

# Protokoll

## Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

### Planungsradtour 1: Innenstadt/Alt-Saarbrücken/St. Johann

***24. April 2015***

Teilnehmerzahl: 33 Personen  
zzgl. Frau Stern, Frau Bautz, Herr Bier (LHS)  
zzgl. Herr Frehn, Herr Diesfeld (Planersocietät)

Uhrzeit: 17:00 bis 20:00 Uhr

Protokoll: Planersocietät

### **Themenpunkt 1: Rathaus Innenhof - Fahrradstation**

Herr Bier, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Saarbrücken und Herr Dr. Frehn von der Planersocietät begrüßen die anwesenden Teilnehmer und geben einen kurzen Überblick über die Planungsradtour.

Den ersten Themenpunkt stellt die neu installierte Mobilitäts- ~~Fahrrad~~- und Ladestation im Rathaus Innenhof dar, zu der Herr Bersin von der Stadtverwaltung informiert. Die Abstell- und Ladestation für E-Bikes/Pedelecs und ein Elektroauto erfüllt drei Funktionen: Dienstfahrzeuge für die Stadtbediensteten, Ladestation für private Pedelecs der Bediensteten in einem abgeschlossenen Raum und eine öffentliche Ladestation für Pedelecs, die frei zugänglich ist, wobei die Batterien in abschließbaren Boxen geladen werden.

### **Themenpunkt 2: Rabbiner-Rülf-Platz – Platzgestaltung, Anbindung des Leinpfades, Gesamtstädtische Barrieren in Saarbrücken**

Herr Dr. Frehn erläutert die Bedeutung der beidseitigen Leinpfade für den Rad- und Fußverkehr und stellt augenblickliche Chancen und Mängel dar. Ein Problem sei demnach die noch nicht ausreichende Anbindung des Leinpfades an das bestehende Radverkehrsnetz, die aber sukzessive verbessert werde – bspw. durch die neu entstehende Rampe an der Wilhelm-Heinrich-Brücke.

Von den Teilnehmern wird angemerkt, dass es eine Rampe auf der östlichen Seite der Wilhelm-Heinrich-Brücke schon vor dem Umbau gab und diese ausreichte. Da die Zuwegung auch von Fußgängern benutzt werde, wird befürchtet, dass es zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommen könnte.

Bemängelt wird insgesamt die Anbindung der beidseitigen Leinpfade sowie der Fernradwanderwege „Saarradweg“ (vier Sterne) und Saarlandradweg (drei Sterne)“ welche in der LHs auf dem linksseitigen Leinpfad verlaufen. Die Kritik bezieht sich bspw. auf die Umgestaltung der Schifferstraße, welche jetzt nur über einen Aufzug passiert werden kann, eine anscheinend nicht ausreichende Wegweisung/Beschilderung sowie die Verbindung zum Bürgerpark.

Zum Thema innerstädtischer Barrieren wird von den Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass die Überwindung der Saar an den Brücken zwar möglich, teilweise aber als unangenehm oder gefährlich empfunden wird. Als wesentliche Gründe werden hohe Verkehrsbelastungen sowie eine nicht ausreichende Radinfrastruktur genannt. Beispiele seien die Bismarckbrücke (hohes Verkehrsaufkommen, schmale Radfahrstreifen) sowie die Luisenbrücke, auf welcher das Fahren auf dem Gehweg von einigen Teilnehmern angenehmer empfunden wird als das auf der Fahrbahn. Das Fahren über die Alte Brücke wird aufgrund des Kopfsteinpflasters als unbequem empfunden.

Abgesehen von den Brücken wird auf Hauptverkehrsstraßen hingewiesen, die ebenfalls Barrieren für Radfahrer seien. Die Großherzog-Friedrich-Straße sei ein Beispiel für unsicheres Radfahren. Als Grund wird ein schmaler Fußweg genannt, der weiterhin durch die Saarbahntrasse eingeengt werde und entlang der Straße parkende Autos im Abschnitt Landwehrplatz.

In diesem Zusammenhang wird durch Teilnehmende darauf hingewiesen, dass Radfahrer unterschiedliche, subjektive Sicherheitsansprüche haben. Eine Gehwegfreigabe sei daher für jene sinnvoll, die sich auf der Straße unsicher fühlten.

### **Themenpunkt 3: Willi-Graf-Ufer/Berliner Promenade**

Nach einem kurzen Input zur Radverkehrsführung am Willi-Graf-Ufer von Herrn Dr. Frehn werden die Teilnehmenden bezüglich ihrer Erfahrungen zum Radverkehr entlang der Saar gefragt. Es wird auf die trotz Parkverbotes parkenden Autos hingewiesen. Ein Problem sei hier die mangelnde Kontrolle, zudem entstünden Konflikte auch durch die Lieferverkehre, vor allem morgens.

