

**Beschlussvorlage**

**BV/2020/0256**



**Beratungsfolge und Sitzungstermine**

N 09.09.2020 Ortsrat St. Ingbert-Mitte

N 10.09.2020 Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und  
Demographieausschuss

Ö 29.09.2020 Stadtrat

**Vorstellung Schlussberichte Mobilitätskonzept und  
Radverkehrskonzept**

Die Schlussberichte zum Mobilitäts- und Radverkehrskonzept werden zur Kenntnis genommen.

## **Erläuterungen**

### **Vorstellung Schlussberichte Mobilitätskonzept und Radverkehrskonzept**

Die SPD-Stadtratsfraktion hat mit Schreiben vom 23.08.2020 diesen Tagesordnungspunkt beantragt.

Da der alte Verkehrsentwicklungsplan für St. Ingbert bereits aus dem Jahr 1994 stammt und die Stadt auch im Mobilitätsbereich Handlungsbedarf erkannte, beauftragte die Stadtverwaltung 2018 das Verkehrsplanungsbüro planersocietät aus Karlsruhe mit der Erarbeitung eines Klimaschutzteilkonzepts „Zukunftsmobilität in der Stadt St. Ingbert“. In einem intensiven Beteiligungsprozess mit der Bevölkerung über Fragebögen und Online-Formate sowie Verkehrszählungen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet konnte planersocietät eine umfangreiche Analyse der Rahmenbedingungen und somit eine detaillierte Bestandsaufnahme der örtlichen Verhältnisse im Verkehrsbereich gewinnen. Dabei gehört zu den wichtigsten Erkenntnissen vor allem in Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl: "Die Einwohner in St. Ingbert legen ihre Wege zu knapp drei Vierteln mit dem Pkw zurück. Dieser Anteil ist im Verhältnis zu anderen Mobilitätsuntersuchungen hoch und spiegelt die Autoaffinität wider. Mit 5 Prozent ist hingegen der Radverkehrsanteil besonders niedrig. Der Fußverkehr ist mit 17 Prozent das dominante Verkehrsmittel im Bereich der aktiven und emissionsfreien Mobilität. Die Nutzung von Bus und Bahn ist gesamtstädtisch auf einem ähnlich niedrigen Niveau. Eine kombinierte Verkehrsmittelnutzung innerhalb eines Weges (intermodal), wie beispielsweise Rad und Bahn, spielt nur eine sehr geringe Rolle."

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme definierten die Planer einen allgemeinen Zielkatalog. Dieser wurde in einem eigens ins Leben gerufenen Beirat, bestehend aus Vertreter\*innen des Stadtrats, der Stadtverwaltung sowie aus Vereinen und Verbänden diskutiert und vorentschieden. Die fünf Oberziele sind dabei "Stärkung der aktiven Mobilitätsformen", "mobilitätsbezogene Information und Kommunikation intensivieren", "Minimierung der Umweltbelastungen und stadtverträgliche Abwicklung des KFZ-Verkehrs", "gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern" sowie "Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität fördern".

Während Bd. I des Mobilitätskonzepts aus dem Frühjahr 2019 somit den Schwerpunkt auf die Bestandsanalyse legt, widmet sich Bd. II der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis zum Zeitraum 2030. Der Schwerpunkt bildet dabei die Maßnahmenentwicklung in den einzelnen Feldern (Fußverkehr und Barrierefreiheit, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Kfz-Verkehr und Querschnittsthemen). Die einzelnen Maßnahmen fließen in die Beschreibung möglicher Zukunftsbilder ein und münden in ein Umsetzungskonzept.

Ergänzend zum Mobilitätskonzept hat die Stadt St. Ingbert im November 2019 ein Radverkehrskonzept beim gleichen Verkehrsplanungsbüro beauftragt. Über die

Behandlung des Themas "Radverkehr" innerhalb des Klimaschutzteilkonzepts hinaus sollte das Radverkehrskonzept folgende Punkte ausarbeiten: Entwicklung einer Netzkonzeption für das gesamte Stadtgebiet (Haupt- und Nebenrouten) mit Aussagen zu Breiten und Kennzeichnung von Fahrradwegen, Verknüpfung mit der Radwegeinfrastruktur zu den Nachbarkommunen Kirkel und Saarbrücken, Festlegungen zur Öffnung von Einbahnstraßen und Wohnstraßen für den Fahrradverkehr, Hinweise zur Radverkehrsführung an den wichtigsten Kreisverkehren, konkrete Aussagen zu Standorten und Ausführung von Radabstellanlagen (inkl. Park + Ride), Optionen für ein Fahrradverleihsystem jeweils auch mit Kostenschätzungen, aber auch die Felder Service und Öffentlichkeitsarbeit. Zur Bestandsaufnahme im Bereich des Radverkehrs und zur Sammlung von Maßnahmenvorschlägen veranstaltete die Stadt zusammen mit dem Forum Mobilität am 4. März 2020 ein Radcafé, das unter guter Beteiligung der Bevölkerung zusätzliche Ideen für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in St. Ingbert erbrachte. Mittlerweile liegt auch das Radverkehrskonzept vor. Dabei kommt die Studie im Kapitel "Analyse des Radverkehrs in St. Ingbert" zu folgendem Ergebnis: Die Analyse zeigt eine systematische Vernachlässigung des Verkehrsmittels Fahrrad im Stadtgebiet von St. Ingbert. Von den vorangegangenen Planungen des Radverkehrskonzeptes 2004 wurden im Stadtgebiet zu wenige umgesetzt, so dass das Fahrrad als Verkehrsmittel weiterhin marginalisiert wird. Aktuell gibt es in St. Ingbert kein zusammenhängendes ausgebautes Netz aus einer guten Fahrradwegeinfrastruktur, keine systematische, flächendeckende Ausrüstung mit Parkmöglichkeiten für das Fahrrad und nur wenige Serviceleistungen, wie Fahrradkarten, oder Beratungsleistungen innerhalb eines Mobilitätsmanagements. Aktuelle Entwicklungen, wie das Aufkommen von Lastenfahrrädern und weitere Formen der Mikromobilität, wie z. B. Leih-Roller-, oder Leih-Scooter, treffen die Stadt unvorbereitet. Besondere Herausforderung für St. Ingbert ist, dass die Radnutzung im Saarland und den angrenzenden Nachbargemeinden ebenfalls unterdurchschnittlich im Ländervergleich ausfällt, so dass eine Vorreiterrolle eingenommen werden muss, die auch gegenüber Nachbargemeinden und dem Nutzungsverhalten deren Bewohnern durchgesetzt werden muss."

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme schlagen die Planer zahlreiche Maßnahmen vor allem in folgenden Bereichen vor:

- Radverkehrsnetz
- Ausbau und Qualifizierung des Fahrradparkens
- Service für den Radverkehr
- Verkehrssicherheit im Radverkehr
- Pflege und Instandhaltung, Winterdienst, Baustellenführung
- Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
- Radtourismus und Freizeitverkehr

Eine Liste mit 250 überwiegend niederschwelligen und kostengünstigen Einzelmaßnahmen auf rd. 100 Straßen im Stadtgebiet sowie Detaillösungen für die Kreuzungsbereiche Rickertstraße/Poststraße, Kohlenstraße/Ludwigstraße sowie den Maxplatz runden das Konzept ab.

Herr Philipp Hölderich vom Planungsbüro planersocietät wird die beiden Gutachten in der Sitzung vorstellen.

Die Stadtratsfraktion Die Linke hat mit Schreiben vom 15.06.2020 diesen Tagesordnungspunkt beantragt.

Aktuell unterhält die Stadt St. Ingbert folgende Ladesäulen für Elektrofahrzeuge:

- BBZ, Johann-Josef-Heinrich-Str. 2
- Parkplatz hinterm Rathaus
- Schmelzer Parkplatz, Poststraße

Weiterhin sind gerade im Bau

- Parkplatz Rohrbachhalle, Hinter den Gärten
- Parkplatz Oberwürzbachhalle/Dorfgemeinschaftshaus, Hauptstraße
- Jugendzentrum Pfarrgasse

An keinem dieser Standorte ist die Aufstellung der Ladesäulen im Fußgängerbereich vorgenommen oder vorgesehen.

Die geplante Lademöglichkeit für E-Bikes an der Stadtbibliothek soll sich auf dem Standort der bereits vorhandenen Fahrradbügel abspielen. Somit wird auch hier kein Raum für Fußgänger beeinträchtigt.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

keine

### **Anlagen:**

1. Antrag der SPD Stadtratsfraktion St. Ingbert vom 23. August 2020
2. Antrag der Stadtratsfraktion Die Linke mit Eingang vom 15.06.2020



## **SPD STADTRATSFRAKTION ST. INGBERT**

SPD Stadtratsfraktion St. Ingbert  
Oberbürgermeister der Stadt St. Ingbert  
Prof. Dr. Ulli Meyer  
Rathaus, Am Markt 12  
66386 St. Ingbert

St. Ingbert, 23. August 2020

### **Radverkehrskonzept St. Ingbert**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Prof. Dr. Meyer,

die SPD-Stadtratsfraktion beantragt, in die Tagesordnung des Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschusses am 10.09.2020 den folgenden Punkt aufzunehmen:

#### **Radverkehrskonzept St. Ingbert**

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt dazu folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung berichtet über den aktuellen Stand der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts für St. Ingbert.

Mit Beschluss am 26.09.2019 hat der Stadtrat den Auftrag für die Erstellung eines Radverkehrskonzepts für St. Ingbert vergeben.

Über den aktuellen Stand der Bearbeitung und den weiteren Zeitplan hinaus bittet die SPD-Stadtratsfraktion um einen Bericht, inwieweit die Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden an dem Radcafé Anfang März 2020 in dem Radverkehrskonzept Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen

Maximilian Raber

Maximilian Raber  
Vorsitzender  
Pfarrer-Lauer-Str. 5  
66386 St. Ingbert  
Tel. 0171 - 7444139  
Maximilian.raber  
@gmail.com

Franz-Josef Mast  
Stv. Vorsitzender  
Rosenstr. 20 Untere  
66386 St. Ingbert  
Tel. 06894 - 88528  
fmast@web.de

Helga Roth  
Stv. Vorsitzende  
Kaiserstr. 20  
66386 St. Ingbert  
Tel. 06894 - 2521  
weinhaus-roth@t-online.de

fraktion@spd-st-ingbert.de  
www.spdigb.de

OB	1	2	3	4	
03	EINGANG				5
02	15. JUNI 2020				6
01	Mittelstadt St. Ingbert				7
			10		EDA



Stadtratsfraktion

Partei DIE LINKE Stadtratsfraktion  
 Isabell Schaan, Friedhofstraße 79, 66386 St. Ingbert

Stadt St. Ingbert  
 An den Oberbürgermeister Ulli Meyer  
 Am Markt 12  
 66386 St. Ingbert

St. Ingbert, 12.10.2020

**Antrag: Keine E-Ladesäulen auf Gehwegen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrter Herr Hansen,

aufgrund der geplanten Errichtung weiterer E-Ladesäulen im öffentlichen Raum befürchtet die Stadtratsfraktion Die Linke, dass dadurch die häufig geringen Gehwegbreiten weiter verringert werden könnten. Oftmals (siehe beispielsweise Gehweg vor dem Woolworth) ist es ohnehin schon unmöglich, ohne Berührung aneinander vorbeizukommen, geschweige denn irgendwelche Mindestabstände zu anderen Personen einzuhalten.

Der Stadtrat möge daher beschließen, dass in St. Ingbert im öffentlichen Raum keine E-Ladesäulen auf Gehwegen oder in einer Weise errichtet werden, dass Fußgänger\*innen dadurch behindert werden könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Isabell Schaan und Anne Hadamitzky  
 Fraktionsvorsitzende der Partei DIE LINKE im Stadtrat



Stadt St. Ingbert

## Radverkehrskonzept

## Impressum

### Auftraggeber:

Stadt St. Ingbert  
Am Markt 12  
66386 St. Ingbert

### Das Projekt wurde gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr  
SAARLAND

### Ansprechpartner:

Klimaschutzmanager Biosphäre Bliesgau  
Dr. Hans-Henning Krämer  
hhkraemer@st-ingbert.de

### Auftragnehmer

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner

Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund  
Telefon: 0231/589696 - 0  
Fax: 0231/589696 - 18

Moltkestr. 43  
76133 Karlsruhe  
0721/831693 - 0  
0721/831693 - 19

info@planersocietaet.de  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn, (Geschäftsführung)  
Philipp Hölderich (M. Sc.), (Projektleitung)  
Dipl.-Ing. Johannes Lensch  
Johannes Pickert (M. Sc.)

Karlsruhe/ Dortmund, im Juli 2020

### Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>3</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Einführung .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Rahmenbedingungen und Status quo.....</b>	<b>2</b>
2.1 Radverkehr in St. Ingbert und Umgebung	2
2.1.1 Siedlungsstruktur und Barrieren	2
2.1.2 Mobilitätserhebung 2018	4
2.1.3 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutzteilkonzept	6
2.1.4 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrskonzepts	7
2.1.5 Radverkehr im Saarland	8
2.2 Unfallanalyse Radverkehr	9
<b>3 Ziele und Standards für die Radverkehrsförderung in St. Ingbert.....</b>	<b>14</b>
3.1 Ziel: Radverkehr als System	14
3.2 Standards für die Radverkehrsinfrastruktur	15
<b>4 Konzeption des Radverkehrsnetzes .....</b>	<b>19</b>
4.1 Entwicklung des Wunschliniennetzes	19
4.2 Entwicklung des umgelegten Radverkehrsnetzes	21
<b>5 Analyse des Radverkehrs in St. Ingbert.....</b>	<b>25</b>
5.1 Bestandsaufnahme und Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur	25
5.1.1 Analyse der Führungsformen	25
5.1.2 Analyse der ERA-Belastungsklassen	27
5.1.3 Analyse der Handlungsbedarfe	27
5.1.4 Detailmängel und Knotenpunkte	30
5.1.5 Konfliktpunkte und Gefahrenstellen	31
5.1.6 Besondere Konfliktbereiche (Knotenpunkte)	35
5.2 Bestandsaufnahme und Analyse der Serviceangebote und flankierenden Elementen	41
5.3 Fazit: Festgestellte Mängel und Entwicklungspotenziale	44
<b>6 Maßnahmenkonzept .....</b>	<b>45</b>
6.1 Maßnahmenfelder	45
B 1: Radverkehrsnetz	45
B 2: Ausbau und Qualifizierung des Fahrradparkens	53
B 3: Service für den Radverkehr	61
B 4: Verkehrssicherheit im Radverkehr	64
B 5: Pflege und Instandhaltung, Winterdienst, Baustellenführung	65

---

B 6:	Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	67
B 7:	Radtourismus und Freizeitradverkehr	70
6.2	Einzelmaßnahmen der Maßnahmenfelder	72
6.3	Detaillösungen	99
6.3.1	Rickertstraße / Poststraße	100
6.3.2	Maxplatz	102
6.3.3	Kohlenstraße / Ludwigstraße	104
<b>7</b>	<b>Umsetzungsstrategie</b> .....	<b>106</b>
<b>8</b>	<b>Fazit und Ausblick</b> .....	<b>110</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>111</b>
	<b>Anhang</b> .....	<b>I</b>
	Leitfaden zum Einsatz von Fahrradstraßen in St. Ingbert	II
	Begründung zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	XIV

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erreichbarkeitsradien 5 km Stadtgebiet St. Ingbert .....	3
Abbildung 2: Erreichbarkeitsradien 10 km Nachbarkommunen.....	3
Abbildung 3: Modal Split in St. Ingbert .....	5
Abbildung 4: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in St. Ingbert .....	6
Abbildung 5: Unfalltypen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (absolute Werte) .....	10
Abbildung 6: Anteil der Verletzten bei Radverkehrsunfällen .....	10
Abbildung 7: Radverkehr als System .....	14
Abbildung 8: Belastungsbereiche für die Auswahl geeigneter Radverkehrsführungen .....	17
Abbildung 9: Wunschliniennetz mit wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs .....	20
Abbildung 10: Konzeption des Radverkehrsnetzes für St. Ingbert .....	24
Abbildung 11: Karte Führungsformen des Radverkehrs .....	26
Abbildung 12: Karte ERA-Belastungsbereiche .....	28
Abbildung 13: Karte Handlungsbedarfe .....	29
Abbildung 14: Einfahrt in Kreisverkehr .....	30
Abbildung 15: Halten auf dem Radweg.....	31
Abbildung 16: Engstelle durch Baum .....	32
Abbildung 17: Fehlende Einfädelung auf Fahrbahn .....	33
Abbildung 18: Benutzungspflicht auf der linken Fahrbahnseite .....	33
Abbildung 19: Karte Punktmängel .....	34
Abbildung 20: Karte Knotenpunkt / Unterführung Maxplatz .....	36
Abbildung 21: Karte Knotenpunkt Ludwigstraße.....	38
Abbildung 22: Karte Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße .....	40
Abbildung 24: Serviceeinrichtung Schlauchautomat .....	41
Abbildung 23: Fahrradparker am Bhf. St. Ingbert.....	41
Abbildung 25: Karte Fahrradparken St. Ingbert – Aufnahmezeitpunkt Januar 2020.....	43
Abbildung 26: Doppelstöckige Parkplatzanlage bei hohem Bedarf.....	54
Abbildung 27: Witterungsgeschützte Abstellanlage mit Spind .....	55
Abbildung 28: Fahrradparken in Fußgängerzonen.....	56
Abbildung 29: Gestalterisch ansprechende Bügel im Umfeld eines Einzelhändlers.....	58
Abbildung 30: Trittbrett .....	62
Abbildung 31: Schließfächer für Gepäck.....	63
Abbildung 32: Digitaler Mängelmeder der Stadt Karlsruhe .....	65
Abbildung 33: Zentrale Koordinierungsstelle in der Stadtverwaltung.....	67
Abbildung 34: Autofreier Sonntag .....	68
Abbildung 35: Dauerzahlstelle für den Radverkehr .....	68
Abbildung 36: Karte zur Verortung der vorgeschlagenen Maßnahmen .....	74
Abbildung 37: Prinzipskizze Knotenpunkt Poststraße / Rickertstraße.....	101
Abbildung 38: Prinzipskizze Knotenpunkt Maxplatz .....	103
Abbildung 39: Prinzipskizze Kreisverkehr Ludwigstraße / Kohlenstraße .....	105
Abbildung 40: Karte Priorisierung von Achsen.....	109

Abbildung 41: 5 m breite, Bituminöse Fahrbahn der Fahrradstraße (Kamen, Bahnhofstraße).....	III
Abbildung 42: Farblich abgesetzter und einheitlich gepflasterte Fahrradstraße (Rendsburg).....	III
Abbildung 43: Piktogramm und Beschilderung Fahrradstraße (Freiburg) .....	IV
Abbildung 44: 3-farbiges Fahrradstraßenpiktogramm mit Fahrbahneinengungen (Kamen, Bahnhofstraße) .....	IV
Abbildung 45: Kreuzungsbereich mit Aufpflasterung der kreuzenden Straßen .....	V
Abbildung 46: Angehobener Kreuzungsbereich, Fahrradstraße mit Vorrang (Lünen, Akazienstraße).....	VI
Abbildung 47: Angehobener Kreuzungsbereich, Erschließungsstraße mit Nachrang (Lünen, Akazienstraße).....	VI
Abbildung 48: Ruhender Kfz-Verkehr und Fahrradparker im Seitenraum der Fahrradstraße (Freiburg).....	VII
Abbildung 49: Ordnung des ruhenden Verkehrs im Seitenraum (Fahrradstraße in Bocholt) .....	VII
Abbildung 50: Optische Durchfahrtsperre für Kfz-Verkehr Fahrradstraße (Karlsruhe) .....	VIII
Abbildung 51: Fahrradständer und Luftpumpe/Werkzeug in der Fahrradstraße (Eberhardstraße Stuttgart).....	IX
Abbildung 52: Banner mit Regeln der Fahrradstraße (Magdeburg) .....	X

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Radverkehrsführungen und Qualitätsstandards .....	15
Tabelle 2: Maßnahmentabelle für das Radverkehrsnetz St. Ingbert .....	75

## 1 Einführung

Im Rahmen des umfangreichen und verkehrsmittelübergreifenden „Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität in St. Ingbert“ wurde bereits im Zwischenbericht (Sommer 2019) ein verstärkter Handlungsbedarf im Radverkehr deutlich, was auch innerhalb einer integrierten Verkehrsplanung eine temporäre Fokussierung auf den Radverkehr rechtfertigt.

Mit einem Modal-Split-Anteil von 5 % ist der Radverkehr im Vergleich zu ähnlich großen Städten auf einem niedrigen Niveau. Gleichzeitig zeigen sich in den Ergebnissen der Mobilitätserhebung 2018 erhebliche Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr, insbesondere auf Wegelängen unter 5 km.

Aus gutachterlicher Sicht konzentriert sich die Radverkehrsplanung in der Stadt bisher lediglich auf Einzelmaßnahmen, was immer wieder zu unattraktiven und unsicheren Bedingungen auf verschiedenen Relationen führt. Die im Klimaschutzteilkonzept stichprobenartig untersuchten Fahrradinfrastrukturen und Abstellanlagen entsprechen teilweise nicht dem aktuellen Stand der Technik oder sind nicht intuitiv zu nutzen.

Auch das große öffentliche Interesse an einer kommunalen Radverkehrsförderung wurde im Rahmen mehrerer Beteiligungsformate des Klimaschutzteilkonzeptes deutlich. Mängel, Konfliktsituationen, Hinweise, Anregungen und Ideen wurden durch die Bürgerschaft kommuniziert und erläutert. Auch hieraus kann ein Handlungsbedarf sowie eine gewisse Erwartungshaltung an eine zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in St. Ingbert abgeleitet werden.

Das im Klimaschutzteilkonzept definierte Zielkonzept sieht für St. Ingbert die „Stärkung der aktiven Mobilitätsformen“ vor. Im Speziellen wird dies weiter durch die Ziele „Investive Fahrradinfrastruktur verbessern“, „Nicht-investive Vorhaben im Radverkehr initiieren“ und „Förderung der Inter- und Multimodalität“ konkretisiert.

Vor diesem Hintergrund hat die St. Ingbert die Planersocietät mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Die Ergebnisse dieses Teilkonzeptes sollen in das übergeordnete Klimaschutzteilkonzept überführt und integriert werden.

## 2 Rahmenbedingungen und Status quo

### 2.1 Radverkehr in St. Ingbert und Umgebung

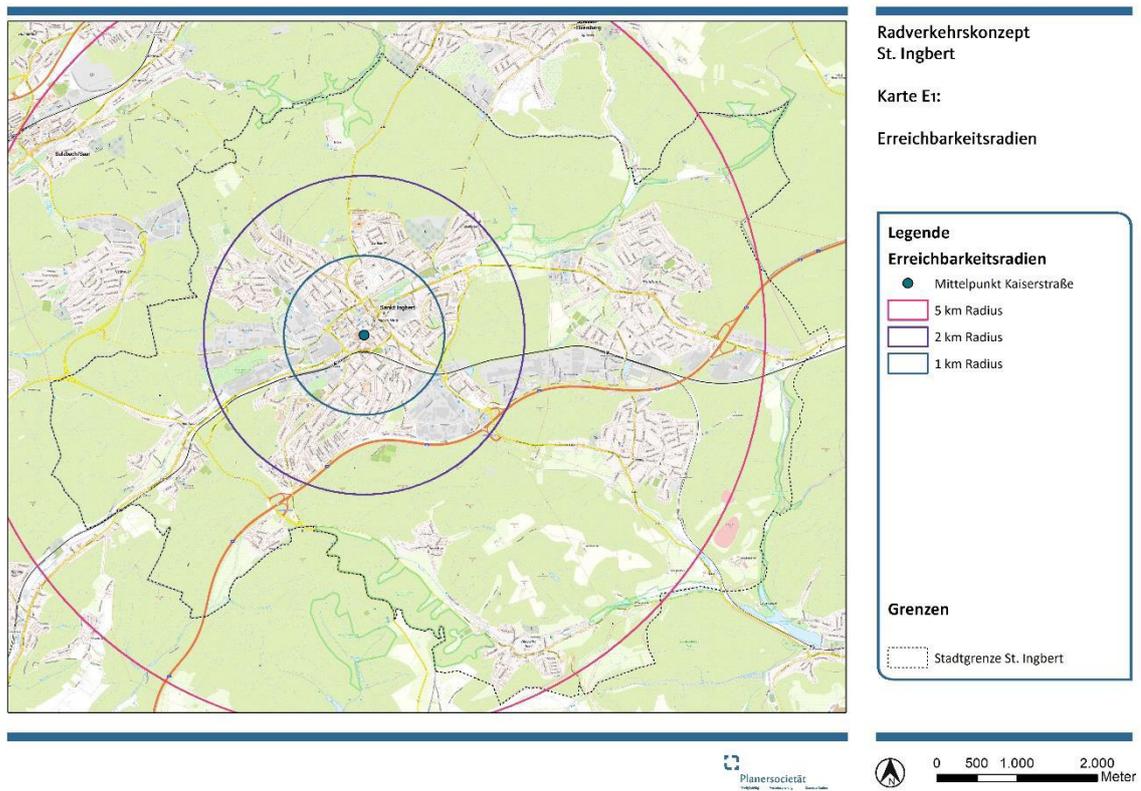
#### 2.1.1 Siedlungsstruktur und Barrieren

Die Mittelstadt St. Ingbert liegt im Saarpfalz-Kreis zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken und dem Mittelzentrum Homburg. Sie ist Teil der Biosphäre Bliesgau und in fünf Stadtteile gegliedert, welche sich auf einer Gesamtfläche von etwa 50 km<sup>2</sup> verteilen und ca. die Hälfte Waldgebiet ist. Gemeinsam haben die fünf Stadteile St. Ingbert-Mitte, Rohrbach, Hassel, Oberwürzbach und Rentrisch ca. 36.000 Einwohner, wobei etwa zwei Drittel St. Ingbert-Mitte zugerechnet werden. Mit ca. 6.500 Einwohner ist Rohrbach der zweitgrößte Stadtteil. Neben der höchsten Einwohnerzahl verfügt St. Ingbert-Mitte auch über die Funktion des Stadtzentrums, in dem die wichtigsten Verwaltungs-, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen konzentriert sind. Die Stadtteile St. Ingbert-Mitte, Rohrbach, Hassel und Rentrisch besitzen einen Bahnanschluss.

Natürliche Barrieren durch Wasserläufe gibt es für Radfahrer in St. Ingbert nicht. Während Rentrisch, St. Ingbert-Mitte und Rohrbach in der St. Ingberter Senke liegen, befinden sich Hassel und Oberwürzbach im St. Ingberter-Kirkeler Waldgebiet, welches durch einige Erhebungen wie bspw. den Betzentaler Berg geprägt wird. Topografische Barrieren ergeben sich im Stadtgebiet nur wenige. Insbesondere die Relation Saarbrücken – Rentrisch – St. Ingbert-Mitte – Rohrbach – Kirkel – Homburg ist durch ein flaches Gelände geprägt. Bedingte Barrieren ergeben sich durch die Bahnlinien sowie die Bundesautobahn A6 in erster Linie für Relationen zwischen Rentrisch/ St. Ingbert-Mitte/ Rohrbach und den beiden Stadtteilen Hassel und Oberwürzbach.

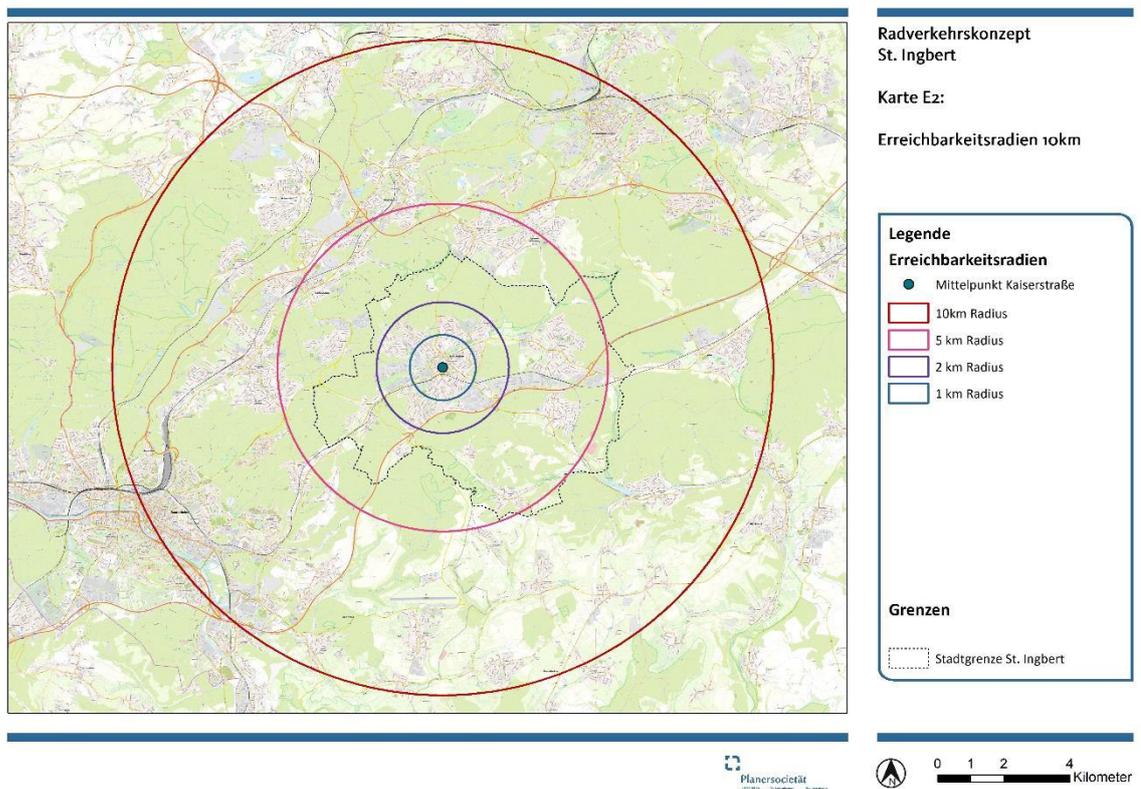
Ausgehend vom zentralen Innenstadtbereich des Stadtteils St. Ingbert-Mitte sind alle weiteren Stadtteile in einem Radius von 5 km (Luftlinie) für den Alltagsradverkehr gut zu erreichen. Mit einer Luftlinienentfernung von etwa 10 km (gleicher Bezugspunkt) ist auch die Innenstadt von Saarbrücken erreichbar. Dazwischen liegen Siedlungsbereiche der weiteren Nachbarkommunen (Sulzbach/Saar, Spiesen-Elversberg und Neunkirchen (Saar), Kirkel, Blieskastel und Mandelbachtal) und die Universität des Saarlandes.

Abbildung 1: Erreichbarkeitsradien 5 km Stadtgebiet St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Abbildung 2: Erreichbarkeitsradien 10 km Nachbarkommunen



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

### 2.1.2 Mobilitätserhebung 2018

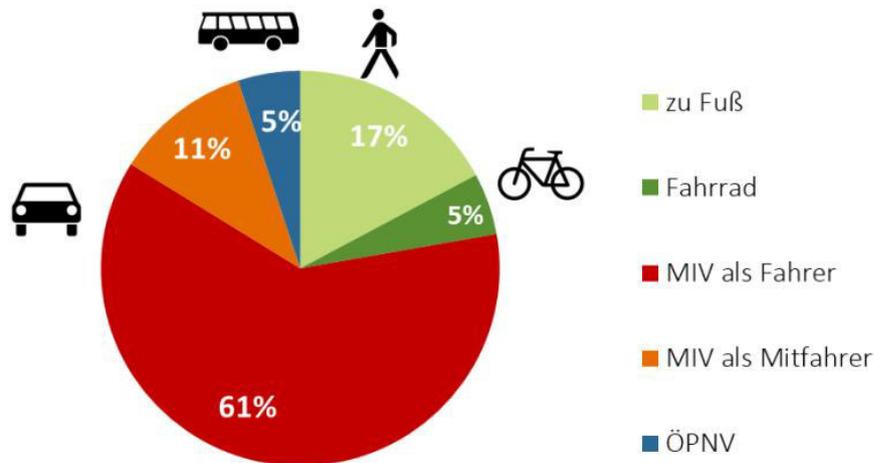
Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts wurde zwischen dem 21.08.2019 und dem 06.09.2018 eine repräsentative Mobilitätsuntersuchung des Mobilitätsverhaltens der St. Ingberter Bevölkerung durchgeführt. Dabei haben sich knapp 1.250 Personen aus rund 570 Haushalten beteiligt und ihre Wege an ausgewählten Tagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet.

Für das Radverkehrskonzept sind u. a. folgende Aspekte von Interesse:

- St. Ingbert hat mit 842 Pkw auf 1.000 Einwohner im Vergleich zu ähnlichen Städten eine sehr hohe Pkw-Dichte; die Fahrrad-Dichte („konventionelle Fahrräder“ und Elektrofahrräder) beträgt hingegen nur 665 Fahrrädern auf 1.000 Einwohnern, was unterdurchschnittlich ist
- 11 % der Haushalte geben an, mindestens ein Elektrofahrrad (E-Bikes/ Pedelecs) zu besitzen; 46 % der Haushalte besitzen hingegen gar kein Fahrrad („konventionelle Fahrräder“ und Elektrofahrräder)
- Für 18 % der Personen ab 6 Jahren liegt die Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsplatz unter 2 km; für weitere 15 % zwischen 2 und 5 km; werktäglich werden 21 % der Wege zum Arbeitsplatz und 8 % zur Ausbildung zurückgelegt; der größte Anteil (26 %) entfällt auf die Wege für Freizeitaktivitäten
- Die Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad bewerten 30 % mit sehr gut/ gut und 38 % mit mangelhaft/ ungenügend (Schulnotenskala; alle Personen ab 6 Jahren); im Vergleich: Pkw-Erreichbarkeit 94 % sehr gut/ gut, 1 % mangelhaft/ ungenügend; Bus/ Bahn-Erreichbarkeit 13 % sehr gut/ gut, 44 % mangelhaft/ ungenügend
- Nutzungshäufigkeit des Fahrrads: 4 % der Personen ab 6 Jahren nutzen das Fahrrad (fast) täglich, 6 % an 3-4 Tagen in der Woche, 10 % noch an 1-2 Tagen in der Woche und 39 % noch seltener; 41 % antworten bei der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads mit „nie“
- Der Anteil der Pkw-Monomodalen, also jener Menschen, die ausschließlich das Auto zur Fortbewegung nutzen, ist mit 65 % im Vergleich zu ähnlichen Städten höher; der größte Anteil an multimodalen Nutzer (insgesamt 24 %) fällt mit 15 % auf die Pkw/Rad-Multimodalen
- Bei der Bewertung des Verkehrssystems Fahrrad vergeben die Personen ab 6 Jahren eine Durchschnittsnote von 3,2; die Verkehrssystem Pkw (2,0), Bus/ Bahn (2,9) und Fußgänger (2,2) schneiden deutlich besser ab

- Der Modal Split, also der Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen, (zusammengefasste Hauptverkehrsmittel) sieht wie folgt aus:

Abbildung 3: Modal Split in St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung

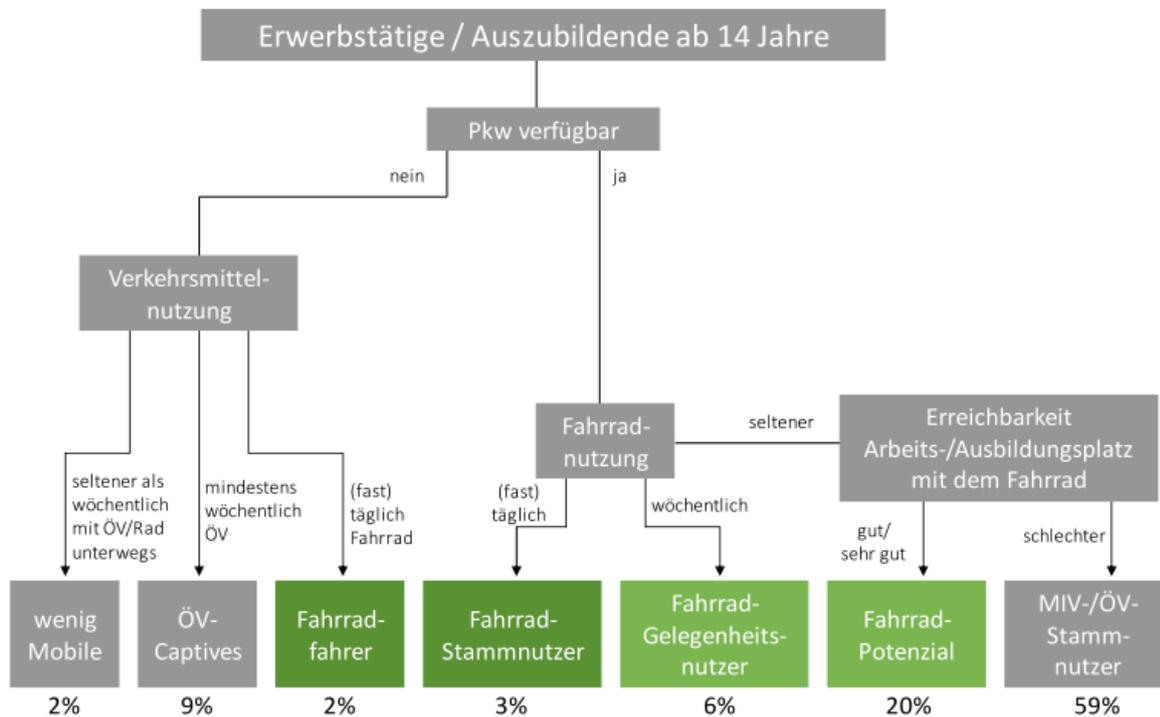
- Der Modal Split Wert des MIV (als Fahrer) liegt bei Wegen bis 500 m bei 9 %, beim Fahrrad lediglich bei 4 % (größter Anteil entfällt mit 83 % auf den Fußverkehr); bei Wegen zwischen 2 und 5 km liegt der Fahrrad-Anteil bei 9 %, der des MIV (als Fahrer) bereits bei 53 %
- Die Längen aller Wege von Personen ab 6 Jahren liegen in St. Ingbert zu 61 % unter 5 km; zu 33 % sogar unter 2 km

### **Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr**

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad hergeleitet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass bei insgesamt 20 % der Einwohner St. Ingberts (Erwerbstätige/ Auszubildende ab 14 Jahren) gute Voraussetzungen bestehen, um Motivationen für einen Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Mit über der Hälfte ist der Anteil der MIV-/ ÖV-Stammnutzer im Vergleich zu anderen Städten hoch. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die angeben, dass sie ihren Arbeits- und Ausbildungsplatz nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können.

Abbildung 4: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung

### 2.1.3 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutzteilkonzept

Als wichtiges Planungsinstrument für die nächsten Jahre wurde das Klimaschutzteilkonzept in einem breiten Dialogprozess entwickelt. Im Herbst 2018 fanden mehrere Beteiligungsformate statt, bei denen sich Interessierte in den Planungsprozess einbringen konnten. Neben einer öffentlichen Auftaktveranstaltung, wurden u. a. eine Online-Beteiligung und eine Planungsradtour von Rohrbach nach St. Ingbert-Mitte durchgeführt. Die Ergebnisprotokolle der drei Formate sind öffentlich zugänglich und werden folgend kurz zusammengefasst.

#### **Öffentliche Auftaktveranstaltung – Marktstand Fuß- und Radverkehr 11. September 2018**

Etwa 50 Personen trafen sich im Rathaus um sich über den anstehenden Planungsprozess zu informieren und die ersten Ergebnisse der Bestandsaufnahme zu diskutieren sowie ihre Anregungen und Ideen für eine zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in St. Ingbert einzubringen. Letzteres geschah an drei Marktständen zum Fuß- und Radverkehr, dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr.

Am Marktstand Fuß- und Radverkehr wurden u. a. fehlende Angebote an Radverkehrsinfrastrukturen von den Anwesenden negativ betrachtet (z. B. Kohlenstraße, Schlachthofstraße). Ebenso wurden für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen als wichtiges Element der Netzplanung angesehen, aber auch Konfliktpunkte wie die Kreuzung Poststraße/ Rickertstraße ausgemacht. Die Definition eines Qualitätsstandards für Radabstellanlagen und ein Winterdienst auf bedeutenden Achsen des Alltagsradverkehrs wurden als Anregungen aufgenommen. Zusammenfassend wurde eine stärkere Angebotsplanung im Radverkehr gefordert, die eine komfortable, sichere und durchgängige

Radverkehrsinfrastruktur schaffen soll. Die verbesserte Infrastruktur soll gleichzeitig die Bewusstseinsbildung für die aktiven Mobilitätsformen (Radverkehr) befördern.

### ***Online-Beteiligung***

Im Anschluss an die öffentliche Auftaktveranstaltung hatten alle Interessierten einen Monat (September bis Oktober) lang Zeit, Ideen bei einer Online-Beteiligung einzubringen. Von über 200 Ideen und Hinweisen betrafen 89 Einträge den Radverkehr. Deutlich wurde der Handlungsbedarf insbesondere bei der Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur, z. B. als Radschutzstreifen oder baulich getrennte Radwege. Die Hinweise wurden nach Ende der Online-Beteiligung der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt und im Maßnahmenkonzept (vgl. Kapitel 6) dieses Teilkonzepts aufgegriffen.

### ***Planungsradtour 20. Oktober 2018***

Bei der Planungsradtour begutachteten und diskutierten interessierte Bürger gemeinsam mit den Gutachtern und einem Vertreter der Stadtverwaltung konkrete Situationen vor Ort. Die Planungsradtour führte vom Bahnhof Rohrbach über „Im Stegbruch“, die Obere Kaiserstraße und den Accord-Parkplatz, den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der L119, die Gustav-Clauss-Anlage, den Maxplatz und die Kaiserstraße bis zum Bahnhof St. Ingbert.

Bei der Planungsradtour wurde deutlich, dass ein attraktives Radverkehrsnetz fehlt. Im Detail wurden qualitätvolle Fahrradparker an den Bahnhöfen als intermodalen Schnittpunkt und in der Fußgängerzone diskutiert. Ebenso wurden verschiedene Führungsformen erörtert, wie der Schutzstreifen in „Im Stegbruch“ oder der innerörtliche Radfahrstreifen, der für den Zweirichtungsverkehr freigegeben und auf der Fahrbahn markiert ist (Kaiserstraße). Darüber hinaus wurden die unterschiedlichen Ansprüche von Radfahrern deutlich. Gefordert wurden einerseits direkte und schnelle Relationen und andererseits längere Alternativrelationen mit vergleichsweise weniger Kfz-Verkehr. Auch Nutzungskonflikte in der Fußgängerzone und die fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltungen waren Inhalte der Planungsradtour.

## **2.1.4 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrskonzepts**

### ***Vorarbeit durch das Engagement von Bürgerinnen und Bürgern***

Viele St. Ingberterinnen und St. Ingberter engagieren sich seit längerer Zeit für eine Verbesserung des Radverkehrs in Ihrer Stadt. Sowohl über das Forum Mobilität, als auch durch rein private Initiativen sind viele Ideen und Anregungen erarbeitet worden, die in das vorliegende Radverkehrskonzept eingeflossen sind. Auch die Erzeugung von öffentlichem Interesse für das Radfahren, z. B. über die Formulierung eigener Bürger-Radverkehrskonzepte, ist sehr positiv zu bewerten.

### ***Rad-Café***

Während der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurde die Öffentlichkeit in einer Auftaktveranstaltung in Form eines Radcafés beteiligt. Am 4.3.2020 stellt die Planersocietät an zwei Thementischen einen Vorschlag zu einer Netzkonzeption und flankierende Maßnahmen vor. Die Veranstaltung wird gut von der Öffentlichkeit und der Fachöffentlichkeit angenommen. Es entwickelt sich eine rege Diskussion unter allen Beteiligten und konstruktive Rückmeldungen. Eine detaillierte Dokumentation der Veranstaltung liegt separat vor und ist öffentlich zugänglich.

### **2.1.5 Radverkehr im Saarland**

Im Radverkehrsplan für das Saarland aus dem Jahr 2011 wird dem Radtourismus bereits ein gutes Niveau bescheinigt, wohingegen im Alltagsradverkehr ein erheblicher Nachholbedarf ausgemacht wird. Unbefriedigende Situationen für den Radverkehr sind besonderes in den Städten und Gemeinden zu erkennen. Aus der Netzkonzeption lässt sich erkennen, dass St. Ingbert nicht durch das Basisnetz erschlossen wird, welches die wichtigsten touristischen Routen des Landes umfasst und gleichzeitig zumindest abschnittsweise eine Bedeutung für den Alltagsverkehr entfalten. Dahingegen ist St. Ingbert durch die Netzverdichtungen betroffen, welche überörtliche Netzspangen mit vorrangiger Bedeutung für den Alltagsverkehr berücksichtigen. Die Netzverdichtungen sollen den Bedarf an Netzschlüssen auf einer überörtlichen Ebene aufzeigen und zentrale Orte in das Gesamtnetz einbinden. So ist St. Ingbert im Zusammenhang mit wichtigen Netzverdichtungen zu sehen, wie z. B. mit der Anbindung der im Basisnetz nicht integrierten Mittel- und Grundzentren St. Ingbert, Sulzbach/Saar und Quierschied an das Oberzentrum Saarbrücken oder der Anbindung von Neunkirchen und Homburg (über St. Ingbert) an Saarbrücken.

### ***Konzeptionen in St. Ingbert und der Umgebung***

Ein Radverkehrskonzept für St. Ingbert liegt aus dem Jahr 2004 vor. Schon der Gutachter des damaligen Konzepts hatte einen hohen Ausbaubedarf für die Radverkehrsinfrastruktur in St. Ingbert festgestellt. Viele der damaligen Routenführungen werden für das aktuelle Radverkehrskonzept genutzt und auf die neueren Entwicklungen angepasst. Kritisch zu bewerten bleibt der unbefriedigende Umsetzungsstand der seinerzeit vorgeschlagenen Maßnahmen, woraus sich ein unverändert hoher Änderungsdruck ergibt.

In der Landeshauptstadt Saarbrücken wird im Rahmen des aktuellen und detaillierten Verkehrsentwicklungsplans ein Zielnetz für das Jahr 2030 definiert. Übergabepunkte sind zwischen Rentrisch und Dudweiler (Radanbindung), Rentrisch und Scheidt (Radverbindung/ neue Radhauptverbindung) sowie Sengscheid und Bischmisheim (Radverbindung). Aus den weiteren Nachbarkommunen sind keine Konzeptionen bekannt.

### ***Radtourismus***

Auch wenn St. Ingbert nicht durch das Basisnetz erschlossen ist, das die wichtigsten touristischen Routen des Landes umfasst, werden verschiedene touristische Routen – die über die Gemarkung von St. Ingbert führen – digital kommuniziert und beworben:

- Stadtverband Saarbrücken: Grenzüberschreitender Rundweg (sowie seine Transversalen) Velo visavis.
- Tourismus Zentrale Saarland GmbH: Radtouren „Blieskastel-Saarbrücken“, „Saarkohlenwald-Runde“ und „Sieben-Weiher-Tour“
- Saarpfalz-Touristik: Zwei Touren „Gärten mit Geschichte – Große Gartenrunde über luftige Höhen“ Ost und West

Im Stadtgebiet durch Wegweisungen ausgeschildert sind der Rundweg Velo visavis sowie die Sieben-Weiher-Tour. Bett+Bike Unterkünfte des ADFC gibt es in St. Ingbert keine. Diese Auszeichnung bescheinigt der Unterkunft, dass in besonderem Maße auf die Bedürfnisse von Rad fahrenden Gästen eingegangen wird, und die ADFC Qualitätskriterien (z. B. ein abschließbarer Raum zur Aufbewahrung der Fahrräder über Nacht oder die Bereitstellung eines Basisreparatursets) erfüllt sind.

## **2.2 Unfallanalyse Radverkehr**

Die Analyse der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle der letzten fünf Jahre erlaubt Rückschlüsse auf die Sicherheit des Radverkehrs (inkl. Pedelecs ohne Kennzeichen) in St. Ingbert zu ziehen. Außerdem können auffällige Muster und Örtlichkeiten mit mehreren Unfällen identifiziert werden. Durch die glücklicherweise insgesamt geringen Unfallzahlen von 2014 bis 2018 bleibt eine Ableitung von empirisch verwertbaren Ergebnissen aber schwierig. Analysiert werden nur die Unfälle, die innerhalb geschlossener Ortschaften geschehen sind. Datengrundlage ist die polizeiliche Unfallstatistik, die vom Ministerium für Inneres, Bauen und Sport des Saarlands zur Verfügung gestellt wurde.

### ***Unfallzahlen und Unfallursachen***

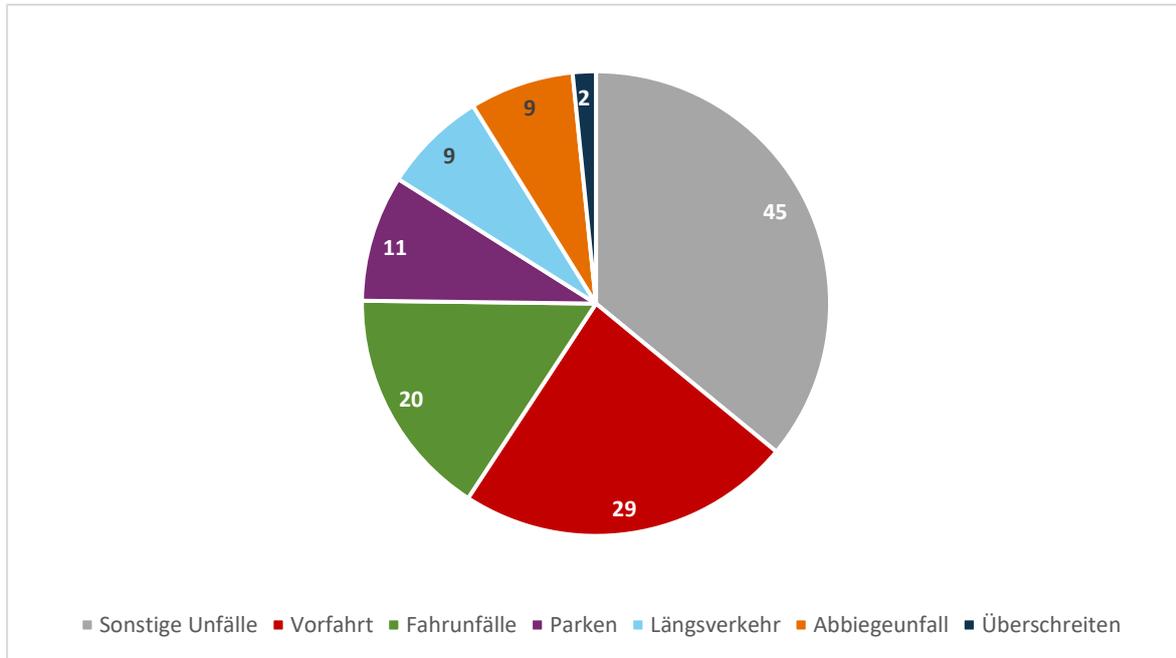
125 Unfällen mit Radfahrendenbeteiligung (inkl. Pedelecs) haben sich im Betrachtungszeitraum innerorts ereignet, dabei wurden 84 Menschen verletzt. Todesfälle waren glücklicherweise nicht zu verzeichnen. Die häufigste Unfallursache waren neben diversen „Sonstigen Unfällen“ (36 %) Vorfahrtsverstöße (23,2 %), Fahrnfälle (16 %) und Unfälle mit dem Ruhenden Verkehr (8,8 %) (absolute Werte siehe Abbildung 5).

