

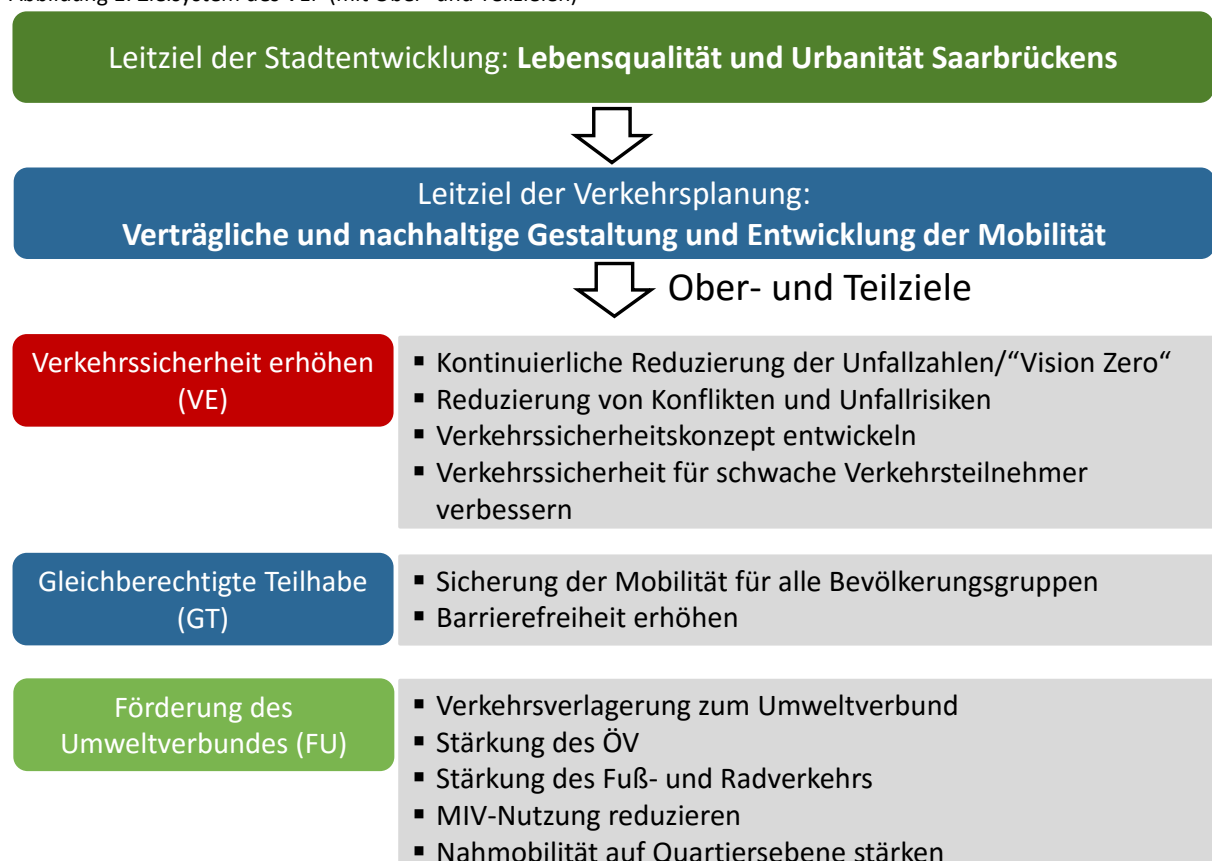
## 1 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Die Herleitung, der Aufbau und die differenzierte Darstellung des Zielsystems für den VEP Saarbrücken werden im Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans, das im Oktober 2015 im Stadtrat beschlossen wurde, ausführlich beschrieben.

Das Zielsystem setzt sich im Wesentlichen aus dem übergeordneten Leitziel der Stadtentwicklung „Lebensqualität und Urbanität Saarbrückens“, dem Leitziel der Verkehrsplanung „Verträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität“ sowie darauf abgestimmten Ober-, Teil- und Unterzielen für die Verkehrsplanung bzw. den Verkehrsentwicklungsplan zusammen. Die sechs gleichrangigen Oberziele mit Ihren jeweiligen Teilzielen sind im Folgenden dargestellt. Für die detaillierte Darstellung der zugehörigen Unterziele wird auf das Zielkonzept für den VEP verwiesen.

Die Maßnahmensteckbriefe stellen Bezug zu den Oberzielen her und zeigen die Zielwirkungen der dargestellten Maßnahmen auf. Die Oberziele, die hierzu zusätzlich farblich differenziert dargestellt und mit Abkürzungen versehen worden sind, werden dementsprechend in den Maßnahmensteckbriefen dargestellt. In vielen Fällen ergeben sich positive Zielbezüge, in einigen Fällen sind aber auch Zielkonflikte unausweichlich. Letztere sind in der Maßnahmenentwicklung transparent dargestellt, um einerseits mögliche negative Folgewirkungen einzelner Maßnahmen erkennen zu können und andererseits sind sie Grundlage für die Abwägung der Maßnahmen.

Abbildung 1: Zielsystem des VEP (mit Ober- und Teilzielen)



### Sicherung der Erreichbarkeit (SE)

- Infrastruktur instandhalten und entwickeln
- Äußere Erreichbarkeit gewährleisten
- Verkehrsabläufe optimieren
- Erreichbarkeit der Stadtteile fördern
- Wirtschaftsstandort entwickeln
- Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs

### Straßenräume lebenswert gestalten (SL)

- Neuaufteilung von Straßenräumen
- Städtebauliche Qualitäten in Straßenräumen schaffen
- Potenziale von Plätzen und Freiräumen ausschöpfen

### Minimierung negativer Umweltauswirkungen (MU)

- Klimaschutz/CO<sub>2</sub>-Reduktion um 40 %
- Verbesserung des lokalen Stadtklimas
- Lärmbelastung senken
- Luftschadstoffe reduzieren
- Flächenverbrauch minimieren
- Funktionsmischung/Stadt der kurzen Wege fördern
- E-Mobilität und alternative Antriebstechniken nutzen

Das Zielkonzept und die darauf abgestimmten Handlungs- und Maßnahmenfeldern sollen dazu beitragen, das Verkehrsgeschehen in Saarbrücken nachhaltig, effizient und umweltschonend zu optimieren. Ein wichtiger Bestandteil ist die Entlastung des Straßenverkehrssystems durch eine Verlagerung von Wegen und Fahrten auf den Umweltverbund (siehe Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans). Die folgenden Abbildungen zeigen die dementsprechend angestrebten Zielwerte für die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung (siehe Abbildung 2) sowie für die einströmenden Pendlerverkehre (siehe Abbildung 3) auf. Die Handlungs- und Maßnahmenfelder sind auf diese Ziele und Zielwerte abgestimmt und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur verträglichen und nachhaltigen Entwicklung sowie Entwicklung der Saarbrücker Mobilität.

Abbildung 2: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Saarbrücker Bevölkerung im Jahr 2030

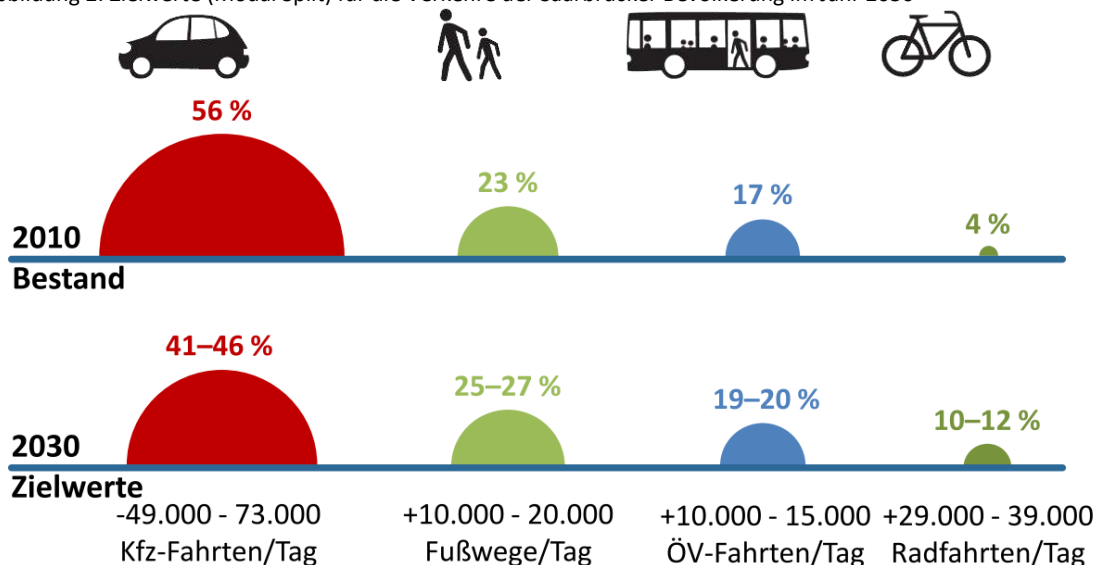
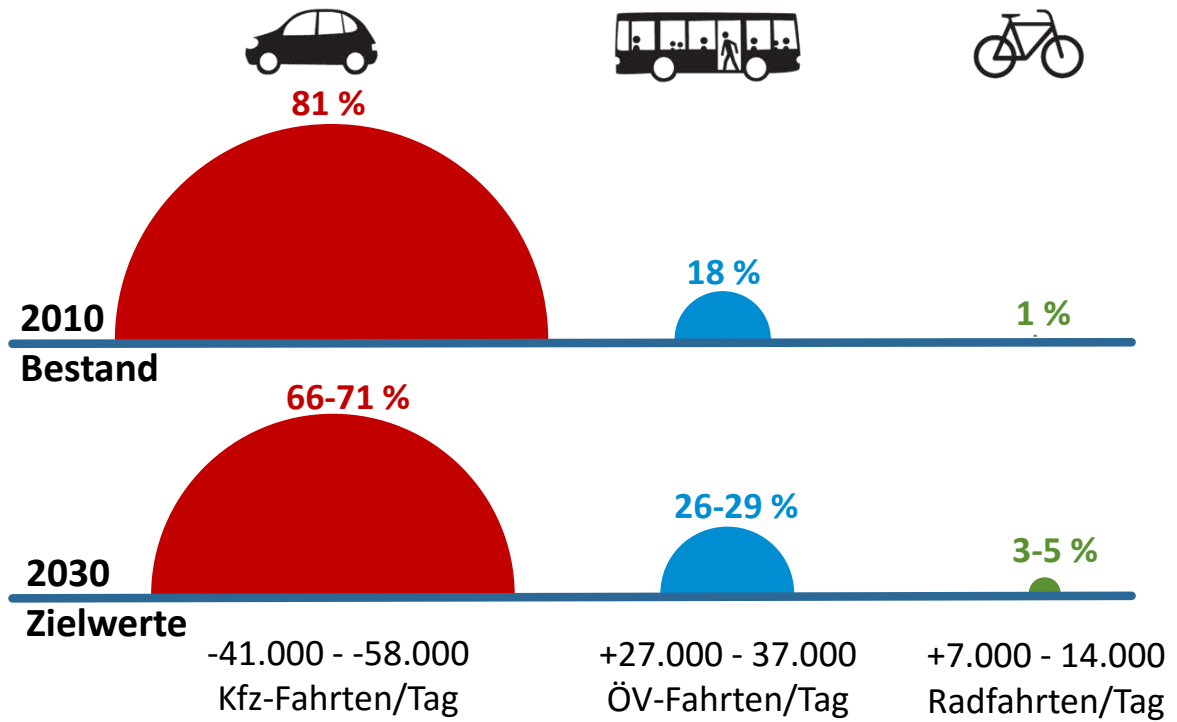
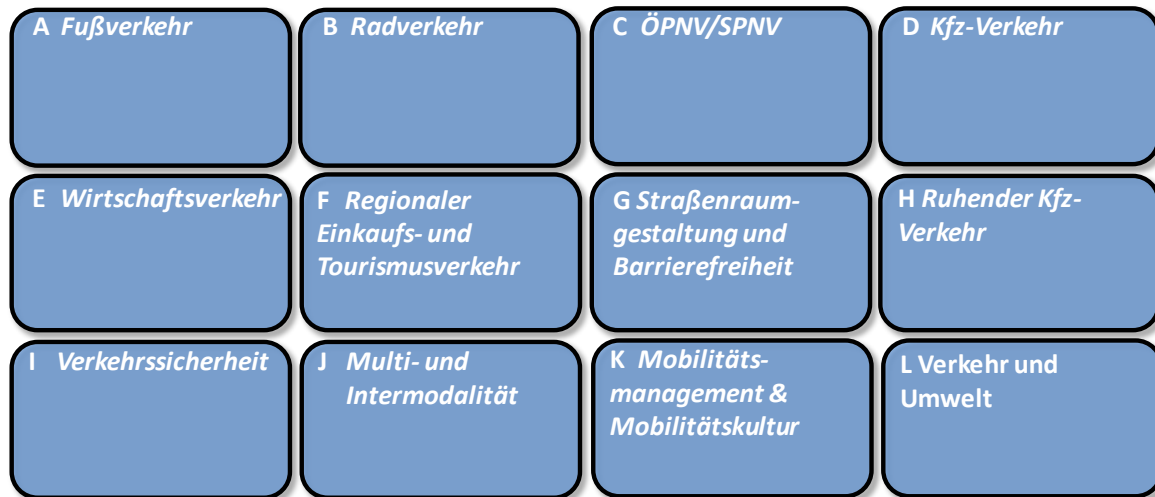


Abbildung 3: Zielwerte (Modal Split) für die Verkehre der Einpendler im Jahr 2030




## 2 Handlungs- und Maßnahmenfelder

Ein wichtiges methodisches Hilfsmittel, um strukturiert und übersichtlich anhand der vorgenannten Ziele Maßnahmen zur Optimierung der heutigen Verkehrssituation abzuleiten, stellen die Handlungsfelder dar. Sie gliedern die Themenbereiche der weiteren Maßnahmenentwicklung. Insgesamt wurden zwölf Handlungsfelder definiert, die in der folgenden Abbildung dargestellt sind:



Für die einzelnen Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans wurden Maßnahmenfelder mit programmatischen Ansätzen sowie konkreten Einzelmaßnahmen entwickelt, die nachfolgend in Form von Maßnahmensteckbriefen dargestellt werden. Auf den Maßnahmensteckbriefen sind detaillierte Angaben (u. a. Maßnahmenbeschreibung, Kosten-Wirkungs-Klasse, Umsetzungshorizont, Zielwirkungen und ggf. -konflikte) in übersichtlicher Form enthalten. Die Schattierung der Steckbriefe in grün oder rot symbolisiert die gutachterliche Bewertung und Umsetzungsempfehlung. So sind Maßnahmenfelder, für die keine Empfehlung abgegeben wird (Kosten-Wirkungs-Klasse „niedrig“) rot eingefärbt, die anderen grün. Die Darstellung auf der nächsten Seite erläutert beispielhaft den Aufbau und Inhalt eines solchen Maßnahmensteckbriefes.

Bei der Umsetzungsfrist wird zwischen „bis 2020“, „bis 2025“, „bis 2030“ und sog. „Daueraufgaben“ unterschieden. Unter "Daueraufgaben" werden i.d.R. programmatische Maßnahmenansätze verstanden und keine zum jetzigen Zeitpunkt bereits konkret verortbaren Projekte. Im Gegensatz dazu enthalten Maßnahmenfelder mit einer Kennzeichnung aller Umsetzungshorizonte (d.h. bis 2020, bis 2025 und bis 2030) mehrere (Unter-) Projekte, die unterschiedlichen Umsetzungshorizonten zuzuordnen sind. Bei den Daueraufgaben handelt es sich zudem meist um Maßnahmen, die voraussichtlich auch noch nach 2030 anstehen werden.

Symbol des Handlungsfeldes	Nummerierung und Maßnahmenfeld	Bezug zu Oberzielen (betroffene Ziele sind hervorgehoben)						
	<b>A1 Querungshilfen</b>	Schattierung Grün: zur Umsetzung empfohlene Maßnahme, Schattierung rot: nicht empfehlenswerte Maß-						
		<table border="1"> <tr> <td style="background-color: red; color: white;">VE</td> <td style="background-color: blue; color: white;">GT</td> <td style="background-color: green; color: white;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: grey; color: white;">SE</td> <td style="background-color: yellow; color: black;">SL</td> <td style="background-color: brown; color: white;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
Erläuterung des Maßnahmenfeldes (u. a. Problemstellung, Bedeutung der Maßnahmen)								
<b>Bausteine</b>								
Weitere Konkretisierung des Maßnahmenfeldes (z. B. Einsatzbereich, Einzelmaßnahmen)								
<b>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</b>								
Hinweis auf Abhängigkeiten und Komplementaritäten zu anderen Maßnahmenfeldern bzw. Maßnahmen								
Ggf. Darstellung von Konflikten mit anderen Zielen oder Maßnahmenfeldern								
<b>Zielkonflikte</b>								
Einschätzung anhand Gegenüberstellung von Kostenklasse und Wirkung in Bezug auf die Oberziele								
<b>Kosten-Wirkungs-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe						
Regionale Bedeutung der Maßnahme(n)								
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b>							
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>								
Nennung der wichtigsten Akteure, die für die Umsetzung zuständig sind oder beteiligt werden sollten								

## Handlungsfeld A: Fußverkehr

Das Zufußgehen spielt als „Basis-Verkehrsmittel“ eine besondere Rolle und ist die natürlichste, flexibelste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Gleichzeitig ist das Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, vor allem für Kinder sowie ältere Menschen, und wird aufgrund des demografischen Wandels eine weiter steigende Bedeutung einnehmen.

Eine Stadt lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Fußgänger tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auf die wirtschaftliche Aktivität und die Lebensqualität einer Stadt positiv aus.

Vor diesen Hintergründen gilt es, den Fußverkehr in Saarbrücken auch im Zusammenspiel mit den anderen Fortbewegungsarten des Umweltverbundes weiter zu fördern und seine Potenziale für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung verstärkt zu nutzen. Neben vielen positiven Ansätzen zeigt Saarbrücken weitere Handlungs- und Optimierungsbedarfe.

### 1.1.1 Handlungsbedarfe und Strategie der Fußverkehrsplanung

In den letzten Jahren wurden in Saarbrücken vermehrt Anstrengungen unternommen, prioritär für den Kfz-Verkehr gestaltete Straßenräume für den Fußverkehr zurückzugewinnen. So sind einige attraktive Bereiche mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstanden (Willi-Graf-Ufer, Bahnhofstraße, Trierer Straße, Eisenbahnstraße, Saarbrücker Straße in Dudweiler, Kirchplatz St. Eligius Burbach, ...). Darüber hinaus ergeben sich in vielen Bereichen noch Handlungsbedarfe (siehe Analysen zum Fußverkehr, Kapitel 5):

- zu schmale Seitenräume und hohe Trennwirkung der Hauptstraßen, einzelne (Neben-) Straßen mit sehr schmalen/ohne Gehwege
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern in Seitenräumen und auf Gehwegen
- nicht ausreichende Barrierefreiheit (wichtige Achsen im Längsverkehr sowie Querungshilfen und Kreuzungen)
- teils lange Wartezeiten an Fußgängerampeln, insb. bei zusätzlicher Querung der Saarbahntrasse
- geringe Aufenthaltsqualitäten entlang vieler Hauptstraßen und im Zugang einiger zentraler Fußgängerbereiche (Bahnhofstraße, Dudweiler Markt, Burbacher Markt, ...)
- unüberwindbare Barrieren im Fußwegenetz (Schienen- und Straßenachsen, Saar), die zu teils langen Umwegen führen
- Fehlverhalten insb. von Autofahrern (Falschparken) behindert und gefährdet Fußgänger

Es ergeben sich zukünftig somit weitere Anknüpfungspunkte, um die Anzahl der Fußwege und den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split von derzeit 23 % auf bis zu 27 % zu steigern (siehe Zielkonzept des VEP): Basis hierfür sind nicht nur die vielen kurzen Wege, die noch zu mehr als einem Drittel mit dem MIV zurückgelegt werden<sup>1</sup> (siehe Kapitel 3 der VEP-Analyse), sondern auch die kompakte Innenstadtstruktur<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 34 % der Wege der Saarbrücker sind kürzer als 2 km, 36 % davon werden aber noch mit dem MIV zurückgelegt.

<sup>2</sup> Ca. 1/3 der Bevölkerung lebt im Umkreis von 2 km um die zentrale Innenstadt mit ihren vielfältigen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten.

Maßnahmen zur weiteren Optimierung der Fußverkehrssituation sollen nicht nur die Innenstadt, sondern ebenso die Stadtteile und –zentren als fußgängerfreundliche Nahversorgungsbereiche sowie das direkte Wohnumfeld der Bevölkerung als Aufenthalts-, Kommunikations- und Spielraum einbeziehen. Das Handlungsfeld Fußverkehr hat somit sehr enge Bezüge zum verkehrsmittelübergreifenden Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit“, das konkrete Maßnahmen zur Optimierung und Attraktivitätssteigerung von Straßen- und Platzsituationen für alle Verkehrsteilnehmer aufzeigt.

Die Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Saarbrücken, die im Folgenden in Handlungs- und Maßnahmenfeldern konkretisiert wird, umfasst somit

- die kontinuierliche Beseitigung von Engpässen, Hindernissen und Gefahrenstellen im Fußwegenetz stadtweit - zunächst prioritär auf den Hauptfußwegeachsen,
- die Optimierung und Attraktivitätssteigerung besonders Fußverkehrs-relevanter Stadträume innerhalb spezieller Förderprogramme,
- die Berücksichtigung der Ansprüche aller zu-Fuß-Gehenden Gruppen in allen Stadt- und Verkehrsplanungen, insb. gehören hierzu Mobilitätsbehinderte und -eingeschränkte, Senioren sowie Kinder,
- eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit als „Marketing“ für den Fußverkehr und zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie
- die Verankerung einer kurz-, mittel- und langfristigen Strategie sowie von konkreten Maßnahmenfeldern, Projekten und Zuständigkeiten ämterübergreifend in der Verwaltung der Stadt Saarbrücken.

### **1.1.2 Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung**

Die Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind rahmengebend für die Maßnahmenfelder des VEP zur Förderung des Fußverkehrs (siehe Kapitel 1.1.3). Sie basieren auf den Ansprüchen der Fußgänger und den allgemeinen Standards der Fußverkehrsplanung, insbesondere gehört hierzu die städtebauliche Bemessung von Straßenräumen (siehe Kapitel 5.1 der Analyse sowie Handlungsfeld G Straßenraumgestaltung).

Für die direkte, attraktive und sichere Gestaltung des Fußwegenetzes und der einzelnen Fußwege sind die Grundsätze der Fußverkehrsplanung bezogen auf das Fußwegenetz, die erforderlichen Fußwegebreiten und zum Umgang mit Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsarten/-mitteln im Anhang I zusammengefasst.

### **1.1.3 Maßnahmenfelder**

Aufbauend auf den Zielen des VEP, den Handlungsbedarfen aus der Mängel- und Bestandsanalyse sowie der grundsätzlichen Strategie wurden die Maßnahmenfelder A1 bis A8 abgeleitet (siehe Tabelle 1). Das Handlungsfeld Fußverkehr nimmt hierbei besonders starken Bezug zu „Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit“ sowie „Verkehrssicherheit“.

Tabelle 1: Handlungsfeld Fußverkehr (A) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>A1: Optimierung des Fußwegenetzes</b> untergeordnete Maßnahmenfelder A 1.1 - A 1.5	niedrig - hoch	Daueraufgabe			LHS, LfS
<b>A2: Barrierefreie Fußwege</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Senioren- und Behindertenverbände, Private
<b>A3: Mehr Querungshilfen</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, LfS
<b>A4: Fußgängerfreundliche Knotenpunkte</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, LfS
<b>A5: Abbau von Nutzungskonflikten</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS
<b>A6: Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen</b>	mittel		x		LHS, LfS, DB
<b>A7 Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten</b> untergeordnete Maßnahmenfelder A 7.1 und A 7.2	niedrig - mittel	Daueraufgabe			LHS, Private, Schulen, öfftl. Einrichtungen
<b>A8 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation</b> untergeordnete Maßnahmenfelder A 8.1 und A 8.2	mittel - niedrig	Daueraufgabe			LHS, Polizei, Schulen

Das Maßnahmenfeld A8 „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation“ fasst übergreifende Fußverkehrsthemen zusammen und legt den Fokus auf weiche, öffentlichkeitswirksame Maßnahmen sowie die Fußverkehrsplanung. Es hat das Ziel, Fußgänger als Verkehrsteilnehmer in den Fokus zu rücken, das Image des zu-Fuß-Gehens zu fördern und Fußgänger auch verstärkt in Planungsprozessen zu berücksichtigen. Es ergeben sich besondere Synergieeffekte mit der Öffentlichkeitsarbeit und Marketing im Radverkehr (siehe Maßnahmenfeld B 10) und dem Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur“ (K).





## A1 Optimierung des Fußwegenetzes



Neben den qualitativen Aspekten auf Fußwegen und im öffentlichen Raum (siehe Maßnahmen A2 bis A7 sowie Handlungsfeld G) ist die Verbindungs- und Erschließungswirkung des Fußwegenetzes entscheidend, da Fußgänger aufgrund ihrer geringen Bewegungsgeschwindigkeit sehr umwegeempfindlich sind. Dies gilt insbesondere für Mobilitätsbehinderte und –eingeschränkte.

Ein engmaschiges Fußwegenetz (Maschenweite ca. 100-150 m) ist die Grundlage für kurze Wege. Ankerpunkte des Fußverkehrs, Wohngebiete, Infrastrukturen und Freizeit-/Tourismusziele sind daher über direkte und attraktive Wege zu verbinden. Derzeitige Hindernisse und Barrieren sind in Saarbrücken im Besonderen sowohl die Saar als auch die großen Verkehrswege (Autobahnen, Schienentrassen).

### Bausteine

- Bestandsanalyse des Fußwegenetzes

Um zielgerichtet das Fußwegenetz zu optimieren, sollte aufbauend auf den VEP-Analysen eine weitere Arbeitsgrundlage geschaffen werden, auf Basis derer Handlungsnotwendigkeiten auch feingliedrig ermittelt werden können. Hierzu ist das existierende Fußwegenetz mit seinen Eigenschaften (Wegebreiten, Engstellen, Netzlücken) zu erfassen. Priorität haben hierbei zunächst die von Fußgängern stark frequentierten Bereiche (Innenstadt, Stadtteilzentren, Schulwege, ...). Darauf folgend sollten aber auch optimierungsbedürftige Fußwegebeziehungen außerhalb bebauter Bereiche erhoben und identifiziert werden (bspw. Dudweiler – Universität: Waldwege und straßenbegleitende Wege).

- Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts

Auf der Bestandsanalyse des Fußwegenetzes basierend sind Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwege inner- und außerorts zu ergreifen (siehe Maßnahme A 1.1)

- Flanier Routen in die Innenstadt bzw. nach Alt-Saarbrücken

Es bietet sich die Entwicklung von 5-7 Flanier Routen an, die jeweils von den umliegenden Wohnbereichen in die Innenstadt/Alt-Saarbrücken führen, und so die kompakte Stadtstruktur mit kurzen Entfernungen auf der einen Seite mit hohen Wegequalitäten auf der anderen Seite verbinden. Damit können neue Chancen für eine konsequente Förderung des Fußverkehrs aufgezeigt und umgesetzt werden. Diese Flanier Routen sollten ca. 3-4 km Länge aufweisen und wichtige Ziele und attraktive Stadträume mit einander verbinden. Sie sollten zudem eine sehr hohe Qualität aufweisen und dem Fußverkehr sollte auf wichtigen Achsen auch eine Priorität eingeräumt werden. Flanier Routen können zur Vernetzung qualitätsvoller öffentlicher Räume im Sinne eines zusammenhängenden Konzeptes „Plätze, Parks und Panoramen“ (ähnlich wie in Stuttgart) weiterentwickelt werden.

Qualitätsmerkmale dieser Routen sind insbesondere breite und konfliktfreie Wege und Straßenquerungen, städtebauliche Qualitäten wie z. B. Begrünung und ein ansprechendes Fassadenbild, regelmäßige und dicht aufeinanderfolgende Sitzmöglichkeiten und Spielelemente (bspw. auch als Sitz- und Spielrouten, siehe Maßnahmenfeld A 7) sowie möglichst wenig Einwirkungen durch Verkehrsemissionen.

- Abbau von gesamtstädtischen Barrieren

Die großen Verkehrsachsen insb. in Form der Autobahnen und Schienentrassen sowie die Saar zerschneiden die Stadtstruktur und führen für die Verkehrsteilnehmer zu Umwegen, was vor allem für Fußgänger, des Weiteren für Radfahrer sehr nachteilig ist. Zur Überwindung dieser Barrieren kommen vor allem Unter- und Überführungen in Frage (siehe Maßnahme A 1.2)

- Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden


Prägende und erhaltenswerte Elemente in Saarbrücken sind die vielen kleinen und großen Treppenanlagen, die an den Hanglagen für Fußgänger schnelle und direkte Verbindungen schaffen, sowie die Kolonnaden in der Innenstadt (u.a. Dudweilerstr., Eisenbahnstr., Viktoriastr., Kaiserstr.). Aufgrund des erneuerungsbedürftigen baulichen Zustandes sind dazu Verbesserungen notwendig (siehe Maßnahme A 1.3).

- Freizeit- und Tourismuswege

Auf Basis des Alltagswegenetzes bietet es sich an, Freizeitwege sowie Wege für Touristen zu definieren, bspw. mit Zweck des Spazierengehens, des „Sightseeings“ oder zum Wandern (siehe Maßnahme A 1.4).

- Wegweisung und Beschilderung

Mit der Weiterentwicklung des Fußwegenetzes sollte das bereits vorhandene Wegweisungssystem optimiert werden. Neue Routen und weitere Ziele sollten einbezogen werden (siehe Maßnahme A 1.5).

		<h2>A1 Optimierung des Fußwegenetzes</h2>	<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU							
SE	SL	MU							
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A2</b> Barrierefreie Fußwege</li> <li>▪ <b>A7</b> Aufwertung von Unterführungen bzw. Vermeidung von Angsträumen</li> <li>▪ <b>B1</b> Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes</li> <li>▪ <b>F7</b> Freizeit- und Wanderwege</li> </ul>									
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>							
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>							

	<p><b>A 1.1 Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts</b></p>	<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU <input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU															
<p>Während das Fußwegenetz in der Innenstadt und in den Stadtteilen weitestgehend dicht und engmaschig ist, kann die Verbindung in den Zwischenräumen und außerhalb der bebauten Gebiete optimiert werden. Hierzu ist der vorhandene Fußwegebestand feingliedrig zu analysieren, es sind (potenzielle) Fußwegebeziehungen zu ermitteln und darauf basierend Netzlücken im Wegenetz zu schließen.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Anlage und Optimierung von Fußwegen innerorts</b>              Innerorts sind bei einer beidseitigen Anbauung auch beidseitige Fußwege notwendig. Dies ist in Einzelfällen noch nicht der Fall (z. B. Metzger Str. Höhe Deutschherrnstr., Moselstr. östl. Siebenbürger Weg, Brückwiesenstr. zwischen Neustr. und Kirchstr. in Brebach, Alte Spitalstr. in Ensheim). Ein Beispiel für eine neu herzustellende Verbindung ist ein Fußweg Rodenhof – Rußhütte/Fischbachtal mit weiterführender Bahnunter-/überführung nach Malstatt, z.B. Höhe Alter Friedhof (siehe auch Maßnahmenfeld A 1.2)              Darüber hinaus sind einige Fußwege zu schmal, teilweise gibt es hier auch Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr (u.a. Meerwiesertalweg, Dudweiler Str. südl. Richard-Wagner-Str., Leinpfade). Schmale Gehwege gibt es auch in Neben- und Wohnstraßen (z. B. Auf dem Acker sowie Auf der Höh in Burbach).              Bei der Neuanlage und Optimierung von Fußwegen sind die erforderlichen Mindestbreiten für Fußwege (siehe Anlage I) sowie mögliche Konflikte mit anderen Nutzungen zu berücksichtigen – insb. die Anforderungen des Radverkehrs, sodass sich Synergieeffekte mit der Erweiterung des Radverkehrsnetzes (siehe Maßnahmenfeld B 1) ergeben können. Bei der Ausbildung von Shared Space, verkehrsberuhigten Bereichen bzw. Mischflächen kann in der Regel auf die Neuanlage von separaten Fußwegen verzichtet werden (siehe Maßnahmenfelder G 5.2, G 5.3, G 6).</li> <li>▪ <b>Anlage und Optimierung von Fußwegen außerorts</b>              Außerhalb der Ortsteile sowie der im Zusammenhang bebauten Bereiche ist ebenfalls die Notwendigkeit von Fußwegen zu überprüfen. Aufgrund der i. d. R. geringen Fußverkehrsmengen sind in vielen Fällen gemeinsame Fuß- und Radwege, teils auch einseitig im Zweirichtungsverkehr und Beachtung der erforderlichen Wegebreiten, ausreichend. Auf diese Weise können gleichermaßen Verbesserungen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (siehe Maßnahmenfeld B 3) erreicht werden. Beispiele, bei denen anstatt eines Radweges ein gemeinsamer Fuß- und Radweg angelegt werden kann, sind die Flughafenstraße (Brebach-Fechingen bis Ensheim), die Saarbrücker Str. zwischen Brebach und Brebach-Fechingen, die Eschringer Str. zwischen Eschringen und Ensheim oder die Optimierung der Beethovenstraße/Dudweilerstraße zwischen Dudweiler und Scheidt.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 2</b> Barrierefreie Fußwege</li> <li>▪ <b>B 3</b> Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur</li> <li>▪ <b>G 5</b> Aufwertung von Stadtteil- und Nahversorgungszentren</li> <li>▪ <b>G 6</b> Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen</li> </ul>																	
<table border="0"> <thead> <tr> <th><b>Kosten-Wirkungs-Klasse</b></th> <th><b>Priorität</b></th> <th><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Kosten-Wirkungs-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Kosten-Wirkungs-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, LfS</p>															



**A 1.2 Abbau von gesamtstädtischen Barrieren**

VE GT FU  
SE SL MU

Derzeitige Hindernisse und Barrieren sind in Saarbrücken im Besonderen sowohl die Saar als auch die großen Verkehrswege (Autobahnen, Schienentrassen, vgl. Kap. 5.2 VEP-Analyse). Durch weitere Überführungen/Unterführungen sind Umwege Schritt für Schritt abzubauen. Bei Unterführungen müssen die Aspekte der sozialen Sicherheit sowie Barrierefreiheit beachtet werden (siehe Maßnahmenfelder A2 sowie A6).

**Bausteine**

▪ **Neue Unter- und Überführungen**

Zur Überwindung der vorhandenen großräumigen Barrieren kommen Unter- sowie Überführungen bzw. Brücken in Frage. Bei der Anlage von Unterführungen sind insb. die Ansprüche nach sozialer Sicherheit (siehe Maßnahme A6) zu beachten, bei der Anlage von Brücken/Überführungen ist auf eine barrierefreie Gestaltung (siehe Maßnahme A2) zu achten, was ggf. Rampen oder Aufzüge notwendig macht. Darüber hinaus sollen Unter- und Überführungen radfahrgerecht gestaltet sein.

Wichtige Stellen, die für Fußgänger geöffnet werden sollen und auch die Verbindung zwischen den Stadtteilen und Quartieren verbessern, stellt die Maßnahmenkarte Fußverkehr dar. Die Maßnahmen fördern ebenso den Radverkehr und finden sich somit auch im Radverkehrskonzept wieder (siehe Maßnahmenfeld B3) Hierzu gehören v.a.:

- Überwindung der A620 und Brückenschlag zwischen der Innenstadt und Alt-Saarbrücken/St. Arnual; Gewinnung der Saarufer als attraktive Aufenthaltsfläche, Projekt „Stadtmitte am Fluss“
- Unterführung Meisenwies (z. B. Höhe „Netto“-Nahversorger Preußenstraße)
- Überwindung des Verteilerkreises St. Arnual/der A620 zur Verbindung St. Arnual mit St. Johann, z. B. mittels einer Fuß- und Radfahrerbrücke (siehe auch B3.5)
- Anbindung von Gersweiler an das nördliche Saarufer/Burbach über dem Stauwehr mittels einer Über-/ Unterführung der A 620.
- Öffnung der Peugeot-Brücke zur Verbindung des nördlichen und südlichen Saarufers (Güdingen)
- Über-/Unterführung der Bahntrasse zwischen Rußhütte/Fischbachtal und Malstatt, z. B. Höhe Alter Friedhof

**Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A2** Barrierefreie Fußwege
- **A6** Aufwertung von Unterführungen bzw. Vermeidung von Angsträumen
- **B3** Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur
- **D6** Stadtmitte am Fluss

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, LfS, Deutsche Bahn

<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>A 1.3</b></p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>Aufwertung und Instandhaltung der Treppen- anlagen und Kolonnaden</b></p> </div> <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px;">VE</span> <span style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px;">GT</span> <span style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px;">FU</span> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="background-color: purple; color: white; padding: 2px 5px;">SE</span> <span style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px;">SL</span> <span style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px;">MU</span> </div> </div> </div>		
<p>Sowohl die Treppenanlagen als auch die aus den 1950er Jahren stammenden Kolonnaden sind prägende und identitätsstiftende Elemente der Saarbrücker Stadt- und Wegestruktur. Die Treppen besitzen in und zwischen den Quartieren an den Hanglagen eine wichtige Verbindungsfunktion, sind hinsichtlich der Instandhaltung, der Wegesicherheit und auch der öffentlichen Wahrnehmung optimierbar. Die Kolonnaden in der Saarbrücker Innenstadt (v. a. in der Eisenbahnstraße, Viktoriastraße, Kaiserstraße) bieten breite und wettergeschützte Gehwege, sind aber in einem erneuerungsbedürftigen Zustand.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <p><u>Treppenanlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überprüfung, Aktualisierung und Ergänzung der Treppendatenbank „Treppi“. Erfassung der Lage, des baulichen Zustandes, der Ausstattungsmerkmale (Geländer, Beleuchtung (siehe auch Maßnahmenfeld A6), Wegweisung, ...) sowie bei kurzen Treppen Vorhandensein/Möglichkeiten für barrierefreie Umgehungen</li> <li>▪ laufende Instandsetzung und Aufwertung der Treppenanlagen sowie Beschilderung und Aufnahme in Stadtpläne, um Wege mehr im öffentlichen Bewusstsein zu verankern.</li> <li>▪ Winterdienst auf den wichtigen Anlagen</li> </ul> <p>Beispiele für erneuerungsbedürftige Treppenanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Scheidt, Im Brunnenwies bis Scheidter Str. (SCH110): Verbesserung der Oberflächenqualität, Beleuchtung, begleitendes Gelände</li> <li>▪ Altenkessel (AKL010), Winterdienst, unbefestigte, unebene Stufen, Beleuchtung</li> <li>▪ Bübingen, Am Kreuzberg bis Im Mühlenwäldchen (BÜB30); Treppe derzeit gesperrt; Breite und Oberflächen verbessern</li> </ul> <p><u>Kolonnaden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Systematische Zustandsbewertung des Kolonnaden-Bestandes in Saarbrücken und Einstufung nach Maßnahmennotwendigkeiten/-umfang und Prioritätensetzung (bspw. auf Grundlage der Fußgängerfrequenz insb. Kaiserstraße, Viktoriastraße)</li> <li>▪ Klärung der juristischen Zuständigkeit (LHS und/oder Private)</li> <li>▪ Systematische Aufwertung der Kolonnaden (Programm); bei privater Zuständigkeit vertragliche Festsetzung von Qualitätsstandards (insb. Sauberkeit, Beleuchtung, Fassadengestaltung)</li> </ul>	<p>Abbildung 1: Scheidt (SCH110)</p>  <p>Abbildung 2: Bübingen (BÜB30)</p>  <p>Abbildung 3: Kolonnaden Kaiserstraße</p> 	
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 1.5</b> Wegweisung und Beschilderung</li> <li>▪ <b>A 2</b> Barrierefreie Fußwege</li> <li>▪ <b>A 6</b> Aufwertung von Unterführungen bzw. Vermeidung von Angsträumen</li> <li>▪ <b>A 8.1</b> Stadtteilpläne für Fußgänger/Freizeitwegepläne</li> <li>▪ <b>G</b> Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Private</p>



**A 1.4 Wegenetz für Freizeit und Tourismus**

VE GT FU  
SE SL MU

Auf Basis des Fußgängernetzes für die Alltagswege der Fußgänger bietet es sich an, ein Freizeit- sowie Tourismuswegenetz zu entwickeln. Möglichkeiten bestehen bspw. in Flanierwegen in der Innenstadt (zum Spazierengehen/Bummeln und als touristische Routen), in Wanderwegen sowie Routen für Jogger/Läufer. In den bebauten Bereichen gibt es viele Schnittstellen zur allgemeinen Optimierung des Fußwegenetzes und der Fußwege (siehe Maßnahmenfeld A 1.1). Für die weniger im Alltagsverkehr relevanten Wanderwege sind darüber hinaus eigene Analysen und Planungen notwendig.

**Bausteine**

- Flanierwegen in die Innenstadt (siehe A1.)
- Wanderwege

Das Freiraumentwicklungsprogramm beinhaltet bereits Empfehlungen zur Ausbildung von attraktiven Fußwegerrouten bzw. Wanderwegen. Beispiele sind Routen zu Aussichtspunkten, die „Route der Saarbrücker Stadtblicke“, Talwege oder Premiumwanderwege. Das Wanderwegenetz kann auf dieser Grundlage weiterentwickelt werden. Wichtig sind die Komponenten des Natur- und Kulturerlebnisses, die Wegequalität und Aufenthaltsqualität (Rast- und Ruheplätze) sowie eine gute Wegweisung/Beschilderung (siehe Maßnahmenfeld A 1.5).

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A 1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
- **A 1.5** Wegweisung und Beschilderung
- **A 7** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten

**Wirkungs-Kosten-Klasse**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**


- hoch
- mittel
- niedrig

**Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030
- Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS, Akteure im Tourismus / Tourismusverband

	<b>A 1.5 Wegweisung und Beschilderung</b>	<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU <input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Sowohl für die Alltagsrouten als auch vor allem für die Freizeit-/Tourismus-/Wanderrouten ist ein dichtes Beschilderungs- und Wegweisungsnetz wichtig, das Ortsunkundigen die attraktivsten und/oder schnellsten Wege zu innerstädtischen Orten und Infrastrukturen weist.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Wegweisung und Beschilderung im Fußwegenetz</u> Das vorhandene, bereits in der Innenstadt dichte Wegweisungssystem ist weiter auszubauen und um weitere Ziele zu Infrastrukturen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen zu erweitern. Hierin können auch die entsprechenden Freizeitrouten einbezogen werden. Für Wanderrouten bietet sich eine separate Beschilderung bzw. Farbgebung/Symbolisierung auf den Wegweisern an.</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 1.4</b> Freizeit- und Wanderwege</li> </ul>		
<p><b>Kosten-Wirkungs-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja   <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>



## A2 Barrierefreie Fußwege



Im Rahmen von Um- und Neubauten sind einige Straßenräume Saarbrückens bereits für geh- und sehbehinderte Personen barrierefrei gestaltet worden. Hierzu zählen auch Leitsysteme über Platzanlagen (siehe Rabiner-Rülf-Platz). Bislang besteht noch kein programmatischer Ansatz zum barrierefreien Ausbau von Wegen und Plätzen, sodass weiterhin ein großer Handlungsbedarf besteht. Über die Berücksichtigung der Belange Mobilitätsbehinderter und -eingeschränkter bei Neu- und Umbauplanungen hinaus sind an wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchzuführen. Hierzu gehören insb. Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfelder sensibler Einrichtungen (Krankenhäuser, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen, ...).

Neben der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes sollte ebenso der Zugang zu Infrastruktureinrichtungen und Privatgrundstücken barrierefrei möglich sein. Dies ist jedoch Aufgabe der Grundstückseigentümer, wobei privat erstellte Rampen oder sonstige Installationen nicht zu einer Einschränkung des öffentlichen Raumes führen dürfen. In der Regel sollten sie daher auf dem Privatgrundstück realisiert werden und nur in Ausnahmefällen, bspw. bei besonders breiten Gehwegflächen, im öffentlichen Raum.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung oft auch die Nutzung für den „normalen“, nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z. B. durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

### Bausteine

- Festlegung von Standards der barrierefreien Gehweggestaltung: An Straßenquerungen, Querungshilfen, sonstigen Bordübergängen System der Doppelquerung (ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer, ein Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde)
- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen öffentlichen Räumen (Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen, z. B. für Installation eines Blindenleitsystems, für die Schaffung von Wegeverbindungen für gehbehinderte Personen o. ä.)
- obligatorische Berücksichtigung der Ansprüche aller Gruppen der Mobilitätseingeschränkten sowie -behinderten in Neu- und Umplanungsprozessen mit Schnittstellen zum Fußverkehr

Abbildung 4: Doppelquerung




### Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- A1.2 Abbau von gesamtstädtischen Barrieren
- A3 Mehr Querungshilfen
- A4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
- A5 Abbau von Nutzungskonflikten
- A6 Aufwertung von Unterführungen und Vermeidung von Angsträumen
- A8.1 Stadtteilpläne für Fußgänger/Freizeitwegepläne
- C 4.1: Bushaltestellen, Bahnhöfe
- F2.2 barrierefreie Wegealternativen zu Sehenswürdigkeiten
- G7 Programm barrierefreies Saarbrücken

### Zielkonflikte

Rampen/ Installationen zu Privatgrundstücken sollen i.d.R. auf dem Privatgrundstück realisiert werden, um Einschränkungen der Gehwegbreiten zu vermeiden



<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div> <h2 style="margin: 0;">A2 Barrierefreie Fußwege</h2> </div> <div style="text-align: right;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px; margin-top: 5px;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div> </div> </div>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Senioren- und Behindertenverbände, Grundstückseigentümer</p>



## A2 Barrierefreie Fußwege



### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Zu barrierefreien Wegenetzen gehören folgende Elemente (Zusammenstellung nach H BVA; FGSV 2011):

- **Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip:**  
Bei der Gestaltung von Straßenräumen sollten immer mindestens zwei von drei Sinnen angesprochen werden (optisch, akustisch, taktil bzw. haptisch), um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.
- **Oberflächengestaltung:**  
Oberflächen sollten fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig beschaffen sein. Zusätzlich spielt die visuelle Kontrastbildung (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm) für sehbehinderte Personen eine entscheidende Rolle.  
Auf großflächigen, mit Pflaster oder Stein versehenen Plätzen oder Räumen sollten zur besseren Orientierung taktile Leitstreifen verlegt werden. Auf historischen Plätzen, auf denen kontrastreiche Leitstreifen städtebaulich störend sind, sollten sie farblich an das Pflaster angepasst werden. In Ausnahmefällen, bspw. bei Flächen, die aus Denkmalschutzgründen nicht umgestaltet werden können, sollte grobes Kopfsteinpflaster zumindest entlang eines Streifens geglättet oder tiefer gelegt werden.
- **Gehwege:**  
Die Regelbreite von Gehwegen sollte i.d.R. zwischen 2,50 m und 3,00 m betragen; Stadtmobiliar (Beleuchtung, Verkehrszeichen etc.) darf diese Breite nicht wesentlich einschränken. Die Längsneigung sollte maximal 3 % betragen, bei Neigungen von 3 - 6 % sollten möglichst alle 6 m ebene Bereiche zum Ausruhen bzw. Abbremsen vorhanden sein. Als Querneigung sind maximal 2 %, bei ebener Topographie (keine oder nur sehr geringe Längsneigung) auch 2,5 % Querneigung zulässig.
- **Leitsystem:**  
Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar. Dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegbegrenzung, z. B. ein Gebäude oder eine Mauer. Neben diesem „Grund“-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z. B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion).
- **Schienenüberquerungen:**  
An Schienenüberquerungen müssen für Blinde/Sehbehinderte eindeutige Hinweise durch taktile Elemente erfolgen, die auf Beginn und Ende des Gefahrenbereichs hinweisen und Wartebereiche müssen gekennzeichnet sein. Zudem sollen akustische Signale auf einen freien Übergang bzw. andererseits auf einen geschlossenen Übergang/sich nähernden Zug hinweisen. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer müssen Bordkanten abgesenkt werden und Schienenrillen mit Gummi ausgelegt werden.
- **Lichtsignalanlagen:**  
Neben optischen Signalen sollte auch eine akustische und/oder haptische Signalgebung (Vibrationstaster) ergänzt werden.
- **Querungsstellen / Kanten:**  
An Querungsstellen sollte wenn immer möglich eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten erfolgen (differenzierte Bordhöhe und Blindenleitsystem). Ist eine solche Führung nicht oder nur mit vergleichsweise großem Aufwand realisier- bzw. städtebaulich integrierbar, ist die Anwendung einer Kompromisslösung möglich (Kantenhöhe 3 cm bei Rundbord, bei Schwellen mit „scharfer“ Kante 2 cm). Unabdingbar ist eine korrekte Bauausführung.
- **Stadtmobiliar:**  
Stadtmobiliar (z. B. Schaukästen, Sitzbänke) darf keine Barriere darstellen und daher nicht auf „reinen“ Verkehrs-/Gehflächen angeordnet sein; ebenso sind ein visueller Kontrast und eine ertastbarkeit mit Langstock sicherzustellen. Gleichzeitig muss die Erreichbarkeit von Stadtmobiliar für mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.



### A3 Mehr Querungshilfen



Querungshilfen erleichtern Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Besonders für die schwachen Verkehrsteilnehmenden sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen.

Handlungsbedarf besteht in Saarbrücken vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen, die für den Fußverkehr häufig starke, z. T. unüberwindbare Barrieren darstellen.

#### Bausteine

Grundsätzlich sind folgende Arten von Querungshilfen möglich:

- Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr: Fahrbahnteiler (Mittelinsel/Mittelstreifen) ggf. mit Fahrbahn-Belagswechseln, ein- oder beidseitige Einengung
- Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr: Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“), Lichtsignalanlage
- zum Teil sind auch Kombinationen beider Arten denkbar, z. B. Einengung mit Fußgängerüberweg

Abbildung 5: Mittelinsel + Fahrbahnbelagswechsel



Abbildung 6: Mittelstreifen Eisenbahnstr.

Eine detaillierte Auflistung der Straßen, an denen zusätzliche Querungshilfen eingerichtet werden sollten, befindet sich im Anhang. Neben diesen sind die vorgeschlagenen Aufwertungen von Straßenräumen von großer Bedeutung, die Bedingungen für Fußgänger zu verbessern und die Trennwirkung der Straßen zu mindern (siehe Handlungsfeld G1 bis G5). Ein wichtiges Element sind Mittelstreifen, die auch dazu dienen punktuell Shared Space-ähnliche, attraktive Fuß- und Aufenthaltsräume zu schaffen.



#### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A2** Barrierefreie Fußwege
- **A4** Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
- **B5** Mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

#### Wirkungs-Kosten-Klasse

- sehr hoch  
 hoch  
 mittel  
 niedrig

#### Priorität

- hoch  
 mittel  
 niedrig

#### Umsetzungsfrist

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030  
 Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS, LfS

#### Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Die Tiefe einer Mittelinsel sollte mindestens 2,50m, die Breite 4,00m betragen. Alle Querungsstellen sollten für den Radverkehr ausgelegt sein (vgl. hierzu RASt; FGSV 2009: 89).



## A4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte



Den Belangen von Fußgängern kommt aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit und ihrer hohen Umwegeempfindlichkeit bei der Gestaltung und Planung von Knotenpunkten sowie Lichtsignalanlagen eine hohe Bedeutung zu. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und zur Förderung des Fußverkehrs sind lange Wartezeiten an Ampeln, Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten, Umwege an Knotenpunkten sowie zu schmale und unsichere Mittelinseln zu vermeiden.

### Bausteine

Um Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen nahmobilitätsfreundlicher zu gestalten, sind folgende Maßnahmen, zu empfehlen und je nach Situation auch in Kombination sinnvoll:

- Lichtsignalanlagen – Verlängerung von Grün- bzw. Räumzeiten:

Eine Verlängerung von Grün-/ Räumzeiten sollte vor allem an Orten mit häufiger Frequentierung von sensiblen Fußgängergruppen (u. a. Schüler, ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen) und an Orten mit hohem Querungsaufkommen (u. a. entlang der Bahnhofstraße (s.u.), Rathausplatz, Stadtteilzentren) angestrebt werden. Lange Wartezeiten ergeben sich in Saarbrücken insb. bei zusätzlicher Querung der Saarbahntrasse (bspw. Lebacher Str./ Cottbuser Platz). Es kann zu geringfügigen verlängerten Wartezeiten für die anderen Verkehrsteilnehmenden kommen. Eine Verlängerung des Fußgängergrüns bei Querung der Saarbahntrasse ist mit den Belangen des ÖPNV abzuwägen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob an neuralgischen Punkten die Einrichtung von getrennten Grünzeiten zwischen Fußgängern (in Längsrichtung bzw. die Nebenrichtung querend) und rechtsabbiegenden Kfz möglich ist. An Mehrfachfurten ist möglichst eine „Querung in einem Zug“ anzustreben, das heißt, ohne Doppelwartezeiten an mehreren hintereinander rot geschalteten Fußgänger-Signalen. Dies verringert Wartezeiten und die Gefahr von Rotlichtverstößen durch Fußgänger.

Puffer in der Lichtsignalsteuerung, z. B. infolge einer rückläufigen Kfz-Verkehrsbelastung, sollten generell, d. h. unabhängig von der Sensibilität eines Raumes, zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und den Radverkehr (siehe Maßnahmenfeld B5) genutzt werden.

- Lichtsignalanlagen – zyklische Fußverkehrs-Signalgebung:

An Kreuzungen sollten, wenn immer möglich, automatische bzw. zyklische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden, d. h. ein „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters geschaltet werden. Zwar ist dies bereits an vielen LSA in Saarbrücken gegeben, Bedarf gibt es u. a. aber noch in Stadtteilen (z. B. Brebach).

- Restrot- bzw. Restgrünanzeigen:

Zur Senkung der Rotlichtverstöße und zur Steigerung der „Wartetoleranz“ bei Fußgängern ist die Installation einer Restrot-/ -grünanzeige (dynamische Restdaueranzeige der verbleibenden Warte- bzw. Grünzeit) an lichtsignalgeregelten Kreuzungen mit hoher Fußgängerfrequenz sinnvoll. Hier bieten sich z. B. die Übergänge am Rathausplatz sowie an der benachbarten Kreuzung Dudweiler Straße/ Stephanstraße oder entlang der Bahnhofstraße an.

Darüber hinaus sollten Fußgänger-Lichtsignalanlagen grundsätzlich Rückmeldung über die Berücksichtigung seiner Anforderung geben, bspw. über ein Signal „Grün kommt“.

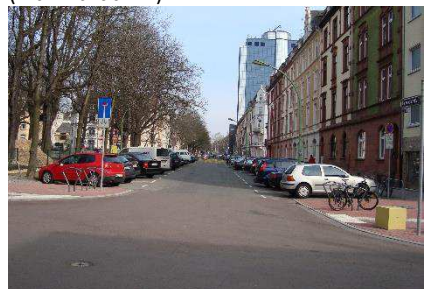
- Vorgezogene Seitenräume:


Mittels vorgezogener Seitenräume wird an Kreuzungen eine leichtere und sichere Querbarkeit der (Neben-)Straßen für den Fußverkehr erreicht (Überquerungsdistanz verringert sich, abbiegende Fahrzeuge fahren langsamer, Sichtbeziehungen werden verbessert). Zudem sind sie ein verkehrsberuhigendes

Abbildung 7: Restrot-/grünanzeige (Böschung)



Abbildung 8: vorgezogene Seitenräume (Frankfurt a.M.)



	<h2 style="margin: 0;">A4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">VE</div> <div style="background-color: #95a5a6; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #6aa84f; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: #95a5a6; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #f1c40f; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #95a5a6; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Element bei der Einfahrt vom übergeordneten Netz in Neben- und Wohnstraßen. Sie sollten vorrangig an Orten eingesetzt werden, an denen besondere Anforderungen bestehen (z. B. Schulwege) und wo die räumlichen Gegebenheiten einen Einsatz ohne erhebliche Einschränkungen für abbiegende Fahrzeuge ermöglichen. Maßnahmen zur Barrierefreiheit (siehe Maßnahmenfeld A3) sind als Standard zu integrieren. Im Rahmen anstehender Umbauarbeiten sollten vorgezogene Seitenräume grundsätzlich geprüft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Trennung von Fuß- und Radverkehr</b> Die Trennung des Fuß- und Radverkehrs ist zur Erhöhung der Wegequalität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auch an Knotenpunkten voranzutreiben. Der Fahrradfreundliche Ausbau von Knoten (siehe Maßnahmenfeld B5), der insb. die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn beinhaltet, ist gleichzeitig eine Fördermaßnahme des Fußverkehrs.</li> <li>▪ <b>Bahnhofstraße: Bedarfsgrün für Kfz-Verkehr</b> Die Achse der Bahnhofstraße mit ihren Querungen der Viktoriastraße, Dudweilerstraße sowie Betzenstraße weist in Saarbrücken die mit Abstand höchste Fußgängerfrequenz auf. Zudem ist die Fußgängerzone mit ihrem Umfeld ein Anziehungspunkt für Besucher und hat daher einen hohen repräsentativen Charakter. Die Zerschneidungswirkung der Hauptverkehrsstraßen mit Wartezeiten an Fußgänger-LSA ist daher zu mindern. Während veränderte Verkehrsführungen bzw. Verkehrsentlastungen erst mittel- bis langfristig wirken, besteht ein kurzfristiges Attraktivierungspotenzial in einer Bedarfschaltung für den Kfz-Verkehr: Das Fußgängergrün wird dauerhaft geschaltet und nur unterbrochen, wenn über eingelassene Kontaktschleifen im Asphalt wartende Kfz registriert werden. Die Chancen und Auswirkungen dieser Umstellung der Signalgebung sind in Detail-/Mikrosimulationen zunächst zu prüfen, zudem sind die Auswirkungen auf die Lärm- und Schadstoffsituation durch ggf. vermehrte Brems- und Anfahrvorgänge zu betrachten.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A3</b> Barrierefreie Wegenetze</li> <li>▪ <b>B5</b> Fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten</li> </ul>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit der ÖPNV-Beschleunigung (C3) erforderlich</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, LfS															



#### A4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte



##### ***Sonstige Bemerkungen und Hinweise***

Eine verhaltensbeobachtende Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommt zum Ergebnis, dass „unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verhaltensbeobachtungen und unter Beachtung des demografischen Wandels [...] erwogen werden [sollte], die in den heutigen Regelwerken genannten Räumgeschwindigkeiten zu senken“ (BASt 2012: 92).

Es wurde zudem festgestellt, dass es aufgrund der Reaktionszeit und des Standortes im Seitenraum etwa 2 bis 3 Sekunden dauert, bis Fußgänger eine Furt betreten; auch dieser Umstand sollte bei der Festlegung von Freigabezeiten Beachtung finden (vgl. BASt 2012: 92).

Vielen Fußgängern ist nicht bewusst, dass die nach der Grünzeit folgende Räumzeit (Fußgängerschutzzeit) so bemessen ist, dass i.d.R. auch gehbehinderte Personen die Konfliktfläche noch sicher räumen können. Das (während der Räumzeit bereits vorhandene) Signalbild „Rot“ verursacht vielfach Unbehagen und Stress bei Fußgängern, die sich noch auf der Fahrbahn befinden. Eine stärkere Information bezüglich der Doppelbedeutung des Signalbildes „Rot“ (für Fußgänger am Fahrbahnrand: Fahrbahn nicht betreten; für Fußgänger auf der Fahrbahn: In Ruhe räumen) ist sinnvoll.



## A5 Abbau von Nutzungskonflikten



Neben der Schließung der Lücken im Wegenetz, der Schaffung weiterer Querungshilfen und der baulichen Verbreiterung der Gehwege ist es wichtig, die Nutzungskonflikte auf Fußwegen abzubauen. Nutzungskonflikte entstehen in Saarbrücken insbesondere durch Radfahrer, die auf Gehwegen fahren (müssen), durch (falsch) parkende Kfz sowie durch Aufsteller und Auslagen von Geschäften (siehe Analyse des Fußverkehrs). Dies erzeugt Behinderungen der Fußgänger und besonders von Rollstuhlfahrern.

### Bausteine

- Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte insb. durch Aufsteller/ Auslagen im Zuge der turnusmäßigen Rundgänge des Ordnungsamtes und Abstimmung mit den entsprechenden Anliegern auf einzuhaltende Mindestbreiten der Gehwege
- Einbauten der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur (Schilder, Stromkästen etc.) unter Beachtung der Mindestbreiten und mit Sicherheitsabständen auf Gehwegen
- Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr:  
Maßnahmen sind insbesondere der sukzessive Ausbau zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radwege bzw. die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sowie der Abbau der Gehwege mit „Radfahrer frei“. (Bestandteil der Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, siehe Maßnahme B 3).

- Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr

Zum Abbau von Konflikten mit Falschparkern auf Gehwegen oder an Fußgänger-Übergängen sind die Kontrollen durch das Ordnungspersonal zu intensivieren (siehe Maßnahme H 6). Darüber hinaus trägt eine Umverteilung des Parkens vom Straßenraum hin zu den Parkbauten (siehe Maßnahmen H 1 und H 2) dazu bei, die Fußgängerqualitäten zu erhöhen.

Um Bereiche, die wiederkehrend von Falschparkern genutzt werden auch baulich zu sichern, bieten sich neben Pollern multifunktionale Elemente an, die auch für Fußgänger nutzbar sind. Denkbar sind zum Beispiel Sitzwürfel oder -bänke (siehe Maßnahme H 6). Sie erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und können in die Konzeption von Sitzgelegenheiten sowie Sitzrouten integriert werden (siehe Maßnahme A 7). Darüber hinaus sind auch Fahrradbügel als Sperre gegen Falschparker zu empfehlen (siehe Maßnahme B 6).

### Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 7** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- **B 2** Radkomfortroute Leinpfade
- **B 3** Ausbau und Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur
- **H 1** Parkraumstrategie Innenstadt
- **H 2** Aufwertung der Parkbauten
- **H 6** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

### Zielkonflikte

- ggf. Stellplatzverluste für Kfz, bspw. bei zulässigem Parken, das Gehwege zu stark einengt

### Wirkungs-Kosten-Klasse

- sehr hoch  
 hoch  
 mittel  
 niedrig

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### Umsetzungsfrist

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030  
 Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS

### Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Bezogen auf die Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte durch das Ordnungspersonal (in Bezug auf Auslagen, Aufsteller) sowie die Überprüfung auf sonstige infrastrukturelle Hindernisse (Lampen, Verteilerkästen, ...). Die weiterhin genannten Maßnahmen „Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr“ sind Bestandteil der Handlungsfelder Radverkehr bzw. des ruhenden Verkehrs („Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr“).



## A 6 Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Unterführungen können hinsichtlich der Barrierefreiheit problematisch sein und stellen insbesondere in Zeiten schwacher Frequentierung Angsträume dar; hinzu kommen häufig Verschmutzungen und Vandalismus. Aufgrund der innerstädtischen Schienentrassen und der Autobahnführung existieren in Saarbrücken einige größere Unterführungen. Hierzu zählen z.B. der allgemein als Angstraum empfundene Lützelbachtunnel am Hauptbahnhof oder auch kürzere Unterführungen wie bspw. am Verteilerkreisel St. Annual. Darüber hinaus sind im Allgemeinen wenig belebte, dunkle und schlecht einsehbare Straßen oder Plätze Angsträume.

**Bausteine**

- Umbau von bestehenden Unterführungen im Rahmen anstehender Straßenbauarbeiten; ggf. Herstellung einer oberirdischen Alternative, wenn dies kostengünstig, barrierefrei und auf kurzen Wegen möglich ist

freundliche Gestaltung von Unterführungen:

- möglichst Niveaugleichheit und Barrierefreiheit
- einsehbare und übersichtliche Ein- und Ausgänge
- helle und freundliche Beleuchtung
- Wandbemalung/Kunstprojekte, ggf. mit Jugendlichen/ Schülern, um Akzeptanz und „Kümmerer“ zu erzeugen und Vandalismus vorzubeugen
- regelmäßige Sichtkontrollen und Reinigung
- turnusmäßige Rundgänge/Streifen der Polizei und des Ordnungsamtes; ggf. Videoüberwachung

- Umsetzung des Masterplans Licht als Daueraufgabe für den öffentlichen Raum: Neben den Unterführungen sollten die Straßen und Plätze (bspw. Bürgerpark, Saarufer), insb. auch die Treppenanlagen (siehe Maßnahme A 1.3) so gestaltet werden, dass subjektiven Angstgefühlen genauso wie objektiven Gefahren sowie Verkehrsgefährdungen entgegengewirkt wird. Hierzu sollten die Räume ausreichend beleuchtet sein. Grundlage hierzu ist der Masterplan Licht (vgl. Projekt: Licht 2015), der zahlreiche Empfehlungen zur licht- sowie energieoptimierten Beleuchtung des öffentlichen Raumes enthält.
- Verteilerkreisel St. Annual: Für den Verteilerkreisel St. Annual wird eine Umgestaltung empfohlen (siehe Maßnahme D 7.1). Hierin eingeschlossen ist eine ebenerdige Führung des Fuß- und Radverkehrs zu empfehlen.
- Lützelbachtunnel: Der Lützelbachtunnel ist als Bindeglied zwischen der zentralen Innenstadt und dem Europaquartier sowie Rodenhof wichtig und daher gestalterisch aufzuwerten. Zu empfehlen sind gestalterische Aufwertungen der Wände und Decken, eine deutlich bessere Beleuchtung und ggf. die Untermauerung mit angenehmer Musik. Darüber hinaus sind regelmäßige Kontrollgänge, ggf. in Absprache mit dem Bahnhofspersonal, sowie auch eine Videoüberwachung zu diskutieren.



**Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A 1.3** Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen/Kolonnaden
- **A 2** Barrierefreie Fußwege
- **B 2** Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur
- **D 7.1** Verteilerkreisel St. Annual

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**  ja  nein

**Akteure:** LHS, ggf. Deutsche Bahn und LfS





## A 7 Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten



Neben punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen speziell eingerichtete Sitz- und Spielrouten maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei und schaffen Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren. Kinder können sich mittels Spielrouten durch ihre Stadt „hindurchspielen“, was insb. in Verknüpfung mit Schulwegen ihre eigenständige Mobilität stärkt und dem „Elterntaxi“ entgegenwirkt. Für mobilitätseingeschränkte oder -behinderte Personen vergrößern sich die Aktionsradien durch die regelmäßigen Verweilmöglichkeiten, auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element ihrer selbstbestimmten Mobilität. Sitz- und Spielrouten laden zum häufigeren Zufußgehen ein, was wiederum zu lebendigen öffentlichen Räumen und einer lebenswerten Stadt Saarbrücken beiträgt.

### Bausteine

- **Punktuelle Sitz- und/oder Spielgelegenheiten:**

Im Öffentlichen Raum, prioritär in hervorgehobenen Fußgängerbereichen (neben der bereits attraktiven Fußgängerzone z. B. am Hbf., Rathausplatz, in Abschnitten der Mainzer Straße, auf der Hochstraße/Burbach sowie in den Stadtteilen) sind weitere Sitzgelegenheiten, teilweise auch in Kombination mit Spielgelegenheiten zu empfehlen. Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/oder als Hindernis für Falschparker nutzen lassen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen ist beispielsweise die richtige Sitzhöhe entscheidend.

- **Nette Toilette**

Das Vorhandensein von regelmäßigen Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen. Es sind nicht zwangsweise immer öffentliche Toilettenanlagen notwendig. Alternativ können durch Projekte wie „Nette Toilette“ Gastronomen und Einzelhändler über einen Aufkleber die Nutzung ihrer Toilette anbieten (vgl. Website Nette Toilette).

### Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 7.1** Sitzrouten
- **A 7.2** Spielrouten
- **G 5** Aufwertung von Stadtteil- und Nahversorgungszentren
- **G 6** Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- **H 6:** Verringerung des Falschparkens, Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS, Einzelhandel, Gastronomie, Schulen, Alten- und Seniorenheime, Krankenhäuser



**A 7.1 Sitzrouten**

VE GT FU  
SE SL MU

Sitzrouten sollten publikumsintensive Bereiche Saarbrückens in der Hinführung und teilweise auch miteinander vernetzen, sodass die für den Fußverkehr wichtigsten Achsen in der Innenstadt und in den Stadtteilen regelmäßige Verweilmöglichkeiten bieten (in max. 100m-Abständen). Hierbei sollten multifunktionale Elemente (Sitzwürfel, kombinierte Sitz- und Spielobjekte) einbezogen werden. Bei der Einrichtung sollten öffentliches sowie privates Engagement angeregt und „Patenschaften“ für das Mobiliar geschlossen werden.

**Bausteine**

▪ Vernetzung bedeutender Stadträume durch Sitzrouten

Hierzu eignen sich insb. (siehe Maßnahmenkarte Fußverkehr):

- die Vernetzungen des Hauptbahnhofes sowie der Stadtteilbahnhöfe mit ihrem Umfeld, insb. den Wohngebieten,
- die Verbindung der Fußgängerzone zum einen in das Nauwieser Viertel, über die Mainzer Straße bis ins östliche St. Johann und über die Alte Brücke sowie die Wilhelm-Heinrich-Brücke bis nach Alt-Saarbrücken sowie zum Schloss,
- die Vernetzung der Stadtteilzentren mit den umliegenden Wohngebieten (z.B. ausgehend von der Fußgängerzone Dudweiler oder der Hochstraße Burbach)
- das Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Senioren- und Altenheimen/-wohnungen und Krankenhäusern für Sitzrouten, bspw. zu den nächsten Versorgungseinrichtungen.



▪ Kooperation mit Privaten (Einzelhandel, Gastronomie etc.)

Durch die Aufwertung der Fußwege mit Sitzrouten profitieren auch die Geschäftsleute und Gastronomen (höhere Fußgängerfrequenz). Sitzrouten sich leichter umsetzen und dauerhaft etablieren, wenn sie von der lokalen Bevölkerung mitgetragen werden. So können Anlieger private, aber öffentlich nutzbare Bänke aufstellen oder für öfftl. Sitzgelegenheiten Patenschaften („Kümmerer“/Pflege/Auf- und Abstellen von Mobiliar) übernehmen.



**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A 7.2** Spielrouten
- **G 5** Aufwertung von Stadtteil- und Nahversorgungszentren
- **G 6** Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- **H 6:** Verringerung des Falschparkens, Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**  ja  nein **Akteure:** Stadt Saarbrücken, Einzelhandel, Gastronomie, Alten- und Seniorenheime, Krankenhäuser

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Für ein Sitzroutenkonzept kann exemplarisch das Frankfurter Nordend genannt werden (vgl. Website Frankfurt a. M.). Zur Vernetzung von Parks, Wohnbereichen, Wegen und Straßen wurde eine Vielzahl von Bänken, multifunktionalen Sitzmöglichkeiten sowie Generationenbänken (unterschiedliche Sitzhöhen) aufgestellt.



**A 7.2 Spielrouten**

VE GT FU  
SE SL MU

Spielrouten verbinden für Kinder wichtige Orte im Quartier wie Spielplätze, Schulen, Kindergärten oder Sportanlagen über ruhige Wohn- und Nebenstraßen. Dabei bilden die im Straßen- bzw. Seitenraum angeordneten Elemente, auch als multifunktionale Sitzelemente, „Trittsteine“ auf den Pfaden. Ziel ist es, Kinder auf sichere und attraktive Wege zu leiten, die selbstständige Mobilität von Kindern zu fördern und dem „Elterntaxi“ entgegen zu wirken sowie Straßen und Plätze für Kinder wieder erlebbar zu machen.

**Bausteine**

- Spielrouten sollten für Kinder wichtige Bereiche miteinander und mit den Wohnorten vernetzen, sodass ein möglichst dichtes Netz aus für Kinder erlebbaren Stadträumen entsteht. Hierzu eignen sich insb.:
  - Verknüpfung von Spielrouten mit den Schulwegen bzw. mit der Erstellung von Schulwegplänen (siehe Maßnahmenfeld X): bspw. für die Grundschule Rastpfuhl und die Waldorfschule in Altenkessel, den Schul- und Kita-Standort am Burbacher Markt/Noldplatz, den Schul- und Kita-Standort Rodenhof oder die Grundschule mit anliegender Kita Eschberg (siehe Maßnahmenkarte Fußverkehr)
  - Verknüpfung von Freizeitorien (Jugendzentren, Schwimmbäder, Fußballplätze, Spielplätze etc.) sowie Parks mit den Wohngebieten
- Anstoß der Spielroutendiskussion seitens der Stadt mit offenem Dialog mit Bürgern, Kindern, Kindergärten, Schulen und weiteren relevanten Einrichtungen. Spielerischer Planungsprozess mit Kindern mit Begehungen.

Übernahme von Patenschaften: Spielrouten lassen sich leichter umsetzen und dauerhaft etablieren, insb. in Bezug auf Instandhaltung der Möblierung, wenn sie von der lokalen Bevölkerung mitgetragen werden. So bietet es sich an, Standorte für Spielgeräte mit den Anliegern und Schulen abzustimmen, die bestenfalls auch Patenschaften für das Mobiliar als „Kümmerer“ übernehmen.

Abbildung 9: Spielmöglichkeiten (Bottrop)



Abbildung 10: Multifunktionale Elemente (Frankfurt a.M.)



**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A 7.1** Sitzrouten
- **G 5** Aufwertung von Stadtteil- und Nahversorgungszentren
- **G 6** Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- **H 6:** Verringerung des Falschparkens, Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen
- **I 5** Leuchtturmprojekt Schulwegsicherheit
- **K 3** Schulisches Mobilitätsmanagement

**Wirkungs-Kosten-Klasse**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030
- Daueraufgabe


regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** Stadt Saarbrücken, Schulen, Bürger

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Ein interessantes Beispiel ist die „bespielbare“ und „beSITzbare“ Stadt Griesheim. Mit Hilfe von 100 Spielobjekten werden bekannte und stark frequentierte Kinderorte miteinander vernetzt. Ein Teil dieser Spielobjekte kann auch zum Ausruhen und Verweilen genutzt werden. Zusätzlich wurden an weiteren 90 Standorten Objekte zum Kurzzeitsitzen installiert (vgl. Webseite Stadt Griesheim).

	<h2 style="margin: 0;">A8 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">VE</div> <div style="background-color: #2980b9; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #27ae60; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: #95a5a6; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #95a5a6; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #95a5a6; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Zur Förderung des Fußverkehrs sind neben infrastrukturellen öffentlichkeitswirksame, „weiche“ Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung der Bevölkerung für den Fußverkehr und mit Schnittstellen zum Kfz- und ruhenden Kfz-Verkehr zur Sensibilisierung der Autofahrer notwendig. Maßnahmenbereiche reichen von der Imagebildung und Information (Karten und Pläne) über das Neubürgermarketing bis hin zur frühzeitigen Mobilitätserziehung an Schulen und Kitas.</p> <p>Darüber hinaus sind sowohl die infrastrukturellen „harten“ als auch die „weichen“ Maßnahmen strategisch zu koordinieren und aufeinander sowie mit den anderen Handlungsfeldern abzustimmen.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Verwaltungsinterne Implementierung einer Fußverkehrsstrategie:</u>                  Ämterübergreifende Thematisierung und regelmäßiger projektunabhängiger Austausch bspw. in Form von regelmäßigen Besprechungen zum Fuß- und Radverkehr (Radverkehrsbeauftragter, Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur, Ordnungsamt, Referat KidS, Amt für Marketing und Kommunikation, Schulen, Hochschulen, Polizei; ...)</li> </ul> <p>Umsetzung konkreter Projekte, z. B. Nahmobilitätskonzepte für Stadtteile (u.a. im Zuge von Soziale Stadt-Projekten), ämterübergreifende Definition von Zielen in Zeithorizonten (1-Jahres-Plan, 5-Jahres-Plan etc.) und Zuständigkeiten; Monitoring der Wirkungen bspw. über Beobachtungen, Fußgängerzählungen, Befragungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Initiierung und Koordinierung von weichen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs:</u> Pläne und Karten für sichere und attraktive Fußwege (siehe Maßnahme A8.1 sowie Kampagnen/Aktionen zur Image- und Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr (siehe Maßnahme A8.2)</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>H6</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen (Ruhender Verkehr)</li> <li>▪ <b>I</b> Handlungsfeld Verkehrssicherheit</li> <li>▪ <b>K</b> Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Polizei, Schulen, Hochschulen, ...</p>															

	<b>A 8.1      Stadtteilpläne für Fußgänger/ Freizeitwegepläne</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: black; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: gray; color: black; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: gray; color: black; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>															
<p>Pläne für Fußgänger in Form von Stadtteilkarten und Freizeit-/Wanderkarten zeigen die kürzesten und/oder attraktivsten Wege für den Alltag sowie in der Freizeit. Sie basieren auf der jeweiligen Fußwegeinfrastruktur und sollen daher auch barrierefreie Wege bzw. Barrieren, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Querungshilfen, Haltestellen des ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten und weitere für Fußgänger relevante Infrastrukturen sowie öffentliche Einrichtungen beinhalten. Es kann auch sinnvoll sein, Informationen zielgruppenspezifisch aufzuarbeiten, bspw. in Form eines barrierefreien Stadtteilplans, eines Kinder-Fußwegeplans etc.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kostenlose Veröffentlichung von Stadtteilkarten für Fußgänger allgemein: Darstellung von attraktiven und sicheren Alltagsrouten u.a. auf Grundlage der Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene (siehe Maßnahmenfeld G 5.1)</li> <li>▪ Optional: kostenlose Veröffentlichung von zielgruppenspezifischen Karten, insb. für Mobilitätsbehinderte mit Darstellung barrierefreier Wege bzw. von Barrieren und für Kinder (sichere Wege zwischen den für Kinder relevanten Orten, Spielmöglichkeiten, ggf. Verbindung mit der Schulwegeplanung (siehe Maßnahmenfeld I 5)).</li> <li>▪ Veröffentlichung von Freizeit- und Wanderkarten auf Grundlage der Wegekonzeption für Freizeit- und Wanderwege (siehe Maßnahmenfeld A 1.4)</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 1.4</b> Wegenetz für Freizeit und Tourismus</li> <li>▪ <b>G 5.1</b> Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene</li> <li>▪ <b>H 4</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen (Ruhender Verkehr)</li> <li>▪ <b>I 5</b> Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit</li> </ul>																	
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></td> <td style="width: 33%;"><b>Priorität</b></td> <td style="width: 33%;"><b>Umsetzungsfrist</b></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Mobilitätsbehinderte															
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>*) Erstellung der Karten in den nächsten Jahren, danach laufende Anpassung an Veränderungen des Wegenetzes</p>																	



## A8.2 Kampagnen/ Aktionen



Kampagnen und öffentlichkeitswirksame Aktionen sollen dazu genutzt werden, den Fußverkehr mit seinen Vorteilen stärker ins öffentliche Bewusstsein zu verankern und nach dem Autoverkehr als zweitstärkste sowie gleichwertige Fortbewegungsart zu etablieren. Insbesondere gilt es, den gegenseitigen Respekt und die Rücksichtnahme zu fördern sowie durch eine möglichst frühzeitige Mobilitätserziehung eine selbstständige Mobilität (auch zu Fuß) der Kinder und Jugendlichen zu fördern.

Die Maßnahme besitzt besondere Schnittstellen zur Öffentlichkeits- und Marketingarbeit der Radverkehrsförderung (siehe Maßnahme B 10), zur Verkehrssicherheitsarbeit (siehe Maßnahmen I 5 und I 6) sowie zum Themenfeld Mobilitätsmanagement und –kultur (siehe Maßnahmen K 3 und K 4).

### Bausteine


- **Aktive Mobilitätsberatung:** bspw. über die bereits existierende Neubürgermappe, zusätzlich mit (barrierefreien) Fußverkehrs-Stadtplänen (siehe Maßnahmenfeld A 8.1); Beratung von Schul- und Hochschulstandorten bzgl. einer fußgängerfreundlichen und barrierefreien Wegegestaltung, ...
- **Image- und Informationsoffensive für mehr Fußverkehr:** Entwicklung eines Slogans; „Woche des Fußverkehrs – Besser zu Fuß in Saarbrücken“ mit Berichten in der Zeitung und prominenten Fußverkehrsbotschaftern; Aktionen im öffentlichen Raum wie bspw. temporäre Spielstraßen; am Wochenende gesperrte Hauptverkehrsstraße; Aufzeigen der vielfach positiven Wirkungen des Fußverkehrs für die Stadt- und Lebensqualität und die Gesundheit;
- **Imagekampagne für mehr Sicherheit im Fußverkehr:** Sensibilisierung der Autofahrer hinsichtlich der Gefahren für Fußgänger an Kreuzungen, Übergängen und durch Falschparken sowie Sensibilisierung der Fußgänger für ein richtiges Verhalten im Straßenverkehr (Sichtbeziehungen, Vorrang bzw. Wartepflicht an Kreuzungen und Einmündungen, ...)
- **Mobilitätserziehung an Kitas und Schulen:** Zusammenwirken mit der Schulwegsicherung und der Erstellung von Schulwegplänen (siehe Maßnahmenfeld I 5) sowie dem schulischen Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmenfeld K 3) in Zusammenarbeit mit Kindern, Eltern und Polizei. In unterschiedlichen Formaten und Unterrichtsformen können darüber hinaus Kinder auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam gemacht werden und insb. mit Blick auf eine verkehrssichere Teilnahme als Fußgänger geschult werden. Hierbei geht es auch um die „Erlebbarkeit“ des Schulweges
- **Turnusmäßige zu Fuß-Begehungen** mit der Verwaltung in wechselnden Räumen Saarbrückens: Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zu Themen des Fußverkehrs und darüber hinaus
- **Mobilitätskonzepte für Hochschulstandorte:** Initiierung und Begleitung von Mobilitätsstrategien und –konzepten der Hochschulen zur Förderung des Fußverkehrs und des Umweltverbundes insgesamt (Einrichtung von Mobilitätsbeauftragten an den Hochschulen; Schaffung von Grundlagendaten über Mobilitätsbefragungen; Definition von Zielen für die Mobilitätssituation der Hochschulstandorte; Umsetzung konkreter Maßnahmen/Projekte; ...; siehe Maßnahmenfeld K 3). Im Fußverkehr bedeutet dies z. B., die Hochschulen mit dem Umfeld sicher und attraktiv zu vernetzen, das innere Fußwegenetz auf dem Hochschulgelände zu optimieren und barrierefrei zu gestalten. Für Mobilitätsbehinderte sollten entsprechende Informationen (Karten barrierefreier Fußwege) veröffentlicht werden.

Abbildung 11: temporäre Spielstraße Frankfurt a.M.



### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 10** Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/ Marketingstrategien
- **I 5** Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit
- **I 6** Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit
- **K 3** Schulisches Mobilitätsmanagement
- **K 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

 <b>A 8.2 Kampagnen/ Aktionen</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <b>Akteure:</b> LHS, Polizei, Schulen, Hochschulen		
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b> <p>Die Ruhr-Universität Bochum bearbeitet seit einigen Jahren eine Mobilitäts- und Verkehrsstrategie im Rahmen des Projektes „MOVE“ in Kooperation mit der Stadt Bochum (vgl. Website MOVE). Handlungsfelder bestehen verkehrsmittelübergreifend im Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV, Wohnen sowie in der Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit. Grundlage für konkrete Maßnahmen und Projekte (sowohl infrastrukturelle als auch „weiche“, öffentlichkeitswirksame Aktionen/Kampagnen) war eine Mobilitätsbefragung der Studierenden und Angestellten. Das Projekt „MOVE“ wird seitens der RUB zentral koordiniert und sowohl mit der Stadt als auch mit den Belangen der umliegenden FH-Standorte abgestimmt.</p>		

## Anhang I

	Regelstandards	Anmerkungen
Fußwegenetz	Maschenweite 100 bis 150 m  beidseitige Gehwege Ausnahmen: außerorts oder an Straßen mit nur einseitiger Bebauung	
Breite eigenständig geführter Fußwege	2,50 m	≥ 3,00 m auf Hauptfußwegeachsen  mind. 1,5 m auf Straßen mit geringer Fußgängerfrequenz, z. B. außerorts oder in Gewerbegebieten
zus. Anforderungen durch Aufenthalts- und Spielflächen an den Seitenraum – insb. für Geschäftsstraßen	Flächen für Kinderspiel ≥ 2 m  Verweilflächen vor Schaufenstern ≥ 1,00 m  Sitzgelegenheiten ≥ 1,00 m  Geschäftsauslagen ≥ 1,50 m	
Breite von gem. Fuß- und Radwegen	≥ 2,50 m	Einsatz möglichst nur außerorts, insb. in der Innenstadt Trennung des Fuß- und Radverkehrs  nur dort, wo Netz- und Aufenthaltsbedeutung beider Verkehrsarten gering sowie schutzbedürftige Personen selten sind  möglichst nicht auf Gefällstrecken > 3 %
Mittelsinseln und -streifen	Überquerungsanlage für Fußgänger: Breite = 2 m  Anlage unter Berücksichtigung der Breitenanforderungen von Radfahrern und Rollstuhlfahrern: Breite ≥ 2,50 m	Nur in Ausnahmefällen Unterschreitung der Breitenmaße (bspw. beengte Fahrbahn)  punktuell an Stellen mit ausgeprägtem Querungsbedarf oder sensiblen Einrichtungen  regelmäßig an Hauptstraßen mit linearem Fußgängerquerungsdruck (Abstand max. 80 m) oder Einsatz von Mittelstreifen  Einsatz vorgezogener Seitenräume bei anliegenden Parkständen
Fußgängerüberwege	Einsatz im Nebenstraßennetz insb. an schutzbedürftigen Stellen (Kitas, Schulen)  Einsatz an Kreisverkehren	innerorts nur an zweistreifigen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h  je nach örtlichen Verhältnissen Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen und/ oder Mittelsinseln/ -streifen



Fußgänger-LSA	zyklische Beachtung der Fußgängerfreigabezeit in der Signalsteuerung  Fußgänger-Wartezeit max. 40 Sek.  bei vorhandenen Mittelinseln Querung „in einem Zug“	
Barrierefreie Gehwege	hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwege und Übergänge	siehe Maßnahmenfeld <b>A7</b>
Sitzgelegenheiten	50m bis max. 100m Abstand auf bedeutenden Fußwegeachsen	
Zielkonflikte zwischen dem der Fußverkehrs- und der Kfz-Verkehrsplanung	Priorisierung des Fußverkehrs in der Abwägung	

## Handlungsfeld B: Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die im Stadtverkehr durchaus mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Radfahren ist zugleich gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z. B. Pedelecs/E-Bikes auch für Langstrecken und Pendler, Lastenfahrräder, ...) stellt der Radverkehr im städtischen Umfeld auch im Alltagsverkehr eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen.

Mit E-Bikes und Pedelecs sind auch größere Entfernungen zu bewältigen, sodass das Fahrrad auch für den Stadt-Umland-Verkehr interessanter wird. Zudem erleichtern elektrisch unterstützte Fahrräder das Radfahren in topografisch bewegten Städten wie z.B. in Saarbrücken. Die Verkaufszahlen von E-Bikes und Pedelecs zeigen in den letzten Jahren enorme Zuwachsraten; mittlerweile sind in Deutschland ca. 2.5 Millionen unterwegs – allein im Jahr 2015 wurden 535.000 verkauft (Verkaufsanteil 12%).<sup>1</sup> In vielen Regionen liegt der Anteil der elektrisch betriebenen Räder an den Fahrrädern der Haushalte schon bei knapp 10% - mit steigender Tendenz. Pedelecs haben sich also bereits als fester Bestandteil des Verkehrssystems etabliert und erschließen neue Zielgruppen für den Radverkehr wie Pendler und Senioren. Es ergeben sich zudem neue Möglichkeiten für die Radverkehrsplanung in topografisch bewegten Regionen, aber auch neue Anforderungen für die Radverkehrsinfrastruktur.

Die Stärke des Fahrrades liegt zunächst vor allem im Kurzstreckenbereich (bis zu 5 km, ca. 20 Minuten Wegezeit), durch die Verbreitung von Pedelecs wird das Radfahren aber auch auf längeren Strecken immer attraktiver. Da etwa 2/3 aller Wege der Saarbrücker im Nahbereich stattfinden (<5 km), jedoch noch überwiegend mit dem Pkw unternommen werden, besteht ein enormes Potenzial, den derzeitigen Radverkehrsanteil am Modal Split von lediglich 4% weiter anzuheben. Das Ziel in Saarbrücken, den Radverkehr deutlich zu stärken und den Wegeanteil von derzeit 4% bis 2030 auf 10-12% zu erhöhen, erfordert die Herstellung entsprechender Rahmenbedingungen (dichtes Radwegenetz, gute und sichere Radinfrastruktur, verstärkte Bewusstseinsbildung für den Radverkehr).

### 1.1.1 Handlungsbedarfe und Strategie der Radverkehrsplanung

Grundsätzlich besteht in Saarbrücken gegenüber anderen Städten ein großer Nachholbedarf für den Radverkehr. Saarbrücken kann nicht auf eine langjährige strategische Radverkehrsplanung aufbauen. Hieraus resultiert eine häufig fragmentierte Radverkehrsinfrastruktur in vielen Hauptverkehrsstraßen, auf denen, teils auch abschnittsweise, keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Der sehr geringe Radverkehrsanteil von 4% am Modal Split ist eine Folge, eine andere die der überproportionale Unfallbeteiligung der Radfahrer (siehe Analysekapitel 6). Die Topografie ist in den peripheren Stadtteilen ein Nutzungshemmnis, was jedoch durch die zunehmende Marktdurchdringung von Pedelecs/E-Bikes aufgehoben wird. Die Leinpfade besitzen ein hohes Rad-

---

<sup>1</sup> <http://www.pd-f.de/wp-content/uploads/kalins-pdf/singles/themenblatt-die-fahrradwelt-in-zahlen.pdf>

fahrerpotenzial, jedoch sind sie, in Teilen nicht für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ausgebaut und weisen noch Lücken auf.

Auch wenn nach und nach eine Radverkehrsinfrastruktur ergänzt wird, bspw. zuletzt auf der Dudweilerstraße, gibt es noch viele Handlungsbedarfe sowohl im Ausbau einer Radinfrastruktur als auch in der Bewusstseinsbildung für den Radverkehr (siehe Analysekapitel 6):

- lückenhafte Radinfrastrukturen selbst auf den Hauptachsen des Radverkehrs, teils sind Radwege auch zu schmal oder anderweitig mangelbehaftet
- Kreuzungen und Einmündungen weisen meistens Radinfrastruktur auf
- unüberwindbare Barrieren im Stadtgebiet (Schienen- und Straßenachsen, Saar) führen insb. für Fußgänger, aber auch für Radfahrer zu Umwegen
- viele Konflikte und Gefährdungen durch Falschparker sowie durch Fußgänger
- an vielen wichtigen Quellen und Zielen der Radfahrer fehlen sichere und komfortable Radabstellanlagen, insb. in Wohngebieten, in Stadtteilzentren und teils in der Innenstadt
- Radfahrer in Saarbrücken sind wenig präsent sowohl auf den Straßen als auch (als Folgewirkung) „in den Köpfen“ der Verkehrsteilnehmer

Die Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Saarbrücken, die im Folgenden in Handlungs- und Maßnahmenfeldern konkretisiert wird, ist übergreifend angelegt und geht daher über die Verbesserung der technischen Infrastruktur hinaus. Ein deutlicher Qualitätssprung für den Radverkehr bedeutet nämlich nicht nur mehr und bessere Radwege, sondern auch eine Verkehrserziehung zu einem rücksichtsvolleren Miteinander und eine Imageförderung der nicht Motorisierten als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Das Radverkehrskonzept setzt hierbei auf

- die Optimierung der Radwegeinfrastruktur auf Straßen und an den Kreuzungen des Radwegenetzes sowie die Schließung von Netzlücken,
- die Ausbildung von Radverkehrshauptachsen sowie Radkomfortrouten als schnelle Verbindungen/Rückgrat des Radverkehrs zwischen Stadtteilen und ins Umland,
- die kontinuierliche Beseitigung von punktuellen Hindernissen und Gefahrenstellen im Radverkehrsnetz,
- den Ausbau der Radabstellanlagen stadtwweit,
- die Stärkung des Radverkehrs durch mehr Komfort und Service sowie eine Bewusstseinsbildung durch eine Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit sowie
- die Prüfung von Möglichkeiten eines den ÖPNV ergänzenden Fahrradverleihsystems für Saarbrücken.

### **1.1.2 Grundsätze der radfahrerfreundlichen Verkehrsplanung**

Eine radfahrerfreundliche Gestaltung Saarbrückens bedingt Maßnahmen in der Radinfrastruktur, insbesondere aber eine politisch getragene Strategie. In vielen Straßenräumen existieren heute noch keine Radverkehrsanlagen oder Radfahrer werden konfliktreich mit Fußgängern im Seitenraum geführt. Die Fahrbahnführung im Mischverkehr, auf Radfahr- oder Schutzstreifen stellt in vielen Fällen aber die deutlich sichere Alternative für Radfahrer dar und ist mittlerweile Stand der Technik. Radfahrer sind besser im Blickfeld von Autofahrern, was die Gefahr des Übersehens deutlich reduziert, und werden von den langsamen Fußgängern getrennt geführt. Die Führung auf der Fahrbahn kommt daher der Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen zu Gute und macht das Radfahren bzw. Zufußgehen attraktiver.

Da in vielen Straßenräumen noch keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, bedeutet eine Radverkehrsförderung aber auch, dass Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umverteilt werden müssen. In vielen Fällen ist ein Radfahren im Mischverkehr bzw. auf Radfahr-/Schutzstreifen in Anbetracht der Kfz-Verkehrsmengen problemlos in den Straßenraum zu integrieren. In wenigen Fällen bedeutet die Anlage von Radverkehrsanlagen aber, dass einzelne Kfz-Fahrspuren/-Abbiegespuren entfallen müssen. Eine effektive und strategisch ausgerichtete Radverkehrsförderung bedingt hierbei, dass der Radverkehr in diesen Einzelfällen auch gegenüber dem Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs priorisiert wird. Hierzu ist ein politisch abgestimmter Konsens als Leitlinie notwendig. Radfahrerfreundliche Städte zeigen, dass die Verkehrsverlagerung zum Radverkehr nicht nur für Radfahrer Vorteile schafft, sondern die Kfz-Verkehrsmengen sowie Zeitverluste durch Stauungen reduziert, Umweltbelastungen mindert und insgesamt die finanziellen Aufwendungen für das Kfz-Straßennetz senkt. Nicht zuletzt profitieren radfahrerfreundliche Städte auch durch ihr „grünes“ und lebensfreundliches Image.

Zum Grundsatz der radfahrerfreundlichen Verkehrsplanung gehört auch, dass eine Radverkehrsförderung finanzielle Ressourcen voraussetzt und dies nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für Personal und „weiche“ Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, ...). Der anvisierte Qualitätssprung im Radverkehr ist daher nur möglich, wenn entsprechende Mittel im Haushalt bereitgestellt werden. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) liefert zum Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung grobe Orientierungswerte. Die Städte und Gemeinden können gemäß NRVP drei Entwicklungsstufen zugeordnet werden (Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter).

Betrachtet man die Definition der Entwicklungsstufen, ist Saarbrücken der Kategorie „Einsteiger“ zuzuordnen (entsprechend BMVBS 2012): „Einsteiger: [...] Radverkehrsanteil [...] deutlich unter 10 % [...]. Auch die organisatorischen Strukturen der Radverkehrsförderung [...] existieren entweder nicht oder sind erst in den Anfängen vorhanden.“ Tabelle 1 zeigt den gemäß NRVP erforderlichen Finanzbedarf für die verschiedenen Aufgabenbereiche der Radverkehrsförderung. Für Saarbrücken würde dies einem jährlichen Etat von etwa 2-3 Mio. € entsprechen.

Tabelle 1: Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung (in € pro EW und Jahr; Quelle: BMVBS 2012):

Entwicklungsstufe	Infrastruktur <sup>1</sup>	Abstellanlagen	Nicht-investive Maßnahmen	Weiteres <sup>2</sup>	Summe
Einsteiger	6,10-13,10 €	1,10-2,50 €	0,50 €	0,50-2,00 €	<b>8,00-18,00 €</b>

1) Um-/Neubau, Erhaltung und betriebliche Unterhaltung 2) Fahrradverleihsysteme, Fahrradstationen

### 1.1.3 Maßnahmenfelder

Die nachfolgenden Maßnahmenfelder sind auf die Ziele der Radverkehrsförderung des VEPs zur deutlichen Qualitätssteigerung für den Radverkehr und die Anhebung des Radverkehrs im Modal Split, insbesondere die Verlagerung von Wegen kurzer und mittlerer Distanz auf den Radverkehr, abgestimmt.

Neben den vielen infrastrukturellen Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung für den Radverkehr. Dies ist in Städten wie Saarbrücken, in denen das Auto im Mobilitätsbewusstsein traditionell verankert ist, von großer Bedeutung. Die Maßnahmenfelder zum Radverkehr besitzen besonders starke positive Bezüge zum Fußverkehr (insb. zum Maßnahmenfeld A5 „Abbau von Nutzungskonflikten“) sowie zum Maßnahmenfeld K4 „Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen“ im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement und –kultur“.

Tabelle 2: Handlungsfeld Radverkehr (B) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Wesentliche Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>B1: Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrs-Zielnetzes</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, ggf. LfS bzw. Umlandkommunen
<b>B2: Radkomfortrouten</b> untergeordnetes Maßnahmenfeld B 2.1	mittel (B2.1 hoch)	x	x	x	LHS, ggf. LfS, Umlandkommunen, Wasserschutzamt
<b>B3: Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur</b> untergeordnete Maßnahmenfelder B 3.1 bis B 3.7	niedrig - hoch	Daueraufgabe			LHS, ggf. LfS, Umlandkommunen
<b>B4: Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen</b>	hoch - niedrig	Daueraufgabe			LHS, ggf. LfS
<b>B5: Verkehrssicherheit für Radfahrer</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS
<b>B6: Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen</b> untergeordnetes Maßnahmenfeld B 6.1	mittel (B6.1 niedrig)	Daueraufgabe			LHS, Private, Verbände
<b>B7 Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, LfS
<b>B8 Serviceangebote für den Radverkehr</b>	niedrig	Daueraufgabe			LHS, Private
<b>B9 Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Organisation</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Verbände
<b>B10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken</b>	niedrig	x			LHS, Verkehrsbetriebe, Hochschulen, evtl. Private



## B 1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrs-Zielnetzes



Ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz ist eine Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel und sollte den unterschiedlichen Zielgruppen und Wegezwecken (z. B. Alltags- und Freizeitverkehr) Rechnung tragen. Das Saarbrücker Radverkehrs-Zielnetz ist bereits engmaschig, hierarchisch abgestuft und besitzt eine hohe Verbindungs- und Erschließungswirkung. Probleme entstehen durch natürliche (Saar, Topografie), verkehrsbedingte Barrieren (Schienenstrecken, Hauptverkehrsstraßen, Autobahnen) sowie durch siedlungsstrukturelle Gegebenheiten (bspw. Netzlücken nördl. Leinpfad/Saarstahl).

### **Bausteine**

Das weiterentwickelte Radverkehrs-Zielnetz (siehe nachfolgende Karte Radverkehrs-Zielnetz) ist die Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung der Stadt Saarbrücken und enthält durch seine Netzhierarchisierung eine Orientierung zu Prioritäten in der Umsetzung der Infrastruktur. Es stellt unter anderem zu ergänzende Routen dar, die wegen ihrer Bedeutung in das Radverkehrsnetz aufgenommen werden sollten, auch wenn sie kurz- bis mittelfristig noch nicht zu entwickeln sind. In diesem Fall sind nach Möglichkeit Ausweichrouten herzustellen (bspw. Ausweichroute zur Lebacher Str., zur Kaiserstr., zur Metzger Str. oder zur Einbahnstraße Klausenerstr., siehe Karte Radverkehrs-Zielnetz).

Die einzelnen Routen des Radverkehrs-Zielnetzes sind mit einer für Radfahrer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur auszustatten (siehe Maßnahmenfeld B 2 bis B 8). Hierbei ist die Hierarchiestufe der Route im Netz sowohl für die Maßnahmenpriorität als auch für die Qualität der Infrastruktur maßgeblich:

- Hohe Priorität – Radkomfortverbindungen

Die beidseitigen Leinpfade sollen weiter zu einer stadtgrenzenüberschreitenden Radkomfortroute für den Alltags- und Freizeitradverkehr aufgewertet werden. Darüber hinaus existieren perspektivisch weitere Potenziale für Radkomfortrouten. Aufgrund der eigenen Trassenführung sind Radkomfortrouten eine Sonderkategorie im Radverkehrsnetz und werden im Maßnahmenfeld B 2 gesondert betrachtet.

- Hohe Priorität: Radhauptverbindungen

Die Radhauptverbindungen sind von gesamtstädtischer und stadtteilverbindender Bedeutung, indem sie die Stadtteile untereinander und mit dem Stadtzentrum verbinden. Des Weiteren stellen sie Verbindungen in die Umlandkommunen her. Sie stellen hochwertige, komfortable Hauptverbindungen dar, die eine schnelle, direkte und – wenn möglich – topografisch wenig bewegte Befahrbarkeit ermöglichen und ein großes Radfahrerpotenzial aufweisen. An den Haupttrouten liegen wichtige, i.d.R. gesamtstädtisch bedeutende Ziele und Quellen des Radverkehrs (z. B. Bahnhöfe, die Universität und die Fußgängerzone). In erster Priorität sollte neben Radkomfortrouten die durchgängige, zügige und komfortable Befahrbarkeit der Haupttrouten und der dazugehörigen Knotenpunkte als Rückgrat des Saarbrücker Radverkehrs erreicht werden. Hierzu sind in der Regel eigene Radverkehrsanlagen (Radwege, Schutz-/Radfahrstreifen) notwendig.

- Mittlere Priorität – Radverbindungen:

Die Radverbindungen bilden wichtige Netzergänzungen und sind vor allem auf Stadtteil- und Quartierebene wichtig, wo sie überwiegend eine Erschließungsfunktion im Sinne von „Hauptsammelverbindungen“ erfüllen. Mit den Radverbindungen werden i. d. R. stadtteilbezogene wichtige Ziele angebunden. Sie verbinden darüber hinaus die Haupttrouten untereinander und bilden Querverbindungen zwischen den Stadtteilen, sodass ein Netzcharakter entsteht. Die Radinfrastruktur ist auf ihnen in zweiter Priorität zu verbessern.

- Niedrige Priorität – Radanbindungen

Radanbindungen ergänzen das Radroutennetz im Nahbereich zwischen den o. g. Routenkategorien. Sie besitzen eine untergeordnete Erschließungs- und teils Verbindungsfunktion und stehen in der Prioritätenreihung hinter Radhaupt- und Radverbindungen. Eine Radinfrastrukturplanung kommt hier in den nächsten Jahren vor allem dann in Betracht, wenn Sanierungen und/oder Neugestaltungen anstehen.

Das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erweiterte Radverkehrsnetz ist kontinuierlich auf Verbindungs- und Erschließungswirkungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu ergänzen oder in den Hierarchiestufen der Netzelemente zu optimieren.



