



*Stadtratsfraktion  
Saarbrücken*

---

Rathaus-Carrée  
66104 Saarbrücken  
Tel: 0681-905-1207  
Fax: 0681-905-1603  
E-Mail: [fraktion.diegruenen@saarbruecken.de](mailto:fraktion.diegruenen@saarbruecken.de)

## **Menschlich, nachhaltig und mobil**

Leitlinien für eine grüne Verkehrspolitik in Saarbrücken

## Inhaltsübersicht

Kapitel	Seite
1 <b>Grundsätze</b> einer nachhaltigen Verkehrspolitik: Menschliche Mobilität – Beherrschbare Mobilität	3
2 Die Säule „Nummer Eins“: Zur Entwicklung des <b>ÖPNV</b> in Saarbrücken.	4
3 Nicht nur eine Frage des guten Geschmacks: Die Rolle des <b>Öffentlichen Raumes</b> für die Verkehrsteilnehmer.	7
4 Jeder ist mal dran: <b>Fußgängerverkehr</b> in der Stadt.	8
5 Geliebt oder gehasst? Die Rolle des <b>Fahrradverkehrs</b> .	9
6 Es muss nicht immer das eigene sein: <b>CarSharing</b> als Möglichkeit zur sinnvollen Autonutzung	11
7 Die Rolle des <b>Individualverkehrs</b> : Weniger ist mehr!	12
8 Nicht nur der Wille zählt: <b>Verknüpfung</b> der Verkehrsmittel.	13
9 Wie kommt die Butter aufs Brot? <b>Güterverkehr</b> zwischen Prügelknabe und Notwendigkeit.	14
10 <b>Fazit</b> – Was ist zu tun?	15

## 0. Aufgabenstellung / Vorbemerkung

Auf der Grundlage des Positionspapiers vom Juli 2007, was die Ergebnisse des internen Workshops vom 15. und 16. Juni 2007 dokumentiert, wurden im Folgenden Leitlinien für ein Saarbrücker Verkehrskonzept erarbeitet. Hierbei werden einzelne Bereiche der Verkehrsplanung und -politik (nach Themenbereich bzw. Verkehrsträger) unterschieden und die jeweiligen Forderungen an (politisch) Verantwortliche abgeleitet. Kurzfristiger Handlungsbedarf ergibt sich aus den im letzten Kapitel nochmals herausgestellten Punkten. Die Themen motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr werden entsprechend der Ergebnisse des Workshops nur relativ knapp behandelt. Im Gegenzug wird v.a. Wert auf die Mobilität im Rahmen des Umweltverbundes gelegt. Im vorgegebenen Umfang der Arbeit war es auch nicht zu leisten, Aussagen über die mögliche Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu treffen.

Die wesentlichen Ergebnisse werden bei einem „Quo-vadis“-Treffen der grünen Stadtratsfraktion am 19.9.2007 vorgestellt und diskutiert. Ein 3.3.2008 findet eine weitere fraktionsinterne Vorstellung statt.

## 1. Grundsätze einer nachhaltigen Verkehrspolitik: Menschliche Mobilität – Beherrschbare Mobilität

In der Landeshauptstadt Saarbrücken dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV) enorm das Gesamtverkehrsgeschehen. Dies liegt in der seit der Nachkriegszeit über Jahrzehnte hinweg MIV-freundlichen und wenig integrativen Verkehrspolitik und -Planung der Stadt. Ein nachhaltiges Verkehrskonzept, was frühzeitig alternative Verkehrsträger in den Vordergrund stellt und sinnvoll vernetzt, fehlt nach wie vor.

Dies erzeugt für die Menschen, die fast alle Teilnehmer am Verkehr sind, eine **schlechte Atmosphäre** in der Stadt. Mobilität ist in Saarbrücken allzu häufig mit Stress, teilweise bis hin zur Aggression, verbunden. Mobilität ist notwendiges Übel, kein bewusstes Erlebnis. Man ärgert sich über ungünstige Ampelschaltungen, Rückstaus, zugeparkte Bushaltestellen und Radwege, schlecht oder gar nicht klimatisierte Omnibusse oder den Lärm der Stadtautobahn.

Dieses schlechte Mobilitätsklima in der Stadt ist im Wesentlichen der übermäßigen Dominanz des MIV zu verdanken. Es bedarf dringend einer nachhaltigen und v.a. konsequenten Verkehrsplanung, um diesem grundsätzlichen Missstand zu beseitigen oder zumindest abzuschwächen. Ziel sollte sein, den Verkehr zu beherrschen, zu Gunsten des Menschen in der Stadt. Der Verkehr sollte sich dem Menschen unterordnen und nicht der Verkehr den Mensch und damit die Stadt dominieren.

Die Vision, die allem voransteht, ist also die eines Verkehrs, der **menschlicher** wird, indem aus der Notwendigkeit eine Tugend gemacht wird. Das Sich-Fortbewegen könnte wieder ein Erlebnis werden, z.B. durch angenehme Bahn- oder Busfahrten, auf denen man Zeitung lesen oder mit Kollegen sprechen kann. Auch Fußgänger und Fahrradfahrer könnten ihre Fortbewegung in passenden Rahmenbedingungen als Fitness oder als gesunden Bewegungsausgleich zum Arbeitsalltag erleben. Unterstützt werden könnte dies unter anderem durch autofreie Aktionen, z.B. Sonntage, Aktionstage oder Aktionsbereiche, wie es bislang nur im Rahmen von Festen (Nachbarschaftsfest Mainzer Str., Altstadtfest...) und touristisch-sportlichen Bereich üblich ist, z.B. „Saar-Pedal“.

Um zu erreichen, dass der Verkehr menschlicher wird, ist der „modal split“ (Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen) stark zu Ungunsten des MIV und zu Gunsten des „Umweltverbundes“ (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen, sinnvolle Autonutzung) zu verändern. Der MIV ist die Verkehrsart, die am meisten Raum einnimmt und damit den Menschen wegnimmt. Dabei geht es nicht nur um realen Raum in Form von Straßenverkehrsfläche, sondern auch die Dominanz in Form von Lärm, Luftverschmutzung und Gefährdung. Somit wird nicht nur das Klima im engeren Sinne vor dem Hintergrund der globalen Erwärmung und Luftverunreinigung besser, sondern auch im übertragenen Sinne.

Wie diese „**Klimaveränderung**“ im Einzelnen aussehen könnte, wird in den folgenden Kapiteln vorgestellt. Dabei werden insbesondere Verbesserungen der einzelnen Verkehrsträger des Umweltverbundes betont, um ein Umsteigen weg vom MIV zu erwirken. Lediglich Anreize werden allerdings nicht genügen – auch restriktive Maßnahmen werden von Nöten sein. Eine große Rolle spielt in diesem Zusammenhang die oben erwähnte **langfristige Planung und Steuerung**. Vor allem ist aber auch die **intelligente Vernetzung** aller Verkehrsträger wichtig, denn eines sollte bewußt sein: Ganz ohne Auto wird es auch in Saarbrücken nicht gehen.

