

LANDESHAUPTSTADT SAARBRÜCKEN **GESTALTEN. BEWEGEN.**



Dokumentation des 1. Bürgerforums zum Verkehrsentwicklungsplan

am Samstag, 21. März 2015

im VHS-Zentrum Regionalverband Saarbrücken



Ablauf des Bürgerforums (11:00 – 15:00 Uhr)

- Begrüßung und Einstieg
 - Vorstellung des VEP-Teams
 - Information zum Verfahren der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP)
 - Vorstellung des VEP-Beirats
 - Meine Vision für die Mobilität im Jahr 2030!
- Information und Diskussion der Verkehrsanalyse
 - Überblick über die Stärken-Schwächen-Analyse der Gutachter
 - Gesprächsrunden in vier Gruppen: Verkehr und Mobilität in Saarbrücken heute!
- Zielsetzungen für den VEP Saarbrücken
 - Schlussfolgerungen aus der Analyse: Wo stehen wir in Saarbrücken heute?
 - Wie machen wir uns auf den Weg in die Zukunft?
- Schlusswort und Ausklang

*Pause
zwischen zwei
Gesprächs-
runden*

INHALTSVERZEICHNIS

Begrüßung und Einstieg	2
Information zum Verfahren der Verkehrsentwicklungsplanung	3
Vorstellung des VEP-Beirats	3
Meine Vision für die Mobilität im Jahr 2030!	4
Einstieg in die Verkehrsanalyse/Einführung in die Gesprächsrunden	4
Gesprächsgruppe „Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, Parken, Verkehrsmanagement“	5
Gesprächsgruppe „ÖPNV, Mobilitätsmanagement“	7
Gesprächsgruppe „Fußverkehr, Verkehrssicherheit“	9
Gesprächsgruppe „Radverkehr, E-Mobilität & neue Mobilitätsformen, Nutzungshemmnisse“	11
Zielsetzungen für den VEP-Saarbrücken	13
Schlussfolgerungen aus der Analyse	13
Wie machen wir uns auf den Weg?	13
So geht es weiter!	14
Schlusswort	14
Impressum	15

BEGRÜßUNG UND EINSTIEG



Oberbürgermeisterin Charlotte Britz begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des ersten Bürgerforums für den Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Landeshauptstadt Saarbrücken herzlich zum Einstieg in den gemeinsamen Arbeitsprozess. Sie wirbt für einen intensiven Austausch. Mobilität beginne im Kopf, Verkehrspolitik sei nicht nur Planung. Gute Konzepte und Angebote müssten auch kommuniziert werden.

Schon das Stadtentwicklungskonzept war mit breiter Beteiligung und reger Diskussion der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet worden. Der Verkehrsentwicklungsplan, kurz VEP 2030, knüpft daran an. Frau Britz kündigt an, auch das Umland werde angesichts der täglichen 70.000 Berufspendlerinnen und -pendler einbezogen. Als wichtige Orientierungspunkte für den VEP 2030 nennt Frau Britz Lebensqualität und Attraktivität in der Stadt. Es brauche gute Angebote, um Verhaltensänderungen zu erreichen, wie das Jobticket und die Saarbahn bereits zeigten. Einfache Lösungen gebe es nicht, damit verbunden seien große Herausforderungen. Um ein gutes ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten, seien beispielsweise mehr Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt erforderlich. Lärminderung und Klimaschutz seien wichtige Anliegen, die der VEP 2030 einbeziehen werde.

Die Bürgerinnen und Bürger bereicherten als Expertinnen und Experten ihrer Stadt den Arbeitsprozess. Frau Britz freut sich auf spannende und sachliche Diskussionen zum Wohle der Menschen in Saarbrücken und bedankt sich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung für die gute Vorbereitung dieses Prozesses und dieser Veranstaltung.

Ein extern beauftragtes **Moderationsteam** begleitet den Prozess und moderiert die Bürgerforen. Joachim Fahrwald, memo-consulting, und Mone Böcker, raum + prozess, führen durch die Veranstaltung, unterstützt von Gabriele Kotzke und Franca Schirmacher. Zusammen begrüßen sie etwa 140 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die auch eine große Vielfalt an Saarbrücker Perspektiven mitbringen. Anhand der Eingangsfragen an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist zu erkennen, dass sie aus dem ganzen Stadtgebiet kommen und dass unterschiedliche Verkehrsmittel gleichrangig bei der Anfahrt zu dieser Veranstaltung genutzt wurden. Für ca. ein Drittel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist es der erste Besuch einer Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung.



Das **VEP-Team** betreut den Arbeitsprozess auf Seiten der Stadtverwaltung: Es stellen sich vor die Baudezernentin Dr. Wandel-Hoefer, aus dem Stadtplanungsamt Christof Kreis, Wolfgang Schöndorf, Nadja Bautz, Heidrun Stern und Monika Kunz sowie aus dem Umweltamt Rainer Bier, Radverkehrsbeauftragter.

Das Team wird ergänzt um die beauftragten **Gutachter** Dr. Michael Frehn, Jan Diesfeld und Rolf Alexander aus dem Büro Planersocietät, Dortmund, und Jens Rümenapp von Gertz Gutsche Rümenapp, Hamburg/Berlin. Im Mittelpunkt dieses ersten Bürgerforums stehen die Information und der Austausch über die Ergebnisse der Verkehrsanalyse, die von den Gutachtern erarbeitet wurde.

Information zum Verfahren der Verkehrsentwicklungsplanung

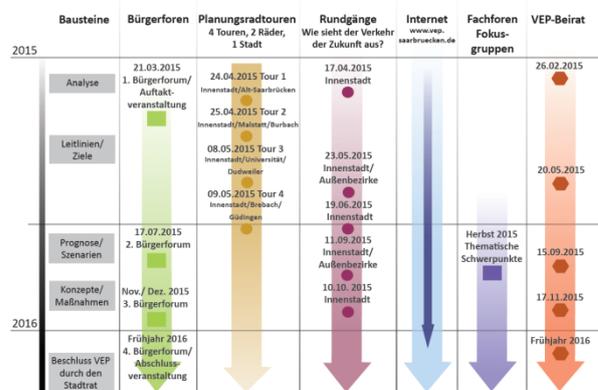


Frau Dr. Wandel-Hoefler, Baudezernentin, stellt Funktion und Verfahren des Verkehrsentwicklungsplans vor. Der VEP 2030 ist als Fachkonzept in die Gesamtentwicklungsplanung der Stadt Saarbrücken eingebettet. Er beschreibt Ziele und Strategien für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und leitet daraus Maßnahmen ab. Damit ist er ein Orientierungspunkt für Politiker, Planer und Bürger und eine wichtige und unverzichtbare Arbeitsgrundlage für die Verwaltung. Gegenüber

der letzten Verkehrsentwicklungsplanung aus den Jahren 1994/1997 wird der neue Verkehrsentwicklungsplan zusätzliche Themen beinhalten, wie z.B. Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Die Vielzahl der Themen des VEP weist darauf hin, dass auch viele unterschiedliche Interessen im Arbeitsprozess abgestimmt werden müssen.

Frau Dr. Wandel-Hoefler informiert über die Arbeitsschritte und Beteiligungsangebote des VEP 2030. Die grauen Kästen in der linken Spalte der Übersicht beschreiben die Arbeitsschritte des VEP, denen auch der Beteiligungsprozess folgt. Der erste Schritt ist die fundierte Analyse des Verkehrsgeschehens. Ziel der heutigen Veranstaltung ist daher auch, eine breite Informationsbasis zu vermitteln. Frau Dr. Wandel-Hoefler lädt herzlich ein, die weiteren Angebote zur Beteiligung und zur kontinuierlichen Information im Internet zu nutzen.

Beteiligungsprozess VEP Saarbrücken



Vorstellung des VEP-Beirats



Im **VEP-Beirat** begleiten Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Institutionen aus Saarbrücken in mehreren Sitzungen den Arbeitsprozess. Herr Fahrwald begrüßt stellvertretend fünf Mitglieder des Beirats auf der Bühne, die einen Einblick in dessen Arbeit und ihre Erwartungen geben.

Petra Tücks, Universität des Saarlandes, und Herbert Temmes, Behindertenbeirat der Stadt, beschreiben die unterschiedlichen Sichtweisen,

die im Beirat eingebracht werden können, als sehr bereichernd für den Arbeitsprozess. Nach seinen Erwartungen an den VEP 2030 gefragt, nennt Manfred Backes, VVS, Antworten auf die Frage, wie der demographische Wandel im Bereich Mobilität gestaltet werden könne. Jürgen Meyer, Arbeitskammer des Saarlandes, spricht die oberzentralen Funktionen der Landeshauptstadt an. Der VEP müsse Lösungen anbieten, damit die Beschäftigten auch künftig den Weg zur Arbeit bezahlen können. Carsten Peter, IHK, wirbt für eine ganzheitliche Betrachtung und beschreibt als Ziel eine bessere Erreichbarkeit nicht nur für das Einkaufen, sondern ebenso für Wohnen, Freizeit und Arbeiten, möglicherweise durch eine bessere Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger.

Wie wollen wir uns 2030 bewegen?

Wie wollen wir 2030 leben?

Meine Vision für die Mobilität im Jahr 2030!

Vor dem Einstieg in die Ergebnisse der Verkehrsanalyse haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in kleinen Gesprächsgruppen Gelegenheit, den Blick nach vorn zu richten und sich in drei Minuten ihre Vision für die Mobilität im Jahr 2030 zu erzählen.



Das folgende Stimmengemurmel lässt auf einen angeregten Austausch schließen. Drei Stichproben der Moderatorin geben einen Einblick: Eine Teilnehmerin nennt einen rücksichtsvollen Umgang aller Verkehrsteilnehmer als vielversprechende Vision, schließlich seien wir fast alle Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer oder Beifahrer in einer Person. Ein Teilnehmer beschreibt die Veränderung der täglichen Pendlerströme und den Rückbau der Stadtautobahn. Weiter geht eine Vision von Seilbahnen, die die Hügel beidseits der Saar verbinden. Von diesen Anregungen erfrischt, folgt der Einstieg in die Verkehrsanalyse.

EINSTIEG IN DIE VERKEHRSANALYSE /EINFÜHRUNG IN DIE GESPRÄCHSRUNDEN



Dr. Michael Frehn, Planersocietät, gibt einen Überblick über ausgewählte Ergebnisse der sehr umfassenden Verkehrsanalyse. Dabei weist er auch auf besondere Potenziale für die weitere Entwicklung sowie künftige Herausforderungen aus Sicht der Gutachter hin. Die Präsentation ist im Internet eingestellt. Für die Vertiefung steht ab Mai der Analysetext zur Verfügung.

4

Anschließend werden die Analyseergebnisse in zwei Runden und vier parallelen Gesprächsgruppen vertieft. In der ersten Gesprächsrunde sind die Teilnehmerinnen und Teilnehmer durch einen „Zufallsfarbcode“ auf ihrem Namensschild einer Gesprächsgruppe zugeordnet. Ziel ist eine stärkere Mischung der Teilnehmenden bei den einzelnen Themen. In der zweiten Runde besteht freie Auswahl. In jeder Gruppe stehen ein Gutachter, Moderator/-in und Assistenz sowie eine Fachplanerin bzw. ein Fachplaner aus der Verwaltung für das Gespräch zur Verfügung. Eine Pause mit Imbiss und Gesprächen gibt zwischen beiden Gesprächsrunden Gelegenheit zur Stärkung.



Im Foyer der Veranstaltung sind die ausgewählten Ergebnisse auf thematischen Plakaten dargestellt. Diese Plakate unterstützen auch die inhaltliche Einführung in die Gesprächsrunden. Im Anhang zur Dokumentation stehen Abschriften der Stichworte aus den Gesprächsgruppen sowie die thematischen Plakate zur Verfügung.



GESPRÄCHSGRUPPE

„KFZ-VERKEHR, WIRTSCHAFTSVERKEHR, PARKEN, VERKEHRSMANAGEMENT“

Input

Zu Beginn der Gesprächsrunden stellt Herr Rümennapp anhand dreier Plakate ausgewählte Ergebnisse der Verkehrsanalyse zum Kfz-Verkehr und Parken vor. In Saarbrücken ist der Anteil des Kfz-Verkehrs an allen Wegen mit 56% überdurchschnittlich hoch. Grundlage der Zahlen ist eine Haushaltsbefragung der Stadt Saarbrücken aus dem Jahr 2010. In Saarbrücken lässt sich vergleichsweise gut Auto fahren, die Erreichbarkeit der Innenstadt wird als grundsätzlich gut beschrieben. Einschränkungen bestehen bei der Wahrnehmung und Nutzung des Cityrings durch Einbahnstraßen und Abbiegeverbote, für Ortsunkundige wird eine erschwerte Orientierung festgestellt.



Unter Berücksichtigung der jeweiligen Umfeldnutzungen wurde auch die Straßenraumverträglichkeit untersucht. Immerhin 26% der untersuchten Straßen, das sind 41 km, werden als nicht bzw. stark eingeschränkt verträglich bewertet. Sie sind einseitig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden Bedürfnissen angrenzender Nutzungen nicht gerecht.

Die Zahl der Parkplätze in der Innenstadt wird in der Analyse als ausreichend beschrieben: Selbst in Spitzenzeiten sind die Parkhäuser im Durchschnitt nur etwa zur Hälfte ausgelastet. Dagegen sind die Parkplätze im Straßenraum oftmals überlastet.

5

Brainstorming



Beide Gesprächsrunden sind gut besucht, die Beteiligung ist lebhaft. Die Hinweise der Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei der ersten Sammlung von Themen zeigen, dass es wenig Rückfragen zu den vorgetragenen Analyseergebnissen gibt. In Frage gestellt wird in der Themensammlung, ob das Verhältnis Einpendler – Parkraumangebot ausgewogen sei. Teilweise werden Themen genannt, die zwar Bestandteil der vorliegenden Verkehrsanalyse sind, in dieser Gruppe aber nicht vertieft werden, wie z.B. die Verkehrssicherheit.

Überwiegend greifen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den in der Analyse ermittelten Handlungsbedarf auf und ergänzen diesen. So weisen mehrere Stichworte auf Belastungen durch den Kfz-Verkehr hin, insbesondere durch Lärm, mit negativen Auswirkungen für die Gesundheit, für die Umwelt und für die Aufenthaltsqualität. Hier fällt auch das Stichwort „Grenzen des Planeten“. Viele Hinweise zielen direkt darauf, wie der Kfz-Anteil verringert werden könnte. Vorgeschlagen wird generell eine bessere Vernetzung von ÖPNV und Kfz-Verkehr, wie z.B. Angebote für Pendler, auf den ÖPNV umzusteigen, Park & Ride-Angebote im Umland. Häufiger benannt werden auch das Image und die Attraktivität des Autos auf der einen und des Umweltverbunds auf der anderen Seite. Gefragt wird, ob nicht Kosten-Nutzen-Vergleiche des Autoverkehrs angestellt werden müssten. Entlastungen werden angeregt durch eine bessere Verkehrslenkung, Durchfahrtsverbote für

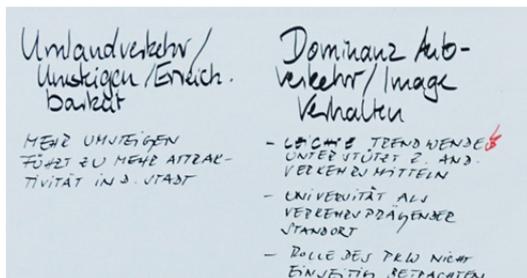


Schwerlastverkehr in Wohngebieten, Tempo-Limits zur Lärmreduzierung, Verkehrsberuhigung insbesondere in Wohngebieten sowie in der Innenstadt. Auch die Parkraumbewirtschaftung und der Einsatz von Sperren gegen Falschparker werden genannt. Weniger Autos werden mit mehr Qualität im öffentlichen Raum verbunden, hier werden die Stichworte Carsharing und Shared Space (d.h. die gemeinsame gleichberechtigte Nutzung von Flächen durch unterschiedliche Verkehrsmittel) eingebracht.

Eingefordert wird aber auch ein attraktiver Autoverkehr durch eine gute Verkehrslenkung. Als geradezu autofeindlich wird die Zahl der Ampeln an einer großen Ausfallstraße empfunden. Herr Kreis, Stadtplanungsamt, bewertet dies anders. Die Ampeln seien ordnungsgemäß aufgestellt und müssten schließlich einmündende Straßen sowie Querungen für den Fußverkehr berücksichtigen.



Diskussion



In beiden Gesprächsrunden werden die Dominanz, die Rolle und das Image des Autos vertieft. Eine erste Einschätzung, dass eine leichte Trendwende zu anderen Verkehrsmitteln spürbar sei, wird im weiteren Gespräch wieder deutlich bezweifelt. Ein Teilnehmer vermutet, dass mit der zunehmenden Individualisierung der Lebensentwürfe die Bedeutung des Autos eher zunehme. Selbst die jungen Studenten führen lieber mit dem Auto

als mit dem Rad. Es gebe an der Universität zudem kaum Fahrradabstellanlagen. Hier bestehe Handlungsbedarf.

Mehrere Beiträge von Teilnehmerinnen und Teilnehmern lassen darauf schließen, dass das Auto in Saarbrücken in besonderem Maße als Statussymbol gesehen und bevorzugt wird. Schon bei der Benutzung eines Taxis werde man schlecht angesehen, so die Bemerkung eines Teilnehmers. Diese Einschätzung wird von anderen in Frage gestellt: Das Auto sei auch ein sehr wichtiger Gebrauchsgegenstand im Alltag. Zudem sei es im Vergleich mit dem ÖPNV auch deutlich attraktiver und bequemer, mit dem Auto zu fahren, so eine Teilnehmerin. Schließlich fehlten auch attraktive Alternativen, insbesondere im ÖPNV. Es sei wichtig, dass kein „Feindbild Auto“ aufgebaut werde. Schließlich lebe die Stadt auch von Kunden und Besuchern von außerhalb. Allerdings wird auch angemerkt, dass die Belastungen durch den Autoverkehr die Menschen unterschiedlich trafen: An Hauptverkehrsstraßen wohne eher die einkommensschwache Bevölkerung, die dort stärker durch Lärm belastet sei.