Besonders die Vorfahrtsverstöße können ein Indikator für eine ungenügende Radverkehrsinfrastruktur mit schlechten Sichtbeziehungen sein. Zugleich können diese Unfälle auf eine mangelnde Rücksichtnahme hindeuten, die z. B. durch das insgesamt geringe Radverkehrsaufkommen (Kapitel 2.1.2) begünstigt werden kann.

Auffällig ist in diesem Zusammenhang die hohe Anzahl an Unfällen, bei denen sich der Radfahrer regelwidrig Verhält (z. B. Gehwegnutzung, Fahren entgegen der Fahrtrichtung (Einbahnstraße/

linke Fahrbahnseite)). Dieses Verhalten kann maßgeblich zu Unfällen beitragen, wenn zum Beispiel regelwidrig Radwege in der falschen Richtung oder Gehwege genutzt werden. Die Unfallforschung geht hier von einem deutlich erhöhten Unfallrisiko aus. Die Radverkehrsinfrastruktur ist offensichtlich entweder nicht bedarfsgerecht oder nicht verständlich, so dass Fehlnutzungen mit daraus direkt oder indirekt resultierenden Unfällen relativ häufig sind.

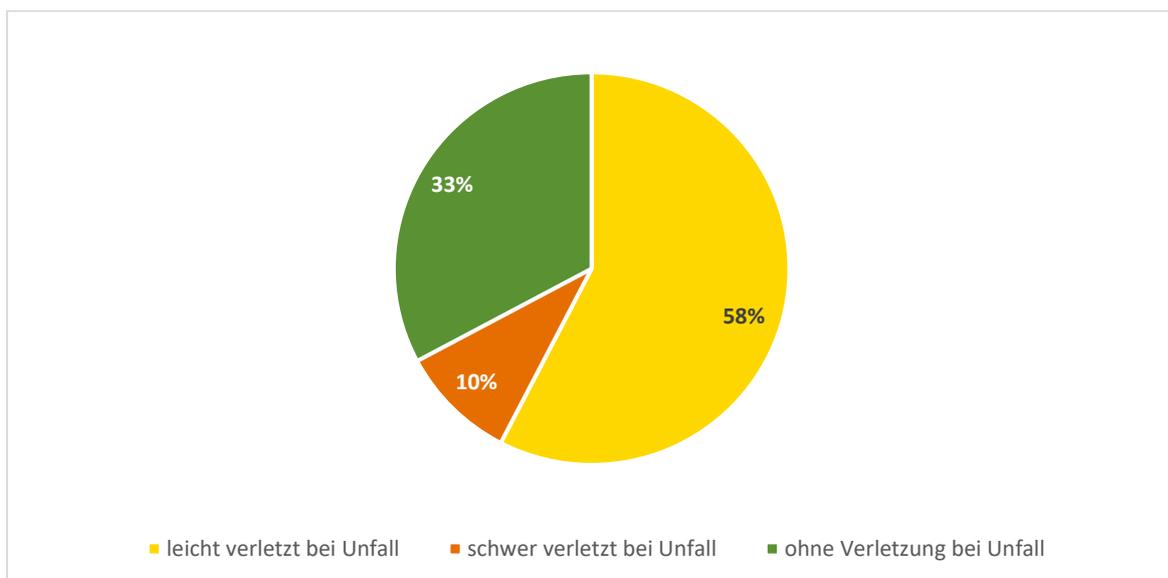
**Abbildung 5: Unfalltypen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (absolute Werte)**



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland

### Unfallfolgen

**Abbildung 6: Anteil der Verletzten bei Radverkehrsunfällen**



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland

Wenn Radfahrende verunglücken, werden diese in zwei Drittel der Fälle auch verletzt. 72 leichtverletzte (58 %) und 12 schwerverletzte Radfahrende (10 %) wurden von 2014 bis 2018 polizeilich erfasst, nur 33 % der Radfahrenden blieb bei Unfällen ohne Verletzungen. Dieses hohe Verletzungsrisiko ist Ansporn und Aufgabe, die Bedingungen für Radfahrende in St. Ingbert sicherer zu gestalten und dadurch die Unfallwahrscheinlichkeit so weit wie möglich zu senken.

### ***Unfallgegner und Unfallverursacher***

Unfallverursacher waren in den meisten Fällen Radfahrende, wenn die Alleinunfälle mitberücksichtigt werden. Bei Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten waren Pkw und Radfahrende gleichauf als Unfallverursachende mit jeweils 43 (34,4 %) Unfällen. Häufigster Unfallgegner des Radverkehrs sind Pkw und andere motorisierte Fahrzeuge. Maßnahmen zur Unfallvermeidung müssen also vor allem bei Konflikten mit dem motorisierten Verkehr ansetzen, ohne das Konfliktpotenzial mit Zu-Fuß-Gehenden im Seitenraum zu vernachlässigen.

### ***Hohe Dunkelziffer bei Alleinunfällen***

Alleinunfälle sind Unfälle, bei denen Radfahrende ohne Beteiligung eines Unfallgegners verunglücken. Dies kann zum Beispiel durch Fahrfehler, Unaufmerksamkeit, technische Fehler oder schlechte Radwege geschehen. Alleinunfälle machen fast ein Viertel aller erfassten Unfälle in St. Ingbert aus. Häufigste Unfallursache bei Alleinunfällen ist Alkoholeinwirkung bei mehr als einem Drittel der Unfälle. Im Dunklen bleiben jene Alleinunfälle, die nicht polizeilich erfasst wurden. Man geht in der Unfallforschung davon aus, dass ein Großteil dieser Unfälle nicht polizeilich erfasst wird. Entsprechend fällt es schwer Rückschlüsse auf Unfälle zu ziehen, die durch Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur hervorgerufen oder begünstigt worden sind.

### ***Exkurs Dunkelziffer bei Alleinunfällen von Radfahrenden***

Die Dunkelziffer bei Alleinunfällen zu bestimmen ist nur mittels umfangreicher Forschung möglich. Die Stadt Münster hat dies von 2009 bis 2010 mittels einer anonymen Befragung der Unfallkrankenhäuser bewerkstelligt. 68 % der Unfälle von Patientinnen und Patienten, die sich wegen eines Fahrradunfalls in die Notaufnahmen begaben, waren nicht polizeilich erfasst worden. Selbst bei stationären Krankenhausbehandlungen (schwere Verletzungen) waren in Münster nur 25 % der Unfälle polizeilich erfasst worden. Weiterhin ist davon auszugehen, dass noch mehr verunfallte Radfahrende sich bei niedergelassenen Ärzten behandeln lassen, was die Quote der nicht erfassten Unfälle weiter erhöht. (vgl. GDV 2010)

Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen geht in Ihrer zusammenfassenden Literaturanalyse von 2016 von einem Anteil der nicht polizeilich erfassten Unfälle mit Radfahrenden von 70 % aus. (vgl. bast 2016: 2)

Aufbauen auf den Forschungsergebnissen kann davon ausgegangen werden, dass auf jeden erfassten Alleinunfall zwei bis drei nicht erfasste Unfälle mit Radfahrenden kommen.

### ***Subjektives Sicherheitsempfinden***

Ebenfalls im Dunkeln bleibt das subjektive Sicherheitsempfinden, welches für die Benutzung des Fahrrades eine bedeutend größere Rolle spielt als das messbare Unfallgeschehen. Informationen dazu können nicht über die Auswertung des Unfallgeschehens, sondern über eine Mobilitätsbefragung gewonnen werden.

### ***Räumliche Schwerpunkte***

Es gibt in St. Ingbert keine Unfalhhäufungsstellen im Radverkehr, im Sinne der engeren Definition als abgegrenzter Bereich mit einer Häufung vergleichbarer Unfälle in einem Dreijahreszeitraum. Dennoch gibt es Bereiche mit vergleichsweise vielen Unfällen, die eine genauere Betrachtung sinnvoll erscheinen lassen. Auffällig sind folgende drei Bereiche:

- St. Ingberter Zentrum: Hier kam es auf einem kleinen Raum zu relativ vielen Unfällen mit Personenschäden. Insgesamt waren dies weniger Zusammenstöße mit Pkw, sondern eher Alleinunfälle von Radfahrenden und Unfälle mit Zu-Fuß-Gehenden. Unfallverursacher waren hauptsächlich Radfahrende. Relativ viele Unfälle geschahen unter Alkoholeinfluss und wegen des Fahrens gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung (Einbahnstraße) oder der Nutzung von Gehwegen. Schwerpunkte waren:
  - Kohlenstraße zwischen Schlachthofstraße und Ludwigstraße (4 Unfälle)
  - Rickertstraße (4 Unfälle)
  - Ludwigstraße zwischen Kohlenstraße und Maxplatz (3 Unfälle)

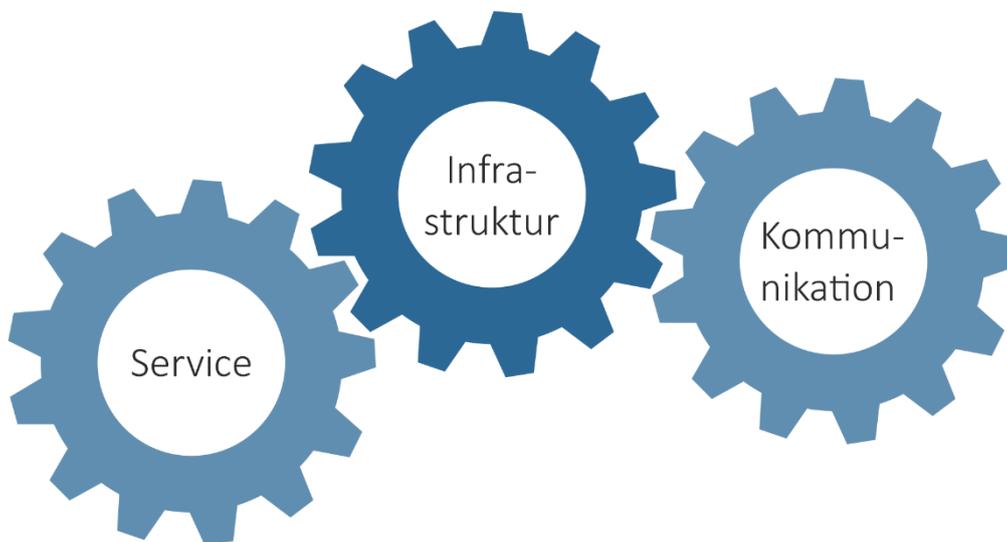
- Schlachthofstraße in der Nähe der Einmündung Poststraße (2 Unfälle)
- Kaiserstraße zwischen Schlachthofstraße und Alte Bahnhofstraße (2 Unfälle)
- Rohrbach Obere Kaiserstraße (Ortseingang): Zwischen dem Kreisverkehr Industriestraße und der St. Ingberter Flurstraße wurden vier Radfahrende bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen verletzt. Zweimal wurde die Vorfahrt der Radfahrenden missachtet, jeweils einmal war ein Fehler beim Abbiegen und ungenügender Abstand Grund für den Unfall. Unfallgegner- und Verursacher waren jeweils Pkw.
- Saarbrücker Straße: Im direkten Umfeld der Alleestraße kam es zu drei Unfällen mit leichtverletzten Radfahrenden.

## 3 Ziele und Standards für die Radverkehrsförderung in St. Ingbert

### 3.1 Ziel: Radverkehr als System

Ziel der Stadt Ingbert ist es, den Radverkehr zu fördern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Dazu ist der Radverkehr als System zu denken, zu fördern und zu planen. Zu diesem System gehören die Infrastruktur, Serviceangebote und die Kommunikation rund um das Radfahren. Durch Aktivitäten in allen diesen Bereichen sind die vorhandenen Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen und die Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erreichen.

**Abbildung 7: Radverkehr als System**



Quelle: eigene Darstellung

#### ***Einordnung in den Prozess des Klimaschutzteilkonzeptes Zukunftsmobilität für St. Ingbert***

Mit dem Radverkehrskonzept als konkretisierendes Teilkonzept verfolgt St. Ingbert das im Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität für St. Ingbert formulierte Oberziel „Stärkung der aktiven Mobilitätsformen“ in besonderem Maße. Mit dem Vorhaben, den Radverkehr als System zu denken, sowie mit dem vorliegenden Konzept werden darüber hinaus explizit zwei Unterziele des Klimaschutzteilkonzeptes bearbeitet bzw. vorbereitet: „Investive Fahrradinfrastruktur verbessern“ und „Nicht-Investive Vorhaben im Radverkehr initiieren“. Zu weiteren Zielen des übergeordneten Klimaschutzteilkonzeptes bestehen ergänzende Querbezüge, so z. B. „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ und „Straßenräume stadtverträglich gestalten; Aufenthaltsqualität steigern“.

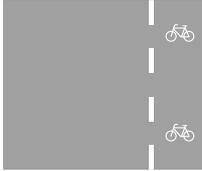
## 3.2 Standards für die Radverkehrsinfrastruktur

### *Grundlegende Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz*

Das grundlegende Qualitätsziel für die Radverkehrsinfrastruktur in St. Ingbert ist ein zusammenhängendes Netz ohne Lücken und signifikante Schwachstellen. Das Netz kann Tag und Nacht unter allen Wetterbedingungen sicher und komfortabel genutzt werden. Alle bestehenden und neuen Radverkehrsanlagen sollen bis 2030 baulich dem Stand der Technik entsprechen, der in den aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) festgelegt ist. Dieses Qualitätsziel gilt im Sinne einer Angebotsplanung auch für jene Radverkehrsverbindungen, die nicht in diesem Konzept berücksichtigt werden. **Das Anheben des Qualitätsniveaus des Radverkehrs bedeutet explizit auch die Neuaufteilung des Straßenraums, wenn Bestandsquerschnitte nicht für regelgerechte Radverkehrsanlagen ausreichen – jedoch nicht zu Lasten des Fußverkehrs. Unterschreitungen der Regelmaße der ERA sind nur in einzelnen zu begründenden Ausnahmefällen zulässig.** Gefährliche Unterschreitungen der Mindestmaße der ERA sind nur dann zu tolerieren, wenn kurze Abschnitte betroffen sind, und alle anderen Möglichkeiten wie eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, der Wegfall von Parkplätzen oder Fahrstreifen, das Ausweisen von Umweltpuren (Bus + Fahrrad) usw. ausgeschöpft wurden. Die Erweiterung von Radverkehrsanlagen darf nicht zu Lasten der Barrierefreiheit gehen. Für angrenzende Fußverkehrsanlagen müssen die in den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) geforderten Regelmaße eingehalten werden. Eine konsequente Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr innerorts wird angestrebt, um Konflikte zu vermeiden und die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu erhöhen. Baulich sind hochwertige bituminöse Oberflächen für alle Radverkehrsanlagen vorzusehen, da sie den höchsten Komfort und das beste Sicherheitsniveau bieten.

**Tabelle 1: Radverkehrsführungen und Qualitätsstandards**

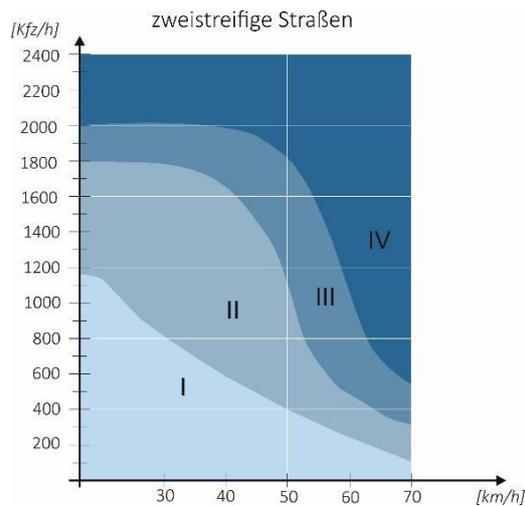
Benutzungspflichtige Radwege	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)	Mindestbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m	mindestens 1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Breitstrich)	möglichst 1,85 m	mindestens 1,50 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	möglichst > 2,50 m (steigend bei hohen Verkehrsmengen)	innerorts: mindestens 2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	möglichst 2,50 m	außerorts: mindestens 2,00 m

<p>Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg)</p> 	<p>baulich angelegter Radweg</p>	<p>möglichst 2,00 m (für den Radweg)</p>	<p>mindestens 1,50 m (für den Radweg)</p>
<p><b>Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen</b></p>	<p><b>Anlagentyp</b></p>	<p><b>Regelbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)</b></p>	<p><b>Mindestbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)</b></p>
<p>Schutzstreifen</p> 	<p>Schutzstreifen, inkl. der Breite des Zeichens (Schmalstrich)</p>	<p>1,50 m</p>	<p>Mindestens 1,25 m</p>
<p>Fahrradstraße</p> 	<p>beschildert und auf der Fahrbahn markiert (innerorts und außerorts) kann für Kfz freigegeben werden</p>	<p>4,50 - 6,0 m</p>	<p>4,0 m</p>
<p>Gehweg, Fahrrad frei</p> 	<p>baulich angelegter Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr (i. d. R. Schrittempo für Fahrräder)</p>	<p>möglichst &gt; 2,50 m (steigend bei hohen Verkehrsmengen)</p>	<p>Mindestens 2,50 m</p>

Quelle: eigene Darstellung nach ERA 2010 sowie VwV-StVO

### **Einsatz und Erfordernis von Radwegen und Markierungslösungen**

Radwege oder Markierungslösungen sind überall dort zu bauen bzw. zu markieren, wo es die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs nach den Vorgaben der ERA erforderlich machen oder eine besondere Qualität für den Radverkehr erreicht werden soll (vgl. Abbildung 8). Im Netz der Tempo-30-Zonen sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich. Stattdessen ist die Einführung von Fahrradstraßen bzw. zukünftig Fahrradzonen (ab Inkrafttreten der angekündigten StVO-Novelle) überall dort vorzusehen, wo (perspektivisch) wichtige Verbindungen für den Radverkehr bestehen und mit einem hohen Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Dies können zum Beispiel zentrale Versorgungsbereiche oder die Umfelder von Schulen und Sportanlagen sein.

**Abbildung 8: Belastungsbereiche für die Auswahl geeigneter Radverkehrsführungen**

**Belastungsbereich I:** Mischverkehr wird empfohlen; benutzungspflichtige Führungen sind auszuschließen; Ergänzungen durch freigegebene Gehwege / Schutzstreifen können z. B. bei Steigungen sinnvoll sein

**Belastungsbereich II:** Angebote für den Radverkehr werden empfohlen (auch in Kombination mit dem Mischverkehr): Schutzstreifen, freigegebene Gehwege, Kombinationen

**Belastungsbereich III & IV:** Benutzungspflichtige Führungen sind zu empfehlen; Radfahrstreifen, Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg

Quelle: eigene Darstellung nach ERA

### Qualitätsstandards für Knotenpunkte

Bei der Knotenpunktgestaltung werden ebenfalls die ERA als maßgeblicher Stand der Technik herangezogen. Knotenpunkten und alle Bereiche, an denen Verkehre sich kreuzen (z. B. auch Einmündungen und Ausfahrten), haben ein deutlich höheres Konfliktrisiko und damit eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit als die Streckenabschnitte zwischen den Knotenpunkten. Oberstes Ziel für die Gestaltung der Knotenpunkte ist die Kombination von Schnelligkeit und Sicherheit für den Radverkehr. Wichtige Merkmale der Knotenpunktgestaltung sind:

- gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- übersichtliche und intuitive Führung des Radverkehrs
- möglichst weitgehende Trennung von Kfz-Rechtsabbiegerströmen und geradeausfahrendem Radverkehr, alternativ Grünvorlauf für den Radverkehr mit vorgezogenen Haltelinien und Aufstellbereichen
- Angebote für direktes und indirektes Linksabbiegen für sichere und unsichere Radfahrende
- Bevorrechtigung und Beschleunigung auf Haupttrouten des Radverkehrs
- Keine Absenkung von Radwegen an Einfahrten
- Aufpflasterungen, um den Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen
- Weitere zukünftige Möglichkeiten, um den Radverkehr zu beschleunigen, wenn diese mit der angekündigten StVO-Novelle eingeführt werden (z. B. Rechtsabbiegepeile für Radfahrende an Ampeln)

### Anordnung von Benutzungspflichten – enger rechtlicher Rahmen

Radfahrende sind, wie alle anderen Fahrzeuge auch, verpflichtet die Fahrbahn zu nutzen (vgl. § 2 Abs. 1 StVO). Der Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn ist also der Regelfall für den Radverkehr. Straßenbegleitende Radwege ohne eine Benutzungspflicht können, müssen aber nicht von Radfahrenden genutzt werden. Eine Benutzungspflicht für Radwege besteht nur,

wenn dies mittels Beschilderung angezeigt ist (vgl. § 2 Abs. 4 StVO). Straßenbegleitende Radwege können innerorts nur dann mit einer Benutzungspflicht versehen werden, wenn die konkrete und lokal begründbare Gefahr der Fahrbahnbenutzung so groß ist, dass die Einschränkung des Radverkehrs ausnahmsweise zulässig ist (vgl. § 45 Abs. 9 StVO). Als Maßgaben für diese Gefahr gelten die in den ERA festgelegten Belastungskennzahlen und ein auffälliges Unfallgeschehen. Für Radfahrstreifen (nur innerorts) und Radwege außerorts können Benutzungspflichten ohne Begründung angeordnet werden. Wichtig ist bei der Anordnung der Benutzungspflicht für Radfahrende, dass die entsprechenden Wege von hoher Qualität sind und ein sehr gutes Sicherheitsniveau aufweisen.

### ***Radabstellanlagen***

Immer teurer werdende Fahrräder müssen in Wohnungsnähe oder an den Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, ebenerdig, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abgestellt werden. Die Positionierung, Ausführung und Gestaltung der Anlagen bestimmen ihren Nutzwert und damit die Akzeptanz bei den Radfahrenden. Wenn mehr Menschen in St. Ingbert Rad fahren, muss die Qualität und Anzahl an Abstellanlagen deutlich besser werden. Als Mindeststandard werden Anlehnbügel definiert, an denen Fahrräder mit dem Rahmen angeschlossen werden können. Der Grundbedarf an Ausstattungselementen richtet sich weiter nach Einsatzzweck (Zielort und Parkdauer).

### ***Qualität äußert sich in Kleinigkeiten***

Um Radwege ganzjährig und zu jeder Tageszeit sicher nutzen zu können, sind eine gute Beleuchtung, regelmäßige Pflege und ein zuverlässiger Winterdienst erforderlich. Dies senkt die Hürden für die Nutzenden, auch bei schlechteren Witterungsbedingungen und Dunkelheit Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen und damit auch die Abhängigkeit von der Benutzung des eigenen Pkws. Eine sinnvolle Wegweisung, welche die wichtigen Alltagsziele abdeckt und Fahrentfernungen anzeigt, macht auch „Neukunden“ des Verkehrsmittels Fahrrad den Einstieg und die Orientierung leicht. Bei topografisch herausfordernden Strecken liefern Angaben zu den Steigungen und Höhenmetern sowie mögliche leichtere Umfahrungen zusätzliche Hilfen für die Radfahrenden.

## 4 Konzeption des Radverkehrsnetzes

Die Basis jeder erfolgreichen Radverkehrsförderung ist ein attraktives Angebot für den Radverkehr. Je besser dieses Angebot ist, desto mehr Menschen fahren Fahrrad. Das Radverkehrsnetz in St. Ingbert soll deswegen möglichst allen Menschen, die Fahrrad fahren können, sichere, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen anbieten. Grundgerüst des Netzes ist ein geschlossenes Alltagsnetz, aus Haupt- und Nebenrouten, welches aus einem sogenannten Wunschliniennetz (idealisierte Verbindungen), entwickelt wurde. Ergänzt wird das Alltagsnetz durch touristische Freizeitrouten.

### 4.1 Entwicklung des Wunschliniennetzes

Die Planung des Alltagsradverkehrsnetzes wird aus den Luftlinienverbindungen (Wunschlinien) der wichtigen Quell- und Zielpunkte abgeleitet. Zentrale Quellen und Ziele sind in Übereinstimmung mit den Kriterien der ERA und den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN):

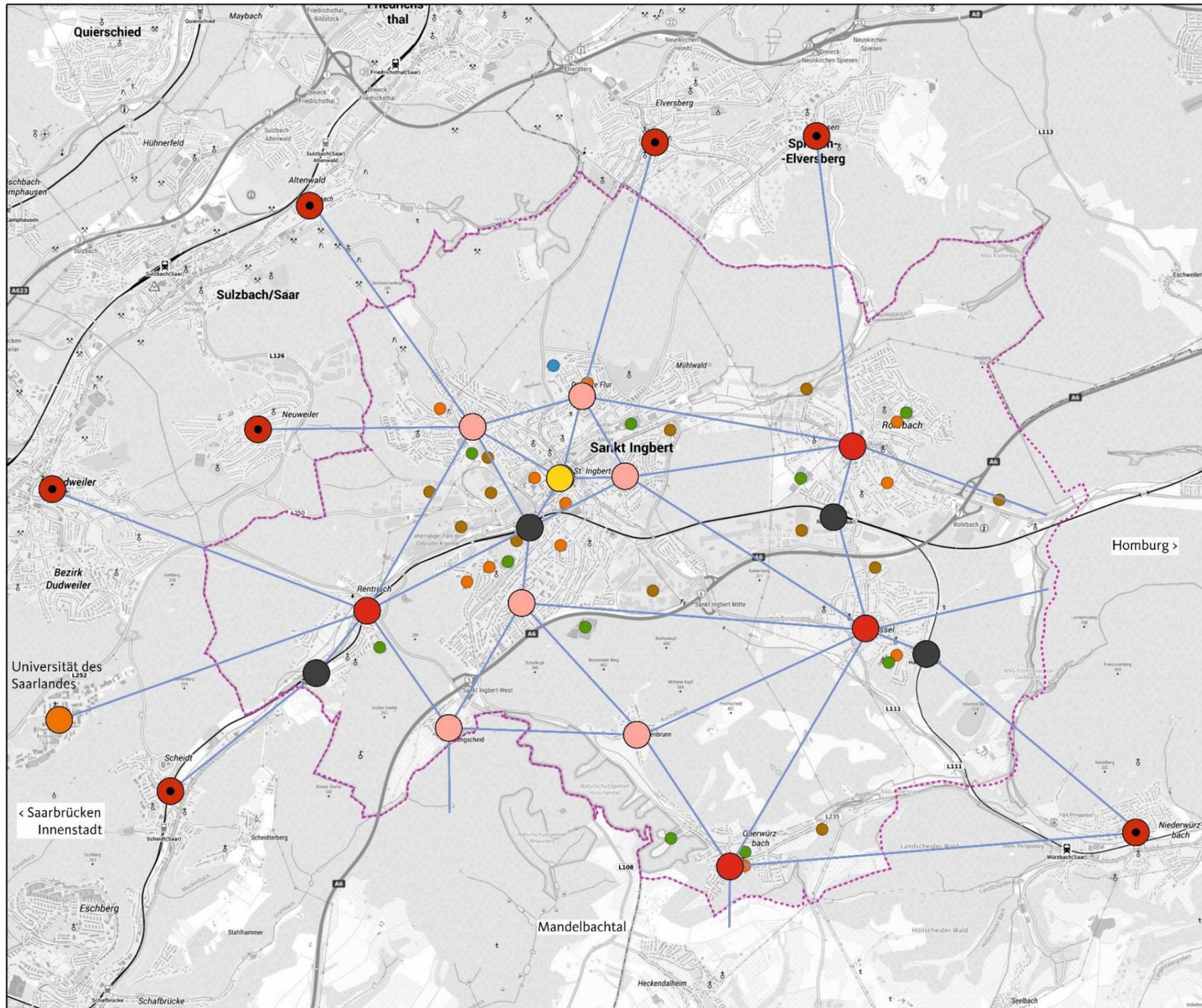
- die Innenstadt (St. Ingbert-Mitte),
- die Stadtteile (Rohrbach, Hassel, Oberwürzbach und Rentrish),
- weitere Wohnschwerpunkte (Sengscheid und Reichenbrunn sowie in St. Ingbert-Mitte: Rischbach / Josefstal, Roter Flur, Hobels und Südstadt),
- die vier Bahnhaltunkte (als intermodale Verknüpfungspunkte zum öffentlichen Verkehr) und
- die Nachbarkommunen sowie die Universität des Saarlandes als übergeordnete Bildungseinrichtung außerhalb des Stadtgebietes

Aus der Verbindung dieser Punkte mit Luftlinien, die natürliche und baulich bedingte Barrieren noch nicht berücksichtigen, ergibt sich das Wunschliniennetz. Dieses Netz zeigt schematisch die wichtigsten Achsen des Radverkehrs auf und konzentriert sich dabei besonders auf den Siedlungsschwerpunkt St. Ingbert ohne die einzelnen Stadtteile zu vernachlässigen.

Ergänzt wird die obige Liste der Quellen und Ziele des Radverkehrs durch wesentliche Punkte im Stadtgebiet, die ebenfalls Quellen und Ziele des Radverkehrs sind. Dies sind insbesondere Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitziele. In Abbildung 9 ist deutlich zu erkennen, dass diese Punkte bereits nahe der Wunschlinien liegen.

Eine Hierarchisierung der Verbindungen und eine Umlegung auf das bestehende Straßen- und Wegenetz erfolgt im nächsten Schritt, bei dem konkrete Verbindungen definiert werden.

Abbildung 9: Wunschliniennetz mit wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs



### Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte E2:

#### Wunschliniennetz

**Ziele**

- Innenstadt
- Stadtteil
- Wohnschwerpunkt
- Haltepunkt
- Nachbarkommune
- Hochschule des Saarlands
- Gewerbegebiete
- Schulen
- Freizeiteinrichtungen
- Kreiskrankenhaus
- Wunschlinien (Luftlinien)

**Grenzen**

- ..... Stadtgrenze St. Ingbert

Stand: April 2020

## 4.2 Entwicklung des umgelegten Radverkehrsnetzes

Das im vorigen Kapitel vorgestellte Wunschliniennetz ist in seiner schematischen Darstellung noch nicht geeignet, um Routen darzustellen und konkrete Maßnahmen zu entwickeln. Aus der Umlegung der Wunschlinien auf bestehende Straßen und Wege sowie den Vorschlägen für neue Radwege, ist ein Zielnetz für den Radverkehr entstanden. Dieses Zielnetz wurde von Gutachtern und Verwaltung entwickelt sowie durch die Bürgerinnen und Bürger verfeinert und angepasst (Radcafé am 4. März 2020). Das Ergebnis ist ein nach Nutzungszwecken und Priorität gegliedertes Netz. Das Alltagsnetz ist für den alltäglichen Radverkehr vorgesehen und muss dazu möglichst direkt, gut ausgebaut, sozial sicher und gepflegt sein. Ganzjährig nutzbare Oberflächen (asphaltiert), Beleuchtung, eine gute Einsehbarkeit und eine regelmäßige Pflege und Reinigung (auch Winterdienst) sind dazu erforderlich. Der Schwerpunkt des Radverkehrskonzeptes liegt auf dem Alltagsnetz, da hier die größten Mengen an Radfahrenden zu erwarten sind, die größten Mängel bestehen und im Alltag der höchste Nutzen für Stadt und Bevölkerung besteht. Das bereits vorhandene Freizeitnetz hingegen dient vor allem der Erholung. Landschaftlich schönere, aber umwegigere Wege, eine geringere Bedeutung der möglichen Geschwindigkeit und eine nicht zwingend notwendige ganzjährige Benutzbarkeit kennzeichnen dieses Netz. Wegen der geringeren Bedeutung und den geringeren Anforderungen wird das Freizeitnetz in diesem Konzept vor allem im Bestand dargestellt.

### **Alltagsnetz**

Ziel ist es, ein attraktives Netz zu schaffen, welches den kürzesten und schnellsten Weg bietet und alle wichtigen Ziele anbindet. Um die St. Ingberter Bevölkerung vom Auto zum Fahrrad locken zu können, muss das Fahrrad eine attraktive Alternative darstellen. Die Umlegung der Wunschlinien erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse vor Ort und den Ergebnissen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Alternative Netzabschnitte wurden verglichen und der geeignetste Abschnitt ausgewählt. Neben konkreten Straßen und Wegen werden bei der Umlegung weitere Rahmenbedingungen, wie die Topografie und baulich bedingte Barrieren (z. B. die Bundesautobahn) genauso berücksichtigt, wie benachbarte und übergeordnete Netzplannungen (z. B. Saarbrücken: Zielnetz 2030). Außenvor bleibt vorerst die Netzverdichtung des Radverkehrsnetzes Saarland, da die vorgesehene Route in St. Ingbert überwiegend touristische Funktion hat. Das Alltagsnetz dient vorrangig dem Alltagsverkehr und definiert sich über folgende zentrale Merkmale:

- zielorientiert durch direkte Linienführung, nah an der direkten Luftlinie
- dichtes Netz mit dem alle wichtigen Quellen und Ziele erreicht werden
- Hierarchisierung in Hauptnetz und Nebennetz
- Nutzung vorhandener und bekannter Infrastruktur
- sichere und möglichst attraktive Führung des Radverkehrs

Das Alltagsnetz ist zur Priorisierung in das Haupt- und Nebennetz unterteilt. Das Hauptnetz stellt vor allem die wichtigsten radialen Verbindungen in die Innenstadt und die Stadtteile dar, während das Nebennetz engmaschigere Verknüpfungen, Tangenten und Verbindungsalternativen bietet.

### **Alltagsnetz – Hauptnetz**

Über das Hauptnetz werden alle Stadtteile miteinander und mit der Innenstadt verbunden. Die Innenstadt ist das Zentrum der Netzplanung, woraus sich ein vor allem radial aufgebautes Hauptnetz ergibt. Das Hauptnetz folgt überwiegend den Hauptverkehrsstraßen, weil diese häufig den kürzesten Weg darstellen, was für den Alltagsradverkehr wichtig ist. Außerdem liegen an den Hauptstraßen viele bedeutende Ziele. Zum Teil führt auf Grund der direkten Wegeföhrung das Radverkehrshauptnetz auch auf Nebenstraßen, wie z. B. auf der Spieser Straße in Rohrbach zwischen Mühlstraße und Oberer Kaiserstraße. Auf Grund der geringen Entfernungen und damit attraktiven Wege in die Nachbarkommunen für den Radverkehr, sind die Anschlüsse dorthin in das Hauptnetz integriert. Liegen in einer Nachbarkommune aus einem Stadtteil mehrere Verbindungen vor, wird in der Regel nur eine Route im Hauptnetz berücksichtigt. Zum Beispiel aus der Kernstadt nach Elversberg. Hervorzuheben ist der Anschluss nach Saarbrücken. Die Landeshauptstadt sieht in ihrer Verkehrsentwicklungsplanung eine *Radkomfortroute* bis zum Stadtteil Scheid an der Grenz zu St. Ingbert vor. Dabei handelt es sich um die Planung eines Radwegs in hoher Qualität, der einer hohen Anzahl von Alltagspendlern eine attraktive Infrastruktur bieten soll. Angelehnt sind diese Planungen an die Idee einer Radschnellverbindung. Der Verkehrsentwicklungsplan von Saarbrücken benennt die Möglichkeit diese Infrastruktur über St. Ingbert nach Homburg/Saar fortzuführen. Diese Planungsvorschläge sollen durch die Einordnung in das Hauptnetz unterstützt werden können.

### **Alltagsnetz – Nebennetz**

Das Nebennetz ergänzt das Hauptnetz. Innerhalb der Stadtteile verdichtet das Nebennetz das Hauptnetz, oder bietet einen Lückenschluss zu Zielen, zu denen eine schwächere Nachfrage erwartet werden kann, z.B. zwischen Sengscheid und Rentrisch. In der Innenstadt verdichten Nebennetzrouten das Hauptnetz aufgrund der hohen Anzahl an Zielen. Außerdem bietet das Nebennetz tangentielle Verbindungen zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen, die im Alltagsverkehr auf kurzen Wegen (z. B. Einkauf und Erledigungen) sehr wichtig sind. In einigen Fällen werden im Nebennetz außerdem Verbindungen angeboten, die zwar umwegiger und dadurch etwas umständlicher zu befahren sind, jedoch deutlich weniger Kfz-Verkehr aufweisen und somit für langsamere oder unsichere Radfahrende möglicherweise besser geeignet sind (z. B. nördliche Umfahrung der Oberen Kaiserstraße in Rohrbach).

### **Priorisierung im Alltagsnetz**

Aus dem großen Umfang des Gesamtnetzes (über 90 km) ergibt sich die Notwendigkeit der Priorisierung, da die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen nicht für einen zeitnahen Umbau aller Netzteile ausreichen werden. Das Hauptnetz ist prioritär zu realisieren, da es vor allem die radialen Verbindungen in die Innenstadt und Stadtteile darstellt, wo die meisten Radfahrenden zu erwarten sind. Bei Pflege und Instandhaltung ist das Hauptnetz vorrangig zu berücksichtigen (z. B. Einführung des Winterdienstes auf Radwegen). Über die Netzkategorisierung können auch zukünftige Mittelverteilungen über dieses Konzept hinaus strukturiert und legitimiert werden.

### **Freizeitnetz**

Bei den touristischen Routen handelt es sich um ein umfangreiches und etabliertes Angebot, welches regional und überregional geplant und beworben wird. Aus diesem Grund sind derzeit aus gutachterlicher Sicht keine Erweiterungen oder Änderungen zu empfehlen. Bei einem fortschreitenden Ausbau des Alltagsradwegenetzes und der potenziellen Nutzung gesperrter privater Strecken, ist eine spätere Prüfung der Anpassung von Freizeitrouten sinnvoll.

Nachrichtlich in die Netzplanung wurden die folgenden touristischen Radrouten übernommen:

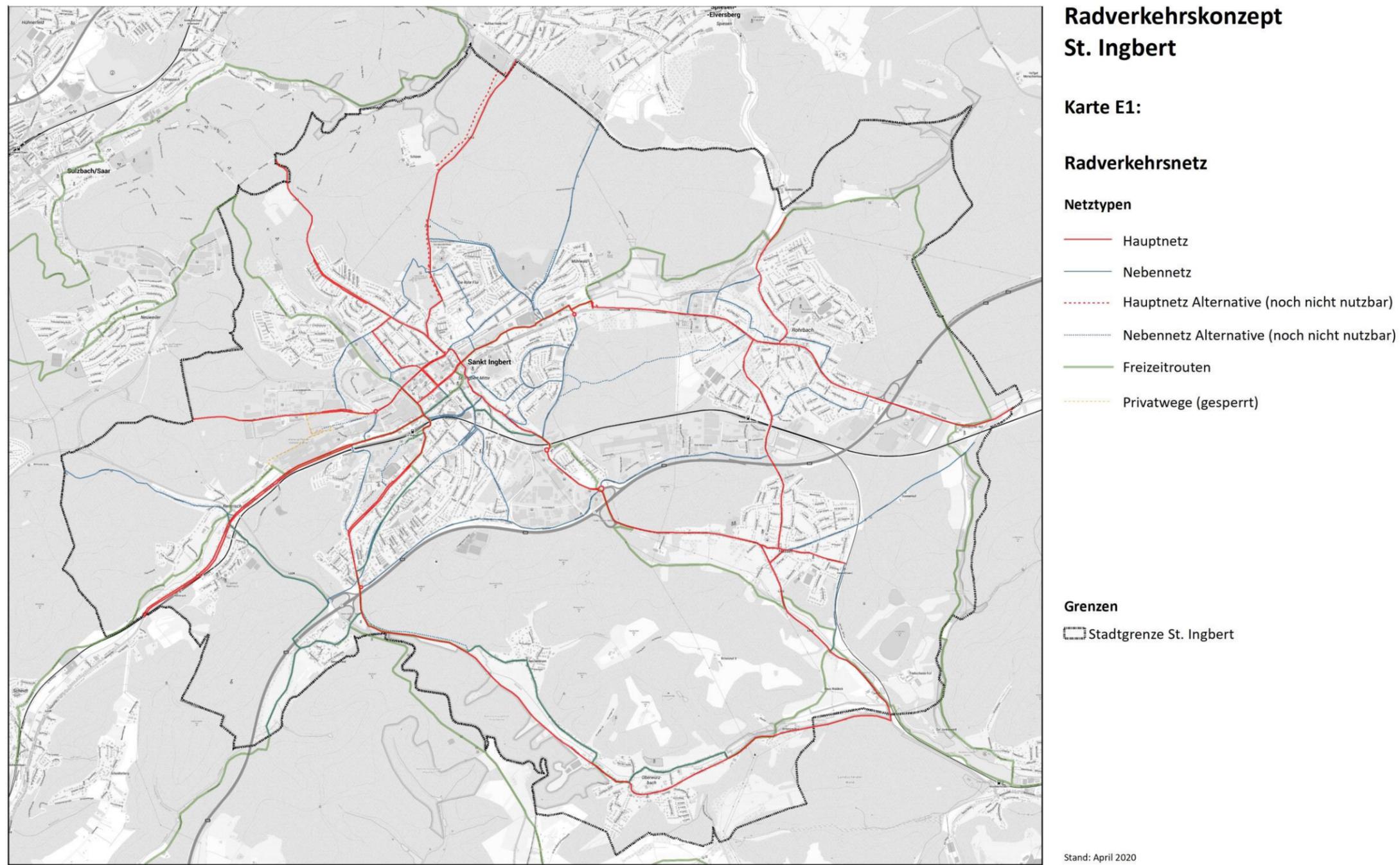
- Stadtverband Saarbrücken: Grenzüberschreitender Rundweg (sowie seine Transversalen) Velo visavis.
- Tourismus Zentrale Saarland GmbH: Radtouren „Blieskastel-Saarbrücken“, „Saarkohlenwald-Runde“ und „Sieben-Weiher-Tour“
- Saarpfalz-Touristik: Zwei Touren „Gärten mit Geschichte – Große Gartenrunde über luftige Höhen“ Ost und West

Die Mountainbikestrecke „pur“ stellt für den erlebnisorientierten Freizeitsport ein herausragend gutes Angebot dar. Wegen ihres reinen Sportcharakters und der nur mit Mountainbikes und entsprechendem Können fahrbaren Strecken, wird die „pur“ dennoch nicht in die Netzkarte der Freizeitrouten aufgenommen.

### **Gesamtplan Radverkehrsnetz St. Ingbert**

In Abbildung 10: Konzeption des Radverkehrsnetzes für St. Ingbert (nächste Seite) erfolgt eine Gesamtübersicht des geplanten Radverkehrsnetzes für St. Ingbert. Wichtig ist, dass es sich nicht um das bestehende Radverkehrsnetz handelt, sondern um den Plan für die zukünftige Routenführung des Radverkehrs. Die eingezeichneten Verbindungen sind nicht in allen Fällen schon ausreichend für den Radverkehr ausgebaut. In der Karte sind außerdem Strecken eingezeichnet, die heute noch nicht existieren bzw. mit dem Fahrrad nicht befahrbar sind (gestrichelte „Alternativen“), aber bei einem zukünftigen Ausbau eine wichtige Rolle im Netz übernehmen könnten. Einzelne Streckenabschnitte in Privatbesitz könnten ebenfalls zu guten Umfahrungen derzeit schwieriger Streckenabschnitte beitragen (gelb gestrichelt). In einigen Abschnitten überlagern sich Freizeitnetz und Alltagsnetz und nutzen dieselben Radwege. Die detaillierte Untersuchung zum Status quo des Radwegenetzes mit seinen Stärken und Schwächen folgt in Kapitel 5. Die Maßnahmen zur Verbesserung des Netzes und zum Ausbau folgen anschließend in Kapitel 6.

Abbildung 10: Konzeption des Radverkehrsnetzes für St. Ingbert



## 5 Analyse des Radverkehrs in St. Ingbert

Mit der Analyse der Radverkehrsinfrastruktur wird im Radverkehr die bereits im KSTK begonnene Arbeit fortgesetzt und für den Radverkehr präzisiert. Auf Basis des entwickelten und abgestimmten Alltags-Radverkehrsnetzes wurde im Januar 2020 eine umfangreiche Befahrung aller Straßen und Wege des Netzes durchgeführt.

### 5.1 Bestandsaufnahme und Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur

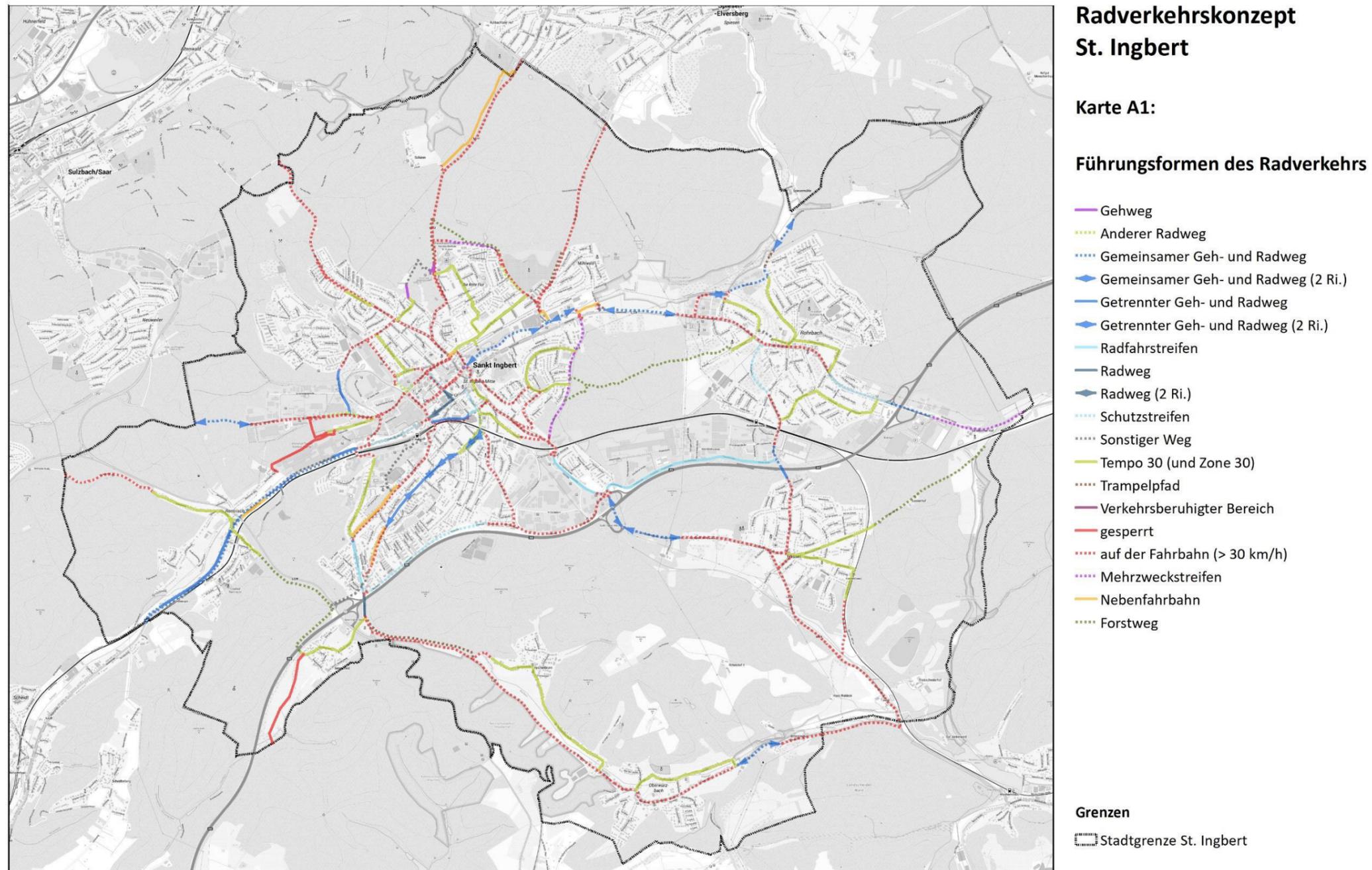
#### 5.1.1 Analyse der Führungsformen

Erhoben wurden zahlreiche Parameter des Bestandes, die für eine Analyse und weitergehende Maßnahmenentwicklung erforderlich sind:

- Führungsform des Radverkehrs
- Benutzungspflichten und verkehrsrechtliche Anordnungen (z. B. Durchfahrtsverbote und Einbahnstraßen)
- Breite der Radwege und Markierungslösungen
- Oberfläche der Radwege und Straßen und deren Zustand
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs (Übernahme aus Verkehrsmodell)
- Sonstige Schwachstellen
- Gestaltung von Knotenpunkten

Die Ergebnisse der Bestandserhebung sind in den Folgekarten aufbereitet. In der Karte der Abbildung 11 werden dazu zunächst die Führungsformen im Bestand dargestellt. Eine weitergehende Bewertung (Breite, Zustand, Netzlücken) findet in den folgenden Karten statt. **Auffällig ist – wie bereits im KSTK erkannt – der große Anteil an Strecken ohne eigene Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen (Führung auf der Fahrbahn). Dies gilt insbesondere für viele Hauptverkehrsstraßen, die über keine Radwege verfügen. Genauso fällt auf, dass selbst auf kurzen Strecken eine Vielzahl ganz unterschiedlicher Führungsformen besteht, die von den meisten Verkehrsteilnehmenden nur schwer nachvollzogen werden kann. Es besteht erheblicher Nachholbedarf bei der Bereitstellung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur.**

Abbildung 11: Karte Führungsformen des Radverkehrs



### 5.1.2 Analyse der ERA-Belastungsklassen

Anhand der in Kapitel 3.2 vorgestellten Belastungsklassen nach den ERA kann eine abgestufte Übersicht über die benötigte Radverkehrsinfrastruktur erstellt werden. Die Belastungsklassen ergeben sich maßgeblich aus der negativen Auswirkung des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr. Als Faustformel gilt: je mehr Fahrzeuge fahren und je höher die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist, desto bessere Radverkehrsinfrastruktur und desto eher ist eine bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr erforderlich. In Karte Abbildung 12 wird diese Systematik mit einem einfachen Farbcode von Grün (keine eigenen Radverkehrsanlagen erforderlich) zu Rot (zwangsläufiger Bedarf für Radverkehrsanlagen) dargestellt. Die Indikatoren für die Belastungsklassen sind:

- Menge des Kfz-Verkehrs (Kfz/d); abgeleitet aus dem Verkehrsmodell
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Anzahl der Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs

In der Regel wird dabei eine Kfz-Geschwindigkeit von 30 km/h als verträglich für den Radverkehr angesehen, auch wenn dies durch die Nutzenden in Einzelfällen anders wahrgenommen wird. Aus den Belastungsklassen wird deutlich, dass besonders die Hauptverkehrsstraßen wegen des Verkehrsaufkommens mindestens Schutzstreifen, eher aber bauliche Radwege erforderlich sind.