## 2. Die „Säule Nummer Eins“: Zur Entwicklung des ÖPNV in Saarbrücken

Durch die geologische Ausgangssituation besitzt Saarbrücken eine unruhige Topographie und wird außerhalb der Talachsen von Saar- und Sulzbachtal von Bergen und Hügeln dominiert. Dies hat zur Folge, dass der motorisierte Verkehr eine wichtigere Rolle spielt, als in Städten wie Münster oder Freiburg, wo aufgrund des flachen Reliefs z.B. der Anteil an Fahrradverkehr im Gesamtverkehrsaufkommen recht hoch ist.

Der motorisierte Verkehr im Umweltverbund ist der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV). Daher kommt dem ÖPNV in Saarbrücken die wichtigste Rolle zu, wenn es darum geht, Verkehr vom MIV auf alternative Verkehrsträger zu verlagern. Dieser „Säule Nummer Eins“ im Umweltverbund sollte daher gerade in Saarbrücken besondere Beachtung geschenkt werden.

Im ersten Positionspapier wurde bereits bewertend festgehalten, dass das derzeit vorhandene ÖPNV-System aus Omnibussen, Stadtbahnen und Zügen eine solide und brauchbare Basis für notwendige weitere Entwicklungen darstellt. Diese Entwicklungen sollten in zwei Ebenen stattfinden:

- Der Bestand sollte optimiert werden. Bestehende Strukturen können mit wenig Aufwand und überschaubaren Mitteln eine größere Effizienz erreichen, auch und vor allem im Hinblick auf steigende Fahrgastzahlen. Dies betrifft vor allem den Bereich des Omnibusverkehrs und der bestehenden Stadtbahnlinie 1.
- Weitere Planungen und größere Projekte sind mindestens mittelfristig von Nöten, um den ÖPNV weiter zu entwickeln und neue Perspektiven zu eröffnen. Hier ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Form von S-Bahn / Regionalbahn und Stadtbahn angesprochen.

### 2.1 Schritte, den ÖPNV kurzfristig attraktiver und zugänglicher zu machen

„Der ÖPNV ist besser als manch einer denkt, aber noch lange nicht gut genug.“

Aus dieser Einschätzung folgert, dass es sich lohnt, den ÖPNV besser zu kommunizieren und das vorhandene System intensiver zu vermarkten, aber auch einiges am Erscheinungsbild nach außen zu verbessern. Hierzu zählen u.a. folgende Maßnahmen:

- Verstärktes **Marketing** ist in allen Bereichen erforderlich. Hier sollten neue und mutigere Wege beschritten werden! Es sollte mit realen Vorteilen des ÖPNV geworben werden und nicht mit hohlen Phrasen wie „Erstklassige Verbindungen“ im Rahmen der zurückliegenden Liniennetzoptimierungen. Diese realen Vorteile können im Angebot („alle 10 Minuten kommt einer“) oder den Tarifen („rundum mobil für nur 1,99 € am Tag“) liegen. Das Marketing sollte auch nicht nur die Produkte eines Unternehmens bewerben, sondern den ÖPNV als Gesamtprodukt. Geradezu bezeichnend ist die Tatsache, dass die Saarbahn immer noch Fahr- und Liniennetzpläne herausgibt, die andere Nahverkehrsunternehmen vollkommen ignorieren. Ein schematischer Liniennetzplan als Orientierungshilfe und Übersicht fehlt zudem komplett.
- Gerade in Saarbrücken sollte sich die **Kommunikation** der Verkehrsunternehmen zu seinen Kunden stark verbessern: Dies sollte einerseits im Rahmen eines Marketings geschehen (s.o.), andererseits aber auch bei besonderen Vorkommnissen, z.B. Baustellen, Umleitungen, Störungen, Großveranstaltungen u.s.w. Im alltäglichen Geschäft nimmt das **Beschwerdemanagement** eine besondere Rolle ein. Auch hier sollte mehr Servicepersonal am Telefon und vor Ort flexibel eingesetzt werden, evtl. auch nicht mehr auf Unternehmensebene, sondern auf der Ebene des Saar-VV. Eine Service-Telefonnummer im Falle von Fragen, Anregungen und Beschwerden sollte täglich erreichbar sein, so lange die Räder rollen!

- Die Bedeutung des ÖPNV im Berufsverkehr muss erhöht werden („Raus aus der Öko- und Randgruppenecke!“). Dies ist z.B. durch **Job-Tickets** möglich. Dies ist ein Anreiz, den ÖPNV zu nutzen, propagiert durch Unternehmen oder Verwaltungen (Stadt, Landesregierung, Universität...). Arbeitgeber konfrontieren plötzlich Arbeitnehmer mit dem Thema Mobilität und setzen u.U. einen Denkprozess in Gang, dass es noch etwas jenseits des Automobils gibt. Dadurch kann sich auch der Bekanntheitsgrad des Nahverkehrsangebotes erhöhen. Parallel wird die Schwelle, den ÖPNV zu nutzen, gesenkt, z.B. durch Mundpropaganda und positive Erfahrungen von Kollegen. Job-Tickets sollten dem ÖPNV viel stärker als bisher als „Markttöffner“ dienen. Somit wird auch das Publikum des ÖPNV durchmischer und „mehr Smoking in der Saarbahn“ vermittelt wiederum ein besseres Image.
- Der ÖPNV wird stärker im **Verkehrsverbund**: Wie bereits im Bereich Marketing und am Beispiel der Fahr- und Liniennetzpläne angesprochen, muss der ÖPNV als Einheit verstanden werden, z.B. auf der Ebene des SaarVV und nicht mehr alleine auf Unternehmensebene. Ziel muss bereits in Kürze die Realisierung eines echten Verkehrsverbundes sein, der sich nicht nur auf einen reinen Tarifverbund erstreckt. Dies bezieht die **Abstimmung der einzelnen Angebote** (Um- und Übersteiger in andere Netze) mit ein.
- Gerade im Rahmen von **Großveranstaltungen** muss der ÖPNV verstärkt Präsenz zeigen und bevorrechtigt werden: Besondere Einsätze z.B. bei Festen (Bsp. St. Ingbert: Ingo-Sonderfahrten zum Ingobertusfest) oder an Silvester bis früh morgens. Ein hoffnungsvolles Beispiel lieferte hier z.B. der Katholikentag 2006. Negativ sind speziell bei der Saarbahn GmbH die Einsparungen an Silvester, Fastnacht, Messen oder Altstadtfesten zu erwähnen. Auch im Rahmen des Landesfestes im August 2007 wurden die zusätzlichen Angebote der Unternehmen kaum kommuniziert. Gerade bei solchen Veranstaltungen sind Menschen mit dem ÖPNV zu erreichen, die diesen sonst nicht nutzen. So besteht eine reale Chance, neue Kunden an den ÖPNV heranzuführen! → **Sonderverkehre** müssen auch ein vorrangiges Instrument des Marketings werden!
- Das Erscheinungsbild des ÖPNV ist in der Öffentlichkeit immer noch recht negativ geprägt, nicht ganz zu Unrecht. Die Verbesserung des ÖPNV besteht auch in einer deutlich verstärkten **Pflege, Gestaltung und Überwachung der Infrastruktur!**
  - o **Haltestellen** und deren Umfeld: Sauber, hell und gut einsehbar, informativ, hohe Aufenthaltsqualität. Besondere Bedeutung kommt zentralen Umsteigestationen wie Saarbrücken Hauptbahnhof zu, wo am Bahnhofsvorplatz noch dringend großer Handlungsbedarf besteht. Vom derzeitigen Zustand (Straßenbelag als Flickenteppich, verunreinigte Bahnsteige, unangenehmes Publikum...) geht ein fatales Signal contra Nahverkehr aus.
  - o Auch die Blockierung vieler Haltestellen (v.a. Buchten in den Stadtteilen) durch ruhenden MIV muss viel stärker und offensiv als Gefährdung der Fahrgäste und Verstoß gegen die StVO geahndet werden. Als mögliche defensive Maßnahme sollten verstärkt **Kap-Haltestellen** eingerichtet werden (bestehende Beispiele: SWS / HTW oder Betriebshof). Dies böte sich z.B. im Wohngebiet Eschberg an.
  - o Inneres und äußeres **Erscheinungsbild der Fahrzeuge**: Sauber, gepflegt und möglichst frei von Vandalismusschäden. Verstärkte Wartung und Pflege, keine Roststellen, keine Beulen, einwandfreie Lackierung, saubere Sitze, sauberer Boden, kein Abfall...
  - o In diesem Zusammenhang sollte auch das Thema der **Klimatisierung** der Fahrzeuge vor dem Hintergrund einer Konkurrenzsituation mit den von der Automobilindustrie gesetzten und immer mehr als selbstverständlich vorausgesetzten Standards diskutiert werden.

