

Handlungsfeld G: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

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

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

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

1.1.1 Handlungsnotwendigkeiten und Ziele einer attraktiven Straßenraumgestaltung

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

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

1.1.2 Grundsätze der attraktiven Gestaltung von Straßenräumen

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

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


Merkmale der attraktiven Straßen- und Platzgestaltung sind:








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

1.1.3 Maßnahmenfelder

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

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

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

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








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

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

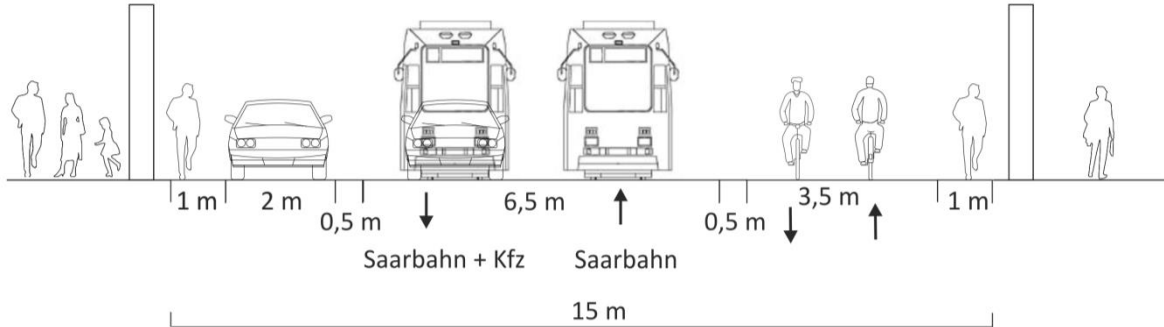


Abbildung 2: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Sulzbachstr. - Passagestr.

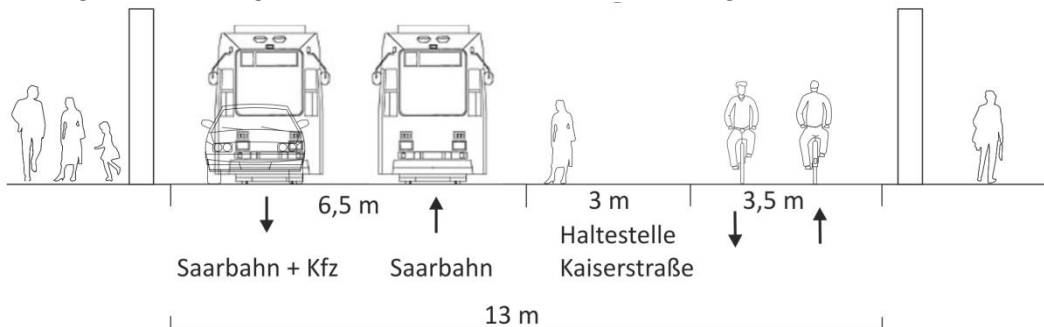


Abbildung 3: Kaiserstr., möglicher Querschnittsvariante Passagestr. - Viktoriastr.

