

## 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 –ingeschränkte.

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 qualitativvoller 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 „Sightseings“ 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 style="margin: 0;">A1 Optimierung des Fußwegenetzes</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: 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><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>																	
<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>A 1.1      Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts</b></p>	<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: 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: purple; 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>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>▪ <u>Anlage und Optimierung von Fußwegen innerorts</u>                      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>▪ <u>Anlage und Optimierung von Fußwegen außerorts</u>                      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 style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Kosten-Wirkungs-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 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															
<b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		<b>Akteure:</b> LHS, LfS															



**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

regionsrelevant:  ja  nein

**Akteure:** 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="text-align: right;"> <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: 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: purple; 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: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </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><b>regionsrelevant:</b> <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

	<p><b>A 1.5 Wegweisung und Beschilderung</b></p>	<p>VE GT <b>FU</b> SE SL MU</p>
<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> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Umsetzungsfrist</b></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</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 Rabbiner-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

 <b>A2 Barrierefreie Fußwege</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 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, Senioren- und Behindertenverbände, Grundstückseigentümer		



## 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“.

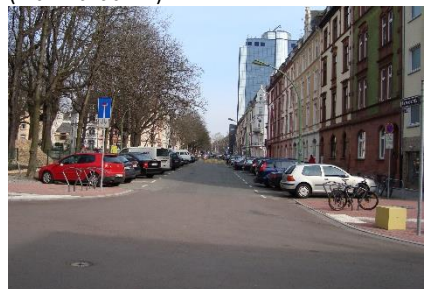
- Vorgezogene Seitenräume:

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 (Bochum)



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="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; background-color: yellow;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; 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 einzuhalten 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; 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: #2e86c1; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #7ed321; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: #a6a6a6; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #a6a6a6; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #a6a6a6; padding: 2px 5px; border: 1px solid black; margin: 2px;">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 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 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> </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 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 %
Mittelseln 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 Mittelseln/ -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	