- **Service, Kontrolle und Aufsicht:** Immer wieder kommt v.a. die Stadtbahn ins Gerede und in die Presse, was unangenehme Zwischenfälle wie Belästigungen oder Bedrohungen angeht. Es ist eine viel stärkere Präsenz gut ausgebildeter Begleitpersonen v.a. in Saarbahn, Zügen des Nahverkehrs und Gelenkbussen von Nöten. In Kooperation mit der Polizei muss die Prävention von Vandalismus, Verunreinigungen, Belästigung von Fahrgästen (auch durch zu laute Walkmans etc.) verstärkt angegangen werden sowie Schwarzfahren reduziert werden. Hier bieten sich organisierte Schwerpunktkontrollen mit Überraschungseffekt an, z.B. nach Hallenser Vorbild (Einsteigen von Kontrollmannschaften zwischen den Haltestellen, Abfangen der Schwarzfahrer von der Polizei an der nächsten Haltestelle).

## 2.2 Planungen und Perspektiven

Um den ÖPNV vom Bestand aus schrittweise weiter zukunftsfähig zu machen, sollte kontinuierlich an neuen Perspektiven und Planungen gearbeitet werden. Dies ist vor dem Hintergrund eines durchdachten und langfristig angelegten **Entwicklungsplans** notwendig und nicht auf einzelne Projekte zu beziehen.

Wenn es um solche mittel- bis langfristigen Ziele geht, sollte der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Rückgrat des gesamten ÖPNV weiterhin die zentrale Rolle spielen. Neben der Stadtbahn („Saarbahn“) als überwiegend städtischem Verkehrsmittel kommt dem SPNV, der vom Land bestellt wird und derzeit von der DB AG bedient wird, eine zentrale Rolle zu, auch und v.a. für das Oberzentrum Saarbrücken. Durch die im Folgenden genannten Maßnahmen wird somit nicht nur der Regionalverkehr verbessert, sondern auch höhere Bedienungsqualität für Quell- und Zielverkehr innerhalb des Gebietes der Landeshauptstadt erreicht.

Wesentliche Maßnahme ist der Aufbau eines dichten **Haltepunktnetzes** an den DB-Strecken im Stadtbereich. Die DB fährt mit ihren Regionalbahnen teils schon S-Bahn-ähnlich, erreicht mit den Bahnhöfen aber nur einen Bruchteil des möglichen Fahrgastpotentials. Vor allem vor dem Hintergrund des existierenden Tarifverbundes Saar-VV ist hier dringend Handlungsbedarf geboten. Mit überschaubaren Investitionen können viele Menschen an einen schnellen schienengebundenen ÖPNV herangeführt werden (vgl. Konzept des VCD „S-Bahn Saar“ 1999f). Mögliche, neue Haltepunkte wären demnach:

- **Schneidershof:** hohe Arbeitsplatzdichte (Metro, SR, BMW...), Einkaufszentrum Saar-Basar, Wohngebiete Eschberg und Stahlhammer, Zoo, Verknüpfung mit Buslinien und evtl. Stadtbahnlinie Neuscheidt.
- **Heimgarten** (Bruchwiese / Scheidter Str.): hohe Dichte von Wohnbevölkerung (Bruchwiese, Rotenbühl), größere Unternehmen wie T-Systems oder Siemens, mögliche Verknüpfung zu Bussen Richtung Universität (Einsparmöglichkeiten durch Linienverkürzung im Busbereich!).
- **Burbach Mitte** (z.Zt. schon im politischen Diskussionsprozess): Erreichen des Bevölkerungsschwerpunktes von Burbach, sowie der Arbeitsstätten auf den Strukturwandelflächen im Westen der Stadt, z.B. IT-Park / IDS Scheer.
- **Dudweiler Nord:** hohe Dichte an Einwohnern (Hochhäuser), mögliche Verknüpfung von Bussen Richtung Fischbach und Quierschied.

Die **Rolle der Saarbahn** in einem künftigen Verkehrskonzept sollte weitergedacht werden. Aus den v.a. finanziellen Erfahrungen der ersten Ausbaustufe heraus ist die Einrichtung eines kompletten, auch landesweiten Netzes nicht mehr anzustreben. Folgende Erweiterungen der bestehenden Linie sollten aber dringend diskutiert werden:

- **Neuscheidt:** Zweigleisiger, evtl. auch nur eingleisiger Ausbau der Stichstrecke Römerkastell – Schneidershof – Neuscheidt (mit Busverknüpfung Funkhaus, Bischmisheim, Scheidt, Scheidterberg)
- Heuduckstraße – **Messe:** eine Aufgleisung auf die DB-Strecke Richtung Forbach sollte untersucht werden, auch im Vergleich mit einer Bedienung Forbachs und Stiringens im Rahmen eines S-Bahn-Konzeptes und lediglich Verknüpfung mit der Stadtbahn in Höhe Messe / DFG.

Aber auch längerfristig darf der Busbereich nicht vernachlässigt werden. Es gilt, dauerhafte Schwächen im Angebot zu beseitigen. Von zentraler Bedeutung in diesem Zusammenhang die Einführung eines **Nachtverkehrs**, v.a. an Wochenenden und vor Feiertagen. Auch die Anbindung des Flughafens, insbesondere an Wochenenden und eine weitere Optimierung der Omnibuslinien muss aktuelles Thema bleiben und in die Zukunft gedacht werden.

Zur **Finanzierung** des ÖPNV kann an dieser Stelle nur angemerkt werden, dass an einer Quersubventionierung festgehalten werden sollte, sofern dies noch möglich ist und kein anderes adäquates Finanzierungsinstrument in Aussicht gestellt wird. Die Politik sollte sich als oberste Ebene (Auftraggeber der Kommunen und des Landes) für den ÖPNV verantwortlich fühlen, nicht nur im Planungs- sondern auch im Finanzierungsbereich. ÖPNV sollte eine öffentliche Aufgabe bleiben oder zumindest ausschließlich öffentlich bestellt und überwacht werden, auch vor dem Hintergrund einer ständigen Qualitätskontrolle des Angebotes.