Mehrfach wird festgestellt, dass gerade das Umsteigen auf den ÖPNV im Pendlerverkehr denkbar sei und Entlastungen und mehr Qualität für den Aufenthalt in der Innenstadt bringen könne. Dies bedeute nicht, dass die Innenstadt nicht mehr mit dem Auto erreicht werden solle. Wichtig sei die Abstimmung in der Region mit den Umlandgemeinden. Herr Schöndorf, Stadtplanungsamt, bestätigt dies und weist auf bereits bestehende Abstimmungswege hin. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung soll eine Fokusgruppe „Region“ durchgeführt werden.



GESPRÄCHSGRUPPE „ÖPNV, MOBILITÄTSMANAGEMENT“

Input

Das Thema ist mit je etwa 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in beiden Gesprächsrunden gut besetzt. Herr Alexander, Planersocietät, stellt zunächst anhand von zwei Plakaten die Kernaussagen der Analyse zum Themenfeld vor.



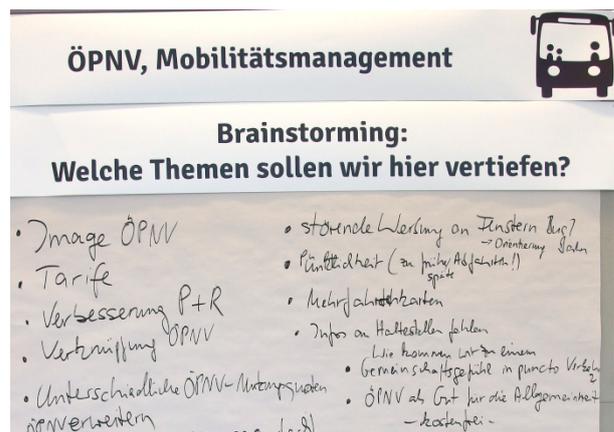
Die Innenstadt ist mit dem ÖPNV gut angebunden. Die Fahrzeiten liegen größtenteils unter 25 Minuten, nur aus den äußeren Bereichen der Stadt betragen sie über 45 Minuten. Rückgrat des ÖPNV ist die Saarbahn. 17% aller Wege der Saarbrücker werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Mit je etwa 27% haben daran Wege zur Arbeit, zur Ausbildung und für Einkauf bzw. Erledigungen die größten Anteile. Nur 11% der Wege bei Freizeitaktivitäten werden mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Bahn- und Busnutzung sind in den einzelnen Stadtteilen sehr unterschiedlich ausgeprägt. In den zentralen sowie den nördlichen Stadtteilen werden Bus und Bahn mit über 20% am häufigsten genutzt. Hier haben viele Einwohner eine Zeitkarte. Von den Pendlern nutzen 19% den ÖPNV. Die ÖPNV-Nutzung liegt im Städtevergleich im Mittelfeld. Im Preisvergleich fällt auf, dass bei günstigen Monatskarten die Einzelfahrscheine im mittleren Durchschnitt liegen.

Weiteres wichtiges Analysethema ist die Barrierefreiheit. Als Schwächen werden die fehlende Verknüpfung zwischen Bus- und Eisenbahnlinien erkannt, das Nachtbusangebot, die Fahrgastinformation in Bussen und der grenzüberschreitende Tarif. Das Mobilitätsmanagement ist ausbaufähig.

Brainstorming

In der ersten Phase der Diskussion werden in beiden Gesprächsrunden in sehr angeregter Arbeitsatmosphäre je etwa 20 Themen benannt, die im Anhang aufgelistet sind. Interessant ist, dass beide in beiden Gruppen sehr unterschiedliche Sammlungen zusammenkamen. Die Analyseergebnisse werden bestätigt und durch viele Anregungen aus der örtlichen Kenntnis kommentiert und ergänzt. Angezweifelt werden die gute ÖPNV-Erreichbarkeit und die in der Analyse ausgewiesenen Fahrzeiten. Kritisch hinterfragt wird die Qualität der Umsteigebeziehungen. Insbesondere in den Stadtteilen sei das Umsteigen unbefriedigend und erfordere hohe Pufferzeiten, um Anschlüsse zu erreichen.





Diskussionsergebnisse

In der vertiefenden Diskussion der ersten Gesprächsrunde steht die Frage im Mittelpunkt: Was macht den ÖPNV attraktiv? Preisgünstige Mobilität leistet einen großen Beitrag für soziale Teilhabe. Neben Preis und Taktung spielt in Saarbrücken auch das schwache Sozialprestige des ÖPNV eine wichtige Rolle. Am Image des ÖPNV müsse man ansetzen, um Nutzungszahlen zu verbessern: „ÖPNV ist sexy“ ist ein Vorschlag für eine Imagekampagne. Die Begegnungsmöglichkeiten im ÖPNV und im öffentlichen Raum solle man als Qualität wertschätzen lernen. Ein höheres Verantwortungsbewusstsein der ÖPNV-Nutzer könne das Sicherheitsgefühl verbessern. Gemeinsames Handeln in Bezug auf die Mobilität ist ein wichtiges Ziel. Dabei solle der Verwaltung in ihren Bemühungen Vertrauen entgegengebracht und dem VEP-Prozess "Mut eingehaucht" werden. Wichtig sei allerdings auch, konkrete Maßnahmen sofort und begleitend zum VEP-Prozess umzusetzen.



In der zweiten Gesprächsrunde ist ein verbindendes Thema, dass die Analyse zeige, der ÖPNV in Saarbrücken sei noch zu wenig innovativ aufgestellt. Angeregt werden mögliche Seilbahnerschließungen für die Universität, Sonnen-, Winter- und Eschberg. Eine Schnellbuslinie auf eigener Spur könne den Hauptbahnhof mit der Universität verbinden. Im Prozess Stadtmitte am Fluss sei bereits ein Flussbus oder -taxi auf der Saar angeregt worden. In Städten wie Zürich werde dies als integraler Bestandteil des ÖPNV schon lange genutzt.

Ein weiteres Kernthema sind Haltepunktverdichtungen und die Qualität der Haltestellen insbesondere im Hinblick auf Informationsmöglichkeiten. Randgebiete links der Saar sollten besser angebunden werden, ebenso wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte.



Die Motivation zum Umstieg auf den ÖPNV zu fördern war auch in dieser Runde ein Anliegen, so z.B. durch Park & Ride-Angebote oder den Verkauf von Mehrfahrentickets. Der Umweltverbund schütze Ressourcen, mindere den Kohlendioxid ausstoß und trage dadurch zu einem nachhaltigen Lebensstil bei.

Ergänzend werden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern konkrete Hinweise auf dem Liniennetzplan festgehalten. Diese beziehen sich auf Haltestellen und das Informationsangebot. Die Fahrkartenautomaten werden als nicht benutzerfreundlich angesehen.



GESPRÄCHSGRUPPE „FUßVERKEHR, VERKEHRSSICHERHEIT“

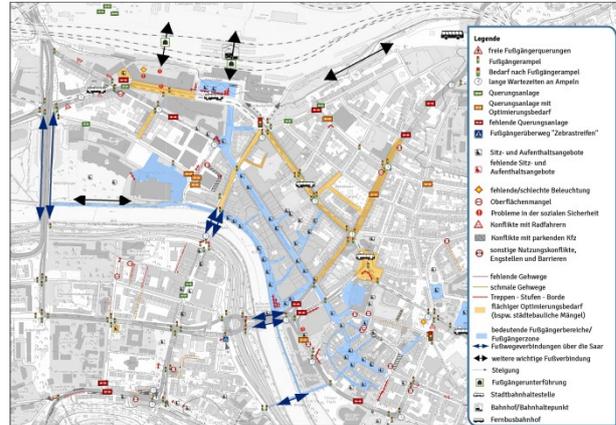
Input

Herr Dr. Frehn, Planersocietät, vertieft ausgewählte Schwerpunkte an zwei Plakaten.

Der Fußgängeranteil an allen Wegen ist in Saarbrücken im Städtevergleich zwar durchschnittlich, aber seit einigen Jahren rückläufig. Dabei besteht in Saarbrücken ein hohes Potenzial für den Fußverkehr: 1/3 aller Wege sind kürzer als 2 km.

Fußwegequalität und Barrierefreiheit werden anhand vielfältiger Kriterien, wie z.B. Wartezeiten an Ampeln, Sitz- und Aufenthaltsangeboten, Beleuchtung usw., bewertet. Dabei setzen modern gestaltete Innenstadtbereiche mit Aufenthaltsqualität neue Standards. In verkehrsberuhigten Wohngebieten ist die Straßenraumgestaltung überwiegend gut. Schwächen weisen autoorientiert gestaltete Hauptverkehrsstraßen auf. Handlungsbedarf wird bei der Schulwegplanung festgestellt.

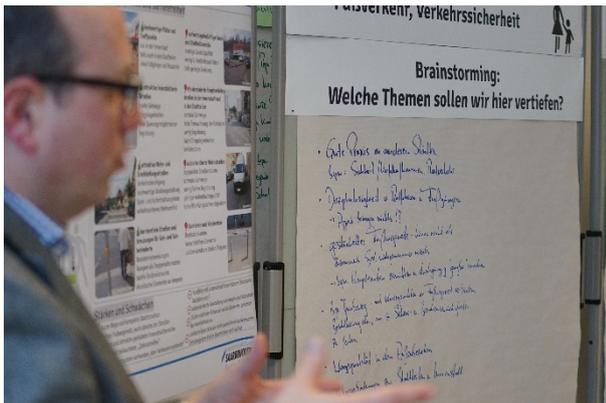
Beim Thema der Verkehrssicherheit ist eine rückläufige Entwicklung der Unfallzahlen positiv zu vermerken. Allerdings sind dabei die Kinderunfallzahlen im Fußgängerverkehr ebenso wie beim Pkw-Verkehr überdurchschnittlich hoch.



Auszug: Fußwegenetz Innenstadt

Erste Gesprächsrunde

Die rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der ersten Gesprächsrunde steigen mit einer Fülle von Vorschlägen und Impulsen in die Diskussion ein. Einigkeit besteht darüber, dass der Fußverkehr intermodal (*mehrere kombinierte Verkehrsarten*) gedacht und geplant werden müsse.



Im Brainstorming wird zunächst die Instandhaltung der Wege thematisiert. Dabei weisen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf zahlreiche Hindernisse für Fußgänger hin, insbesondere in den Stadtteilen und Randbezirken. Löcher, lose Gehwegplatten und nicht abgesicherte Gefahrenstellen seien insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Fußgänger gefährlich; zudem veranlassen sie die zeitweilige Nutzung der Fahrbahn, wodurch das Unfallrisiko steige.

Unfallrisiko und Unsicherheit in den Abendstunden stiegen auch durch defekte Straßenlampen, die oftmals über einen längeren Zeitraum nicht repariert würden. Es dauere zu lange, bis das Beschwerdemanagement eingreife.

Kinder nutzen die Fußwege intensiv. Eine Erziehung zum Zufußgehen sei erforderlich, dies müsse bereits in der Kita beginnen und die Familien mit einbeziehen. Schulwegepläne werden vermisst. Die Gefahren durch das Elterntaxi (Kinder werden mit dem Auto bis zum Schulgelände gebracht und geholt) sollten diskutiert werden, damit Eltern diese Fahrten möglichst reduzieren.



Eine Vision für das Jahr 2030 ist, dass bereits Kinder im Vorschulalter den Straßenraum wieder sicher und selbstverständlich nutzen.

Einhellig wird bemerkt, dass Fußgänger im Gegensatz zu anderen Verkehrsteilnehmern keine Lobby haben. Die Haltung zum Fußverkehr sollte sich grundsätzlich ändern. Dies sollte bei der Entwicklung des VEP durch konsequente Planung aus der Fußgängerperspektive berücksichtigt werden. Mehrfach wird der Wunsch nach einem strategischen Marketing für das "Zufußgehen" geäußert. Fußgänger sollten in der Bauleitplanung und bei Baugenehmigungsverfahren besser berücksichtigt werden, beispielsweise würden Discounter vorrangig für den Autoverkehr angelegt, Fußgänger müssen zum Einkaufen zunächst Parkplätze überwinden. Dabei gestalten die Verkehrsräume von Fußgängern maßgeblich die Aufenthaltsqualität mit, es entstehen Aufenthalts- und Begegnungsräume. Bei der Planung sollten Qualität und Stellenwert des Fußverkehrs ernst genommen werden. Dabei sollten die unterschiedlichen Aspekte des Fußverkehrs differenziert betrachtet werden und in die Gestaltung der Wege einfließen: flanieren, kommunizieren, zügig von A nach B gelangen.

Eine allgemeine Verlangsamung aller Verkehrsmittel würde das Risiko für Fußgänger senken und allgemein für mehr Lebensqualität in der Stadt sorgen, Motto: Tempo runter - für alle!



Zweite Gesprächsrunde

In der zweiten Gesprächsrunde kommen 18 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zusammen. Die Diskussion behandelt zunächst die Unfallzahlen, die weniger stark zurückgegangen sind als in den Vergleichskommunen. Daher wird vorgeschlagen, dort nach geeigneten Maßnahmen zu recherchieren, um diese ggf. zu übernehmen. Besonders bei Straßenquerungen und gemeinsamer Nutzung komme es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern; Optionen zur Gefahrensenkung werden andiskutiert. Die Einhaltung der Verkehrsregeln würde Risiken vermeiden, neben vermehrten Kontrollen sollte an einem respektvollen und achtsamen Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gearbeitet werden. Geprüft werden sollte, ob Shared Space-Bereiche, also die gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen durch verschiedene Verkehrsarten, die Unfallzahlen senken könnten. Im Ansatz gibt es eine solche Fläche vor dem Hauptbahnhof.

Besonders unattraktiv wird das Wegenetz in einigen Stadtteilen und auf den Haupttrouten, die die Stadtteile miteinander und mit der Kernstadt verbinden, empfunden. Das Fußwegenetz wird auch im innerstädtischen Bereich als gestückelt wahrgenommen. Auf Haupttrouten sollte daher ein Leitsystem das Fußwegenetz sichtbar machen. Das abrupte Ende ausgebauter Fußwege führe zu gefährlichen Querungen, hier müsse im Detail geprüft und Abhilfe geschaffen werden.

Attraktive Anlaufpunkte sollten vernetzt und dargestellt werden. Dies betrifft Einkaufsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, aber beispielsweise auch die Verknüpfung des Jakobswegs, der die Stadt quert, mit weiteren attraktiven Routen, Sehenswürdigkeiten und Aufenthaltsorten.

Die Attraktivität des Fußverkehrs wird eng verknüpft mit den Übergängen zum ÖPNV. Verwaarloste Bahnhöfe und Angsträume an Haltestellen machen auch das Zufußgehen unattraktiv.

Auch die zweite Gesprächsgruppe diskutiert über eine allgemeine Verlangsamung des Verkehrs. Eine umfassende Tempo 30-Zone in der gesamten Innenstadt findet in dieser Runde jedoch keine Mehrheit.

Viele weitere Hinweise werden mit Post-its auf dem Stadtplan verortet.



GESPRÄCHSGRUPPE

„RADVERKEHR, E-MOBILITÄT & NEUE MOBILITÄTSFORMEN, NUTZUNGHEMMNISSE“

Input

Zu Beginn der Gesprächsrunden stellt Herr Diesfeld, Planersocietät, ausgewählte Ergebnisse der Verkehrsanalyse zum Radverkehr anhand zweier Plakate vor. Die Themen Nutzungshemmnisse und neue Mobilitätsformen sind auf einem dritten Plakat zusammengefasst.

Der Anteil des Radverkehrs ist mit 4% an allen Wegen in Saarbrücken sehr niedrig. Dies korreliert mit dem geringen Fahrradbesitz: Nur gut der Hälfte aller Saarbrücker Haushalte steht ein Rad zur Verfügung. Dabei gibt es viele gute Gründe für das Radfahren: Regelmäßiges Radfahren fördert die Gesundheit; Radfahren und -abstellen verbraucht deutlich weniger Platz als der KFZ-Verkehr; die Kosten und die Unterhaltung eines guten Fahrrads sind viel geringer als die eines Autos, und Radfahren senkt die CO₂-Belastung der Umwelt. Saarbrücken hat das Potenzial, den Radverkehr zu stärken: Viele Wege entsprechen normalen Fahrradwegelängen bis zu fünf Kilometern.

Herr Diesfeld beschreibt die vorhandene Radinfrastruktur als teilweise qualitativ, z.B. der Leinpfad beiderseits der Saar, der jedoch nur unzureichend an die Innenstadt angebunden sei. An anderen Stellen tun sich viele Lücken im Netz auf, auch entlang der Hauptverbindungen für den Radverkehr. Zugeparkte Radfahrstreifen stellen Barrieren dar.

Nutzungshemmnisse beschreiben Hinderungsgründe, die Menschen dazu veranlassen können, eher mit dem Auto zu fahren statt zu Fuß zu gehen, das Rad zu nutzen oder mit Bus und Bahn zu fahren. Neue Mobilitätsformen gewinnen gegenüber dem Auto an Bedeutung. Das Auto verliert seinen Stellenwert als Statussymbol. Gerade junge Menschen nutzen immer mehr die Verkehrsmittel des Umweltverbundes: Zufußgehen, Radfahren, Bus und Bahn. Carsharing ist dann eine wichtige Ergänzung. Hier bestehen ebenso wie bei der E-Mobilität unausgeschöpfte Potenziale.