## B 1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrs-Zielnetzes



### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **B 2** Radkomfortroute Leinpfad
- **B 3** Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- **B 4** Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen

### Wirkungs-Kosten-Klasse

- sehr hoch  
 hoch  
 mittel  
 niedrig

### Priorität

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### Umsetzungsfrist

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030  
 Daueraufgabe

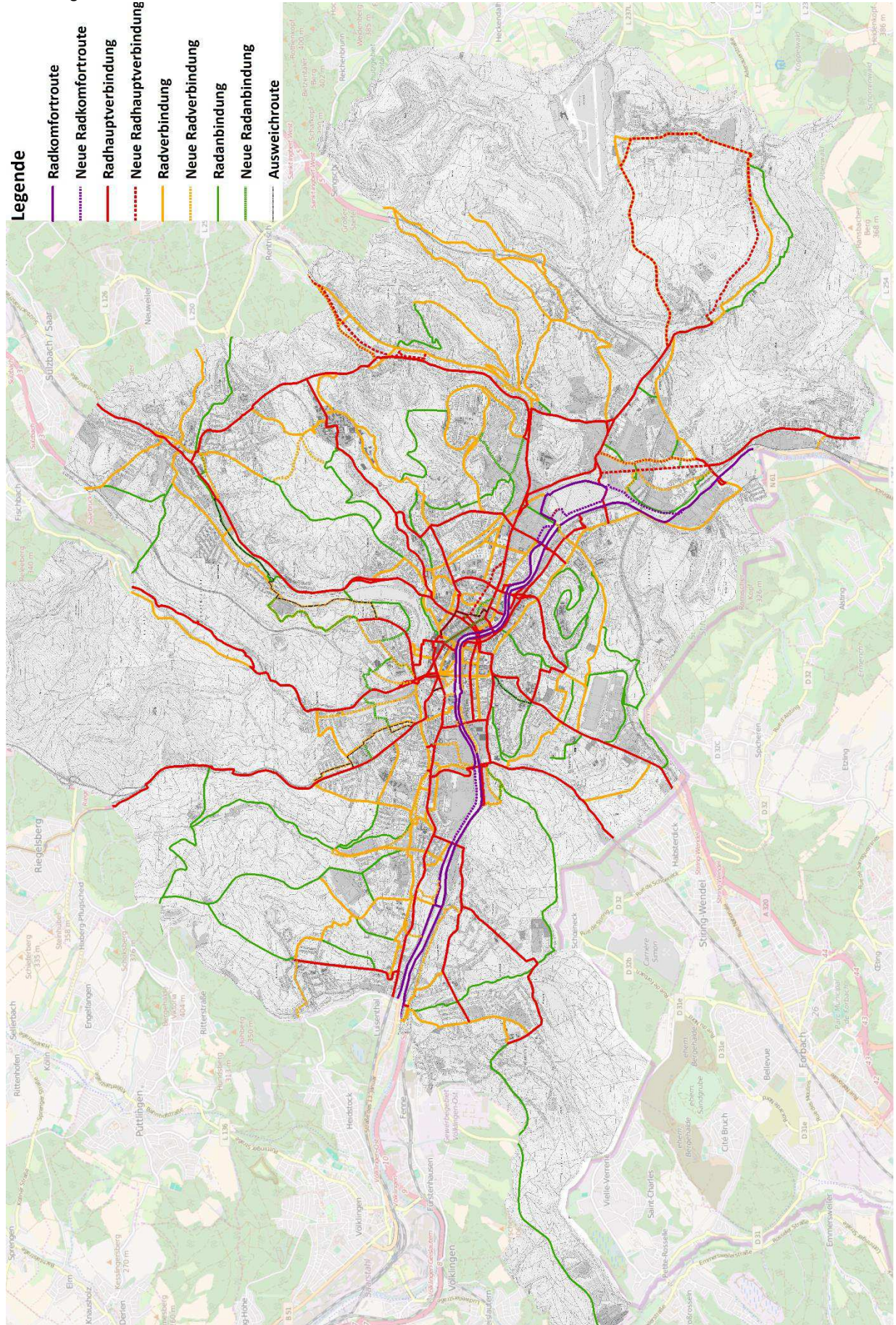
regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS, ggf. LfS bzw. Umlandkommunen

### Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Radverkehrs-Zielnetz wurde im Rahmen des VEP weiterentwickelt. Es ist eine stetige Überprüfung und eine Anpassung an die jeweils aktuellen Gegebenheiten notwendig.

Abbildung 1: Radverkehrs-Zielnetz 2030







## B2 Radkomfortrouten



Radkomfortrouten sind möglichst direkt (d. h. umwegfrei/-arm) geführte Radwegeverbindungen in die Innenstadt sowie zwischen Stadt und Umland mit dem Ziel, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen. Radkomfortrouten sollten einen durchgängig hohen Qualitätsstandard aufweisen, um die Potenziale voll ausschöpfen zu können und ein bequemes und zügiges Vorankommen der Radfahrer zu ermöglichen (siehe hierzu sonstige Bemerkungen und Hinweise).

Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern gewinnen Radkomfortrouten auch für Radpendler auf Entfernungen jenseits der 5 km an Bedeutung. Eine einseitige, perspektivisch möglichst beidseitige Radkomfortverbindung entlang der Saar leistet somit nicht nur für die Saarbrücker Radfahrer, sondern auch für längere Strecken in die Umlandkommunen, zum Beispiel nach Völklingen, einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Senkung des MIV-Fahrtenaufkommens.

Wichtig ist in Saarbrücken nicht nur die Durchgängigkeit, sondern auch die Erschließung der Radkomfortverbindungen über gut befahrbare und wahrnehmbare Anschlüsse an das weitere Radverkehrsnetz. Hierzu können teils bestehende Verbindungen genutzt werden, teils sind neue Verbindungen herzustellen. Aufzüge sind auf besondere Ausnahmefälle zu beschränken. Radkomfortverbindungen sollten insgesamt auf einer guten Radinfrastruktur mindestens auf den Radhaupt- und Radverbindungen aufsetzen, da diese als Zubringer zu Radkomfortrouten zu verstehen sind.

Neben den Leinpfaden (siehe Maßnahmenfeld B2.1) ist die weitere Prüfung von Radkomfortverbindungen zu empfehlen (siehe nachfolgende Karte zu den Radkomfortrouten).

### Bausteine

- Schrittweise Umsetzung einer Radkomfortroute Leinpfade (siehe Maßnahmenfeld B2.1)

Machbarkeitsstudie zur Prüfung weiterer, perspektivischer Radkomfortrouten (siehe Maßnahmenkarte „Radkomfortrouten“):

- Hauptroute Schafbrücke/ Eschberg über Scheidt mit Weiterführung nach St. Ingbert (ggf. bis nach Homburg); innerstädtischer Anschluss an den Meerwiesertalweg durch Parallelführung zur Schienentrasse
- Hauptroute Forbach – Deutschmühlental – Messe mit Anschluss an den südl. Leinpfad (im Rahmen der Aufwertung des Deutschmühlentals für Radfahrer sowie der L73n nach Stiring-Wendel zu prüfen)

### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- B1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- B3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig*	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

Akteure: LHS, ggf. Umlandkommunen

### Sonstige Bemerkungen und Hinweise

Es kommen folgende Führungsformen für Radkomfortrouten in Betracht, die im Routenverlauf auf ihre Machbarkeit geprüft werden müssen:

- separater bzw. selbständig geführter Radweg (ohne Fußverkehr bzw. mit abseits geführtem Fußweg): Mindestbreite von 4,00 m  
(bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit/an Engstellen auf kurzen Abschnitten Breite von 2,05 m)
- separat/ selbständig geführter Radweg (mit Fußverkehr): Mindestbreite 6,50 m zzgl. entsprechender Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr (z. B. mittels Markierung und/oder Pufferstreifen)  
(bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit abschnittsweise auch Breite von 5,00 m ausreichend; bei sehr geringer Fußgängerfrequenz gemeinsame Führung auf 4,00 m breitem Weg möglich)



## B2 Radkomfortrouten



Darüber hinaus sollten die Radkomfortrouten über weitere Qualitätsmerkmale verfügen:

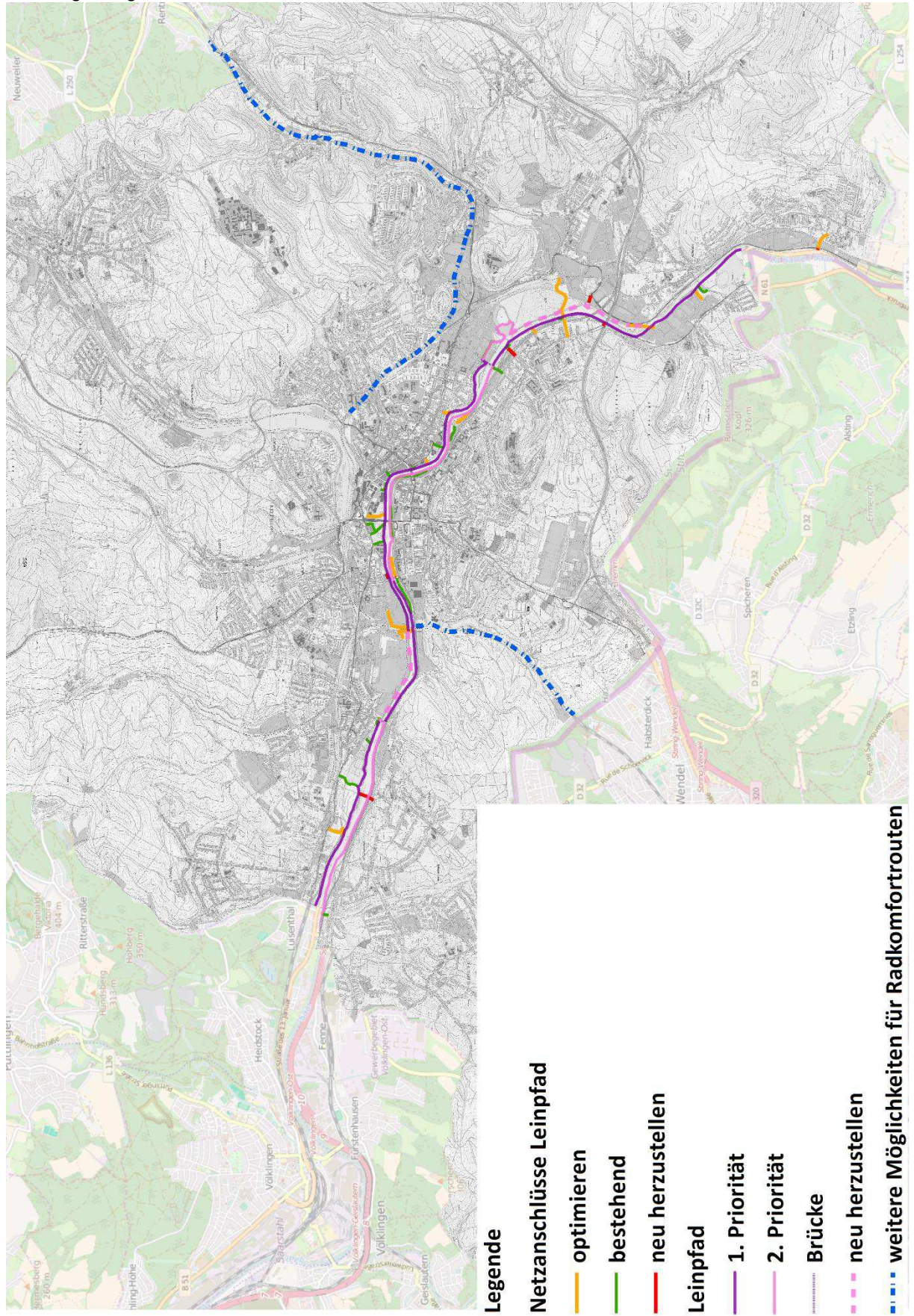
- ebener, witterungsunabhängiger Belag (Asphalt oder Beton)
- durchgängige Beleuchtung (mindestens innerorts)
- regelmäßige Wartung (Reinigung und Winterdienst)
- Hotline für Schadensmeldungen und Schmutzbeseitigung (z. B. Scherben)
- durchgängige Zielwegweisung sowie Weisung zum innerörtlichen Radroutennetz
- Vermeidung von Hindernissen wie z. B. Umlaufsperrern und scharfe Kurven/Knicke

Qualitätsmerkmale zur Anbindungen an das Bestandsnetz:

- möglichst über ebenerdige Verbindungen, ggf. als Rampenausbildung (Empfehlungen zur Rampenausbildung siehe FGSV 2010: 17)
- ausnahmsweise und in seltenen Fällen, wenn keine andere Verbindung hergestellt werden kann, Verbindung über Aufzüge unter Berücksichtigung der Breiten- und Längenanforderungen von Fahrrädern mit Gepäck (Touristen)
- durchgängige Wegweisung der Verbindungen Leinpfade – weiteres Radverkehrsnetz über Wegweiser und ggf. Markierungen mit Angabe markanter Zielpunkte

Die hier ausgeführten Anforderungen und Standards (insb. in Anlehnung an das Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)) sind als grober Rahmen zu betrachten. Diese sind im Zuge von Umsetzungsplanungen und ggf. weiteren Machbarkeitsstudien auf Basis der aktuellsten Empfehlungen für Radkomfortverbindungen zu konkretisieren.

Abbildung 2: Möglichkeiten für Radkomfortrouten





## B 2.1 Radkomfortroute Leinpfade



Von besonderer Bedeutung ist eine Radkomfortroute auf den Leinpfaden, da sie sowohl für den Alltagsverkehr zwischen den Saarbrücker Stadtteilen/ in die Umlandkommunen als auch für die vielen Radtouristen auf dem Saarradweg ein deutlicher Mehrwert wäre. Auch für Fußgänger, die auf den Leinpfaden immer wieder in Konflikt mit den Radfahrern gelangen, wäre eine Radkomfortverbindung ein Komfort- und Sicherheitsgewinn (siehe auch Maßnahmenfeld A5). Da die Trasse der Leinpfade in vielen Fällen schon ausgebaut und nur verbreitert werden müsste, ist ein hoher Kosten-Nutzen-Faktor gegeben.

### Bausteine

- Basierend auf den Empfehlungen und Priorisierungen der in der Maßnahmenkarte „Radkomfortrouten“ dargestellten Abschnitte der Leinpfade ist eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, in der Ausbaunotwendigkeiten und -potenziale geprüft und entsprechende Detailkonzepte entwickelt werden. Die dargestellten Prioritäten orientieren sich zum einen am Potenzial der Verbindungen. Zum anderen leiten sie sich aber auch aus der notwendigen Maßnahmenintensität/ zeitlichen Machbarkeit ab. Beispielsweise ist der Lückenschluss bei Saarstahl (2. Priorität) sehr wichtig, in der Umsetzung aber deutlich aufwändiger als die Optimierung der gegenüberliegenden Leinpfad-Saarseite.

In einem ersten Schritt sollten die als 1. Priorität empfohlenen Abschnitte der Leinpfade als Radkomfortrouten weiterentwickelt werden. Hierin einzubeziehen ist die verbesserte Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz vor allem an den Saar-Brücken.

- Nachfolgend sind auch die weiteren Abschnitte zweiter Priorität aufzuwerten und an das bestehende Radverkehrsnetz/ an die Stadtteile anzuschließen. Hierzu ist mittelfristig eine Grobkonzeption zu erstellen, die dann bei ohnehin anstehenden Umbauarbeiten im Bereich des Leinpfades berücksichtigt werden sollte. Perspektivisch sollten auch diese Abschnitte – mind. im Innenstadtbereich – ausgebaut werden.
- Anbindung an das Bestandsnetz:


Die Anbindung der Leinpfade an das Saarbrücker Radverkehrsnetz ist bislang an vielen Stellen noch nicht ausreichend. Zur zielgerichteten Schaffung neuer Schnittstellen zwischen den Leinpfaden sowie den weiteren Radrouten ist eine Orientierung an den oben genannten Prioritäten-Abschnitten zu empfehlen: Besonders wichtig ist daher die Herstellung qualitativ hochwertiger und erkennbarer Anbindungen entlang der Streckenabschnitte mit der ersten Priorität.

Vor allem folgende Anbindungen des Leinpfades sollten demnach neu hergestellt werden (siehe Maßnahmenkarten „Radkomfortrouten“ sowie „Radverkehrsinfrastruktur“:

- Güdingen: Anbindung des südl. Leinpfades an die B51 über die Peugeot-Brücke/ an den neu herzustellenden nördlichen Leinpfad-Abschnitt; Schaffung einer sicheren Querungsstelle in den Neumühler Weg
- Malstatt/ Alt-Saarbrücken: Schaffung einer Rampe Malstatter Brücke – nördlicher Leinpfad; Schaffung sicherer Querungsstellen über die Malstatter Brücke/Malstatter Str.; Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen auf der Brückenstr./Malstatter Str.
- Gersweiler/ Schleuse: Anbindung von Gersweiler Höhe Am Matzenberg zur Schleuse bzw. zu den Leinpfaden (Unterführung A620)

Insbesondere nachfolgende Anbindungen sollten optimiert werden:

- Güdingen: Anbindung Friedrich-Ebert-Str. über die Saarstr. (Wegweisung/ Markierung, Herstellung von Radverkehrsanlagen auf der Friedrich-Ebert-Str.)
- Güdingen/ Brebach: radfahrgerechter Ausbau der Verbindung Saarbrücker Str./Zur Alten Fähre bis zur St. Annualer Brücke; von Westen kommend über „Im Gutenbrunnen“ (Wegweisung/ Markierung)
- St. Annual: Brückenschlag Julius-Kiefer-Str. zum südl. Leinpfad über die Ostspange/ A620
- St. Annual/ St. Johann: Anbindung Obere Lauersfahrt an die Bismarckstr. (Wegweisung/ Markierung)
- St. Johann/ Finanzamt: offensichtlichere Gestaltung der Zufahrt über das Gelände des Finanzamtes (Prüfung der Verbreiterung der Durchfahrt insb. im Bereich der Schranke, Markierung einer Radtrasse, Wegweisung)
- Burbach/Schanzenbergbrücke: Verbreiterung des Fuß-/Radweges auf der Brücke; radfahrgerechte Herstellung der Anbindung an die Käthe-Kollwitz-Str. sowie die Wiesenstr. Bzw. Berücksichtigung

 <b>B 2.1 Radkomfortroute Leinpfade</b>		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #e06666; color: white; padding: 2px;">VE</div> <div style="background-color: #cccccc; color: gray; padding: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #92d050; color: white; padding: 2px;">FU</div> <div style="background-color: #666699; color: white; padding: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #ffff66; color: black; padding: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #996633; color: white; padding: 2px;">MU</div> </div>
<p>sichtigung der Radverbindung in hoher Qualität beim Brückenneubau im Zuge des Vollanschlusses Messe (siehe D3.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rockershausen: radfahrgerechter Ausbau der Verbindung nördlicher Leinpfad – Luisenthaler Str. auf Höhe Güchenbacher Str.</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A5:</b> Abbau von Nutzungskonflikten (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>B1</b> Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes</li> <li>▪ <b>B3</b> Ausbau und Optimierung der Radinfrastruktur</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 (1. Priorität)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030 (2. Priorität)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b>    <input checked="" type="checkbox"/> ja    <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, ggf. Umlandkommunen, Wasserschutzamt, LfS</p>



### B 3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur

VE	GT	FU
SE	SL	MU

Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst die konsequente Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes (siehe B 1). Die Führung auf der Fahrbahn (anstatt im Seitenraum) ist hierbei die sicherste Lösung und sollte wenn immer möglich umgesetzt werden. Der Radfahrer bleibt im Blickfeld der Autofahrer und Fußgänger werden nicht gefährdet. Auf vielbefahrenen Straßen kommen Radfahr- und Schutzstreifen sowie auch die Radfahrerfreigabe von Busspuren zum Einsatz. Auf wenig befahrenen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 50km/h eignen sich Mischverkehre mit dem Kfz-Verkehr, was auf Straßen mit Tempo 30 die Regel ist. Auf Straßen mit einer Tempo 30-Strecke (VZ 274) können bei Bedarf Schutzstreifen den Radverkehr zusätzlich sichern. Auch Fahrradstraßen kommen insbesondere auf wichtigen Achsen des Nebenstraßennetzes in Betracht (siehe B3.6). Eine einfache Maßnahme zur Radverkehrsförderung stellt darüber hinaus die Öffnung von Einbahnstraßen dar (siehe B 3.7), die bei Bedarf in der Ein- und Ausfahrt durch Markierungen unterstützt werden sollte.

#### Bausteine

Maßgebend für die Umsetzungsprioritäten ist die Bedeutung der Strecken im Radverkehrs-Zielnetz:

- Schaffung einer Radinfrastruktur entlang der **Radhauptverbindungen** (einschließlich Knotenpunkte und Anschlüsse) -> **hohe Priorität**
- Schaffung einer Radinfrastruktur entlang der **Radverbindungen** (einschließlich Knotenpunkte und Anschlüsse) -> **mittlere Priorität**
- Schaffung einer Radinfrastruktur entlang der **Radanbindung** (einschließlich Knotenpunkte und Anschlüsse) -> **niedrige Priorität**, zunächst v.a. bei ohnehin anstehenden Planungen/Umbaumaßnahmen

Die nachfolgende Karte stellt die Empfehlungen für die wichtigsten Routen des Radverkehrs-Zielnetzes dar (siehe Abbildung 3).

Folgende Radverkehrsachsen besitzen eine besonders große Netzbedeutung:

- Innerstädtische Radverkehrsachse nördlich der Saar (siehe B 3.1)
- Innerstädtische Radverkehrsachse südlich der Saar (siehe B 3.2)
- Radverkehrsachse Innenstadt - Universität (siehe B 3.3)
- Radverkehrsachse Innenstadt - Alt-Saarbrücken/ HTW (siehe B 3.4)
- Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell (siehe B 3.5)
- Prüfung von Fahrradstraßen zur attraktiven Führung des Radverkehrs im Innenbereich (siehe Maßnahme B 3.6)
- ergänzende Öffnung fehlender Einbahnstraßen in Gegenrichtung, wo möglich (siehe Maßnahme B 3.7)
- Über den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur hinaus ist die vorhandene Wegweisung im Radverkehrsnetz konsequent zu erweitern und zu optimieren. Dies kann auch Zusatzinformationen insb. für Touristen (Sehenswürdigkeiten, Bett & Bike-Übernachtungsmöglichkeiten etc.) einschließen.

#### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2** Trennung von Fuß- und Radverkehr
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 4** Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen

#### Zielkonflikte

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ggf. nur mit Umnutzung eines Kfz-Fahrestreifens oder Neuordnung/Reduzierung des Parkens möglich

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität*	Umsetzungsfrist
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe



### B 3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur



regionsrelevant:

ja  nein

**Akteure:** LHS, LfS, ggf. Umlandkommunen

#### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

\*) Prioritäten entsprechend der Netzhierarchien des Radverkehrs-Zielnetzes

Die nach den örtlichen Gegebenheiten (u. a. zulässige Geschwindigkeit, Fahrbahnbreite) geeigneten Führungsformen des Radverkehrs sind der Tab. 1 auf der nachfolgenden Seite zu entnehmen.

Kostenrahmen für Radverkehrsanlagen (Anhaltswerte):

- Fahrrad-Piktogramm (groß) 200 €/Stk.
- Bau eines Radweges: 120 €/m<sup>2</sup>
- Schutzstreifen (Markierung) 10 €/lfd. m
- Radfahrstreifen (Markierung): 15 €/lfd. m

Tab. 1: Zuordnung von geeigneten Führungsformen des Radverkehrs

Höchstgeschwindigkeit	Anzahl Fahrstreifen	Fahrbahnbreite <sup>1</sup>	Verkehrslast	SV-Anteil <sup>2</sup>	Routentyp	Führungsform	Sonstiges
50	4	> 15,0m				Radfahr- oder Schutzstreifen	Schutzstreifen insb. bei geringem SV-Anteil
	4	≤ 15,0m		hoch		Getrennter Geh-/Radweg (nur bei Gehwegbreite von mind. 4,00m) o. gemeinsamer Geh-/Radweg (nur bei Gehwegbreite von mind. 3,00m)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und/oder große Fahrrad-Piktogramme auf rechtem Fahrstreifen oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	4	≤ 15,0m		gering		Überbreite Fahrbahn (Breite 5,50m) + Schutzstreifen	
	2	> 7,0m	> 10.000			Radfahr- oder Schutzstreifen	Schutzstreifen insb. bei geringem SV-Anteil
	2	≤ 7,0m	> 10.000			Getrennter Geh-/Radweg (nur bei Gehwegbreite von mind. 4,00m) o. gemeinsamer Geh-/Radweg (nur bei Gehwegbreite von mind. 3,00m)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und/oder große Fahrrad-Piktogramme oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	2	> 6,6m	4-10.000			Radfahr- oder Schutzstreifen	
	2	≤ 6,6m	4-10.000	hoch		Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ (nur bei Gehwegbreite von mind. 2,50m)	Falls Voraussetzungen nicht erfüllt: Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder Etablierung einer attraktiven Parallelroute
	2	≤ 6,6m	4-10.000	gering		Mischverkehr	
	2		< 4.000			Mischverkehr	
30 (Strecke)	4	> 15,0m				Radfahrstreifen	Ggf. Schutzstreifen
	4	≤ 15,0m				Große Fahrrad-Piktogramme auf rechtem Fahrstreifen	Ggf. auch überbreite Fahrbahn (Breite 5,50m) + Schutzstreifen
	2			hoch		Schutzstreifen	Ggf. Gehweg „Radfahrer frei“ (nur bei Gehwegbreite von mind. 2,50m)
	2			gering		Mischverkehr	
30 (Zone)					Hauptroute	Fahrradstraße	Je nach Kfz-Stärke und Bedeutung der Straße auch Mischverkehr
					Neben- oder sonstige Route	Mischverkehr	

Quelle: eigene Darstellung <sup>1)</sup> Breite der Fahrspuren insgesamt (d. h. ohne Parken, ohne Gleiskörper und ohne Bussonderfahrstreifen) <sup>2)</sup> gering → ≤ 800 Fz./Tag



#### Hinweise zu Tab. 1

Hierbei handelt es sich um eine grobe Zuordnung von je nach örtlichen Gegebenheiten geeigneten Führungsformen des Radverkehrs (z. T. in Anlehnung an die ERA<sup>2</sup>, an ein Gutachten der AGFK-BW<sup>3</sup> sowie an ein Handbuch der ivm GmbH<sup>4</sup>), die noch keine Festlegung hinsichtlich Benutzungspflicht oder Benutzungsrecht (s. u.) trifft. Bei einer späteren Detailplanung und für den Fall, dass eine Zuordnung nicht möglich ist, sind in jedem Fall die ERA bzw. die StVO zusätzlich hinzuziehen.

Die Installation einer „höherwertigen“ Radinfrastruktur (z. B. Radfahr- statt Schutzstreifen, Schutzstreifen statt Führung im Mischverkehr) ist jederzeit möglich; so können bspw. auf einem Abschnitt mit einer breiten Fahrbahn und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h auch Schutzstreifen markiert werden, um eine bessere Gliederung und auch optische Verkehrsberuhigung des Straßenraums zu erreichen. Weiterhin ist eine möglichst einheitliche Führungsform entlang eines Straßenabschnittes anzustreben, d. h. ein steter Wechsel der Führungsform (z. B. zwischen Radfahr- und Schutzstreifen) ist wenn möglich zu vermeiden. Dies kann z. B. bedeuten, dass eine Straße durchgängig mit einem Schutzstreifen ausgestattet wird, obwohl abschnittsweise auch die Markierung eines Radfahrstreifens machbar wäre.

Die Aufbringung von großen Fahrrad-Piktogrammen (am rechten Fahrbahnrand) sollte insbesondere dann erfolgen, wenn der Bau einer Radverkehrsanlage aus Platzgründen nicht möglich ist oder ein Umbau zulasten des Fußverkehrs gehen würde. Insofern sollte ihr Einsatz z. B. auch bei den in Tab. 1 angegebenen Einsatzbereichen mit Führungsform „Mischverkehr“ geprüft werden.

Gleichwohl sind auch weitere flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit sinnvoll, sei es bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (z. B. Anbringen von Trixi-Spiegeln oder Hinweisschildern „Fahrräder auf der Fahrbahn erlaubt“) oder im Seitenraum (z. B. Markierungen, Piktogramme).

Als Sonderform ist die Freigabe eines Bussonderfahrstreifens für den Radverkehr zu sehen. Diese Führungsform ist – unter Berücksichtigung der Taktabhängigkeit – eine geeignete Alternative, wenn z. B. aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit eine gesonderte Radverkehrsführung (zusätzlich zum Bussonderfahrstreifen) nicht möglich ist. Eine Breite des Bussonderfahrstreifens zwischen 3,50 m und 4,75 m ist zu vermeiden (vgl. ERA; FGSV 2010: 29f.).

Bei Radwegen ist zwischen Benutzungspflicht und Benutzungsrecht zu unterscheiden. Eine Radwegebenutzungspflicht wird mit den Zeichen 237 (baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen), 240 (gemeinsame Geh-/Radwege) oder 241 (getrennte Geh-/Radwege) angezeigt; ein Radwegebenutzungsrecht wird über das Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) angeordnet.

Eine Radwegebenutzungspflicht darf laut einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes nur noch angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sind, d. h. wenn „aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.“ Bei der Beurteilung des Gefahrenpotenzials sind unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen, insbesondere: Unfallgeschehen (Unfälle von Radfahrern mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen), Stärke und Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs. Zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer und zur Verdeutlichung der Trennung kann ein nichtbenutzungspflichtiger Geh-/Radweg eine geeignete Alternative darstellen.

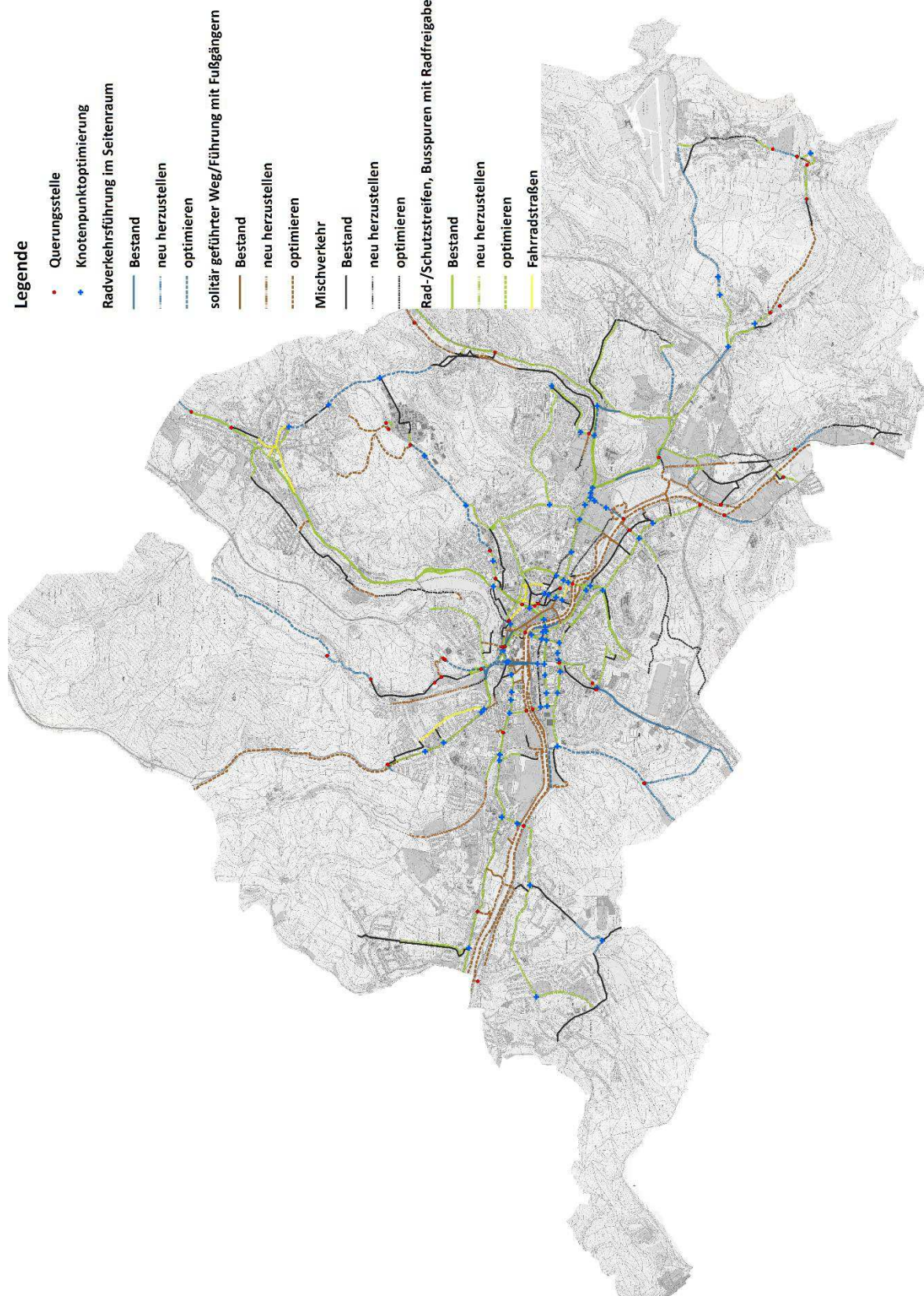
---

<sup>2</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

<sup>3</sup> Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.

<sup>4</sup> Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Abbildung 3: Empfehlungen für die Radinfrastruktur auf den wichtigsten Routen des Radverkehrs-Zielnetzes





### B 3.1 Innerstädtische Radverkehrsachse nördl. der Saar/ Umfahrung der Bahnhofstr.



In der Erschließung der Saarbrücker Innenstadt mit den wichtigen Zielen Hauptbahnhof, Bahnhofstraße und St. Johanner Markt fehlt eine Radverkehrsachse, die die östlich und westlich gelegenen Stadtbereiche erschließt (Burbach über die Innenstadt bis Stadtteilgrenze Schafbrücke). In der Innenstadt muss eine Alternative zur derzeitigen Radhauptverbindung Bahnhofstraße entwickelt werden (vgl. VEP-Analyse 6.3.5).

#### Bausteine

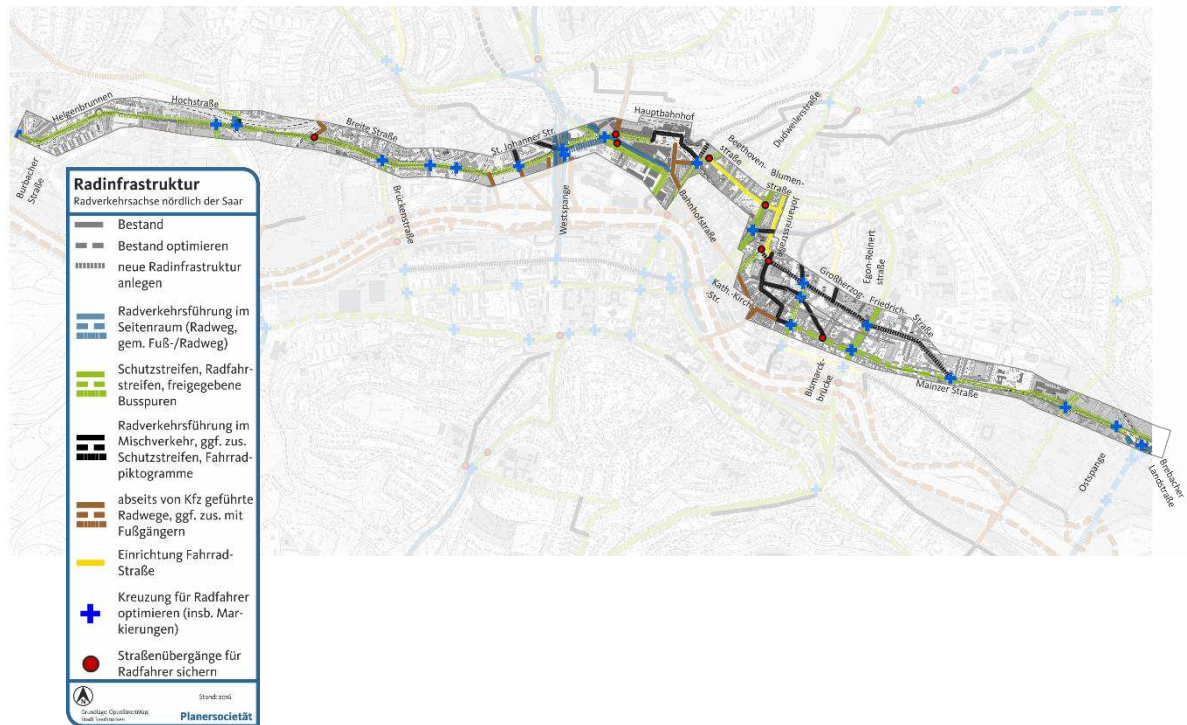
Untenstehende Abbildung (als vergrößerte A3-Karte im Anhang) bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. In der Innenstadt kommen auf den Nebenstraßen aufgrund des hohen Radfahrerpotenzials Fahrradstraßen in Betracht (siehe B 3.6). Vor allem die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte sind radfahrgerecht auszubauen (siehe B 4). Die Bahnhofstraße sollte als untergeordnete Radverbindung für den Radverkehr mindestens außerhalb der Hauptgeschäftszeiten geöffnet bleiben.

Zusätzlich zur Führung über die Mainzer Straße (mit Schutz-/Radfahrstreifen) sollte auch die Großherzog-Friedrich-Straße für den Radverkehr aufgewertet werden. Eine Möglichkeit für eine sichere und komfortable Abwicklung wäre die Führung im Mischverkehr in Einbahnstraßenrichtung (bei Tempo 30) durch einen mittig angelegten Schutzstreifen, wie dies erfolgreich in Soest umgesetzt wurde (dort ebenfalls ca. 4.200 Kfz/Tag, siehe Website Nationaler Radverkehrsplan). Radfahrer sind somit automatisch vor den Autofahrern eingeordnet. Ein gefährliches Überholen wird bei den beengten Straßenverhältnissen auf der Großherzog-Friedrich-Straße vermieden.

Abbildung 4: Bsp. Jakobistr. Soest




Abbildung 5: Radverkehrsachse nördlich der Saar



#### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- A 2 Trennung von Fuß- und Radverkehr
- B 1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- B 3.6 Fahrradstraßen
- B 4 Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen

 <b>B 3.1 Innerstädtische Radverkehrsachse nördl. der Saar/ Umfahrung der Bahnhofstr.</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<b>Zielkonflikte</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ggf. nur mit Umnutzung eines Kfz-Fahrstreifens oder Neuordnung/Reduzierung des Parkens möglich</li> </ul>				
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>		<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungsfrist</b>
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020		<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025		<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030		<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b>		<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS



### B 3.2 Innerstädtische Radverkehrsachse südl. der Saar



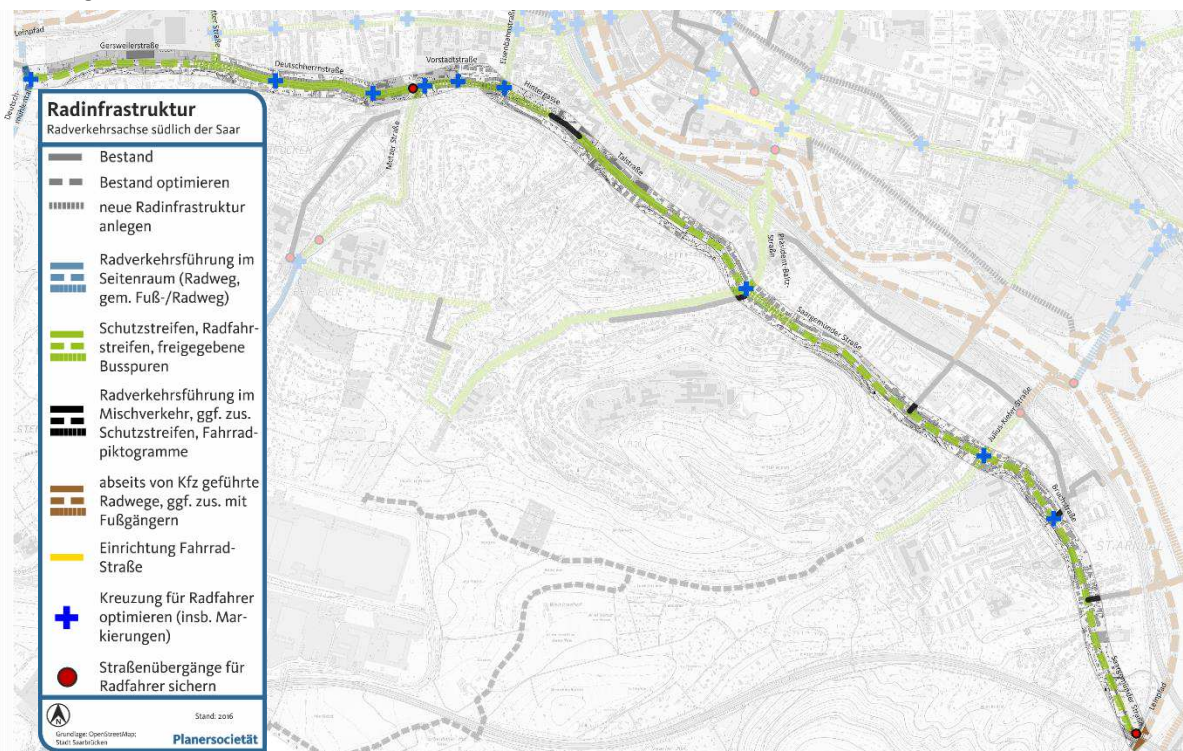
Südlich der Saar ist eine durchgängige und direkte Radverkehrsachse zur Querverbindung und inneren Erschließung der Stadtteile Alt-Saarbrücken und St. Annual zu empfehlen, die an den südlichen Leinpfad angebunden wird. Sinnvoll ist der Einbezug der Franz-Josef-Röder-Straße über die Achse Hohenzollernstraße und Koßmannstraße. Hierbei muss die Nutzung der Franz-Josef-Röder-Straße als Hochwasserumfahrung beachtet werden: Bspw. können zunächst temporäre Markierungen für den Radverkehr sowie Baken, die im Hochwasserfall zurückgenommen werden können, eine Radverkehrsachse ausbilden. Das Längsparken in der Franz-Josef-Röder-Straße ist dann aufzuheben. Bei Entwicklung eines Boulevards, der auch eigene Radverkehrsachsen beinhaltet (siehe G 1.3), können diese temporären Maßnahmen aufgehoben werden.

Eine Alternative ist die unten dargestellte Nutzung der Talstraße. Die Radverkehrsachse Gersweilerstraße - Deutschherrnstraße – Talstraße – Saargemünder Straße schafft mit ihrem Streckenverlauf eine Anbindung an viele Wohn-, Freizeit- und Infrastrukturbereiche (z.B. das Calypso-Freizeitbad, die HTW, den Schulstandort Ludwigsgymnasium/ Günter-Wöhe-Gymnasium/ Hochschule der bildenden Künste, die Ludwigskirche, das Schloss).

#### Bausteine

Untenstehende Abbildung (als vergrößerte A3-Karte im Anhang) bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Derzeit (Frühsommer 2016) laufen auf der Saargemünder Straße bereits Markierungsarbeiten.

Abbildung 6: Radverkehrsachse südlich der Saar




#### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 2** Trennung von Fuß- und Radverkehr
- **B 1** Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- **B 4** Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen

#### Zielkonflikte

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ggf. nur mit Umnutzung eines Kfz-Fahrstreifens oder Neuordnung/Reduzierung des Parkens möglich

		<b>B 3.2 Innerstädtische Radverkehrsachse südl. der Saar</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
				<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>		<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b>			<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS



### B3.3 Radverkehrsachse Innenstadt - Universität



Die Universität verfügt derzeit über eine nicht ausreichende Radverkehrsanbindung, was vor allem auf die fehlenden separaten Radverkehrsanlagen auf dem südlichen Meerwiesertalweg zurückzuführen ist (siehe VEP-Analyse Kap. 6.3.5). Zudem entstehen hier regelmäßig Stauungen des motorisierten IV, die auch den Busverkehr ausbremsen (siehe VEP-Analyse Kap. 7.3.3). Eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof fehlt. Eine Alternativverbindung, die direkt ins Nauwieser Viertel führt, ist die Scheidter Straße über den Waldhausweg mit Anschluss an den Meerwiesertalweg. Zudem liegt hier ein Schul- sowie HTW-Standort. Aber auch hier fehlen Radverkehrsanlagen.

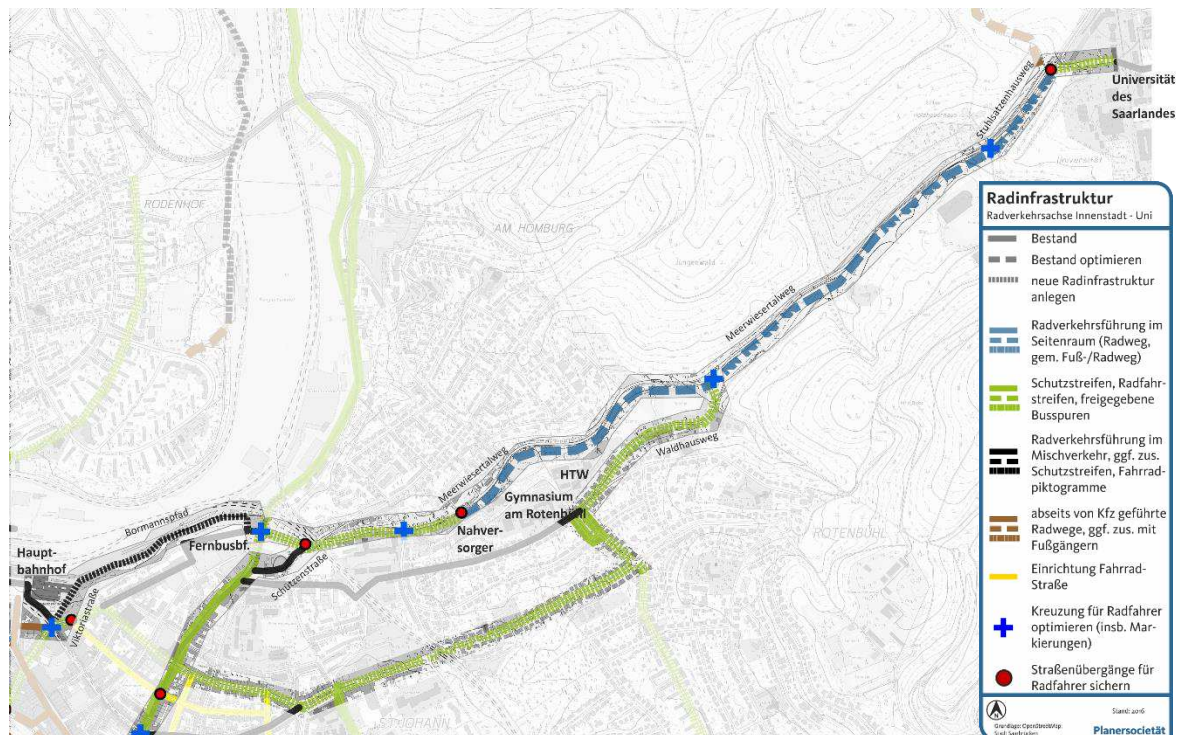
Eine gute Radverkehrsanbindung der Universität sowie der weiteren Einrichtungen (Sportschule, HTW, Gymnasium Rotenbühl) trägt zur Entlastung des ÖPNV und zur Minderung der MIV-Zielverkehre bei. Nicht zuletzt ist das Fahrrad ein sehr kostengünstiges und daher bei Studierenden beliebtes Verkehrsmittel.


#### Bausteine

Untenstehende Abbildung (als vergrößerte A3-Karte im Anhang) bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Die Anbindung erfolgt demnach zum einen über den nahezu Kfz-freien Bormannspfad zum Hauptbahnhof, zum anderen über die Dudweilerstraße in Richtung Alt-Saarbrücken. Über die Dudweilerstraße kann bei Umsetzung der Fahrradstraße Beethovenstraße auch der Hauptbahnhof erreicht werden. Bei einer möglichen Umsetzung der kleinen Innenstadtumfahrung (siehe D4.3) sollte zudem ein paralleler Radweg in hoher Qualität angelegt werden, der somit eine direkte Verbindung vom Meerwiesertalweg zum Hauptbahnhof herstellen würde.

Während nördlich des Nahversorgers am Meerwiesertalweg der vorhandene Fuß- und Radweg für eine konfliktfreie Führung im Zweirichtungsverkehr zur Universität ausgebaut werden muss (alternativ, aber baulich deutlich aufwendiger sind auch beidseitige Radwege sinnvoll), sollte auf dem südlichen Meerwiesertalweg (ca. ab Höhe des Nahversorgers) im Zuge der Erweiterung der geplanten Busspur (vgl. C4) eine beidseitige Radinfrastruktur hergestellt werden. Die Busspur könnte dann für den Radverkehr freigegeben werden. Auf der südlichen Straßenseite sollte der Radverkehr durch Schutz-/ Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gesichert und die derzeitige Gehwegfreigabe aufgehoben werden.

Abbildung 7: Radverkehrsachse Innenstadt - Universität



 <b>B 3.3 Radverkehrsachse Innenstadt - Universität</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 2</b> Trennung von Fuß- und Radverkehr</li> <li>▪ <b>B 1</b> Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes</li> <li>▪ <b>B 4</b> Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen</li> <li>▪ <b>D 4.3</b> Kleine Innenstadtumfahrung</li> <li>▪ <b>C 4</b> Busbeschleunigung</li> </ul>		
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2020 (Busspur-Erweiterung) <input checked="" type="checkbox"/> 2025 (Neu-/Ausbau Radwege) <input type="checkbox"/> 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, in Teilbereichen LfS, Deutsche Bahn





### B3.4 Radverkehrsachse Innenstadt - HTW/ Alt-Saarbrücken

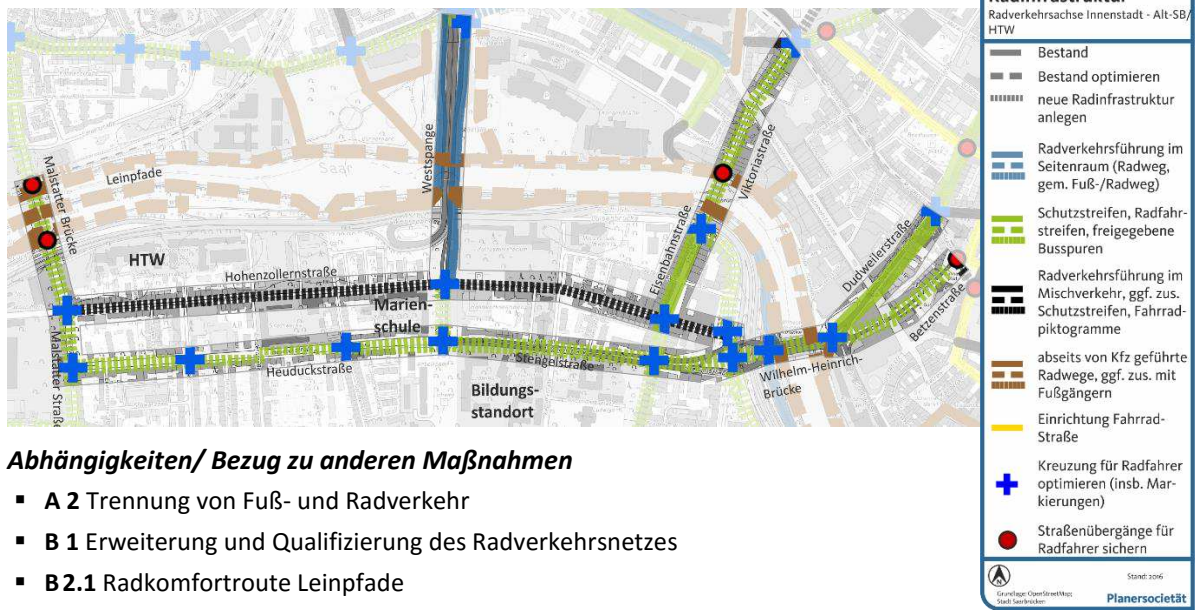
VE	GT	FU
SE	SL	MU

Neben den Längsverbindungen südlich und nördlich der Saar (siehe B3.1 und B3.2) müssen die beiden Saar-uferseiten zwischen der Innenstadt und Alt-Saarbrücken attraktiv vernetzt werden. Südlich der Saar liegen mit den Kultureinrichtungen sowie Bildungsstandorten (HTW, mehrere Schulstandorte an der Hohenzollern- sowie Heuduckstraße) wichtige Ziele. Sowohl auf den Brücken als auch auf den angebauten Straßen fehlen aber ausreichende Radverkehrsanlagen. Ziel muss also sein, attraktive Radverbindungen über die Saar zu schaffen und diese mit den querverbindenden Haupttrouten zu verknüpfen.

#### Bausteine

Untenstehende Abbildung (als vergrößerte A3-Karte im Anhang) bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Auf den „Nadelöhren“, den Brücken, bündeln sich die Radverkehrsmengen, sodass hier gute Anlagen in Form von Radfahrstreifen unter Wegfall von Kfz-Fahrs Spuren oder breite Radverkehrsführungen im Seitenraum notwendig sind. Zur Anbindung der HTW dient einerseits Hohenzollernstraße (teilweise Einbahnstraße), auf der angesichts der Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzung im Mischverkehr (ggf. unterstützt durch Schutzstreifen/Piktogramme in Kombination mit VZ 274) gefahren werden kann. Bei nicht ausreichenden Straßenraumbreiten (ggf. östl. der Westspange) kann für ostwärts fahrende Radfahrer als Alternative die Heuduckstraße genutzt werden, auf der Schutz-/Radfahrstreifen markiert werden sollten. Eine attraktive Verbindung ist auch über den Leinpfad möglich, wenn dieser mittelfristig besser an die Malstatter Brücke angeschlossen wird (siehe B2.1).

Abbildung 8: Radverkehrsachse Innenstadt – HTW/ Alt-Saarbrücken



#### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- A 2 Trennung von Fuß- und Radverkehr
- B 1 Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes
- B2.1 Radkomfortroute Leinpfade
- B4 Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

Akteure: LHS, in Teilbereichen LfS



### B 3.5 Radverkehrsachse St. Annual - Römerkastell

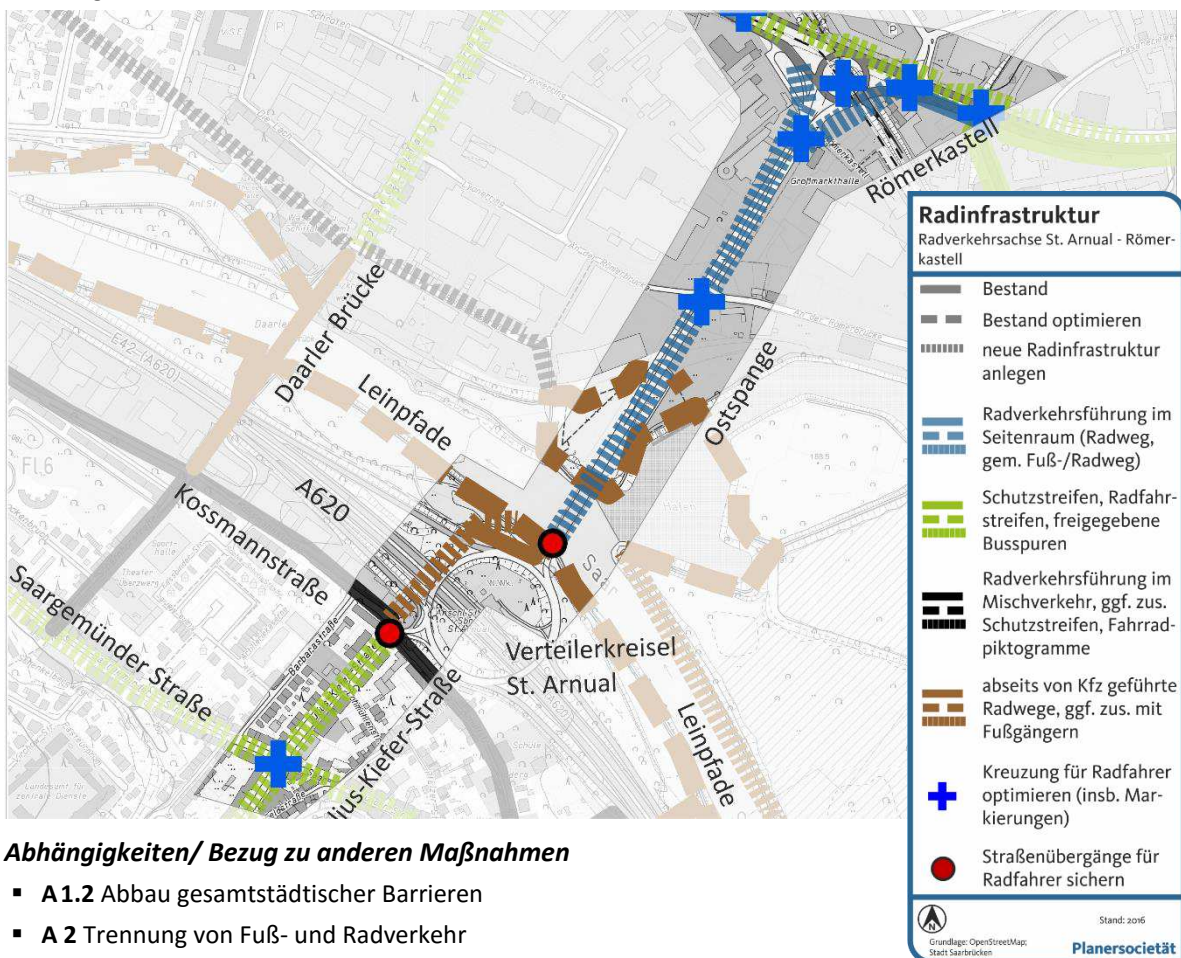



Zwischen St. Annual und St. Johann/Römerkastell stellt die A 620 eine große Barriere dar und der Verteilerkreis St. Annual ist für Radfahrer derzeit nicht befahrbar. Zum einen gibt es eine Verbindung über die Daarler Brücke, deren Zuführung von der Saargemünder Straße über die Scharnhorststraße verdeutlicht werden sollte. Zum anderen sollte über den Verteilerkreis St. Annual eine Verbindung geschaffen werden.


#### Bausteine

Untenstehende Abbildung (als vergrößerte A3-Karte im Anhang) bildet eine mögliche Trassenführung mit ersten Empfehlungen für die Radinfrastruktur ab, die im weiteren Verlauf detailliert auf Machbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen sind. Neben den Radinfrastrukturen auf der Julius-Kiefer-Straße sowie der Ostspange (Radverkehrsführung im Seitenraum) stellt einerseits der radfahrgerechte Ausbau des Kreisels Römerkastell mit dem Anschluss an die Innenstadt-Ost-West-Achse (siehe B 3.1) eine Herausforderung dar. Andererseits ist eine sichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn des Verteilerkreises St. Annual derzeit ohne einen Umbau (siehe Maßnahmenfeld D 7.1) kaum möglich. Daher wird eine neue Brücke für Fußgänger (siehe A 1.2) und Radfahrer von der Kossmannstraße über die A 620 bis an den südlichen Leinpfad vorgeschlagen. Die Leinpfade sollten beidseitig an die Ostspange angeschlossen werden- hierzu sind die bestehenden Wege zur gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs auszubauen.

Abbildung 9: Radverkehrsachse St. Annual - Römerkastell



 <b>B 3.5 Radverkehrsachse St. Arnual - Römerkastell</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020		
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025		
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030		
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>regionsrelevant:</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, in Teilbereichen LfS		

	<b>B 3.6 Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen</b>	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: gray; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: purple; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: yellow; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: gray; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Fahrradstraßen können einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten (steigende Akzeptanz des Radverkehrs, rücksichtsvolles Miteinander zwischen Kfz-Führern und Radfahrern) und sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da i.d.R. Beschilderungen und Bodenmarkierungen ausreichen. Sie können vor allem auf Streckenabschnitten mit bereits hohem Radverkehrsaufkommen oder auf Streckenabschnitten, die zukünftig wichtige Radverkehrsverbindungen bilden sollen, eingerichtet werden.</p> <p>Fahrradstraßen kommen immer dann in Frage, wenn wichtige Radverkehrsachsen gebildet werden sollen und eine separate Führung des Radverkehrs nicht möglich ist. Somit können sie an wichtigen Stellen andere Führungsformen auf Abschnitten ergänzen und zugleich durch eine mögliche Kfz-Freigabe das Miteinander der Verkehrsarten fördern. Kurz- bis mittelfristig lassen sich Fahrradstraßen, die neben den positiven Effekten für Radfahrer auch eine hohe Öffentlichkeitswahrnehmung erzeugen, auch in Saarbrücken nutzen, um einen Qualitätssprung im Radverkehr zu unterstützen.</p>								
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Insbesondere die als Radhauptverbindungen definierten Routen (siehe B1), die durch das Nebenstraßennetz verlaufen, oder durch das Nebenstraßenetz führende Ausweichrouten zu Hauptverkehrsstraßen ohne derzeit geeignete Radinfrastruktur, kommen für die Einrichtung einer Fahrradstraße in Frage. Fahrradstraßen kommen in Saarbrücken auf folgenden Straßen/Relationen in Frage und können im Zuge von einzurichtenden Radverkehrsachsen geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Riegelsberger Str./ Eifelstr. (Parallelroute Lebacher Str. mit Anschluss an Schulstandorte)</li> <li>▪ Beethovenstr. (Teil der Innenstadtachse Mainzer Str. – Hbf.)</li> <li>▪ Blumenstraße (Teil der Innenstadtachse Mainzer Str. – Hbf.)</li> <li>▪ Johannisstraße (Teil der Innenstadtachse Mainzer Str. – Hbf.)</li> <li>▪ Rotenbergstr./ Landwehrplatz (Nord-Süd-Achse Nauwieser Viertel mit Anschluss an Schulstandort)</li> <li>▪ Saarbrücker Str. in Dudweiler (Innenstadtachse Nord-Süd Dudweiler)</li> <li>▪ Beethovenstr./Trierer Str. (Innenstadtachse Ost-West Dudweiler, Parallelroute Theodor-Storm-Str.)</li> </ul> <p>Darüber hinaus können weitere Einsatzbereiche geprüft werden (insb. Nebenrouten).</p> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B 1</b> Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes</li> <li>▪ <b>B 3:</b> Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur</li> </ul>								
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung auf Konflikte mit dem Parken in den Straßen, ggf. Umstellung/Reduzierung des Parkens notwendig</li> </ul>								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></td> <td style="width: 33%;"><b>Priorität</b></td> <td style="width: 33%;"><b>Umsetzungsfrist</b></td> </tr> <tr> <td> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch  <input type="checkbox"/> hoch  <input type="checkbox"/> mittel  <input type="checkbox"/> niedrig                 </td> <td> <input type="checkbox"/> hoch  <input checked="" type="checkbox"/> mittel (o.g. Beispiele)  <input checked="" type="checkbox"/> niedrig (weitere Einsatzbereiche)                 </td> <td> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020  <input type="checkbox"/> bis 2025  <input type="checkbox"/> bis 2030  <input type="checkbox"/> Daueraufgabe                 </td> </tr> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel (o.g. Beispiele) <input checked="" type="checkbox"/> niedrig (weitere Einsatzbereiche)	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel (o.g. Beispiele) <input checked="" type="checkbox"/> niedrig (weitere Einsatzbereiche)	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe						
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS						
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Kosten je Fahrradstraße etwa 10.000 – 30.000 € (Schilder, Markierungen, ggf. Umstellung des Parkens)</p> <p><b>Rechtliche Bedeutung und allgemeine Empfehlungen für Fahrradstraßen (abgeleitet nach FGSV 2010 sowie FGSV 2014)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eignung insb. auf Hauptverbindungen des Radverkehrs oder Routen mit einem (potenziell) hohem Radverkehrsaufkommen; zur sicheren und attraktiven Führung des touristischen Radverkehrs auch auf schwach</li> </ul>								





### B 3.6 Prüfung des Einsatzes von Fahrradstraßen



belasteten Straßen außerorts

- Beschilderung mit Zeichen 244.1 StVO, Ausnahmeregelungen für anderen Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen
- Freigabe für den Kfz-Verkehr in beide oder auch nur in eine Richtung möglich
- Fahrradfahrer dürfen nebeneinander fahren
- ggf. zugelassener Kfz-Verkehr muss, wenn nötig, seine Geschwindigkeit weiter verringern
- zul. Höchstgeschwindigkeit: max. 30 km/h, ggf. Unterstützung durch weitere Maßnahmen
- Standardbreite bei Zulassung von Kfz und zum sicheren Nebeneinanderfahren/in Begegnungsfällen mit Kfz: 4,00 m, zzgl. Sicherheitsabständen zu parkenden Kfz
- Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Kreuzungen wünschenswert, ggf. Verdeutlichung mit weiteren (baulichen) Maßnahmen/Markierungslösungen

	<h2 style="margin: 0;">B 3.7 Weitere Öffnung von Einbahnstraßen</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: gray; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: purple; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: gray; color: white; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: gray; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>In Saarbrücken sind bereits viele Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben. Für einige wichtige Routen gilt dies noch nicht. Hier sollte die Freigabe weiter geprüft werden oder es sollten Umfahrungen ausgeschildert bzw. markiert werden.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, sollte an Knotenpunkten dem Kraftfahrzeugverkehr der gegengerichtete Radverkehr verdeutlicht werden (Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn, Fahrradporten; bspw. Eisenbahnstraße).</li> <li>▪ Großherzog-Friedrich-Straße: Umfahrung über Mainzer Str. (siehe B 3.1)</li> <li>▪ Kaiserstraße: Umfahrung über Beethovenstraße (siehe B 3.1)</li> <li>▪ St. Johanner Straße Höhe Hbf.: Ausbildung der Trierer Straße als Alternative (siehe B 3.1)</li> <li>▪ Klausenerstraße: Ausweichroute über Auf der Werth (beschildern/ markieren)</li> <li>▪ Viktoriastraße: beidseitige Schutz-/Radfahrstreifen markieren (siehe B 3.4)</li> <li>▪ Bismarckstraße: Öffnung prüfen, ggf. Nutzung von Einfahrtsbereichen oder Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen</li> <li>▪ Dudweilerstraße/ Betzenstraße: Ausbildung von beidseitigen Radverkehrsanlagen auf der Betzenstraße (oder Verkehrsberuhigung der Betzenstraße, siehe G 1)</li> <li>▪ Ursulinenstraße: Öffnung prüfen, ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen</li> <li>▪ Fritz-Dobisch-/ Sophienstraße: , Öffnung prüfen, ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen</li> <li>▪ Hohenzollernstraße (zwischen Roonstr. und Keplerstr.): Öffnung prüfen, ggf. mit Umstellung des Senkrecht- auf Längsparken, alternativ Führung über Stengelstraße (siehe B 3.2)</li> <li>▪ Sulzbachstraße in Zufahrten zur Kaiserstraße: Öffnung prüfen</li> <li>▪ Lessingstraße: Öffnung prüfen, ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen</li> <li>▪ Kantstraße: Öffnung prüfen, ggf. Entfall einzelner Pkw-Stellplätze als Ausweichstellen</li> </ul> <p>Darüber hinaus sollten weitere Einsatzbereiche geprüft werden (insb. Nebenrouten).</p> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B 1</b> Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes</li> <li>▪ <b>B 3:</b> Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur</li> </ul>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung auf Konflikte mit dem Parken in den Straßen, ggf. Umstellung/ Reduzierung des Parkens notwendig</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel (o.g. Beispiele)</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig (weitere Einsatzbereiche)</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (o.g. Beispiele)	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig (weitere Einsatzbereiche)	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (o.g. Beispiele)	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig (weitere Einsatzbereiche)	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>regionsrelevant:</b>    <input type="checkbox"/> ja    <input checked="" type="checkbox"/> nein             </td> <td style="padding: 5px;"> <b>Akteure:</b> LHS, ggf. LfS             </td> </tr> </table>			<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, ggf. LfS													
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, ggf. LfS																

Abbildung 10: Markierungen einmündender Einbahnstraßen (Eisenbahnstr.)



Abbildung 11: Schmale Bismarckstr. Höhe Obere Lauersfahrt





## B4 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen



Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegefrees Passieren und Queren von Knotenpunkten zu ermöglichen, ist die Radverkehrsführung auch an Kreuzungen umzusetzen. In der Gestaltung muss für Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollte die Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten sollte sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz (siehe Handlungsfeld B1) orientieren.

### Bausteine

Im Radverkehrsnetz sind die bedeutendsten Kreuzungen, die fahrradfreundlich ausgebaut werden sollten, in den Maßnahmenkarten (siehe B3) markiert. Darüber hinaus sollten bei anstehenden Sanierungen und Umbaumaßnahmen die Möglichkeiten einer fahrradfreundlichen Knotenpunktgestaltung für alle weiteren Kreuzungen ausgeschöpft werden.

Bei dem fahrradfreundlichen Ausbau von Knoten sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Separate Signalisierung des Radverkehrs an LSA-geregelten Knotenpunkten:  
An LSA-geregelten Knotenpunkten erhöhen eigene Radfahrer-LSA die Sicherheit der Radfahrer. Sie geben Radfahrern einen Zeitvorsprung beim Einfahren in die Kreuzung und fördern ihre Wahrnehmung durch die Kfz-Führer. Eine Anpassung der Signalumlaufzeiten an den Kreuzungen ist zu prüfen. Leistungsverluste der Kreuzungen können vermieden werden, wenn die im Vergleich zum Kfz-Verkehr langsamen Radfahrer ein Vorlaufgrün schon in den letzten Sekunden der Räumungsphase des Kfz-Verkehrs erhalten. Auch kann die Freigabe früher enden als die des gleichgerichteten Kfz-Stroms.
- Geradeausverkehr:  
Für den geradeaus fahrenden Radverkehr sind an (sowohl durch Verkehrszeichen vorfahrtsgeregelten als auch LSA-geregelten) Knotenpunkten Furten zu markieren, um den Vorrang gegenüber ein- und abbiegenden Fahrzeugen zu verdeutlichen. Dies schließt auch die durchgehende Markierung von Radfurten quer zur Hauptrichtung über Knotenpunkte hinweg ein. An konfliktreichen Stellen (z. B. Radverkehrsfurt linksseitig von Rechtsabbiegestreifen für Kfz-Verkehr) sollten diese Furten zusätzlich rot eingefärbt werden. Wird der Radverkehr vor einem Knotenpunkt im Seitenraum bzw. von der Fahrbahn abgesetzt geführt (z. B. mittels getrenntem Geh-/Radweg), ist der Radweg in der Knotenzufahrt möglichst nah an die Fahrbahn heranzuführen; so ist der Radverkehr besser im Blickfeld des Kfz-Verkehrs.

Abbildung 12: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter Radfahrer-LSA



Abbildung 13: aufgeweitete Radaufstellstreifen



- Vorgezogene Haltelinien/ aufgeweitete Radaufstellstreifen:  
Durch vorgezogene Haltelinien (Lage der Haltelinie je nach Radverkehrsstärke 3,00-5,00 m vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs) bleibt der Radverkehr besser im Blickfeld der Autofahrer. Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird die vorverlegte Haltelinie für den Radverkehr über die gesamte Breite des Fahrstreifens gebildet, um geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr zu sichern. Aufgeweitete Radaufstellstreifen können auch in Kombination mit dem direkten Linksabbiegen zum Einsatz kommen.



## B4 Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen



### ▪ Direktes Linksabbiegen:

Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, bei welcher sich der Radfahrer beim Linksabbiegen auf der Fahrbahn einordnet. Diese Führungsform kann nur zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr in den Knotenpunktzufahrten auf der Fahrbahn (mittels Radfahr- oder Schutzstreifen) geführt wird und die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt. Das direkte Linksabbiegen sollte folgendermaßen geregelt bzw. ausgestaltet sein:

- Separater Linksabbiegestreifen für den Radverkehr (Anordnung zwischen dem Linksabbiegestreifen und dem Geradeausfahrstreifen des Kfz-Verkehrs) mit einer Mindestbreite von 1,50 m
- Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit: Integration eines Schutzstreifens (Mindestbreite von 1,25 m) in den Linksabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs

Abbildung 14: indirektes Linksabbiegen



Abbildung 15: Linksabbiegen an Einmündungen



### ▪ Indirektes Linksabbiegen:

Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, bei welcher der Radfahrer den Knoten zunächst rechts neben dem geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr überquert und erst anschließend nach links abbiegt (d. h. die Straße mit dem kreuzenden Verkehrsstrom quert). Das indirekte Abbiegen hat den Vorteil, dass vor allem unsichere und ungeübte Radfahrer diese Möglichkeit gut nutzen können, da sie nicht im fließenden Verkehr Fahrspuren queren müssen. Allerdings bieten die Aufstellflächen nur in seltenen Fällen Platz für mehr als ein bis zwei Fahrräder, weshalb bei größeren Radverkehrsmengen diese Lösung Probleme mit sich bringen kann. Außerdem kann der Nachteil entstehen, dass Radfahrer zweimal halten müssen.

### ▪ Radfahrschleuse:

Die Radfahrschleuse ist eine Möglichkeit zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs, bei der vor einem LSA-geregelten Kreuzungsbereich ein Vorsignal für den Kfz-Verkehr eingerichtet wird, in dessen Schutz der Radverkehr die Kfz-Fahrstreifen überquert. Die Radfahrschleuse sollte insbesondere dann zum Einsatz kommen, wenn der Radverkehr zum Linksabbiegen zwei oder mehr Fahrstreifen überqueren muss und starke Linksabbiegerströme beim Radverkehr bei gleichzeitig hohen Kfz-Verkehrsstärken bestehen.

Abbildung 16: Radfahrschleuse im Vorfeld eines großen Knotens





Abbildung 17: Radfahrschleuse am Knotenpunkt




### ▪ Kreisverkehre:

Für eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren kommt es auf die Größe des Kreisverkehrs, die Verkehrsbelastung, die Führung des Radverkehrs in den zuführenden Straßen sowie die räumliche Umfeldsituation an. Radfahr- und Schutzstreifen kommen in Kreisverkehren nach einer Einschätzung der



 <b>B4 Fahrradfreundliche &amp; sichere Gestaltung von Kreuzungen</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht. Vielmehr ist im Einzelfall eine Prüfung vorzunehmen, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn oder auf umlaufenden Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen zu führen ist. Um eine Gefährdung von Radfahrern innerhalb des Kreisverkehrs im Mischverkehr zu vermeiden (durch Überholvorgänge), ist der Innenring vom Kreisverkehr baulich anzulegen (nicht nur zu markieren).</p>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Ampelgriff</b> Der so genannte „Marler Ampelgriff“ erhöht den Komfort der Radfahrer bei Wartezeiten an Ampeln oder Einmündungen und erleichtert das Anfahren. Er sollte nach Möglichkeit so angebracht werden, dass Radfahrer beim Anfahren nicht in die Quersbereiche der Fußgänger geleitet werden.</li> </ul>		<p>Abbildung 18: Marler Ampelgriff</p> 		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B 1</b> Erweiterung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes</li> <li>▪ <b>B 3</b> Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur</li> </ul>				
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorlaufgrün für Radfahrer: Überprüfung auf Konflikte mit den Signalumlaufzeiten des Kfz-Verkehrs</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Priorität*</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>			<p><b>Akteure:</b> LHS, ggf. LfS</p>	
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>*) entsprechend der Netzhierarchien im Radverkehrs-Zielnetz (siehe B 1)</p> <p>Die Grundsätze der Radverkehrsführung an Knotenpunkten, wie z. B. die Gewährleistung von ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden, das Freihalten der Verkehrsräume (beispielsweise von Signalanlagen- und Schildermasten) oder die Vermeidung von engen Radien bzw. abrupten Verschwenkungen werden generell vorausgesetzt und deshalb an dieser Stelle nicht explizit erläutert. Hier wird auf die entsprechenden Regelwerke (insbesondere RASt und ERA) verwiesen.</p>				

	<h2 style="margin: 0;">B5 Verkehrssicherheit für Radfahrer</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">FU</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Der systematische Ausbau der Radinfrastruktur (vgl. B2) leistet einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit für Radfahrer und eine Mängelbehebung, Reinigung sowie ein Winterdienst helfen, die Sicherheit auf den Radwegen auch witterungsunabhängig zu gewährleisten (siehe B7). Öffentlichkeitsmaßnahmen und Kampagnen tragen des Weiteren dazu bei, die Rücksicht im Straßenverkehr gegenüber Radfahrern zu fördern (siehe B10). Zum Maßnahmenfeld B5 „Verkehrssicherheit für Radfahrer“ zählen darüber hinaus kleinere bzw. punktuelle Maßnahmen, die i.d.R. mit einem begrenzten Aufwand realisierbar sind, aber einen weiteren maßgeblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie einen Komfortgewinn für den Radverkehr leisten.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Markierungen, Piktogramme und/oder kleinere, bauliche Maßnahmen (z. B. eingelassener Stein mit Fahrrad-Symbol) zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung insbesondere an unübersichtlichen Stellen (z. B. bei Führung des Radverkehrs über den Rathausplatz oder im Bereich St. Johanner Markt) oder zur Kennzeichnung von „Schleichwegen“ (verhindern u. a. auch Konflikte mit Fußgängern) → wichtig: möglichst einheitliche Ausgestaltung, um „leichte“ Erkennbarkeit und entsprechenden Nutzen zu gewährleisten</li> <li>▪ Einbau von Gummielementen in Tramschienen zur Verhinderung der Sturzgefahr bei Rillenschienen ( z. B. schräge Querung der Schienen in der Kaiserstraße)</li> <li>▪ Einbringen von Asphaltstreifen am Fahrbahnrand in Straßen mit Kopfsteinpflaster oder Betonverbundpflaster zur Verringerung von Sturzgefahren</li> <li>▪ Absenkung von Borden, die Radfahrer schräg überfahren müssen (bspw. beim Übergang Fahrbahn – Seitenraum) auf Nullniveau, alternativ Glättung eines Teilbereichs der Kante bspw. durch Asphaltaufrtragung (bspw. Übergang Saarbrücker Straße – Mühlenweg in Dudweiler)</li> <li>▪ Anbringen von ortsfesten Spiegelsystemen (sog. Trixi-Spiegel oder auch „black spot mirror“) zur Sicherung des toten Winkels an Kreuzungen (als Übergangslösung oder in Kombination mit weiteren Maßnahmen, wenn Gefährdungen von Radfahrern durch abbiegende Lkw existieren)</li> <li>▪ Verzicht auf Umlaufsperrern und sonstige Hindernisse für Radfahrer wie Ketten oder Poller, Einsatz nur in besonderen Ausnahmefällen unter Einhaltung der Mindestbemaßungen (siehe FGSV 2010/ERA)</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B2 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur</li> <li>▪ B7 Mängelbehebung, Reinigung und Winterdienst</li> <li>▪ B10 Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/ Marketingstrategien</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS															
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Der Einbau von Gummipplatten bzw. -profilen wird derzeit in mehreren Städten geprüft und getestet (u. a. Zürich, Hamburg). Die bisherigen Lösungen sind in Hinblick auf die Sicherheit für den Radverkehr bereits vielversprechend, die Langzeittauglichkeit jedoch noch nicht zufriedenstellend. Die Umsetzung sollte in Saarbrücken erst erfolgen, wenn die verfügbaren Produkte alle relevanten Aspekte (Sicherheit für den Radverkehr, Wirtschaftlichkeit, Haltbarkeit) erfüllen.</p> <p>In Münster sind die sog. Trixi-Spiegel seit dem Jahr 2007 an unübersichtlichen Kreuzungen und an bekannten Unfallstellen im Einsatz. Insgesamt erweisen sich die Spiegel als sinnvoll, weil die Unfallzahlen deutlich rückläufig sind. Ähnliche Erfolge mit den Spiegeln gibt es auch in Freiburg (ca. 170 insg.) oder Frankfurt.</p>																	



## B6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen



Ein ausreichendes und qualitätsvolles Angebot an Radabstellanlagen ist eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. Die LHS hat hier bereits einige Anstrengungen insb. in der Innenstadt unternommen (vgl. Analysekapitel 6.3.6). Darüber hinaus gibt es noch weitere Bedarfe.

### Bausteine

#### ▪ Erweiterung des Angebots an wichtigen Zielorten:

In den letzten Jahren ist das Angebot an Radabstellanlagen insb. in der Innenstadt stark ausgeweitet worden. Dennoch besteht an wichtigen Zielorten in der Innenstadt (insb. Hbf., im Umfeld des St. Johanner Marktes, im Nauwieser Viertel; siehe beispielhaft Maßnahmenkarte Radverkehr), in Alt-Saarbrücken und St. Annual genauso wie in allen anderen Stadtteilen, insb. in den Stadtteilzentren, ein weiterer Handlungsbedarf. Dieser resultiert einerseits aus der Beobachtung der „wild“ abgestellten Fahrräder und teilweise optimierungsbedürftiger Anlagen; andererseits nimmt – vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils – die Nachfrage zukünftig zu, sodass frühzeitig die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden sollten. Der jeweilige quantitative Bedarf sollte anhand der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) sowie einer Zählung der „normal“ und „wild“ abgestellten Fahrräder ermittelt werden. Neben dem klassischen Anlehnbügel sollte – je nach örtlicher Gegebenheit – auch die Realisierung von überdachten und/ oder abschließbaren Einheiten geprüft werden.

Abbildung 19: überdachte Abstellanlage



Abbildung 20: Fahrradhaus



#### ▪ Erweiterung des Angebots in Quartieren:

Vor allem in verdichteten Quartieren (z. B. Nauwieser Viertel, Burbach) bietet sich die Installation von Fahrradkleingaragen oder sog. Fahrradhäusern an, um sichere Abstellmöglichkeiten und geordnete Bedingungen (Verhinderung von Behinderungen durch wild abgestellte Fahrräder) zu schaffen. Dies erfolgt in Kooperation und oft in Eigenregie von Anwohnern (s. u.).

Abbildung 21: "Radhaus"



#### ▪ Radhäuser/ Fahrradboxen


Vor allem am Hauptbahnhof sowie an den weiteren Bahnhöfen sollten mehr Fahrradboxen zum sicheren Einschließen von Rädern geschaffen werden. Darüber hinaus können an wichtigen Zielpunkten weitere Ausstattungsmerkmale in „Radhäusern“ ergänzt werden (u. a. Überdachung, Beleuchtung, abschließbare Einheiten, Gepäckschließfächer, Luftpumpstation). Durch eine auffällige hochwertige Gestaltung sind sie im Stadtbild gut sichtbar. Zielgruppen sind vor allem Personen, die ihr Fahrrad während eines längeren Zeitraums witterungsgeschützt und sicher abstellen möchten (z. B. Fahrradtouristen, Beschäftigte). Mögliche Standorte für solche Fahrradstationen sind: Willi-Graf-Ufer, Schillerplatz, Römerkastell, Bahnhof Dudweiler sowie weitere wichtige Haltepunkte des ÖPNV. Wichtig ist hierbei eine Bewerbung der Stationen, um diese im Bewusstsein der Fahrradfahrer zu verankern, sowie eine einfache und intuitive Bedienung. Die Abrechnung könnte nach Möglichkeit über eine Mobilkarte (siehe J6) erfolgen.


#### ▪ Unterhaltung der Radabstellanlagen:


Die vorhandenen Radabstellanlagen sind fortlaufend mit dem Stand der Technik abzugleichen und ggf. anzupassen. Ebenso sind sie auf Mängel zu prüfen und bei Problemen anzupassen.

#### ▪ Mobile Radabstellanlagen:

Für Großveranstaltungen bietet es sich an, das Fahrradabstellangebot zeitweise zu erweitern. So ist die Anschaffung von mobilen Radabstellanlagen zu empfehlen.

	<h2 style="margin: 0;">B6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #5cb85c; color: white;">FU</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #4f7942; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px;">SL</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Anpassung der Stellplatzrichtlinie:</b> Eine stärkere Berücksichtigung bei öffentlichen und privaten Neubauten sollte grundsätzlich über Stellplatznachweise für Fahrräder erfolgen, bspw. auch als Kompensationsmöglichkeit für Kfz-Stellplätze (siehe H7).</li> <li>▪ <b>Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs</b> E-Bikes und Pedelecs werden erfahrungsgemäß eher zu Hause geladen. Dennoch sollten an wichtigen Zielen der Radfahrer Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Hierzu ist die Kooperation vor allem mit Einzelhändlern, Gastronomen, Hoteliers und Arbeitgebern zu suchen. Diese können ihren Kunden/Mitarbeitern durch eine Lademöglichkeit einen Service bieten, der auch öffentlichkeitswirksam vermarktet werden kann (bspw. Kommunikation über ein Siegel). Die Installation und der Betrieb erfolgt über die Privaten, während die LHS die Rolle des Initiators und Koordinators übernimmt.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>H7</b> Optimierung der Stellplatzrichtlinie</li> <li>▪ <b>J6:</b> Vermarktung des Umweltverbundes als ein einheitliches Mobilitätsangebot</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>regionsrelevant:</b>    <input type="checkbox"/> ja    <input checked="" type="checkbox"/> nein             </td> <td style="padding: 5px;"> <b>Akteure:</b> LHS, Private, ggf. Verbände             </td> </tr> </table>			<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, Private, ggf. Verbände													
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, Private, ggf. Verbände																
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Fahrradhäuser am Beispiel Dortmund:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Fahrradhaus (12 Fahrradabstellplätze) kostet ca. 7.000 Euro. Die Bezirksvertretungen zahlen einmalig 5.500 Euro Zuschuss für jedes Haus. Nach dem einmaligen finanziellen Zuschuss entstehen keine Folgekosten für die Stadt oder die Bezirksvertretungen.</li> <li>▪ Träger der Fahrradhäuser ist der VCD. Dieser hilft, Anwohner- bzw. Nutzergruppen (mind. 10) zu bilden und kümmert sich um die Aufstellung sowie Gestaltung der Fahrradhäuser.</li> <li>▪ Initiator sind Anwohnergemeinschaften, die auch einen konkreten Standort vorschlagen. Die Platzierung wird von der Stadt bestimmt und im Gestattungsvertrag mit dem VCD genehmigt. Es erfolgen Einzelfallentscheidungen, ob ca. 2-3 Kfz-Stellplätzen/ Haus entfallen können oder ersetzt werden.</li> <li>▪ Die Anwohnergruppen schließen einen Gesellschaftervertrag und übernehmen vom VCD die Verantwortung für das Fahrradhaus.</li> <li>▪ Für den Fahrradabstellplatz zahlt der Fahrradhalter einmalig 180 € und jährlich einen Bagatellbetrag (20 €) für Versicherungen und Unterhalt.</li> </ul>																	

 <b>B 6.1 Fahrradparkhaus Hbf./ Alte Post</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Fahrradparkhäuser eignen sich an zentralen Zielen des Radverkehrs bzw. großen Bahnhöfen. Sie sind überdacht und aufgrund geschlossener Räume können die Fahrräder diebstahlsicher abgestellt werden. Deswegen sind sie in der Regel kostenpflichtig. Darüber hinaus werden weitere Serviceleistungen angeboten, bspw. eine Fahrradreparatur, ein Ersatzteilservice, das stationsgebundene Ausleihen von Fahrrädern oder Fahrradwaschanlagen.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Einrichtung von Fahrradstationen und ggf. Fahrradparkhäusern</u> Am Hauptbahnhof bietet sich im ehemaligen Abfertigungsgebäude der deutschen Post ein Fahrradparkhaus an. Neben den Vorzügen der Überdachung und Bewachung sollten hier weiterer Serviceleistungen angeboten werden. Eine Fahrradstation trägt hier maßgeblich dazu bei, Bike &amp; Ride in Saarbrücken zu fördern. Zur Kostensenkung können gemeinnützige Organisationen als Träger gewonnen werden (bspw. als Tätigkeitsbereich für Menschen mit gesundheitlichen/geistigen Einschränkungen).</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ J2.2 Bike+Ride in der Stadt Saarbrücken</li> </ul>		
<p><b>Zielbezüge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung des Umweltverbundes</li> <li>▪ Sicherung der Erreichbarkeit</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> FU <input checked="" type="checkbox"/> SE	<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine</li> </ul>
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p><b>Akteure:</b> LHS, DB AG</p>	

	<b>B7 Mängelbehebung, Baustellenverkehrsführung, Reinigung und Winterdienst</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">FU</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Eine Behebung von Mängeln auf Radwegen (Schlaglöcher, Behinderungen durch Baumwurzeln, abgenutzte Markierungen, ...), das Freihalten von Müll, Glasscherben und Laub sowie die Beseitigung von Schnee und Eis sind eine wichtige Daueraufgabe, da sie die sichere Benutzbarkeit der Radverkehrsanlagen gewährleistet. Damit bleibt das Rad auch im Winter witterungsunabhängig benutzbar und gefährlichen Alleinunfällen wird entgegengewirkt. In Saarbrücken gibt es diesbezüglich einen Verbesserungsbedarf (siehe Analysekapitel 6.3.8): Radwege im Seitenraum sowie solitär geführte Radwege sind nicht konsequent in den Winterdienst einbezogen und der Räumdienst deckt sich nicht mit den Hierarchiestufen des Radverkehrsnetzes.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monitoring und Instandhaltungsmanagement der Stadtverwaltung zur Radwegeinfrastruktur: systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln, Zurückschneiden von in den Radweg hineinragenden Vegetationen bzw. Beseitigung von Wurzeln etc. (in Kooperation mit dem LfS sowie in Aufgabenteilung mit dem Ordnungsamt und dem Amt für Straßenbau und Infrastruktur)</li> <li>▪ Einrichtung eines dauerhaften Reinigungs- und Winterdienstes für Radkomfortrouten sowie alle Radhauptverbindungen, nach Möglichkeit auch für wichtige Radverbindungen sowie -anbindungen (insb. auf Schulwegen), je nach Baulast in Absprache mit dem LfS</li> <li>▪ Baustellen, welche die Radverkehrsführung beeinträchtigen, sollten für Radfahrer früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. In diesem Fall sind frühzeitige Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen anzubringen oder temporäre Markierungen/Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle anzubringen. Über die Saarbrücken-App kann zudem über Baustellen und Beeinträchtigungen des Radverkehrs informiert werden (siehe B8)</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B8 Serviceangebote für den Radverkehr</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, LfS															



## B8 Serviceangebote für den Radverkehr



Service- und Dienstleistungen sind einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse des Radfahrens abbauen können und das Radfahren komfortabler und angenehmer gestalten. Die Kosten sind gering, wenn Kooperationen mit Verbänden sowie Geschäftsleuten hergestellt werden.

### Bausteine

#### Internetpräsenz und Informationen:

Ein Fahrradstadtplan sollte die jeweils schnellsten und komfortabelsten Routen im Radverkehrsnetz aufzeigen. Neben Informationen über die Art der Radverkehrsinfrastruktur, Hindernisse, Gefahrenstellen, Parallelrouten, Steigungen/Gefällstrecken sollte auch über Radabstellanlagen informiert werden. Weitere wichtige Inhalte sind bedeutende Ziele des Radverkehrs (Versorgung, Dienstleistung, Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie, Fahrradwerkstätten, Schulen, ...). Der Fahrradstadtplan sollte stets aktuell und kostenlos als Download oder als Faltplan zur Verfügung stehen, ggf. auch in die Saarbrücken-App integriert werden.

Die Internetplattform sollte darüber hinaus Hinweise zu unten genannten Serviceangeboten sowie zu weiteren relevanten Themen wie Freizeitrouten des Radverkehrs (siehe F6), Baustellenumfahrungen (siehe B7), fahrradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten, Fahrradleihmöglichkeiten sowie Fahrradhändlern/-werkstätten geben.

#### Weitere Serviceangebote:

- Fortführung bzw. weitere Kooperation mit dem ADFC: Fahrrad-Selbsthilfe-Reparaturwerkstätten, kostenlose Fahrradchecks, Fahrradkompetenzkurse für Erwachsene und speziell für Migranten, Pedelec-Fahrtraining, Fahrradtraining für Kinder
- verstärkte Kooperation mit der Polizei zu Fahrradtraining-Angeboten auf dem Verkehrsübungsplatz
- Angebot von Schlauchomaten und Lufttankstellen (Initiierung durch LHS, Installation und Betrieb durch Fahrradhändler)

### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- B3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur
- F6 Ausbau des Radtourismus

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein      **Akteure:** LHS, Private



## B9 Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Organisation



Einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr kommt insb. in Saarbrücken eine große Bedeutung zu, um den Radverkehr stärker in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer zu verankern. Hierbei sind die Vorteile des Radfahrens zu vermitteln und die Möglichkeiten, auch Strecken mit Steigungen zu überwinden, aufzuzeigen. Radfahren bedeutet eine Gesundheitsförderung, Stärkung der lokalen Nahversorgung, Entlastung vom Kfz-Verkehr und damit verbunden die Reduktion von Luftschadstoffen, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärm. Diese positiven Effekte sind Bestandteil einer Öffentlichkeits- und Marketingarbeit ebenso wie der Aspekt, dass Radfahren Spaß macht.

Für eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit sollte ein Grundgerüst einer guten Radinfrastruktur vorhanden sein. Als Anstoß kann sie auch mit aktuellen Radverkehrsprojekten (bspw. Herstellung einer wichtigen Route für den Radverkehr, Eröffnung einer Fahrradstraße) verknüpft werden. Zur Koordination nicht nur der Öffentlichkeitsarbeit, sondern der gesamten Radverkehrsplanung, ist der Radverkehr im Verwaltungshandeln weiter zu implementieren und strategisch zu entwickeln.

### Bausteine

#### ▪ Aktionen und Marketing

Aktionen und Marketing für den Radverkehr sollten öffentlichkeitswirksam platziert werden und Interesse wecken, ggf. auch durch Mitmach-Angebote. Hierzu können zum Beispiel folgende Aktionen gehören:

- Auszeichnung fahrradfreundlicher Geschäfte/ Gastronomen/ Hoteliers/ Arbeitgeber
- Radfahren bei schlechtem Wetter aufgreifen, bspw. durch Verteilung von Sattelschützern, Regen-capes in Kooperation mit Sponsoren
- Durchführung von Fahrradmessen, bspw. in Kooperation mit Verbänden
- temporäre Sperrung von Straßen am Wochenende und Öffnung als Radverkehrsachse
- Imagekampagnen und Überzeugungsarbeit bei Arbeitgebern und Bildungsstandorten (Mobilitätsmanagement, siehe K 1, K 3 und K 4)
- Verkehrssicherheitskampagnen für den Radverkehr durch Sensibilisierung der Autofahrer für den auf der Fahrbahn geführten Radverkehr sowie Gefährdungen durch Falschparken (im Zusammenspiel mit I 6 und H 6)
- Teilnahme der Stadt an Programmen und Aktionen wie die bereits für 2016 vorgesehene Aktion „Stadtradeln“<sup>5</sup> und Bewerbung der Aktion

#### ▪ Förderung von Pedelecs

In Saarbrücken, insb. in den topografisch bewegten Stadtgebieten, bieten Pedelecs ein großes Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Aktionstage, an denen Pedelecs gemietet und auf einem Parcours getestet werden können, können Interesse wecken und von den Vorteilen der Pedelecs überzeugen. Auch können dauerhaft durch die Stadt Saarbrücken in Zusammenarbeit mit Fahrradhändlern Testfahrten angeboten werden (auch unter Einbezug von Lasten-Pedelecs).

In Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben oder Energieversorgern können darüber hinaus auch finanzielle Anreize die Pedelec-Nutzung fördern. Möglichkeiten bestehen im kostenlosen, zeitgebundenen Verleih eines Pedelecs bei Kauf einer ÖPNV-Jahres-/Halbjahreskarte<sup>6</sup> oder durch Preisnachlässe beim Kauf eines Pedelecs bei Bezug eines bestimmten Stromtarifes oder eines ÖPNV-Zeittickets.

#### ▪ Mobilitätserziehung/Verkehrspädagogik

Schon in den Kitas sollte der richtige Umgang im Verkehr sowohl als Fußgänger und als Radfahrer erlernt werden. Neben der Verbesserung des Verständnisses für die Gefahren im Verkehr und damit einhergehend einer Erhöhung der Verkehrssicherheit der Kinder werden sie frühzeitig daran gewöhnt, sich eigenständig im Verkehr zu bewegen. Darüber hinaus kann durch einen Einbezug der Eltern Überzeugungsarbeit geleistet werden mit dem Ziel, dass die Kinder viele ihrer Wege möglichst selbstständig und nicht im „Eltern-Taxi“ zurücklegen.

Die vielen Steigungsstrecken v.a. in den Stadtteilen Saarbrückens sollten zum Anlass genommen werden, das Fahren auf Strecken mit Höhenunterschieden zu optimieren: zum Beispiel Fahrtechniken und Schal-

<sup>5</sup> vgl. Website Stadtradeln

<sup>6</sup> vgl. Website Mettingen



 <b>B9 Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Organisation</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>ten beim Bergauffahren, Sicherheitshinweise für das bergab Fahren sowie die Bedeutung guter Bremsen und Beleuchtungen bei höheren Geschwindigkeiten. Solche Angebote können in Schulen oder auch in Verbindung mit der Polizei geschaffen werden – auch für Erwachsene.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Vorbildfunktion/Schlüsselpersonen</u> Der Kommune selbst kommt genauso wie bspw. Lehrern und Lehrerinnen an Schulen eine Vorbildfunktion bei der Radverkehrsförderung zu. Schlüsselpersonen, bspw. aus der Politik, sollten für das Radfahren werben und von Erfahrungen mit dem Rad berichten – z. B. innerhalb von Themenwochen in der Presse.</li> <li>▪ <u>Verwaltungsinterne Organisation der Radverkehrsplanung</u> Wichtig ist, dass eine Radverkehrsförderung personelle Ressourcen voraussetzt. Für die Radverkehrsplanung, die Koordination sowie Öffentlichkeitskampagnen ist weiterhin mindestens eine Stelle in der Verwaltung vorzusehen. Hierbei ist auf die Koordination mit anderen Themen der Stadt- und Verkehrsplanung Wert zu legen, damit in den Planungen auch frühzeitig die Belange des Radverkehrs einbezogen werden. Nach Möglichkeit sollten turnusmäßig auch verstärkt Verbindungen zum ADFC sowie zur Polizei (Durchführung der regelmäßigen AG Rad, ggf. Initiierung eines Netzwerkes Verkehrssicherheit, siehe I1) gesucht werden und in Netzwerken Synergieeffekte genutzt werden.</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>K 1,3,4</b> Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur</li> <li>▪ <b>H 6</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen (ruhender Verkehr)</li> <li>▪ <b>I 6</b> Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit (Verkehrssicherheit)</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Verbände</p>



## B 10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken



Fahrradverleihsysteme (FVS) haben sich in den letzten Jahren in vielen Groß- und Mittelstädten in Deutschlands etabliert. Ein Potenzial für Saarbrücken besteht vor allen Dingen auf den eher kurzen Wegen bis zu 4 km, im Tourismusverkehr sowie zur Anbindung der Universität.<sup>7</sup>

FVS stellen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes und zur Senkung des MIV-Anteils dar – im weiteren Sinne damit zur Lärm- und Luftschadstoffminderung. Hierbei bestehen auch Synergieeffekte zum ÖPNV, wenn ein FVS als Zubringer zu Haltestellen/Bahnhöfen genutzt wird. Darüber hinaus ist die Nutzung von FVS flexibel, altersunabhängig und günstig – damit tragen sie zu einer gleichberechtigten Verkehrsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen bei. Die Stadt kann insgesamt durch ein positives, innovatives Image profitieren.

Voraussetzung ist ein Grundnetz aus sicheren und attraktiv befahrbaren Radwegen zwischen den wichtigen Zielen des Radverkehrs (siehe B3). Um das Fahrradverleihsystem möglichst breit und einfach nutzbar zu machen und Nutzungshemmnisse abzubauen, ist die Integration in eine übergreifende Mobilitätskarte („Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot“, siehe J6) sinnvoll.

### Bausteine

#### Aktualisierung der Machbarkeitsstudie für ein FVS

- Analyse von Zielgruppen für ein FVS in Saarbrücken: Hier ist zunächst zu empfehlen, den Schwerpunkt auf die Studierenden und die junge Bevölkerung zu legen
- Ermittlung von wichtigen Quellen und Zielen eines FVL: Schwerpunkte sollten der Hauptbahnhof und die weiteren Bahnhöfe, das Umfeld der Fußgängerzone, die Hochschulen, die Wohnorte der Studierenden (insb. Studierendenwohnheime), das Nauwieser Viertel, das nördliche Alt-Saarbrücken und St. Annual mit den Sehenswürdigkeiten sowie bei Einbindung von Unternehmen (bspw. ZF) große Gewerbestandorte sein
- Ermittlung von Nutzungspotenzialen (Abschätzung möglicher Ausleihzahlen/ Jahr)
- Einbindung von Akteuren: für Saarbrücken vor allem die Verkehrsbetriebe, die Hochschulen, große Unternehmen, Fahrradhändler, ADFC, Tourismusbranche
- Festlegung eines FVS-Typs sowie von Standorten für Stationen an wichtigen Quell-/Zielorten (s. o.): Aufgrund des geringeren Aufwandes ist für Saarbrücken ein stationäres System zu empfehlen
- Ermittlung von Möglichkeiten, die Investitions- und Betriebskosten zu senken: Einbindung von Unternehmen, Hochschulen, ggf. auch Hotel- und Gastronomie als Partner zur Finanzierung – im Gegenzug erhalten diese bspw. Namensrechte für einzelne Stationen oder Werbeflächen

#### FVS mit Betrieb durch die Stadt Saarbrücken

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie können Investitionskosten sowie laufende Kosten für ein FVS in Saarbrücken abgeschätzt werden. Eine grobe, überschlägige Ermittlung im Rahmen des VEP anhand von Erfahrungswerten ergibt einen einmaligen Investitionsbedarf für den Bau von 25 Stationen und den Kauf von 228 Rädern von ca. 550.000€ und in den ersten Betriebsjahren einen jährlichen Zuschussbedarf von ca. 160.000€. In die Investitionen sind mögliche weitere Kosten, bspw. für die Schaffung und Ausstattung von entsprechenden Wartungswerkstätten oder die Anschaffung eines Kfz für den Transport der Leihräder (ca. 50.000 Euro) nicht einbezogen. Mit zunehmender Nutzung des FVS sind Senkungen der Betriebskosten zu erwarten - bspw. wird für das Leihsystem MVGmeinRad in Mainz von einem hohen Kostendeckungsgrad in den nächsten Jahren ausgegangen (s. u.). Sowohl die Investitions- als auch die Betriebskosten können durch Werbeverträge/Kooperationen mit Dritten (Stationspatenschaften, Bezahlung von Mietpauschalen für die Mitarbeiter) weiter gesenkt werden.

#### FVS mit Vergabe an einen Betreiber

Neben dem eigenständigen Aufbau und dem Betrieb eines FVS besteht die Möglichkeit, einen externen Betreiber für das System bzw. einzelne Teilbausteine zu beauftragen:

<sup>7</sup> Ein Best-Practice-Beispiel ist die Ruhr-Universität Bochum, die unter anderem über ein FVS (metropolrad Ruhr) an die Bochumer Innenstadt/an den Hauptbahnhof angeknüpft ist. Da die Nutzung des FVS durch Studierende deutlich über den Erwartungen lag, wurde und wird die Stationszahl immer weiter ausgebaut  
[http://www.ruhr-uni-bochum.de/move/fahrrad/;](http://www.ruhr-uni-bochum.de/move/fahrrad/)  
[http://vgdh.geographie.de/verkehr/images/Dokumente/AkVerkehr2015/13\\_Kanne.pdf](http://vgdh.geographie.de/verkehr/images/Dokumente/AkVerkehr2015/13_Kanne.pdf)

	Infrastruktur	Betrieb
Option A1	Betreiber	
Option A2	Betreiber A	Betreiber B
Option B	Betreiber	Kommune
Option C	Kommune	Betreiber

Quelle: Planersocietät nach Büttner/Mlasowsky et al. 2011, S. 49

Die Ausschreibung eines Fahrradverleihsystems kann dann entweder als festes Leistungspaket (Betreiber hat definierte Leistungen zu erbringen und bietet dies zu einem Kostenbeitrag an) oder mit einem festen Kostenwert erfolgen (Betreiber bieten zu einem in der Ausschreibung definierten Kostenwert ein Leistungspaket an).

**Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **B3** Schließung von Netzlücken/Optimierung Radinfrastruktur (Grundnetz als Voraussetzung für ein FVS)
- **J6** Vermarktung des Umweltverbundes als einheitliches Mobilitätsangebot

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**  ja  nein **Akteure:** LHS, Saarbahn, Hochschulen, evtl. private Betreiber

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Typen von Fahrradverleihsystemen:

- stationäre Systeme: Leihräder können nur an den festgelegten Stationen abgegeben werden
- flexible Systeme: Leihräder können an beliebigen Punkten abgegeben werden, die nur grob definiert sind (bspw. größere Kreuzungen; z. B. in Berlin „Call a Bike“)
- teilflexible Systeme: Leihräder können in definierten Bereichen, bspw. 5 m um eine Verleihstation abgegeben werden (vorteilhaft bspw., wenn Stationen ausgelastet sind)

Fahrradverleihsysteme in Städten mit Höhenunterschieden:

- Einsatz von stufenlosen Schaltungen (entspricht ca. zehn Gängen) in Kassel
- Integration von Pedelecs in Stuttgart

zus. Finanzierungsmöglichkeiten

- Werbung auf den Rädern oder Vergabe von Namensrechten an dem Fahrradverleihsystem (z. B. sz-bike Dresden, NorisBike Nürnberg)
- Teilfinanzierung über Semesterbeiträge: bspw. Mainz, Bochum, Kassel ca. 1-3 €/Student/Semester
- Teilfinanzierung in Kooperation mit Unternehmen, die ihren Angestellten durch Zahlung eines festen Betrages/Jahr die Nutzung ermöglichen
- Übernahme von Patenschaften für Verleihstationen durch Unternehmen: Kostenpunkt je Station ca. 20.000 €, Umbenennung und Vermarktung der Station unter dem Unternehmensnamen bedeutet Werbung und Imagegewinn für Unternehmen (bspw. Fahrradverleihsystem Hamburg)
- Kulturabgabe für Übernachtungsgäste

Best Practice-Beispiel: Fahrradverleihsystem Mainz (MVGmeinRad)

- Investitionssumme: 4 Mio. € (davon 1,9 Mio. durch Fördergelder)
- derzeitiger Kostendeckungsgrad ca. 80% mit steigender Tendenz (höherer Kostendeckungsgrad als üblicherweise Buslinien aufweisen)
- Zuschussbedarf derzeit ca. 1 Mio. €/Jahr insb. für Wartung und Verteilung der Räder (6 Vollzeitstellen für Wartung, ca. 10-12 Aushilfen in „Verteilerteams“)
- derzeit ca. 500.000 Ausleihen im Jahr (22.000 Kunden) bei 900 Mieträdern und 107 Stationen (stationä-

**B 10 Prüfung eines Fahrradverleihsystems für Saarbrücken**

res System)

- Kostenneutralität ab ca. 650.000 Leihen/Jahr (2016/2017 erwartet)
- Kundenstamm: ca. 1/3 Studenten
- Mietkosten: 1,40 €/Mietvorgang, ermäßigt mit ÖPNV-Jahreskarte (0,80€/Mietvorgang) sowie mit einer Jahreskarte für das Leihfahrradsystem (Kosten von 79 €, Ermäßigung auf 0,49€/Mietvorgang, bis zu 30 Minuten kostenlose Nutzung/Mietvorgang)
- Ermäßigung auch für Studierende, die über ein Semesterticket verfügen
- hoher Kunden-Zufriedenheitsgrad

## Handlungsfeld C: Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen unabhängig von Alter, Einkommen und Führerscheinbesitz Mobilität. Mit 17% am Modal Split-Wert der Saarbrücker Bevölkerung liegt die Stadt nur im Mittelfeld vergleichbarer Großstädte wie Mainz oder der Region Ulm/Neu-Ulm, aber immerhin über dem deutschlandweiten Durchschnittswert von 15%. Der Handlungsbedarf der Stadt Saarbrücken reicht bis in die Region (inkl. der französischen Grenzregion).