### **3. Nicht nur eine Frage des guten Geschmacks: Die Rolle des Öffentlichen Raumes für die Verkehrsteilnehmer**

Verkehrsteilnahme findet nicht in privaten Räumen wie Wohnungen oder Kaufhäusern statt, sondern im öffentlichen Raum, dem Straßenverkehrsraum. Lediglich das Auto wird von vielen als eine Art Erweiterung der Privatsphäre angesehen und daher im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln oft zu hoch geschätzt. Dass jedoch auch das Autofahren in einem öffentlichen Raum stattfindet und dieser Raum allen Verkehrsteilnehmern gehört, scheinen viele Autofahrer oft zu übersehen.

Um so wichtiger erscheint es, diesen öffentlichen Raum so zu gestalten, dass eine Verkehrsteilnahme, eine Bewegung in ihm, so angenehm wie möglich wird. Vor allem für Fahrradfahrer und Fußgänger ist dies von zentraler Bedeutung. Aber auch für Nutzer motorisierter Verkehrsmittel, z.B. für den Weg von und zur Haltestelle, von und zum Parkplatz, ist die Gestaltung wichtig.

Präsentiert sich der öffentliche Raum angenehm und nutzerfreundlich, wird das (Verkehrs-) Klima in der Stadt besser. Folgende These wird zudem zu Grunde gelegt:

→ **Je qualitätvoller der öffentliche Raum gestaltet wird, desto länger sind die Wege, die parkende Autofahrer bereit sind, in Kauf zu nehmen.**

→ **Je qualitätvoller der öffentliche Raum gestaltet wird, desto eher lädt das Umfeld zum Flanieren, sich Aufhalten und auch Geld ausgeben ein!**

Dies hat zur Folge, dass nicht mehr jeder so nah wie möglich mit dem Auto an das Ziel heran möchte, sondern sich weitere Fußwege in der Stadt einer höheren Akzeptanz erfreuen. Das verringert den MIV, macht die Verkehrsströme kontrollierbarer und damit das Klima in der Stadt wiederum besser!

Die Gestaltung des Umfeldes, v.a. im Innenstadtbereich, betrifft Bürgersteige, Fußgängerzonen, Haltestellen, Parkplätze, Stadtmöblierung (Sitzmöglichkeiten,

Werbeträger, Informationsträger, Wegweiser, Kunstwerke), Beleuchtung, Fassaden, Schaufenster, Pflasterung und viele Details mehr.

Negativbeispiele gibt es in Saarbrücken genug. Das **Bahnhofsumfeld und der Bahnhofsvorplatz** als ein zentraler Bereich für den Umweltverbund (vgl. Kap. 2.1) steht hier an erster Stelle. Als weiteres Beispiel sei außerdem die beengte **Dudweilerstraße** als ein unangenehmer Durchgangsschlauch erwähnt, aus dem viele so schnell wie möglich wieder heraus möchten. Dies hat auch schon zu Geschäftsschließungen geführt (Bsp. Rosenapotheke), weil die eiligen Passanten die Angebote des Handels gar nicht richtig wahrnehmen können und die Verkehrsfläche mit eng nebeneinander parkenden Autos, fließendem Verkehr und Busspur keinen Raum zum Verweilen und Wahrnehmen läßt. Eine ähnliche Situation liegt in der Eisenbahn- und Viktoriastraße vor.

Die aktuellen Bestrebungen von Geschäftsleuten in der **Futterstraße** sind in diesem Zusammenhang als hochinteressant anzumerken. Der parkende MIV und der Parksuchverkehr sollen zu Gunsten des Fußgängerverkehrs zurückgedrängt werden. Damit sollen die anliegenden, teils hochwertigen Einzelhandelsgeschäfte wieder mehr ins Blickfeld rücken. Auch hier gilt: Durch eine höhere Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes nimmt der Passant sein Umfeld besser wahr, verweilt und konsumiert gegebenenfalls. Gerade die Futterstraße könnte auch eine interessante Erweiterung der Fußgängerzone Bahnhofstraße und Verbindung zur Kaiserstraße werden, wie aktuelle Planungen ja auch vorsehen. Erschiene die Straße durch den fahrenden und parkenden Verkehr nicht mehr so eng, würde sie mehr Passanten anziehen. Dies könnte auch eine Vorbildfunktion für andere ähnliche Straßen wie die Sulzbach- oder Johannisstraße haben.

Positiv ist zum Beispiel der **St. Johanner Markt** zu erwähnen, in dessen Bereich für Einheimische und Touristen mit wenigen Abstrichen eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht, die es leichter macht, Distanzen zu überwinden.

#### 4. Jeder ist mal dran: Die Rolle des Fußgängers in der Stadt

Es ist ein Fehler, Fußgänger als Randerscheinung oder „Restverkehr“ zu werten und – wie das in Saarbrücken noch allzu oft den Anschein hat – zu behandeln. Egal, in welchem Verkehrsmittel man an Mobilität in der Stadt teilnimmt, auf den ersten und letzten Metern wird man in den allermeisten Fällen zum Fußgänger. Vom und zum Parkplatz, der Haltestelle, der CarSharing-Station oder dem Fahrradständer bis zum Ziel liegen in aller Regel noch ein paar Meter im öffentlichen Raum, die jeder zu Fuß überbrücken muss. Dieses Zu-Fuß-Gehen möchten die meisten so gering wie möglich halten, da es sehr häufig als unangenehm und stressig empfunden wird. Verkehrslärm, unebene und schmutzige Wege (Abfall, Hundekot!) oder Bettelei machen das Gehen manchmal zu einer Art Spießrutenlauf. Dies hat die fatale Folge, dass Nutzer des MIV am liebsten mit dem Auto bis vor die Türe des Zielortes (Geschäft, Arbeitsplatz, Arztpraxis, kultureller Ort...) fahren möchten. Damit nimmt der Parksuchverkehr zu („Es wird doch noch irgendwo hier ein Plätzchen für mich frei werden!“) und die damit einhergehenden Belastungen in teils sensiblen (Innen-)Stadtbereichen:

- zusätzliche Luftverschmutzung und zusätzlicher Lärm durch Fahrzeuge, die wiederholt Runden drehen und in den Zielbereich vorstoßen, obwohl nicht genügend Platz ist.
- Entsprechende Gefährdung der Fußgänger und Verlangsamung des fließenden Verkehrs durch Verkehrsteilnehmer, die sich nur auf die Suche eines freien Platzes „spezialisiert“ haben.
- Zerschneidung des Verkehrsraumes und optische Verschandelung durch parkende Fahrzeuge, sozusagen die „stehende Blechlawine“.



Hier sei insbesondere auf das vorangegangene Kapitel verwiesen, den **Raum für Fußgänger angenehmer und annehmbarer zu gestalten**, um die Wege erträglicher zu machen und die Akzeptanz des Zu-Fuß-Gehens zu erhöhen.

Zusätzlich sollte man verstärkt darauf achten, den Fußgängern **Querungssituationen** so einfach, zügig und sicher wie möglich zu machen. Bei Ampelschaltungen geht dies natürlich nicht immer in alle Richtungen, da hier in hohem Maße Interessenskonflikte bestehen (Verkehrsfluss, Vorrang ÖPNV...). Es sollten dennoch Ampelschaltungen an fußgängerintensiven Kreuzungen auf ihre Fußgängerfreundlichkeit hin überprüft werden, um überhaupt zusätzliche Spielräume für Fußgänger auszuloten. Aber auch die optische Hervorhebung von Fußgängerverkehr mittels Markierungen (Zebrastreifen, Warnmarkierungen etc.) oder in der Fahrbahnmittte angelegten **Querungshilfen** (Bsp. Dudweilerstraße / Beethovenstraße) sollten verstärkt Anwendung finden.