Eine große Rolle spielen aus Sicht der Teilnehmenden Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern. Neben dem Willi-Graf-Ufer (oberes und unterer Ufer/Promenade) wird die parallele Bahnhofstraße thematisiert. Auch hier seien Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern festzustellen. Sowohl die Situation in der Bahnhofstraße sowie am Willi-Graf-Ufer sei demnach nicht optimal gelöst. In diesem Zusammenhang wird zum innerstädtischen Verkehr allgemein angemerkt, dass Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern allgemein unausweichlich seien und daher die Aufmerksamkeit und Rücksicht jedes einzelnen erforderlich sei. Dennoch könnten die Verkehrsräume konfliktvermindernd gestaltet werden.

Als Punkt darüber hinaus wird die Baustellenbeschilderung in Saarbrücken als optimierungsbedürftig in Bezug auf die mutmaßlich schlecht wahrnehmbare Radfahrerbeschilderungen/-umleitungen genannt.

### **Themenpunkt 4: Hauptbahnhof, Bahnhofsvorplatz - Radabstellanlagen und Multimodalität?**

Nach einer kurzen Erläuterung zur Bedeutung von innerstädtischen Bahnhöfen als zentrale Umstiegspunkte haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Meinung zur Situation am Saarbrücker Hauptbahnhof zu äußern.

Die Situation vor dem Bahnhof – ein niveaugleicher und freier Fußgängerübergang über die Gleise der Saarbahn – wird als positiv und sicher empfunden und sei ein gutes Beispiel für einen teilweise „Shared Space“, wobei hier kein Kfz-Verkehr, außer Linienbussen, vorhanden ist.

Die Radanbindung des Bahnhofes wird hingegen kritisiert. Auf den umliegenden Einbahnstraßen gebe es keine/nicht ausreichende Radverkehrsanlagen, die Führung durch die Fußgängerzone bedeute Konflikte mit Fußgängern und auch die Verbindung zum Europaquartier sei durch die Führung durch den Hauptbahnhof sowie den rückwärtigen Aufzug umständlich.

Darüber hinaus wird der Wunsch einer Fahrradstation direkt am Bahnhof oder eines Fahrradparkhauses wie in anderen Städten geäußert. Herr Bier weist darauf hin, dass es die Idee gibt, den ehemaligen, leerstehenden Postbahnhof als Radstation zu nutzen. Von dort besteht eine direkte „abstiegsfreie“ Anbindung über Rampen zu den Bahnsteigen. Diese Verbindung ist aber nicht offiziell geöffnet.

Die Teilnehmer regen zudem an, ein Fahrradverleihsystem zu etablieren. Zwar gebe es am Bahnhof wenige DB-Leihräder, aber es bestünde für Saarbrücken die Möglichkeit, durch ein größeres Leihfahrradsystem die Intermodalität zu fördern. Als Idee wird als ähnlich zum Park & Ride, dessen Nutzen und derzeitige Akzeptanz kontrovers diskutiert wird, ein Bike & Ride thematisiert. Zum Thema

Park & Ride gibt es unterschiedliche Auffassungen. Einige Teilnehmer stellen eine eher geringe Auslastung der Stellplätze fest und wünschen sich größere und günstigere/kostenlose P + R-Parkplätze, andere halten das System für ausreichend.

Im Zusammenhang mit Intermodalität wird seitens des Radverkehrsbeauftragten auf die Fahrradboxen neben dem Haupteingang des Hauptbahnhofes hingewiesen. Hier handelt es sich um ein gemeinsames Projekt von DB und Landeshauptstadt. Die Fahrradboxen sind derzeit alle vermietet und es besteht eine Warteliste. Eine Erweiterung ist angedacht. Von den Teilnehmern wird angemerkt, dass nicht auf allen Fahrradboxen Benutzungshinweise (Kontaktdaten für Mietanfragen etc.) vermerkt seien oder eine „Anleitung“ nicht immer ersichtlich sei.

#### **Themenpunkt 5: Lützelbachtunnel – Verbindung Lützelbachtunnel, innerstädtisches Parken**

Als mögliche Verbindung zwischen der Innenstadt in Richtung Europaquartier wird der Lützelbachtunnel diskutiert.

Der Lützelbachtunnel wird von den Teilnehmenden als unangenehm und unsicher empfunden. Gründe seien die mutmaßlich schlechte Beleuchtung und Gestaltung und auch sich dort aufhaltende Randgruppen oder Jugendliche. Der Lützelbachtunnel ist zudem nicht allen Teilnehmern bekannt – allgemein sei er auch schlecht wahrnehmbar und anscheinend nicht ausgeschildert.