Brainstorming

Die Arbeitsgruppe ist in der ersten Runde mit ca. 20 Personen gut besetzt. Viele davon fahren Rad, wie eine Nachfrage ergibt. In der zweiten Runde diskutieren fast 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer das Thema Radverkehr. Beide Gesprächsrunden entwickeln sich sehr lebhaft, eine Fülle von Stichpunkten kann festgehalten werden. Mit Unterstützung des Radverkehrsbeauftragten der Stadt, Herrn Bier, wird der Stadtplan mit vielen ortsbezogenen Hinweisen gefüllt.



Das Brainstorming thematisiert in der ersten Runde vor allem den Radverkehr, seine Einschränkungen und Behinderungen im Stadtgebiet, die lückenhafte Radwegeinfrastruktur und eine fehlende Kommunikation zum Thema. In der zweiten Runde fragt das Moderationsteam gezielt Hinweise zur Analyse der neuen Mobilitätsformen ab.



Diskussionsergebnisse

Im Mittelpunkt der Diskussion stehen mehrere Themen, zwischen denen immer wieder munter hin- und her gewechselt wird: Radverkehrsinfrastruktur, Kommunikation – Information – Sensibilisierung, Intermodalität und E-Mobilität.



Die intensivste Diskussion entsteht zur Radverkehrsinfrastruktur. Viele Erfahrungen bestätigen die aufgezeigten Mängel der Verkehrsanalyse. Als besonders gefährlich für Radfahrer werden Falschparker oder Lücken im Netz angesehen, die zum Wechseln auf vielbefahrene Straßen zwingen. Aus Sicherheitsgründen weichen hier viele Radfahrer auf den Gehweg aus. Hier stehen wenig Radfahrer zur Verfügung, Konflikte seien unausweichlich. Es wird angesichts teilweise über-

dimensionierter Straße die Frage nach einer anderen Aufteilung des Straßenraums aufgeworfen. Hier wird angeregt, den Radverkehr schon bei der Planung von Straßenräumen, beispielsweise über eine Checkliste, gleichberechtigt zu berücksichtigen.

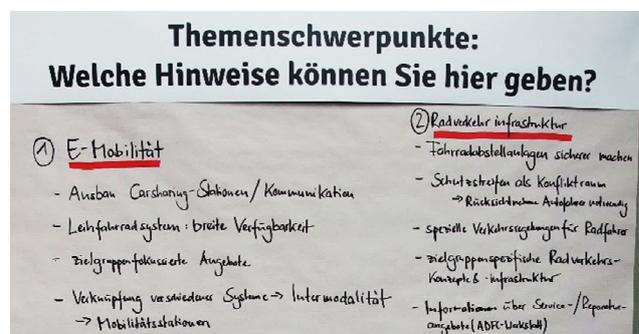
Ortskundige Radfahrer benutzten Schleichwege durch die Innenstadt. Diesen sollte nachgegangen werden, um kurze, straßenunabhängige Verbindungen zu realisieren und Barrieren abzubauen.

Am Zustand vorhandener Radwege wird Kritik geübt. Sie müssten besser unterhalten und beleuchtet werden. Fehlende und unzureichende Fahrradabstellanlagen, insbesondere ohne Überdachung und ausreichende soziale Kontrolle, werden als gravierende Mängel benannt, durch die das Radfahren unattraktiv werde.

Mit Blick auf die Analyseergebnisse wird der Wunsch laut, die Radverkehrsanteile noch einmal differenzierter auf stadträumliche Unterschiede hin zu untersuchen und auch die Verkehrsbedürfnisse von Familien stärker zu berücksichtigen.

Breiten Raum in der Diskussion nehmen die Themen Kommunikation und Sensibilisierung ein. Wichtigster Aspekt ist der Wunsch, dass mehr für Radverkehr, Carsharing und E-Mobilität geworben werden solle. Die vorhandenen Möglichkeiten seien vielen Menschen nicht bekannt. Nur wenige Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben Erfahrungen mit Carsharing und Elektro-Fahrzeugen. Angeregt werden ein Fahrradverleihsystem und eine Mobilitätserziehung, bei der auch die Rücksichtnahme auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer einbezogen werden sollte. Bei Politik und Verwaltung wird eine Vorbildfunktion erwartet. Einige wünschen eine „Anleitung zum Radfahren“ besonders in den Schulen. (Sonder-)Angebote, wie z.B. beim Museumsbesuch mit dem Fahrrad, könnten einen Anreiz darstellen.

Im Themenfeld Intermodalität wird auf unzureichende Verknüpfungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) hingewiesen. Dazu finden sich viele Hinweise auf dem Stadtplan. Gewünscht werden echte Mobilitätstationen und ein Mobilitätsstadtplan bzw. eine App fürs Smartphone.



Wo stehen wir in Saarbrücken heute?

ZIELSETZUNGEN FÜR DEN VEP-SAARBRÜCKEN

Schlussfolgerungen aus der Analyse

Das Moderationsteam stellt Schwerpunkte aus den Gesprächsgruppen vor. Dabei fällt auf, dass in allen Gesprächsgruppen die bessere Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsarten thematisiert wurde. Hier liegen Herausforderungen, aber auch Chancen.

Aus den Gesprächsrunden lässt sich unabhängig von einzelnen konkreten Hinweisen überwiegend der Eindruck mitnehmen, dass die Analyseergebnisse der Gutachter von den Saarbrücker Expertinnen und Experten bestätigt werden. Es entsteht aber auch der Eindruck, dass die vielen Informationen aus der umfangreichen Analyse erst noch etwas „sacken“ müssen. Es werden Erwartungen geäußert, es besteht aber auch Unsicherheit darüber, wie es weitergehen kann. Ein Teilnehmer bemerkt auf die Frage „Wo stehen wir in Saarbrücken heute?“ folgerichtig: „Wir stehen am Anfang eines Diskussionsprozesses!“



Wie machen wir uns auf den Weg?

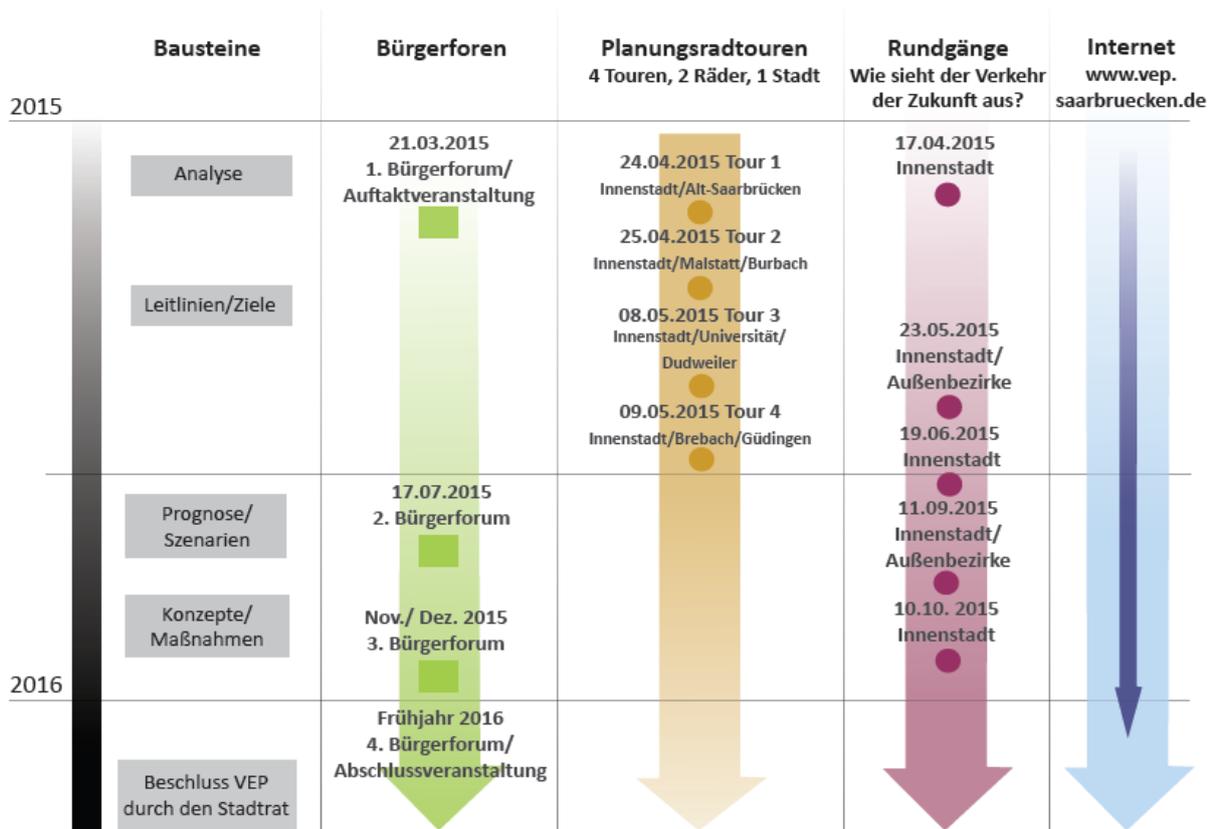


Zum Abschluss bittet Herr Fahrwald die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sich einem von unterschiedlichen Schuhpaaren zuzuordnen, die auf Stehtischen verteilt sind. Damit kann zum Ausdruck gebracht werden, welche Haltung wir im weiteren Arbeitsprozess mitbringen oder erwarten. Was bringt welches Paar Schuhe zum Ausdruck? Stabilität, Aufbruch, Konservierendes? Herr Fahrwald und Frau Böcker sammeln einige Statements ein.

„Veränderungen sind nicht immer einfach. Da nehme ich die Gummistiefel, um auch auf schwierigen Wegen voranzukommen“, erläutert eine Teilnehmerin. Eine weitere Teilnehmerin steht bei den High-Heels: „Mit diesen Schuhen brauche ich immer einen festen, verlässlichen Untergrund. Das wünsche ich mir auch für die Arbeit am VEP!“ Frau Dr. Wandel-Hoefer wirbt mit ihrer Wahl der High-Heels noch einmal für das Zuzußgehen in Saarbrücken: „High-Heels gehen auch beim Schlosspflaster, ich kann sie in der Tasche mit ins Büro nehmen und den Weg in bequemen Turnschuhen gehen.“ Die Winterstiefel stehen für einen Teilnehmer stellvertretend für die Sieben-Meilen-Stiefel, es dürfte also gerne zügig voran gehen. Mehrere Teilnehmer haben die Pantoffeln gewählt. Ein Teilnehmer erläutert seine Wahl: „Wir kommen alle nicht in Schuhen auf die Welt. Die Pantoffeln sind dem Fuß am nächsten. Sie stehen für mich für einen offenen Austausch und den Willen, sich gemeinsam zu bewegen.“ Es gibt viele Anhänger der Wanderschuhe. „Ich verbinde damit Wanderungen auf nicht immer geraden und auf steinigen Wegen!“ Beim Turnschuh steht eine Teilnehmerin, die Veränderungen sportlich sieht und auch flott vorankommen möchte.

Insgesamt vermitteln die Statements einen gemeinsamen Willen zum Aufbruch und eine konstruktive Haltung bei Widerständen und Konflikten.

SO GEHT ES WEITER!



Melden Sie sich zu den Rundgängen und zu den Planungsradtouren im Internet an unter:

www.vep.saarbruecken.de

Die nächsten beiden Bürgerforen werden einen anderen Charakter als das erste haben. Sie werden als Werkstätten mit möglicherweise kleinerem, aber sehr gemischten Teilnehmerkreis veranstaltet. Erste Anmeldungen werden direkt nach der Veranstaltung vor Ort entgegengenommen. Auf dieser Grundlage werden dann gezielt weitere mögliche Teilnehmerinnen und Teilnehmer angesprochen aus Bevölkerungsgruppen, die bisher noch unterrepräsentiert sind.

SCHLUSSWORT

Frau Dr. Wandel-Hoefler bedankt sich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die sich die Zeit am Wochenende genommen haben. Sie kündigt an, dass die Informationen zur Verkehrsanalyse so schnell wie möglich ins Internet gestellt werden. Frau Dr. Wandel-Hoefler ist begeistert von vielen konkreten Hinweisen, wie z.B. die fußgängerfreundlichere Erschließung von Supermärkten, und freut sich auf den weiteren Austausch. Direkt nach der Veranstaltung besteht beim gemeinsamen Ausklang Gelegenheit für weitere Gespräche.



IMPRESSUM

Veranstalterin: Landeshauptstadt Saarbrücken

Kontaktstelle VEP, Bahnhofstraße 31, 66111 Saarbrücken

Fax: +49 681 905 4155

E-Mail: vep@saarbruecken.de / Website: www.vep.saarbruecken.de

VEP-Team:

Christof Kreis, Wolfgang Schöndorf, Nadja Bautz, Heidrun Stern und Monika Kunz, Stadtplanungsamt;
Rainer Bier, Radverkehrsbeauftragter, Umweltamt

Assistenz:

Daniel Altemeyer, Stadtplanungsamt; Veronika Kabis, Zuwanderungs- und Integrationsbüro (ZIB);
Martina Meyer, Amt für Entwicklungsplanung; Cornelia Schiffer-Wortmann, Stadtplanungsamt; Frank
Schmitz, Amt für Soziale Angelegenheiten;
Anna-Lena Altmeier, Lena Kettenhofen, Stadtplanungsamt

Gutachter:

Planersocietät, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr. Michael Frehn, Jan Diesfeld, Rolf Alexander

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

info@planersocietaet.de / www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp, Stadtentwicklung und Mobilität, Planung Beratung Forschung GbR

Jens Rümenapp Büro Berlin, Goethestraße 14, 10625 Berlin

ruemenapp@ggr-planung.de / www.ggr-planung.de

Öffentlichkeitsbeteiligung/Moderation/Dokumentation:

memo-consulting

Joachim Fahrwald, Franca Schirmmacher, Gabriele Kotzke

Am Landbach 7, 64342 Seeheim-Jugenheim

team@memo-consulting.de / www.memo-consulting.de

raum + prozess, kooperative planung und stadtentwicklung

Mone Böcker

Hasselbrookstraße 15, 22089 Hamburg

mail@raum-prozess.de / www.raum-prozess.de

Fotograf:

Dirk Michler, fotodesign.michler

Friedhofstr. 16, 66125 Saarbrücken

info@fotodesign-michler.de / www.fotodesign-michler.de

Stand: 31.3.2015

Als Anhang der Dokumentation sind in einer extra Datei die Plakate zur Verkehrsanalyse und die in den Gesprächsrunden notierten Stichpunkte zusammengestellt.

LANDESHAUPTSTADT SAARBRÜCKEN **GESTALTEN. BEWEGEN.**



Dokumentation des 1. Bürgerforums zum Verkehrsentwicklungsplan

am Samstag, 21. März 2015

im VHS-Zentrum Regionalverband Saarbrücken

ANHANG



INHALTSVERZEICHNIS

Plakate zur Verkehrsanalyse	2-11
Analyse des Kfz-Verkehrs	
▪ Fakten und Straßennetz	
▪ Straßenraumverträglichkeit	
▪ Parkraumangebot	
Analyse von Bahn und Bus	
▪ Fakten, Reisezeiten und Verknüpfungen	
▪ Infrastruktur und Tarife	
Analyse des Fußverkehrs	
▪ Qualität der Fußwegeinfrastruktur	
Verkehrssicherheit	
▪ Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr	
Analyse des Radverkehrs	
▪ Fakten und Radverkehrsnetz	
▪ Radverkehrsinfrastuktur	
Neue Mobilitätsformen	
▪ E-Mobilität, CarSharing & Nutzungshemmnisse	
Abschriften der Stichpunkte aus den Gesprächsrunden	12-22
Gesprächsgruppe „Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, Parken, Verkehrsmanagement“.....	12
Gesprächsgruppe „ÖPNV, Mobilitätsmanagement“.....	14
Gesprächsgruppe „Fußverkehr, Verkehrssicherheit“	16
Gesprächsgruppe „Radverkehr, E-Mobilität & neue Mobilitätsformen, Nutzungshemmnisse“	19
Impressum	23

Analyse des Kfz-Verkehrs

Fakten und Straßennetz

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

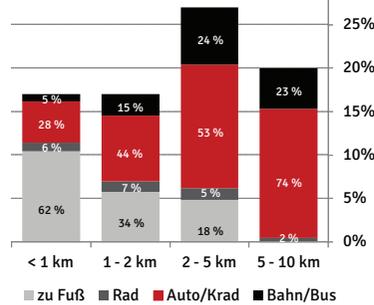
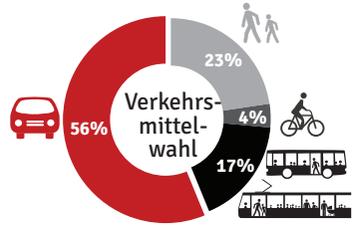
Bestandsanalyse