Vor allem in den Stadtteilen befinden sich zahlreiche Fußgängerampeln, bei denen die Fußgänger selber das Signal auslösen. Die **Fußgängerwartezeit nach Signalanforderung** an diesen Ampeln ist oft ohne jeden Grund viel zu lang und verleitet, sich über die Signalgebung hinwegzusetzen. Ein Negativbeispiel ist die Ampel in der Scheidter Straße Höhe Ernst-Wagner-Weg. Erschwerend kommt hier hinzu, dass eine Seniorenresidenz, eine Schule und eine Bushaltestelle im näheren Umfeld diese Ampel zu einer besonders wichtigen machen. Drückt ein Fußgänger, muss die Ampel unmittelbar reagieren. Alle reinen Fußgängerampeln sollten auf diese Schwachstelle hin überprüft werden!

Diese Schwachstellen betreffen aber auch innerstädtische Ampeln, die hauptsächlich oder ausschließlich zur Regelung des Fußgängerverkehrs eingerichtet sind. Mit teils sehr langen Wartezeiten für Fußgänger trotz geringem oder nur periodischem Aufkommen an querendem MIV fallen z.B. die beiden Ampelanlagen an den Enden der Alten Brücke auf, v.a. die über den Stadtgraben.

Ein weiteres Problem des Fußgängerverkehrs ist seine **Behinderung durch den ruhenden MIV**. Zugeparkte Gehwege sollten als Ordnungswidrigkeit viel stärker verfolgt und auch geahndet werden. Es ist ein Bewusstsein zu erzeugen, dass Parken auf Fußwegen zu Gefährdungen gerade der unsichersten Verkehrsteilnehmer, der Kinder und gehbehinderten Menschen, führen kann. Auch Aktionen in Zusammenarbeit mit Polizei, Ordnungsamt und Verbänden wie dem VCD oder dem Kinderschutzbund werden angeregt.

Einige **Stadtteile** Saarbrückens sind auch von der Innenstadt aus zu Fuß gut und relativ schnell zu erreichen, z.B. Rodenhof, Bruchwiese, unterer Rotenbühl oder St. Arnualer und St. Johanner Staden. Diese Erreichbarkeit sollte verstärkt kommuniziert werden, indem man Verbindungswege aufwertet und attraktiver gestaltet (Bsp. Lützelbachtunnel zum zukünftigen Stadtquartier Eurobahnhof und zum Rodenhof, Friedhof St. Johann zum Rotenbühl, Saaruferwege zum Staden etc.). Dadurch wird auch bewusst, dass Saarbrücken in Teilen eine Stadt der kurzen Wege ist. Vieles ist gut und oft überraschend schnell fußläufig erreichbar. Sich hingegen unwohl fühlen, verhindert Fußwege und impliziert i.d.R. Autoverkehr, der auf kurzen Strecken ja bekanntermaßen besonders emissionsintensiv ist.

## 5. Geliebt oder gehasst? Die Rolle des Fahrradverkehrs in Saarbrücken

Die Topographie der Landeshauptstadt macht die Nutzung des Fahrrades nicht uneingeschränkt für jedermann möglich, kann aber auch nicht für alles herhalten. Um breitentauglich zu sein, sollte der Fahrradverkehr insbesondere in den Talachsen des Saar- und Sulzbachtals als Alternative zum motorisierten Verkehr propagiert werden.

Um die Ausgangssituation für den Radverkehr günstiger zu gestalten, gelten teilweise die gleichen Forderungen wie zuvor in den Kapiteln 3 und 4 geschildert:

- **Inwertsetzung des öffentlichen Raumes**, da auch der Nutzer des Fahrrades sich unmittelbarer in diesem Umfeld bewegt und ihm viel stärker ausgesetzt ist, als dies bei Nutzern schneller und „geschlossener“ Verkehrsmittel wie Auto, Bus oder Bahn der Fall ist.
- **Kontrolle des ruhenden Verkehrs** auch auf Radwegen – Ahndung von Falschparkern, Bewusstseinsbildung durch Aktionen und Strafe durch Abschleppen und Bußgelder.

### 5.1 Infrastruktur: vom Flickenteppich zum Netz

Radfahrer benötigen, um den Konfliktbereich mit MIV, ÖPNV und Fußgängern so gering wie möglich zu halten, eine eigene Verkehrswege-Infrastruktur. Zum Ausbau, zur Pflege und Optimierung derselben sind dringend Maßnahmen von Nöten. Diese sind im Wesentlichen im **Veloroutenkonzept** der Landeshauptstadt Saarbrücken und des ADFC von 2001 genannt. Scharf zu kritisieren ist, dass in diesem Bereich seit Jahren nichts geschehen ist. Seit Beginn der Koalition aus CDU und FDP im Jahre 2004 wurden keine Haushaltsmittel für die Umsetzung entsprechender Maßnahmen mehr eingestellt. Seit 2005 ist der Fahrradetat sogar auf 0,- € gekürzt worden!

Eine besondere Bedeutung in Bezug auf dringend notwendige Ausbaumaßnahmen kommt der **Saartalachse** zu, sowohl, was das Alltagsradfahren, als auch was das Freizeit- bzw. touristische Radfahren angeht. Der **Leinpfad** sollte insbesondere auf der rechten Saarseite (der St. Johanner Seite) ausgebaut werden. Hierzu zählt das Schließen von Lücken, die das Radfahren auf dieser hochattraktiven Achse immer noch sehr umständlich machen:

- Lückenschluss zwischen Daarler Wiesen und Peugeotbrücke, evtl. Umwandlung der ehem. Gleitrasse auf der Brücke in eine Fußgänger- und Radwegeverbindung
- Aufwertung der Verbindung über die Daarler Wiesen incl. Anschluss an Bahnhof Brebach
- Einrichtung eines brauchbaren Verbindungsstückes entlang des Heizkraftwerkes Römerbrücke
- teilweise Abmarkierung von Radwegen in auch von Fußgängern stark frequentierten Bereichen des St. Johanner Stadens, evtl. Einrichtung von „Fahrradstraßen“
- Durchbindung des Radweges entlang des Saarstahl-Grundstücks nach Burbach
- Verbesserung der Beleuchtung, Überprüfung der Beschilderung

Auch die **Sulzbachtalachse** und die Achse über das **Meerwiesertal** Richtung Universität sollten genauer untersucht und ggf. komplettiert werden. Die Schutzstreifen wie in der Sulzbachtalstraße oder der Kaiserstraße in Scheidt sind hier bereits ein Anfang, der weiter ausgebaut werden sollte.

Alle diese Hauptachsen sollten über Zubringer gut erreichbar sein, insbesondere von der Innenstadt aus. Hier kommt der **Dudweilerstraße** eine zentrale Bedeutung zu. Sie sollte einen eigenen Radweg aufweisen und nicht die bisher gewählte, konflikträchtige Lösung der kombinierten Bus-Rad-Spur. Was die Zuwege und restlichen Teile einer Radwegeinfrastruktur anbelangt, sei in weiten Teilen auf das o.g. Veloroutenkonzept des ADFC verwiesen.