### 5.1.3 Analyse der Handlungsbedarfe

Basierend auf den Anforderungen, die sich aus den ERA-Belastungsklassen ergeben und den Ergebnissen der Bestandserhebung, ist die Karte mit der gutachterlichen Einschätzung zu den Handlungserfordernisse erstellt worden (siehe Karte Abbildung 13). Auch hier wird mit einem einfachen Farbcode von Grün zu Rot dargestellt, wie gut der Ist-Zustand der heutigen Radverkehrsinfrastruktur schon dem Soll-Zustand nach ERA entspricht. Je weiter der Farbton in das rote Spektrum geht, desto schlechter ist der Ist-Zustand bzw. desto gravierender ist das Fehlen einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur und desto dringender erforderlich sind Verbesserungen und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Wenn sich Art und Qualität der Radverkehrsführungen auf den beiden Seiten einer Straße unterscheiden, ist dies durch zwei unterschiedliche Linien und Bewertungen genau gekennzeichnet. Dabei werden neben den Faktoren der ERA-Belastungsklassen auch folgende Kriterien integriert:

- Gesamtqualität der Infrastruktur
- Einhaltung der ERA-Regelmaße der Breiten der Radverkehrsinfrastruktur
- Bauliche Qualität der Radverkehrsinfrastruktur (Oberfläche)

Auffällig ist, dass mit dem Einbezug der Qualität des Radverkehrsnetzes eine deutlich höhere Handlungsnotwendigkeit entsteht, als es die ERA-Belastungsklassen zunächst vermuten lassen. Dies liegt insbesondere daran, dass viele vorhandene Wege und Straßen qualitativ nicht ausreichend sind. Dies kann z. B. an zu schmalen Radwegen mit schlechten Oberflächen (z. B. in Richtung Rentrish) oder bisher ungeeigneten Forstwegen (z. B. St. Ingbert – Rohrbach) liegen. Ein weiterhin akuter Handlungsbedarf besteht bei den Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsinfrastruktur.

Abbildung 12: Karte ERA-Belastungsbereiche

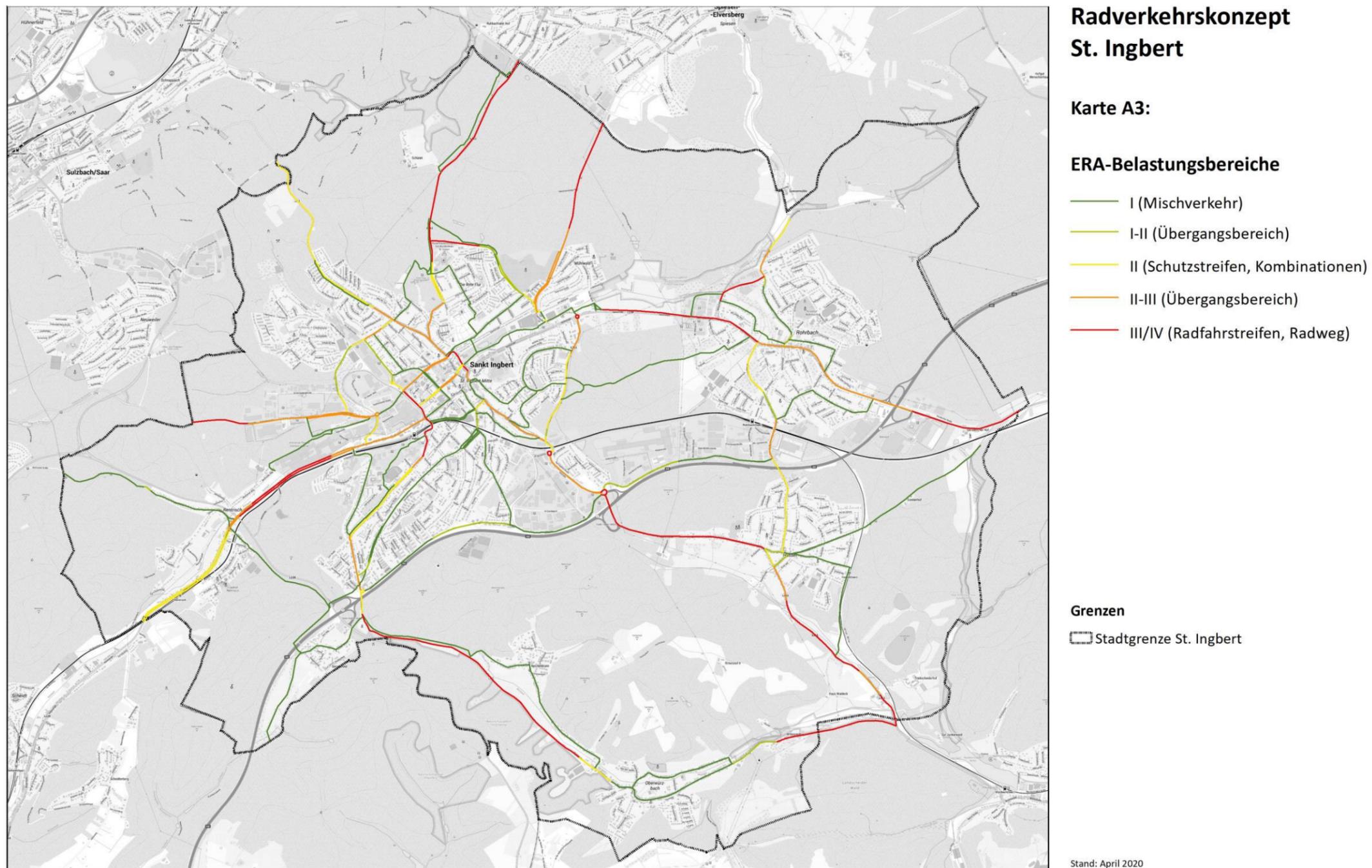
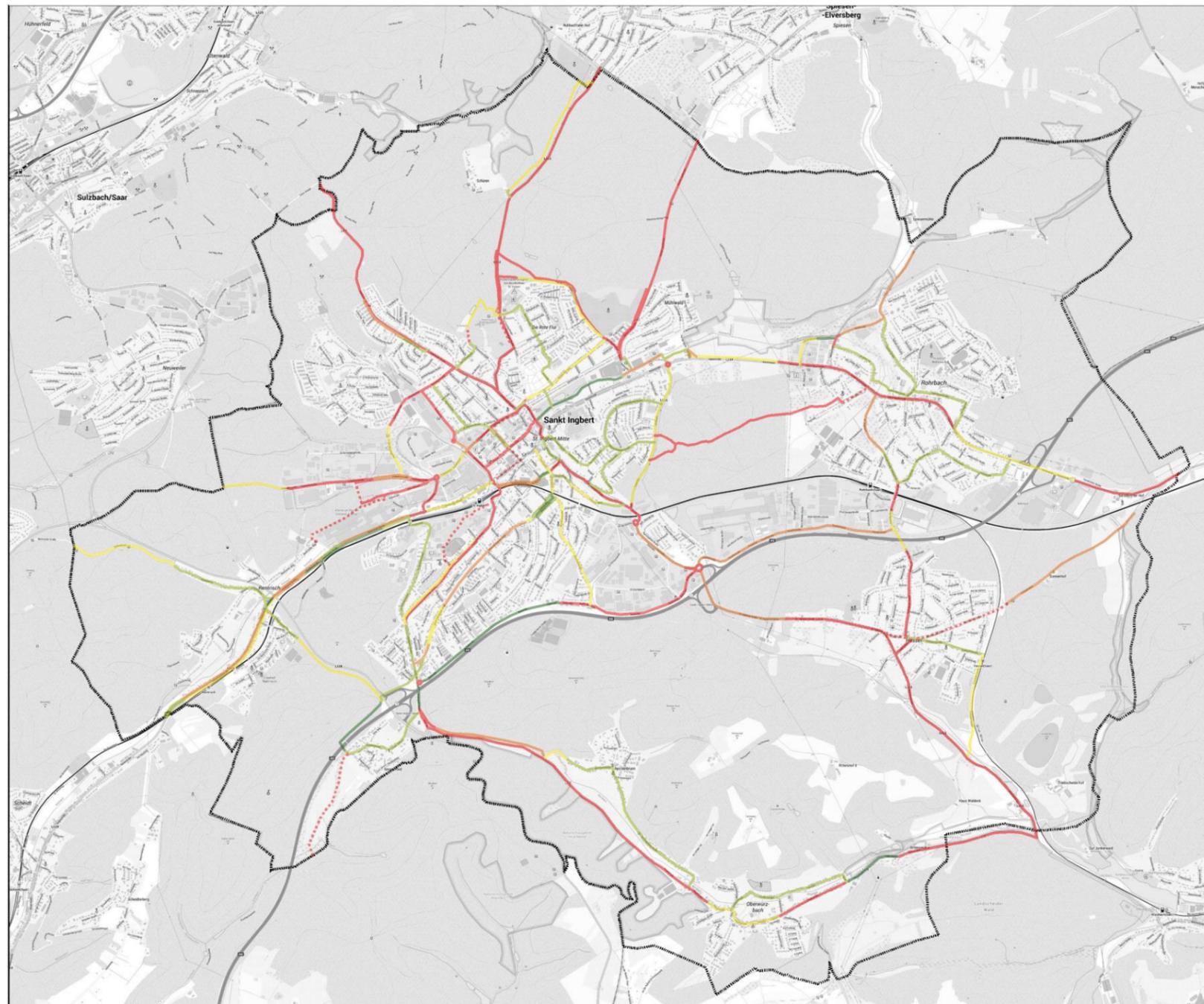


Abbildung 13: Karte Handlungsbedarfe



## Radverkehrskonzept St. Ingbert

### Karte A2:

#### Handlungsbedarf

- Kein Handlungsbedarf - Guter Radweg
- Geringer Handlungsbedarf - Zone 30 u. ä.
- Mittlerer Handlungsbedarf - kein Radweg oder schlechte Qualität
- Hoher Handlungsbedarf kein Radweg oder sehr schlechte Qualität
- Akuter Handlungsbedarf - kein Radweg trotz unmittelbaren Bedarfs
- - - Strecke gesperrt für Radverkehr oder nicht zulässig

#### Grenzen

- Stadtgrenze St. Ingbert

### 5.1.4 Detailmängel und Knotenpunkte

Neben der Untersuchung des Netzes sind bei der Bestandserhebung auch viele kleine Details erhoben und untersucht worden, die in der folgenden Karte (Abbildung 19) zusammengefasst sind. Dabei muss die Mängelanalyse sich auf eine Stichpunkterhebung (von Detailmängeln) beschränken und ist ausdrücklich keine allumfassende Gesamtübersicht der im St. Ingberter Stadtgebiet bestehenden Mängel im Radverkehr. Einen besonderen Schwerpunkt bildete die Untersuchung der Knotenpunkte, die als wichtige Netzelemente hohe Bedeutung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs haben.

#### ***Knotenpunkte***

##### **Kreisverkehre**

Kreisverkehre sind in St. Ingbert in der Regel ohne separate Führungen für den Radverkehr ausgestattet. Dies liegt häufig daran, dass es weder im Zu- noch im Ablauf der Kreisverkehre eine Radverkehrsinfrastruktur gibt. Radfahrende fahren somit im Mischverkehr auf der Fahrbahn, was innerorts grundsätzlich zulässig und auch in den ERA vorgesehen ist, solange die Kfz-Verkehrsmengen nicht zu groß sind (siehe ERA-Belastungsbereiche). Häufig ist aber eine zu breite Ausführung der Einfahrbereichen, bzw. sogar das Anlegen von Schutzstreifen (siehe Abbildung 14, Kreisverkehr An der Kolonie) und Kreisfahrbahnen vorzufinden, so dass Kfz- und Radverkehr nebeneinander einfahren und fahren können. Daraus entsteht ein sehr hohes Gefahrenpotenzial, weil Radfahrende beim anschließenden Rechtsabbiegen der Kfz sehr schnell missachtet und dabei verletzt werden können. Besonders bei hohem Schwerverkehrsaufkommen ist dies sehr gefährlich. Außerdem weisen mehrere Kreisverkehre (z. B. Dudweilerstraße/ Alleestraße und Südstraße/ Ensheimer Straße) deutliche Längsrisse in der Kreisfahrbahn auf, die für einspurige Fahrzeuge eine hohe Sturzgefahr bedeuten.

**Abbildung 14: Einfahrt in Kreisverkehr**



Quelle: Planersocietät

##### **Signalisierte Knotenpunkte**

Auch signalisierte Knotenpunkte haben im Bestand im Zu- und Ablauf in den meisten Fällen keine Radverkehrsinfrastruktur und folglich auch keine eigenen Aufstellmöglichkeiten oder Signalisierungen für Radfahrende. Dies ist bis zu den festgesetzten Grenzen der ERA-Belastungsbereiche möglich. Besonders an größeren Kreuzungen, wie z. B. an der Kohlenstraße fehlen eigene Bereiche und Signalisierungen für den Radverkehr. Radfahrenden fällt so die Orientierung im Knotenpunkt schwer und der Radverkehr ist für den Kfz-Fahrenden nicht präsenter. Außerdem würden klare Führungen im Knoten die beobachteten Fehlnutzungen von Gehwegen und Fußverkehrsquerungen vermindern. Auffällig ist die fußgängerfeindliche Gestaltung vieler signalisierter Knoten, da das Queren in einem Zug durch zusätzliche Anforderungssampeln an den signalisierten und baulich

getrennten Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifen verhindert wird. Ebenfalls auffällig ist, dass an einigen Knotenpunkten (z. B. Kaiserstraße / Schlachthofstraße) nicht alle Äste mit Furten für den Fußverkehr und Radverkehr ausgestattet sind, was zu empfindlichen Umwegen und Wartezeiten für nahmobile Verkehrsteilnehmende führt und das Ignorieren des Rotsignals befördert. Hier wird die Kfz-freundliche Gestaltung des Straßennetzes in St. Ingbert deutlich. Da auch unsichere Radfahrende häufig Fußverkehrsquerungen an Knotenpunkten nutzen, sind auch diese deutlich von den nachteiligen Gestaltungen betroffen.

### **Nichtsignalisierte Knotenpunkte**

Die meisten nichtsignalisierten Knotenpunkte sind problemlos für den Radverkehr nutzbar, da hier in der Regel eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorliegt. Problematisch ist aus Sicht der Gutachter die hohe Zahl geparkter Fahrzeuge im Straßenraum, die die Sicht auch im Kreuzungsbe- reich maßgeblich verschlechtern. Dies wird z. B. im Verlauf der Josefstaler Straße deutlich. Eine farbliche Hervorhebung oder Aufpflasterung bevorrechtigter Radwege (im Verlauf von Vorfahrts- straßen) bei Kreuzungen oder Einmündungen untergeordneter Straßen findet nur vereinzelt statt (z. B. Albert-Weißgerber-Allee).

## **5.1.5 Konfliktpunkte und Gefahrenstellen**

### **Konflikte mit dem Fußverkehr**

Konflikte mit dem Fußverkehr sind auf schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegen z. B. in Rich- tung Rentrisch oder im östlichen Teil der Gustav-Clauss-Anlage grundsätzlich zu erwarten, welche die ERA-Regelmaße stark unterschreiten. Verschärfend kommen hier die zahlreichen Engstellen hinzu. Aber auch bei getrennten Geh- und Radwegen, die jeweils sehr schmal sind, sind Konflikte zu erwarten, besonders wenn viele Zu-Fuß-Gehende die Wege nutzen (z. B. Albert-Weißgerber-Al- lee, Pfarrgasse, Wollbachstraße). Nicht für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen, wie die Post- straße, Kohlenstraße und Ludwigstraße befördern außerdem die ordnungswidrige Nutzung von Gehwegen durch Radfahrende. Fehlnutzungen von Fußverkehrsfurten sind wegen der fehlenden Berücksichtigung des Radverkehrs an vielen signalisierten Knotenpunkten zu erwarten und wurden im Rahmen der Erhebungen beobachtet.

### **Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr**

Insgesamt häufiger sind aber Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, wie auch in der Bürgerbeteiligung deutlich wurde. Im ru- henden Verkehr z. B. stark verengte Radwege durch (ordnungswidrig) parkende Kfz auffällig, wie in Rentrisch. Aber auch haltender gewerbli- cher Lieferverkehr oder haltende private Kfz auf Rad- und Gehwegen sind regelmäßig zu beobach- ten. Besonders auffällig ist die Situation in der Ri- ckertstraße / Kaiserstraße, wo der Radweg

**Abbildung 15: Halten auf dem Radweg**



Quelle: Planersocietät

regelmäßig von haltenden Lieferfahrzeugen genutzt und dem Radverkehr damit vollständig entzogen wird (siehe Abbildung 15).

Insgesamt ist eine ausgeprägte Kultur des ordnungswidrigen Parkens und Haltens auf Geh- und Radwegen zu beobachten, die durch mangelndes Problembewusstsein und fehlende Kontrolle verursacht wird. Die massenhafte Ausweisung von Parken auf Gehwegen verschärft die bestehende Problematik (z. B. Josefstaler Straße), da ohnehin schmale Wege weiter verkleinert werden und eine Gewöhnung und Erwartungshaltung der Kfz-Fahrenden befördert wird.

### **Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr**

Im fließenden Kfz-Verkehr sind die Konflikte weniger offensichtlich. In der Bürgerbeteiligung wurde berichtet, dass besonders in Tempo-30-Zonen und Wohnstraßen eine gewisse Aggression durch dichtes Auffahren und zu enges Überholen gegenüber dem Radverkehr besteht, wenn keine geeigneten Überholmöglichkeiten bestehen. Dies kann gutachterlich für einige Fälle bestätigt werden. In vielen Nebenstraßen verhindert zahlreiches und häufig alternierendes Parken, dass Radfahrende regelkonform überholt werden können (z. B. Neunkircher Weg). Nicht zwangsläufig als Konflikt, aber als Senkung der Attraktivität des Radfahrens, ist das Fehlen von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen zu sehen. Das hohe Geschwindigkeitsgefälle zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sorgt für eine große empfundene Unsicherheit bei Radfahrenden und führt zu engen Überholvorgängen. Diese Situation wird durch Steigungen, z. B. an der Josefstaler Straße oder Dudweiler Straße verschärft.

### **Hindernisse und Barrieren**

Viele Hindernisse und Barrieren erschweren das Radfahren in St. Ingbert. Besonders auf den bestehenden Radwegen führen eine Vielzahl an Einbauten, Bäumen und parkenden Kfz für Engstellen, die den Komfort und besonders die Sicherheit des Radverkehrs unnötig schmälern. Herausragende Beispiele sind die Baumscheiben auf dem benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg an der Albert-Weißgerber-Allee, die den Weg auf weniger als 1,0 m verengen (ERA-Regelbreite: 3 m) und einen sicheren Begegnungsverkehr von Radfahren unmöglich machen (siehe Abbildung 16). Ähnliches lässt sich auch auf dem Radweg in Rentrish und nach St. Ingbert beobachten, wo Bäume, Schildermasten, Beleuchtungsmasten und ordnungswidrig parkende Pkw die eigentlich ausreichenden Radwege oft unbenutzbar machen. Auch Umlaufsperrungen, wie in der Gustav-Clauss-Anlage und Poller schmälern den Komfort und die Attraktivität des Radverkehrs maßgeblich. In der Bürgerbeteiligung wurden außerdem die zahlreichen Treppen kritisiert, die entweder über keine oder unzureichende Rampen verfügen und somit harte Barrieren für den Radverkehr darstellen. Nicht überwindbare Treppen verhindern z. B. die Nutzung des bestehenden Weges vom Bahnhof in Richtung BBZ/ Ensheimer Straße.

**Abbildung 16: Engstelle durch Baum**



Quelle: Planersocietät

### Fehlende Auflösungen und Einfädelungen

Wenn Radwege enden, ist eine sichere und klar verständliche Auflösung und Einfädelung auf die Fahrbahn erforderlich. Dies dient der Sicherheit und der Leichtigkeit des Radverkehrs. Radfahrende werden vom abrupten Ende vieler Radwege ohne bauliche oder markierte Weiterführung auf der Fahrbahn überrascht. Solche Auflösungen fehlen an einigen Stellen, z. B. auf der Saarbrücker Straße von Rentrisch in Richtung St. Ingbert oder bei der Auflösung des Zweirichtungswegs in der Albert-Weißgerber-Allee. Ebenso wichtig sind Querungshilfen in Ortseingangssituationen, wo einseitige Radwege von außerorts Enden und der Radverkehr die Fahrbahnseite innerorts wechseln muss, um nicht entgegen der Fahrtrichtung zu fahren. Dies ist z. B. am nördlichen Ortseingang an der Dudweilerstraße von Sulzbach erforderlich. Querungshilfen erleichtern das Queren der Fahrbahn, erhöhen die Sicherheit für den Radverkehr, unterbinden das ordnungswidrige Fahren auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung und verringern gleichzeitig das Tempo des Kfz-Verkehrs, weil sie eine klar erkennbare Ortseingangssituation schaffen.

**Abbildung 17: Fehlende Einfädelung auf Fahrbahn**



Quelle: Planersocietät

### Beschilderung und Benutzungspflicht

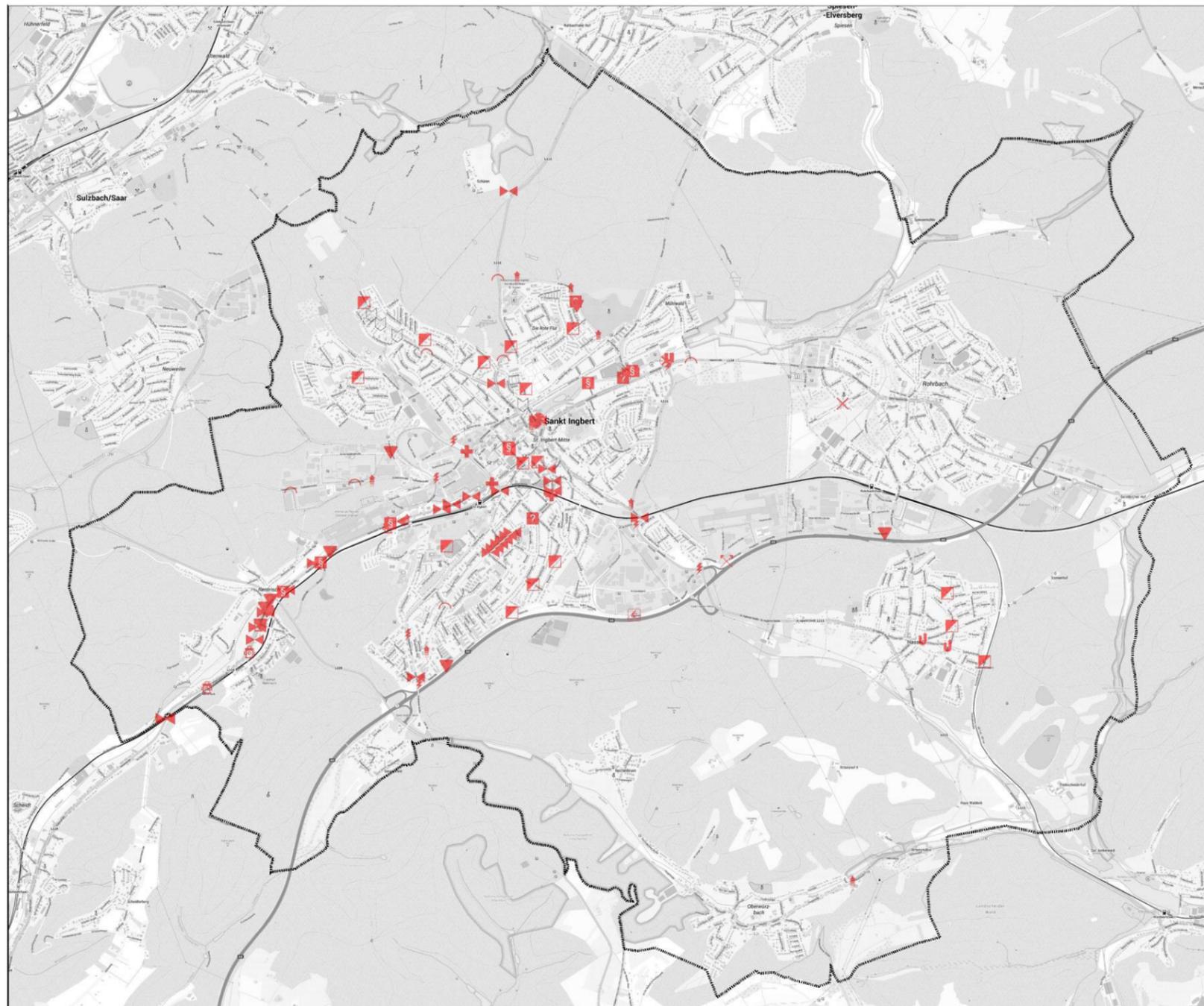
Bei einigen Radwegen ist zweifelhaft, ob die bestehende Benutzungspflicht wegen des Zustandes des Radwegs und des Kfz-Aufkommens zulässig ist. Dies ist z. B. der Fall in der Albert-Weißgerber-Allee (geringes Kfz-Aufkommen und Benutzungspflicht in Gegenrichtung), Auf der Spick (Benutzungspflicht in Tempo-30-Zone) und an der Saarbrücker Straße / Untere Kaiserstraße (beschädigter Weg mit zahlreichen Engstellen). Auch ist die Beschilderung mit der Benutzungspflicht nicht immer konsistent und verwirrend, wie z. B. am Radweg Wollbachstraße. Auch die Radwegweisung ist für den Alltagsverkehr noch nicht gut genug gelöst, da häufig nur über Freizeitrouten beschildert und zudem mehrere verschiedene Routen zum selben Ziel vorhanden sind. Für Nutzende und die Gemeinde gleichsam zweifelhaft in Fragen der Haftung ist die Nutzungspflicht, die sich aus dem Vorhandensein des StVO Zeichen 240, wie in Abbildung 18, ergibt. Beschilderungen dieser Art sind auch im Sinne der Verkehrssicherungspflicht des Baulastträgers zu überprüfen.

**Abbildung 18: Benutzungspflicht auf der linken Fahrbahnseite**



Quelle: Planersocietät

Abbildung 19: Karte Punktmängel



## Radverkehrskonzept St. Ingbert

### Karte A4:

#### Punktmängel

- Anordnung rechtlich nicht zulässig
- × Einbahnstraße nicht geöffnet
- Ⓜ Einbauten auf Weg
- ◀▶ Engstelle
- ⊔ Fehlende Absenkung
- × Fehlende Auflösung Zweirichtung-/ Einrichtung
- ↑ Fehlende Ausfädelung Radweg auf Fahrbahn
- ⚡ Fehlende Beleuchtung
- ⊥ Fehlende Freigabe Gegenrichtung
- ▼ Fehlende Furtmarkierung
- ⤵ Fehlende Querungshilfe / Auflösung
- ? Führung unklar
- ⚡ Gefahrenstelle
- + Nachteilige Führung am Knotenpunkt
- || Poller / Umlaufsperr
- Ⓜ Schutzstreifen fehlt
- ⬆ Treppe
- × Weg gesperrt
- ⤵ Zu großer Rampenwinkel

#### Grenzen

Stadtgrenze St. Ingbert

## 5.1.6 Besondere Konfliktbereiche (Knotenpunkte)

### Maxplatz / Theodor-Heuss-Platz

#### Netzbedeutung und Status quo

Der Maxplatz ist die zentrale Schnittstelle im Radverkehrsnetz zwischen der Innenstadt und der Gustav-Clauss-Anlage. Durch die bestehende Unterführung ist eine schnelle Verknüpfung der beiden Stadträume gewährleistet. Gleichzeitig werden mit der Einbahnstraße Poststraße und der fehlenden Verknüpfung des Theodor-Heuss-Platzes mit der Unterführung Maxplatz die möglichen Fahrbeziehungen für den Radverkehr stark reduziert. Eine ebenerdige Querung des Theodor-Heuss-Platzes ist nicht möglich, da keine Signalisierung für querenden Rad- und Fußverkehr besteht.

#### Verkehrsführung und Verkehrsbelastung

Gustav-Clauss-Anlage:

- Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, kein Kfz-Verkehr
- Im Bereich der Zufahrt zur Unterführung Mitbenutzung durch Kfz

Poststraße

- Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden (2 Fahrstreifen)
- Einbahnstraße nicht für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden / Innenstadt geöffnet
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 7.500 – 8.000 Kfz/d

Theodor-Heuss-Platz

- Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen (2+1 Fahrstreifen)
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 15.000 – 20.000 Kfz/d

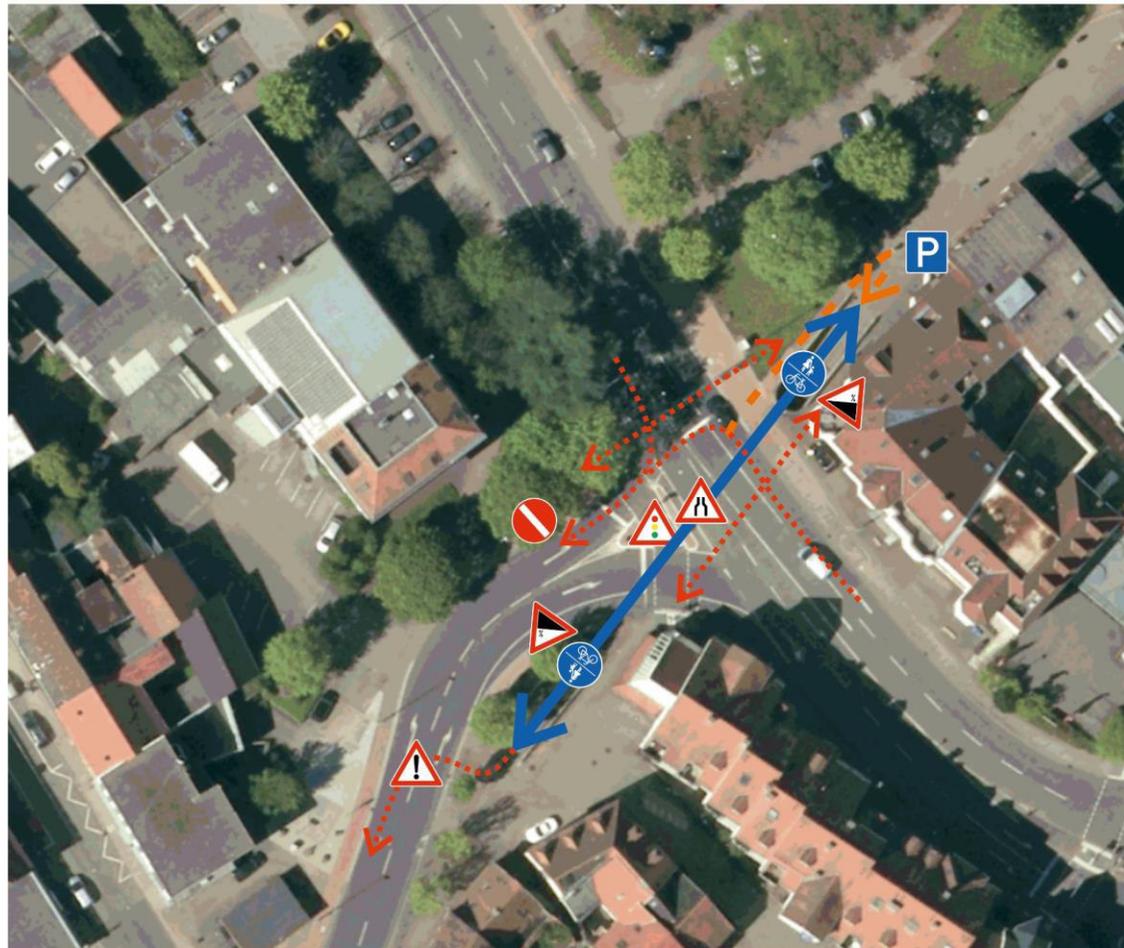
Unterführung Maxplatz

- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- Gesamtbreite Unterführung ca. 3,0 m

#### Besondere Problemstellen

- Fehlender abgesenkter Bordstein aus der Poststraße in die Unterführung Maxplatz
- Keine geordnete Radverkehrsführung aus der Gustav-Clauss-Anlage in die Innenstadt / Poststraße
- Unklare Radverkehrsführung vom Theodor-Heuss-Platz in Richtung Gustav-Clauss-Anlage und Unterführung Maxplatz (fehlender abgesenkter Bordstein und Beschilderung)
- Große Rampenwinkel der Unterführung Maxplatz
  - Nicht barrierefrei
  - Anstieg für Untrainierte zu steil
- Keine Einfahrmöglichkeit für Radverkehr vom Theodor-Heuss-Platz in die Poststraße

Abbildung 20: Karte Knotenpunkt / Unterführung Maxplatz



### Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte DA 1  
Knotenpunkt / Unterführung Maxplatz

#### Verbindungen

- Bestehende Verbindung Radverkehr
- - - Fehlende Verbindung Radverkehr
- - - Unklare Verbindung Radverkehr

#### Problemstellen

- Parkende Kfz behindern Radverkehr
- Starke Steigung in der Unterführung
- Verengung in Unterführung (ca. 3,0 m)
- Kollisionsgefahr Einfädelung auf Fahrbahn
- Anforderungssampel: keine Querung in einem Zug (v. a. Fußverkehr)

## Josefstaler Straße / Ludwigstraße / Kohlenstraße

### Netzbedeutung und Status quo

Der Knoten Ludwigstraße ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Radverkehrs zwischen der Innenstadt und den nördlichen Wohngebieten. Bisher ist keine der zum Knoten führenden Straßen mit einer Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet. Entsprechend wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, und es gibt keine weitere Infrastruktur für den Radverkehr wie bevorzugte Haltelinien oder aufgeweitete Aufstellbereiche. Die beiden Einbahnstraßen Ludwigstraße und Kohlenstraße (West) sind nicht für den Radverkehr geöffnet. Unsichere oder ortsfremde Radfahrende, die aus der Ludwigstraße in die Josefstaler Straße die Fußgängerampel nutzen wollen, können wegen der Anforderungsampel am nördlichen Ast nicht in einem Zug queren.

### Verkehrsführung und Verkehrsbelastung:

#### Ludwigstraße

- Einbahnstraße nicht geöffnet für Radverkehr
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 3.500 – 4.000 Kfz/d

#### Kohlenstraße (West)

- Einbahnstraße nicht geöffnet für Radverkehr
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 13.000 – 13.500 Kfz/d

#### Josefstaler Straße

- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 10.000 Kfz/d

#### Kohlenstraße (Ost)

- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 14.500 Kfz/d

### Besondere Problembereiche

- Anforderungsampel am Ast Kohlenstraße (Ost) → Josefstaler Straße verhindert Querung in einem Zug

Abbildung 21: Karte Knotenpunkt Ludwigstraße



### Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte DA 2  
Knotenpunkt Ludwigstraße

#### Verbindungen

- Bestehende Verbindung Radverkehr
- ⋯ Fehlende Verbindung Radverkehr
- - - Unklare Verbindung Radverkehr

#### Problemstellen

-  Anforderungsampel: keine Querung in einem Zug (v. a. Fußverkehr)

## **Rickertstraße / Poststraße**

### Netzbedeutung und Status quo

Der Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße ist der zentrale Knotenpunkt in der St. Ingberter Innenstadt. Als ein Mittelpunkt des Radverkehrsnetzes verfügt er bereits heute teilweise über eine Radverkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig wird die Bedeutung durch die nicht für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße Poststraße und die schwierige Anschlusssituation des ungewöhnlichen Zweirichtungswegs in der südlichen Rickertstraße derzeit noch geschmälert. Die fehlende direkte Verbindung aus der Gustav-Clauss-Anlage in Richtung Innenstadt erschwert Radfahrenden das Befahren der Innenstadt und die Orientierung erheblich.

### Verkehrsführung und Verkehrsbelastung

#### Rickertstraße (Süd)

- Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Einbahnstraße für Kfz (ein Fahrstreifen)
- Nicht zulässiger benutzungspflichtiger Zweirichtungsweg

#### Poststraße (Ost) West

- Einbahnstraße (zweistreifig) nicht geöffnet für Radverkehr
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung Poststraße Ost ca. 7.500 – 8.000 Kfz/d
- Verkehrsbelastung Poststraße West ca. 4.500 – 5.000 Kfz/d

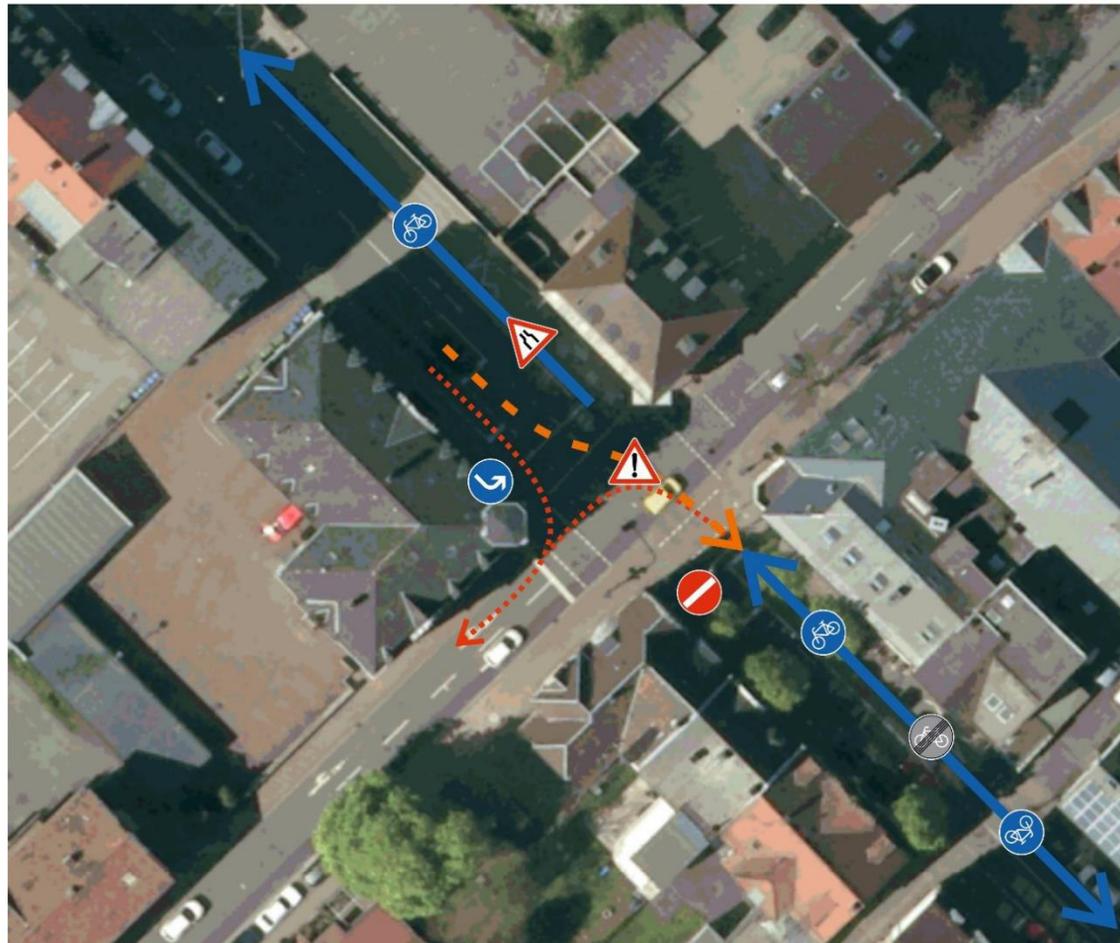
#### Rickertstraße (Nord)

- Sehr schmaler Radfahrstreifen (< 1,0 m) in Fahrtrichtung Norden
- Keine Radinfrastruktur in Fahrtrichtung Süden
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung Poststraße West ca. 4.500 – 5.000 Kfz/d

### Besondere Problembereiche

- Der Radverkehr von Norden nach Süden kreuzt beim Einfahren auf den Zweirichtungsweg in der südlichen Rickertstraße die geradeausfahrenden Kfz in die nördlichen Rickertstraße. Diese sehr unübliche Verkehrsführung stellt ein erhebliches Risiko für Radfahrende dar.
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung links in die Poststraße, die in diesem Streckenabschnitt als Einbahnstraße geführt wird
- Rechtlich unklare Situation aus der Situation vor Ort. StVO Zeichen 267 Einfahrt Verboten und die Radwegeführung in beide Fahrtrichtungen und dem StVO Zeichen 295 Breitstrich. Rechtlich ist unklar, auf welche Situation sich das Einfahrtsverbot bezieht, und ob die durchgehende Nutzung der Rickertstraße aus nördlicher Richtung in Fahrtrichtung Süden möglich ist.

Abbildung 22: Karte Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße



### Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte DA 3  
Knotenpunkt Rickerstraße

#### Verbindungen

- Bestehende Verbindung Radverkehr
- - - Fehlende Verbindung Radverkehr
- - - Unklare Verbindung Radverkehr

#### Problemstellen

-  zu enger Radfahrstreifen (< 1,0 m)
-  Kollisionsgefahr Fahrrad - Kfz
-  Radweg nicht zulässig (Tempo-20-Zone)

## 5.2 Bestandsaufnahme und Analyse der Serviceangebote und flankierenden Elementen

Für einen attraktiven Radverkehr braucht es neben der Radwegeinfrastruktur begleitende Angebote. Essentiell für das Fahrradfahren ist es, das Rad auch sicher und komfortabel am Wohnort und am Ziel abstellen zu können. Fahrradparker sind heute in geringem Umfang im Stadtgebiet vorhanden. Das größte Angebot existiert am Bahnhof von St. Ingbert. Die Anlage ermöglicht ein sicheres und den Vandalismus hemmendes Anschließen der Fahrräder. Zusätzlich sind Teilbereiche überdacht (vgl. *Abbildung 24*). Ebenfalls sind Fahrradboxen zum ganzheitlichen Schutz von hochwertigen Fahrrädern vorhanden. Die Angebote zum Fahrradparken liegen heute abseitig. Aus der Innenstadt muss das Bahnhofsgebäude umfahren werden. Auch ist die soziale Kontrolle heute nur unzureichend herzustellen. Durch den Bewuchs ist die Anlage vom Vorplatz und den Parkplätzen nicht gut einsehbar.

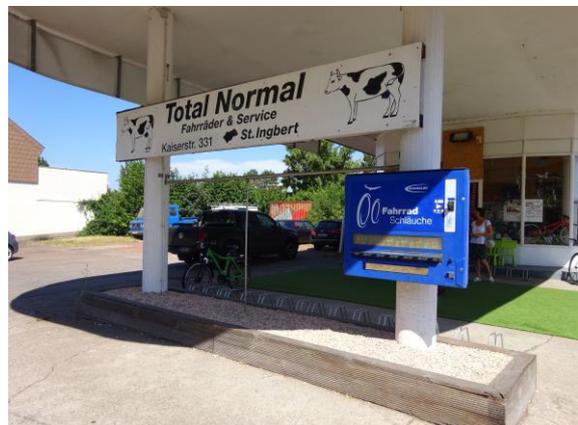
Wie am Bahnhof St. Ingbert existieren ebenfalls Fahrradboxen am Bahnhof Rohrbach. In der Analyse des weiteren Stadtgebiet fällt auf, dass Parkmöglichkeiten nicht systematisch im Stadtgebiet verteilt sind. Auffallend ist die lückenhafte Ausstattung der Schulstandorte und Sportstätten im gesamten Stadtgebiet von St. Ingbert mit seinen Stadtteilen. Komplett ohne Parkmöglichkeiten ist zum Zeitpunkt der Erhebung unter anderem der Bahnhof Rentrish, die DJK Sportstätte mit Gaststätte und der Standort der Realschule im Stadtteil Rohrbach. Sind Vorrichtungen zum Parken von Fahrrädern vorhanden, genügen diese überwiegend nicht dem aktuellen Stand der Technik. In der Kernstadt, sowie in den Stadtteilen sind häufig Fahrradparker installiert, in die das Vorderrad eingeklemmt werden muss. Von Vorderradklemmen gehen für das Fahrrad Beschädigungs- und Vandalismusrisiken aus. Das eingeklemmte Lauf- rad kann durch Umknicken zerstört werden. Sind Fahrradparker vorhanden ist die quantitative Ausstattung meist unterhalb empfohlener Grenzwerte, so stehen z. B. im Stadtteil Oberwürzbach an der Oberwürzbachhalle vier Anlehnbügel zur Verfügung. Das Angebot an Fahrradparkmöglichkeiten muss somit systematisch aufbereitet und umgesetzt werden. Eine Übersicht der Fahrradparker im Erhebungsbereich

**Abbildung 24: Fahrradparker am Bhf. St. Ingbert**



Quelle: Planersocietät

**Abbildung 23: Serviceeinrichtung Schlauchautomat**



Quelle: Planersocietät

sowie deren Auslastung im Januar 2020<sup>1</sup> findet sich in der Karte zum Fahrradparken (siehe Abbildung 25).

Neben Fahrradparkern gibt es vereinzelt weitere Serviceelemente und Einrichtungen für den Radverkehr. In Branchenverzeichnis der Stadt werden zwei Fahrradfachgeschäfte mit Werkstatt gelistet. Im Umfeld dieser Werkstätten existieren Angebote zum Erwerb von Fahrradschläuchen. Mit den umgebauten Zigarettenautomaten wird rund um die Uhr die Möglichkeit für eigenständige Reparaturen geboten (siehe Abbildung 23). In der Bürgerbeteiligung wurde auf das Reparatur-Café der Volkshochschule hingewiesen, in dem auch Fahrräder repariert werden können. Dieses Angebot sei nicht ausreichend bekannt und werde noch nicht für Fahrräder genutzt. Im Zusammenhang mit der geringen Anzahl der Händler im Stadtgebiet wurde außerdem angemerkt, dass die Fahrradwerkstätten bevorzugt Reparaturen durchführen würden und Wartung und Serviceleistungen mit Verweis auf Auslastung absagen oder verschieben würden. Eine regelmäßige, professionelle Wartung ist bei hochwertigen Fahrrädern, besonders bei elektronischen Hilfsmotoren, empfehlenswert. Durch die Anwesenden wird ein Angebot durch die städtische Gesellschaft für Beschäftigung und Qualifizierung (GBQ) für kleine Wartungs- und Serviceangebote rund ums Fahrrad angeregt.

### ***Intermodalität***

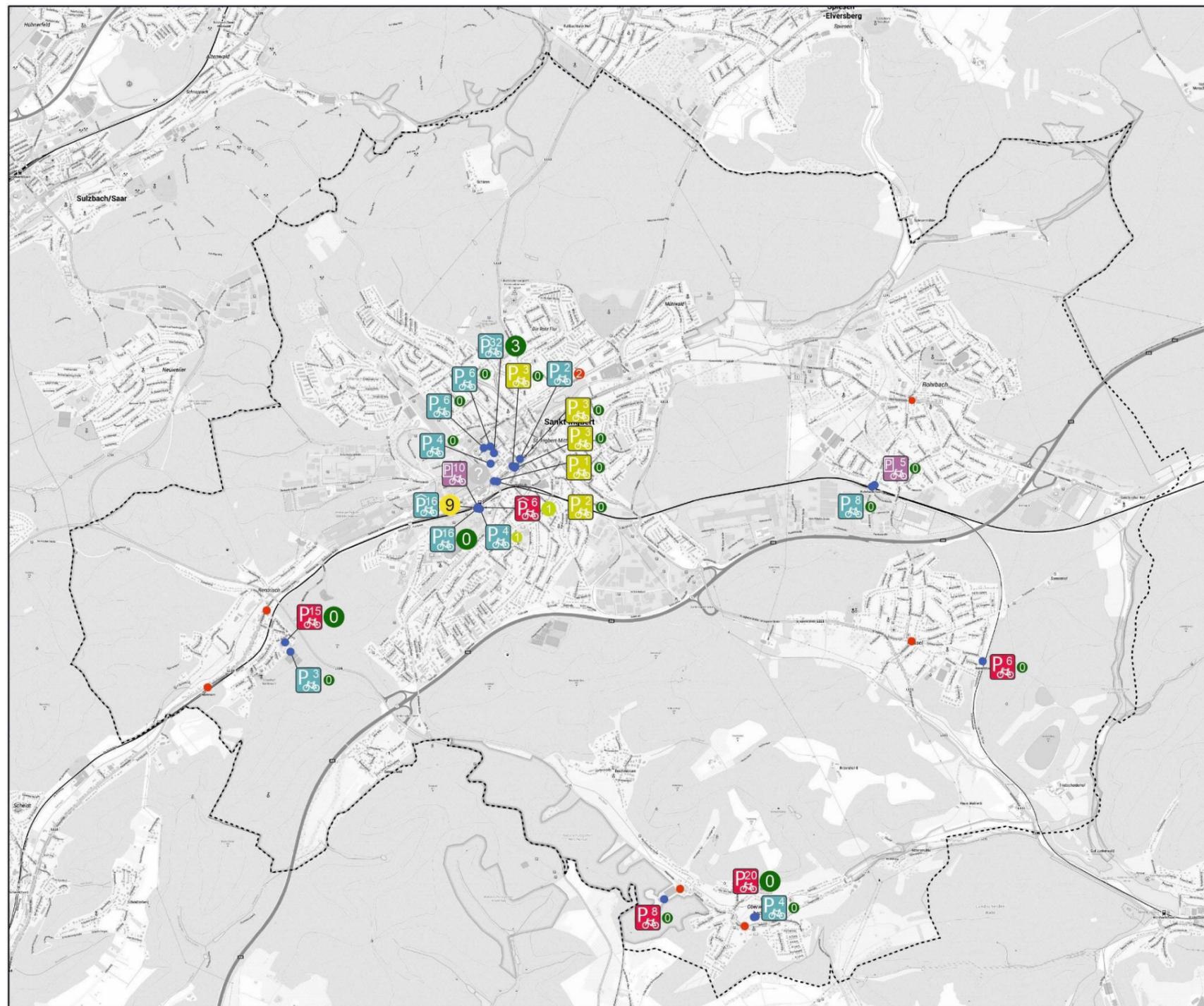
Den typischen Aktionsradius des Verkehrsmittels Fahrrad kann der Nutzer erweitern, indem er auf die Angebote des Umweltverbunds zurückgreift. Dazu sind Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern nötig, oder Regelungen zur Nutzung. Heute erfüllen diese Schnittstellenfunktion große (Bahn-)Haltestellen des ÖPNV. In St. Ingbert ist neben dem Bahnhof in der Kernstadt der Rendezvous-Platz Ansatzpunkt für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten. Am Rendezvous-Platz, wie am Bahnhof steht jeweils ein Carsharing-Fahrzeug. Weitere Sharing-Angebote z. B. Bike-Sharing stehen im Stadtgebiet nicht zur Verfügung. Auch klassische Verleihangebote für Fahrräder sind bei der Erhebung nicht offensichtlich anzutreffen.