Kfz-Verkehr in Zahlen

Saarbrücker Mobilitätsbefragung 2010

Verkehrsmittelwahl der Saarbrücker

Verkehrsmittelwahl der Saarbrücker



Kreisverkehre

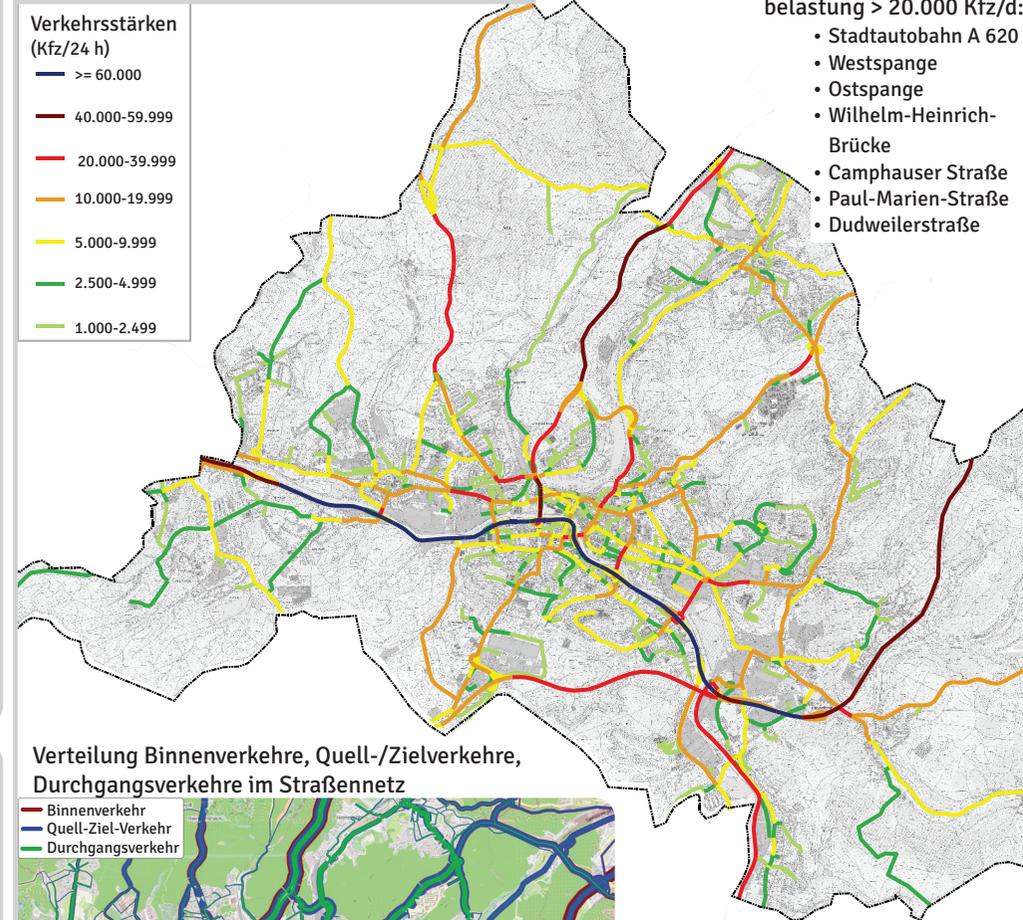


Luftbilder: Landeshauptstadt Saarbrücken 2013

- mehrere große Kreisverkehre im Stadtgebiet, meist mit Vollsignalisierung und komplexer Verkehrsführung (Unfallhäufungsstellen)
- städtebauliche Einbindung aufgrund der Trennwirkung schwierig

Kfz-Verkehrsnetz Saarbrücken

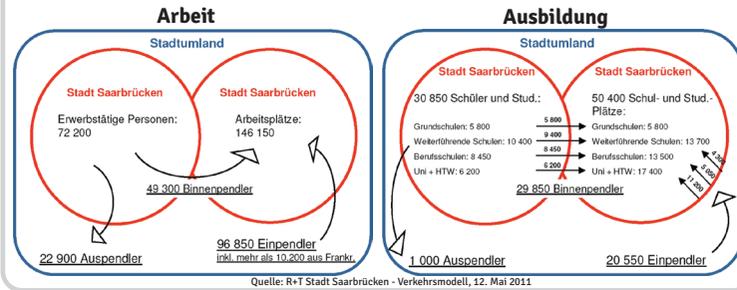
Verkehrsstärken (Kfz/24 h)



Straßen mit hoher Verkehrsbelastung > 20.000 Kfz/d:

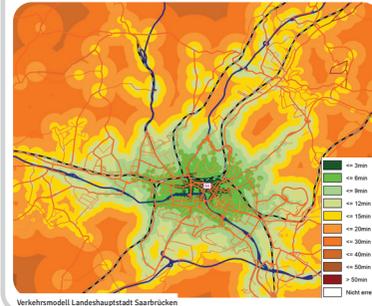
- Stadtautobahn A 620
- Westspange
- Ostspange
- Wilhelm-Heinrich-Brücke
- Camphauser Straße
- Paul-Marien-Straße
- Dudweilerstraße

Ein-, Aus- und Binnenpendler bei den Wegezwecken Arbeit und Ausbildung



Innerstädtische Verkehrsführung

PKW-Erreichbarkeit der Innenstadt

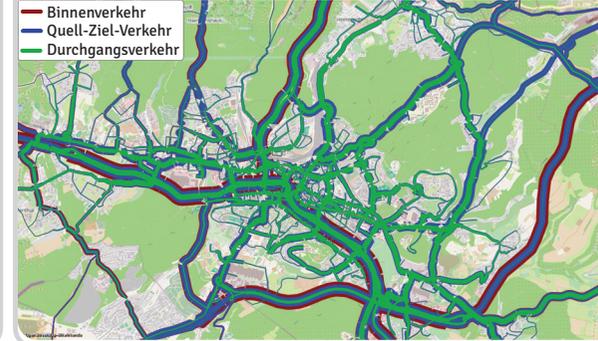


- gute Erreichbarkeit der Innenstadt
- nahezu gesamtes Stadtgebiet innerhalb von 10 Min. erreichbar
- Wahrnehmung und Nutzung des Cityrings durch Einbahnstraßen und Abbiegeverbote teilweise erheblich erschwert
- für Ortsunkundige Umwegfahrten durch Orientierungsprobleme

Verkehrsführung in der Innenstadt



Verteilung Binnenverkehre, Quell-/Zielverkehre, Durchgangsverkehre im Straßennetz



- hohe Quell-Ziel-Verkehre v. a. auf Haupteinfallstraßen und Autobahnen
- Stadtautobahn A 620 mit relativ hohem Binnenverkehrsanteil (ca. 50%)

Analyse des Kfz-Verkehrs Straßenraumverträglichkeit

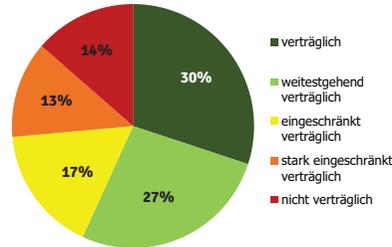
Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken Bestandsanalyse

Verträglichkeitsanalyse

Mit der Verträglichkeitsanalyse werden die Konflikte zwischen den negativen Auswirkungen des Verkehrs und den Umfeldnutzungen systematisch über ein Punktesystem bewertet. Dabei werden die folgenden Bewertungskriterien berücksichtigt:

Bewertungskriterien

- baulicher Zustand Fahrbahn + Seitenraum
- Anlagen für Fuß- und Radverkehr - parallel und quer zur Fahrbahn
- Proportionen des Straßenraums: Aufteilung Fahrbahn - Seitenbereich
- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Kfz-Verkehrsstärke im Kontext der Umfeldnutzung
- Lkw-Verkehrsstärke
- Ruhender Verkehr
- Straßengrün
- Bebauungsstruktur
- Umfeldnutzung



Ergebnisse

- 57 % des städtischen Straßennetzes sind (weitestgehend) verträglich
 - 26 % des Netzes (41 km) weisen hingegen gravierende Mängeln in mehreren Bewertungskriterien auf
- Gründe für die negative Beurteilung:**

- Zusammentreffen von Wohnnutzungen und hohen Verkehrsstärken
- hohe Geschwindigkeiten
- eher groß dimensionierte, stark durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägte Straßenräume
- bauliche und funktionale Mängel in parallel verlaufenden Fuß- und Radverkehrsanlagen
- hohe Trennwirkung der Straßenräume

Umweltwirkungen

- 24 Lärmbelastungsschwerpunkte identifiziert, die v. a. in innerstädtischen Bereichen liegen
- dort zudem hohe Belastung durch Luftschadstoffe

Zonen hoher Lärmbelastung:

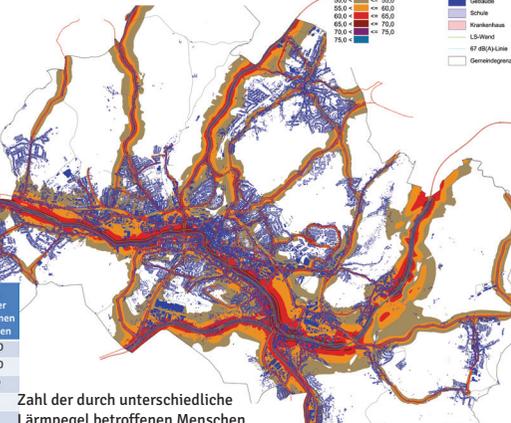
- Bereich Dudweilerstraße/Richard-Wagner-Straße
- Großherzog-Friedrich-/Egon-Reinert-/Mainzer Str.
- Brückenstraße/Breite Straße
- Gersweiler Straße/Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße



Innerstädtische Belastungsschwerpunkte NO₂, 2015
Quelle: Stadt Saarbrücken 2012

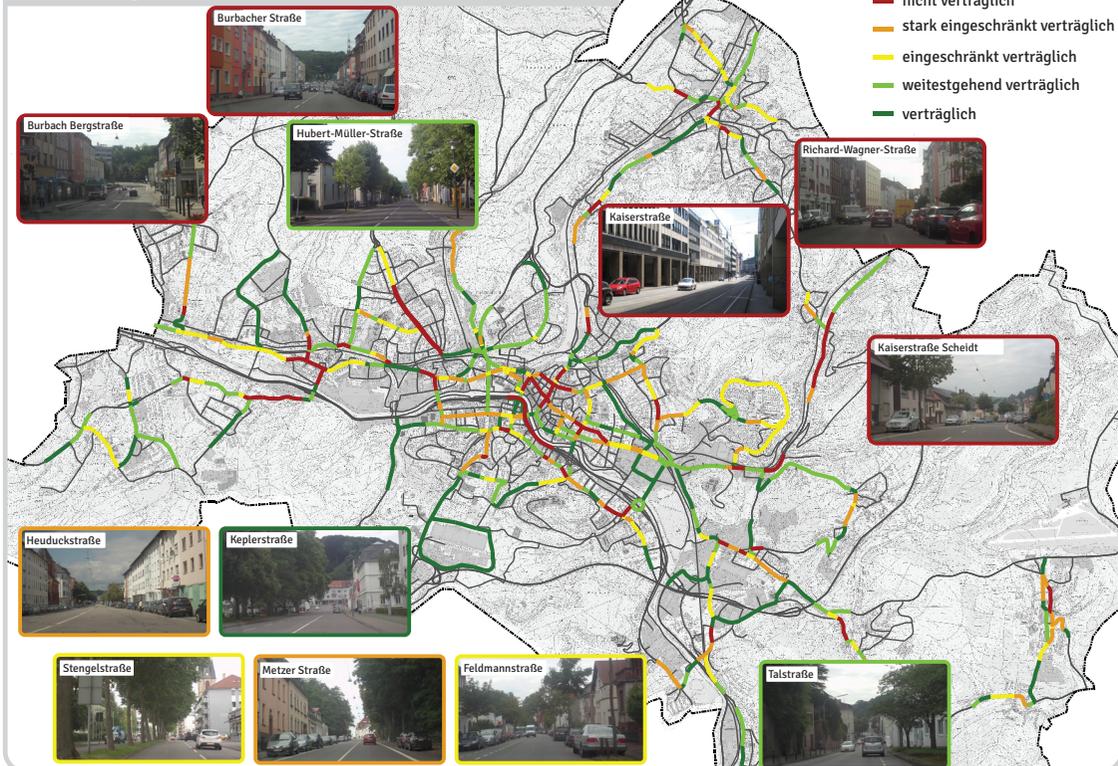
Pegelbereich [dB(A)]	Anzahl der betroffenen Menschen	Anzahl der betroffenen Menschen
50 bis 55	-	13.800
55 bis 60	17.500	10.300
60 bis 65	12.500	2.500
65 bis 70	10.100	0
70 bis 75	3.000	0
über 75	100	0

Isophonenkarte
(4 m über dem Grund), Stand 04/2012
Quelle: Stadt Saarbrücken, Lärmaktionsplanung 2013



Zahl der durch unterschiedliche Lärmpegel betroffenen Menschen (nur Straßenverkehrslärm)

Verträglichkeit der Straßenräume



Stärken und Schwächen

- ⊕ gute überregionale und regionale Anbindung
- ⊕ Autobahnen bieten eine sehr direkte und schnelle Erschließung der Innenstadt sowie der meisten Stadtteile
- ⊕ insgesamt sehr gute Erreichbarkeiten und hohe Reisegeschwindigkeiten
- ⊕ sehr freier Verkehrsfluss zu den meisten Tageszeiten

- ⊖ schwierige Orientierung in der Innenstadt aufgrund der Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote etc.)
- ⊖ Cityring ist nicht wahrnehmbar und nicht wirklich als Ring nutzbar
- ⊖ schwierige Orientierung an großen und komplexen Knoten (insbesondere große Kreisverkehre)
- ⊖ stark auf Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung von Straßenräumen und Knotenpunkten (Überdimensionierung, Verträglichkeitsdefizite etc.)

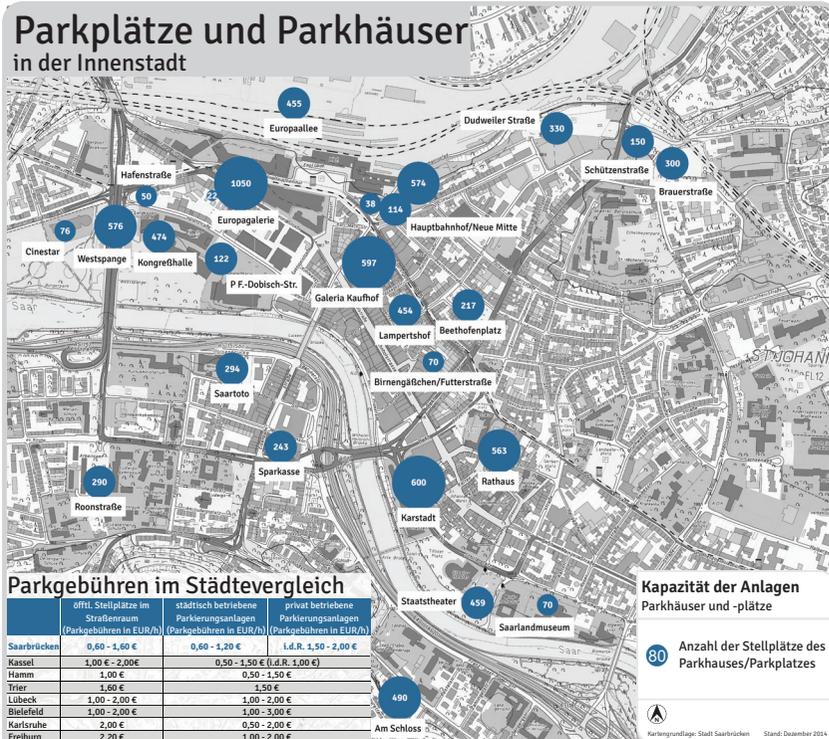
Analyse des Kfz-Verkehrs

Parkraumangebot

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

Bestandsanalyse

Parkplätze und Parkhäuser in der Innenstadt



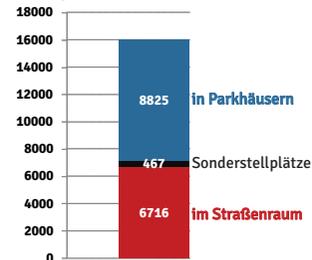
Parkgebühren im Städtevergleich

	offl. Stellplätze im Straßenraum (Parkgebühren in EUR/h)	städtlich betriebene Parkierungsanlagen (Parkgebühren in EUR/h)	privat betriebene Parkierungsanlagen (Parkgebühren in EUR/h)
Saarbrücken	0,60 - 1,60 €	0,60 - 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	1,00 €	1,00 €	
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	2,20 €	1,00 - 2,00 €	

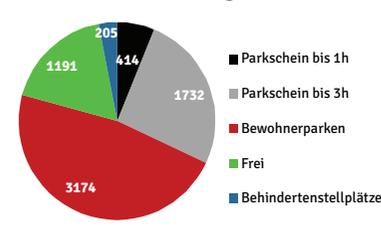
Kapazität der Anlagen

80	Anzahl der Stellplätze des Parkhauses/Parkplatzes
----	---

Stellplätze in der Innenstadt:



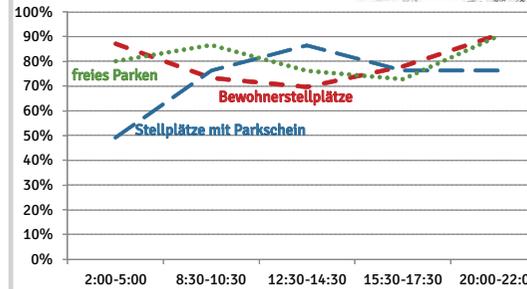
Stellplätze im Straßenraum nach Bewirtschaftungsart:



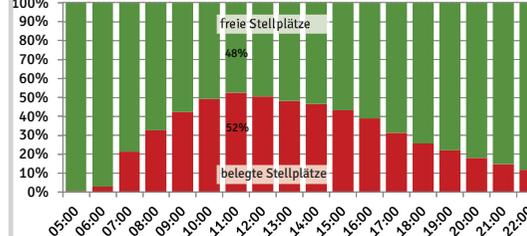
- gutes Stellplatzangebot auch im Vergleich zu anderen Großstädten: ca. 16.000 Stellplätze (davon 8.800 in Parkhäusern)
- fast 50 % der Straßenraumstellplätze sind Bewohnerparkbereiche
- ca. 3 % sind Behindertenstellplätze: ausreichendes Angebot
- zusätzlich viele Stellplätze im privaten Bereich, wie z. B. im Regierungsviertel

Auslastung der Stellplätze

Auslastung der Stellplätze im Straßenraum nach Art der Bewirtschaftung



Auslastung der Parkhäuser und Parkplätze im Tagesverlauf (donnerstags)



Die Straßenraumstellplätze...