### 5.2 Radverkehr als Teil eines Gesamtverkehrsgeschehens

Der Radverkehr ist für viele potentielle Nutzer nicht das alleinige Verkehrsmittel, sondern Teil einer Transportkette. Gerade dem Radverkehr kommt eine **Zubringerfunktion** zu, v.a. was den ÖPNV angeht. Daher sollte an allen größeren Umsteigepunkten und Haltestellen außerhalb der Innenstadt eine entsprechende Infrastruktur (Bike & Ride / B&R) vorzufinden

sein: Genügend bequeme, transparente und ggf. überdachte Abstellanlagen (positives Bsp.: Hauptbahnhof), Bündelung des Zubringer-Radverkehrs auf Radwegen, evtl. Fahrradboxen oder Verleihstationen (s.u.). Vor der Umgestaltung des Landwehrplatzes stand am Bahnsteig der Stadtbahn eine eigentlich vorbildliche Abstellanlage, die aber kaum genutzt wurde. Der Grund hierfür ist der schlecht gewählte Standort. Wer im Umfeld des Landwehrplatzes (Nauwieser Viertel) auf das Fahrrad steigt, erreicht sein Ziel i.d.R. in der Innenstadt auch per Velo und muss nicht mehr mit dem ÖPNV weiterfahren. Solche Abstellanlagen sollten vielmehr am Römerkastell, am Rastpfehl, am Südring oder am Dudoplatz installiert werden. Auch an Haltepunkten entlang der Strecke nach Saargemünd oder zwischen Scheidt und Luisenthal sollte die Verfügbarkeit solcher Anlagen geprüft und ggf. Maßnahmen eingeleitet werden.

Selbst im Innenstadtbereich mangelt es an hochwertigen Abstellanlagen. Beispielsweise in der Bahnhofstraße oder deren direktem Umfeld oder im Bereich des St. Johanner Marktes (u.a. Haus der Umwelt) sind solche Einrichtungen überfällig.

Um die Nutzung des Fahrrades vor allem im Innenstadtbereich voranzutreiben und das Rad als Verkehrsmittel „hoffähiger“ zu machen, bieten sich auch **Pfandrad- oder Verleihsysteme** an. Ein Beispiel gibt hier die französische Stadt Lyon. An zentralen Stationen sollten, ähnlich wie bei CarSharing, Fahrräder verfügbar sein und zu überschaubaren Kosten die Mobilität in der Innenstadt vereinfachen. Ob dies ein kommunaler Betreiber (z.B. Stadt, Saarbahn) oder ein privates Unternehmen (z.B. Q-Park oder Cambio) übernehmen kann, sollte abgewogen werden. Jedenfalls kann damit das Fahrrad im Stadtbild stärker etabliert werden und neue Nutzergruppen (z.B. Touristen, Berufstätige) angesprochen werden. Dies muss einhergehen mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel des Alltags.

## **6. Es muss nicht immer das eigene sein: CarSharing als Möglichkeit zur sinnvollen Autonutzung**

Nicht allen Bedürfnissen tragen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes Rechnung. Die Nutzung des MIV ist jedoch auf ein Mindestmaß reduzierbar. Sollte dennoch ein Auto von Nöten sein, bieten sich CarSharing-Anbieter an. In Saarbrücken betreibt Cambio derzeit 12 Fahrzeuge an drei Stationen für knappe 500 Kunden. Die Entwicklung stellt sich positiv dar, wenn auch auf sehr niedrigem Niveau.

In Kooperation z.B. mit Saarbahn, Q-Park und vor allem der Stadtverwaltung sollte CarSharing stark ausgedehnt werden. Bisher sind nur drei Stationen im Innenstadtbereich vorhanden. Dies macht es für Stadtteilbewohner erforderlich, nach Abstellen des Fahrzeugs noch einen Weg mit einem anderen Verkehrsmittel anzuschließen. Dies ist häufig sehr schwierig, da CarSharing gerade dann benutzt wird, wenn andere Verkehrsmittel versagen, z.B. aufgrund der Witterung, der Topographie oder der ungünstigen Uhrzeit.

Folgende Vorschläge für Stationen in Bereichen oder **Stadtteilen**, die sich aufgrund ihrer potentiellen Nachfrage oder soziologischen Bevölkerungsstruktur besonders für CarSharing eignen könnten, werden gemacht:

- Hauptbahnhof, Verknüpfungspunkt und Brechpunkt für viele Transportketten
- Rotenbühl, Nähe Universität (z.B. Ilseplatz, Neugrabenweg): Erreichen des bevölkerungsreichen und bürgerlichen Stadtteils Rotenbühl sowie der nahe gelegenen Universität, Sportschule, Studentenwohnheime und Fachhochschule.
- St. Annual, z.B. am Markt – ebenfalls ein Stadtteil, der von seiner Sozialstruktur ein aufgeklärtes Publikum und damit Potential für CarSharing bieten dürfte.

- Ostviertel / Mainzer Str. – dto., allerdings nicht zu nah am Landwehrplatz. Evtl. zwischen Römerkastell und Hellwigstraße.
- Dudweiler: bevölkerungsreicher Stadtteil mit relativ großem Abstand zur Landeshauptstadt.

Etabliert sich CarSharing erst in einigen Stadtteilen, sollte man auch über weitere Stadtteile nachdenken, die bisher von ihrer Sozialstruktur weniger Potential vermuten lassen: Burbach, Rastpfuhl, Brebach-Fechingen...

Außerdem sollten die bisherigen **Kooperationen** und Bemühungen, CarSharing in ein Gesamtverkehrsgeschehen zu integrieren, ausgebaut werden. Dies bezieht sich v.a. auf die Kooperation mit Nahverkehrsunternehmen. Hier sollte nicht nur die Saarbahn, sondern der gesamte SaarVV einbezogen werden. Auch hier ist ein verstärktes Marketing notwendig.

## 7. Die Rolle des Individualverkehrs: Weniger ist mehr

Für eine nachhaltige Verkehrspolitik gilt der Grundsatz, dass nur die konsequente **Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung** auf umweltfreundliche Verkehrsmittel auch zu mehr Qualität im MIV führt. Die Stadt leidet also nicht an zu wenig Straßen und Parkplätzen, sondern an einem zu viel an motorisiertem Individualverkehr. Dies soll in der Konsequenz aber nicht bedeuten, dass der Mensch im Auto bekämpft werden soll. Es geht im Kern darum, erschwingliche und lebbare Mobilitätsalternativen anzubieten.

Die Einstellung vieler, dass Auto gleich Mobilität bedeutet, kann durch gezielte Maßnahmen aufgebrochen werden. Städte wie Freiburg machen es vor: Zur übermäßigen Belastung des Öffentlichen Raums und damit aller Teile der Bevölkerung durch das Auto gibt es Alternativen, wie in den vorangegangenen Kapiteln bereits erläutert.

Durch das systematische Anlegen von **Umsteigemöglichkeiten** am Rande der Stadt (vgl. Kap. 8) kann offensiv mit dazu beigetragen werden, dass der MIV-Anteil gesenkt wird, ohne die Erreichbarkeit der Stadt maßgeblich einzuschränken.