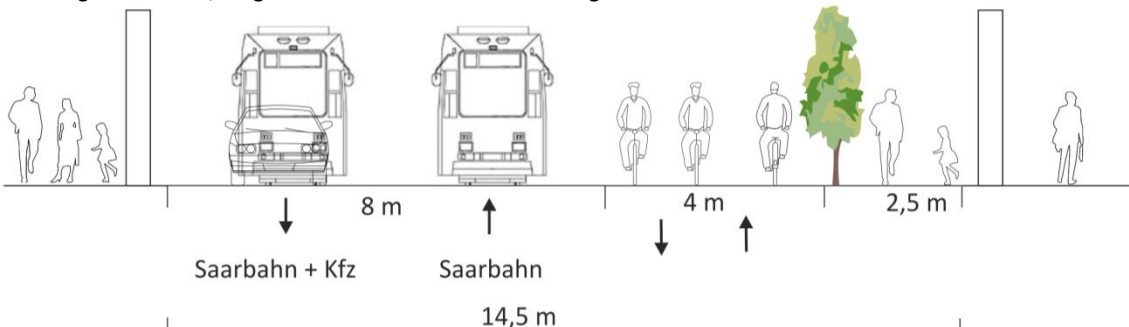


Abbildung 4: Aufwertungsmöglichkeiten der Kaiserstr. im Überblick




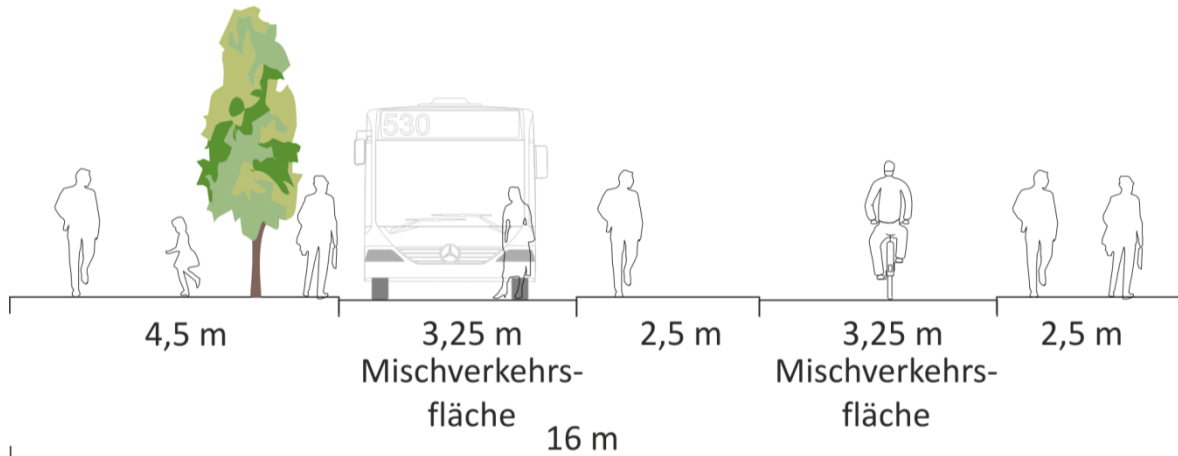
 G 1.2 Aufwertung Betzenstraße/ Rathausplatz		<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #f44336; color: white; padding: 2px;">VE</div> <div style="background-color: #00bcd4; color: white; padding: 2px;">GT</div> <div style="background-color: #8bc34a; color: white; padding: 2px;">FU</div> <div style="background-color: #9e9e9e; color: white; padding: 2px;">SE</div> <div style="background-color: #ffc107; color: white; padding: 2px;">SL</div> <div style="background-color: #9e9e9e; color: white; padding: 2px;">MU</div> </div>
<p>Die Betzenstraße ist die Parallele zur Dudweiler Straße und besitzt eine ebenso hohe Trennwirkung für die Innenstadt bzw. die Fußgängerzone. Sie mündet in die Stephanstraße am Rathaus- und Johanniskirchplatz, der entgegen der historischen Bedeutung aktuell monofunktional als Verkehrsplatz für den Kfz- und ÖPNV dient. Vor allem der Johanniskirchplatz ist von Straßenräumen umgeben, sodass er sein hohes Aufenthaltspotenzial kaum entfalten kann.</p> <p>Sowohl die Betzenstraße als auch die beiden Platzbereiche besitzen daher ein hohes Gestaltungspotenzial nicht nur aus verkehrlicher Sicht für Fußgänger und Radfahrer, sondern insb. aus stadtgestalterischen/repräsentativen Gründen. Das Innenstadtverkehrskonzept zeigt für beide Bereiche Potenziale zu einer deutlichen bis vollständigen Verkehrsentlastung auf (siehe D5). Die folgenden Maßnahmenempfehlungen beziehen sich hierauf und verdeutlichen das Gestaltungspotenzial.</p>		
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes als Grundvoraussetzung für eine Verkehrsentlastung des Bereiches südliche Dudweilerstraße/Betzenstraße und Verlagerung der nördlich gerichteten Verkehrsströme von der Betzenstraße auf die Dudweilerstraße und Viktoriastraße ▪ Aufwertung der Dudweilerstraße: zum Beispiel Prüfung einer Einrichtung eines Mittelstreifens zwischen Bahnhofstraße und Wilhelm-Heinrich-Brücke, Anlage beidseitiger Radverkehrsanlagen, Tempo 30 (auch zur Lärm- und Schadstoffemissionsminderung) ▪ Sperrung der Betzenstraße und des Rathaus- sowie Johanniskirchplatzes sowie des Rathausplatzes für den motorisierten Individualverkehr. Der Busverkehr und ggf. zeitlich beschränkt der Anlieger-/Lieferverkehre verbleibt in der Straße; Umbau der Knoten Dudweilerstr./ Stephanstr. sowie Betzenstr./ Am Stadtgraben/ Dudweilerstr. möglich ▪ Rückbau der Kfz-Verkehrsflächen in der Betzenstraße, Stephanstraße sowie am Johanniskirch- und Rathausplatz, Anlage von Mischverkehrsflächen für den im Einrichtungsverkehr geführten Busverkehr; perspektivisch ist hier die gemeinsame Führung mit der Saarbahn möglich (siehe C 1.4), notwendig wird dann aber die Anlage separater Radverkehrsanlagen ▪ Fußgängerfreundliche Gestaltung der Betzenstraße und des Rathaus-/Johanniskirchplatzes mit einer hohen Aufenthaltsqualität (Verbreiterung der Seitenräume, Ausstattung mit Sitz- und Spielgelegenheiten, Begrünung, ...) ▪ Anlage sicherer Radverkehrsführungen, bspw. durch Mischverkehrsführung mit dem Busverkehr <p>Abbildung 5 Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. stellt einen von mehreren möglichen Querschnittsentwurf für die Betzenstraße entsprechend der vorgenannten Bausteine/Möglichkeiten dar.</p>		
<p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A 7 Attraktive Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten (Fußverkehr) ▪ B 3 Schließung von Netzlücken/Optimierung der Radinfrastruktur (Radverkehr) ▪ C 1.4 Saarbahn zur Universität (ÖPNV) ▪ D 5 Verkehrsführung im Innenstadtbereich/ Innenstadtverkehrskonzept (Kfz-Verkehr) 		
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, LfS, ggf. Saarbahn</p>