Seitens Herrn Frehn wird die aktuelle Situation des innerstädtischen Parkens thematisiert. Unter anderem sei festzustellen, dass in den Parkhäusern und auf Parkplätzen immer noch viele freie Stellplätze zu finden seien. Die Teilnehmenden diskutieren mit unterschiedlicher Auffassung Konzepte, Parkhäuser verstärkt am Rand der City zu positionieren oder die Parkhäuser eher zentraler zu platzieren.

Einig sind sich die Teilnehmer, dass die Belastung durch den Verkehr in der Innenstadt reduziert werden solle. Es wird angemerkt, dass das Parken in der Innenstadt ein Problem sei, aber für Anwohner im Wohnungsumfeld ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen sollten. Anwohnerstellplätze würden aber tendenziell reduziert, was zu Problemen führen würde.

Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit den Verkehrsbelastungen der Innenstadt auch angeregt, den Innenstadt-Verkehrsring offensichtlicher zu gestalten bzw. auszubilden.

#### **Themenpunkt 6: Eisenbahnstraße – Radverbindung Victoriastraße, Straßenraumgestaltung, Radfahren auf der Fahrbahn, Barrierefreiheit**

Seitens der Stadtverwaltung und von Herrn Dr. Frehn wird eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Straßenraumgestaltung beispielhaft anhand der Eisenbahnstraße thematisiert. Neben den Schutzstreifen für Radfahrer werden unter anderem die verbesserten und barrierefreien Querungsmöglichkeiten für Fußgänger hervorgehoben.

Die Teilnehmenden bewerten den angelegten Mittelstreifen positiv. Für Radfahrer sowie Mobilitätseingeschränkte werden auch die abgesenkten Bordsteine positiv hervorgehoben. Die Schutzstreifen werden als positives Element für Radfahrer genannt. Herr Dr. Frehn weist auf die oftmals

verbesserte Sicherheit bei einer Radverkehrsführung auf der Fahrbahn hin (optimierter Sichtkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmern). Von den Teilnehmern wird angeregt, auch das Thema Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr in den VEP aufzunehmen, um insb. Autofahrer für das Radfahren (auf der Fahrbahn) zu sensibilisieren.

Angeregt wird von den Teilnehmenden, Radfahr- und Schutzstreifen ähnlich dem niederländischen Beispiel durchgängig farbig (rot) zu markieren. Hierzu wird seitens Herrn Dr. Frehn und Herrn Bier von darauf hingewiesen, dass damit eine Inflation der Roteinfärbung einhergeht und die Landeshaupt sich darauf konzentriert, Gefahrenstellen rot einzufärben, wo Kfz den Radfahrstreifen queren müssen. Auch können stadtgestalterische Zielsetzungen dem widersprechen und die Roteinfärbungen sei kostenintensiv.

Die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in entgegengesetzter Fahrtrichtung ist laut einigen der Teilnehmenden grundsätzlich positiv in Saarbrücken. Sie werde aber nicht ausreichend von Autofahrern beachtet bzw. sei denen nicht bekannt – ein Beispiel sei hier die Beethovenstraße (Unwissenheit der Autofahrer, ungünstig positionierte Beschilderung). Ein Ansatzpunkt sei hier eine verstärkte Kommunikation. In diesem Zusammenhang werden die Markierungen für Radfahrer in den in die Eisenbahnstraße einmündenden Einbahnstraßen Hohenzollern- und Gutenbergstraße von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben. Die Sicherheit der Radfahrer werde erhöht und das Bewusstsein der Autofahrer verstärkt. Weiterer Bedarf bestünde u.a. im Nauwieser Viertel. Herr Bier merkt an, dass diese Fahrbahnmarkierung für Radfahrer in Einbahnstraßen Saarbrücker Standard werden sollte.

Darüber hinaus werden von den Bürgerinnen und Bürgern, die nach Umgestaltung der Eisenbahnstraße geringeren Geschwindigkeiten der Autos positiv wahrgenommen. Es wird angeregt, mehr Tempo-30 in der Stadt anzuordnen. Davon würden bspw. auch die Gastronomen und der Einzelhandel profitieren, weil die Straßen mehr Aufenthaltsqualität gewinnen und Fußgänger anziehen würden.

#### **Themenpunkt 7: Franz-Josef-Röder-Straße – Hochwasserumfahrung Franz-Josef-Röder-Str.**

Herr Dr. Frehn weist auf die Bedeutung der Franz-Josef-Röder-Straße als Hochwasserumfahrung, aber auch als Radverkehrs-Trasse hin. Grundsätzlich ist diese Straße geeignet, für Radfahrende eine gute Verbindung zwischen den Stadtteilen als auch entlang der Saar in die Innenstadt zu gewährleisten. Aus Sicht der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger sei es ein Problem, dass Radfahrer von Autofahrern in der Franz-Josef-Röder-Straße abgedrängt werden. Die Funktion als Hochwasserumfahrung steht zur Zeit einer fahrradfreundlicheren Umgestaltung mit der und der Anlage von Radfahrstreifen und dem Pflanzen eines Baumstreifens entgegen.