Auch französische Städte wie Strasbourg zeigen: Durch eine Verknüpfung von MIV und Tram können auch autoverliebte Bürger und Bürgerinnen von den Vorteilen des ÖPNVs überzeugt werden.

Projekte wie „Stadtmitte am Fluss“ geben die Stoßrichtung vor: Die Innenstadt der Zukunft wird nicht mehr dominiert von 8-spurigen Verkehrsachsen durch die Stadt mit ihren Folgeschäden wie hoher Lärmimmission und Feinstaub, sondern von innerstädtischen Freiraumqualitäten, die das Wohnen in der Stadt attraktiver machen.

In diesem Zusammenhang sind auch begleitende Maßnahmen wie **Geschwindigkeitsreduzierungen** auf der Stadtautobahn ausdrücklich zu begrüßen. Diese Maßnahmen führen nicht nur zu einer Reduzierung von Lärm und Feinstaub, sondern erhöhen auch die Verkehrssicherheit.

Abgesehen davon dass die „Stadtmitte am Fluss“ als derzeit einzige Möglichkeit gesehen wird, den Innenstadtraum nachhaltig zu verbessern, ist die Grundidee sowieso unumkehrbar und hat enorme Konsequenzen für die Verkehrspolitik der Zukunft: eine neue Aufteilung der Fläche, zu Gunsten der Bürger und nicht für den Individualverkehr.

Nur die Städte werden in Zukunft den Wettlauf im interregionalen Konkurrenzkampf gewinnen, die es schaffen, die Aufenthaltsqualität ihrer Innenstädte aufzuwerten. Regionale Konkurrenten wie Metz machen es vor: Vermeidung von Verkehr in der Innenstadt in Kombination mit hoher Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit sind kein Widerspruch.

Es gilt in Saarbrücken – wie in anderen Großstädten – die These, dass zusätzliche Straßengroßbau-Projekte den Verkehrsfluss nicht fördern, sondern zunehmend hemmen.

Diese Maßnahmen erzeugen einzig und allein die Vorstellung von weniger Stau und flüssigerem Verkehr.

Großprojekte wie die Westspange und der Ostspangenkreis sind gebaute Zeugen dieses Missverständnisses: Mehr Straßen führen nicht zu weniger sondern zu mehr Verkehr! Aus diesem Grund werden hier weitere Großprojekte wie beispielsweise die A1-Verschwenkung und eine weiträumige City-Umfahrung abgelehnt.

Diese Projekte führen außerdem dazu, dass ökologisch wertvolle Flächen- wie z.B. der „Urwald vor den Toren der Stadt“ - entwertet werden und knappe finanzielle Mittel für sinnvolle Maßnahmen im Umweltverbund fehlen.

Andere in der Planung befindlichen **Großprojekte** wie beispielsweise eine zusätzliche Brücke über die Saar im Messebereich und deren Vollanschluss sind kritisch aus ihren ökologischen und verkehrstechnischen Folgen heraus zu bewerten. Auch hier sollte eher nach Alternativen gesucht werden, wie eine bessere Anbindung mittels Schiene (Regional- bzw. S-Bahn nach Forbach oder Saarbahn) oder Verknüpfungsstrategien, um den Quell- und Zielverkehr zur Messe und anderen Zielen in diesem Bereich umzuorganisieren.

Die Einführung von Umweltzonen in deutschen Großstädten zeigt, wo zukünftig der Weg hingeht: Weniger Auto in der Innenstadt heißt mehr Lebensqualität für die Stadt und deren Bewohner.

Träumereien von weiträumigen City-Ringen und Untertunnelungen der halben Innenstadt wird auch deswegen eine klare Absage erteilt, weil diese Projekte in Zukunft kaum mehr finanzierbar erscheinen. Die Erfahrung zeigt, dass Zuschussgeber wie die EU nicht mehr alleine reines „Beton-Anrühren“ bezahlen werden. Ökonomie und Ökologie liegen hier nicht weit auseinander und intelligente Verkehrsorganisation erscheint mehr und mehr als Innovation förderungswürdig.

Im Umkehrschluss bedeutet dies aber nicht, dass kleine vernünftige Straßenbaumaßnahmen zur Entlastung der Innenstadt grundsätzlich abgelehnt werden. Wenn die Ausgangslage grundsätzlich verbessert wird, müssen diese Projekte kritisch diskutiert werden. Dies gilt natürlich auch für die Pflege und Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur.

### 7.1 Ruhender Verkehr? Reizthema „Parken in der Stadt“

Das Parken in der Innenstadt ist qualitativ zu gestalten. Gerade „aufgeräumte“ und gepflegte Parkräume werden unserem Anspruch einer hochwertigen Stadtgestaltung gerecht. Dass diese Qualität ihren Preis hat, nehmen wir zur Kenntnis.

Gerade aber die im städtischen Auftrag wirtschaftenden privaten Parkanbieter sind aufgefordert, dem Kunden eine echte Gegenleistung zu bieten.

Hier muss die Stadt mit den privaten Anbietern in einen ständigen Dialog treten.

Insgesamt ist darauf zu achten, dass das Preisniveau von städtischen und privaten Anbietern in einem verantwortlichen Spannungsverhältnis steht. Zu große Preisunterschiede sind zu vermeiden.

Der Parkraum für Anwohner und Schwerbehinderte ist insbesondere durch Kontrollmaßnahmen zu schützen.

## 8. Nicht nur der Wille zählt: Verknüpfung der Verkehrsmittel

Das in Kap. 5.2 erwähnte Beispiel einer ehemaligen Fahrradabstellanlage am Landwehrplatz im Zuge der Stadtbahnbetriebnahme zeigt, dass es gute Ansätze im Bereich der Verknüpfung von Verkehrsmitteln gibt. Jedoch sind diese Ansätze oft halbherzig und nicht durchdacht. Daher gilt grundsätzlich für jede Art der organisierten Verknüpfung von Verkehrsmitteln: In Zukunft sollte nicht einfach nur „gemacht“, sondern **intelligent und**

**integrativ** (u.U. unter Einbeziehen entsprechender Fachleute aus Verbänden und Verwaltungsstellen) gehandelt werden.

Verstärktes Engagement ist im Bereich der Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln dringend geboten, also

- **Park & Ride (P&R)**, v.a. in Randgebieten der Landeshauptstadt
- Bike & Ride (vgl. Kap. 5.2)
- Gestaltung von Umsteigepunkten des ÖPNV, z.B. entlang der Saarbahn (Brebach und weitere ehemalige DB-Haltestellen) und entlang der Regionalbahnstrecken der DB, z.B. Scheidt oder Ostbahnhof.
- fußläufige Erreichbarkeit (Qualität der Fußwege zu Haltestellen, Umsteigepunkten und Bahnhöfen)
- Einrichtung von ÖPNV-nahen **Taxiständen**, auch entlang der Saarbahn (z.B. Römerkastell) – Kennzeichnung von Taxiständen auf Liniennetzplänen und in Fahrplänen.