- sind hoch ausgelastet (v. a. abends)
- sind v. a. um den St. Johanner Markt und im Nauwieser Viertel teils überlastet
- sind teils durch Falschparker belegt (v. a. auf Bewohnerstellplätzen)

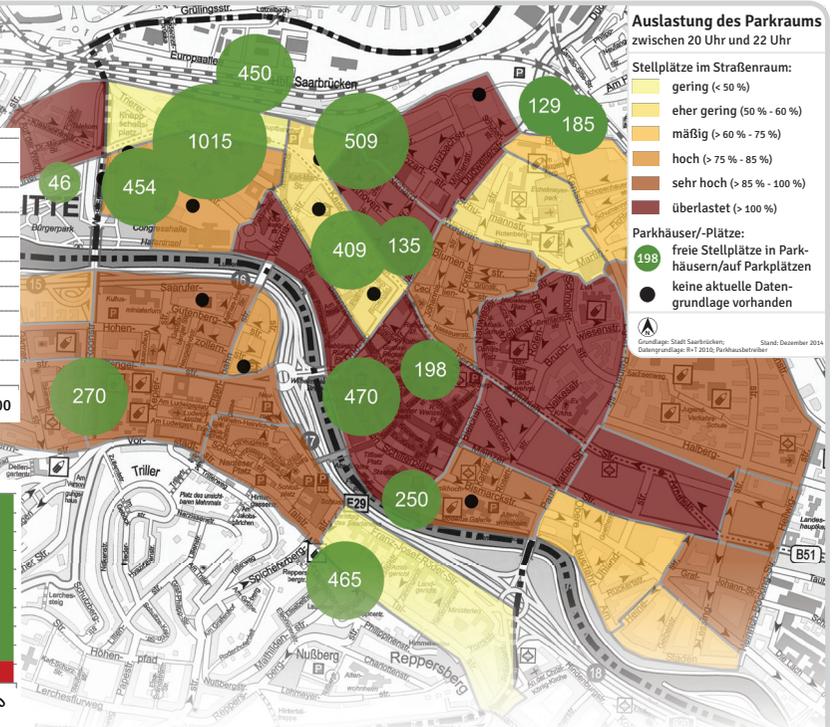
Die Parkhäuser und Parkplätze...

- sind oft weniger als zur Hälfte belegt
- bieten selbst mittags, wenn viele Leute Parkplätze suchen, noch mehr als 2.200 Stellplätze, abends sogar mehr als 3.700

Stärken und Schwächen

- ⊕ ausreichende Stellplatzzahl in der Innenstadt, selbst zu Spitzenzeiten sind über 2.000 frei
- ⊕ etabliertes und einheitliches Bewohnerparken
- ⊕ die Parkgebühren bewegen sich insgesamt im Vergleich zu anderen Großstädten im Mittelfeld

- ⊖ ungleiche Verteilung des Parkdrucks: hohe Auslastungen im Straßenraum, geringe Auslastung der Parkhäuser/-plätze
- ⊖ Verlust der Qualitäten des öffentlichen Raums
- ⊖ hohe Auslastung der Straßenraumstellplätze führt zu Falschparken und zu vielen Parksuchverkehren
- ⊖ Parkgebühren der Parkhäuser der privaten Betreiber sind teils deutlich höher als die Gebühren im Straßenraum, der städtische Einfluss hierauf ist gering



Auslastung des Parkraums zwischen 20 Uhr und 22 Uhr

Stellplätze im Straßenraum:

- Stellplätze im Straßenraum: gering (< 50 %)
- eher gering (50 % - 60 %)
- mäßig (> 60 % - 75 %)
- hoch (> 75 % - 85 %)
- sehr hoch (> 85 % - 100 %)
- überlastet (> 100 %)

Parkhäuser/-plätze:

- freie Stellplätze in Parkhäusern/auf Parkplätzen
- keine aktuelle Datengrundlage vorhanden

Grundlage: Stadt Saarbrücken, Datenstand: Ende 2019, Parkhausbetreiber

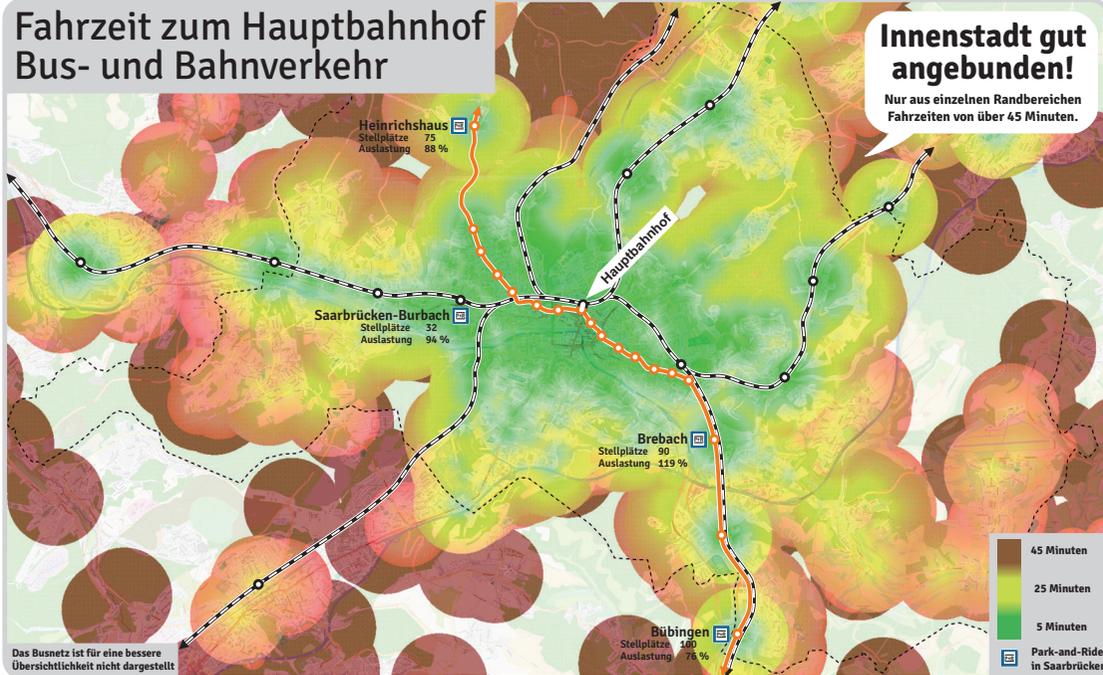
Analyse von Bahn und Bus

Fakten, Reisezeiten und Verknüpfungen

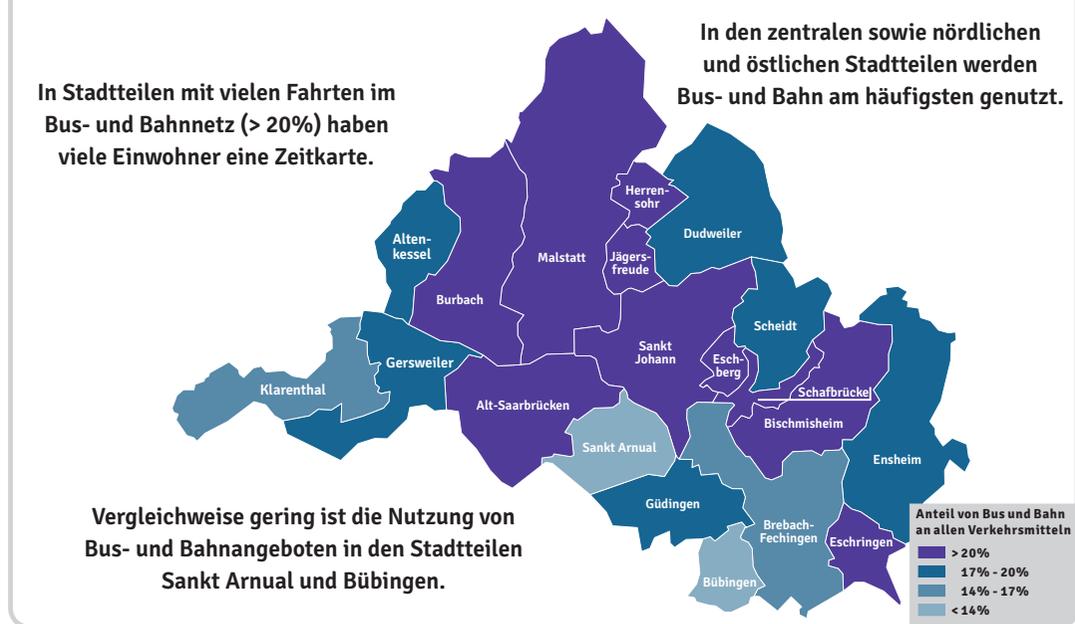
Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

Bestandsanalyse

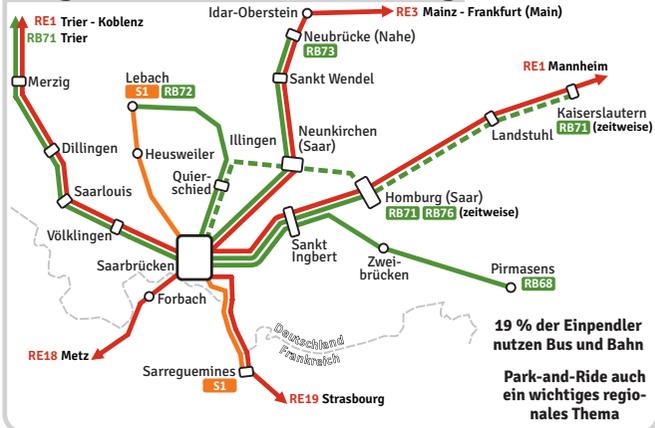
Fahrzeit zum Hauptbahnhof Bus- und Bahnverkehr



Bahn- und Busnutzung nach Stadtteilen



Regionale Bahnanbindung



Bus und Bahn in Zahlen



Mobilitätsmanagement

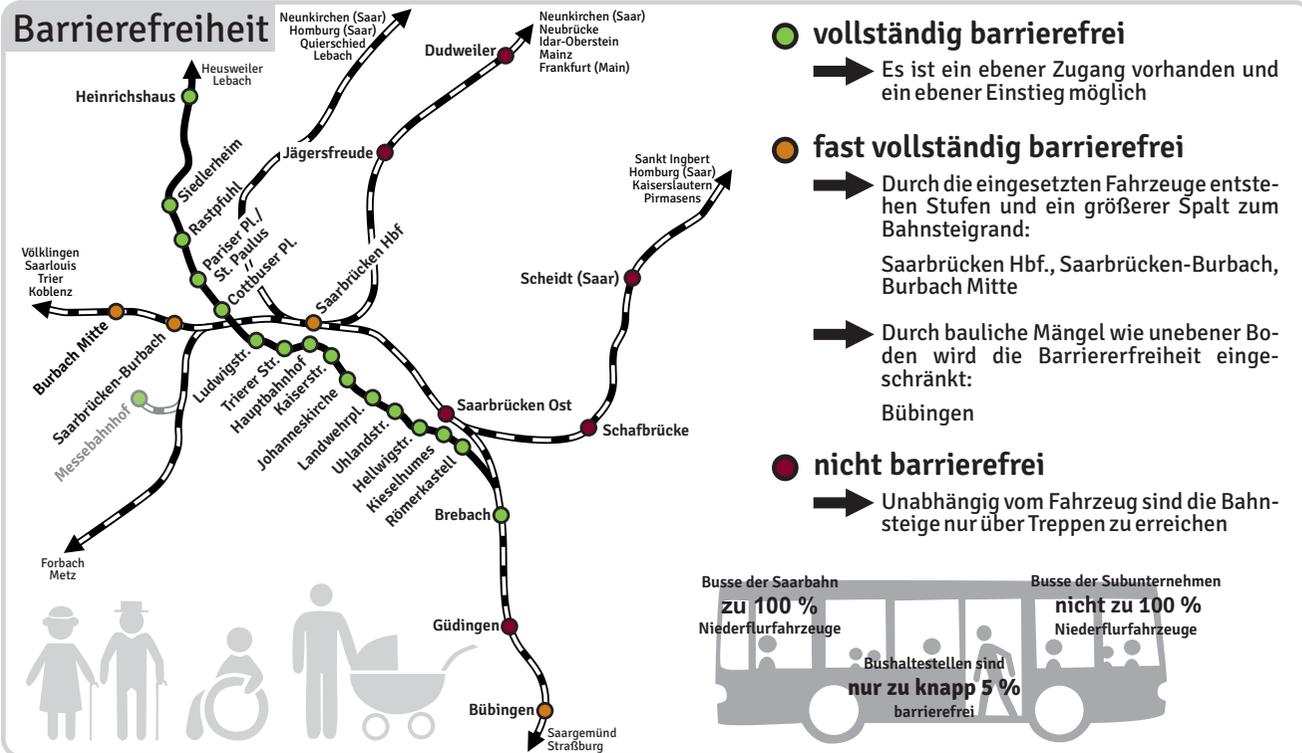
- **Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ohne teure Infrastrukturmaßnahmen**
was Jeder selbst leisten kann Schulen/Universität Unternehmen Stadtverwaltung
 - **Schwerpunkt: Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds**
Bahn und Bus Fahrgemeinschaften Fahrrad CarSharing Elektromobilität
 - **schulisches Mobilitätsmanagement für weniger „Eltern-Taxis“**
Schulwegpläne Öffentlichkeitsarbeit Schulweg als Erfahrungs- und Lernort
 - **betriebliches Mobilitätsmanagement**
Jobticket Fahrgemeinschaften Fahrradangebote
 - **Projekte für klimafreundlichere Alltagsmobilität**
MOBIA Saar - Mobilität bis ins Alter Neubürgermarketing
 - **Potenziale im Stadtgebiet erkennen und nutzen**
nur ein Unternehmen mit ADFC-Zertifikat Jobticketanteil steigern
-
- z. B. Dudweiler Bahnhof

Analyse von Bahn und Bus

Infrastruktur und Tarife

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

Bestandsanalyse



Fahrpreis-Vergleich

- saarVV bietet einen Tarif für Bus und Bahn
- Bus und Bahn für Saarbrücker auch für Fahrten in die benachbarten Städte relativ günstig

Einzelfahrt für die Stadt Saarbrücken (Erwachsener)



Monatsfahrkarte für die Stadt Saarbrücken (Erwachsener)



Stärken/Schwächen

- + viele Verbindungen ohne Umstieg
- + dichtes Bedienungsangebot auf vielen Achsen
- + Busbeschleunigung durch Busspuren und an Kreuzungen
- + aktuelle Fahrgastinformation im Schienenverkehr
- +/- erst kleiner Teil des ursprünglichen Saarbahn-Konzepts umgesetzt
- fehlende Verknüpfungen zwischen Bus- und Eisenbahnlinien
- Optimierungsmöglichkeiten im Nachtbusangebot
- unzureichende Instandhaltung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen
- uneinheitlicher und intransparenter Tarif in Richtung Frankreich
- optimierungsbedürftige Fahrgastinformation in Bussen und an Haltestellen

Vollständig Barrierefrei
Bus- und Saarbahnhalt Hbf.



Noch nicht barrierefrei:
Umbau von Haltestellen

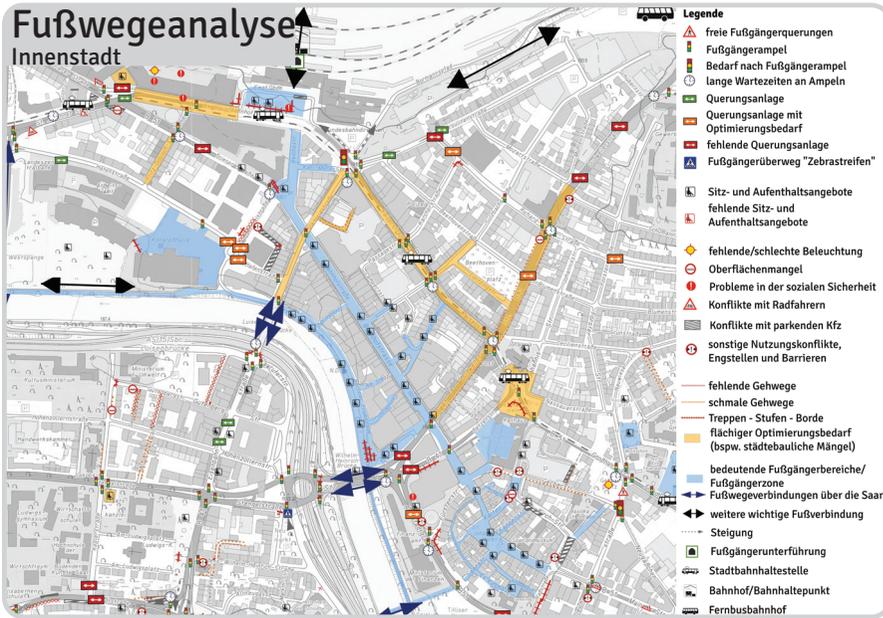


Handlungsbedarf bei vielen Bahnhöfen:
Barrierefreiheit und Instandhaltung



Analyse des Fußverkehrs

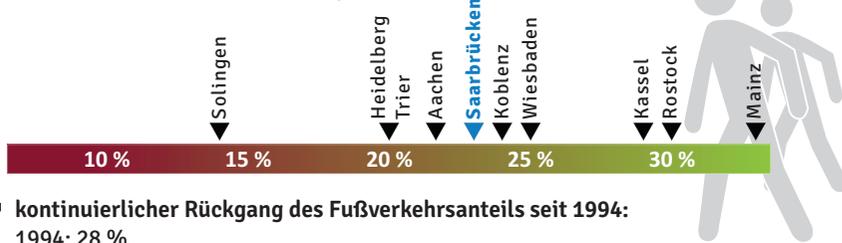
Qualität der Fußwegeinfrastruktur



Fußverkehr in Zahlen

Saarbrücker Mobilitätsbefragung 2010

- Fußverkehrsanteil im Städtevergleich im Durchschnitt:



- kontinuierlicher Rückgang des Fußverkehrsanteils seit 1994:

1994: 28 %
2010: 23 %

- Saarbrücken mit hohem Potenzial für den Fußverkehr:

kompakte Innenstadtstruktur mit vielen kurzen Wegen
ca. 1/3 aller Wege der Saarbrücker Bevölkerung sind kürzer als 2 km!

