgern wird in diesem Zusammenhang das Thema der Mobilitätserziehung für Kinder angesprochen. Auf diese Weise könnten Kinder schon frühzeitig an Alternativen zum „Elterntaxi“ gewöhnt werden und den richtigen Umgang im Verkehr lernen.

Weitere Anmerkungen haben die Bürger zu Ampelschaltungen, die für Fußgänger und Radfahrer zu langen Wartezeiten führen würden (z.B. Westspange, Alte Post, Saaruferstraße). Insbesondere sei dies auch bei Signalanlagen festzustellen, die über die Trassen der Saarbahn führen (bspw. Trierer Straße, Ludwigstraße).

Weiterhin werden von Herrn Diesfeld Alternative Parallelrouten für Radfahrer thematisiert. Beispielsweise sei es zur Umfahrung von Hauptstraßen wie der Lebacher Straße überlegenswert, Radfahrer über die nahezu parallel verlaufende Riegelsberger Straße – Enkircher Weg zu führen. Dies sei ein Alternativangebot, jedoch sollte auch zukünftig die Priorität darauf gelegt werden, Radfahrern auf den Hauptverkehrsstraßen, die meist auch städtische Radverkehrshaupttrouten sind, eine sichere Verkehrsinfrastruktur anzubieten. Von den Bürgern werden weitere Alternativrouten diskutiert, beispielsweise in den Nebenstraßen parallel westlich der Lebacher Straße.

Themenpunkt 4: Stromstraße Höhe Malstatter Markt, Thema: Konkurrenzen Radverkehr/Parken, Umflaufsperrn

Diese Station diente der Diskussion sowohl über die Konkurrenzen zwischen dem Radverkehr und falsch parkenden Autos als auch über Umlaufsperrn als Barrieren für den Radverkehr.

Von Seiten der Teilnehmer werden mehrere Problemstellen genannt, an denen vermehrt Falschparker wahrgenommen werden. Hierzu zählten beispielsweise die Bleichstraße oder die Berliner Promenade. Von Seiten der Stadtverwaltung wird angemerkt, dass es in einigen Bereichen zu Problemen durch temporäre Baustellen komme und dass das Thema des Falschparkens bekannt sei – seit Ende 2014 wird mit extra neu eingestelltem Personal verstärkt kontrolliert. Bürger sollten bei Verstößen den Kontakt zum Ordnungsamt suchen.

Herr Diesfeld erläutert, dass Umlaufsperrn an Fußgängerübergängen für Radfahrer Hindernisse darstellen, die teils auch zum Absteigen zwingen und daher nur äußerst begrenzt zum Einsatz kommen sollten. Beispielsweise sei die Umlaufsperre im Bereich Stromstraße/Kita eher eng und für Radfahrer ungünstig. Diese Umlaufsperre ist für Radfahrer nicht passierbar, sie soll verhindern, dass Kinder direkt auf die Fahrbahn laufen. Sinnvoll seien bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Verbesserung der Sichtbeziehungen. Die sind bspw. Maßnahmen der Straßenraumgestaltungen zur Verkehrsberuhigung, Rücknahme von Stellplätzen an Fußgänger-Überquerungsstellen um die Sichtverhältnisse zu verbessern etc.).

Aus Sicht der Teilnehmer wären Verkehrsberuhigungsmaßnahmen insbesondere in der Stromstraße sinnvoll, um den Autoverkehr insbesondere in sensiblen Bereichen (bspw. Umfeld von Kitas) abzubremsen. In der Stromstraße fänden nach Aussage eines Teilnehmers immer wieder Testfahrten von Kunden der am Ende der Stromstraße ansässigen Autohändler statt. Einerseits werden zum Beispiel Aufpflasterungen gewünscht, andererseits wird aber auch angesprochen, dass diese für Radfahrer unangenehm zu überfahren seien, wie bspw. in der Saarbrücker Straße in Dudweiler.

