

# Protokoll

## Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

### Planungsradtour 2: Innenstadt-Güdingen

*25. April 2015*

Teilnehmerzahl: 12 Personen  
zzgl. Frau Stern, Herr Schöndorf, Herr Bier (LHS)  
zzgl. Herr Frehn, Herr Diesfeld (Planersocietät)

Uhrzeit: 13:00 bis 16:00 Uhr

Protokoll: Planersocietät

**Startpunkt: Schillerplatz - Grünfläche auf dem Parkhaus Theater; Zufahrt aus Innenstadt linksseitigen zum Leinpfad**

Herr Bier, Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt Saarbrücken und Herr Diesfeld von der Planersocietät begrüßen die anwesenden Teilnehmer und geben einen Überblick über die Themen und den Ablauf dieser Planungsradtour nach Gündingen. Startpunkt ist die Grünfläche auf dem Parkhaus Theater.

**Themenpunkt 1: Bismarckbrücke - Anbindung des rechten Leinpfades/„Wassertaxi“**

Anhand des Beispiels der Bismarckbrücke beschreibt Herr Dr. Frehn Potenziale und Optimierungsbedarfe zur Anbindung des Leinpfades an die Innenstadt sowie dessen Potenziale für den Radverkehr.

Von den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern wird neben der Situation auf der Bismarckbrücke, hohes Verkehrsaufkommen, hohe Bordsteinkanten, und die umständliche Erreichbarkeit des linksseitigen Saarufer von der Brücke aus nur über eine Treppenanlage kritisiert. Auch die mangelhafte Anbindung des Leinpfades an der Malstatter Brücke wird hier erwähnt, da es auch an dieser Brücke nur Treppen gibt. Ein Problem sei auch die nicht ausreichende Wegweisung, die dazu führe, dass Ortskenntnisse notwendig seien, um die Zugänge zwischen den Leinpfaden und den Stadtteilen zu erkennen.

Auf dem Leinpfad selbst werden die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern gesehen und auch ein einzelner konkreter Unfall geschildert. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern bestehen vor allem auf dem rechtsseitigen Leinpfad, aber auch der linksseitige Saaruferweg wird als konfliktträchtig beschrieben. Als Grund wird hier die gemeinsame Führung auf einem zu schmalen Weg genannt.

Als Idee wird vorgeschlagen, den Fußverkehr durch den Park des Saarlandmuseums und des Langwiedstiftes zu führen, um in diesem Bereich den Fuß- und Radverkehr zu trennen. Des Weiteren könnten abschnittsweise Wegeerweiterungen über der Saar (bspw. als Stege) angebracht werden. Zudem sollten parallel zum Leinpfad Alternativrouten zur Verfügung stehen, so dass Radfahrer Ausweichmöglichkeiten hätten.

Angesprochen auf die Idee eines „Wassertaxi“ auf der Saar schätzen die Bürgerinnen und Bürger dies als innovativ ein. Ob eine Realisierung möglich sei, hänge aber von einem wirtschaftlichen Betrieb ab – dies sei evtl. schwierig, auch aufgrund der langen Fahrzeiten eines Wassertaxis. Ein Wassertaxi solle dann aber nicht nur touristischen Charakter haben, sondern auch dem Alltagsverkehr dienen.

**Themenpunkt 2: Park Am Staden – Radabstellanlagen/Radkomfortrouten beidseitige Leinpfade**

Herr Dr. Frehn gibt einen Überblick zu Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, sowohl an wichtigen Zielen des Radverkehrs als auch im Wohnumfeld – bspw. in Form von Fahrradhäusern, die in

Dortmund für einen einmaligen Betrag von 180 EUR sowie einen jährlichen Versicherungsbetrag von 20 EUR in anderen Städten für Anwohner in verdichteten Wohnquartieren einen leicht zugänglichen barrierefreien, vandalismus- und diebstahlsicheren Abstellraum bieten (s. Foto).