Infolge des demographischen Wandels werden zukünftig weniger Schüler Bahn- und Busangebote nutzen. Hinzu kommt in der älteren Generation eine steigende Führerscheinbesitzquote (v.a. bei Frauen). Damit steigt insgesamt der Anteil der wahlfreien Nutzer, also Fahrgästen welche sich bewusst für oder gegen Bahn und Bus entscheiden können. Die Bahn- und Busangebote inkl. Tarifen, Marketing und Information müssen daher verstärkt auf diese wahlfreien Nutzer eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image des ÖPNV verbessert wird. Als wichtiges Zentrum der Region SaarLorLux gehört hierzu auch eine Berücksichtigung regionaler Verkehrsströme die in das Stadtgebiet führen.

In vielen deutschen Universitätsstädten mit einem größeren Anteil junger Menschen sinkt der Stellenwert und die Bedeutung eines eigenen Pkw. Viele junge Menschen verhalten sich multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit CarSharing-Auto unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen für Bahn und Bus gleichzeitig auch wichtige ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds, indem alle umweltfreundlichen Mobilitätsangebote als Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr verstanden werden.

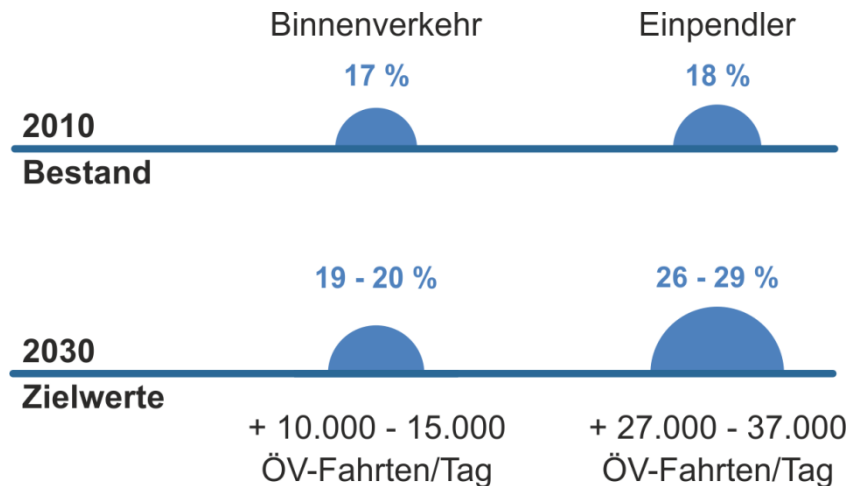
Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt in Abstimmung mit weiteren Fachplänen. Der Verkehrsentwicklungsplan baut einerseits auf den vorhandenen Nahverkehrsplan auf, stellt aber auch eine langfristige ÖPNV-Strategie auf, die wiederum eine Grundlage für die Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans dient. Das Maßnahmenkonzept formuliert eine Gesamtstrategie für den ÖPNV der Zukunft und leitet daraus konkrete Maßnahmen ab, welche in Detailkonzepten oder dem weiteren Nahverkehrsplan weiter konkretisiert werden müssen und dann schrittweise umgesetzt werden können.

### 1.1.1 Grundsätze und Zielsetzung

Eine wichtige Herausforderung wird die Bezahlbarkeit attraktiver Angebote im öffentlichen Personennahverkehr sein. Das Handlungsfeld für den öffentlichen Personennahverkehr hat das Ziel, die Effizienz im Bahn- und Busangebot zu verbessern und langfristig ein attraktives Angebot zu ermöglichen (Qualitätssicherung). Dazu berücksichtigt dieses Handlungsfeld auch Themen, welche nicht auf die Stadt Saarbrücken beschränkt sind.

Mit dem Handlungsfeld C des VEP soll langfristig der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen steigern. Hierzu wurden im Zielkonzept Zielwerte für den Verkehr der Saarbrücker Bevölkerung (Binnenverkehr) und den Einpendlerverkehr aus der Region festgelegt, welche bis zum Jahr 2030 erreicht werden sollen.

Abbildung 1: Zielwerte Bahn/Bus für Binnen- und Einpendlerverkehr im Jahr 2030 (Modal Split-Anteile)



Das Maßnahmenspektrum im öffentlichen Personennahverkehr umfasst neben den Bahn- und Buslinien weitere Themen wie Barrierefreiheit, Tarif oder Information. Dies sind z. T. Querschnittsthemen, welche auch in weiteren Handlungsfeldern außerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs relevant sind (z. B. im Handlungsfeld F: Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr oder im Handlungsfeld J: Inter- und Multimodalität).

### 1.1.2 Maßnahmenfelder

Die Handlungsfelder gehen auch über die Stadtgrenzen der Landeshauptstadt hinaus. Hierzu gehört auch die Anbindung des französischen Umlandes. Bzgl. des Bedienungsangebots liegt der Schwerpunkt hier in Richtung Forbach, da Saargemünd bereits mit der Saarbahn eine attraktive ÖPNV-Anbindung hat. Für die Anbindung in Richtung Forbach werden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt.

Tabelle 1: Angebotsmaßnahmen in Richtung Forbach

Maßnahme	Steckbrief
Einbindung in das S-Bahnnetz für Stadt und Region	C1.1 + C1.2
Verlängerung der Saarbahn über DB-Gleise	C1.2 + C1.4
Verlängerung der Saarbahn über Metzger Straße	C1.4
Einbindung in die Busnetzoptimierung	C1.9

Die einzelnen Maßnahmen stehen teilweise in Konkurrenz zueinander. In jedem Fall sollte eine Angebotsverbesserung im Abgleich mit den finanziellen Möglichkeiten der drei Kommunen Saarbrücken, Stiring-Wendel und Forbach erfolgen.

Tabelle 2: Zusammenhang der regionalen Maßnahmen in Richtung Forbach

	C1.1 S-Bahnnetz	C1.2 Haltepunkte	C1.4 Saarbahn über DB-Gleise	C1.4 Saarbahn über Metzger Str.	C1.8 Lokales Busnetz
C1.1 S-Bahnnetz	-	■	■	■	■
C1.2 Haltepunkte	■	-	■	-	-
C1.4 DB-Gleise	■	■	-	■	■
C1.4 Metzger Str.	■	-	■	-	■
C1.8 Lokales Busnetz	■	-	■	■	-

■ Maßnahmen können sich gegenseitig ergänzen; ■ Maßnahmen stehen in Konkurrenz zu einander; - keine Relevanz

Das Handlungsfeld ÖPNV umfasst insgesamt zehn Maßnahmenfelder (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (C) – Maßnahmenfelder (Zusammenfassung)

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
<b>C1 Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots</b> (umfasst 9 detailliertere Einzelsteckbriefe)	hoch bis niedrig	x	x	x	LHS, Städte Forbach und Stiring-Wendel, weitere Kommunen, Saarland, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen, Taxiunternehmen Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service), SNCF
<b>C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus</b>	hoch	x		x	LHS, Saarbahn, Deutsche Bahn (Netz)
<b>C3 Anbindung der Universität</b>	hoch	x			LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen
<b>C4 Busbeschleunigung</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, LfS
<b>C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus</b> (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	hoch	x			LHS, Saarbahn, LfS, Eisenbahnunternehmen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
<b>C6 Haltestellengestaltung</b>	niedrig	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn
<b>C7 Verbesserung des Tarifsystems</b> (umfasst 2 detaillierte Einzelsteckbriefe)	hoch	x			LHS, Saarbahn, saarVV Départements Moselle, Bas-Rhin
<b>C8 Kommunikation und Marketing</b>	hoch	x			LHS, Saarbahn, saarVV
<b>C9 Instandhaltungs- und Störungsmanagement</b> (umfasst 2 detailliertere Einzelsteckbriefe)	hoch	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, saarVV Saarland, Verkehrsunternehmen, Départements Moselle, Bas-Rhin, Luxembourg
<b>C10 Ausweitung der Elektromobilität im ÖPNV</b>	mittel		x		LHS, Saarbahn



## C1 Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots



In Großstädten setzt sich ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr aus mehreren Angebotsebenen zusammen, da nicht jedes Verkehrsmittel für jede Aufgabe geeignet ist. Hierzu gehört neben Buslinien auf der lokalen Ebene auch der Schienenverkehr zur Anbindung der Region. Dieser muss eine attraktive regionale Erreichbarkeit gewährleisten, während Buslinien neben Verbindungsfunktionen (z. B. zwischen Stadtteilen) auch für eine dichte Erschließung sorgen können.

Ein dichtes Netz aus verschiedenen Bahn- und Buslinien (Regionalzüge, S-Bahnen, Regionalbusse, Stadtbusse, Quartiersbusse) bildet das Rückgrat eines starken Umweltverbunds (siehe Maßnahmensteckbriefe J). Hierzu gehört neben dem Angebot auch eine attraktive Verknüpfung zwischen Bahn- und Busangeboten, da nicht auf allen Relationen umsteigefreie Verbindungen möglich sind.

### **Bausteine**

#### Erhebungen und Evaluationen

Bahn- und Busangebote unterliegen einer regelmäßigen Evaluation der Fahrgastnachfrage, um frühzeitig bedarfsgerechte Angebotsänderungen durchführen zu können. Schwerpunkt müssen dabei die Nicht- und Gelegenheitsnutzer sein. Hier sollten ca. alle fünf Jahre eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden, welches gezielt um Fragen zur Bahn- und Busnutzung ergänzt werden. Zusätzlich sind Anregungen durch das Fahrpersonal zusammen und in einer jährlichen statistischen Auswertung auszuwerten. Diese umfasst zusätzlich eine Evaluation, wie mit den Anregungen aus der vorherigen Auswertung umgegangen wurde.

#### S-Bahnnetz für Stadt und Region

Für die bessere Anbindung der Region an die Stadt Saarbrücken ist ein S-Bahnnetz als neues Produkt im Schienenverkehr sinnvoll. Hierzu sind die bestehenden Leistungen der Regionalbahnen zu integrieren (siehe Maßnahme C1.1).

#### Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte

Die Aufwertung des S-Bahnnetzes soll neben der regionalen Erreichbarkeit auch die Erschließung innerhalb der Stadt Saarbrücken verbessern. Hierdurch ergeben sich auch mehr Bahn/Bus-Verknüpfungen in den Stadtteilen (siehe Maßnahmen C1.2).

#### Ausbau des Saarbahnnetzes

Die Erweiterung des Saarbahnnetzes könnte durch zwei Strecken mit der Anbindung der Stadt Forbach sowie der Universität und weiter in den Stadtteil Dudweiler erfolgen. Im Saarbrücker Stadtzentrum besteht die Möglichkeit beide Streckenabschnitte zu einer Linie zu verbinden. Als weitere Ausbauvariante wurde die ursprüngliche Planung in den Stadtteil Schafbrücke und weiter in Richtung Homburg (Saar) bewertet (siehe Maßnahmen C1.3 bis C1.5).

#### Seilbahn zur Universität

Die Einrichtung einer Seilbahn wurde für eine Strecke zwischen dem Stadtzentrum und der Universität zur Entlastung des Buskorridors untersucht. Weitere Strecken haben sich bereits bei einer Vorentscheidung als nicht sinnvoll erwiesen (siehe Maßnahme C1.6).

#### Angebotsebenen im lokalen Busnetz

Nicht alle Stadtteile verfügen über eine attraktive und schnelle Erschließung durch den Schienenverkehr. Entsprechend ist eine Umstrukturierung des Busnetzes mit mehreren Angebotsebenen erforderlich. Hierzu werden Produkte eingeführt, welche z. B. vergleichbare Fahrzeiten ins Saarbrücker Stadtzentrum wie mit der Saarbahn ermöglichen (siehe Maßnahme C1.7).

#### Organisation von Bedarfsverkehren

Zum Aufbau von Angebotsebenen gehören in der untersten Ebene auch Bedarfsverkehre. Sie sichern in Zeiten einer geringen Nachfrage und/oder in Räumen mit dünnen und dispersen Siedlungsstrukturen ein Grundangebot (siehe Maßnahme C1.8).

### **Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn- und Buslinien
- **C3** Anbindung der Universität



<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarland



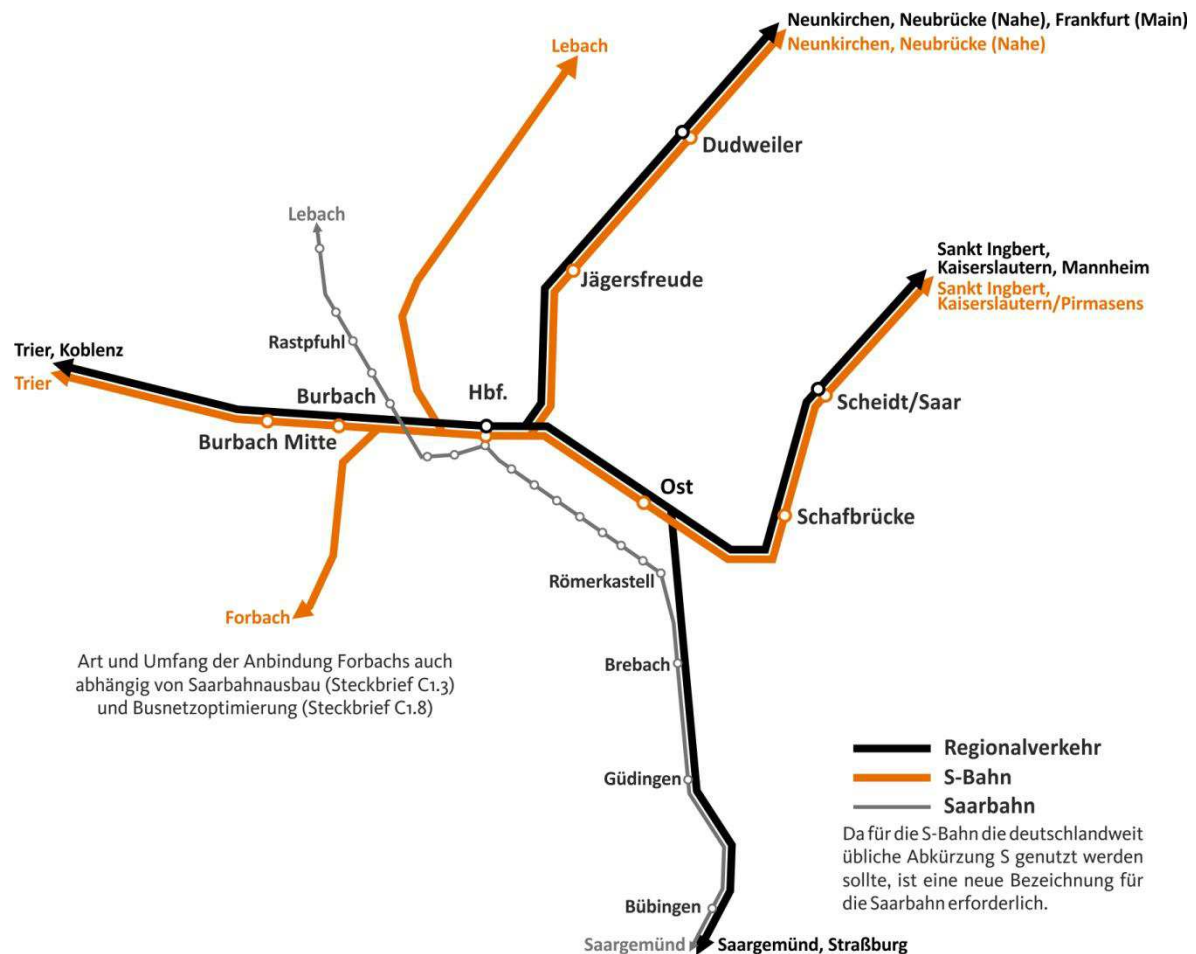
## C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region



Der Einzugsbereich von Großstädten reicht immer auch in das Umland. Daher ist neben einem städtischen Bahn- und Busangebot auch eine attraktive Anbindung zwischen der Großstadt und den Umlandkommunen wichtig. Eine wichtige Funktion übernimmt hier der Schienenverkehr, welcher direkte und schnelle Verbindungen sicherstellt. Hierzu gehören auch die Erschließung weiterer Vororte in der Großstadt sowie eine Verknüpfung zum lokalen Busangebot, um den Hauptbahnhof zu entlasten.

### Bausteine

Auf bestehenden sowie zu reaktivierenden Bahnstrecken kann ein regionales S-Bahnnetz geschaffen werden, welches die Region besser an die Stadt Saarbrücken anbindet. Grundlage sind die aktuellen Regionalbahnlinien, welche in das S-Bahnnetz integriert werden.




Das Produkt muss mehrere Qualitätsmerkmale haben, um sich deutlich vom Regionalexpress abgrenzen zu können:

- S-Bahn-Logo und Fahrzeuge mit einheitlicher Farbgebung
- einheitliche Linienwege (alle Fahrten bedienen dieselben Zwischenhalte)
- einheitlicher Takt (v. a. Takt 30 und Takt 60)

### Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- **C1.2** zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C1.3** Saarbahn nach Forbach
- **C1.5** Saarbahn nach Schafbrücke und Homburg (Saar)
- **C2** Verknüpfung zwischen Eisenbahn- und Buslinien

 <b>C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region</b>		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe						
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Eisenbahnunternehmen						



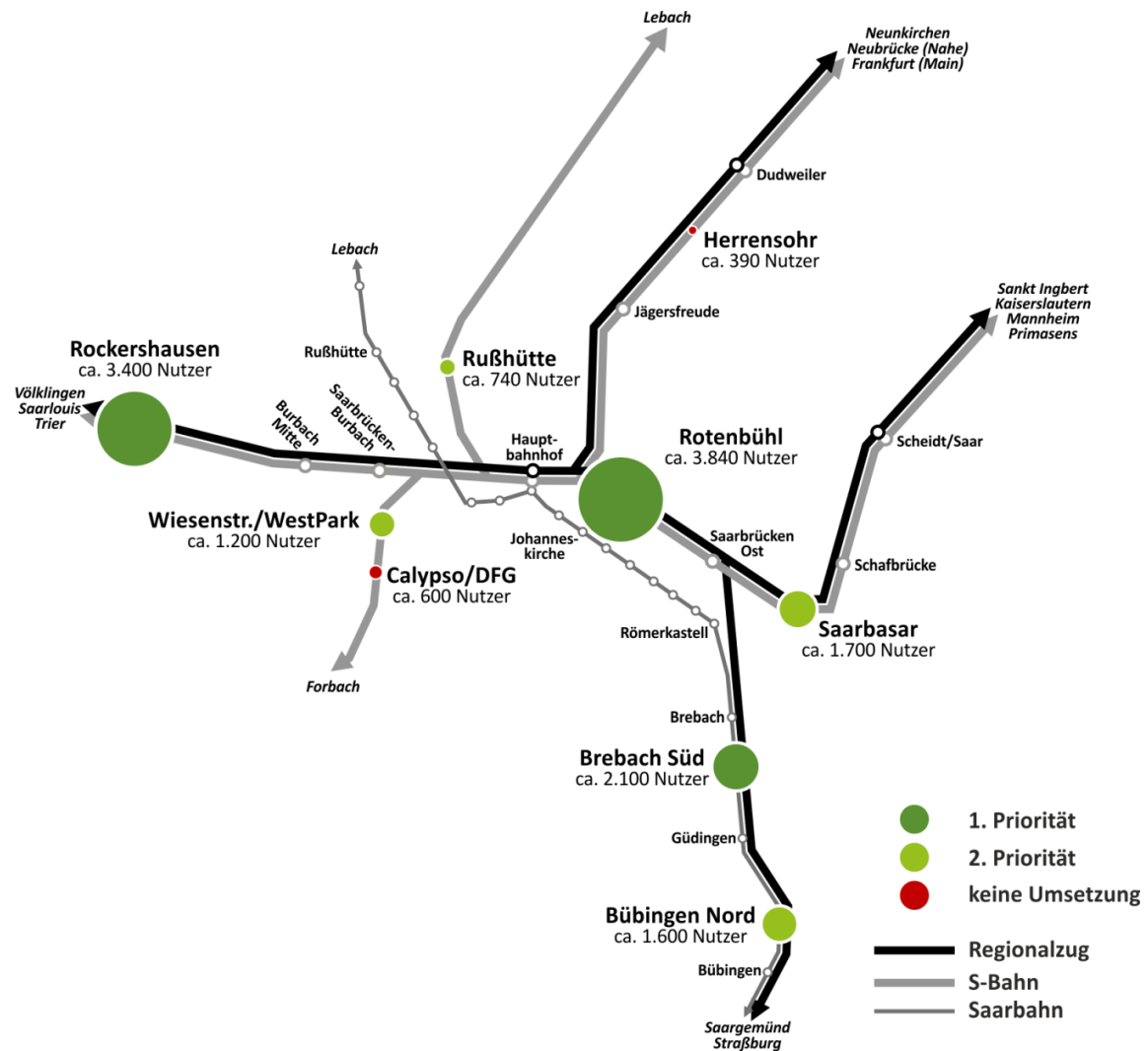
## C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte



Das S-Bahnnetz soll neben der regionalen Anbindung auch als Möglichkeit für innerstädtische Verbindungen attraktiv sein. Dies gilt besonders für die äußeren Siedlungsgebiete einer Stadt. Mit zusätzlichen Haltepunkten und der Verlegung bestehender Standorte kann die Erschließungswirkung verbessert und eine Verknüpfung zum lokalen Busverkehr aufgewertet werden.

### Bausteine


Mit dem regionalen S-Bahnkonzept profitieren auch mehrere Saarbrücker Stadtteile durch eine bessere und v. a. regelmäßige Anbindung an das Stadtzentrum (z. B. Dudweiler). Ergänzend sollten weitere Haltepunkte für die S-Bahn und Saarbahn in der Stadt Saarbrücken eingerichtet werden. Für eine bessere Anbindung ist zusätzlich auf der Bahnstrecke zwischen Forbach und Saarbrücken eine weiterer Haltepunkt in Stiring-Wendel sinnvoll.



Zusätzlich zu den möglichen zusätzlichen Haltepunkten ist für eine bessere Verknüpfung zum lokalen Busverkehr die Verlegung sinnvoll:

- Ost in Richtung Brücke Am Kieselhumes (Bushaltestelle Ostbahnhof und Halbergstr.)
- Scheidt/Saar in Richtung Brücke Im Flürchen (Bushaltestelle Scheidt Bf.)
- Dudweiler in Richtung Brücke Am Neuhauser Weg und Einrichtung einer Busverknüpfung mit Warteflächen für mehrere Busse

Durch zusätzliche Haltepunkte verlängern sich die Fahrzeiten der relevanten Linien. In wie weit dies zu zusätzlichen Fahrzeugen und Verschiebung von Anschlüssen führt, sind bei der konkreten Umsetzungsplanung zu prüfen.

 <b>C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C1.1</b> S-Bahnnetz für Stadt und Region</li> <li>▪ <b>C2</b> Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus</li> <li>▪ <b>C3</b> Anbindung der Universität</li> <li>▪ <b>J1</b> P+R</li> </ul>				
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020		
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025		
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030		
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)		



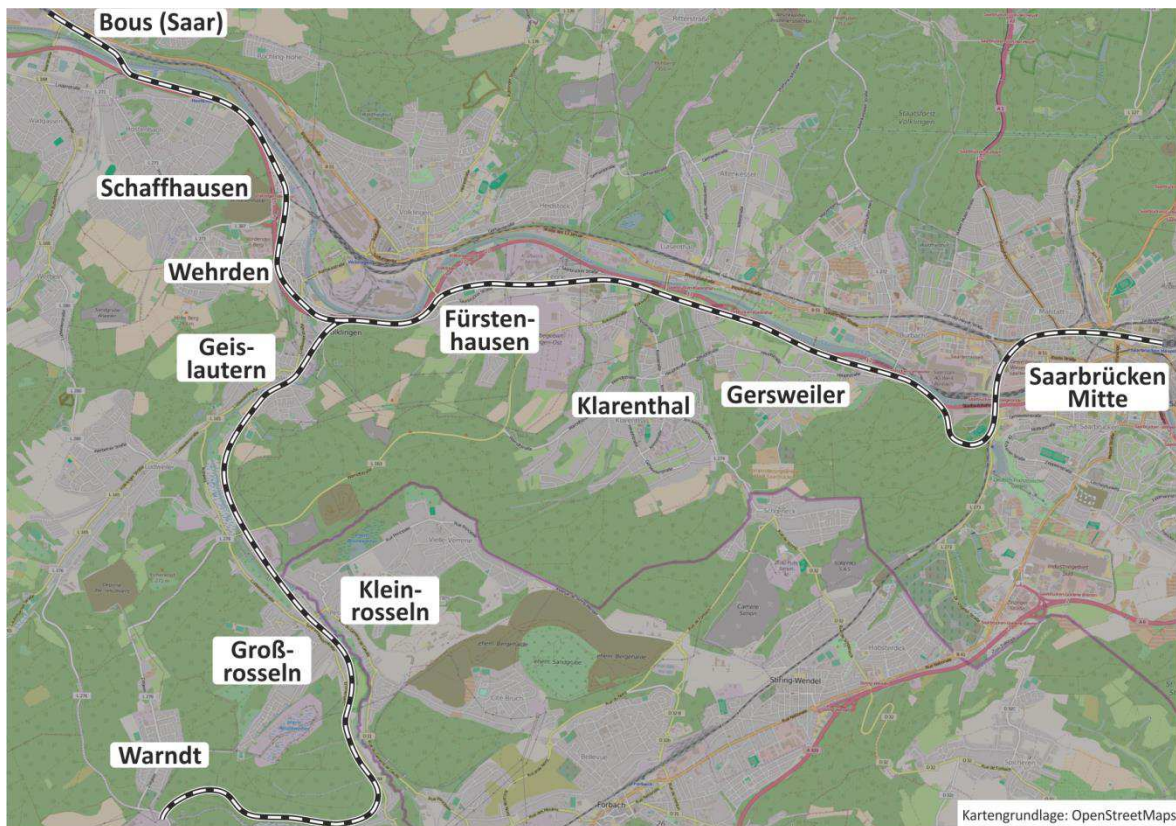
### C1.3 Reaktivierung der Rosseltalbahn



Vor allem in den 1970er Jahren wurden in Deutschland viele Nebenbahnstrecken stillgelegt. Mit einer wachsenden Bedeutung des Umweltverbunds auch für regionale Verbindungen, bei denen Fuß und Fahrrad keine Alternative darstellen, sind Streckenreaktivierungen verstärkt in der Diskussion. Dies umfasst neben der Wiedereinrichtung eines regelmäßigen Angebots im Schienenverkehr oft auch weitere ergänzende Maßnahmen wie zusätzliche Haltepunkte entsprechend den geänderten Siedlungsstrukturen und bessere Verknüpfungen um einen Umstiege zu erleichtern wie durch P+R- und B+R-Stellplätze.

#### **Bausteine**

Die Rosseltalbahn führt von Saarbrücken südlich der Saar nach Völklingen-Fürstenhausen. Dort teilt sich die Strecke in Richtung Naherholungsgebiet Warndt sowie nach Bous (Saar), wo die Strecke wieder auf die Bahnstrecke Trier – Völklingen - Saarbrücken trifft.




Mit der Einrichtung eines Angebots im Schienenverkehr müssen ergänzende Maßnahmen geprüft werden:

- Anpassung des Busnetzes in den Stadtteilen Klarenthal und Gersweiler, was zu Umstiegen in Richtung Saarbrücker Innenstadt führen kann
- Reaktivierung/Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte
- Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen
- Für eine Reaktivierung nach Bous (Saar) ist die Wiederherstellung der Saarquerung erforderlich
- Prüfung, ob Betrieb wirtschaftlicher über eine Eisenbahn- oder Saarbahnlinie durchgeführt werden kann

Als Maßnahmen von regionaler Bedeutung sollte vorab eine Überprüfung der Reaktivierung durch den VEP ÖPNV Saarland erfolgen, um auch Auswirkungen außerhalb der Stadt Saarbrücken in die Bewertung einfließen zu lassen.

#### **Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- J1 P+R-Anlagen

 <b>C1.3 Reaktivierung der Rosseltalbahn</b>		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse<sup>1</sup></b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität<sup>1</sup></b> <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist<sup>1</sup></b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe						
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Eisenbahnunternehmen						
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b> <sup>1</sup> Bewertung erfolgt durch den Verkehrsentwicklungsplan zum öffentlichen Personennahverkehr des Saarlands (VEP ÖPNV Saarland)								



## C1.4 Saarbahnvarianten nach Forbach



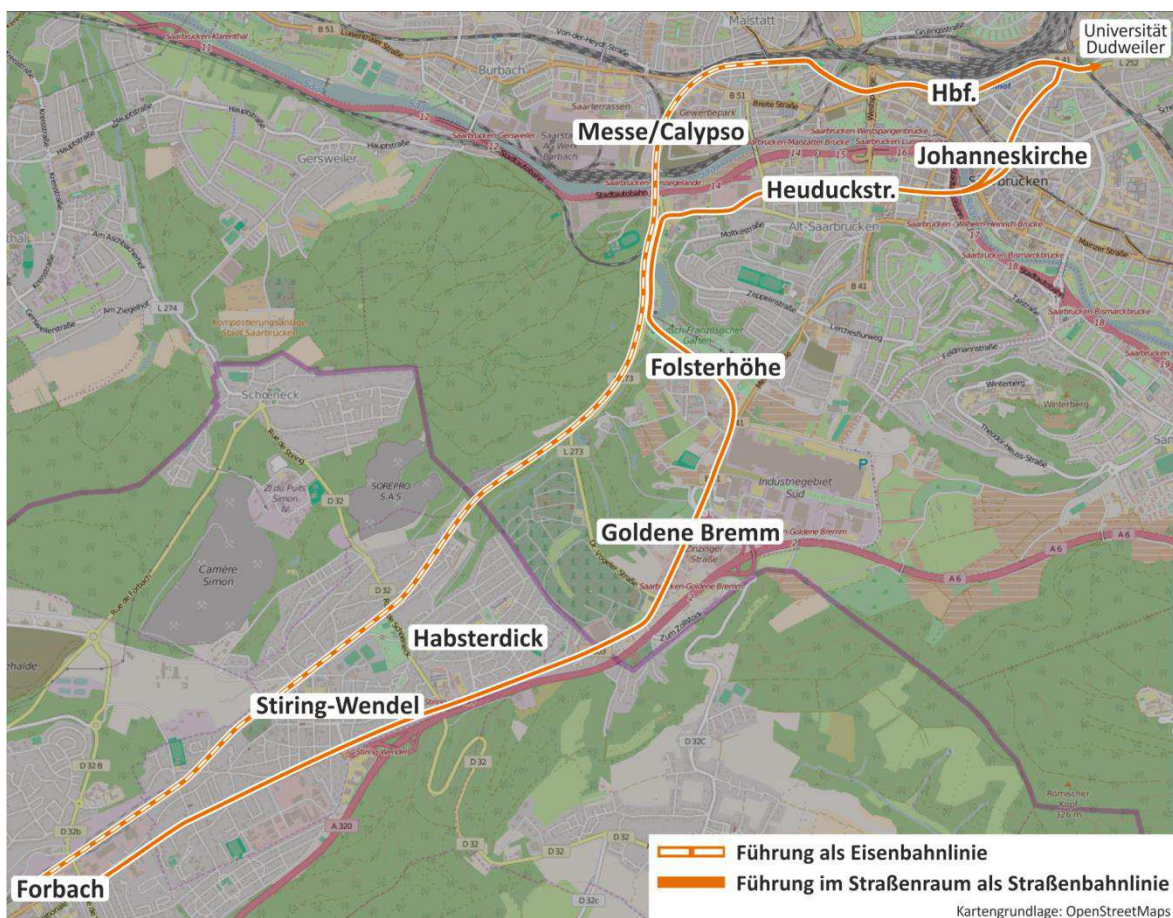
Straßenbahnlinien sind in vielen Großstädten ein Hauptbestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs und sichern u. a. schnelle Verbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt. Zusammen mit Beschleunigungsmaßnahmen sind attraktivere Reisezeiten gegenüber der Fahrt mit dem Auto möglich. Hierdurch entsteht ein hohes Verlagerungspotenzial zu dieser klimafreundlichen Mobilitätsform. Dies ist v. a. für die Region SaarMoselle wichtig, da hier für grenzüberschreitende Fahrten nur knapp 1 % der Bevölkerung Bahn und Bus nutzen.

### Bausteine

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen dem Saarbrücker Stadtzentrum und den französischen Kommunen Stiring-Wendel und Forbach kann über mehrere Streckenführungen erfolgen. Diese können allerdings auf zwei wesentliche Varianten fokussiert werden.

Variante 1 geht von einer Streckenführung über die Eisenbahngleise aus, so dass mindestens 2-Systemfahrzeuge erforderlich sind<sup>1</sup>.

Variante 2 geht von einer Straßenbahnvariante über die Straße aus. Hierfür könnte ein 1-Systemfahrzeug (also klassische Straßenbahn) eingesetzt werden. Hierfür ist allerdings eine neue Zufahrtmöglichkeit in den Betriebshof Brebach mit Straßenbahnoberleitung erforderlich. Während die Strecke über die Eisenbahngleise eine Optimierung der Bestandsinfrastruktur erfordert, ist für Variante als Straßenbahn ein kompletter Neubau erforderlich. Als Untervariante 2a wäre auch eine Metrobuslinie möglich (Bus mit hoher Servicequalität und eigenem Fahrweg nach dem Vorbild des Mettis in Metz).



Die Kosten der Variante 1 über die DB-Gleise liegen bei schätzungsweise 133 Mio. EUR. Die Kosten der Variante 2 liegen etwas höher bei ca. 170 Mio. EUR (Variante 2a Metrobus ca. 103 Mio. EUR). Es ist bei einer EU-Mitfinanzierung von einer hohen Förderquote auszugehen (mindestens 80%).

Die Nachfragewirkungen der beiden Varianten sind mit dem Modell untersucht worden, allerdings ist das Modell in Richtung Frankreich als unzureichend anzusehen, so dass die ermittelten Nachfragewerte nur



### C1.4 Saarbahnvarianten nach Forbach

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Tendenzaussagen sind. Die Variante 1 über die Eisenbahngleise führt v.a. zu einer starken Nachfrage im Deutsch/Französischen Pendlerverkehr. Demgegenüber bietet die Variante 2 mehr Vorteile für die Saarbrücker Einwohner, da innerhalb Saarbrückens eine bessere Erschließung erreicht wird. Grundsätzlich sind beide Varianten möglich. Die TramTrain-Studie weist die Variante 2 als Vorzugsvariante auf.

Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt zur Universität und weiter in den Stadtteil Dudweiler (vgl. Maßnahmen C1.5/C1.6). Als durchgängige Verbindung zwischen Forbach, Universität und Dudweiler können sich dadurch weitere Synergien ergeben. Hierbei ist zu beachten, dass je nach Variante zur Anbindung in Richtung Forbach eine andere Innenstadterschließung in Saarbrücken entsteht (über Hauptbahnhof oder Johanneskirche). Bei einer Durchbindung in Richtung Dudweiler ist zudem die genaue Linienführung im Bereich Johanneskirche zu diskutieren, sofern die Streckenführung aus dem Tram-Train-Gutachten umgesetzt wird.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region
- C1.4 Saarbahn zur Universität und nach Dudweiler

**Zielkonflikte**

- Flächenkonkurrenz mit MIV und ruhendem Verkehr möglich, könnte v. a. die favorisierte Streckenvariante 2 aus Tram-Train-Gutachten betreffen

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (DB-Gleise) oder
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 (Variante 2)
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe


**regionsrelevant:**  ja  nein

**Akteure:** LHS, Forbach, Stiring-Wendel, Saarland, Frankreich, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service), Französische Staatsbahn (SNCF)

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Beim Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen sind mehrere Varianten möglich

Fahrzeuge	Systeme	Fahrzeugeinsatz	Systemtrennung DB/SNCF
2-System	Oberleitung DB Oberleitung Straßenbahn	bestehender Fuhrpark nutzbar	von Staatsgrenze Deutschland/Frankreich in den Bahnhof Forbach
2-System	Diesel für Bahnstrecken Oberleitung Straßenbahn	neue Fahrzeuge erforderlich	nicht relevant
3-System	Oberleitung DB Oberleitung SNCF	neue Fahrzeuge erforderlich	nicht relevant



## C1.5 Saarbahn zur Universität

VE

GT

FU

SE

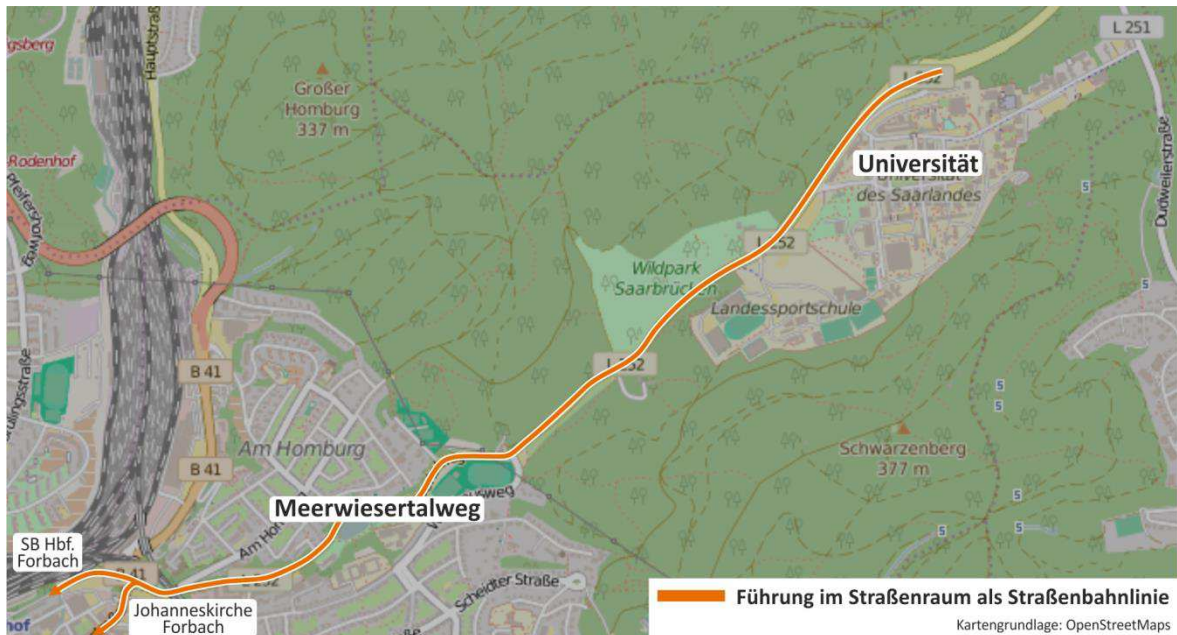
SL

MU

**Bausteine**

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen dem Saarbrücker Stadtzentrum und dem Stadtteil Dudweiler erfolgt über die Universität. Entsprechend der Erschließungswirkung und dem Stadtratsbeschluss aus den 1990er Jahren sollte eine Streckenführung über den Meerwiesertalweg erfolgen.

Durch ein dichtes Bedienungsangebot, Semester- und Jobtickets erfolgt bereits heute Abschöpfung der Nachfrage. Mit der Einrichtung einer Saarbahnlinie erfolgt daher in erster Linie eine Umverlagerung der Fahrgäste aus dem Bus in die Bahn. Zudem würden parallel verkehrende Buslinien angepasst, so dass weniger Direktverbindungen zur Universität entstehen könnten.



Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt nach Stiring-Wendel und Forbach (vgl. Maßnahme C1.4).

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- C1.3 Saarbahn nach Forbach
- C1.6 Seilbahn zur Universität
- C3 Anbindung der Universität

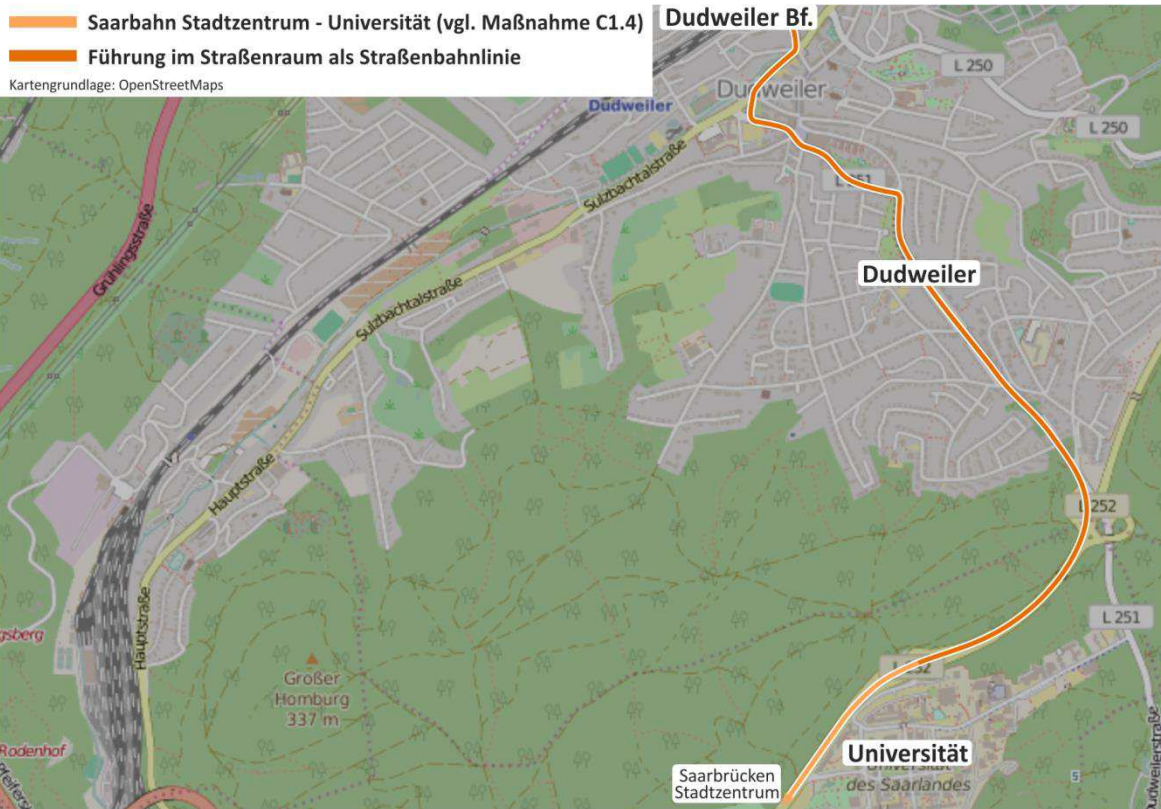
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn

**C1.6 Saarbahn zwischen Universität und Dudweiler**

VE	GT	FU
SE	SL	MU

**Bausteine**

Der Bau einer Saarbahnlinie zwischen der Universität und Dudweiler erfolgt über die Beethoven- und Theodor-Storm-Straße. Entsprechend der Platzverhältnisse ist eine abschnittsweise eingleisige Führung ggf. erforderlich. Die Linie endet am Bahnhof Dudweiler. Hier ist eine Abstimmung mit dem S-Bahnkonzept erforderlich, falls der Bahnhof verlegt wird. Modellabschätzungen belegen hier auch nur geringe Fahrgastzuwächse bei der Umstellung vom Bus auf eine Saarbahnlinie.



Voraussetzung für diesen Streckenabschnitt ist eine neue Saarbahnstrecke zwischen der Saarbrücker Innenstadt und der Universität (vgl. Maßnahme C 1.5). Das Maßnahmenkonzept enthält auch eine Saarbahnlinie aus der Saarbrücker Innenstadt nach Stiring-Wendel und Forbach (vgl. Maßnahme C1.4).

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- C1.2 Weitere Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- C1.3 Saarbahnvarianten nach Forbach
- C1.4 Saarbahn zur Universität
- C3 Anbindung der Universität

Wirkungs-Kosten-Klasse		Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig			

regionsrelevant:  ja  nein      Akteure: LHS, Saarbahn

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Die Anbindung am Dudweiler Bahnhof erfolgt an den neuen Standort analog Maßnahmensteckbrief C1.2.



**C1.7 Saarbahn nach Schafbrücke und Scheidt/Saar**

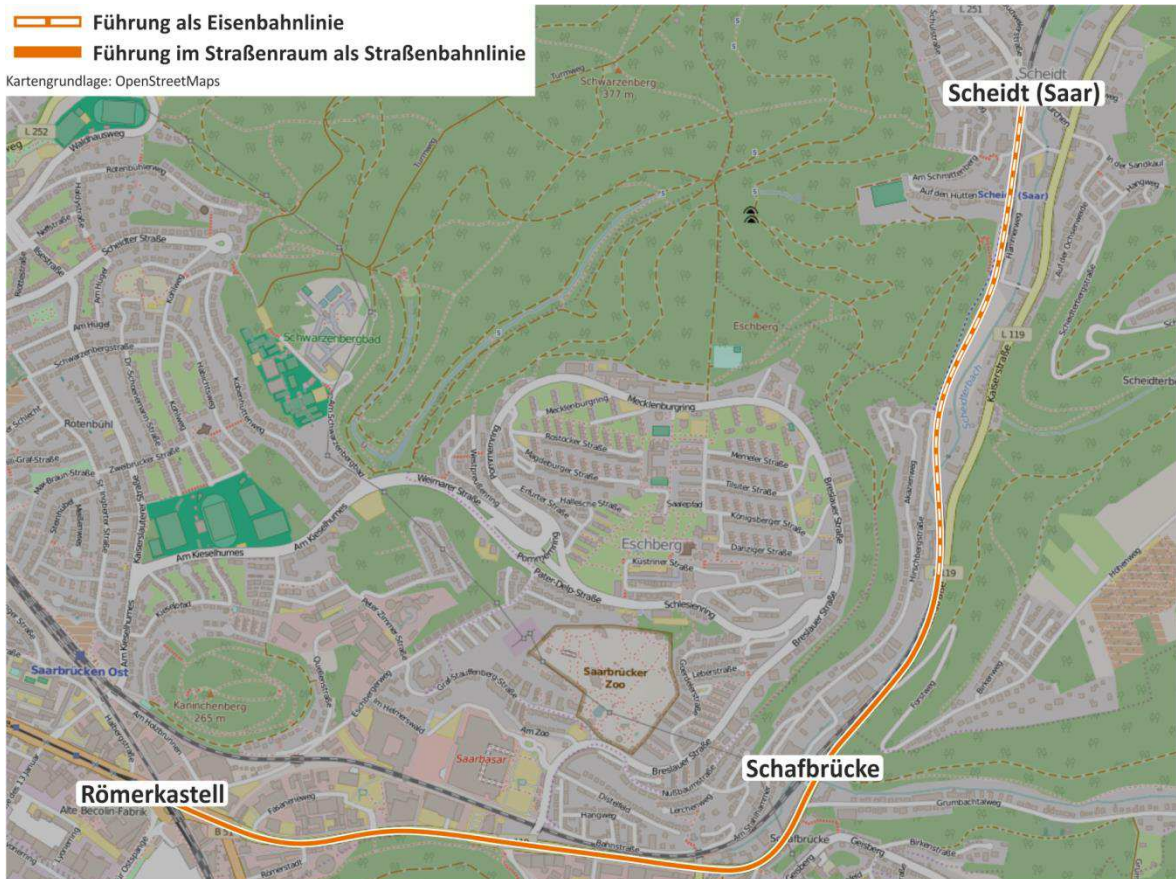
VE	GT	FU
SE	SL	MU

**Bausteine**

Der Bau einer Saarbahnlinie bis Scheidt/Saar sollte als Abzweig von der bestehenden Strecke an der Haltestelle Römerkastell erfolgen (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 1997). Die Eisenbahnbrücke am Römerkastell wurde bereits beim Bau des Ostspangenkreisels dahingehend ausgebaut. Zwischen den Stadtteilen Schafbrücke und Scheidt/Saar erfolgt der Übergang zwischen Straßen- und Eisenbahnlinie.

- Führung als Eisenbahnlinie
- Führung im Straßenraum als Straßenbahnlinie

Kartengrundlage: OpenStreetMaps





Modellabschätzungen lassen hier auf eine für eine Saarbahnlinie zu geringe Nachfrage schließen, die wirtschaftlicher im bestehenden Busnetz bzw. einer Busnetzoptimierung abgewickelt werden können. Die Streckenführung hat heute zwischen Römerkastell und Schafbrücke nur eine geringe Erschließungswirkung, da hier keine dichten Siedlungsstrukturen entlang der Streckenführung liegen. Zwischen Schafbrücke und Scheidt/Saar besteht eine Konkurrenzsituation zum regionalen S-Bahnkonzept (vgl. Maßnahme C 1.1). Während für das S-Bahnkonzept die aktuellen Regionalbahnen integriert werden können, wäre dies bei der dieser Saarbahnlinie nicht möglich. Als zusätzliches Angebot auf den Eisenbahngleisen wäre ein drittes Gleis erforderlich, um einen Betrieb unabhängig vom Fernverkehr zu ermöglichen. Der Streckenabschnitt zwischen Römerkastell und Schafbrücke müsste zudem als Straßenbahnlinie neu gebaut werden. Im Hinblick auf die Kosten, die Konkurrenzsituation zu einer möglichen S-Bahn und der Bewertung der anderen Saarbahnstrecken, sollte auf diese Erweiterung verzichtet werden.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- C1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> keine Umsetzungsempfehlung
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/>

	<b>C1.7 Saarbahn nach Schafbrücke und Scheidt/Saar</b>	<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU <input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, DB AG (Netz bzw. Station & Service)	
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
<p><sup>1</sup> Auch beim Verzicht auf diese Saarbahnstrecke können Kosten entstehen, da beim Neubau der Eisenbahnbrücke am Römerkastell bereits Fördermittel für die größere Spannweite der Brücke (im Hinblick auf eine mögliche Saarbahntrasse) eingesetzt wurden. Derzeit überlegt die Saarbahn den Bau einer zweiten Betriebshofzufahrt vom Römerkastell über die östliche Mainzer Straße. Dies erfolgt mit Querung der Eisenbahnstrecke, wozu die vom Bund bereits zur Verfügung gestellten Fördermittel in Höhe von 8,5 Mio. EUR genutzt würden.</p>		

	<h2 style="margin: 0;">C1.8 Seilbahn zur Universität</h2>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Seilbahnen sind v. a. aus südamerikanischen Städten als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs bekannt. Sie werden dort als zur Anbindung höher gelegener Wohngebiete an das städtische Eisenbahnnetz genutzt, da keine alternativen Busverbindungen bestehen. Touristisch können sie ebenfalls eine besondere Wirkung entfalten (z.B. wie in Koblenz).</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Der Bau einer Seilbahn zwischen der Universität und dem Saarbrücker Stadtzentrum kann die Busachse in diesem Bereich entlasten. Ein kompletter Ersatz ist allerdings nicht möglich, da Seilbahnen als Punkt-zu-Punkt-Verbindung nicht dieselbe Erschließungswirkung wie Straßenbahn- oder Buslinien haben. Zudem ist auf Grund der Entfernung nicht gewährleistet, dass eine durchgehende Verbindung technisch umsetzbar ist (z. B. Länge des Umlaufkabels). Es ist nur ein paralleles Angebot aus Seilbahn und Buslinien möglich.</p> <p>Die Seilbahn stellt ein weiteres technisches System nach Saarbahn und Bus in der Stadt Saarbrücken dar. Es können keine bestehenden Betriebseinrichtungen (v. a. Werkstatt) genutzt werden und zusätzliche Personalschulungen zum Betrieb und zur Wartung sind erforderlich.</p> <p>Eine Streckenführung würde auch durch dichtere Siedlungsbereiche führen und entlang von Häuserfassenden führen (z. B. Meerwiesetalweg) und ggf. auch über Privatgrundstücken verlaufen. Hier bestehen deutlich höhere Konfliktpotenziale (z. B. Vereinbarungen mit jedem Grundstückseigentümer erforderlich), welche den Bau einer Seilbahn stark verzögern bzw. ausschließen können, als bei Straßenbahn- und Buslinien.</p> <p>Der Bau einer Seilbahn steht dabei in Konkurrenz zur Verlängerung einer Saarbahnlinie in Richtung Universität und Dudweiler, welche auch über den Meerwiesetalweg führen würde. Mit der Saarbahn besteht allerdings der Vorteil, dass diese durch Verlängerung in Richtung Dudweiler und Forbach eine höhere Erschließungswirkung hat und weniger Verbindungen mit Umstiegen beständen. Eine weitere Verlängerung der Seilbahn ist neben den aufgeführten Gründen auch bei der Reisezeit kritisch. Mit zunehmender Streckenlänge sind parallel geführte Verkehrsmittel schneller, was v. a. bei einer parallel verkehrenden Straßen- bzw. Eisenbahnlinie gilt.</p>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C1.4 Saarbahn zur Universität</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> keine Umsetzungsempfehlung</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> keine Umsetzungsempfehlung	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/>															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> keine Umsetzungsempfehlung															
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/>															
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig																	
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, Private</p>															



## C1.9 Angebotsebenen im lokalen Busnetz



In Großstädten bestehen unterschiedliche dichte Siedlungsstrukturen, welche nicht alle von einer Angebotsform (z. B. Stadtbus) angemessen erschlossen werden können. Hierzu gehören auch Art und Umfang von schnellen Busverbindungen zwischen Stadtteilzentren und der Innenstadt, wenn keine Erschließung durch den Schienenverkehr möglich ist. Eine klare Angebotsunterscheidung verschiedener Busangebote hilft Fahrgästen sich schnell zu Recht zu finden. Die Angebotsebenen sind dazu mit Qualitätsmerkmalen zu Takt, Fahrzeiten usw. verknüpft. Hierdurch ist für den Nutzer schnell erkennbar, welche Aufgabe einer Buslinie zugeeilt wurde und ob diese für seine Verbindung in Frage kommt.

### **Bausteine**

Für die Stadt Saarbrücken ist ein Aufbau aus drei Angebotsebenen sinnvoll. Diese ergänzen sich gegenseitig. Wichtige Umsteigeverbindungen sind an Haltestellen zu allen Zeiten einheitlich abgestimmt. Die Entwicklung von Angebotsebenen erfolgt für die Stadt Saarbrücken. Hierbei sollten auch Buslinien berücksichtigt werden, welche bereits heute in Nachbarkommunen fahren (z. B. Mandelbachtal). Grundlage ist ein einheitliches Taktmuster mit 7,5-, 15-, 30- und 60-Minutentakten.

### Metrobus

- bildet zusammen mit der Saarbahn das Angebot zwischen Stadtteilen und dem Stadtzentrum
- direkte und umsteigefreie Verbindungen aus den Stadtteilen ins Stadtzentrum; nachfragestarke Tangentialverbindungen
- Busspuren und Vorrangschaltungen entlang der gesamten Strecke
- Taktfahrplan
- Expresslinien mindestens während Hauptverkehrszeit für äußere Stadtteile ohne Schienenverkehr
  - Klarenthal – Gersweiler – Innenstadt (über A620)
  - Ensheim – Eschringen – Fechingen – Innenstadt (über A6 und A620)

### Stadtteilbus

- Strecken in den Stadtteilen mit Schwerpunkt Erschließung (Prüfung u.a. einer Ringbuslinie im Saarbrücker Westen); nachfrageschwache Tangentialverbindungen
- Verbindungen zwischen Siedlungsbereichen und Stadtteilzentren
- Verknüpfung zur Eisenbahn und den Saarbahnlinien über einheitliche Anschlüsse
- Taktfahrplan

### Bedarfsverkehr


- in dispersen Siedlungsstrukturen und Zeiten sehr geringer Nachfrage
- Verbindung zwischen Siedlungsbieten und Stadtteilzentren
- Verknüpfung zur Eisenbahn und Saarbahnlinien über einheitliche Anschlüsse (ggf. auch Stadtteilbus)
- Taktfahrplan mit Abfahrten nur nach telefonischer Anmeldung

### **Wirkungen einer angemessenen Angebotsausweitung**


In der modelltechnischen Untersuchung des differenzierten und qualifizierten Netzes zeigt sich, dass schon bei geringer Leistungsausweitung (+4% Fahrplan-km) trotzdem eine sehr positive Nachfrageeffekt (+ 5.000 Fahrgäste pro Tag) erreicht wird. Dies spricht für eine weitere Optimierung und langfristige für eine angemessene Leistungsausweitung in ein differenziertes Netz. Es wird Aufgabe der Saarbahn sowie der LHS sein, diese Optimierungsmaßnahmen zu im nächsten Nahverkehrsplan aufzuzeigen.

### ***Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen***

- C1.9 Organisation von Bedarfsverkehren
- C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus

 <b>C1.9 Angebotsebenen im lokalen Busnetz</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input checked="" type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input checked="" type="checkbox"/> SL <input checked="" type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, weitere Kommunen mit Saarbahnbindung (Forbach, Friedrichsthal/Saar, Ormesheim, Spiessen-Elversberg, Stiring-Wendel, Sulzbach/Saar, Völklingen), Saarbahn	



	<h2 style="margin: 0;">C1.10 Organisation von Bedarfsverkehren</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Bedarfsverkehre sind ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs auch in Großstädten. Sie sichern eine Grundmobilität in dispersen Siedlungsräumen und/oder Zeiten einer sehr geringen Nachfrage. Hierzu erfolgen Abfahrten nach einem festen Fahrplan aber nur nach telefonischer Anmeldung. Bedarfsverkehre werden meist pünktuell eingesetzt und sind daher als flächiges Bedienungsangebot über die gesamte Stadt nicht geeignet. Entsprechend wichtig ist es, dass diese Inselangebote einheitlich betrieben und vermarktet werden.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>In der Stadt Saarbrücken werden bereits mehrere Bedarfsverkehre als Anruf-Sammel-Taxi (AST) betrieben. Es bestehen Angebote, welche komplett oder teilweise die klassischen Buslinien ersetzen. Dieser Maßnahmensteckbrief integriert dabei die schon erreichten Qualitätsstandards.</p>																	
<p><u>Organisation der Bedarfsverkehre</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linienbezeichnung AST + Nummer zu Unterscheidung klassischer Buslinien</li> <li>▪ Prüfung weiterer Angebote v. a. während der Schwachverkehrszeit abends, welche alle einheitlich mehrere Stunden am Stück verkehren (z. B. 21:00 bis 24:00)</li> <li>▪ Taktfahrplan in Abstimmung mit Anschlüssen aus dem Busnetz</li> <li>▪ Anmeldung von Fahrten mindestens 30 Minuten im Voraus</li> <li>▪ Bestellung von AST-Fahrten über das Fahrpersonal, auch wenn eine Mindestbestellfrist von 30 Minuten unterschritten wird</li> <li>▪ Aufbau einer Mobilitätszentrale in Verantwortung der Stadt Saarbrücken oder der Saarbahn</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C 1.9 Angeboteebenen im lokalen Busnetz</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> Stadt Saarbrücken, Saarbahn, Taxiunternehmen</p>															

 <b>C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus</b>		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Eisenbahn- und Buslinien übernehmen verschiedene Verkehrsaufgaben. So sichern Bahnlinien durch wenige Zwischenhalte schnelle Reisezeiten auch bei regionalen Verbindungen. Umgekehrt können Buslinien eine dichte Erschließung sichern, was allerdings keine schnellen Fahrzeiten ermöglicht. Entsprechend müssen sich beide Netze ergänzen. Dies ist aber nur möglich, wenn ausreichend viele Verknüpfungspunkte im gesamten Stadtgebiet existieren. Sie helfen zudem Verkehrsströme frühzeitig zu bündeln bzw. zu verteilen und entlastend damit zentrale Verknüpfungspunkte wie einen Hauptbahnhof.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Für die Stadt Saarbrücken ist ein regionales S-Bahnnetz erforderlich um die Stadt besser mit der Region zu verbinden. Zudem ist eine Gliederung des Busnetzes in mehrere Angebotsebenen sinnvoll. Hierzu sind Verknüpfungspunkte erforderlich, die einen schnellen und sicheren Umstieg ermöglichen. Idealerweise besteht Sichtkontakt zwischen den Haltestellen, was eine intuitive Führung von Fußwegen zwischen den Haltestellen ermöglicht. Die Aufwertung der Verknüpfung sollte dabei nicht nur an den bestehenden Bahnhöfen und Haltepunkten erfolgen, sondern auch die Änderungen im Zuge eines S-Bahnkonzept berücksichtigen.</p>																	
<p><u>Verlegung von Haltepunkten an bestehende Buslinien</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltepunkt Ost in Richtung Brücke (Bushaltestelle Ostbahnhof)</li> <li>▪ Haltepunkt Scheidt/Saar in Richtung Brücke (Bushaltestelle Scheidt Bf.)</li> <li>▪ Bahnhof Dudweiler in Richtung Brücke</li> </ul>																	
<p><u>Verlängerung von Buslinien zum nächsten Bahnhof/Haltepunkt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dudweiler Dudoplatz zum neuen Haltepunkt Dudweiler, sofern auch Flächen für die Einrichtung mehrerer Bushaltestellen und Warteflächen vorhanden</li> </ul>																	
<p><u>Verknüpfung von Buslinien mit neuen Haltepunkten des S-Bahnkonzepts (Einzelfallprüfungen erforderlich)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltepunkte Saarbasar, Rotenbühl, Rußhütte, Calypso/DFG, Wiesenstraße/WestPark, Rockershausen, Luisenthal<sup>1</sup></li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C 1.1 S-Bahnnetz für Stadt und Region</li> <li>▪ C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standort</li> <li>▪ C1.8 Angebotsebenen im lokalen Busnetz</li> <li>▪ C3 Anbindung der Universität</li> <li>▪ J1 P+R-Standorte</li> </ul>																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th>Priorität</th> <th>Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Scheidt/Saar, Dudweiler)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Scheidt/Saar, Dudweiler)	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Scheidt/Saar, Dudweiler)															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Saarbahn, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station &amp; Service)</p>															
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p><sup>1</sup> Der Haltepunkt Luisenthal gehört bereits zur Stadt Völklingen. Für Verbindungen zwischen Klarenthal und dem Saarbrücker Stadtzentrum über Luisenthal muss die Tarifgrenze angepasst werden. Dies ist bereits durch die Verbesserung der P+R-Angebote vorgesehen.</p>																	



### C3 Anbindung der Universität



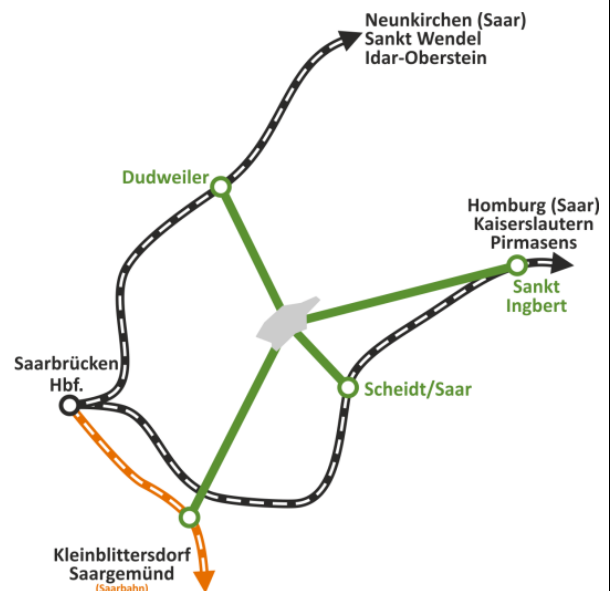
Universitäten weisen nicht nur hohe Studierendenzahlen auf, sondern sind auch große Arbeitsplatzschwerpunkte. Das tägliche Wegeaufkommen ist daher nicht nur während den Vorlesungszeiten relevant. Entsprechend muss auch das Bahn- und Busangebot auf den Bedarf während der Semesterferien ausgerichtet und für Vorlesungszeiten bedarfsgerecht verdichtet werden.

#### Bausteine

In mehreren Steckbriefen wurde bereits die Anbindung der Universität berücksichtigt. Schwerpunkt war hier die Anbindung zwischen der Universität und dem Saarbrücker Stadtzentrum, wo mit dem Hauptbahnhof und der Johanneskirche zwei wichtige Umsteigehaltestellen liegen. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse. Mit diesem Maßnahmensteckbrief soll kurzfristig bereits eine Entlastung dieser Achse möglich sein, indem ein Teil des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Personennahverkehr über Stadtteilstationbahnhöfe abgewickelt wird. Hierfür ist eine Weiterentwicklung der bestehenden Anbindungen erforderlich.

#### Bausteine für eine Universitätsanbindung außerhalb des Hauptbahnhofs

- Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten (mind. lastrichtungsabhängig)
- direkte Linienführungen zwischen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten und dem Universitätsgelände
- Angebotsverdichtung mit Taktfahrplan
- (eingeschränktes) Angebot während der Semesterferien
- Vermarktung als Uni-Shuttle mit Darstellung in allen Fahrplanmedien
- Verlegung des Haltepunkts Scheidt/Saar für einen einfacheren Umstieg zwischen Bahn und Bus
- Modernisierung des Bahnhofs Dudweiler und Haltepunkts Scheidt/Saar mit Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität sowie verkehrsmittelübergreifender dynamischer Fahrgastinformation
- Abschaffung der kostenlosen Parkplätze an der Universität



#### Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- C1.2 Zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- C1.5 Saarbahn zwischen Universität und Dudweiler
- C2 Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus
- C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus

#### Wirkungs-Kosten-Klasse

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

#### Priorität

- hoch
- mittel
- niedrig

#### Umsetzungsfrist


- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030
- Daueraufgabe


regionsrelevant:  ja  nein


Akteure: LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen


#### Sonstige Bemerkungen und Hinweise

<sup>1</sup> Infrastrukturkosten für Bahnhöfe/Haltepunkte siehe Maßnahmensteckbrief C 1.2

 <b>C4 Busbeschleunigung</b> (nach Fertigstellung des aktuellen Projektes)		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr sind nicht nur für schnellere Fahrzeiten wichtig. Busspuren, Vorrangschaltungen an Kreuzungen oder die Lage von Bushaltestellen sind ein wichtiger Baustein Buslinien unabhängiger vom Verkehrsgeschehen zu machen. So lassen sich auch Umsteigeverbindungen aufwerten, wenn Busse nicht schneller aber zuverlässiger und damit pünktlicher verkehren.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Die Stadt Saarbrücken hat bereits ein umfangreiches Projekt zur Busbeschleunigung gestartet und wird dieses zeitnah abschließen. Handlungsbedarf über dieses Projekt hinaus ergibt sich v. a. mit dem Aufbau von Angebotsebenen im lokalen Busnetz. Insbesondere für die oberste Angebotsebene können weitere Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich werden.</p> <p>Außerdem werden in den kommenden Jahren weitere Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Auch hier kann sich im Einklang mit den Anforderungen an ein möglichst barrierefreies Busangebot die Möglichkeit ergeben weitere Beschleunigungsmaßnahmen durchzuführen.</p>																	
<p><u>Relevante Maßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Busspuren (z.B. Erweiterung der Busspur am Meerwiesertalweg bis Jugendherberge), sofern möglich ohne Freigabe für andere Verkehrsmittel</li> <li>▪ Vorrangschaltungen an Kreuzungen</li> <li>▪ Verlegung von Haltestellen</li> <li>▪ Rückbau von Busbuchten zu Buskaps im Zuge des weiteren barrierefreien Umbaus</li> </ul> <p>Eine weitere indirekte Beschleunigungsmaßnahme entsteht durch die Einführung eines neuen Bezahlsystems. Hier entfällt der Fahrscheinverkauf durch den Fahrer.</p>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C5</b> Barrierefreiheit bei Bahn und Bus</li> <li>▪ <b>C7.1</b> Einführung eines neuen Abrechnungssystems</li> <li>▪ <b>D7.2</b> Umbau Knoten Dudweiler Str./Meerwiesertalweg</li> </ul>																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th><b>Priorität</b></th> <th><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, LfS</p>															


	<h2 style="margin: 0;">C5    Barrierefreiheit bei Bahn und Bus</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: blue; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: purple; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: grey; color: white; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: grey; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität bei Bahn- und Busangeboten ermöglichen. Daher wurde die Sicherstellung der Barrierefreiheit auch im Personenbeförderungsgesetz festgelegt. Hierzu gehören neben baulichen Anlagen auch Fahrzeuge und Information. Da in Großstädten eine große Anzahl an Haltestellen mit unterschiedlichem Fahrgastaufkommen bestehen, muss ein Umgang mit dem Thema Barrierefreiheit auch im Nahverkehrsplan erfolgen.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p><u>Schulungen und Informationen</u></p> <p>Die Herstellung der Barrierefreiheit kann nur gelingen, wenn neben baulichen Maßnahmen auch eine einfache und verständliche Nutzung möglich ist. Hierzu müssen auch mobilitätseingeschränkte Nutzer geschult werden, wie sie die barrierefreien Angebote am besten und v. a. sicher nutzen können (z. B. vor Ort in Seniorenzentren). Der Begriff mobilitätseingeschränkt ist dabei nicht nur auf gesundheitlich beeinträchtigte Menschen zu begrenzen, sondern umfasst z. B. auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck. Die Schulungen umfassen auch das Fahrpersonal um z. B. das korrekte barrierefreie Anfahren von Haltestellen mit Hochbord und Aufmerksamkeitsfeld sicherzustellen.</p> <p><u>Infrastrukturausbau</u></p> <p>Der barrierefreie Ausbau der Infrastruktur gehört auf Grund der vielen Haltestellen zu den kostenintensiven Maßnahmen. Da Haltestellen unterschiedlich starke Fahrgastnachfragen haben, muss im Hinblick auf die finanziellen Mittel über den Nahverkehrsplan eine Abwägung erfolgen, bei welchen Standorten ein Umbau nicht erforderlich ist (siehe Maßnahmensteckbrief C5.1).</p> <p><u>Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit</u></p> <p>Neben einer barrierefreien Infrastruktur sind auch weiteren Maßnahmen in anderen Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine angenehme Nutzung zu ermöglichen, wozu u. a. das Angebot MobiaSaar gehört (siehe Maßnahmensteckbrief C 5.2).</p> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C3    Anbindung der Universität</li> <li>▪ C4    Busbeschleunigung</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, LfS, DB AG (Netz bzw. Station & Service)															

 <b>C5.1 Barrierefreie Bahnhöfe/Haltepunkte und Haltestellen</b>		<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #e06666; color: white;">VE</td> <td style="background-color: #6699cc; color: white;">GT</td> <td style="background-color: #99cc99; color: white;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #666699; color: white;">SE</td> <td style="background-color: #999999; color: white;">SL</td> <td style="background-color: #999999; color: white;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität über Bahn- und Busangebote ermöglichen. Entsprechend ist ein barrierefreier Umbau im Schienenverkehr (Bahnhöfe/Haltepunkte) und im Busverkehr (Haltestellen) erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass die Barrierefreiheit sich nicht nur auf die Haltestelle selbst bezieht. So müssen bei sehr breiten Straßen und/oder Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen Querungsmöglichkeiten vorhanden sein. Bei Verknüpfungspunkten muss sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig) durchgängig und ohne größere Umwege barrierefrei sind.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass bei der barrierefreien Infrastruktur im Schienenverkehr als auch im Busnetz noch erheblicher Ausbaubedarf besteht. Bei den Bahnsteigen und Haltepunkten ist zudem neben einem barrierefreien Zugang auch eine deutliche Erhöhung der Bahnsteigoberkante erforderlich, um einen stufenfreien Ein-/Ausstieg zu ermöglichen. Entsprechend den anderen Maßnahmensteckbriefen haben einzelne Bahnhöfe/Haltepunkte einen erhöhten Handlungsbedarf.</p>																	
<p><u>Primär barrierefrei auszubauende Bahnhöfe/Haltepunkte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dudweiler und Scheidt/Saar als Endpunkte der Uni-Shuttle-Angebote</li> <li>▪ Bübingen und Güdingen als Bestandteil der Saarbahn (für 2017 geplant)</li> </ul>																	
<p><u>Strategie für den weiteren barrierefreien Ausbau im Busnetz</u></p> <p>Die bei der Stadt Saarbrücken bereits bestehende Prioritätenliste wird regelmäßig fortgeschrieben. Hier werden bereits das Fahrgastaufkommen, die Bedeutung im Gesamtnetz, relevante Einrichtungen im Einzugsbereich sowie geplante Straßenausbaumaßnahmen berücksichtigt. Zusätzlich sollte geprüft werden in wie weit sich der barrierefreie Haltestellenausbau mit Maßnahmen zur Busbeschleunigung kombinieren lassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rückbau von Buchten zu Kaps</li> <li>▪ Haltestellenpositionen vor dem Kreuzungsbereich</li> <li>▪ Anordnung von mehreren Buchten als Sägezähne</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C4</b> Busbeschleunigung</li> <li>▪ <b>XX</b> ggf. weitere aus anderen Maßnahmenbereichen</li> </ul>																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2022<sup>1</sup></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2022 <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2022 <sup>1</sup>															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, LfS, DB AG (Netz)															
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p><sup>1</sup> Umsetzungsfrist gemäß Personenbeförderungsgesetz</p>																	

	<h2 style="margin: 0;">C5.2 Weitere Maßnahmen für die Barrierefreiheit</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: #5bc0de; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: #5cb85c; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #5b9bd5; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: #5c6bc0; color: white; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: #555; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Die Verbesserung der Barrierefreiheit soll Menschen unabhängig von Mobilitätseinschränkungen eine Grundmobilität über Bahn- und Busangebote ermöglichen. Die barrierearme Nutzung umfasst auch die Fahrt selbst. So nutzt neben hör- oder sehgeschädigten Fahrgästen auch Touristen eine akustische und optische Fahrgastinformation, um sich leichter orientieren zu können. Zusätzlich zur Information bieten moderne Fahrzeuge mindestens einen Mehrzweckbereich, welcher direkt von der Tür erreicht werden kann.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Die exakten Anforderungen an Fahrzeuge im Schienenverkehr und bei Buslinien können variieren. Bestimmte Ausstattungsmerkmale sollten allerdings unabhängig vom Einsatzbereich gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Niederflurfahrzeuge ohne Stufen im Türbereich, Fahrzeugboden entspricht der Höhe der Bahnsteigoberkante, was auch außerhalb der Stadt Saarbrücken einheitlich festgelegt werden sollte</li> <li>▪ optische und akustische Haltestellenanzeige, wobei die optische Anzeige um weitere Informationen ergänzt werden kann (z. B. die nächsten fünf Haltestellen)</li> <li>▪ Mehrzweckbereiche in Türnähe, die es ermöglichen, pro Fahrzeug mindestens zwei Rollstuhlfahrer zu befördern</li> <li>▪ Schienenverkehr: optische und akustische Information auf dem Bahnsteig</li> <li>▪ Busverkehr: optische (TFT-Bildschirme) und akustische Information bei Neuanschaffungen</li> <li>▪ Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen (z. B. RBL, Anschlusssicherung)</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>XX</b> ggf. weitere aus anderen Maßnahmenbereichen</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2022<sup>1</sup></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2022 <sup>1</sup>	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2022 <sup>1</sup>															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein      <b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, Eisenbahnunternehmen</p>																	
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p><sup>1</sup> Umsetzungsfrist gemäß Personenbeförderungsgesetz</p>																	

 <b>C6 Haltestellengestaltung</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input checked="" type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Die Gestaltung von Haltestellen hat keine Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung. Allerdings gewinnen stadtgestalterische Maßnahmen auch in der Verkehrsplanung an Bedeutung. Hierzu können auch Bushaltestellen dazu beitragen, da diese Teil des öffentlichen Raums sind. Entscheidend ist, dass nicht eine Haltestelle allein umgestaltet wird, sondern dass die Haltestellen bei größeren Gestaltungsmaßnahmen (z. B. Plätze und Straßenabschnitte) mit einbezogen werden.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Der VEP Saarbrücken zielt auch auf eine städtebauliche Aufwertung der Straßenräume. Entsprechend sollten bei zukünftigen Maßnahmen die örtlichen Bushaltestellen einbezogen und eine gestalterische Aufwertung diskutiert werden. Da Haltestellen immer ein Ort sind, an dem Menschen bis zur nächsten Abfahrt warten, kann sich eine ansprechende Haltestellengestaltung auch positiv auf die Wahrnehmung des öffentlichen Personennahverkehrs auswirken. In diesem Zusammenhang sind auch Beleuchtungskonzepte zu diskutieren, welche die subjektive Sicherheit abends verbessern können.</p>		
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>G</b> Handlungsfeld Straßenraumgestaltung</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn</p>



	<h2 style="margin: 0;">C7 Verbesserung des Tarifsystems</h2>	<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Tarifsysteme sind ein wichtiger Bestandteil, um einen Teil der Ausgaben für Bahn- und Buslinien finanzieren zu können. Dabei stehen Tarifsysteme immer im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (jede Fahrt zum selben Preis) und möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit). Hierdurch ist es unvermeidbar, dass ein gerechtes Tarifsystem immer auch komplex ist. Dies schreckt jedoch möglich Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind. Dies führt zu ungewolltem Schwarzfahren und ist ein weiteres großes Nutzungshemmnis. Ein wichtiger Ansatzpunkt sind hier neue technische Möglichkeiten, die in anderen deutschen Städten bereits genutzt werden.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Die Verbesserung des Tarifsystems muss eine attraktive Alternative zum aktuell bestehenden Wabentarif des saarVV sein, der von vielen Nutzern als ungerecht empfunden wird. Hierzu sollten die bestehenden technischen Möglichkeiten zum Aufbau eines Preis- und Abrechnungssystems genutzt werden.</p> <p><u>Aufbau eines neuen Abrechnungssystems</u></p> <p>Das neue Abrechnungssystem ist computergestützt und ermöglicht es jeder Person ohne Tarifkenntnisse Bahn- und Buslinien zu nutzen. Nach Ende der Fahrt erfolgt automatisch die Ermittlung des richtigen Fahrpreises (siehe Maßnahme C 7.1).</p> <p><u>ergänzende Fahrkartenangebote</u></p> <p>Insbesondere als kurzfristige Maßnahmen sind weitere Fahrkartenangebote sinnvoll. Diese sollen das bestehende Tarifsystem aber nicht komplexer machen und auch eine bessere Integration der französischen Nachbarkommunen umfassen (siehe Maßnahmensteckbrief C 7.2).</p> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C4 Busbeschleunigung</li> </ul>																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, saarVV, Départements Moselle, Bas-Rhin</p>															



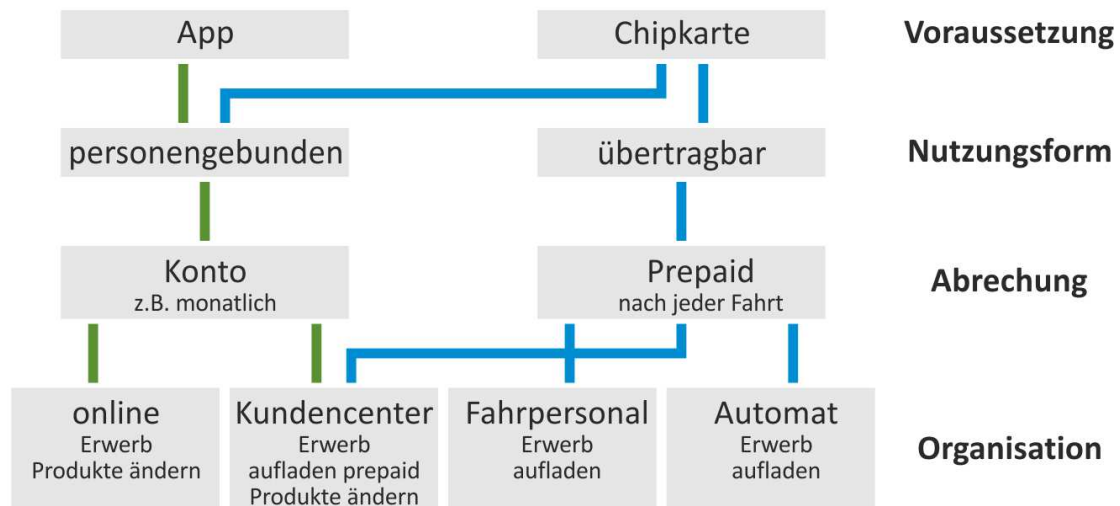
## C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems



Tarifsysteme sind ein wichtiger Bestandteil, um einen Teil der Ausgaben für Bahn- und Buslinien finanzieren zu können. Dabei stehen Tarifsysteme immer im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (jede Fahrt zum selben Preis) und möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit). Hierdurch ist es unvermeidbar, dass ein gerechtes Tarifsystem immer auch komplex ist. Dies schreckt jedoch möglich Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind. Dies führt zu ungewolltem Schwarzfahren und ist ein weiteres großes Nutzungshemmnis. Ein wichtiger Ansatzpunkt sind hier neue technische Möglichkeiten die in anderen deutschen Städten bereits genutzt werden.

### Bausteine

Das neue Abrechnungssystem basiert auf dem Grundsatz, dass sich Fahrgäste zu Beginn und am Ende einer Fahrt mit Bahn und Bus an- bzw. abmelden. Durch eine Software wird dann der Tarif berechnet. Hierzu werden alle Busse und Saarbahnen mit kleinen Terminals im Türbereich ausgerüstet, über welche die An- und Abmeldung erfolgt. Ebenso sind Terminals in den Zugangsbereichen von Bahnhöfen und Haltepunkten vorhanden, damit auch innerstädtische Fahrten mit dem regionalen Schienenverkehr möglich sind. Das neue Abrechnungssystem setzt sich aus zwei Nutzungsvarianten zusammen.



Quelle: eigene Darstellung

In Ergänzung zum neuen Abrechnungssystem kann auch das Tarifsystem neu strukturiert und damit transparenter gestaltet werden. Hierfür sollte eine Umstellung auf einen luftlinienkilometerbasierenden Tarif umgestellt werden. Grundlage ist die Luftlinienentfernung zwischen der Start- und Endhaltestelle, welcher mit einem Kilometerkostensatz (ggf. getrennt nach Eisenbahn, Saarbahn, Bus) verrechnet wird.


Ziel muss es beim Aufbau des neuen Abrechnungssystems sein, dass dieses langfristig die bestehenden Fahrkartensysteme ersetzt bzw. stark reduziert, um parallele Kostenstrukturen zu vermeiden.


Neben der Einführung einer Chipkarte sollte auch die Integration von Vpay (kontaktlos zahlen) bei Kreditkarten möglich sein. Hierdurch ergibt sich v.a. für Nutzer von außerhalb eine einfache Nutzung. Die Einrichtung eines personenbezogenen Kontos bzw. Erwerb eine Prepaidkarte entfällt.

Die Einführung des neuen Abrechnungssystems entlastet auch das Fahrpersonal, da weniger bzw. langfristig keine Fahrkarten mehr verkauft werden müssen. Ggf. erfolgt nur noch die Aufladung von Prepaid-Karten durch das Fahrpersonal, was schneller erfolgt als ein Fahrkartenverkauf mit Wechselgeld. Daher kann das neue Abrechnungssystem zusätzlich zu einem pünktlichen Busbetrieb beitragen.


### Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen


- C4 Busbeschleunigung
- C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote

		<b>C7.1 Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU	
				<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU	
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>		<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungsfrist</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <sup>1</sup> <input type="checkbox"/> nein			<b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, saarVV		
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>					
<sup>1</sup> Das neue Abrechnungssystem sollte zumindest auf allen Linien der Saarbahn umgesetzt werden, wodurch es auch außerhalb der Stadt Saarbrücken zum Einsatz kommt (z. B. Mandelbachtal). Zudem sollten die Linie 30 und MS1 integriert werden.					

 <b>C7.2 ergänzende Fahrkartenangebote</b>		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Tarifsysteme sind für Neukunden komplex und daher ein wesentliches Nutzungshemmnis. Hier bietet sich die Möglichkeit an, Pauschalangebote zu entwickeln, welche Hin- und Rückfahrt mit dem Nutzungszweck verbinden (Kombifahrkarte). Schwerpunkt sind hier vor allem Angebote im Tourismus und im Freizeitverkehr wie (Gruppen-) Tagesausflüge. Die Kombination von Eintritten und Fahrtkosten erfordert für den Nutzer keine speziellen Tarifkenntnisse mehr, was die Bahn- und Busnutzungen stark vereinfacht.</p>								
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Zukünftig wird es in der Stadt Saarbrücken eine Kombifahrkarte zu Fußballspielen des FC Saarbrücken geben. Auch wenn darüber hinaus nur wenige besucherstarke Attraktionen in der Stadt Saarbrücken existieren, eignen sich auch wiederkehrende Veranstaltungen und Ziele in der Region für Kombiangebote. Hierbei sollten auch die benachbarten französischen Kommunen einbezogen werden.</p>								
<p><u>Allgemeine Aspekte von Kombifahrkarten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vertrieb über alle gängigen Kanäle wie Fahrpersonal, Automaten, online, Kundenzentren</li> <li>▪ als Einzel- oder Gruppenangebote (z. B. 5er Gruppe)</li> <li>▪ gültig auf Linien nach Frankreich: Saarbahn, Linie 30, MS1</li> </ul>								
<p><u>Ziele für Kombiangebote in der Stadt Saarbrücken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FC Saarbrücken (in Umsetzung)</li> <li>▪ Schwimmbäder (z. B. Calypso, Schwarzenbergbad)</li> <li>▪ Zoo Saarbrücken</li> </ul>								
<p><u>Ziele für Kombiangebote bei Veranstaltungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Altstadtfest (Angebote als Eventtickets bereits vorhanden)</li> <li>▪ Saarspektakel (Angebote als Eventtickets bereits vorhanden)</li> <li>▪ Messen</li> </ul>								
<p><u>Ziele für Kombiangebote außerhalb der Stadt Saarbrücken wie z. B.:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Völklinger Hütte</li> <li>▪ Gondwana</li> <li>▪ Nationalpark Hunsrück/Hochwald</li> </ul>								
<p>Neben der Einbindung der Linien nach Frankreich in die Kombifahrkarten, sollten weitere kurzfristige Maßnahmen im Tarif erfolgen, um den Anteil des grenzüberschreitenden Nahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Übersteigertarif für die Linie MS1 für Fahrten aus Frankreich mit Umstieg in Saarbrücken und Weiterfahrt in die Region</li> <li>▪ Feiertagstarif als Einzel- und Gruppenticket, welches immer zwischen Frankreich und Deutschland gilt, auch wenn nur einem der beiden Länder ein Feiertag ist</li> </ul>								
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C7.1</b> Aufbau eines neuen Abrechnungssystems</li> <li>▪ <b>C9.2</b> Regionaler Zweckverband</li> </ul>								
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Einrichtungen/Privatwirtschaft, saarVV, Départements Moselle, Bas-Rhin</p>						


	<h2 style="margin: 0;">C8 Kommunikation und Marketing</h2>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Kommunikation und Marketing leisten einen wichtigen Beitrag, um Bahn- und Busangebote bekannter zu machen. Hierzu gehören neben Werbung für neue Angebote auch Aufklärungskampagnen, um bestimmte Entwicklungen und Tatsachen gegenüber den Fahrgästen zu erläutern. Ziel ist dabei die Akzeptanz für Bahn und Bus zu erhöhen, indem für Fahrgäste und Neukunden bestimmte Aspekte nachvollziehbarer werden.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Die Maßnahmen richten sich nicht primär an ein bestimmtes Bahn- oder Busangebot. Sie sind verkehrsmittel- und unternehmensübergreifend. Neben der Sprache Deutsch sollten alle Informationen auch auf Französisch sowie für den Tourismus auf Englisch zur Verfügung stehen.</p>																	
<p><u>Servicemaßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kundenzentren an den wichtigsten Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet</li> <li>▪ mindestens eine Verkaufagentur in den Nahversorgungsstandorten jedes Stadtteils</li> <li>▪ mobile Verkaufsstelle mit wechselnden Standorten auf Wochenmärkten, Weihnachtsmarkt, Kirmes usw. und für Vor-Ort-Termine (z. B. Seniorenzentren).</li> <li>▪ Fortführung des Projekts MobiaSaar und Integration in weitere Serviceangebote sowie Maßnahmen des Umweltverbunds (Handlungsfeld J)</li> </ul>																	
<p><u>Information</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Berichte in lokalen Medien sowie neuen Medien über Änderungen bei Linien, Angeboten, usw.</li> <li>▪ Störungen im Betrieb als Bestandteil der lokalen Verkehrsnachrichten</li> <li>▪ Erweiterung der verkehrsmittelübergreifenden dynamischen Fahrgastinformation mit Angabe alternativer Fahrtmöglichkeiten bei Betriebsstörungen</li> <li>▪ Aufnahme von (touristischen) Zielen in Haltestellennamen</li> </ul>																	
<p><u>Kampagnen und Aufklärungsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlosung von Fahrkarten (z. B. Kombifahrkarte, Jahrestickets) in den lokalen Medien</li> <li>▪ Pilotprojekt Monatsfahrkarte statt schwarzfahren<sup>1</sup></li> <li>▪ Werbung in eigener Sache zur Aufklärung häufiger Missverständnisse bei Bahn- und Busnutzung</li> <li>▪ Festlegung eines Budgets (ggf. Prozentsatz), welches nur zur Vermarktung von Maßnahmen genutzt werden kann</li> </ul> <p>Maßnahmen bei Kampagnen und bei der Aufklärungsarbeit sind zeitlich beschränkt, sollten aber in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Hier bietet sich auch eine Kombination mit Bausteinen aus den Servicemaßnahmen an, wie z. B. mobile Verkaufsstelle.</p>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C9.1</b> Organisation</li> <li>▪ <b>J</b> Maßnahmenfeld Inter- und Multimodalität</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, saarVV</p>															
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p><sup>1</sup> Projekt in den Städten Bochum, Essen und Gelsenkirchen, bei denen auf die Forderung des erhöhten Beförderungsentgelts einmalig verzichtet wird, wenn sich der Fahrgast zum Abschluss eines Abonnements entschließt.</p>																	

 <b>C9 Managementaufgaben</b>		<input type="checkbox"/> VE	<input type="checkbox"/> GT	<input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE	<input type="checkbox"/> SL	<input type="checkbox"/> MU
<p>Mit einem verbesserten Instandhaltungs- und Störungsmanagement soll eine zuverlässigere Nutzung von Bahn und Bus gewährleistet werden. Fahrgäste sollen frühestmöglich auf Störungen hingewiesen und über alternative Fahrtmöglichkeiten unabhängig vom Verkehrsunternehmen informiert werden.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Für die Stadt Saarbrücken ist diese Organisation umso wichtiger, da hier auch die Abstimmung über das Saarland bis nach Frankreich und Luxemburg reichen muss. Hierzu gehört auch eine Weiterentwicklung des saarVV weg von einem reinen Unternehmensverbund.</p>				
<p><u>Instandhaltungsmanagement</u></p> <p>Störungen und Vandalismus sind nicht komplett vermeidbar, zumal Betriebsstörungen auch plötzlich ohne Vorwarnung entstehen können. Entscheidend ist schneller Umgang mit Störungen und Instandhaltungsmaßnahmen, um langfristige Beeinträchtigungen zu vermeiden (siehe Maßnahme C 9.1).</p>				
<p><u>Grenzüberschreitender Zweckverband</u></p> <p>Verbindungen mit Bahn- und Buslinien sollen nicht an der Stadt- bzw. Staatsgrenze enden. Sonst sind diese Bahn- und Busangebote keine sinnvolle Alternative zum Auto. Hierfür müssen Ausschreibungen, Vergaben, Fahrplangestaltung usw. grenzüberschreitend diskutiert und durchgeführt werden (siehe Maßnahme C 9.2).</p>				
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C8</b> Marketing und Kommunikation</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Départements Moselle, Bas-Rhin, Luxemburg</p>		

	<h2 style="margin: 0;">C9.1 Störungs- und Instandhaltungsmanagement</h2>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">VE</td> <td style="padding: 2px 5px;">GT</td> <td style="padding: 2px 5px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">SE</td> <td style="padding: 2px 5px;">SL</td> <td style="padding: 2px 5px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr erfordert auch Handlungsbedarf in Bereichen, die von den Fahrgästen nicht wahrgenommen werden. So müssen auf der organisatorischen Ebene langfristige Entwicklungen und darauf aufbauend der weitere Handlungsbedarf abgeleitet werden.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Für die Organisation sind das Instandhaltungs- und Störungsmanagement zu verbessern. Schwerpunkt ist dabei nicht die Vermeidung von Zwischenfällen, sondern eine schnelle Reaktion und Integration der Störungen in die IST-Daten der Fahrplanauskunft.</p>																	
<p><u>Störungsmanagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme von Betriebsstörungen in die Fahrplanauskunft und dynamische Fahrgastinformation</li> <li>▪ Störungen im Betrieb als Bestandteil der lokalen Verkehrsnachrichten</li> <li>▪ Informationen bei absehbaren Störungen (z. B. Baustellen) in die Fahrplanauskunft und dynamischen Fahrgastinformation sowie an allen Haltestellen und in allen Fahrzeugen der betroffenen Linien</li> </ul>																	
<p><u>Instandhaltungsmanagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung einer Personalstelle für verkehrsunternehmensübergreifendes Instandhaltungsmanagement in der Stadt Saarbrücken</li> <li>▪ Aufbau eines Netzwerkes aus Ansprechpartnern und Pflege der Kontaktdaten</li> <li>▪ Evaluation von (Vandalismus-) Schäden, Reparaturzeiten und entstehenden Kosten</li> <li>▪ Koordination/Durchführung von Reparaturmaßnahmen</li> <li>▪ regelmäßige Treffen des Netzwerkes mit Diskussion der letzten Evaluationsergebnisse und anstehenden Inhalten und Vorgehensweisen (ca. 2- bis 3-mal pro Jahr)</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C8</b> Kommunikation und Marketing</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Verkehrsunternehmen</p>															

 <b>C9.2 Grenzüberschreitender Zweckverband</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Ein Zweckverband übernimmt v. a. organisatorische Aufgaben und ist eine Plattform zum gegenseitigen Austausch der Verkehrsunternehmen, Kommunen usw. Neben der Diskussion um Maßnahmen im Tarif und Fahrplänen gehört hier vor allem die Organisation von Verkehren durch Ausschreibungen, Vergabe und Kontrollen der zur erbringenden Leistungen durch die beauftragten Verkehrsunternehmen.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Mit einem regionalen Zweckverband können wichtige Grundlagen für einen grenzüberschreitenden Nahverkehr direkter und damit auch schneller abgestimmt werden. Dies bedeutet auch eine Weiterentwicklung des saarVV weg von einem reinen Unternehmensverbund. Der regionale Zweckverband muss sich auch nach Frankreich und Luxemburg erstrecken, da das tägliche Verkehrsaufkommen nicht an den Staatsgrenzen endet.</p>		
<p><u>Aufgabenbereich eines regionalen Zweckverbands</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung und Organisation internationaler Nahverkehrsverbindungen</li> <li>▪ Durchführung und Vergabe von Verkehrsleistungen durch Ausschreibungen</li> <li>▪ Abstimmung der Fahrzeuganforderungen für grenzüberschreitende Verbindungen</li> <li>▪ Ergänzende tarifliche Maßnahmen zur Förderung grenzüberschreitender Bahn- und Buslinien</li> <li>▪ Kontrolle der beauftragten Verkehrsunternehmen</li> <li>▪ Durchführung regelmäßiger Abstimmungsgespräche</li> <li>▪ ggf. weitere Aufgabenbereiche</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C7.2</b> ergänzende Fahrkartenangebote</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, saarVV, Saarland, Département Moselle, Bas-Rhin, Luxembourg</p>





## C10 Ausweitung der Elektromobilität im ÖPNV

VE

GT

FU

SE

SL


MU

Saarbrücken besitzt mit der Saarbahn schon ein elektromobiles Rückgrat im öffentlichen Personennahverkehr. Darüber hinaus wird in vielen Großstädten die Elektromobilität durch Straßenbahnlinien mit Strom z. B. aus Wasserkraft ermöglicht. Inzwischen befinden sich auch viele Ansätze im Bereich des Busverkehrs, welche über den klassischen Oberleitungsbus hinaus ganz neue technische Ansätze verfolgen. Neben der Einsparung von Kraftstoff und CO<sub>2</sub> wird im Busverkehr v.a. die Reduktion der NO<sub>x</sub>-Emissionen verfolgt, welche im Linienverkehr vergleichsweise hoch sind.

**Bausteine**

Die Einrichtung eines eigenen Netzes aus Oberleitungsbussen stellt nach Dieseln und der Saarbahn ein drittes System dar. Zudem können sich mit Saarbahn und Oberleitungsbus aufwendige Kreuzungssituationen ergeben. Eine Ausweitung der Elektromobilität ist daher eher in Richtung induktiver Ladung und Schnellladung denkbar. Einige Kommunen setzen aktuelle Pilotprojekte dazu um, so dass hier die Evaluation dieser Projekte abgewartet werden sollte. Die LHS wird gemeinsam mit der Saarbahn prüfen, ob und wo sich Strecken für den Betrieb mit Elektro- oder Hybridbussen und dieser wirtschaftlich umsetzbar ist.

Interessant ist für die Saarbahn besonders die Schnellladung bei Buslinien, die an einer Saarbahnstation enden. Hier können mit relativ geringem Aufwand Lademöglichkeiten am bestehenden Saarbahn-Netz eingerichtet werden. Sollte sich diese Technologie als alltagstauglich erweisen, sind in Saarbrücken v. a. Buslinien mit Endhaltestellen Römerkastell bzw. Brebach für eine Umstellung auf Elektromobilität zu prüfen. Dies umfasst auch eine Prüfung, ob die Unterwerke der Saarbahn für kurzfristige Stromanstiege beim Laden ausreichend dimensioniert sind.



**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- L4 Elektromobilität

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <sup>1</sup>
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein **Akteure:** LHS, Saarbahn

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

<sup>1</sup> Art und Umfang abhängig von Ergebnissen im Alltagsbetrieb der bestehenden Pilotprojekte

## Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr

Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist – wie das gesamte Saarland – durch eine hohe Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs geprägt. So liegt der Motorisierungsgrad sowohl des Landes als auch der Stadt deutlich über dem Bundesdurchschnitt bzw. den Motorisierungsgraden anderer Städte vergleichbarer Größe. Die Ursachen hierfür liegen u.a. in der geographischen Lage sowie der Siedlungsstruktur der Stadt Saarbrücken und ihres Umlandes. Darüber hinaus bietet aber ein gut ausgebautes regionales und innerstädtisches Straßennetz sehr gute Kfz-Erreichbarkeiten sowohl für Wege innerhalb der Stadt als auch für Pendlerverkehre aus dem Umland und restlichen Saarland.

Diese gute Kfz-Erreichbarkeit ist einerseits eine wichtige Grundvoraussetzung für die oberzentrale Funktion und die Wertschöpfung Saarbrückens. Sie führt andererseits aber auch zu einem hohen MIV-Anteil bei den Wegen der Saarbrücker Bevölkerung wie auch in Verbindung mit der Funktion als Oberzentrum zu sehr starken Pendlerverkehren zwischen Umland und Stadt, die wiederum überwiegend mit Kraftfahrzeugen absolviert werden.

Das daraus resultierende hohe Kfz-Verkehrsaufkommen und die dafür erforderliche Straßeninfrastruktur prägen das Stadtbild Saarbrückens deutlich. So sind Verkehrsanlagen und Straßenräume häufig sehr stark an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Darüber hinaus kommt es zu Spitzenzeiten vor allem im Innenstadtbereich an einzelnen Knotenpunkten und Streckenabschnitten zu Kapazitätsengpässen. Negativen Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs führen des Weiteren an vielen Stellen des Stadtgebiets zu erheblichen Unverträglichkeiten. Und schließlich erfordert die Straßeninfrastruktur ein Unterhaltungsaufwand, der durch den aktuellen Saarbrücker Haushalt nicht gedeckt werden kann.

### 1.1.1 Zielsetzung und Grundsätze

An einem normalen Werktag werden von der Saarbrücker Bevölkerung über 270.000 Wege mit Kraftfahrzeugen (als Fahrer oder Mitfahrer) durchgeführt. Hinzu kommen weitere ca. 270.000 Fahrten über die Stadtgrenze von bzw. nach Saarbrücken, die von Einpendler zu Ausbildungs-, Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwecken mit dem Pkw unternommen werden. Prognose und Szenarien gehen zwar für die Zukunft von einem Rückgang bzw. einer weitgehenden Konstanz des Kfz-Verkehrsaufkommens aus, gleichwohl wird der Kfz-Verkehr seine überaus starke Stellung im städtischen Verkehrsbild behalten.

Dabei gibt es durchaus erhebliche, bisher ungenutzte Potenziale für eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung und für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf alternative Verkehrsmittel. Insbesondere aus der hohen Zahl an relativ kurzen Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, ergeben sich Chancen für den nicht-motorisierten Verkehr. Der Verkehrsentwicklungsplan hat daher

zum Ziel, die Zahl der mit Kraftfahrzeugen zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2030 um mindestens 90.000 Wege je Tag zu reduzieren.

Auch unter dieser Zielsetzung wird der Kfz-Verkehr dennoch weiterhin eine sehr bedeutende Rolle im Saarbrücker Verkehrsgeschehen innehaben. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Funktion des Oberzentrums als zentraler Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitstandort für das Umland, das gesamte Saarland und die angrenzenden Regionen. Für das Handlungsfeld sind daher insbesondere die möglichst effiziente, sichere und umwelt- und umfeldverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs sowie die Sicherstellung der Kfz-Erreichbarkeit der Landeshauptstadt wichtige übergeordnete Zielsetzungen. Aus diesen leiten sich die folgenden konkreten Ziele für Maßnahmen im Kfz-Verkehr ab:

- Verlagerungen von Verkehren, so dass
  - Freiräume zur Umgestaltung von Straßen/Plätzen entstehen
  - Eine bessere Führung des Fuß- und Radverkehrs geschaffen werden kann und/oder
  - Umfeldunverträglichkeiten reduziert werden können
- Erhöhung der Transparenz und Effizienz des Netzes
- Verbesserte Verkehrsabwicklung

Um diese Ziele zu erreichen sind insbesondere bei infrastrukturellen Maßnahmen im Kfz-Bereich die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Erhalt vor Neubau von Straßen
- Einheit von baulichen und betrieblichen Maßnahmen
- Vorrang von betrieblichen Maßnahmen (da einfacher umsetzbar und meist kostengünstiger)
- Anpassung von Straßenräumen und Kreuzungen im Hinblick auf die Belange aller Nutzer und Anlieger
- Gewährleistung eines sicheren und effizienten Verkehrsablaufs
- Sicherstellung der Erreichbarkeit

Aufgrund der gemeinsamen Nutzung des Straßenraums steht das Maßnahmenspektrum im Kfz-Verkehr in engen Wechselbeziehungen mit den Handlungsfeldern Fußverkehr (A), Radverkehr (B) und ÖPNV (C). Darüber hinaus bestehen weitere wichtige Verknüpfungen zu den Maßnahmenfeldern Wirtschaftsverkehr (E), Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (G), Ruhender Verkehr (H), Multi- und Intermodalität (J) sowie Verkehr und Umwelt (L).