- Zu-Fuß-Gehen hat in Saarbrücken die größte Bedeutung für den Weg zur Schule/Ausbildung, in der Freizeit und zum Einkauf

Fußwegequalität und Barrierefreiheit



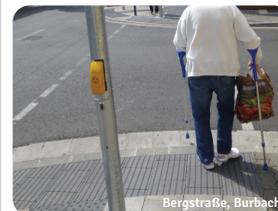
👍 **hochwertige Plätze und Treffpunkte**
v.a. in der Innenstadt
teils auch in den Stadtteilen
viele Fußgänger und Passanten



👍 **attraktive innerstädtische Straßen**
breite Gehwege
Sitzgelegenheiten
viele Querungsmöglichkeiten
Begrünung



👍 **attraktive Wohn- und Erschließungsstraßen**
Verkehrsberuhigung
hochwertige Straßengestaltung
Spiel- und Aufenthaltsangebote
verkehrssicheres Wohnumfeld



👍 **barrierefreie Straßen und Kreuzungen für Geh- und Sehbehinderte**
Bordsteinabsenkungen
Rampen als Treppernalternative
taktile Bodenelemente
akustische Elemente an Ampeln

📍 **aufwertungsbedürftige Rand- und Stadtteilbereiche**
niedrige Gestaltqualität
wenig Aufenthaltsqualitäten
teils geringe Belegung



📍 **Kfz-dominierte Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt und in den Stadtteilen**
schmale Gehwege
hohe Trennwirkung der Fahrbahn
wenig Begrünung
kaum Sitzgelegenheiten
Verkehrslärm



📍 **autoorientierte Wohnstraßen**
zugeparkte Straßenräume
schmale Gehwege
wenig/keine Begrünung
geringe Aufenthaltsqualität
hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten



📍 **Barrieren und Hindernisse**
Bordsteinkanten
keine taktilen Elemente
unüberwindbare Stufen/Treppen



Stärken und Schwächen

- 👍 kurze Wege und kompakte Stadtstruktur
- 👍 dichtes Fußwegenetz, auch abseits der Straßen
- 👍 modern und attraktiv gestaltete Innenstadtbereiche
- 👍 viele, meist beleuchtete „Zebrastrifen“
- 👎 Fußgängerleitsystem vorhanden, aber Verbesserungsbedarf

- 👎 Konflikte mit unterschiedlichen Nutzern (Falschparker, Radfahrer etc.)
- 👎 autoorientierte Gestaltung von Haupt- und Wohnstraßen
- 👎 Stufen und/oder fehlende taktile Elemente schränken Barrierefreiheit ein
- 👎 Umfeld einiger Schulen nicht ausreichend verkehrssicher, Schulwegpläne sind in Saarbrücken noch selten

Verkehrssicherheit

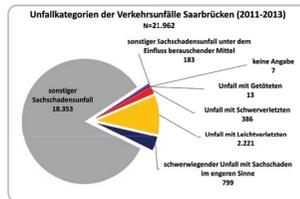
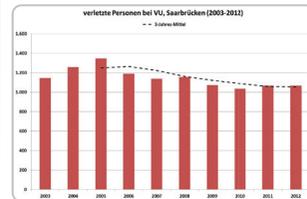
Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

Bestandsanalyse

Entwicklung der Unfallzahlen

- In den letzten 10 Jahren deutlicher Rückgang der Zahl der Verkehrsunfälle, wie auch der Zahl der Verletzten oder getöteten Personen (-8,5 % bzw. -7 %).
- Der Rückgang war jedoch schwächer als der Bundestrend (Zahl der Unfälle: -17 %; Zahl der Verletzten: -17 %).
- In den Jahren 2011-2013 wurden jährlich ca. 7.000 - 7.500 Unfälle in Saarbrücken polizeilich erfasst.
- Dabei wurden pro Jahr ca. 1.100 Personen verletzt und 3 - 4 Personen getötet.
- Die größte Gruppe stellten dabei die Pkw-Insassen.
- Gemessen an der Verkehrsleistung sowie der Verletzungsschwere sind jedoch die unmotorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger + Radfahrer) überdurchschnittlich betroffen.



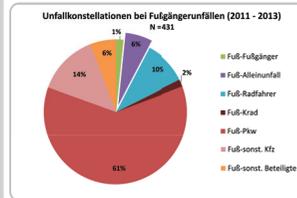
Personenschäden nach Unfallfolgen und Beteiligungsart (2011-2013)

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*	1	35	668
Summe	13	410	2.836

* Aufgrund der eingeschränkten Exportfunktion aus der polizeilichen Unfalldatenbank konnten über 700 Personenschäden nicht einer Beteiligungsart zugeordnet werden.

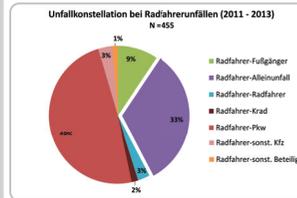
Unfälle nach Verkehrsarten

Fußgängerunfälle



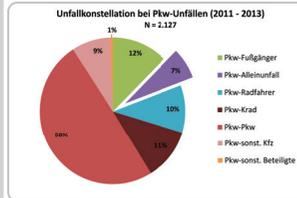
Unfalltyp	Anzahl Unfälle
Überschreiten-Unfall	156
Abbiege-Unfall	52
Sonstiger Unfall	36
Unfall im Längsverkehr	13
Fahrnfall	4
Unfall durch ruhenden Verkehr	2
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	1

Radfahrerunfälle



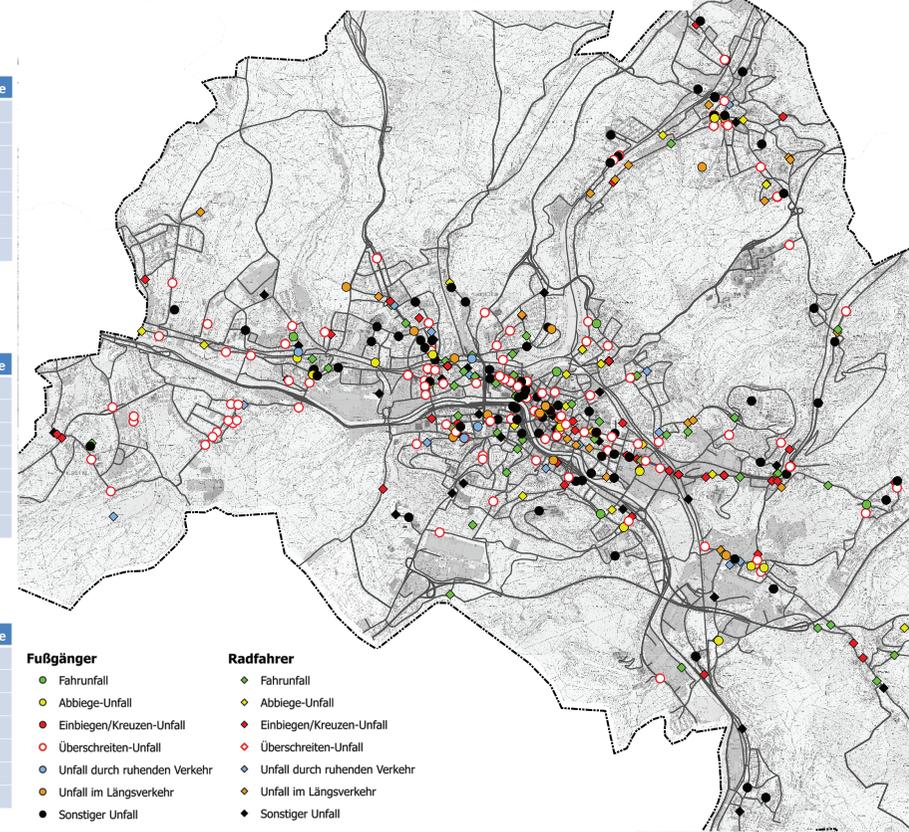
Unfalltyp	Anzahl Unfälle
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	93
Abbiege-Unfall	45
Sonstiger Unfall	27
Unfall durch ruhenden Verkehr	24
Unfall im Längsverkehr	23
Fahrnfall	9
Überschreiten-Unfall	1

Pkw-Unfälle



Unfalltyp	Anzahl Unfälle
Unfall im Längsverkehr	551
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	210
Abbiege-Unfall	131
Fahrnfall	60
Sonstiger Unfall	58
Unfall durch ruhenden Verkehr	44
Überschreiten-Unfall	2

Unfälle mit getöteten oder verletzten Fußgängern oder Radfahrern



Stärken und Schwächen

- ⊕ positive, d. h. rückläufige Entwicklung der Unfallzahlen in den vergangenen Jahren
- ⊕ nur relativ wenig Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien mit schweren Personenschäden
- ⊕ kontinuierlich und engagiert arbeitende örtliche Unfallkommission, um Unfallhäufungsstellen möglichst kurzfristig zu beseitigen

- ⊖ unterdurchschnittlicher Rückgang der Unfallzahlen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt
- ⊖ im Vergleich zu anderen dt. Großstädten überdurchschnittlich hohe Kinderunfallzahlen im Fußgänger- und Pkw-Verkehr
- ⊖ hohes Verletzungsrisiko bei Fußgängern und Radfahrern, v. a. bei Unfällen mit Pkw
- ⊖ begrenzte Ressourcen zur Beseitigung von Unfallhäufungen

Analyse des Radverkehrs

Fakten und Radverkehrsnetz

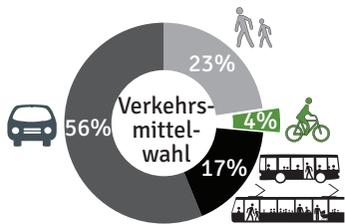
Wussten Sie schon ...

- ... dass regelmäßiges Radfahren die Krankheitstage eines Menschen pro Jahr fast halbieren kann?
- ... dass eine Stunde gemütliches Radfahren schon 400 Kilokalorien verbraucht?
- ... dass ein parkendes Auto so viel Platz wie 10 Fahrradstellplätze verbraucht?
- ... dass ein gutes Fahrrad nur etwa 600 € kostet und im Schnitt etwa 9 Jahre benutzt wird, während Sie im selben Zeitraum im Schnitt 50.500 Euro für ihr Auto ausgeben?
- ... dass im Jahr 2013 in Deutschland 410.000 E-Bikes/Pedelecs verkauft wurden und diese das Radfahren auch in hügeligen Regionen deutlich vereinfachen?
- ... dass die Saarbrücker, die schon heute mit dem Rad anstatt mit dem Auto fahren, die Umwelt täglich um insgesamt 8.250 kg CO₂ entlasten?

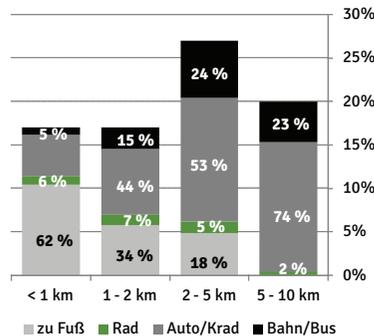
Radverkehr in Zahlen

Saarbrücker Mobilitätsbefragung 2010

Verkehrsmittelwahl der Saarbrücker



Radverkehrsanteil nach Wegelänge der Saarbrücker

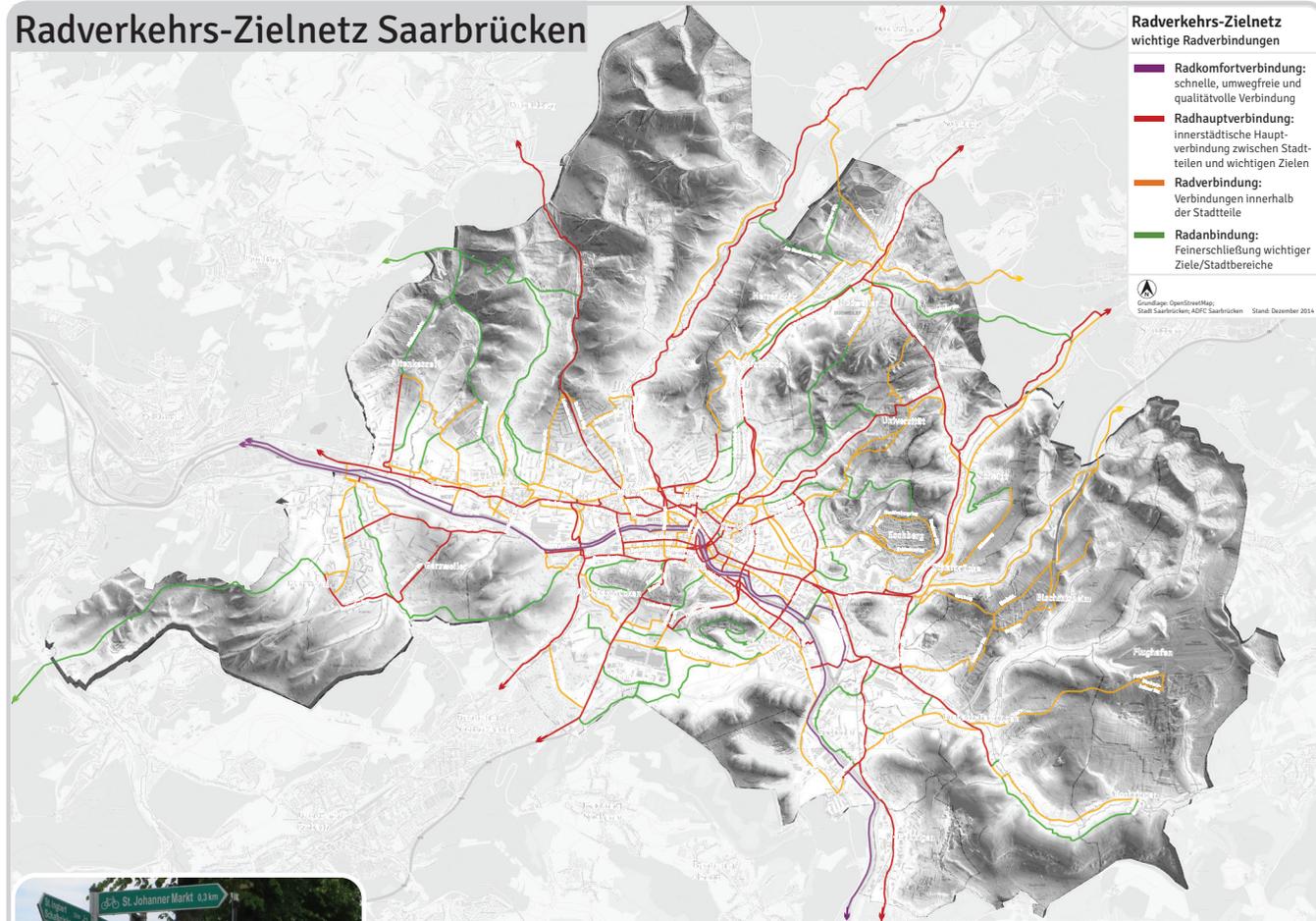


Radverkehrsanteil im Städtevergleich



- nur in der Hälfte (52 %) der Saarbrücker Haushalte ist ein Fahrrad vorhanden
- nur 4 % ihrer täglichen Wege legen die Saarbrücker mit dem Rad zurück
- fast zwei Drittel der Wege der Saarbrücker sind kürzer als 5 km. Schon auf diesen kurzen Wegen fahren die Saarbrücker deutlich öfter Auto als Fahrrad.

Radverkehrs-Zielnetz Saarbrücken



Das Zielnetz für den Radverkehr zeigt die wichtigen Radverkehrsverbindungen in Saarbrücken sowie über die Stadtgrenze hinaus auf. Es ist entsprechend der Bedeutung der Radverbindungen hierarchisiert.

Mit einer Gesamtlänge von ca. 360 km ist das Radverkehrs-Zielnetz sehr dicht. Es erschließt viele Wohnquartiere sowie die wichtigen Ziele der Radfahrer (z. B. die Innenstadt, Stadtteilzentren, Arbeitsstätten, Schulen und die Universität). Ein Problem stellt die noch nicht ausreichende Radinfrastruktur, wie zum Beispiel durch Radwege, Schutz- und Radfahrstreifen, dar. Auch an vielen Kreuzungen fehlt eine Radverkehrsführung.