Der Radverkehrsbeauftragte Herr Bier weist darauf hin, dass die Anzahl der Radabstellanlagen in Saarbrücken weiter ausgebaut wird. Die Innenstadt um die Bahnhofstraße sei bereits in großen Teilen gut ausgestattet. Hierbei werden Abstellanlagen mit hoher Qualität in Form von Anlehnbügeln in unterschiedlichen Ausführungen eingesetzt.

Fahrradhäuser werden von den Teilnehmenden als gute Möglichkeit auch für Saarbrücken angesehen. Einen Bedarf gebe es bspw. im Nauwieser Viertel, an der Großherzog-Friedrich-Straße, Mainzer Straße oder Umlandstraße. Darüber hinaus nennen die Teilnehmer zu wenige Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen wie Supermärkten oder anderen auch privaten Einrichtungen. Diesbezüglich verweist der Radverkehrsbeauftragte auf die im Entwurf vorliegende Änderung der Stellplatzrichtlinie der Stadt Saarbrücken, in der Berücksichtigung von Stellplätzen für Fahrräder vorgesehen ist.

Herr Dr. Frehn nennt Möglichkeiten von Radschnellwegen bzw. Radkomforttrouten und Best Practice-Beispiele, wie sie z. B. im Ruhrgebiet (Radschnellweg Ruhr) oder in den Niederlanden geplant und umgesetzt werden.

Seitens der Teilnehmenden werden diese Ideen zwar grundsätzlich begrüßt, es wird aber darauf hingewiesen, dass Saarbrücken bislang autoorientiert sei. Das Thema Radschnell-/komfortroute sei interessant, jedoch gibt es gegenteilige Meinungen, ob es schon aktuell „salonfähig“ sei oder zunächst der Radverkehr generell gestärkt werden müsse.

Ein Potenzial für entsprechende Radverbindungen wird in flachen Teilen des Stadtgebietes, bspw. entlang der Saar, gesehen. Möglichkeiten werden sowohl auf der rechten, als auch auf der linken Saarufenseite gesehen. Als perspektivische Idee wird seitens eines Teilnehmers angeregt, die Autobahn um eine Fahrspur zugunsten einer Radinfrastruktur zu reduzieren. Darüber hinaus werden von einigen Teilnehmern auch Potenziale für die an Hängen und auf den Bergen gelegenen Stadtteile gesehen – nicht unbedingt als „Radkomfortroute“, jedoch durch eine Stärkung der Radanbindung. Beispielsweise würden sich immer mehr Menschen, auch Senioren, Pedelecs/E-Bikes kaufen, was Auswirkungen auf die Radinfrastruktur hat.

### **Themenpunkt 3: Straße des 13. Januar – Radverkehrsführung auf der Fahrbahn**

Als weiteres Thema wird die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn am Beispiel der Straße des 13. Januar aufgegriffen. Seitens der Bürgerinnen und Bürger wird die Straße aufgrund des Lkw-Verkehrs als problematisch beschrieben, sowohl durch fahrende als auch die am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge. Für ein sicheres Radfahren bliebe zu wenig Platz. Auch die schlechte Übersichtlichkeit an Kreuzungen wird aufgrund der parkenden Lkw kritisiert.

Einige Radfahrer geben an, lieber auf den Gehweg auszuweichen, da sie sich dort sicherer fühlten. Herr Dr. Frehn und Herr Bier weisen darauf hin, dass das Radfahren auf der Fahrbahn in der Regel sicherer sei, weil der Sichtkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessert werde – insb. an Kreuzungen. Als Maßnahme wird von den Teilnehmenden eine Tempo 30-Beschränkung für die Straße befürwortet.