### 1.1.2 Maßnahmenfelder

Das Handlungsfeld Kfz-Verkehr umfasst 9 Maßnahmenfelder mit dazugehörigen Einzelmaßnahmen (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Handlungsfeld Straßenverkehr (D) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			Akteure in Ergänzung zur Stadt Saarbrücken
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>D 1 Definition des Hauptstraßen- / Vorbehaltsnetzes</b>	hoch	Daueraufgabe			Saarland, Bund
<b>D 2 Überregionale / regionale Anbindung aus Richtung Norden</b> umfasst 5 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis mittel		x	x	Saarland, Bund
<b>D 3 Überregionale / regionale Anbindung aus Richtung Süden</b> umfasst 3 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis hoch		x	x	Saarland, Bund
<b>D 4 Netzentwicklung im nördlichen Stadtgebiet</b> umfasst 3 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis mittel		x	x	Saarland, Bund
<b>D 5 Netzentwicklung und Verkehrsführung im Innenstadtbereich</b> umfasst 5 detaillierte Einzelsteckbriefe	niedrig bis hoch	x	x	x	Saarland, Bund
<b>D 6 Stadtmitte am Fluss</b>	mittel			x	Saarland, Bund
<b>D 7 Umgestaltung von Knotenpunkten</b> umfasst 1 detaillierten Einzelsteckbrief	mittel bis hoch	x	x	x	Saarland, Bund
<b>D 8 Geschwindigkeitsmanagement</b>	hoch	x			Saarland
<b>D 9 Optimierung der Wegweisung / Leitsysteme</b>	hoch	x			
<b>D 10 Aktuelle Verkehrslageerfassung</b>	mittel	x			Saarland
<b>D 11 Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung</b>	hoch	Daueraufgabe			Saarland
<b>D 12 Baustelleninfo + Baustellenmanagement</b>	hoch	Daueraufgabe			Saarland
<b>D 13 Instandhaltungsmanagement</b>	hoch	Daueraufgabe			


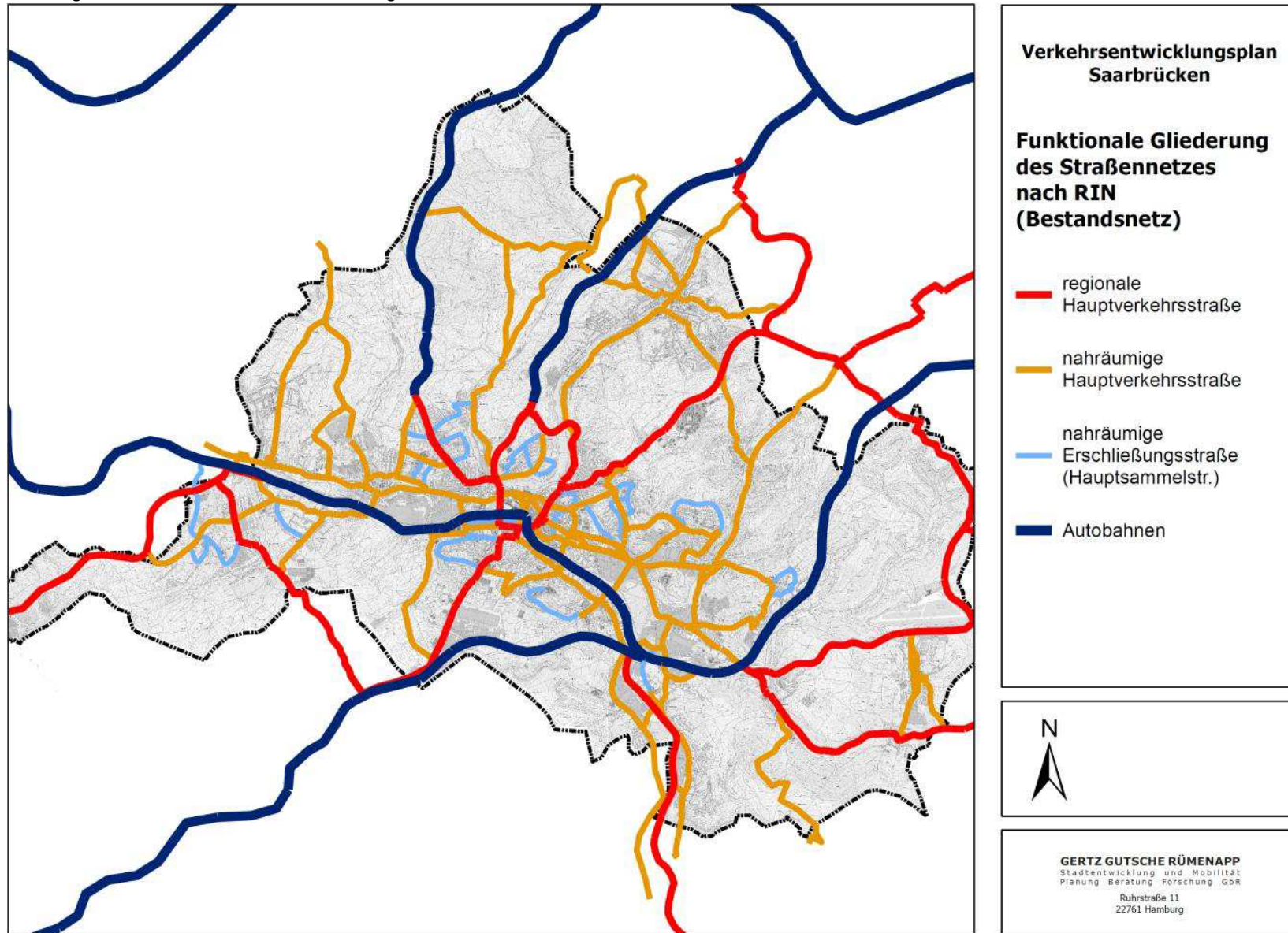

 <b>D1 Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes</b>		VE	GT	FU															
		SE	SL	MU															
<p>Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz bzw. Vorbehaltsnetz für den Kfz-Verkehr definiert. Die einzelnen Abschnitte des Straßennetzes wurden dazu entsprechend den „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)“ den Funktionskategorien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnen mit überregionaler / regionaler Verbindungsfunktion</li> <li>• Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Funktion,</li> <li>• Hauptverkehrsstraßen mit nähräumlicher Funktion,</li> <li>• Erschließungsstraßen mit nähräumlicher Verbindungsfunktion (Hauptsammelstraßen)</li> <li>• Sonstige Erschließungsstraßen (Wohnstraßen)</li> </ul> <p>zugeordnet.</p> <p>Das somit definierte Hauptstraßennetz dient einerseits der Sicherstellung der Kfz-Erreichbarkeiten innerhalb des Saarbrücker Stadtgebiets sowie vor allem als Abwägungskriterium bei baulichen Maßnahmen (Ausbau, Umbau) und straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen). Durch die Festlegung von Straßen, auf denen die Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr eine eher vorrangige Rolle spielt – und im Gegenzug von Straßen, die nur eine untergeordneter bzw. gar keine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr haben – kann leichter über Zulässigkeit, Ausgestaltung und Priorisierung von Maßnahmen entschieden werden.</p> <p>Für den jeweiligen Einzelfall ist dennoch immer eine individuelle Betrachtung und eine Abwägung der Verbindungsfunktion mit weiteren Kriterien (z.B. Verkehrssicherheit, Lärm, Luftschadstoffe) notwendig. Dies gilt insbesondere, da die Straßen des Vorbehaltsnetzes neben der Verbindungsfunktion oft auch Wohn- und Aufenthaltsfunktionen haben.</p>																			
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ E2 Lkw-Führungsnetz</li> </ul>																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>					<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>																	
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020																	
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025																	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030																	
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe																	
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			<b>Akteure:</b> LHS, Land, Bund																

Abbildung 1: Definition und funktionale Gliederung des Straßennetzes



Quelle: eigene Darstellung

	<b>D2 Überregionale und regionale Anbindung aus Richtung Norden</b>	<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Die heutige Führung der Bundesautobahnen 1 und 623 nördlich Saarbrückens stellt sich in zwei gleichwertigen Korridoren dar, welche ab der Stadtgrenze gleichermaßen nicht als Autobahnen fortgeführt werden, sodass der Verkehr auf verschiedenen Wegen durch die Stadt abgewickelt wird. Ein Großteil der Verkehre wird in Weiterführung der BAB-Korridore über die Lebacher Straße bzw. Camphauser Straße und Dudweilerstraße abgewickelt. Zur Bündelung von Verkehrsströmen, einer eindeutigeren transparenten Führung und zur Entlastung der Stadtstraßen von Durchgangsverkehren wird von Bund und Land angestrebt die Verkehre der BAB 1 und 623 zu bündeln. Hierzu wurden bereits in einem früheren Gutachten im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer (Niederhorbach) zahlreiche Varianten geprüft.</p>								
<p>Aufgrund der Auswirkungen auf die Verkehrsströme in Saarbrücken werden im Rahmen des VEP zwei der Varianten ebenfalls modelltechnisch geprüft und bewertet werden. Hierzu zählen die ermittelte Vorzugsvariante und der Ausbau des Bestands. Dieser wurde zwar im zitierten Gutachten mit einem negativen Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertet, die Methodik bauzeitliche Reisezeitverlängerungen als negativen Nutzen anzusetzen und die generell leichtere Durchsetzbarkeit eines Bestandsausbaus legen jedoch eine erneute Prüfung aus der Sichtweise der Landeshauptstadt Saarbrücken nahe.</p>								
<p><b>Varianten / Bausteine</b></p>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>D 2.1 Verschwenkung der BAB 1 zur BAB 623</u> Entspricht der im vorherigen Gutachten ermittelten Vorzugsvariante</li> <li>▪ <u>D 2.2 Ausbau und Bündelung der Verkehre auf der BAB 623</u> Entspricht der im vorherigen Gutachten berechneten Bestandsvariante</li> <li>▪ <u>D 2.3 Anschlussstelle Dicke Buche</u> Entspricht den bisherigen Entwürfen (ehemalige Planungen einer Eventhalle)</li> <li>▪ <u>D 2.4 Ausbau Camphauser Straße / Ludwigskreisel</u> Entspricht den bisherigen Planungen</li> <li>▪ <u>D 2.5 Entlastungsmöglichkeiten der Lebacher Straße</u></li> </ul>								
<p>Für die Varianten D 2.1 bis D 2.3 wurde als Untervariante ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und des Ludwigskreisels (wie einzeln unter D 2.5 bewertet) geprüft.</p>								
<p>Zusätzlich wurden für die Maßnahme D 2.3 (Anschlussstelle Dicke Buche) Kombinationen mit den Varianten D 2.1 und D 2.2 bewertet.</p>								
<p>Die Maßnahme ist bereits im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer detailliert untersucht worden. Die Variante enthält eine Neubautrasse mit BAB-Standard als Fortführung der BAB 1 und verläuft nördlich Saarbrückens oberhalb des Fischbachtals. Sie ist im Rahmen des aktuellen Entwurfs zum BVWP 2030 (Stand März 2016) nicht im vordringlichen Bedarf, sondern in den weiteren Bedarf eingestuft worden. Daher ist eine Realisierung nicht vor 2030 zu erwarten.</p>								
<p><b><u>Verschwenkung der BAB1 zur BAB623 (Abbildung 2)</u></b></p>								
<p>Die erneute modelltechnische Untersuchung (Abbildung 2) bestätigt die verkehrlichen Kernergebnisse des vorherigen Gutachtens und unterlegt diese mit den heute anzunehmenden Verkehrsmengen im Prognosejahr. Ein Ausbau bündelt die Verkehrsströme im Norden Saarbrückens, die Neubautrasse wird im Querschnitt von ca. 27.500 Fahrzeugen/Tag befahren. Hierdurch kommt es auch ohne weitere Ausbauten zu einer Mehrbelastung der Camphauser Straße und des Verlaufs Johannesbrücke - Dudweilerstraße, wohingegen die Lebacher Straße sowie der Streckenzug Von-der-Heydt-Straße – Breite Straße entlastet werden. Die Entlastungswirkungen durch die großräumige Bündelung zeigen sich auch auf anderen Hauptverkehrsstraßen im westlichen Innenstadtbereich, bewegen sich aufgrund der Dimensionen jedoch im kaum spürbaren Bereich. Die Mehrbelastung auf Dudweilerstraße und Johannesbrücke verteilt sich hiernach flächig im Netz.</p>								


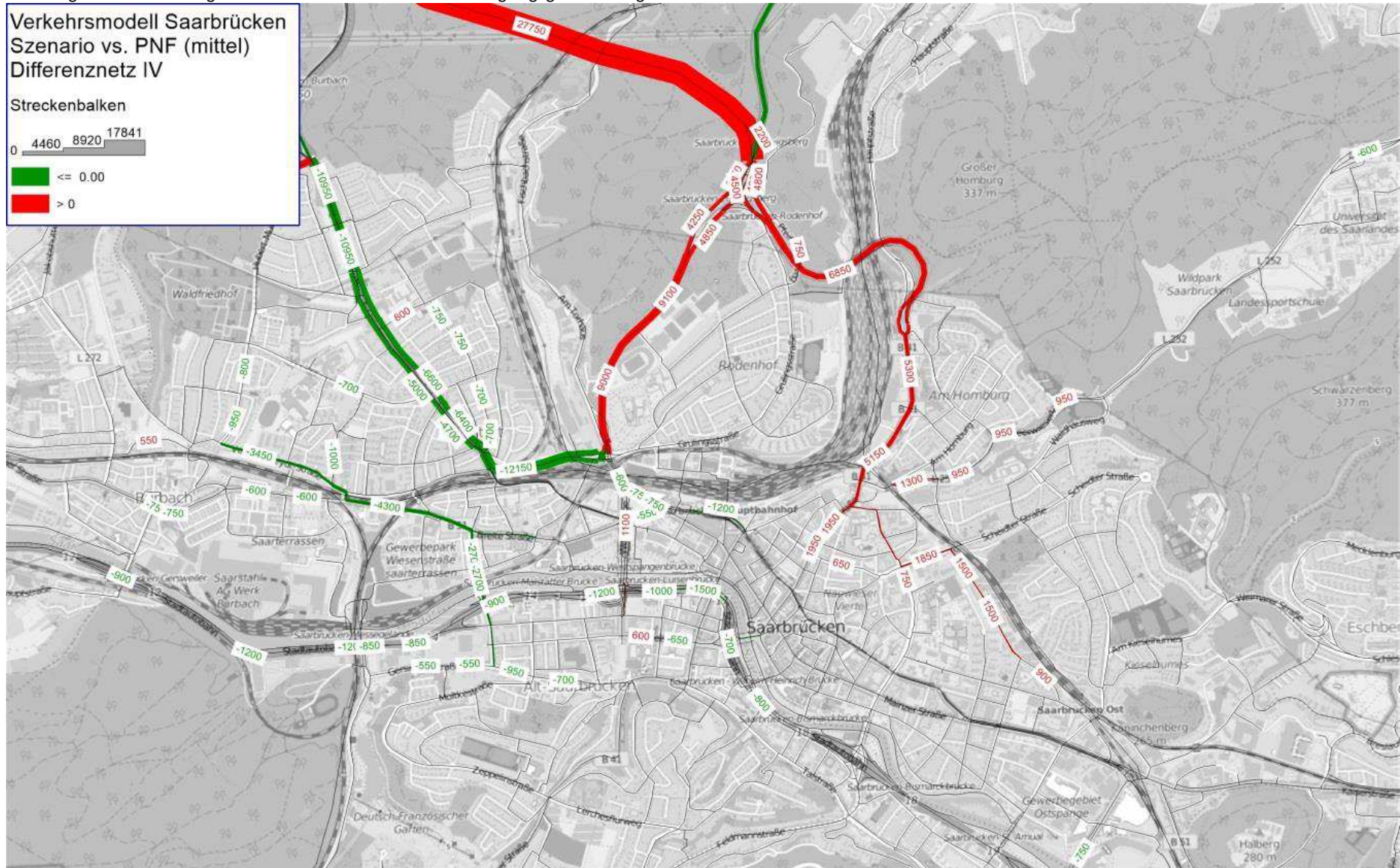
	<h3 style="margin: 0;">D2.1 Verschwenkung der BAB 1 zur BAB 623</h3>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">VE</td> <td style="padding: 2px 5px;">GT</td> <td style="padding: 2px 5px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">SE</td> <td style="padding: 2px 5px;">SL</td> <td style="padding: 2px 5px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Hier sind auch mögliche Negativwirkungen einer Mehrbelastung des Verlaufs der Preußenstraße abzuwägen.</p> <p>Als Untervariante wurden ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und eine niveaufreie Führung am Ludwigskreisel unterstellt (Abbildung 3). Dieser Ausbau würde aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bei einer solchen Maßnahme vermutlich gebündelt erfolgen. Ein Ausbau dieser Strecke ist unter D 2.4 auch einzeln bewertet worden.</p> <p>Durch diesen Ausbau werden die Attraktivität und die Bündelungswirkungen der neuen Trasse noch leicht erhöht, sodass ca. 28.500 Fahrzeuge im Querschnitt die Neubautrasse nutzen. Durch die neuen Kapazitäten auf der Camphauser Straße kommt es zu einer Mehrbelastung des Verlaufs Johannesbrücke-Dudweilerstraße. Die neue niveaufreie Führung im Bereich Ludwigsbergkreisel wird von ca. 37.000 Fahrzeugen befahren.</p> <p>Durch die Maßnahme ergeben sich in beiden Varianten für den Stadtverkehr Saarbrücken nur in Teilbereichen positive Wirkungen, denen die hohen Umweltauswirkungen, die Zerschneidungswirkung einer zusätzlichen Autobahn am Ludwigsbergkreisel sowie die zusätzlichen Belastungen der Dudweilerstraße entgegenstehen. Daher wird diese Maßnahme bei einer Gesamtabwägung im Hinblick auf die Ziele der Stadt Saarbrücken nicht als sinnvoll angesehen.</p> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternativvarianten D 2.1 und D 2.5</li> <li>▪ Wechselwirkungen mit D 2.3, D 2.4, D 4 und D 5</li> </ul>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhebliche Umweltauswirkungen durch massive Eingriffe in Natur und Umwelt</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land, Bund</p>															

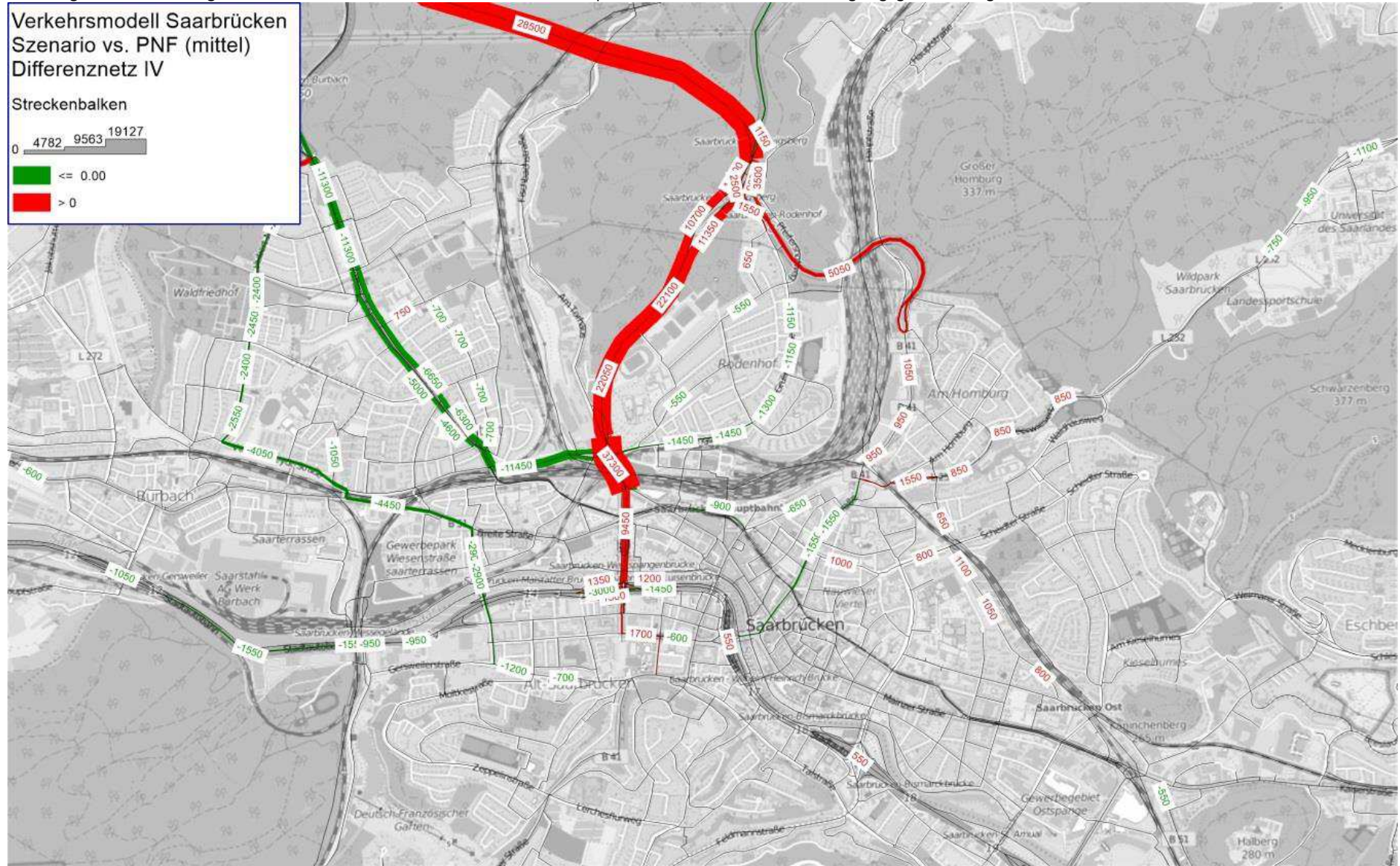


Abbildung 2: Verschwenkung der BAB1 zur B623 - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 3: Verschwenkung der BAB1 zur B623 mit zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße - Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken


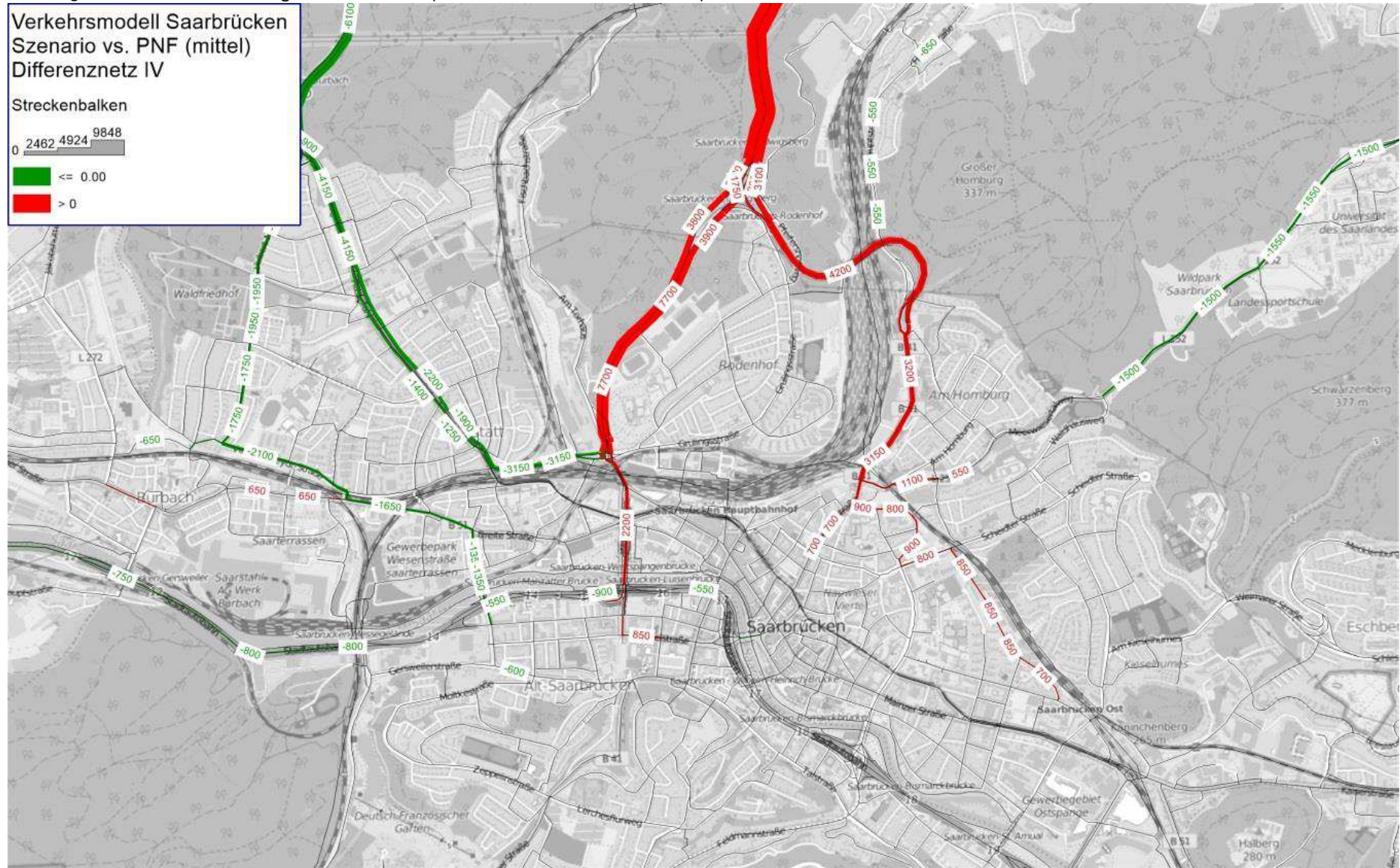
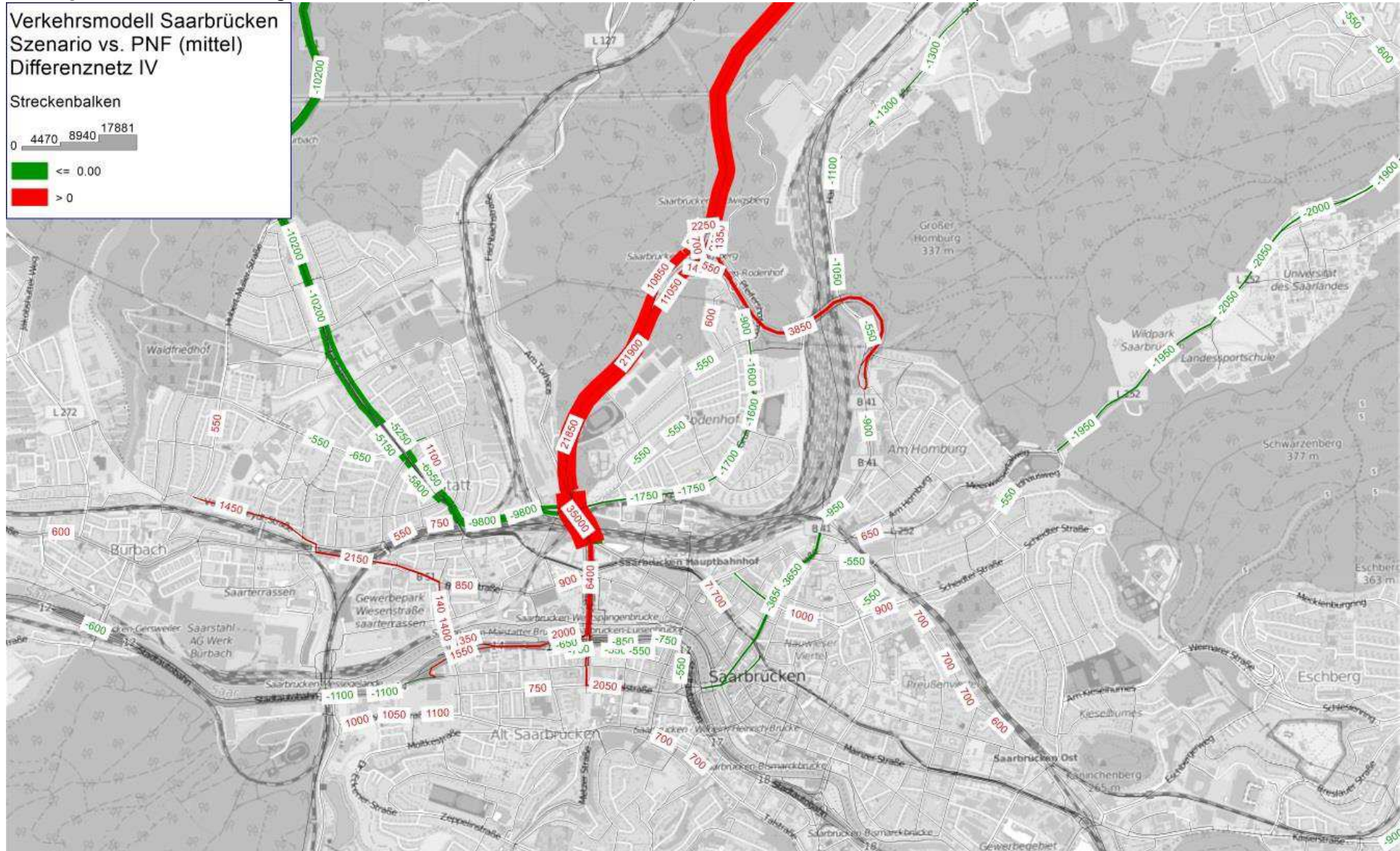
 <b>D2.2 Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1)</b>		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Die Maßnahme ist bereits im Jahr 2005 durch das Ingenieurbüro Hupfer detailliert untersucht worden. Hierbei wurde kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt. Zu beachten ist hierbei die angewandte Methodik, die bauzeitliche Reisezeitverlängerungen als negativen Nutzen einbezieht.</p> <p>Diese Variante orientiert sich an dem im Gutachten aus 2005 untersuchten Ausbau des Bestands und unterstellt den 6-streifigen Ausbau der BAB 8 zwischen AK Saarbrücken und AD Friedrichsthal sowie der BAB 623 zwischen AD Friedrichsthal und Saarbrücken. Aufgrund der Ausrichtung des Modells auf die Verkehrsströme von/nach Saarbrücken sind die regionalen und überregionalen Ströme nicht enthalten, sodass für die Effekte der Mehrspurigkeit der BAB 8 nur grobe Wirkungen ermittelt werden können.</p> <p>Zusätzlich wurden Rückbaumaßnahmen der BAB 1 (Reduktion auf 2 Fahrstreifen) und der Lebacher Straße (abschnittsweise Tempo 30) unterstellt. In Sensitivitätsrechnungen wurden zudem die Wirkungen restriktiver Rückbaumaßnahmen überprüft (Abbildung 4).</p> <p>Es zeigt sich, dass durch einen Ausbau der BAB 8 und 623 ebenfalls eine Bündelung der Verkehrsströme erzielt werden kann und für eine Entlastung der Lebacher Straße sorgen kann. Auch in diesem Falle kommt es, aufgrund der verkehrlichen Struktur zu einer Mehrbelastung der Camphauser Straße und des Verlaufs Johannesbrücke - Dudweilerstraße, sodass die Wirkungen auf die Stadt Saarbrücken mit denen der Variante 2.1 vergleichbar sind. Es zeigt sich, dass die Entlastungswirkungen im Stadtgebiet Saarbrücken stark durch die Ausprägung möglicher restriktiver Maßnahmen auf der Lebacher Straße determiniert werden, sodass diese bei allen Planungen intensiv geprüft und berücksichtigt werden sollte.</p> <p>Als <b>Untervariante</b> (Abbildung 5) wurden ein zusätzlicher Ausbau der Camphauser Straße und eine niveaufreie Führung am Ludwigskreisel unterstellt. Dieser Ausbau würde aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bei einer solchen Maßnahme vermutlich gebündelt erfolgen.</p> <p>Auch in der Kombinationsvariante sind die Wirkungen auf die städtischen Verkehre mit der Maßnahme D 2.1. vergleichbar.</p> <p>Dementsprechend ergeben sich analog zur Maßnahme D 2.1 in beiden Varianten für den Stadtverkehr Saarbrücken nur in Teilbereichen positive Wirkungen. Auch beim Ausbau des Bestands kommt es aufgrund der dichten Besiedlung insbesondere entlang der BAB 623 und durch den notwendigen Ausbau der Camphauser Straße zu negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur. Der Ausbau der Camphauser Straße und die niveaufreie Führung am Ludwigskreisel stellen darüber hinaus einen erheblichen städtebaulichen Eingriff mit einer deutlichen Zunahme der Zerschneidungswirkung dar. In der Gesamtabwägung überwiegen die negativen Effekte dieser Maßnahmen den positiven Nutzen, so dass die Maßnahme im Hinblick auf die Ziele der Stadt Saarbrücken insgesamt als nicht sinnvoll angesehen wird.</p> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternativvarianten D 2.1 und D 2.5</li> <li>▪ Wechselwirkungen mit D 2.3, D 2.4, D 4 und D 5</li> </ul>								
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eingriffe in Natur und Umwelt im Ausbaukorridor</li> </ul>								
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input type="checkbox"/> 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land, Bund</p>						

Abbildung 4: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1)




Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 5: Ausbau und Bündelung auf der BAB 623 (inkl. Rückbaumaßnahmen BAB 1) mit zusätzlichem Ausbau der Camphuser Straße



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken



### D2.3 Anschlussstelle Dicke Buche

VE	GT	FU
SE	SL	MU

In der Vergangenheit wurden im Zusammenhang mit Planungen für ein Logistikcenter im Bereich des Güterbahnhofs sowie für eine Eventhalle Planungen zu einem Vollausbau des Knotens Camphauser Straße/Johannesbrücke angestellt und unter dem Namen „Anschlussstelle Dicke Buche“ diskutiert.

Zur Herstellung weiterer Fahrbeziehungen zwischen B41 und Camphauser Straße und zur Bewertung der verkehrlichen Wirkungen wurde der Ausbau modelliert (Abbildung 6). Hierbei zeigen sich lediglich geringe verkehrliche Effekte. Es kommt zu einer leichten Entlastung der Grülingsstraße und einer leichten Mehrbelastung der Camphauser Straße und der Johannesbrücke. Aufgrund der marginalen Effekte und fehlender Positivwirkungen sollte ein möglicher Ausbau nur dann erfolgen, wenn zugleich andere Maßnahmen im Umfeld (z.B. eine Umnutzung der Fläche der Bergehalde) erfolgen sollen.

Aus diesem Grunde wurde die Maßnahme zusätzlich mit den Maßnahmen D 2.1 und D 2.2 als Variante gerechnet (Abbildungen 7+8), wobei jeweils auch der Ausbau der Camphauser Straße mit unterstellt wurde:

In beiden Fällen zeigen sich gegenüber den Varianten ohne die Anschlussstelle nur geringe Veränderungen. Die Entlastungswirkung der Grülingsstraße kann jeweils leicht verbessert werden, wobei durch den Ausbau der Camphauser Straße hier ohnehin bereits durch die Bündelungswirkung ein gewisser Rückgang eintritt. Somit gelten die Kernergebnisse der Variante D 2.3 auch für die Kombinationsmöglichkeiten

Eine Umsetzung sollte je nach Ausprägung der weiteren Maßnahmen im nördlichen Stadtgebiet und der Innenstadt abgewogen werden. Sie ist insbesondere auch im Hinblick auf die Stadtentwicklung in den angrenzenden Gebieten und ihre Erschließungswirkung zu beurteilen. Insgesamt wird die Maßnahme daher als ausgeglichen beurteilt.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

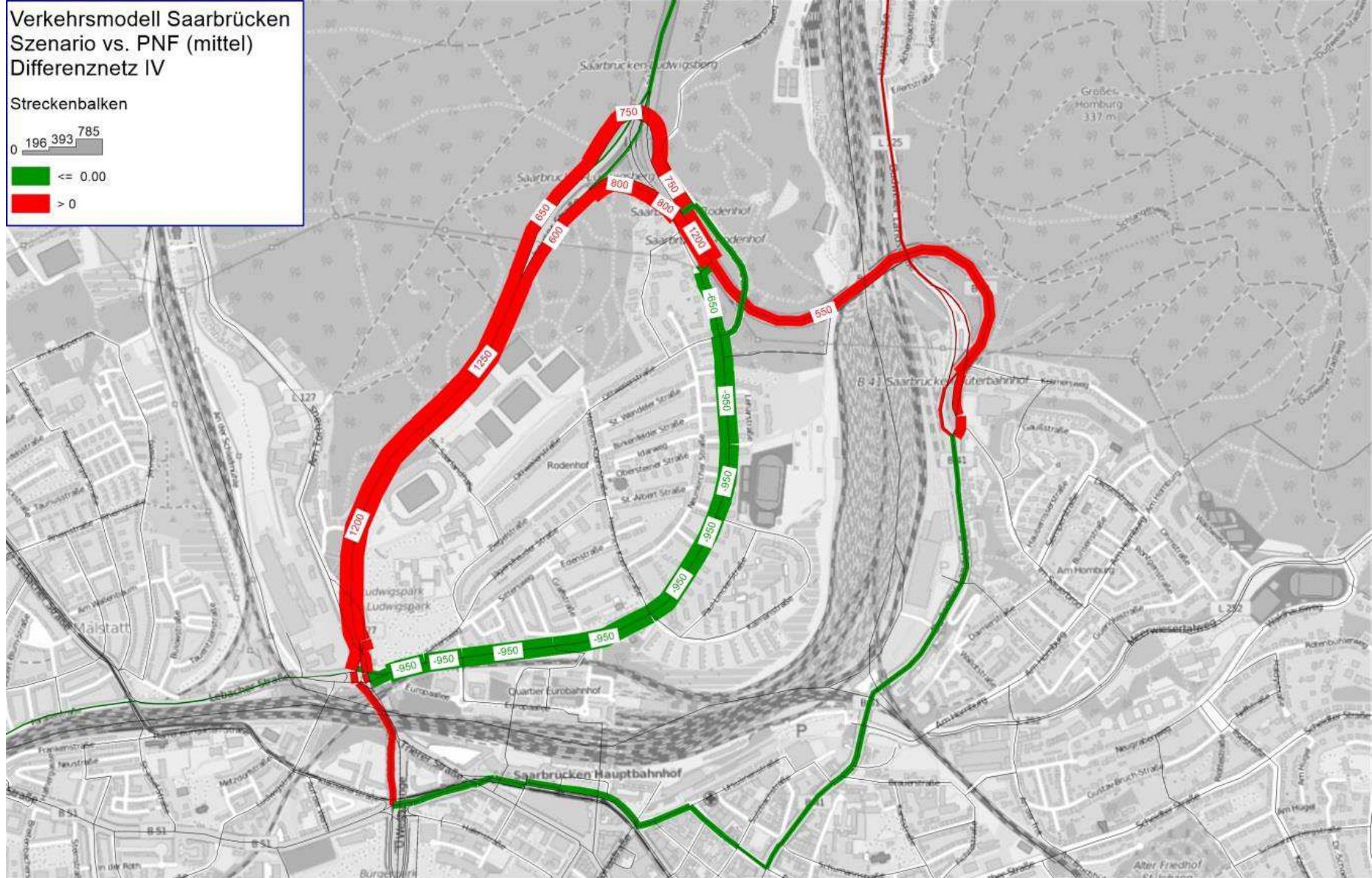
- Wechselwirkungen mit D 2.1, D 2.2, D 2.4, D 4 und D 5

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**  ja  nein

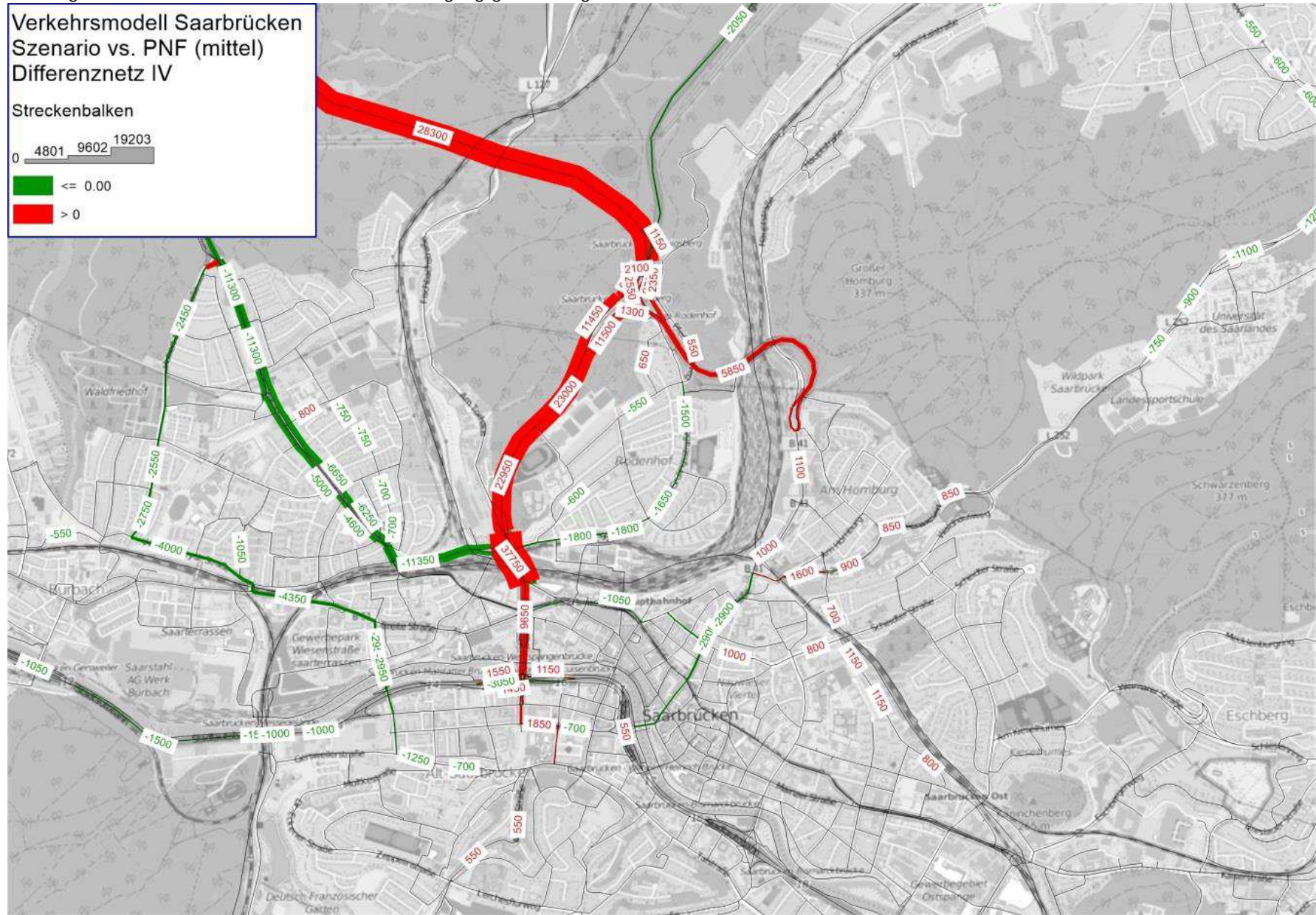
**Akteure:** LHS, Land, Bund

Abbildung 6: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

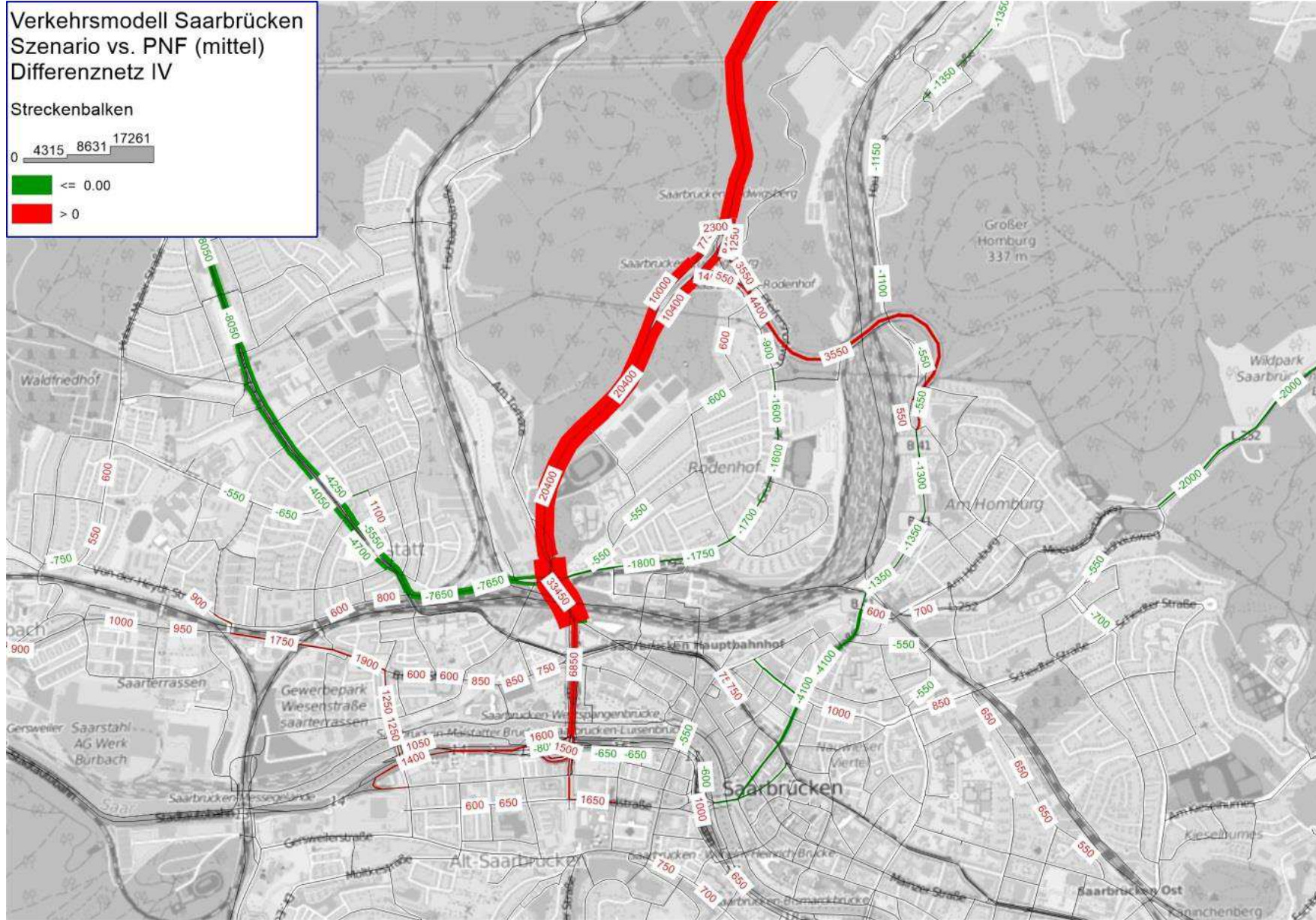
Abbildung 7: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken



Abbildung 8: Anschlussstelle Dicke Buche – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken


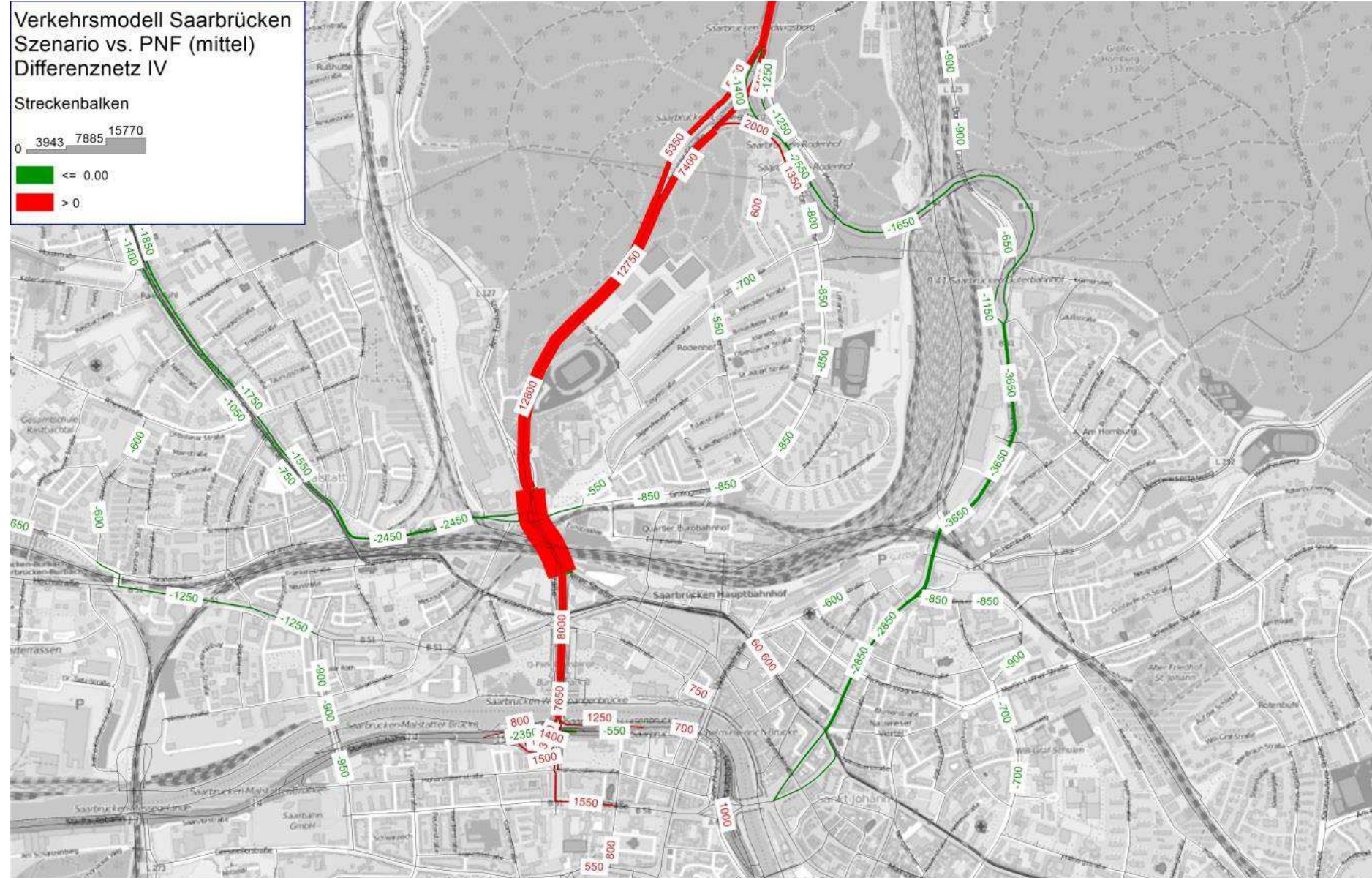
	<h3>D2.4 Ausbau Camphauser Straße und Westspange</h3>	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px; background-color: #6c757d;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Der Ausbau des Verlaufs Camphauser Straße und der Westspange inklusive eines Ausbaus des Ludwigskreises werden v.a. im Zusammenhang mit den Maßnahmen D 2.1-D 2.3 diskutiert, sollen aber auch als Einzelmaßnahme dargestellt werden.</p> <p>Analog zu den Kombinationsvarianten wurden ein kapazitiver Ausbau der Camphauser Straße und der Westspange sowie die niveaufreie Unterführung des Ludwigskreises zur Westspange unterstellt (Abbildung 9).</p> <p>Ein Ausbau des Verlaufs Camphauser Straße – Ludwigskreisel – Westspange ist vor allem als flankierende Maßnahme zu betrachten, z.B. um Mehrverkehr über die Johannesbrücke und Dudweilerstraße im Falle einer A1-Verschwenkung zu mindern. Auch als Einzelmaßnahme führt der Ausbau zu einer deutlichen Entlastung der Dudweilerstraße und der Lebacher Straße sowie leichten Entlastungseffekten auch in der Innenstadt, weswegen ein Ausbau für eine erleichterte Umsetzung von Maßnahmen in der Innenstadt sorgen könnte. Demgegenüber stehen städtebauliche Wirkungen wie die zusätzliche Zerschneidungswirkung einer Ausbautrasse bzw. der notwendigen Ingenieurbauwerke am Ludwigskreisel. Die Maßnahme ist hierbei stets im Zusammenspiel mit weiteren getroffenen Maßnahmen zu bewerten und hinsichtlich der verschiedenen Wirkungen abzuwägen. Eine isolierte Umsetzung wird hingegen nicht als sinnvoll erachtet.</p> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit D 2.1, D 2.2, D 2.3, D 4 und D 5</li> </ul>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zerschneidungswirkung Städtebau</li> <li>▪ Eingriffe in Natur und Umwelt</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land</p>															

Abbildung 9: Ausbau Camphäuser Straße und Westspange – Be- und Entlastungen ggü. Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken


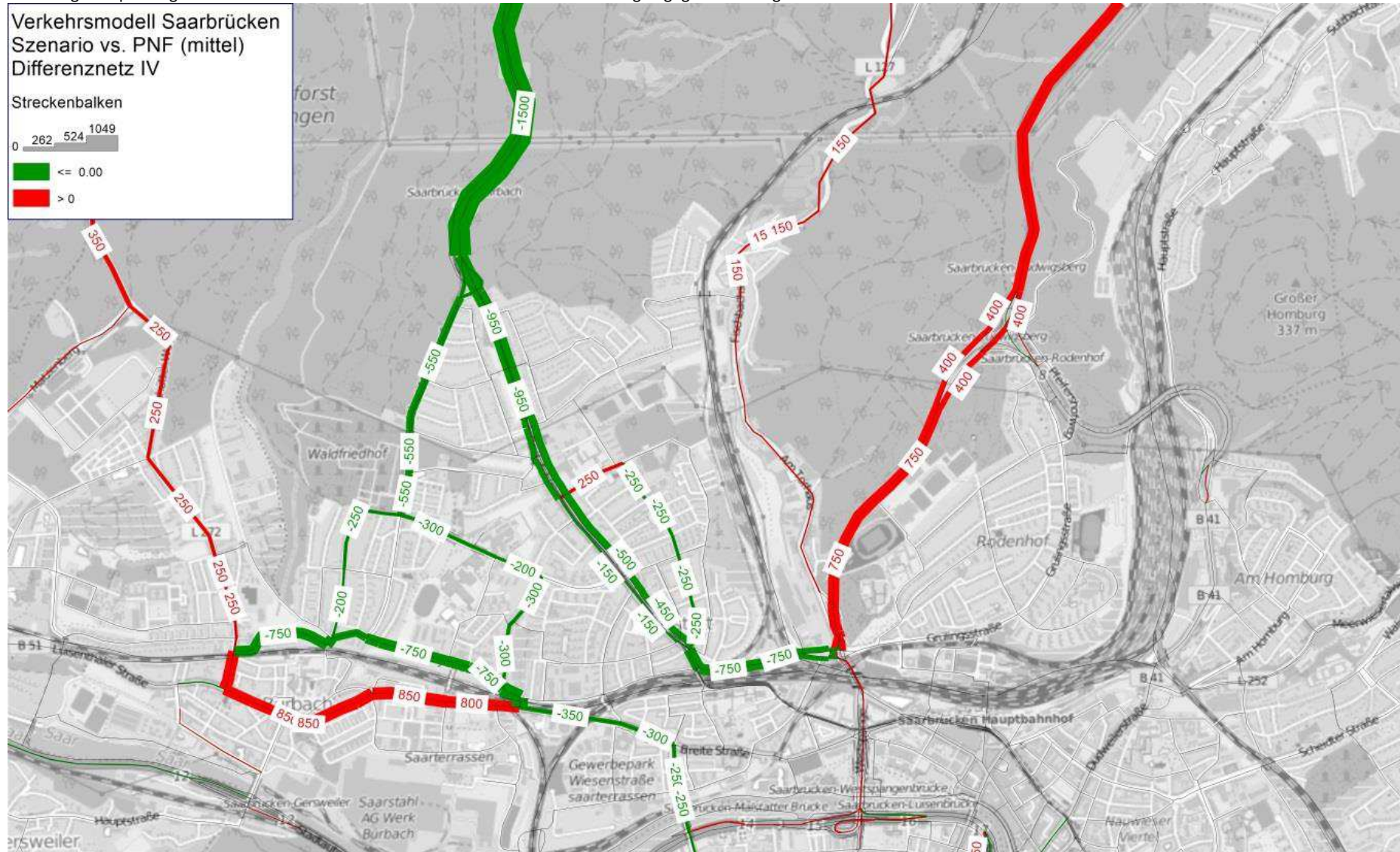
	<h2 style="margin: 0;">D2.5 Entlastung der Lebacher Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr</h2>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 30px; height: 30px; background-color: #a6a6a6;">VE</td> <td style="width: 30px; height: 30px; background-color: #a6a6a6;">GT</td> <td style="width: 30px; height: 30px; background-color: #a6a6a6;">FU</td> </tr> <tr> <td style="width: 30px; height: 30px; background-color: #a6a6a6;">SE</td> <td style="width: 30px; height: 30px; background-color: #ffff00;">SL</td> <td style="width: 30px; height: 30px; background-color: #a6a6a6;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Da bereits heute eine Verlagerung von großräumigen Lkw-Verkehren über die BAB 8 und BAB 623 möglich ist, wurden Möglichkeiten zur Entlastung der Lebacher Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr untersucht. Mit dem Modell wurde bspw. die Wirkung eines LKW-Fahrverbots für den LKW-Durchgangsverkehr auf der Lebacher Straße überprüft. Hierzu wurde ein Fahrverbot für LKW nördlich der Stadtgrenze eingerichtet. Modellseitig kann dies nur für alle LKW-Verkehre erfolgen, weswegen auch der nahräumliche Verkehr, z.B. nach Riegelsberg, betroffen ist (vgl. Wirkungen Abbildung 10). Die Sperrung betrifft ca. 1.500 LKW, die durch die Sperrung auf andere Strecken verlagert werden. Ein Großteil wird hierbei über die BAB 623 verträglich abgewickelt, allerdings gibt es auch Ausweichverkehre in das Nebennetz, insbesondere von lokalen Verkehren in/aus Richtung Riegelsberg.</p> <p>Es ist somit abzuwägen ob die Sperrung in erster Linie für die großräumigen Lkw-Durchgangsverkehre im Verlauf der BAB 1 sowie den Beziehungen von der BAB 8 über die BAB 1 gelten soll oder auch für die lokal geprägten Verkehre aus Riegelsberg. Da die Maßnahme einer Ableitung überregionaler Verkehre ab dem AK Saarbrücken kaum Kosten verursacht, die Alternativverbindung hierfür nicht ausgebaut werden müsste und ein geringeres Schwerverkehrsaufkommen auf der Lebacher Straße sowohl der Umfeldverträglichkeit als auch der Verkehrssicherheit dient, ist die Maßnahme grundsätzlich geeignet und zulässig.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Prüfung ist jedoch auch der Umgang mit den Lkw-Mehrbelastungen in der Camp-hauser Straße bzw. Am Torhaus und den daraus resultierenden zusätzlichen Lärmemissionen in die Abwägung einzubeziehen. Auch hier besteht bereits ein Hot-Spot, so dass eine Verlagerung kontraproduktiv wäre.</p> <p>Es wird erst einmal vorgeschlagen, auf der Lebacher Straße alternative Maßnahmen zur Reduzierung der Lkw-bedingten Unverträglichkeiten (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30) im Detail zu prüfen.</p>								
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung der Erreichbarkeit</li> </ul>								
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input type="checkbox"/> 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <span style="float: right;"><b>Akteure:</b> LHS, Land</span></p>								

Abbildung 10: Sperrung der Lebacher Straße für den Lkw-Verkehr – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken



### D3.1 Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn



Diese Maßnahme soll eine vollwertige Alternative zur Stadtautobahn und somit auch eine funktionierende Hochwasserumfahrung bilden.

#### Neubautrasse A6-A620 (Abbildung 11)

Modelliert wurde eine **Neubautrasse zwischen einem Autobahndreieck auf Höhe der Anschlussstelle Goldene Bremm (BAB 6) und der BAB 620** westlich des Messegeländes. Hierzu erfolgt eine Trassierung im Tunnel und mit einer Brücke zwischen Deutschmühlental und dem neuen Dreieck. Eine Auf- und Abfahrmöglichkeit zur Metzger Straße wird beibehalten, ein Anschluss ans Deutschmühlental ist nicht vorgesehen (**Abbildung 11**).

Die Trasse führt zur erwünschten Bündelung der Verkehre und nimmt insgesamt im Neubauabschnitt bis zu 37.500 Fahrzeuge im Querschnitt auf. Stark entlastet wird vor allem das Deutschmühlental. Auf der BAB 620 tritt zwar ebenfalls eine Entlastungswirkung von bis zu 10.000 Fahrzeugen ein, im sensiblen Innenstadtbereich beträgt die Entlastung jedoch nur 6.000 – 8.000 Fahrzeuge im Querschnitt. Darüber hinaus kommt es auch auf den Hauptverkehrsstraßen in Alt-Saarbrücken und Burbach (Metzger Straße, Gersweilerstraße, Malstatter Straße, Brückenstraße, Breite Straße) zu Reduktionen im Bereich von 3.000 bis über 4.000 Fahrzeugen. Eine stärkere Entlastung in diesen Bereichen könnte durch weitere steuernde und beschränkende Maßnahmen erreicht werden.

#### Neubautrasse mit zusätzlichem Rückbau der Stadtautobahn (Abbildung 12)

Zusätzlich wurde untersucht, welche Verlagerungswirkungen entstehen, wenn ein zusätzlicher Rückbau der Stadtautobahn zu einem Stadt-Boulevard mit Tempo 50 und 2 Fahrstreifen erfolgt (Abbildung 12):

Gegenüber der Variante ohne Rückbau kommt es lediglich zu einer zusätzlichen Verlagerung von ca. 5000 Fahrzeugen auf die Südumfahrung, wohingegen eine deutliche Zunahme der Belastungen im nachgeordneten Netz erhebliche Negativwirkungen zur Folge hätte. Hierbei sind insbesondere Talstraße, Mainzer Straße und der Innenstadtbereich zu nennen. Es zeigt sich, dass die Südumfahrung für die auf der Stadtautobahn gebündelten Verkehrsströme in weiten Teilen keine adäquate Umfahrungsmöglichkeit darstellt.

#### Neubautrasse und Hochwasser-Sperrungen der Stadtbautobahn (Abbildungen 13+14)

Aufgrund der besonderen verkehrlichen Situation bei einer Sperrung der Stadtautobahn aufgrund von Hochwasser der Saar wurden zusätzliche Fälle mit einer Hochwasser-Sperrung der BAB 620 untersucht, um die tatsächliche Verlagerung von überörtlichen Verkehren auf die neue Trasse bewerten zu können. Hierzu wurde das Modell anhand für die in diesen Fällen besondere eingerichtete Verkehrsführung adaptiert und anhand von Zählwerten kalibriert. Zunächst erfolgte eine Bewertung der Südumfahrung bei vollständiger Beibehaltung der heutigen Hochwasserumfahrung, um bewerten zu können, welche Verkehre eine Alternative ohne zusätzliche Beschränkungen nutzen würden (Abbildung 13).

Hier zeigt sich, dass die „Umfahrungsmöglichkeit“ über die neue Südumfahrung gegenüber der Franz-Josef-Röder-Straße lediglich von ca. 4.000 Fahrzeugen zusätzlich genutzt würde und somit das Gros der Verkehre die heutige Hochwasserumfahrung nutzen würde. Eine größere Verlagerung ist wiederum nur mit Einschränkungen und Rückbauten im Bereich der heutigen Hochwassererfahrung erreichbar.

Daher wurde in einem weiteren Planfall (Abbildung 14) untersucht, welche zusätzliche Verkehrsverlagerung durch einen Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße zu einer zweistreifigen Stadtstraße einhergeht.

Es zeigt sich, dass es trotz eines Rückbaus der Umfahrungsmöglichkeit nicht zu einer Mehrbelastung der Südumfahrung kommt und sich die Verkehre stattdessen ins untergeordnete Netz verlagern. Hieran wird deutlich, dass die Trassierung der Südumfahrung als Autobahn den auf Saarbrücken ausgerichteten Verkehren im Bereich der Stadtautobahn nur bedingt von Nutzen ist, wie sich auch bereits im oben beschriebenen Rückbau-Szenario gezeigt hat.

Aufgrund der hohen Kosten, der naturräumlichen Auswirkungen und der Zerschneidungswirkung sowie der verhältnismäßig geringen Effekte auf die Innenstadt und Alt-Saarbrücken wird diese Maßnahme ins-

gesamt als nicht sinnvoll bewertet. Insbesondere der erwünschte Spielraum für einen Rückbau von Hochwasserumfahrung oder der Stadtautobahn ergibt sich durch die Maßnahme nicht. Darüber hinaus ist bei der Maßnahme zu berücksichtigen, dass die A 620 ggf. herabgestuft und in die Baulast der Landeshauptstadt Saarbrücken übergehen würde.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Alternativen D 3.2 und D 3.3
- Wechselwirkungen mit D 3.4 und D 5

**Zielkonflikte**

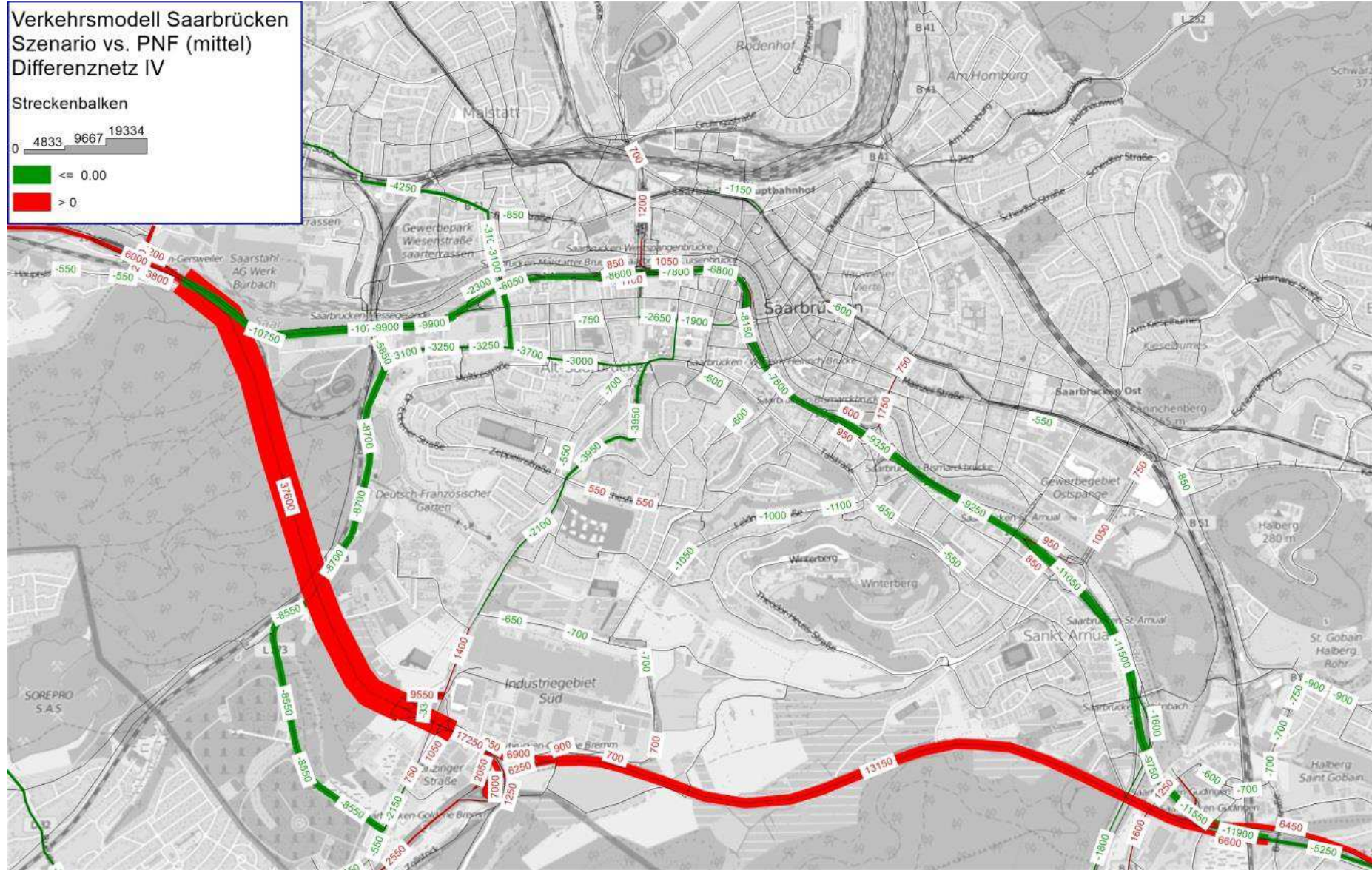
- Erheblicher Eingriff in Natur und Umwelt
- Flächenverbrauch
- Umsetzungsdauer

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS, Land, Bund

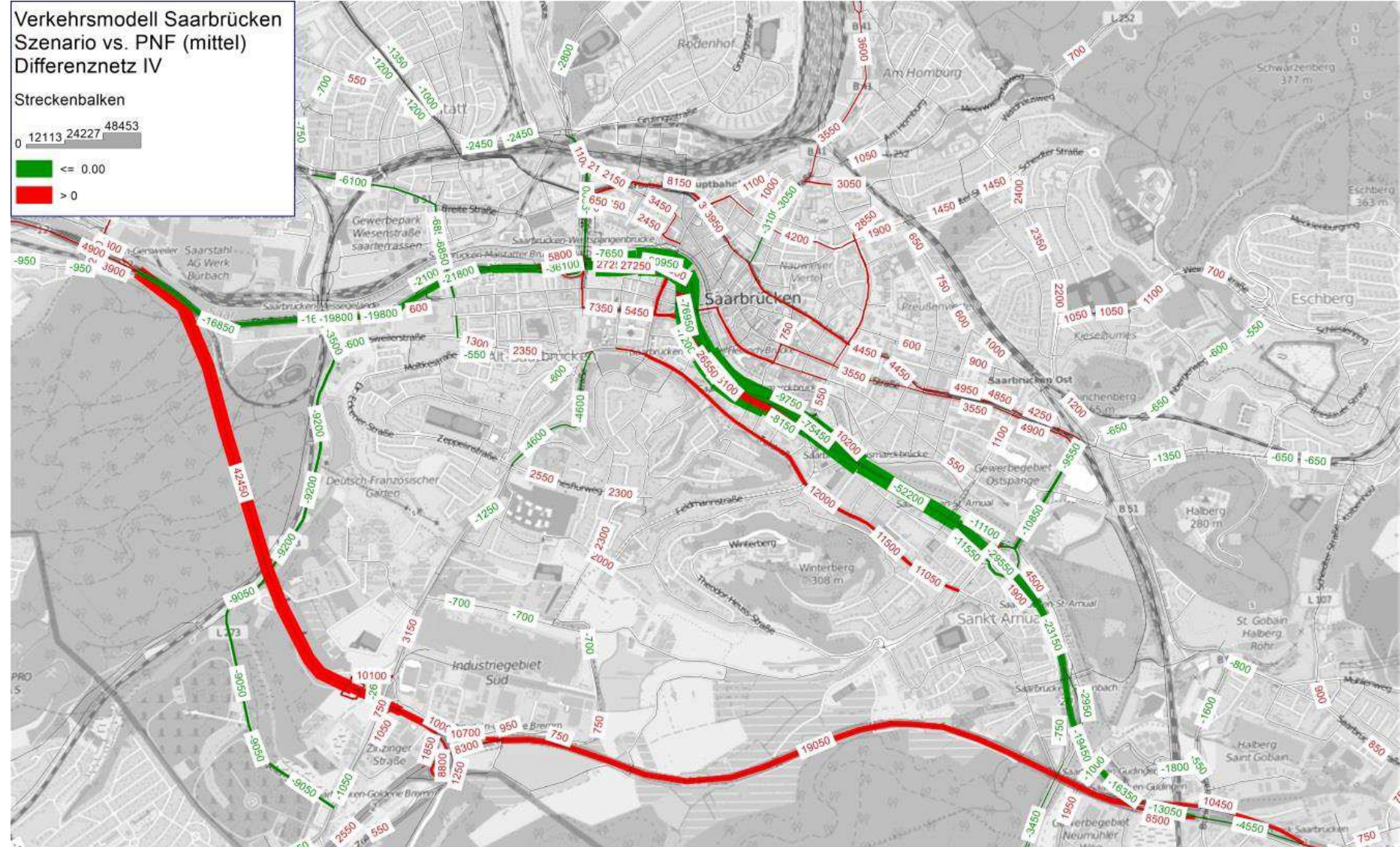
Abbildung 11: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

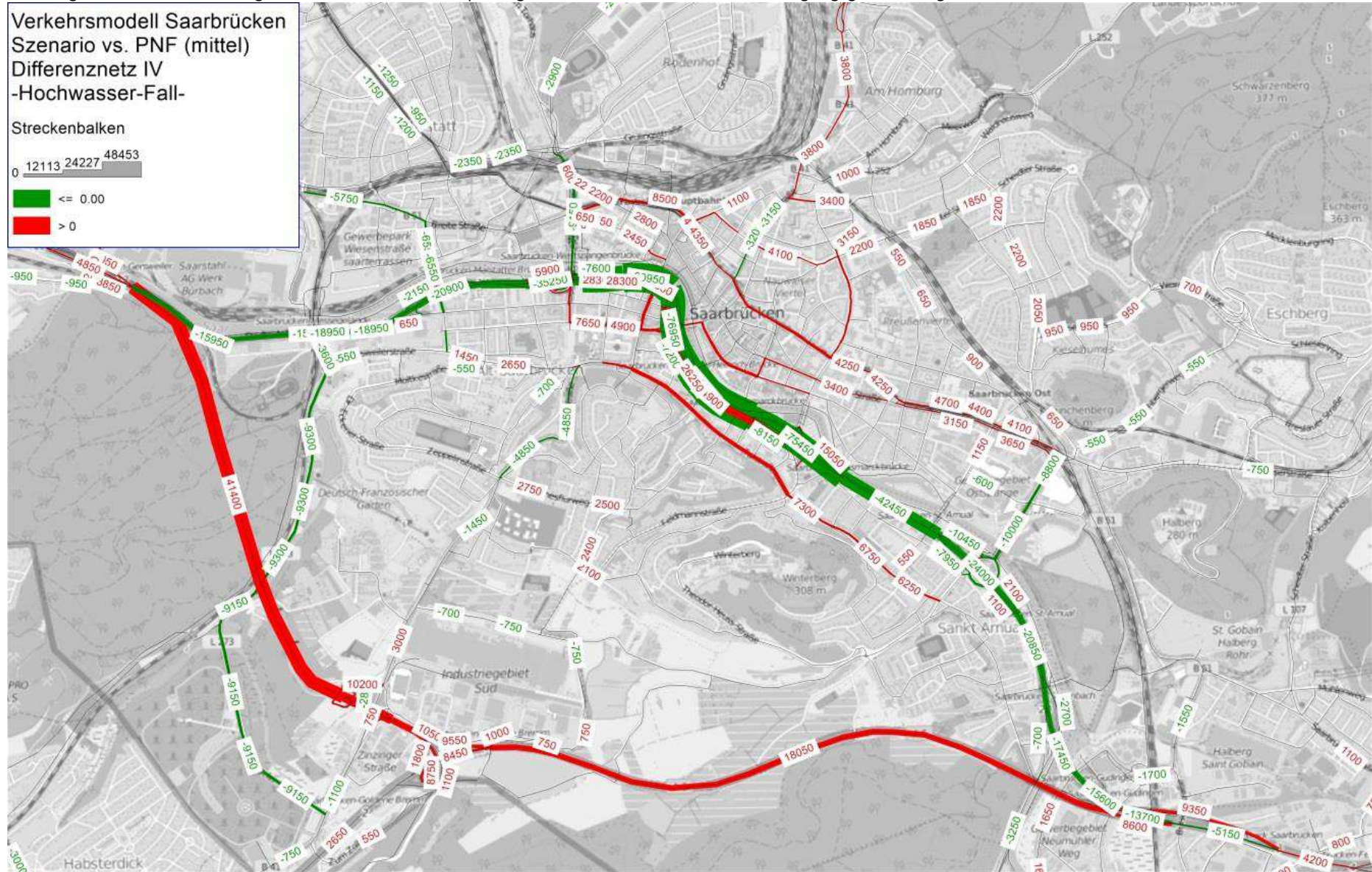


Abbildung 12: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Rückbau der Stadtautobahn– Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



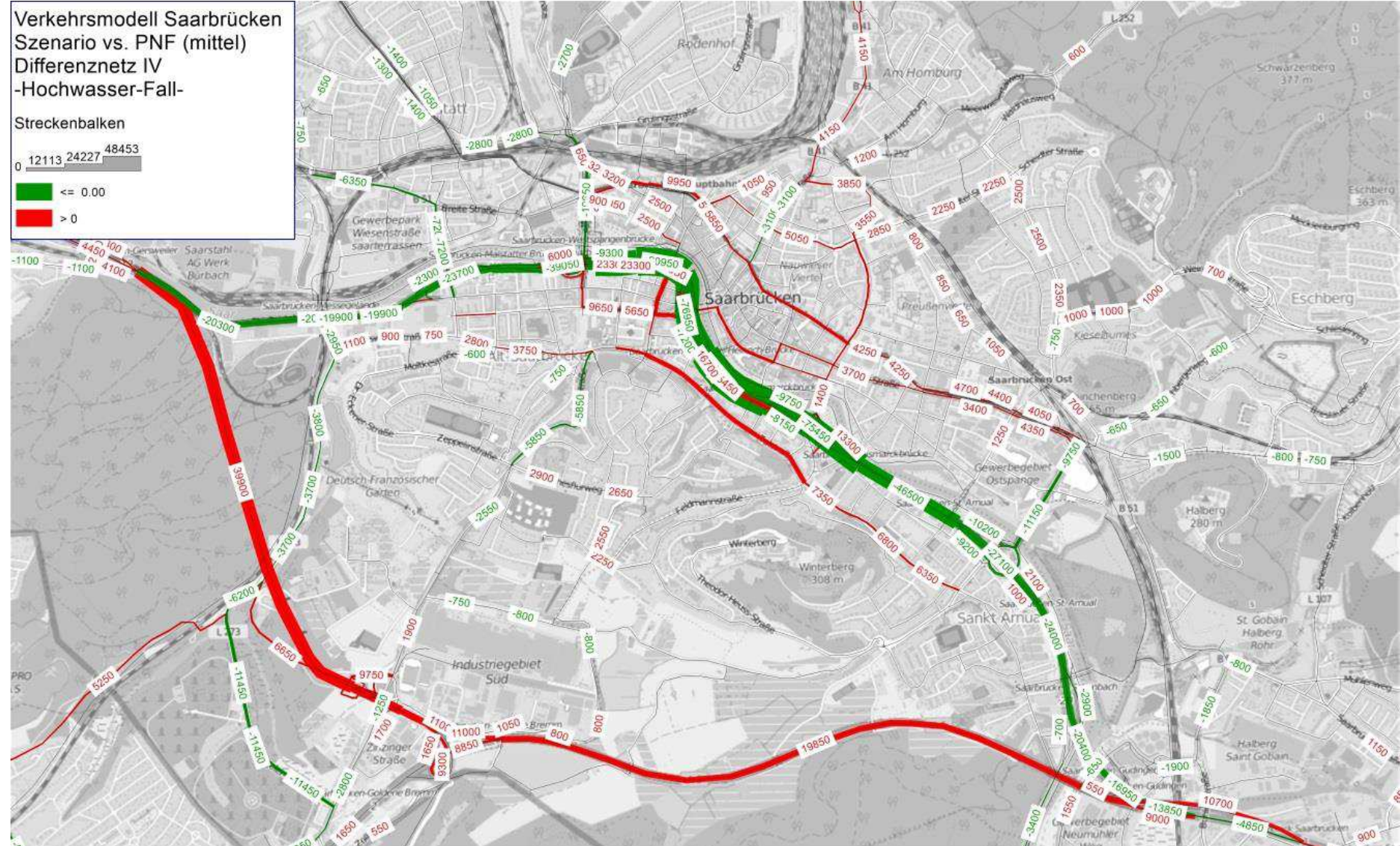
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Abbildung 13: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall- Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall




Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 14: Große Südumfahrung A6-A620 als Autobahn mit Sperrung im Hochwasserfall und Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str. – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

	<h3>D3.2 Vollanschluss Messe</h3>	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Ein Vollanschluss am Messegelände soll einer Verlagerung von Verkehren aus dem Bereich Alt-Saarbrücken und Metzger Straße auf den Verlauf Deutschmühlental ermöglichen, sowie durch die neue Saarbrücke und den direkten Anschluss der Gewerbegebiete Saarterrassen und Wiesenstraße zu einer Entlastung besonders sensibler Bereiche in Burbach und Malstatt beitragen.</p> <p>Modelliert wurde der Vollanschluss gemäß den vorliegenden Planungen mit Ermöglichung aller Auf- und Abfahrbeziehungen am Messegelände, unter Rücknahme der Rampe in Richtung Luxemburg an der AS Malstatter Brücke.</p> <p>Es zeigt sich, dass ein Vollanschluss der Messe vor allem zu einer Entlastung der Malstatter Brücke und der zuführenden Hochstraße führt. Eine Entlastung der Metzger Straße ergibt sich nur in relativ geringem Maße und die Mehrbelastung im Deutschmühlental ist mit ca. 4.200 Fahrzeugen im Querschnitt relativ gering. Die Über-Eck-Beziehung BAB 6 – Deutschmühlental – Messe wird nur von weniger als 1.000 Fahrzeugen genutzt. Zu beachten ist die Überlagerung verschiedener verkehrlicher Effekte, die sich durch den Lückenschluss zwischen Messegelände und Burbach ergeben, wodurch sich für zahlreiche Verkehrsrelationen eine geänderte Routenwahl ergibt, sodass sich Rückgänge und Zuwächse überlagern.</p> <p>Herauszustellen sind hierbei insbesondere die deutlichen verkehrlichen Entlastungen in Burbach und Malstatt zwischen 2.600 (Gersweiler Brücke) und bis zu 10.300 Fahrzeugen (Malstatter Brücke), die Potentiale für Umbauten und Attraktivierung bieten.</p> <p>Aufgrund der positiven Netzwirkung und der Entlastung sensibler Streckenabschnitte wird die Umsetzung grundsätzlich empfohlen und für die Zielkonzepte als Basismaßnahme abgebildet.</p> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternative D 3.1</li> <li>▪ Wechselwirkungen mit D 3.3 und D 3.4 und D 5</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Land, Bund															



### D3.3 Kleine Südumfahrung zwischen der A6 AS Goldene Bremm und dem Deutschmühlental



Diese Maßnahme soll vor allem der Entlastung der Metzger Straße und Alt-Saarbrückens beitragen und über den Verlauf Deutschmühlental eine wirksame Tangentiale bilden.

#### **Kleine Südumfahrung (Abbildung 15)**

Modelliert wurde ein südlich der Folsterhöhe verlaufender anbaufrei trassierter zweistreifiger Zubringer zur BAB 6, welcher direkt an den heutigen Zubringer anschließt. Eine Abfahrmöglichkeit zur Metzger Straße bleibt bestehen. Auf Höhe Drahtzugweiher schwenkt die Trasse niveaugleich in Richtung Norden ein und verläuft weiter durch das Deutschmühlental. Hierbei bleibt eine Fahrmöglichkeit in Richtung Hauptfriedhof bestehen. Da diese Variante nur mit einem Vollanschluss am Messengelände eine Wirkung entfalten kann, ist dieser ebenfalls unterstellt. Die Wirkung eines Vollanschlusses Messe ohne weitere Ausbauten ist als Maßnahme D 3.2 separat berechnet worden.

Es zeigt sich, dass der neue Zubringer von ca. 18.000 Fahrzeugen im Querschnitt genutzt würde. Entlastet würde neben der Dr.-Vogeler-Straße (um ca. 10.200 Fahrzeuge) vor allem die Metzger Straße (bis zu 4.800 Fahrzeuge). Zusätzlich hinzukommen die Wirkungen des Vollanschlusses Messe in Burbach und auf der Westspange (siehe auch D 3.2). Eine Entlastung der Stadtautobahn tritt bei dieser Maßnahme nur in sehr geringem Maße ein, da nur ca. 1.500 Fahrzeuge die Über-Eck-Beziehung BAB 6 – BAB 620 nutzen.

#### **Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn (Abbildung 16)**

wurde analog zur Südumfahrung als Autobahn (D 3.1) auch dieser Fall mit einem Rückbau der Stadtautobahn zu einem Boulevard mit Tempo 50 untersucht.

Ähnlich wie im Planfall der Südumfahrung als Autobahn (D 3.2) zeigt sich auch in diesem Fall, dass eine Südumfahrung als Ausweichstrecke für einen Rückbau der Stadtautobahn nur eine geringe Akzeptanz aufweist. Gegenüber dem Szenario ohne Rückbau nutzen lediglich ca. 3000 Fahrzeuge mehr diese Option, während sich erhebliche Verkehrsmengen in das untergeordnete Netz im Innenstadtbereich verteilen. Daher ist auch diese Form der Südumfahrung für Handlungsoptionen im Bereich der Stadtautobahn ungeeignet.

#### **Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn mit Hochwasser-Sperrung (Abbildung 17)**

Zusätzlich wurde diese Variante der Südumfahrung ebenfalls mit einer Hochwasser-Sperrung der BAB 620 untersucht, um die tatsächliche Verlagerung von überörtlichen Verkehren auf die neue Trasse bewerten zu können.

Hier zeigt sich, dass die „Umfahrungsmöglichkeit“ über die neue Südumfahrung gegenüber der Franz-Josef-Röder-Straße von ca. 6.000 Fahrzeugen zusätzlich genutzt würde und somit das Gros der Verkehre weiter die heutige Hochwasserumfahrung nutzen würde. Gegenüber der Südumfahrung als Autobahn nutzen jedoch deutlich mehr Kfz diese Umfahrungsmöglichkeit. Eine noch größere Verlagerung ist wiederum nur mit Einschränkungen und Rückbauten im Bereich der heutigen Hochwasserumfahrung erreichbar.

#### **Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn mit Hochwasser-Sperrung und Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße (Abbildung 18)**

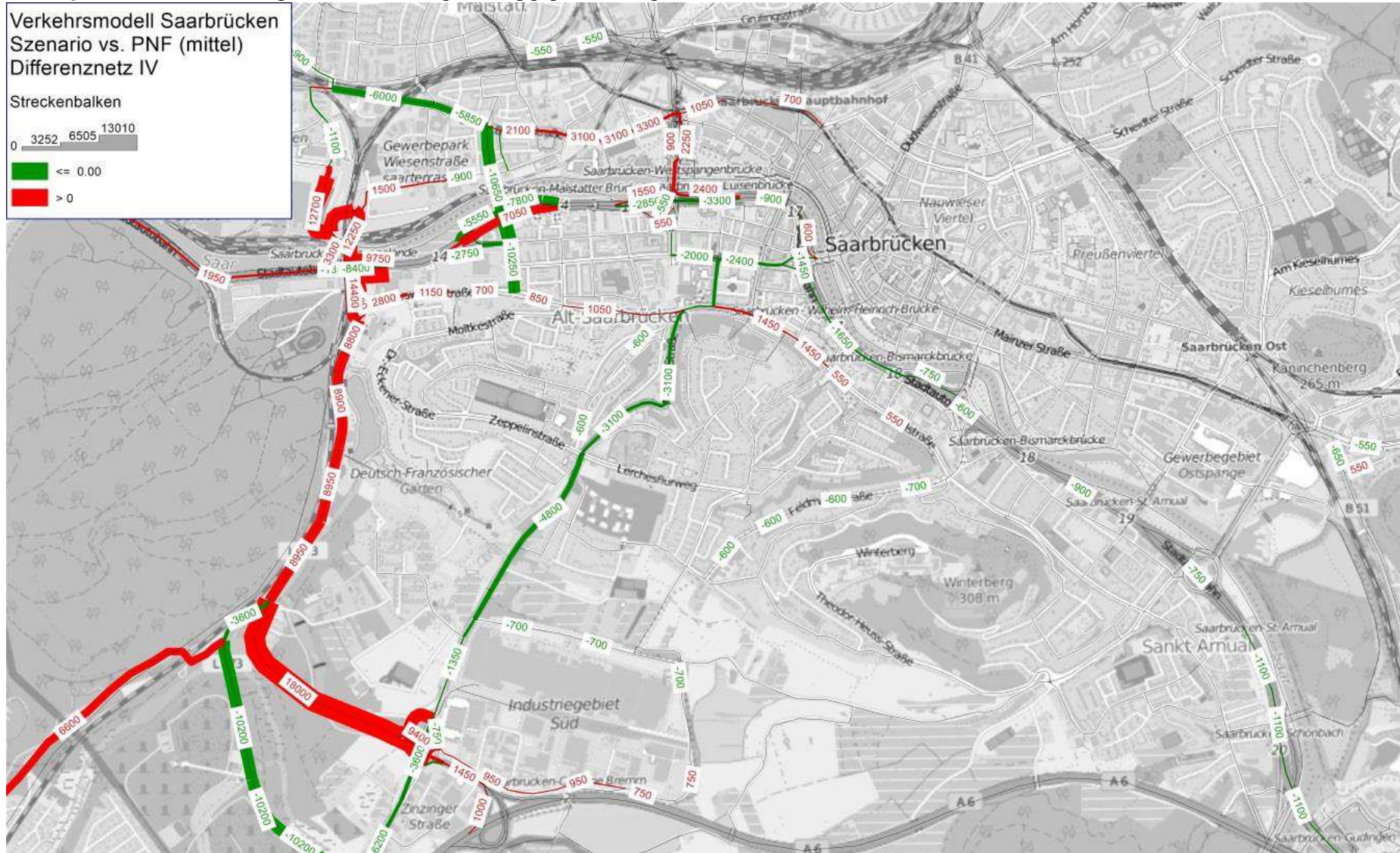
Daher wurde auch in diesem Fall ein weiterer Hochwasser-Planfall mit einem Rückbau der Franz-Josef-Röder-Straße zu einer Stadtstraße modelliert.

Trotz des Rückbaus der Franz-Josef-Röder-Straße nutzen nur ca. 2.000 weitere Fahrzeuge die Südumfahrung, wohingegen sich erhebliche Verkehrsmengen weiter in das untergeordnete Netz im Innenstadtbereich verlagern. Zwar ermöglicht die kleine Südumfahrung gegenüber der Autobahnvariante ein größeres Potential für Verlagerungen bei Rückbauten bzw. im Hochwasserfall, die Dimensionen sind jedoch nicht ausreichend.

Aufgrund der gegenüber der isolierten Umsetzung des Vollanschlusses Messe (D 3.2) relativ geringen Zusatzwirkungen, sollte die Maßnahme nur im Verbund oder bei weitergehenden Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehrsströmen (z.B. Rückbauten oder Restriktionen auf anderen Strecken) in Erwägung gezogen werden und wird daher als ausgeglichen bewertet.

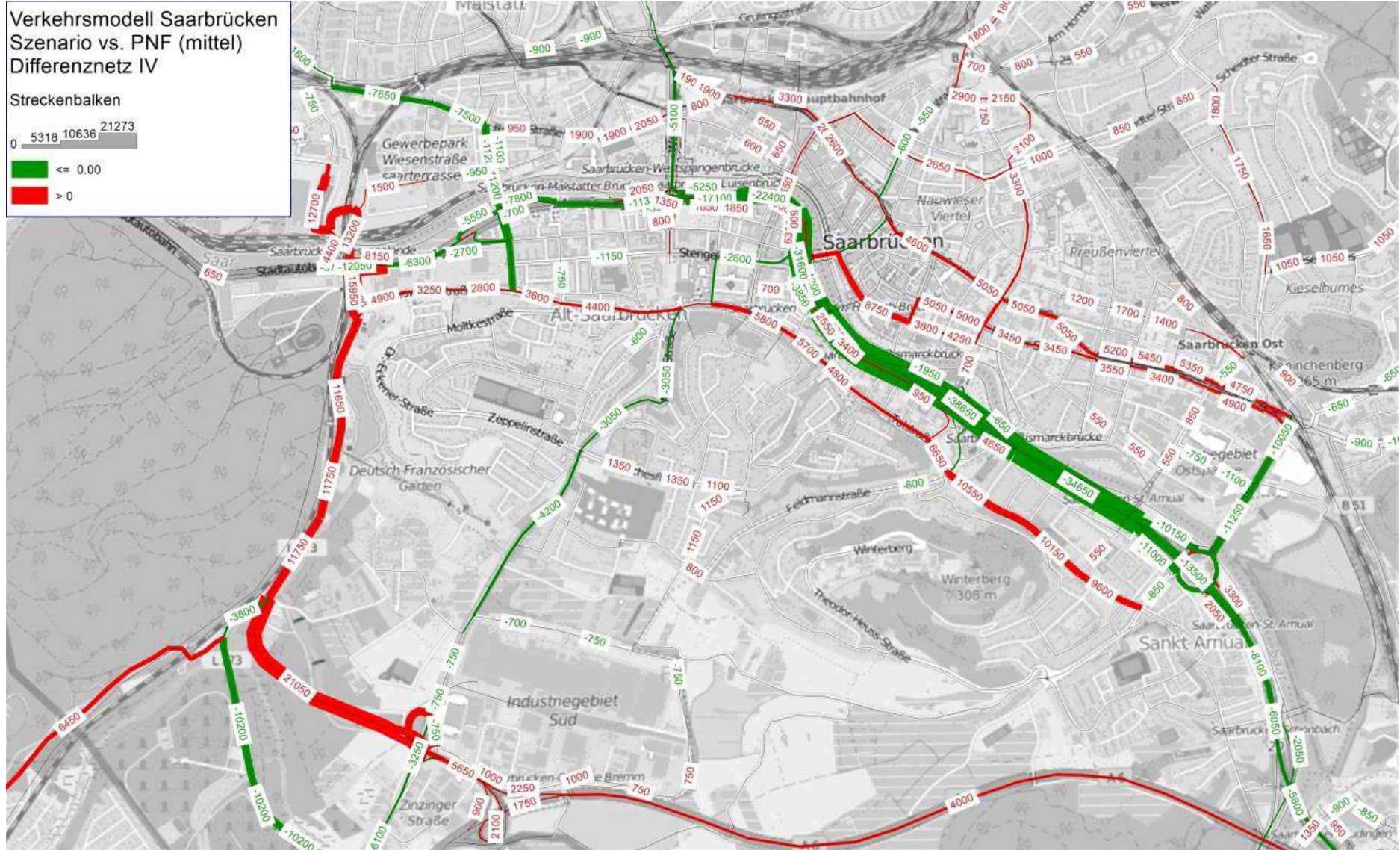
<b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternative D 3.1</li> <li>▪ Wechselwirkungen mit D 3.2, D 3.4 und D 5</li> </ul>		
<b>Zielkonflikte</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eingriff in Natur und Umwelt</li> <li>▪ Flächenverbrauch</li> </ul>		
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Land

Abbildung 15: Kleine Südumfahrung. Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 16: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken



Abbildung 17: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 18: Kleine Südumfahrung mit Rückbau der Stadtautobahn im Hochwasserfall und bei Rückbau der Franz-Josef-Röder-Str.: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken


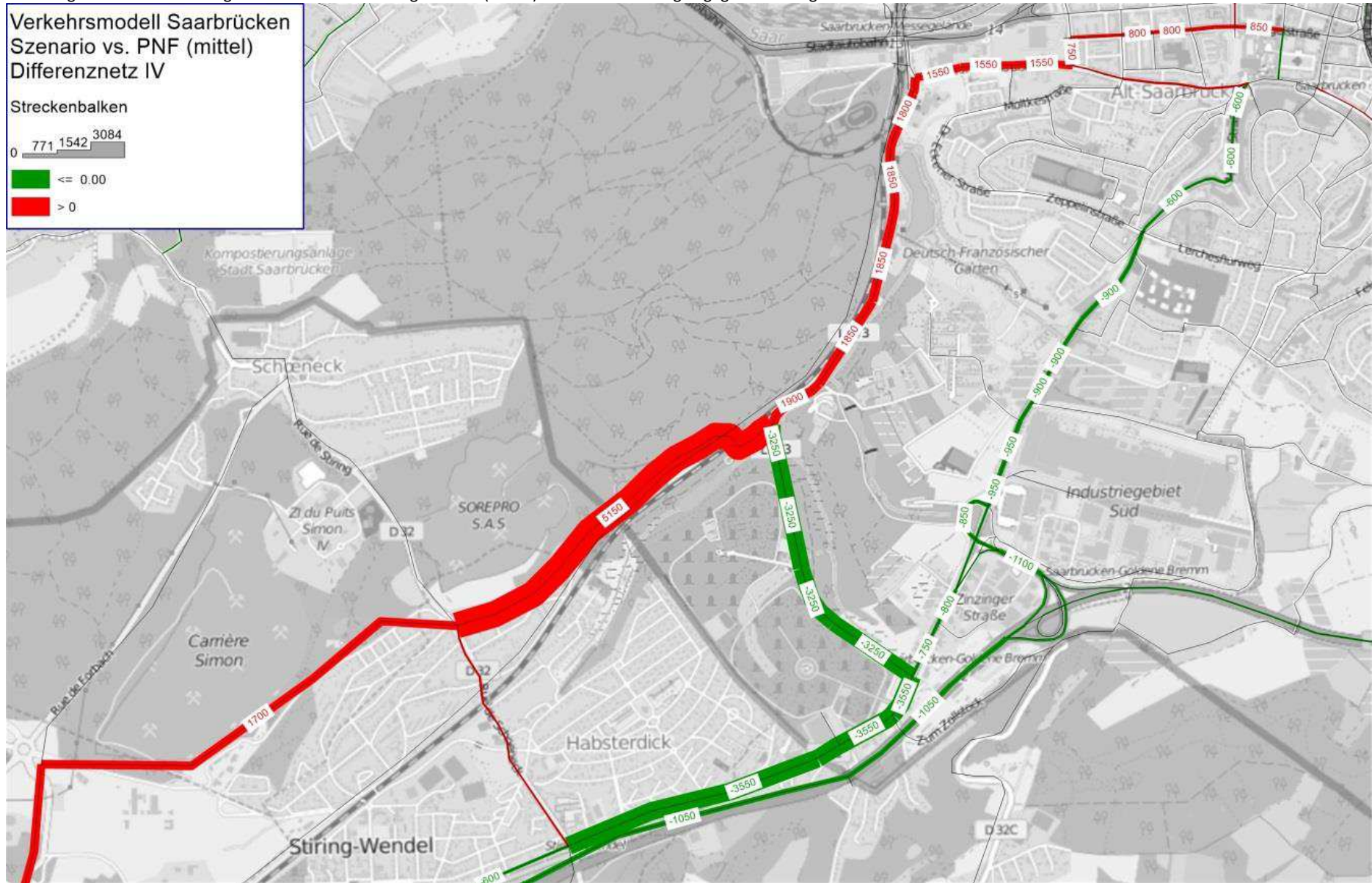
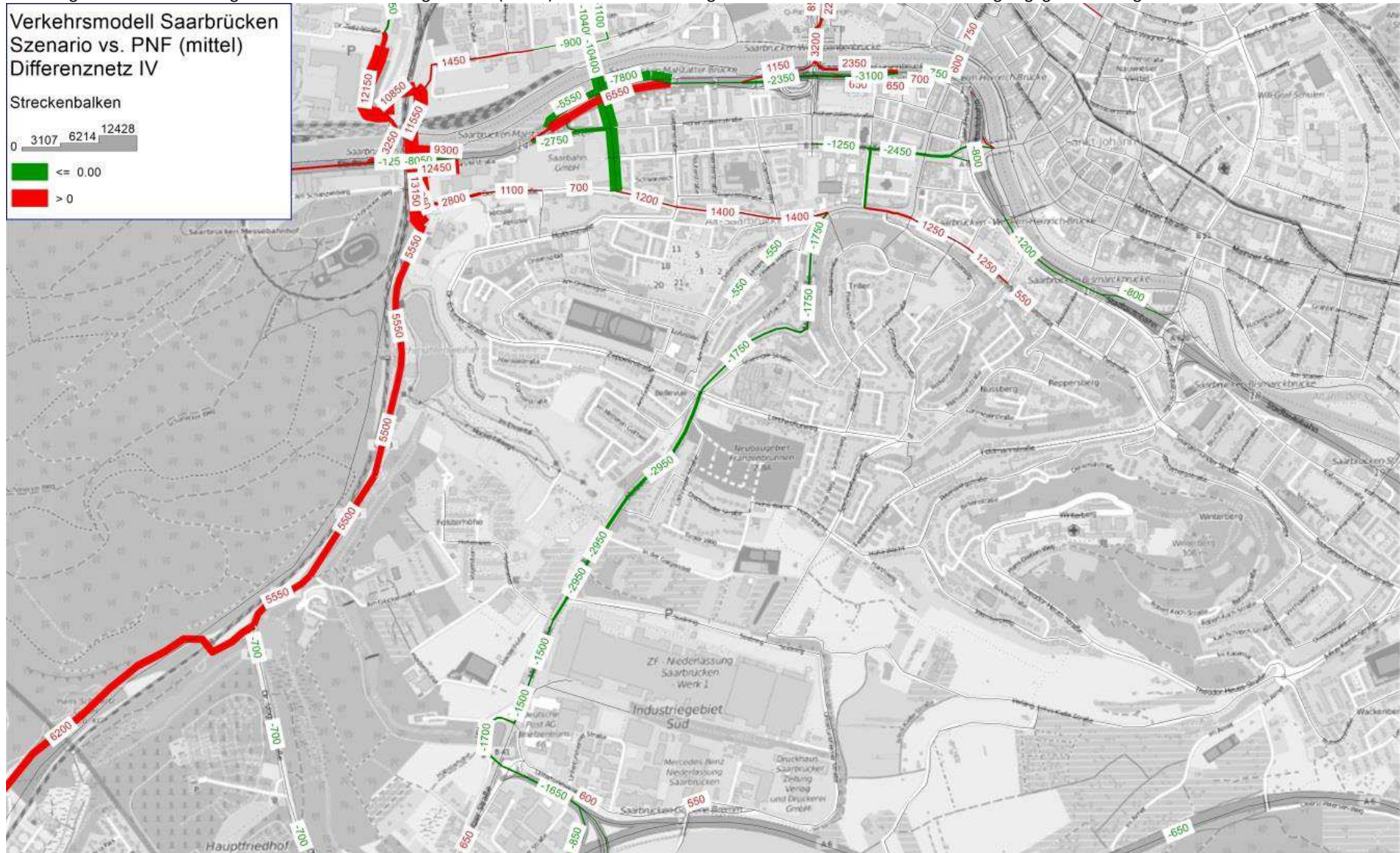
 <b>D3.4 Neue Verbindung Deutschmühlental – Stiring-Wendel (L273n)</b>		<input type="checkbox"/> VE	<input type="checkbox"/> GT	<input type="checkbox"/> FU															
		<input checked="" type="checkbox"/> SE	<input type="checkbox"/> SL	<input type="checkbox"/> MU															
<p>Mit dieser Maßnahme wird eine neue Verbindung aus dem Westen Saarbrückens in Richtung Stiring-Wendel geschaffen, die auch die Metzger Straße und deren Fortführung in Frankreich entlasten kann.</p> <p><b><u>Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) (Abbildung 19)</u></b></p> <p>Modelliert wurde eine Verbindung auf dem Niveau einer Landstraße der Erschließungsklasse 3 zwischen Deutschmühlental und Stiring-Wendel (Rue de Schoeneck).</p> <p>Es zeigt sich, dass die neue Verbindung von ca. 5.200 Fahrzeugen täglich im Querschnitt befahren würde. Der Verlauf Dr. Vogeler-Straße bzw. südwestliche Metzger Straße würden um ca. 3.300 Fahrzeuge entlastet, ca. 1.000 Fahrzeuge werden weiträumiger von der BAB 6 verlagert, wohingegen über den Verlauf Alt-Saarbrücken – Deutschmühlental bis zu 1.900 zusätzliche Fahrzeuge im Zulauf auf die neue Verbindung zu verzeichnen sind.</p> <p><b><u>Neue Verbindung Deutschmühlental-Stiring-Wendel (L273n) in Zusammenwirkung mit den Maßnahmen D3.2-3.3 (Abbildung 20)</u></b></p> <p>Diese Maßnahme entfaltet vor allem mit den weiteren diskutierten Maßnahmen D 3.2 und D 3.3 eine größere Wirkung, weswegen zusätzlich eine Berechnung im Verbund der Maßnahmen D 3.2 – D 3.4 erfolgte:</p> <p>Es zeigt sich deutlich, dass Maßnahmen sich gut ergänzen, da die Bündelungswirkung zunimmt und somit die relevanten Entlastungswirkungen verstärkt werden. Die Metzger Straße wird um bis zu 2.950 Fahrzeuge entlastet, die neue Verbindung nach Stiring-Wendel von insgesamt 6.200 Fahrzeugen befahren. Somit erzielt diese neue Verbindung durch den Vollanschluss Messe eine um ca. 1.000 Fahrzeuge höhere Bündelungswirkung.</p> <p>Die Maßnahme entfaltet die erwünschten Wirkungen, weist jedoch in ihren Dimensionen nur begrenzte Effekte für die Innenstadt bzw. das restliche Stadtgebiet auf, weswegen sie als ausgeglichen beurteilt wird.</p> <p><b><i>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselwirkungen mit D 3.1 - D 3.3</li> </ul>																			
<p><b><i>Zielkonflikte</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eingriff in Natur und Umwelt</li> </ul>																			
<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><b><i>Wirkungs-Kosten-Klasse</i></b></th> <th style="text-align: left;"><b><i>Priorität</i></b></th> <th style="text-align: left;"><b><i>Umsetzungsfrist</i></b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>					<b><i>Wirkungs-Kosten-Klasse</i></b>	<b><i>Priorität</i></b>	<b><i>Umsetzungsfrist</i></b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b><i>Wirkungs-Kosten-Klasse</i></b>	<b><i>Priorität</i></b>	<b><i>Umsetzungsfrist</i></b>																	
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020																	
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025																	
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030																	
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe																	
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			<b>Akteure:</b> LHS, Land, Frankreich																

Abbildung 19: Neue Verbindung Deutschmühlental-String-Wendel (L273n): Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall




Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Abbildung 20: Neue Verbindung Deutschmühltal-String-Wendel (L273n) in Zusammenwirkung mit D3.2 und D3.3: Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

	<b>D4 Netzentwicklung im nördlichen Stadtgebiet</b>	VE GT FU SE SL MU
<p>Neben den großräumigen Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur (vgl. Maßnahmen D 2.x) sind auch Maßnahmen im nördlichen Stadtgebiet denkbar. Zur wirksamen Entlastung verschiedener sensibler Streckenabschnitte im Innenstadtbereich wurden in der Vergangenheit verschiedene Ansätze einer Nordtangente diskutiert. Da im Rahmen der Maßnahmenentwicklung diese Entlastungseffekte ebenfalls als wichtig angesehen wurden, wurden nach Abwägung der verkehrlichen Umsetzbarkeit verschiedene Varianten einer Innenstadtumfahrung untersucht und bewertet. In einem iterativen Prozess wurden hierbei die Varianten mit einer direkten Verbindung zwischen Ludwigskreisel und Dudweilerstraße über bzw. unter den Bahngleisen hindurch in Anbetracht der verkehrlichen Wirkung, der Investitionskosten und der städtebaulichen Effekte ausgeschlossen, da sich die verkehrlichen Positivwirkungen auch mittels einer Variante südlich der Bahngleise erzielen lassen können. Kernstück der weiter untersuchten Netzvarianten stellt das Teilstück Hauptbahnhof – Meerwiesertalweg dar, welches in 3 Untervarianten verlängert untersucht wurde.</p>		
<p><b><i>Varianten / Bausteine</i></b></p> <p>Folgende Varianten wurden hierbei berechnet und bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>D 4.1 Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg</u> aufbauend auf D 4.1:</li><li>▪ <u>D 4.2 Nordtangente zwischen Hauptbahnhof und Egon-Reinert-Str./Scheidter Str.</u></li><li>▪ <u>D 4.3 Nordtangente zwischen Hauptbahnhof und Ostspange</u></li></ul>		



#### D4.1 Kleine Innenstadtumfahrung zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg



Diese Variante wurde in einem iterativen Prozess als Grundvariante für die weiteren untersuchten Varianten ermittelt und enthält nur ein relativ kurzes neu zu bauendes Teilstück, welches gegenüber den untersuchten längeren Varianten mit neuer Bahnquerung etc. gleichwertige Wirkungen bei deutlich geringeren Kosten entfaltet.