Das Fahrrad kann im saarVV in den Zügen mitgenommen werden. Kostenfrei ab 9.00 Uhr und davor für den Preis eines Kinderfahrtscheins, wenn es die Platzverhältnisse im Fahrzeug zulassen. Ob im Fahrzeug Platz ist, entscheidet im Einzelfall das Fahrpersonal. Die Barrierefreiheit aller Bahnhöfe im Stadtgebiet ist nicht vollständig gegeben, so dass auch Gruppen von Radfahrenden(-reisenden) ohne größeren Zeitverlust Gleiswechsel vollziehen könnten.

---

1 Das Ergebnis der Erhebung wird durch die Anmerkungen im Radcafé auch für die Sommermonate gestützt.

Abbildung 25: Karte Fahrradparken St. Ingbert – Aufnahmezeitpunkt Januar 2020



## Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte PA:

### Analyse Fahrradparken

- Fahrradparken vorhanden
- Fahrradparken fehlt
- Anlehnbügel mit Vorderradhalter
- Anlehnb. + Vorderradh. überdacht
- Vorderradhalter
- Vorderradhalter überdacht
- Anlehnbügel
- Fahrradboxen

### Auslastung

- 0-25 %
- 25-50 %
- 50-75 %
- 75-100 %
- unbekannt

### Grenzen

- Stadtgrenze St. Ingbert



### 5.3 Fazit: Festgestellte Mängel und Entwicklungspotenziale

Die Analyse zeigt eine systematische Vernachlässigung des Verkehrsmittels Fahrrad im Stadtgebiet von St. Ingbert. Von den vorangegangenen Planungen des Radverkehrskonzeptes 2004 wurden im Stadtgebiet zu wenige umgesetzt, so dass das Fahrrad als Verkehrsmittel weiterhin marginalisiert wird. Aktuell gibt es in St. Ingbert kein zusammenhängendes ausgebautes Netz aus einer guten Fahrradwegeinfrastruktur, keine systematische, flächendeckende Ausrüstung mit Parkmöglichkeiten für das Fahrrad und nur wenige Serviceleistungen, wie Fahrradkarten, oder Beratungsleistungen innerhalb eines Mobilitätsmanagement. Aktuelle Entwicklungen, wie das Aufkommen von Lastenfahrrädern und weitere Formen der Mikromobilität, wie z. B. Leih-Roller-, oder Leih Scooter, treffen die Stadt unvorbereitet.

Besondere Herausforderung für St. Ingbert ist, dass die Radnutzung im Saarland und den angrenzenden Nachbargemeinden ebenfalls unterdurchschnittlich im Ländervergleich ausfällt, so dass eine Vorreiterrolle eingenommen werden muss, die auch gegenüber Nachbargemeinden und dem Nutzungsverhalten deren Bewohnern durchgesetzt werden muss.

Eine Abkehr von der kraftfahrzeugdominierten Verkehrsplanung muss dabei außer Frage stehen, da hier die wesentlichen Stellschrauben sind (Raumbedarf, Gestaltung von Knotenpunkten etc.).

## 6 Maßnahmenkonzept

Mit dem Maßnahmenkonzept wird die Basis für eine schrittweise Verbesserung des Radverkehrs in St. Ingbert geschaffen. Die Maßnahmen sind als gutachterliche Vorschläge auf konzeptioneller Ebene auf Basis der zur Verfügung gestellten und erhobenen Daten zu verstehen. Für Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Radwege), flankierende infrastrukturelle Elemente (z. B. Fahrradparken), Service und Kommunikation sind in Kapitel 6.1 übersichtsartige Steckbriefe zu Maßnahmenfeldern vorhanden. Die Auflistung und Verortung der infrastrukturellen Maßnahmen erfolgen in Kapitel 6.2. Detaillösungen für die drei vertieft untersuchten Knotenpunkte mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr finden sich in Kapitel 6.3.

Die Maßnahmen umfassen das komplette Stadtgebiet und sind systematisch für die Entwicklung eines zusammenhängenden und gut nutzbaren Radverkehrsnetzes auf Basis der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entwickelt worden. Bei den zu Grunde liegenden Daten, z. B. zur Fahrbahnbreite kann auf konzeptioneller Ebene aber noch keine Umsetzungsgarantie gegeben werden. Die Umsetzbarkeit ist deswegen von der Fachverwaltung mit der umsetzungsreifen Ausarbeitung nachzuweisen. Die Entscheidung zur Umsetzung obliegt den politischen Gremien, vor allem bei der weitergehenden Abwägung möglicher Varianten oder zwischen den Belangen verschiedener Verkehrsmittel (siehe dazu Klimaschutzteilkonzept St. Ingbert).

### 6.1 Maßnahmenfelder

Der Radverkehr wird als System gefördert, welches ganz unterschiedliche Handlungsfelder umfasst, vom Bau und Ertüchtigung von Radwegen über das Fahrradparken bis hin zu Service, Kommunikation und Verkehrssicherheit. Die folgenden Handlungsfelder decken mit ihren Unterkategorien diese Vielfältigkeit der Radverkehrsförderung ab und passen sich gleichzeitig der Systematik des Klimaschutzteilkonzeptes an, um eine Integration der Radverkehrsförderung in die gesamte Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung zu gewährleisten. Dies betrifft auch entsprechende Angaben zur Umsetzungsdauer, dem Kostenaufwand, den Akteuren und der Priorität von Maßnahmenfeldern.

#### **B 1: Radverkehrsnetz**

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist der erste Baustein in der Förderung des Radverkehrs in St. Ingbert. Bei der Beteiligung von Politik und Bürgerschaft und durch die gutachterliche Bestandsaufnahme wurde deutlich, dass es an einer guten Radverkehrsinfrastruktur mangelt. Da diese die Grundvoraussetzung für mehr Radverkehr ist, wird ein Ausbau dringend erforderlich. Wegen der verschiedenen Facetten ist das Handlungsfeld Radverkehrsnetz in weitere Unterbereiche unterteilt. Zwei einleitende Exkurse geben vorab einen Überblick zur Methodik der Maßnahmenentwicklung unter den anspruchsvollen topographischen, verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen in St. Ingbert.

### ***Exkurs Radwegeführung in Abschnitten mit Steigung***

Steigungen machen das Radfahren unattraktiver. Meschik identifiziert Steigungen mit bis zu 6 % als akzeptabel für den Alltagsverkehr, die ERA definieren 5 % als starke Steigung. Gehen Steigungen darüber hinaus, sinkt die Wahrscheinlichkeit das Fahrrad für alltägliche Wege zu nutzen (vgl. Meschik 2008: 23). Trotz des negativen Effektes von Steigungen, gibt es Kommunen in bewegter Topographie mit einem deutlich höheren Radverkehrsanteil an den alltäglichen Wegen als St. Ingbert (z. B. Heidelberg oder Jena). Besonders in Kommunen mit starker Topographie kaufen die Menschen außerdem vermehrt elektrisch unterstützte Fahrräder, welche die Anstrengung an Anstiegen stark verringern. Mit geschickter Planung und unter Nutzung des technischen Fortschritts bei den elektrisch unterstützten Fahrrädern, kann der topographische Standortnachteil in St. Ingbert ausgeglichen werden:

- Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes in der Innenstadt, an bedeutenden Zielen der Stadt und am Arbeitsplatz ermöglichen Pendelnden und Radreisenden das Laden des Pedelecs
- E-Lastenradförderprogramme machen komfortable, aber teure E-Lastenräder für Familien (mit Kindern) erschwinglich
- Prioritär sind Oberflächen auf Steigungs- und Gefällestrecken im Alltagsnetz zu ertüchtigen und falls notwendig verkehrssichere Asphaltdecken herzustellen, da mit dem Gefälle eine erhöhte Unfallgefahr einhergeht. In den Streckenabschnitten sind weitere Maßnahmen zur Unfallvermeidung umzusetzen, wie z. B. eine ausreichende Beleuchtung, um Alleinunfällen bei Dämmerung vorzubeugen, ausreichende Kurvenradien und Sichtbeziehungen und die Hindernisfreiheit (Poller, Masten, Umlaufsperrern etc.).

Steigungs- und Gefällestrecken an Straßen erfordern die besondere Berücksichtigung des Radverkehrs. Vorzuziehen sind bergauf separierte Radwege oder breite Radfahrstreifen, weil der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz und Fahrrad sehr hoch ist, und Radfahrende wegen der Pendelbewegung mehr Platz benötigen. Auch eine Freigabe ausreichend breiter Gehwege (mindestens 2,5 m) für den Radverkehr ist sinnvoll, da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Rad und Fußverkehr hier gering ist. Können keine baulich getrennten Radwege angelegt werden, wird die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h vorgeschlagen. Bei sehr hohen Kfz-Belastungen auf der Fahrbahn werden alternative Routenführungen für die Fahrtrichtung bergan geprüft. Bergab ist das Tempo des Radverkehrs deutlich höher, sodass bei Tempo 30 ein Mitschwimmen im Kfz-Verkehr in der Regel möglich ist. Schmale Radwege oder die Mischung mit dem Fußverkehr sollten wegen des hohen Tempos und der Unfallgefahr bergab vermieden werden. Bei den vorhandenen geringen Straßenquerschnitten wird die Möglichkeit genutzt asymmetrische Radverkehrsinfrastruktur anzulegen, um auch im Gefälle ein Grundangebot bereitstellen zu können. Möglichst breite Schutzstreifen bergan werden mit Piktogrammketten bergab und Tempo 30 kombiniert.

### ***Exkurs Radwegführung bei geringen Straßenraumquerschnitten***

St. Ingbert ist historisch geprägt von engen Straßenquerschnitten. Heute wird ein Großteil des geringen Raums zwischen der Bebauung vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr genutzt und dominiert. Die Folge sind schmale Gehwege, deutlich unterhalb des Standes der Technik und fehlende oder zu schmale Radwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen.

Um dennoch sichere und komfortable Verbindungen für den Radverkehr zu schaffen, werden in den Maßnahmen Hauptverkehrsstraßen mit sehr schmalen Straßenquerschnitten ohne Ausbaupotenzial nach Möglichkeit vermieden und Radverkehrsführungen z. B. mit Fahrradstraßen über besser geeignete Erschließungsstraßen gewählt (z. B. Marienstraße, Hasseler Pfad, Gustav-Clauss-Anlage). Wenn diese Vorgehensweise nicht möglich ist, weil Hauptverkehrsstraßen wichtige Funktionen für den Radverkehr haben oder Nebenstrecken sehr umwegig sind, werden aus gutachterlicher Sicht einschneidende Maßnahmen erforderlich. Eine sichere Führung des Radverkehrs erfordert auf engen Straßen mit viel Kfz-Verkehr nach den aktuellen ERA-Regelungen in St. Ingbert eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs. Nötig sind die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Nutzung von bestehenden Fahrstreifen und Parkplätzen für Radwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Ohne diese Maßnahmen ist auf den stark belasteten Straßen keine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr zu erzielen. Die Anordnung von Tempo 30 senkt die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Kfz und Radverkehr und erhöht massiv die Verkehrssicherheit. Der Wegfall von Fahrstreifen und Parkplätzen ermöglicht räumlich erst den Bau der dringend benötigten Radverkehrsinfrastruktur.

Selbst mit den genannten Einschränkungen des Kfz-Verkehrs ist unter den gegebenen räumlichen Bedingungen häufig noch keine qualitativ hochwertige Infrastruktur für den Radverkehr zu realisieren. Vielmehr sind es an die spezielle Situation angepasste Lösungen, die auch die Topographie mit einbeziehen. Wegen des geringen verfügbaren Raums werden z. B. statt der erforderlichen Radwege oder Radfahrstreifen nur Schutzstreifen bergauf in Kombination mit Mischverkehr oder Piktogrammketten bergab empfohlen.

Obwohl versucht wurde mit den vorgeschlagenen Maßnahmen möglichst geringe Auswirkungen auf andere Verkehrsarten zu verursachen, sind sie mit hohen Opportunitätskosten verbunden. Die Umsetzung der gutachterlichen Maßnahmenvorschläge erfordert mutige Entscheidungen zugunsten der Nahmobilität. Diese Entscheidung und die Abwägung sind von den politischen Gremien vorzunehmen.

Qualifizierung und Modernisierung vorhandener Radverkehrsinfrastruktur		B1.1	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die bestehenden Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen entsprechen häufig nicht dem Stand der Technik. Zu geringe Breiten, fehlende Abstände zu parkenden Kfz, schlechte Oberflächen und zahlreiche Hindernisse auf Radwegen machen das Radfahren unsicher und wenig attraktiv.</p> <p>Hier wird angesetzt und die vorhandenen Wege für den Radverkehr gemäß den Vorgaben aus den ERA modernisiert und verbreitert. Die modernisierte Radinfrastruktur bildet das Rückgrat des Radverkehrsnetzes, welches mit den Lückenschlüssen aus den Handlungsfeldern B1.2 und B1.3 zu einem vollständigen Netz verknüpft wird. Bei fehlendem Raum für den Ausbau von Bestandsradwegen ist das Senken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Wegfall von Parkplätzen zu Gunsten des Radverkehrs zu prüfen.</p> <p>Im Rahmen der Anpassung der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbreiterung von Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen</li> <li>▪ Erneuerung des Wegebelaags bei schlechten Oberflächen</li> <li>▪ Einbau von Asphaltdecken anstatt von Pflaster oder wassergebundenen Oberflächen</li> <li>▪ Aufhebung von Benutzungspflichten, wo diese nicht gerechtfertigt sind</li> <li>▪ Einbau von Beleuchtung</li> <li>▪ Beseitigung oder bessere Kennzeichnung von Hindernissen auf Radwegen: Falschparker, Beleuchtungsmasten, Schildermasten, Bäume, Poller</li> <li>▪ Senkung der Höchstgeschwindigkeit zur Vermeidung von Konflikten</li> <li>▪ Vorbereitung des möglichen Radschnellwegs in Richtung Saarbrücken</li> <li>▪ (Rot)Markierung von Furten und Absenken von Bordsteinkanten</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsdauer</i>	langfristig
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	hoch

## Lückenschluss innerorts

## B1.2

<i>Beschreibung</i>	<p>Bei der Bestandsaufnahme und im Beteiligungsverfahren wurden zahlreiche Netzlücken – also Abschnitte im Netz ohne Radinfrastruktur – im zukünftigen Radwegenetz festgestellt. Dies betrifft sowohl Abschnitte in kommunaler Baulast als auch in der Baulast des Landes.</p> <p>Für die jeweiligen Führungsformen wurde das Gefahrenpotenzial anhand der Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Übersichtlichkeit der Führung auf den Streckenabschnitten ermittelt. Hieraus wurde die empfohlene Führungsform für den Radverkehr entwickelt unter besonderer Berücksichtigung der Topographie und schmalen Straßenquerschnitte (siehe Exkurse). Da diese Maßnahmen sehr kostenintensiv sein können und mit Eingriffen in die Gesamtverkehrsführung verbunden sind, wurden im Vorfeld alternative Führungen geprüft. Innerorts stehen Markierungslösungen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen zur Verfügung, die hier intensiv genutzt werden. Häufig handelt es sich um Maßnahmen, die einen hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand erfordern. Bei umfassenderen Maßnahmen sind die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen. Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung von Fahrradstraßen (z. T. Anpassung der Fahrbahnbreite)<sup>2</sup></li> <li>▪ Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr</li> <li>▪ Markierung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn</li> <li>▪ Schutzstreifen, die nur im Bedarfsfall von Kfz überfahren werden dürfen</li> <li>▪ Radfahrstreifen, die nicht von Kfz überfahren werden dürfen</li> <li>▪ Gemeinsame- und getrennte Geh- und Radwege</li> <li>▪ Ggf. Temporeduktion und Wegfall von Parkplätzen</li> <li>▪ Grunderwerb für Radverkehrsanlagen</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	langfristig
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	hoch

2 Zum Thema Fahrradstraßen siehe Leitfaden im Anhang

## Lückenschluss außerorts

## B1.3

<i>Beschreibung</i>	<p>Wie innerorts sind auch auf vielen Radverbindungen außerorts keine adäquaten Radwege vorhanden. Dies birgt bei den hohen Geschwindigkeiten außerorts eine hohe Gefahr für den Radverkehr und wirkt abschreckend. Besonders die Verbindungen in die Ortsteile weisen Lücken auf. Außerorts sind vermehrt klassifizierte Straßen betroffen, die in der Baulast des Landes liegen. Dies erfordert eine enge Abstimmung mit dem Land und den Nachbarkommunen.</p> <p>Im Gegensatz zur Führung innerorts stehen außerorts rechtlich keine Markierungslösungen, wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen, zur Verfügung. Der Einsatz von Fahrradstraßen ist nur auf nachrangigen Straßen denkbar. Deswegen werden in der Regel gemeinsame Geh- und Radwege empfohlen, die aber einen hohen finanziellen Aufwand und einen ggf. umständlichen Grunderwerb erfordern. Deswegen wurden bei der Maßnahmenplanung immer auch Alternativrouten, z. B. über Feld- und Waldwege, geprüft und in der Bürgerbeteiligung abgestimmt. Unter Berücksichtigung der Topographie, der sozialen Sicherheit und Kontrolle sind in der Regel dennoch Führungen auf baulichen Radwegen an klassifizierten Straßen gewählt worden.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung von Fahrradstraßen außerorts</li> <li>▪ Bau von gemeinsamen Geh- und Radwegen</li> <li>▪ Ausbau von Forstwegen und Waldwegen</li> <li>▪ Grunderwerb für Radverkehrsanlagen</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	langfristig
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	mittel

## Definition von Radvorrangrouten / Radschnellverbindungen

B1.4

<i>Beschreibung</i>	<p>Mit dem Fahrrad und besonders Pedelec lassen sich bei günstiger Planung größere Distanzen schnell zurücklegen. So wird das Pendeln zum Arbeitsplatz komfortabel und zügig möglich. Das beste Instrument, um schnellen Radverkehr zu ermöglichen, wird unter den Begriffen Radschnellverbindung oder Radkomfortroute (in Saarbrücken) diskutiert. Diese qualitativ hochwertige Verbindung ist vor allem in Richtung Saarbrücken denkbar (1.). Sie wird ergänzt durch weitere schnelle Achsen durch das Stadtgebiet mit einem niedrigeren Standard (2., 3.)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Radschnellverbindung nach Saarbrücken (Ost-West-Achse): Aus Saarbrücken liegen Planungen für eine Radkomfortroute bis Scheidt vor. In St. Ingbert bietet sich topographisch und stadtstrukturell eine Verlängerung über die Achse Kaiserstraße / Gustav-Clauss-Anlage / Kaiserstraße bis Rohrbach an. Die Innenstadt wird an eine hochwertige Radinfrastruktur angebunden.</li> <li>2. Nord-Süd-Achse: Für die weitere schnelle Erschließung des Stadtgebietes bietet sich prioritär die Josefstaler Straße / Marienstraße / Pfarrgasse / bis nach Hassel an. Da hier die schnelle innerstädtische Erschließung im Vordergrund steht, ist von niedrigeren Qualitätsstandards auszugehen als für die Ost-West-Achse. Sie ist aber prioritär umzusetzen.</li> <li>3. Denkbar ist ebenfalls eine schnelle Verbindung aus der Innenstadt (Bahnhof) in Richtung Südwesten (Ensheimer Straße) bis Reichenbrunn / Oberwürzbach.</li> <li>4. Eine regionale Radachse Saarbrücken – Homburg ist zu prüfen.</li> </ol>		
<i>Bausteine (für Radkomfortverbindungen)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Entwurfsgeschwindigkeit (<math>V_E=30</math> km/h)</li> <li>▪ Breite, asphaltierte Wege mit Überholmöglichkeit (&gt;3 m)</li> <li>▪ Trennung vom Fußverkehr</li> <li>▪ Einheitliche, direkte und unterbrechungsfreie Führung</li> <li>▪ Vorrang an untergeordneten Straßen und vorteilhafte Signalisierung</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Stadt Saarbrücken, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	mittelfristig
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel

## Fahrradfreundliche Knotenpunkte und Querungen

## B1.5

<i>Beschreibung</i>	<p>Knotenpunkte, Einmündungen und Einfahrten zeichnen sich aktuell durch eine erhöhte Unfallgefahr gegenüber der Strecke aus. Ein Indiz dafür ist der hohe Anteil der polizeilich erfassten Unfälle, die auf eine Missachtung der geltenden Vorfahrtsregelung hindeuten (siehe Kapitel 2.2). Neben dem Sicherheitsargument ist besonders das Komfortargument wichtig. Unübersichtliche Knotenpunkte mit unklarer Führung für Radfahrende mit langer Wartezeit an Ampeln schrecken Radfahrende ab und verlängern die Fahrzeit erheblich. Knotenpunkte sind deswegen so zu gestalten, dass der Radverkehr sicher, komfortabel, übersichtlich und ohne Zeitverlust geführt wird.</p> <p>Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, Knotenpunkte fahrradfreundlich umzugestalten. Maßnahmen reichen von Markierungsmaßnahmen, der Integration des Radverkehrs in die Signalumläufe an Kreuzungen bis hin zu einem kompletten Umbau der Knotenpunkte. Zu-Fuß-Gehende und Radfahrer sollten möglichst getrennt im Knotenpunkt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden. Diese Verbesserung ist eine Daueraufgabe.</p> <p>Für das sichere Queren von Straßen sind außerdem Querungshilfen sinnvoll, welche die Fahrbahn aufteilen und Radfahrenden ermöglichen eine Fahrtrichtung zu beobachten und einen sicheren Moment für die Querung abzuwarten. Besonders bei endenden Radwegen an Hauptverkehrsstraßen, wie an der Dudweiler Straße sind Querungshilfen erforderlich.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eigene Führung und Signalisierung des Radverkehrs an Knotenpunkten</li> <li>▪ Getrennte Signalisierung Kfz (abbiegend) und Rad (geradeaus)</li> <li>▪ Vermeidung von Anforderungsampeln, oder Einbau von automatischen Anforderungssystemen</li> <li>▪ Rotfärbung von Furten und klare Führungen am Knotenpunkt</li> <li>▪ Keine Absenkung von Einfahrten über Radwege und Aufpflasterungen</li> <li>▪ Vorrang für Radverkehr auf wichtigen Achsen (B1.4) und Fahrradstraßen</li> <li>▪ Bau von Querungshilfen bei Radwegenden und Ortseingangssituationen</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	hoch

## **B 2: Ausbau und Qualifizierung des Fahrradparkens**

Um ein Ziel zu erreichen muss das Verkehrsmittel Fahrrad an Quelle und Ziel adäquat geparkt werden können. Die Parkanlagen sollen einen steigenden Anspruch der Schutzfunktion bieten, da der Wert der Fahrräder steigt. Der Wert steigt insbesondere durch den vermehrten Kauf von Pedelecs und E-Bikes. Auch der sich entwickelnde Einsatz von Lastenrädern stellt die Parkanlagen für Fahrräder vor neue Herausforderung. Für diese neuen Formen braucht es andere Platzverhältnisse vor Ort. Die Analyse zeigt eine unterentwickelte Ausgangslage im Stadtgebiet von St. Ingbert. Qualitativ und quantitativ ist das Angebot häufig an Quelle und Ziel noch nicht ausreichend vorhanden. Die in Zukunft zu errichtenden Parkanlagen für Fahrräder haben den Stand der Technik in den Regelwerken einzuhalten und richten sich optimalerweise auch an die Empfehlungen der öffentlich anerkannten (Fach-)Verbände wie z. B. ADFC, VCD oder ähnliche. Die Stadt St. Ingbert kann nicht auf alle Parkplatzanlagen gleichermaßen stark Einfluss nehmen. Trotzdem ist ein Bemühen um gute Anlagen in verschiedenen Situationen notwendig.

### ***Exkurs Qualitätsmerkmale Fahrradparken***

Folgende Kriterien gelten als grundsätzliche Qualitätsmerkmale:

- guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder der Abstellanlage
- gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum
- ausreichende Beleuchtung und gute Sichtbarkeit der Anlage zum Schutz vor Diebstahl und zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls
- ausreichender Diebstahlschutz durch Anschlussmöglichkeit eines der Räder sowie des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann
- einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung, Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren
- Einschränkungen der Barrierefreiheit durch Radabstellanlagen sollten vermieden werden
- regelmäßige Entfernung von „Schrottfahrrädern“
- einfache Handhabung durch vielseitige Anlehn- und Anschliebmöglichkeiten (z. B. durch zusätzlichen Unterholm)
- stadtgestalterische Verträglichkeit in Form von einfachen und zurückhaltenden Formen und Farben
- Staffelung der Angebote nach Bedarf

## Öffentliche Parkmöglichkeiten für Fahrräder

## B2.1

<i>Beschreibung</i>	<p>Im öffentlichen Raum ist das Parken so zu ordnen, dass keine Beeinträchtigung anderer Menschen und Verkehrsteilnehmer ausgeht. Die Stellplatzanlagen sollen zur Radnutzung animieren. Um relevante Ziele in der Innenstadt zu erreichen sollte die Stadt auf öffentlich zugänglichen Flächen Fahrradparkanlagen anbieten. Dazu muss in einem ersten Schritt ein attraktives Angebot erschaffen werden um eine Nachfrage zu erzeugen. Sind Anlagen vorhanden, kann nach einer ausreichenden Betriebszeit durch Evaluation und Befragung eine individuelle Anpassung von einzelnen Standorten erfolgen. Die hier formulierten Empfehlungen richten sich nach der Analyse und der den damit verfolgten Regelwerken (u. a. ERA/ Hinweise zum Fahrradparken).</p>
<i>Bausteine</i>	<p><b>Bahnhöfe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p>▪ <b>St. Ingbert:</b> Empfohlen wird eine <b>Angebotserweiterung auf 50 frei zugängliche Stellplätze</b>. Davon sind 75 % Witterungsgeschützt herzustellen. Die Auslastung der aktuellen Fahrradpark-Boxen ist zu evaluieren. Die Auslastung, vor allem die Langzeitbelegungen können nicht durch Stichtagserhebungen erfasst werden. Die Bedienung der Fahrradboxen und die Belegung ist barrierearm und einfach zu kommunizieren. Die Erreichbarkeit der Abstellanlage ist zu verbessern. Dazu sollte die Grünanlage neu konzipiert werden. Der Standort St. Ingbert Bahnhof eignet für ein Leuchtturmprojekt. Langfristig kann die Installation eines Fahrradparkhauses geprüft werden. Dies könnte die Situation der fehlenden sozialen Sicherheit zusätzlich entschärfen.</p> </li> <li> <p>▪ <b>Rohrbach:</b> Über die bestehende Anlage (Anlehnbügel) ist ein Witterungsschutz zu installieren. Um das Gefühl der sozialen Sicherheit zu erhöhen ist die Fläche zukünftig in Reinigungspläne zu integrieren und zu beleuchten. Sind im Zuge der Sanierungsmaßnahmen Überwachungsmaßnahmen z. B. über Videokameras zu erwarten, sollten die Fahrradparkanlagen mit einbezogen werden. Die Auslastung der Fahrrad-Boxen ist zu evaluieren und zu aktualisieren.</p> </li> </ul> <p><b>Abbildung 26: Doppelstöckige Parkplatzanlage bei hohem Bedarf</b></p>  <p>Quelle: eigene Aufnahme</p>

- **Hassel:** Eine **Grundausrüstung aus 10-15 überdachten Radabstellanlagen** ist herzustellen. Diese sind witterungsgeschützt auszuführen. Der Einsatz von Fahrradpark-Boxen für hochwertige Fahrräder ist zu prüfen. Ist am Bahnhof ein erhöhter Anteil von Pedelecs oder E Bikes zu erkennen, kann die Installation von Boxen erwogen werden. Empfohlen wird eine Mindestzahl von fünf Boxen. Um das Fahrrad in den Zügen mitnehmen zu können muss der Zugang zum Gleis barrierefrei ausgebaut werden.

**Abbildung 27: Witterungsgeschützte Abstellanlage mit Spind**



Quelle: eigene Aufnahme

- **Rentrisch:** Eine **Grundausrüstung aus 10-15 überdachten Radabstellanlagen** ist herzustellen. Diese sind witterungsgeschützt auszuführen. Ist am Bahnhof ein erhöhter Anteil von Pedelecs oder E Bikes zu erkennen, kann das Errichten von Boxen erwogen werden. Empfohlen wird eine Mindestzahl von fünf Boxen. Um das Fahrrad in den Zügen mitnehmen zu können muss der Zugang zum Gleis barrierefrei ausgebaut werden.

#### **Alltägliche Ziele der Versorgung**

- In **zentralen Stadtteilbereichen** wie z.B. dem **Marktplatz in Hassel** ist ein **Grundangebot von 5-10 Parkmöglichkeiten** für Fahrräder zu errichten. Verläuft der **Versorgungsschwerpunkt des Stadtteils entlang einer Hauptstraße**, wie in der Oberen Kaiserstraße in Rohrbach, der Hauptstraße in Oberwürzbach, oder der Saarbrücker Straße in Rentrisch sollten **mehrere Standorte, z.B. zwei Anlagen mit je fünf Parkmöglichkeiten** dezentral errichtet werden. Die Standorte sind individuell zu prüfen und in räumlicher Nähe zu den Zielen mit hohem Radverkehrsaufkommen, oder dem täglichen Bedarf zu installieren.

- Fahrradparken in der **Fußgängerzone Kaiserstraße**: In einer Fußgängerzone ist der Fußverkehr vorherrschendes Verkehrsmittel. Diese Priorisierung ist auch in Zukunft nicht in Frage zu stellen.

Abbildung 28: Fahrradparken in Fußgängerzonen



Quelle: eigene Aufnahme

- Von der Fußgängerzone geht eine hohe Attraktivität aus. Das Fahrrad kann zur Belebung der Innenstadt gegenüber der autozentrierten Einkaufsangebote am Stadtrand beitragen. Auch für den Radtourismus ist die Fußgängerzone ein attraktives Ziel. Durch den geringen Flächenverbrauch von Fahrrädern beim Parken kann bei den vorhandenen Flächenreserven in der Fußgängerzone Kaiserstraße die Errichtung von Parkplätzen für Fahrräder geprüft werden. Das Angebot ist so zu gestalten, dass ein Parken von Fahrrädern **primär an den Eingängen** passiert und nur **vereinzelt innerhalb der Fußgängerzone**. Parkstände innerhalb der Fußgängerzone sollten nur zum Kurzzeitparken anregen, dazu sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen, um sog. Schrotträder zu entfernen und eventuell mit Aufklärungsarbeit und Aktionen (Flyer, Banderole) Nutzer zu sensibilisieren. An den **Eingängen Rickertstraße, Kirchgasse, Pfarrgasse, Hobelsstraße und Ludwigstraße sind jeweils 5 – 10 Fahrradständer zu installieren**. Diese sollten ein bequemes Beladen der Fahrräder garantieren. **Innerhalb der Fußgängerzone** ist zu empfehlen **einen Bügel je 50 Meter** zu prüfen, um das wilde Abstellen von Fahrrädern zu verhindern. An den Bügel können zwei Fahrräder gestellt werden.
- Das Fahrrad ist die erste Form selbstbestimmter individueller, fahrzeugunterstützter Mobilität. An jeder **Bildungseinrichtung** ist ein Angebot zum sicheren Abstellen von Fahrrädern vorzusehen. An Grundschulen haben neben Abstellanlagen für die Schüler, Abstellanlagen für Lehrer eine besondere Funktion. Hier kann die Vorbildfunktion von den Lehrern vorgelebt werden, auch wenn ein Schüler selbst noch nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommt. An Bildungseinrichtungen für Kinder, die jünger als die Schulpflicht sind, sollten auch Parkmöglichkeiten für Fahrradanhänger und Lastenfahrräder (zum Transport von Kindern) vorgehalten werden. Als Vollausrüstung sollten perspektivisch folgende Werte erreicht werden:
    - Kindergarten/ Kindertagesstätte: 5 je Gruppenraum
    - Allgemeinbildende Schule: 1 je 3 Schüler
    - (Fach-)Hochschule/ Berufsschule: 1 je 5 Studierende/ Schüler
  - **Sportplätze** haben heute vereinzelt Fahrradparkmöglichkeiten in Form von Werbetafeln im öffentlichen Raum, die zum Einklemmen des Vorderrads dienen. Diese Anlagen dienen primär der Werbefunktion und nicht dem sicheren Abstellen von Fahrrädern und sind kein adäquates Angebot zum

	<p>Fahrradparken. Sind Anlagen heute vorhanden sind diese zu qualitativ wie quantitativ aufzurüsten. Folgende Richtwerte geben eine Orientierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sportplätze 1 je 250 m<sup>2</sup> Platzfläche bei Turnierbetrieben 1 je 10 Besucherplätze</li> <li>• Spiel- Sporthallen: 1 je 50 m<sup>2</sup> Sportfläche</li> <li>• Hallenbad: 1 je 10 Kleiderablagen bei Sportstätten</li> </ul> <p>▪ Das <b>Kreiskrankenhaus</b> hat ein differenziertes Verkehrsaufkommen aus Angestellten und Beschäftigten sowie zu versorgende Patienten und Besuchern. Die FGSV schlägt für die verschiedenen Nutzungsansprüche einen Wert von <b>einem Fahrradstellplatz je 30 Betten</b> vor. Durch die Trägerschaft des Kreises sind hier gemeinsame Lösungen zu erarbeiten, die eine Installation ermöglichen.</p>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	mittelfristig
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	hoch

## Private / halböffentliche Parkplatzanlagen

## B2.2

<p><i>Beschreibung</i></p>	<p>Die meisten Wege beginnen zu Hause. Damit ist die Situation des Fahrradparkens auf dem privaten Grundstück, des bewohnten Gebäudes oder des nahen Wohnumfelds entscheidend für die Fahrradnutzung. Muss das Fahrrad aus der Mietwohnung getragen, oder aus Kellern geholt werden, sinkt die Bereitschaft, das Fahrrad zu nutzen. Der Stadt St. Ingbert bleiben hier nur vereinzelt (z. B. innerhalb der Bauleitplanung) eine direkte Einflussmöglichkeit. Im Bestand ist durch Beratung und Anreiz auf eine Verbesserung der Situation zu setzen.</p> <p>Auch die Parkmöglichkeiten am Arbeitsplatz oder Grundstücken des Einzelhandels (REWE an der Kohlenstraße) liegen auf privaten Flächen, die zum Teil aber öffentlich zugänglich sind. Diese können ebenfalls nur indirekt durch die Stadt beeinflusst werden. Hier sind enge Kooperationen geeignet, in denen die Stadt (kommunales Mobilitätsmanagement) motivierend berät (z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement) und Gestaltungsmöglichkeiten und städtische Konzeptionen vermittelt.</p>		
<p><i>Bausteine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu prüfen ist die Erarbeitung einer Fahrradabstellsatzung und/ oder eines Leitfadens für private Bauherren zur Umsetzungsempfehlung und oder Verpflichtung zur Errichtung von Parkmöglichkeiten für Fahrräder.</li> <li>▪ Leuchtturmcharakter kann die Errichtung von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an Mehrparteiengebäuden haben. Bei Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten empfiehlt die FGSV einen Abstellplatz pro 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Hier sollte die Stadt auf die Eigentümer zugehen.</li> <li>▪ Innerhalb des betrieblichen Mobilitätsmanagement ist im Zusammenhang mit Fahrradparkplätzen auf weiterführende Infrastruktur wie Spinde, Umkleidemöglichkeiten, Duschkmöglichkeiten und Reparaturwerkzeug hinzuweisen. Bei Einzelhandel mit periodischem Bedarf (z. B. Nahrungsmittel) wird ein Abstellplatz je 25 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche empfohlen. Mindestens sollten drei Abstellplätze je Laden errichtet werden.</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p><b>Abbildung 29: Gestalterisch ansprechende Bügel im Umfeld eines Einzelhändlers</b></p>  </div> <div style="flex: 0 0 100px;"> <p>Quelle: eigene Aufnahme</p> </div> </div>		
<p><i>Akteure</i></p>	<p>Stadt St. Ingbert, private Akteure</p>	<p><i>Umsetzungsdauer</i></p>	<p>mittelfristig</p>

---

<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel
----------------------	--------	------------------	--------

## Abstellanlagen für Lastenräder und Sonderformen

## B2.3

<p><i>Beschreibung</i></p>	<p>Für einen zukunftsfähigen, verträglichen Stadtverkehr muss es Möglichkeiten zum Halten und Abstellen von Lastenfahrrädern und Fahrrädern mit Sondermaßen geben. Eine besondere Stärke kann das Lastenfahrrad im Kontext des innerstädtischen (Wirtschafts- und Liefer-) Verkehrs ausspielen. Der heutige Lieferverkehr in der Innenstadt von St. Ingbert beeinträchtigt den Verkehr auf den Straßen und darüber hinaus auch sensible Bereiche wie die Fußgängerzone. Neben Lastenfahrrädern für den Wirtschaftsverkehr können solche Fahrräder auch von Privatpersonen genutzt werden. Immer mehr Familien legen Wege mit dem Lastenrad zurück. Gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Sonderform bieten einen Beitrag zur Integration von Menschen, die auf Fahrräder abseits der klassischen Bauform aus unterschiedlichen Gründen angewiesen sind.</p> <p>Der Ausbau der geeigneten Infrastruktur kann bei frühzeitiger Installation das zukünftige Aufkommen von Fahrrädern mit Sonderformen in der Innenstadt lenken.</p>		
<p><i>Bausteine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In der Innenstadt sollten perspektivisch ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auch in Sonderformen (wie Lastenfahrrädern) vorhanden sein. Bei der Errichtung der Fahrradstellplätze sollten vor allem größere Radstände und breitere Aufbauten berücksichtigt werden. Denkbar ist, dass bei der Errichtung mehrerer Bügel ein Bügel am Rand einen größeren Abstand aufweist, sodass die Nutzung mit einem Lastenfahrrad, oder einem Dreirad grundsätzlich möglich wird. Geprüft werden sollten mindestens folgende Standorte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eingänge der Fußgängerzone</li> <li>• Entlang der Poststraße (Rendezvous-Platz; Parkplatz Kirchgasse; Maxplatz/ Otto-Toussaint-Straße)</li> <li>• Rathaus, Parkplätze an den Einkaufsmärkten (z. B. heute Rewe/ BioFrischMarkt)</li> </ul> </li> <li>▪ Im Wohnumfeld sollte perspektivisch auch Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder und andere Fahrräder in Sonderform ermöglicht werden. Durch den höheren Platzbedarf wird die Flächensuche erschwert. Eine Möglichkeit kann die Umwandlung von Kfz-Parkplätzen sein, die sich in unmittelbarer Nähe zu Einmündungen, Kreuzungen oder Anlagen zum Queren für den Fußverkehr befinden. So kann die Verkehrssicherheit gesteigert werden, da Sichtbeziehungen freigehalten werden.</li> </ul>		
<p><i>Akteure</i></p>	<p>Stadt St. Ingbert, private Akteure</p>	<p><i>Umsetzungsdauer</i></p>	<p>mittelfristig</p>
<p><i>Kostenaufwand</i></p>	<p>mittel</p>	<p><i>Priorität</i></p>	<p>niedrig</p>

**B 3: Service für den Radverkehr**

Service für den Radverkehr		B3
<i>Beschreibung</i>	<p>Zur Qualität im Radverkehr tragen Serviceleistungen entscheidend bei. Wie im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) soll in St. Ingbert der Gedanke des „Radverkehrs als System“ fortgesetzt werden. Der Einsatz einzelner Angebote ist immer mit den Bedürfnissen der Nutzer vor Ort abzugleichen. Die Qualität der Serviceleistungen in der Stadt kann auch von der Zusammenarbeit mit Privaten und Akteuren wie Interessensgruppen abhängen. Serviceleistungen tragen entscheidend zum Komfort des Radfahrens bei. Erst die einfache, komfortable Nutzung lässt das Verkehrsmittel Fahrrad für die regelmäßige alltägliche Nutzung attraktiv erscheinen.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung wird für nicht-investive Maßnahmen, also Service-Maßnahmen, ein <b>Finanzierungsvolumen</b> von 0,50 € je Einwohner als Richtwert für Kommunen empfohlen, die sich im Aufbau einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung befinden.</li> <li>▪ Zur einfachen, intuitiven Nutzung des Radverkehrs ist eine <b>Wegweisung</b> nötig. Die heute bestehende touristische Wegweisung ist zukünftig um alltägliche Ziele für den Radverkehr zu erweitern. Da touristische und alltägliche Wegweisung verschiedenen Routenführungen verfolgen, ist die Ausschilderung inhaltlich klar voneinander zu trennen. Innerhalb der alltäglichen Wegweisung sind möglichst alle fahrradrelevanten Ziele zu benennen. Die Wegweisung befolgt das in diesem Konzept erarbeitete Netz. Bei kleinräumigen Abweichungen bestehender touristischer Wegweisung ist es empfehlenswert, Wegweisungen zu vereinheitlichen und sich mit den touristischen Stellen in Kreis und Land abzustimmen. Dies dient einer einfachen Kommunikation des Radverkehrs in der Stadt.</li> <li>▪ <b>Information:</b> Die vorhandenen Angebote im Stadtgebiet sollen ansprechend aufbereitet und kommuniziert werden. Informationen für den städtischen Radverkehr, wie das (zukünftige) Radwegenetz, Qualität und Quantität von Abstellanlagen, Fahrradwerkstätten und ähnliche Informationen werden in das GIS der Stadt St. Ingbert eingepflegt und in einer städtischen Fahrradkarte dargestellt und veröffentlicht. Der Kommunikation von Fahrradthemen wird auf der Homepage der Stadt ein entsprechend bedeutender Platz eingeräumt. Zu prüfen ist im Zuge der Digitalisierung die Erstellung einer städtischen Mobilitäts-App, die die Fahrradinhalte beinhaltet und darüber hinaus im besten Fall Schnittstellen zu weiteren städtischen Mobilitätsthemen aufzeigen kann.</li> <li>▪ <b>Infrastruktur-Mängelmelder:</b> Ein Mängelmelder soll Radfahrenden in St. Ingbert die Möglichkeit bieten, direkt Mängel in der Radinfrastruktur zu melden. Dieses Instrument bietet einen direkten Kontakt zur Verwaltung.</li> </ul>	

Dem Kunden (Radfahrer) wird die Möglichkeit geboten, ein Anliegen unkompliziert und ohne Vorkenntnisse des richtigen Ansprechpartners zu benennen. Der Mängelmelder soll alle Meldungen aufnehmen können, die durch die Stadtverwaltung behoben werden können (z. B. Schäden in der Deckschicht (Fahrbahn)), Verschmutzung (z. B. Glasscherben), defekte (Straßen-)Beleuchtung der Infrastruktur etc.. Um das Aufgeben der Meldungen einfach zu gestalten, ist der Mängelmelder digital zu erstellen. Dabei ist im besten Fall von isolierten Lösungen abzusehen, sondern der Mängelmelder in aktuell oder zukünftig etablierten Mobilitäts-Anwendungen (Apps) zu integrieren. Der Mängelmelder kann die Kommunikation zwischen Radfahrer und Stadtverwaltung verbessern und transparenter gestalten. Aus den Meldungen des Mängelmelder kann der Ressourceneinsatz ökonomisch, wie personell effizienter ausfallen. Der Mängelmelder bietet die Chance einer niederschweligen Evaluation, um städtische Aktivitäten im Radverkehr zu kommunizieren.

▪ **Infrastrukturbegleitende Serviceleistungen:**

- Der Komfort beim Radfahren kann durch Service-Maßnahmen gesteigert werden. Dies

kann z. B. durch die Installation von **Haltegriffen** an Ampelmasten erfolgen. Gleicher Effekt wird auch durch **Tritt-Stufen** erreicht. Beide Elemente ermöglichen dem Radfahrer ein Warten, ohne dass

**Abbildung 30: Tritt Brett**



Quelle: eigene Aufnahme

vom Fahrrad abgestiegen werden muss. Verortet werden könnte solche Elemente entlang durch Alltagsradverkehr stark befahrener Strecken, z. B. mögliche Radkomfortroute. Hier wird der Zeitgewinn, der durch das Nichtabsteigen erreicht wird, zum Komfortgewinn.

- Durch **Werkzeugstelen und Luftpumpen** im öffentlichen Raum kann in der Stadt dem Radverkehr eine sichtbare Unterstützung geboten werden. Diese Serviceeinrichtung bietet die schnelle Hilfe zur Selbsthilfe bei kleinen Reparaturen oder Einstellungen am Fahrrad. Hier kann die Kooperation bzw. Werbepartnerschaft mit dem Fahrradeinzelhandel eingegangen werden. Diese Angebote können Teil einer Mobilstationen sein und in St. Ingbert z. B. am Rendezvous-Platz oder am Bahnhof installiert werden.

- **Schließfächer** ermöglichen es Radfahrern persönliche Gegenstände zum Radfahren, Einkäufe oder Ähnliches während dem Aufenthalt in der Innenstadt sicher zu verstauen. Durch diese Option kann der Einkauf mit dem Fahrrad attraktiver werden. Geeignete Standorte für Schließfächer sind die Eingänge der Fußgängerzone und ein oder zwei zentrale Orte innerhalb der Fußgängerzone. Für eine Ersteinrichtung sollte die Installation von bis zu 10 Fächern geprüft werden. Nach einer angemessenen Nutzungsdauer sollte die Nachfrage evaluiert und das Angebot geeignet angepasst werden.

Abbildung 31: Schließfächer für Gepäck



Quelle: eigene Aufnahme

- Alle **Bahnhaltestellen** und Haltepunkte sind **barrierefrei** umzugestalten. Diese Barrierefreiheit muss im Besonderen Fahrräder beachten: Aufzüge, Schieberampen und Durchgänge sind so zu gestalten, dass sie mit einem Fahrrad zu passieren sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrrad geschoben wird und dadurch höhere Breiten anfallen.
- Die **Standortsuche** und die Quantität von Serviceleistungen kann durch ein geeignetes **Partizipations- und Beteiligungsformat** von Nutzern bereichert werden.