Ein kontroverser Diskussionspunkt sind die Umlaufsperrren an der Brückenabfahrt Daarler Brücke/ Straße des 13. Januar. Einige sehen diese als sinnvoll an, je nach Situation auch an einigen anderen Stellen im Stadtgebiet, um ein unkontrolliertes Fahren auf die Kfz-Fahrbahn insb. von Kindern zu vermeiden. Andere halten die Umlaufsperrren für nicht notwendige oder sogar gefährliche Hindernisse. Es wird die Idee geäußert, den Bereich Daarler Brücke/ Straße des 13. Januar als Platz zu gestalten, sodass auch die Umlaufsperrren entfallen könnten.

### **Themenpunkt 4: Römerkastell – Saarbahn/Mobilitätsstationen/Intermodalität**

Herrn Dr. Frehn und Herr Schöndorf geben einen Überblick zum Thema eines möglichen Saarbahn-ausbaus sowie der Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln am Beispiel der Situation am Römerkastell. Herr Schöndorf weist auf die Saarbahn als Rückgrat des Saarbrücker ÖPNV hin. Thema des VEP sei demnach auch eine Prüfung einer möglichen weiteren Saarbahnachse, auch in mehreren Varianten oder Ausbaustufen.

Die Notwendigkeit einer weiteren Saarbahntrasse wird von den Teilnehmenden unterschiedlich gesehen. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass anstatt einer weiteren Achse auch Doppelgelenkbusse zum Einsatz kommen könnten, die eine ähnliche Beförderungsleistung erbringen könnten wie die derzeitige Saarbahn und insgesamt flächensparsamer seien. Andere Teilnehmer schätzen den Schienenverkehr insgesamt als verlässlicher und komfortabler ein, als den Busverkehr, und befürworten eine weitere Saarbahnachse.

Am Beispiel des Standortes Römerkastells wird das Thema Mobilitätsstationen und Intermodalität diskutiert. Der Knotenpunkt Römerkastell wird als wichtiger Umsteigepunkt gesehen, aber seine Gestaltung wird kritisiert. Die Teilnehmenden nennen lange und umwegige Fuß- und Radwege. Die Vertaktung zwischen Bus und Bahn sei am Römerkastell optimierungsbedürftig. Es wird die ÖPNV-Anbindung von Bischmisheim aufgrund der erforderlichen Umstiege als verbesserungswürdig genannt.

Einige nennen ein vermehrtes Park & Ride als Verbesserungsansatz für Saarbrücken, jedoch seien manche Parkplätze bereits jetzt an ihrer Kapazitätsgrenze (z. B. Brebach).

Am Beispiel des Römerkastells wird im Weiteren der Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen sowie in Kreisverkehren als Thema aufgegriffen. Kritisiert werden von einigen Bürgerinnen und Bürgern die nicht durchgängigen Radverkehrsanlagen, die zum Beispiel im Bereich der Brebacher Landstraße unvermittelt aufhören. Es wird deutlich, dass die Regelung und Beschilderung von Fußwegen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“, wie sie im Bereich des Römerkastells/Brebacher Landstraße existiert, nicht allen Teilnehmern bekannt ist. Einige der Teilnehmer weisen darauf hin, dass auch Autofahrern dies oft nicht bekannt sei, sodass Radfahrer abgedrängt werden, wenn sie berechtigter Weise die Fahrbahn benutzen. Hier sei eine verstärkte Kommunikation wichtig.

Herr Bier weist in diesem Zusammenhang auf Fahrradpiktogramme hin, wie sie in Frankfurt am Main am Fahrbahnrand aufgebracht werden, wenn die Benutzungspflicht aufgehoben wird und mit der Regelung Fußweg „Radfahrer frei“ ersetzt wird. Die dann auf die Fahrbahn ohne weitere Markierung aufbrachten Radpiktogramme verdeutlichen sowohl den Radfahrenden als auch den Kzfahrenden die geänderte Verkehrsregelung, was eine deutlich konfliktminimierende Wirkung hat.