Mit dem Verkehrsmodell wurde eine zweispurige anbaufreie Verbindung zwischen dem Knoten Ursulinenstraße/Viktoriastraße und Meerwiesertalweg untersucht. Dabei erscheint eine direkte Anbindung der neuen Verbindung an den Knoten Bahnhofstunnel/Viktoriastraße/Ursulinenstraße aus fahrgeometrischen Gründen schwierig. Es wird daher angenommen, dass die neue Verbindung aus der Ursulinenstraße an der Einmündung der Beethovenstraßen ausfädelt und dann über den derzeitigen Parkplatz auf die Höhe des bestehenden Parkhauses führt.

Aus Leistungsfähigkeitsgründen sind die folgenden Fahrtbeziehungen gesperrt:

- Innenstadtumfahrung nach links in die Ursulinenstraße
- Ursulinenstraße nach rechts auf die Innenstadtumfahrung
- Ursulinenstraße nach links in die Beethovenstraße
- Innenstadtumfahrung in die Beethovenstraße
- Beethovenstraße nach links Ri. Bhf./Viktoriastraße
- Beethovenstraße gerade auf die Innenstadtumfahrung

Weiterhin wird der Bormannspfad vom Knoten Ursulinenstraße/Viktoriastraße abgehängt und über einen neuen Knoten auf Höhe des derzeitigen Parkhauses an die Innenstadtumfahrung angebunden. Diese Veränderungen sind jedoch von untergeordneter Bedeutung und beeinträchtigen die Wirkung der Maßnahme kaum.

Die Anbindung der Innenstadtumfahrung an den Knoten Bahnhofstunnel/Viktoriastraße/Ursulinenstraße sowie die Linienführung sollten bei einer Konkretisierung dieser Maßnahmen auch in weiteren geometrischen Varianten im Detail überprüft werden.

Die verkehrlichen Wirkungen der kleinen Innenstadtumfahrung zeigen sich vor allem in den Verläufen der Dudweilerstraße und der Richard-Wagner-Straße. Auch im besonders sensiblen Innenstadtbereich sind auf Dudweilerstraße, Betzenstraße und Großherzog-Friedrich-Straße Entlastungswirkungen erzielbar. Besonders die Verkehrssituation an den neuen Großknoten ist jedoch intensiv zu analysieren und zu bewerten. Zudem besteht eine hohe Abhängigkeit zu allen anderen Maßnahmen im Innenstadtbereich, weswegen stets auch die Wechselwirkungen berücksichtigt werden müssen. Dies wird durch die separate Berechnung von Zielnetzen mit allen empfohlenen Maßnahmen berücksichtigt.

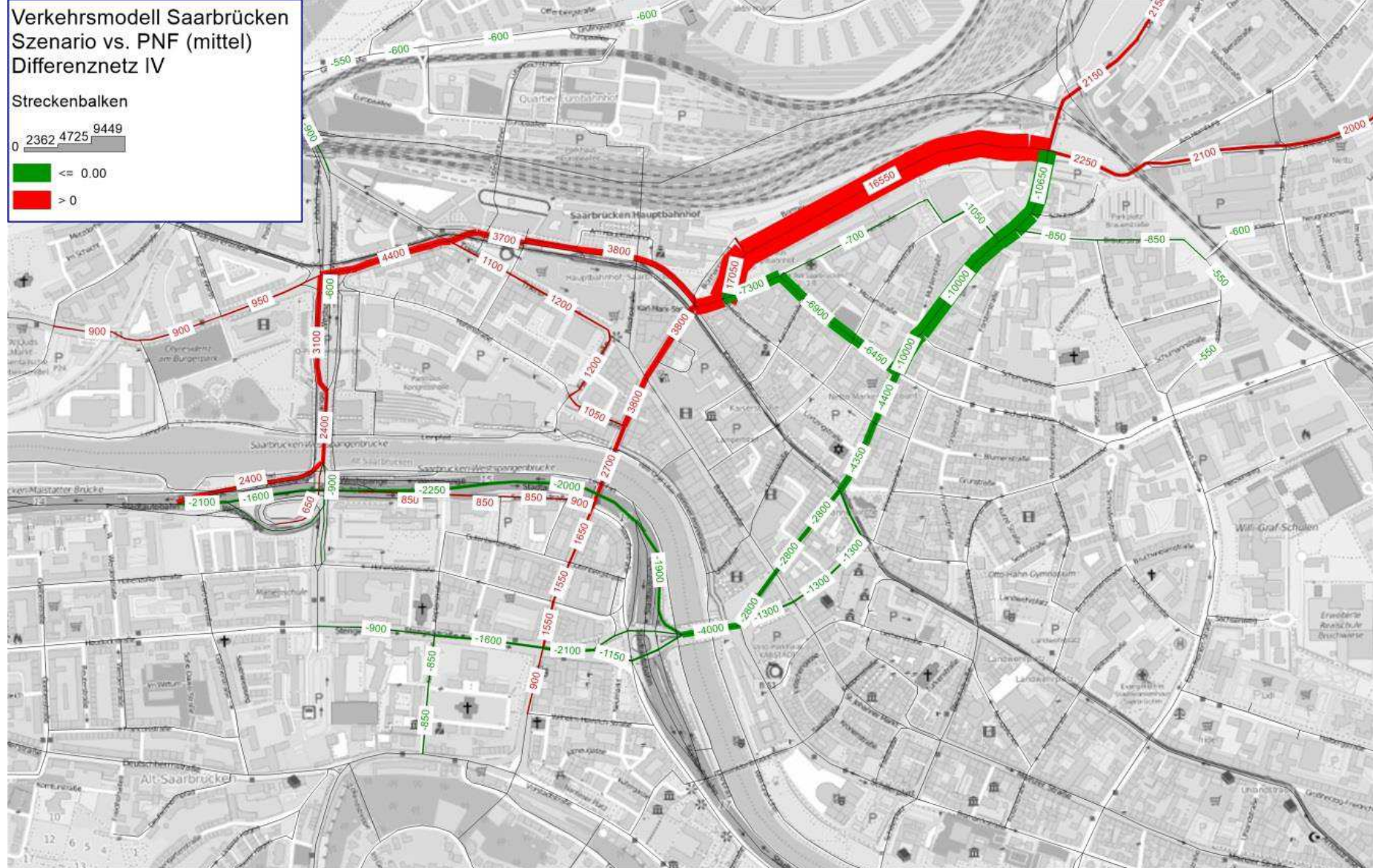
Grundsätzlich wird, zur Erzielung der für weitere Maßnahmen hilfreichen und sinnvollen Entlastungseffekte im Bereich der Innenstadt, empfohlen die kleine Innenstadtumfahrung auf dem Teilstück zwischen Hauptbahnhof und Meerwiesertalweg umzusetzen.

##### **Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x)

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS

Abbildung 21: Kleine Innenstadtumfahrung: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall






	<b>D4.2 Nordtangente – Verlängerung bis Egon-Reinert-Straße bzw. Scheidter Straße</b>	<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Als reduzierte Variante gegenüber der Großlösung D. 4.2 enthält diese Maßnahme eine baulich leichter umzusetzende Zwischenlösung mit Anschluss an das Bestandsnetz.</p>								
<p><b><u>Nordtangente – Verlängerung bis Egon-Reinert-Straße (Abbildung 22)</u></b></p>								
<p>An den Verlauf aus D 4.1 anknüpfend wird die Nordspange anbaufrei fortgeführt und über einen höhengleichen Knoten an den Meerwiesertalweg/Dudweilerstraße angeschlossen. In der Fortführung wurden zwei Untervarianten berechnet, in Untervariante 1 führt die Nordtangente anbaufrei weiter bis zum Knoten Fichtestraße/Egon-Reinert-Straße.</p>								
<p>Es zeigen sich deutliche Entlastungswirkungen im Innenstadtbereich, die gegenüber der Variante D 4.1 noch einmal erhöht sind. Durch den Halbringcharakter entsteht eine transparente Netzstruktur, die jedoch rund um den Bahnhof fortgeführt werden muss, weswegen die Variante im hohen Maße auch von Maßnahmen im Bahnhofsumfeld abhängt. Auch die Zuwächse im Bereich der Dudweiler Landstraße und der Paul-Marien-Straße führen zu Negativeffekten, die den Positivwirkungen gegenüberzustellen sind.</p>								
<p><b><u>Nordtangente – Verlängerung bis Scheidter Straße (Abbildung 23)</u></b></p>								
<p>In Untervariante 2 wird die Nordtangente bahnbündig bis zur Scheidter Straße geführt.</p>								
<p>Die Wirkungen dieser Variante sind gegenüber der kleinen Innenstadtumfahrung D 4.1 für die Innenstadt ebenfalls etwas ausgeprägter, aber geringer als in der zuvor beschriebenen Untervariante 1 bis zur Egon-Reinert-Straße. Neben den zusätzlichen Belastungen der Dudweiler Landstraße sowie der Paul-Marien-Straße kommt es bei dieser Variante insbesondere auch zu einer zusätzlichen Belastung der Preußenstraße. Diese Variante ist daher in Abwägung der Negativ- zu Positivwirkungen als weniger sinnvoll einzustufen.</p>								
<p>Die Maßnahme ist insbesondere in Kombination mit Maßnahmen in der Innenstadt zu betrachten und kritisch abzuwägen, weswegen eine ausgeglichene Umsetzungsempfehlung gegeben wird.</p>								
<p><b><i>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</i></b></p>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x)</li> </ul>								
<p><b><i>Zielkonflikte</i></b></p>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umweltauswirkungen</li> </ul>								
<p><b><i>Wirkungs-Kosten-Klasse</i></b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b><i>Priorität</i></b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b><i>Umsetzungsfrist</i></b></p> <p><input type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land</p>						

Abbildung 22:

**Verkehrsmodell Saarbrücken  
Szenario vs. PNF (mittel)  
Differenznetz IV**

Streckenbalken  
 0 3005 6009 12018  
 ≤ 0,00  
 > 0

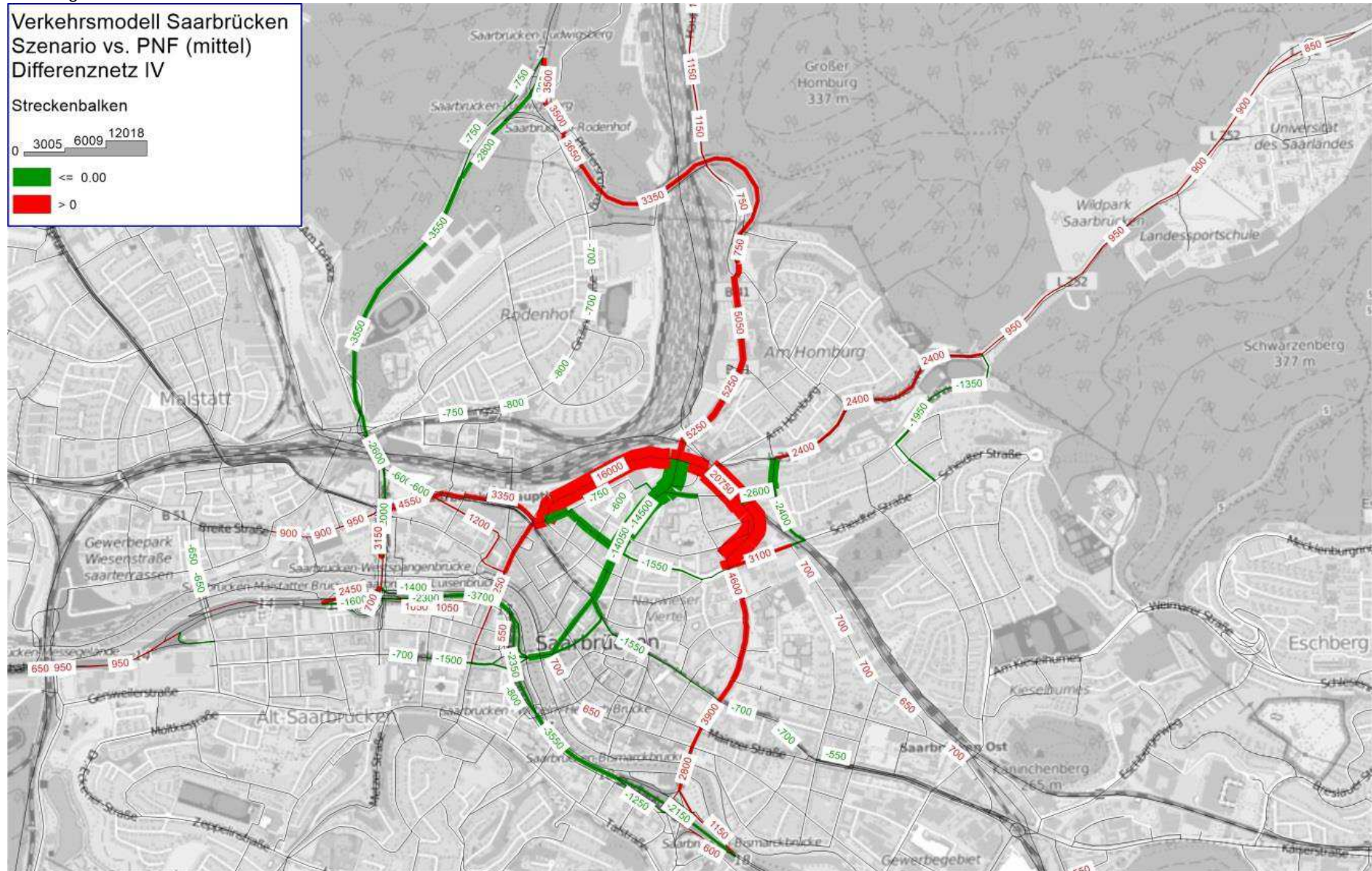


Abbildung 23:

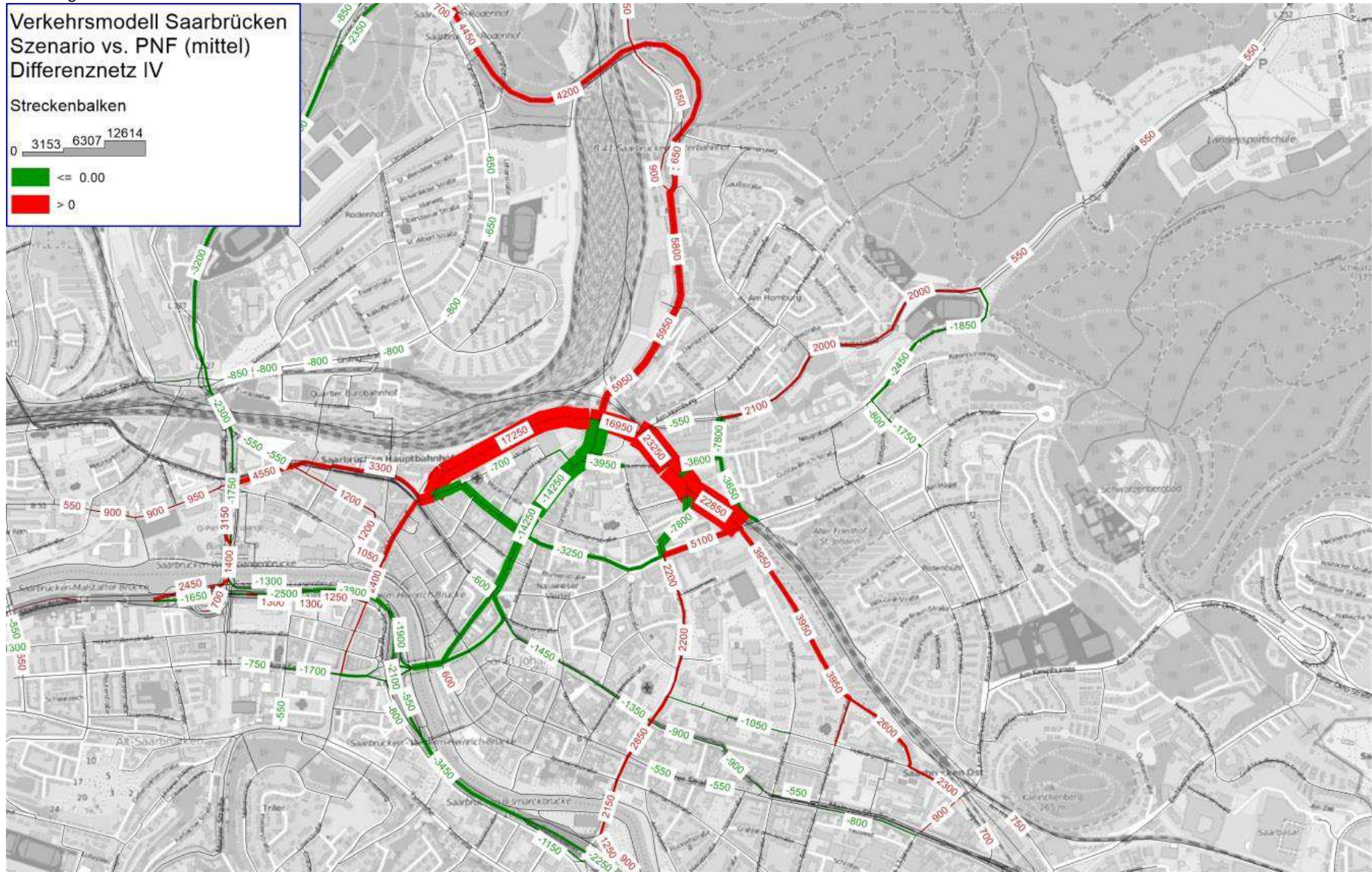
Verkehrsmodell Saarbrücken  
Szenario vs. PNF (mittel)  
Differenznetz IV

Streckenbalken

0 3153 6307 12614

≤ 0

> 0




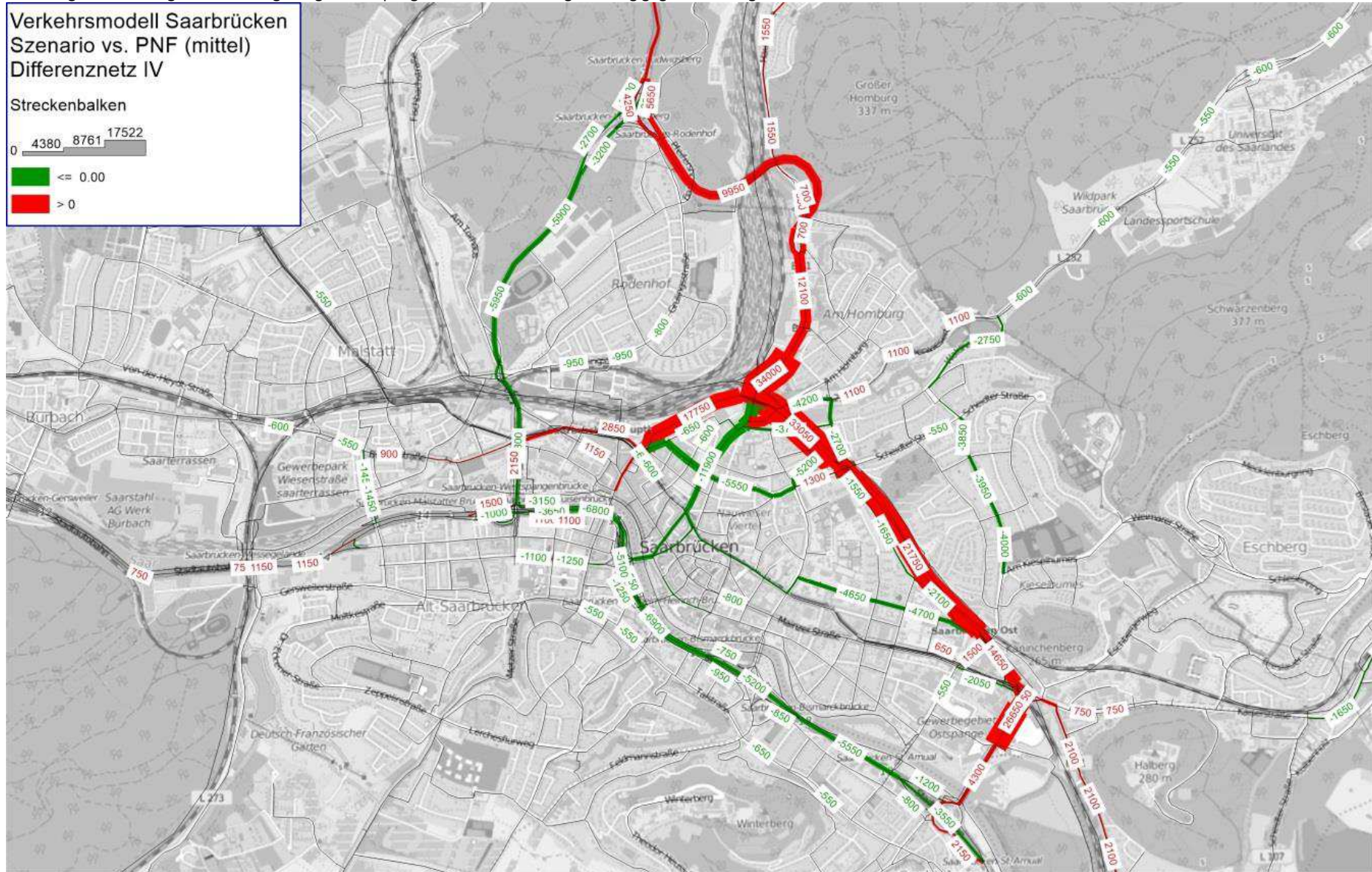







	<h3 style="margin: 0;">D4.3 Nordtangente – Verlängerung bis Ostspange</h3>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="padding: 2px;">VE</td> <td style="padding: 2px;">GT</td> <td style="padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SE</td> <td style="padding: 2px;">SL</td> <td style="padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Im Rahmen dieser Maßnahme wurde die kleine Innenstadtumfahrung (D 4.1) im Sinne einer großen Lösung, wie bei den historischen Planungen einer Nordtangente angedacht, mit der Bahntrasse gebündelt bis zur Ostspange fortgeführt.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>An den Verlauf aus D 4.1 anknüpfend wird die Nordspange anbau- und höhenfrei bis zur Ostspange fortgeführt. Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten bestehen zum Knoten Dudweilerstraße/Meerwiesertalweg und zur Martin-Luther-Straße/Scheidter Straße.</p> <p>Eine Verlängerung der Nordtangente bis zur Ostspange führt zu erheblichen Verschiebungen der Verkehrsströme. So kommt es zu einer Entlastung des Verlaufs Westspange-Stadtautobahn und zu zusätzlichen Belastungen der Johannesbrücke, der nördlichen Dudweilerstraße und der Trierer Straße. Entlastungen in sensiblen Bereichen zeigen sich vor allem im Innenstadtbereich und entlang der Richard-Wagner-Straße, wobei die Entlastungswirkungen im Innenstadtbereich vor allem aus dem Teilstück der Nordtangente bis Meerwiesertalweg resultieren.</p> <p>Aufgrund des hohen baulichen Aufwands, der Zerschneidungswirkung, der zusätzlich Lärm- und Emissionsbelastung in sensibleren Bereichen als entlang der entlasteten Westspange bzw. der Stadtautobahn wird in der Maßnahme ein nur sehr begrenzter Nutzen bei hohem Aufwand gesehen, weswegen diese Variante nicht zur Umsetzung empfohlen wird.</p>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x)</li> </ul>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umweltwirkungen</li> <li>▪ Förderung des Umweltverbunds</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>															

Abbildung 24: Nordtangente – Verlängerung bis Ostspange: Be- und Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall



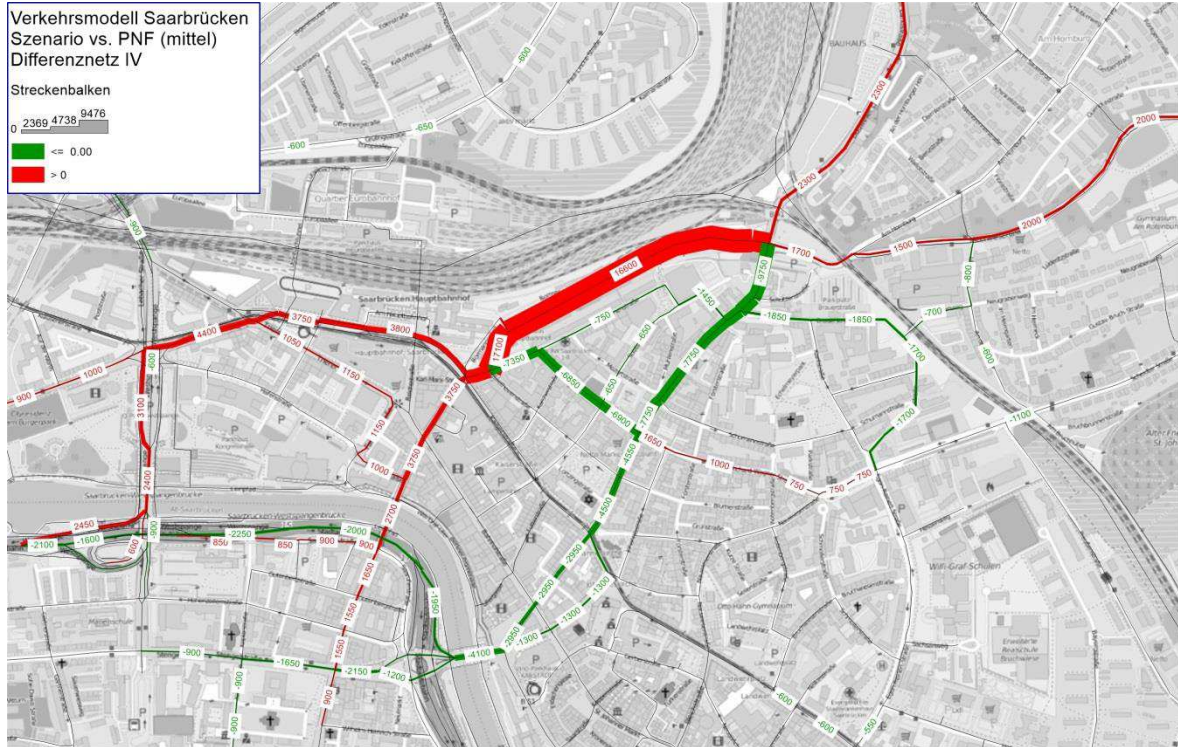
	<b>D5</b> <b>Innenstadtverkehrskonzept</b> <b>(Verkehrsführung im Innenstadtbereich)</b>	     
<p>Ausgehend von den zuvor dargestellten Maßnahmen hinsichtlich der Anbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken in das überregionale und regionale Straßennetz behandelt das Maßnahmenfeld D 5 die Straßennetzstruktur und Führung des Kfz-Verkehrs im Innenstadtbereich.</p>		
<p><b>Varianten / Bausteine</b></p>		
<p>Die Erarbeitung des Innenstadtkonzepts erfolgte in einem iterativen Prozess in Abstimmung mit den übrigen Handlungsfeldern. Dabei wurden diverse Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen mithilfe des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Saarbrücken auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht. Auf dieser Grundlage wurden sogenannte „Basismaßnahmen“ definiert, die wiederum als Ausgangspunkt für die Konzeption einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich (D 5.5) dienen.</p>		
<p>Im Rahmen des Maßnahmenfeldes wurden die folgenden Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel untersucht und bewertet:</p>		
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Linksabbieger Dudweilerstraße – Richard-Wagner-Str. (D 5.1)</li><li>▪ Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße (D 5.2)</li><li>▪ Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke (D 5.3)</li><li>▪ Direkte Verbindung Metzger Straße – Roonstraße – Westspange (D 5.4)</li><li>▪ Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich (D 5.5)</li></ul>		
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p>		
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>A</b>    Fußverkehr</li><li>▪ <b>B</b>    Radverkehr</li><li>▪ <b>F</b>    Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr</li><li>▪ <b>G</b>    Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit</li></ul>		



### D5.1 Linksabbieger Dudweilerstraße – Richard-Wagner-Str.

VE	GT	FU
SE	SL	MU

Um die verkehrlichen Verhältnisse an den zentralen Innenstadtknoten verbessern zu können, werden dort verkehrliche Entlastungen benötigt. Durch die kleine Innenstadtumfahrung (D 4.1) wird zwar eine deutliche Entlastung erzielt, jedoch bleibt die Situation am Knoten Dudweilerstraße/Kaiserstraße aufgrund der beengten Verhältnisse, der hohen Belastung im ÖPNV und aufgrund der weiteren Planungen im ÖPNV kritisch. Eine Option zur Entlastung des Knotens Dudweilerstraße/Kaiserstraße stellt die Freigabe der beiden derzeit verbotenen Linksabbiegebeziehungen von der Dudweilerstraße in die Richard-Wagner-Straße dar, welcher modelltechnisch untersucht wurde. Zudem ist das Gebiet zwischen Dudweiler-, Brauer- und Fichtestraße durch Schleichverkehr belastet, der durch eine direkte Linksabbiegerbeziehung zurückgehen würde.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Es zeigt sich, dass in Kombination aus kleiner Innenstadtumfahrung und den neuen Linksabbiegebeziehungen Entlastungen sowohl im Innenstadtbereich, als auch im durch Schleichverkehr belasteten Gebiet erzielt werden. Daher ist die Maßnahme im Zusammenhang sinnvoll und zur Umsetzung zu empfehlen.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Grundentlastung Dudweilerstraße durch Maßnahme D 4.1 nötig

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

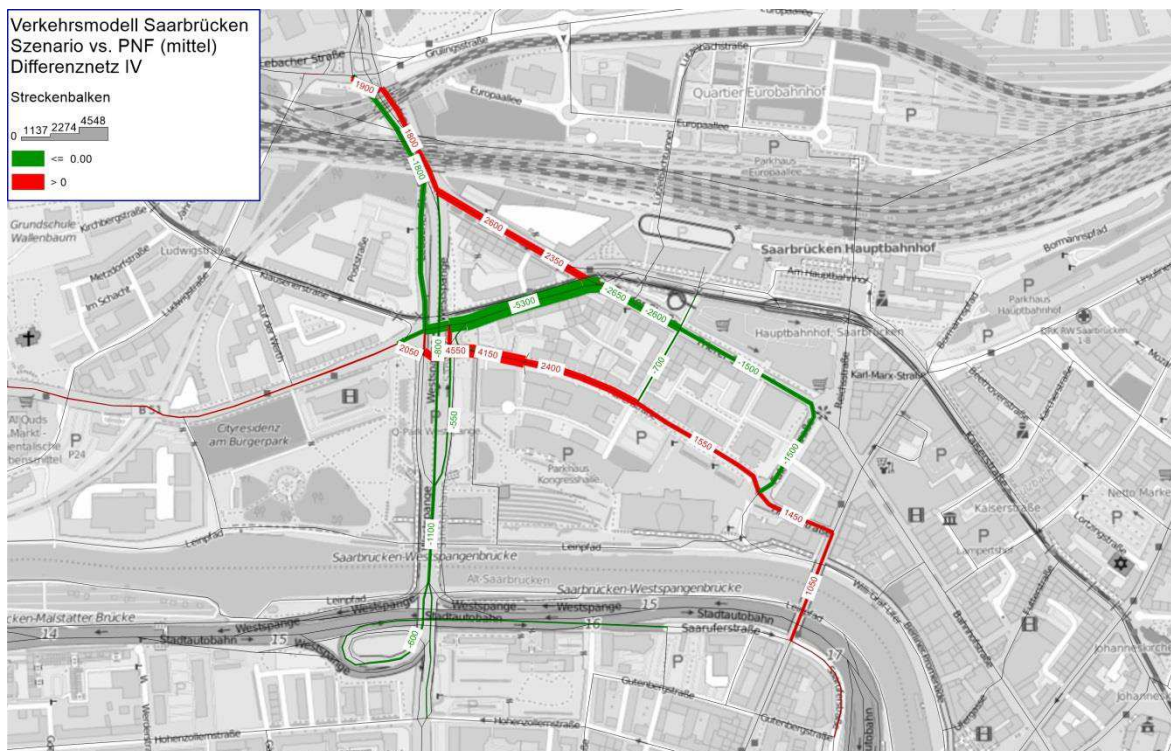
**Akteure:** LHS



### D5.2 Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße / Bahnhof / St. Johanner Straße / Hafenstraße

VE	GT	FU
SE	SL	MU

Die verkehrlichen Strukturen im Bereich westlich des Hauptbahnhofs weisen sowohl von der Strecken- und Knotenstruktur als auch von den Verkehrsbelastungen und Abbiegeströmen einen wenig befriedigenden Zustand auf. Für eine Minimierung verkehrlicher Negativwirkungen und Spielraum für städtebauliche Aufwertungen ohne die Erreichbarkeiten zu verschlechtern, wurden verschiedene Optimierungsoptionen diskutiert und bewertet. Modelliert wurden als Handlungsoption für diesen Bereich ein neuer Kreisverkehr unter der Westspange (St. Johanner Straße / Breite Straße / Hafenstraße), der insbesondere eine Ausfahrt aus der Hafenstraße zur Westspange ermöglicht, eine Öffnung der heute nur dem Busverkehr vorbehaltenen Abbiegebeziehung Ludwigskreisel – Trierer Straße, sowie eine veränderte Spuraufteilung auf der St. Johanner Straße (2 Fahrstreifen in Richtung Westen, 1 Fahrstreifen in Richtung Osten).



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Es zeigt sich, dass die Maßnahme zu einer Entlastung des direkten Bahnhofsumfelds und der St. Johanner Straße beitragen kann ohne dass die Belastungen in der Hafenstraße zu stark werden. Die gewonnenen Freiräume eröffnen sich an den sensiblen Knoten Änderungsmöglichkeiten bzgl. Dimensionierung und Struktur. Die Maßnahme ist insbesondere im Kontext mit Maßnahmen in der Innenstadt, im Bahnhofsumfeld und mit einer Innenstadtumfahrung zusammen zu betrachten und wird daher als ausgeglichen bewertet.

#### Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

- Wechselwirkungen mit D 4.1, D 5.4

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS

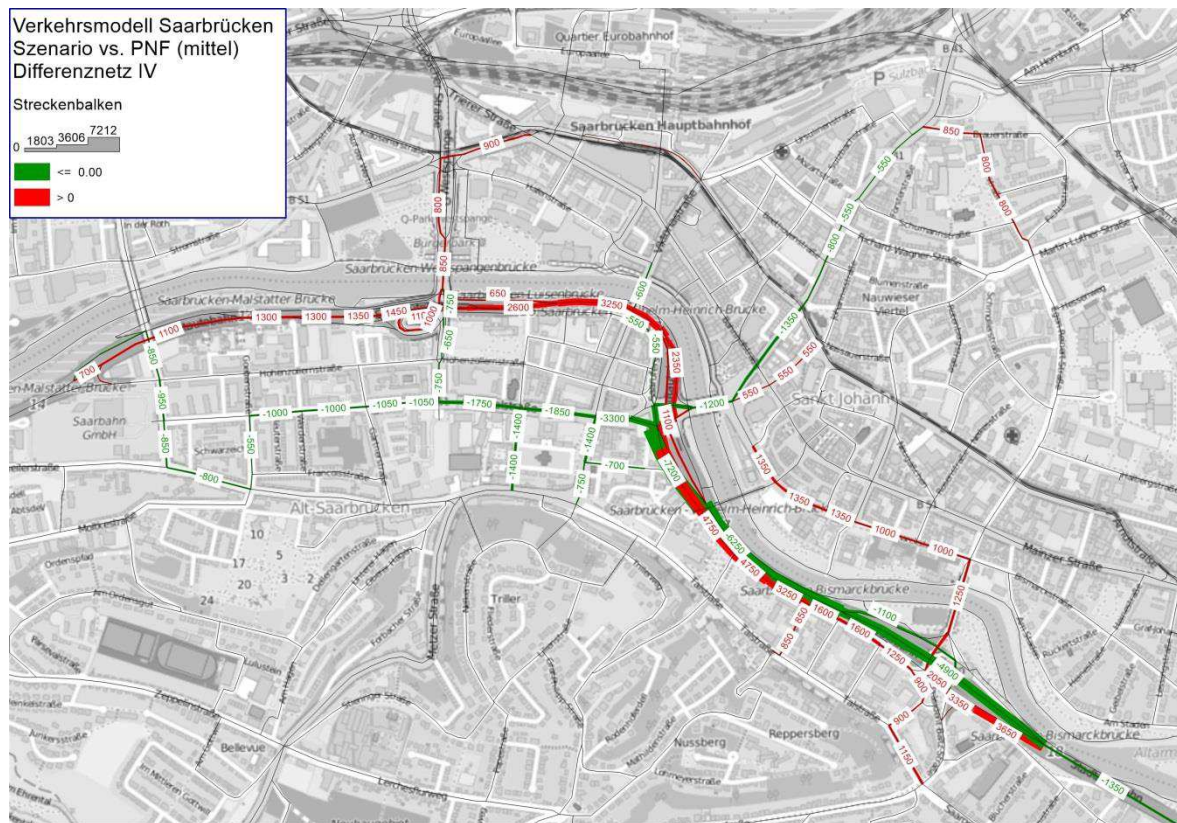




### D5.3 Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke

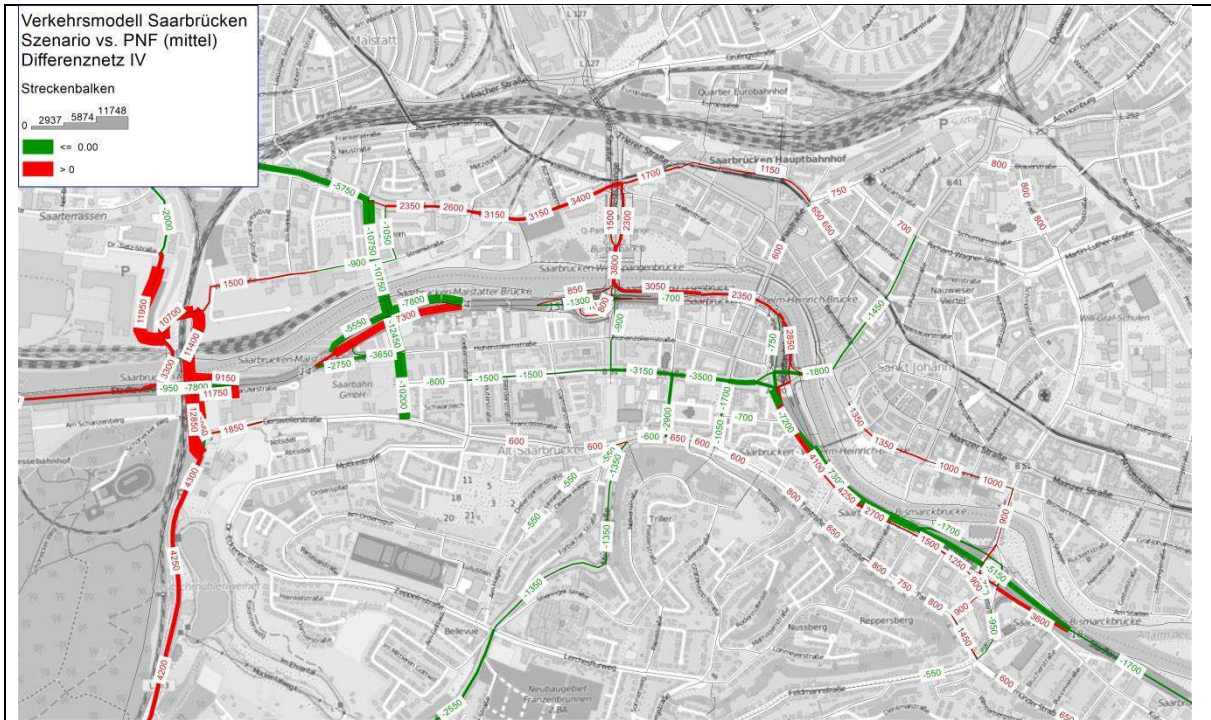


Zur städtebaulichen Aufwertung und einer Aufwertung der Verkehrsbeziehungen im Umweltverbund zwischen Alt-Saarbrücken und der Innenstadt wird eine Umgestaltung des Großknotens Wilhelm-Heinrich-Brücke diskutiert. Durch eine Wegnahme der Auffahrtmöglichkeit vom Kreisverkehr zur A620 in Fahrtrichtung Mannheim bestünde die Möglichkeit, den Knoten kompakter zu gestalten, die Franz-Josef-Röder-Straße direkt an den Kreisverkehr anzubinden und damit die Wegebeziehungen aus der Franz-Josef-Röder-Straße zu vereinfachen. Zudem wird für das Projekt „Barock trifft Moderne“ (G 1.3) eine Umgestaltung und Aufwertung von Straßenzügen in Alt-Saarbrücken angestrebt. Hierfür ist die eine Vermeidung der heute zweigeteilten Anbindung der Franz-Josef-Röder-Straße in einer Richtung über Wilhelm-Heinrich-Straße und Eisenbahnstraße nach Möglichkeit zu vermeiden. Um die Auswirkungen auf die Erreichbarkeiten und den Kfz-Verkehr gering zu halten, wurde in verschiedenen Varianten eine Herausnahme von Zufahrten modelltechnisch bewertet. Aufgrund der Ergebnisse dieses Prozesses hat sich die Herausnahme der Rampe in Richtung Mannheim als geeignete Maßnahme erwiesen, da hierbei die Franz-Josef-Röder-Straße in beiden Fahrrichtungen an den Knoten herangeführt werden kann. Zudem entfiel die sehr unfallträchtige kurze Auffahrt auf die A620.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Die Maßnahme eignet sich zudem zur Kombination mit dem Vollanschluss Messe (D 3.3), weswegen zur Abbildung der Wechselwirkungen eine Kombination zwischen dem Entfall der Rampen in Richtung Mannheim, der Einbindung der Franz-Josef-Röder-Straße in den Knoten und dem Vollanschluss Messe (D 3.3) erfolgte.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Neben den Wirkungen des Vollanschlusses Messe ergeben sich die erwünschten deutlichen Entlastungen am Knoten Wilhelm-Heinrich-Brücke. Während ein Teil der verlagerten Verkehre über Franz-Josef-Röder-Straße und die Stadtautobahn abgewickelt werden, kommt es zu Zusatzbelastungen im geringen Maße auf der Trierer Straße und der Bismarckstraße.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Abhängigkeit von D 3.3
- Wechselwirkungen/Kombination mit D 5.2

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Land, Bund



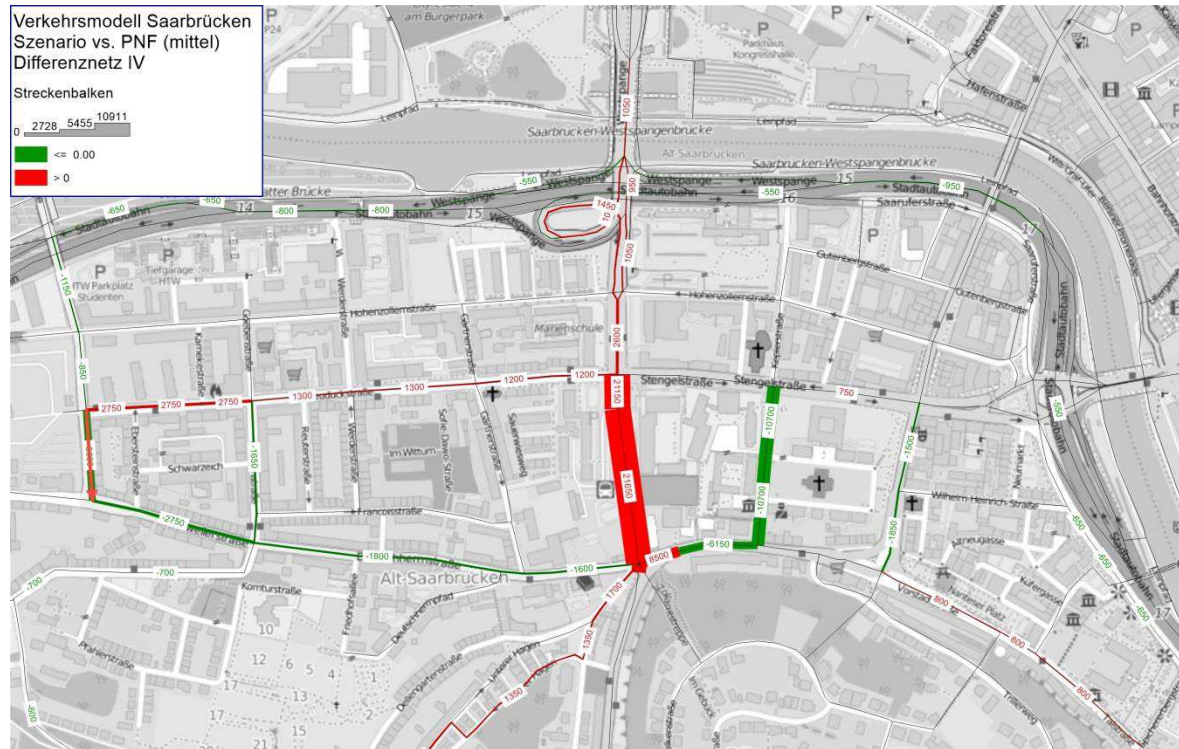
## D 5.4 Direkte Verbindung Metzger Straße – Roonstraße – Westspange



Die Verbindung zwischen Westspange und Metzger Straße stellt einen Lückenschluss im Netz dar, von welchem eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil Alt-Saarbrücken erwartet wird.

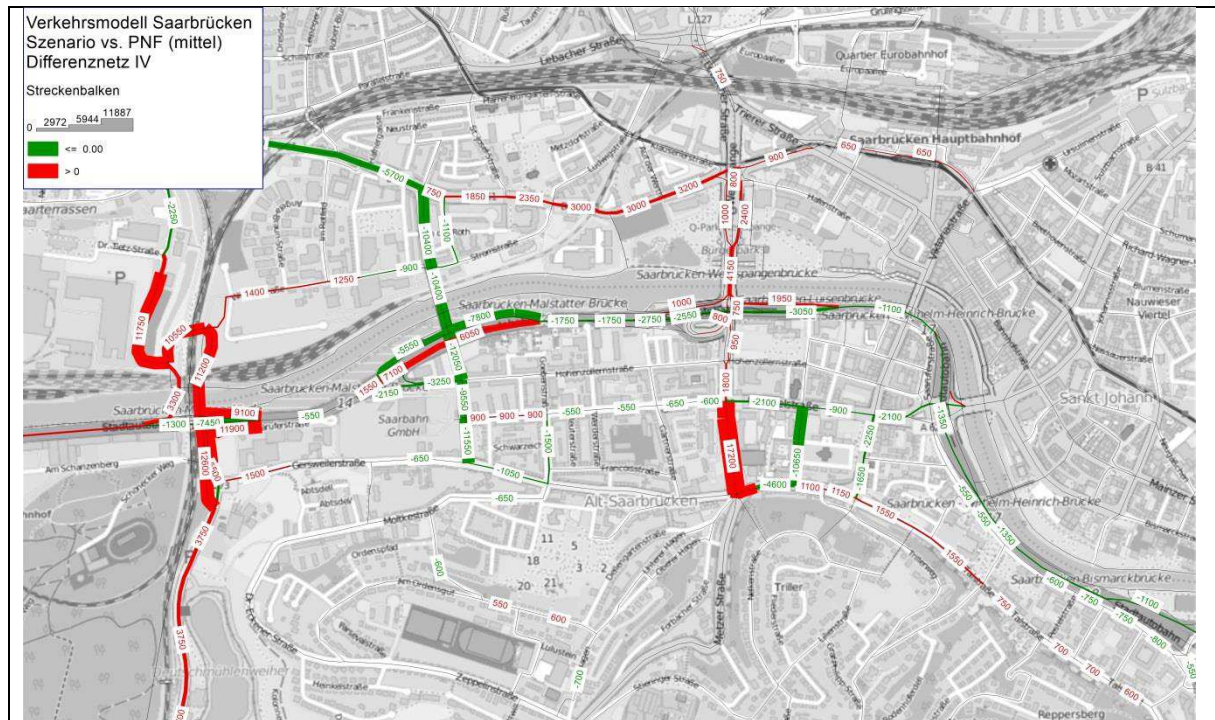
### Bausteine

Modelliert wurde eine zweispurige Hauptverkehrsstraße zwischen den Knoten Westspange/Stengelstraße und Metzgerstraße/Deutschherrnstraße unter Herstellung aller Abbiegebeziehungen.



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Es zeigt sich, dass die Verbindung nur eine sehr begrenzte lokale Entlastung der Keplerstraße und der Eisenbahnstraße bewirkt, entlastende Auswirkungen auf andere Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil Alt-Saarbrücken ergeben sich kaum. Zudem werden durch diese Maßnahme die Wirkungen des Vollanschlusses Messe (D 3.3) konterkariert, da parallel zur gewünschten Verlagerung auf die neue Tangentialachse eine weitere Verknüpfung geschaffen wird, sodass sich die Verkehre im ungünstigsten Fall auf beide Hauptachsen verteilen und an keiner Stelle eine Reduktion der Verkehrsmengen für Projekte und städtebauliche Aufwertungen genutzt werden könnte, wie nachfolgende Darstellung zeigt:



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- zu allen Maßnahmen im Innenstadtbereich (D 5.x)

**Zielkonflikte**

- Städtebau

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Land



### D 5.5 Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



Die heutige Anbindung der Saarbrücker Innenstadt für den Kfz-Verkehr an das regionale und überregionale Straßennetz ist insgesamt als sehr gut zu bewerten. Innerhalb des Innenstadtbereichs ist die Verkehrsführung jedoch aufgrund von zahlreichen Einbahnstraßen und Abbiegeverböten insbesondere für Ortsfremde sehr unübersichtlich. Darüber hinaus gibt es vor allem in den Spitzenstunden an einzelnen Knotenpunkten Kapazitätsprobleme u.a. aufgrund von umwegigen Fahrtbeziehungen. Und schließlich führt das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen im zentralen Innenstadtbereich in vielen Straßenzügen zu geringen Aufenthaltsqualitäten und hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen (Dudweiler Straße, Richard-Wagner-Straße, Stephanstraße, Rathausplatz, Viktoriastraße etc.).

Die Ziele bei der Entwicklung einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich sind daher:

- Die Optimierung der Verkehrslenkung und Verringerung der Komplexität des Innenstadtnetzes.
- Die Entlastung und Rückgewinnung von Straßen- und Platzräumen für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt.
- Die Schaffung attraktiver und direkter Achsen für den Fuß- und Radverkehr.
- Die Stärkung des ÖPNV und die Schaffung bzw. Sicherung von Möglichkeiten für Erweiterungen der Saarbahn.

Für die Entwicklung einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich wurden mithilfe des Verkehrsmodells der Stadt Saarbrücken diverse Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen untersucht. Den Ausgangspunkt stellten dabei die in der nebenstehenden Abbildung dargestellten Basismaßnahmen dar, die aufgrund ihrer vorherigen Bewertung grundsätzlich als sinnvoll angesehen werden.

Die wichtigste Maßnahme im Hinblick auf den zentralen Innenstadtbereich stellt dabei die kleine Innenstadtumfahrung dar, da erst durch sie die erforderlichen Spielräume für eine veränderte Verkehrsführung gewonnen werden können.

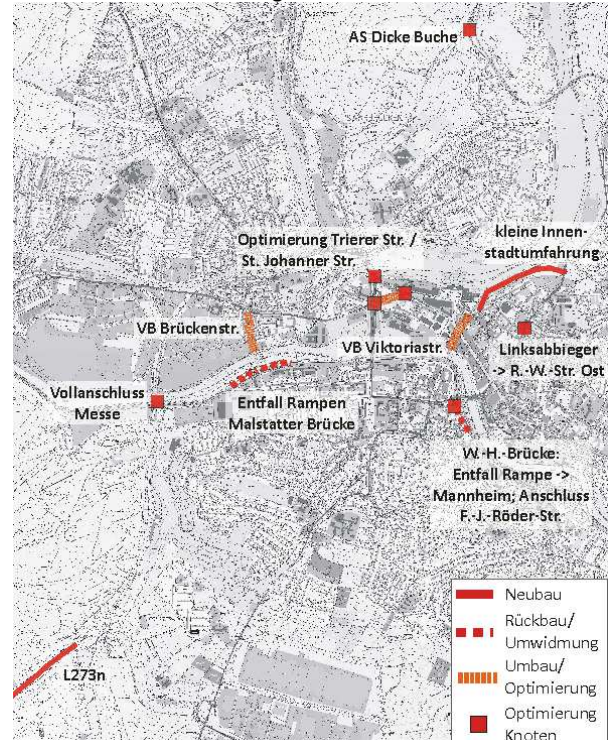
#### Bausteine

Die entwickelte neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich umfasst die folgenden, über die Basismaßnahmen hinausgehenden Bausteine.

- Zweirichtungsverkehr in der Dudweiler Straße zwischen Wilhelm-Heinrich-Brücke und Kaiserstraße
- Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung in der Kaiserstraße zwischen Dudweiler Straße und Viktoriastraße
- Sperrung der Betzenstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr; Nutzung ausschließlich durch den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV (Busverkehr perspektivisch ggf. Saarbahn) sowie den Ver- und Entsorgungsverkehr
- Sperrung der Stephanstraße/Rathausplatz zwischen Kaltenbachstraße und Dudweiler Straße für den Kfz-Verkehr; Nutzung ausschließlich durch den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (Busverkehr+Saarbahn)

Bei der sich somit ergebenden Verkehrsführung wird der zentrale Innenstadtbereich ausgehend vom Hauptstraßennetz durch mehrere Schleifen erschlossen. Insbesondere die Weiterentwicklung der Dudweiler Straße zur zentralen Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt mit diversen Abbiegemöglichkeiten erhöht die Transparenz des Netzes deut-

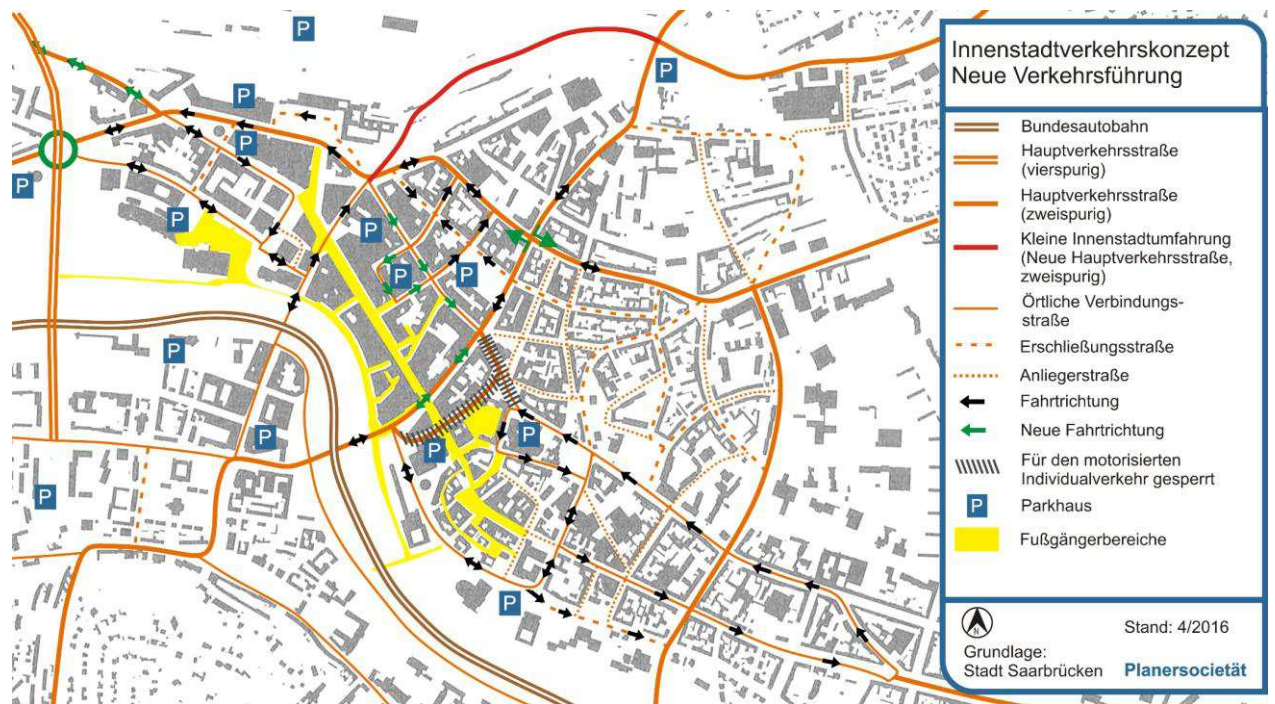
Abbildung: Unterstellte Basismaßnahmen für die Konzeption der neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



lich. Gleichzeitig sind alle bedeutenden Stellplatzeinrichtungen weiterhin aus den verschiedenen Richtungen gut erreichbar.

Die neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich eröffnet aber vor allem Möglichkeiten für Umgestaltungen von Straßen- und Platzräumen und damit für höhere Aufenthaltsqualitäten in weiten Bereichen der Innenstadt (vgl. Maßnahmen G1 und G2). Des Weiteren ist eine veränderte Führung des Radverkehrs insbesondere in Ost-West-Richtung möglich (vgl. Maßnahme B3.1). Für den ÖPNV wird mit der neuen Verkehrsführung vor allem die Möglichkeit zur Führung einer neuen Saarbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung mit einem zentralen Umsteigeknoten auf dem Rathausplatz geschaffen (vgl. Maßnahmen C1.3 und C1.4).

Abbildung: Neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich



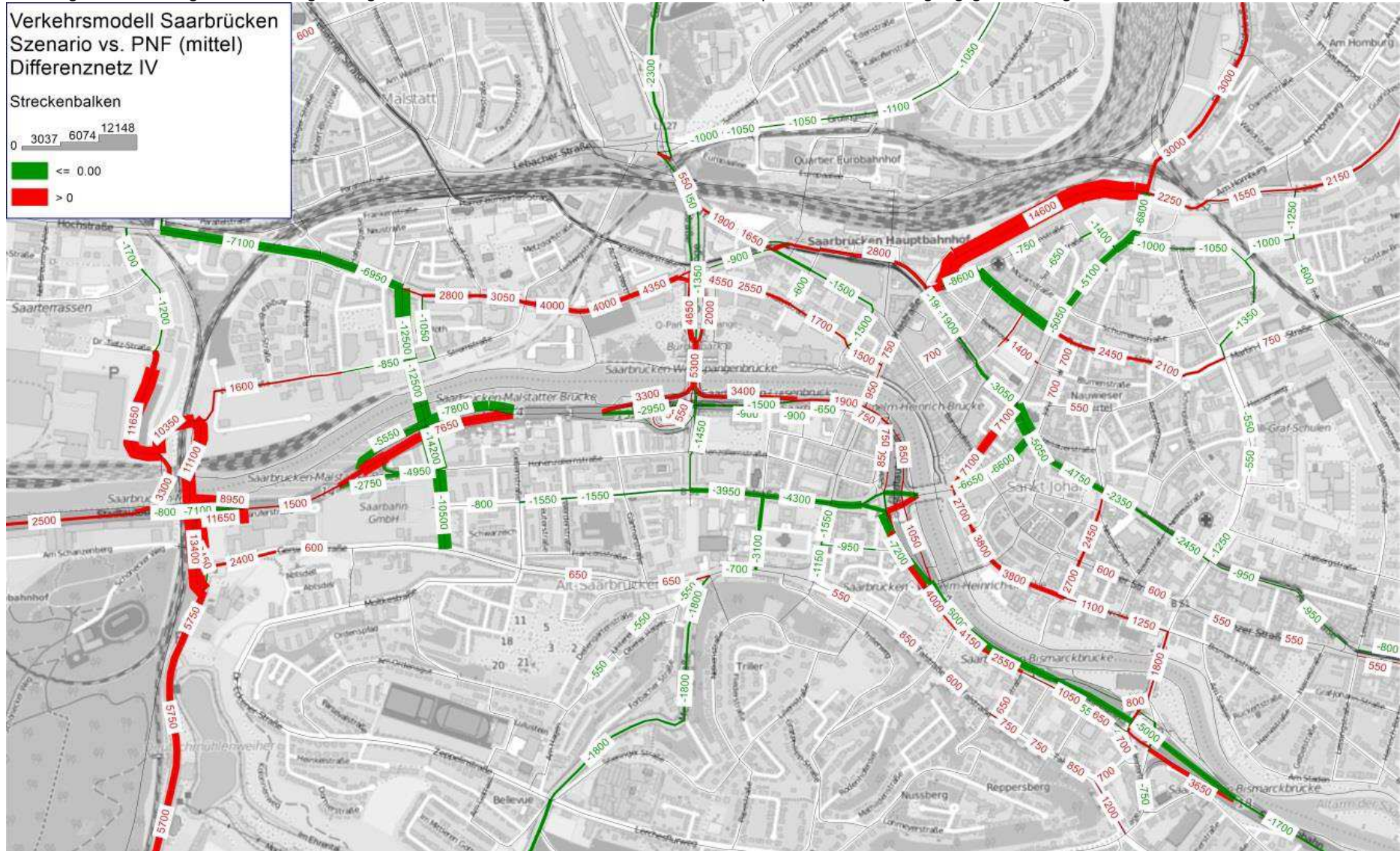
Die neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich führt insbesondere zu deutlichen Verkehrsverlagerungen von der Dudweiler Straße und der Richard-Wagner-Straße auf die kleine Innenstadtumfahrung. Die aus den Verlagerungen resultierenden Mehrbelastungen auf einem Teil des übrigen Innenstadtstraßennetzes sind von ihrem Umfang her allesamt als verträglich und abwickelbar einzustufen.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

A Fußverkehr , B Radverkehr, C ÖPNV/SPNV, F Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr, G Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit, H Ruhender Verkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse		Priorität	Umsetzungsfrist	
<input checked="" type="checkbox"/>	sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>	niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/>	niedrig			<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant:			<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, Land

Abbildung 25: Zusammengefasste Wirkungen der gesamten Maßnahmen zum Innenstadtverkehrskonzept – Be- und Entlastungen gegenüber Prognose-Nullfall



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken



## D6 Optionen für die Stadtautobahn



Die Belastungen durch die Stadtautobahn durch Lärm und Emissionen sind in der Vergangenheit vielfach thematisiert und diskutiert worden. Mit dem Projekt „Stadtmitte am Fluss“ besteht für die Reduktion der Belastungen durch die Stadtautobahn bereits ein sehr weitreichender Lösungsansatz, der jedoch aufgrund der Bauzeit und Finanzierung nur langfristig umsetzbar ist.

Ein eher kurzfristig orientierte Verbesserung der Situation im zentralen Innenstadtbereich stellen eine Beschränkung auf Tempo 80 zwischen den Anschlussstellen Ostspange und Malstatter Brücke und die Verwendung von lärmoptimiertem Asphalt dar, welche im Modell hinsichtlich ihrer Wirkungen geprüft wurde:



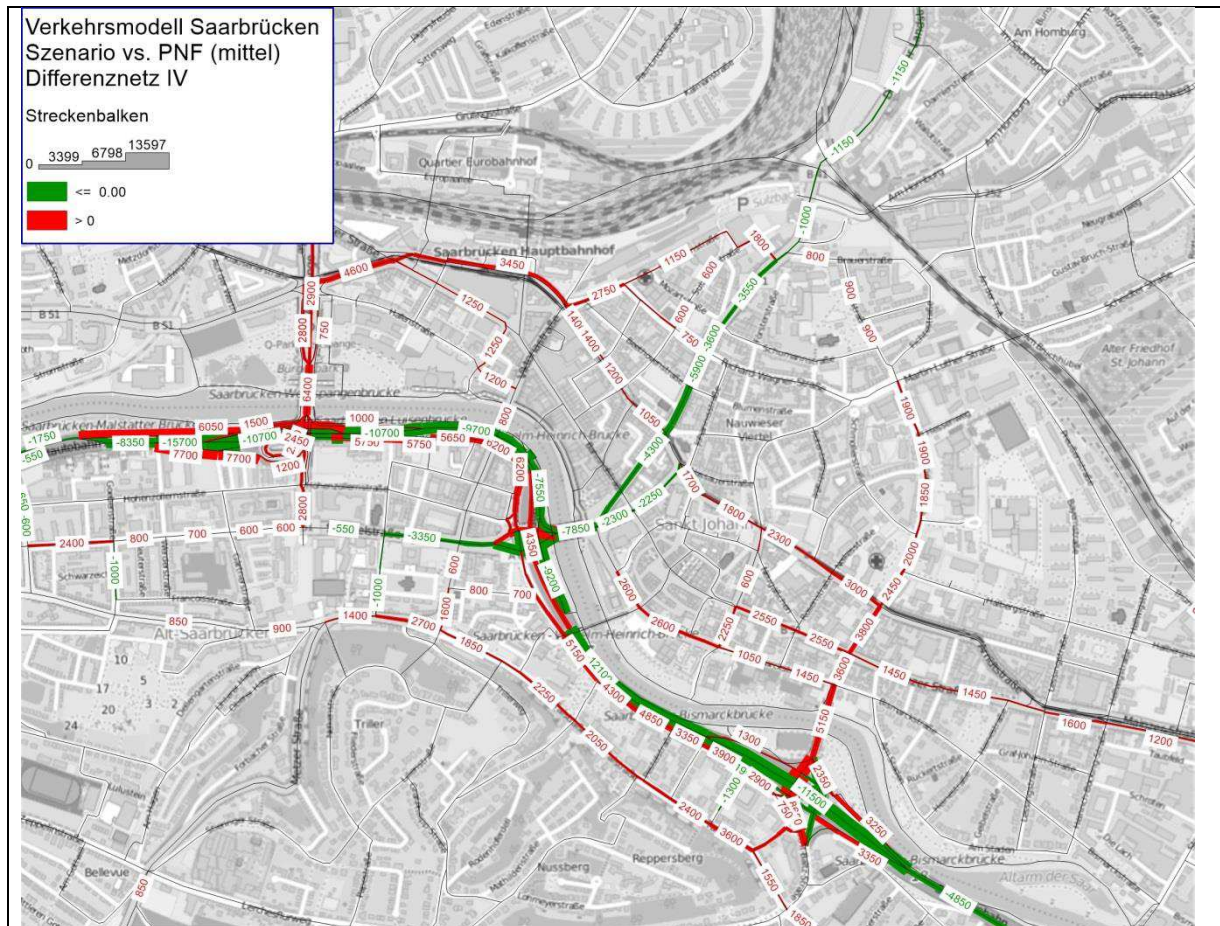
Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmoell Saarbrücken

Es zeigen sich nur sehr geringe Verlagerungswirkungen auf das untergeordnete Netz. In Einzelfällen ergeben sich Verschiebungen auf bestimmten Relationen, z.B. eine Nutzung der AS St. Annual und der Talstraße statt der AS Bismarckbrücke und Präsident-Baltz-Straße. Dennoch stehen den geringen Zusatzbelastungen die Positivwirkungen der Entlastung von Lärm und Emissionen entgegen, weswegen die kurzfristige Einrichtung eines Tempolimits auf 80km/h grundsätzlich angeraten wird.

Diese Maßnahme „Stadtmitte am Fluss“ ist bereits in vorherigen Gutachten zum Großprojektantrag bei der EU ausführlich verkehrlich analysiert und bewertet worden. Daher soll im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung lediglich überprüft werden, ob auch die Prognoseverkehrsströme mit der Maßnahme verträglich und mit ähnlichen Effekten abwickelbar sind und ob die Maßnahme mit weiteren Maßnahmen im Innenstadtbereich harmoniert.

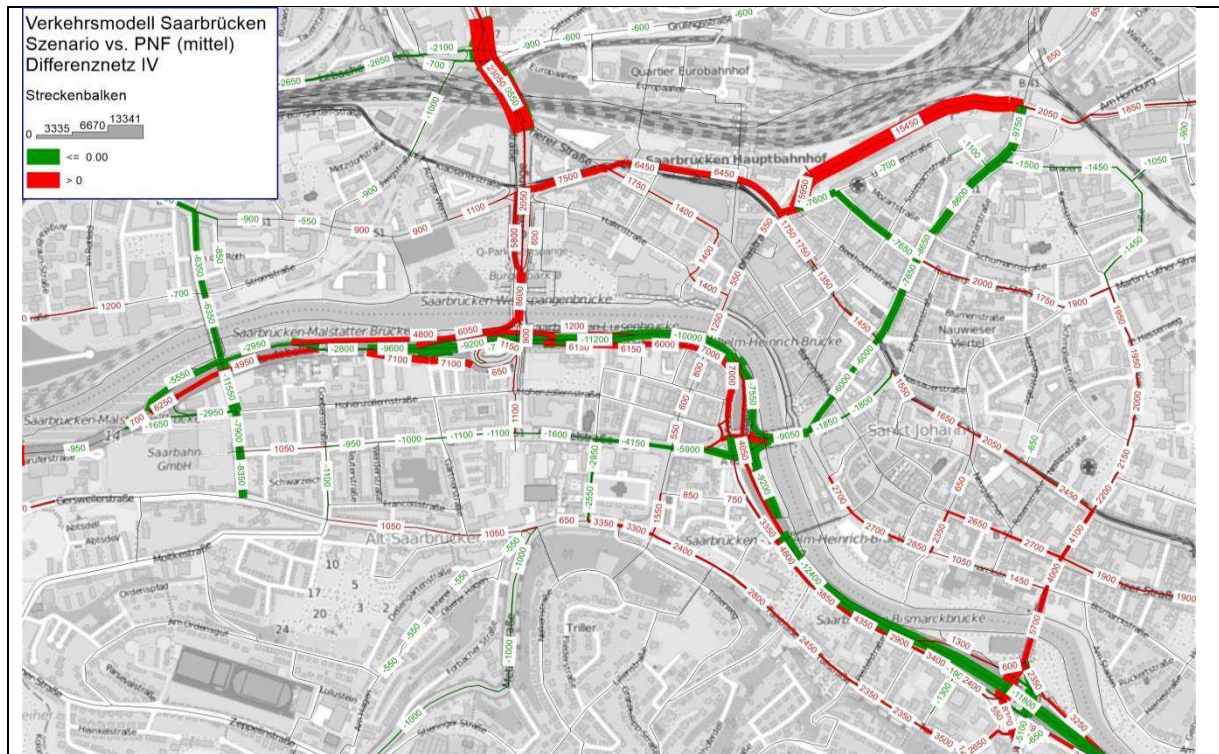
Da in den Gutachten zwei verschiedene Varianten dargestellt sind, wurde im Zuge der Modellierung für die Verkehrsentwicklungsplan die Variante mit 5 Fahrstreifen ausgewählt und verwendet.





Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Die Modellierung zeigt ähnliche verkehrliche Effekte wie das bestehende Gutachten, die Dimensionen der Verlagerungen auf das Hauptstraßennetz sind unter den gesetzten Rahmenbedingungen verträglich abwickelbar. Als zweite Modelluntersuchung wurde überprüft, ob Maßnahmen im Bereich der Innenstadt, wie die kleine Innenstadtumfahrung (D 4.1) oder Maßnahmen rund um den zentralen Knoten Johanneskirche (u.a. D 5 ff) mit der Maßnahme Stadtmitte am Fluss verträglich sind. Daher wurde die Variante im Zuge der Entwicklung der Innenstadtkonzepte auf mögliche Wechselwirkungen untersucht, nachfolgend beispielhaft dargestellt für ein Szenario mit Fokus auf Entlastung der Dudweilerstraße:



Quelle: eigene Darstellung mit Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell Saarbrücken

Anhand dieser Untersuchung zeigt sich, dass trotz restriktiver Maßnahmen im Innenstadtbereich keine Wechselwirkungen mit der Maßnahme Stadtmitte am Fluss auftreten, die zu erheblichen negativen Zusatzbelastungen auf sensiblen Streckenabschnitten führen würden, sodass einer Erfüllung beider Zielvorstellungen durch Wechselwirkungen keine Grenzen gesetzt werden.

Aufgrund der auch durch Gutachten bestätigten positiven Auswirkungen auf den Städtebau und die Lebensqualität, die auch verkehrlichen Chancen z.B. für den Umweltverbund und der nachgewiesenen verträglichen Abwicklung im Bestandsnetz und in Netzen mit veränderter Innenstadtführung, wird die Maßnahme als grundsätzlich sinnvoll eingestuft und empfohlen.

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Wechselwirkungen mit D 3.3 und den Maßnahmen D 5.x
- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **F** Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS, Land, Bund

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

\*) Aussage zu Kostengrößenordnung, Projekträger, Finanzierungsvorbehalt o. ä.

 <b>D7 Umgestaltung von Knotenpunkten</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p>Die Knotenpunkte in Saarbrücken sind größtenteils so gestaltet, dass auch die zukünftige Verkehrsentwicklung abwickelbar sein wird. Eine Vielzahl vor allem älterer Knotenpunkte im Stadtgebiet sind hinsichtlich ihrer Gestaltung sehr stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dies zeigt sich vor allem in groß- bzw. z.T. überdimensionierten Knotenpunktf lächen sowie einer Fuß- und Radverkehrsführung, die nicht mehr den heutigen Ansprüchen und technischen Entwurfsregelwerken entspricht. Auch ist die städtebauliche Einbindung und Gestaltung dieser Kreuzungen oftmals ungenügend. Des Weiteren bestehen an einzelnen Knoten auch Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, die aus den Kapazitäten und der Führung des Kfz-Verkehrs resultieren.</p> <p>Das Maßnahmenfeld beinhaltet daher die wichtigsten größeren Umgestaltungsmaßnahmen, die in den kommenden Jahren erforderlich sein werden. Umgestaltungsmaßnahmen, die integraler Bestandteil anderer, zuvor dargestellter Maßnahmen der Straßennetzentwicklung sind, werden hier nicht explizit aufgeführt.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Für die folgenden Knotenpunkte sind größere Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Kreisverkehrsplatz unter der Westspange / St. Johanner Str. / Hafenstraße</u> ggf. im Zusammenhang mit dem neuen Messestandort</li> <li>▪ <u>Umgestaltung Knotenpunkt Bellevue (Metzer Str./Zeppelinstr./Lerchesflurweg/Lothringer Str.)</u></li> <li>▪ <u>Kreisverkehr Heringsmühle</u> (Planungen sind abgeschlossen; die Umsetzung ist derzeit wegen der Sperrung der Fechinger Talbrücke zurückgestellt)</li> <li>▪ <u>Verteilerkreisel St. Arnual</u></li> </ul> <p>Die Umgestaltungsmaßnahmen, die bereits in anderen Maßnahmen enthalten sind bzw. die bereits einen sehr konkreten Planungsstand erreicht haben und damit kurz vor der Umsetzung stehen werden im Folgenden nicht näher betrachtet. Es wird daher nachfolgend nur der Umbau des Verteilerkreisel St. Arnual als Einzelmaßnahme D7.1 aufgeführt.</p>				
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A4</b> Fußgängerfreundliche Kreuzungen / Ampelschaltungen</li> <li>▪ <b>B4</b> Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen</li> <li>▪ <b>G</b> Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> 2020</p> <p><input type="checkbox"/> 2025</p> <p><input type="checkbox"/> 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>			<p><b>Akteure:</b></p>	



### D7.1 Umgestaltung Verteilerkreisel St. Annual

VE	GT	FU
SE	SL	MU

Der Kreisverkehr St. Annual liegt unmittelbar über der Autobahn A620. Er verknüpft die Rampen der Anschlussstelle St. Annual der Autobahn mit den städtischen Hauptverkehrsstraßen Julius-Kiefer-Straße nach St. Annual und der Ostspange in Richtung Gewerbegebiet und Mainzer Straße. Der Kreisverkehr befindet sich in Baulast des Landes.

Der Kreisverkehr ist mit einem Durchmesser von über 150 m und z.T. dichtem Busch- und Baumbewuchs entlang der Fahrbahn eigentlich nur aus der Luft als Kreisverkehr wahrnehmbar. Für den motorisierten Verkehrsteilnehmer stellt er sich eher als eine Abfolge von unsignalisierten, d.h. vorfahrtgeregelten Einmündungen dar, die durch Kurven verbunden sind. Die Dimensionierung und Gestaltung des Straßenraums entsprechen einer Außerortsstraße, wenngleich der Kreisverkehr inzwischen an einer zentralen städtischen Lage im östlichen Stadtgebiet liegt.

Der Kreisverkehr ist mit einer durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke von fast 45.000 Kfz/24h hoch belastet. In Verbindung mit den unsignalisierten Einmündungen, der mehrspurigen Verkehrsführung auf der Kreisfahrbahn sowie den durch die großen Kurvenradien möglichen relativ hohen Geschwindigkeiten entstehen häufig Konfliktsituationen und Unfälle. Darüber hinaus sind zu den Spitzenstunden häufig Probleme im Verkehrsablauf festzustellen.

Der Fuß- und Radverkehr wird durch unbeleuchtete Unterführungen unter den westlichen Rampen sowie abgesetzt von der westlich Kreisfahrbahn über die Autobahn geführt. Die Führung ist sehr umwegig und durch diverse Ecken und Pflanzenbewuchs schlecht einsehbar. Da zwischen den Unterführungen und der Querung der Autobahn Treppenanlagen überwunden werden müssen, ist Weg weder barrierefrei noch durch Radfahrer ohne Absteigen befahrbar.

Eine Umgestaltung des Kreisverkehrs ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufs sowie der Führung des Fuß- und Radverkehrs dringend erforderlich.



Quelle: eigenes Foto



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

**Bausteine**

- Teil- oder Vollsignalisierung des Gesamtknotens
- Veränderung der Spurführung
- Direkte, oberirdische Führung von Fuß- und Radverkehr über signalisierte Furten


**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

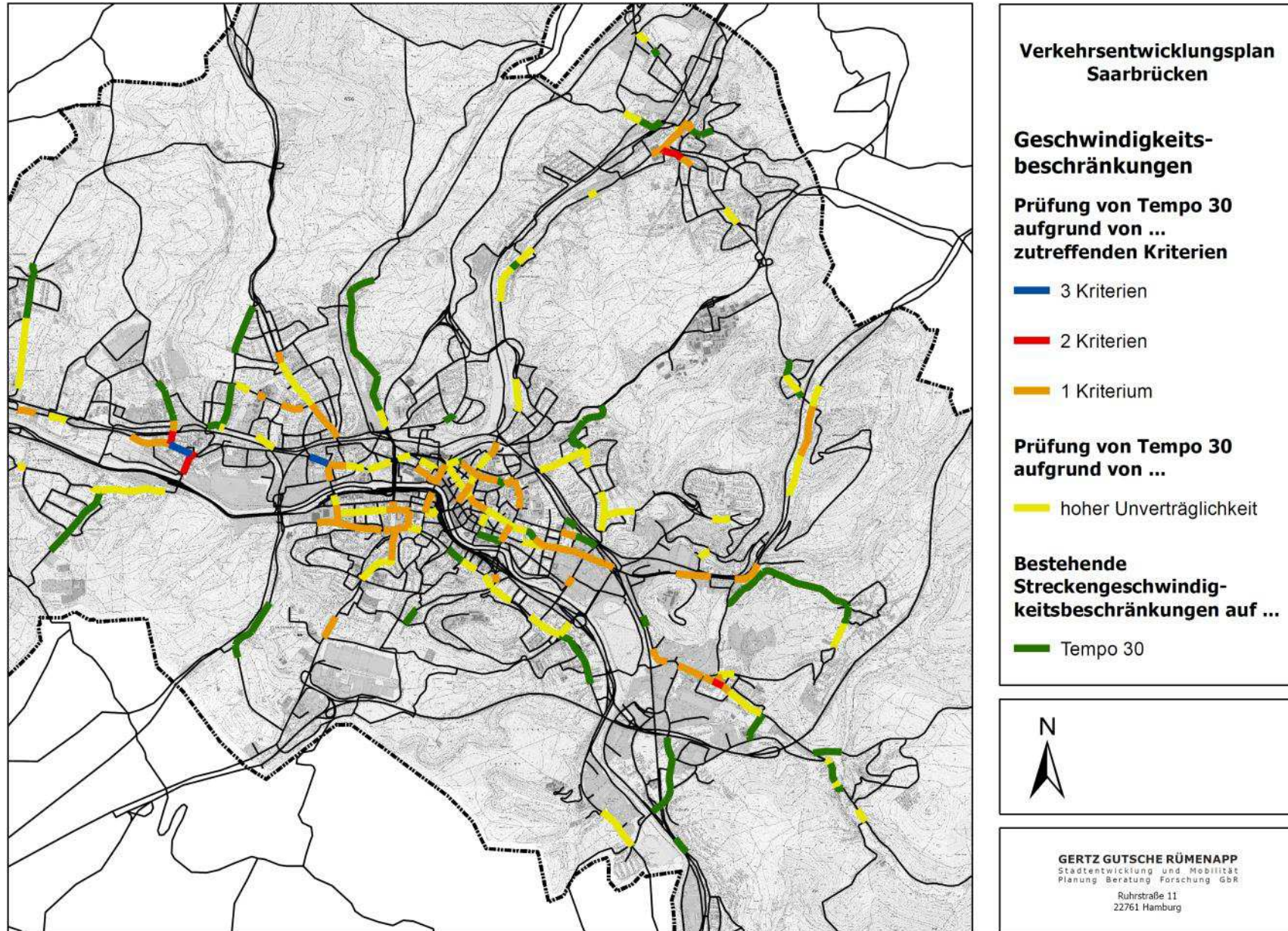
- **A** Fußverkehr
- **B** Radverkehr
- **G** Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe


regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS, Land, Bund

 <b>D8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen</b>		VE	GT	FU															
		SE	SL	MU															
<p>Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist ein wesentlicher Einflussfaktor für die Verkehrssicherheit und die Umfeldverträglichkeit von Straßen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist daher nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes bei Vorliegen definierter Kriterien zulässig und ggf. auch geboten.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des VEP wurde das Saarbrücker Hauptstraßennetz auf Streckenabschnitte überprüft, in denen die nachfolgenden drei Kriterien der StVO erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheit: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erhöhtes Unfallaufkommen mit Verunglückten</li> </ul> </li> <li>• Umfeldnutzungen mit besonderem Schutzanspruch <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kitas, Schulen, Seniorenheime, Stadtteilzentren ...</li> </ul> </li> <li>• Lärmreduzierung: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Im Lärmaktionsplan 2013 definierte Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, die wiederum auf den Kriterien der maßgebenden Lärmschutz-Richtlinie-StV basieren.</li> </ul> </li> </ul> <p>Das Ergebnis dieser Prüfung ist in der nachfolgenden Karte dargestellt. Die Anzahl der erfüllten Kriterien je Streckenabschnitt stellt dabei ein erstes Indiz für die Notwendigkeit bzw. Zulässigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Es kann jedoch auch bereits nur ein erfülltes Kriterium so gewichtig sein, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden kann. Die endgültige Abwägung, bei der auch noch weitere Kriterien betrachtet werden müssen, obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Streckenabschnitte, bei denen 2 oder 3 Kriterien erfüllt sind, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Breite Straße westlich der Brückenstraße</li> <li>• Bergstraße zwischen Burbacher Straße und Jakobstraße</li> <li>• Burbacher Straße zwischen Saar und Bergstraße</li> <li>• Jakobstraße zwischen Bergstraße und Marktsteig</li> <li>• Theodor-Storm-Straße in Dudweiler zwischen Sulzbachtalstraße und Gartenstraße</li> <li>• Saarbrücker Straße in Brebach zwischen Scheidter Straße und Mühlenweg</li> </ul> <p>In der Kartendarstellung sind zudem die Streckenabschnitte markiert, die im Rahmen der Bestandsanalyse als „nicht verträglich“ oder nur „stark eingeschränkt verträglich“ identifiziert wurden. Auf diesen Streckenabschnitten sollte ebenfalls geprüft werden, inwiefern die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung möglich ist und geeignet ist, die Unverträglichkeiten zu mindern.</p>																			
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Prüfung der identifizierten Streckenabschnitte</u> Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den identifizierten Streckenabschnitten durch die Straßenverkehrsbehörde. Dabei auch Berücksichtigung der weiteren Abwägungskriterien Betroffenendichte, Verkehrsbedeutung der Straße, Verlagerungswirkung, Anforderungen des ÖPNV und erforderliche Anpassungsmaßnahmen (z.B. Koordinierung von Lichtsignalanlagen)</li> </ul>																			
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>G</b> Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit</li> </ul>																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left;">Priorität</th> <th style="text-align: left;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>					Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist																	
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020																	
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025																	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030																	
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe																	
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			<b>Akteure:</b> LHS, Land, Bund																



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Landeshauptstadt Saarbrücken

 <b>D9 Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Durch die derzeitige Verkehrsführung in der Innenstadt (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote etc.) ist die Orientierung vor allem für Ortsfremde schwierig. Gleichzeitig ist insbesondere auf den mehrspurigen Streckenabschnitten auf dem Cityring sowie den Hauptrouten durch die Innenstadt bereits im Vorlauf zu den Knotenpunkten ein rechtzeitiges Einordnen erforderlich. Dies gelingt den Verkehrsteilnehmern nur zum Teil, woraus sich immer wieder Störungen im Verkehrsablauf ergeben. Gerade für Ortsfremde ist daher eine transparente und leicht aufzufassende Wegweisung erforderlich.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme für den Kfz-Verkehr</u> Optimierung der Beschilderung und ggf. zusätzlicher Fahrbahnmarkierungen für eine transparentere Verkehrsführung im Innenstadtbereich. Dies betrifft insbesondere die Knotenpunkte vor dem Bahnhofstunnel und in der Dudweiler Straße, um hier ein möglichst frühzeitiges Einordnen zu erreichen.</li> <li>▪ <u>Dynamische Verkehrslenkung auf den Autobahnen A1/A623</u> Ausbau von Informationstafeln vor dem Autobahnkreuz A1/A8 zur Information über die Fahrzeit bis zur Innenstadt jeweils über A1 und A623 zur Verlagerung des Verkehrs von der A1/Lebacher Straße auf die A623</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>E2</b> Lkw-Führungsnetz</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> 2020 <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>

## D 10 Verbesserte Verkehrslageerfassung

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Aktuelle Daten zur Verkehrslage stellen eine wichtige Arbeitsgrundlage für die städtische Verkehrsplanung dar. Das Fehlen entsprechender Informationen kann dazu führen, dass Probleme im Verkehrsablauf und Kapazitätsprobleme zu spät erkannt werden und damit ggf. länger als erforderlich bestehen. Dies kann volkswirtschaftliche Verluste durch Erreichbarkeitseinschränkungen, längere Fahrtzeiten, Sicherheitsprobleme, erhöhte Lärm- und Luftschadstoffemissionen etc. zur Folge haben.

Bisher besteht in der Landeshauptstadt Saarbrücken praktisch keine Möglichkeit für die Verkehrsplanung auf aktuelle Verkehrslagedaten zurück zu greifen. Zwar sind zahlreiche Lichtsignalanlagen mit Detektoren ausgestattet, deren Messergebnisse bisher jedoch nicht für die Verkehrsplanung ausgewertet werden und nutzbar sind. Kapazitätsengpässe etc. müssen daher entweder durch Personal in Augenschein genommen werden oder es müssen Erhebungen extern vergeben werden.

Das Ziel der Maßnahme ist daher einen pragmatischen, vorwiegend auf vorhandener Technik basierenden und möglichst kostengünstigen Ansatz zur Erfassung und Darstellung von Verkehrslagedaten umzusetzen.

---

**Bausteine**

- Qualifizierung des vorhandenen Verkehrsrechners  
 Der vorhandene Verkehrsrechner verfügt bereits über ein Qualitätsmanagement-Modul für den Kfz-Verkehr, was jedoch bisher nicht mit Daten versorgt wird und daher auch nicht genutzt werden kann. Dieses Modul ist in der Lage kontinuierlich Qualitätsstandards für jede Kreuzung zu liefern. Darüber hinaus können auch die Zählraten der einzelnen Knoten ausgelesen werden.
- Nutzung der Verkehrsdaten und der Verkehrslage auf den Autobahnen  
 Für die Streckenbeeinflussungsanlage ist die Stadtautobahn umfangreich mit Zählerdetektoren ausgestattet. Die Daten aus diesen Detektoren können bisher nur im Einzelfall beim LfS angefordert werden. Mit dem Land sollte daher eine Schnittstelle für einen regelmäßigen Datenaustausch eingerichtet werden, so dass die Stadt auch die Autobahndatendaten für ihre Verkehrslageerfassung berücksichtigen kann.
- Aufstellen von Webcams an neuralgischen Punkten  
 Eine kostengünstige und technisch ausgereifte Alternative zur visuellen Beobachtung von ausgewählten neuralgischen Punkten stellen Webcams dar. Für diese müssen lediglich geeignete Standorte mit Strom und Internetanschluss an den entsprechenden Knoten gefunden werden. Die Bilder der Webcams können sowohl ausschließlich intern bzw. Berechtigten als auch öffentlich zugänglich gemacht werden. So werden in diversen Städten zur Information der Verkehrsteilnehmer Kamerabilder auf Verkehrsinformationsportale bereitgestellt (z.B. Berlin, Dresden, Hessen). Den Belangen des Datenschutzes wird dabei durch entsprechend geringe Bildauflösungen Rechnung getragen.  
 Die Vorteile des Einsatzes von Webcams liegen darüber hinaus in der Möglichkeit, Aufzeichnungen anfertigen zu können, die auch nachträglich auswertbar sind.
- Evtl. Daten aus stationären Geschwindigkeitsmessstellen

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe


**regionsrelevant:**  ja  nein


**Akteure:** LHS, Land


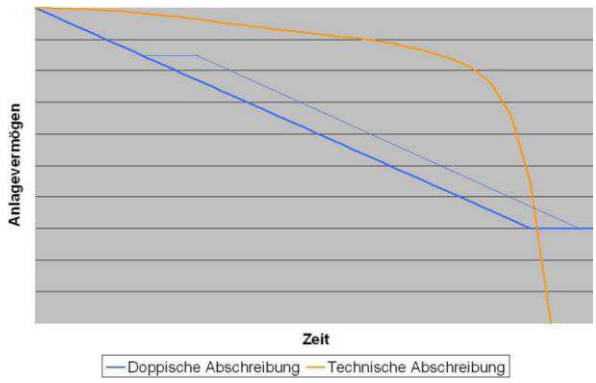
**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Die Qualifizierung des Verkehrsrechners setzt eine entsprechende erstmalige Datenversorgung und anschließende Wartung im Regelbetrieb voraus. Hierfür ist ein Personalaufwand von ca. 1 technischen Hilfskraft über 5 Jahre für die Erstversorgung und ca. ½ Stelle technischen Hilfskraft für die Wartung im Regelbetrieb erforderlich.



 <b>D 11 Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung</b>		<input type="checkbox"/> VE	<input type="checkbox"/> GT	<input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE	<input type="checkbox"/> SL	<input type="checkbox"/> MU
<p>In der Landeshauptstadt Saarbrücken sind in den vergangenen Jahren im Bereich Verkehrssteuerung bereits deutliche Weiterentwicklungen erreicht worden. So verfügt die Landeshauptstadt über einen technisch aktuellen und leistungsfähigen zentralen Verkehrsrechner. Durch diesen wird auch die sehr umfangreiche ÖV-Beschleunigung gesteuert. Darüber hinaus sind auf einer Reihe von Streckenzügen bereits Pfortnerungen durch Lichtsignalanlage sowie Koordinierungen („Grüne Welle“) eingerichtet.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssteuerung können und sollten daher in erster Linie auf den bereits vorhandenen Steuerungseinrichtungen und -strategien aufbauen und diese zielgerichtet weiterentwickeln.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Überprüfung und Aktualisierung der Pfortnerung und LSA-Koordinierung</u> Überprüfung und Anpassung der Parameter für die Pfortnerung und LSA-Koordinierung auf der Basis aktueller Verkehrsdaten.</li> <li>▪ <u>Stärker Dynamisierung der Verkehrssteuerung</u> Die Verkehrssteuerung erfolgt derzeit noch relativ statisch und unabhängig von den realen Kapazitätsauslastungen. Dies kann dazu führen, dass an Pfortneranlagen längere Wartezeiten entstehen, als es unbedingt erforderlich wäre und die dahinterliegenden Streckenabschnitte ausreichend freie Kapazitäten aufweisen. Oder aber zu einer zu geringen Dosierung obwohl der Innenstadtbereich bereits sehr stark belastet ist. Die Verkehrssteuerung sollte daher stärker auf die realen Kapazitätsauslastungen ausgerichtet werden. Diesbezüglich ist zu prüfen, ob nicht bereits mit einer relativ kleinen Anzahl an Detektoren bereits eine ausreichende Verkehrslage erzeugt werden kann, auf deren Basis dann wiederum die Pfortnerungen und ggf. auch Koordinierung flexibel angepasst werden können.</li> </ul>				
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ andere Maßnahmen aus dem Bereich D</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> 2020 <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>			<p><b>Akteure:</b> LHS, Land</p>	

	<h2 style="margin: 0;">D 12 Baustelleninfo + Baustellenmanagement</h2>	<table style="margin: 0 auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">VE</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">GT</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: #4f6078; color: white;">SE</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">SL</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Baustellen stellen eine der häufigsten Störungsquellen für den Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr dar. Wenn- gleich Baustellen unvermeidbar sind, so können durch ein geeignetes Baustellenmanagement und eine In- formation der Verkehrsteilnehmer die negativen Folgen reduziert werden.</p> <p>Die Landeshauptstadt Saarbrücken setzt für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen das Softwaresystem VMS ein. Dieses System wird jedoch nur intern u.a. auch zum Baustellenmanagement eingesetzt. Eine Information und Koordination mit den Umlandkommunen und dem Land findet bisher nur durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Bedarf statt. Eine automatische Meldung an das für die Baustellenkoordinierung einge- richtete Meldungsmanagement Saarland erfolgt durch die Landeshauptstadt bisher nicht. Zwar ist in der VMS-Software eine entsprechende Schnittstelle vorhanden, die Meldungen müssen jedoch noch manuell eingegeben werden.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Weiterentwicklung des Meldungsmanagements des Landes zu einem Planungsinstrument zur interkommunalen Information</u></li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land</p>															

 <b>D 13 Strategische Straßenerhaltung</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU															
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU															
<p>Sowohl im Rahmen der Grunddaseinsvorsorge als auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht gehört die Straßenerhaltung zu den hoheitlichen Aufgaben der Landeshauptstadt Saarbrücken. Zur Erfüllung der damit verbundenen Pflichten steht ein eng begrenztes Budget zur Verfügung, welches rationell eingesetzt werden muss, um die gesetzlich geforderten Ziele zu erreichen.</p>																	
<p>Um eine wirtschaftliche Betrachtungsweise des Straßenzustandes zu erhalten, setzt das Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur der Landeshauptstadt Saarbrücken das Pavement Management System „RoSy“ der Gesellschaft für Straßenanalyse ein. Das Pavement Management System ermöglicht auf Grundlage mathematisch-bautechnischer Analysemethoden sowie einer Befahrung des Netzes im 5-Jahres- Rhythmus Aussagen darüber, wann der wirtschaftlich optimale Zeitpunkt erreicht ist, um im jeweiligen Straßenabschnitt eine Erhaltungsmaßnahme durchzuführen.</p>																	
<p>Dabei ist zu berücksichtigen, dass die technische Abschreibung nicht linear verläuft, sondern ab einem Punkt steil abfällt. Dies bedeutet, dass bis zu diesem Zeitpunkt eine Erhaltung des Straßenzustands mit vergleichsweise geringen Kosten möglich ist, sofern nur konsequent Wartungs- und Reparaturmaßnahmen durchgeführt werden. Nach diesem Punkt nehmen die Kosten dann deutlich überproportional zu, d.h. zum Erhalt der Straße sind große, grundlegende Maßnahmen erforderlich.</p>		<p>Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken – Amt für Straßenbau und Verkehrsinfrastruktur</p>															
<p>Der wirtschaftlich effizienten Vorgehensweise bei der Strategischen Straßenerhaltung steht die haushalterische Betrachtungsweise für Reparaturen entgegen, da diese konsumtiv gebucht werden müssen. Die werterhaltende Wirkung dieser Mittel wird also nicht berücksichtigt.</p>																	
<p>Belässt man die Wartungsintensität beim Status quo, wird auch die technische Abschreibung in Zukunft früher und steiler abfallen.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Konsequente Fortsetzung der Strategischen Straßenerhaltung</u></li> <li>▪ <u>Erhöhung der Wartungsintensität und veränderte haushaltsseitige Betrachtungsweise</u> Berücksichtigung des Mitteleinsatzes für Reparaturen als Beitrag zum Werterhalt des Anlagevermögens. Ein Lösungsweg hierfür wäre z.B. die Aussetzung der Abschreibung für einen adäquaten Zeitraum (vgl. dünne blaue Linie in der obigen Abbildung). Dieser Anteil der zurzeit konsumtiven Mittel müsste somit jeweils auf einen späteren Zeitraum investiv berücksichtigt werden. Weiterhin müsste die erforderliche Personalisierung als Eigenleistung einfließen.</li> <li>▪ <u>Forderung an Bund und Land, auch eine Strategische Straßenunterhaltung für die Straßen in ihrer Baulast zu betreiben.</u></li> </ul>																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left;">Priorität</th> <th style="text-align: left;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>															

## 1.1 Wirtschaftsverkehr (E)

Der Wirtschaftsverkehr ist für Saarbrücken in seiner Funktion als Oberzentrum, Landeshauptstadt sowie wichtiger Industrie- und Gewerbestandort von besonderer Bedeutung. Der Transport von Waren und Gütern sowie die Beförderung von Personen zur Erbringung von Dienstleistungen mittels eines leistungsfähigen Verkehrssystems gewährleisten die generelle Funktionsfähigkeit und Wertschöpfung der Stadt.

Die zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung sowie gestiegene Ansprüche an Flexibilität und Schnelligkeit sowohl in der Wirtschaft als auch der Gesellschaft haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einem deutlichen Anstieg vor allem des Kfz-Wirtschaftsverkehrs geführt. Dies betrifft sowohl den Lkw-Fernverkehr als auch innerstädtische Liefer-, Entsorgungs- und Dienstleistungsverkehre mit Pkw, Transportern und Lkw. Damit einhergehend haben auch die negativen Folgen des Wirtschaftsverkehrs deutlich zugenommen. So trägt vor allem der Lkw-Verkehr überproportional stark zu Lärm- und Luftschadstoffemissionen wie auch zur Abnutzung der Straßeninfrastruktur bei. Auch Unfälle mit Lkw haben meist schwerwiegende Folgen. Gleichzeitig ist der Wirtschaftsverkehr besonders von Zeitverlusten und Kosten aufgrund von Stauungen sowie den begrenzten Liefer- und Stellflächen vor allem in den Innenstädten und in innerstädtischen Wohn- und Mischquartieren betroffen.

Im Hinblick auf die Maßnahmenentwicklung ist der Wirtschaftsverkehr vor allem durch seine Heterogenität, eine Vielzahl von Akteuren und Interessenlagen, z.T. komplexe logistische Strukturen und eingeschränkten Handlungsspielräumen der öffentlichen Hand aufgrund von begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen sowie Regelungskompetenzen geprägt. Eine grundsätzliche Umgestaltung des Wirtschaftsverkehrs ist daher vor allem auf der kommunalen Ebene nicht möglich. Für die Landeshauptstadt Saarbrücken muss es daher vielmehr um das differenzierte Setzen von Anreizen und Rahmenbedingungen für einzelne Teilbereiche des Wirtschaftsverkehrs gehen, um so eine insgesamt verträglichere und gleichzeitig weiterhin effiziente Abwicklung zu befördern.

### 1.1.1 Handlungsbedarfe

An einem normalen Werktag finden in Saarbrücken ca. 7.700 Lkw-Fahrten statt, die ihre Quelle und ihr Ziel innerhalb des Stadtgebiets haben. Ca. 10.800 Lkw-Fahrten überqueren die Stadtgrenze und starten oder enden in Saarbrücken. Daneben sind auch Gütertransporte und Dienstleistungsverkehre mit Pkw und Transportern (mit weniger als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) dem Kfz-Wirtschaftsverkehr zuzurechnen. Nach bundesweiten Kennziffern und Erhebungen in anderen Städten ist davon auszugehen, dass das Fahrtenaufkommen dieser Fahrzeugtypen ungefähr beim zwei- bis dreifachen des Lkw-Fahrtenaufkommens liegt. Für die Zukunft ist auch in Saarbrücken von einer weiteren Zunahme aller Segmente des Kfz-Wirtschaftsverkehrs auszugehen.

Insbesondere der Lkw-Verkehr wird derzeit in Saarbrücken bereits im Vergleich zu anderen Städten effizient und auch weitgehend verträglich abgewickelt. Sowohl die Lage der meisten Gewer-

be- und Industriegebiete in unmittelbarer Autobahnnähe bzw. an weniger sensiblen Straßen als auch die bereits vorhandene Lenkung und Bündelung des Lkw-Verkehrs durch Durchfahrtsverbote auf diversen Routen gewährleisten sowohl gute Erreichbarkeiten als auch insgesamt relativ geringe Belastungen von sensibleren Stadtbereichen. Gleichwohl gibt es auch Teilbereiche bzw. Strecken mit unverträglichen Lkw-Verkehrsstärken.

Eine weitere Herausforderung stellen unzureichende Stellflächen für Liefer- und Dienstleistungsverkehre vor allem in den Einkaufslagen sowie den verdichteten Misch- und Wohnquartieren der Innenstadt dar. Hieraus resultieren sowohl Probleme für die Wirtschaftsunternehmen (Zeitverluste etc.) als auch vielfältige Beeinträchtigungen der übrigen Verkehrsteilnehmer sowie der Anwohner.

### **1.1.2 Grundsätze und Zielrichtung**

Grundsatz und Zielsetzung für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Saarbrücken muss sein, die Erreichbarkeiten für Wirtschaftsverkehre zu sichern und gleichzeitig deren Verträglichkeit zu erhöhen. Aus dieser Zielsetzung ergibt sich eine enge Verknüpfung mit dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr (D), insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung. Das Handlungsfeld E umfasst daher spezifische, über den Handlungsbereich D hinausgehende Ansätze zur Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs. Hierzu gehören


- planerische Ansätze (bessere Verzahnung von Wirtschaftsförderung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung),
- verkehrsorganisatorische und verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen (Lenkung des Lkw-Verkehrs, Lieferzonen etc.) sowie
- die Weiterentwicklungen der Fahrzeugtechnik und innovative Fahrzeugtechnologien.