Herr Bier erklärt, dass es Überlegungen für einen einseitigen Zweirichtungsradweg gebe. Zu bedenken sei aber, dass Zweirichtungsradwege insb. im Bereich von Einmündungen oft Unfallschwerpunkte sind.

### **Themenpunkt 8: Talstraße – Raumkonflikte in engen Straßen, Treppenanlagen**

Herr Dr. Frehn gibt einen Kurzinput zu Raumkonflikten zwischen (parkenden) Kfz und den anderen Verkehrsteilnehmern Fußgänger und Radverkehr, in derart engen Straßenräumen. Herr Dr. Frehn erklärt am Beispiel der Himmelsleiter die Bedeutung von Treppenanlagen für den Fußverkehr in Saarbrücken. Die Treppen sind nicht allen Teilnehmern bekannt sind.

### **Themenpunkt 9: Mainzer Straße – Fuß- und Radverkehr an Hauptverkehrsachsen**

Einen weiteren Themenpunkt bildete die Mainzer Straße mit einem Zwischenhalt auf Höhe der Goethestraße. Der vor dem Supermarkt in Höhe der Goethestr. angelegte Aufenthaltsbereich wird von den Teilnehmenden gelobt und war bislang nicht allen bekannt. Herr Bier weist seitens der Stadtverwaltung Saarbrücken darauf hin, dass die Bundesstraßen (u.a. B 51, Mainzer Str.) in Saarbrücken in der Baulast der Stadt sind. Eine Abstufung der Mainzer Straße durch die oberste Straßenbehörde sei aber vorgesehen. Damit hat die Stadt mehr Handlungsspieloptionen, um mit planerischen Lösungen bspw. Tempo-30 und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Funktion der Straße als Aufenthaltsraum besser entsprechen zu können.

Das Radfahren auf dem kombinierten Fuß- und Radweg stadteinwärts in der Mainzer Straße wird von den Teilnehmenden als unsicher empfunden, insb. aufgrund der vielen Ein- und Ausfahrten und parkenden Autos. Es wird in diesem Zusammenhang eine Möglichkeit ähnlich Shared Space für die Straße angeregt – wegen der vielen Radfahrer im Quartier. Auch die parallele Einbahnstraße Bismarckstraße wird als unangenehm für Radfahrer beschrieben, weil Autofahrer zu schnell fahren würden und Radfahrern zu wenig Platz zur Verfügung steht. Es wird eine Öffnung der Bismarckstraße gegen die Einbahnrichtung für Radfahrer gewünscht.

Es wird von den Teilnehmenden angeregt, mehr Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen vorzusehen. Hier sollten auch die Privateigentümer verstärkt komfortablere Anlagen zur Verfügung stellen. Der benachbarte Supermarkt ist ein Beispiel – hier könnten die Anlagen optimiert werden, in dem diese wettergeschützt unter dem Vordach positioniert werden, anstatt der dortigen Kfz-Parkplätze

### **Themenpunkt 10: Jugendverkehrsschule Sachsenweg**

Den letzten inhaltlichen Themenpunkt bildeten die Verkehrssicherheit Rad fahrender Kinder und die Mobilitätserziehung von Kindern. Herr Dr. Frehn weist in diesem Zusammenhang auf Möglichkeiten wie Elternhaltestellen oder einen sogenannten „Walking Bus“ bzw. „Cycling Bus“ hin, mit dem Kinder gesichert Ihren Schulweg zurücklegen.

Herr Konrad als Leiter der Jugendverkehrsschule erklärt aus Sicht der Polizei die Bedeutung des Fahrtrainings für Kinder. Festzustellen sei die rückläufige Motorik von Kindern, die ihre Gefährdung im Straßenverkehr verstärke. Nur 20% der heutigen 12-14 jährigen Jugendlichen seien verkehrssicher Die Verkehrsschule wirke hier präventiv. Die Verkehrsschule bietet mittwochs nachmittags ein offenes Schulungsprogramm für Kinder in Begleitung von Erziehungsberechtigten an: Fahrräder für Kinder und Erwachsene können geliehen werden. Besonders bewährt habe sich nach Feststellung von Herrn Bertram die Kombination Großeltern und Enkel. Ein Hindernis für die Arbeit der Ver-

kehrsschule seien aber nicht ausreichende Personalressourcen – so könnte der hohe Bedarf nicht immer befriedigt werden.

Seitens der Teilnehmenden wird die Bedeutung einer Verkehrserziehung der Kinder sowie ihrer eigenständigen Mobilität hervorgehoben. Als Aufgabe für die Stadt- und Verkehrsplanung wird darüber hinaus die Bereitstellung von mehr Flächen mit einer Mischnutzung aus Verkehrs- und Spielraum für Kinder genannt.