Es wird am Beispiel des Kreisels Römerkastel die Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren diskutiert. Grundsätzlich sei laut Herrn Dr. Frehn die Führung auf der Kfz-Fahrbahn sinnvoll, da sie laut Unfallforschung am sichersten sei. Dies hänge aber von den örtlichen Gegebenheiten ab. An den Ein- und Ausfahrten sollten Fußgängerquerungen gesichert werden, bspw. durch Fußgängerüberwege.

#### **Themenpunkt 5: Osthafen und Radverkehrsführung**

Ein weiterer Aspekt der Planungsradtour ist der Osthafen und die Radverkehrsführung auf dessen nördlicher Seite durch den gastronomischen Bereich am „Silo“. Der hier gebaute Radweg war seit 2006 als Bestandteil des rechtsseitigen Leinpfades, also als Bestandteil der Radkomfortverbindung geplant worden. So auch der Inhalt des Förderantrages bei der EU. Die sich seit 2013 dort angesiedelte Außengastronomie hat sich von Anfang an vehement gegen diesen Radweg gewehrt. Augenblicklich ist der Vorschlag, dort eine jahres- und tageszeitlich geregelte Radfahrerfreigabe-Regelung als Kompromisslösung einzuführen. Eine Alternativroute die das Silo nördlich umfährt, sei derzeit laut Herrn Bier noch nicht ausreichend ausgebaut und nutzbar. Ein Ziel wäre die radfahrergerichte Herstellung dieser Route. Eine grundsätzliche Öffnung des gastronomischen Bereichs für Radfahrer wird von den Teilnehmern als sinnvoll angesehen.

#### **Themenpunkt 5: St. Arnualer Brücke/“Soda“-Brücke – Varianten des Lückenschlusses des Leinpfades nach Gündingen**

Herr Dr. Frehn stellt Möglichkeiten vor, den rechten Leinpfad für Radfahrer zwischen der Innenstadt und Gündingen als möglichst direkte Anbindung herzustellen. Von den Teilnehmern werden Lückenschlüsse für den Leinpfad als grundsätzlich wichtig angesehen – sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus. Eine Führung durch das Waldgebiet St. Arnualer Wiesen wird aber insbesondere von Frauen als subjektiv unsicher empfunden. Gründe seien die eng anstehenden Büsche und die fehlende Beleuchtung. Beleuchtung wird jedoch mit dem Schutzstatus als FFH Gebiet (Natura 2000) als nicht vereinbar angesprochen.

Als Idee werden darüber hinaus Wohnmobilstellplätze am Osthafen thematisiert, die möglichst

auch eine gute Radverkehrsanbindung in die Innenstadt aufweisen sollten. Die bestehenden Wohnmobilstellplätze am Calypso beschreiben einige Teilnehmende als nicht optimal. Einschränkungen ergäben sich in Saarbrücken auch durch den Verkehrslärm der Autobahn. So seien nicht alle Flächen für Wohnmobile attraktiv genug.

**Themenpunkt 6: „Peugeot“- oder Blaue Brücke – Lückenschluss des rechten Leinpfades**

Herr Dr. Frehn und Herr Bier thematisieren Möglichkeiten, den Leinpfad durch Nutzung der „Peugeot“-Brücke weiter aufzuwerten und Lücken zu schließen. Demnach könnte eine Rampe südliche der ehemaligen Eisenbahnbrücke einen Anschluss an den Leinpfad herstellen.

Das Potenzial der Brücke als Radverbindung wird auch von den Teilnehmern als hoch eingeschätzt. Es wird die Idee geäußert, die Brücke aufgrund der Nähe zum Betrieb „ZF“ dieses Unternehmen als Sponsor zu gewinnen und die Brücke als „ZF-Brücke“ mit dem Viersterne Fernradwanderweg „Saar-radweg“ bundesweit zu vermarkten. Dies wäre sowohl für ZF als auch für Saarbrücken ein Gewinn.