Themenpunkt 5: Saarstahlgelände Burbach/ Leinpfad, Thema: Bedeutung der beidseitigen Leinpfade entlang der Saar für den Radverkehr, städtische Barrieren

Von Herrn Diesfeld werden die Probleme durch innerstädtische Barrieren wie Verkehrsanlagen (Kfz-Hauptstraßen, Autobahnen, Gleisanlagen) aber auch große Gewässer wie die Saar erörtert. Diese würden für alle Verkehrsteilnehmer zu Umwegen zu den jeweiligen Brücken oder Unterführungen führen. Direkte und umwegfreie Wege seien aber ein wichtiges Element der Fahrrad- und Fußgängerverkehrsförderung. Daher ist es wichtig, dass insbesondere alle Brücken, auch für Fußgänger und Radfahrer komfortabel zu benutzen seien. Die beidseitigen Leinpfade sind das bereits vorhandene „Rückgrat“ für den Radverkehr, da sie eine komfortable Verbindung der Stadtteile untereinander und mit der Innenstadt und des Umlandes mit der Saarbrücker Innenstadt herstellen.

Der rechtsseitige, der City zugeordnete Leinpfad ist nicht durchgängig befahr- bzw. begehbar, sondern hat zwei Lücken, wo jegliche Infrastruktur fehlt: über das Saarstahlgelände in Burbach und zwischen Osthafen und Güdigen. Auch die Anbindung der Leinpfade an die Brücken, der Stadtteile und an die Innenstadt an die Leinpfade sei überwiegend nicht vorhanden oder ungenügend.

Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sollten die Anbindung zwischen den beidseitigen Leinpfaden und den Brücken (hier wurden v.a. die Malstatter Brücke und die Luisenbrücke benannt) verbessert werden. Ebenso wird der Wunsch geäußert, dass neben den Stadtteilen auch Orte in der Region (wie Völklingen und Saarlouis) über gut ausgebaute Leinpfade angeschlossen werden. Der Vorteil hierbei sei die Führung abseits des Kfz-Verkehrs. Bei Dunkelheit oder im Winter bevorzugen einige Teilnehmer aber eher belebtere Straßen.

Wie Herr Diesfeld und Herr Bier erläutern, sei ein Vorteil der Stadt Saarbrücken auch die recht kompakte Stadtstruktur aufgrund der Konzentration der Bebauung und zentraler Einrichtungen auf die Tallagen. So seien fast 2/3 der Wege der Saarbrücker kürzer als 5 km. Dennoch wird ein Großteil dieser kurzen Wege mit dem Auto zurückgelegt, obwohl sie schneller mit dem Rad oder teils sogar zu Fuß zurückzulegen seien. Hier gibt es in Saarbrücken noch ein deutliches Potenzial für den Radverkehr. Andere Städte, die ähnlich topografisch bewegt sind, zeigten deutlich höhere Radverkehrsanteile als Saarbrücken, d.h. deutlich höher als 4 %.

Themenpunkt 6: Saarterrassen/Saarstahl, Thema: Betriebliches Mobilitätsmanagement, E-Mobilität/alternative Mobilitätsformen

Zum vorgenannten Themenfeldern erklärt Herr Ziegler von der städtischen GIU (Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH Saarbrücken) die Funktion der Ladestation für Pedelecs/E-Bikes (Innenhof der GIU) sowie der Solartankstelle für Elektrofahrzeuge (Pkw sowie Motorroller) an den Saarterrassen. Die Stromspeisung erfolge hier über Photovoltaikanlagen, für die Akkus der Fahrräder gibt es Schließfächer. Die Ladestationen für Elektrofahräder können (von Firmen) angemietet werden und stehen somit einem festen Personenkreis von Angestellten zur Verfügung, wohingegen die Ladesäulen für E-Pkw mithilfe einer RFID-Chipkarte, die von der GIU an die Unternehmen und Interessierte ausgegeben wird, genutzt werden können.

Nach Aussagen von Herrn Ziegler hat sich die Elektromobilität bei GIU bereits etabliert, sodass (innerstädtische) Dienstfahrten mittlerweile oft mit dem E-Pkw zurückgelegt werden. Auch bei den Unternehmen seien die Rückmeldungen positiv. Die fehlende Kompatibilität der beiden sich derzeit

auf dem Markt befindlichen Steckersysteme zum Laden der Elektro-Kfz sei aber ein grundsätzliches Problem der Elektromobilität in Deutschland, sodass nicht jedes Fahrzeug an jeder Tankstelle betankt werden könne.