<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel

**B 4: Verkehrssicherheit im Radverkehr**

Verkehrssicherheit im Radverkehr		B4	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema, welches bauliche, organisatorische und kommunikative Maßnahmen enthält. Die erwünschte Zunahme des Radverkehrs erfordert präventives Handeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, damit Unfälle vermieden bzw. in ihren Folgen abgemildert werden. Erst wenn die St. Ingberterinnen und St. Ingberter sich allseits sicher auf dem Fahrrad fühlen, werden sie dieses vermehrt nutzen. Dies gilt besonders für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, ältere und eingeschränkte Menschen, die das Verkehrsgeschehen nicht so gut überblicken.</p> <p>Die baulichen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind weitestgehend im Handlungsfeld B1 genannt worden. Besonders erwähnenswert sind aber die Sicherung von Kreisverkehren, die durch ihre Größe das gefährliche Nebeneinanderfahren von Rad- und Kfz-Verkehr ermöglichen (Parallelstraße/Südstraße und An der Kolonie).</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wegfall von Zweirichtungsradwegen innerorts (hohe Unfallgefahr)</li> <li>▪ Sicherung von Kreisverkehren mit sehr breiten Fahrbahnen</li> <li>▪ Verbesserung von Kreuzungspunkten allgemein (siehe B1.5)</li> <li>▪ Rotmarkierung von Radfurten und kritischen Bereichen</li> <li>▪ Markierung von Sicherheitsabständen zu parkenden Pkws</li> <li>▪ Temposenkung innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h</li> <li>▪ Rad-Fahrtraining für Zielgruppen (Kinder, Pedelec-Neukundinnen, Migrantinnen etc.)</li> <li>▪ Vermehrte Kontrollen von Radfahrenden (Alkohol, Gehwegbenutzung)</li> <li>▪ Arbeitskreis zur Verkehrssicherheit mit allen wichtigen Akteuren aus Verwaltung, Polizei, Verbänden und Zivilgesellschaft</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Polizei	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	niedrig	<i>Priorität</i>	hoch

**B 5: Pflege und Instandhaltung, Winterdienst, Baustellenführung**

Baustellenführung, Winterdienst, Pflege und Instandhaltung		B5
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Radverkehrsinfrastruktur muss aktiv gepflegt, instandgehalten und befahrbar gehalten werden. Diese Routineaufgaben leiten sich im Grundsatz aus der Verkehrssicherungspflicht einer öffentlichen Verkehrsfläche ab.</p> <p>Hier soll insbesondere der Fokus auf den Radverkehr gelegt werden und eine Sensibilisierung gegenüber dem Kfz-Verkehr erfolgen. Die Priorisierung der Aktionen des alltäglichen Verwaltungshandeln muss sich bei einer unter den Verkehrsträgern gleichberechtigten, oder zukünftig fördernde Radverkehrspolitik verändern. Dem Radverkehr muss zukünftig eine stärkere Beachtung zukommen und eine eigenständige Lösung erhalten, z. B. in der Baustellenumfahrung und -ausschilderung.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Kontrolle der Fahrwege</b> durch das Ordnungsamt aller Stadtteile zur Sensibilisierung zum Thema <b>ruhender und haltender Kfz-Verkehr</b> auf Rad- und Gehwegen. Bewohner und Gäste von St. Ingbert sind auf die Änderungen, die die StVO-Novellierung (Frühjahr 2020) mit sich bringen, durch Kampagnenarbeit zu sensibilisieren. So verschärft sich die Ahndung von Verstößen beim Halten und Parken in Zusammenhang mit Radverkehrsanlagen. Die Aufklärungsarbeit (z. B. in Form von Flyern) muss durch regelmäßige, flächendeckende Kontrollen begleitet werden.</li> <li>▪ Regelmäßige <b>Infrastrukturkontrollen</b>, unter anderem Kontrollen der Markierung, Piktogramme und Furteinfärbungen sind auch mit dem Schwerpunkt Radinfrastruktur durchzuführen. Besonderes Augenmerk sollten Anlagen mit einer Nutzungspflicht erfahren.</li> <li>▪ Um schneller agieren zu können ist ein <b>Mängelmelder</b> zu installieren. Gehen Meldungen von Bürgern und Gästen ein, sind diese in einem angemessenen Zeitraum transparent zu bearbeiten und der Mangel zu beseitigen. Wünschenswert ist eine Antwort an die Person, die die Meldung eingebracht hat.</li> <li>▪ Die Einrichtung von Baustellen ist vorausschauend zu planen und auf Haupttrouten/ stark befahrenen Routen bevorzugt zu Zeiten schwacher Nutzung einzurichten. Dies sind in der Regel Schulferienzeiten. Der Radverkehr ist auch in Baustellensituationen immer so zu planen, dass ein sicherer Fahrbetrieb möglich ist. Das ersatzlose Streichen von Infrastrukturangeboten ist keine akzeptable Lösung. Wenn Baustellen eine Sperrung der Fahrbahn erfordern und eine Umleitung benötigt wird, sollte diese möglichst geringe Umwege beschreiben. Umleitungsbeschilderungen können deswegen auch zu Kfz-Umleitungen differieren und sollten eigenständig geplant werden.</li> </ul> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>Abbildung 32: Digitaler Mängelmelder der Stadt Karlsruhe</b></p>  <p>Quelle: Screenshot Karlsruhe 2020</p> </div>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In <b>Kehr- und Winterdiensten</b> sind Radwege zu integrieren, sodass netzbedeutende Streckenabschnitte in den Räumplänen beachtet werden. Eine Priorisierung sollte so erfolgen, dass bedeutende Radwege innerhalb der Kernstadt und aus den Stadtteilen in die Kernstadt geräumt werden. Durch das Räumen der (Kfz-)Fahrbahn darf keine (separate) Radverkehrsanlage oder der rechte Fahrbahnrand in dem Maße beeinträchtigt werden, dass der Radverkehr behindert oder sogar verhindert wird.</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel

**B 6: Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**

Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation		B6
<i>Beschreibung</i>	<p>Um den Radverkehr bei den Nutzern in St. Ingbert in Wert zu setzen, ist eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Grundlage hierfür kann ein Kommunikationskonzept sein, das Marketing, Informationsangebote sowie öffentlichkeitswirksame Aktionen umfasst. Zum einen ist es ratsam, das Radfahren für Fahrten im Alltag zu bewerben. Hier sollten die gesundheitlichen, finanziellen sowie ökologischen Vorteile der Fahrradnutzung, aber auch das Radfahren als Lebensgefühl im Vordergrund stehen. Zum anderen ist das Radfahren in seinen weiteren Anwendungsbereichen wie Tourismus und Sport als ganzheitliches Verkehrsmittel zu betonen.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li> <p>▪ In der Stadtverwaltung ist ein <b>zentraler Ansprechpartner</b> für den Radverkehr einzurichten. Der Mobilitätsmanager übernimmt die Koordination und Kommunikation nach „innen“ und nach „außen“. Innerhalb der Stadtverwaltung ist der Ansprechpartner bei relevanten Planungen und Aktionen zu beteiligen. Nach außen tritt der Ansprechpartner als Unterstützer und Berater für interessierte Akteure auf. Ein zentraler Aspekt dieser Stelle ist die Vernetzung relevanter Akteure und die Aufbereitung von vorhandenen Angeboten und das Ermitteln von Bedürfnissen zum Thema Radverkehr in der Stadt St. Ingbert. Dieser Ansprechpartner nimmt die Aufgaben des kommunalen Mobilitätsmanagements wahr. Bei ausreichenden Ressourcen ist es vorstellbar, dass der Mobilitätsmanager die koordinierenden Aufgaben für den Radverkehr mit übernimmt.</p> </li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="flex: 1;"> <p><b>Abbildung 33: Zentrale Koordinierungsstelle in der Stadtverwaltung</b></p> </div>  </div> <p>Quelle: eigene Aufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p>▪ <b>Information</b> rund um das Fahrrad in St. Ingbert sind in einem <b>Internetauftritt</b> aufzubereiten, der um <b>Social-Media-Aktivitäten</b> ergänzt werden kann. Hierbei ist es allerdings unerlässlich personelle Kapazitäten vorzuhalten, um stets neue und aktuelle Inhalte generieren und mit den Nutzenden interagieren zu können.</p> </li> <li> <p>▪ Innerhalb eines <b>kommunalen Mobilitätsmanagements</b> sind geeignete Werbe- und Informationskampagnen einzurichten: z. B. ein <b>Neubürgermarketing</b>. In diesem können verschiedene Informationen wie eine Karte</p> </li> </ul>	

des städtischen Radnetzes und der radrelevanten Angebote gestreut werden, aber auch Gutscheine von lokalen Radhändlern, oder Angebote des ADFC oder der Volkshochschule (Fahr(sicherheits-)training, Werkstattkurse etc.)

- Bewusstseinsbildung/ Imagebildung durch **Festivalisierung**: durch Aktionen und Feste soll der Stellenwert des Verkehrsträgers Fahrrad bewusst gesteigert werden. Auch zur Kommunikation von Veränderungen in der Verkehrsführung und der tatsächlichen Einführung kann dieses Element eingesetzt werden. Geeignet sind z. B.: „Autofreier Sonntag in der Innenstadt“ als Bewusstseinsbildung für den Radverkehr allgemein, oder Einweihungsfeiern für eine mögliche Änderung z. B. der Öffnung der Poststraße für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr. Dabei ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit abseits von Einzelevents empfehlenswert und kann mit Aktionen des Umweltverbunds oder Klimaschutzthemen kombiniert werden.
- Abbildung 34: Autofreier Sonntag**
- 
- Quelle: eigene Aufnahme
- Zu einer erfolgreichen Kommunikation zählen auch Formen der **passiven Kommunikation**. Sogenannte Dauerfahrradzählstellen können an potenziell hochfrequentierten Achsen (z.B. Kaiserstraße / Poststraße) installiert werden. Finanziell kann deren Errichtung durch Sponsoren unterstützt werden, deren Namen nach der Errichtung auf der Zählstelle sichtbar platziert werden können. Zusätzlich bietet sich eine Kommunikation der Ergebnisse in Internet und Presse an.
- Abbildung 35: Dauerzahlstelle für den Radverkehr**
- 
- Quelle: eigene Aufnahme
- Die Stadtverwaltung legt regelmäßig **Radverkehrsberichte** an. Der Radverkehrsbericht ist im Sinne einer Evaluation ein Bericht über die Entwicklung des Radverkehrs. Somit sollen transparent und nachvollziehbar die Ziele dieses Radverkehrskonzepts und des Klimaschutzteilkonzepts verfolgt und die Einhaltung überprüft werden können.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt St. Ingbert setzt sich in geeignetem Rahmen für die <b>stadtübergreifende Radverkehrsförderung</b> ein. Als Beispiel dienen z. B. die Arbeitsgemeinschaften aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg oder Bayern. Diese Gemeinschaften fördern den Radverkehr über die einzelnen Stadtgebiete hinaus. Entwicklungen im Saarland sind positiv und produktiv zu begleiten.</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	hoch

**B 7: Radtourismus und Freizeitradverkehr**

Radtourismus und Freizeitradverkehr		B7
<i>Beschreibung</i>	<p>Bei der touristischen/ freizeithlichen Fahrradnutzung erleben viele Radfahrende die Vorteile des Fahrrads, was das Potenzial einer Fahrradnutzung auch im Alltag birgt. Neben dem Alltagsradverkehr profitieren demnach auch Radtouristen von einer guten und qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur im Stadtgebiet sowie von Service-, Kommunikations- und Informationsmaßnahmen (nicht-investiver Teilbereich). Bei letzterem sind stets die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, die die Fahrradnutzung individualisieren und vereinfachen können.</p> <p>Die touristischen Radrouten auf der Gemarkung St. Ingbert wurden bei der Netzkonzeption nachrichtlich übernommen. Die Analyse zeigt, dass unterschiedliche Verantwortlichkeiten (Stadtverband Saarbrücken, Tourismus Zentrale Saarland GmbH, Saarpfalz-Touristik) in Teilbereichen zu unterschiedlichen Routenführungen führen<sup>3</sup>, wo diese nicht notwendig sind. Für eine Wegweisung vor Ort ergeben sich dadurch keine Synergien – im Gegenteil.</p> <p>Neben der Wegweisung (B3) und qualitativ guten Möglichkeiten des Fahrradparkens (B2) sind zielgruppenspezifische Maßnahmen auch aus den Bereichen Service (B3) und Kommunikation (B4) zu ergreifen, um den Radtouristen in St. Ingbert gute Bedingungen bieten zu können.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Touristische Radrouten in Absprache mit den Verantwortlichen aufeinander abstimmen</li> <li>▪ Touristische Wegweisung (Rundwege, Touren) vor Ort komplettieren bzw. stringent umsetzen (bspw. die Radroute Velo vis-a-vis sowie alle Radtouren der Tourismus Zentrale Saarland GmbH); Abgleich und Harmonisierung mit bestehenden Beschilderungskonzepten: z. B. Beschilderungskonzeption Radwanderwegenetz Saarpfalzkreis (Schilderkataster) oder Alltagsradwegebeschilderung St. Ingbert (Schilderkataster)</li> <li>▪ Informationstafel (und Übersichtsplan) zu den beiden Touren „Gärten mit Geschichte – Große Gartenrunde über luftige Höhen“ Ost und West am Bahnhof St. Ingbert (beide Touren sind mit dem Bahnhof verknüpft bzw. haben den Bahnhof als Ausgangspunkt – die Radroute Velo vis-a-vis und die Radtouren der Tourismus Zentrale Saarland GmbH sind nicht mit dem Bahnhof verknüpft); vgl. SaarRadland Informationstafeln</li> <li>▪ Berücksichtigung der zielgruppenspezifischen Bedürfnisse beim Fahrradparken: z. B. Parken im Zusammenhang mit der Fußgängerzone oder an Bahnhöfen (B2)</li> <li>▪ Bemühungen um die Zertifizierung von ADFC bett+bike Betrieben insbesondere in der näheren Routenführung regionaler Radrouten, die</li> </ul>	

<sup>3</sup> Abgleich der im Internet verfügbaren kmz-Dateien, welche u. a. in GoogleEarth zu importieren sind (letzter Abruf: 18.03.2020)

	<p>überwiegend nicht an einem Stück befahren werden können (insbesondere Radroute Velo vis-a-vis)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rastplätze entlang der Rundwege und Touren</li> <li>▪ Implementierung zielgruppenspezifischer Service-, Informations- und Kommunikationselemente, z. B.: Informationsaufbereitung durch den Internetauftritt, betriebliches Mobilitätsmanagement mit Übernachtungsbetrieben</li> </ul>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	kurzfristig
<i>Kostenaufwand</i>	niedrig	<i>Priorität</i>	niedrig

## 6.2 Einzelmaßnahmen der Maßnahmenfelder

Die folgende Liste enthält alle vorgeschlagenen Maßnahmen, die zum Lückenschluss und zur Erhöhung des Radverkehrsnetz aus Gutachtersicht sinnvoll sind. Auf konzeptioneller Ebene sind die Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf Basis der vorliegenden Informationen erstellt worden. Wichtige Entscheidungsgrundlagen, wie Straßenquerschnitte und Fahrbahnbreiten konnten nur näherungsweise bestimmt werden, sodass eine Prüfung jeder Maßnahme in der Ausführungsplanung erforderlich ist. Die Länge der Streckenabschnitte ergibt sich aus der Berechnung im GIS und ist durch die variierende Festlegung der Start- und Endpunkte der Strecken nicht genau. Die daraus abgeleiteten Kosten verstehen sich folglich nur als grobe Näherungswerte (trotz fehlender Rundung auf 1.000er Stellen).

### **Maßnahmentypen**

Die Maßnahmen sind den Maßnahmenfeldern der Steckbriefe aus Kapitel 6.1 zugeordnet (zu erkennen an den beiden ersten Ziffern in der ersten Spalte). Die Haupt-Maßnahme ist jeweils in der Spalte „Maßnahmenbeschreibung“ abgelegt. Ergänzende Maßnahmen, wie z. B. die Erneuerung von bestehenden Asphaltdecken findet sich unter „Weitere Maßnahmen im Zusammenhang“. In der Spalte „Optionale / alternative Maßnahmen“ werden Maßnahmen aufgeführt, die aus gutachterlicher Sicht geprüft werden können, um den Radverkehr zu verbessern, jedoch keine große Dringlichkeit haben.

### **Auswirkungen / Vorbedingungen**

Die Spalte Auswirkungen / Vorbedingungen verdeutlicht, was notwendig ist, um die vorgeschlagene gute Radverkehrsinfrastruktur zu bauen bzw. einzurichten. Bedingt durch die engen Straßenquerschnitte und fehlende Flächen für den Fuß- und Radverkehr sind der Wegfall von Abbiegefahrstreifen und/oder Parkmöglichkeiten auf oder neben der Fahrbahn aus gutachterlicher Sicht in einigen Fällen unerlässlich. Hier ist schlussendlich eine politische Abwägung erforderlich (vgl. Kapitel 6.1), um zu klären, an welchen Stellen dem Fuß- und Radverkehr mehr Bedeutung und Straßenraum gegeben werden soll.

### **Priorisierung**

Der gutachterliche Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen leitet sich aus der Handlungsnotwendigkeit (siehe Analyse) und der Funktion des Streckenabschnittes im Netz ab. Hohe Priorität haben besonders stark befahrene Strecken im Hauptnetz ohne (angemessen) Wege und Markierungslösungen für den Radverkehr. Die Priorisierung wurde gewählt, um möglichst schnell ein zusammenhängendes Grundnetz für den Radverkehr umzusetzen.

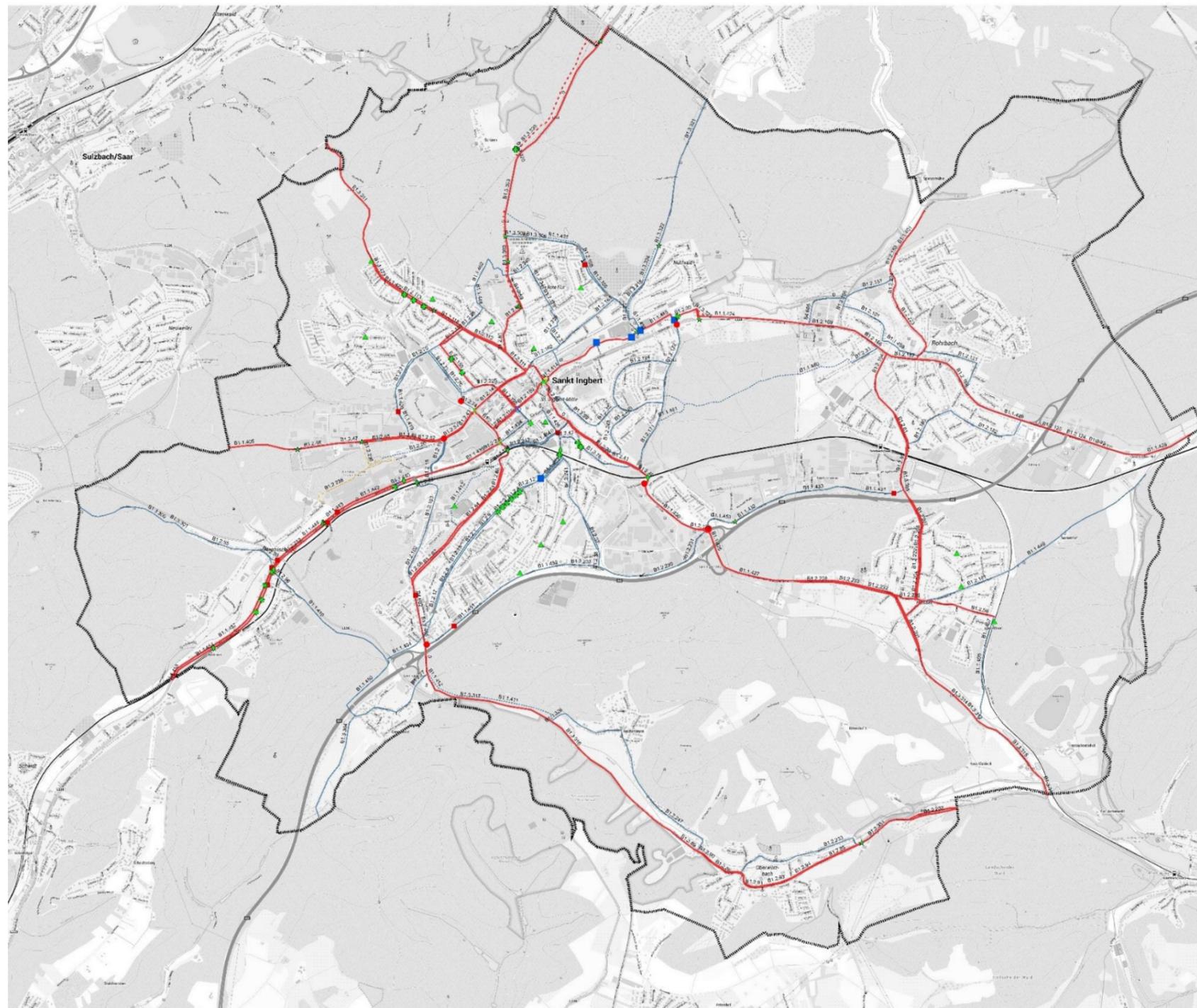
### Kostenschätzungen

Für die Entwicklung der Maßnahmen wurden Durchschnittskosten ohne Planungskosten, Grunderwerb und Kostensteigerungen aus Erfahrungswerten geschätzt. Die Kosten sind, gemäß des gesamtstädtischen, konzeptionellen Ansatzes, eine grobe erste Kalkulation, die mit der Ausführungsplanung weiterentwickelt werden und je nach örtlicher Gegebenheit um weitere Kostenpositionen ergänzt werden muss. Häufig wurden außerdem Pauschalen angesetzt, wenn der bauliche Aufwand ohne weitergehende Prüfung nicht zu kalkulieren war. Auffällig ist, dass viele Radverkehrsmaßnahmen relativ kostengünstig sind, wie z. B. die zahlreichen vorgeschlagenen Markierungslösungen oder Fahrradstraßen, der bauliche Zustand der betroffenen Fahrbahnen aber eine vorherige Oberflächenenerneuerung nahelegt. Diese Kosten sind immer getrennt ausgewiesen, weil sie nicht den Radverkehr alleine betreffen.

Zu bedenken ist, dass neben den unten genannten Investitionskosten, zusätzliche Unterhalts- und Betriebskosten für die Verkehrstechnik und Markierungen anfallen. Diese Kosten müssen bei einer Erweiterung des Radverkehrsnetzes grundsätzlich mit eingeplant werden, um das Qualitätsniveau zu erhalten. Die folgende Tabelle zeigt die angenommenen Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmentypen:

Maßnahme	Kostenschätzung
<b>Markierungen</b>	
Markierung Piktogrammreihe (lfdm.) je Seite	10 €
Markierung Schutzstreifen (lfdm.) je Seite	20 €
Markierung Radfahrstreifen (lfdm.) je Seite, inkl. Demarkierung Bestand	50 €
Markierung und Beschilderung Fahrradstraße (lfdm.) ohne Umbaumaßnahmen	65 €
Rote Furtmarkierung (Stück)	2.000 €
<b>Bauliche Anpassung</b>	
Neubau Radweg, bituminöse Oberfläche (m <sup>2</sup> )	180 €
Erneuerung Oberfläche Betonsteinpflaster oder Asphalt (m <sup>2</sup> )	100 €
Ertüchtigung Kreisverkehr für Radverkehr – geringer Aufwand	50.000 €
Ertüchtigung Kreisverkehr für Radverkehr – mittlerer Aufwand	200.000 €
Ertüchtigung Kreisverkehr für Radverkehr – geringer Aufwand	400.000 €
<b>Weitere Anpassungen</b>	
Änderung Benutzungspflicht (pauschal)	650 €
Anordnung Tempo 30 (pauschal)	650 €
Einbau Beleuchtung (lfdm. Bei 40 m Leuchtpunktabstand)	75 €

Abbildung 36: Karte zur Verortung der vorgeschlagenen Maßnahmen



## Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte M0:

### Verortung Maßnahmen

#### Radverkehrsnetz

B X. Index Maßnahmenliste

- Hauptnetz
- Nebennetz
- - - Hauptnetz Alternative
- - - Nebennetz Alternative
- Privatweg (gesperrt)

#### Punktuellen Maßnahmen

- ⊖ Beleuchtung ausbauen
- ⊙ Benutzungspflicht aufheben
- Beschilderung anpassen
- ⊖ Bordstein absenken
- ▲ Einfädelung markieren
- ◆ Engstelle erweitern
- ⊗ Halteverbot einrichten
- Hindernis entfernen
- Kreisverkehr sichern
- ✓ Markierung erneuern
- ★ Querungshilfe bauen
- ↑ Radverkehr signalisieren
- ▲ Rampe ausbauen
- Rotmarkierung aufbringen
- ◆ Vorrang Radverkehr an Knotenpunkt

#### Grenzen

⊖ Stadtgrenze St. Ingbert

Tabelle 2: Maßnahmentabelle für das Radverkehrsnetz St. Ingbert

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030									
Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert									
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen		
B1.2.1	Albert-Weissgerber-Allee	Ende Nebenfahrbahn (Ost) bis Höhe Fritz Zolnhofer Straße	478	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 9.552 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 95.520 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch		
B1.2.2	Albert-Weissgerber-Allee	Ende Nebenfahrbahn (West) bis Ensheimer Straße	175	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.996 €	Erneuerung Asphaltdecke / 139.920 €	Tempo 30 / 650 €	mittel	Wegfall des Fahrbahnparkens für Schutzstreifen erforderlich	
B1.2.3	Albert-Weissgerber-Allee	Karl-August-Woll-Straße bis Annastraße	164	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 3.276 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 32.760 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch		
B1.2.4	Albert-Weissgerber-Allee	Annastraße bis Koelle-Karmann-Straße	148	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 2.968 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 29.680 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch		
B1.2.5	Albert-Weissgerber-Allee	Beginn Nebenfahrbahn (West) bis Lilienstraße	63	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 1.264 €	Erneuerung Asphaltdecke / 45.806 €		mittel		
B1.2.6	Albert-Weissgerber-Allee	Lilienstraße bis Ende Nebenfahrbahn (Ost)	334	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.674 €			mittel		
B1.2.7	Albert-Weissgerber-Allee	Verbindungsweg Slevogtstraße bis Karl-August-Woll-Straße	57	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 1.143 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 11.428 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		mittel		
B1.1.400	Albert-Weissgerber-Allee	Seyenstraße bis Römerstraße	57		Erneuerung Asphaltdecke / 31.587 €		Einrichtung Fahrradstraße / 3.733 €	mittel	
B1.2.9	Albert-Weissgerber-Allee	Höhe Verbindungsweg Slevogtstraße (Süd)	81	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 1.614 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 16.142 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch		
B1.2.10	Albert-Weissgerber-Allee	Annastraße bis Karl-August-Woll-Straße	164	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 3.276 €	Erneuerung Asphaltdecke / 32.760 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch		
B1.2.11	Albert-Weissgerber-Allee	Koelle-Karmann-Straße bis Karl-August-Woll-Straße	148	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.968 €	Erneuerung Asphaltdecke / 29.680 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch		

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen	
B1.2.12	Albert-Weissgerber-Allee	Römerstraße bis Koelle-Karmann-Straße	134	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.688 €	Erneuerung Asphaltdecke / 26.880 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Einrichtung Fahrradstraße (s. Abschnitt Schutzstreifen)	hoch	
B1.2.13	Albert-Weissgerber-Allee	Karl-August-Woll-Straße bis Verbindungsweg Slevogtstraße	57	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 1.143 €	Erneuerung Asphaltdecke / 11.428 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.14	Albert-Weissgerber-Allee	Höhe Verbindungsweg Slevogtstraße (Nord)	81	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 1.614 €	Erneuerung Asphaltdecke / 16.142 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch	
B1.2.15	Albert-Weissgerber-Allee	Höhe Fritz-Zolnhofer-Straße bis Beginn Nebenfahrbahn (Ost)	480	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 9.606 €	Erneuerung Asphaltdecke / 96.060 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch	
B1.2.16	Albert-Weissgerber-Allee	Koelle-Karmann-Straße bis Römerstraße	127	Markierung Piktogrammreihe Fahrbahn und Anderer Radweg / 2.532 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 25.320 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Einrichtung Fahrradstraße (s. Abschnitt Schutzstreifen)	hoch	
B1.2.8	Albert-Weissgerber-Allee Abzweig	Albert-Weissgerber-Allee bis Ensheimer Straße	173			Einrichtung Fahrradstraße / 11.232 €	mittel	
B1.2.17	Albert-Weissgerber-Allee Nebenfahrbahn	Abschnitt Nebenfahrbahn	403	Einrichtung Fahrradstraße / 26.169 €	Erneuerung Asphaltdecke / 140.910 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		mittel	26.169 € Ordnen des Parkens erforderlich
B1.2.18	Alleestraße	Dudweilerstraße (KVP) bis Saarbrücker Straße	330	Markierung Piktogrammreihe / 3.297 €		Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.19	Alleestraße	Saarbrücker Straße bis Dudweilerstraße (KVP)	329	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.578 €			hoch	
B1.2.20	Alte Schmelz	Dudweilerstraße bis ehemaliger Park der Gebrüder Krämer	497		Erneuerung Asphaltdecke / 248.250 €	Einrichtung Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 32.273 €	niedrig	
B1.2.21	Am Alten Friedhof	Neunkircher Weg bis Friedhof	137			Einrichtung Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 8.925 €	niedrig	
B1.1.401	Am Glashüttenflur	Ab L241 östlich	378		Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung 2,5 m / 94.475 €		mittel	
B1.2.22	Am Güterbahnhof	Abschnitt Unterführung Bahnlinie	76	Markierung Piktogrammreihe / 1.520 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.23	Am Güterbahnhof	Unterführung Am Güterbahnhof bis Im Schmelzerwald	196	Markierung Piktogrammreihe / 3.922 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.24	Am Mühlwald	Parkplatz Gustav-Clauss-Anlage bis Spieser Landstraße	43			Einrichtung Fahrradstraße / 2.791 €	niedrig	
B1.2.25	Am Schafweiher	Josefstaler Straße bis Elstersteinstraße	242			Einrichtung Fahrradstraße / 15.704 €	niedrig	
B1.2.26	Am Spellenstein	Untere Kaiserstraße bis Dudweiler-tal	233			Einrichtung Fahrradstraße / 15.139 €	niedrig	
B1.2.27	Am Spellenstein	Am Spellenstein Abzweig bis Untere Kaiserstraße	105			Einrichtung Fahrradstraße / 6.832 €	niedrig	
B1.2.28	Am Waldfriedhof	Spieser Landstraße bis Neunkircher Weg	110	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 10.990 €			mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Radfahrstreifen erforderlich
B1.2.29	Am Waldfriedhof	Höhe Einmündung Spieser Straße	44	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 4.430 €			mittel	
B4.600	An der Kolonie Kreisverkehr	KVP An der Kolonie - Oststraße	130	Bau Getrennter Geh- und Radweg, 4,5 m, Asphaltdecke / 200.000 € (pauschal)			hoch	
B1.2.30	Arthur-Kratzsch-Straße	Poller bis Ende schmaler Abschnitt	101	Einrichtung Fahrradstraße / 6.539			niedrig	
B1.2.31	Arthur-Kratzsch-Straße	Arthur-Kratzsch-Straße bis Poller	60	Einrichtung Fahrradstraße / 3.872			niedrig	
B1.2.32	Arthur-Kratzsch-Straße	östlicher Abschnitt	65	Einrichtung Fahrradstraße / 4.214			niedrig	
B1.1.402	Auf der Spick	Kaiserstraße bis Arthur-Kratzsch-Straße	68	Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €			hoch	
B1.1.403	Auf der Spick	Arthur-Kratzsch-Straße bis Kaiserstraße	68	Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €			hoch	
B1.2.33	Austraße	Obere Kaiserstraße bis St. Ingberter Flurstraße	262	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			mittel	
B1.1.404	Bayernstraße	Ensheimer Straße bis Forststraße parallel L126	412	Erneuerung Asphaltdecke 3,0 m / 123.570 € Einbau Beleuchtung / 30.893 €			mittel	
B1.2.34	Behringstraße	Rote Flurstraße bis Dr.-Erhardt-Straße	304			Einrichtung Fahrradstraße / 19.747 €	niedrig	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.249	Bergstraße	Zur Audell bis Reinhold-Becker-Straße	202			Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 13.117 €	niedrig	Ordnen des Parkens erforderlich
B1.2.35	Bert-Brecht-Straße	Reinhold-Becker-Straße bis Bert-Brecht-Straße	259			Einrichtung Fahrradstraße / 16.803 €	niedrig	
B1.2.37	Betzentalstraße	Auf der Teufelsinsel bis Im Schiffelland	326	Markierung Piktogrammreihe / 3.255 €			mittel	
B1.2.38	Betzentalstraße	Im Schiffelland bis Südstraße	146	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 2.924 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.36	Betzentalstraße	Im Schiffelland bis Auf der Teufelsinsel	325	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 6.498 €			mittel	
B1.2.39	Blieskasteler Straße	Wollbachstraße bis Oststraße	767	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 15.342 €	Anordnung Tempo 30 / 650		hoch	Wegfall Fahrbahnparken für Schutzstreifen erforderlich
B1.2.40	Blieskasteler Straße	Blieskasteler Straße bis Unterführung Bahnlinie	94	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 3.756 €			hoch	
B1.2.41	Blieskasteler Straße	Oststraße bis Wollbachstraße	758	Markierung Piktogrammreihe / 1.515 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.42	Dammstraße	Pfarrgasse bis Hasseler Pfad	183	Fahrradstraße / 11.876 €			hoch	
B1.1.405	Dudweilerstraße	Ortsausgang bis Stadtgrenze	569		Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 102.438 €		niedrig	
B1.2.43	Dudweilerstraße	Schlachthofstraße bis Alleestraße (KVP)	332	Schutzstreifen, 1,5 m / 6.646 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.44	Dudweilerstraße	Alleestraße (KVP) bis In den Schankgärten	214	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.272 €	Erneuerung Asphaltdecke / 128.160 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.45	Dudweilerstraße	In den Schankgärten bis Einfahrt Gross Bau	238	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.754 €	Erneuerung Asphaltdecke / 142.620 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.46	Dudweilerstraße	Schlackenbergsstraße bis Ortsausgang	301	Radfahrstreifen, 2,0 m / 30.110 €			hoch	Wegfall Parken auf Mehrzweckstreifen erforderlich

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen
B1.2.47	Dudweilerstraße	Schlackenbergstraße bis Anfang ehemaliger Park der Gebrüder Krämer	285	Radfahrstreifen, 2,0 m	Erneuerung Asphaltdecke / 284.800 €		hoch	
B1.2.48	Dudweilerstraße	Anfang ehemaliger Park der Gebrüder Krämer bis Alte Schmelz	646	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 581.490 €			niedrig	
B1.2.49	Dudweilerstraße	Einfahrt Gross Bau bis In den Schankgärten	328	Piktogrammreihe / 3.282 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.50	Dudweilerstraße	Höhe In den Schankgärten	101	Schutzstreifen, 1,5 m / 2.020 €	Erneuerung Asphaltdecke / 60.600 Anordnung Tempo 30 / 650 € Piktogrammreihe Anderer Radweg / 1010 €		hoch	
B1.2.51	Dudweilerstraße	Beginn ehemaliger Park der Gebrüder Krämer (West) bis Einfahrt Gross Bau	152	Piktogrammreihe / 1.516 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.52	Dudweilerstraße	In den Schankgärten bis Allee- straße (KVP)	224	Piktogrammreihe / 2.238 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.53	Dudweilerstraße	Einfahrt Gross Bau bis Ende ehemaliger Park der Gebrüder Krämer (West)	154	Schutzstreifen, 1,5 m / 3.082 €	Erneuerung Asphaltdecke 92.460 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.54	Dudweilerstraße	Schlachthofstraße bis Allee- straße (KVP)	329	Piktogrammreihe / 3.290 €		Tempo 30	hoch	650
B4.601	Dudweilerstraße Kreisverkehr	KVP Dudweilerstraße - Im Oberen Werk	105	Erneuerung Asphaltdecke und Sicherung Kreisverkehr / 200.000 (pauschal)			hoch	
B1.3.300	Dudweilertal	Anfang Tempo 70 bis Stadtgrenze	894	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 402.075 €		Einrichtung Fahrradstraße außerhalb / 58.078 €	niedrig	
B1.3.301	Dudweilertal	Ortsausgang bis Anfang Tempo 70	79	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 35.352 €		Einrichtung Fahrradstraße außerhalb / 5.106 €	niedrig	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.55	Dudweilertal	Am Spellenstein bis Ortsausgang	677			Einrichtung Fahrradstraße / 44.005 €	niedrig	
B1.2.56	Eisenbahnstraße	Bahnhof Hassel bis Schorrenburgstraße	696	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.1.406	Eisenbahnstraße	L111 Rittershofstraße bis Bahnhof Hassel	609		Erneuerung Asphaltdecke / 304.550 €		niedrig	
B1.1.407	Eisenbahnstraße	Bahnhof Hassel nach Süden	301		Erneuerung Asphaltdecke / 150.300 €		niedrig	
B1.2.57	Elstersteinstraße	Am Schafweiher bis Gehweg zum Schafweiher	71		Erneuerung Asphaltdecke / 38.946 €	Fahrradstraße und Einengung Fahrgasse 4,5 m / 4.603 €	niedrig	
B1.3.302	Elversberger Straße	FGÜ Krankenhaus bis In der Lauerswiese	223	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 100.440 €			hoch	
B1.2.58	Elversberger Straße	Johannisstraße bis Nordendstraße	256	Schutzstreifen, 1,75 m / 10.252 €	Erneuerung Asphaltdecke / 205.040 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.59	Elversberger Straße	Rote Flurstraße bis Zufahrt Klinik Haus Elstersteinpark	314	Radfahrstreifen, 2,0 m / 31.370 €	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Radfahrstreifen erforderlich		hoch	
B1.3.303	Elversberger Straße	In der Lauerswiese bis Schüren	699	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 314.460 €			hoch	
B1.2.60	Elversberger Straße	Einfahrt Klinik Elstersteinpark bis Ortsausgang	114	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.540 €			hoch	
B1.2.61	Elversberger Straße	Josefstaler Straße bis Elstersteinstraße	195	Piktogrammreihe / 3.900 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.3.330	Elversberger Straße Nebenfahrbahn	Schüren bis Stadtgrenze	1.303	Fahrradstraße (außerorts) / 84.695 €	Einbau Asphaltdecke / 586.350 €		hoch	
B1.1.408	Ensheimer Straße	Preußenstraße bis Südstraße (KVP)	268	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0m / 26.840 €	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Radfahrstreifen erforderlich Umbau Mitteltrennstreifen / 144.936 €		niedrig	
B1.2.62	Ensheimer Straße	Im Schmelzerwald bis Ende Nebenfahrbahn (nach Heinrich-Laurstraße)	733	Schutzstreifen, 1,5 m / 14.652 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.2.63	Ensheimer Straße	Wallerfeldstraße bis Annastraße	167	Piktogrammreihe / 1.667 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.1.409	Ensheimer Straße	Wallerfeldstraße bis Beginn Nebenfahrbahn (östl. Heinrich-Laur-Straße)	239	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 4.776 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.64	Ensheimer Straße	Ende Nebenfahrbahn (östl. Heinrich-Laur-Straße) bis Wallerfeldstraße	237	Piktogrammreihe / 2.372 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B4.602	Ensheimer Straße	Zum Stiefel bis Preußenstraße	239			Anordnung Tempo 30 / 650 €	niedrig	
B1.2.65	Ensheimer Straße	Annastraße bis Rentamtstraße	171	Piktogrammreihe / 1.714 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall des Fahrbahnparkens erforderlich
B1.2.66	Ensheimer Straße	Rentamtstraße bis Annastraße	173	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.464 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.67	Ensheimer Straße	Annastraße bis Wallerfeldstraße	162	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.240 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B4.603	Ensheimer Straße Kreisverkehr	KVP Ensheimer Straße - Südstraße	105	Erneuerung Asphaltdecke und Sicherung Kreisverkehr / 100.000 (pauschal)			hoch	
B1.2.68	Ensheimer Straße Nebenfahrbahn	Beginn Nebenfahrbahn bis Im Schmelzerwald	687	Fahrradstraße / 44.629 €	Erneuerung Asphaltdecke / 308.970 €		hoch	
B1.1.410	Forstraße parallel L126	Heinestraße bis Auffahrt B6	947		Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 284.070 €		niedrig	
B1.1.411	Forstraße parallel L235	Parkplatz L 235 Ensheimer Straße bis Würzbachstraße	1.019		Rücknahme Benutzungspflicht / 650 €		niedrig	
B1.1.412	Forstraße parallel L235	Zum Ensheimer Gelösch bis Parkplatz L 235 Ensheimer Straße	210		Rücknahme Benutzungspflicht / 650 €		niedrig	
B1.2.69	Gehnbachstraße	In den Schankgärten bis Obere Rischbachstraße	296	Piktogrammreihe / 2.959 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.70	Gehnbachstraße	Obere Rischbachstraße bis Am Grubenstollen	142	Schutzstreifen, 1,5 m / 2.842 €	Erneuerung Asphaltdecke / 88.813 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.71	Gehnbachstraße	Obere Rischbachstraße bis In den Schankgärten	303	Schutzstreifen, 1,5 m / 6.058 €	Erneuerung Asphaltdecke / 189.313 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.1.413	Gehweg Bahnhof - BBZ	Bahnhof bis Heinrich-Laur-Straße	790	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 355.275 €			hoch
B1.2.72	Geistkircher Hof L119	Geistkircher Straße (KVP) bis Ortsausgang	547	Gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 491.940 €			mittel
B1.2.73	Grubenweg	Gehnbachstraße bis St.-Barbara-Straße	459	Piktogrammreihe / 4.588 €		Tempo 30	hoch
B1.2.74	Grubenweg	Im Oberen Werk (KVP) bis Kohlenstraße	130	Piktogrammreihe / 1.295 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch
B1.2.75	Grubenweg	St.-Barbara-Straße bis Grubenweg (KVP)	59	Piktogrammreihe / 589 €		Tempo 30	hoch
B1.2.76	Grubenweg	St.-Barbara-Straße bis Gehnbachstraße	460	Schutzstreifen, 1,75 m / 9.190 €		Tempo 30	hoch
B4.604	Grubenweg Kreisverkehr	KVP Grubenweg - Im Oberen Werk	85	Sicherung Kreisverkehr 50.000 (pauschal)			niedrig
B1.3.304	Grumbachtalweg	Grumbachweg bis Stadtgrenze	985		Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 295.530 €		niedrig
B1.2.77	Grumbachweg / Zum Ensheimer Gelösch	Ensheimer Straße bis Ende Grumbachweg	867			Einrichtung Fahrradstraße / 56.349 €	niedrig
B1.1.414	Gustav-Clauss-Anlage	Maxplatz bis Brücke Parkplatz Spieser Landstraße	870	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m / 313.056 €	Einbau Beleuchtung / 65.220 €		niedrig
B1.1.415	Gustav-Clauss-Anlage	Spieser Landstraße bis Arthur-Kratzsch-Straße	289	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 104.112 €	Einbau Beleuchtung / 21.690 €		hoch
B1.1.416	Gustav-Clauss-Anlage	Parkplatz Spieser Landstraße bis Spieser Landstraße	64	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 22.885 €	Einbau Beleuchtung / 4.768 €		hoch
B1.1.417	Gustav-Clauss-Anlage	Unterführung Spieser Landstraße	32	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke (Erweiterung der Unterführung) / 500.000 (pauschal)	Einbau Beleuchtung / 2.393 €		hoch
B1.2.78	Hasseler Pfad	Dammstraße bis Ende Tempo-30-Zone	315	Fahrradstraße / 20.443 €			hoch
B1.2.79	Hasseler Pfad	Blieskasteler Straße Anfang Tempo-30-Zone	215	Fahrradstraße / 13.988 €	Tempo 30 mit Fahrradstraße €		hoch

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen	
B1.2.80	Hasseler Straße	Alfred-Lippmann-Straße bis Unterführung Bahnlinie	257	Gemeinsamer Geh- und Radweg, 2,5 m / 115.515 €			hoch	
B1.2.81	Hasseler Straße	Bahnhofstraße bis Pestalozzistraße	302	Piktogrammreihe / 3.018 €			hoch	
B1.3.305	Hasseler Straße	Parallelstraße (KVP) bis Alfred-Lippmann-Straße	160	Gemeinsamer Geh- und Radweg, 2,5 m / 72.000 €			hoch	
B1.2.82	Hasseler Straße	Pestalozzistraße bis Unterführung Bahnlinie	257	Piktogrammreihe / 2.567 €			hoch	
B1.2.84	Hasseler Straße	Pestalozzistraße bis Bahnhofstraße	302	Schutzstreifen, 1,5 m / 6.036 €			hoch	
B1.2.83	Hasseler Straße	Unterführung Bahnlinie bis Pestalozzistraße	257	Schutzstreifen, 1,5 m / 5.134 €			hoch	
B1.2.85	Hauptstraße (Oberwürz.)	Beginn Tempo 50 bis Ortsausgang	370	Piktogrammreihe / 3.702 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.3.331	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ortsausgang bis Rittersmühle	516		Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 51.630 €		niedrig	
B1.2.86	Hauptstraße (Oberwürz.)	Kirche Herz Jesu bis Höhe Am Köpfchen	744	Schutzstreifen, 1,75 m / 14.876 €			hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.87	Hauptstraße (Oberwürz.)	Sportplatz bis Höhe Am Köpfchen	400	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.999 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.88	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ommersheimer Straße bis Ende Tempo 30	292	Piktogrammreihe / 5.842 €			hoch	
B1.2.89	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ortseingang bis Sportplatz	400	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 179.955 €		Tempo 30	hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.90	Hauptstraße (Oberwürz.)	Höhe Am Köpfchen bis Sportplatz	400	Piktogrammreihe / 3.999 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.91	Hauptstraße (Oberwürz.)	Kirche Herz Jesu bis Höhe Am Köpfchen	744	Piktogrammreihe / 7.438 €			hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.92	Hauptstraße (Oberwürz.)	Kirche Herz Jesu bis Ommersheimer Straße	744	Piktogrammreihe / 7.438 €			hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.93	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ommersheimer Straße bis Kirche Herz Jesu	744	Schutzstreifen, 1,75 m / 14.876 €			hoch	
B1.2.94	Hauptstraße (Oberwürz.)	Anfang Tempo 30 (Ost) bis Ommersheimer Straße	292	Schutzstreifen, 1,75 m / 5.842 €			hoch	
B1.2.95	Hauptstraße (Oberwürz.)	Am Kesselwald bis Anfang Tempo 30 (Ost)	370	Schutzstreifen, 1,75 m / 7.404 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.96	Heinestraße	Ortseingang bis Untere Kaiserstraße	369			Fahrradstraße	niedrig	
B1.2.97	Hinter den Gärten	Verbindungsweg Im Alten Tal bis Spieser Straße	163			Einrichtung Fahrradstraße / 10.589 €	niedrig	
B1.2.98	Hobelsstraße	Kaiserstraße bis Blieskasteler Straße	55	Schutzstreifen, 1,75 m / 2.185 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Schutzstreifen erforderlich
B1.2.99	Hobelsstraße	Praelat-Goebel-Straße bis Bert-Brecht-Straße	421			Einrichtung Fahrradstraße / 27.333 €	niedrig	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.100	Hobelsstraße	Wollbachstraße bis Praelat-Goebel-Straße	56			Einrichtung Fahrradstraße / 3.634 €	niedrig	
B1.2.182	Hochstraße - Gottlieb-Stoll-Straße	Pestalozzistraße bis Obere Kaiserstraße	1.241			Einrichtung Fahrradstraße / 80.665 €	niedrig	
B1.2.101	Im Alten Tal	Mühlstraße bis Verbindungsweg Hinter den Gärten	535			Einrichtung Fahrradstraße / 34.788 €	niedrig	
B1.2.102	Im Schmelzerwald	Johannes-Josef-Heinrich-Straße bis Ensheimer Straße	530			Einrichtung Fahrradstraße / 34.437 €	mittel	
B1.2.103	Im Schmelzerwald	am Güterbahnhof bis Johannes-Josef-Heinrich-Straße	317			Einrichtung Fahrradstraße / 20.573 €	mittel	
B1.1.418	Im Schmelzerwald	Im Schmelzerwald bis Ensheimer Straße	69	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,5 m / 24.775 €			mittel	
B1.2.104	Im Stegbruch	Obere Kaiserstraße bis Bahnhofstraße	581	Gemeinsamer Geh- und Radweg, 3,0 m 640 €	Erneuerung Asphaltdecke / 174.390 €		mittel	Wegfall Parken auf Mehrzweckstreifen erforderlich