### **1.1.3 Maßnahmenfelder**

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie den Zielen des VEP wurden für den Wirtschaftsverkehr fünf Maßnahmenfelder entwickelt (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (E)- Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>E 1: Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Wirtschaftsverbände
<b>E 2: Lkw-Führungsnetz</b>	hoch	X			LHS, Land, Wirtschaftsverbände
<b>E 3: Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern</b>	hoch	X			LHS, Land, Wirtschaftsverbände
<b>E 4: Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre</b>	hoch	X			LHS, Wirtschaftsverbände
<b>E 5: Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen

 <b>E1 Verkehrsvermeidung durch integrierte Verkehrs- und Standortentwicklung</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p>Gerade in Bezug auf die verträgliche und effiziente Abwicklung der Wirtschaftsverkehre ist die Frage der Unternehmensstandorte von herausragender Bedeutung. Im Hinblick auf den Verkehr sind „falsche“ Standortentscheidungen und -entwicklungen zum einen aufgrund der langen Nutzungsdauern von Gewerbe- und Industrieansiedlungen kaum korrigierbar. Zum anderen kann den Folgen (schlechte Erreichbarkeiten, höheres Lkw-Aufkommen in sensiblen Bereichen, hoher MIV-Anteil im Berufsverkehr aufgrund ungünstiger ÖPNV-Anbindung) mit verkehrsplanerischen Maßnahmen kaum oder nur zu sehr hohen Kosten entgegengetreten werden. Die Landeshauptstadt Saarbrücken sollte daher möglichst proaktiv verkehrliche Fragestellungen bei der weiteren Industrie- und Gewerbeentwicklung berücksichtigen, um so geeignete Standorte zu befördern und eher ungeeignete Standorte zu vermeiden.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Stärkere Vernetzung und Verknüpfung von Wirtschaftsförderung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung:</u> Frühzeitige Einbindung der Verkehrsplanung bei Unternehmensanfragen zu An-/Umsiedlungen</li> <li>▪ <u>Weitere Qualifizierung des Masterplans Gewerbeflächen um verkehrsplanerische Aspekte:</u> Klassifizierung der Standorte im Hinblick auf ihre Eignung für Industrie/Gewerbeansiedlungen mit starkem Lkw-Verkehrsaufkommen oder für arbeitsplatzintensive Ansiedlungen mit der Notwendigkeit einer entsprechenden Rad- und ÖPNV-Anbindung; Priorisierung der Standorte nach ihrer Verkehrseignung.</li> <li>▪ <u>Integrierte Standortplanung bei verkehrsintensiven Ansiedlungen:</u> Frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung in konkrete Planungen an einzelnen Standorten.</li> <li>▪ <u>Förderung dezentraler Standorte für verkehrsintensive Kleingewerbe und Dienstleistungen in den Stadtteilen und Quartieren:</u> Vor allem soziale Dienste, wie Kranken- und Pflegedienste, sowie Hausmeister- und Handwerkerdienste verursachen ein überdurchschnittlich hohes Aufkommen an Dienstleistungsverkehren mit Pkw, Transportern und kleineren Lkw. Die Zielpunkte der Verkehre der Unternehmen konzentrieren sich dabei in einem nicht unerheblichen Maße auf einzelne Teilbereiche der Stadt. Durch die Förderung dezentraler Standorte für diese Unternehmen besteht die Chance, einerseits die erforderlichen Fahrtweiten zu reduzieren und andererseits eine Abwicklung der Verkehre auch mit anderen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.</li> </ul>				
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>L2</b> Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Wirtschaftsverbände</p>		



## E2 Lkw-Führungsnetz

VE

GT

FU

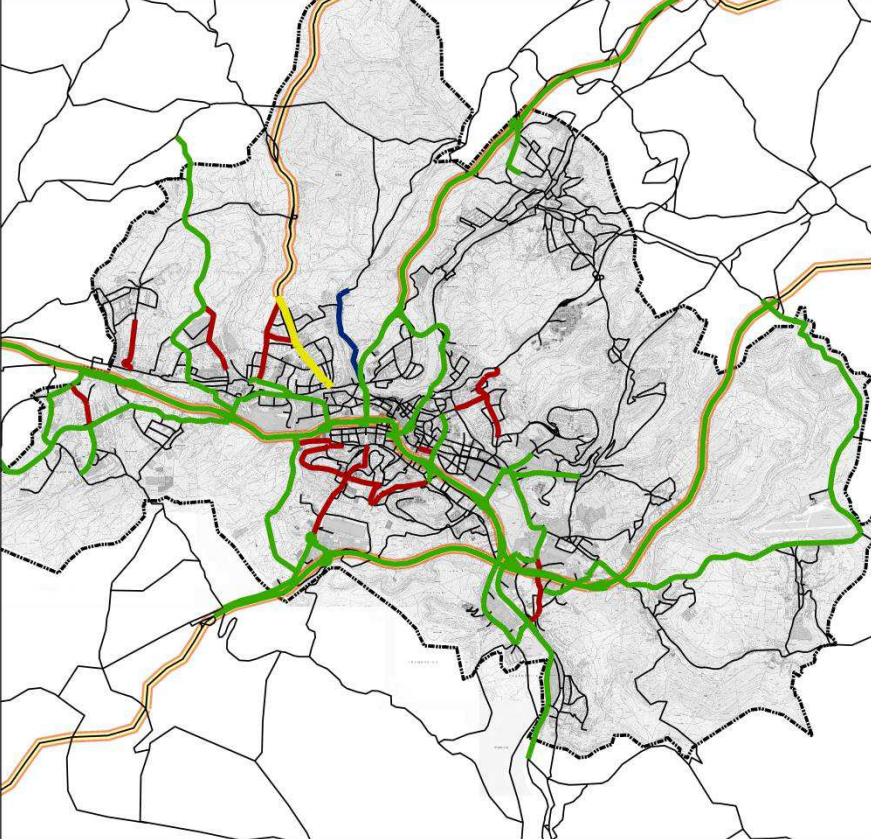
SE

SL

MU

Wie bei der Definition des Hauptstraßen- bzw. Vorbehaltsnetzes für den gesamten Kfz-Verkehr legt der VEP auch ein Vorrangnetz für den schweren Lkw-Verkehr fest. Dieses Lkw-Führungsnetz stärkt einerseits die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte durch eine klare Routenführung über geeignete Hauptverkehrsstraßen und reduziert damit andererseits negative Folgewirkungen des Lkw-Verkehrs (Luft, Lärm, Verkehrssicherheit) im restlichen Straßennetz.

Der nachfolgend dargestellte Entwurf für ein Lkw-Führungsnetz basiert auf dem definierten Hauptstraßennetz, den bereits bestehenden Lkw-Durchfahrtsverboten, den bei der Bestandsanalyse identifizierten straßenräumlichen Verträglichkeiten sowie der Lage der derzeitigen sowie geplanten Industrie- und Gewerbegebiete (u.a. aus dem Masterplan Gewerbeflächen). Aufgrund der Struktur des Straßennetzes in der Landeshauptstadt Saarbrücken weist das Führungsnetz nicht wie in anderen Städten eine vielmaschige Netzstruktur auf. Rückgrat des Netzes sind vielmehr die Autobahnen, von denen z.T. auch nur stichartige Anbindungen an die bedeutenden Gewerbegebiete bzw. die Dienstleistungsstandorte Bestandteile des Netzes sind.



**Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken**

**Lkw-Führungsnetz**

**Führungsnetz**

— Lkw-Routen

**Bestehende Durchfahrtsverbote für ...**

— Lkw ganztägig


— Lkw 22 - 6 Uhr


**Prüfung von Möglichkeiten zur Reduzierung der Lkw-bedingten Unverträglichkeiten**

— Tempo 30, Durchfahrtsverbot (ggf. nachts) etc.

Das Lkw-Führungsnetz soll im weiteren Verlauf als Grundlage für Planungen und Umgestaltungen im Straßennetz, für die wegweisende Beschilderung sowie als Hinweis für Routingdienste und Navigationssysteme dienen. Es berücksichtigt noch nicht die im Rahmen des Maßnahmenfeldes Kfz-Verkehr ergänzende Infrastruktur wie z. B. den Vollanschluss Messe, bei deren Umsetzung eine entsprechende Anpassung des Führungsnetzes erforderlich bzw. möglich ist.



 <b>E2 Lkw-Führungsnetz</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definition eines Routennetzes für den Lkw-Verkehr in Bezug auf Erreichbarkeit und Verträglichkeit</li> <li>▪ Abstimmung der vorgeschlagenen Routenführung mit Wirtschaftsverbänden</li> <li>▪ Entsprechende Anpassung bzw. Neuausschilderung der Wegweisung von/zu den Gewerbe- und Industriegebieten sowie Autobahnen</li> <li>▪ Ausbaumöglichkeit als Vorgabe für die Einspeisung in Lkw-Navigationssysteme</li> <li>▪ Prüfung von Lkw-Fahrverboten auf Strecken mit sensiblen Umfeldnutzungen, die nicht zum Lkw-Führungsnetz gehören.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>D1</b> Definition des Hauptstraßennetzes/ Vorbehaltsnetzes</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>		
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land, Wirtschaft, Anwohner</p>		

	<h3>E3 Wegweisung zu Gewerbegebieten verbessern</h3>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px;"> <span style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px;">VE</span> <span style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px;">GT</span> <span style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px;">FU</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px; margin-top: 5px;"> <span style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px; background-color: #3f51b5; color: white;">SE</span> <span style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px; background-color: #9c27b0; color: white;">SL</span> <span style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 5px; background-color: #795548; color: white;">MU</span> </div>															
<p>Eine transparente und durchgängige Wegweisung zu Industrie- und Gewerbegebieten ist erforderlich, um Lkw-Verkehre auf Haupttrouten zu bündeln und das übrige Straßennetz zu entlasten. Aufgrund der Straßennetzstruktur in Saarbrücken muss dabei die Wegweisung bereits auf den Autobahnen bzw. übergeordneten Straßenverbindungen aus dem Umland beginnen. Aufgrund der unterschiedlichen Baulastträgerschaft und Straßenverkehrsbehörden ist dabei insbesondere auch eine einheitliche Bezeichnung der einzelnen Gebiete sicherzustellen.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definition und Verbreitung einheitlicher Gebietsbezeichnungen: insbesondere auch Verbreitung an die ansässigen Unternehmen, so dass diese die Namen auf ihren Unterlagen und Anfahrsbeschreibungen verwenden</li> <li>▪ Überprüfung und Anpassung der Wegweisung für den Regional- und Fernverkehr im übergeordneten Straßennetz (Autobahnen, Bundesstraßen)</li> <li>▪ Überprüfung und Anpassung der Wegweisung zu den bedeutenden Industrie- und Gewerbegebieten</li> <li>▪ Überprüfung der Routenempfehlungen der gängigen Routing- und Navigationssysteme: ggf. Korrekturmeldungen an die Anbieter</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>D1</b> Definition des Hauptstraßennetzes / Vorbehaltsnetzes</li> <li>▪ <b>E2</b> Lkw-Führungsnetz</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Land, Wirtschaftsverbände</p>															

 <b>E4 Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Vor allem in Einkaufs- und Geschäftsstraßen sowie verdichteten Misch- und Wohnquartieren in der Innenstadt mangelt es in diversen Bereichen an geeigneten Stellplätzen bzw. Flächen für Liefer- und Dienstleistungsverkehre. Hieraus resultieren sowohl Probleme für die Wirtschaftsunternehmen (Zeitverluste etc.) als auch Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs, der Aufenthaltsqualität und der Anwohner.</p> <p>Bei der Bereitstellung von Stellflächen sind die unterschiedlichen Anforderungen von Lieferverkehren und Dienstleistungsverkehren (Handwerker, Pflegedienste etc.) zu berücksichtigen. So sind für Lieferverkehre eine möglichst kurze Entfernung zu den Anlieferungszielen und eine leichte Zugangsmöglichkeit zum Gehweg entscheidend. Die Aufenthaltsdauer ist eher gering. Dienstleistungsverkehre benötigen hingegen oftmals deutlich längere Aufenthaltszeiten. Da bei ihnen die Ladetätigkeit nur einen sehr untergeordneten Teil der Gesamttätigkeit ausmacht, sind etwas längere Entfernungen zu den jeweiligen Zielorten akzeptabel.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung/Erhebung der Stellplatzbedarfe für Liefer- und Dienstleistungsverkehre in den unterschiedlichen Quartieren</li> <li>▪ Ausweisung von Ladezonen für Lieferverkehre</li> <li>▪ Ausnahmegenehmigungen für Dienstleistungsverkehre: Für Dienstleistungsverkehre sollten differenziert nach den jeweiligen Anforderungen spezifische Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.</li> <li>▪ Berücksichtigung der notwendigen Stellplätze für Dienstleistungsverkehre in der Stellplatzsatzung und bei Baugenehmigungen (siehe auch H5): Beim Neubau insbesondere von Büro- und Geschäftsbauten in der Innenstadt und in verdichteten Quartieren ist über die Stellplatzsatzung und Baugenehmigung sicherzustellen, dass durch den Bauherrn ausreichend Stellplätze (Anzahl, Größe) für die mit dem Betrieb seines Gebäudes notwendigen Dienstleistungsverkehre geschaffen und vorgehalten werden. Werden die Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen, so sind insbesondere ausreichende Durchfahrtshöhen auch für Transporter und kleine Lkw sicherzustellen.</li> <li>▪ Abstimmung mit Wirtschaftsverbänden: Da das Parken insbesondere im Innenstadtbereich ein komplexes und häufig kontrovers diskutiertes Thema ist, sollte eine regelmäßige diesbezügliche Abstimmung mit den Wirtschaftsverbänden erfolgen.</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruhender Kfz-Verkehr (H)</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Wirtschaftsverbände</p>



## E5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien



Im Hinblick auf eine verträglichere Abwicklung des Kfz-Wirtschaftsverkehrs stellt auch eine Veränderung bei den eingesetzten Fahrzeugen bzw. Verkehrsmitteln einen geeigneten Ansatzpunkt dar. Dieser umfasst sowohl die Weiterentwicklungen bei der konventionellen Kfz-Technik (z.B. höhere EURO-Norm-Stufen), innovative neue Fahrzeugtechnologien (E-Antrieb und andere Antriebstechnologien kombiniert mit neuentwickelten Fahrzeugaufbauten) oder auch die Nutzung alternative Verkehrsmittel (Lastenfahrräder etc.).



Quelle: Foto: RudolfSimon via Wikimedia Commons

Dass entsprechende Konzepte inzwischen ihre Marktreife erreicht haben, zeigen u.a. die Elektrofahrzeuge und Lastenfahrräder, die die großen Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste zunehmend in Dienst stellen. So plant alleine die Deutsche Post noch im Jahr 2016 2000 Elektrofahrzeuge ihres selbst entwickelten Elektrotransporters Streetscooter einzusetzen.


Die Landeshauptstadt Saarbrücken kann – mit Ausnahme ihres eigenen Fuhrparks – die Verbreitung von entsprechend verträglicheren Fahrzeugen in erster Linie durch Überzeugungsarbeit und das Setzen von Rahmenbedingungen befördern. Hierbei geht es nicht um Einschränkungen für Fahrzeuge mit üblichen Verbrennungsmotoren, sondern gezielte Anreize für Unternehmen, ihre Fahrzeugflotte aus eigener Motivation nach und nach auf umweltfreundlichere Fahrzeuge umzustellen. Die Beratung und Zusammenarbeit mit Wirtschaftsverbänden und Unternehmen ist daher elementarer Bestandteil dieses Maßnahmenfeldes.

### **Bausteine**

- **Werbung für innovative Fahrzeugtechnologien und Lastenfahrräder:**  
gezielte Ansprache von Unternehmen; Initiierung von Informationskampagnen oder -tagen zusammen mit den Wirtschaftsverbänden und Fahrzeugherstellern; öffentlichkeitswirksame Würdigung von Unternehmen, die innovative Fahrzeuge einsetzen (z.B. durch gezielte Unternehmensbesuche, Preisverleihung)
- **Bevorzugung verträglicherer Verkehrsarten und Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen:**  
Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen: z.B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge von Handwerkern und Dienstleistern; Bevorzugung von Elektrofahrzeugen bei Ausnahmegenehmigungen
- **Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge (siehe L4)**

### **Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Handlungsfeld L, insb. L4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen

 <b>E5 Innerstädtische Logistik und Dienstleistungsverkehre mit innovativen Fahrzeugtechnologien</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Wirtschaftsverbände, Wirtschaftsunternehmen		

## **Handlungsfeld F: Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr**

Tourismus, Geschäftsreisen und Meetings sowie der Einzelhandel stellen für die Landeshauptstadt Saarbrücken wichtige Wirtschaftssparten dar. Die Stadt kann u. a. von der wachsenden Bedeutung und Nachfrage im Städtetourismus profitieren. Gelegen in einer attraktiven Grenzregion mit zahlreichen touristischen Anziehungspunkten dient Saarbrücken zudem immer stärker als Ausgangspunkt für Ausflüge ins Umland. In diesem Zusammenhang erlangt auch der regionale Rad- und Wandertourismus einen wachsenden Stellenwert. Aber auch als zentraler Messe- und Tagungsstandort nimmt Saarbrücken eine wichtige Funktion ein. Als Oberzentrum erfüllt Saarbrücken außerdem eine bedeutende Einzelhandels- und Versorgungsfunktion innerhalb der gesamten Region und zieht täglich eine große Zahl an Menschen aus dem Umland zum Einkaufen und Bummeln insbesondere in die Innenstadt.

### **1.1.1 Grundsätze des Einkaufs- und Tourismusverkehrs**

Die großen Besucherzahlen aus der Region bzw. der Touristen von weiter her drücken sich auch im Verkehrsgeschehen der Landeshauptstadt aus. Insbesondere zu Großereignissen (z. B. Weihnachtsmärkte, verkaufsoffene Sonntage, Altstadtfest, Saarspektakel) aber auch an Französischen Feiertagen sowie an saisonal attraktiven Terminen führt eine erhöhte Verkehrsbelastung zu Problemen in der Stadt.

Die Priorität des Handlungsfeldes liegt v. a. darin, die Erreichbarkeit Saarbrückens für Besucher und Einkaufende aus der Region bzw. für Touristen weiter zu verbessern und die Orientierung möglichst komfortabel zu gestalten, jedoch zugleich Belastungen für Bewohnende zu reduzieren. Hier gilt es, den notwendigen Kfz-Verkehr strategisch gezielt zu lenken (insb. Verkehrssteuerungskonzepte an Sondertagen und zu Großveranstaltungen bzw. zu Veranstaltungsorten wie dem E-Werk, der Saarlandhalle oder der Messe) und vertraglich abzuwickeln. Da die stärksten Belastungen vom motorisierten Individualverkehr ausgehen (u. a. Lärm, Luftschadstoffe, Parkdruck und Stau) ist vor allem eine weitere Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des regionalen ÖPNV, anzustreben. Hier ergeben sich starke Beziehungen zum Handlungsfeld C – ÖPNV. Aber auch der Ausbau von touristischen Radwegeverbindungen, Wanderrouten sowie Straßenräumen und öffentlichen Plätzen mit Aufenthaltsfunktion hat wachsende Bedeutung für die Attraktivität Saarbrückens im Tourismus und die Wahl der Fortbewegungsmittel bei Ausflügen in die bzw. innerhalb der Stadt. Auch hier ergeben sich vielfältige Querbezüge zu weiteren Handlungsfeldern des Verkehrsentwicklungsplans.

### **1.1.2 Handlungsbedarf im Einkaufs- und Tourismusverkehr**

Der Tourismus nimmt in Saarbrücken eine steigende Bedeutung ein. Die Analysen zeigen weiteres Wachstumspotenzial. Umso wichtiger wird es, die Erreichbarkeit weiter zu optimieren, den Ver-

kehr strategisch zu steuern (insbesondere den MIV an Sondertagen und zu Veranstaltungen) und notwendige Verkehre möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Dazu sollte für Besucher der Stadt ein innovatives Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen. Handlungsmöglichkeiten werden dazu am ehesten im öffentlichen Personenverkehr und regionalen Radverkehr gesehen. Die Anbindung an die Region, v. a. Richtung Frankreich, kann verbessert und mit Blick auf Tarife und Nutzerfreundlichkeit optimiert werden. Auch die ÖV-Anbindung von Flughafen und Messe- bzw. Kongressstandorten ist noch verbesserungsfähig, was v. a. im Geschäftsreiseverkehr Standortvorteile mit sich bringt.

Eine für Besucher leicht verständliche und klar gegliederte touristische Beschilderung ist sowohl für den Kfz- als auch für den Rad- und Fußverkehr bereits angelegt, sollte jedoch weiter angepasst und aufeinander abgestimmt werden. Die Orientierung kann dadurch weiter erleichtert und unnötige Verkehre können vermieden werden. Eine Aufwertung und Ausweitung der Infrastruktur (z. B. Rad- und Fußwege, Abbau von Barrieren, mehr Verkehrssicherheit), wie sie bereits in anderen Handlungsfeldern verfolgt wird, wirkt sich auch auf die Erreichbarkeit und Mobilität von Touristen und Besuchern in der Stadt aus.

Um effektiv auf die Verkehrsmittelwahl der Besucher einwirken zu können, sollte zudem dem Bereich Marketing, Information und Serviceangebote weiter verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Durch relativ einfache Maßnahmen lassen sich erfahrungsgemäß gute Erfolge erzielen. Diese reichen von gezielten Informationen auf Print- oder Digitalmedien bis hin zur Organisation von Mobilitätsmanagement im Tourismus-, Messe- und Einkaufsverkehr. Zudem sollte die Zusammenarbeit der verschiedenen privaten und öffentlichen Tourismus-, Veranstaltungs- und Einzelhandelsakteure ausgebaut werden.

### 1.1.3 Maßnahmenfelder


Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie den Zielen des VEP wurden die Maßnahmenfelder F 1 bis F 8 abgeleitet (vgl. Tabelle 1).


Tabelle 1: Handlungsfeld Einkaufs- und Tourismusverkehr (F) - Maßnahmenfelder


Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>F 1: Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre</b> untergeordnete Maßnahmenfelder F 1.1, F 1.2 und F 1.3	hoch		x		LHS, Saarland, SaarVV, Tourismuszentrale Saar, Citymarketing, Hotelbetriebe, Region, Flughafen
<b>F 2: Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung</b> untergeordnete Maßnahmenfelder F 2.1 und F 2.2	mittel		x		LHS, Verkehrsbetriebe, Tourismusverband, Hotelbetriebe
<b>F 3: Reise- und Fernbusverkehr</b>	mittel	x			LHS, SaarVV, DB, Fernbusbetreiber, Reiseunternehmen
<b>F 4: Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, SaarVV, Veranstalter, Einzelhandel, ADFC
<b>F 5: Stärkung des Wohnmobil-, Camping und Wassertourismus</b>	niedrig	x			LHS, SaarVV, Saarbahn, CarSharing, ggf. Private
<b>F 6: Ausbau des Radtourismus</b>	mittel		x		LHS, Tourismusverband, Hotel- und Übernachtungsbetriebe, Fahrradhändler
<b>F 7: Freizeit- und Wanderwege / Aufenthaltsqualität</b>	mittel		x		LHS, Tourismusverband, Umlandkommunen
<b>F 8: Serviceangebote, Information und Marketing</b> untergeordnetes Maßnahmenfeld F 8.1	hoch	Daueraufgabe			LHS, Stadtmarketing, SaarVV, Einzelhandel, Parkhausbetreiber

Dieses Handlungsfeld weist einen sehr starken Querbezug zu anderen Handlungsfeldern des VEP auf (u. a. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Häufig handelt es sich in den nachfolgenden Maßnahmenfeldern um Spezifizierungen mit Fokus auf die Zielgruppe der Touristen und Besucher der Stadt.



 <b>F1 Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Tourismusverkehre</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p>Um die Belastungen durch den Einkaufs- und Tourismusverkehr in Saarbrücken zu reduzieren sowie die Erreichbarkeit zu erhöhen muss eine attraktive und flexible Möglichkeit im Umweltverbund (insb. im ÖV) gegeben sein, um von der Region in die Innenstadt zu pendeln. Dazu sollten sowohl im Angebot als auch im regionalen Tarifsysteem Optimierungen vorgenommen werden. Vor allem auf der Beziehung nach/aus Frankreich und während der Schwachverkehrszeiten bzw. nachts bestehen diesbezüglich Defizite.</p> <p>Auch die ÖV-Verbindung zu regionalen Sehenswürdigkeiten sollte verstärkt werden, um Ausflugsverkehre von Saarbrücken umweltfreundlich abwickeln zu können und das Pkw-Verkehrsaufkommen am Ziel zu reduzieren. Dies würde Saarbrücken als Tourismusstandort und Ausgangspunkt für Ausflüge weiter festigen. Unter anderem deshalb sind die Umsteigemöglichkeiten und multimodalen Verknüpfungen am Hauptbahnhof weiter auszubauen. Dadurch kann ein zentraler Mobilitätspunkt für die gesamte Region geschaffen werden. Ebenfalls sollte die Erreichbarkeit des Flughafens mit dem ÖV auf die Flugzeiten abgestimmt werden, um auch im Geschäftsreiseverkehr Pkw-Fahrten einzusparen.</p> <p>Für Touristen und Besucher der Stadt kann der ÖV in Form von Kombiticketangeboten oder Besucherfahrkarten mit Ermäßigungen und Rabatten attraktiviert werden.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Attraktive ÖV-Tarife und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt (vgl. F 1.1)</u></li> <li>▪ <u>Weitere Stärkung des Hauptbahnhofs:</u> als zentrale Anlaufstelle für Touristen und Geschäftsreisende, Erweiterung intermodaler Verknüpfungen zu allen anderen Verkehrsmitteln, Orientierung und Service</li> <li>▪ <u>Bessere ÖV-Verbindung zum Flughafen (vgl. F 1.3)</u></li> <li>▪ <u>Bessere ÖV-Anbindung touristischer Ziele im Umland/in der Region:</u> z. B. Völklinger Hütte, Erlebnisbergwerk Velsen, Biosphärenreservat Bliesgau, Saarschleife, etc.</li> <li>▪ <u>Optimierung der regionalen Tarifstruktur (vgl. F 1.2)</u></li> <li>▪ <u>Verbesserungen im Nachtbusssystem:</u> zur Ermöglichung später Heimfahrten ins Umland/in die Region, mit möglichst wenigen Umstiegen und übersichtlichen Verbindungen, stärkere Bewerbung des Nachtbusnetzes in der Region</li> </ul>				
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ J Multi- und Intermodalität</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>			<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarland, SaarVV, Tourismuszentrale Saar, Citymarketing</p>	


	<b>F 1.1 ÖV-Tarife und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt</b>	<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">VE</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">GT</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #5cb85c; color: white;">FU</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #4f7942; color: white;">SE</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">SL</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #a5473d; color: white;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Durch spezielle Angebote für Besucher der Stadt kann die Nutzung des ÖV deutlich attraktiver werden. Klassische Angebotsformen sind Kombiangebote wie z. B. eine „TouristenCard“ für die ÖV-Nutzung in einem begrenzten Zeitraum (meist 3-5 Tage) gekoppelt mit vielfältigen Ermäßigungen und Eintritten für beliebte Attraktionen. Eine solche Karte bestand in Saarbrücken bereits in Form der „FreizeitCard/Carte Loisirs“. Derzeit wird ein Nachfolgemodell diskutiert. Ähnliche Modelle sind die Kombination von Eintrittspreisen zu Veranstaltungen oder Sehenswürdigkeiten inkl. Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Buchung eines ÖV-Tickets über das Hotel als Inklusiv-Leistung für die eigenen Gäste.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Angebot von Kombitickets</u>: ÖV-Ticket im Eintrittspreis enthalten, ÖV-Ticket im Hotelpreis inklusive, Koppelung eines Parkscheins auf Parkieranlagen mit einem ÖV-Ticket für den Stadtverkehr (vgl. H 2)</li> <li>▪ <u>Wiedereinführung spezieller Angebote für Stadttouristen</u>: z. B. Nachfolgekonzept der „FreizeitCARD   CARTE Loisirs“</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C 7.2</b> Ergänzende Fahrkartenangebote</li> <li>▪ <b>H 2</b> Aufwertung der Parkbauten</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, SaarVV, Tourismusverband, Hotelbetriebe															

 <b>F 1.2 Optimierung der regionalen Tarifstruktur</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p>Besucher und Einkaufende aus den Nachbarstädten sollten möglichst schnell und zu einem angemessenen Preis mit dem ÖV die Innenstadt Saarbrückens erreichen können. Die Tarifstruktur des saarVV sollte diesbezüglich überprüft und ggf. optimiert werden. Auch sollten für das Umland attraktive Gruppenangebote ausgebaut werden.</p> <p>Insbesondere aus den Nachbarstaaten (v. a. Frankreich) bestehen uneinheitliche Tarifgestaltungen, welche es unattraktiv machen, den ÖV für einen Tagesausflug nach Saarbrücken zu nutzen. Es sollten ähnlich wie in anderen Grenzregionen besondere Tarifangebote für einen grenzüberschreitenden ÖPNV geschaffen werden.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimierung der Tarifstruktur ins Umland (siehe C 7 sowie C 9.2)</li> <li>▪ Einrichtung eines einheitlichen Tarifs in/aus Richtung Frankreich (z.B. RegioCardPlus in der Region Basel)</li> <li>▪ Bildung eines regionalen Zweckverbands (vgl. C 9.2)</li> </ul>				
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C 7 Verbesserung des Tarifsystems</li> <li>▪ C 9.2 Regionaler Zweckverband</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarland, SaarVV, Region, Nachbarkommunen und -länder</p>		

	<p><b>F 1.3 Bessere ÖV-Verbindung zum Flughafen, zu Messe- und Kongressstandorten</b></p>	<p>VE GT <b>FU</b> SE SL MU</p>
<p>Der Flughafen ist nur zwar mit einer direkten Buslinie mit dem ÖPNV an die Stadt angebunden, allerdings fährt diese nur einmal stündlich und ist v.a. in den Abendbereichen nicht mit den Start-/Landezeiten der Flugzeuge abgestimmt. Taxen oder Leihwagen ergänzen zwar das Angebot, trotzdem sollte um den Standort Saarbrücken und den Flughafen weiter zu stärken das bestehende ÖV-Angebot überarbeitet und ggf. auch ausgeweitet werden. Dies gilt auch für die größeren Messe- und Kongressstandorte und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung der ÖV-Anbindung zum Flughafen an die Start-/Abflugzeiten</li> <li>▪ Verbesserung der ÖV-Anbindung der Messe- und Kongressstandorte</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C ÖPNV/SPNV</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, SaarVV, Flughafenbetreiber</p>

 <b>F2 Verbesserung der Orientierung/Besucherlenkung</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU				
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU				
<p>Die Saarbrücker Innenstadt bietet klare Strukturen zur Orientierung der Besucher. Touristische Leit- und Beschilderungssysteme (Parkleitsystem, Hotelleitsystem) sind vorhanden. Mittelfristig sollten die bestehenden Leit- und Beschilderungssysteme verständlicher werden und weiter verbessert sowie v. a. intermodal aufeinander abgestimmt werden. Umstiegsmöglichkeiten wie z. B. P&amp;R-/B&amp;R-Plätze oder Mobilpunkte (siehe Handlungsfeld J) können so frühzeitig erkannt und in ihrer Nutzung gestärkt werden.</p> <p>Anzustreben ist ein einheitliches und einfach zu erfassendes touristisches Leitsystemkonzept, welches die unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinander kombiniert. Durch die einheitliche Gestaltung kann die negative Wirkung des sogenannten „Schilderwaldes“ vermieden werden. Dies kann z. B. über eine klare Farbgebung für verschiedene Adressaten/Verkehrsteilnehmer unter Beibehaltung eines Gesamtdesigns erfolgen.</p>						
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Zielgruppenbezogene, touristische Leitsysteme für alle Verkehrsarten (vgl. F2.1)</u></li> <li>▪ <u>Beschilderung barrierefreier Wegealternativen zu den Sehenswürdigkeiten (vgl. F2.2)</u></li> <li>▪ <u>Ausbau des touristischen Pkw-Leitsystems im Straßennetz:</u> Eine klare Führung sollte zu den touristischen Hot Spots bzw. zu den dafür empfohlenen Park- bzw. P+R-Plätzen erfolgen. Entsprechende Informationen sollten ergänzt werden (z. B. Empfehlung von Parkhäusern zu den Sehenswürdigkeiten durch Beschilderung und/oder vorab per Flyer/Internet)</li> <li>▪ <u>Frühzeitige Informationen und Kommunikation der alternativen Anfahrtsmöglichkeiten:</u> Für alle Verkehrsmittel sollte bereits bei der Reiseplanung (z. B. im Internet, per App oder Reiseführer) auf die entsprechenden Anreisemöglichkeiten hingewiesen werden (unter Hervorhebung des Umweltverbunds)</li> <li>▪ <u>Beziehung von Hauptattraktionen zu Haltestellennamen (ÖV):</u> Wer sein Ziel kennt, weiß noch nicht automatisch den passenden Haltestellennamen. Die ÖV-Anfahrt kann durch entspr. Beschilderung, Wegweisung, Ergänzung der Linienpläne oder Hinweise im Internet/App gefördert werden.</li> </ul>						
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">▪ <b>A</b> Fußverkehr</td> <td style="width: 50%; border: none;"><b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">▪ <b>D 9</b> Wegweisung im Kfz-Verkehr</td> <td style="border: none;"><b>H</b> Ruhender Verkehr</td> </tr> </table>			▪ <b>A</b> Fußverkehr	<b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr	▪ <b>D 9</b> Wegweisung im Kfz-Verkehr	<b>H</b> Ruhender Verkehr
▪ <b>A</b> Fußverkehr	<b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr					
▪ <b>D 9</b> Wegweisung im Kfz-Verkehr	<b>H</b> Ruhender Verkehr					
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe				
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Verkehrsbetriebe, Tourismusverband, Hotelbetriebe</p>				

	<p><b>F 2.1 Zielgruppenbezogenes, touristisches Leitsystem für alle Verkehrsmittel</b></p>	<p>VE GT <b>FU</b> SE SL MU</p>
<p>Touristische Leitsysteme sollten grundsätzlich für alle relevanten Verkehrsmittel ausgelegt sein und verschiedene Zielgruppen ansprechen. Die Schilder sollten ein harmonisches und einheitliches Gesamtlayout besitzen, was sich in das Stadtbild einfügt, trotzdem auffällt, sich aber nicht aufdrängt. Fuß- und Radwege können auch durch Gestaltungsmaßnahmen, z. B. unterschiedliche Bodenbeläge oder in das Pflaster eingelassene Wegweiser/Pflastermarkierungen ausgewiesen werden.</p>		
<p>Das Leitsystem sollte sowohl den Pkw-Verkehr, den Radverkehr, den Fußverkehr als auch in Teilen den ÖPNV (z. B. Wege zw. Attraktionen und Haltestellen/Bahnhöfen, Hinweise auf Liniennummern, etc.) beinhalten. Beispielsweise kann mit unterschiedlicher Farbgebung oder Symbolen auf das jeweilige Verkehrsmittel hingewiesen werden. Verknüpfungspunkte können so einheitlich und schnell dargestellt werden.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erarbeitung eines einheitlichen Designs für das touristische Leitsystem</li> <li>▪ Überführung der bestehenden touristischen Leitsysteme in das neue Design</li> <li>▪ Integration von touristischen HotSpots und Attraktionen</li> <li>▪ Optimierung der Wegeführung</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A</b> Fußverkehr</li> <li>▪ <b>D 9</b> Wegweisung im Kfz-Verkehr</li> <li><b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li><b>H</b> Ruhender Verkehr</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Verkehrsbetriebe, Tourismusverband, Hotelbetriebe</p>

 <b>F2.2 Barrierefreie Wegealternativen zu Sehenswürdigkeiten</b>		<input type="checkbox"/> VE <input checked="" type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU <input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Einhergehend mit dem demografischen Wandel und der steigenden Freizeitmobilität im Alter wird es zukünftig immer wichtiger werden, (touristische) Ziele barrierefrei erreichen zu können. Ein (ggfs. App-unterstütztes) Leitsystem zum barrierefreien Erkunden der Stadt wird daher eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung sowohl für die Einwohner als auch die Besucher einer Stadt bedeuten.</p> <p>Die wichtigsten Wegebeziehungen zwischen Ankunftsorten (z. B. Bahnhof) und touristischen Zielen/Sehenswürdigkeiten sollten daher barrierefrei gestaltet bzw. attraktive Alternativrouten gefunden/geschaffen werden. Die Beschilderung ist in das allgemeine Leitsystem integriert, so dass anhand von z. B. Symbolen auf einen Blick der barrierefreie Weg gefunden werden kann.</p> <p>Durch die Einbindung in digitale Medien, wie z. B. Internetkarten oder Apps, kann ein zusätzlicher Service angeboten werden, welcher die Erreichbarkeit und Qualität der Stadt für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich steigert.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifikation von barrierefreien Verbindungswegen zwischen touristischen Zielen und Verkehrsknoten (z. B. Bahnhöfe, große Parkplätze, Schiffsanleger, etc.)</li> <li>▪ Integration der barrierefreien Routen in das Leitsystem und Hervorhebung</li> <li>▪ Ergänzung von digitalen Medien (App, Internet)</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A2</b> barrierefreie Fußverkehr</li> <li>▪ <b>C5</b> Barrierefreiheit bei Bus und Bahn</li> <li>▪ <b>G7</b> Programm barrierefreies Saarrücken</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Behindertenverbände, Tourismusverband, Verkehrsbetriebe, Hotelbetriebe</p>

	<h3>F3 Reise- und Fernbusverkehr</h3>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #4caf50; color: white;">FU</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">MU</div> </div>
<p>Das zentrale Fernbusterminal Saarbrückens befindet sich an der Dudweilerstraße. Hier halten die europaweiten Fernbuslinien (mit sechs barrierefreien Haltepunkten), ein weiterer Ausbau soll noch 2016 erfolgen. Fahrgastunterstände und -informationen (Stadtplan, Fahrpläne, Wegweiser für Fußgänger, Toilettenanlage) sind vorhanden. Zudem werden auf dem Gelände noch überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hergerichtet. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln gestaltet sich bisher nicht einfach, da der Standort als eher unattraktiv wahrgenommen wird. Dem sollte daher durch weitere Aufwertung und zusätzliche Angebote entgegengewirkt werden.</p> <p>Zudem gibt es dort 14 Reisebus-Parkplätze für Tagestouristen. Das bestehende Reisebuslenkungssystem mit dem Fernbusterminal als zentralen Parkplatz und drei zentralen Ein-/Ausstiegshaltestellen in der Innenstadt bietet gute Voraussetzungen, um den Verkehr aus den sensibleren Bereichen der Innenstadt fernzuhalten.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Weitere Stärkung und Attraktivierung des Fernbusbahnhofs:</u>                  Als zentraler Verknüpfungs- und Ausgangspunkt für Städtereisende: Der weitere Ausbau des Fernbusbahnhofs sollte wie geplant umgesetzt werden. Wichtig ist ein regelmäßiger Abgleich mit Auslastung und Nachfrage nach Bushalteplätzen sowie die Einrichtung eines angemessenen Service- und Mobilitätsangebots inkl. der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (städtischer ÖV, Fahrrad, CarSharing, Taxi). Zur besseren Anbindung an das Stadtbusnetz ist eine Haltestelle im Kreuzungsbereich Meerwiesertalweg empfehlenswert, um einen direkten Umstieg ohne längere Fußwege sowie eine direkte Wegbeziehung zu ermöglichen.</li> <li>▪ <u>Evaluation und ggf. Anpassung des Reisebusleitsystems:</u>                  Regelmäßiger Abgleich von Angebot und Nachfrage der Reisebusstellplätze; Kontrolle der Situation an den Ein-/Ausstiegshaltestellen, ggf. Anpassung der erlaubten Haltezeiten für Reisebusse (z. B. an der Schlossmauer); ggf. Ergänzung zusätzlicher Ein-/Ausstiegshaltestellen; ggf. Optimierung der Beschilderung und Routenführung; Kommunikation mit den Busreiseveranstaltern</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C 1 Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes</li> <li>▪ J 3 Multi- und Intermodalität – Ausbau von Schnittstellen</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, DB, SaarVV, Fernbusbetreiber, Reisebusunternehmen</p>





## F 4 Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen



Jährlich gibt es in Saarbrücken über 3.000 verschiedene, touristisch attraktive Veranstaltungen. Die größten davon locken hohe Besucherzahlen in die Stadt, die temporär zu starken Verkehrsbelastungen und Problemen im Verkehrsabfluss führen (z. B. Weihnachtsmärkte, Altstadtfest, Saarspektakel, französische Feiertage). Für solche Termine und Großveranstaltungen sollten zusammen mit den Veranstaltern individuell Verkehrsmanagementkonzepte entwickelt werden, um mit Sondersituationen besser umgehen zu können. Die Maßnahmen sollten möglichst flexibel einsetzbar und auf die erwarteten Besuchermengen anpassbar sein.

Dazu gehört z. B. die stärkere Einbindung von Park & Ride-Angeboten, temporäre Shuttlebus-Systeme, ggf. die Bereitstellung/Anmietung privater Stellplätze (z. B. von Ministerien) im Falle hoher Auslastung der öffentlichen Parkbauten, eine gezielte Verkehrslenkung der Besucher mit dem Pkw (Beschilderung, Verkehrs-/Parkplatzlotsen) als auch die frühzeitige Förderung der Anreise mit dem Umweltverbund (ÖV und Fahrrad). Für den Umbau des Saarbrücker Ludwigsparkstadions wurde bereits ein Konzept erstellt (siehe H 1.5).


### **Bausteine**


- Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen:  
individuell abgestimmte und flexibel einsetzbare Maßnahmenpakete, z. B. mit folgenden Maßnahmen:
- strategische Überprüfung der Signalsteuerungskonzepte: v. a. an Tagen mit Sonderveranstaltungen und starkem Besucherverkehr sowie dem Zu- und Abfluss bei Sonderveranstaltungen zu einzelnen Orten (z. B. E-Werk, Saarlandhalle, Messe, Congresshalle)
- Verbesserung der Orientierung:  
temporäre Beschilderungskonzepte für Veranstaltungen, Parkplatzlotsen, Direktberatung von Autofahrern (persönlich/Flyer/Schilder, Hinweise auf Parkhäuser, P+R, etc.) an wichtigen Einfahrtskreuzungen bei Großveranstaltungen, Bushaltepunkt für Reisegruppen
- Stärkere Einbindung von Park & Ride:  
Temporäre, zusätzliche Parkflächen (ggf. Öffnung/Anmietung privater Parkplätze z. B. nach 16 Uhr oder am Samstag), Einrichtung von Shuttle-Verkehren (Sonderbusse), verstärkte Kommunikation und Bewerbung im Vorfeld
- Förderung der Anreise mit dem Umweltverbund (ÖV/Fahrrad):  
z. B. ÖV-Kombitickets für Kongresse/Veranstaltungen (Anfahrt im Ticketpreis); einheitliche Tarife mit den Nachbarländern (Frankreich, Luxemburg); Integration spezieller grenzüberschreitender „Feiertagstarife“ (Beispiel: euregio-Ticket<sup>1</sup>); Xmas-Tickets: Gruppentickets mit Verzehr-gutschein für Weihnachtsmarkt; Bewachte Fahrradparkplätze bei Großveranstaltungen in Zusammenarbeit mit ADFC, mobile Radabstellanlagen
- Informationsangebote verbessern:  
besondere Werbeangebote für Veranstaltungen (z. B. Einkaufsrabatt/Verzehr-gutschein bei Nutzung von P&R/ÖV), ÖV-Anreise im Internet als erstes darstellen etc., spezielle Kommunikation für Frankreich


### **Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**


- **H** Ruhender Verkehr
- **J** Multi- und Intermodalität


<sup>1</sup> Mit dem Euregio-Ticket (AVV, Aachen, NL, B) können an allen Wochenenden und Feiertagen einen Tag lang fast alle Busse und Bahnen grenzüberschreitend genutzt und ein weiterer Erwachsener sowie drei Kinder mitgenommen werden. Auch dann, wenn der Feiertag nur in einem Land ist.

 <b>F 4 Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, SaarVV, Veranstalter (Organisatoren, Stadtmarketing, Betreiber von Sportstätten, ...), Einzelhandel, ADFC

 <b>F5 Stärkung des Wohnmobiltourismus, Camping und Wassertourismus</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Die Lage an der Saar bringt touristisch große Potenziale mit sich. Der Umbau des Promenadenstegs (Berliner Promenade) und der Uferzone (Willi-Graf-Ufer) mit Ausbildung der Flussebene als wassernahe, multifunktionale Freifläche wertet die Stadt auch touristisch stark auf und schafft Raum für neue Freizeitaktivitäten. Für Fahrgastschiffe und private Ausflugs- oder Hausboote gibt es bereits mehrere Anlegestellen. Ganz ähnliche Anforderungen wie der Wassertourismus stellt der Camping- und Wohnmobiltourismus, sodass sich bei der Kombination von Standorten Synergieeffekte ergeben können. Ein attraktiver Wohnmobilstellplatz, ggf. in der Nähe der Saar bzw. kombiniert mit einem Bootsanleger kann eine ansprechende Anlaufstelle für Besucher der Stadt darstellen. Um von dort schnell die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten bzw. Einkaufsmöglichkeiten zu erreichen, sollte ein ausreichendes Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen (z. B. ÖV, Leihrad, Car-Sharing).</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Standortfindung für einen neuen Wohnmobilstellplatz:</u> modern ausgestatteter Platz, optimal in der Nähe der Innenstadt bzw. an der Saar, ggf. gekoppelt mit Schiffsanlegestelle. Verknüpfungsmöglichkeit mit dem ÖV, Leihradangeboten und/oder CarSharing, guten Fuß- und Radwegeverbindungen</li> <li>▪ <u>Verknüpfung von Anlegestellen und Liegeplätzen mit „Land-Verkehrsmitteln“:</u> auch die Sportbootanleger sowie die Fährschiffhaltepunkte sollten den Besuchern der Stadt eine schnelle Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten ermöglichen. Dazu zählen eine an das Fahrgastaufkommen angepasste ÖV-Angebot sowie ggf. Leihfahrräder/Verbindungsradwege oder CarSharing-Standorte. Das Angebot muss entsprechend kommuniziert und beworben werden.</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A 1.1 Verbesserung des Wegeneztes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts</li> <li>▪ B 3 Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn/ SaarVV, CarSharing-Anbieter, ggf. Private</p>

	<h2 style="margin: 0;">F6 Ausbau des Radtourismus</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #4caf50; color: white;">FU</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">MU</div> </div>															
<p>Der Radtourismus stellt bundesweit einen stark wachsenden Sektor dar und kann zukünftig auch in Saarbrücken noch mehr Besucher anziehen. Neben den bestehenden Radwanderwegen in Saarbrücken und der Region stellen z. B. auch die unter Handlungsfeld B 2 vorgestellten Radkomfortrouuten ein attraktives Angebot für Touristen dar. Und ebenfalls das städtische Radwegenetz sollte ein sicheres und leicht verständliches Radfahren ermöglichen, auch für Touristen, die ggf. kein eigenes Auto vor Ort haben bzw. die Stadt aus einer anderen Sichtweise erleben möchten. Diesbezüglich sollte - unabhängig von der Bewertung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems – die Verfügbarkeit von Leihrädern ausgeweitet werden (z. B. über die Hotels).</p> <p>Letztlich ist es auch bei den hier genannten Maßnahmen sinnvoll, bestehende Angebote offensiv zu kommunizieren, Info- und Servicematerial zum touristischen Radfahren in Saarbrücken anzubieten und das Marketing entsprechend zu erweitern, um auch die Besucher der Stadt von diesem Verkehrsmittel zu überzeugen.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Verstärktes Angebot von Leihrädern in Hotels:</u> Entwicklung von Kooperationskonzepten zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität vor Ort</li> <li>▪ <u>Aufwertung des städtischen Radwegenetzes:</u> speziell auf touristisch bedeutenden Routen und ins Umland (z. B. die Velo-vis-a-vis-Wege und eine Anbindung des Erlebnisbergwerks Velsen (über die Radwegeverbindung von Klarenthal/Gersweiler: Radinfrastruktur entlang der L 163, ggf. Weiterführung bis Petite Rosselle), Ausbau der Radkomfortroute entlang der Saar); vgl. auch Handlungsfeld B</li> <li>▪ <u>Ausbau der Radwandererrouten in die Naturräume vor den Toren der Stadt:</u> z. B. Urwald, Biosphärenreservat, Bliesgau, Warndt; ggf. in Kombination mit dem ÖV</li> <li>▪ <u>Begleitendes Informationsangebot und Marketing:</u> stetige Aktualisierung und Erweiterung von Kartenmaterial, Informationsbroschüren rund um das Thema Fahrradtourismus</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Akteure im Tourismus/Tourismusverband, Hotel- und Übernachtungsbetriebe, Fahrradhändler</p>															

 <b>F7 Freizeit- und Wanderwege / Aufenthaltsqualität</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input checked="" type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Im Handlungsfeld Fußverkehr (A 1.4) wurde bereits der Ausbau des Wegenetzes für Freizeit und Tourismus auf Basis bzw. ergänzend zum Fußgängerwegenetz für Alltagswege beschrieben. Als Möglichkeiten werden dort bspw. Flanier Routen in der Innenstadt (zum Spaziergehen/Bummeln und als touristische Routen) sowie Wanderwege und Routen für Jogger/Läufer genannt. Auch sind dort und im Handlungsfeld G (Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit) Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Stadt genannt, welche nicht nur den Anwohnern zu Gute kommen, sondern auch einen anziehenden Faktor für Gäste darstellen.</p> <p>Im Rahmen der Tourismusförderung sollte mittel- bis langfristig ein zusammenhängendes touristisches Wegenetz in Stadt und Region entstehen, über welches auf attraktiven Wanderrouten die Stadt in sich (z. B. Innenstadt, attraktive Wege, Orte und Plätze) und Sehenswürdigkeiten bzw. Naturlandschaften im Umland miteinander vernetzt werden. Dabei kann gut auf dem Bestehenden aufgebaut werden. Zu definierende (Wander-) Hauptrouten und Aufenthaltsorte sollten einen höheren Anspruch erfüllen (Oberflächengestaltung, ggf. Beleuchtung, Beschilderung, Rastplätze, weitere wegbegleitende Serviceangebote). Grundlage bietet bspw. das Freiraumentwicklungsprogramm Saarbrücken.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Flanier Routen Innenstadt</u>: vgl. A 1.4 Grundlage: touristischer Innenstadtplan Saarbrücken</li> <li>▪ <u>Wanderwege</u>: vgl. A 1.4 Empfehlungen im Freiraumentwicklungsprogramm, Vernetzung mit den regionalen Wanderrouten, Abstimmung mit Umlandkommunen</li> <li>▪ <u>Erstellung und sukzessive Umsetzung eines regionalen, touristischen Wanderwegekonzepts</u>: für Stadt und Region; attraktive und qualitativ hochwertige Wanderwege zwischen Sehenswürdigkeiten und durch Natur- bzw. Kulturräume in Stadt &amp; Umland; Integration regionaler Wander- &amp; Pilgerwege, Panoramawege, grüne Fußgänger Routen, Premium-Stadtwanderwege, Abstimmung mit Umlandkommunen</li> <li>▪ <u>Weitere Aufwertung von innerstädtischen Aufenthaltsräumen mit touristischer Bedeutung</u>: z. B. Kaiserstraße, Viktoriastraße, Rathausplatz und Vorplatz Johanniskirche (vgl. Handlungsfeld G)</li> <li>▪ <u>Begleitendes Informationsangebot und Marketing</u>: stetige Aktualisierung und Erweiterung von Kartenmaterial, Broschüren zum Thema Wandertourismus</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 1</b> Handlungsfeld Fußverkehr – Optimierung des Fußwegenetzes (insb. <b>A 1.4</b>)</li> <li>▪ <b>G</b> Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Akteure im Tourismus / Tourismusverband, Umlandkommunen</p>

	<h2 style="margin: 0;">F8 Serviceangebote, Information und Marketing</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #4caf50; color: white;">FU</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px; background-color: #9c27b0; color: white;">MU</div> </div>															
<p>Einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit für eine nachhaltige Mobilität im Tourismus kommt sowohl in Saarbrücken als auch in der Region eine große Bedeutung zu. Hierbei sind neben dem Marketing für die Stadt als Tourismus- und Einkaufsziel v. a. die Vorteile der Nutzung des Umweltverbunds bei Anreise und Aufenthalt vor Ort zu vermitteln. Begleitet werden kann das klassische Informationsangebot durch besondere Serviceangebote im Einzelhandel (z. B. Rabatte, Gepäck- und Lieferservice) oder im ÖPNV (z. B. Öffentlichkeitskampagnen, spezielle Ticketangebote für Touristen und Innenstadtbesucher, Schnuppertickets, etc.). Für weiterhin Anreisende mit dem MIV sollten die Parkbauten öffentlich kommuniziert, um den Parkdruck auf diese zu lenken (siehe Handlungsfeld H).</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Stärkere Kommunikation der ÖPNV-Anreisemöglichkeiten:</u> umweltfreundlich, leicht verständlich, flexibel; v. a. aus dem Umland (z. B. per Internet, Öffentlichkeitskampagnen, Schnupperaktionen oder spezielle Veranstaltungsbroschüren/-tickets, erste Möglichkeit bei Anfahrtsbeschreibungen)</li> <li>▪ <u>Serviceangebote für ÖV-Nutzer beim Einkaufen:</u> z. B. Rabatt/Lieferservice bei Vorzeigen eines ÖV-Tickets, Ausbau des Angebots zur Gepäckaufbewahrung/-nachsendung</li> <li>▪ <u>Ausbau des bilingualen Informationsangebots:</u> v. a. deutsch/französisch; zur Erreichung und gezielten Information der Besucher aus dem Nachbarland</li> <li>▪ <u>Erreichbarkeitsmarketing City (vgl. F 8.1):</u> Vermarktung der guten Erreichbarkeit der Innenstadt</li> <li>▪ <u>Lenkung des Parksuchverkehrs der Besucher/Touristen auf die Parkhäuser (siehe H)</u></li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C 8</b> Handlungsfeld ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ <b>H</b> Handlungsfeld Ruhender Verkehr</li> <li>▪ <b>K 4</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Stadtmarketing, SaarVV, Einzelhandel															

 <b>F8.1 Erreichbarkeitsmarketing City</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU															
		<input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU															
<p>Die Landeshauptstadt und insbesondere die Innenstadt verfügt sowohl im MIV als auch im ÖV über eine gute bis sehr gute regionale Erreichbarkeit. Das Rückgrat bilden die schnellen Verbindungen über das sehr dichte Autobahnnetz, ergänzt durch Verbindungen über mehrere Bundes- und Landesstraßen. Stellplätze stehen ausreichend zur Verfügung. Im Straßen-, Bahn- und Busverkehr ist Saarbrücken zentraler Verknüpfungspunkt im Saarland sowie in der anliegenden deutsch-französischen Grenzregion.</p> <p>Im Rahmen eines koordinierten Erreichbarkeitsmarketings für die Saarbrücker City sollten all diese Vorteile aktiv kommuniziert und möglichst stadtverträgliche Anreisemöglichkeiten regional beworben werden. Dazu zählt sowohl die allgemeine Imagebildung als gut erreichbare und attraktive Innenstadt als auch die Information über die besten Fahrtrouten, Bus- und Bahnverbindungen sowie Umstiegs- und Parkmöglichkeiten. Das Marketingkonzept sollte auf die relevantesten und erfolgversprechendsten Zielgruppen abgestimmt (wie z. B. bilinguale Angebote auf Französisch oder Informationen für abendliche An-/Abreisemöglichkeiten in die Region bei Kultur- und Freizeitaufenthalten in der Stadt).</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Profilierung als gut erreichbare Innenstadt:</u> sowohl für den MIV, aber verstärkt auch für den ÖPNV; für v.a. innerstädtische Wege auch Verbesserung der Radinfrastruktur (siehe B) sowie Bewusstseinsbildung für den Radverkehr</li> <li>▪ <u>Erhöhung der Bekanntheit des vielfältigen Parkraumangebotes:</u> insb. die Verfügbarkeit und Standorte von zentralen und kostengünstigen Parkbauten (auch andere Parkbauten als Q-Park-GmbH), Bewerbung der Parkhäuser zum Parken, um ein Parken im öfftl. Straßenraum zu vermeiden</li> <li>▪ <u>Attraktive Darstellung der Angebote im ÖPNV:</u> v. a. auf der Relation Innenstadt &lt;-&gt; Region, Bekanntmachen von leicht merkbaren Liniennummern, Umstiegsmöglichkeiten, attraktiven Takten, Abendfahrten und besonderen Tarif- und Serviceangeboten</li> <li>▪ <u>Besondere Informationen für bestimmte Zielgruppen:</u> z. B. bilinguale Informationen für Besucher aus Frankreich und Luxemburg, spezielle Vermarktung des Abendangebots für Nachtschwärmer, etc.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>C</b> Handlungsfeld ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ <b>H</b> Handlungsfeld Ruhender Verkehr</li> </ul>																	
<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Stadtmarketing, SaarVV, Einzelhandel, Parkhausbetreiber															

## **Handlungsfeld G: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit**

Straßen- und Platzräume sind ein Hauptbestandteil des öffentlichen Raumes einer Stadt. Dementsprechend ist die Attraktivität der Straßen- und Platzräume ein wichtiger Faktor, der die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt bestimmt. Allgemein als attraktiv werden belebte öffentliche Räume empfunden. Erfolgsfaktoren sind eine attraktive Gestaltungsmerkmale und Aufenthaltsqualitäten (Begrünung, attraktive Farbgebung, schöne Fassaden der Randbebauung, Sitzgelegenheiten und Ruheräume), möglichst geringe Einflüsse durch den fahrenden oder ruhenden Kfz-Verkehr sowie möglichst geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (bspw. mit Radfahrern, siehe Maßnahme A5) sowie die soziale Sicherheit (siehe Maßnahme A6) und die Barrierefreiheit der Wege (siehe Maßnahme A2).

Auf vielbefahrenen Straßen, die auch zukünftig eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr besitzen werden, gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den einzelnen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden.

Ebenfalls wird in dem Handlungsfeld das Querschnittsthema Barrierefreiheit behandelt, um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

### **1.1.1 Handlungsnotwendigkeiten und Ziele einer attraktiven Straßenraumgestaltung**

Die Straßen- und Platzräume sind in den letzten Jahrzehnten in Saarbrücken stark nach den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs gestaltet worden. Dies hat zur Folge, dass Fahrbahnen und Flächen für das Parken dominieren und das Stadtbild sowie die Attraktivitäten der öffentlichen Räume für andere Verkehrsteilnehmer stark beeinträchtigt werden. Beispiele finden sich in nahezu allen Bereichen Saarbrückens. Hierzu zählen Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt (z.B. die Mainzer Straße, Dudweilerstraße, Betzenstraße, Richard-Wagner-Straße) sowie in den anderen Stadtbereichen und Stadtteilen. Neben den Hauptverkehrsstraßen, an denen sich viele Funktionen bündeln, sind aber auch die Wohnstraßen in den einzelnen Quartieren oftmals stark Kfz-geprägt und lassen andere Straßenraumaktivitäten im Wohnumfeld (Kinderspiel, Aufenthalt etc.) nicht zu (z.B. in Burbach siehe Analysekapitel 5.3.3).

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist daher, ihre unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer sowie Anlieger miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei gilt es, fahrende und ruhende Kfz verträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Attraktivitäten und Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmer einzuschränken.

### **1.1.2 Grundsätze der attraktiven Gestaltung von Straßenräumen**

Eine Aufwertung der bislang Kfz-geprägten Straßenräume benötigt in der Regel einen verkehrsordnerischen und/oder planerisch-baulichen Eingriff in die Flächen des Kfz-Verkehrs. Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume von Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Fußgänger, Radfahrer sowie weiterer Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Be-



grünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst nachgeordnet mit den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Hierbei sind die Kfz-Flächen auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß zu beschränken.


Merkmale der attraktiven Straßen- und Platzgestaltung sind:








- Breite Gehweg, geringe Trennwirkung der Straße bzw. ausreichende Querungshilfen, Sitz- und Aufenthaltsflächen sowie Bewegungs-/Spielflächen für Kinder (siehe A1, A3, A4, )
- Soweit notwendig, eine Trennung der Fußgänger und Radfahrer mit ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen (siehe B3), um Konflikte zwischen beiden zu vermeiden
- Geringe Einflüsse durch den Kfz-Verkehr (wenig Flächenverbrauch für Fahrbahn und parkende Kfz, möglichst keine Emissionsbelastungen) (siehe A5, L1, L2)
- Soziale Sicherheit (siehe A6)
- Barrierefreiheit der Flächen (siehe A2)
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, um einem „wildem“ Abstellen von Fahrrädern entgegenzuwirken (siehe B6)
- Begrünung bspw. durch Blumenbeete oder Bäume, soweit die überkommene Straßenraumgestalt nicht dagegen spricht
- Eine Belebung des Straßen- und Platzraumes durch Außengastronomie, soweit dies mit der Nutzungsstruktur der anliegenden Bebauung in Einklang steht

### **1.1.3 Maßnahmenfelder**

Die nachfolgenden Maßnahmenfelder beschreiben die Maßnahmenempfehlungen zur Aufwertung der Straßen- und Platzräume in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen. Hierbei stehen nicht nur aufwendige Umbaumaßnahmen im Fokus, sondern auch kostengünstige und auch temporäre Maßnahmen. In alle Planungsprojekte ist die barrierefreie Gestaltung zu integrieren. Für die Handlungsfelder des Fußverkehrs (siehe A2) sowie ÖPNV/SPNV (siehe C5) wurden die Empfehlungen für eine Barrierefreiheit definiert. Maßnahmenfeld G7 dient in diesem Zusammenhang zur Verzahnung und Koordinierung zwischen den Handlungsfeldern, da die Barrierefreiheit nicht sektoral, sondern verkehrsmittelübergreifend geplant werden muss.

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Wesentliche Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>G1: Aufwertung der Innenstadt/Innenstadtstraßen</b> Untergeordnete Maßnahmenfelder G 1.1 bis G 1.3	hoch	x	x	x	LHS, LfS, Saar- bahn GmbH
<b>G2: Umgestaltung von städtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen</b>	hoch			x	LHS, ggf. LfS
<b>G3: Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, ggf. Private
<b>G4: Aufwertung von Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, ggf. LfS
<b>G5: Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren</b> untergeordnete Maßnahmenfelder G 5.1 bis G 5.4	niedrig - hoch	Daueraufgabe			LHS, ggf. LfS
<b>G6: Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Anlieger
<b>G7 Programm barrierefreies Saarbrücken</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, ÖPNV- Betreiber, Ver- bände

 <b>G 1</b>		<b>Aufwertung der Innenstadt/Innenstadtstraßen</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px 5px;">VE</div> <div style="background-color: #4f81bd; color: white; padding: 2px 5px;">GT</div> <div style="background-color: #7ed321; color: white; padding: 2px 5px;">FU</div> <div style="background-color: #8e6c99; color: white; padding: 2px 5px;">SE</div> <div style="background-color: #f1c40f; color: white; padding: 2px 5px;">SL</div> <div style="background-color: #a67c52; color: white; padding: 2px 5px;">MU</div> </div>
<p>In der Innenstadt mit Nähe zur Fußgängerzone kommt es zu starken Überlagerungen zwischen den einzelnen Belangen der Verkehrsteilnehmer sowie den Ansprüchen nach Aufenthaltsqualitäten und einer attraktiven Stadtgestalt insgesamt. Ausschlaggebend hierfür sind die Zerschneidungswirkungen der Hauptverkehrsstraßen mit ihren Verkehrsbelastungen und Emissionen (z. B. Dudweilerstraße, Betzenstraße, Viktoriastraße). Hier gilt es integrierte Lösungen zu finden, die einerseits die Erreichbarkeit und Übersichtlichkeit des Verkehrsnetzes der Saarbrücker Innenstadt sicherstellen/ggf. weiter optimieren, andererseits aber insbesondere die Attraktivität für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und die Stadtgestalt verbessern.</p>			
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analyse und Potenzialermittlung für die Innenstadtstraßen, insb. jene mit starken Nutzungsüberlagerungen (v. a. Dudweilerstr., Betzenstr., Viktoriastr.).</li> <li>▪ Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung. Auch ohne Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes (siehe D 5) sind viele Verbesserungsmaßnahmen für Fußgänger, Radfahrer und zur Erhöhung der Aufenthalts- sowie städtebaulichen Qualität möglich, die auch als Referenzfall für andere Straßen und –abschnitte dienen. Dies betrifft bspw.             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Aufwertung der Kaiserstraße (G 1.1)</li> <li>▪ die Aufwertung der unteren Eisenbahnstraße, östl. Stengelstraße, Franz-Josef-Röder-Straße (Barock trifft Moderne, G 1.3)</li> <li>▪ die Aufwertung der Viktoriastraße/der Luisenbrücke: Verlängerung der südlich gerichteten Busspur bis zur Saaruferstraße und Freigabe für Radfahrer; Prüfung einer Rücknahme der nördlich gerichteten Kfz-Richtungsfahrspur und Umwidmung als Busspur oder Umbau für Fußgänger und Radfahrer; Prüfung eines Schutzstreifens für Radfahrer nördlich der Bahnhofstraße</li> <li>▪ die Aufwertung von Am Stadtgraben: konsequente Markierung eines beidseitigen Schutz- oder Radfahrstreifens ggf. unter Entfall je einer Kfz-Richtungsfahrspur, Aufwertung des Grünstreifens in Mittellage als Mittelstreifen für Fußgänger (regelmäßig befestigte, barrierefreie Querungsmöglichkeiten)</li> </ul> </li> <li>▪ Die Verlagerung der Kfz-Verkehre von der Betzen- auf die Dudweilerstraße und die Viktoriastraße mit folgender autofreier Gestaltung des Rathaus-/Johanniskirchplatzes sowie der Betzenstraße (siehe G 1.2) ist jedoch abhängig von der Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes (siehe D 5).</li> <li>▪ Einbezug der Anlieger und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken</li> </ul>			
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>D 5</b> Verkehrsführung im Innenstadtbereich – Innenstadtverkehrskonzept (Kfz-Verkehr)</li> </ul>			
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. Zielkonflikte mit dem Anspruch nach Parken. Hierzu sollten frühzeitig die Betroffenen/Anlieger in den Planungsprozess einbezogen werden. Darüber hinaus zeigt die Parkraumstrategie Innenstadt Wege auf, den Parkdruck im öfftl. Raum zu mindern (siehe H 1)</li> </ul>			
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, LfS, Saarbahn</p>	

 <b>G 1.1 Umgestaltung der Kaiserstraße</b>		     
<p>Die Kaiserstraße vereint derzeit mehrere Funktionen. Sie besitzt noch eine hervorgehobene Funktion im Straßenverkehrsnetz (B 51), was sich aber nicht in ihrer tatsächlichen Verkehrsbedeutung mit ca. 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag widerspiegelt. Durch die Trassenführung der Saarbahn ist sie eine wichtige Achse für den ÖPNV. Ihre Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr ist ebenfalls hoch: Für Radfahrer könnte sie eine wichtige Achse zwischen Hbf. und Rathausplatz bzw. in die östliche Innenstadt darstellen (siehe Maßnahme B 3.1). Da sie parallel zur Bahnhofstraße (Fußgängerzone) verläuft, ist sie ebenso bedeutend für Fußgänger.</p> <p>Derzeit entfaltet die Straße eine sehr geringe Aufenthaltsqualität und Radverkehrsanlagen fehlen gänzlich. Dies liegt insbesondere in der breiten Trasse der Saarbahn sowie in der Kfz-Prägung der Straße begründet. Für die Saarbahntrasse gilt eine Fördermittelbindung, die spätestens im Jahr 2025 ausläuft. Eine deutliche Verbesserung der gestalterischen Qualität der Straße ist auch unter Berücksichtigung der Fördermittelbindung ohne eine vollständige Umplanung der Saarbahn möglich.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die relativ geringen Kfz-Verkehrsmengen ermöglichen eine gemeinsame Führung des Kfz- und Saarbahnverkehrs auf einer Trasse im Einrichtungsverkehr. Dies ist sowohl mit der heutigen Fahrtrichtung der Einbahnstraße als auch bei Umdrehung der Einbahnstraße mit einer Fahrtrichtung Osten (siehe Maßnahme D 5.3) möglich. Zukünftig sollte die Kaiserstraße nicht mehr dem Durchgangsverkehr dienen, sondern nur zur Erschließung der Parkhäuser und Parkbauten.</li> <li>Die gewonnene Fahrspur kann zum einen dem Radverkehr zugeteilt werden. Zum anderen können in Teilbereichen mit derzeit zwei Richtungsfahrspuren vorgezogene Seitenräume vor den Kolonnaden hergestellt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.</li> <li>Östlich der Futterstraße ist optional einseitig die Anlage eines Park- und/oder Ladestreifens möglich.</li> <li>Die Saarbahntrasse vollführt auf Höhe der Einmündung Kaiserstr./Sulzbachstr. derzeit einen Seitenwechsel, sodass sich Saarbahnen, Kfz sowie Radfahrer kreuzen. Dies ist aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht optimal. Östlich der Sulzbachstraße könnte daher die Verlegung der Saarbahntrasse auf die südliche Straßenseite sinnvoll sein (siehe <b>Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</b>), dies ist aber nicht unbedingt erforderlich. Auf die veränderte Lage der Saarbahntrasse wäre auch der Knoten Kaiserstraße/Dudweilerstraße/Stephanstraße anzupassen.</li> <li>Umbau der Knoten Viktoriastr./Kaiserstr./Ursulinenstr. sowie Dudweilerstr./Kaiserstr./Stephanstr. zur sicheren Radverkehrsführung</li> <li>Darüber hinaus sollten die Fußgängerbereiche sowie die Kolonnaden aufgewertet werden (siehe Maßnahme A 1.3). Dies könnte auch zur Aufwertung des Einzelhandels in der Kaiserstraße dienen.</li> <li>Der mittlere Abschnitt der Kaiserstraße zwischen Passagestraße und Sulzbachstraße, in dem auch die Haltestelle der Saarbahn ist, könnte aus dem Kfz-Verkehrsnetz auch herausgenommen werden, da die Erschließung der Parkhäuser jeweils über die Sulzbachstraße bzw. Karcherstraße erfolgt. Das würde förderlich für den Platzbedarf in dem Abschnitt, aber auch für den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs sein sowie das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmern senken.</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>A 1.3</b> Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden (Fußverkehr)</li> <li><b>B 3.1</b> Entwicklung einer innerstädtischen Radverkehrsachse nördlich der Saar/ Umfahrung Bahnhofstr. (Radverkehr)</li> <li><b>D 5.3</b> Kaiserstraße (umgekehrte Verkehrsführung in Verbindung mit einer Umgestaltung)</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>


	<b>G 1.1 Umgestaltung der Kaiserstraße</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, LFS, Saarbahn
		<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b> Für die Kaiserstraße könnten Fördermittel aus der Städtebauförderung ca. ab 2018/2019 zur Verfügung stehen.	

Abbildung 1: Kaiserstraße, möglicher Querschnittsvariante Dudweilerstr. - Futterstr.

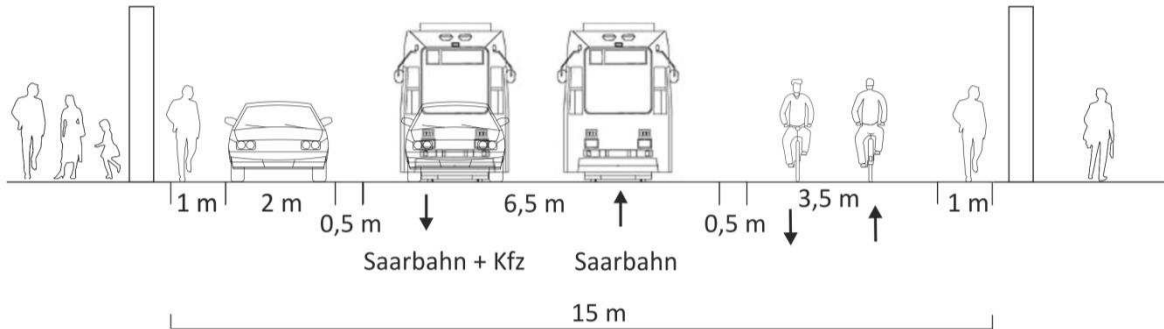


Abbildung 2: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Sulzbachstr. - Passagestr.

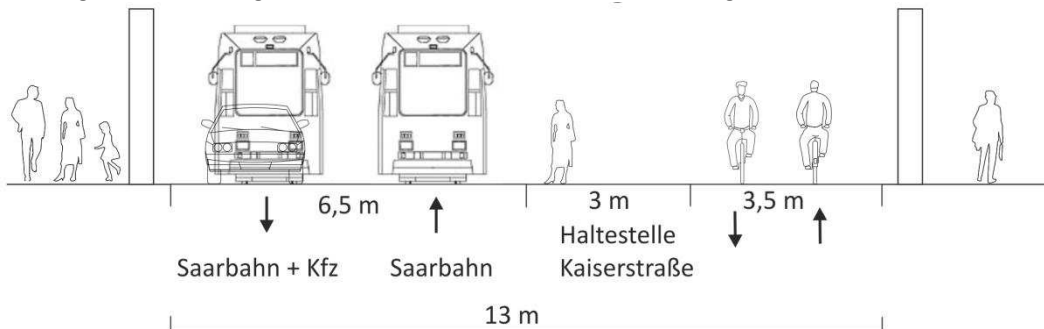


Abbildung 3: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Passagestr. - Viktoriastr.

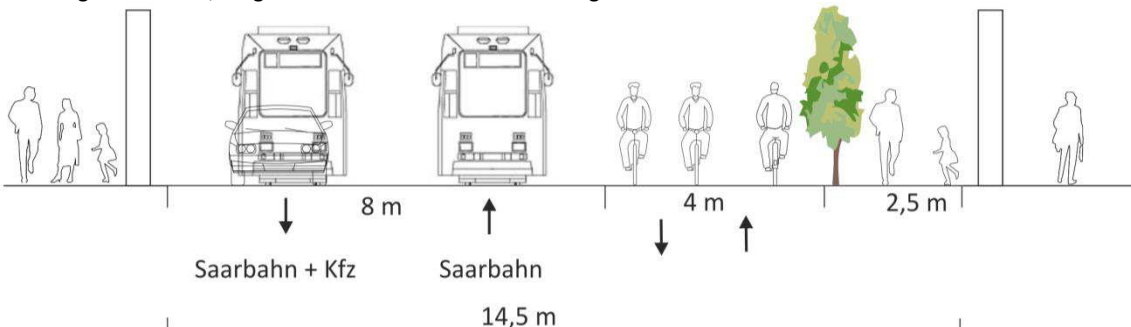
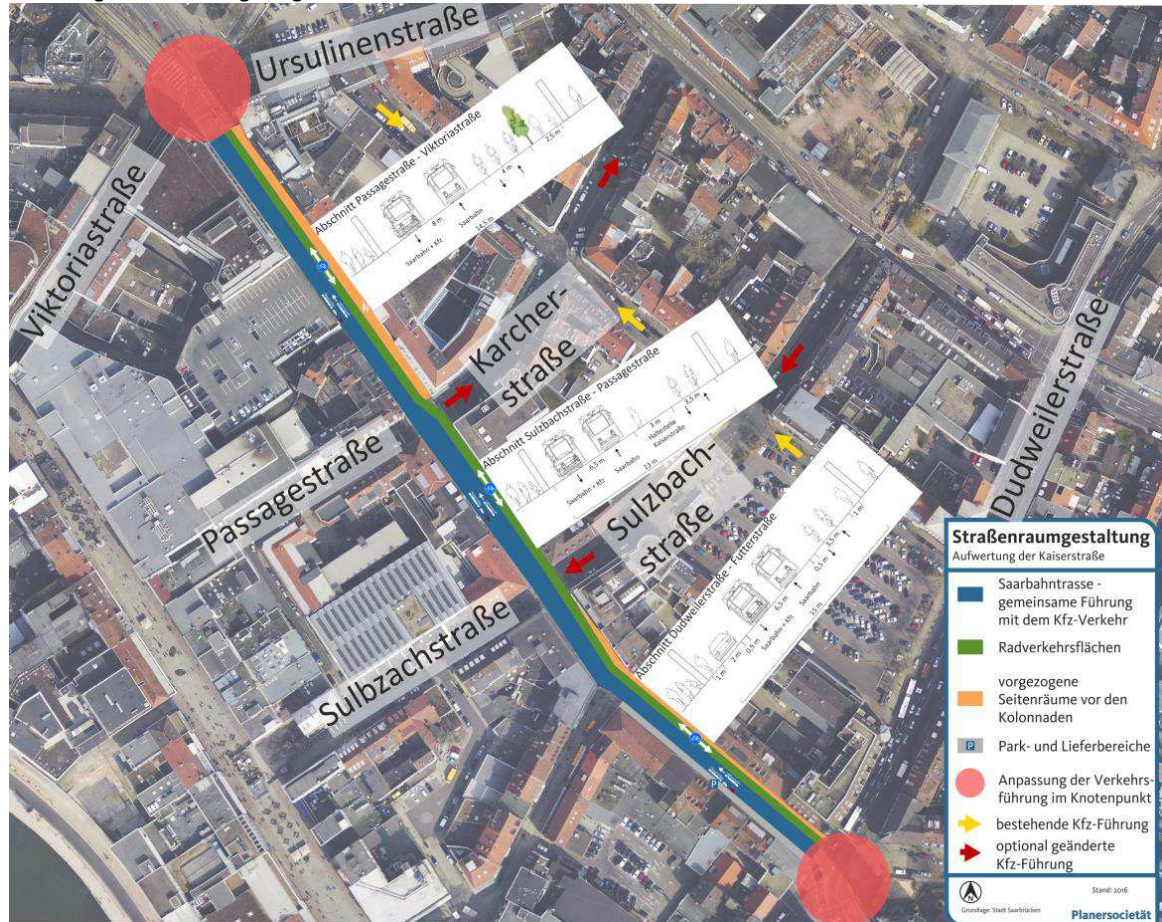


Abbildung 4: Aufwertungsmöglichkeiten der Kaiserstr. im Überblick










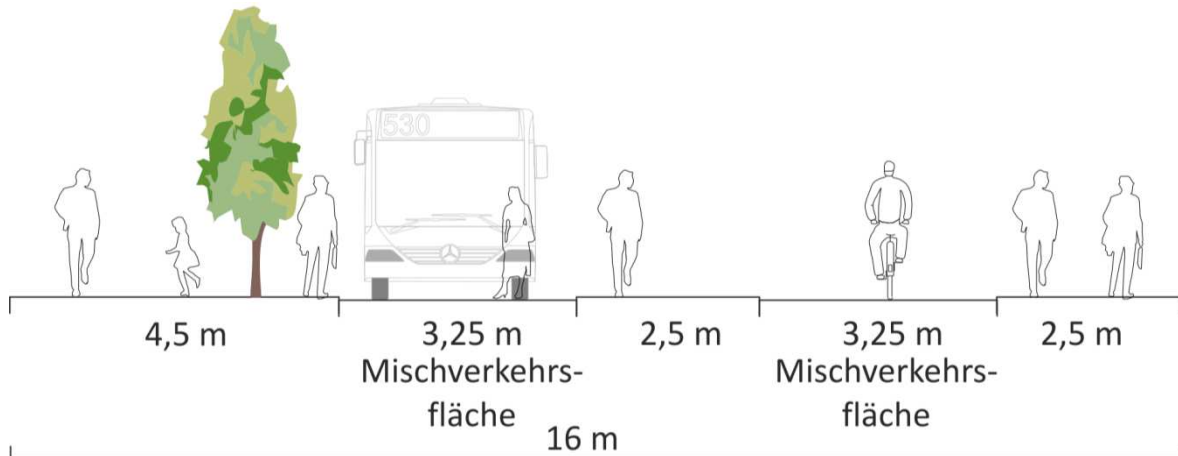
 <b>G 1.2      Aufwertung Betzenstraße/ Rathausplatz</b>		     
<p>Die Betzenstraße ist die Parallele zur Dudweiler Straße und besitzt eine ebenso hohe Trennwirkung für die Innenstadt bzw. die Fußgängerzone. Sie mündet in die Stephanstraße am Rathaus- und Johanniskirchplatz, der entgegen der historischen Bedeutung aktuell monofunktional als Verkehrsplatz für den Kfz- und ÖPNV dient. Vor allem der Johanniskirchplatz ist von Straßenräumen umgeben, sodass er sein hohes Aufenthaltspotenzial kaum entfalten kann.</p> <p>Sowohl die Betzenstraße als auch die beiden Platzbereiche besitzen daher ein hohes Gestaltungspotenzial nicht nur aus verkehrlicher Sicht für Fußgänger und Radfahrer, sondern insb. aus stadtgestalterischen/repräsentativen Gründen. Das Innenstadtverkehrskonzept zeigt für beide Bereiche Potenziale zu einer deutlichen bis vollständigen Verkehrsentlastung auf (siehe D5). Die folgenden Maßnahmenempfehlungen beziehen sich hierauf und verdeutlichen das Gestaltungspotenzial.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes als Grundvoraussetzung für eine Verkehrsentlastung des Bereiches südliche Dudweilerstraße/Betzenstraße und Verlagerung der nördlich gerichteten Verkehrsströme von der Betzenstraße auf die Dudweilerstraße und Viktoriastraße</li> <li>▪ Aufwertung der Dudweilerstraße: zum Beispiel Prüfung einer Einrichtung eines Mittelstreifens zwischen Bahnhofstraße und Wilhelm-Heinrich-Brücke, Anlage beidseitiger Radverkehrsanlagen, Tempo 30 (auch zur Lärm- und Schadstoffemissionsminderung)</li> <li>▪ Sperrung der Betzenstraße und des Rathaus- sowie Johanniskirchplatzes sowie des Rathausplatzes für den motorisierten Individualverkehr. Der Busverkehr und ggf. zeitlich beschränkt der Anlieger-/Lieferverkehre verbleibt in der Straße; Umbau der Knoten Dudweilerstr./ Stephanstr. sowie Betzenstr./ Am Stadtgraben/ Dudweilerstr. möglich</li> <li>▪ Rückbau der Kfz-Verkehrsflächen in der Betzenstraße, Stephanstraße sowie am Johanniskirch- und Rathausplatz, Anlage von Mischverkehrsflächen für den im Einrichtungsverkehr geführten Busverkehr; perspektivisch ist hier die gemeinsame Führung mit der Saarbahn möglich (siehe C 1.4), notwendig wird dann aber die Anlage separater Radverkehrsanlagen</li> <li>▪ Fußgängerfreundliche Gestaltung der Betzenstraße und des Rathaus-/Johanniskirchplatzes mit einer hohen Aufenthaltsqualität (Verbreiterung der Seitenräume, Ausstattung mit Sitz- und Spielgelegenheiten, Begrünung, ...)</li> <li>▪ Anlage sicherer Radverkehrsführungen, bspw. durch Mischverkehrsführung mit dem Busverkehr</li> </ul> <p>Abbildung 5 <b>Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</b> stellt einen von mehreren möglichen Querschnittsentwurf für die Betzenstraße entsprechend der vorgenannten Bausteine/Möglichkeiten dar.</p>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 7</b> Attraktive Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>B 3</b> Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur (Radverkehr)</li> <li>▪ <b>C 1.4</b> Saarbahn zur Universität (ÖPNV)</li> <li>▪ <b>D 5</b> Verkehrsführung im Innenstadtbereich/ Innenstadtverkehrskonzept (Kfz-Verkehr)</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, LfS, ggf. Saarbahn</p>

Abbildung 5: Querschnittsentwurf Betzenstraße, Abschnitt Am Stadtgraben - Bahnhofstr.





 <b>G 1.3 Barock trifft Moderne</b>		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Das städtische Projekt „Barock trifft Moderne“ hat die städtebauliche Integration des Barockensembles Ludwigskirche und ihres Umfeldes in das Gesamtprojekt Stadtmitte am Fluss (siehe D 6) zum Ziel. Neben der funktionalen Ertüchtigung der Kirchengebäude (Ludwigskirche, Friedenskirche) besteht im öffentlichen Raum ein Gestaltungsbedarf: Ähnlich wie für den Ludwigsplatz ist für den Vorplatz der Friedenskirche eine autofreie/autoarme Gestaltung wünschenswert. Die Straßenräume (Stengelstraße, untere Eisenbahnstraße, Wilhelm-Heinrich-Straße) sollen aufgewertet und eine fußgängerfreundliche, repräsentative Achse zwischen dem nördlichen Saarufer und dem Ludwigsplatz geschaffen werden.</p>								
<p><b>Bausteine</b></p> <p><u>Aufwertung der Stengelstraße westl. und östl. der Eisenbahnstraße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minderung der Trennwirkung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität: Verbreiterung der Fußwege, ggf. mit Begrünung, sowie Anlage von Rad- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Anlage von Querungshilfen oder Mittelstreifen (ggf. analog zur nördlichen Eisenbahnstraße)</li> <li>▪ Wiederherstellung der Grünanlage Stengelstraße (zwischen Stengel- und südlicher Eisenbahnstraße) inkl. Erneuerung der Ausstattung</li> </ul> <p><u>Aufwertung der südlichen Eisenbahnstraße/Höhe Ludwigsplatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung der Kolonnaden (dem Beispiel der nördlichen Eisenbahnstraße folgend)</li> <li>▪ Minderung der Trennwirkung zwischen Ludwigsplatz und Friedenskirche durch einen Mittelstreifen auf der Eisenbahnstraße (optional mit Änderung des Fahrbahnbelages als „punktueller Shared Space“, siehe <b>Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</b> 6)</li> </ul> <p><u>Aufwertung der Wilhelm-Heinrich-Straße und der Löwengasse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung einer Einbahnstraße in der Wilhelm-Heinrich-Straße als Möglichkeit, die Fahrbahn zu verschmälern zugunsten der Seitenräume – optional Ausbau der Wilhelm-Heinrich-Straße sowie Löwengasse als niveaugleiche Straßenfläche mit Ordnung/ Reduzierung des Parkens</li> </ul> <p><u>Aufwertung der Franz-Josef-Röder-Straße als Boulevard</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entfall der BAB-Auffahrt Wilhelm-Heinrich-Brücke Richtung Mannheim (siehe Maßnahme D5.10): Aufwertung der Franz-Josef-Röder-Straße im Abschnitt Wilhlem-Heinrich-Str. bis Wilhelm-Heinrich-Brücke (insb. Verbreiterung der Gehweg, Markierung beidseitiger Radverkehrsanlagen)</li> <li>▪ zwischen Wilhelm-Heinrich-Straße und Alter Brücke: als kurzfristige Maßnahme Markierung von Radverkehrsanlagen und Reduktion auf eine Fahrbahn (kann im Hochwasserfall provisorisch ggfs. zurückgenommen werden); mittel- bis langfristig Umgestaltung der Franz-Josef-Röder-Straße zu einem Boulevard mit breiten Seitenräumen, sicheren Radverkehrsanlagen und Begrünungselementen</li> </ul> <p>Eine Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen als Einzelprojekte ist ebenso möglich wie die Umsetzung als Gesamtprojekt. Letzteres erzeugt zusätzliche Synergieeffekte.</p> <p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A2</b> Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>D6:</b> Projekt: Stadtmitte am Fluss (Kfz-Verkehr)</li> </ul>								
<p>Abbildung 6: Mittelinsel mit Fahrbahnbelagswechsel (Schweinfurt)</p> 								
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarland</p>						

Abbildung 7: Projektgebiet "Barock trifft Moderne"





## G 1.4 Umgestaltung der Viktoriastraße



Die Viktoriastraße vereint derzeit mehrere Funktionen. So dient sie einerseits als Hauptverkehrsstraße neben der Erschließung des westlichen Innenstadtbereichs vor allem auch als Anfahrtsroute zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Westen. Dabei übt sie mit fast 10.000 Kfz/24h eine erhebliche Trennwirkung auf die Fußgängerzone / Bahnhofstraße aus. Neben der Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr hat sie jedoch auch eine wichtige Verbindungsfunktion für den Fuß und Radverkehr über die Saar nach Alt-Saarbrücken sowie Aufenthaltsfunktionen für die zahlreichen Geschäfte und Gastronomieeinrichtungen. Diesbezüglich stellt die Straße eine typische B-Lage am Rand der Fußgängerzone dar.

Derzeit besitzt die Straße jedoch nur eine sehr geringe Aufenthaltsqualität. Dies liegt insbesondere an der Dominanz der drei Kfz-Fahrs Spuren im Straßenraum, der Führung der Gehwege unter den wenig attraktiv gestalteten Kolonnaden und den damit einhergehenden nur geringen Seitenräumen außerhalb der Kolonnaden. Radverkehrsanlagen sind derzeit in der Viktoriastraße nicht vorhanden. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erscheinen für einen zentralen Innenstadtbereich z.T. zu hoch.

### Bausteine


- Mit Kfz-Verkehrsmengen von unter 10.000 Kfz/Tag ist außerhalb der Kreuzungsbereiche eine Reduzierung auf je eine Fahrspur möglich. Dies gilt sowohl für den Analyse- und Prognosefall als auch bei einer Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzepts (vgl. D 5)
- Der durch den Wegfall einer Fahrspur gewonnene Platz wird zugunsten der Anlage bzw. Verbreiterung der vorgezogenen Seitenräume vor den Kolonnaden genutzt. In diesen vorgezogenen Seitenräumen sind auch Bereiche für den Liefer- und Dienstleistungsverkehr zu integrieren.
- Die Gestaltung der Viktoriastraße sollte sich an der umgestalteten Eisenbahnstraße orientieren, um so eine durchgängig gestaltete Verbindung zwischen der Innenstadt und Alt-Saarbrücken herzustellen. Auf die Anlage eines Mittelstreifens sollte jedoch aufgrund der geringen Straßenraumbreite verzichtet werden. Das Vorziehen der Seitenräume erscheint hier vorteilhafter. Es sollte lediglich eine weiche Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen vorgenommen werden.
- Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist analog zur Eisenbahnstraße anzustreben. Ggf. wäre auch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs möglich.
- Im Abschnitt zwischen Hafenstraße und Kaiserstraße werden die Einbahnstraßenregelung in nördlicher Fahrtrichtung und die Umweltspur in südlicher Fahrtrichtung beibehalten.
- Der Radverkehr sollte durch Schutzstreifen gesichert bzw. auf der Umweltspur zusammen mit dem Busverkehr geführt werden.
- Darüber hinaus sollten auch die Kolonnaden im gesamten Verlauf der Viktoriastraße aufgewertet werden (siehe A 1.3).

Abbildung 8: Umgestaltete Eisenbahnstraße als „Vorbild“ für die Viktoriastraße



### Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

- **A 1.3** Aufwertung und Instandhaltung der Treppenanlagen und Kolonnaden (Fußverkehr)
- **D 5.3** Kaiserstraße (umgekehrte Verkehrsführung in Verbindung mit einer Umgestaltung)

 <b>G 1.4 Umgestaltung der Viktoriastraße</b>			<input checked="" type="checkbox"/> VE	<input checked="" type="checkbox"/> GT	<input checked="" type="checkbox"/> FU
			<input checked="" type="checkbox"/> SE	<input checked="" type="checkbox"/> SL	<input checked="" type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe			
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			<b>Akteure:</b> LHS		
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b> Die Umgestaltung der Viktoriastraße sollte grundsätzlich im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig sein.					

**G 2 Umgestaltung von städtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen**



Neben den Straßen im Umfeld der Fußgänger- und Aufenthaltsbereiche Bahnhofstraße gibt es in der Saarbrücker Kernstadt weitere Straßen, die aufgrund ihres multifunktionalen Umfeldes und daraus resultierender besonderer Überlagerungen von Nutzungsansprüchen gekennzeichnet sind, aber noch autoorientiert gestaltet sind (z. B. Mainzer Straße, Richard-Wagner-Straße, Stengelstraße). Die überwiegende Verkehrsfunktion dieser Straßen für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr muss mit den Wohnumfeldansprüchen der Anlieger (reduzierter Verkehrslärm, Straßenraumgestaltung) in Einklang gebracht werden. Die im Folgenden dargestellten Möglichkeiten können ebenso für andere innerstädtische Straßenräume zur Anwendung kommen.

**Bausteine**

Aufwertung der Mainzer Straße

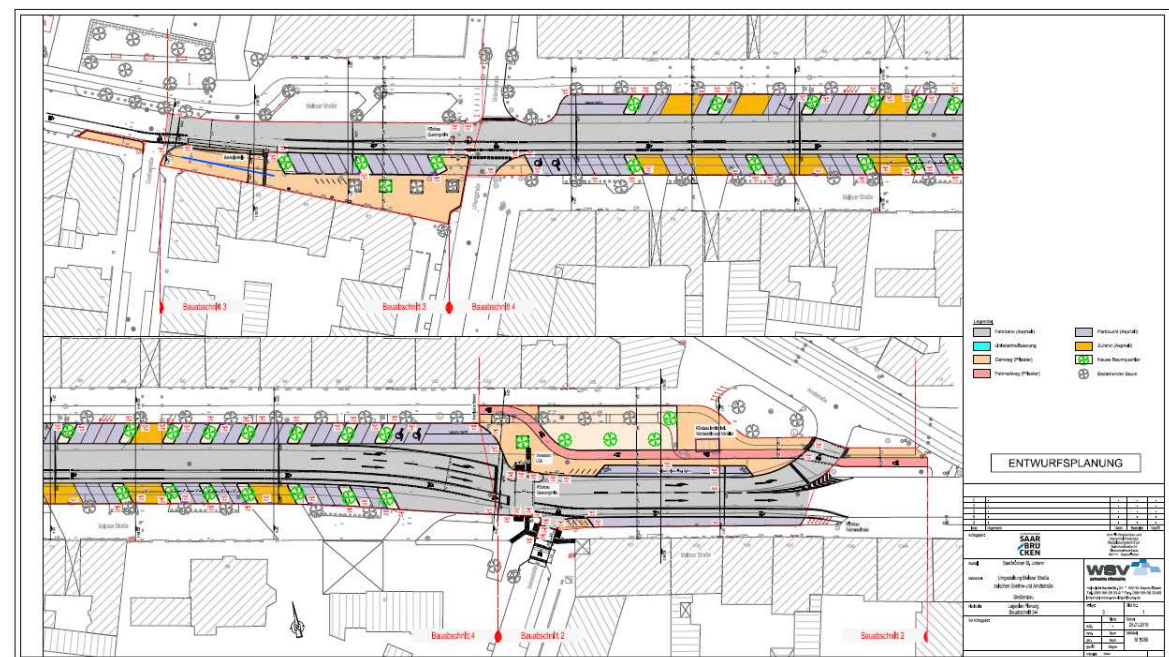
Die Mainzer Straße weist eine Wohn- und Geschäftsstraßenfunktion auf und ist zudem wichtiger Teil des Radverkehrsnetzes bzw. Teil einer Radhauptverbindung (siehe B1, B3). Sie sollte daher für Fußgänger und Radfahrer attraktiver gestaltet werden und zudem muss die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Vor allem der Bereich Umlandstraße bis Arndtstraße bietet aufgrund des breiten Querschnitts ein hohes Potenzial. Die Einbahnstraßenführung im Kfz-Verkehr kann bei derzeit ca. 6.200 Kfz/Tag auf einem Fahrstreifen erfolgen.

Die beiden **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** sowie zeigen eine von vielen Möglichkeiten einer integrierten Straßenraumgestaltung unter besonderer Berücksichtigung von Fußgängern, Radfahrern sowie der Aufenthaltsqualität. Hierzu sollten beidseitige Radinfrastrukturen sowie sichere und regelmäßige Querungsmöglichkeiten, bspw. in Form von vorgezogenen Seitenräumen, ggf. kombiniert mit FGÜ, angelegt werden. Dieses Prinzip bietet sich auch für die weiter westlich gelegenen Bereiche der Mainzer Straße an. Mit Einbindung der Anwohner können darüber hinaus die breiten Seitenräume ansprechend gestaltet werden (Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Spielflächen für Kinder, ..., bspw. Abbildung 9). Zudem kann eine Außengastronomie ihre Attraktivität weiter erhöhen. Zur weiteren Erhöhung der Verträglichkeit des Straßenraums ist Tempo 30 (VZ 274) zu empfehlen.

Abbildung 9: ansprechend gestalteter Seitenraum (Beispiel Goethestraße Kassel)



Abbildung 10: Derzeitige Planung Mainzer Straße





G 2

## Umgestaltung von städtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen

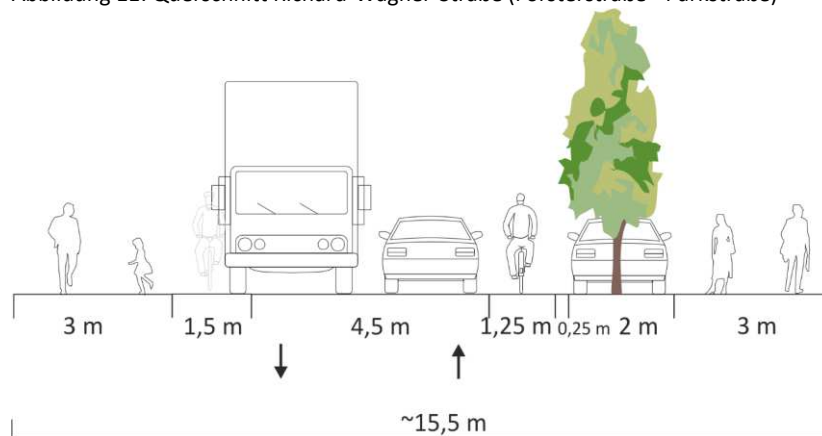


### Aufwertung Richard-Wagner-Straße

Auf der Richard-Wagner-Straße sind westlich der Dudweiler Straße täglich derzeit ca. 13.500 Kfz unterwegs, östlich der Dudweiler Straße etwa 11.000. Der eher schmale Straßenraum (bspw. zwischen Försterstr. und Parkstr. ungefähr 15,5 m) ist stark durch den fließenden, teils auch ruhenden Kfz-Verkehr dominiert. Für Fußgänger bleiben nur schmale Restflächen und Radverkehrsanlagen fehlen.

Zur Aufwertung ist bei der gegebenen Verkehrsbelastung schon eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 4,5 - 5 m möglich, wobei die Notwendigkeit von Abbiegespuren insb. am Knoten mit der Dudweiler Straße zu prüfen ist. Durch das Innenstadtverkehrskonzept ergeben sich Perspektiven, die Verkehrsbelastung der Straße deutlich zu senken (siehe D5). Eine einseitige Neuordnung des Parkens schafft weiteren Spielraum zur Verbreiterung der Seitenräume. Für Radfahrer bieten sich Schutzstreifen an, die im Begegnungsfall Pkw/Lkw bzw. Lkw/Lkw überfahren werden können.

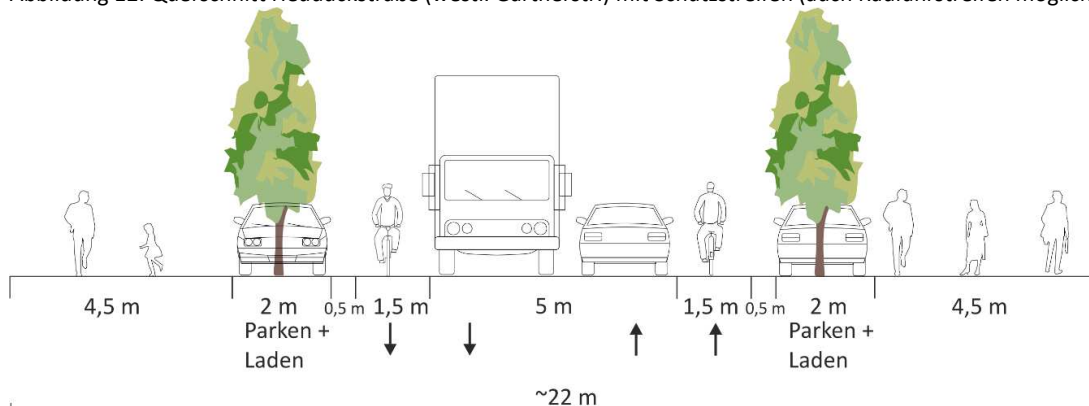
Abbildung 11: Querschnitt Richard-Wagner-Straße (Försterstraße - Parkstraße)



### Aufwertung Heuduckstraße


Die Fahrbahnbreiten (je 2 Richtungsfahrstreifen mit integrierten Abbiegestreifen) der Heuduckstraße sind für die derzeitige Verkehrsbelastung von etwa 7.000 Kfz/Tag deutlich überdimensioniert. Ein Rückbau auf einen Fahrstreifen/Richtung, insb. an den Einmündungen in das Nebenstraßennetz ohne zusätzliche Abbiegestreifen, schafft Raum für die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs (Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen). Zudem sind in regelmäßigen Abständen Querungsstellen für Fußgänger (vorgezogene Seitenräume und/oder FGÜ) zu empfehlen. Abbildung 12 zeigt einen beispielhaften Querschnitt, der alternativ bei geringeren Seitenraumbreiten auch um einen Mittelstreifen für Fußgängerquerungen (vgl. Eisenbahnstraße) ergänzt werden kann. Für die westliche Stengelstraße kann ein ähnliches Prinzip angewendet werden. Für den Knoten Heuduckstr./Stengelstr./Roonstr. sollte zudem ein Kreisverkehr geprüft werden (siehe D7).

Abbildung 12: Querschnitt Heuduckstraße (westl. Gärtnerstr.) mit Schutzstreifen (auch Radfahrstreifen möglich)



### Aufwertung Bleichstraße

Die Bleichstraße weist derzeit eine Verkehrsbelastung von etwa 3.500 bis 5.400 Kfz/ Tag auf, sodass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung mit einem Fahrstreifen/ Richtung ohne zus. Abbiegestreifen möglich ist. Im Gegenzug können die Seitenräume aufgeweitet werden. Radfahrer können bei Tempo 30 im Mischverkehr o-

 <b>G 2 Umgestaltung von städtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen</b>		<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #f44336;">VE</td> <td style="background-color: #2196f3;">GT</td> <td style="background-color: #4caf50;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #9c27b0;">SE</td> <td style="background-color: #ffc107;">SL</td> <td style="background-color: #795548;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>der mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden (ähnlich Heuduckstraße). Unterstützend ist eine Umgestaltung der Knoten mit der Bismarckstraße sowie der Mainzer zu kompakteren, fuß- und radfahrerfreundlichen Knotenpunkten zu empfehlen.</p>								
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A1.1</b> Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A2</b> Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A3</b> Mehr Querungshilfen für Fußgänger (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>B3</b> Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur (Radverkehr)</li> <li>▪ <b>D5:</b> Verkehrsführung im Innenstadtbereich (Kfz-Verkehr)</li> <li>▪ <b>D7:</b> Umgestaltung von Knotenpunkten (Kfz-Verkehr)</li> <li>▪ <b>D8</b> Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)</li> <li>▪ <b>H1:</b> Parkraumstrategie Innenstadt (Ruhender Verkehr)</li> </ul>								
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. Zielkonflikte mit dem Anwohnerparken, dem aber durch eine angepasste Parkraumbewirtschaftung (Kurzzeitparken) und eine Verringerung des Parkdrucks in Straßenräumen entgegengewirkt werden kann</li> </ul>								
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, ggf. LfS</p>						

	<b>G 3</b>	<b>Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Die Plätze und Parkanlagen sind bei der kompakten Bebauungsstruktur wichtige Rückzugs, Aufenthalts- und Ruheräume für die Bevölkerung. Zugleich sind insb. die großen Plätze und Anlagen (Schlossplatz, St. Johanner Markt, Ludwigplatz, Hauptbahnhof-Vorplatz, Bürgerpark, Park am Theater, St. Arnualer Wiesen, ...) repräsentative Orte, auch für Touristen. Auch die kleineren, teils stadtteil- und quartiersbezogenen Anlagen haben wichtige Funktionen (z. B. Gerberplatz, Nanteser Platz, Noldplatz Burbach, ...). Einige Anlagen sind bereits in den letzten Jahren aufgewertet worden (bspw. Rabbiner-Rülf-Platz, Kirchplatz St. Eligius in Burbach). Nicht alle Plätze und Parkanlagen sind aber attraktiv gestaltet, werden subjektiv als sicher empfunden oder sind barrierefrei zugänglich. Sie sollten daher Schritt für Schritt in einem Aufwertungsprogramm verbessert werden. Hierin sind auch die Plätze und Parkanlagen in den Stadtteilen einzubeziehen. Teilweise ist hierzu die Abstimmung mit den Privateigentümern (bspw. den Kirchengemeinden) zu suchen.</p>																		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erfassung und Analyse der Plätze und Parkanlagen stadtweit und Bewertung nach Kriterien: bspw. Funktion der Anlage, Aufenthaltsqualität, soziale Sicherheit, Konflikte (bspw. zwischen Fußgängern/Radfahrern), Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Gestaltungsqualität, städtebauliche Einbindung bzw. städtebauliches Umfeld, Lärm- und Schadstoffimmissionen, ...</li> <li>▪ breite Einbindung der Bevölkerung, bspw. über eine Kommentarfunktion im Internet</li> <li>▪ Erstellung einer Prioritätenliste und zeitlichen Reihenfolge</li> <li>▪ sukzessive Verbesserung der Plätze und Parkanlagen, nach Möglichkeit Gewinnung der Anlieger als „Kümmerer“</li> <li>▪ Einbindung von Plätzen und Parkanlagen in ein Wegenetz für Freizeit und Tourismus (Flaniererrouten, Wanderwege, siehe A 1.4) sowie in Spiel- und Sitzrouten (siehe A 7)</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;"> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A1.4</b> Wegenetz für Freizeit und Tourismus (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A2</b> Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A6</b> Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A7</b> Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten (Fußverkehr)</li> </ul> </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> <p>Abbildung 13: Rabbiner-Rülf-Platz</p>  </div> </div>																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>				<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>																
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020																
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025																
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030																
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe																
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, ggf. Private</p>																





G 4

## Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrten in Stadtteilen



Die Ortsdurchfahrten der Stadtteile bündeln unterschiedliche Funktionen als Verkehrsraum (für Kfz, Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV), Wohnumfeld und in einem gewissen Rahmen auch als Geschäftsstraße. Seit den 1960er Jahren sind sie oftmals aber nur noch als Verkehrsstraße wahrnehmbar. Auf den in den Regel eher beengten Straßenräumen überwiegt die Fahrbahn deutlich und Gehwege sowie Radverkehrsanlagen sind entweder zu schmal oder teils gar nicht vorhanden.