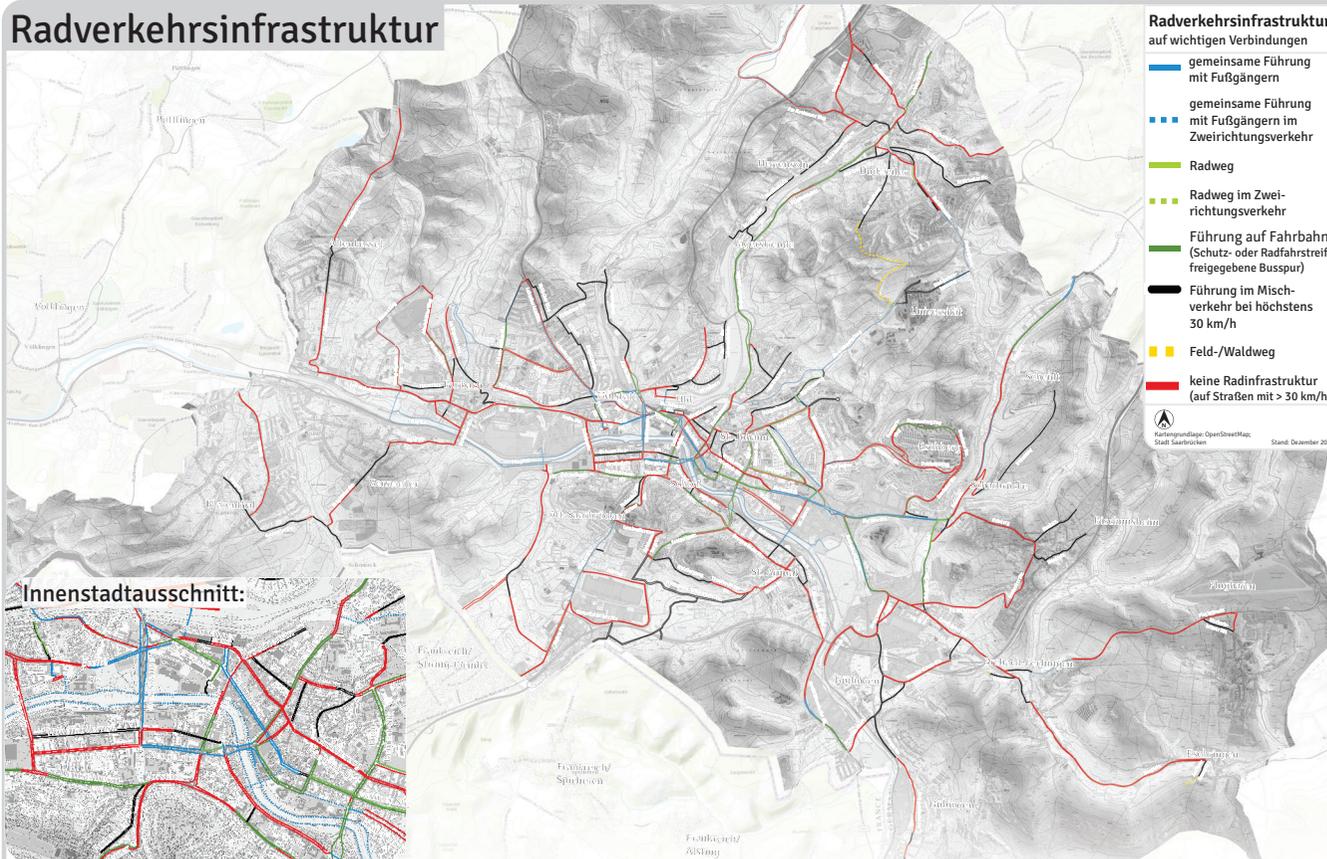
Analyse des Radverkehrs

Radverkehrsinfrastruktur

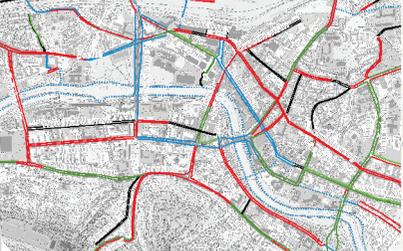
Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken

Bestandsanalyse

Radverkehrsinfrastruktur



Innenstadtausschnitt:



vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist oft unzureichend

selten: Radverkehrsführung und -ampeln an Kreuzungen

häufig: Behinderungen durch Falschparker

noch nicht ausreichend: Anbindung des Leinpfades



Radabstellanlagen

an vielen Stellen befinden sich gute Anlehnbügel...



... die an einigen Orten noch fehlen



- viele Radabstellanlagen im Umfeld der Bahnhofstraße (ca. 1.000)
- viele gute Anlagen (Anlehnbügel), nur wenige mangelhaft
- v.a. in dichten Wohngebieten im Straßenraum zu wenige Anlagen
- weiterer Bedarf nach Abstellanlagen, Überdachung, Fahrradboxen, Gepäcksafes
- zu wenige Ladestationen für Elektro-Fahrräder

Stärken und Schwächen

- ⊕ viele kurze Wege in Saarbrücken, die sich gut für das Radfahren eignen
- ⊕ engmaschiges Radverkehrs-Zielnetz, das viele Verbindungen abdeckt; eine Wegweisung ist aber noch nicht überall vorhanden
- ⊕ beidseitige Saar-Leinpfade als qualitätsvolle und direkte Radkomfortverbindungen, die aber besser an die Innenstadt angebunden werden müssen
- ⊕ teils topografische Hürden, aber E-Fahrräder erleichtern hier das Radfahren
- ⊖ geringe Bedeutung des Radverkehrs in der Alltagsmobilität der Saarbrücker
- ⊖ Radinfrastruktur im Radroutennetz ist lückenhaft, auch auf Radhauptverbindungen und viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen
- ⊖ Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, v. a. mit (falsch) parkenden Kfz

Neue Mobilitätsformen

E-Mobilität, CarSharing & Nutzungshemmnisse

Was sind allgemein die größten Nutzungshemmnisse...



...um mehr mit Bus und Bahn zu fahren?

- fehlende Flexibilität und Unabhängigkeit
- längere Reisezeit / Umstiege
- schlechtes Image
- überfüllte Fahrzeuge
- subjektiv gefühlt hohe Kosten
- komplexer Zugang (Fahrpläne, Automatenbedienung, etc.)



...um öfter das Rad zu nutzen?

- nicht jeder besitzt ein Fahrrad bzw. kann es fahren
- gefühlte Unsicherheit im Verkehr
- fehlende Abstellanlagen
- Einschränkung der Kleiderwahl, Angst verschwitz anzukommen
- Unkenntnis angenehmer Wege und Radrouten



...um den Umweltverbund zu nutzen?

- andere Mobilitätsgewohnheiten
- Auto als Statussymbol
- Transport von Lasten
- dezentrale, schlecht erreichbare Ziele
- fehlende Barrierefreiheit
- mangelnde subjektive Sicherheit
- keine gemeinsame Organisation und Abrechnung



...um häufiger zu Fuß zu gehen?

- unattraktives städtebauliches Umfeld
- stark auf das Auto ausgerichtete Straßenräume
- fehlende Orte zum Verweilen/Ausruhen



...um mehr zu Fuß zu gehen / Rad zu fahren?

- lückenhafte Infrastruktur
- Topografie und Barrieren
- Bequemlichkeit und Komfort
- Wetterverhältnisse, Helligkeit / Tageszeit
- Zeitaufwand bei größeren Distanzen

CarSharing - Standorte und Städtevergleich



STADT	EINWOHNER	CarSharing-Fahrzeuge	...pro 10.000 Einwohner
Saarbrücken	177.200	36	2,0
Oldenburg	159.600	38	2,3
Hamm	176.000	2	0,1
Hagen	186.000	1	0,01
Aachen	241.700	119	4,9
Bielefeld	328.900	90	2,7
Wuppertal	348.500	40	1,1

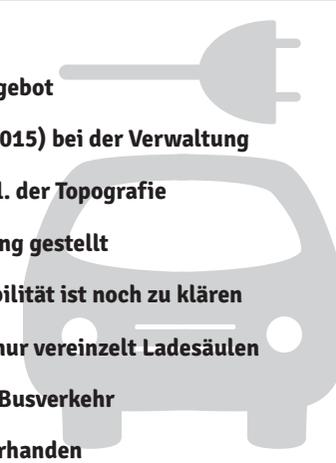
Stärken/Schwächen

- + Saarbahn und DB als elektromobiles ÖPNV-Angebot
- + Einsatz eines Elektroautos & E-Fahrräder (ab 2015) bei der Verwaltung
- + Marktboom bei Elektrofahrrädern, Chance bzgl. der Topografie
- + Stellplätze für CarSharing werden zur Verfügung gestellt
- Strategie der Kommune im Umgang mit E-Mobilität ist noch zu klären
- noch keine Marktdurchdringung von E-Autos, nur vereinzelt Ladesäulen
- bislang noch keine elektromobilen Ansätze im Busverkehr
- CarSharing bislang nur im kleinen Maßstab vorhanden

E-Mobilität



- In Saarbrücken sind **93 Elektroautos** und **443 Hybridfahrzeuge** zugelassen (Stand: 31.12.2014).
- Es werden also nur **59 von 10.000 angemeldeten Pkw** mit Strom betrieben.
- Aber auch **bundesweit** hat sich die E-Mobilität **noch nicht so stark durchgesetzt**, wie es von der Bundesregierung anvisiert war (Ziel: 1 Mio. E-Autos bis 2020, wird nicht erreicht werden).





GESPRÄCHSGRUPPE

„KFZ-VERKEHR, WIRTSCHAFTSVERKEHR, PARKEN, VERKEHRSMANAGEMENT“

1. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesundheitsbelastung ▪ Verlagerung von Pendlerverkehr auf ÖPNV ▪ Attraktivität für Autoverkehr ▪ Lärmreduzierung durch Tempolimit ▪ Einsatz von Parksperrn gegen Falschparker ▪ Verkehrslenkung ▪ Weltrekord Ampelanlagen ▪ Anbindung an Frankreich ▪ Park & Ride ▪ Image Auto ▪ Stadtautobahn/Alternativen ▪ Schwerlastverkehr Wohngebiet ▪ Sensibilisierung MIV ▪ Parkraumbewirtschaftung ▪ Ausdehnung autofreier Zonen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umlandverkehr/ Umsteigen/Erreichbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Umsteigen <i>auf den ÖPNV</i> führt zu mehr Attraktivität in der Stadt ▪ Dominanz Autoverkehr/ Image Verhalten <ul style="list-style-type: none"> ▪ leichte Trendwende unterstützt andere Verkehrsmittel ▪ Universität als verkehrsprägender Standort ? ▪ Rolle des Pkw nicht einseitig betrachten ▪ Verkehrslenkung <ul style="list-style-type: none"> ▪ zu viele Ampeln? Autofeindlich?

2. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ bessere Vernetzung ÖPNV Autoverkehr ▪ Verhältnis Einpendler - Parkraumangebot ▪ Verkehrsberuhigung Wohngebiete/Innenstadt ▪ Ursachen/Nutzung PKW ▪ Abstimmung Region ▪ Shared Space ▪ mehr Qualität im öffentlichen Raum durch weniger Autos ▪ Mehrfachnutzung Auto/Carsharing ▪ Auto stadtvträglich ⇒ Zukunft? ▪ Individualisierung d. Autobesitz ▪ Lärm/Umweltbelastung ▪ Verkehr an Sonderstandorten (besondere Veranstaltungen) ▪ Durchfahrverbot LKW Wohngebiet/Verkehrslenkung ▪ Orientierung für Orts- + Sprachfremde ▪ Planungen für Reduzierung des Kfz-Verkehrs? ▪ „Grenzen des Planeten“ ▪ Image des Autofahrens ▪ Attraktivität Auto vs. Umweltverbund ▪ Kosten-Nutzen Autoverkehr ▪ Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrslenkung ▪ Verkehrsbelastung ⇒ Umwelt Zukunft <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auto als Gebrauchsgegenstand, Alternativen? ▪ Differenzierte Belastungssituationen und soziale Betrachtungen (<i>an Hauptverkehrsstraßen</i>) ▪ Bequemlichkeit ⇒ Attraktivierung des ÖPNV ▪ Alternativen? ▪ Autoverkehr strukturell erforderlich

**An Plakaten und in der Karte verortete Anmerkungen**

- 23% Fußgänger: wie ist das gemessen? = 23% Käufer? Kaufen (Kaufkraft) die anderen mit dem KFZ an der Kasse?
- *Zum Plakat Fakten und Straßennetz*: Vereinfachung Richtiger Ring (Einbahnring)
- Anwohnerverkehr durchsetzen
- Lkw-Durchfahrtsverbot Lebacher Straße Wohngebiet
- *Hochstraße*: Fahrbahnen zu schmal, breite Straße, Unfälle
- *Ändern*: St. Arnual – Saargemünder Straße Höhe „Wald“ Geschwindigkeit !!!



GESPRÄCHSGRUPPE
„ÖPNV, MOBILITÄTSMANAGEMENT“

1. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Image ÖPNV ▪ Tarife ▪ Verbesserung P+R ▪ Verknüpfung ÖPNV ▪ Unterschiedliche ÖPNV-Nutzungsquoten ▪ ÖPNV erweitern ▪ Neue Haltepunkte DB (Burbach) ▪ Barrierefreiheit ▪ Ausbau Saarbahn/ Querachse ▪ Verknüpfung mit Frankreich ▪ Kundenfreundlichkeit Haltestellen ▪ Schulung Personal Tarifverbund ▪ Störende Werbung an Fenstern Bus → Orientierung Bahn ▪ Mehrfachfahrkarten ▪ Infos an Haltstellen fehlen ▪ Wie kommen wir zu einem Gemeinschaftsgefühl in puncto Verkehr? ▪ ÖPNV als Gut für die Allgemeinheit kostenfrei ▪ Wintertauglichkeit des Bussystems ▪ Attraktivität hinterfragen, Qualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivität: Was macht ÖPNV attraktiv? ▪ Wie kann man gemeinsames Handeln erreichen? „Mut einhauchen“, Verwaltung vertrauen entgegen bringen ▪ Lebenszusammenhang zwischen Arbeit, Wohnen, Kultur etc. ▪ Preisgünstige Mobilität als Beitrag zur Teilhabe ▪ Wie kann man Anreize schaffen? -> Kampagne? ▪ Schutz der Lebensgrundlage für multimodalen Verkehr ▪ Information verbessern/ Transparenz ▪ Hemmnisse identifizieren ▪ Werbung/Werbethemen (z.B. für Autohäuser) „umdrehen“ → „ÖPNV ist sexy“ ▪ Sozialprestige des ÖPNV stärken ▪ Verantwortungsbewusstsein im ÖPNV stärken/ Sicherheit ▪ Frequenz + Netzdichte verbessern ▪ Begegnungsmöglichkeiten im ÖPNV als Qualität wertschätzen ▪ Begegnung im öfftl. Raum fördern, indem Individualverkehr abnimmt ▪ Wie können Einpendler für P+R gewonnen werden? ▪ Bequemlichkeit ▪ Umsetzung konkreter Maßnahmen sofort!



2. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktung ▪ Preis ▪ Haltestellendichte ▪ Erschließungsqualität ▪ Neue Linien für Saarbahn ▪ ÖPNV „schmackhaft machen“ ▪ Schnellbuslinien einführen ▪ Anbindung Randbezirke ▪ Auslastung Stoßzeiten ▪ Entzerrung (organisatorisch) ▪ Wochenend-/Nachtverkehr verbessern ▪ Ungenutzte Schieneninfrastruktur ▪ Barrierefreiheit ▪ Transparenz Preissystem ▪ Gratis ÖPNV ▪ Innovative Verkehrsmittel (Seilbahn) ▪ Intermodalität (P+R, Fußverkehr etc.) ▪ Kommunikation + Bewusstseinsbildung ▪ Komfort + Bequemlichkeit steigern ▪ Anschlusssicherstellung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Innovative Verkehrssysteme <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seilbahn: Uni, Sonneberg, Winterberg, Eschberg ▪ Schnellbuslinie (z.B. Hbf-Uni) auf eigener Spur ▪ Neue Linie Saarbahn: Uni, HTW, Forbach, Burbach, VK ▪ Flussbus/- Taxi ▪ Haltepunktverdichtung ▪ Qualität der Haltestellen (Fahrplan, Anzeigetafeln) ▪ Anbindung der Randgebiete, insb. links der Saar ▪ Orte mit Arbeitsplatzschwerpunkt besser anbinden ▪ Taktung (vor allem abends) ▪ Für ÖPNV-Nutzung motivieren, promoten <i>Post it-Ergänzung: Motivation –Umstieg ÖPNV über Wettbewerbe „Schnitzeljagd“</i> ▪ Informationsqualität verbessern ▪ Günstigere Preise (z.B. Schüler) ▪ Mehrfahrtenkarten /Vorratskartenkauf
In der Karte verortete Anmerkungen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung Buslinie Altenkessel, Rockershausen, Gersweiler/ Klarenthal <i>als 8 gezeichnet</i> ▪ Fahrpläne an Haltestellen oft verschmutzt, zerrissen ▪ Benutzerfreundliche Automaten → Zieleingabe mit Bestweganzeige ▪ DFI am Rathaus Fahrplan zu klein ▪ Neue Haltepunkte Schienennetz <i>s. rote Punkte auf der Karte</i> 	