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.122	Im Talgarten	Jugendheimstraße bis Obere Kaiserstraße	243			Einrichtung Fahrradstraße / 15.776 €	niedrig	
B1.1.419	In den Schankgärten	Dudweilerstraße bis Schlacken- bergstraße	235		Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,1 m / 126.738 €	Wegfall Benutzungspflicht möglich / 650 €	mittel	
B1.1.420	In den Schankgärten	Schlacken- bergstraße bis Gehnbach- straße	215		Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,1 m / 116.154 €		mittel	
B1.3.306	In der Lauerswiese	Fußgängerbrücke bis Ende Mehr- zweckstreifen	223	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 100.260 €	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweck- streifen erforderlich / 650 €		niedrig	
B1.2.105	In der Lauerswiese	Neunkircher Weg bis Wichern- straße	381	Schutzstreifen, 1,75 m / 7.616 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	mittel	
B1.2.106	In der Lauerswiese	Dr. Erhardt- Straße bis Wichern- straße	78	Piktogramm- kette / 785 €			mittel	
B1.3.307	In der Lauerswiese	Ende Tempo 70 bis Ende Mehr- zweckstreifen	142	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 64.080 €	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweck- streifen erforderlich / 650 €		niedrig	
B1.2.107	In der Lauerswiese	Wichernstraße bis Priminiusstraße	344	Piktogramm- kette Fahrbahn und Anderer Radweg / 6.886 €			mittel	
B1.3.308	In der Lauerswiese	Ortsausgang bis Beginn Mehr- zweckstreifen	51	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 23.108 €			hoch	
B1.3.309	In der Lauerswiese	Ende Mehrzweckstreifen bis Elvers- berger Straße	164	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 73.575 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.3.310	In der Lauerswiese	Beginn Tempo 70 (Ost) bis Fuß- gängerbrücke	108	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 48.555 €	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweck- streifen erforderlich / 650 €		niedrig	
B1.2.108	In der Lauerswiese	Wichernstraße bis Abzweig Forst- weg	127	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 57.330 €			mittel	
B1.2.109	In der Lauerswiese	Abzweig Forstweg bis Wichern- straße	50	Piktogramm- kette / 498 €			mittel	
B1.1.421	In der Lauerswiese Forst- weg	Höhe Dr. Erhardt- Straße bis Elvers- berger Straße	800	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 240.030 €			niedrig	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen	
B4.605	Industriestraße	bis Geh- und Radweg Industriestraße - Mühlstraße	326			Anordnung Tempo 30 / 650 €	niedrig	
B1.2.110	Jägerstraße	Gustav-Clauss-Anlage bis Neunkircher Weg	60			Einrichtung Fahrradstraße / 3.898 €	niedrig	
B1.3.311	Josefstaler Straße	Ortsausgang bis Stadtgrenze	1.085	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 488.250 €			mittel	
B1.2.111	Josefstaler Straße	Kohlenstraße bis Elversberger Straße	239	Schutzstreifen, 1,5 m / 9.576 €	Erneuerung Asphaltdecke / 179.550 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.112	Josefstaler Straße	Elversberger Straße bis Am Schafweiher	439	Schutzstreifen, 1,75 m / 8.776 €	Erneuerung Asphaltdecke / 307.160 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.113	Josefstaler Straße	Brahmsstraße bis Ortsausgang	712	Schutzstreifen, 1,75 m / 14.230 €	Erneuerung Asphaltdecke / 462.475 €	Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.114	Josefstaler Straße	Am Schafweiher bis Beethovenstraße	227	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.532 €	Erneuerung Asphaltdecke / 135.960 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.115	Josefstaler Straße	Beethovenstraße bis Brahmsstraße	56	Schutzstreifen, 1,5 m / 1.114 €	Erneuerung Asphaltdecke / 33.432 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.116	Josefstaler Straße	Ende westlicher Gehweg bis Ortsausgang	82	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 36.770 €			hoch	
B1.2.117	Josefstaler Straße	Brahmsstraße bis Beethovenstraße	53	Piktogrammreihe / 526 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.118	Josefstaler Straße	Brahmsstraße bis Rischbachstraße	231	Piktogrammreihe / 2.314 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.119	Josefstaler Straße	Rischbachstraße bis Elversberger Straße	435	Piktogrammreihe / 4.354 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.1.422	Josefstaler Straße Gehweg	Altenwalder Straße bis Am Rischbacher Rech	230	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 3,5 m, Einbau Asphaltdecke / 82.692 €			hoch	
B1.1.423	Josefstaler Straße Gehweg	Ortseingang bis Im Haseneck	205	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 3,5 m, Einbau Asphaltdecke / 73.620 €			hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.120	Josefstaler Straße Nebenfahrbahn	Am Rischbacher Rech bis Brahmstraße	289	Einrichtung Fahrradstraße / 18.766 €	Erneuerung Asphaltdecke / 129.915 €		hoch	
B1.2.121	Jugendheimstraße	Spieser Straße bis Im Talgarten	474			Einrichtung Fahrradstraße / 30.797 €	niedrig	
B1.1.424	Kaiserstraße	Schlachthofstraße bis Rickertstraße	311	Demarkierung Radweg und Einrichtung Lieferzonen / 50.000 € (pauschal)	Wegfall Benutzungspflicht; Freigabe Einbahnstraße / 1.300 €		hoch	
B1.2.123	Kaiserstraße	Hobelsstraße bis Otto-Toussaint-Straße	51	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 5.087 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B4.606	Kaiserstraße - Oststraße Kreisverkehr	KVP Kaiserstraße - Oststraße	105	Sicherung Kreisverkehr / 100.000 € (pauschal)			mittel	
B1.2.124	Kaiserstraße L119	Abfahrt BAB 6 (Ost) bis Geistkircher Straße (KVP)	174	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 156.330 €			mittel	
B1.2.125	Kaiserstraße L119	Abfahrt BAB 6 (West) bis Abfahrt BAB 6 (Ost)	265	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 238.230 €			mittel	
B1.1.424	Kaiserstraße L119	Auf der Spick bis Ortseingang Rohrbach	735	Erneuerung Asphaltdecke / 183.850 €	Einbau Beleuchtung / 55.155 €		hoch	
B1.2.146	Kohlenstraße	Theodorstraße bis Ludwigstraße	192	Markierung Piktogrammreihe / 1.915 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.147	Kohlenstraße	Ende Anderer Radweg bis Rickertstraße	165	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.612 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.148	Kohlenstraße	Ludwigstraße bis Theodorstraße	188	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 3.760 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.149	Kohlenstraße	Beginn Anderer Radweg (Ost) bis Schlachthofstraße	125	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 5.012 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	
B1.2.150	Kohlenstraße	St.-Barbara-Straße bis Theodorstraße	101	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 4.032 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.151	Kohlenstraße	Theodorstraße bis St.-Barbara-Straße	102	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 4.096 €			hoch	
B1.1.425	L 111	Südstraße (KVP) bis Auffahrt St. Ingbert Mitte	348	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m, Erneuerung Asphaltdecke / 62.712 €			hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.3.312	L 111	Höhe Eisenbahnstraße	442	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 199.035 €			hoch	
B1.3.313	L 111 Rittershofstraße	ab Stadtgrenze	315	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 141.930 €			hoch	
B1.2.152	L 111 Rittershofstraße	Ortseingang (Süd) bis Altenhofstraße	371	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 7.422 €			hoch	
B1.3.314	L 111 Rittershofstraße	Höhe Eisenbahnstraße bis Ortseingang Hassel	608	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 273.465 €			hoch	
B1.3.315	L 111 Rittershofstraße	Griesweiher bis Höhe Eisenbahnstraße	311	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 139.815 €			hoch	
B1.1.426	L 119	Ortsausgang bis Stadtgrenze	426	Einbau Asphaltdecke gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m / 106.450 €			niedrig	
B1.3.316	L 235	Würzbachstraße bis Ortseingang (vor Reichenbrunner Straße)	1.505	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 677.250 €			hoch	
B1.1.427	L111	Südliche Auffahrt BAB 6 (St. Ingbert Mitte) bis Ortseingang Hassel	593	Erneuerung Asphaltdecke / 148.325 €			hoch	
B1.3.317	L235	Zum Ensheimer Gelösch bis Würzbachstraße	1.229	Bas gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 553.050 €			hoch	
B1.1.428	L241 Spieser Straße	Mühlstraße bis Ortsausgang	101	Erneuerung Asphaltdecke, gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung 2,5 m / 25.275 €			mittel	
B1.2.153	L241 Spieser Straße	Ortsausgang bis Am Glashüttenflur	187	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 84.105 €			mittel	
B1.2.154	Lindenstraße	Marktplatz bis St. Ingberter Straße	178	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 7.124 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.155	Marienstraße	St.-Barbara-Straße bis Rischbachstraße	477	Einrichtung Fahrradstraße / 30.992 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 pauschal €		hoch	Bau Parkstreifen möglich
B1.2.157	Mühlstraße	Beginn Radweg bis Spieser Straße	421	Anordnung gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Einrichtung 2,5 m / 650 €	Erneuerung Asphaltdecke Seitenstreifen / 210.400 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.156	Mühlstraße	Im Alten Tal bis Beginn Radweg	114	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 2.278 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	
B1.2.158	Neue Bahnhofstraße	Rentamtstraße bis Unterführung Bahnlinie	189	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 7.564 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen und Parken erforderlich
B1.2.159	Neue Bahnhofstraße	Wollbachstraße bis Kaiserstraße	64	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 2.571 €			hoch	
B1.2.160	Neue Bahnhofstraße Unterführung	Unterführung bis Schlachthofstraße	44	Markierung Piktogrammreihe / 438 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.161	Neuhäuserstraße	Eisenbahnstraße bis Fröschenpfuhl	842	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.2.162	Neunkircher Weg	Johannisstraße bis Dilmesstraße	532	Einrichtung Fahrradstraße / 34.587 €			mittel	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.163	Neunkircher Weg	Johannisstraße bis Theodor-Heuss-Platz	66	Einrichtung Fahrradstraße / 4.270 €			mittel	
B1.2.164	Neunkircher Weg	Dilmesstraße bis Am Waldfriedhof	351	Einrichtung Fahrradstraße / 22.835 €			mittel	
B1.2.165	Neunkircher Weg	Theodor-Heuss-Platz bis Johannisstraße	59	Einrichtung Fahrradstraße / 3.864 €			mittel	
B1.1.429	Obere Kaiserstraße	Auffahrt BAB (West) bis Im Talgarten	719	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 28.740 €			hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.166	Obere Kaiserstraße	Mühlstraße bis Im Stegbruch	492	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 49.210 €			hoch	
B1.2.167	Obere Kaiserstraße	Im Stegbruch bis Spieser Straße	263	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 10.504 €			hoch	
B1.2.168	Obere Kaiserstraße	Spieser Straße bis Im Talgarten	529	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 52.890 €			hoch	
B1.2.169	Obere Kaiserstraße	Mühlenstraße bis Jakob-Oberhauser-Straße	258	Markierung Radfahrstreifen 2,0 m / 25.830 €			hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.170	Obere Kaiserstraße	Industriestraße (KVP) bis Ortsausgang	176	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, 3,5 m / 110.565 €			hoch	
B1.2.171	Oststraße	Reinhold-Becker-Straße bis Ende Mehrzweckstreifen	816	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 650 €			mittel	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweckstreifen erforderlich
B1.2.172	Oststraße	Kaiserstraße (KV) bis Reinhold-Becker-Straße	370	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 650 €			mittel	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.1.430	Oststraße	Parallelstraße (KVP) bis An der Kolonie (KVP)	669	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0m / 66.890 €	Verkleinerung Fahrbahn-Mitteltrenner / 361.206 €		mittel	
B1.2.173	Oststraße (nördl. Blieskasteler Straße)	Blieskasteler Straße bis Anfang Mehrzweckstreifen	56	Markierung Radfahrstreifen, 1,85 m / 5.616 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.174	Oststraße (nördl. Blieskasteler Straße)	Beginn Tempo 30 bis Ende Mehrzweckstreifen (Süd)	68	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 6.797 €			hoch	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweckstreifen erforderlich
B1.2.175	Oststraße	Zufahrt KVP Oststraße Parallelstraße	92	Getrennter Geh- und Radweg, 4,5 m, Asphaltdecke / 41.481 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.176	Oststraße	Wollbachstraße bis Oststraße	59	Markierung Piktogrammreihe / 1.178 €			hoch	
B1.1.431	Parallelstraße	Hasseler Straße (KVP) bis Höhe Raststätte BAB 6	554	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0 m / 55.400 €		Anordnung Tempo 50 / 650 €	niedrig	
B1.1.432	Parallelstraße	Höhe Hans-Wilhelmi-Straße bis Otto-Kaiser-Straße	860	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0 m / 86.030 €			niedrig	
B1.1.433	Parallelstraße	Höhe Hans-Wilhelmi-Straße	403	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0 m / 40.250 €			niedrig	
B4.607	Parallelstraße - Oststraße Kreisverkehr	Kreisverkehr Parallelstraße Oststraße	175	Anordnung getrennter Geh- und Radweg auf Fahrbahn, 4,5 m Breite, Asphaltdecke / 1.413 €			hoch	
B1.2.177	Parkplatz	Neunkircher Weg bis Josefstaler Straße	73	Einrichtung Fahrradstraße / 4.735 €			niedrig	
B1.1.434	Parkplatz am Mühlenwald	Gustav-Clauss-Anlage bis Parkplatz am Mühlenwald	35	Einbau Asphaltdecke 3,5m / 12.348 €		Einrichtung Fahrradstraße / 2.293 €	niedrig	
B1.1.435	Parkplatz am Mühlenwald	Parkplatz Am Mühlenwald	87	Einbau Asphaltdecke / 39.087 €		Einrichtung Fahrradstraße / 5.646 €	niedrig	
B1.2.178	Paul-Ehrlich-Straße	Rote Flurstraße bis Pasteurstraße	81	Öffnung Einbahnstraße / 650 €		Einrichtung Fahrradstraße / 5.292 €	niedrig	
B1.2.179	Paul-Ehrlich-Straße	Dr. Schulthess-Straße bis Pasteurstraße	80	Öffnung Einbahnstraße / 650 €		Einrichtung Fahrradstraße / 5.195 €	hoch	
B1.2.180	Pestalozzistraße	Hasseler Straße bis Hochstraße	1.241			Einrichtung Fahrradstraße / 80.665 €	niedrig	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.2.181	Pfarrgasse	Dammstraße bis Seyenstraße	152	Einrichtung Fahrradstraße / 9.887 €	Rückbau Radweg, Erneuerung Asphaltdecke / 136.890 €		mittel
B1.1.436	Pfarrgasse	Kaiserstraße bis Wollbachstraße	236	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m, Erneuerung Asphaltdecke / 129.690 €	Rückbau Anderer Radweg und Erneuerung Gehweg / 141.480 €		mittel
B1.2.183	Pfarrgasse	Wollbachstraße bis Dammstraße	48	Einrichtung Fahrradstraße / 3.123 €	Rückbau Anderer Radweg, Erneuerung Asphaltdecke / 24.020 €		hoch
B1.2.184	Poststraße	Ludwigstraße bis Maxplatz	78	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch
B1.2.185	Poststraße	Rickertstraße bis Ludwigstraße	219	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch
B1.2.186	Poststraße	Rendezvousplatz bis Rickertstraße	157	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch
B1.2.187	Poststraße	Rendezvousplatz bis Schlachthofstraße	119	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.376 €	Erneuerung Asphaltdecke / 77.220 €		hoch
B1.2.188	Poststraße	Rickertstraße bis Rendezvous-Platz	159	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch
B1.2.189	Poststraße	Ludwigstraße bis Rickertstraße	219	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch
B1.2.190	Poststraße	Theodor-Heuss-Platz bis Ludwigstraße	110	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch
B1.2.191	Poststraße	Maxplatz	40	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch
B1.2.192	Poststraße	Schlachthofstraße bis Rendezvousplatz	119	Markierung Piktogrammreihe / 1.194 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch
B1.2.193	Prälat-Eckhard-Straße	Am Alten Friedhof bis Dr.-Schulthess-Straße	115			Einrichtung Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 7.475 €	niedrig

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.194	Reinold-Becker-Straße	Oststraße bis Oststraße (Ringstraße)	1.194			Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 77.610 €	niedrig	Ordnen Parken erforderlich
B1.1.437	Rickerstrstraße	Kaisertstraße bis Poststraße	140	Demarkierung Radweg und Einrichtung Lieferzonen / 20.000 € (pauschal)	Wegfall Benutzungspflicht und Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr / 1.300 €		hoch	
B1.1.438	Rickertstraße	Poststraße bis Kohlenstraße	235	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 4.706 €		Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.195	Rickertstraße	Kohlenstraße bis Poststraße	238	Markierung Piktogrammreihe / 2.378 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen)	Tempo 30 / 650 €	mittel	
B1.2.196	Rischbachstraße	Josefstaler Straße bis Schubertstraße	135	Markierung Piktogrammreihe / 1.351 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.197	Rischbachstraße	Marienstraße bis Grubenstraße	107	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.144 €	Erneuerung Asphaltdecke / 67.000 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.198	Rischbachstraße	Schubertstraße bis Marienstraße	93	Markierung Piktogrammreihe / 927 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.199	Rischbachstraße	Schubertstraße bis Josefstaler Straße	139	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.776 €	Erneuerung Asphaltdecke / 84.438 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.200	Rischbachstraße	Marienstraße bis Schubertstraße	100	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.002 €	Erneuerung Asphaltdecke / 62.563 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.201	Rittershofer Straße	Altenhofstraße bis Ortsausgang	371	Markierung Piktogrammreihe / 3.711 €			hoch	
B1.2.202	Rittersmühle	Rittersmühle bis Stadtgrenze	426	Markierung Piktogrammreihe / 4.256 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.203	Rittersmühle	Stadtgrenze bis Rittersmühle	426	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 8.512 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.204	Rohrbacher Straße	Marktplatz bis Sebastianstraße	458	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 9.158 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.205	Rohrbacher Straße	Ortseingang bis Sebastianstraße	320	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 12.792 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.3.318	Rohrbacher Straße	Unterführung BAB 6 bis Ortseingang Hassel	122	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 33.021 €	Neubau Fußweg		hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen	
B1.3.319	Rohrbacher Straße	KVP Parallelstraße bis Unterführung BAB 6	80	Gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 35.852 €			hoch	
B1.2.229	Rohrbacher Straße	Sebastianstraße bis Marktplatz	458	Markierung Piktogrammreihe / 4.579 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.207	Rohrbacher Straße	Ortseingang Hassel bis Höhe Ahrstraße	320	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 12.792 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.208	Rohrbacher Straße	Höhe Ahrstraße bis Sebastianstraße	320	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 12.792 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.209	Rohrbacher Straße	Ortsausgang Hassel bis Unterführung BAB 6	122	Markierung Schutzstreifen, Anderer Radweg / 6.115 €			hoch	
B1.1.439	Saarbrücker Straße	Alleestraße bis Willy-Voit-Straße	533	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 21.304 €			mittel	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.210	Saarbrücker Straße	Alleestraße bis Am Güterbahnhof	154	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.172 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.211	Saarbrücker Straße	Schlachthofstraße bis Beginn Schutzstreifen	103	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 4.124 €			hoch	
B1.1.440	Saarbrücker Straße	Am Güterbahnhof bis Ortsausgang	240	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,5 m, Einbau Asphaltdecke / 86.292 €			hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.1.441	Saarbrücker Straße	Ortseingang bis Am Güterbahnhof	239	Erneuerung Asphaltdecke / 59.800 €			niedrig	
B1.1.442	Saarbrücker Straße	Ortsausgang bis Höhe Rentrischer Weg	412	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 81.556 €	Versetzen der Beleuchtungsmasten an den Wegrand / 30.893 €		hoch	
B1.1.443	Saarbrücker Straße	Höhe Rentrischer Weg	198	Erneuerung Asphaltdecke / 51.480 €			mittel	
B1.1.444	Saarbrücker Straße	ab Weststraße westlich	325	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 64.350 €			hoch	
B1.1.445	Saarbrücker Straße	von Osten bis Brücke L126	175	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 34.670 €			hoch	
B1.2.212	Saarbrücker Straße Nebenfahrbahn	Brücke L126 bis Ende Nebenfahrbahn	297	Einrichtung Fahrradstraße / 19.325 €	Erneuerung Asphaltdecke / 133.785 €		hoch	Ordnen Parken erforderlich

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.1.446	Schafweiher Gehweg	Elstersteinstraße nach Schafweiher	133	Freigabe Radverkehr (Gehweg) / 650 €	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m, Einbau Asphaltdecke / 33.150 €		hoch	
B1.2.213	Schlachthofstraße	Kaiserstraße bis Poststraße	128	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 12.790 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.214	Schlachthofstraße	Poststraße bis Am Markt	147	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 5.888 €			hoch	
B1.2.215	Schlachthofstraße	Dudweilerstraße bis Am Markt	92	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 9.214 €			hoch	
B1.2.216	Schorrenburgstraße	St. Ingberter Straße bis Rohrbacher Straße	192	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.3.320	Schüren	Elversberger Straße bis Einfahrt Nebenfahrbahn	73	Fahrradstraße / 4.733 €			niedrig	
B1.1.447	Seyenstraße	Wolfsholer Straße bis Karl-Uhl-Straße	262	Erneuerung Asphaltdecke / 117.945 €			niedrig	
B1.1.448	Seyenstraße	Klaus-Stier-Straße bis Wolfsholer Straße	259	Erneuerung Asphaltdecke / 51.820 €			mittel	
B1.1.449	Sonnenhof	Bahnlinie bis Stadtgrenze	1.367	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 69.870 €			niedrig	
B1.3.321	Spieser Landstraße	Ortsausgang bis Stadtgrenze	1.121	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 504.450 €			mittel	
B1.2.217	Spieser Landstraße	Am Waldfriedhof bis Am Mühlwald	78	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 7.837			hoch	
B1.2.218	Spieser Landstraße	Peter-Reif-Straße bis Am Waldfriedhof	259	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 5.184 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.219	Spieser Landstraße	Hanspeter- Hellenthal-Straße bis Ausfahrt Parkplatz Friedhof	328	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 147.690 €			mittel	
B1.3.322	Spieser Landstraße	Ortsausgang bis Ende Tempo 50	212	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 95.310 €			mittel	
B1.2.220	Spieser Landstraße	Abschnitt Brücke Parkplatz Spieser Landstraße	14			Einrichtung Fahrradstraße / 904 €	niedrig	
B1.2.221	Spieser Landstraße	Am Mühlwald bis Peter-Reif-Straße	339	Anordnung gemeinsamer Geh- und Radweg, 3,5 m / 650 €	Erneuerung Asphaltdecke / 118.580 €		hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.3.323	Spieser Landstraße		Ausfahrt Parkplatz Friedhof bis Höhe Hanspeter-Groß-Straße	39	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 3,0 m, Asphaltdecke / 20.914 €		mittel	
B1.3.324	Spieser Landstraße Seitenraum		Peter-Reif-Straße bis Einfahrt Parkplatz Friedhof	357	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 3,0 m, Asphaltdecke / 192.510 €		mittel	
B1.2.222	Spieser Straße		Obere Kaiserstraße bis Kirchhofstraße	148		Einrichtung Fahrradstraße / 9.640 €	niedrig	
B1.2.223	Spieser Straße		Kirchhofstraße bis südlich Höhe Mühlstraße	578		Einrichtung Fahrradstraße / 37.564 €	niedrig	
B1.2.224	Spieser Straße		Höhe Mühlstraße	92		Fahrradstraße / 5.952 €	niedrig	
B1.2.233	St. Ingberter Straße		Rheinstraße bis Ortsausgang	616	Markierung Piktogrammreihe / 6.156 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.232	St. Ingberter Straße		Höhe Blumenstraße bis Rheinstraße	277	Piktogrammreihe / 2.772 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.231	St. Ingberter Straße		Lindenstraße bis Höhe Blumenstraße	199	Piktogrammreihe / 1.990 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.229	St. Ingberter Straße		Rheinstraße bis Höhe Blumenstraße	277	Schutzstreifen, 1,75 m / 5.544 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.230	St. Ingberter Straße		Höhe Blumenstraße bis Lindenstraße	199	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.980 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.228	St. Ingberter Straße		Ortseingang bis Rheinstraße	616	Schutzstreifen, 1,75 m / 12.312 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.225	St.-Barbara-Straße		Kohlenstraße bis Sophienstraße	146	Fahrradstraße / 9.490 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)	hoch	
B1.2.226	St.-Barbara-Straße		Sophienstraße bis Marienstraße	71	Fahrradstraße / 4.583 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)	hoch	
B1.2.227	St.-Barbara-Straße		Marienstraße bis Grubenweg	124	Fahrradstraße / 8.080 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)	mittel	
B1.1.450	Stiefel		L126 bis Grumbachstraße	588	Erneuerung Asphaltdecke / 176.460 €		niedrig	
B1.1.451	Südstraße		Ensheimer Straße (KVP) bis Droste-Hülshoff-Straße	874	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 34.944 €		niedrig	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.1.452	Südstraße	Droste-Hülshoff-Straße bis Hans-Böckler-Straße	549	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 21.968 €			niedrig	
B1.2.230	Südstraße	Im Schiffeland bis Betzenttalstraße	818	Schutzstreifen, 1,75 m / 32.700 €			hoch	
B1.2.231	Südstraße	Südstraße (KVP) bis Im Schiffeland	295	Schutzstreifen, 1,75 m / 11.816 €			hoch	
B1.2.232	Südstraße	Friedrich-Heintz-Straße bis Betzenttalstraße	255	Schutzstreifen, 1,75 m / 10.208 €			hoch	
B1.2.233	Talstraße	Hauptstraße bis Friedhofstraße	664			Einrichtung Fahrradstraße / 43.128 €	niedrig	
B1.2.234	Theodor-Heuss-Platz	Maxplatz bis Josefstaler Straße	249	Radfahrstreifen, 2,0 m / 24.870 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.235	Theodor-Heuss-Platz	Kaiserstraße bis Maxplatz	84	Radfahrstreifen, 2,0 m / 8.371 €			hoch	
B1.1.453	Umfahrung Auffahrt Parallelstraße	Oststraße (KVP) und Höhe Otto-Kaiser-Straße	860	Einbau Asphaltdecke, gemeinsamer Geh- und Radweg / 215.075 €			niedrig	
B1.1.454	Untere Kaiserstraße	Ortseingang bis Zum Sengscheider Tal	1.072	Erneuerung Asphaltdecke / 375.200 €	Entfernung Hindernisse / 20.000 € (pauschal)		hoch	
B1.1.455	Untere Kaiserstraße	Zum Sengscheider Tal bis Brücke L126	182	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 81.675 €	Entfernung Hindernisse / 20.000 € (pauschal)		hoch	
B1.1.456	Untere Kaiserstraße	Ortsausgang Rentrisch bis Stadtgrenze	224	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m, Erneuerung Asphaltdecke / 83.963 €			mittel	
B4.608	Untere Kaiserstraße	Untere Kaiserstraße - Am Spellenstein	55	Furtmarkierung / 2.000 €			hoch	
B4.609	Untere Kaiserstraße	Untere Kaiserstraße - Am Spellenstein	127	Furtmarkierung / 2.000 €			hoch	
B1.1.457	Untere Kaiserstraße	Am Spellenstein bis Ortsausgang (West)	1.069	Erneuerung Asphaltdecke / 299.320 €	Versetzen Beleuchtungsmasten / 80.175 €		hoch	Ordnen Parken erforderlich
B1.1.458	Untere Kaiserstraße	Stadgrenze bis Ortseingang Rentrisch	224	Erneuerung Asphaltdecke / 61.573 €			mittel	
B1.2.236	Verbindung Alte Schmelz - Dudweilerstraße	Alte Schmelz bis Dudweilerstraße	204	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 183.150 €	Flächenerwerb erforderlich		mittel	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.2.237	Verbindung Alte Schmelz - Dudweilerstraße	Alte Schmelz bis Dudweilerstraße	123	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 111.060 €	Flächenerwerb erforderlich		mittel	
B1.2.238	Verbindung Alte Schmelz - Rentrischer Weg	Alte Schmelz bis Rentrischer Weg	856	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 770.130 €	Flächenerwerb erforderlich		mittel	
B1.2.239	Verbindung Am Alten Friedhof - Prälat-Eckhard-Straße	Am Alten Friedhof bis Prälat-Eckhard-Straße	137			Einrichtung Fahrradstraße / 8.905 €	niedrig	
B1.3.325	Verbindung Auf der Spick - Radweg L 119	Auf der Spick bis Kaiserstraße	86	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 38.894 €			niedrig	
B1.2.240	Verbindung Behirngstraße - Elversberger Straße	Behirngstraße - Elversberger Straße	198			Fahrradstraße	niedrig	
B1.1.459	Verbindung Im Alten Tal - Hinter den Gärten	Im Alten Tal - Hinter den Gärten	184	Einbau Asphaltdecke 2,5 m / 45.900 €			niedrig	
B1.1.460	Waldweg (Nord) Hobels - Rohrbach	Hobels - Rohrbach	1.762	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 528.600 €			niedrig	
B1.1.461	Waldweg (Süd) Hobels - Rohrbach	Hobels - Rohrbach	288	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 86.490 €			niedrig	
B1.1.462	Weg Schafweiher - Elstersteinpark	Schafweiher bis Klinik Haus Elstersteinpark	494	Einbau Asphaltdecke 2,5 m / 123.400 €			niedrig	
B1.1.463	Wiesenstraße	Klaus-Steif-Straße bis Wolfholstraße	270	Erneuerung Asphaltdecke / 121.275 €			niedrig	
B1.2.241	Wolfsholstraße	Seyenstraße bis Auf der Teufelsinsel	600	Einrichtung Fahrradstraße / 38.981 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 (pauschal)		mittel	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.242	Wollbachstraße	Alte Bahnhofstraße bis Neue Meßstraße	305	Markierung Piktogrammreihe / 3.048 €	Anordnung Tempo 20 / 650 €		hoch	
B1.2.243	Wollbachstraße	Pfarrgasse bis Blieskasteler Straße	136	Markierung Schutzstreifen, 2,0 m / 13.560 €			niedrig	Wegfall des Abbiegestreifen erforderlich
B1.2.244	Wollbachstraße	Neue Bahnhofstraße bis Alte Bahnhofstraße	87	Markierung Piktogrammreihe / 867 €	Anordnung Tempo 20 / 650 €		hoch	

## Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

### Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen	
B1.2.245	Wollbachstraße	Schlachthofstraße bis Alte Bahnhofstraße	97	Öffnung Einbahnstraße / 650 €	Anordnung Tempo 20 / 650 €		hoch	
B1.1.464	Wollbachstraße	Neue Meßstraße bis Alte Bahnhofstraße	299	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,5 m, Einbau Asphaltdecke / 107.748 €			mittel	Wegfall Parkens erforderlich
B1.2.246	Wollbachstraße	Pfarrgasse bis Neue Meßstraße	97	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 4.858 €			mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.247	Würzbach Straße / Reichenbrunner Straße	Abschnitt innerorts	1.777			Fahrradstraße	niedrig	
B1.3.326	Würzbachstraße (außerorts)	L 235 bis Ortseingang	241	Markierung Piktogrammreihe / 2.405 €			niedrig	
B1.2.248	Zur Audell	Blieskasteler Straße bis Bergstraße	470			Fahrradstraße und Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.550 €	niedrig	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.250	Zuwegung Klinik Haus Elstersteinpark	Elversberger Straße bis Weg zum Schafweiher	43			Einrichtung Fahrradstraße / 2.768 €	niedrig	

### 6.3 Detaillösungen

Die folgenden drei Detaillösungen wurden für die, in Kapitel 5.1.6 analysierten, Knotenpunkte Maxplatz, Kohlenstraße/Ludwigstraße und Kohlenstraße/Rickertstraße entwickelt, die aus Sicht des Radverkehrs heute unbefriedigend gelöst sind. Aufgezeigt werden exemplarische Lösungen für die Neugestaltung der Knotenpunkte, um dem Radverkehr (und Fußverkehr) eine höhere Qualität und mehr Raum zu geben.

Miteinbezogen werden die Knotenpunktäste, die im Sinne der vorgeschlagenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ertüchtigt werden. Zunächst werden planerisch für die Seitenräume ausreichende Flächen bereitgestellt, also mindestens 2,5 m breite Gehwege. Auch dem Radverkehr werden – wo erforderlich – ausreichend breite Wege bzw. Markierungslösungen gegeben. Für die Fahrbahn verbleiben nach RAS 06 ebenfalls ausreichende Flächen für das bestehende Verkehrsaufkommen, obgleich z. B. einzelne entbehrliche Fahrstreifen (z. B. Otto-Toussaint-Straße) wegfallen. Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs wurde in der Regel überplant, da ansonsten keine ausreichenden Flächen nach den anerkannten Regeln der Technik für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehen. Die große Menge an verfügbaren Parkplätzen innerhalb der Innenstadt fängt den nötigen Wegfall an den drei Knotenpunkten und den anschließenden Ästen aber aus gutachterlicher Sicht auf.

Prägend für den gesamten innerstädtischen Raum und die überplanten Knotenpunkte ist die konsequente Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) in Poststraße, Ludwigstraße und Maxplatz, welche die Querbarkeit für den Fußverkehr verbessert und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vereinfacht. Die langfristige Öffnung von Ludwigstraße und Kohlenstraße für den allgemeinen Verkehr in beiden Fahrtrichtungen und die Öffnung der Poststraße in Gegenrichtung für den Radverkehr, erschließen die Innenstadt deutlich besser, als es heute der Fall ist. Diese Rahmenbedingungen werden im Klimaschutzteilkonzept definiert.

#### ***Nötige städtebauliche Integration***

Alle drei überplanten Knotenpunkte liegen in der Innenstadt. Maxplatz und Ludwigstraße sind sogar Tore in den Innenstadtbereich und damit städtebaulich äußerst sensibel, wenngleich sie heute städtebaulich wenig gefasst wirken. Aus gutachterlicher Sicht ist es deswegen zunächst dringend erforderlich eine integrierte städtebauliche Betrachtung dieser Räume durchzuführen und städtebauliche Entwicklungsziele zu definieren. Erkennbare Raumkanten, ggf. mit stadtbildprägender Bebauung, die Erkennbarkeit des Eingangs der Innenstadt und eine durchdachte Struktur und Nutzung des vorhandenen öffentlichen Raums sind anzustreben. Die verkehrliche Umsetzbarkeit kann anschließend geprüft werden und sich in die städtebauliche Konzeption einfügen. Keineswegs sollten diese stadtbildprägenden Räume nur aus verkehrlicher Sicht überplant werden. Vor diesem Hintergrund sind die vorgeschlagenen Gestaltungen der drei Knotenpunkte ein möglicher Ausgangspunkt für eine spätere Umsetzung. Zugleich können und sollen sie bei sich ändernden städtebaulichen Rahmenbedingungen aber angepasst oder ggf. ganz verworfen werden.

### 6.3.1 Rickertstraße / Poststraße

#### **Bestand**

Der Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße ist heute gekennzeichnet durch die zweistreifige Einbahnstraße Poststraße (nicht für den Radverkehr geöffnet) und die südliche Rickertstraße, die als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) über einen eher unüblichen benutzungspflichtigen einseitigen Zweirichtungsradweg verfügt.

#### **Überplanung Knotenpunkt**

Der Knoten und alle Äste werden komplett überplant. Grundkennzeichen ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) für den gesamten Knotenpunkt. Damit geht eine Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung im gesamten Knotenbereich einher. Die vorhandene Lichtsignalanlage entfällt. Zur Verdeutlichung der neuen Vorfahrtregelung, zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr wird die gesamte Kreuzungsfläche angehoben. Die Ausgestaltung der Knotenpunktäste sollte nach städtebaulichen Gesichtspunkten (Aufenthaltsqualität, Begrünung, etc.) ebenfalls neu erfolgen.

#### **Überplanung der Knotenpunktäste**

Poststraße: 4,5 m Fahrbahnbreite

- Fahrbahnbreite gesamt: 4,5 m
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr
- 1,5 m breite Schutzstreifenmarkierung als Zu- und Ableitung in Knotenpunktnähe
- 3,0 m Fahrgasse
- Vergrößerung der Seitenräume auf jeweils 4,0 m

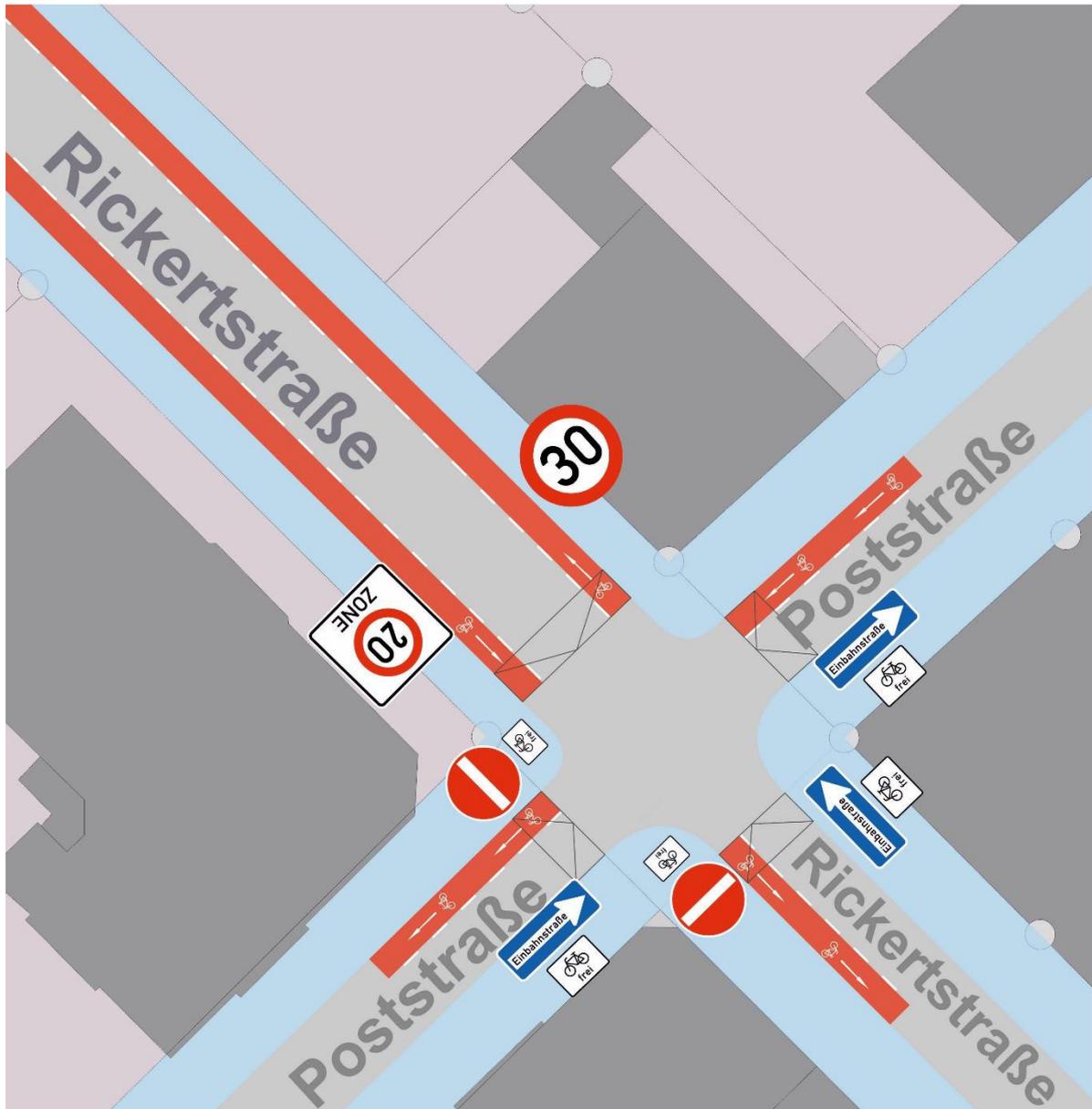
Rickertstraße (Süd): 4,5 m Fahrbahnbreite

- Aufhebung des benutzungspflichtigen Radwegs
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Verengung der Fahrbahnbreite auf gesamt: 4,5 m
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr
- 1,5 m breite Schutzstreifenmarkierung als Zu- und Ableitung in Knotenpunktnähe
- 3,0 m Fahrgasse
- Vergrößerung der Seitenräume auf jeweils 4,0 m

Rickertstraße (Nord): Fahrbahnbreite gesamt: 7,5 m

- 1,5 m Schutzstreifen beidseitig
- Kernfahrbahnbreite: 4,5 m
- Seitenräume mit jeweils ca. 2,5 m

Abbildung 37: Prinzipskizze Knotenpunkt Poststraße / Rickertstraße



Prinzipische Skizze Umgestaltung Rickertstraße / Poststraße | Stand: Juni 2020

Überplanung

- Gehweg / Fußgängerzone
- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Fahrbahn

Bestand

- Bebauung
- Privatgrundstücke



Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert

### 6.3.2 Maxplatz

#### **Bestand**

Der Maxplatz ist durch die signalisierte zweistreifige Ausfahrt der Einbahnstraße Poststraße in Richtung Theodor-Heuss-Platz gekennzeichnet (nicht für den Radverkehr geöffnet). Der Fuß und Radverkehr wird niveaufrei durch die relativ steile Unterführung Maxplatz zur Gustav-Clauss-Anlage geführt. Radfahrende können nicht vom Theodor-Heuss-Platz in die Poststraße abbiegen.

#### **Überplanung Knotenpunkt**

Der Knoten wird durch den Wegfall Dreiecksinsel und der baulich getrennten Abbiegefahrstreifen deutlich verkleinert. Eine neue gemeinsame Rad- und Fußverkehrsfurt westlich der Unterführung Maxplatz ermöglicht das Linksabbiegen des Radverkehrs aus der Otto-Toussaint-Straße und ist barrierefrei gestaltet (geringere Steigung als Unterführung). Die Unterführung wird beibehalten und um einen gesicherten und neu geordneten Ein- und Ausfahrbereich für den Radverkehr in Richtung Poststraße ergänzt. Ein Fahrstreifen in der Poststraße kann wegen des geringeren Verkehrsaufkommens im Rahmen der Gesamtverkehrsführung Innenstadt zu Gunsten eines breiteren Seitenraums wegfallen. Im Aufstellbereich des Astes Maxplatz sind zwei Fahrstreifen (2,75 m) und ein Radfahrstreifen vorhanden. Der Radverkehr kann mittels Grünpfeil unabhängig von der Signalisierung in die Otto-Toussaint-Straße abbiegen.

#### **Überplanung der Knotenpunktäste**

##### Maxplatz/Gustav-Clauss-Anlage

- Bau neuer 4 m breiter Rampe mit reduzierter Steigung für Fuß- und Radverkehr als barrierefreie Zuwegung zur Furt über den Theodor-Heuss-Platz
- Halteverbot im Bereich des Geh- und Radwegs

##### Theodor-Heuss-Platz / Otto Toussaint-Straße

- 2,0 m breite Radfahrstreifen (beidseitig)
- Wegfall zweiter Fahrstreifen in Richtung Westen
- Indirektes Abbiegen für Radfahrende von der Otto-Toussaint-Straße in die Poststraße / Maxplatz

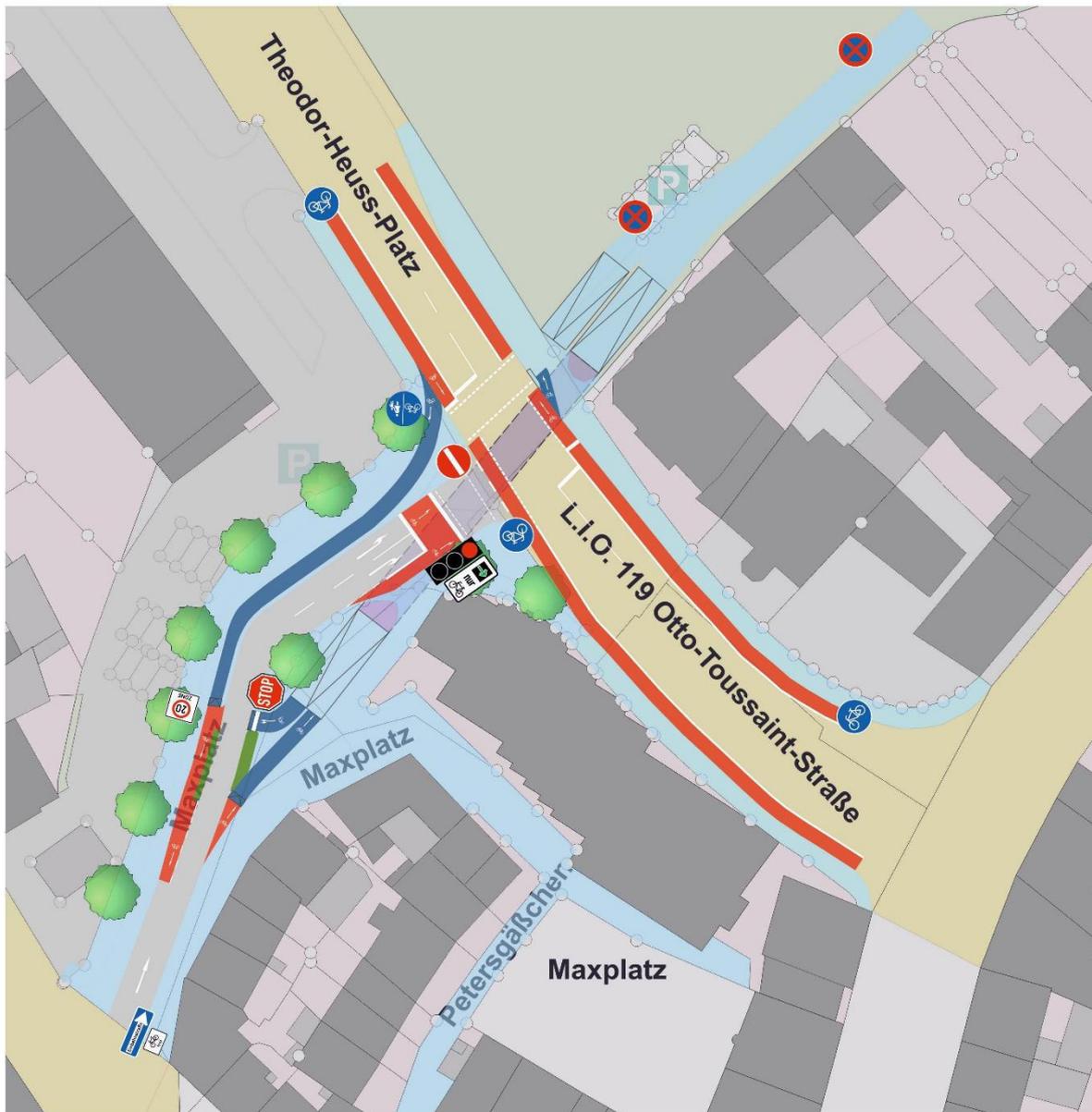
##### Poststraße / Maxplatz: 4,5 m Fahrbahnbreite

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als Einbahnstraße (Fahrrad frei) südlich der Einfahrt zur Unterführung Maxplatz
- Stummel Radschutzstreifen in Gegenrichtung (1,5 m) mit Grünabgrenzung zur Sicherung der Einfahrt
- Fahrbahn 3,25 m

##### Maxplatz / Einfahrt Unterführung

- Trennung der Fahrrichtungen des Radverkehrs
- Sicherung der Querung des Maxplatzes

Abbildung 38: Prinzipskizze Knotenpunkt Maxplatz



Prinzipal skizze Umgestaltung Maxplatz | Stand: Juni 2020

Überplanung

- Gehweg / Fußgängerzone (Geh- und Radweg)
- Radweg
- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Fahrbahn
- Begrünung

Bestand

- Grünflächen
- Unterführung
- Hauptverkehrsstraße
- Bebauung
- Privatgrundstücke



ohne Maßstab

Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert

### 6.3.3 Kohlenstraße / Ludwigstraße

#### **Bestand**

Der signalisierte Knotenpunkt Ludwigstraße / Kohlenstraße ist das nördliche Eingangstor in die Innenstadt. Derzeit sind durch die Einbahnstraßenregelungen in Ludwigstraße und Kohlenstraße nicht alle Fahrbeziehungen möglich. Eine gesonderte Berücksichtigung des Radverkehrs findet in der Signalisierung nicht statt. Es existiert keine eigene Infrastruktur für den Radverkehr.

#### **Überplanung Knotenpunkt**

Vorgeschlagen wird ein kleiner Kreisverkehr. Durch die Öffnung der Einbahnstraßen Kohlenstraße und Ludwigstraße für alle Verkehrsarten, wird die Erschließung der Innenstadt maßgeblich verbessert. Zu-Fuß-Gehende profitieren von den neuen FGÜ, an denen sie bevorrechtigt alle Äste des Kreisverkehrs queren können. Wegen der relativ beengten innerstädtischen Lage und der Radverkehrsführung in den Ästen auf Fahrbahnniveau, wird der Radverkehr auf der Kreisverkehrsfahrbahn mitgeführt und dazu frühzeitig mit dem KFZ-Verkehr vermischt. Die Planung verhindert ein schnelles Durchfahren des Kreisverkehrs durch zusätzliche Abkröpfungen (z. B. Josefstaler Straße). Die Befahrbarkeit mit Schwerlastfahrzeugen ist grundsätzlich gewährleistet, sollte aber nochmals geprüft werden. In der skizzierten Position ist eine teilweise Überplanung des Grundstücks südöstlich des Knotenpunktes erforderlich (heute Parkplatz). Andere Grundstücke werden nicht berührt. Eine Verschiebung des Kreisverkehrs, z. B. aus fahrdynamischen oder städtebaulichen Gründen ist möglich. (Daten: Außendurchmesser: 30 m, Gehwegbreite außen: 3 m, Kreisfahrbahn:  $\emptyset$  24 m, Breite Kreisfahrbahn: 4,5 m, Breite Innenkreis: 3,5 m,  $\emptyset$  Mittelinsel: 8 m)

#### **Überplanung der Knotenpunktäste**

Ludwigstraße: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und Aufhebung der Einbahnstraße Fahrbahnbreite: 5,5 m

- Gehwegbreite: 2,5m beidseitig

Kohlenstraße: Aufhebung der Einbahnstraße

- Beidseitig: Verbreiterung der Gehwege auf 2,5 m und Wegfall Parkbuchten
- Fahrbahnbreite: 8 m, Kernfahrbahn 4,5-5 m
- Schutzstreifen beidseitig: 1,75 m Radverkehr

Josefstaler Straße

- Beidseitig: Verbreiterung der Gehwege auf 2,5 m
- Schutzstreifen bergauf: 2,0 m, bergab: 1,75 m

Theodor-Heuss-Platz / Kohlenstraße

- Beiderseitig: Radfahrstreifen 2,0 m Breite
- Wegfall Abbiegefahrestreifen

Abbildung 39: Prinzipskizze Kreisverkehr Ludwigstraße / Kohlenstraße



Prinzipalskizze kleiner Kreisverkehr Ludwigstraße | Stand: Juni 2020

Überplanung

- Gehweg
- Radfahrstreifen
- Innenfläche KVP (überfahrbar)
- Fahrbahn
- Begrünung

Bestand

- Hauptverkehrsstraße
- Bebauung
- Privatgrundstücke



Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert

## 7 Umsetzungsstrategie

Die bisher fehlende Umsetzung des Radkonzeptes von 2004 zeigt, dass die wirkungsvolle Ausführung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Behebung der weithin bekannten Mängel im Radverkehrsnetz fehlt. Für das vorliegende Radverkehrskonzept wird deswegen eine klare Umsetzungsstrategie entwickelt.

### ***Politische Weichenstellung***

An erster Stelle ist ein politischer Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs und Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal Split) erforderlich. Weiterhin ist ein politischer Beschluss zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept unabdingbar, um der Verwaltung eine klare Handlungsanweisung zu geben. Eine Umsetzung der komplexeren Maßnahmen mit Auswirkung auf andere Verkehrsmittel ist ohne diese dauerhafte politische Rückendeckung schwer vorstellbar. Den politischen Entscheidungsträgern muss dabei bewusst sein, dass besonders durch die hohe Pkw-Besitzquote in St. Ingbert auch mit Widerstand gegenüber Maßnahmen der Radverkehrsförderung zu erwarten ist. Diesen Interessenkonflikt für alle Verkehrsmittelnutzenden befriedigend zu lösen, ist die gemeinsame Aufgabe von Politik und Verwaltung. Wesentliche Umsetzungsbausteine im politischen Rahmen:

- Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von 5 % auf 9 % bzw. auf 14 % gemäß der Entwicklungsszenarien des Klimaschutzteilkonzepts
- Grundsatzbeschluss zur Errichtung einer sicheren Infrastruktur für den Radverkehr
- Beschluss zur Umsetzung (ausgewählter) Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept

### ***Auskömmliche Finanzierung***

Ohne eine ausreichende Finanzierung bleibt das Radverkehrskonzept ein Schubladenwerk. Gemäß des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) sind investive und nichtinvestive Aufwendungen von mindestens ca. 320.000 bis ca. 640.000 € pro Jahr<sup>4</sup> für ein gutes Radverkehrsangebot erforderlich. Diese Summe ist direkt in den städtischen Haushalt einzustellen bzw. durch Fördermittel zu substituieren. Wesentliche finanzielle Umsetzungsbausteine:

- Einstellung auskömmlicher Finanzmittel in den anstehenden Haushaltsplanungen (320.000 € - 640.000 € p. a.)
- Intensive Nutzung von Förderprogrammen des Landes und des Bundes

### ***Schlagkräftige Organisation***

(Aus-)Bau und Pflege des Radverkehrsnetzes setzen ausreichende personelle Ressourcen und fachliche Kompetenzen voraus. Außerdem müssen Zuständigkeiten eindeutig geregelt sein. Zu prüfen

---

<sup>4</sup> Die Summe ergibt sich aus den Vorgaben im NRVP 2020 von ca. 9-18 € pro Kopf p. a.

ist die Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten als zentrale Schnittstelle für alle Radverkehrsbelange bzw. ein gewisser Arbeitsschwerpunkt eines Mobilitätsmanagers der Stadt St. Ingbert (vgl. Klimaschutzteilkonzept). Wichtig ist jedoch auch, dass ausreichende Fähigkeiten und Kapazitäten zur Umsetzung vorhanden sind, um die skizzierten Maßnahmen entscheidungs- und ausführungsfähig zu machen. Diese Aufgabe kann nicht bei einem möglichen Radverkehrsbeauftragten liegen, sondern muss durch entsprechende Ressourcen im Tiefbauamt oder durch die Beauftragung externer Planungsleistungen erfolgen. Weiterhin ist es erforderlich, dass eine Synchronisierung von verkehrlicher und städtebaulicher Planung erfolgt. Die entsprechenden Fachbereiche müssen sich untereinander abstimmen und gemeinsame Ziele definieren. Angestrebt werden sollte, dass die Belange des Radverkehrs bei allen verkehrlichen und städtebaulichen Planungen verpflichtend geprüft und beachtet werden. Wesentliche organisatorische Umsetzungsbausteine:

- Prüfung der Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten bzw. Arbeitsschwerpunkt eines Mobilitätsmanagers
- Ausreichende Planstellen zur Konzeption und Ausführung von Radverkehrsinfrastruktur oder ggf. befähigte Person zur Überwachung der Vergabe von Planungsleistungen
- Der Radverkehr wird bei allen verkehrlichen und städtebaulichen Entscheidungen als zu beachtender Abwägungsbelang geprüft

### ***Kommunikation, Partizipation und Öffentlichkeitsbeteiligung***

Die Förderung des Radverkehrs muss positiv kommuniziert werden, um Akzeptanz zu generieren. Besonders die Verbesserung der Sicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen) ist in den Fokus der Kommunikationsarbeit zu stellen und vor und während der Umsetzung von Maßnahmen immer offensiv zu kommunizieren. Möglicher Kritik ist stets damit zu begegnen, dass eine Pflicht für die Gemeinde und die öffentliche Hand besteht, sichere Infrastruktur auch für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Die Sicherheit geht immer vor der Schnelligkeit des Verkehrs oder der Menge an Parkplätzen. Diese Herangehensweise hat sich z. B. in Karlsruhe als sehr erfolgreich erwiesen, da die meisten Menschen der Sicherheit höchste Bedeutung beimessen. Ein weiterer Aspekt ist der Einbezug der Öffentlichkeit im Sinne der Partizipation. Hier ist (auch politisch) zu definieren, wie eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik funktionieren kann. Eine Fortführung der Bürgerworkshops zum Radverkehr erscheint sinnvoll, da eine ausreichende Anzahl engagierter Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung steht. Eine Institutionalisierung im Rahmen eines Nahmobilitätsbeirates sollte geprüft werden bzw. der Arbeitsschwerpunkt in bestehenden Formaten, wie das Forum Mobilität gestärkt werden, um eine höhere politische Gewichtung zu erreichen. Wesentliche Kommunikations-Umsetzungsbausteine:

- Frühzeitige und aktive Kommunikation von Radverkehrsmaßnahmen mit einem starken Fokus auf der Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden
- Etablierung eines dauerhaften Austausches zum Radverkehr, z. B. durch Einrichtung eines Nahmobilitätsbeirates für Radverkehr und Fußverkehr oder regelmäßige Workshops

### ***Ausbau der Infrastruktur***

Bei der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen ist angesichts der hohen Kosten klar, dass in den zehn verbleibenden Jahren bis 2030 weder das Hauptnetz noch das Nebennetz vollkommen ertüchtigt werden können. Dies gilt besonders, da kosmetische Änderungen oder die Umsetzung einzelner, konfliktarmer Maßnahmen keine wirkliche Verbesserung für Radfahrende bringen. Notwendig ist vor allem die Umsetzung der komplexeren Maßnahmen mit Folgen für andere Verkehrsarten. Vorgeschlagen wird deswegen ein priorisiertes Vorgehen in der folgenden Reihenfolge, um einen möglichst großen Effekt zu erzielen:

1. Ausbau von drei Achsen in die Innenstadt, die das Rückgrat des Radverkehrsnetzes bilden und als wichtige Verbindungen in die Nachbarkommunen verlängert werden können. Diese Achsen dienen später als Anknüpfungspunkte für das weitere Netz.
2. Ausbau und Ertüchtigung des Hauptnetzes für den Radverkehr. Auch hier ist möglichst in längeren Strecken zu denken, um Stückwerk zu vermeiden. Die Achsen sollten an die drei Haupttrouten anschließen.
3. Ausbau und Ertüchtigung des Nebennetzes zur weiteren Erschließung des Stadtgebietes.