Themenpunkt 7: Burbacher Markt/Hochstraße, Thema: Quartiersplätze und Stadtteilzentren, Anbindung des Bf. Burbach-Mitte, Fahrradabstellanlagen

Am Beispiel des Burbacher Marktes zeigt Herr Diesfeld exemplarisch die Bedeutung von Stadtteilzentren auf. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsvermeidung durch kurze Wege seien entsprechende Nahversorgungsangebote wichtig, die eine gute Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad aufweisen sollten.

Herr Müller von der Stadtverwaltung Saarbrücken erläutert daraufhin vergangene und geplante Maßnahmen für das Zentrum Burbach. Im südlichen Bereich des Burbacher Marktes sind in der Vergangenheit schon Gestaltungsmaßnahmen vorgenommen worden. Ein Handlungsbedarf werde auch für den nördlichen Bereich gesehen. So gebe es Bestrebungen, den Wochenmarkt zu fördern bzw. ähnliche Formate zu etablieren.

Sehr komplex gestaltet sich die fuß- und fahrradläufige Anbindung des Bahnhofs Burbach Mitte. Der Haltepunkt mit Seitenbahnsteigen ist vom Burbacher Markt aus nur über einen Umweg zu erreichen, was viele Teilnehmer auch kritisieren. Die Erreichbarkeit aus den Wohngebieten nördlich des Bahnhofes ist ebenfalls zu umwegig. Laut Herrn Müller prüfe die Stadt eine nachträgliche kurze Wegeanbindung ausgehend vom Burbacher Markt für eine einseitige Anbindung des südlichen, dem Marktplatz zugeordneten Bahnsteigs. Das gleiche gilt auch für die Anbindung des nördlichen Bahnsteigs, wo ein Geh- und Wegerecht über ein privates gewerbliches Grundstück besteht. Realistisch muss derzeit aus Kostengründen auf eine Gleisunterführung als direkte fußläufige Verbindung zwischen den Bahnsteigen und als interne Stadtteilverbindung verzichtet werden. Somit hat der Nutzer des Schienenverkehrs am Haltepunkt Burbach Mitte entweder bei der Abfahrt oder bei der Ankunft, je nach Fahrtrichtung, einen erheblichen Umweg zurückzulegen.



Zusätzlich wird an dieser Stelle das Thema Radabstellanlagen in Wohngebieten und Quartierzentren von Herrn Diesfeld thematisiert. Wo Platzmangel herrscht, könnten sogenannte Radhäuschen als dauerhafte Einrichtung aufgestellt werden (s. Foto). Eine solche Form wurde bspw. bereits in Hamburg und Dortmund etabliert. In einem Häuschen können mehrere Fahrräder sicher untergebracht werden. Die Finanzierung erfolge

durch einen einmaligen Betrag von 120 € und eine jährliche Instandhaltungs- u. Versicherungsgebühr von 20 € pro Nutzer. Frau Kunz von der Stadtverwaltung thematisiert in diesem Zusammenhang Bestrebungen der Stadt Saarbrücken, die Stellplatzrichtlinie um eine Fahrradstellplatzpflicht zu ergänzen, die im ersten Schritt für Neubauten gelten soll.

Themenpunkt 8: Saarburger Straße, Thema: Städtebauförderung Geh-/Radweg Kirche St. Eligius – Saarwiesen

An der Station Saarburger Straße/Kirche St. Eligius werden von Herrn Müller Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung erläutert. Ein gutes Beispiel sei die Verbindung zwischen der Bergstraße, Kirche St. Eligius über die Saarburger Straße bis hinunter zur Saar mit dem Leinpfad. Neben einer attraktiven Fuß- und Radverbindung wurde südlich der Kirche St. Eligius eine Grünfläche geschaffen, die weiterhin im Besitz der Kirche ist, aber von der Stadt unterhalten werde. Die neu geschaffene Verbindung zwischen der Bergstraße und der Saar sei ein deutlicher Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils, da sie die einzige komfortable Wegeverbindung zur Saar abseits der Hauptverkehrsstraßen ist. Aus Sicht der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger erfährt diese Gestaltungsmaßnahme als positives Beispiel einen hohen Zuspruch.