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




 G 1.3 Barock trifft Moderne		<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #9e9e9e;">VE</td> <td style="background-color: #00bcd4;">GT</td> <td style="background-color: #4caf50;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #9c27b0;">SE</td> <td style="background-color: #ffc107;">SL</td> <td style="background-color: #9e9e9e;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU
VE	GT	FU						
SE	SL	MU						
<p>Das städtische Projekt „Barock trifft Moderne“ hat die städtebauliche Integration des Barockensembles Ludwigskirche und ihres Umfeldes in das Gesamtprojekt Stadtmitte am Fluss (siehe D 6) zum Ziel. Neben der funktionalen Ertüchtigung der Kirchengebäude (Ludwigskirche, Friedenskirche) besteht im öffentlichen Raum ein Gestaltungsbedarf: Ähnlich wie für den Ludwigsplatz ist für den Vorplatz der Friedenskirche eine autofreie/autoarme Gestaltung wünschenswert. Die Straßenräume (Stengelstraße, untere Eisenbahnstraße, Wilhelm-Heinrich-Straße) sollen aufgewertet und eine fußgängerfreundliche, repräsentative Achse zwischen dem nördlichen Saarufer und dem Ludwigsplatz geschaffen werden.</p>								
<p>Bausteine</p> <p><u>Aufwertung der Stengelstraße westl. und östl. der Eisenbahnstraße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Minderung der Trennwirkung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität: Verbreiterung der Fußwege, ggf. mit Begrünung, sowie Anlage von Rad- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Anlage von Querungshilfen oder Mittelstreifen (ggf. analog zur nördlichen Eisenbahnstraße) ▪ Wiederherstellung der Grünanlage Stengelstraße (zwischen Stengel- und südlicher Eisenbahnstraße) inkl. Erneuerung der Ausstattung <p><u>Aufwertung der südlichen Eisenbahnstraße/Höhe Ludwigsplatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der Kolonnaden (dem Beispiel der nördlichen Eisenbahnstraße folgend) ▪ Minderung der Trennwirkung zwischen Ludwigsplatz und Friedenskirche durch einen Mittelstreifen auf der Eisenbahnstraße (optional mit Änderung des Fahrbahnbelages als „punktueller Shared Space“, siehe Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. 6) <p><u>Aufwertung der Wilhelm-Heinrich-Straße und der Löwengasse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer Einbahnstraße in der Wilhelm-Heinrich-Straße als Möglichkeit, die Fahrbahn zu verschmälern zugunsten der Seitenräume – optional Ausbau der Wilhelm-Heinrich-Straße sowie Löwengasse als niveaugleiche Straßenfläche mit Ordnung/ Reduzierung des Parkens <p><u>Aufwertung der Franz-Josef-Röder-Straße als Boulevard</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entfall der BAB-Auffahrt Wilhelm-Heinrich-Brücke Richtung Mannheim (siehe Maßnahme D5.10): Aufwertung der Franz-Josef-Röder-Straße im Abschnitt Wilhlem-Heinrich-Str. bis Wilhelm-Heinrich-Brücke (insb. Verbreiterung der Gehweg, Markierung beidseitiger Radverkehrsanlagen) ▪ zwischen Wilhelm-Heinrich-Straße und Alter Brücke: als kurzfristige Maßnahme Markierung von Radverkehrsanlagen und Reduktion auf eine Fahrbahn (kann im Hochwasserfall provisorisch ggfs. zurückgenommen werden); mittel- bis langfristig Umgestaltung der Franz-Josef-Röder-Straße zu einem Boulevard mit breiten Seitenräumen, sicheren Radverkehrsanlagen und Begrünungselementen <p>Eine Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen als Einzelprojekte ist ebenso möglich wie die Umsetzung als Gesamtprojekt. Letzteres erzeugt zusätzliche Synergieeffekte.</p>								
<p>Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A2 Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr) ▪ D6: Projekt: Stadtmitte am Fluss (Kfz-Verkehr) 								
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p>Umsetzungsfrist</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>						
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS, Saarland</p>						