### Bausteine

Wie die Analyse der Straßenräume in den Stadtteilen gezeigt hat, besteht in vielen Bereichen noch ein Optimierungsbedarf hinsichtlich der Straßenraumgestaltung, der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie der insgesamt verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre. Dies trifft unter anderem auf folgende Straßen und Straßenabschnitte zu:

- Provinzialstraße in Fechingen (Hohlweg – Brücke Saarbach), ggf. Kreisverkehr Provinzialstr./Im Brühl
- Bühler Straße in Güdingen (Saar-Brücke – Theodor-Heuss-Str.), an Engstellen ggf. punktuelle Reduktion auf eine Fahrspur mit 3,5 m notwendig oder Ausbildung einer Mischverkehrsfläche, Radverkehrsführung wahrscheinlich nur im Mischverkehr bei max. 30 km/h möglich
- Hauptstraße Gersweiler/Ottenhausen: insb. Markierung von Radverkehrsanlagen sowie Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) ggf. kombiniert mit Engstellen/vorgezogenen Seitenräumen
- Kreisstraße in Klarenthal: insb. Markierung von Radverkehrsanlagen sowie Anlage von FGÜ ggf. kombiniert mit Engstellen/vorgezogenen Seitenräumen
- Auf der Hauptstraße in Jägersfreude sind Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn weitestgehend markiert und die Seitenräume sind im Vergleich zu anderen Ortsteilen breiter. Kurz- bis mittelfristig sollten mehr Querungsstellen (insb. vorgezogene Seitenräume, ggf. auch Mittelinseln) geschaffen werden. Zudem ist eine Reduktion der straßenbegleitenden Parkstände zu empfehlen.
- Hauptstraße in Eschringen: Integration von Radverkehrsanlagen, Verbreiterung der Gehwege

Nachfolgend ist am Beispiel der Hauptstraße in Eschringen eine Möglichkeit dargestellt, die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer bei gleichzeitig verträglicher Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu verbessern. Eine entsprechend an die Situation angepasste Gestaltung ist auch für die anderen Stadtteile möglich:

### Aufwertungen der Hauptstraße in Eschringen (In der Kimmbach – Gräfintaler Str.)

Die Hauptstraße ist die Verbindungsachse aus dem Mandelbachtal in Richtung Fechingen sowie Saarbrücken Zentrum und dient zudem als südliche Verbindung in den Stadtteil Ensheim. Der insgesamt recht schmale Straßenraum (Breite ca. 12 m) wird deutlich von der 7-8 m breiten Fahrbahn dominiert. Der Parkdruck ist insgesamt aufgrund privater Stellplätze gering. Einer Aufwertung des Straßenraums sind aufgrund der räumlichen Gegebenheiten somit Grenzen gesetzt, jedoch sollten als Mindeststandard Schutzstreifen integriert und Gehwege soweit möglich verbreitert werden. Darüber hinaus sollten die Querungsmöglichkeiten verbessert werden, bspw. durch FGÜ oder durch punktuelle Einengungen der Fahrbahn.


Weitere Verbesserungen können durch intensivere bauliche Eingriffe erreicht werden, bspw. eine Verengung der Fahrbahn auf 5,5 bis 6 m bei max. Tempo 30 und einer Führung der Radfahrer im Mischverkehr, optional auch als niveaugleiche Gestaltung (weiche Separation bspw. mit Muldenrinne). Hier können je nach Notwendigkeit auch punktuell einzelne Parkstände markiert werden.

Abbildung 14: Hauptstraße in Eschringen (Bestand)



	<p><b>G 4</b></p>	<p><b>Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrten in Stadtteilen</b></p>	<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU							
SE	SL	MU							
<p>Abbildung 15: Hauptstr. - Schutzstreifen, ggf. Gehwegverbreiterung</p>									
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A1.1</b> Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A2</b> Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A3</b> Mehr Querungshilfen für Fußgänger (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>B3</b> Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur (Radverkehr)</li> <li>▪ <b>D8</b> Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)</li> </ul>									
<p><b>Zielkonflikte</b></p>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. Zielkonflikte mit dem Anspruch nach Parken, die in enger Abstimmung mit den Anliegern gelöst werden können</li> </ul>									
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p>	<p><b>Priorität</b></p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p>							
<p><input type="checkbox"/> sehr hoch  <input checked="" type="checkbox"/> hoch  <input type="checkbox"/> mittel  <input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><input type="checkbox"/> hoch  <input checked="" type="checkbox"/> mittel  <input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><input type="checkbox"/> bis 2020  <input type="checkbox"/> bis 2025  <input type="checkbox"/> bis 2030  <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>							
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, ggf. LfS</p>							

	<b>G 5</b>	<b>Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren</b>	<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU							
SE	SL	MU							
<p>Die Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteil- und Nahversorgungszentren haben im Vergleich zu den Ortsdurchfahrten (G4) eine noch verstärktere Funktion als Geschäftsstraße. Diese ist durch einen dichteren Geschäftsbesatz und teilweise das Vorhandensein von Dienstleistungseinrichtungen gekennzeichnet. Die Ansprüche an die Aufenthaltsfunktion sind dementsprechend höher. Für die Nahversorgungszentren ist eine gute Erreichbarkeit wichtig. Für die oftmals kurzen Wege zwischen den Wohngebieten und den Versorgungseinrichtungen spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle.</p>									
<p><b>Bausteine</b></p>									
<p>Die Nahversorgungszentren sind durch einen Geschäftsbesatz, Gastronomie und/oder wichtige Versorgungsfunktionen gekennzeichnet und stellen somit wichtige Ziele im Alltagsverkehr dar. Auch im Sinne einer Verkehrsvermeidung ist es sinnvoll, die Nahversorgungszentren zu stärken, um längere Wege in die Innenstadt zu vermeiden. Eine Stärkung der Nahversorgung ist ein wichtiger Aspekt zur Erhaltung und Entwicklung der Stadtteile. Als Straßen in Nahversorgungsbereiche sind unter anderem zu nennen:</p>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hauptstraße/ Eschinger Straße in Ensheim</li> <li>▪ Saargemünder Straße in Bübingen</li> <li>▪ Saargemünder Straße in St. Arnual</li> <li>▪ Saargemünder Straße in Güdingen</li> <li>▪ Saarbrücker Straße in Brebach</li> <li>▪ Theodor-Storm-Straße in Dudweiler/Markplatz</li> <li>▪ Kaiserstraße in Scheidt</li> <li>▪ Alleestraße in Altenkessel</li> </ul>									
<p>Nachfolgend sind beispielhaft für einige dieser Straßen Gestaltungsmöglichkeiten dargestellt, die sich auch in abgewandelter Form in anderen Stadtteilen bzw. auf anderen Straßen anwenden lassen.</p>									
<p><u>Aufwertung der Hauptstraße/ Eschinger Straße in Ensheim (Im Wildfang – Johannstraße)</u></p>									
<p>Die Eschinger Straße bzw. Hauptstraße in Ensheim weist eine Straßenraumbreite von nur 10-11m Breite auf, teils sogar noch darunter. Auf dem oben genannten Abschnitt ist sie größtenteils eine Einbahnstraße und nur zwischen Im Wildfang und Franzstraße in beide Richtungen freigegeben.</p>									
<p>Bereiche mit Einbahnstraßenführung:</p>									
<p>Für den Radverkehr ist eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 (oder weniger) zu empfehlen. Bei einer Führung entgegen der Einbahnstraßenrichtung sollten einseitige Schutzstreifen den Radverkehr zusätzlich sichern. Die verbleibende Kfz-Fahrbahn kann im Einbahnstraßenbereich auf mindestens 2,5m reduziert werden (siehe ERA, FGSV 2010), um ein Ausweichen von Lkw/Bussen auf den Radfahrstreifen zu vermeiden auch auf 3m. Mit den gewonnenen Flächen können die Seitenräume verbreitert und aufgewertet werden. Falls notwendig können auch einzelne Parkstände in den Seitenraum integriert werden, bspw. im Wechsel mit Aufenthalts-/Sitzbereichen bzw. aufgeweiteten Seitenräumen. Optional kann der Straßenraum auch nach dem Prinzip der weichen Separation (d.h. eine Trennung zwischen Seitenraum und Fahrbahn nicht durch Borde, sondern optisch durch einen Belagswechsel sowie eine Regenrinne) erfolgen. Der zentrale Abschnitt zwischen der Schneckenstraße und Alte Spitalstraße bietet Potenzial zur Einrichtung einer Begegnungszone (siehe G 5.3).</p>									
<p>Abbildung 16: Querschnitt Hauptstr. Ensheim, Einrichtungsverkehr</p> 									
<p>Bereiche mit einem Zweirichtungsverkehr für Kfz (Im Wildfang – Franzstraße):</p>									
<p>Mit einer entsprechenden Fahrbahnverengung auf 5,5m bis 6m lassen sich auch hier Spielräume gewinnen, die Gehwege zu verbreitern. Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden, was bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 im Mischverkehr erfolgen kann. Parkstände können abschnittsweise durch Verengungen der Fahrbahn auf 4m oder weniger integriert werden. Optional kann der Straßen-</p>									



**G 5**

**Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren**

VE

GT

FU

SE

SL

MU

raum statt mit Borden auch hier nach dem Prinzip der weichen Separation gestaltet werden, was insb. Fußgängern bei beengten Verhältnissen Vorteile verschafft, zudem kann der Seitenraum im Ausnahmefall als Ausweichfläche bei Begegnungen Lkw/Lkw hinzugezogen werden.

Abbildung 17: Querschnitt Hauptstr. Ensheim, Zweirichtungsverkehr, optional mit weicher Separation

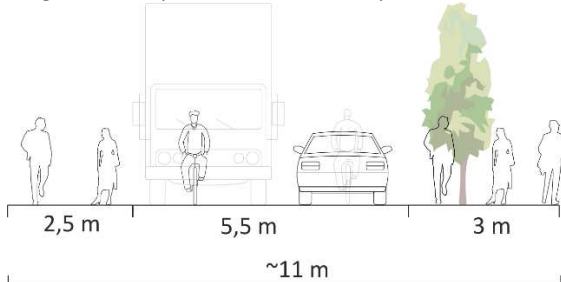
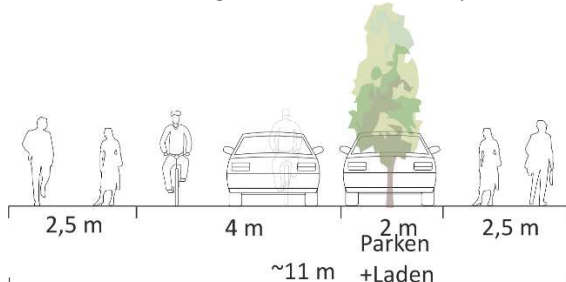


Abbildung 18: Querschnitt Hauptstr. Ensheim mit Parkständen, Zweirichtungsverkehr mit weicher Separation



Saargemünder Straße in Bübingen (Alte Schulstraße – Feldstraße)  
 Auf der Saargemünder Straße in Bübingen kann ein ähnliches Gestaltungsprinzip wie in der Hauptstraße / Eschringerstraße in Ensheim angewendet werden, wobei der etwas breitere Straßenraum Möglichkeiten für breitere Seitenräume schafft. Zusätzlich sollten Minikreisverkehre an den Knoten Mühlenweg, Heuweg sowie Kirchstraße geprüft werden.

Aufwertung der Saargemünder Straße in St. Annual  
 Die Saargemünder Straße in St. Annual ist östlich der Julius-Kiefer Straße mit 12 m Breite recht schmal. Hier sind ähnliche Gestaltungen wie für vorgenannte Straßen zu empfehlen<sup>1</sup>. Für die Kreuzung St. Annualer Markt/Bruchstraße könnte ein Minikreisverkehr geprüft werden, der sowohl gestalterisch als auch zur Verkehrsberuhigung positiv wirkt.  
 Westlich der Julius-Kiefer-Straße ergibt sich mehr Spielraum bei einer Breite von etwa 15-16m, jedoch ist hier der Parkdruck im Straßenraum auch größer. Auch hier wurden zuletzt Markierungsarbeiten für Radverkehrsanlagen durchgeführt und der ruhende Kfz-Verkehr neu geordnet. Darüber hinaus empfehlen sich mittelfristig Maßnahmen für Fußgänger, beispielsweise die Prüfung vorgezogener Seitenräume.


Weitere Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten nach dem Beispiel der Saargemünder Straße in St. Annual


- Kaiserstraße in Scheidt; ggf. als zweistufiges Verfahren (Mindeststandard Markierung von Schutzstreifen, optimalerweise ein weiterer Straßenraumumbau auch für Fußgänger, bspw. auch als Begegnungszone (siehe G 5.3))
- Alleestraße in Altenkessel (insb. Abschnitt Burbacher Str. – Hasenstr.): Markierung von Schutzstreifen bergauf, möglichst nur einseitige Anordnung von Längsparkständen, Schaffung von mehr Querungsmöglichkeiten, optional auch Einrichtung einer Begegnungszone (siehe G 5.3)

Weitere Aufwertungsmöglichkeiten für Straßen  
 Shared Space sowie Begegnungszonen sind Möglichkeiten, den Straßen oder Straßenabschnitte möglichst gleichberechtigt für die Verkehrsteilnehmer zu gestalten (siehe G 5.2 sowie G 5.3). Hierzu eignen sich bspw. die Theodor-Storm-Straße in Dudweiler oder die Saarbrücker Straße in Brebach. Auch punktuell ist es möglich, durch temporäre Umwandlung von Stellplätzen neue Attraktivitäten zu schaffen (siehe G 5.4).

Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene  
 Daher sollten die Geschäftsstraßen genauso wie die zuführenden Wege für Fußgänger und Radfahrer innerhalb von Nahmobilitätskonzepten (siehe G 5.1) attraktiv und sicher gestaltet werden.

<sup>1</sup> Markierungsmaßnahmen für Schutzstreifen wurden bereits aktuell umgesetzt, dies war aber noch nicht durchgehend möglich. Eine durchgehende Radverkehrsinfrastruktur nach Möglichkeit mittelfristig mitgedacht werden.

 <b>G 5</b>		<b>Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren</b>	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #f44336; color: white;">VE</td> <td style="background-color: #3f51b5; color: white;">GT</td> <td style="background-color: #8bc34a; color: white;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #9c27b0; color: white;">SE</td> <td style="background-color: #ffc107; color: white;">SL</td> <td style="background-color: #795548; color: white;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU							
SE	SL	MU							
<b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A1.1</b> Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A2</b> Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A3</b> Mehr Querungshilfen für Fußgänger (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>B3</b> Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur (Radverkehr)</li> <li>▪ <b>D 8</b> Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)</li> </ul>									
<b>Zielkonflikte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. Zielkonflikte mit dem Anspruch nach Parken, die in enger Abstimmung mit den Anliegern gelöst werden können</li> </ul>									
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</li> <li><input type="checkbox"/> hoch</li> <li><input type="checkbox"/> mittel</li> <li><input type="checkbox"/> niedrig</li> </ul>	<b>Priorität</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> hoch</li> <li><input type="checkbox"/> mittel</li> <li><input type="checkbox"/> niedrig</li> </ul>	<b>Umsetzungsfrist</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> bis 2020</li> <li><input type="checkbox"/> bis 2025</li> <li><input type="checkbox"/> bis 2030</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>							
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, LfS							

	<b>G 5.1 Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene</b>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; margin: auto;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: blue; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: purple; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: yellow; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: brown; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Sowohl in der Innenstadt mit ihren vielfältigen Einrichtungen und Zielen für Fußgänger und Radfahrer, als auch in den Stadtteilen sind zur Nahversorgung kurze und attraktive Fuß- und Radwege wichtig. In einem strategisch angelegten Maßnahmenprogramm sind daher die Stadtteile sukzessive in Bezug auf die Fußgänger- und Radverkehrssituation zu untersuchen und zu optimieren. Die Nahmobilitätskonzepte sind hierbei in bestehende Planungen, Fördermaßnahmen und Konzepte (bspw. Soziale Stadt Malstatt) zu integrieren, damit Synergieeffekte zwischen den Planungen größtmöglich ausgeschöpft werden können.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schrittweise Analyse der Stadtteile auf Ihre Bedingungen, Chancen und Mängel in Bezug auf Fußgänger, Aufenthaltsqualitäten, die Barrierefreiheit und Radfahrer</li> <li>▪ Abstimmung mit den Anliegern, insb. Geschäftsleuten und Gastronomen sowie Beteiligung der Öffentlichkeit</li> <li>▪ schrittweise Umsetzung eines langfristigen Maßnahmenprogramms für die Stadtteile (bspw. bis in das Jahr 2030 Entwicklung von fünf Nahmobilitätskonzepten für Stadtteile) unter Einbezug der Fuß- und Radverkehrsplanung (siehe Handlungsfeld A sowie B) sowie der Parkkonzepte für die Stadtteile (siehe H 4), um Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu verringern/ zu vermeiden.</li> <li>▪ Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren (siehe G 5) sowie von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten (siehe G 4)</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A</b> Handlungsfeld Fußverkehr</li> <li>▪ <b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>G 4</b> Aufwertung von Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen</li> <li>▪ <b>H 4</b> Parkkonzepte in den Stadtteilen</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, ggf. Private															

**G 5.2 Shared Space in Stadtteilzentren**

VE GT FU  
SE SL MU

Nach dem Konzept des „Shared Space“ sind Straßenräume so gestaltet, dass sich alle Verkehrsteilnehmer in ihnen möglichst gleichrangig bewegen können. Hierzu ist eine verstärkte gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer sowie Kommunikation untereinander gefordert. Das heißt z. B., dass Autofahrer auch auf Hauptverkehrsstraßen möglichst warten, wenn Fußgänger die Fahrbahn queren möchten und insgesamt langsam fahren. Da Shared Space noch kein Bestandteil der deutschen StVO ist, werden derartige Prinzipien in Deutschland in der Regel durch verkehrsberuhigte Bereiche oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche straßenverkehrsrechtlich geregelt. Im Gegensatz zu Begegnungszonen (siehe G5.3 und G5.4) setzen Shared Space-Konzepte hier oftmals auf intensivere (bauliche) Eingriffe in den Straßenraum, bspw. durch die Ausbildung niveaugleicher Mischverkehrsflächen.

**Bausteine**

Identifizierung von Straßen, die sich für Shared Space eignen:

- Defizite in der Straßenraumgestaltung (hohe Trennwirkung von Straßen, schmale Seitenräume, geringe Straßenraum- und Wohnumfeldqualitäten, ...)
- hohe aktuelle oder hohe potenzielle Fußgängerfrequenz (bspw. durch anliegende Geschäfte, Dienstleister, Gastronomie, Wohnbebauung, ...)
- Verkehrsbelastung möglichst unter 15.000 Kfz/Tag, in Einzelfällen auch bei höheren Belastungswerten bis 20.000/Tag möglich; geringes Konfliktpotenzial zwischen dem Parken und weiteren Straßenraumsprüchen – andernfalls sind zumeist Neuordnungen und Reduzierungen der Parkstände notwendig
- Start eines Pilotversuches auf ein bis zwei Straßen

Abbildung 19: Opernplatz Duisburg, Verkehrsbelastung bis zu 19.000 Kfz/Tag



Abbildung 20: Neue Straße in Ulm



Möglichkeiten für Shared Space in Stadtteilzentren:

- Dudweiler: Theodor-Storm-Str.
- Ensheim: Hauptstr. (Schneckenstr. – Alte Spitalstr.), alternativ Begegnungszone (siehe G 5.3)
- darüber hinaus kann Shared Space auch zur Aufwertung der Innenstadtstraßen beitragen, bspw. im Rahmen des Innenstadtkonzeptes auf der Betzenstraße (siehe G 1.2)

**Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A 1.1** Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (Fußverkehr)
- **A 2** Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)
- **A 3** Mehr Querungshilfen für Fußgänger (Fußverkehr)
- **D 8** Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)

**Wirkungs-Kosten-Klasse**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030
- Daueraufgabe


regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** LHS

 <b>G 5.3 Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren</b>		
<p>Die Stadtteil- und Nahversorgungszentren weisen in Saarbrücken noch Defizite auf. Als Baustein der den ganzheitlich angelegten Nahmobilitätskonzepte (siehe G5.1) sollten Möglichkeiten geprüft werden, insb. die Hauptverkehrsstraßen aufzuwerten. Hierzu kommen zum einen eher kostenintensive Shared Space-Ansätze (siehe G5.2) in Frage, zum anderen aber auch eher kostengünstige Maßnahmen nach dem Begegnungszonen-Prinzip.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <p><u>Identifizierung von Straßen, die sich für eine Umgestaltung nach u. g. Begegnungszonen-Prinzip eignen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Defizite in der Straßenraumgestaltung (hohe Trennwirkung von Straßen, schmale Seitenräume, geringe Straßenraum- und Wohnumfeldqualitäten, ...)</li> <li>▪ hohe aktuelle oder hohe potenzielle Fußgängerfrequenz (bspw. durch anliegende Geschäfte, Dienstleister, Gastronomie, Wohnbebauung, ...)</li> <li>▪ Verkehrsbelastung möglichst unter 15.000 Kfz/Tag, möglichst geringes Konfliktpotenzial zwischen dem Parken und anderen Straßenraumsprüchen, andernfalls sind zumeist Maßnahmen zur Ordnung und Reduzierung des Parkens notwendig</li> <li>▪ Da Begegnungszonen weniger auf intensive bauliche Maßnahmen setzen, eignen sie sich für Straßen- und Platzräume, die aus unterschiedlichsten Gründen nicht aufwendig umgestaltet werden sollen/können (z.B. aufgrund eines historischen Charakters/aus Denkmalschutzgründen oder, weil eine Umgestaltung nach dem Shared Space-Prinzip unverhältnismäßig hohe Kosten erzeugen würde)</li> <li>▪ Start eines Pilotversuches auf zwei bis drei Straßen</li> </ul> <p><u>Möglichkeiten für Begegnungszonen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ensheim: Hauptstraße (Schneckenstr. – Alte Spitalstr.)</li> <li>▪ Dudweiler: Saarbrücker Straße (nördl. Rathausstr.)</li> <li>▪ Scheidt: Kaiserstraße (bei abschnittsweise Tempo 20 auf der Bundesstraße)</li> <li>▪ Altenkessel: Alleestraße (</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A1.1</b> Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>A3</b> Mehr Querungshilfen für Fußgänger (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>D 8</b> Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, ggf. LfS</p>
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Begegnungszonen haben ihren Ursprung in der Schweiz<sup>2</sup> und werden mittlerweile in weiteren Ländern wie Frankreich, Österreich sowie Belgien angewendet. Sie sind den verkehrsberuhigten Bereichen bzgl. ihrer Verkehrsregelungen sehr ähnlich. Wesentliche Unterschiede bestehen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20km/h sowie in ihrer Zulässigkeit und Ausweisung nicht nur auf Wohnstraßen (siehe G5.4), sondern auch auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und -plätzen.</p> <p>Begegnungszonen setzen hierbei, ähnlich wie Shared Space, auf ein Miteinander und eine „Gleichrangigkeit“ der Verkehrsteilnehmer durch Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme. Hierdurch wird auch die Bewegungsfreiheit von Fußgängern erhöht, die die Fahrbahn überall queren können. Ein wichtiger Aspekt ist zudem, dass sie weniger auf vollständige Straßenumbauten und vielmehr auf möglichst kostengünstige</p>		

<sup>2</sup> Eine umfassende Dokumentation zu Schweizer Begegnungszonen ist unter [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch) zu finden.



	<b>G 5.3 Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren</b>	<table border="1"><tr><td>VE</td><td>GT</td><td>FU</td></tr><tr><td>SE</td><td>SL</td><td>MU</td></tr></table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>tige und flexible Maßnahmen setzen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen</li><li>▪ Piktogramme</li><li>▪ Versetztes Parken und Einengungen</li><li>▪ möglichst geringer Eingriff in die Parkraumsituation, insb. Neuordnung von Kfz-Parkständen</li><li>▪ Schaffung Sitzmöglichkeiten sowie von Ruhebereichen/ Aufenthaltsbereichen</li><li>▪ insb. Markierungsmaßnahmen, um möglichst flächige und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen. Wenn nicht anders möglich, zumindest sehr dichte Abfolge von Querungshilfen für Fußgänger.</li><li>▪ Je nach Straßenraumsituation können flankierende, eher punktuelle bauliche Maßnahmen ergänzt werden – bspw. wenn sich (im Nachhinein) zeigt, dass einfache Markierungsmaßnahmen nicht ausreichen</li></ul>								



**G 5.4**      **Neues Leben auf Parkflächen**

VE

GT

FU

SE

SL

MU

Eine Entlastung des öffentlichen Raumes durch eine Verlagerung des Parkdrucks in Parkhäuser schafft dauerhaft die Möglichkeit, Parkstände für den Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthaltsaktivitäten umzuwidmen.<sup>3</sup> Dies trägt wesentlich zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes bei. Vor dem Hintergrund, dass in den Sommermonaten weniger Auto gefahren wird und somit auch weniger Parkstände benötigt werden, sind aber auch temporäre Umwidmungen von Parkständen sinnvoll. Diese Umwidmungen sind mit einfachen Mitteln möglich und je nach Jahreszeit auch einfach aufzuheben bzw. zu installieren. Vor allem für die Gastronomie bieten sie ein hohes Potenzial für die Außengastronomie.

Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von Parkständen und die Beteiligung der Anlieger als „Kümmerer“ kann vor Ort wertvolle Überzeugungsarbeit geleistet werden.

**Bausteine**

- Identifizierung von geeigneten Straßenräumen für temporäre Umwidmungen von (einzelnen) Parkständen: Sinnvoll ist dies in Straßen mit anliegenden gastronomischen Betrieben, die an einer Nutzung der Flächen für ihre Außengastronomie interessiert sind, sowie in Straßen mit hoher Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer (z.B. Geschäftsstraßen, lebendige Wohnstraßen oder innerstädtisch Nutzungsgemischte Straßen). Geeignet wären in Saarbrücken z.B. die Mainzer Straße oder Bereiche im Nauwieser Viertel. Bei der temporären Umnutzung der Parkstände sind mögliche Konflikte mit dem Radverkehr abzuwägen, wenn vielgenutzte Radwege im Seitenraum geführt werden und dieser von Fußgängern zwischen dem Gehweg und den temporär genutzten Parkflächen gequert wird.
- Initiierung und Abstimmung mit den Anliegern (insb. Gastronomen, Einzelhändlern, Hoteliers) über Möglichkeiten von Umwidmungen und nach Möglichkeit Übernahme von Patenschaften für aufgestelltes Mobiliar
- Möglichkeiten für temporäre Umwidmungen:
  - Nutzung der Flächen für die Außengastronomie
  - Aufstellung von Sitzgelegenheiten (Bänke, Sitzwürfel, multifunktionale Elemente) und/oder Spielgeräten auf einzelnen Parkständen
  - Aufstellung von optisch positiven Elementen, bspw. Begrünung mit Bäumen/ Blumen oder künstlerischen Installationen
  - temporäre Umwidmung von einzelnen Parkständen zu Radabstellflächen durch das Aufstellen mobiler Radabstellanlagen

**Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A7:** Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten (Fußverkehr)
- **B6:** Systematischer Ausbau von Radabstellanlagen (Radverkehr)

Abbildung 21: Multifunktionale Elemente



Quelle: Planersocietät

**Zielkonflikte**


Zielkonflikte mit dem Kfz-Parken kann durch frühzeitige Einbindung der Anlieger entgegengewirkt werden

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**    ja    nein

**Akteure:** LHS, Private

<sup>3</sup> siehe bspw. [https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/Fussverkehr\\_Einfache-Ma%C3%9Fnahmen\\_Aichinger-VCD\\_150226.pdf](https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/Fussverkehr_Einfache-Ma%C3%9Fnahmen_Aichinger-VCD_150226.pdf)

 <b>G 6 Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen</b>		<table border="1"> <tr> <td>VE</td> <td>GT</td> <td>FU</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>SL</td> <td>MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum der Anwohner. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße, hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint, übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maß sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Dies betrifft bspw. das Gespräch mit den Nachbarn und insbesondere für Kinder sind sie täglicher Erfahrungs- und Spielraum. Durch eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr sind viele Wohnstraßen in Saarbrücken sowohl optisch als auch funktional unattraktiv.</p> <p>Neben kostenintensiven Möglichkeiten, die eher für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen, gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen für Bestandsstraßen, die schnell umgesetzt werden können und im Problemfall abgeändert oder rückgängig gemacht werden können.</p>								
<p><b>Bausteine</b></p> <p><u>Straßenneubaumaßnahmen</u></p> <p>Bei Neubaumaßnahmen (bspw. in Neubaugebieten) ist für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter Ausbau zu empfehlen. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo 30-Zonen zu empfehlen. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden.</p> <p><u>Maßnahmen in bestehenden Wohnstraßen</u></p> <p>Für bestehende Wohnstraßen ist ein nahezu vollständiger Umbau aufgrund der hohen Investitionskosten schwierig umzusetzen und für einige Stadtbereiche mit ihrem städtebaulich gewachsenen Erscheinungsbild auch nicht immer wünschenswert. Es bieten sich punktuelle Maßnahmen (Versätze, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen etc.) an, um bestehende Tempo 30-Zonen aufzuwerten.</p> <p>Ein weitergehender Ansatz zur Herstellung verkehrsberuhigter Bereiche sollte auf ein flexibel an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasstes Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung nach dem Prinzip von Begegnungszonen bzw. nach dem Vorbild des „Freiburger Modells“ setzen (siehe Sonstige Bemerkungen und Hinweise).</p> <p>In Saarbrücken eignen sich hierzu insbesondere die Wohnbereiche, die kompakt und verdichtet bebaut sind und ein Freiflächendefizit aufweisen, sowie Wohnstraßen mit Geschäfts- oder Gastronomiebesatz und einem hohen Fußgängeraufkommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Burbach: Wohnstraßenbereich zwischen Bergstr., Burbacher Markt und Jakobstr.</li> <li>• Altenkessel: Bereich Kirchstr., Johannesstr., Schulstr., Blumenstr. (angrenzende Schulen)</li> <li>• Malstatt: Wohnstraßen östlich und westlich der Lebacher Str., z. B. Bülowstr., Tauentzienstr.</li> <li>• Alt-Saarbrücken: Wohnstraßenbereich Francoisstr., Reuterstr., Hildebrandstr., untere Werderstr.</li> <li>• Nauwieser Viertel: prinzipiell alle Straßen geeignet. Erste Pilotversuche bspw. auf sehr verkehrsarmen Straßen/Sackgassen wie östl. Bruchwiesenstr., nördl. Schmollerstr.</li> <li>• Dudweiler: Beethovenstr. östl. Markt (Alternative zur Fahrradstr.), Scheidter Str. westl. Klosterstr., Trierer Str.</li> <li>• Brebach: Gartenstraße/Neustraße</li> </ul>								
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A7</b> Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten (Fußverkehr)</li> </ul>								
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Anlieger</p>						

	<b>G 6 Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen</b>	
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
<p><i>Einzelmaßnahmen zur Aufwertung von Wohnstraßen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuordnung des Parkens/versetztes Parken</li> <li>• Markierung von „gerissenen“ Haltelinien bei rechts-vor-links</li> <li>• regelmäßige Aufpflasterungen (max. 100m Abstand)</li> <li>• Einengungen, vorgezogene Seitenräume und Gehwegnasen</li> </ul>	<p>Abbildung 22: „gerissene Haltelinien“</p> 	
<p><i>Begegnungszonen</i></p> <p>Begegnungszonen haben ihren Ursprung in der Schweiz<sup>4</sup> und sind den verkehrsberuhigten Bereichen bzgl. ihrer Verkehrsregelungen sehr ähnlich. Wesentliche Unterschiede bestehen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sowie in ihrer Zulässigkeit und Ausweisung nicht nur auf Wohnstraßen, sondern auch auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und –plätzen (siehe G 5.3). Ein wichtiger Aspekt ist zudem, dass sie weniger auf vollständige Straßenumbauten und vielmehr auf möglichst kostengünstige und flexible Maßnahmen setzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen</li> <li>▪ Piktogramme</li> <li>▪ Versetztes Parken und Einengungen</li> <li>▪ möglichst geringer Eingriff in die Parkraumsituation, insb. Neuordnung von Kfz-Parkständen</li> <li>▪ Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen; bauliche Abgrenzung der Spiel- und Aufenthaltsbereiche oder auch Markierung der Flächen</li> <li>▪ Je nach Straßenraumsituation können flankierende, eher punktuelle bauliche Maßnahmen ergänzt werden – bspw. wenn sich (im Nachhinein) zeigt, dass einfache Markierungsmaßnahmen nicht ausreichen</li> </ul>	<p>Die Ausweisung von Begegnungszonen in Wohnstraßen setzt hierbei auf die enge Abstimmung und Kooperation der Anlieger. Insbesondere setzt das Prinzip darauf, dass die Initiative zur Einrichtung von Begegnungszonen von den Anliegern sowie Parteien oder Verbänden erfolgt. Zudem sollen Anlieger als „Kümmerer“ für die Straße aktiviert werden, bspw. durch Übernahme von Patenschaften für Mobiliar oder die Möglichkeit, ihren Straßenraum teilweise selbst zu gestalten. Als Erfolgsfaktor gilt daher unter anderem eine aktive Bewohnerschaft, u. a. mit Familien und/oder die Nähe zu Kinder-Bildungseinrichtungen.</p> <p>Begegnungszonen nach dem Schweizer Vorbild sind in der deutschen (VwV-)StVO (noch) nicht vorgesehen. Dennoch zeigen insb. das „Freiburger Modell“ sowie die sog. Begegnungszonen in Frankfurt a. M., dass sehr ähnliche Prinzipien auch in Deutschland umsetzbar und sinnvoll sind:</p> <p><i>Verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Freiburger Modell:</i></p> <p>Neben dem niveaugleichen Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen in Neubaugebieten hat die Stadt Freiburg für bestehende Straßen ein flexibles und kostengünstiges Instrumentarium entwickelt und setzt hierbei auf einfache bauliche Maßnahmen oder Markierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen</li> <li>▪ Piktogramme</li> <li>▪ Versetztes Parken und Einengungen</li> <li>▪ Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen (teils durch Neuordnung und/oder Wegfall von Kfz-Parkständen)</li> </ul>	
<p>Zur Umgestaltung einer Straße setzt die Stadt Freiburg auf die breite Zustimmung der Anlieger durch eine</p>	<p>Abbildung 23: Freiburger Modell</p>  <p>Quelle: Website Freiburg<sup>5</sup></p>	

<sup>4</sup> Eine umfassende Dokumentation zu Schweizer Begegnungszonen ist unter [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch) zu finden.

<sup>5</sup> <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html>



G 6

**Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen**

Unterschriftenliste. Danach erfolgt das weitere Planverfahren in enger Abstimmung mit den Anliegern.

*Begegnungszonen in Frankfurt am Main*

In Frankfurt am Main wurden im innerstädtisch verdichteten Wohnquartier Nordend verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Gestaltungsprinzip von Begegnungszonen bzw. dem Freiburger Modell angelegt. Durch Markierungslösungen und punktuelle bauliche Maßnahmen (Gehwegnasen, Schaffung abgetrennter Aufenthaltsbereiche, ...) konnten mit relativ geringem finanziellen Aufwand und unter Beteiligung der Bewohnerschaft attraktive und lebenswerte Wohnstraßen geschaffen werden. Die Umsetzung erfolgte hier mit nur geringen Stellplatzverlusten. Neben den Begegnungszonen werden in Frankfurt temporäre Spielstraßen genutzt, um den Straßenraum für Kindern (wieder) erlebbar zu machen (siehe auch A8.2)

Abbildung 24: Frankfurt a.M - Eingangssituationen



Abbildung 25: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche



 <b>G 7</b>		<b>Programm barrierefreies Saarbrücken</b>	<input checked="" type="checkbox"/> VE <input checked="" type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU <input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Für Mobilitätsbehinderte Personen soll der öffentliche Raum ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich sein (§ 4 BGG). Mit demografischen Wandel wird die Zahl der Verkehrsteilnehmer noch weiter zunehmen. Hinzuzuzählen sind zudem (temporär) mobilitätseingeschränkte Menschen, bspw. beim Tragen schwerer Lasten oder beim Schieben eines Kinderwagens. Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes, hierzu sind im weiteren Sinne auch die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen (insb. Busse und Bahnen) zu zählen, kommt insgesamt nicht nur mobilitätsbehinderten Menschen zu Gute, sondern allen Verkehrsteilnehmern.</p> <p>Darüber hinaus ist einzubeziehen, dass Barrieren nicht nur physischer/baulicher Natur sein können: Barrieren bzw. Nutzungshemmnisse können auch als unsicher empfundene Wege/Plätze, unklare Tarifstrukturen im ÖPNV oder Ängste sein, bspw. als Radfahrer in einen Unfall verwickelt zu werden.</p>			
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes für Fußgänger (siehe A 2)</li> <li>▪ barrierefreie Gestaltung von Bussen, Bahnen sowie Bahnhöfen/ Haltestellen (siehe C5)</li> <li>▪ Entwicklung sicherer und attraktiver Wege für Fußgänger und Radfahrer sowie eines einfach verständlichen ÖPNV zur Überwindung von Barrieren/ Nutzungshemmnissen</li> <li>▪ Einrichtung eines zentralen Beauftragten (in Kooperation mit dem Schwerbehindertenbeauftragten der Stadt) bei der LHS für eine barrierefreie Stadt- und Verkehrsplanung als „Schnittstelle“ für die einzelne Planung der Verkehrsmittel/-arten, um Zielkonflikte frühzeitig aus dem Weg zu gehen (bspw. niveaugleiche Planungen für Radfahrer vs. Tastkanten für Sehbehinderte/ Blinde), bspw. als Stundenkontingent in der Fußverkehrsplanung.</li> </ul>			
<p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A2:</b> Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>C5:</b> Barrierefreie Busse und Bahnen (ÖPNV)</li> </ul>			
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	
<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe			
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Betreiber des ÖPNV, Verbände für Mobilitätsbehinderte sowie Senioren</p>	

## Handlungsfeld H: Ruhender Kfz-Verkehr

Eine ausreichende Anzahl öffentlicher Stellplätze ist einerseits insbesondere in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilzentren ein positiver Standortfaktor für die Besucher-, Touristen-, Kundenverkehr. Zudem bestehen Ansprüche der Bewohner für ein möglichst nahes Parken im Umfeld ihrer Wohnungen. Andererseits ist der ruhende Verkehr ein wichtiger Push & Pull-Faktor und vor allem für den Berufseinpendlerverkehr eine wichtige Steuerungsgröße. Ziel ist es die Bedeutung des ÖPNV zukünftig beim Einpendlerverkehr zu steigern. Zudem gilt es, die Flächenbedarfe des ruhenden Kfz-Verkehrs mit den anderen Qualitätsansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie mit den gewünschten Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Einklang zu bringen. Sichtbehinderungen durch parkende Autos, insb. Falschparker, gefährden zum einen die Verkehrssicherheit. Zum anderen nehmen sie wertvolle städtische Flächen in Beschlag und beeinträchtigen erheblich das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes. Der zukünftig notwendige Stellplatzbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr muss daher stadtvträglich integriert werden.

### 1.1.1 Handlungsbedarfe und Strategie zum Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Die Stellplatzsituation in der Saarbrücker Innenstadt weist im öffentlichen Straßenraum große Konflikte zwischen der Parkraumnachfrage der Anwohner, der Kunden und (Freizeit-) Besucher der Innenstadt sowie der Arbeitspendler auf (siehe VEP-Analyse Kap. 10). Dies drückt sich vor allem in überlasteten Parkzonen (v. a. im Umfeld des St. Johanner Marktes, im Nauwieser Viertel und entlang der Mainzer Straße), hohen Falschparkeranteilen und Parksuchverkehren aus. Vor allem abends haben Bewohner Probleme, einen Stellplatz zu finden, obwohl die Bewohnerparkplätze (Trennprinzip grob) eigentlich für sie reserviert sind.

Die Saarbrücker Innenstadt weist mit 15.500 öffentlichen Stellplätzen eine ausreichende Anzahl auf. Darüber hinaus sind viele private Stellplätze vorhanden, die weit der Anzahl der öffentlichen Stellplätze liegen wird. Während die öffentliche Stellplätze in den Straßenräumen sehr stark ausgelastet sind, sind die Parkplätze in den Parkhäusern/ auf Parkplätzen, die überwiegend in privater Hand (insb. Betreiber Q-Park) und langfristig verpachtet sind, bis auf wenige Ausnahmen in zentralen Lagen, häufig gering ausgelastet. Selbst in Spitzenzeiten sind in vielen Parkbauten noch Parkplatzkapazitäten frei. Das Kernproblem besteht in den im Vergleich zum Straßenraumparken höheren Parkgebühren in den Parkbauten. Diese sind zwar im Städtevergleich für ein Oberzentrum eher im durchschnittlichen Bereich, während allerdings die Gebühren im Straßenraum eher niedrig sind. Auf die Parkgebühren der privaten Betreiber hat die Stadt Saarbrücken allerdings keinen Einfluss. Insofern weist die Stadt Saarbrücken ein Verteilungs- und mit Q-Park ein Betreiberproblem auf. Dies führt letztendlich zu Parksuchverkehr und zum Gefühl einer zugesperrten Stadt.

Die Handlungsbedarfe für das Maßnahmenfeld des ruhenden Kfz-Verkehrs stellen sich wie folgt dar:

- Entlastung der Bewohnerstellplätze, sodass Anwohner auch in Zeiten starker Nachfrageüberlagerungen einen Stellplatz in Wohnungsnähe finden
- Gewährleistung ausreichender Stellplatzkapazitäten für Kunden und Besucher der Innenstadtbesucher sowie Pendler mit Nähe zu den Geschäften, Freizeit- und Kulturangeboten sowie Arbeitsplätzen
- Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum (Potenzial zur Umwidmung von Parkflächen) durch eine Attraktivitätssteigerung der zumeist privat betriebenen Parkhäuser/ Parkplätze und Lenkung der Parkraumnachfrage auf diese Anlagen

### **1.1.2 Grundsätze der Planung des Ruhenden Kfz-Verkehrs**

Die Planung des ruhenden Verkehrs ist an den wesentlichen Nachfragegruppen für Stellplätze sowie den örtlichen Gegebenheiten zu orientieren. Die wesentlichen Nachfragegruppen stellen in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen

- Anwohner,
- Arbeitspendler,
- Einkaufsbesucher bzw. Kunden sowie
- Freizeitbesucher/ Touristen dar.

Für die notwendigen Kfz-Verkehre bzw. den Parkraumbedarf dieser Nutzergruppen mit ihren spezifischen Anforderungen sind in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen ausreichende Parkmöglichkeiten anzubieten. Eine besondere Herausforderung stellt hierbei die Zielsetzung dar, den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu mindern, um die Aufenthaltsqualitäten sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf den Straßen und Plätzen zu erhöhen. Ein Grundsatz der Parkraumplanung ist daher, den Parkdruck auf die Parkieranlagen zu lenken.

Im Wesentlichen sind die folgenden Nachfragegruppen mit spezifischen Ansprüchen und Grundsätzen der Parkraumplanung zu unterscheiden. Zudem ist dargestellt, welche Wirkungen mit einer entsprechend nutzergruppenspezifischen Parkraumplanung angestrebt werden.



Nachfragegruppe	Ansprüche	Grundsätze der Parkraumplanung	angestrebte Wirkungen
<b>Bewohner</b> Parkdauer: ●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraum in Wohnungsnähe</li> <li>▪ höchste Parkraumnachfrage abends/nachts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraum in Wohnungsnähe</li> <li>▪ bei Konflikten mit den Zielsetzungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes für Fußgänger/ Radfahrer Nutzung von nahegelegenen Parkhäusern/ Parkplätzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ allen Bewohnern steht in zumutbarer Entfernung ein Stellplatz zur Verfügung</li> </ul>
<b>Arbeitspendler</b> Parkdauer: ●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage i.d.R. morgens – spätnachmittags</li> <li>▪ Parkraum unmittelbar beim Arbeitgeber gewünscht, gewisse Fußwegelängen werden aber auch akzeptiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grundsatz: Verminderung von MIV-Pendelverkehren durch Förderung des Umweltverbundes sowie durch betriebliches Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ weiterhin einströmende MIV-Verkehre: Parken Flächen des Arbeitgebers bzw. auch in Parkhäusern, falls sich diese in fußläufiger Entfernung befinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Innenstadt vom MIV-Pendlerverkehr</li> <li>▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -&gt; Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden</li> </ul>
<b>Einkaufsbesucher bzw. -kunden</b> Parkdauer: ●/●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage i.d.R. zwischen morgens und abends/ 20 Uhr</li> <li>▪ Parkzeiten für schnelle Erledigungen (1 h) - kurze Fußwege gewünscht</li> <li>▪ Mittelzeitparker (Einkaufsbummel, ca. 2-5 h) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ausreichende Kurzzeitstellplätze mit unmittelbarer Nähe zu relevanten Geschäften im Straßenraum</li> <li>▪ Verlagerung von Mittelzeitparkern in/ auf Parkieranlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu den Einkaufsbereichen liegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -&gt; Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden</li> </ul>
<b>Freizeitbesucher/Touristen</b> Parkdauer: ●●/●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage i.d.R. zwischen morgens und spätabends/ 22 Uhr</li> <li>▪ Parkdauer i.d.R. mittel bis lang, je nach Aktivität (Restaurant-/ Veranstaltungsbesuch, Tagesausflug, längerer Verwandtenbesuch) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel</li> <li>▪ ggf. auch Kurzbesuche (1 h) bei Verwandten/ Bekannten - kurze Fußwege gewünscht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mindestmaß an Kurzzeitstellplätzen in Wohngebieten für kurze Verwandtenbesuche</li> <li>▪ Verlagerung von Mittelzeitparkern in/ auf Parkieranlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu Freizeit-/Kultur-/ Gastronomieeinrichtungen liegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -&gt; Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden</li> </ul>

Nachfragegruppe	Ansprüche	Grundsätze der Parkraumplanung	angestrebte Wirkungen
<p><b>Freizeitbesucher – Sondergruppen Fußballfans und Messebesucher/ Besucher von großen Veranstaltungen</b></p> <p>Parkdauer: ●●</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage während der Veranstaltungen (i.d.R. zwischen Mittag und spätabends)</li> <li>▪ Parkdauer i.d.R. ca. 2-5 Stunden (Mittelzeitparker)- gewisse Fußwegelängen akzeptabel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verminderung von MIV-Verkehren durch Förderung des Umweltverbundes sowie durch Kombitickets</li> <li>▪ Verlagerung in/ auf Parkieranlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu Veranstaltungsorten liegen</li> <li>▪ Verlagerung auf städtische und regionale P+R-Parkplätze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Innenstadt und der Stadtteile von MIV-Verkehren</li> <li>▪ Konflikte mit Bewohnerparken werden in den Quartieren um die Veranstaltungsorte vermieden</li> </ul>








### 1.1.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Analyseergebnissen sowie den Zielen des VEP sind die Handlungsbedarfe und grundsätzlichen Strategien zum Umgang mit den unterschiedlichen Nachfragegruppen nach Parkplätzen entwickelt worden, die die abgeleiteten Maßnahmenfelder H1 bis H2 bestimmen. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf der Innenstadt sowie auf Alt-Saarbrücken mit ihren starken Nutzungskonflikten im öffentlichen Straßenraum. Darüber hinaus treten ähnliche Probleme aber auch in den Stadtteilen auf – wenn auch in kleinerem Ausmaß. Um nachhaltige Erfolge zu erzielen, sind Maßnahmen in der Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen zur Bewusstseinsbildung genauso wichtig wie eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung, sodass der Parkraumbedarf mittel- bis langfristig reduziert werden kann. Als Pilotprojekt bieten sich neue Quartiere an, in denen auf eine Nutzung des Autos weitestgehend verzichtet werden soll bzw. diese entbehrlich wird.

Tabelle 1: Handlungsfeld Ruhender Verkehr (H) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>H1: Parkraumstrategie Innenstadt</b> untergeordnete Maßnahmenfelder H 1.1 - H 1.6	hoch - niedrig	x			LHS, Betreiber der Parkbauten
<b>H2: Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt</b>	hoch	x	x		LHS, Betreiber der Parkbauten
<b>H3: Parkkonzepte in den Stadtteilen</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Betreiber der Parkbauten
<b>H4: Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS
<b>H5: Optimierung der Stellplatzrichtlinie</b>	mittel	x			LHS
<b>H6: autoreduzierte/ -freie Quartiere (Pilotprojekt)</b>	niedrig		x		LHS, Private, Wohnungsbau- gesellschaften

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold; letter-spacing: -1px;">P</span> </div> <div> <b>H 1      Parkraumstrategie Innenstadt</b> </div> </div>		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: flex-end; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">VE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">FU</div> <div style="background-color: purple; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">SE</div> <div style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">SL</div> <div style="background-color: brown; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">MU</div> </div>
<p>Eine Parkraumstrategie zum Umgang mit dem Parkraum in der Innenstadt ist die Basis für eine zielgerichtete, effiziente Planung des Parkraums und von Einzelmaßnahmen. Der Beschluss einer Strategie dient allen beteiligten Akteuren als zukünftige Leitlinie. Wichtigster Bestandteil der Strategie sollte die Minderung der Parkraumkonflikte im öffentlichen Straßenraum durch eine Verlagerung des Parkdrucks in die bisher untergenutzten Parkhäuser/ auf Parkplätze sein, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes zu erhöhen. Hierbei sind die Ansprüche der unterschiedlichen Nachfragegruppen nach Kfz-Stellplätzen zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Bewohner</u> sollen in Wohnungsnähe einen Stellplatz im Straßenraum, ggf. in Parkieranlagen finden</li> <li>▪ Für kurze <u>Erläuterungen/Besuche</u> muss eine ausreichende Zahl von Kurzzeitstellplätzen im Straßenraum zur Verfügung stehen</li> <li>▪ Mittel- und Langzeitparker (<u>Pendler, Touristen, Besucher und Kunden</u>) sollen in erster Linie die Stellplätze in Parkhäusern/auf Parkplätzen nutzen</li> </ul>		
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Als essenzielle Maßnahmen einer Parkraumstrategie Innenstadt, konkretisiert für die einzelnen Nutzergruppen in den Maßnahmenfeldern H 1.1 bis H 1.4, werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung einer Gesamtstrategie zu ausgeglichenen Parkgebühren zwischen Q-Park und dem öffentlichen Straßenraum und verbindliche Abstimmung mit Q-Park</li> <li>▪ Ausweitung der Bewohnerparkbeschränkung gebietsspezifisch bis 22 Uhr (siehe Maßnahmenfeld H 1.1)</li> <li>▪ Klare Vermarktung von kostengünstigen Angeboten der LHS/GIU (PH Europaallee, Brauerstraße, Post etc.)</li> <li>▪ Klare Kommunikation Parken im Straßenraum ist vorwiegend für Kurzzeitparken; Parken im Straßenraum sollte nicht günstiger sein als in Parkbauten; schrittweise auf das Niveau der Parkbauten bringen (wobei die Gebühren in den Parkbauten im gleichen Maße möglichst reduziert bzw. eingefroren werden sollten)</li> <li>▪ Einführung verstärkt progressiver Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum: Erste Stunde entspricht der Gebührenregelung der Kurzzeitstellplätze (1 h), danach überproportionaler Anstieg der Parkgebühren (Verringerung des längeren Parkens im Straßenraum und Lenkung auf die Parkbauten)</li> <li>▪ kürzere Taktung der Abrechnung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum: bspw. 10- oder 15- Minuten-Taktung ab 1 h Parken, um die Effekte einer progressiven Parkgebührenstaffelung besser nutzen zu können und die Gebühren „gerechter“, entsprechend der tatsächlichen Parkdauer, abzurechnen, Ausweitung der Parkbewirtschaftung samstags auch bis 20 Uhr</li> <li>▪ Attraktivierung der Parkieranlagen und Reduzierung der Parkgebühren für Parkhäuser/ Parkplätze (Verhandlungen mit privaten Betreibern) für Kunden, Besucher, Touristen und Pendler</li> <li>▪ Erweiterung der Kontrollintensitäten in bewirtschafteten Bereichen zur deutlichen Verminderung des Falschparkens (H5)</li> <li>▪ kontinuierliche Erfassung der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten als Grundlage für eine zielgerichtete Planung</li> <li>▪ auf Grundlage der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten Identifizierung von Potenzialen, schrittweise die Zahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um die Flächen für anderen Verkehrsarten oder als Aufenthaltsflächen umzuwidmen (Erhöhung der Straßenraum- und Lebensqualität in Saarbrücken)</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A5.2</b> Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>B5</b> Verkehrssicherheit für Radfahrer</li> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten</li> <li>▪ <b>H5</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>

	<b>H 1</b>	<b>Parkraumstrategie Innenstadt</b>	     
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, Betreiber der Parkieranlagen (insb. Q-Park)		
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b> * Abstimmung und Beschluss einer Strategie, danach laufende Umsetzung und Monitoring			

<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px; font-size: 2em; font-weight: bold; letter-spacing: -1px;">P</div> <div> <h2 style="margin: 0;">H 1.1 Bewohnerparken</h2> </div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">FU</div> <div style="border: 2px solid purple; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em; background-color: #4b0082; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">SL</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">MU</div> </div> </div>		
<p>In Saarbrücken sind weite Teile der innerstädtischen Wohngebiete mit einer Bewohnerparkregelung nach dem Trennprinzip (grob) zwischen 8 Uhr und 20 Uhr geregelt. Hiermit sind die Stellplätze in dieser Zeit ausschließlich für Bewohner nutzbar und erst danach für Externe freigegeben. In den Bewirtschaftungszonen sind darüber hinaus weitere Stellplätze (Kurzzeitparken, frei nutzbare Stellplätze) verfügbar.</p> <p>Das Trennprinzip (grob) schafft klar verständliche Regeln und ist dazu geeignet, den Bewohnern wohnungsnah einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen, das Parken gebietsfremder Verkehre in den Wohngebieten zu vermeiden und deren Parkraumnachfrage auf die Parkbauten zu lenken. Einen Optimierungsbedarf gibt es in Saarbrücken in Bezug auf Nachfrageüberlagerungen auch nach 20 Uhr (v.a. in den Bewirtschaftungszonen C1, E2, G, H2, I1, I2, L2, N2) sowie hinsichtlich hoher Falschparkeranteile auf Bewohnerstellplätzen.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beibehaltung der Bewohnerparkzonen, um Bewohnern wohnungsnah (Empfehlung: max. 200-300m-Entfernung) einen Stellplatz anbieten zu können</li> <li>▪ Verlängerung der Regelungsdauer des Bewohnerparkens bis 22 Uhr zur Vermeidung von Konflikten mit Innenstadt-/ Freizeitbesuchern spät abends: zunächst in den Bewirtschaftungszonen C1, E2, G, H2, I1, I2, L2 (Nauwieser Viertel, St. Johanner Markt, Mainzer Straße). Im Bewirtschaftungsbereich N1 (zwischen Heuduckstr. und Gersweilerstr.) wurde in der Analyse ebenfalls ein hohes Konfliktpotenzial für Bewohnerstellplätze festgestellt (siehe Analysekapitel 10.4). Hier und ggf. in weiteren Zonen nach Bedarf (siehe Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr), sind weiterhin Maßnahmen zu prüfen.</li> <li>▪ weitere Intensivierung der Kontrollen durch das Ordnungspersonal, um ein Falschparken auf Bewohnerstellplätzen zu verhindern (siehe Maßnahme H5)</li> <li>▪ optional zur Prüfung: Markierung der Bewohnerstellplätze sowie der weiteren Stellplätze durch unterschiedlich farbige Schmalstriche anstatt vieler Verkehrszeichen, um intensiver auf die Parkregelung aufmerksam zu machen. Diese Markierungen sind zwar nicht Bestandteil der StVO, können aber die Parkregelung für Autofahrer verdeutlichen (Falschparken verhindern) und werden auch in anderen Städten abgewendet (bspw. blaue Zonen München sowie Düsseldorf).</li> <li>▪ Verhandlungen mit privaten Parkhausbetreibern bzw. Abstimmung mit städtischen Tochtergesellschaften zur verstärkten Ausweisung von Bewohner-Dauerparkplätzen in Parkhäusern/ auf Parkplätzen, die im 300m-Radius Wohngebiete erschließen, mit vergünstigten Tarifen für Bewohner. Offensive Bewerbung dieser Parkplätze und Schaffung eines leicht zugänglichen Internetportals zur Anmietung der Stellplätze</li> <li>▪ Monitoring der Bewohnerschutzzone Rodenhof sowie weiterer Verkehrslenkungskonzepte (siehe Maßnahmenfeld F4) im Zusammenhang mit Fußballspielen im Ludwigsparkstadion/ Veranstaltungen in der Saarlandhalle und ggf. Nachjustieren/ Anpassen der Regelungen an die Bedürfnisse; ggf. Ausweisung einer Bewohnerparkzone Rodenhof sowie Überprüfung auf dann ggf. verdrängte Parker in benachbarte Wohngebiete</li> <li>▪ Der Bereich zwischen Halbergstraße, Preußenstraße sowie Egon-Reinert-Straße und Hessenstraße einschließlich der vorgenannten Straßen ist derzeit nicht bewirtschaftet, d.h. hier ist ein kostenfreies Parken möglich. Hier ist zu beobachten, wie sich die Maßnahmen einer Parkraumstrategie (siehe H 1) insb. hinsichtlich Verdrängungseffekten auswirken und ob darüber hinausgehend Optimierungsnotwendigkeiten bestehen. Gegebenenfalls ist dieser Bereich als Bewirtschaftungszone K in die weiteren Gebührenzonen aufzunehmen mit entsprechenden Kontingenten für Bewohnerparken (tags max. 50 % der Stellplätze für Bewohnerparken, nachts 75 %).</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten</li> <li>▪ <b>H4</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>

<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">P</div> <div> <b>H 1.1</b>     <b>Bewohnerparken</b> </div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">FU</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #4b0082; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">SL</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">MU</div> </div> </div>	
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS, private Parkhausbetreiber
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>	
<p>Blaue Zonen München und Düsseldorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei Einfahrt in die jeweiligen Zonen wird mittels eines Schildes auf die Regelungen des Parkens hingewiesen</li> <li>▪ Innerhalb der Zonen sind die Parkstände jeweils mit farbigen Schmalstrichen, teils auch Symbolen, auf dem Asphalt markiert: Bewohnerparken (blau), Liefern (orange)</li> <li>▪ Für Kurzzeitparken teilweise zusätzliche Regelungen (Parken mit Parkschein)</li> </ul>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #0056b3; color: white;">Blaue Zone</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">  <p style="text-align: center; margin: 0;"><b>ZONE</b></p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; font-size: small;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">P</div> <div>             nur in den  <b>BLAU</b> markier-              ten FLächen           </div> </div> <p style="margin: 0;">Mo-Fr 9-18h, Sa 9-16h              nur mit Parkschein.</p> </div>	

<b>P</b>	<b>H 1.2 Kurzeitparken (1 h) für schnelle Erledigungen/ Besuche</b>	VE GT FU SE SL MU															
<p>Um die Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern in/ auf die Parkierungsanlagen zu unterstützen, ist im Umkreis der Parkhäuser/ Parkplätze eine Verkürzung der zulässigen Höchstparkdauern auf 1 h zu empfehlen. Ein langes Parken, insbesondere durch Auswärtige, wird in den Zonen so vermieden und zum anderen stehen weiterhin Parkmöglichkeiten für schnelle Einkäufe in Supermärkten, bei Bäckern, für den Friseurbesuch oder für weitere schnelle Erledigungen/ Kurzbesuche zur Verfügung.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkürzung der zulässigen Park-Höchst Dauern im 500m-Luftlinienradius der Parkhäuser/ Parkplätze auf 1 h (siehe Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr) zur Lenkung der Mittel- und Langzeitparker in die Parkbauten sowie sukzessive Angleichung der Parkgebühren (Straßenraumparken sollte mittelfristig nicht günstiger sein als das Parken in Parkhäusern, siehe auch H 2)</li> <li>▪ Überprüfung des Bedarfs nach Kurzzeitstellplätzen im Straßenraum anhand von Parkraumerhebungen mit Kennzeichenerfassung im Umfeld der Parkbauten</li> <li>▪ bedarfsgerechte Anpassung der Anzahl der Kurzzeitstellplätze im 500 m-Luftlinienumkreis der Parkbauten</li> <li>▪ Intensivierung der Kontrollen, um ein unzulässig langes Parken auf Kurzzeitstellplätzen zu verhindern (siehe Maßnahmenfeld H5)</li> <li>▪ Prüfung einer Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an veränderte Ladenöffnungszeiten, bspw. Änderung des Bewirtschaftungsendes Mo.-Fr. auf 20 Uhr, samstags auf 20 Uhr</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt</li> <li>▪ <b>H4</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> <li>▪ <b>F8.1</b> Erreichbarkeitsmarketing für die City</li> </ul>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <p>Konflikte mit dem Parkraumbedarf von weiteren Nutzergruppen können durch weitere nutzerspezifische Maßnahmen und Parkraumangebote vermieden werden (siehe H 1.3 bis H2)</p>																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th><b>Priorität</b></th> <th><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>															



<b>P</b>	<b>H 1.3      Parken für Einkaufs- und Freizeitbesucher, Touristen (Mittel- und Langzeitparker)</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>VE</span> <span>GT</span> <span>FU</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span style="background-color: #5f5640; color: white; padding: 2px;">SE</span> <span style="background-color: #5f5640; color: white; padding: 2px;">SL</span> <span style="background-color: #5f5640; color: white; padding: 2px;">MU</span> </div>															
<p>Einkaufskunden der Innenstadt, Besucher von Kultur- oder Freizeiteinrichtungen und Touristen parken in der Regel länger als 2-3 Stunden und teilweise fast ganztags. Je länger die Parkzeit, desto weitere fußläufige Entfernungen zwischen Parkplatz und dem eigentlichen Ziel sind akzeptabel. Aus diesem Grund werden mit der Maßnahme H 1.2 lediglich Kurzparkzonen (1 h) im 500 m-Radius um die Parkbauten empfohlen. Die Nachfrage von Mittel- und Langzeitparkern wird auf diese Weise auf die Parkbauten gelenkt.</p> <p>In den Bewirtschaftungszonen, in denen keine nahegelegenen Parkbauten vorhanden sind (St. Johann östlich der Egon-Reinert-Str./ Paul-Marien-Str.) und südlich der Saar, wo die Kapazität der Parkhäuser begrenzt ist, sollten auch im Straßenraum Parkmöglichkeiten für Mittelzeitparker (max. Parkdauer 3 h) angeboten werden. Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen, die länger/ ganztags parken, sind grundsätzlich in die Parkbauten zu verlagern, zumal ihre Ziele auch im Zentrum liegen, wo es viele Parkhäuser/ Parkplätze gibt.</p> <p>Wichtig ist, dies durch eine Angleichung der Parkgebühren für die Straßenraumstellplätze mindestens auf das Niveau der Parkbauten zu flankieren. Auf diese Weise werden Verdrängungseffekte (Mittelzeitparker weichen anstatt in das nahegelegene Parkhaus in Bewirtschaftungsbereiche mit 3h-Stellplätzen aus) vermieden.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lenkung der Parkraumnachfrage der Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen (Mittel- und Langzeitparker) auf die Parkbauten (im 500 m-Umkreis mit Hilfe von Kurzparkzonen, durch eine Angleichung der Parkgebühren und durch eine Aufwertung der Parkbauten, siehe Maßnahmen H 1.2 und H2)</li> <li>▪ bedarfsgerechte Erhaltung der Stellplätze mit einer Höchstparkdauer von 3 h in weiteren Bewirtschaftungszonen ohne Parkbauten/ mit geringen Stellplatzkapazitäten der Parkbauten (siehe Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr)</li> <li>▪ Prüfung einer Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an veränderte Ladenöffnungszeiten, bspw. Änderung des Bewirtschaftungsendes Mo.-Fr. auf 20 Uhr, samstags auf 20 Uhr</li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>F8.1</b> Erreichbarkeitsmarketing City</li> <li>▪ <b>H1.2</b> Kurzzeitparken (1 h)</li> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten</li> </ul>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <p>Durch eine Aufwertung der Parkbauten (siehe H2) können Zielkonflikte mit dem Parkbedarf der Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen vermieden werden</p>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS															

<div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 30px; height: 30px; text-align: center; vertical-align: middle; line-height: 30px;">P</span> </div> <div style="display: inline-block;"> <b>H 1.4      Parken für Arbeitspendler (Langzeitparker)</b> </div>		<div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">FU</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px; margin-top: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em; background-color: #4a4a8a; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em; background-color: #ffc107;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">MU</div> </div>
<p>Der Einpendlerüberschuss der Berufstätigen erzeugt in der Innenstadt mit ihren vielen Dienstleistungs- und Verwaltungsstandorten ein hohes Verkehrsaufkommen und einen hohen Parkraumbedarf. Dies trifft auch auf das Regierungsviertel mit den Ministerien zu, wo die privaten Stellflächen mit ihren vielen Dauerparkern zu einer deutlichen Beeinträchtigung des Stadtbildes und der Nutzungen des öffentlichen Raumes führen. Für Arbeitspendler, die sich in der Regel von früh morgens bis spätnachmittags/ bis zum frühen Abend in der Stadt aufhalten, bietet sich ein zweistufiges Verfahren an: In erster Priorität sollen möglichst viele Wege auf den Umweltverbund verlagert und das verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen durch weitere Maßnahmen im Mobilitätsmanagement (z.B. Mitfahrerangebote) verringert werden. In zweiter Priorität ist der verbleibende Parkraumbedarf der Arbeitspendler stadtverträglich zu gestalten: In erster Linie durch die Lenkung auf nahegelegene Parkbauten (siehe H 2) und wenn dies nicht möglich ist, die stadtverträgliche Konzentration des verbleibenden, aber nun deutlich reduzierten Parkraumbedarfs auf die privaten Stellplätze der Arbeitgeber.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum MIV-Pendlerverkehr (siehe Handlungsfelder B: Radverkehr, C: ÖPNV/ SPNV sowie J (Förderung insb. von P+R und B+R)</li> <li>▪ Initiierung, Koordinierung und Beratung von Arbeitgebern zur flächendeckenden Umsetzung von Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ Überarbeitung der Stellplatzsatzung u. a. mit Blick auf Arbeitsplatzstandorte, um dadurch bei der Genehmigung von Neu-/ Umbauten zum einen den Umweltverbund zu fördern, zum anderen die darüber hinaus notwendigen Stellplätze auf dem Grundstück der Arbeitgeber einzufordern (insb. in Tiefgaragen)</li> <li>▪ Lenkung der Parkraumnachfrage der Arbeitspendler, für die keine Stellplätze der Arbeitgeber vorhanden sind, auf die Parkbauten (durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit Kurzparkzonen (1 h) bzw. Parkbereiche mit max. 3 h Parkzeit und eine Aufwertung der Parkbauten; siehe Maßnahmen H 1.1 – H 1.3, H 2)</li> <li>▪ Überprüfung und Koordinierung von Möglichkeiten, die notwendigen Stellplätze von Arbeitgebern in Parkbauten nachzuweisen (Anmietung der Stellplätze in Parkbauten durch Arbeitgeber)</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B:</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>C:</b> Handlungsfeld ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ <b>H2:</b> Aufwertung der Parkbauten</li> <li>▪ <b>J</b> Multi- und Intermodalität</li> <li>▪ <b>K1</b> Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> </ul>		
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <p>Durch eine Aufwertung der Parkbauten auch für Arbeitspendler (siehe H 2) sowie Mobilitätsmanagementmaßnahmen, um bei Arbeitspendlern alternative Anreiseformen zu fördern können Zielkonflikte mit dem Parkbedarf der Arbeitspendler vermieden werden</p>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja    <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Arbeitgeber, Verkehrsunternehmen/-verbund (Tarife/ Jobtickets), Parkhausbetreiber</p>

<b>P</b>	<b>H 1.5</b>	<b>Parken für Sondergruppen: Messebesucher, Fußballfans, Theater-/ Konzertbesucher</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-between; gap: 5px;"> <span>VE</span> <span>GT</span> <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">FU</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; gap: 5px;"> <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">SE</span> <span>SL</span> <span>MU</span> </div>															
<p>Große Veranstaltungen (Fußballspiele im Ludwigspark, Messen, Theater und Konzerte) ziehen viele Besucher an. Insbesondere die regelmäßigen Fußballspiele des 1.FC Saarbrücken im Ludwigsparkstadion führen in dem nahegelegenen Wohngebiet „Rodenhof“ zu Konflikten zwischen dem Parken der Bewohner und der Fußballfans. Bei Veranstaltungen in der benachbarten Saarlandhalle ergeben sich ähnliche Probleme. Aufgrund dessen wurde während der Veranstaltungstage eine Bewohnerschutzzone eingerichtet (siehe Maßnahmenfeld H 1.1).</p> <p>Aufgrund der regelmäßigen und festgelegten Veranstaltungstermine und der im Wesentlichen bekannten Veranstaltungsgröße (verkaufte Tickets) sind schon im Voraus Verkehrslenkungskonzepte planbar und das Aufkommen des ruhenden Kfz-Verkehrs steuerbar. Für die regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen sind dauerhaft greifende Strategien zu entwickeln. Für unregelmäßig stattfindende große Fußballspiele oder Konzerte, die ein entsprechend höheres Besucheraufkommen erzeugen, sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Ein Verkehrskonzept, das im Rahmen des in Kürze startenden Umbaus des Ludwigsparkstadions aufgestellt wurde, existiert bereits und enthält viele kurzfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge (vgl. R+T 2015), die in die folgenden Empfehlungen mit eingeflossen sind.</p>																		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ größtmögliche Reduzierung des MIV-Verkehrs: Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum MIV-Pendlerverkehr (siehe Handlungsfelder B: Radverkehr und C: ÖPNV/SPNV), um mehr Wege der Besucher vom MIV auf den ÖPNV/SPNV, teilweise auch auf den Radverkehr zu verlagern</li> </ul> <p style="padding-left: 20px;">obligatorisches Angebot von Kombitickets bei Veranstaltungen (Eintrittskarte = Fahrausweis im ÖPNV, siehe Maßnahmenfeld F 1.1, bzw. Kombination Parkschein in Parkierungsanlagen mit Fahrausweis ÖPNV)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lenkung eines Großteils des verbleibenden MIV-Veranstaltungsverkehrs auf P+R-Parkplätze möglichst in der Region (mit Zugsanbindung zum Hbf. Saarbrücken) sowie in Saarbrücken (mit Shuttle-Service zum Veranstaltungsort). Empfehlungen zur Einrichtung eines P+R-Service bei Fußballspielen, die in ähnlicher Form auch auf andere Veranstaltungen übertragbar sind, enthält das Verkehrskonzept von R+T (vgl. R+T 2015)</li> <li>▪ der darüber hinaus direkt zum Veranstaltungsort fahrende MIV soll in fußläufig erreichbaren Parkbauten untergebracht werden, hierzu ist eine Öffnung an den jeweiligen Veranstaltungstagen und eine tarifliche Vereinheitlichung in Abstimmung mit den Betreibern sinnvoll (z.B. im regulären Spielbetrieb des 1.FC Saarbrücken: Parkplatz Westspange, Parkhaus Europaallee; ggf. darüber hinaus ehemalige Post sowie Europagalérie; vgl. R+T 2015)</li> <li>▪ Flankierung durch mind. eine Angleichung der Parkgebühren des öffentlichen Raumes an die der Parkbauten</li> <li>▪ Maßnahmen zur Lenkung des Parksuchverkehrs (Klappschilder, Hinweise zu Parkmöglichkeiten auf Eintrittskarten, ...)</li> </ul>																		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B:</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>C:</b> Handlungsfeld ÖPNV/ SPNV</li> <li>▪ <b>F 1.1</b> ÖV-Angebote und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt</li> </ul>																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>				<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>																
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020																
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025																
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030																
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe																
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Veranstalter, Verkehrsunternehmen/-verbund (Kombitickets), private Parkhausbetreiber																

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold; letter-spacing: -1px;">P</span> </div> <div> <b>H 1.6      Behindertenstellplätze, Parken für Krad</b> </div> </div>		<div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em;"> <span>VE</span> <span style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px;">GT</span> <span>FU</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em;"> <span style="background-color: #4b0082; color: white; padding: 2px;">SE</span> <span>SL</span> <span>MU</span> </div>
<p>Der Behindertenstellplatzanteil an den Saarbrücker Innenstadt-Stellplätzen ist mit 3% ausreichend. Krad-Stellplätze gibt es derzeit an der Faktoreistraße (11), an der Rotenhofstraße (10) sowie an der Fürstenstraße (16). Weitere 10 sind jeweils am Staatstheater sowie Am Obertor in Planung.</p> <p>Um zu vermeiden, dass Krad Pkw-Stellplätze blockieren und somit unnötig Flächen verbraucht werden, sollte die Stellplatzkapazität für Krad bedarfsgerecht entwickelt werden. Als Datengrundlage für eine zielgerichtete Ausweisung von Krad-Stellplätzen dienen die letzten Parkraumerhebungen (2010 und 2014) und entsprechend sind Krad auch in alle zukünftigen Erhebungen einzubeziehen.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bedarfsgerechte Entwicklung der Behindertenstellplätze in Bezug zur Gesamtstellplatzanzahl der Innenstadt sowie der Stadtteilzentren (Quote mind. 1%, optimalerweise 3% einhalten)</li> <li>▪ Weiterentwicklung des Krad-Parkens: auf Grundlage der Parkraumerhebung 2010 gibt es insb. überdurchschnittlich viele Motorräder/Roller in den Bewirtschaftungszonen E1, F2, D1, I2, N2 (siehe Karte Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr): hier sind noch keine Krad-Stellplätze vorhanden</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja    <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>



H 2

## Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt



Mehr als die Hälfte der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt befindet sich in Parkhäusern bzw. auf Parkplätzen (rund 8.800 von 15.500). Im Gegensatz zu den Stellplätzen im Straßenraum sind die Parkbauten aber wenig ausgelastet (siehe Analysekapitel 10.5): Die durchschnittliche Höchstbelegungsquote liegt am Mittag bei lediglich 52 % (Donnerstag), was in den erfassten Parkhäusern ca. 2.900 Stellplatz-Kapazitäten entspricht. Abends, wenn die Straßenraumstellplätze besonders hoch ausgelastet sind, stehen sogar über 5.000 Stellplätze in den Parkbauten zur Verfügung.

Die Parkhäuser bieten das Potenzial, den Straßenraum deutlich vom ruhenden Verkehr zu entlasten und dort Gestaltungsspielräume zu schaffen. Das Kernproblem der geringen Auslastung liegt in den hohen Parkgebühren der privaten Betreiber (siehe Analysekapitel 10.3) und den noch zu wenigen Kontrollen auf Falschparker im öffentlichen Straßenraum begründet. Auch die teils niedrige optische Qualität der Parkhäuser trägt negativ dazu bei.

### Bausteine


- flächendeckende Bewirtschaftung der Parkzonen Innenstadt, insb. Erhöhung des Anteils der Kurzzeitstellplätze (1 h) im Umkreis der Parkhäuser und 3 h-Höchstdauer in weiteren Bereichen, um Mittel- und Langzeitparker in die Parkhäuser/auf Parkplätze zu lenken (siehe Maßnahmenfelder H 1.1 bis H 1.3)
- Intensivierung der Kontrollen im öffentlichen Raum, um einem Falschparken entgegenzuwirken (siehe Maßnahmenfeld H5)
- Angleich der Parkgebühren zwischen dem öffentlichen Straßenraum und den Parkbauten: einerseits schrittweise Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, andererseits Abstimmung mit den privaten Parkhausbetreibern zur Gebührenanpassung nach unten – die steigende Auslastung der Parkhäuser durch eine Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern dient als städtische Verhandlungsgrundlage
- Aufwertung der baulichen/ optischen Qualität der Parkhäuser sowie der Öffnungszeiten und Tarifstrukturen (s.u.): Für städtische Parkbauten durch die Landeshauptstadt, für die privat betriebenen Anlagen in Abstimmung mit den Betreibern
- Bewerbung der Parkbauten als komfortable, zentrale und preisgünstige Parkmöglichkeit für Besucher Saarbrückens (siehe Maßnahmenfeld F 8.1)
- In Kooperation mit Parkhausbetreibern verstärktes Angebot und Intensivierung der Bewerbung von Bewohner-Dauerstellplätzen in Parkhäusern (siehe Maßnahmenfeld H 1.1): Angebot günstiger Tarife; zentrale Internetseite zur Information der Bürger und zur einfachen Anmietung eines freien Stellplatzes
- in Abstimmung mit den Parkhausbetreibern und Arbeitgebern Prüfung von Möglichkeiten, den Stellplatzbedarf von Arbeitgebern teilweise durch Anmietung von Stellplätzen in Parkbauten zu decken (siehe Maßnahmenfeld H 1.4)
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in den Parkhäusern (Parkhausbetreiber als Betreiber der Ladeinfrastruktur) und Prüfung von Möglichkeiten, CarSharing zu integrieren (siehe Maßnahmenfeld H 3)
- Prüfung weiterer Möglichkeiten für Parkhäuser oder Parkieranlagen im Umfeld der Innenstadt oder entlang der Einfallstraßen zur stadtverträglichen Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs: Kombination mit einem hochwertigen ÖPNV-Anschluss (P+R mit Nutzung des Parkscheins als Fahrschein als Anreiz, nicht mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren)

Abbildung 1: Parkleitsystem im Parkhaus



### Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen

- **F 8.1** Erreichbarkeitsmarketing City
- **H 1** Parkraumstrategie Innenstadt
- **H 4** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen

<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>H 2</b></p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt</b></p> </div> <div style="text-align: right;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">FU</div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px; margin-top: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: #4b4b9b; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: #f0e68c;">SL</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; background-color: #8c564b;">MU</div> </div> </div> </div>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020* <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025** <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Betreiber der Parkbauten (insb. Q-Park)</p>
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Qualitative Maßnahmen zur Aufwertung der Parkhäuser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung der Qualität der baulichen/optischen Qualität der Parkbauten:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkleitsystem im Parkhaus</li> <li>▪ Anpassung der Stellplatzbreiten auf 2,5 m zum einfachen Ein- und Aussteigen</li> <li>▪ breite Fahrwege zum problemlosen Ein- und Ausparken</li> <li>▪ angenehme Beleuchtung</li> <li>▪ Wach- und Servicedienst</li> <li>▪ Frauenparkplätze</li> <li>▪ möglichst offene Gestaltung, außenliegende Treppenanlagen</li> <li>▪ städtebauliche Einbindung durch angepasste Fassadengestaltung der Parkhäuser bzw. Begrünung von Parkplätzen</li> </ul> </li> <li>▪ Aufwertung der Öffnungszeiten sowie der Tarifstrukturen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlängerung der Parkhaus-Öffnungszeiten bis 24 Uhr für die zentralen Parkhäuser im Umfeld des St. Johanner Marktes/ der Bahnhofstraße</li> <li>▪ grundsätzliche 24 h-Ausfahrtmöglichkeit aus allen Parkhäusern mit deutlichem Hinweis für Nutzer</li> <li>▪ minutengenaue Abrechnung der Parkzeit</li> <li>▪ mehrsprachiges Kassiersystem mit Akzeptanz von bargeldloser Bezahlung</li> <li>▪ Shopping-Karten in Kooperation mit dem Handel, über die auch das Parken in/ auf Parkierungsanlagen abgerechnet wird</li> <li>▪ Kombination des Parktickets mit einem ÖPNV-Fahrschein als Anreiz zur Nutzung der Parkbauten</li> </ul> </li> </ul>		

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; font-size: 2em; font-weight: bold; background-color: #ccc;">P</div>	<p><b>H 3</b></p>	<p><b>Parkkonzepte in den Stadtteilen</b></p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">VE</div> <div style="background-color: #f0ad4e; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #646464; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #f0ad4e; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #8e6c39; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Auch in den Stadtteilen kommt es teilweise zu Überlagerungen der Parkraumnachfrage und zu Konflikten zwischen dem ruhenden Verkehr und anderen Straßenraumsprüchen.</p> <p>Hierbei sind die verdichteten, im Zusammenhang bebauten Bereiche von Alt-Saarbrücken, Malstatt, Dudweiler, St. Johann, St. Annual und Burbach von den weniger verdichteten Bereichen dieser Stadtteile sowie von allen weiteren Stadtteilen zu unterscheiden. Die verdichteten Bereiche weisen aufgrund der Nutzungsüberlagerungen ein hohes Konfliktpotenzial auf. Dies gilt insbesondere für die jeweiligen Stadtteilzentren oder das Umfeld von größeren Verkehrserzeugern wie vom St.-Josef-Krankenhaus in Dudweiler.</p>																		
<p><b>Bausteine</b></p> <p><u>Stadtteilzentren/ verdichtete Stadtteilbereiche mit Nutzungsüberlagerungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ detaillierte Analyse der Parkraumsituation prioritär in den Stadtteilzentren der Stadtteile und Identifizierung von Konfliktpotenzialen</li> <li>▪ kleinräumige Konzepte für den ruhenden Verkehr: möglichst Vereinheitlichung der Parkregelungen in den Stadtteilen - bspw. Kurzzeitparken in den Geschäftslagen, bedarfsgerechte Ausweisung/ Ergänzung von Anwohnerparkplätzen, Ladezonen und Sonderstellplätzen sowie Motorradparken (ggf. Übertragung/ Anpassung der Regelungen aus der Innenstadt für kleinräumige Konzepte)</li> <li>▪ Anpassung der Stellplatzgebühren, um das Parken auf Parkplätzen/ in Parkbauten zu fördern: Angleichung der Parkgebühren Dudoplatz Dudweiler (derzeit 0,60 €/h) &lt;-&gt; Tiefgarage Dudweiler (aktuell 1 €/h)</li> <li>▪ regelmäßige und flächendeckende Kontrollen des Ordnungsamtes zur Ahndung des Falschparkens sowie zur Identifizierung von Problemen (siehe Maßnahmenfeld H 5)</li> </ul> <p><u>weitere Stadtteilbereiche:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kleinräumige Analyse der Parkraumsituation in weiteren Bereichen der Stadtteile, wenn von den Anliegern Probleme gemeldet werden, sich Unfallgefahren zeigen oder dem Ordnungsamt Probleme offenkundig werden</li> <li>▪ weitere Analyse der Lösungsmöglichkeiten für die Parkraum-Nutzungskonflikte um das Krankenhaus St. Josef in Dudweiler in Absprache mit Anwohnern und dem Krankenhaus – z. B. auch Reduzierung des Kfz-Quell- und Zielverkehrs zum Krankenhaus durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen (u. a. Jobtickets, siehe Maßnahmenfeld K 1)</li> </ul>																		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ H 1 Parkraumstrategie Innenstadt</li> <li>▪ H 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> <li>▪ K 1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> </ul>																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>				<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>																
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020																
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025																
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030																
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe																
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> Stadt Saarbrücken, Betreiber von Parkbauten</p>																



H 4

## Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen



Die Parkraumerhebungen der Innenstadt zeigen, dass trotz eines erhöhten Kontrollaufwandes (Einstellung von neuem Ordnungspersonal) noch ein hoher Anteil der Kfz-Führer falsch parkt (siehe VEP-Analyse Kap. 10.4). Dies könnte auch auf einen jahrelangen „Gewohnheitseffekt“ der Autofahrer zurückzuführen sein, denen ein Unrechtsbewusstsein und eine Sensibilität für die Behinderungen und Verkehrsgefahren für Fußgänger und Radfahrer teilweise fehlen. Die vorgenannten Maßnahmen zur Verlagerung des Parkdrucks in die Parkbauten werden erst effizient funktionieren, wenn die Parkregelungen auch überwacht werden. Daher ist einerseits eine konsequente Ahndung des Falschparkens als Sanktionsmaßnahme, andererseits aber auch zur Bewusstseinsbildung für ein richtiges Parkverhalten wichtig. Darüber hinaus gilt es, die Parkraumstrategie für die Innenstadt (siehe H1) in der Öffentlichkeit zu kommunizieren, um Missverständnisse zu vermeiden und die Akzeptanz zu fördern.

### Bausteine

- Bedarfsgerechte Ausweitung der regelmäßigen Kontrollen in den Bewirtschaftungszonen, ggf. Einstellung von weiterem Kontrollpersonal
- konsequentes Abschleppen von Falschparkern, die andere Verkehrsteilnehmer behindern oder gefährden
- Erweiterung der Saarbrücken-App zum Melden von Behinderungen, Gefährdungen oder sonstigen Problemen im Straßenverkehr und Wegenetz (u.a. auch anonymisierte Meldemöglichkeit und Verortung von Falschparkern) und Angebot einer Internetplattform
- Erweiterung der Saarbrücken-App um Informationen zum Parken, insbesondere Auslastung der Parkbauten zur gezielten Lenkung des Parkdrucks und zum einfachen Auffinden der Parkbauten
- Aktionen gegen Falschparker:
  - Schwerpunkt-Aktionen des Ordnungspersonals
  - Initiierung/ Unterstützung von Öffentlichkeitskampagnen zur Bewusstseinsbildung der Autofahrer, bspw. AGFS-Aktion „Nina“: Anbringen von „Denkzetteln“ an Windschutzscheiben von Falschparkern durch Schulkinder (vgl. Website AGFS Nina)
- Bauliche Maßnahmen gegen Falschparker:
  - Poller gegen Falschparker, die ggf. von Rettungsdiensten entfernt werden können
  - Multifunktionale Elemente, die z. B. gleichzeitig den Fußverkehr fördern (Sitzwürfel, Bänke, Spielgeräte, ...)
  - Fahrradstellplätze, bspw. in Eckbereichen von Kreuzungen als Sperre gegen Falschparker (Fahrräder erzeugen deutlich geringere Sichteinschränkungen als parkende Autos)
- Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft mit Q-Park sowie den anderen privaten Parkhausbetreibern, um die Parkraumstrategie zu vermitteln und in Kooperation umzusetzen und um die Akzeptanz zu fördern
- Einrichtung eines Parkraumbeirates, um die politische Akzeptanz von Maßnahmen mit Bezug zum Parken zu fördern und die Parkraumstrategie/weitere Maßnahmen öffentlich zu kommunizieren. Hierbei sollten die Vorteile und Chancen der Parkraumstrategie (Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Verbesserung des Stadtbildes, erhöhte Verkehrssicherheit) vermittelt werden und die Parkhäuser als attraktive Alternativen zum Parken kommuniziert werden.
- Erreichbarkeitsmarketing: Die Parkhäuser sollten genauso wie die Angebote im Umweltverbund kommuniziert und vermarktet werden, um Einpendler auf den Umweltverbund zu verlagern oder die Nutzung der Parkhäuser zu fördern (siehe F 8.1)

Abbildung 2: AGFS-Aktion Nina



Quelle: Website AGFS Nina

Abbildung 3: Sitzwürfel und Fahrradparken an Kreuzungen





<b>P</b>	<b>H 4</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: brown; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
<b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 2:</b> Barrierefreie Fußwege</li> <li>▪ <b>A 5.2</b> Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr</li> <li>▪ <b>A 7</b> Attraktive Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten</li> <li>▪ <b>A 8.2:</b> Kampagnen/Aktionen</li> <li>▪ <b>B 5:</b> Verkehrssicherheit für Radfahrer</li> <li>▪ <b>B 6.1:</b> Abstellanlagen in Wohnquartieren</li> <li>▪ <b>F 8.1</b> Erreichbarkeitsmarketing City</li> <li>▪ <b>H 1:</b> Parkraumstrategie für die Innenstadt</li> </ul>			
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS	
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Internetplattform bzw. App zum Melden von Problemen auf Straßen und Wegen: bspw. „Trier mitgestalten“, „Maerker Brandenburg“, „Karlsruhe Feedback“</li> </ul>			

<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; font-size: 2em; margin-right: 5px;">P</div> <div> <p style="margin: 0;"><b>H 5</b></p> <p style="margin: 0;"><b>Optimierung der Stellplatzrichtlinie</b></p> </div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em; background-color: #c6e0b4;">FU</div> </div> </div>		
<p>In Saarbrücken gilt, abgesehen von Konkretisierungen der Stellplatz-Ablösebeiträge, derzeit die Landesbauordnung des Saarlandes mit ihren Angaben zu Kfz- und Fahrradstellplätzen (§ 47 LBO Saarland). Die Landesbauordnung nennt auch die örtlichen Verkehrsverhältnisse sowie den ÖPNV als Einflussfaktor auf die zu erwartende Kfz-Nutzung der ständigen Benutzer sowie Besucher einer Anlage.</p> <p>In einigen Städten (bspw. Bremen, Bochum, Marburg, Würzburg) sind mittlerweile Stellplatzsatzungen oder ähnliche Konzepte zur Minderung der Kfz-Nutzung in Kraft, die neben der reinen Regulation der Stellplatzzahl für Gebäude anhand von Mitarbeiter/ Besucherzahlen weitere Kriterien heranziehen (ÖPNV-Erschließung, Job- und Mietertickets, CarSharing, Kompensation durch Fahrradstellplätze). Auf diese Weise kann die benötigte Stellplatzanzahl auf das nach Art, Lage und Verkehrsanbindung des Gebäudes notwendige Maß begrenzt werden. Dies verringert nicht nur den Kfz-Verkehr und fördert den Umweltverbund, sondern spart auch Baukosten.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definition von konkreten Stellplatzbaupflichten je nach Art der Nutzung in einer differenzierten Richtzahlentabelle</li> <li>▪ Aufnahme einer Bagatellgrenze für kleine Bau-/ Umbauvorhaben (u. a., um Nachverdichtungen im Bestand zu erleichtern)</li> <li>▪ Einbezug von Qualitäten von Fahrradabstellanlagen (Anzahl, ebenerdiger Zugang, Notwendigkeit einer Überdachung, ...)</li> <li>▪ Optional: Aufnahme einer Kompensationsmöglichkeit der Herstellung von Kfz-Abstellplätzen durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen</li> <li>▪ Ergänzung der Stellplatzsatzung: Berücksichtigung der Lage und der ÖPNV-Erschließung (bspw. über die Festlegung von Gebietszonen in der Stadt, für die bei guter ÖPNV-Erschließung/ integrierter Lage prozentuale Abschläge der Stellplatz-Richtzahlen gelten)</li> <li>▪ anteilige Aussetzung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen bei besonderen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement und vertragliche Festsetzung: CarSharing, Nachbarschaftsautos, Mietertickets, Jobtickets, Verzicht auf Nutzung des Kfz</li> <li>▪ Lenkung des Parkverkehrs in verdichteten Neubaugebieten in Parkbauten/ Quartiersgaragen: wenn in zumutbarer Entfernung Parkhäuser/ -plätze/ oder –garagen zur Verfügung stehen, soll eine Mindestanzahl von Bewohnerstellplätzen dort aufgenommen werden</li> <li>▪ Finanzierung von Quartiersgaragen u. a. über Stellplatzablösebeiträge</li> <li>▪ Berücksichtigung von ggf. notwendigen Stellplätzen für Wirtschaftsverkehre bei Büro- oder Geschäftsbauten (siehe E 4)</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ H 1: Parkraumstrategie für die Innenstadt</li> <li>▪ H 1.1: Bewohnerparken</li> <li>▪ H 2: Parkraumstrategie für die Stadtteile</li> <li>▪ E 4: Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>

<b>P</b>	<b>H 6</b>	<b>Autoreduzierte/ -freie Quartiere und Straßen</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">MU</div> </div>															
<p>Autoreduzierte und auch –freie Quartiere sind in einigen Städten (bspw. Freiburg Vauban, Münster-Gartensiedlung Weißenberg, Kassel-Unterneustadt) bereits umgesetzt worden. Ziel dieses Ansatzes ist es, sowohl durch Festsetzungen in den Stellplatzsätzen/ Bebauungsplänen als auch durch die gezielte Förderung des Umweltverbundes und von CarSharing/ Fahrradverleihsystemen die Pkw-Nutzung der Anwohner deutlich zu reduzieren. Hierdurch können die Potenziale des öffentlichen Raumes besser ausgeschöpft werden (autofreie Straßen als Spiel- und Begegnungsflächen, insgesamt weniger Flächenverbrauch), das Kfz-Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen negativen Effekte reduziert sowie die Wohnungsbaukosten durch die weniger benötigten Stellplätze in vielen Fällen gesenkt werden. Darüber hinaus profitiert die Stadt durch das grüne/ innovatives Image dieser Quartiere.</p>																		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auswahl eines Neubauquartiers mit guter ÖPNV-Erschließung und guter Nahversorgung zum Start eines Pilotprojektes autofreies/ -armes Wohnen</li> <li>▪ Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch gute Wegeverbindungen</li> <li>▪ Festsetzung von deutlich geringeren Stellplatzbaupflichten, u. a. im Bebauungsplan</li> <li>▪ vertragliche Verankerung von flankierenden Maßnahmen: bspw. Mietertickets, CarSharing/ Nachbarschaftsauto</li> <li>▪ Monitoring und Evaluation, ggf. Übertragung/ Anpassung auf geeignete Bestandsquartiere</li> </ul>																		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A1 Optimierung des Fußwegenetzes</li> <li>▪ H5 Überarbeitung der Stellplatzsätzen</li> </ul>																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>				<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>																
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020																
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025																
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030																
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe																
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Vermieter, Wohnungswirtschaft</p>																
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p><u>Beispiele für autoarme/ -freie Quartiere:</u></p> <p><u>Darmstadt (Lincoln-Siedlung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neubaugebiet als Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen</li> <li>▪ Grundsätzliche Parkraumbewirtschaftung für das Quartier</li> <li>▪ Festsetzung eines Höchstwertes von Stellplätzen je Wohnung: 0,8; Mindestwert 0,4</li> <li>▪ Bei anderen Nutzungen sind max. 70 % (mind. 40%) der erforderlichen Stellplätze zugelassen</li> <li>▪ Auf Privatgrundstücken sollen vorrangig CarSharing-Stellplätze entstehen</li> <li>▪ Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen auf Privatgrund</li> <li>▪ Umfangreiche flankierende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (u.a. B+R, CarSharing, CarPooling, Fahrradverleihsystem); Anordnung eines Großteils der Stellplätze in Quartieren in Quartiersgaragen (max. 300m-Fußweg zur Wohnung) und weniger in direkter Wohnungsnähe (vgl. Website Darmstadt)</li> </ul> <p><u>Dortmund (Gewerbegebiet Phoenix-West)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung des Stellplatzbedarfes von Unternehmen durch kompensatorische Maßnahmen (Fahrradabstellanlagen, Jobtickets, Nutzung von CarSharing) sowie durch Stellplatzablösen</li> <li>▪ Stellplatzablösen werden zur Finanzierung von Quartiersgaragen genutzt</li> </ul> <p><u>Münster-Gartensiedlung Weißenburg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Städtebaulicher Vertrag mit Vermietern, der diese dazu auffordert, Verzicht auf Kfz durch geeignete Vereinbarungen abzusichern (besondere Vereinbarung als Bestandteil der Mietverträge)</li> <li>▪ Stellplatzschlüssel: 0,2/Wohnung (ansonsten in Münster 1/Wohnung)</li> <li>▪ Hohe Anzahl von Fahrradabstellplätzen, gute Erschließung ÖPNV, CarSharing-Station</li> </ul>																		

## Handlungsfeld I: Verkehrssicherheit

Jedes Jahr verunglückt eine große Zahl von Menschen im Straßenverkehr. Betroffen sind hiervon – wenngleich in unterschiedlichen Maße – grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmergruppen sowohl als Unfallopfer wie auch als Unfallverursacher. Besonders im städtischen Bereich treten aufgrund der räumlichen Konzentration verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen und unterschiedlicher Nutzungsansprüche an den Straßenraum vielfältige Konfliktsituationen auf, die z.T. zu Unfällen führen. Bei diesen werden dann häufig ungeschützte bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen wie z.B. Kinder, Senioren, Fußgänger und Radfahrer verletzt oder getötet.

Ausgehend vom Recht jedes Menschen auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. GG) muss damit für Staat und Gesellschaft insbesondere das Vermeiden von Unfällen mit getöteten oder verletzten Personen oberste Priorität haben. Daraus leitet sich im Verkehrsbereich einerseits die Verpflichtung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers ab, sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt oder gefährdet wird (§1 StVO). Zum anderen kommt den staatlichen Institutionen aber auch ein besonderer Schutzauftrag zu, der sich in der Pflicht zur sicheren Gestaltung und Unterhaltung der Verkehrswege und dem Gewährleisten eines sicheren Verkehrsablaufs durch alle und für alle Verkehrsteilnehmer manifestiert.

Dazu ist neben der sicheren Gestaltung der Verkehrswege und der sicheren Gestaltung des Verkehrsablaufs auch eine ständige Vergegenwärtigung des Themas in der Gesellschaft erforderlich. Dabei sollten vor allem positiv besetzte Aspekte wie Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein in den Vordergrund gestellt werden.

### 1.1.1 Handlungsbedarf im Verkehrssicherheitsbereich

Der Handlungsbedarf im Verkehrssicherheitsbereich in Saarbrücken ergibt sich unmittelbar aus der Bewertung der Ausgangssituation, die sich im Wesentlichen in den folgenden Punkten zusammenfassen lässt:

- Positive Entwicklung der Unfallzahlen in den letzten Jahren mit wenigen schweren Unfallhäufungen und der Zielsetzung, die Unfall- und Verunglücktenzahlen und die Verletzungsschwere kontinuierlich weiter zu reduzieren
- Zahlreiche Aktivitäten, Arbeiten, Aktionen und Programme durch verschiedene Akteure
- Keine ganzheitliche, integrierte Bearbeitung durch die Stadtverwaltung und Stadtpolitik: begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen, keine explizite Institutionalisierung in der (strategischen) Verkehrsplanung, engagierte, aber aufgabengemäß fokussierte Unfallkommission

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt daher – auch vor dem Hintergrund der „Neuheit“ des Themas in der Verkehrsplanung und der begrenzten finanziellen und personellen Ressource – weniger darin, „einfach“ mehr Aktivitäten und Aktionen durchzuführen. Im Vordergrund muss hinge-

gen zunächst die Institutionalisierung des Themas Verkehrssicherheit und die Vernetzung der relevanten Akteure liegen. Zur öffentlichkeitswirksamen Platzierung des Themas sollte darüber hinaus im ersten Schritt eine Fokussierung auf einen Teilbereich erfolgen, der dann umfassend und prototypisch bearbeitet wird. Im Weiteren sollte dann sukzessive eine Gesamtstrategie zur Verkehrssicherheit gemeinsam mit allen relevanten Akteuren entwickelt und umgesetzt werden.

### 1.1.2 Grundsätze der Verkehrssicherheitsarbeit

Entsprechend den eingehenden Erläuterungen muss das Ziel einer ganzheitlichen und integrierten Verkehrssicherheitsarbeit – wie auch in den Zielen für den VEP Saarbrücken definiert – grundsätzlich die kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen und vor allem der Zahl und der Verletzungsschwere der Verunglückten sein. Dies entspricht der von der EU und der Bundesregierung verfolgten „Vision Zero“.<sup>1</sup>

Verkehrssicherheit ist grundsätzlich als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu verstehen, die nur unter Einbeziehung und Mitarbeit aller relevanten Akteure erfolgreich angegangen werden kann. Zu diesen gehören zunächst die für die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsorganisation zuständigen staatlichen Institutionen sowie die Verkehrsteilnehmer selbst. Darüber hinaus sind aber auch alle Akteure und Institutionen einzubeziehen, die einen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Sinne der Bewusstseinsbildung oder Verkehrserziehung haben bzw. haben könnten. Letzteres reicht von der Verkehrserziehung in Kitas und Schulen, über die Fahrausbildung bis hin zu Verbänden, Sportvereinen, Diskotheken und Freizeiteinrichtungen etc..

Verkehrssicherheitsarbeit benötigt darüber hinaus einen ganzheitlichen und integrierten Ansatz. Dies bedeutet, dass sich nicht auf einzelne Aktionen oder Themen beschränkt werden darf, sondern eine umfassende Auseinandersetzung mit allen Unfallkonstellationen, Verkehrsarten und Verkehrssystemen stattfinden muss. Neben den klassischen Konzepten wie polizeiliche Unfallbearbeitung, Überwachung und Präventionsarbeit sowie Verkehrserziehung und Fahrausbildung sind auch sämtliche anderen Aspekte des Unfall- und Verkehrsgeschehens und des Verkehrsverhaltens mit zu berücksichtigen und in eine Strategie zu integrieren. Hierzu gehören bspw. die strategische Verkehrsplanung der Stadt, die Erreichbarkeiten von Wohngebieten, Arbeitsplätzen sowie Bildungs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, das Image und die Attraktivität von öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln etc..

Schließlich muss Verkehrssicherheitsarbeit als eine dauerhafte Aufgabe angelegt sein. Dies resultiert aus den z.T. längeren Umsetzungszeiträumen gerade von baulichen Maßnahmen, der fort-

---

<sup>1</sup> Die „Vision Zero“ ist eine weltweite Strategie zur Vermeidung tödlicher Unfälle im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz. In den 1990er Jahre wurde sie in Schweden erstmals auf den Bereich der Verkehrssicherheit angewendet. In den letzten 10 Jahren wurden sie dann auch von der EU, der Bundesregierung sowie mehreren Bundesländern zur Grundlage ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bzw. Verkehrspolitik gemacht.

Ziel der „Vision Zero“ ist: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Damit stellt die „Vision Zero“ die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten und Zielen. Kern der Strategie ist die Erkenntnis, dass der Mensch als Teil des Verkehrssystems nicht fehlerfrei agiert und dass dies bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Regeln zu ihrer Benutzung berücksichtigt werden muss.

Weitere Informationen zur „Vision Zero“ finden sich u.a. auf der Internetseite des Deutschen Verkehrssicherheitsrates ([www.dvr.de](http://www.dvr.de))

währenden Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich (Technik, allgemeines Mobilitätsverhalten etc.) sowie vor allem auch dem notwendigen Zeitraum und den ggf. erforderlichen Wiederholungen von Informationen etc. zum Aufbrechen von Routinen und zur Anpassung von Verhalten bei den Verkehrsteilnehmern.

Die Maßnahmenansätze einer entsprechend ganzheitlichen Verkehrssicherheitsarbeit lassen sich untergliedern in Maßnahmen:

- zur Organisation und Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit
- zur Erhöhung der Sicherheit der Infrastruktur (bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen)
- im Bereich der Überwachung des Verkehrsverhaltens sowie
- im Bereich der Verkehrserziehung und Fahrausbildung sowie der Verhaltensbeeinflussung durch Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Aktionen

### 1.1.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie den Zielen des VEP wurden die Maßnahmenfelder I 1 bis I 6 abgeleitet (vgl. Tabelle 1).


Tabelle 1: Handlungsfeld Verkehrssicherheit (I) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>I 1: Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken</b>	hoch	x			LHS als Initiator, vielfältige weitere Akteure
<b>I 2: Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung</b>	hoch	X			LHS
<b>I 3: Auswertungs-/Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten</b>	hoch	X			LHS, Polizei
<b>I 4: Städtische Verkehrsüberwachung</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Polizei
<b>I 5: Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit</b>	hoch	X			LHS, Regionalverband, Schulen
<b>I 6: Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS als Initiator, vielfältige weitere Akteure


Das Handlungsfeld Verkehrssicherheit (I) beinhaltet selbst keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsorganisation. Entsprechende Maßnahmen sind Bestandteil der verkehrsmittelspezifischen Handlungsfelder (A bis D).

Die Maßnahmenfelder I 5 und I 6 beinhalten Marketingaktionen, öffentlichkeitswirksame Kampagnen sowie eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zum Themenfeld „Verkehrssicherheit“. Dazu gehören sowohl allgemeine, breit aufgestellten Kampagnen und Aktionen, die auf mehrere


oder alle Verkehrsteilnehmergruppen und Wegezwecke abzielen, wie auch spezifisch auf einzelne Gruppen oder Zwecke ausgerichtete Kampagnen. Es bestehen daher vielfältige Synergieeffekte zu anderen Handlungs- und Maßnahmenfeldern des VEP, wie bspw. „Kampagnen/Aktionen Fußverkehr“ (A 8.2), „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien Radverkehr“ (B 9), „Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr“ (H 5), „Mobilitätsmanagement und -kultur“ (K) sowie „Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine umweltbewusste Mobilität“ (L 5).