GESPRÄCHSGRUPPE
„FUßVERKEHR, VERKEHRSSICHERHEIT“

1. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ gute Praxis in anderen Städten bspw.: Sicherheit/Unfallaufkommen, Radverkehr ▪ Disziplinlosigkeit von Radfahrern und Fußgängern → Appelle bringen nichts!? ▪ Gestückeltes Fußwegnetz – können nicht als zusammenhängendes System wahrgenommen werden → bspw. Hauptrouten ermitteln und durchgängig „gangbar“ machen ▪ Bsp. Jacobsweg. mit Knotenpunkten im Fußwegnetz verbinden, Beschilderung etc., um zu Sehens- und Besuchswürdigkeiten zu leiten ▪ Wegequalität in den Außenbezirken ▪ Wegeverbindungen zw. Stadtteilen u. Innenstadt sicherer, auffindbarer ▪ Bus- und Bahnhaltstellen: Zugänglichkeit verbessern ▪ Konflikte an Haltestellen zw. Rad- u. Fußverkehr ▪ Tempo 30 auch in der Innenstadt ▪ Shared Space einbeziehen in Gestaltung des Straßen- und Verkehrsraums ▪ Unsicherheit in Tunneln, Unterführungen ▪ Fußgängige Verbindungen zw. Einkaufsorten hervorheben/ deutlich machen ▪ St. Johanner ↔ Nauwieser V. viel Frequenz – hinderlich wg. Ampelschaltung (→ v.a. für Pkw zum Vorteil eingerichtet) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sicherer Schulweg <ul style="list-style-type: none"> ▪ sensibilisieren: Mama-/Papa-Taxi <u>riskant</u> ▪ intensiver kontrollieren ▪ ein Ziel: kurze Schulwege können von jungen Kindern selbständig bewältigt werden bspw. anliegende Kitas u. Schulen ▪ intakte Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Baustellenmanagement ▪ Gehwegemängel → ausweichen auf die Straße → Unsicherheit ▪ Fußgängerleitsystem ▪ Beleuchtung instand halten ▪ Anlässe für Regulierung (wie Tempo 30) erkennbar machen ▪ Fußverkehr intermodular denken / planen ▪ Barrieren zügig- sicher- konfliktfrei <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fußgängerbrücke zur besseren Erreichbarkeit der HTW (beispielsweise) ▪ Fußverkehr intermodal denken/planen ▪ Qualität und Stellenwert des Fußverkehrs -> mehr Fußverkehr! <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fußweg- Marketing ▪ Konsequente Planung aus der Sicht des Fußverkehrs „Fußgänger wirklich ernstnehmen“ → Schwerpunkt im VEP ▪ Discounter für Fußgänger schwer zu erreichen → Pkw orientiert ▪ Fußverkehr braucht eine <u>Lobby</u> ▪ Aufenthaltsqualität Verkehrsraum = öffentlicher Raum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Leerstehende Pkw-Stellplätze (teils am We) nutzen ▪ positives Beispiel: Hauptbhf.-weg Bsp.: zwischen Rathaus und Johanneskirche ▪ Kreuzungsbereiche in den Quartieren werden „Quartierplätze“



2. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ sichere Schulwege → selbständiger Schulweg ▪ Baustellenmanagement → Sicherheit für Fußgänger ▪ Erhaltungsmanagement ▪ Fußwege unzureichend gewartet → ausweichen, z.B. auf die Straße ▪ Beschwerdemanagement ▪ unzureichende Beleuchtung in Verbindung mit Fußwege unzureichend gewartet ▪ Angst-/Unsicherheitsräume ▪ „Fußgängerleitsystem“ ▪ Wahrnehmung besonderer Aufmerksamkeit-/ „Achtungsbereich“ (z.B. bei: Tempo 30 → „Warum!?“) ▪ Lobby für Fußgänger/innen -> höherer Stellenwert ▪ Verkehrskontrollen erhöhen ▪ Querung von Fluss, Bahntrassen und dgl. → Konkurrenz zwischen den Verkehrsarten ▪ Zugiges Vorankommen, Querungsmöglichkeiten teils weit auseinander 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Von anderen Städten lernen ▪ Achtsamkeit und Regelkonformität ▪ Tempo runter, ohne Auto automobil sind ▪ Beziehung Stadtteile – City ▪ Zusammenhängendes, durchgängiges Fußwegenetz ▪ Knotenpkt. Haltestellen ÖPNV → Zugänglichkeit → Konflikt mit Radverkehr

In der Karte verortete Anmerkungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insgesamt zu viel Lärm, da Fußgängerwege fast immer parallel zu den Hauptverkehrsstraßen → Autos raus aus der Stadt → P+R ▪ Burbach: Fußgängerquerung Zebrastreifen fehlt, Rewe zum Spielplatz an der Saar/Mettlacher Straße Gefahrenzone ▪ Zu kurze Ampelschaltung für Fußgänger Bergstraße 6 vor der Gemeinwesenarbeit ▪ Zugang zum Bahnhof Burbach-Mitte für Fußgänger ist sehr umständlich (weite Umwege) ▪ Fußgängerweg über Saar zu HTW am Wendehammer → Belebung des Bürgerparks ▪ Bessere Beleuchtung Fußweg Westspange bes. auch die Betonbauten auf der Brücke beleuchten - Sicherheit! ▪ Wiederherstellung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer über die Schienen der DB auf Höhe der kath. Kirche Rußhütte → Anbindung der Rußhütte an den Rastpfehl ▪ Edenplatz → statt Stadtteilzentrum mit Aufenthaltsqualität nur Blech Abstellplatz! ▪ Ruhender Verkehr stört Rollstuhlfahrer und Fußgänger Bülowstraße (Malstatt) ▪ Mehr Kontrollen! Viele Radfahrer fahren in der Eisenbahnstraße zw. Luisenbrücke und Stengelstraße trotz Radweg auf dem Bürgersteig ▪ Malstatt - Cinestar ▪ Martin Luther Straße Siemensgebäude ▪ Ausgang Hauptbahnhof zum Vorplatz → Zebrastreifen da Hauptfußgängerroute + Tempo 20 ▪ Im Quartier: Autos nehmen „Fuss“ den Platz



In der Karte verortete Anmerkungen

- am Rand: abends, Sa+So: 1.000 Stellplätze frei (Egon-Reinert-Straße)
- Fuß-/Radweg zum Ostbahnhof
- Tunnel Meißenwies!
- Fußgängerbrücke/Radfahrbrücke über Bahn Meißenwies
- Löcher in Wegen, lose Gehwegplatten → ständige Instandhaltung
- Höherweg: meist kein Fußweg; zwar Tempo 30 aber schlechte Beleuchtung und daher Gefahr für Fußgänger bei Dunkelheit
- Radweg gegenüber „Garage“ → immer zugeparkt, es wird nicht abgeschleppt!!! → gefährlich
- Beleuchtung fehlt vor allem der Querungshilfe in der Julius-Kiefer Str. kurz nach Ostspangenkreisel Schulweg!
- Soziale Sicherheit Ostbahnhof + Bhf. Allgemein
- Fußverbindungen zwischen den Einkaufsmöglichkeiten: Bahnhofsstr., St. Johanner Markt, Nauwieser Viertel, Eisenbahnstr.
- Signalanlagen Schaltung zu lange „Rot-Phasen“, rot auch wenn sowieso Saarbahn Pkws blockiert
- Signalanlagen zu weit zurückgesetzt → werden nicht genutzt (Neikesstr.)
- Verbindung Fußwegenetz ÖPNV
- Bushaltestelle Radfahrer hinter die Bushaltestelle
- Tempo 30
- Shared Space T-20 Fußgänger



GESPRÄCHSGRUPPE

„RADVERKEHR, E-MOBILITÄT & NEUE MOBILITÄTSFORMEN, NUTZUNGHEMMNISSE“

1. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radverkehrsanteile feiner untersuchen (<i>stadträumliche Unterschiede</i>) ▪ fehlende Verkehrskontrolle, <i>insb. Falschparker</i> ▪ Verkehrsbedürfnisse Sondergruppen, vor allem Familien ▪ öffentl. Armut/privater ▪ weshalb keine Fahrradnutzung? <i>Nutzungshemmnisse</i> ▪ Barrierefreiheit für Fahrrad ▪ Gewinnerscheinung kommunizieren! <i>Vorteile des Radverkehrs</i> ▪ Topographie als Sonderpunkt ▪ Flächenverbrauch Radverkehr-MIV ▪ Abstellanlagen mit alten Rädern blockiert ▪ Ticketsystem Einfluss auf Verknüpfung <i>ÖPNV-Tarife, Bike + Ride, Fahrradmitnahme</i> ▪ Intermodalität ▪ Mehr Radwege Innenstadt, vor allem Richtung Uni ▪ Sicherheit im Radverkehr ▪ Mentale Wahrnehmung Radweg ▪ Ausleihsystem Rad ▪ Betriebliches Mobilitätsmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radinfrastruktur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Problem zugestellter Radwege wird bestätigt ▪ Gut einsehbare Abstellanlagen (soziale Kontrolle), auch für Pedelecs, zu wenig Überdachungen ▪ Lückenhafte Infrastruktur ▪ Lückenhafte Beschilderung/ Wegweisung ▪ Mehr Tempo 30-Zonen- <i>separate</i> Radinfrastruktur nicht notwendig ▪ Flickenteppich Infrastruktur ▪ Fehlende Sicherheit ▪ Gefährlichkeit Radwege = Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, z.B. Einfahrten, Bushaltestellen ▪ Mangelnde Unterhaltung der Radwege, u.a. Beleuchtung fehlt ▪ Schleichwege legalisieren und Barrieren <i>abbauen</i> (Bohrmannspfad Parkhaus) ▪ Kurze, innerstädtische Qualitätsverbindungen ▪ Säuberung & Winterdienst ▪ Fehlende Verkehrsüberwachung bei zugeparkten Radwegen ▪ Checkliste bei Bauvorhaben Radverkehr (Belange Radverkehr berücksichtigen) ▪ Überdimensionierte Autostraßen ▪ Schüler-Radverkehr(z.B. Abstellanlagen) ▪ Gleichberechtigung Radfahrer/innen <i>mit anderen Verkehrsteilnehmern</i> ▪ Radführung an Knotenpunkten ▪ Kommunikation <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rücksichtnahme ▪ Vorteile Carsharing kommunizieren/gezielt unterstützen bzw. Radfahren, z.B. Ausstellungen ▪ Anleitung zum Radfahren (sozialer Status) ▪ Schüler-Radverkehr ▪ Intermodalität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrradmitnahme Saarbahn/Bus in Stoßzeiten schwierig



	<ul style="list-style-type: none"> Zu wenig Zustiegspunkte und Haltestellen, Bahn → bessere Verknüpfung zur Bahn
--	---

2. Gesprächsrunde

Brainstorming	Vertiefung Themenschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> Durchgängigkeit von Fahrradwegen Anbindung Leinpfad Schutzstreifen taugen nichts (<i>werden von Autofahrern überfahren</i>) Infrastruktur E-Mobilität Entkopplung eigenständig geführter Radwege Aufklärung und Imageverbesserung E-Mobilität Nutzungskonflikt Fehlende Wegweisung/Signalisierung Entstehung Radwegenetz/-lücken – <i>wie wurde das Radverkehrsnetz hergeleitet?</i> 	<ul style="list-style-type: none"> E-Mobilität <ul style="list-style-type: none"> Ausbau Carsharing-Stationen/Kommunikation Leihfahrradsystem: breite Verfügbarkeit Zielgruppenfokussierte Angebote (<i>junge/ältere Menschen, Studenten, ...</i>) Verknüpfung verschiedener Systeme → Intermodalität → Mobilitätsstationen aktive strategische Bewerbung Internetplattform/ Fahrradstadtplan/ Mobilitätsstadtplan; App Radverkehrsinfrastruktur <ul style="list-style-type: none"> Fahrradabstellanlagen sicher machen Schutzstreifen als Konfliktraum → Rücksichtnahme Autofahrer notwendig Spezielle Verkehrsregelungen für Radfahrer (<i>Vorfahrt an Kreuzungen möglich?</i>) Zielgruppenspezifische Radverkehrs- Konzepte & -infrastrukturen Information über Service-/ Reparaturangebot (ADFC-Werkstatt) Radschnellwege (z.B. 2. Ebene) Gegenseitige Rücksichtnahme <ul style="list-style-type: none"> Fußgänger/innen- Radfahrer/innen-Läufer/innen Mangelhafte Infrastruktur produziert Nutzungskonflikt Regeln für alle Falschparker auf Radwegen → mangelnde Verkehrsüberwachung Information/Sensibilisierung <ul style="list-style-type: none"> Mobilitätserziehung z.B. an Schulen, Schulwegplan auch für Radfahrer Vorbildfunktion <ul style="list-style-type: none"> Politik Verwaltung ÖV: günstigere Tarife



In der Karte verortete Anmerkungen

- Neuer DB Haltepunkt Altenkessel
- Alternative Radrouten, besserer Radweg an der Messe!
- Neuer Haltpunkt „SB-West“ Fahrrad
- Radweg Messe → Alt-SB nicht durchgängig, oft zugeparkt
- Radstreifen/Schutzstreifen fehlen auf Hauptachsen: Lebacher Str., Breite Str./Hochstraße, Wilhelm-Heinrich-Brücke
- Schnellbusverbindungen in alle abgelegenen Stadtteile
- Engstelle Dudweiler Str. unter Eisenbahnbrücke -> generelles Überholverbot?
- Oberes Malstatt, unteres Malstatt
- Kreuzung Metzger-Str. – Talstraße entschärfen
- Übergang Straße Radweg, Dudweilerstr. vor Bettengeschäft gefährlich
- Kaiserstr. kurze innerstädtische Radwege Abkürzungen
- Faktoreistraße Ecke Kohlwaagstr: vor dem Umbau vom „Haus der Ärzte“ gab es ein Schild, das auf eine Gegenverkehrsrichtung Fahrradweg hingewiesen hat. Es ist nicht mehr da und die Autofahrer passen nicht auf. Sehr gefährlich für Radfahrer!
- Kaiserstr. Ausfahrten, Bushalteausstiege auf Radwege
- Radwege einrichten in der Kaiserstr.
- Beleuchtung und Schneeräumung
- Legalisierung von Schleichwegen bspw. Bohrmannspfad Hbf ↔ Meerwiesertal
- Fahrradampel ist nötig an der Kreuzung Waldhausweg/ Meerwiesertalweg
- Radweg Bismarckbrücke: Gehwege zu hoch → keine „Flucht“ Möglichkeit
- Uni/Scheidt an SaarBahn anbinden
- Schrott Räder beseitigen
- Illegalität von Radwegen Parkhaus/Bormannsweg
- Neuer Haltepunkt „Saarbrücken Zoo“ Bahn & Rad
- Abkürzungen
- Bahnhof Scheidt sanieren!
- Verkehrsinsel(n) am Römerkastell so schmal, dass man mit dem Rad quer kaum draufpasst -> Gefährlich bei Wartezeiten an den Ampeln
- Beleuchtung von Radwegen
- Markierung von Rad/Fußwegen auf gemeinsam genutzten Wegen wie Alte Brücke, Leinpfad
- Anleitung der Kinder, Anleitung Radfahren
- Überprüfen der Ampelschaltung nachts
- Rücksichtnahme von Hobby-Rennradfahrern auf Leinpfad, wo z.B. Kinder Radfahren lernen oder die Wege gemeinsam genutzt werden
- Überprüfung der Anzahl der Parkplätze im Parkhaus bei heute größeren Autos, 3 Autos brauchen heute 4 markierte Plätze
- Anbindung Leinpfad an Stadtteile & Innenstadt
- Nutzungskonflikt Leinpfad (Gegenverkehr) Regelungen! Höchstgeschwindigkeiten!
- Häufig fehlende Abstellmöglichkeiten für Räder im Einzelhandel/Banken etc.
- Schutzstreifen benötigen den Raum für Autos und nicht weniger
- Zielgruppe Radverkehr nicht homogen (Beruf/Sport/Freizeit) → Konflikt Rad&Fuß
- Zusätzliche Haltestellen ab Brebach auswärts
- Radroutenplaner online → Konflikte Leinpfad, Läufer & Rad & Spaziergänger Konflikte
- Reinigung Glasscherben, im Winter Laub
- Vorfahrt für Rad
- Überdimensionierte Straße
- DB-Rad
- Kleinblittersdorf Bübingen-Norderschließung Linie 131 einmal die Stunde
- Radverkehrsführung an Kreuzung
- Burbach Halberg: Alternative zwischendurch
- Zustiegsmöglichkeiten ab Brebach Saarbahn



- Shared Space Gleichberechtigung
- Zugangsmöglichkeiten Haltepunkte Bahn
- Neues Wohngebiet Bübingen Anschluss ÖV Saarbrücken/Bus
- Fehlentwicklung Radwege Wilhelm-Heinrich-Brücke in Zusammenhang mit Rabbiner Rülff-Platz
- Unzureichende/schlecht sichtbare Kennzeichnungen, Radweg Benutzungspflichtig oder Radstreifen
- Bessere Ampelschaltungen, „grüne Welle“ für Radfahrer
- Mobilitätsstadtplan! Fehlende Beschilderung in Außenbereichen (Westen Saarbrückens)

IMPRESSUM

Veranstalterin: Landeshauptstadt Saarbrücken

Kontaktstelle VEP, Bahnhofstraße 31, 66111 Saarbrücken

Fax: +49 681 905 4155

E-Mail: vep@saarbruecken.de / Website: www.vep.saarbruecken.de

VEP-Team:

Christof Kreis, Wolfgang Schöndorf, Nadja Bautz, Heidrun Stern und Monika Kunz, Stadtplanungsamt;
Rainer Bier, Radverkehrsbeauftragter, Umweltamt

Assistenz:

Daniel Altemeyer, Stadtplanungsamt; Veronika Kabis, Zuwanderungs- und Integrationsbüro (ZIB);
Martina Meyer, Amt für Entwicklungsplanung; Cornelia Schiffer-Wortmann, Stadtplanungsamt; Frank
Schmitz, Amt für Soziale Angelegenheiten;
Anna-Lena Altmeier, Lena Kettenhofen, Stadtplanungsamt

Gutachter:

Planersocietät, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr. Michael Frehn, Jan Diesfeld, Rolf Alexander

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

info@planersocietaet.de / www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp, Stadtentwicklung und Mobilität, Planung Beratung Forschung GbR

Jens Rümenapp Büro Berlin, Goethestraße 14, 10625 Berlin

ruemenapp@ggr-planung.de / www.ggr-planung.de

Öffentlichkeitsbeteiligung/Moderation/Dokumentation:

memo-consulting

Joachim Fahrwald, Franca Schirmmacher, Gabriele Kotzke

Am Landbach 7, 64342 Seeheim-Jugenheim

team@memo-consulting.de / www.memo-consulting.de

raum + prozess, kooperative planung und stadtentwicklung

Mone Böcker

Hasselbrookstraße 15, 22089 Hamburg

mail@raum-prozess.de / www.raum-prozess.de