Abbildung 6: Mittelinsel mit Fahrbahnbelagswechsel (Schweinfurt)



Abbildung 7: Projektgebiet "Barock trifft Moderne"





G 1.4 Umgestaltung der Viktoriastraße



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

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

Bausteine


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

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



Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

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

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



G 2

Umgestaltung von städtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen



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

Bausteine

Aufwertung der Mainzer Straße

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

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

Abbildung 9: ansprechend gestalteter Seitenraum (Beispiel Goethestraße Kassel)

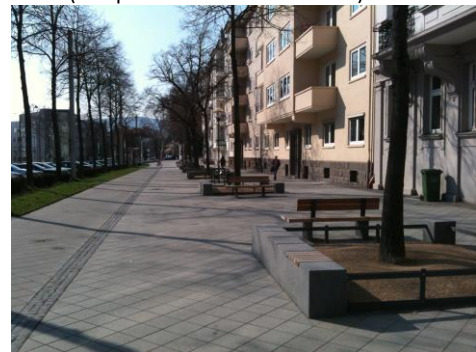
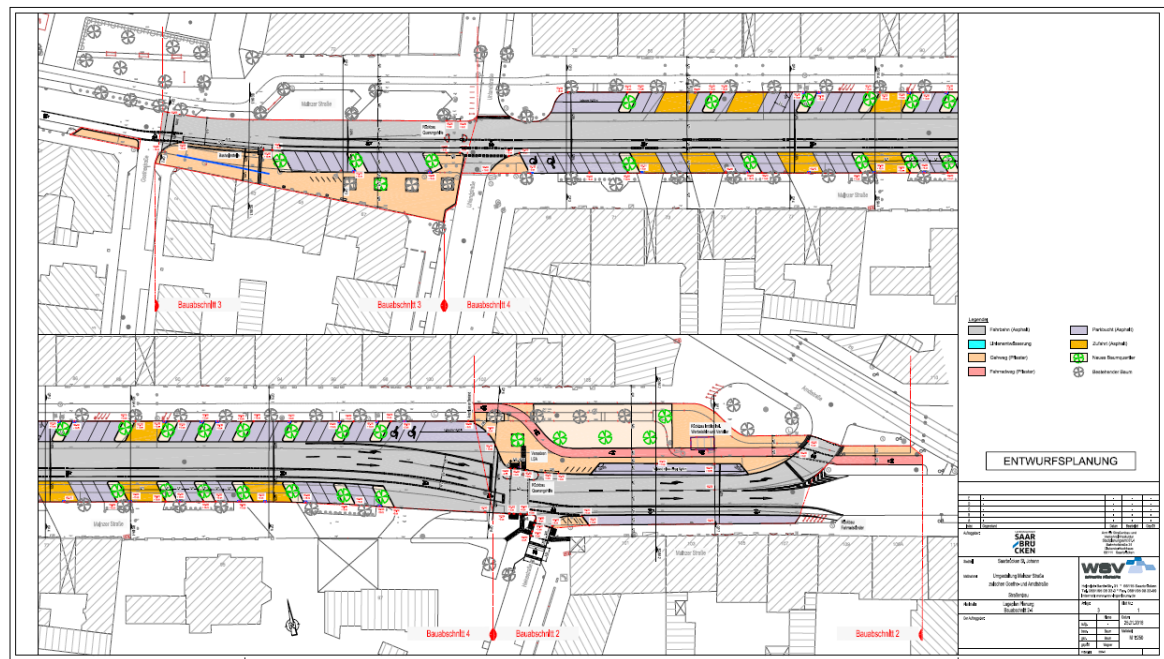