	<h2 style="margin: 0;">I 1 Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: grey; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: grey; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: grey; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: grey; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>															
<p>Bereits heute werden in Saarbrücken durch diverse Institutionen und Akteure zahlreiche Arbeiten und Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit durchgeführt (Unfallkommission, Schulwegepläne des Ordnungsamtes, Verkehrserziehungsarbeit an den Kitas und Schulen etc.). Dies geschieht jedoch ohne übergreifende Abstimmung und Koordinierung und ohne Einbettung in ein strategisches Gesamtkonzept.</p> <p>Zur besseren Vernetzung der Akteure und Aktivitäten sowie zur mittel- bis langfristigen gemeinsamen Entwicklung einer Gesamtstrategie durch alle relevanten Akteure bietet sich die Gründung eines speziellen Netzwerks Verkehrssicherheit an. In diesem sollten neben den zuständigen staatlichen Institutionen (Verkehrsplanung, Straßenplanung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Schulbehörde etc.) auch alle relevanten Verbände sowie ggf. privaten Initiativen (ADAC, ADFC, Verkehrswacht, Elternvertretung, Schülervvertretung, Fahrlehrerverband etc.) teilnehmen. Beispiele für entsprechende Netzwerke gibt es sowohl auf der Länderebene (z.B. Netzwerk für Verkehrssicherheit NRW, Verkehrssicherheitsinitiative Niedersachsen, Forum Verkehrssicherheit Brandenburg), auf der regionalen Ebene (z.B. Netzwerk "Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland") wie auch auf der lokalen Ebene (z.B. Netzwerk Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement in Münster, Berliner Forum für Verkehrssicherheitsarbeit). Die Vorteile der Netzwerke liegen neben dem Vernetzungsaspekt insbesondere in der Öffentlichkeitswirksamkeit sowie in der Institutionalisierung der Aufgabe. Gleichzeitig ist der Aufwand für die Netzwerkarbeit begrenzt und steuerbar.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken durch die Stadtverwaltung:</u> Mögliche Ziele und Kennzeichen des Netzwerks:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vernetzung und Selbstverpflichtung aller relevanten Akteure in Saarbrücken zu einer gemeinsamen Zielsetzung und Zusammenarbeit in dem Themenfeld</li> <li>- 1 öffentlichkeitswirksame Sitzung pro Jahr, möglichst der Leitungsebene, um die Bedeutung des Themas zu betonen und in die einzelnen Institutionen zu transportieren</li> <li>- Vereinbarung von konkreten Zielen und Kontrolle zur Zielerreichung</li> <li>- Bildung von Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen</li> </ul> </li> </ul>																	
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nach Möglichkeit Nutzung von Synergieeffekten zu bestehenden Netzwerken, bspw. im Bereich Mobilitätsmanagement/- kultur (siehe K4)</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p><b>Akteure:</b> LHS, Kitas, Schulen, Vereine, Verkehrsverbände (Fahrlehrerverband, ADAC, ADFC), Polizei, Land</p>																




 <b>I2 Institutionalisation der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU <input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Die Institutionalisation der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung stellt eine Grundvoraussetzung für ein stärkeres Engagement im Themenfeld Verkehrssicherheit dar. Dabei geht es einerseits darum, die im „Alltagsgeschäft“ bereits laufenden Arbeiten mit Verkehrssicherheitsbezug besser zu vernetzen und weiter zu qualifizieren. Darüber hinaus liegt das Hauptziel der Institutionalisation in der Verwaltung, die diversen Akteure in Saarbrücken zu vernetzen und die verschiedenen bereits laufenden Aktivitäten weiterzuentwickeln und zu ergänzen, sodass letztlich eine gemeinsame, ganzheitliche Gesamtstrategie entsteht.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Personelle Verankerung der Verkehrssicherheit in der Stadtverwaltung:</u>            Qualifizierung einer (2/3 bis vollen) Stelle für Verkehrssicherheit im Bereich der strategischen Verkehrsplanung; Fortbildung des Stelleninhabers/der Stelleninhaberin zum Verkehrssicherheitsauditor (Schwerpunkt Innerortsstraßen), ggf. in Kooperation mit dem Landesbetrieb für Straßenbau zur Ergänzung der dortigen Auditoren;            Aufgaben: Organisation des Netzwerks Verkehrssicherheit, Durchführung von Sicherheitsaudits, Multiplikator zur internen Fortbildung bzw. zum Wissenstransfer in die Verwaltung, Unterstützung der Unfallkommission, Öffentlichkeitsarbeit, Initiierung/Organisation eigener Kampagnen/Aktionen</li> <li>▪ <u>Durchführung von Sicherheitsaudits:</u>            Durchführung von internen Sicherheitsaudits (durch die o.g. Stelle) insbesondere bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben mit hohen Nutzungsansprüchen durch alle Verkehrsarten</li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <p>--</p>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS</p>


	<h3>I3 Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten</h3>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
	<p>Detaillierte empirische Kenntnisse über die gesamte örtliche Unfallsituation sind eine elementare Grundlage für eine erfolgreiche und effiziente Verkehrssicherheitsarbeit. Die polizeilichen Unfalldaten stellen dabei – unabhängig von den auch bei diesen Daten zu berücksichtigenden Dunkelziffern und Spezifika der Datenerhebung – die entscheidende Datenquelle dar. In der Stadt Saarbrücken werden die polizeilichen Unfalldaten bisher in erster Linie für die Arbeit der örtlichen Unfallkommission ausgewertet sowie auf Einzelanfrage für bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen bereitgestellt. Wenngleich diese Datenauswertungen wichtige Elemente darstellen, sind sie im Hinblick auf eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit nicht ausreichend.</p> <p>Zunächst sind vielmehr Daten zur aktuellen Lage und zeitlichen Entwicklung der Unfall- und Verunglücktenzahlen in der Stadt Saarbrücken differenziert nach Personengruppen, der Verkehrsbeteiligungsart, Beteiligtenkombinationen, Unfallursachen, Unfalltypen etc. erforderlich. Nur auf dieser Basis können in Hinblick auf die gesamtstädtische Verkehrssicherheitslage relevante Entwicklungen und Kategorien von Unfällen analysiert und sich daraus ergebende strategische Handlungserfordernisse erkannt werden.</p> <p>Darüber hinaus sollten die Unfalldaten auch einfacher, d.h. mit geringerem Arbeitsaufwand für Polizei und Verwaltung, für die konkrete Planung von baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen nutzbar sein, so dass die Berücksichtigung der kleinräumigen Unfalllage als selbstverständlicher Bestandteil in die alltägliche Arbeit integriert werden kann.</p>	
	<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Schaffung einer verwertbaren Datenbasis aus den polizeilichen Unfalldaten</u> Das derzeit von der saarländischen Polizei verwendete Programm Geopolis-V lässt einen Export aller relevanten Unfalldaten bisher nicht zu. Es ist daher eine standardisierte Schnittstelle für eine regelmäßige Übergabe aller relevanten Unfalldaten zu schaffen. Hierzu sind weitergehende Gespräche mit der Landespolizei sowie ggf. dem Innenministerium erforderlich. Aufbauend auf dieser Schnittstelle ist für Arbeiten und Auswertungen in der Stadtverwaltung eine eigene Unfalldatenbank aufzubauen. Hierbei bietet es sich an, eine Standarddatenbanksoftware (z.B. Access) ggf. in Verbindung mit einer GIS-Lösung zu verwenden, die einerseits eine einfache Verbreitung und Nutzbarkeit durch lokale Installationen der Datenbank an allen relevanten Arbeitsplätzen und andererseits die Erstellung standardisierter Berichte ermöglicht.</li> <li>▪ <u>Erstellung eines jährlichen Verkehrssicherheitsberichts</u> Jährliche Erstellung eines standardisierten Verkehrssicherheitsberichts als Basis für die weitere strategische Konzeption der Verkehrssicherheitsarbeit sowie als Bestandteil der Evaluation des VEP.</li> <li>▪ <u>Laufende Nutzung der Unfalldaten als Planungsgrundlage für die Verkehrs- und Straßenplanung und die Straßenverkehrsbehörde in der Stadtverwaltung</u> Durch die lokale Installation der Unfalldatenbank an allen relevanten Arbeitsplätzen sind die Voraussetzung für eine einfache laufende Nutzung der Unfalldaten im „Alltagsgeschäft“ der Verkehrs- und Straßenplanung sowie der Straßenverkehrsbehörde gegeben.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Auswertung polizeilicher Unfalldaten stellt für die Planung des Fuß-, Rad-, und Kfz-Verkehrs eine wichtige Grundlage für einen zielgerichteten, sicheren Infrastrukturausbau dar.</li> </ul>	


 <b>I3 Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Polizei, ggf. Land

 <b>14 Städtische Verkehrsüberwachung</b>		<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #f44336; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: #3f51b5; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: #8bc34a; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: #795548; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
<p>Neben der Verkehrsüberwachung durch die Polizei ist auch die städtische Verkehrsüberwachung durch das Ordnungsamt für die Verkehrssicherheitsarbeit relevant. Diese umfasst die Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung des fließenden Verkehrs. Als Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist daher auch die städtische Verkehrsüberwachung weiter zu qualifizieren und auszubauen.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p>▪ <u>Weitere Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamts:</u> Regelmäßige, z.B. jährliche Fortbildung der Ordnungsamtskräfte zur Überwachung des ruhenden Verkehrs speziell im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte wie bspw. Bedeutung von Sichtdreiecken (siehe auch H5)</p> </li> <li> <p>▪ <u>Fortführung des Umsetzens von Falschparkern durch das Ordnungsamt</u> Das Umsetzen von grob verkehrswidrig bzw. verkehrsgefährdend abgestellten Fahrzeugen stellt einen wichtigen Baustein bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs dar. Zum einen werden erkannte Gefahrensituationen auch unmittelbar beseitigt. Darüber hinaus hat das Umsetzen aber auch eine deutliche verkehrserzieherische Wirkung dahingehend, dass grobes Fehlverhalten nicht toleriert wird und für den Täter mit deutlichen Konsequenzen verbunden ist, die über das anonyme Bezahlen eines Ordnungsgeldes hinausgehen. Die im vergangenen Jahr durch die städtische Verkehrsüberwachung übernommene Aufgabe des Umsetzens von Falschparkern sollte daher in jedem Fall fortgeführt werden.</p> </li> <li> <p>▪ <u>Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigern:</u> Geschwindigkeitsanzeiger (Dialogdisplays) haben nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und führen zu einer besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Dies gilt insbesondere, wenn ein korrektes Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch eine entsprechend positive Rückmeldung „belohnt“ wird. Darüber hinaus liefern die meisten Geschwindigkeitsanzeiger als „Nebenprodukt“ statistische Daten zu Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten. Es ist daher ein verstärkter Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigern vor allem auf Streckenabschnitten mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und sensiblen Umfeldnutzungen zu prüfen.</p> </li> <li> <p>▪ <u>Ausbau der Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung</u> Im Herbst 2015 wurde der Aufbau von eigenen städtischen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen an fünf Standorten beschlossen. Grundsätzlich erlauben die Anlagen neben der Geschwindigkeitsüberwachung auch die Rotlichtüberwachung. Die bisher beschlossenen Standorte liegen mit einer Ausnahme nicht an Ampelanlagen. Die kombinierte Überwachung von Geschwindigkeit und Rotlichtverstoß ist daher bisher auch nur für diesen Standort vorgesehen, Da überhöhte Geschwindigkeiten sowie Rotlichtverstöße relevante Unfallursachen insbesondere auch bei Unfällen mit schwerwiegenden Folgen darstellen, sollte die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung weiter ausgebaut werden. Dazu sollten mindestens auch die übrigen 4 Standortempfehlungen, die durch die Verwaltung erarbeitet wurden, umgesetzt werden. Des Weiteren sollten altersbedingt städtischen Rotlichtüberwachungsanlagen in der Regel durch kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen ersetzt werden.</p> </li> </ul>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <p>D8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)</p> <p>H5 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen (Ruhender Kfz-Verkehr)</p>		


 <b>I4 Städtische Verkehrsüberwachung</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input checked="" type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input checked="" type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Polizei

	<b>15 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
<p>Um auch vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen sowie der bisher fehlenden Strukturen für eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit möglichst kurzfristig einen Einstieg in dieses Themenfeld zu bekommen, bietet sich die Priorisierung auf eine „Leuchtturmkampagne“ an. Im Rahmen eines solchen Projekts können die begrenzten Ressourcen konzentriert und priorisiert werden, um so relativ schnell öffentlichkeitswirksam auftreten und Erfolge erzielen zu können.</p> <p>Für eine Leuchtturmkampagne im Bereich Verkehrssicherheit ist vor allem der Bereich der Schulwegsicherheit bzw. der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen geeignet. In diesem Feld laufen derzeit zahlreiche Aktivitäten in Saarbrücken, auf denen – in einem ersten Schritt ggf. auch räumlich konzentriert auf einen Stadtteil – aufgebaut werden kann und die prototypisch zu einer Gesamtstrategie zusammengefasst werden können. Koppeln lässt sich dies mit Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement (siehe K3).</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Vertiefte Auswertung der Unfalldaten:</u> Ableitung der Unfallschwerpunkte und konkreten Handlungserfordernisse in Saarbrücken</li> <li>▪ <u>Vernetzung der städtischen Verkehrssicherheitsarbeit mit Schule, Vereinen etc.</u></li> <li>▪ <u>Forcierte Erstellung von Schulwegeplänen und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil-)plänen</u></li> <li>▪ <u>Priorisierung von Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsregelung auf typischen Wegebeziehungen von Kindern und Jugendlichen:</u> Bündelung der Aktivitäten/Ressourcen der Stadtverwaltung</li> <li>▪ <u>Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern</u></li> <li>▪ <u>Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung</u> Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projektstage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD, Verkehrswacht) und Unfallkasse, etc.</li> <li>▪ <u>Reduzierung und Organisation des Elternbringverkehrs:</u> Ausweisung von Elternhaltestellen in einiger Entfernung zu den Schulen in Verbindung mit einer konsequenten Freihaltung des unmittelbaren Schulumfelds von Hol- und Bringverkehren (Bsp. Elternhaltestellen in diversen Kommunen in Brandenburg)</li> <li>▪ <u>Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain:</u> Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen“/Treffpunkte</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 8.2</b> Handlungsfeld Fußverkehr – Kampagnen/Aktionen</li> <li>▪ <b>B 9</b> Handlungsfeld Radverkehr – Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien</li> <li>▪ <b>H 5</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr</li> <li>▪ <b>K</b> Mobilitätsmanagement und -kultur</li> <li>▪ <b>L 5</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine umweltbewusste Mobilität</li> </ul>		

		<b>15 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit</b>		<input checked="" type="checkbox"/> VE	<input checked="" type="checkbox"/> GT	<input checked="" type="checkbox"/> FU
				<input type="checkbox"/> SE	<input type="checkbox"/> SL	<input type="checkbox"/> MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>		<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungsfrist</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		<input checked="" type="checkbox"/> hoch		<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020		
<input type="checkbox"/> hoch		<input type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> bis 2025		
<input type="checkbox"/> mittel		<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> bis 2030		
<input type="checkbox"/> niedrig				<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Regionalverband, Schulen, Kitas, Vereine, Verkehrsverbände, Unfallkasse, Krankenkassen				

	<b>16 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit</b>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: lightgrey; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: lightgrey; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: lightgrey; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
	<p>Eine höhere Verkehrssicherheit kann nicht alleine durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen sowie eine stärkere Verkehrsüberwachung erreicht werden. Es muss vielmehr gleichzeitig auch beim individuellen Verhalten der Verkehrsteilnehmer angesetzt werden. Bei diesen muss ein stärkeres Bewusstsein für Verkehrssicherheit gepaart mit Aspekten wie gegenseitige Rücksichtnahme, das Zurückstellen eigener Vorteile sowie Verantwortungsbewusstsein für Andere und für sich selbst erreicht werden. Um entsprechende Verhaltensänderungen zu bewirken, haben sich allgemeine und insbesondere zielgruppenorientierte Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit bewährt. Entsprechende Maßnahmen müssen dabei über einen längeren Zeitraum angelegt sein, um durch mehrfache Wiederholungen von Informationen, Aktionen etc. ein Aufbrechen von Routinen und eine nachhaltige Verhaltensanpassung bei den Verkehrsteilnehmern bewirken zu können.</p> <p>Die Rolle der Stadt Saarbrücken liegt in diesem Maßnahmenfeld insbesondere in der Initiierung und Abstimmung von Maßnahmen im Rahmen einer Gesamtstrategie (unter Einbeziehung der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen der anderen Handlungsfelder). Dies beinhaltet vor allem auch das Finden und Aktivieren von Partnern und Fördermöglichkeiten.</p>	
	<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Übergreifende Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit:</u> Allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zum Themenfeld Verkehrssicherheit; Durchführung von Verkehrssicherheitstagen; Durchführung einer breitenwirksamen Kampagne für mehr Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein im Verkehr, z.B. Übernahme der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan entwickelten „Rücksicht-Kampagne“ und Modifikation über den Radverkehr hinaus.</li> <li>▪ <u>Zielgruppenspezifische Ansätze, bspw.</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder und Jugendliche: Besonderer Fokus auf Fußverkehr und Mitfahrt im Pkw, Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kita und Schule, Praktisches Training der unterschiedlichen Verkehrsarten (Radschule, Busschule etc.), Projekttag zur Verkehrssicherheit, weitere bereits im Maßnahmenfeld I 5 genannte Maßnahmen</li> <li>- Junge Erwachsene: SAARBOB / BOB vor Ort (ggf. Erweiterung um den Aspekt Geschwindigkeit), Thematisierung von Unfallsituationen /Unfallörtlichkeiten in der Fahrausbildung (Bsp. Brandenburg), Sicherheitstrainings</li> <li>- Erwerbstätige am Arbeitsplatz / Einpendler: Öffentlichkeitsarbeit in den Betrieben, Kombination mit betrieblichen Mobilitätsmanagement, Zusammenarbeit mit Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, betrieblichen Sicherheitsbeauftragten, etc. (z.B. Initiative „Sicherer Arbeitsweg“, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit Erweiterung um Sicherheitsaspekt beim Radfahren)</li> <li>- Seniorinnen und Senioren: Übergreifende Kampagne wie „Ältere Menschen im Verkehr“, ÖPNV-Training: Fortführung Projekt Mobia, Fahrradtraining, Spezielle Pkw-Sicherheitstrainings</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A 8.2</b> Handlungsfeld Fußverkehr – Kampagnen/Aktionen</li> <li>▪ <b>B 9</b> Handlungsfeld Radverkehr – Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien</li> <li>▪ <b>H 5</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr</li> <li>▪ <b>K</b> Mobilitätsmanagement und -kultur</li> <li>▪ <b>L 5</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine umweltbewusste Mobilität</li> </ul>	



 <b>16 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<b>Akteure:</b> LHS als Initiator, Polizei, Verkehrsverbände, Land, Berufsgenossenschaften, Unfall- und Krankenkassen etc.			

## **J. Handlungsfeld Inter- und Multimodalität**

Im Sinne einer kombinierten und effizienten Mobilität ist in Saarbrücken der Ausbau der Intermodalität - also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt - bzw. der Ausbau der Multimodalität – die Wahl verschiedener Verkehrsmittel je nach Nutzungszweck - vorgesehen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedenster Verkehrsmittel können die Potenziale des Verkehrs für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden.

### **1.1.1 Grundsätze und Zielsetzung**

Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn/Bus, Fahrrad, CarSharing und Taxi. Mit den Themenfeldern Elektromobilität und Mitfahrzentralen sind auch Klimaschutzaspekte sowie organisatorische Aspekte wichtige Bestandteil dieses Handlungsfelds. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur, als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander mit einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote.

Vor allem für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z. B. der Wechsel zwischen Bahn/Bus und einem Fahrrad oder CarSharing, welcher schnell und einfach ablaufen muss. Gegenüber den Interessenten muss dazu immer ein einheitliches Angebot nutzbar sein und auch als solches vermarktet werden. Nutzer können sich so je nach aktuellem Anlass für das am besten passende Verkehrsmittel entscheiden.

### 1.1.2 Maßnahmenfelder

Das Handlungsfeld Inter- und Multimodalität umfasst sechs Maßnahmenfelder (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Handlungsfeld Inter- und Multimodalität (J) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			Akteure
		bis 2020	bis 2025	bis 2030	
<b>J1 P+R-Standorte</b>	hoch	x	x		LHS, saarVV, VGS, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
<b>J2 Mehr und bessere B+R-Standorte</b>	hoch	x			LHS, Saarland, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
<b>J3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen</b>	mittel		x		LHS, Saarland, Umlandkommunen, gemeinwirtschaftliche Organisationen, Taxiunternehmen, Privatwirtschaft, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)
<b>J4 Integration von Taxidiensten</b>	mittel	x			LHS, saarVV, Saarbahn, Taxiunternehmen
<b>J5 Fahrradmitnahme in Bahn und Bus</b>	mittel	x			Saarbahn, saarVV, Verkehrsunternehmen, ggf. ADFC
<b>J6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, Taxiunternehmen, saarVV, Cambio

P+R  
B+R

## J 1 P+R Standorte



Das Angebot an P+R-Anlagen v.a. an Bahnhöfen/Haltestellen des regionalen Schienenverkehrs ist ein klassisches Beispiel für Intermodalität. Diese Entwicklung an Schnittstellen zum Schienenverkehr ergibt sich hier durch die regionale Erreichbarkeit sowie die schnellen Fahrzeiten v.a. bei RE-Linien. Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht den Zielen des VEP, soll jedoch möglichst frühzeitig, d.h. in der Region außerhalb der Stadtgrenzen von Saarbrücken erfolgen. Die Standortwahl muss zudem mit dem bestehenden Tarifsystem abgeglichen werden. Mit dem Ziel, Fahrgäste möglichst früh zu einem Umstieg in Bahn und Bus zu bewegen, ist P+R überwiegend ein wichtiges regionales Thema für den Pendlerverkehr und damit über die Stadtgrenze Saarbrückens hinaus.

In Saarbrücken bestehen mehrere P+R-Standorte v.a. an der Saarbahn (auch aufgrund der dichten Bedienungshäufigkeit). Hierbei wird bereits der Ansatz verfolgt, Fahrgäste möglichst an der Stadtgrenze zum Umstieg auf die Saarbahn zu bewegen.

### Bausteine

Die P+R-Anlagen an der Saarbahn gehören zu den nachfragestärksten Standorten. Aufgrund der Platzverhältnisse ist eine Ausweitung der relevanten Standorte Burbach Bahnhof, Heinrichshaus und Brebach Süd in der Fläche nicht mehr möglich. Für den Standort Brebach wurde in der Vergangenheit die Einrichtung eines weiteren Parkdecks diskutiert. Die Nachfrage der P+R-Standorte ist auch im Zusammenhang mit dem bestehenden Tarifsystem zu sehen, welches Standorte in der Stadt attraktiver macht, als Standorte möglichst vor der Stadtgrenze. Für mehrere Saarbrücker P+R-Standorte ergibt sich damit konkreter Entlastungsbedarf.

### Ausbau der P+R-Standorte in der Region

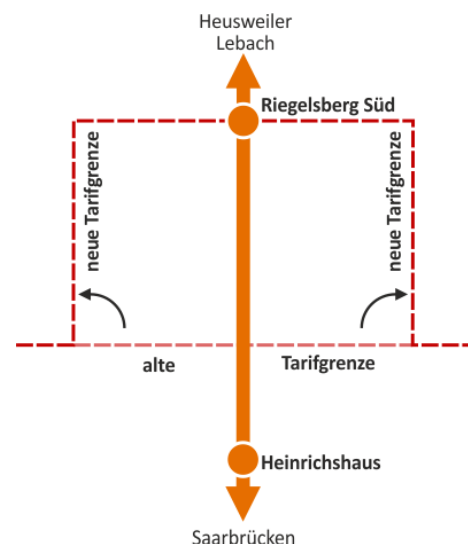
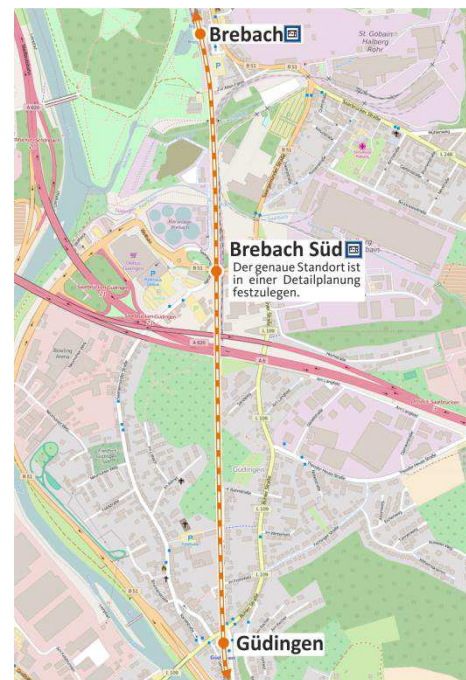
Die LHS sollte auch im Zuge des landesweiten VEP-ÖPNV darauf hinwirken, dass die P+R-Standorte in der Region an den SPNV-Haltestellen systematisch ausgebaut werden.

### Neuer P+R-Standort Brebach Süd

Die Aufwertung des Schienenverkehrs sieht den zusätzlichen Haltepunkt Brebach Süd vor. Dieser wäre aus Osten mit dem Auto schnell zu erreichen, sodass hier ein weiteres P+R-Angebot sinnvoll ist. Je nach genauer Lage dieses zusätzlichen Haltepunktes könnte die P+R-Fläche im Bereich des *Brebacher Ohrs* liegen (im Zusammenhang mit der geplanten städtebaulichen Entwicklung).

### P+R-Standorte Heinrichshaus/Riegelsberg Süd

Zwischen diesen beiden Halten liegt eine ÖPNV-Tarifgrenze. Mit dem Ziel Saarbücken gehört der Halt Heinrichshaus zur Preiszone 0, der Halt Riegelberg Süd zur Preisstufe 3. Entsprechend unterschiedlich ist die Nachfrage auf den P+R-Flächen. Die Tarifgrenze sollte daher über Riegelsberg Süd verlaufen.



<div style="display: inline-block; background-color: #5f7c8c; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">P+R B+R</div>	<b>J 1 P+R Standorte</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px;"> <div style="background-color: #5f7c8c; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="background-color: #5f7c8c; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="background-color: #5f7c8c; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">FU</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; gap: 5px; margin-top: 5px;"> <div style="background-color: #5f7c8c; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">SE</div> <div style="background-color: #5f7c8c; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">SL</div> <div style="background-color: #5f7c8c; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">MU</div> </div>															
<p><u>P+R-Standort Luisenthal Bf./Haltestelle Grube Luisenthal</u></p> <p>Auch dieser Standort direkt an der Stadtgrenze zu Saarbrücken ist für Einpendler weniger attraktiv (Preisstufe 3 für die LHS). Daher sollte auch hier analog der Situation Heinrichshaus/Riegelsberg Süd die Tarifgrenze auf durch den Haltpunkt Luisenthal und die Bushaltestelle Grube Luisenthal gelegt werden, damit in Richtung Saarbrücken bereits die Preisstufe 0 gilt. Zusätzlich wäre die Einrichtung von P+R-Stellplätzen mit einer Ausschilderung auf der A620 (Anschluss Saarbrücken-Klarenthal) und Straße des 13. Januar erforderlich.</p> <p>Weitere Standorte sind ein wichtiges regionales Thema auch bzgl. der Einrichtung einer S-Bahn für Stadt und Region. Unabhängig des Angebotes von S- oder RE/RB-Bahn sind für den Pendlerverkehr v.a. Standorte wichtig mit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ umsteigefreien Verbindungen zum Hauptbahnhof/zur Johanneskirche</li> <li>▪ Reisezeitverhältnissen ÖV/MIV von maximal 1,25</li> <li>▪ Taktfahrplan</li> </ul> <p>P+R-Standorte an Schnittpunkten zum öffentlichen Personennahverkehr können gleichzeitig ein Bestandteil von Mobilitätsstationen sein, sodass es ggf. auch sinnvoll ist, weitere Angebote an einem Standort zu ergänzen.</p> <p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <p><b>C1.2</b> S-Bahnnetz für Stadt und Region</p> <p><b>C1.2</b> zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte</p> <p><b>C2</b> Verknüpfung zwischen Bus und Eisenbahn</p> <p><b>J3</b> Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen</p>																	
<p><b>Zielkonflikte</b></p> <p>Förderung P+R kann Buslinien als Zu-/Abbringer des Schienenverkehrs schwächen und die Autonutzung fördern</p>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="width: 33%;"><b>Priorität</b></th> <th style="width: 33%;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Tarifgrenze)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Tarifgrenze)	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Tarifgrenze)															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, saarVV, VGS, Saarland, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station &amp; Service)</p>															

**P+R**  
**B+R**

## J 2 Mehr und bessere B+R Standorte



Neben der Verknüpfung zum Auto hat auch der Radverkehr eine wichtige Bedeutung für intermodale Angebote. Auch liegt der Schwerpunkt auf der Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und den Bahn/Bus-Angeboten. Ebenfalls sollte analog zu dem Ansatz bei den P+R-Standorten ein möglichst kurzer Weg mit dem Fahrrad einem möglichst langen Weg mit Bahn bzw. Bus gegenüberstehen. Auch hier ist davon auszugehen, dass ein Umstieg unwahrscheinlicher wird, je näher der Nutzer seinem Zielort ist.

Das bestehende Angebot an B+R-Stationen in Saarbrücken soll weiter ausgeweitet werden, v.a. entlang des Busliniennetzes wird ein quantitativer Ausbau vorgeschlagen. Um die Attraktivität der B+R-Standorte zu erhöhen, wird ein Programm zur qualitativen Aufwertung der Abstellanlagen umgesetzt. Ein einheitliches Design sowie homogene Qualitätsstandards und –anforderungen (z.B. Überdachung, Beleuchtung) werten die Stationen insgesamt auf. Serviceangebote (z.B. Fahrradboxen für Pedelecs) bieten einen zusätzlichen Anreiz B+R zu nutzen.

### **Bausteine**

Zusätzlich zu Bahnhöfen/Haltestellen sind auch Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen einzurichten, wie es z. B. an der Haltestelle Rabbiner-Rülf-Platz schon erfolgt ist. Interessant sind v.a. Bushaltestellen mit einem dichten Bedienungsangebot in Richtung Innenstadt (mögliche Standorte z.B. die Bushaltestellen Dudoplatz, Burbach Markt, Julius-Kiefer-Straße und Rockershausen).

Wichtige Ausstattungsmerkmale sind:

- Abstellmöglichkeit in Sichtbeziehung zur Haltestelle (idealerweise an der Haltestelle)
- ADFC-zertifizierte Bügel auf Rahmenhöhe des Fahrrads
- Witterungsschutz
- Abschließbare Boxen für Pedelecs
- Beleuchtung, sofern Umgebungslicht nicht reicht



Quelle: eigene Aufnahme

Diese Verknüpfung ist die einfachste und meist bzgl. der Flächen kleinste Verknüpfungsform. Dennoch können v.a. bei Bushaltestellen auf Grund knapper Flächen Konflikte entstehen. Hier müssen ggf. Kompromisse bei den wichtigen Ausstattungsmerkmalen erfolgen (z. B. Verzicht auf Witterungsschutz, Fahrradbox).

In Ergänzung zu Standorten in der Stadt Saarbrücken hat das Thema B+R ebenfalls eine Bedeutung für die Region wie bei der Einrichtung eines regionalen S-Bahnangebots. Hier gelten dieselben wichtigen Ausstattungsanforderungen.

Fahrradabstellanlagen an Schnittpunkten zum öffentlichen Personennahverkehr sind gleichzeitig ein Bestandteil von Mobilitätsstationen (vgl. J3), sodass es ggf. auch sinnvoll ist, weitere Angebote an einem Standort zu ergänzen.

### **Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **C1.1** S-Bahnnetz für Stadt und Region
- **C1.2** zusätzliche Haltepunkte und Verlegung bestehender Standorte
- **C1.8** Angebotsebenen im lokalen Busnetz
- **C5.1** barrierefreie Bahnhöfe/Haltepunkte und Haltestellen
- **J3** Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen

<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="background-color: #4f6078; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">           P+R B+R         </div> <div style="text-align: center;"> <b>J 2 Mehr und bessere B+R Standorte</b> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: #4f6078; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="background-color: #4f6078; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="background-color: #4f6078; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">FU</div> </div> </div>		
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Umsetzungsfrist</b> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Kommunen mit Bahnhöfen/Haltepunkten, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station & Service)

**P+R  
B+R**

**J 3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen**

VE GT FU  
SE SL MU

P+R- und B+R-Standorte sind wichtige Ergänzungen für die intermodale Mobilität. Da diese v.a. im Schienenverkehr gleichermaßen von Bedeutung sind, ist eine Weiterentwicklung zu größeren Umsteigepunkten sinnvoll. Diese können dann als Mobilitätsstationen mit übergreifenden Serviceangeboten vermarktet werden. Diese Standorte sind v.a. dort relevant, wo viele regionale Schienenverkehrsverbindungen bestehen. Sie sind damit attraktive Startpunkte für einen Umstieg zum öffentlichen Personennahverkehr. Zwar bestehen bereits heute in Saarbrücken mehrere P+R- und B+R-Standorte. Eine Zusammenfassung und Erweiterung dieser zu Mobilitätsstationen besteht jedoch noch nicht.

**Bausteine**

Mobilitätsstationen werden nach einem Baukastensystem gebildet. Zwar ist in der Regel der öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat einer Mobilitätsstation, es sind aber auch Kombinationen ohne Bahn und Bus möglich. Art und Umfang von Mobilitätsstationen können in vier Bereiche und mehrere Einzelbausteine unterschieden werden.

Welche konkreten Ausstattungsmerkmale ein Standort hat, hängt von Zielgruppen, Einzugsbereichen und auch den verfügbaren Flächen vor Ort ab. Es lassen sich bereits mehrere Standorttypen unterscheiden, welche bei einer Umsetzung im Detail zu prüfen sind.

Für die LHS sind in einem ersten Schritt besonders Mobilitätsstationen wichtig, die zur Steigerung des Radverkehrs führen. Hier

bieten sich größere Standorte am Hauptbahnhof und an der Fußgängerzone an. Während beim Standort Innenstadt die Anbindung der Fußgängerzone im Mittelpunkt steht, ist es am Hauptbahnhof die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln.

Als große Abstellanlagen für Fahrräder sollten diese tagsüber mit Personal besetzt und zu anderen Zeiten videoüberwacht sein. Hierzu ist ein 24-Stunden-Zugang über ein Chipssystem erforderlich. Zudem sollte eine Einbindung in das neue Bezahl- und Abrechnungssystem für Bahn/Bus erfolgen. Beide Standorte sind qualitativ hochwertige Angebote und können daher kostenpflichtig sein. Allerdings sollte eine ermäßigte bzw. kostenlose Nutzung für Inhaber von Zeitfahrkarten möglich sein, um weitere Synergien für den gesamten Umweltverbund zu erreichen. Bei vergleichbaren Angeboten (z. B. Radstationen in NRW) werden Mobilitätsstationen auch als Integrationshilfe für Langzeitarbeitslose bzw. Behinderte genutzt.

	Hbf.	Bf./Hp. im Stadtteil	Innenstadt Fußgängerzone	Stadtteilzentren	Wohngebiete	Dezentrale Standorte
<b>Verkehrsmittel</b>	Fernverkehr	■				
	Nahverkehr	■	■	■	■	■
	(öffentliches) Fahrradverleihsystem	■	■	■	■	■
	Taxi-Aufstellflächen	■	■	■	■	
	Mietwagen	■				
	CarSharing	■	■	■	■	■
<b>Infrastruktur</b>	Parkplätze als P+R		■			
	Fahrradparkhaus (mit Personal)	■		■		
	Radabstellanlagen	■	■	■	■	■
	Lademöglichkeiten	■	■	■	■	■
	Schließfächer	■		■		
<b>Dienstleistung</b>	Gastronomie	■		■		
	Toiletten	■		■		
	Reparatur	■		■		
<b>Info</b>	Dynamische Fahrgastinformation	■	■		■	
	Übersichtskarten/Stadtpläne	■	■	■	■	■



<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">P+R B+R</div> <div style="text-align: center;"> <h3 style="margin: 0;">J 3 Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen</h3> </div> <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">FU</div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">SE</div> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">SL</div> <div style="background-color: #4f7942; color: white; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">MU</div> </div> </div> </div>																
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C7.1</b> Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems</li> <li>▪ <b>J1</b> P+R-Standorte</li> <li>▪ <b>J2</b> B+R-Standorte</li> <li>▪ <b>B10</b> Prüfung eines Fahrradverleihsystems</li> </ul>																
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="width: 33%;"><b>Priorität</b></th> <th style="width: 33%;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>		<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>														
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020														
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025														
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030														
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe														
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarland, Taxiunternehmen, gemeinwirtschaftliche Organisationen, Privatwirtschaft, Umlandkommunen, Deutsche Bahn (Netz bzw. Station &amp; Service)</p>															
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Sollte ein öffentliches Fahrradverleihsystem in der Stadt Saarbrücken umgesetzt werden, sind Radstationen in ein Standortkonzept mit einzubeziehen. Mit der Einführung eines neuen Abrechnungssystems im ÖPNV sollten auch Nutzungskosten der Radstationen über dieses optional abgerechnet werden können.</p>																

	<p><b>J 4 Integration von Taxidiensten</b></p>																
<p>Als Teil des ÖPNV sind Taxidienste zum einen eine individuelle Fahrmöglichkeit und zum anderen eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV. Dabei werden bedarfsgerechte Fahrten nach einem festgelegten Fahrplan, aber nur nach einer telefonischen Anmeldung durch Taxifahrten durchgeführt. Diese Angebotsform eignet sich daher zur Sicherung der Grundmobilität besonders für nachfrageschwache Linien. Das Einsatzgebiet von Taxis als bedarfsgerechte Busangebote erstreckt sich z.B. auf Zeiten einer geringen Nachfrage (z. B. sonntagsmorgens) und/oder Siedlungsbereiche mit sehr wenigen Einwohnern.</p> <p>In der LHS werden bereits einzelne bedarfsgerechte Busangebote durch Taxis erbracht (z. B. Linie 168). Hier wird stadtwweit das Produkt Anruf-Sammel-Taxi (AST) genutzt. Die weitere Integration der Taxidienste steht daher im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Abrechnungssystems im Handlungsfeld öffentlicher Personennahverkehr (C).</p> <p>Weitere Möglichkeiten bestehen darin, das Taxi für die so genannte „letzte Meile“ stärker einzusetzen (z.B. durch Serviceleistungen „Taxiruf durch den Bus-Fahrer“ oder dem Service ein rabattiertes Frauen- oder Nachttaxiangebot anzubieten).</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Die gemeinsame Nutzung von Taxi- und Bahn/Busangeboten soll vereinfacht werden. Dies betrifft besonders die organisatorische Abwicklung und Abrechnung. Auch hierfür könnte das neue Abrechnungssystem im Netz der Saarbahn genutzt werden, wobei das Tarifsysteem bei klassischen Taxifahrten unberührt bleibt. Mit einer Chipkarte oder der passenden App auf dem Smartphone sollen Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr unkompliziert auf ein Taxi umsteigen können, indem auch hier eine bargeldlose Abbuchung möglich ist. Die Zahlung mit Bargeld bleibt als Alternative erhalten.</p> <p>Zweiter wichtiger Baustein für eine weitere Integration von Taxidiensten ist eine regelmäßige Überprüfung, ob Leistungen im Busnetz sinnvoll durch AST-Angebote ganz oder teilweise ersetzt werden können. Zwar sind Busangebote bereits als umweltfreundliches Mobilitätsangebot zu verstehen, aber im Hinblick auf die Besetzung und die Kosten können AST-Angebote ein sinnvoller Ersatz sein. Zudem sind nachfragegerechte AST-Angebote klimaschonender einzustufen, als vergleichsweise leere Busse.</p> <p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C1.8</b> Angebotsebenen im lokalen Busverkehr</li> <li>▪ <b>C1.9</b> Organisation von Bedarfsverkehren</li> <li>▪ <b>C7.1</b> Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems</li> </ul>																	
<table border="0"> <thead> <tr> <th><i><b>Wirkungs-Kosten Klasse</b></i></th> <th><i><b>Priorität</b></i></th> <th><i><b>Umsetzungsfrist</b></i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<i><b>Wirkungs-Kosten Klasse</b></i>	<i><b>Priorität</b></i>	<i><b>Umsetzungsfrist</b></i>	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i><b>Wirkungs-Kosten Klasse</b></i>	<i><b>Priorität</b></i>	<i><b>Umsetzungsfrist</b></i>															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, saarVV, Taxiunternehmen</p>															

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #546e7a; color: white; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">             P+R B+R         </div>	<h2 style="margin: 0;">J 5 Fahrradmitnahme in Bahn und Bus</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: center; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; background-color: #546e7a; color: white; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; background-color: #546e7a; color: white; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; background-color: #546e7a; color: white; font-size: 0.8em;">FU</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; background-color: #546e7a; color: white; font-size: 0.8em;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; background-color: #546e7a; color: white; font-size: 0.8em;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; background-color: #546e7a; color: white; font-size: 0.8em;">MU</div> </div>															
<p>Neben der Nutzung von B+R-Standorten kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein, weil z.B. keine geeignete Abstellmöglichkeit vorhanden ist oder das Fahrrad an der Zielhaltestelle wieder benötigt wird. Hierzu ist grundsätzlich eine Mitnahme im Mehrzweckbereich eines Busses vorgesehen. Diese Flächen sind anders als im Schienenverkehr aber vergleichsweise klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z.B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck).</p> <p>Bei der Saarbahn können Fahrräder bereits in allen Bussen sowie in der Saarbahn außerhalb der Hauptverkehrszeit morgens mitgenommen werden. Es gibt allerdings keinen Beförderungsvorrang für Fahrgäste mit Fahrrad gegenüber anderen Fahrgästen, welche auf den Mehrzweckbereich angewiesen sind.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn/Bus soll auch für Nutzer möglich sein, die am Zielort erneut ihr Fahrrad nutzen möchten. Dennoch soll der Beförderungsvorrang anderer Fahrgäste erhalten bleiben. Hierzu könnte seitens der Saarbahn oder des SaarVV ggf. mit einem privaten Anbieter ein neues Service- und Mobilitätsangebot entwickelt werden, bei dem Fahrgästen zusätzlich zum Ticket ein vergünstigtes Faltrad zur Verfügung gestellt würde. Dieses kann zusammengeklappt als Gepäckstück transportiert werden. Entsprechend entfallen die Restriktionen des Beförderungsvorrangs und auch eine Mitnahme während der Berufsverkehrs morgens ist möglich.</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kombi-Angebot Jahresfahrkarte + vergünstigtes Faltrad</li> <li>Kostenlose Nutzung der Mobilitätsstationen, um z. B. kleine Reparaturen durchführen zu lassen</li> </ul> <p>Um Fahrräder in Bussen und Bahnen möglichst unkompliziert mitnehmen zu können, müssen die Fahrzeuge und entsprechend auch die Bahnsteige einfach zugänglich sein. Hierzu sind ggf. Rampen oder Aufzüge notwendig.</p> </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  <p style="font-size: 0.8em;">Quelle: RMV: Zusammengeklappt lässt sich das ADFC-RMV-Faltrad auch mit einer Hand gut tragen. (© RMV)</p> </div> </div>																	
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>J3</b> Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen</li> </ul>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%; text-align: left; font-weight: normal;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="width: 33%; text-align: left; font-weight: normal;">Priorität</th> <th style="width: 33%; text-align: left; font-weight: normal;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja    <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> Saarbahn, saarVV, Verkehrsunternehmen, ggfs. ADFC</p>															

<p><b>P+R</b> <b>B+R</b></p>	<p><b>J 6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot</b></p>	<p>VE GT FU SE SL MU</p>															
<p>Der Umweltverbund umfasst öffentliche Verkehrsangebote (ÖPNV, CarSharing, Taxi) sowie den Rad- und Fußverkehr. Damit kann ein großer Teil der alltäglichen Wegezwecke abgedeckt werden und kann ganz oder zumindest teilweise eine gute Alternative zum Auto darstellen. Hierfür ist es aber von zentraler Bedeutung, dass all diese Angebote als ein Mobilitätsangebot mit flexiblen Bausteinen nutzbar sind und nach außen vermarktet werden.</p> <p>In der Stadt Saarbrücken bestehen bereits viele klimaschonende Mobilitätsangebote, welche aber nicht vernetzt bzw. einheitlich organisiert und vermarktet werden. Mit dem Ziel, die Inter- und Multimodalität auch ohne das eigene Auto zu stärken, muss auch die Organisation und Vermarktung verbessert werden. Hier bietet sich v.a. mit dem neuen Abrechnungssystem im öffentlichen Personennahverkehr eine zentrale Säule an.</p>																	
<p><b>Bausteine</b></p> <p>Für die Etablierung eines einheitlichen Umweltverbundes sind die Aufgaben der einzelnen Mobilitätsdienstleister unter einer Dachmarke zusammen zu führen. Hier sollte das stadt eigene Verkehrsunternehmen zum städtischen Mobilitätsdienstleister weiterentwickelt werden und weitere organisatorische Aufgaben übernehmen, indem für diese Bereiche ein eigenes Ressort geschaffen wird. Ziel ist es, bestehende Angebote wie CarSharing und Taxiunternehmen zu integrieren, statt ein konkurrierendes Angebot aufzubauen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung/Betreuung des neuen Abrechnungssystems und Integration in weitere Angebote wie Taxis</li> <li>▪ Prüfung einer Integration weiterer Mobilitätsangebote in den Aufgabenbereich (Fahrradverleih als städtisches System oder über Mobilitätsstationen, CarSharing, usw.)</li> <li>▪ Auftritt aller Mobilitätsangebote unter einer gemeinsamen Marke</li> <li>▪ Betreuung bei der Integration von Bestandsangeboten Dritter (z. B. Cambio, Taxiunternehmen)</li> <li>▪ Vermarktung als Baukastensystem, in dem Kunden in regelmäßigen Abständen Bausteine ändern können, um ein flexibles Mobilitätsangebot zu haben</li> <li>▪ zentrale Abrechnung der genutzten Leistungen in einer zusammenfassenden Rechnung (z. B. monatlich)</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>C1.9</b> Organisation von Bedarfsverkehren</li> <li>▪ <b>C7.1</b> Einführung eines neuen Preis- und Abrechnungssystems</li> <li>▪ <b>J3</b> Ausbau von Schnittstellen/Mobilitätsstationen</li> <li>▪ <b>J4</b> Integration von Taxidiensten</li> </ul>																	
<table border="0"> <thead> <tr> <th><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th><b>Priorität</b></th> <th><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Saarbahn, saarVV, Cambio, Taxiunternehmen</p>															

## Handlungsfeld K: Mobilitätsmanagement und -kultur

Die Maßnahmen aus dem Bereich K Mobilitätsmanagement und –kultur sind, anders als die aufwändigen infrastrukturellen Lösungen, gezielt dazu konzipiert, das Verkehrsgeschehen nachhaltig zu beeinflussen und tragen zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur bei. Die Verkehrsteilnehmer sollen durch eine bessere Koordination und Information zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Information, Beratung und Motivation stehen im Mittelpunkt des Mobilitätsmanagements. Es sollen attraktive Alternativen zum eigenen Auto aufgezeigt werden. Das Verkehrsverhalten ist jedoch immer auch durch eingeschlifene Lebensweisen geprägt, so dass ein Umdenken und Umsteigen auf Alternativen erlebbar und attraktiv sein muss. Hier setzen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilitätskultur an.

### 1.1.1 Grundsätze des Mobilitätsmanagements

Mobilitätsmanagement lässt sich grob in drei Haupthandlungsbereiche unterscheiden, in denen sich erfahrungsgemäß die besten Wirkungseffekte nachweisen lassen:

- kommunales Mobilitätsmanagement
- betriebliches Mobilitätsmanagement und
- schulisches Mobilitätsmanagement.

Durch die Maßnahme Mobilitätsberatung an unterschiedlichen Einrichtungen (z.B. Betriebe, Kommune, Schulen) anzubieten, wird ein nachhaltiges und kosteneffizientes Mobilitätsmanagement gefördert. Dieses setzt in Betrieben und kommunalen Verwaltungen v.a. bei der Mobilität der Mitarbeiter, bei der Parkraumausstattung, bei Dienstreisen sowie beim Fuhrpark an. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement fokussiert sich die Rolle der Stadt vor allem auf eine Beraterfunktion sowie als Initiator, Unterstützer und ggf. Koordinator von Pilotprojekten.

Im kommunalen Mobilitätsmanagement kann die Stadt - als wichtiger Arbeitgeber - direkt bei den eigenen Strukturen tätig werden, Konzepte und Maßnahmen erproben und mit gutem Beispiel für andere Betriebe vorangehen. Im Rahmen der Wirtschaftsförderung und Bauleitplanung kann außerdem Einfluss auf Betriebe genommen und die Aufstellung von Mobilitätsmanagementkonzepten unterstützt werden.

Im schulischen Mobilitätsmanagement werden (in Saarbrücken z. B. über das Amt für Kinder und Bildung sowie das Ordnungsamt) Schulen ermutigt und angeregt, Maßnahmen umzusetzen, welche eine eigenständige, nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern. Synergieeffekte ergeben sich v. a. mit der Schulwegsicherheit (vgl. Maßnahmensteckbrief I 5). Zudem kann die Stadt über die Standortwahl von Kindergärten und Schulen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Kinder und Eltern bewirken.

Begleitet werden sollten alle Maßnahmen durch Marketing und Kommunikation, um Akteure und Bevölkerung für das Thema nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren, zu motivieren und ein Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu erzeugen.

### 1.1.2 Handlungsbedarf im Mobilitätsmanagement

In Saarbrücken existieren bereits unterschiedliche Anknüpfungspunkte, v. a. im kommunalen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement (vgl. VEP-Analysebericht). Die bisherigen Aktivitäten sind allerdings noch sehr punktuell und es bieten sich weitere Potenziale, um das Vorgehen koordinierter und strategischer auszurichten sowie die Akteure stärker miteinander zu vernetzen und zu qualifizieren. Die Möglichkeiten eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements können so noch weiter ausgeschöpft werden.

Das verwaltungsinterne, betriebliche Mobilitätsmanagementprojekt der LHS stellt einen guten Ausgangspunkt für weitere bzw. verstärkte Maßnahmen und Aktivitäten dar - offene Potenziale sind vorhanden (vgl. z. B. Nachfrage des Job-Tickets in der Verwaltung im VEP-Analysebericht<sup>1</sup>). Auch andere in Saarbrücken ansässige Betriebe haben sich mit dem Thema betriebliches Mobilitätsmanagement auseinandergesetzt und verfolgen z. T. bereits entsprechende Konzepte (z. B. CosmosDirekt und die Universität). Es sollte Ziel der LHS sein, diese Betriebe in ihren Maßnahmen zu unterstützen und noch weitere Betriebe von den Vorteilen eines Mobilitätsmanagements zu überzeugen sowie zu eigenen Bemühungen zur Aufstellung von betrieblichen Mobilitäts- und Umweltmanagementkonzepten zu ermutigen.

Dies kann z. B. über Kampagnen, Wettbewerbe und Programme (wie es sie bereits seitens des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz des Saarlandes („Clever zur Arbeit“) oder des Landes Saarland („Umweltpakt Saar“) gab bzw. gibt) angestoßen werden. Auch durch die eigenen Handlungen der Stadt Saarbrücken sollten die Grundlagen des Mobilitätsmanagements auf verschiedenen Ebenen weiter gestützt werden. Hierzu ist ein strategisches Vorgehen von Vorteil. Mögliche Einsatzbereiche sind z. B. die Festlegung von Bedingungen zur Ansiedlung von Gewerbe (z. T. bereits durch Anrechnung von verbindlichen Mobilitätskonzepten beim Stellplatzbedarf vorhanden) oder die gezielte Information von Zielgruppen (z. B. weitere Ergänzung der Neubürger-Mappe, Information für Senioren oder Eltern von Schulkindern).

Durch Ausweitung und Belebung der im Grundsatz vorhandenen Netzwerke (z. B. „Netzwerk Mobilität Saar“) sind gegenseitiger Austausch und Information zu verstärken. Um die Koordination seitens der Stadt zu erleichtern, bietet es sich an, ämterübergreifend zusammen zu arbeiten und die Kompetenzen weiter zu stärken. Dies erleichtert auch die Kommunikation innerhalb der Verwaltung im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements.

### 1.1.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie den Zielen des VEP wurden die folgenden fünf Maßnahmenfelder K 1 bis K 5 abgeleitet (vgl. Tabelle 1).


---

<sup>1</sup> Die Verwendung des Job-Tickets unter den städtischen Angestellten stieg seit 2013 von 116 auf 350 Nutzer an. Gemessen an der Gesamtbeschäftigtenzahl (ca. 2.400 Personen) weist dies noch Potenzial auf.


Tabelle 1: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur (K) - Maßnahmenfelder


Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>K 1: Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Wirtschaft, IHK, Ministerien, Verkehrsbetriebe
<b>K 2: Mobilitätsmanagement in der Verwaltung</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Beteiligungsunternehmen, Verkehrsbetriebe, Landesverwaltung
<b>K 3: Schulisches Mobilitätsmanagement</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Schulen, Hochschulen, Polizei, Fördervereine, Verkehrsbetriebe, Verbände
<b>K 4: Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Verbraucherzentrale, Ministerien, Verkehrsbetriebe, IHK, HWK, Arbeitskammer des Saarlands, VCD, BUND
<b>K 5: Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Saarbahn, weitere Partner

Das Maßnahmenfeld K 5 „Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen“ beinhaltet öffentlichkeitswirksame Marketingaktionen und Imagekampagnen sowie eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Diese Maßnahmen verfolgen insbesondere das Ziel, ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein in der Bevölkerung zu fördern und die Nutzungsraten des Umweltverbands mit Hilfe von Mobilitätsmanagement zu steigern. Es können sich daher vielfältige Synergieeffekte zu anderen Maßnahmenfeldern des VEP ergeben (A8 „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation“ im Fußverkehr, B10 „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/Marketingstrategien“ im Radverkehr, C7 „Kommunikation und Marketing“ im ÖPNV, F8 „Serviceangebote, Information und Marketing“ im Einkaufs- und Tourismusverkehr, I6 „Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit“ zur Verkehrssicherheit).

	<b>K1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements</b>	VE GT FU SE SL MU
<p>Im betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte die LHS koordiniert und zielgerichtet ihr Engagement zur aktiven Ansprache und Beratung von Betrieben erhöhen. Dazu ist es empfehlenswert, die Zuständigkeiten und Kompetenzen zu bündeln (z. B. in Form einer Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement oder eines/r städtischen Mobilitätsmanagers/in). Die Arbeitsgruppe bzw. der Mobilitätsmanager erarbeitet Konzepte, ist offizieller Ansprechpartner in Sachen Mobilität und hält regen Kontakt zu allen Akteuren. Dies erleichtert die Kommunikation sowohl nach innen als auch nach außen.</p> <p>Die Aufgaben der Stadt im betrieblichen Mobilitätsmanagement haben überwiegend informativen und kommunikativen Charakter. Es sollten allerdings auch eigene (Pilot-)Projekte oder (Beratungs-)Programme entwickelt und umgesetzt werden. Um möglichst große Effekte zu erzielen, könnte ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement (z. B. für große Gewerbegebiete) entwickelt werden. Dazu sind die beteiligten Akteure seitens der Stadt aktiv anzusprechen, der Prozess anzustoßen und gemeinsame Konzepte sowie langfristig selbstlaufende Organisationsstrukturen zu erarbeiten.</p> <p>Regelnd eingreifen kann die Stadt nur bedingt. Im Rahmen der Standortentwicklung und Bauleitplanung bieten sich einige mit Bedacht einzusetzende Möglichkeiten. Investoren und ansiedlungswillige Betriebe mit verbindlichen Mobilitätsmanagementkonzepten können u.a. ihre Aktivitäten bei der Nachweispflicht von Stellplätzen anrechnen lassen. Begleitend sollte natürlich eine nutzerfreundliche Infrastruktur (v. a. für Radverkehr und ÖPNV) an neuen Gewerbestandorten sichergestellt werden.</p>		
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Strategisches Vorgehen seitens der Verwaltung zur vermehrten Implementierung betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen und -konzepte:</u> Qualifizierung der Zuständigkeit in der Verwaltung (z. B. Arbeitsgruppe, Mobilitätsmanager/in), gezielte Ansprache von Betrieben und Stakeholdern, aktive Information und Beratung, Vermittlung von Kontakten und übergeordneten Programmen (z. B. Umweltpakt Saar, mobil.profit), Teilnahme an Netzwerktreffen (ggf. auch Leitung), gemeinsame Ausarbeitung und Umsetzung von Pilotprojekten.</li> <li>▪ <u>Anstoß und Begleitung standortbezogener Mobilitätskonzepte:</u> z. B. Flughafen, große Gewerbegebiete/Betriebe; Aktivierung und Überzeugung von Akteuren und Multiplikatoren, Einleitung und Koordinierung erster Treffen, Beratung beim Aufbau von Organisationsstrukturen und der Entwicklung von Maßnahmen (z. B. Nutzung von E-Bikes, E-Fahrzeugen, Flottenmanagement, CarSharing, Jobticket und Parkgebühren, Fahrgemeinschaftsförderung, etc.).</li> <li>▪ <u>strategische Implementierung von Grundlagen zur Förderung und Forcierung von Mobilitätskonzepten:</u> z. B. durch Überarbeitung der Stellplatzsatzung (vgl. H 7), Investorenberatung und Bedingungen im Rahmen der Standortentwicklung, Einrichtung eigener Zertifizierungs- bzw. Beratungsprogramme oder Teilnahmeunterstützung/Initiierung an Programmen und Wettbewerben für ansässige Betriebe.</li> <li>▪ <u>Sicherstellung eines geeigneten Infrastrukturangebotes:</u> z. B. für Berufsverkehr geeignete Wegeinfrastruktur im Radverkehr, ÖV-Anbindung und Takt von Gewerbegebieten (vgl. u. a. Handlungsfelder B und C).</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>H7</b> Überarbeitung der Stellplatzsatzung (Ruhender Verkehr)</li> </ul>		



<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div style="text-align: center;"> <h2>K1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements</h2> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d9d9d9;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d9d9d9;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #92d050;">FU</div> </div> </div>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p><b>Akteure:</b> Stadt Saarbrücken, IHK, Ministerien, Wirtschaftsunternehmen (z. B. große und mittlere Betriebe), Verkehrsbetriebe</p>	

 <b>K2 Mobilitätsmanagement in der Verwaltung</b>		<input type="checkbox"/> VE	<input type="checkbox"/> GT	<input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE	<input type="checkbox"/> SL	<input type="checkbox"/> MU
<p>Das bestehende betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadt Saarbrücken ist in weiten Teilen erfolgreich und kann als guter Anknüpfungspunkt für weitergehende Maßnahmen genutzt werden. Dazu sollten die Maßnahmen weiter auf die Bedürfnisse der städtischen Angestellten angepasst und v. a. in ihrer Vermarktung verstärkt werden. Insbesondere das Jobticket, die Radverkehrsförderung und die Bildung von Fahrgegemeinschaften bieten weiterhin große ungenutzte Potenziale und sollten wie geplant priorisiert werden. Weitere Maßnahmen sollten fortlaufend entwickelt und ergänzt werden. Zur strategischen Koordination bietet sich die Bündelung in Form eines/r Mobilitätsmanagers/in oder einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe an. Zusätzlich zur direkten Wirkung auf die Mobilität der städtischen Mitarbeiter geht vom kommunalen Mobilitätsmanagement eine Vorbildwirkung für andere Betriebe in der Stadt aus, weshalb die Maßnahmen und Erfolge auch offensiv nach außen kommuniziert werden sollten. Neben der Verwaltung der Stadt Saarbrücken liegen zudem auch erhebliche Potenziale für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement in den Ministerien und Behörden des Landes.</p>				
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Strategische Koordination an einer zentralen Stelle (z. B. Arbeitsgruppe / Mobilitätsmanager/in)</u> als qualifizierter Ansprechstelle zum Thema Mobilität und Kontakt für innen und außen.</li> <li>▪ <u>Verstärkte Bewerbung sowie koordinierte Anpassung der Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements auf die Bedürfnisse der städtischen Angestellten:</u> z. B. stärkere Bewerbung des Job-Tickets, Einrichten von weiteren Fahrradabstellanlagen.</li> <li>▪ <u>Ergänzung und Ausweitung von Maßnahmen:</u> z. B. weitere konsequente Bewerbung des Job-Tickets, Ausbau und weitere Bewerbung der verwaltungsinternen Mitfahrer Börse, Prüfung einer Ausweitung des Angebots von Diensträdern und Pedelecs auf weitere Verwaltungsstandorte, Erweiterung des Flottenmanagements (z. B. private Nutzung von freien Dienstfahrzeugen, Anschaffung weiterer Elektrofahrzeuge), Optimierung der Infrastruktur (Abstellanlagen, Trockenräume/Duschen, Anbindung im ÖPNV).</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>C</b> Handlungsfeld ÖPNV</li> <li>▪ <b>L 4</b> Verkehr und Umwelt (Elektromobilität)</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Priorität</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS &amp; Beteiligungsunternehmen (z. B. Entsorgungsbetriebe, Stadtwerke, Stadtbahn, Klinikum), Verkehrsbetriebe, Landesverwaltung</p>		



### K3 Schulisches Mobilitätsmanagement



Neben dem betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement stellt das schulische Mobilitätsmanagement einen weiteren wichtigen Ansatz dar. Denn auch auf Schul- und Ausbildungswegen besteht ein hoher Handlungsdruck sowie vor allem auch ein großes Verlagerungspotenzial weg vom Autoverkehr.

Insbesondere sollen attraktive Alternativen zu den sogenannten Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt von der Schule, aufgezeigt werden. Hinzu kommt, dass im Rahmen einer entsprechenden Verkehrserziehung den Kindern und Jugendlichen ein nachhaltiges, eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten nahegebracht werden kann. Wichtig ist die Unterstützung von Seiten der Schulen und Elternschaft. Dafür ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit zu leisten.

Auch hier empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen.

Synergieeffekte bestehen zur Verkehrssicherheit (vgl. Handlungsfeld I), beispielsweise in Form von Schulwegplänen. Diese zeigen zum einen auf, welche Wege für die Kinder die sichersten und direktesten zur Schule sind. Zum anderen können sie aber auch Überzeugungsarbeit leisten und Eltern ermutigen, ihre Kinder selbstständig per Rad, zu Fuß oder auch mit dem ÖPNV zur Schule gehen zu lassen.


Maßnahmen können gemeinsam mit den Schülern, Eltern und Lehrern im Rahmen von Projektwochen entwickelt werden und somit Teil der Verkehrserziehung werden. Wichtig ist auch im schulischen Mobilitätsmanagement die Kommunikation zwischen allen Akteuren, denn eine dauerhafte Motivation und Engagement seitens der Eltern und Lehrenden ist für einen Erfolg in diesem Bereich notwendig.

Begleiteter Weg zum Kindergarten („Walking Bus“)




Kinder selbstständig auf dem Schulweg



 <b>K3 Schulisches Mobilitätsmanagement</b>		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Verstärkte Initiierung bzw. strategische Konzeptionierung des Themenfeldes seitens der städtischen Verwaltung:</u> z. B. in Form eines Handlungsprogramms.</li> <li>▪ <u>Anstoßen von Aktionen zur Verkehrserziehung an den Schulen:</u> z. B. jährliche Aktionswochen zum Thema eigenständige und umweltbewusste Mobilität und Schulwegsicherheit, Zertifizierung von Schulen/Kindergärten.</li> <li>▪ <u>Verstärkte Information und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Elternbringverkehr:</u> z. B. in Form von Flyern und Infomaterial (z. B. Kinderstadtpläne), Schulstartpaket „Mobilität“, Mobilitätsberatung an Elternabenden/-sprechtagen oder auf Schulfesten (z. B. Kooperation mit Polizei, Verkehrswacht, VCD, ADFC).</li> <li>▪ <u>Strategische Aufstellung von Schulwegsicherungsplänen an allen Schulen (vgl. Handlungsfeld I):</u> Nicht wie bisher nur nach Eigeninitiative der Schulen, sondern als offensiver Anstoß seitens der Stadt (Erarbeitung ggf. im Rahmen von Projektarbeit). Gg. auch Integration in den Lehrplan und Kooperation mit dem ADAC, ADFC, u. a. Verbänden.</li> <li>▪ <u>Anregung und Unterstützung bei der Organisation von „Walking Bus“/„CycleTrain“<sup>2</sup>:</u> Erstellung eines Handlungsleitfadens und Nennung eines Ansprechpartners bei der Verwaltung. <u>Prüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen an sensiblen Bereichen:</u> Abstimmung mit Schulen und Anwohnern sowie ggf. ADFC.</li> </ul> <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A Handlungsfeld Fußverkehr</li> <li>▪ B Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ I Handlungsfeld Verkehrssicherheit</li> </ul>				
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> LHS, Schulen, Hochschulen, Fördervereine, Polizei, Verkehrsbetriebe, Verbände ...</p>		

<sup>2</sup> Eine Gruppe von 8 bis 14 Kindern geht in Begleitung zweier Erwachsener gemeinsam zur Schule oder Kindergarten. Kinder können an bestimmten "Haltestellen" zur Gruppe hinzustoßen und werden dort wieder "herausgelassen". Bei Kindergartenkindern sind evtl. mehr Begleitpersonen und ein engmaschigeres "Haltestellennetz" notwendig als bei Grundschulkindern. Walkingbusse können z. B. über Fördervereine oder Schulpflegschaften organisiert werden, auch Engagement von z.B. Sport-/Wandervereinen ist vorstellbar.



## K4 Arbeitsgruppen und Netzwerkarbeit

VE

GT


FU

SE

SL

MU

Mobilitätsmanagement lebt von einem funktionierenden Austausch der Akteure und Bekanntmachung. Die LHS kann die vorhandenen Netzwerke und Arbeitsgruppen unterstützen und koordinierend tätig werden. Das seit Juni 2010 bestehende - aber derzeit nicht aktive - „Netzwerk Mobilität Saar“ sollte reaktiviert und in seinen Aktivitäten ausgeweitet werden. Der bisherige Teilnehmerkreis ist an einer Weiterführung interessiert, so dass eine übergeordnete potenzielle Projektunterstützung (u. a. beispielsweise durch das Land, aber auch ggf. durch andere Teilnehmende) und Interessensvertretung vor Ort zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements daraus entstehen kann.



Im Rahmen der Netzwerkarbeit kann eine kooperative Umsetzung von nachhaltigen und neuartigen Konzepten der Mobilität entwickelt und Betriebe bei der Umsetzung unterstützt werden.

**Bausteine**

- Reaktivierung des „Netzwerkes Mobilität Saar“:  
Unterstützung bzw. Organisation zur Wiederbelebung und Ausweitung der Aktivitäten des vorhandenen Netzwerks zur Motivation und Unterstützung von Mobilitätsmanagement in ansässigen Betrieben.
- Aufbau und Aufrechterhaltung von Kontakten zwischen Stadt und weiteren Akteuren:  
z. B. zu Schulen und Elternräten im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements; Vermittlung und Information von interessierten Akteuren und Multiplikatoren, Austausch von best-practice-Beispielen.  
Weitere potenzielle Arbeitsgruppen die im Rahmen des Mobilitätsmanagements fortgeführt werden können sind z. B. die Fokusgruppen Region bzw. Einzelhandel, der VEP-Beirat oder der Parkbeirat.

**Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**

- B Handlungsfeld Radverkehr
- H6 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen (Ruhender Verkehr)
- I Handlungsfeld Verkehrssicherheit
- K Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**  ja  nein

**Akteure:** Verbraucherzentrale, LHS, Ministerien, Verkehrsbetriebe, IHK, HWK, Arbeitskammer des Saarlandes, VCD, BUND...



## K 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität



Die Beeinflussung einer bestehenden Mobilitätskultur bzw. die Veränderung des Verkehrsverhaltens zu Gunsten eines nachhaltigen Verkehrsmittels oder Angebots muss mit kontinuierlichen und aktiven Informationen und Anreizen verbunden sein. Gerade Mobilitätsmanagement sollte als schwer vermittelbares Thema noch versierter und engagierter kommuniziert und im Angebot weiter qualifiziert werden. Akteure und Zielgruppen sollten dazu aktiv angesprochen werden (wie bereits bei Neubürgern und Senioren praktiziert, vgl. Projekt *MOBIA Saar – Mobilität bis ins Alter*).

Hilfreich bei der Kommunikation ist die Entwicklung einer wiedererkennbaren Dachmarke für Mobilitätsmanagement seitens der Stadt oder einer Akteursgruppe (z. B. in Form des Netzwerks Mobilität Saar), wo alle Aktivitäten fachkundig koordiniert sowie Informationen, technische Komponenten, Dienstleistungen und Managementmodelle gesammelt angeboten werden.

Stadtweite Aktionen und Kampagnen sind eine weitere Möglichkeit, um mehr Aufmerksamkeit für ein Thema zu erreichen. Besonders bei Etablierung neuer Angebote haben kostenlose Testphasen eine hohe Bedeutung, da diese unverbindlich sind und damit die Hemmschwelle für eine erstmalige Nutzung aufheben können. Eine gleichzeitig erfolgende aktive Information der Menschen vor Ort kann zu einem Umdenken führen und damit das Mobilitätsverhalten einer Stadt nachhaltig verändern. Hier bestehen Synergien zu zahlreichen anderen Handlungsfeldern des VEP.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und zur Minderung der Verkehrsemissionen bedeutet vor allem die Verlagerung von Fahrten vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund einen Bewusstseinswechsel und somit ein Mobilitätsänderung bei der Bevölkerung. Hierzu beinhalten die Konzepte des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV, des ruhenden Verkehrs sowie des Themenfeldes Mobilitätsmanagement und -kultur bereits öffentlichkeitswirksame Maßnahmenempfehlungen. Im Sinne einer umweltbewussten Ausrichtung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und Fortbewegungsarten sollten diese Kampagnen teilweise auch gebündelt werden und um weitere Kampagnenelemente ergänzt werden.

Aktion zum 10. Jubiläum der Bremer Mobilpunkte



Information via App



Quelle: pixabay


### **Bausteine**

- Aufbau einer wiedererkennbaren Dachmarke Mobilitätsmanagement:

Bündelung aller Aktionen, Informationen, Dienstleistungsangebote unter einem Dach, qualifizierte Anlauf- und Beratungsstelle für interessierte Bürger, Unternehmen und Akteure. Koordiniert z. B. durch die Stadt oder das Netzwerk Mobilität Saar.

- Ausbau eines übergreifenden, mobilitätsbezogenen Internetangebotes:

Qualifizierung des bisherigen Internetauftritts, Aufbau einer zentralen Homepage mit Bündelung aller Informationen zum Thema Mobilität, Aufbau einer stadt-/regionsweiten Pendler- und Mitfahrbörse, Weiterentwicklung von Mobilitäts-Apps für Saarbrücken.



## K 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität

VE

GT

FU

SE

SL

MU

- Gezielte und strategische Ansprache von Zielgruppen:  
wie z. B. bei Senioren und Neubürgern; Entwicklung einer strategischen Zielsetzung und Abbau von Nutzungshemmnissen, speziell aufbereitetes Informationsangebot zur Mobilität.
- Initiierung von Projektwochen und Wettbewerben:  
z. B. an Schulen, in Betrieben, Teilnahme am „Stadtradeln“, „Europäische Woche der Mobilität“, etc.
- Stadtweite Aktionen und Kampagnen:  
z. B. autofreie Tage, Schnupperticket ÖV, „Fahrzeugschein als Fahrschein“ für einen bestimmten Zeitraum, Ernennung von prominenten Nahmobilitätsbotschaftern, Bewusstseinsbildung & Imagekampagne.
- Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung über Zeitungsartikel, Broschüren, Informationen auf dem städtischen Internetauftritt
- Durchführung von Kampagnen, Aktionstagen und öffentlichen Veranstaltungen zum Thema umweltbewusste Mobilität mit Integration aller Verkehrsarten/ Verkehrsmittel (z.B. angelehnt an die „Kopf an – Motor aus“-Kampagne des Umweltbundesamtes)
- Integration des Mobilitätsthemas in übergreifende Kampagnen bspw. zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung oder zum Energiesparen (z.B. Klimakampagne Karlsruhe)
- Weitergehende Kampagnen und Aktionen, z. B. in Abstimmung mit den städtischen Energieversorgungsdienstleistern und Verkehrsunternehmen (gratis ÖPNV-Monatskarte, kostenloses Leih-Pedelec für einen Monat oder CarSharing-Guthaben bei Bezug eines „grünen“ Strom-/ Gastarif)
- Wettbewerbe mit Unternehmern, Handel und Gastronomen zum Themenfeld umweltbewusste Mobilität und Auszeichnung von Betrieben/Gastronomen/Händlern, die ihre Wirtschaftsverkehre umweltfreundlich abwickeln
- Initiierung und Koordination von kommunalen und regionsweiten Netzwerken für eine umweltfreundliche Mobilität, bspw. auch zur Umsetzung einer Elektromobilitätsstrategie (vgl. L 4)

**Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **A 8** Handlungsfeld Fußverkehr - Öffentlichkeitsarbeit und Organisation
- **B 9** Handlungsfeld Radverkehr - Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/Marketingstrategien
- **C 8** Handlungsfeld ÖPNV - Kommunikation und Marketing
- **F 8** Handlungsfeld Einkaufs- und Tourismusverkehr - Serviceangebote, Information und Marketing
- **H 5** Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen (ruhender Verkehr)
- **I 6** Handlungsfeld Verkehrssicherheit - weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit

<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**  ja  nein

**Akteure:** LHS, Saarbahn, weitere Partner...

Planersocietät | GGR

## Handlungsfeld L: Verkehr und Umwelt

Verkehr ist ein Hauptverursacher von Luftverschmutzung und Lärm. Zudem trägt der Verkehrsbe- reich erheblich zu den klimaschädlichen Treibhausgasen sowie zum Flächenverbrauch bei. Eine umwelt- und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung ist für Saarbrücken wichtig, da die Stadt derzeit stark vom Kfz-Verkehr geprägt ist und entsprechende negative Umweltauswirkungen (Lärm im öffentlichen Raum, Schadstoffbelastungen, hoher Flächenverbrauch für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr) festzustellen sind. Das Handlungsfeld trägt insbesondere zum Oberziel „Minimierung der Umweltbelastungen“ bei.

Wichtig ist es daher, einerseits vermeidbare Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern und andererseits unvermeidbare Kfz-Fahrten verträglich abzuwickeln. Hierzu beinhaltet der VEP mit den Handlungsfeldern (bspw. zum Fußverkehr (A), Radverkehr (B), zum ÖPNV/SPNV (C), zur ver- träglichen Abwicklung der Kfz- und Wirtschaftsverkehre (siehe D und E) sowie zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr (H) bereits umfangreiche Anknüpfungspunkte. Zwischen den einzelnen Handlungsfeldern und darüber hinaus gibt es weitere Synergieeffekte und Möglichkeiten zur um- weltfreundlichen Entwicklung der Mobilität in Saarbrücken, die in diesem Kapitel dargestellt wer- den.

### 1.1.1 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungspro- zess sowie den Zielen des VEP wurden für das Handlungsfeld Verkehr und Umwelt folgende vier Maßnahmenfelder entwickelt (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Handlungsfeld Verkehr und Umwelt (L) - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
<b>L 1: Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhaltepla- nung</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS, Land
<b>L 2: Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwick- lung des Kfz-Verkehrs</b>	hoch	Daueraufgabe			LHS
<b>L 3: Klimawandel, CO2-Einsparungen und Klimaanpas- sungsmaßnahmen</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS
<b>L 4: Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen</b>	mittel	Daueraufgabe			LHS, Private, Um- landkommunen



## L1 Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung



Die zentralen Planwerke zur Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen des Verkehrs sind der Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe II aus dem Jahr 2015 sowie der Luftreinhalteplan für das Saarland aus dem Jahr 2013, der u. a. in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Saarbrücken erarbeitet wurde (siehe VEP-Analysekapitel 13). Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktions- sowie Luftreinhalteplans sind auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen und nach Möglichkeit in die bestehende Planungskonzepte einzubeziehen.

Die Maßnahmenvorschläge des VEP leisten hier bereits einen wichtigen Beitrag zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen, zum Beispiel durch die angestrebten Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund, eine integrierte Verkehrs- und Standortplanung sowie Lenkungen des Lkw-Verkehrs, Geschwindigkeitsbeschränkungen für sensible Bereiche, P+R- sowie B+R-Schnittstellen, Mobilitätsmanagementmaßnahmen oder die Parkraumstrategie Innenstadt. Zudem haben schon umgesetzte Maßnahmen schon einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen geleistet, bspw. die Umgestaltung der Eisenbahnstraße.

### **Bausteine**

#### ▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in sensiblen Bereichen und Bereichen mit erhöhten Verkehrsemissionen (siehe D8), Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Viktoriastraße, D5.4, Mainzer Str. D5.5) sowie Geschwindigkeitskontrollen (I4). Die besondere Lage der A620 als Stadtautobahn erfordert mittelfristig Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen. Diese können zum einen in großen infrastrukturellen Projekten (z. B. Tunnellösung) liegen, aber auch einfachere Maßnahmen wie weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Senkung der Verkehrsemissionen sind kurzfristig möglich (siehe D6).

#### ▪ Lkw-Durchfahrt- und Nachtfahrverbote

Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten für sensible Bereiche und Bereiche mit einer besonderen Lärm- und Schadstoffbelastung; Prüfung eines Lkw-Nachtfahrverbotes (z.B. in der Dudweilerstraße siehe LAP)

#### ▪ Verkehrslenkende Maßnahmen (Verlagerung auf weniger sensible Routen)

z. B. Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der Lebacher Straße auf die A8/A623; perspektivische Entlastung des Innenstadtbereichs durch das Innenstadtverkehrskonzept (siehe D5)

#### ▪ Verstärkter Einsatz von Lärmoptimierten Asphalt

Weiterer Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt auf Hauptverkehrsstraßen bei Sanierungs-/Umgestaltungsmaßnahmen, wenn Emissionsprobleme vorliegen (siehe L1.1)

#### ▪ Verträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung

z. B. durch die Vergrößerung des Fassadenabstandes zur Fahrbahn durch Radfahrstreifen, breitere Gehwege oder Grünstreifen (im VEP bspw. durch die Optimierung der Radinfrastruktur (B3) und durch eine attraktive und verträgliche Straßenraumgestaltung (G))

#### ▪ Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs

Tempo 30 führt bereits im fließenden Verkehr zu weniger Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu einer Verstetigung des Verkehrs, d.h. zu weniger Lärm- und Schadstoffemissionen. An den Knotenpunkten können Optimierungen der Lichtsignalsteuerungen/Grüne Wellen sowie Kreisverkehre den Verkehr flüssiger gestalten.

#### ▪ Reduktion der Eisenbahnverkehrs- und Saarbahnemissionen

Der Lärmaktionsplan beinhaltet Analysen sowie Maßnahmen zur Minderung des Lärms, der durch den Schienenverkehr verursacht wird. In Abstimmung mit den Ergebnissen und Empfehlungen des LAP sollten auch diese Maßnahmen geprüft und durch die zuständigen Baulastträger umgesetzt werden. Maßnahmenbereiche sind vor allem der passive Schallschutz und Maßnahmen am Fahrweg, an den Fahrzeugen und betriebsorganisatorische Maßnahmen.

<b>L1 Abstimmung mit Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung</b>		<input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU <input type="checkbox"/> SE <input checked="" type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>▪ <u>Schutz ruhiger Gebiete vor Emissionen bzw. einer Zunahme der Emissionen</u></p> <p>Ruhige Gebiete, die einen Freizeit- und Erholungswert haben oder auch Waldflächen, sollen vor Lärm geschützt werden bzw. es sollen nach Möglichkeit vorhandene Lärmemissionen verringert werden. Hierzu zählen insbesondere die innerörtlichen Erholungsflächen, zum Beispiel an der Saar (Staden, Bürgerpark, ...). Vorgenannte Maßnahmen tragen dazu bei, die Lärmemissionen des Verkehrs zu verringern und haben somit auch einen positiven Effekt auf die ruhigen Gebiete.</p>		
<p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A Fußverkehr</li> <li>▪ B Radverkehr</li> <li>▪ C ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ D2.5 Verringerung der Verkehrsbelastungen an der Lebacher Str.</li> <li>▪ D4.3 kleine Innenstadtumfahrung</li> <li>▪ D5 Verkehrsführung im Innenstadtbereich/Innenstadtverkehrskonzept</li> <li>▪ D7 Umgestaltung von Knotenpunkten</li> <li>▪ D8 Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen</li> <li>▪ E Wirtschaftsverkehr</li> <li>▪ F Regionaler Einkaufs- und Tourismusverkehr</li> <li>▪ G Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit</li> <li>▪ H Ruhender Verkehr</li> <li>▪ I4 Städtische Verkehrsüberwachung</li> <li>▪ J Multi- und Intermodalität</li> <li>▪ K Mobilitätsmanagement und -kultur</li> </ul>		
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p><b>Akteure:</b> insb. LHS, Land</p>

L1.1 Verstärkter Einsatz von Lärmoptimierten Asphalt		VE	GT	FU	SE	SL	MU
<p>Lärmemissionen aus dem Kfz-Verkehr entstehen in erster Linie durch Antriebsgeräusche (Geräusche des Motors und des Antriebsstrangs) sowie dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Bereits ab Geschwindigkeiten von ca. 30 km/h bei Pkw und 60 km/h bei Lkw dominiert – bei konstanter Geschwindigkeit und je nach Gangwahl und Fahrbahnbelag – das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Eine Möglichkeit zur Reduzierung dieser Reifen-Fahrbahn-Geräusche besteht in der Verwendung spezieller lärmindernder Fahrbahnoberflächen (sogenannter Flüsterasphalt).</p> <p>In Saarbrücken wird bereits seit einigen Jahren der sogenannte lärmoptimierte Asphalt (LOA) auf lärmbelasteten Straßen eingebaut (z.B. Dudweiler Straße, Metzger Straße, Saarbrücker Straße in Brebach). Die Erfahrungen aus Saarbrücken wie auch aus anderen Städten zeigen, dass mit dem lärmoptimierten Asphalt auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Emissionsreduktionen von 3 bis über 6 dB(A) erreicht werden können, was ungefähr einer Halbierung der Lärmbelastung entspricht.</p> <p>Eine Voraussetzung für die Wirksamkeit dieses Asphalts ist ein entsprechender Unterbau der Fahrbahnoberfläche, weshalb der LOA wirtschaftlich nur bei einer umfassenden Sanierung von Straßen eingebaut werden kann.</p>							
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fortführung des Einbaus von lärmoptimierten Asphalten im Rahmen von grundlegenden Sanierungen der im Lärmaktionsplan identifizierten lärmbelasteten Straßen: z. B. die Bereiche Dudweilerstraße/Richard-Wagner-Straße, Großherzog-Friedrich-Straße/Egon-Reinert-Straße/Mainzer Straße, Brückenstraße/Breite Straße, Gersweilerstraße/Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße, Kaiserstraße (Scheidt), Bergstraße/Burbacher Straße</li> <li>▪ Weitere Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von LOA bei anstehenden Sanierungsarbeiten im Hauptstraßennetz</li> </ul>							
<p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L3 Klimawandel, CO2-Anpassungen und Klimaanpassungsmaßnahmen</li> </ul>							
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe			
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>						<p><b>Akteure:</b> LHS</p>	

## L2 Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



In erster Linie sollte Kfz-Verkehr durch die Förderung von Alternativangeboten im Umweltverbund auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Nachfolgend geht es darum, den unvermeidbaren Kfz-Verkehr stadtverträglich abzuwickeln, sodass die Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst gering gehalten werden.

Diese Maßnahmen gehen über die Lärm- und Luftreinhalteplanung (siehe L1) hinaus und sollten genereller strategischer Bestandteil der Saarbrücker Stadt- und Verkehrsplanung sein.

### **Bausteine**

#### ▪ Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

Gebiete mit einer Mischung von Wohnnutzungen (unterschiedlicher Form und sozialer Mischung), Arbeitsgelegenheiten, einer guten Ausstattung an Bildungs-, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen und einem guten Anschluss an die Rad- und ÖPNV-Netze sind in der Regel besonders verkehrseffizient. Sie ermöglichen hohe Anteile der nichtmotorisierter Nahmobilität sowie des Rad- und öffentlichen Verkehrs auf längeren Strecken. Entsprechende bestehende Gebiete sind daher durch stadtplanerischen Rahmensetzungen in ihrem Bestand sicherzustellen und zu stärken; geeignete Mischquartiere mit Defiziten in einzelnen Bereichen sind mit stadtplanerischen und verkehrsplanerischen Maßnahmen entsprechend weiterzuentwickeln.

Die Lage von Wohn-Neubaugebieten sollte sich insbesondere an den Einzugsbereichen des ÖPNV (Eisenbahn, Saarbahn, wichtige Buslinien) orientieren und somit eine gute ÖPNV-Erschließung gewährleisten. Darüber hinaus ist insbesondere auch bei Wohn-Neubaugebieten auf eine integrierte Lage, angemessene Nutzungsmischung und einer ausreichenden Ausstattung an Bildungs-, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen zu achten. Auf diese Weise, ggf. auch kombiniert mit Richtlinien zur Stellplatzanzahl (siehe H6), lässt sich das Pkw-Verkehrsaufkommen reduzieren und die Nahraummobilität fördern.

Verkehrsintensive Betriebe des Kfz-Wirtschaftsverkehrs sollten nicht in der Innenstadt sowie im Bereich von Wohngebieten, sondern an weniger sensiblen Standorten geplant werden (siehe E1). Hier sind neben einem guten Straßennetzanschluss möglichst ein Anschluss an das Schienennetz sowie gute Bus- und Bahnverbindungen für die Beschäftigten mitzudenken.

Erforderlich sind für alle Gebietstypen eine enge Abstimmung mit der Flächennutzungsplanung und die Integration der Bauleit- und Verkehrsplanung, d. h. die Verkehrsplanung sollte frühzeitig bei öffentlichen und privaten Vorhaben hinzugezogen werden.

#### ▪ Maßnahmen zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV




Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie die Vernetzung der Verkehrsarten (siehe Handlungsfelder A, B, C, J) sowie weitere Maßnahmenbereiche wie das CarSharing und Mobilitätsmanagement schaffen Alternativangebote zur Nutzung des Autos. Gerade auf den kurzen Strecken innerhalb Saarbrückens, aber auch auf den Pendeldistanzen lassen sich auf diese Weise viele Wege auf den Umweltverbund verlagern und viele Kfz-Fahrten vermeiden.

#### ▪ Aufbau umweltfreundlicher Fahrzeugflotten

Umweltfreundliche Fahrzeugflotten sowohl bei den städtischen Betrieben (bspw. in der Ver- und Entsorgung), im ÖPNV als auch bei den Unternehmen (Elektrofahrzeuge, Lastenfahräder, siehe E5) verringern die Belastungen für Mensch und Umwelt deutlich.

#### ▪ Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs im Bereich Straßennetz und Lkw-Führungsnetz

Auch wenn sich viele Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund verlagern lassen, wird der Kfz-Verkehr auch weiterhin ein Hauptbestandteil des Verkehrssystems sein. Es gilt daher, die notwendigen Kfz-Fahrten stadtverträglich zu lenken. Der VEP enthält hierzu insbesondere die Entlastung der Innenstadt durch das Innenstadtkonzept (siehe D5), die Optimierung der Wegweisung/Leitsysteme für den Kfz-Verkehr

L2 Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs		VE	GT	FU	SE	SL	MU
<p>(siehe D9), das Maßnahmenfeld Verkehrslageerfassung (siehe D10) sowie ein Lkw-Führungsnetz und die Wegweisung zu Gewerbegebieten (siehe E3). Auch die Parkraumstrategie, vor allem für die Innenstadt, trägt zu einer stadtverträglichen Lenkung und Minderung der Parksuchverkehre bei (siehe H1 und H2).</p> <p>▪ <u>Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses</u></p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses verringern die Zahl und Intensität der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge der Kfz und damit die Lärm- und Schadstoffemissionen. Wichtige Maßnahmenbereiche sind optimierte Lichtsignalsteuerungen sowie Kreisverkehre (siehe D7). Auch Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (D8) erhöht den Verkehrsfluss und trägt zu einer Verringerung der Verkehrsemissionen bei.</p> <p><b>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A Fußverkehr</li> <li>▪ B Radverkehr</li> <li>▪ C ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ D Kfz-Verkehr</li> <li>▪ E Wirtschaftsverkehr</li> <li>▪ J Multi- und Intermodalität</li> <li>▪ K Mobilitätsmanagement und -kultur</li> </ul>							
<p><b>Zielbezüge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßenräume lebenswert gestalten</li> <li>▪ Förderung des Umweltverbundes</li> <li>▪ Minimierung negativer Umweltauswirkungen</li> </ul>				  		<p><b>Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>	
<p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig		<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe			
<p>regionsrelevant: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>						<p><b>Akteure:</b> LHS</p>	

### L3 Klimawandel, CO<sub>2</sub>-Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen



Der Verkehrssektor ist ein Hauptemittent des klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Gases und daher ein wichtiger Einflussbereich, um die Erderwärmung mittel- bis langfristig größtmöglich zu verringern. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen um mindestens 40% reduziert werden. Zur CO<sub>2</sub>-Einsparung trägt vor allem eine Reduzierung von Kfz-Fahrten bei, wie sie mit der Förderung des Umweltverbundes angestrebt wird (siehe insb. Handlungsfelder A, B, C, J). Auch die verträgliche Abwicklung der Kfz- sowie Wirtschaftsverkehre (siehe Handlungsfelder D und E bzw. Maßnahmenfelder L1 und L2) leistet einen wichtigen Beitrag. Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten im Bereich der Straßenraumgestaltung.

#### **Bausteine**

##### ▪ Verstärkte Straßenraumbepflanzung

Die attraktive Straßenraumgestaltung durch Begrünungsmaßnahmen, wie sie im Handlungsfeld G bereits anhand einiger Beispiele thematisiert wird, hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Begrünungsmaßnahmen erhöhen die Luftfeuchtigkeit, senken die Lufttemperaturen, können Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern.

Ein positiver Faktor ist nicht nur das öffentliche Straßengrün, sondern auch privates Grün in den Gärten sowie an den Fassaden der Häuser. Auch Private können somit einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten. Möglich ist auch die Übernahme von Patenschaften für straßenbegleitendes Grün (bspw. die Bepflanzung/Betreuung von Baumscheiben, Grünbeeten durch Anwohner). Dies entlastet nicht nur die öffentliche Hand, sondern gibt den Anliegern die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten und erhöht die Identifikation mit dem Wohnumfeld.

##### ▪ Verwendung heller Asphaltarten gegen das Aufheizen von Straßenoberflächen

Dunkle Asphaltflächen erwärmen sich durch Sonneneinstrahlung wesentlich mehr auf als helle Asphaltflächen. Als eine Klimaanpassungsstrategie sollten für die Planung von Straßenräumen zukünftig verstärkt hellere Asphalt- sowie Pflastermaterialien verwendet werden, um ein Aufheizen der Straßenräume im Sommer zu verringern und das Stadtmikroklima zu verbessern.

##### ▪ Berücksichtigung von Starkregenereignissen bei der Planung und Unterhaltung von Straßen

Wichtig ist, planerisch nicht nur die Möglichkeiten zu nutzen, die Erderwärmung und den Klimawandel möglichst zu reduzieren, sondern auch die Folgen des Klimawandels in der Stadt- und Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Hierzu gehört unter anderem die Zunahme extremer Wetterereignisse wie Starkregen. Die Entwässerung der Straßenräume sollte auf diese Ereignisse im Rahmen der anstehenden Umbau- und Sanierungsarbeiten angepasst werden. Hierzu gehören neben der Entsiegelung von Flächen (bspw. durch die Umwidmung von Parkständen zu Grün-/Aufenthaltsflächen, siehe H) als Versickerungsflächen ausreichend dimensionierte Kanalisationen und oberirdische Abflusssysteme/-rinnen entlang der Straßen, die eine schnelle, rückstaufreie Ableitung des Regenwassers – auch an den Hanglagen – gewährleisten. Darüber hinaus ist aber auch die Mitbenutzung von Straßen und Plätze zur temporären Zwischenspeicherung bzw. zum Transport von Abflussspitzen abzuwägen. Dies darf aber nicht eine angemessene Straßenraumgestaltung, z.B. durch niveaugleichen Ausbau, unmöglich machen.

Einen guten Überblick über die Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten in diesem Baustein bieten u.a. die „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg.

#### **Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen**

- A Fußverkehr
- B Radverkehr
- C ÖPNV/SPNV

L3 Klimawandel, CO <sub>2</sub> -Einsparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen		VE	GT	FU	SE	SL	MU
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DKfz-Verkehr</li> <li>▪ E Wirtschaftsverkehr</li> <li>▪ G Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit</li> <li>▪ H Ruhender Verkehr</li> <li>▪ J Multi- und Intermodalität</li> </ul>							
<b>Zielbezüge</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßenräume lebenswert gestalten <span style="float: right; margin-left: 20px;"><span style="background-color: #ffcc00; border: 1px solid black; padding: 2px;">SL</span></span></li> <li>▪ Minimierung negativer Umweltauswirkungen <span style="float: right; margin-left: 20px;"><span style="background-color: #800000; color: white; border: 1px solid black; padding: 2px;">MU</span></span></li> </ul>				<b>Zielkonflikte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>			
<b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> sehr hoch</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> hoch</li> <li><input type="checkbox"/> mittel</li> <li><input type="checkbox"/> niedrig</li> </ul>		<b>Priorität</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> hoch</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> mittel</li> <li><input type="checkbox"/> niedrig</li> </ul>		<b>Umsetzungsfrist</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> bis 2020</li> <li><input type="checkbox"/> bis 2025</li> <li><input type="checkbox"/> bis 2030</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>			
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein					<b>Akteure:</b> LHS		

## L4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen



Die Elektromobilität kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten, da zumindest vor Ort der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert wird. Eine Grundvoraussetzung für eine klimafreundliche Mobilität ist hier jedoch, dass der notwendige Strom weitgehend CO<sub>2</sub>-frei produziert wird. Dies wird wahrscheinlich in Deutschland erst langfristig möglich sein. Zugleich darf die Herstellung besonderer Fahrzeugkomponenten wie der Batterien die Gesamt-Ressourcenbilanz nicht maßgeblich verschlechtern. Pkw mit Elektroantrieben im städtischen Verkehr bringen auch per se keine verkehrsvermeidende oder straßenraumentastende Wirkung mit sich, aber der intelligente Einsatz von Elektroantrieben im städtischen Verkehr (v.a. bei emissionsintensiven Fahrzeugen (z.B. Busse, Logistik) – kann durchaus zu positiven Effekten auf lokale Standortqualitäten haben (vgl. C10 und E5).

Im Bereich des Radverkehrs erlebt die Elektromobilität bereits heute einen regelrechten Boom (Pedelec-Boom). Pedelecs bieten die Chance, größere Reichweiten oder topografisch schwierige Distanzen mit vergleichsweise geringerem Aufwand und somit Hemmnisse für die Radnutzung abzubauen. Insbesondere für Pendler, ältere Personen und für Transportzwecke (z.B. auch beim Großeinkauf, Kindertransport) bieten Pedelecs die Möglichkeit, das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu wählen.

Da die Elektromobilität durch aktuelle Förderprogramme zum Thema wird, ist für Saarbrücken eine Strategie notwendig, um frühzeitig auf die Herausforderungen des kommenden elektromobilen Zeitalters gewappnet zu sein und dabei aber Fehlinvestitionen der öffentlichen Hand zu vermeiden. Auch aus den politischen Zielsetzungen der Nachbarländer Auswirkungen ergeben sich auf die grenzübergreifenden Verkehre. Auswirkungsgemäß gibt es anderen europäischen Ländern (aktuell Niederlande) z.B. politische Bestrebungen, ab dem Jahr 2025 keine Autos mehr zuzulassen, die fossile Treibstoffe verbrennen). In Frankreich sind zwar noch keine derartigen Bestrebungen erkennbar, dennoch kommt auch hier der Förderung der Elektromobilität eine zunehmende Bedeutung zu: das (ambitionierte) Ziel ist die Marke von 2 Millionen Elektroautos im Jahr 2020<sup>1</sup>.

### **Bausteine**

#### ▪ Strategie zur Elektromobilität im Kfz-Verkehr<sup>2</sup>

Elektrofahrzeuge werden nach aktuellen Erkenntnissen vor allem zu Hause oder an Zielen geladen, an denen das Auto länger geparkt wird (bspw. bei Arbeitgebern oder in Parkhäusern). Es ist daher eine wichtige Aufgabe, gemeinsam mit Partnern aus der Wohnungswirtschaft und den Unternehmern den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auf privatem Eigentum zu initiieren und organisatorisch zu fördern.

Eine öffentliche Ladeinfrastruktur ist ambivalenter zu betrachten: Einerseits weist eine öffentliche Ladeinfrastruktur einen wichtigen Signal- und Vorbildcharakter auf und kann ein wichtiges Hemmnis zur Verbreitung der Elektromobilität – die Sorge der potenziellen Nutzer im Hinblick auf die Reichweite – mindern. Andererseits erscheint der Aufbau einer städtischen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zum einen derzeit nicht erforderlich bzw. auch nicht frei von Zielkonflikten und Umsetzungsproblemen (u.a. auch hohe Kosten). Zielführender erscheint, dass die Stromanbieter zukünftig eine eigenständige Ladeinfrastruktur aufbauen. Dies kann am besten zentral in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen erfolgen, bei denen durch die Nutzung bestehender Hausanschlüsse eine Ladeinfrastruktur zumeist relativ kostengünstig realisieren lassen. Zudem kann hier schrittweise eine Erweiterung der Lademöglichkeiten geprüft und vorgenommen werden.

Bisher gibt es sieben im Rahmen der e-mobil Saar-Initiative finanzierte Ladestationen im öffentlichen

<sup>1</sup> <http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/laendervergleich/frankreich/>

<sup>2</sup> <http://wiki.iao.fraunhofer.de/images/studien/strategien-von-staedten-zur-elektromobilitaet.pdf>



## L4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen



Raum (vgl. VEP-Analysebericht). Ein Grund für die geringe Anzahl von Ladestationen im öffentlichen Raum ist vor allem, dass eine Freihaltung der zugehörigen Stellplätze bislang straßenverkehrsrechtlich nicht möglich war. Mit dem Elektromobilitätsgesetz 2015 wurde eine Möglichkeit geschaffen, die in Saarbrücken unter folgenden Bedingungen genutzt werden kann:

- Parkprivilegien für E-Fahrzeuge könnten vereinzelt an Verkehrsknotenpunkte und z.B. im Umfeld von Mobilitätsstationen eingerichtet werden. Der Ausbau sollte schrittweise erfolgen, um Praxiserfahrungen (v.a. hinsichtlich Bedarf, Akzeptanz, technische Ausführungen) zu sammeln.
- Andere Privilegierungsmöglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes bzw. der Verwaltungsvorschriften (z.B. Zulassung auf Busspuren, Aufhebung von Durchfahrtsverboten, Befreiung und Ermäßigung von Parkgebühren) bergen erhebliche Risiken (z.B. Schaffung von Fehlanreizen, Behinderung des ÖPNV), weshalb sie in Saarbrücken nicht anzuwenden sind.

Aufbauend auf den Zielen des VEP und vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen im Elektromobilitätsbereich sollte die Landeshauptstadt eine abgestimmte Strategie zur Elektromobilität erarbeiten. Diese könnte z.B. in Form eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes (aktuelles Förderprogramm des BMVI mit bis zu 80%-Förderung) erarbeitet werden. Dieses kommunale Konzept könnte Maßnahmen zur gesamtsystemischen Integration der Elektromobilität in die kommunale Nachhaltigkeitsinitiativen bewerten und die technischen Eignung, Wirtschaftlichkeit und Umweltnutzen von Maßnahmen untersuchen. Weitere Aspekte sind z.B.:

- Einrichtung einer Kompetenzstelle für Elektromobilität, die als Initiator, Koordinator und Schnittstelle zwischen den Akteuren fungiert
- Prüfung von Möglichkeiten zur Elektrifizierung kommunaler und gewerblicher Flotten (in Zusammenarbeit mit ZKE), dem Ausbau von elektrischen Fahranteilen im ÖPNV (vgl. C10), den Aufbau von elektrisch betriebenen CarSharing-Systemen, die Umsetzung nachhaltiger City-Logistikkonzepte mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen
- Begleitung der Entwicklung einer Ladeinfrastruktur bei Privaten im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement (bspw. Arbeitgebern, Betreiber der Parkierungsanlagen) und Vernetzung der Akteure (Kommunen, Unternehmen, private)
- Information und Antragshilfestellungen zur Erleichterung der Schaffung von Ladeinfrastrukturen in Mehrfamilienhausbauten und Unterstützung der Wohnungswirtschaft in Fragen der Elektromobilität
- Beratung von Unternehmen zur Umstellung der unternehmenseigenen Flotte auf umweltfreundliche/elektrogetriebene Fahrzeuge (siehe E5)

### ▪ Strategie zur Elektromobilität im Radverkehr

Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr kommt der Kommune auch bei der Förderung der Elektromobilität im Radverkehr eine Vorbild- und Koordinierungsfunktion zu. Eine vermehrte Nutzung von Pedelecs und E-Bikes kann eine Verringerung des Pkw-Verkehrsaufkommens bewirken. Um deren Nutzung zu fördern, ist es v.a. wichtig, eine fahrradfreundliche Infrastruktur auszubauen, wobei hier v.a. die tendenziell höheren Geschwindigkeiten und die erhöhten Anforderungen an sichere Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum und dem Wohnumfeld zu berücksichtigen sind. Eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (kombiniert mit Schranksystemen wie z.B. beim Rathaus) ist weiter auszubauen und auch für den Radtourismus förderlich. Private (Arbeitgeber, Gastronomen, der Handel) sollten beim Aufbau einer Ladeinfrastruktur unterstützt werden und es sollten Anreize geboten werden (bspw. durch Labels für Betriebe/ Gastrono-

### L4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen

VE	GT	FU
SE	SL	MU

men/Händler, die einen Service zum Aufladen von Elektrofahrrädern bieten). Lademöglichkeiten sollten auch an Mobilstationen, an Fahrradstationen, großen B+R-Stationen sowie bei Umsetzung eines Fahrradparkhauses geschaffen werden (siehe B6).

- **Strategie zur Förderung von CarSharing und neuen Mobilitätsformen**  
CarSharing ist deutschlandweit in den letzten Jahren stark gewachsen. 2015 nahm die Anzahl der CarSharing-Kunden um ca. 21% auf jetzt insgesamt 1,26 Mio. Kunden zu. In Saarbrücken ist die Entwicklung noch tendenziell unterentwickelt und weist daher erhebliches Potenzial auf. Dieses Potenzial besteht vor allem in innenstadtnahen Gebieten sowie in Gebieten mit hohem Parkdruck, vor allem da ein CarSharing-Fahrzeug bis zu 15 private Pkw ersetzen kann. Die zukünftig durch das neue Carsharinggesetz mögliche Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum bietet eine rechtssichere Grundlage, um CarSharing-Plätze auszuweisen sowie die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit von CarSharing weiter zu erhöhen. Maßnahmen zur Förderung von CarSharing sind:
  - Erarbeitung eines „Aktionsplanes CarSharing“ in Saarbrücken mit dem Ziel eines konkreten Ausbaus der CarSharing-Kunden in den nächsten Jahren (inkl. der Definition von Zielgruppen, der Ansprache und Quartiere, die sich für CarSharing anbieten)
  - Unterstützung von CarSharing durch Mitnutzung der Verwaltung/mittelfristig auch als Teilersatz für einen Teil des eigenen Fuhrparks (vgl. Maßnahme K2 kommunales Mobilitätsmanagement)
  - Verstärkte Ausweisung von CarSharing-Parkplätzen im öffentlichen Raum (auch in Kombination mit Mobilitätsstationen, siehe auch Maßnahme H3)

**Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen**

- B6 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen
- C10 Ausweitung der Elektromobilität beim ÖPNV
- E5 Innerstädtische Logistik mit E-Fahrzeugen/ Lastenrädern
- H2 Aufwertung der Parkbauten
- H3 Parkmöglichkeiten für E-Fahrzeuge/ CarSharing
- J2 B+R-Standorte erweitern
- J3: Ausbau von Schnittstellen/ Mobilstationen
- K2: Kommunales Mobilitätsmanagement

**Zielkonflikte**

- u. U. Zielkonflikte mit den Zielen des ruhenden Verkehrs bei der Elektromobilität im Kfz-Verkehr

Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**regionsrelevant:**  ja  nein **Akteure:** LHS, Private, Umlandkommunen