Da die meisten Punkte bereits in den vorangegangenen Kapiteln angesprochen wurden, wird hier nur auf den ersten Punkt, P&R, eingegangen:

Auf die Masse der Verkehrsteilnehmer bezogen ist P&R ein sehr effektives und v.a. innenstadtentlastendes Element. In Saarbrücken bewegt es sich noch auf einem sehr niedrigen Niveau und sollte daher ausgebaut werden. Es müssen geeignete Plätze gesucht werden, an denen möglichst viele Autofahrer auf den Nahverkehr umsteigen. Ansatzweise ist dies an der oberen Saar geschehen (Kleinblittersdorf, Brebach oder Bübingen). Im Norden sollte man im Sulzbachtal oder an Heinrichshaus P&R-Anlagen neu- bzw. ausbauen, im Süden an ein Abfangen des Verkehrs aus dem Bassin Houllier (Forbach und Umgebung) denken. Dabei ist das Phänomen P&R nicht nur auf die Stadtbahn zu beziehen. Auch S-Bahn bzw. Regionalbahn und Omnibusse sind P&R-tauglich!

Das Beispiel Freiburg zeigt schon seit den 80er Jahren, wie man mit durchdachten Konzepten (z.B. günstige P&R-Tageskarte „Auto-Bahn“) große Mengen von Verkehrsteilnehmern am Stadtrand auf den ÖPNV verlagern kann. Hier wird auf einem dichten Ring von P&R-Parkplätzen um die Innenstadt schon frühzeitig durch Schilder und Hinweise aufmerksam gemacht. Denkbar sind in diesem Zusammenhang auch markige Sprüche und Aufforderungen z.B. auf Schildern oder Anzeigetafeln an Autobahnen oder Einfallstraßen wie „Erspare Dir die Stadt, steig hier um!“ oder flexible Anzeigesysteme, die die Vorteile herausstellen: „Nächste Bahn in 6 Minuten, noch 80 freie Parkplätze!“

Im Übrigen böten sich hier auch wirtschaftlich interessante **Kooperationen** mit eventuellen Synergieeffekten zwischen Unternehmen an, die bisher nichts miteinander zu tun hatten, wie z.B. Saarbahn und Q-Park. Auch das in Saarbrücken mit der früheren „KaufKarte“ bereits praktizierte System der Belohnung von Kunden in Geschäften, die mit dem ÖPNV einreisen ist ein denkbare Lockmittel. Hier sind Kooperationen mit dem Einzelhandel auf breiter Basis erforderlich.

## 9. Wie kommt die Butter aufs Brot? Güterverkehr zwischen Prügelnabe und Notwendigkeit

Der immer noch stark zunehmende Lastwagenverkehr auch im Nahbereich und in der Innenstadt führt zu einer starken Belastung aller Verkehrsteilnehmer durch Lärm, Emission, Straßenbeanspruchung (Schäden) und Gefährdung. Diese allgemeingesellschaftliche Betroffenheit sollte ausgenutzt werden, um sich alternative Konzepte zur Logistik im Nahbereich zu überlegen. Ein auf Saarbrücken wohl nicht übertragbares, positives Beispiel

stellt z.B. die Dresdner CargoTram dar, die auch im innerstädtischen Bereich einen Teil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert.

Vielmehr gefragt sind logistische Konzepte, Systeme und Innovationen, die Verkehr bündeln. **Zentrale Liefersysteme** (z.B. in Fußgängerzonen) und Verteilerzentren sind denkbar. Dies setzt aber eine dezidierte Absprache des Groß- und Einzelhandels voraus. Eine Steuerungsebene ist hier unverzichtbar.

## 10. Fazit: Was ist zu tun?

Im Folgenden werden wichtige Forderungen und Maßnahmen aufgelistet, die einen **vordringlichen Bedarf** darstellen und aus den vorangegangenen Kapiteln resultieren. Sie dürften kurz- bis mittelfristig umsetzbar sein und entsprechend zeitnah in Anträge und damit die politische Alltagsarbeit einfließen.

### 10.1 Aufwertung des Öffentlichen Personennahverkehrs

- Verbesserung der Außendarstellung des bestehenden Angebotes: Verbesserung der **Kommunikation** und des Marketings, Ausbau der „sichtbaren“ Serviceleistungen.
  - o speziell: Herausgabe eines schematischen und topographischen **Linienetzplanes** auf der Grundlage des Verkehrsverbundes für das gesamte Stadtgebiet und darüber hinaus.
  - o Verstärkter Einsatz von **Betreuungspersonal** in Regionalbahnen, Stadtbahnen und Omnibussen, um dem Sicherheitsempfinden der Reisenden und einem besseren Service Rechnung zu tragen sowie Schäden u.a. durch Vandalismus und Schwarzfahren zu minimieren.
  - o Einrichtung eines verbundbezogenen **Beschwerdemanagements** mit Erreichbarkeit rund um die Uhr und verbunden mit (u.U. unabhängiger) Qualitätskontrolle.
- Stärkere Gewichtung auf **Sonderverkehre** im Rahmen von Großveranstaltungen oder Feiertagen (Wiedereinführung des **Nachtverkehrs** an Fastnacht, Silvester...)
- Offensivere Vermarktung eines **Job-Tickets** bei Betrieben und Verwaltungen.
- Schrittweise Einrichtung von **Kap-Haltestellen**
- Bessere **Pflege der Fahrzeuge** innen und außen, **Klimatisierung** von Neufahrzeugen

### 10.2 Gestaltung und Inwertsetzung des öffentlichen (Verkehrs-)Raumes und der Rad- und Fußwege

- Neugestaltung und nachhaltige Pflege und Inwertsetzung des **Bahnhofsvorplatzes**
- Unterstützung von Bestrebungen, eine verkehrsberuhigte oder –befreite **Futterstraße** nebst Umfeld einzurichten
- schrittweise Aufwertung und kontinuierliche wie einheitliche und hochwertige **Gestaltung des öffentlichen Raumes** – vor allem auch im Rahmen von Einzelmaßnahmen wie Gehwegserneuerungen, Fahrbahnkorrekturen nach Kanalarbeiten etc. zu beachten!
- verstärkte Kontrolle und Ahndung des **ruhenden Verkehrs** auf Geh- und Radwegen

- Überprüfung und Verbesserung von Warte- und Umlaufzeiten an **Fußgängersignalanlagen**
- Überprüfung und ggf. Ausbau und Verbesserung von **Fußgängerwegebeziehungen** zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen
- Einrichtung eines durchgängigen **Radweges in der Dudweilerstraße**
- Vollständiger Ausbau und Inwertsetzung des rechten und linken **Leipfades** entlang der Saar für Radfahrer und Fußgänger. Zuerst: Überprüfung der Machbarkeit eines **Lückenschlusses** im Bereich Heizkraftwerk Römerbrücke und Saarstahl Burbach.

### 10.3 Car-Sharing

- Einrichtung von Stationen außerhalb des Stadtkerns in **Stadtteilen** mit hohem Nutzerpotential (z.B. Rotenbühl / Uni, St. Arnual), entsprechende Verhandlungen mit Cambio einleiten.
- Verstärkte **Integration in Gesamtverkehrsgeschehen**, mehr Anreize zur kombinierten Nutzung mit dem ÖPNV schaffen

### 10.4 Schnittstellen

- Ausbau und Komplettierung des **P&R-Angebotes** im Norden der Stadt (Heinrichshaus, Sulzbachtal) und Richtung Frankreich / Forbach
- Vermarktung von P&R
- Einrichtung von zusätzlicher **B&R-Infrastruktur** (Fahrradabstellanlagen an größeren Haltestellen außerhalb des Stadtzentrums)