Abbildung 10: Derzeitige Planung Mainzer Straße





G 2

Umgestaltung von städtisch geprägten Hauptverkehrsstraßen

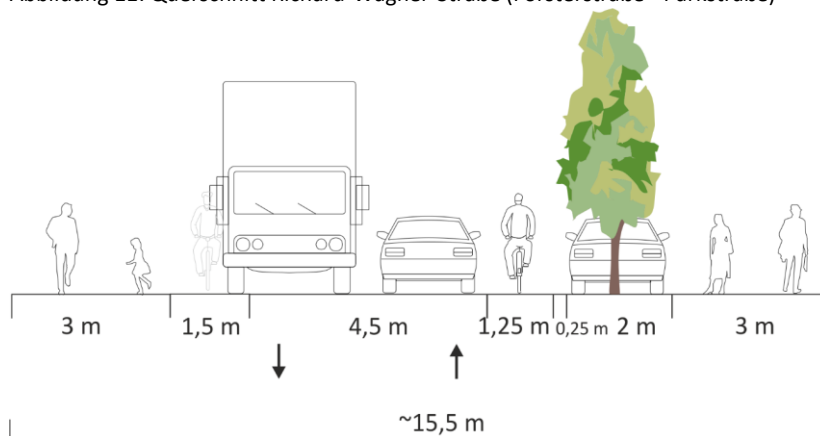


Aufwertung Richard-Wagner-Straße

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

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

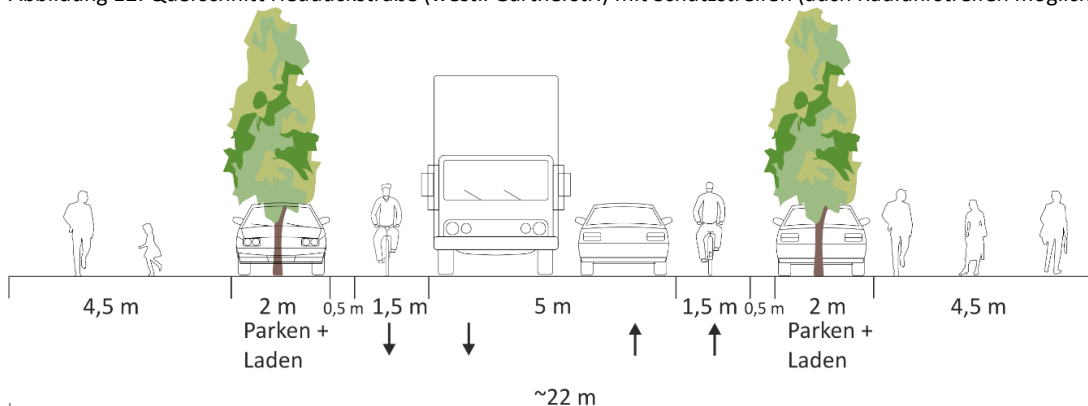
Abbildung 11: Querschnitt Richard-Wagner-Straße (Försterstraße - Parkstraße)



Aufwertung Heuduckstraße


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

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



Aufwertung Bleichstraße

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

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

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



G 4

Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrten in Stadtteilen



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

Bausteine

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

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

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

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

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


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

Abbildung 14: Hauptstraße in Eschringen (Bestand)



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

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



G 5

Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren

VE

GT

FU

SE

SL

MU

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

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

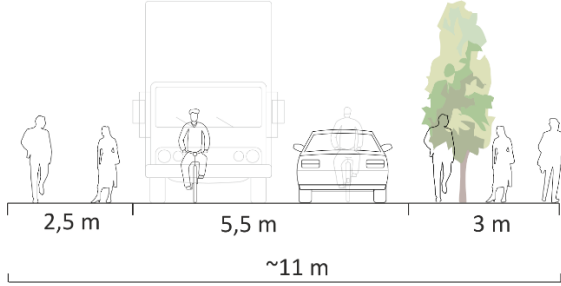
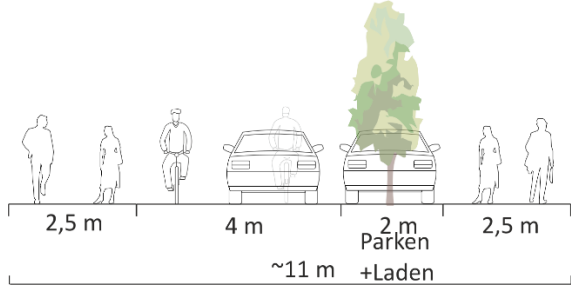


Abbildung 18: Querschnitt Hauptstr. Ensheim mit Parkständen, Zweirichtungsverkehr mit weicher Separation



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

Aufwertung der Saargemünder Straße in St. Annual
 Die Saargemünder Straße in St. Annual ist östlich der Julius-Kiefer Straße mit 12 m Breite recht schmal. Hier sind ähnliche Gestaltungen wie für vorgenannte Straßen zu empfehlen¹. Für die Kreuzung St. Annualer Markt/Bruchstraße könnte ein Minikreisverkehr geprüft werden, der sowohl gestalterisch als auch zur Verkehrsberuhigung positiv wirkt.
 Westlich der Julius-Kiefer-Straße ergibt sich mehr Spielraum bei einer Breite von etwa 15-16m, jedoch ist hier der Parkdruck im Straßenraum auch größer. Auch hier wurden zuletzt Markierungsarbeiten für Radverkehrsanlagen durchgeführt und der ruhende Kfz-Verkehr neu geordnet. Darüber hinaus empfehlen sich mittelfristig Maßnahmen für Fußgänger, beispielsweise die Prüfung vorgezogener Seitenräume.


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


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

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

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

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

 G 5		Aufwertung von Straßen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px;">FU</div> <div style="background-color: purple; color: white; padding: 2px 5px;">SE</div> <div style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px;">SL</div> <div style="background-color: brown; color: white; padding: 2px 5px;">MU</div> </div>
Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ A1.1 Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (Fußverkehr) ▪ A2 Barrierefreie Fußwege (Fußverkehr) ▪ A3 Mehr Querungshilfen für Fußgänger (Fußverkehr) ▪ B3 Schließung von Netzlücken/ Optimierung der Radinfrastruktur (Radverkehr) ▪ D8 Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr) 			
Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> • ggf. Zielkonflikte mit dem Anspruch nach Parken, die in enger Abstimmung mit den Anliegern gelöst werden können 			
Wirkungs-Kosten-Klasse <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig 	Priorität <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig 	Umsetzungsfrist <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe 	
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, LfS	

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

G 5.2 Shared Space in Stadtteilzentren

VE GT FU
SE SL MU

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

Bausteine

Identifizierung von Straßen, die sich für Shared Space eignen:

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

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



Abbildung 20: Neue Straße in Ulm



Möglichkeiten für Shared Space in Stadtteilzentren:

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


Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen

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

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

	G 5.3 Begegnungszonen in Stadtteil- und Nahversorgungszentren	<table border="1" style="border-collapse: collapse; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px;">VE</td> <td style="background-color: #5bc0de; color: white; padding: 2px;">GT</td> <td style="background-color: #5cb85c; color: white; padding: 2px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #5e35b1; color: white; padding: 2px;">SE</td> <td style="background-color: #ffc107; color: white; padding: 2px;">SL</td> <td style="background-color: #959595; color: white; padding: 2px;">MU</td> </tr> </table>	VE	GT	FU	SE	SL	MU									
VE	GT	FU															
SE	SL	MU															
<p>Die Stadtteil- und Nahversorgungszentren weisen in Saarbrücken noch Defizite auf. Als Baustein der den ganzheitlich angelegten Nahmobilitätskonzepte (siehe G 5.1) sollten Möglichkeiten geprüft werden, insb. die Hauptverkehrsstraßen aufzuwerten. Hierzu kommen zum einen eher kostenintensive Shared Space-Ansätze (siehe G 5.2) in Frage, zum anderen aber auch eher kostengünstige Maßnahmen nach dem Begegnungszonen-Prinzip.</p>																	
<p>Bausteine</p> <p><u>Identifizierung von Straßen, die sich für eine Umgestaltung nach u. g. Begegnungszonen-Prinzip eignen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite in der Straßenraumgestaltung (hohe Trennwirkung von Straßen, schmale Seitenräume, geringe Straßenraum- und Wohnumfeldqualitäten, ...) ▪ hohe aktuelle oder hohe potenzielle Fußgängerfrequenz (bspw. durch anliegende Geschäfte, Dienstleister, Gastronomie, Wohnbebauung, ...) ▪ Verkehrsbelastung möglichst unter 15.000 Kfz/Tag, möglichst geringes Konfliktpotenzial zwischen dem Parken und anderen Straßenraumsprüchen, andernfalls sind zumeist Maßnahmen zur Ordnung und Reduzierung des Parkens notwendig ▪ Da Begegnungszonen weniger auf intensive bauliche Maßnahmen setzen, eignen sie sich für Straßen- und Platzräume, die aus unterschiedlichsten Gründen nicht aufwendig umgestaltet werden sollen/können (z.B. aufgrund eines historischen Charakters/aus Denkmalschutzgründen oder, weil eine Umgestaltung nach dem Shared Space-Prinzip unverhältnismäßig hohe Kosten erzeugen würde) ▪ Start eines Pilotversuches auf zwei bis drei Straßen <p><u>Möglichkeiten für Begegnungszonen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ensheim: Hauptstraße (Schneckenstr. – Alte Spitalstr.) ▪ Dudweiler: Saarbrücker Straße (nördl. Rathausstr.) ▪ Scheidt: Kaiserstraße (bei abschnittsweise Tempo 20 auf der Bundesstraße) ▪ Altenkessel: Alleestraße (<p>Abhängigkeiten /Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A 1.1 Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts (Fußverkehr) ▪ A 3 Mehr Querungshilfen für Fußgänger (Fußverkehr) ▪ D 8 Tempo 30 auf HVS in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr) 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</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>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<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
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<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															
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, ggf. LfS															
<p>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</p> <p>Begegnungszonen haben ihren Ursprung in der Schweiz² und werden mittlerweile in weiteren Ländern wie Frankreich, Österreich sowie Belgien angewendet. Sie sind den verkehrsberuhigten Bereichen bzgl. ihrer Verkehrsregelungen sehr ähnlich. Wesentliche Unterschiede bestehen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20km/h sowie in ihrer Zulässigkeit und Ausweisung nicht nur auf Wohnstraßen (siehe G 5.4), sondern auch auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und –plätzen.</p> <p>Begegnungszonen setzen hierbei, ähnlich wie Shared Space, auf ein Miteinander und eine „Gleichrangigkeit“ der Verkehrsteilnehmer durch Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme. Hierdurch wird auch die Bewegungsfreiheit von Fußgängern erhöht, die die Fahrbahn überall queren können. Ein wichtiger Aspekt ist zudem, dass sie weniger auf vollständige Straßenumbauten und vielmehr auf möglichst kostengünstige</p>																	

² Eine umfassende Dokumentation zu Schweizer Begegnungszonen ist unter www.begegnungszonen.ch zu finden.

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



G 5.4 Neues Leben auf Parkflächen

VE

GT

FU

SE

SL

MU

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

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

Bausteine

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

Abbildung 21: Multifunktionale Elemente



Quelle: Planersocietät

Abhängigkeiten/Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Zielkonflikte


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

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 type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030
<input type="checkbox"/> niedrig		<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

regionsrelevant: ja nein

Akteure: LHS, Private

³ siehe bspw. https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/Fussverkehr_Einfache-Ma%C3%9Fnahmen_Aichinger-VCD_150226.pdf

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

	G 6	Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen	
Sonstige Bemerkungen und Hinweise			
<i>Einzelmaßnahmen zur Aufwertung von Wohnstraßen:</i>		Abbildung 22: „gerissene Haltelinien“	
<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung des Parkens/versetztes Parken • Markierung von „gerissenen“ Haltelinien bei rechts-vor-links • regelmäßige Aufpflasterungen (max. 100m Abstand) • Einengungen, vorgezogene Seitenräume und Gehwegnasen 			
<i>Begegnungszonen</i>			
<p>Begegnungszonen haben ihren Ursprung in der Schweiz⁴ und sind den verkehrsberuhigten Bereichen bzgl. ihrer Verkehrsregelungen sehr ähnlich. Wesentliche Unterschiede bestehen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sowie in ihrer Zulässigkeit und Ausweisung nicht nur auf Wohnstraßen, sondern auch auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und –plätzen (siehe G 5.3). Ein wichtiger Aspekt ist zudem, dass sie weniger auf vollständige Straßenumbauten und vielmehr auf möglichst kostengünstige und flexible Maßnahmen setzen:</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen ▪ Piktogramme ▪ Versetztes Parken und Einengungen ▪ möglichst geringer Eingriff in die Parkraumsituation, insb. Neuordnung von Kfz-Parkständen ▪ Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen; bauliche Abgrenzung der Spiel- und Aufenthaltsbereiche oder auch Markierung der Flächen ▪ Je nach Straßenraumsituation können flankierende, eher punktuelle bauliche Maßnahmen ergänzt werden – bspw. wenn sich (im Nachhinein) zeigt, dass einfache Markierungsmaßnahmen nicht ausreichen 			
<p>Die Ausweisung von Begegnungszonen in Wohnstraßen setzt hierbei auf die enge Abstimmung und Kooperation der Anlieger. Insbesondere setzt das Prinzip darauf, dass die Initiative zur Einrichtung von Begegnungszonen von den Anliegern sowie Parteien oder Verbänden erfolgt. Zudem sollen Anlieger als „Kümmerer“ für die Straße aktiviert werden, bspw. durch Übernahme von Patenschaften für Mobiliar oder die Möglichkeit, ihren Straßenraum teilweise selbst zu gestalten. Als Erfolgsfaktor gilt daher unter anderem eine aktive Bewohnerschaft, u. a. mit Familien und/oder die Nähe zu Kinder-Bildungseinrichtungen.</p>			
<p>Begegnungszonen nach dem Schweizer Vorbild sind in der deutschen (VwV-)StVO (noch) nicht vorgesehen. Dennoch zeigen insb. das „Freiburger Modell“ sowie die sog. Begegnungszonen in Frankfurt a. M., dass sehr ähnliche Prinzipien auch in Deutschland umsetzbar und sinnvoll sind:</p>			
<i>Verkehrsberuhigte Bereiche nach dem Freiburger Modell:</i>			
<p>Neben dem niveaugleichen Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen in Neubaugebieten hat die Stadt Freiburg für bestehende Straßen ein flexibles und kostengünstiges Instrumentarium entwickelt und setzt hierbei auf einfache bauliche Maßnahmen oder Markierungen:</p>		Abbildung 23: Freiburger Modell	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennzeichnung der Eingangsbereiche durch Querstreifen und Einengungen ▪ Piktogramme ▪ Versetztes Parken und Einengungen ▪ Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen (teils durch Neuordnung und/oder Wegfall von Kfz-Parkständen) 			
Quelle: Website Freiburg ⁵			
<p>Zur Umgestaltung einer Straße setzt die Stadt Freiburg auf die breite Zustimmung der Anlieger durch eine</p>			

⁴ Eine umfassende Dokumentation zu Schweizer Begegnungszonen ist unter www.begegnungszonen.ch zu finden.

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



G 6

Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen

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

Begegnungszonen in Frankfurt am Main

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

Abbildung 24: Frankfurt a.M - Eingangssituationen



Abbildung 25: Frankfurt a.M. - Aufenthaltsbereiche



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