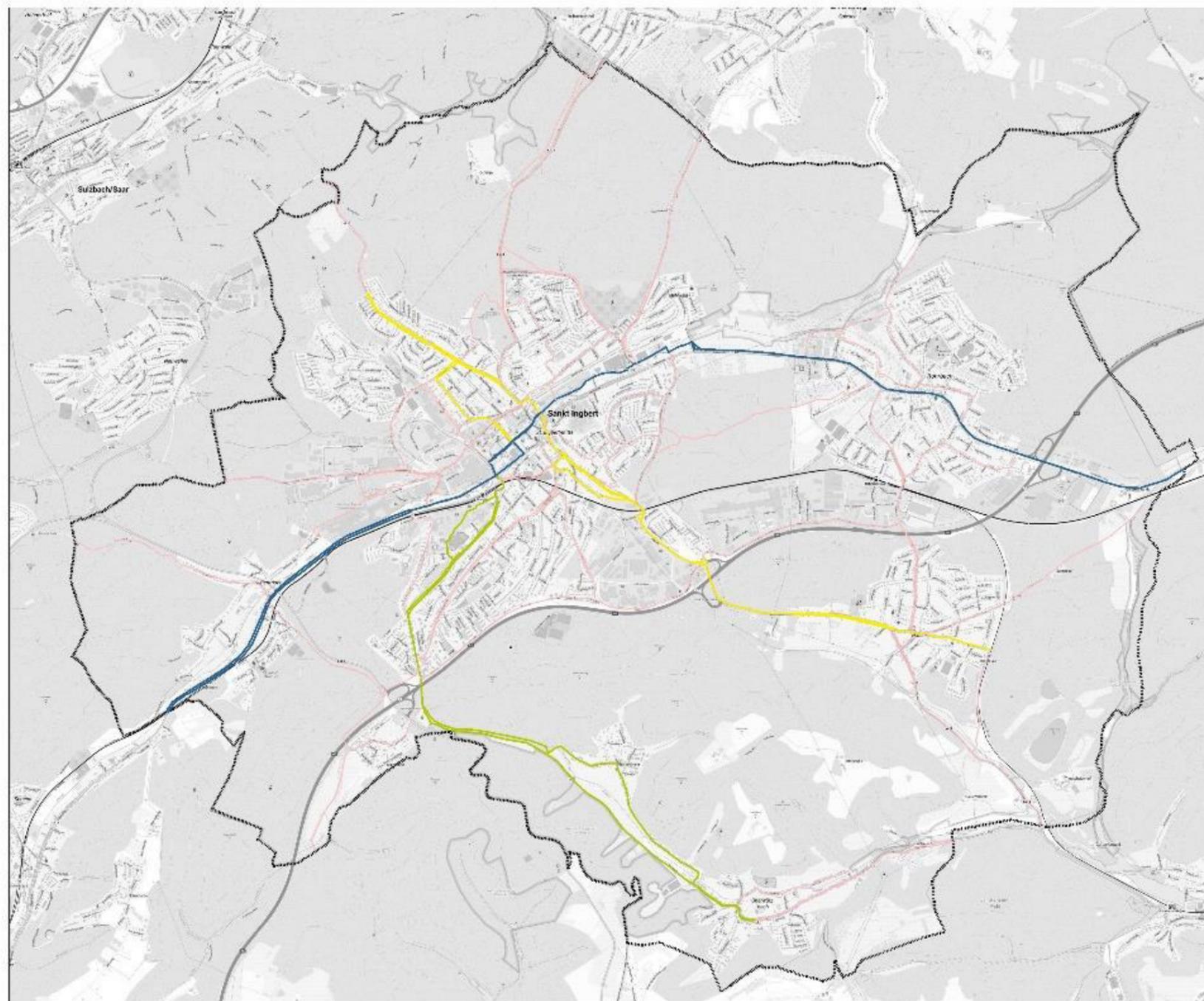
Parallel sind bei allen anstehenden Baumaßnahmen im Straßennetz die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Radverkehr umzusetzen, auch wenn diese im Radverkehrskonzept nicht prioritär gekennzeichnet sind.

### ***Drei Achsen als Rückgrat des Radverkehrsnetzes***

Die im vorigen Absatz genannten Achsen erschließen die Innenstadt und die Stadtteile aus verschiedenen Himmelsrichtungen und eignen sich deshalb besonders für eine prioritäre Umsetzung. Für eine schnelle Umsetzung ist zunächst die Ertüchtigung der Nebenstrecken (z. B. Marienstraße vor Josefstaler Straße) zu empfehlen.

- Achse 1: Ost-West-Achse mit Potenzial für den Radschnellweg Rohrbach bis Rentrish über die Kaiserstraße / Gustav-Clauss-Anlage / Saarbrücker Straße / Untere Kaiserstraße
  - Vielfach schon Infrastruktur vorhanden mit gutem Ausbaupotenzial
  - Direkte Querung der Innenstadt
  - Geringe Steigung
  - Potenzial für Radschnellweg
- Achse 2: Nord-Süd-Achse Josefstaler Straße – Hassel über Haupttrouten
  - Alternative parallele Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen häufig möglich
  - Direkte Querung der Innenstadt
  - Erschließung von Wohnen und Gewerbe
- Achse 3: Erschließung Bahnhof und weiterführende Schulen (Ensheimer Straße)
  - Direkte Anbindung des Bahnhofs
  - Zum Teil schon Infrastruktur vorhanden bzw. gutes Ausbaupotenzial (Ensheimer Straße)

Abbildung 40: Karte Priorisierung von Achsen



## Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte P1:

### Priorisierung von Achsen zur Umsetzung

#### Magistralen des Radverkehrs zwischen Innenstadt und Stadtgebiet

- Ost-West-Achse (Anschluss nach Saarbrücken)
- Südliche Erschließung Innenstadt - Würzbach
- Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt
- Geplantes Radwegenetz (gesamt)

#### Grenzen

Stadtgrenze St. Ingbert

## 8 Fazit und Ausblick

Aus der Bearbeitung des Klimaschutzteilkonzept, das im Jahr 2018 beauftragt wurde und eine Bearbeitungsdauer von etwa zwei Jahren hat, wurde dieses Radverkehrskonzept Ende 2019 beauftragt. Das Teilkonzept weist dafür eine größere Detailtiefe auf. Dabei bleibt die systematische Verknüpfung zum gesamtstädtischen Klimaschutzteilkonzept bestehen.

Das Radverkehrskonzept stellt für St. Ingbert Potenziale für die zukünftig höhere Radverkehrsnutzung fest. Die kompakte Struktur der Kernstadt und der Stadtteile nördlich der Autobahn erlauben es das Fahrrad auf geeigneten Entfernungen häufiger zu nutzen. Aus den Stadtteilen südlich der Autobahn und in die Nachbarkommunen kann die stark wachsende Verbreitung von Pedelecs dazu beitragen, das Fahrrad in St. Ingbert attraktiver zu machen. Es besteht ein großes Potenzial, dass das Fahrrad zukünftig einen größeren Stellenwert bei der Abwicklung alltäglicher Wege in St. Ingbert bekommt.

Dazu braucht es allerdings eine Infrastruktur, die sicher ist und durch die zukünftigen Nutzenden akzeptiert wird. Hier bestehen für die Stadt erhebliche Herausforderungen, da bisher kein stadtweites und durchgehendes Radverkehrsnetz zur Verfügung steht.

Das Radverkehrskonzept bietet einen umfangreichen Maßnahmenkatalog und Umsetzungsempfehlungen bzw. eine zusammenfassende Umsetzungsstrategie, die ein gesamtheitliches Angebot für den Radverkehr darstellt. In der Umsetzungsstrategie werden dazu klar die wichtigsten drei Achsen in die Innenstadt priorisiert, um zunächst ein Rückgrat für den Radverkehr zu entwickeln. In Hinblick auf die begrenzten Ressourcen und den bisher rudimentären Ausbau des Radverkehrs ermöglicht diese Priorisierung eine wirksame erste Stufe des Ausbaus. Der darauffolgende Umsetzungsfahrplan, trägt diese Entwicklung weiter in die Fläche, um eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur mit passenden flankierenden Maßnahmen bieten zu können. Damit ordnet sich das Radverkehrskonzept in die Zielsetzung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität.

Durch die Erstellung des Radverkehrskonzepts und die parallele Öffentlichkeitsbeteiligung– aber auch des Klimaschutzteilkonzepts – zeigt die Stadt St. Ingbert den Willen für eine Veränderung der Mobilität im Stadtgebiet. Die Stadt fördert die zukünftig tragende Rolle und den wachsenden Stellenwert des Radverkehrs. Die innerhalb des Konzeptes erarbeiteten Maßnahmen und die Umsetzungsstrategie erlauben dabei eine transparente Kommunikation des Fortschritts der Anstrengungen. In Kombination mit den Evaluationsempfehlungen aus dem Klimaschutzteilkonzept können Erfolge auf dem Weg zu einer zukünftigen stadtverträglichen Mobilität nachgehalten werden.

## Quellenverzeichnis

**bast (2016):** Bundesanstalt für Straßenwesen – Forschung Kompakt (08/16). Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheits-relevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen. Bergisch Gladbach, 2016

**GDV (2010):** Unfallforschung der Versicherer GDV – Fahrradunfallstudie Münster, 2010, zugegriffen über: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/419191/>

**Karlsruhe (2020):** <https://feedback.karlsruhe.de/start>; zugegriffen im Mai 2020

**Meschick (2008):** Planungshandbuch Radverkehr, Springer Verlag, Wien 2008



## **Anhang**

Leitfaden zum Einsatz von Fahrradstraßen in St. Ingbert

Begründung zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

## Leitfaden zum Einsatz von Fahrradstraßen in St. Ingbert

### **Was sind Fahrradstraßen?**

Fahrradstraßen sind laut StVO Straßen (richtigerweise Fahrbahnen), die ausschließlich Radfahrenden vorbehalten sind. Gekennzeichnet werden sie durch das Verkehrszeichen 244.1. (siehe Abbildung rechts). Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Radverkehr. Anderer Verkehr, wie allgemeiner Kfz-Verkehr oder Kfz-Anliegerverkehr, kann per Zusatzbeschilderung in Fahrradstraßen ausnahmsweise zugelassen werden (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h wie Radverkehr). Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen grundsätzlich nebeneinander fahren. Wenn Kfz-Verkehr zugelassen ist, darf dieser den Radverkehr weder gefährden noch behindern. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. (vgl. Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO).



### **Was soll durch den Einsatz von Fahrradstraßen erreicht werden?**

Fahrradstraßen verdeutlichen die zentrale Bedeutung des Radverkehrs auf besonderen Abschnitten. Eine Bündelung des Radverkehrs kann durch Fahrradstraßen z. B. im Hauptnetz des Radverkehrs erreicht werden. Auch die Orientierung wird erleichtert, da besonders geeignete Verbindungen im Radverkehrsnetz leicht erkennbar sind. Die Sicherheit des Radverkehrs wird durch Fahrradstraßen erhöht, da auch der Kfz-Verkehr, wenn die Fahrradstraße für Kfz freigegeben ist, nur langsam (max. 30 km/h) fahren darf und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Zudem werden gemeinsame Fahrten attraktiver, da Radfahrende nebeneinander fahren und sich unterhalten können.

### **Welche Einsatzkriterien von Fahrradstraßen sind definiert?**

In der VwV-StVO werden die Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen konkretisiert. Auf Fahrradstraßen darf der Kfz-Verkehr nur gering sein, z. B. Anliegerverkehr (vgl. VwV StVO: zu § 31 (2) Abs. 3 StVO). Zudem kommen Fahrradstraßen nach VwV-StVO nur in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies perspektivisch zu erwarten ist. Alternative Führungen für den Kfz-Verkehr müssen gegeben sein, falls die Mitbenutzung der Fahrradstraße durch den Kfz-Verkehr nicht erlaubt ist. (vgl. VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße)

### **Welche Vorteile bieten Fahrradstraßen?**

Fahrradstraßen sind grundsätzlich ein gutes Mittel zur Radverkehrsförderung, weil sie relativ kurzfristig umsetzbar sind und ein deutlich sichtbares öffentliches Zeichen für die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs setzen. Durch die Einrichtung Fahrradstraßen kann sich die Rücksichtnahme unter Verkehrsteilnehmenden und damit die Sicherheit verbessern. Radverkehr auf der Fahrbahn wird zum Normalzustand, auf den sich Kfz-Fahrende gut einstellen können.

## **Welche Gestaltungsgrundsätze sollten angewandt werden?**

### **Fahrbahnbreite und Gestaltung**

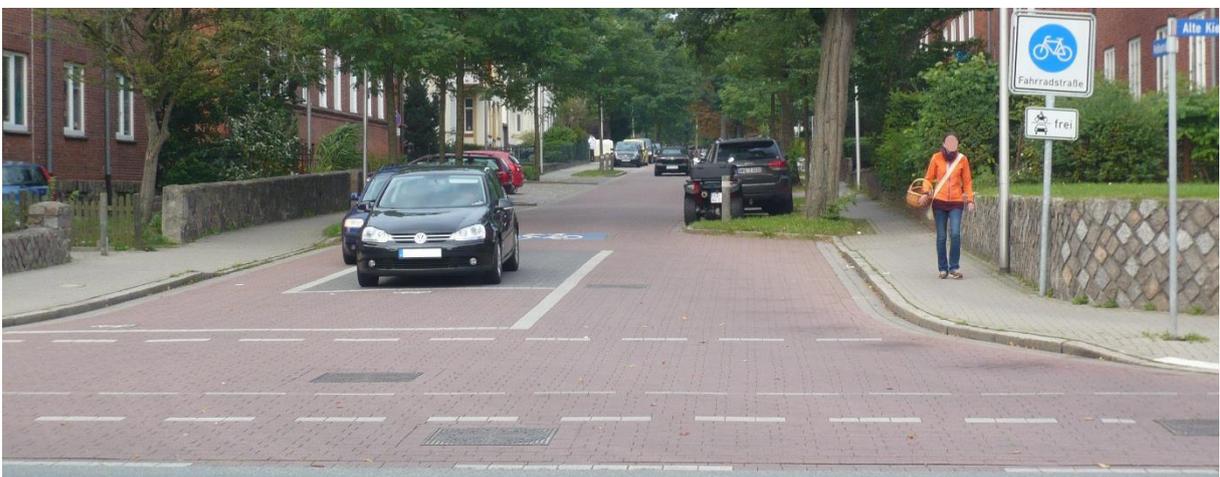
Die Fahrbahnbreite beträgt für einen bequemen Begegnungsverkehr zwischen jeweils zwei Radfahrenden mindestens 4,0 m in der Regel aber 4,5 m – 5 m. Sicherheitsabstände von mindestens 0,5 m zu Längsparkständen und 0,75 m zu Schräg- und Senkrechtparkständen sind einzuhalten. Die Sicherheitstrennstreifen sind durch Markierungen eindeutig zu kennzeichnen, ggf. unterstützt durch Piktogramme, die den Fahrweg des Radfahrers kennzeichnen. Größere Fahrbahnbreiten sind zu vermeiden, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu dämpfen und Überholungen zu unterbinden. Wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kfz nicht zulässig ist oder hohe Radverkehrsstärken das Überholen unterbinden, können größere Fahrbahnbreiten genutzt werden.

Eine möglichst einheitliche Gestaltung der gesamten Fahrradstraße ist erforderlich, um die Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten und die Orientierung der Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen. In der Regel eignen sich bituminöse Oberflächen am besten, da sie am komfortabelsten und sichersten für den Radverkehr sind. Engfugiges, in Längsrichtung verlegtes Betonsteinpflaster ohne Fuge kann als Gestaltungsalternative genutzt werden, wenn eine dauerhafte Qualität auch bei Befahrung durch Schwerlastfahrzeuge (Müllabfuhr etc.) gewährleistet ist (siehe Abbildung 42). Eine gute Qualität der Oberfläche ist Grundvoraussetzung für eine gute Akzeptanz der Fahrradstraßen.

**Abbildung 41: 5 m breite, Bituminöse Fahrbahn der Fahrradstraße (Kamen, Bahnhofstraße)**



**Abbildung 42: Farblich abgesetzter und einheitlich gepflasterte Fahrradstraße (Rendsburg)**



Quelle (beide Bilder): Planersocietät

### Markierung und Beschilderung

Die Beschilderung von Fahrradstraßen ist eindeutig geregelt mit dem Zeichen 244.1, welches an jeder Zufahrt zur Fahrradstraße anzubringen ist. Die Praxiserfahrung vieler Städte zeigt aber, dass die Beschilderung allein nicht ausreichend ist, um die Verkehrsteilnehmenden für die Besonderheiten der Fahrradstraße zu sensibilisieren. Auch die ERA sehen deswegen das Aufbringen des Piktogramms „Fahrradstraße“ an Einmündungen und Kreuzungen vor. Die Ausführung kann je nach Örtlichkeit variieren und ein oder mehrfarbig sein.

**Abbildung 43: Piktogramm und Beschilderung Fahrradstraße (Freiburg)**



Quelle: Planersocietät

**Abbildung 44: 3-farbiges Fahrradstraßenpiktogramm mit Fahrbahneinengungen (Kamen, Bahnhofstraße)**





**Abbildung 46: Angehobener Kreuzungsbereich, Fahrradstraße mit Vorrang (Lünen, Akazienstraße)**

Quelle: Planersocietät

**Abbildung 47: Angehobener Kreuzungsbereich, Erschließungsstraße mit Nachrang (Lünen, Akazienstraße)**

Quelle: Planersocietät

### Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhenden Kfz-Verkehr ist durch Markierung und Beschilderung im Seitenraum oder baulich angelegte Parkbuchten zu ordnen und das Parken auf der Fahrbahn zu unterbinden, damit die Fahrbahn mit einer Breite von ca. 4,5 – 5 m für den Radverkehr auch im Begegnungsfall immer freigehalten wird. Alternierendes Parken auf der Fahrbahn ist nicht zu empfehlen, da dies den Fluss des Radverkehrs bei Kfz-Gegenverkehr deutlich behindern kann. Ausreichende Sicherheitsabstände zum ruhendem Kfz-Verkehr sind zur Vermeidung von Unfällen einzuhalten (laut ERA 0,5 m– 0,75 m je nach Aufstellungsart).

Abbildung 48: Ruhender Kfz-Verkehr und Fahrradparker im Seitenraum der Fahrradstraße (Freiburg)



Abbildung 49: Ordnung des ruhenden Verkehrs im Seitenraum (Fahrradstraße in Bocholt)



Quelle: Planersocietät

### Steuerung des Kfz-(Durchgangs)Verkehrs

Dem Kfz-Verkehr wird häufig das Befahren von Fahrradstraßen gestattet, da die Erschließung der angrenzenden Bebauung gesichert sein muss. Um den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs zu sichern, können besonders auf breiten bestehenden Fahrbahnen punktuelle Verengungen eingebaut werden, welche die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dämpfen.

Bei einer Freigabe für Kfz über längere Strecken sind Diagonalsperren zu prüfen, um (schnellen) Durchgangsverkehr zu unterbinden, welcher von der Bevorrechtigung der Fahrradstraße angezogen wird. Eine Umfahrung und/oder Wendemöglichkeiten für Kfz sind bei Diagonalsperren erforderlich.

Eine Kombination mit Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr ist möglich.

#### Abbildung 50: Optische Durchfahrtsperre für Kfz-Verkehr Fahrradstraße (Karlsruhe)



Quelle: Planersocietät

### Flankierende Elemente

Viel Radverkehr bringt in Zentrenbereichen auch eine hohe Nachfrage nach Fahrradparkern mit sich. Entsprechend sollten Fahrradstraßen, an denen wichtige Ziele für Radfahrende liegen, mit einer großen Anzahl an guten Fahrradparkern (z. B. Anlehnbügeln) ausgestattet werden. Auch Aufenthaltsmöglichkeiten und zusätzliche Serviceangebote wie Luftpumpen und Werkzeug können in stark frequentierten Fahrradstraßen sinnvoll sein.

Für den Nachweis des Erfolgs von Fahrradstraßen sind temporäre oder dauerhafte Zählstationen in zentralen Bereichen sinnvoll, die wertvolle Daten zur Veränderung der Menge der Radfahrenden und zum (zeitlichen) Nutzendenverhalten geben können.

**Abbildung 51: Fahrradständer und Luftpumpe/Werkzeug in der Fahrradstraße (Eberhardstraße Stuttgart)**



Quelle: Planersocietät

### **Welche Informations- und Kommunikationsangebote sind sinnvoll?**

Obwohl Fahrradstraßen seit der StVO-Novelle 1997 als Baustein im Radverkehrsnetz genutzt werden können, sind sie durch ihre relativ geringe Verbreitung vielen Bürgerinnen und Bürgern weitestgehend unbekannt. Städte wie Kiel und Karlsruhe, die viele Fahrradstraßen in der Vergangenheit eingerichtet haben, empfehlen deshalb eine intensive begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Zur Erhöhung der Akzeptanz und zum regelkonformen Verhalten ist es zu empfehlen, Flyer mit den grundlegenden Regeln in Fahrradstraßen an die umliegenden Haushalte und z. B. angrenzende Schulen oder andere öffentliche Einrichtungen zu verteilen. Parallel sind zur Eröffnung Banner an den wichtigen Ein- und Ausfahrten der Fahrradstraße sinnvoll, welche die wesentlichen Regeln enthalten. Zu ergänzen ist dies durch ein digitales Informationsangebot.

In jedem Fall ist – wie bei allen Verbesserungen im Radverkehr – eine intensive Pressearbeit zu empfehlen, die den Sinn der Maßnahme und die Vorteile erklärt. Ein wichtiger Kommunikationsfokus ist dabei immer die Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr und die Vermeidung von Unfällen, was die Akzeptanz auch bei kritischen Bürgerinnen und Bürgern deutlich erhöht. Dazu kann z. B. ein öffentlichkeitswirksamer Eröffnungstermin mit Politik, Verwaltung und Presse angesetzt werden.

**Abbildung 52: Banner mit Regeln der Fahrradstraße (Magdeburg)**



Quelle: <https://magdeburg-stadtfeld.de/2019/09/18/pilotprojekt-eroeffnung-der-fahrradstra%C3%9Fe-in-der-goethestra%C3%9Fe/>

### **Ausblick - Fahrradzonen**

Mit der StVO-Novelle 2020, die im April 2020 in Kraft getreten ist, wurden Fahrradzonen eingeführt, die analog bzw. alternativ zu Tempo 30-Zonen angeordnet werden können. Die Regelung orientiert sich an den Regeln für Fahrradstraßen. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Entscheidender Unterschied ist allerdings, dass in Fahrradzonen die rechts-vor-links-Regelung gilt und damit eine Beschleunigung des Radverkehrs nicht wie auf bevorrechtigten Fahrradstraßen

erfolgen kann. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Damit können sie zum Beispiel für zusammenhängende Siedlungsbereiche, die bereits mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt sind, eine gute Weiterentwicklung sein. Für den flächendeckenden Einsatz in zentralen Innenstädten ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu bedenken, die höher liegt, als die in Innenstädten häufig anzutreffenden verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche (Tempo-20-Zone) oder verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit). Im Einzelfall ist die Verträglichkeit von Fahrradzonen mit fußgängerbezogenen Straßenräumen zu prüfen.

Auch Elektrokleinstfahrzeuge sollen hier künftig fahren dürfen. Laut Bundesverkehrsministerium sollen die Straßenverkehrsbehörden Fahrradzonen unter erleichterten Voraussetzungen anordnen können.

### ***Gutachtliche Vorschläge für Fahrradstraßen in St. Ingbert***

In den folgenden Straßen wird aus gutachterlicher Sicht die zeitnahe Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen. Die vorgeschlagenen Straßenabschnitte haben eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz. Die Fahrradstraßen füllen vorhandene Netzlücken in Kombination mit der anschließenden Radverkehrsinfrastruktur. Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen verlaufen häufig auf Nebenfahrbahnen, was die Einrichtung deutlich erleichtert.

- **Albert-Weißgerber-Alle (Nebenfahrbahn FR Oberwürzbach)** zwischen Südenstraße und Staffelweg
  - Nebennetz, aber mit Verbindungsfunktion für den Radverkehr (Alternative Ensheimer Straße)
  - Kein gutes Radverkehrsangebot auf Fahrbahn möglich
  - Starker Schülerverkehr – Erschließung Schulen
  - VBB nur mit Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr (Tempo 7) – Radverkehr kann hier Hauptverkehrsmittel sein
- **Arthur-Kratzsch-Str.** bis Auf der Spick
  - Hauptroute in Ost-West-Richtung aus Rohrbach nach St. Ingbert
  - Direkter Anschluss an den Radweg in der Gustav-Clauss-Anlage
- **Ensheimer Straße (Nebenfahrbahn FR Oberwürzbach)** zwischen Heinrich-Laur-Str. und Im Schmelzerwald
  - Hauptnetz mit weiträumiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
  - Kein gutes Radverkehrsangebot auf der Fahrbahn möglich
  - Nebenstraße nur mit Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr (Tempo 10) – Radverkehr kann hier Hauptverkehrsmittel sein
- **Josefstaler Straße (Nebenfahrbahn FR St. Ingbert)** zwischen Am Rischbacher Rech und Brahmstraße
  - Hauptnetz mit weiträumiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
  - Kein gutes Radverkehrsangebot auf Hauptfahrbahn möglich
  - Nebenstraße nur mit Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr (Tempo 30) – Radverkehr kann hier Hauptverkehrsmittel sein
  - Lückenschluss zu anschließendem Radweg

- **Marienstraße / St.-Barbara-Straße**
  - Hauptnetz / Nord-Süd-Hauptroute für den Radverkehr
  - Umfahrung für Josefstaler Straße
  - Für den Kfz-Verkehr nur Nebennetz – Radverkehr kann hier perspektivisch Hauptverkehrsmittel sein
- **Neunkircher Straße**
  - Nebennetz, aber mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
  - Gefährdung von Radfahrenden durch ungeduldige Kfz laut Bürgerbeteiligung
- **Pfarrgasse / Dammstraße / Hasseler Pfad**
  - Nebennetz, aber mit Verbindungsfunktion für den Radverkehr (Alternative zur Blieskasteler Straße)
- **Pfarrgasse / Wolfsholstraße bis Auf der Teufelsinsel**
  - Pfarrgasse durchgängig als Fahrradstraße
  - Nebennetz, aber Erschließung Gewerbegebiet
- **Untere Kaiserstraße / Saarbrücker Straße (Nebenfahrbahn FR St. Ingbert)** zwischen Brücke L 126 und Weststraße
  - Hauptroute mit Potenzial für Radschnellweg
  - Nebenfahrbahn wird als Radwegäquivalent genutzt
  - Parken muss geordnet werden, da Kfz-Betrieb die Fahrbahn zu großen Teilen mitnutzt

### ***Gutachterliche Vorschläge für perspektivische zukünftige Fahrradstraßen in St. Ingbert***

Perspektivisch können sich die die folgenden Straßen zukünftig ebenfalls für die Einrichtung von Fahrradstraßen eignen. Eine eingehendere Prüfung ist vorab sinnvoll, da die genannten Verbindungen keine so hohe Netzbedeutung für den Radverkehr haben, wie die oben vorgeschlagenen Fahrradstraßen. Auch Abhängigkeiten (z. B. der nötige vorherige Bau von neuen Radwegen) sind dabei zu berücksichtigen.

- **Albert-Weissgerber-Allee** Abzweig in Richtung Fußgänger-LSA Ensheimer Straße
  - Nebenstraße und Radverkehrsnebennetz
  - Kurzer Anschlussstummel zur LSA
- **Albert-Weissgerber-Allee zwischen** Seyenstraße und Koela-Karm-Straße
  - Nebennetz, aber mit Verbindungsfunktion für den Radverkehr (Alternative Ensheimer Straße)
  - Kein gutes Radverkehrsangebot auf Hauptfahrbahn möglich
  - Starker Schülerverkehr – Erschließung Schulen
  - Teilweise Tempo-30-Zone
- **Alte Schmelz**
  - Momentan nur nachrangige Erschließungsfunktion
  - Nur sinnvoll, wenn ein Radweg über das Grundstück des ehemaligen Parks der Gebrüder Krämer gebaut wird (Verbindung Rentrischer Weg und / oder Dudweiler Straße)
- **Am Mühlenwald und Parkplatz**
  - Nebennetz
  - Nur kurzer Anschlussstummel an Gustav-Clauss-Anlage

- **Am Schafweiher / Elstersteinstraße**
  - Nebennetz mit geringer Verbindungsfunktion für den Radverkehr
  - Kaum Kfz-Verkehr
- **Am Schmelzerwald**
  - Nebennetz, allerdings mit gewisser Verbindungsfunktion
  - Gut befahrbare Tempo-30-Zone vorhanden
  - Erschließung Schulen!
- **Die Rote Flur Erschließungsstraßen** (Zuwegung Klinik Haus Elstersteinpark, Verbindung Behringstr - Elversberger Str, Behringstr, Paul-Ehrlich-Str, Prälat-Eckhard-Str, Verbindung Am Alten Friedhof - Prälat-Eckhard-Str, Am Alten Friedhof, Jägerstr)
  - Nur Erschließungsfunktion für den Radverkehr
  - Keine Hauptnetzalternative
- **Dudweilertal / Am Spellenstein** (ggf. mit Verlängerung als Fahrradstraße außerorts bis Stadtgrenze)
  - Nachrangige periphere Verbindung im Nebennetz
  - Straße als Tempo-30-Zone auch so gut mit dem Rad befahrbar
- **Hobels Erschließungsstraßen**
  - Reine Erschließungsfunktion ohne durchgehende Verbindung für den Radverkehr
  - Keine Hauptnetzalternative

## Begründung zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist ein zentrales Element zur Verbesserung der messbaren und empfundenen Verkehrssicherheit innerorts. Unfälle können durch die längere zur Verfügung stehende Reaktionszeit und den kürzeren Bremsweg vermieden werden und die Kollisionsenergie ist geringer. Zugleich verbessert sich die Querbarkeit von Straßen für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende und die gefühlte Sicherheit für Radfahrende steigt stark an, weil die Differenzgeschwindigkeiten beim Überholen geringer werden. Bergab bleiben Überholvorgänge häufig sogar ganz aus, weil Radfahrende 30 km/h im Gefälle schnell erreichen.

### ***Temposenkung auf 30 km/h innerorts aus gutachterlicher Sicht erforderlich***

Auf folgenden Strecke ist wegen des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens, fehlender Radverkehrsinfrastruktur und ggf. örtlicher Besonderheiten (Steigung, Engstelle, parkende Kfz) eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nach dem Stand der Technik unerlässlich, um Radfahrende sicher auf der Fahrbahn zu führen (Mischverkehr bzw. Schutzstreifen). Die Temposenkung wird als Ultima Ratio nach Ausschluss aller anderer Optionen vorgesehen. In den betroffenen Abschnitten ist der Bau der erforderlichen Radwege wegen fehlender Straßenquerschnitte de facto unmöglich).

BK I-IV = Belastungsklasse nach ERA (vgl. Kapitel 3.2)

- **Am Güterbahnhof**
  - T50 BK: I Mischverkehr zulässig
  - Zu beachten:
    - Engstelle
    - sehr unübersichtlicher Straßenverlauf mit Lkw-Anlieferungsverkehr zum Werk
    - hohes Geschwindigkeitsniveau durch Gefälle Im Schmelzerwald
- **Blieskasteler Straße** zwischen Wollbachstraße und Oststraße
  - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
  - Zu beachten: sehr schmale Fahrbahn
- **Dudweilerstraße** im Bereich zwischen KVP Alleestraße und Einfahrt Supermärkte
  - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
  - Zu beachten: starke Steigung
  - Fahrbahnbreite zu schmal für beidseitige Schutzstreifen
- **Elversberger Straße** zwischen Josefstaler Str. und Rote Flurstraße
  - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig

- Zu beachten:
  - starke Steigung
  - sehr enger Straßenquerschnitt im südl. Teil
- **Ensheimer Straße** und **Alte Bahnhofstraße** zwischen Unterführung Bahn und Im Schmelzerwald
  - T50 BK III: Radfahrstreifen oder Radwege erforderlich
  - T30 BK II: Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
- **Hasseler Straße** (Rohrbach/Hassel) Bereich Unterführung Bahngleise
  - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
  - Zu beachten: Engstelle in der Bahnunterführung
- Hauptstraße (Oberwürzbach) zwischen Reichenbrunner Straße und Beginn jetziger T30-Bereich
  - T50 BK: II Schutzstreifen + Mischverkehr mit Einschränkungen zulässig
  - T30 BK: I Mischverkehr zulässig
  - Zu beachten Straße im weiteren Verlauf schon heute T 30
- **Josefstaler Straße** zwischen Kohlenstraße und Brahmsstraße
  - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
  - Zu beachten: Starke Steigung
- **Kohlenstraße (West)** zwischen Rickertstraße und Schlachthofstraße
  - T50 BK: III: Radfahrstreifen oder Radwege erforderlich
  - T30: BK II: i. d. R. Schutzstreifen
  - Zu beachten: Breite Fahrbahn / Straße für Radfahrstreifen/Radwege nicht ausreichend
- **Kohlenstraße (Ost)** zwischen Theodorstraße und Ludwigstraße
  - T50 BK: III: Radfahrstreifen oder Radwege erforderlich
  - T30: BK II: i. d. R. Schutzstreifen
  - Zu beachten: Breite Fahrbahn/ Straße für Radfahrstreifen/ Radwege nicht ausreichend
- **Rischbachstraße**
  - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
  - Zu beachten: starke Steigung
- **Saarbrücker Straße** zwischen Schlachthofstraße und Am Güterbahnhof
  - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr mit Einschränkungen zulässig
  - Zu beachten: kein wesentliches Gefälle → asymmetrische Aufteilung bietet sich nicht an

- **Spieser Landstraße** zwischen In der Lauerswiese und Peter-Reif-Straße
  - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
  - Zu beachten: starke Steigung
- **St. Ingberter Straße** (Hassel)
  - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr mit Einschränkungen zulässig

### ***Temposenkung auf 30 km/h innerorts aus gutachterlicher Sicht sinnvoll***

Zur Vereinheitlichung der Temporegelungen auf längeren Streckenabschnitten wird empfohlen auf den folgenden Straßen ebenfalls die Anordnung von Tempo 30 innerorts zu prüfen. Damit wird außerdem die Attraktivität des Radverkehrs erhöht, da die empfundene Sicherheit verbessert wird.

BK I-IV = Belastungsklasse nach ERA (vgl. Kapitel 3.2)

- **Albert-Weißgerber-Allee**
  - T50 BK: I Mischverkehr zulässig
  - Zu beachten:
    - Starker Schülerverkehr – Erschließung Schulen
    - bestehende Tempo-30-Regelungen in Abschnitten
    - keine Hauptverkehrsstraße
- **Alleestraße**
  - T50 BK: II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
  - T30 BK: I Mischverkehr zulässig
- **Dudweilerstraße** zwischen Alte Schmelz und Schlachthofstraße
  - T50 BK: I-II: Schutzstreifen + Mischverkehr grenzwertig zulässig
  - T30: Mischverkehr zulässig
- **In der Lauerswiese** zwischen Neunkircher Straße und Dr. Erhardt-Straße
  - **T50 BK: I-II**
  - T30 BK: I Mischverkehr zulässig
  - Zu beachten:
    - Starke Steigung
    - Wirkung wie außerorts
- **Industriestraße**
  - T50 BK: I Mischverkehr zulässig
  - Zu beachten:
    - Gewerbegebiet
    - LKW-Verkehr
    - Lückenschluss im Radwegenetz
- **Josefstaler Straße** zwischen Brahmstraße und Ortsausgang
  - T50 BK: II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle zulässig

- T30 BK I: Mischverkehr grenzwertig zulässig (Steigung!)
- Einschränkung: Steigung
- **Grubenstraße**
  - T50 BK: I – II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
  - T30 BK I: Mischverkehr grenzwertig zulässig (Steigung!)
  - Einschränkung: starke Steigung





Stadt St. Ingbert

## Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität

- Band 2-

# Impressum

## Auftraggeber

Stadt St. Ingbert  
Am Markt 12  
66386 St. Ingbert

### Ansprechpartner:

Klimaschutzmanager Biosphäre Bliesgau  
Dr. Hans-Henning Krämer  
hhkraemer@st-ingbert.de

## Auftragnehmer

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner

Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/589696 - 0	0721/831693 - 0
Fax: 0231/589696 - 18	0721/831693 - 19

info@planersocietaet.de  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

## Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung)  
M. Sc. Philipp Hölderich (Projektleitung)  
M. Sc. Markus Bednarek  
Dipl.-Ing. Johannes Lensch  
Dr. Georg Flätgen (für die Scheer GmbH; Mitarbeit bei den Ansätzen zur smart mobility)

Karlsruhe/ Dortmund, Juli 2020

## Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>2</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>4</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>4</b>
<b>1 Einführung und Rückblick auf Band I .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Zukünftige Verkehrsentwicklung in St. Ingbert .....</b>	<b>8</b>
2.1 Prognosen für St. Ingbert 2030	8
2.2 Verkehrsergebnisse des Prognose-Nullfalls 2030	8
2.2.1 Referenzszenario auf Basis des Prognose-Nullfalls 2030	13
2.2.2 Klimaschutzszenario	16
<b>3 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzepts .....</b>	<b>18</b>
3.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit	21
3.2 Radverkehr	32
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr	49
3.4 Kfz-Verkehr	56
3.5 Querschnittsthemen	83
<b>4 Entwicklungsszenarien.....</b>	<b>93</b>
4.1 Szenario 40 % Einsparung	95
4.2 Szenario Starker Umweltverbund	96
4.3 Szenarien im CO <sub>2</sub> -Vergleich	98
<b>5 Umsetzungskonzept.....</b>	<b>99</b>
<b>6 Evaluationskonzept.....</b>	<b>105</b>
6.1 Prozessevaluation	105
6.1.1 Umsetzungsanalyse	106
6.1.2 Wirkungsanalyse	106
6.2 Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten	107
6.3 Messbare Indikatoren	107
6.3.1 Mobilitätsenerhebung	108
6.3.2 Verkehrserhebungen	108
6.3.3 Statistiken und Messungen	109
<b>7 Fazit und Ausblick .....</b>	<b>111</b>
<b>8 Quellenverzeichnis.....</b>	<b>112</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Berichtsaufbau des KSTK St. Ingbert .....	6
Abbildung 2: Zielkonzept für das Klimaschutzkonzept St. Ingbert .....	7
Abbildung 3: Prognose-Nullfall 2030; Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz; Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw) .....	10
Abbildung 4: Differenzplot 2018-2030; Darstellung der Differenz der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz; Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw) .....	10
Abbildung 5: Prognose-Nullfall 2030; Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw) .....	11
Abbildung 6: Differenzplot 2018-2030; Darstellung der Differenz der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw) .....	12
Abbildung 7: Unterscheidung der Verkehrsleistung zwischen Leicht- und Schwerverkehr für den Prognose-Nullfall 2030 .....	14
Abbildung 8: Mögliche Entwicklung der Kfz-Verkehrsleistung (km pro Tag) auf dem St. Ingberter Stadtgebiet .....	14
Abbildung 9: Mögliche CO <sub>2</sub> -Entwicklung auf dem St. Ingberter Stadtgebiet je Szenario .....	17
Abbildung 10: Handlungsfelder der Klimaschutzteilkonzepts.....	18
Abbildung 11: Systematische und detaillierte Analysen.....	21
Abbildung 12: Zufußgehen hält gesund und ist kommunikativ.....	21
Abbildung 13: Fußgängerfreundliche Flächenverteilung .....	21
Abbildung 14: Wegweisung in eine Fußwegenetz.....	21
Abbildung 15: Sichere Querung der Fahrbahn .....	22
Abbildung 16: Barrierefreie Oberfläche .....	22
Abbildung 17: Wegweisung als Bodenmarkierung .....	22
Abbildung 18: Aufenthalt im öffentlichen Raum.....	22
Abbildung 19: Sitzgelegenheiten im Straßenraum .....	23
Abbildung 20: Fahrradstraße.....	32
Abbildung 21: Gute Fahrradinfrastruktur .....	32
Abbildung 23: Radabstellanlagen an einer Haltestelle .....	32
Abbildung 22: Lastenfahrrad .....	32
Abbildung 24: Fahrradevent.....	33
Abbildung 25: Ausschnitt Radnetz St. Ingbert .....	33
Abbildung 26: Radabstellanlage an einer Fußgängerzone.....	33
Abbildung 27: Radverkehr als System.....	33
Abbildung 28: Service für den Radverkehr, Mülleimer.....	34

Abbildung 29: Service für den Radverkehr, Schließfach .....	34
Abbildung 30: Ungepflegte Infrastruktur in St. Ingbert .....	34
Abbildung 31: Wegweisung für Alltag und Tourismus.....	34
Abbildung 32: Mobilitätsstation .....	49
Abbildung 33: Attraktives Auftreten des lokalen ÖPNV .....	49
Abbildung 34: gute Verknüpfung im Umweltverbund.....	49
Abbildung 35: Barrierefreie Ausrüstung von Haltestellen und deren Zugängen .....	49
Abbildung 36: Barrierefreie Haltestelle .....	50
Abbildung 37: Barrierearme Information.....	50
Abbildung 38: Zielgerichtete Information .....	50
Abbildung 39: sichere und attraktive Straßenräume.....	56
Abbildung 40: Kfz-Belastungen reduzieren .....	56
Abbildung 41: Ansprechende Gestaltung auf Hauptstraßen .....	56
Abbildung 42: Nutzerorientierte Straßenraumgestaltung .....	56
Abbildung 43: Fahrgemeinschaften bilden - Wege effizient zurücklegen .....	57
Abbildung 44: Freihalten von Rettungswegen .....	57
Abbildung 46: Umgewidmete Verkehrsfläche.....	57
Abbildung 45: Neue Verteilung auf der Fahrbahn durch Fahrstreifenumwidmung.....	57
Abbildung 47: Prognose-Nullfall 2030 - Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz – Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw) .....	66
Abbildung 48: Differenzplot Prognose-Nullfall 2030 und Prognose-Nullfall 2030 mit Öffnung der Kohlenstraße für Gegenläufigkeit .....	67
Abbildung 49: Differenzplot Prognose-Nullfall 2030 und Prognose-Nullfall 2030 mit Gegenläufigkeit der Kohlen- und der Ludwigstraße .....	69
Abbildung 50: Gestaltungsbeispiel zum Umbau der Ludwigstraße .....	70
Abbildung 51: Umgestaltungsbeispiele für die Poststraße mit der Nutzung von Piktogrammen und entsprechender Beschilderung .....	71
Abbildung 52: Vielfältige Mobilitätsoptionen an der Mobilitätsstation .....	83
Abbildung 53: Kommunale elektrische Nutzfahrzeuge.....	83
Abbildung 54: Ladesäule für Elektrofahrzeuge.....	83
Abbildung 55: Mobilitätsberatung.....	83
Abbildung 56: Mobile Geschwindigkeitsüberwachung - Verkehrssicherheit.....	84
Abbildung 57: Sonderflächen für Car-Sharing im Öffentlichen Raum .....	84
Abbildung 58: Leihradstation .....	84
Abbildung 59: Modal Split Szenario Starker Umweltverbund.....	98
Abbildung 60: (Möglicher) CO <sub>2</sub> -Ausstoß auf dem St. Ingberter Stadtgebiet.....	98

## Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1: Emissionsdaten St. Ingbert Referenzszenario 2030</b> .....	15
<b>Tabelle 2: Auswahl von temporeduzierenden Maßnahmen</b> .....	74
<b>Tabelle 3: Umsetzungsmatrix</b> .....	102

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Nordrhein-Westfalen
BBZ	Berufsbildungszentrum
DTVw	Durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg (umgangssprachlich Zebrastreifen)
H BVA	Hinweis für barrierefreie Verkehrsanlagen
HWK	Handwerkskammer
IHK	Industrie und Handelskammer
KEP-Dienstleister	Kurier-/Express-/Paket-Dienstleister
Kfz	Kraftfahrzeug
KSTK	Klimaschutzteilkonzept (vorliegendes Werk)
LfS	Landesbetrieb für Straßenbau
LSA	Lichtsignalanlage (umgangssprachlich Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
THG-Emissionen	Treibhausgas-Emissionen
UN	Vereinte Nationen
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRN	Verkehrsverbund Rhein Neckar

## 1 Einführung und Rückblick auf Band I

Das *Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität* ist eine Planung, in der die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in St. Ingbert für die nächsten 10 bis 15 Jahre formuliert wird. Fragen, die behandelt werden, sind z. B. „Wie werden sich die Menschen in St. Ingbert zukünftig bewegen?“, „Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen zukünftig angegangen werden?“ oder „Welche Prioritäten sind zu setzen?“. Hierzu wurden verschiedene Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit, etc.) und alle Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Wirtschafts- und Güterverkehr) betrachtet. Zudem wurden Querschnittsthemen wie Inter- und Multimodalität, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit und Aspekte zur smart mobility behandelt.

Das Klimaschutzteilkonzept liefert damit eine handlungsorientierte Mobilitätsstrategie für die Stadt St. Ingbert, die zum einen verkehrsmittelübergreifend Handlungserfordernisse, Projekte und Maßnahmen definiert und als Orientierungsrahmen dient. Zum anderen soll das Klimaschutzteilkonzept kein Schubladenwerk werden, sondern ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre darstellen.

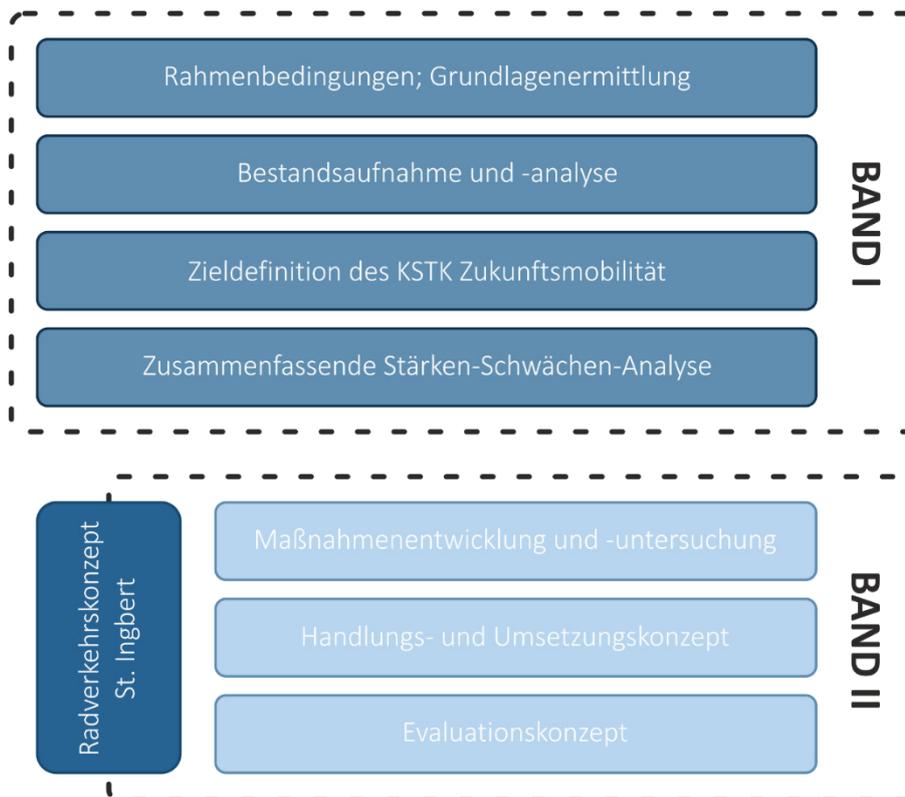
Mit der Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts wurde die Planersocietät 2018 als Gutachterbüro beauftragt. Der vorliegende Abschlussbericht bzw. Band II beinhaltet die zukünftige Verkehrsentwicklung in St. Ingbert (Kapitel 2) für das Prognosejahr 2030. Vor dem Hintergrund dieser Prognose und auf Basis einer umfangreichen Bestandsanalyse sowie einem erarbeiteten Zielkonzept, welche beide im Zwischenbericht bzw. Band I dargestellt sind (vgl. Abbildung 1), fand die Maßnahmenuntersuchung und -entwicklung für das Klimaschutzteilkonzept statt.

In Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurden sowohl Maßnahmenfelder als auch Einzelmaßnahmen (Kapitel 3) entwickelt, die so konzipiert wurden, dass sie zu den formulierten Zielvorstellungen beitragen. Die Maßnahmenuntersuchung fließt in die Beschreibung möglicher Zukunftsbilder ein (Entwicklungsszenarien, Kapitel 4) und mündet in ein Umsetzungskonzept (Kapitel 5). Vorschläge für eine Evaluation des Klimaschutzteilkonzepts werden in Kapitel 6 dargestellt. Band I bzw. der Zwischenbericht wurde im März 2019 fertiggestellt und am 16. Mai 2019 im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Werksausschuss der Kommunalpolitik vorgestellt.

Die Bearbeitung des Klimaschutzteilkonzepts findet in Abstimmung mit dem Klimaschutzmanager Biosphäre Bliesgau sowie verschiedenen Fachämtern des Geschäftsbereichs Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt St. Ingbert statt. Darüber hinaus konnte ein Projektbeirat initiiert und an der Bearbeitung beteiligt werden. In diesem Zuge wurde es Vertretern aus Politik und Zivilgesellschaft (verschiedene Interessensvertreter, z. B. ADFC, FUSS e. V. oder auch saarmobil GmbH) ermöglicht, sich kontinuierlich in den Planungsprozess einzubringen. Die ersten beiden Sitzungen des Projektbeirats fanden bereits vor dem Hintergrund der Bestandsanalyse und der Zieldefinition statt. Ihre Ergebnisse flossen insbesondere in den Band I bzw. den Zwischenbericht ein. Für den vorliegenden Band II des Klimaschutzkonzepts wurden zwei weitere Sitzungen des Projektbeirats am 4. September 2019 und am 11. Februar 2020 einberufen, um die Teilnehmer weiter an wichtigen Meilensteinen des Klimaschutzteilkonzepts partizipieren zu lassen.

Daneben bestand für die breite Öffentlichkeit Chance sich ebenfalls in den Planungsprozess einzubringen. Eine öffentliche Auftaktveranstaltung, eine Online-Beteiligung sowie je ein Planungsspaziergang und eine Planungsradtour waren ausgewählte Formate des Planungsprozesses. In allen Formaten konnten die Bevölkerung von St. Ingbert auf Probleme und Mängel in den Bereichen Mobilität und Verkehr hinweisen und eigene Wünsche, Anregungen und Ideen für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung einbringen.

**Abbildung 1: Berichtsaufbau des KSTK St. Ingbert**



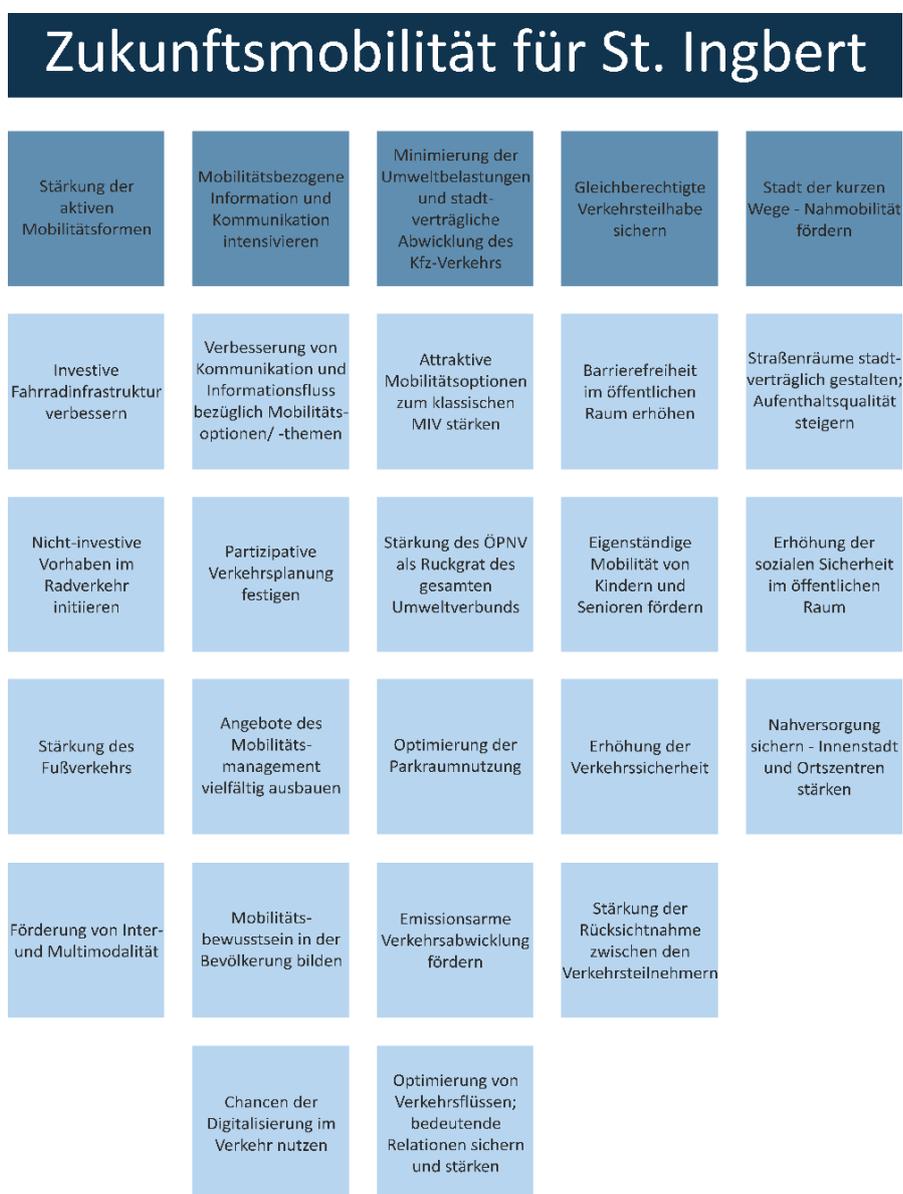
Quelle: eigene Darstellung

Eine Besonderheit im Planungsprozess des Klimaschutzteilkonzepts stellt das Handlungsfeld Radverkehr dar. Der mit der Stadtverwaltung abgestimmte und der Politik präsentierte Band I, welcher u. a. die Ergebnisse einer repräsentativen Mobilitätsbefragung der Bevölkerung von St. Ingbert beleuchtet, macht einen verstärkten Handlungsbedarf im Radverkehr deutlich, was auch innerhalb einer integrierten Verkehrsplanung einen temporären Fokus auf einen Teilbereich (hier: Radverkehr) rechtfertigt. Dies begründet sich u. a. in einem Modal-Split-Anteil des Radverkehrs von 5 %, welcher im Vergleich zu ähnlich großen Städten auf einem geringen Niveau liegt, sowie dem erheblichen Verlagerungspotenzial, das der Radverkehr insbesondere auf Wegelängen unter 5 km bietet. Vor diesem Hintergrund gab die Stadt St. Ingbert im November 2019 die Erarbeitung eines Teilkonzepts Radverkehr in Auftrag. Dieses Radverkehrskonzept hat eine deutlich niedrigere Flughöhe als das Klimaschutzteilkonzept und konkretisiert Einzelmaßnahmen. Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts liegen in einem separaten Abschlussbericht vor. Die wesentlichen Ergebnisse wurden in das Klimaschutzteilkonzept integriert.

Ein wichtiger Baustein des Klimaschutzteilkonzepts ist das Zielkonzept aus Band I, welches als strategisches Leitmotiv den Titel *Zukunftsmobilität für St. Ingbert* führt. Für das grundsätzliche

verkehrspolitische Denken und Handeln der Stadt möchte St. Ingbert eine Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung einschlagen, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer ausgewogen berücksichtigt sowie umwelt- und stadtverträglich ist. Das Leitmotiv ist als Dach über fünf Oberzielen zu verstehen, die den inhaltlichen Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts bilden und gleichberechtigt nebeneinanderstehen. Sie behandeln alle für die Stadt St. Ingbert wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen aus den Bereichen Verkehr und Mobilität, bei denen Verbesserungen angestrebt werden, und verdeutlichen gleichzeitig Schnittstellen zur Stadtplanung und -entwicklung. Thematisch ausgestaltet und konkretisiert werden die Oberziele durch insgesamt 21 Unterziele (vgl. Abbildung 2). Alle Arbeitsschritte des vorliegenden Bandes II bzw. des Abschlussberichtes wurden auf Basis dieser Ziele bearbeitet und diskutiert. Jedes Maßnahmenfeld trifft mindestens eines der Oberziele und ist damit von wesentlicher Bedeutung für die Zielerreichung.

Abbildung 2: Zielkonzept für das Klimaschutzkonzept St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung

## 2 Zukünftige Verkehrsentwicklung in St. Ingbert

Im Klimaschutzteilkonzept wird ein Prognose-Nullfall für das Jahr 2030 basierend auf der Analyse 2018 entwickelt. Dieser Prognose-Nullfall soll Aufschluss über zukünftige Entwicklungen von Verkehr, Klima und Umwelt ermöglichen und dabei helfen Maßnahmenfelder und Einzelmaßnahmen für die entwickelten Ziele des Klimaschutzteilkonzepts zu generieren.

### 2.1 Prognosen für St. Ingbert 2030

Ausgehend von der Ist-Belastung im Analysefall 2018 wurde ein Prognose-Nullfall 2030 für die Stadt St. Ingbert entwickelt. Der Prognose-Nullfall soll die als am wahrscheinlichsten zu erachtende verkehrsstrukturelle Entwicklung der Stadt bis 2030 abbilden. Dabei werden alle bisher eingeschlagenen und sicher absehbaren verkehrlichen Strategien, Maßnahmen und Trends berücksichtigt. Mögliche Abweichungen von der bisherigen Entwicklung (z. B. entsprechende Maßnahmen aus diesem Klimaschutzteilkonzept) werden im Prognose-Nullfall 2030 nicht einbezogen.

In Absprache mit der Stadtverwaltung St. Ingbert wurden für die Entwicklung des Prognose-Nullfall 2030 unterschiedliche Parameter und Determinanten herangezogen. Hierzu zählen u. a. die Verkehrs-, Bevölkerungs-, Siedlungs-, Wirtschafts- sowie Gewerbe- und Umlandentwicklung bis zum Jahr 2030. So wird beispielsweise die Bevölkerungsentwicklungsprognose des Stadtentwicklungskonzepts von St. Ingbert für das Jahr 2030 nach Altersklassen differenziert in den Prognose-Nullfall 2030 eingespeist. Des Weiteren werden neue Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen auf dem St. Ingberter Stadtgebiet wie bspw. die Entwicklung des WVD-Geländes, der Südschule und die Erweiterung des Kléber-Nord Geländes berücksichtigt.

Ebenso werden Annahmen hinsichtlich der deutschlandweiten Verkehrsleistung getroffen sowie die allgemeinen und lokal erkennbaren Mobilitätstrends adaptiert. Hierzu gehören deutschlandweite Entwicklungstendenzen wie bspw. zum Pendler- und Durchgangsverkehr. Zugleich fließen auch lokale Trendannahmen, wie u. a. zur Pkw-Besitzquote und der täglichen Wegeanzahl pro Person in St. Ingbert in die Berechnung des Prognose-Nullfalls ein. Grundlagen sind dabei das bisherige Mobilitätsverhalten der St. Ingberter Bevölkerung, welches durch eine Mobilitätshebung im Jahr 2018 analysiert wurde sowie – für St. Ingbert zutreffenden – deutschlandweiten Entwicklungen anhand der MiD-Zahlen.

### 2.2 Verkehrsergebnisse des Prognose-Nullfalls 2030

Im Prognose-Nullfall ergeben sich die in Abbildung 3 und Abbildung 5 dargestellten voraussichtlichen Kfz-Belastungswerte für das Stadtgebiet von St. Ingbert bzw. für das Innenstadtgebiet für das Jahr 2030. Bei den dargestellten Werten handelt es sich um das durchschnittliche, werktägliche Kfz-Aufkommen (DTVw) auf dem St. Ingberter Stadtgebiet. Die Werte sind nicht richtungsbezogen, sondern als Gesamtwerte pro Straßenquerschnitt dargestellt und auf 10 Fahrzeuge gerundet. Belastungen unter 1.000 Kfz pro Tag werden nicht dargestellt.

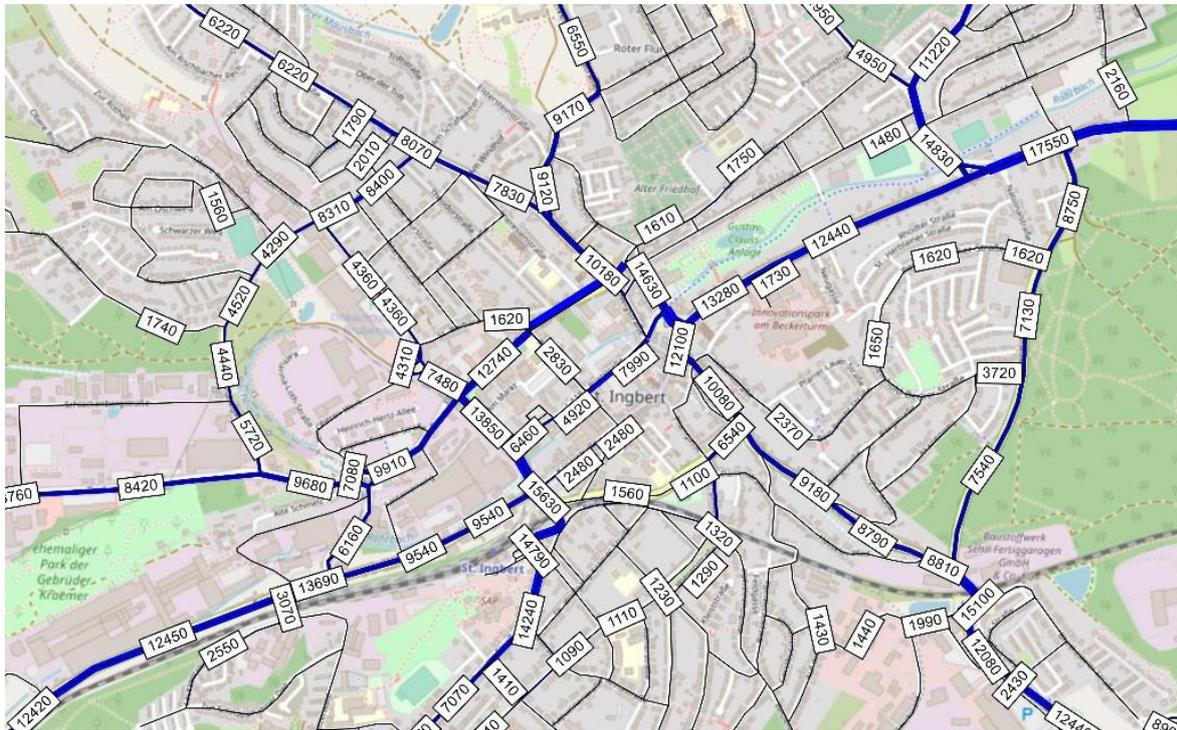
Abbildung 4 und Abbildung 6 stellen die Differenzplots dar. Diese Differenzplots zeigen die Veränderungen der Kfz-Belastungen auf den Straßen in St. Ingbert für das Jahr 2030 im Vergleich zum Analysefall 2018 (vgl. Band I). Bei den dargestellten Werten handelt es sich um die Differenz des DTVw auf dem St. Ingberter Stadtgebiet. Die Werte sind richtungsbezogen, um darzulegen in welche Fahrtrichtung es Veränderungen gibt. Auch diese Werte sind auf 10 Fahrzeuge gerundet. Veränderungen unter 100 Kfz pro Tag werden auf dem Ausschnitt des kompletten St. Ingberter Stadtgebiets nicht dargestellt, bei der Darstellung vom Innenstadtausschnitt werden Unterschiede unter 100 Kfz dargestellt. Rote Balken zeigen einen Anstieg der Verkehrsmenge, grüne Balken eine Minderung der Verkehrsmenge.

Größtenteils steigt die Verkehrsmenge im gesamten Stadtgebiet von St. Ingbert. Die Belastung auf der Autobahn wird in beide Richtungen bis zum Jahr 2030 um bis zu knapp 3.200 Kfz pro Tag steigen, was auf die durchschnittliche prognostizierte Steigerung des Pkw-Verkehrs in Deutschland zurückzuführen ist. Auf der Autobahn befindet sich größtenteils der Verkehr, der das Stadtgebiet von St. Ingbert zur Durchfahrt nutzt. Der größte Teil des Durchgangsverkehrs durchquert allerdings keine sensiblen Bereiche wie bspw. Wohngebiete, sondern ist dort vorzufinden, wo er vergleichsweise am unschädlichsten für die Bevölkerung von St. Ingbert ist.

Auf den übrigen Straßen im Stadtgebiet wird der Verkehr nur leicht ansteigen; bezogen auf die betrachtete Dauer dieser Entwicklung sind die Werte als unproblematisch und stagnierend einzuschätzen. Die signifikantesten Entwicklungen sind auf den Ein- bzw. Ausfallstrecken von St. Ingbert festzustellen. Dies betrifft die Landesstraßen erster Ordnung wie L 108, L 111, L 112, L 119 und L 126 sowie die Landesstraßen zweiter Ordnung wie L 241, L 243, L 250 und L 252. Die Verkehrsmengen steigen auf den genannten Straßen teilweise um bis zu knapp 500 Kfz je Richtung. Der höchste Anstieg der Verkehrsmenge ist auf der L 119 zu verzeichnen. Hier ist zwischen Rohrbach und Kirkel-Neuhaus ein Anstieg von bis zu 470 respektive 400 Kfz pro Tag zu verzeichnen (im Querschnitt bis zu 870 Kfz mehr pro Tag). Bezogen auf die Spitzenstunde passieren somit ca. 90 Kfz pro Stunde mehr dieses Teilstück, was keine Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in diesem Bereich mit sich bringt. Bei einer linearen Steigung bedeutet dies, dass die Kfz-Anzahl auf diesem Teilstück um ca. 10 Fahrzeuge in der Spitzenstunde pro Jahr steigt. Heruntergerechnet auf die Spitzenstunde steigt somit die Verkehrsmenge um ein Kfz alle sechs Minuten. Ebenso hält sich die Mehrbelastung durch Emissionen aufgrund dieser niedrigen Steigerung der Verkehrsbelastung in Grenzen.

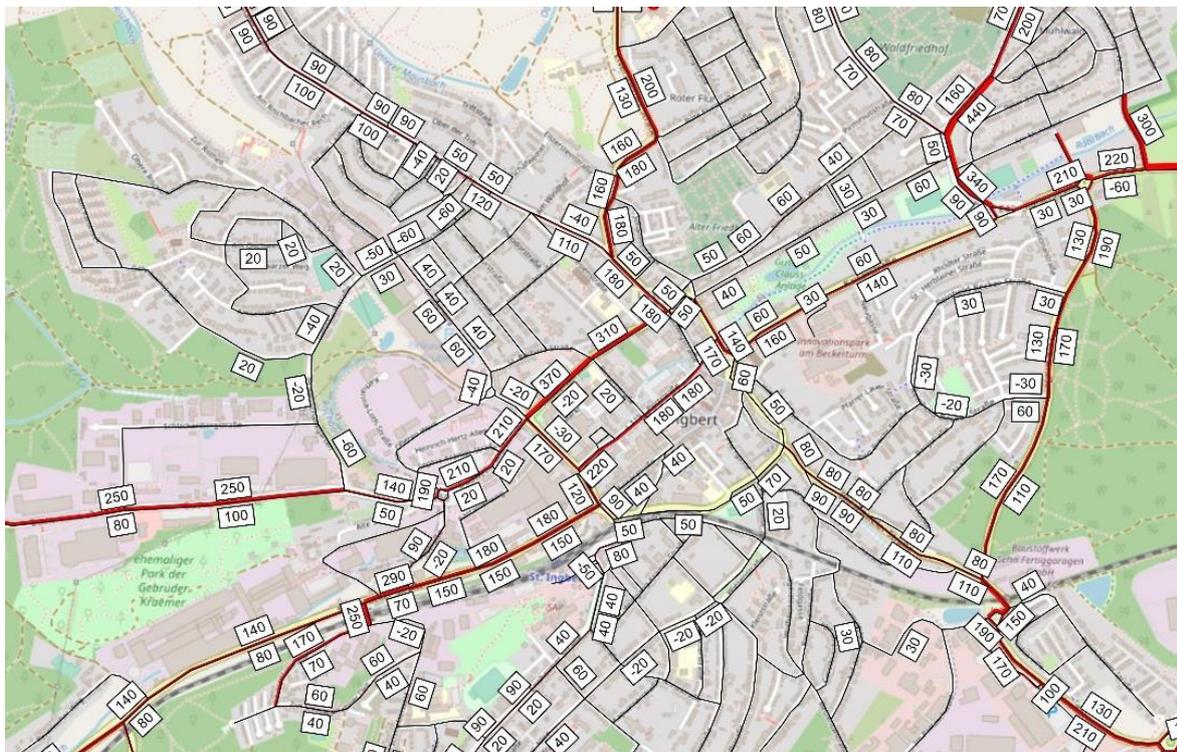
Eine detaillierte Betrachtung der Innenstadt von St. Ingbert zeigt ebenso keine Auffälligkeiten hinsichtlich der Pkw-Verkehrszunahme. Die Kohlenstraße (plus bis zu 350 Kfz), die Elversberger Straße (plus bis zu 340 Kfz) sowie die Oststraße (plus bis zu 340 Kfz) weisen hierbei die größten Veränderungen auf. Fast alle anderen Straßen im Innenstadtdistrikt sind durch ein minimales Wachstum der Verkehrsmengen gekennzeichnet. In Anbetracht des Prognosehorizontes kann daher auch von einer weitestgehenden Stagnation des Verkehrsaufkommens gesprochen werden. Es ist dennoch zu betonen, dass in Anbetracht der im Analysefall festgestellten vorherrschenden Verkehrsmengen weiterhin Handlungsbedarf zur Reduzierung der Verkehrsmengen besteht.

**Abbildung 3: Prognose-Nullfall 2030; Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz; Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw)**



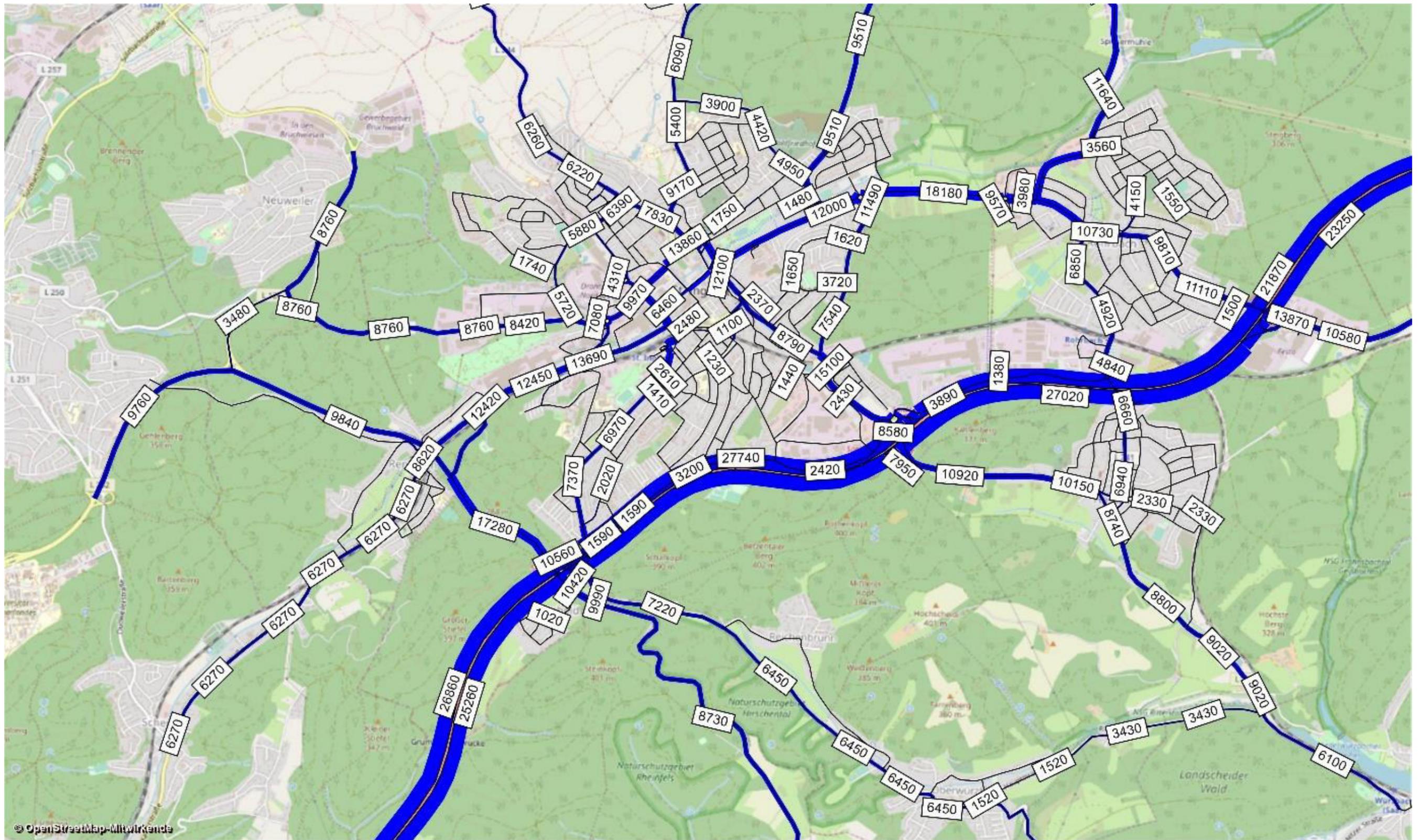
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

**Abbildung 4: Differenzplot 2018-2030; Darstellung der Differenz der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz; Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw)**



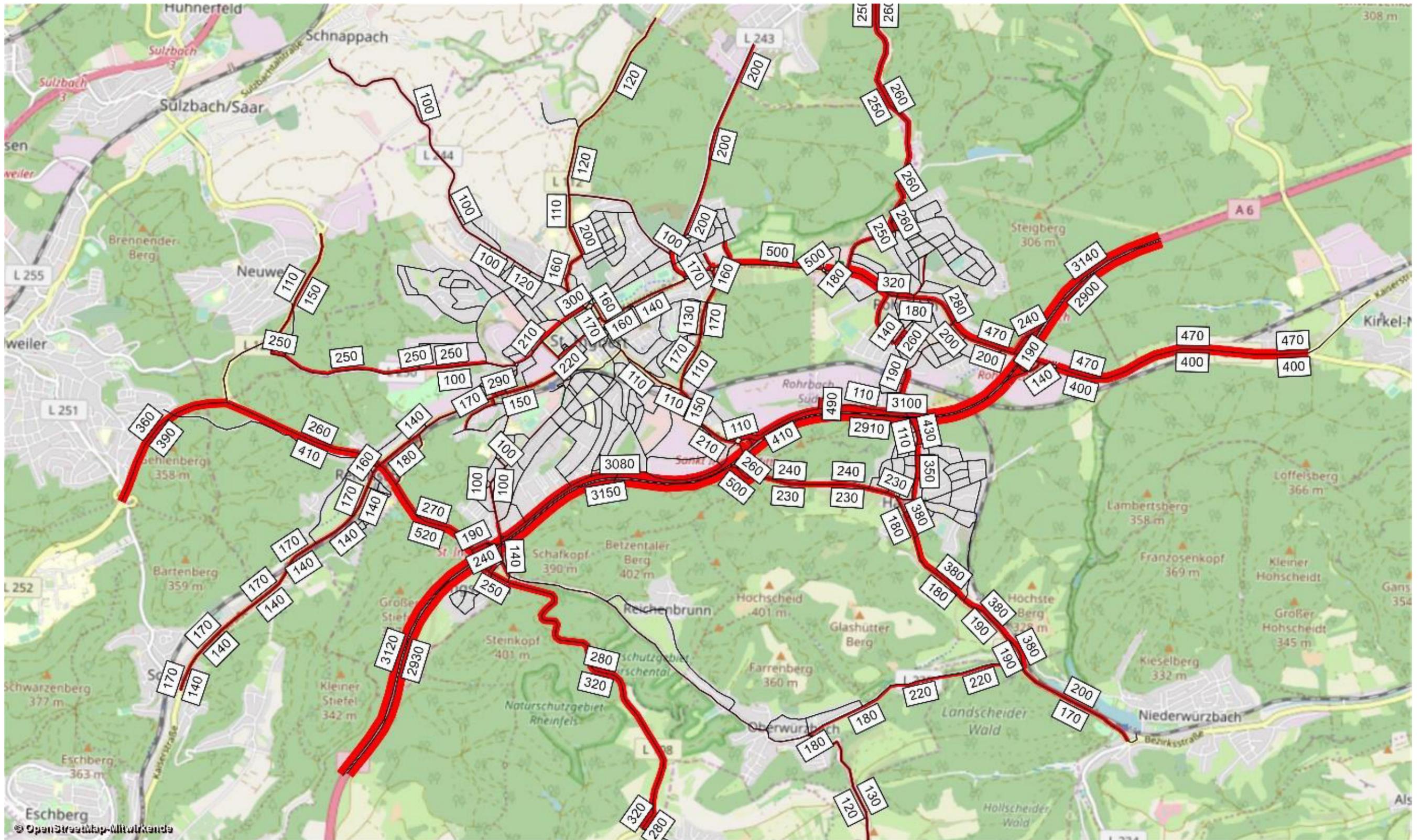
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 5: Prognose-Nullfall 2030; Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTVw)



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 6: Differenzplot 2018-2030; Darstellung der Differenz der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTWv)



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

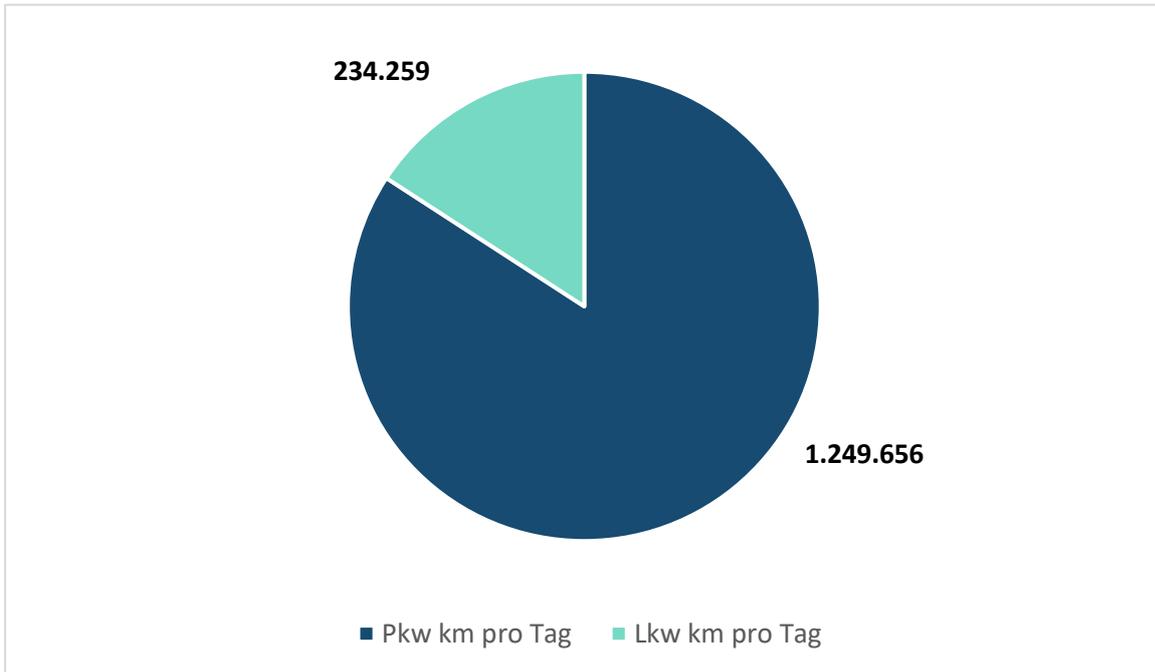
### 2.2.1 Referenzszenario auf Basis des Prognose-Nullfalls 2030

Die CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale für den Sektor Verkehr liegen im Bereich des technischen Fortschritts (CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial bei Verbrennungsmotoren, Weiterentwicklung von Elektroantrieben, usw.), der Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei den Wegen (Modal-Split), der Reduktion von Wegedistanzen, der effizienteren Abwicklung der Wege sowie weiterer organisatorischer Maßnahmen. Unter Einbeziehung bundesweiter Studien zur Entwicklung des Modal-Splits sowie weiterer Statistiken und Untersuchungen (wie zur Entwicklung der Kraftstoffpreise, den Erkenntnissen des Gutachters aus aktuellen Projekten im Klimaschutz und aus Forschungsprojekten sowie zur Auswirkung des demografischen Wandels auf die Verkehrsmittelnutzung) werden die Möglichkeiten zu Energieeinsparungen durch Veränderungen in den Marktanteilen Pkw, ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr für die Stadt St. Ingbert abgeschätzt. Der Schwerpunkt wird sich hierbei auf die Handlungsansätze konzentrieren, die durch die Kommune selbst beeinflusst werden können.

Der Umfang und die Intensität der im Weiteren zu entwickelnden Maßnahmen (Kapitel 3) hängt wesentlich davon ab, wie sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen ohne diese Maßnahmen entwickeln werden. Zu diesem Zweck wurde ein Referenzszenario (auf Basis des Prognose-Nullfall 2030) erstellt, welcher erkennbar werden lässt, wie sich die Emissionen des wichtigsten verkehrsbezogenen Treibhausgases CO<sub>2</sub> in der Stadt St. Ingbert entwickeln werden, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen zur Verminderung von Treibhausgasen ergriffen werden. Der Prognose-Nullfall 2030 schreibt die heute bestehenden oder absehbaren Trends von wichtigen Bestimmungsfaktoren in der Zukunft fort. Die Wirkungen des Prognose-Nullfalls 2030 auf Verkehrs- und THG-Emissionen werden mit Hilfe des Verkehrsmodells abgeschätzt.

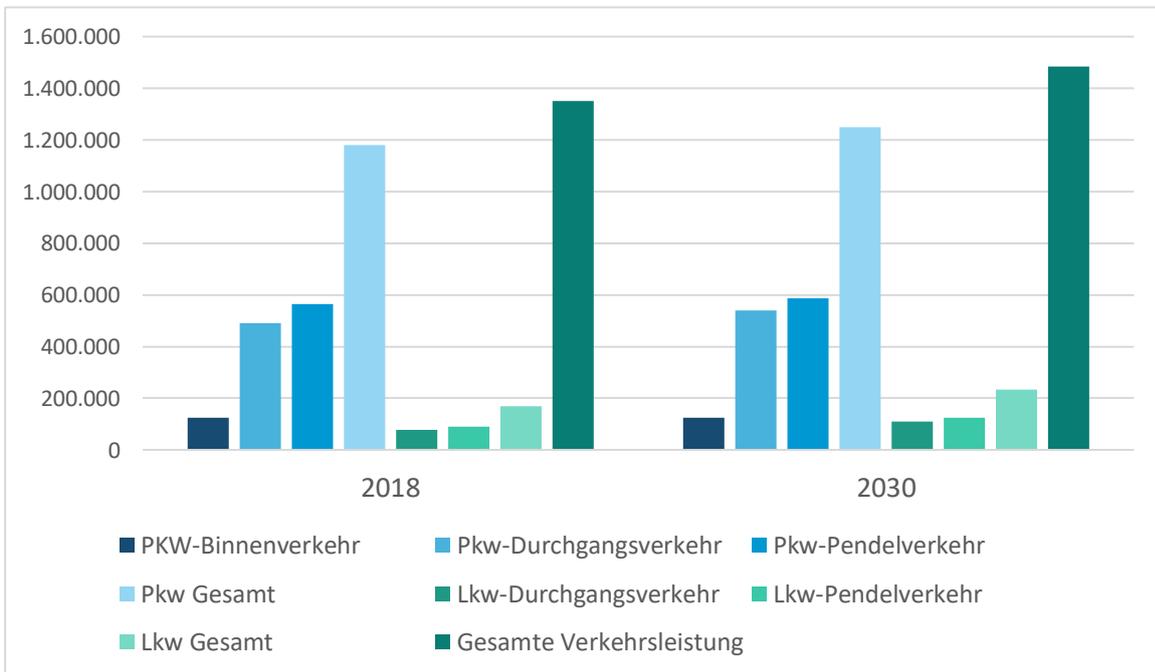
Ein grundlegender Indikator für die Berechnung der Verkehrsemissionen im Jahr 2030 in St. Ingbert ist die Auswertung der Verkehrsleistung auf dem Stadtgebiet von St. Ingbert. Vom Jahr 2018 bis zum Jahr 2030 steigt die Verkehrsleistung von 1.349.855 km auf insgesamt ca. 1.483.915 km pro Tag. Darauf entfallen ca. 1.249.656 km auf den Pkw-Verkehr und ca. 234.259 km auf den Lkw-Verkehr (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8).

**Abbildung 7: Unterscheidung der Verkehrsleistung zwischen Leicht- und Schwerverkehr für den Prognose-Nullfall 2030**



Quelle: eine Darstellung auf Grundlage des Verkehrsmodells

**Abbildung 8: Mögliche Entwicklung der Kfz-Verkehrsleistung (km pro Tag) auf dem St. Ingberter Stadtgebiet**



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Verkehrsmodells

Insgesamt steigt das gesamte Verkehrsaufkommen auf dem Stadtgebiet von St. Ingbert um ca. 10 %, obwohl ein Rückgang beim Binnenverkehr von ca. 125.806 km auf 123.623 km pro Tag zu verzeichnen ist (Rückgang um ca. 1,7 %), was vor allem auf die sinkende Einwohnerzahl von St. Ingbert zurückzuführen ist.

Ein wesentlicher Grund für die Steigerung des Verkehrsaufkommens ist der anwachsende Durchgangsverkehr, insbesondere der Durchgangsverkehr auf der Autobahn im St. Ingberter Stadtgebiet. Der gesamte Kfz-Durchgangsverkehr steigt um 14 % von ca. 568.927 km auf ca. 650.504 km pro Tag. Sowohl der Pkw-Verkehr als auch der Lkw-Verkehr weisen steigende Verkehrsleistungen auf. Ein weiterer Grund für die steigende Verkehrsleistung in St. Ingbert ist der Lkw-Verkehr: Aufgrund stetig wachsender Güternachfrage und Güterströme steigt dieser von 168.521 km um knapp 40 % auf ca. 234.259 km im Referenzszenario auf dem St. Ingberter Stadtgebiet. Im Vergleich dazu steigt der Pkw-Verkehr im St. Ingberter Stadtgebiet von 1.181.334 km um knapp 6 % auf 1.249.656 km im Referenzszenario (Prognose-Nullfall 2030).

Die nachfolgende Auswertung der für 2030 prognostizierten Luftschadstoffbelastung auf dem St. Ingberter Stadtgebiet basiert auf den Ergebnissen des Prognose-Nullfalls 2030. Die Luftschadstoffbelastungen wurden nach den Methoden von TREMOD 5.82 und HBEFA 3.3 wie im Kapitel 4.1.9 im Band I bzw. Zwischenbericht hochgerechnet. Die Bilanz der Emissionen erfolgte nach dem Territorialprinzip und umfasst die Emissionen für das Stadtgebiet von St. Ingbert. Die Abschätzung beschränkt sich dabei auf die Kfz-Emissionen.

**Tabelle 1: Emissionsdaten St. Ingbert Referenzszenario 2030**

Emissionsdaten <sup>1</sup> St. Ingbert		Pkw – Binnenverkehr	Pkw – Durchgangsverkehr	Pkw – Ein- und Auspendlerverkehr	Lkw – Durchgangsverkehr	Lkw – Quell- und Ziel-Verkehr	Verkehr Gesamt
<b>Treibhausgase<sup>2</sup></b>	kg/Tag	25.775	112.559	122.219	113.971	127.316	<b>501.840</b>
<b>Stickoxide</b>	kg/Tag	49	216	234	240,11	268,23	<b>1.008,2</b>
<b>Feinstaub<sup>3</sup></b>	kg/Tag	0,74	3,24	3,52	3,32	3,71	<b>14,53</b>

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Verkehrsmodells

Wenn keine zusätzlichen Maßnahmen zur Verminderung von Treibhausgasen ergriffen werden, erhöht sich die Schadstoffbelastung kontinuierlich. Gemessen an der Menge erhöht sich der Ausstoß der Treibhausgase von ca. 419.885 kg/Tag auf ca. 501.840 kg/Tag am signifikantesten. Dies gleicht einer Steigerung von ca. 19 %. Ebenso steigt der Ausstoß von Stickoxiden bis zum Jahr 2030 um ca. 19 % von 838 kg/Tag auf ca. 1.008,2 kg/Tag an. Bezogen auf die Menge steigt die Feinstaubbelastung vergleichsweise moderat von 12,14 kg/Tag auf 14,53 kg/Tag an. Prozentual gesehen steigt die Feinstaubbelastung allerdings ebenso um ca. 16 % an.

1 Berechnungen nach TREMOD 5.82 und HBEFA 3.3

Angewendete Emissionsfaktoren ausgehend von einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro Pkw

Angewendete Emissionsfaktoren ausgehend von einer durchschnittlichen Lkw Beladung in Höhe von 10 t

2 CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> und N<sub>2</sub>O angegeben in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

3 Ohne Abrieb

### 2.2.2 Klimaschutzszenario

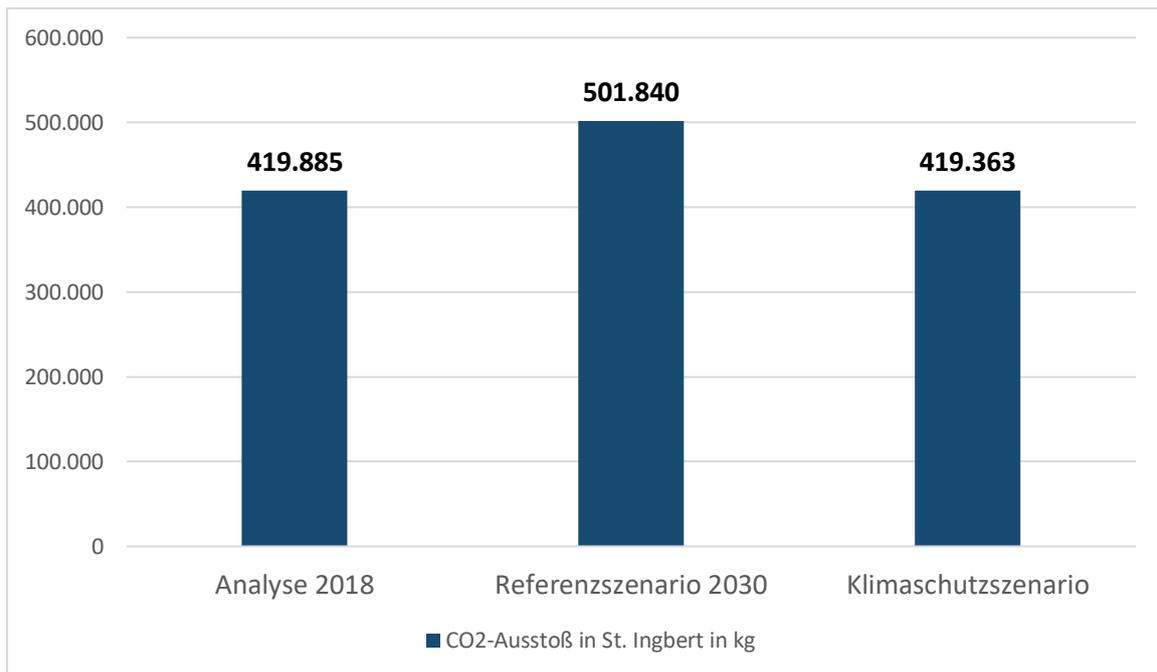
Im Klimaschutzszenario wird im Grundsatz davon ausgegangen, dass die verabschiedeten EU-, Bundes- und Landesbeschlüsse zum Klimaschutz umgesetzt wurden, sich die entscheidenden Personen überwiegend ökonomisch, ökologisch, rational und verantwortungsbewusst verhalten und die wirtschaftlichen Maßnahmen zur Energieeffizienz umgesetzt wurden. Im Verkehrsbereich sind dies Maßnahmen mit einer hohen Nutzerakzeptanz. Hierzu gehören auch Maßnahmen, die entweder zu einer erhöhten Akzeptanz von zumindest kurz- bis mittelfristig unwirtschaftlichen Maßnahmen führen, oder dass die Realisierung dieser Maßnahmen durch verpflichtende Regelungen erreicht wird.

Das Klimaschutzprogramm 2030, Ende September 2019 von der Bundesregierung verabschiedet, beinhaltet für den Verkehrssektor u. a. folgende Ziele mit Relevanz für das Klimaschutzszenario:

- Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität
- Förderung des Umstiegs auf elektrische Pkw
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Ausbau von Radwegen
- CO<sub>2</sub>-arme Lkw in den Verkehr bringen (Parlament und EU-Staaten haben sich auf erste CO<sub>2</sub>-Vorgaben für Lkw geeinigt. Bis 2030 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lkw im Vergleich zu 2019 demnach um 30 % sinken (vgl. Europaparlament 2020)
- Konsequente CO<sub>2</sub>-bezogene Reform der Kfz-Steuer (Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf max. 95 g CO<sub>2</sub>/km) (vgl. Bundesfinanzministerium)

Für das Klimaschutzszenario sind allerdings nur die beiden letztgenannten Ziele hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes quantifizier- und messbar, sodass sich das Klimaschutzszenario auf diese beiden Ziele bezieht. Durch den Einbezug der genannten Parameter ergibt sich anhand der Berechnungsmethoden ein CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial auf dem Stadtgebiet von St. Ingbert, ohne dass explizite lokale Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzepts bereits miteinfließen.

Im Vergleich zum Analysefall 2018 wird sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei den aktuellen Entwicklungen (Bevölkerung, Stadt, Umland, usw.) um ca. 19 % erhöhen, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen zur Verminderung von Treibhausgasen ergriffen werden. Sofern die messbaren Ziele des vom Bund herausgegebenen Klimaschutzprogrammes 2030 eingehalten werden, ergibt sich daraus ein hohes CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial auf dem Stadtgebiet von St. Ingbert. Mit Hilfe der Einhaltung der Grenzwerte und dem Vorantreiben der proklamierten Ziele ergibt sich daraus ein Einsparpotenzial in Höhe von ca. 522 kg CO<sub>2</sub> pro Tag im Vergleich zum Analysefall 2018, was prozentual gesehen eine Einsparung in Höhe von ca. 0,12 % ausmacht. Im Vergleich zum Referenzszenario 2030 ist im Klimaschutzszenario ein Einsparpotenzial in Höhe von ca. 82.477 kg CO<sub>2</sub> pro Tag möglich, was ein Einsparpotenzial in Höhe von ca. 16 % bedeutet, wenn die von der EU und vom Bund vorgegebenen Maßnahmen und Grenzwerte eingehalten werden (vgl. Abbildung 9).

**Abbildung 9: Mögliche CO<sub>2</sub>-Entwicklung auf dem St. Ingberter Stadtgebiet je Szenario**

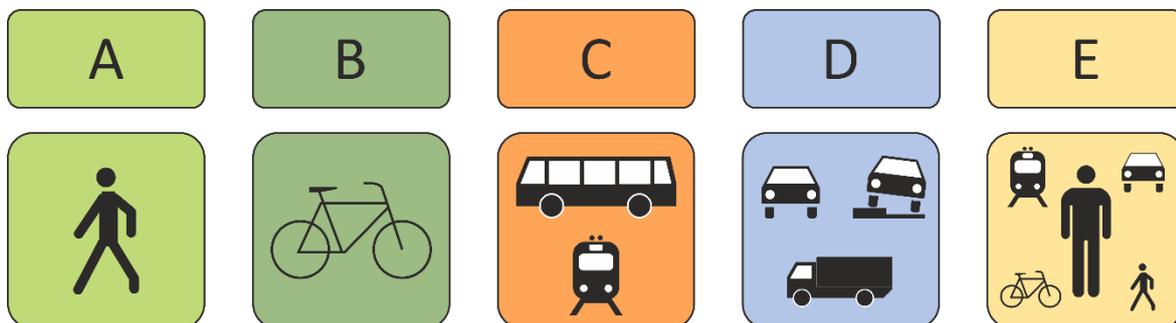
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Verkehrsmodells

Der Vergleich in Abbildung 9 zeigt deutlich, dass für eine anzustrebende deutliche Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Stadtgebiet von St. Ingbert nicht einzig und alleine Maßnahmen übergeordneter Ebenen ausreichend sind. Auch dies ist mitunter ein Grund die nachfolgenden Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen.

### 3 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzepts

Aus den Erkenntnissen der Bestandsaufnahme und -analyse sowie auf Basis des formulierten Zielkonzepts, welches die langfristige Entwicklungsrichtung der Stadt St. Ingbert vorgibt, leiten sich die Handlungs- und Maßnahmenfelder des Klimaschutzteilkonzepts ab. Die Maßnahmenfelder lassen sich den **Handlungsfeldern** Fußverkehr und Barrierefreiheit (A), Radverkehr (B), ÖPNV (C), Kfz-Verkehr (D) und Querschnittsthemen (E) zuordnen (vgl. Abbildung 10). Wie in Kapitel 1 erläutert, wurde zeitgleich zu Band II des Klimaschutzteilkonzepts ein Radverkehrskonzept als fokussierendes Teilkonzept erarbeitet, das in erheblichem Maße dem definierten Oberziel „Stärkung der aktiven Mobilitätsformen“ und im ganz speziellen den Unterzielen „Investive Fahrradinfrastruktur verbessern“, „Nicht-investive Vorhaben im Radverkehr initiieren“ und „Förderung von Inter- und Multimodalität“ gerecht wird. Das Handlungsfeld Kfz-Verkehr beinhaltet Maßnahmenfelder zum fließenden MIV (inklusive Betrachtung verschiedener Planfälle), zum ruhenden MIV und zum Wirtschaftsverkehr. Auch wenn eine integrierte Verkehrsplanung innerhalb der Handlungsfelder A-D und ihren Maßnahmenfeldern sehr deutlich wird, ist der integrierte Ansatz im Handlungsfeld der Querschnittsthemen besonders hervorzuheben. Hier werden bspw. Maßnahmenfelder aus der Verkehrssicherheit und dem Mobilitätsmanagement aufgezeigt.

Abbildung 10: Handlungsfelder der Klimaschutzteilkonzepts



Quelle: eigene Darstellung

Die einzelnen **Maßnahmenfelder** können als thematische (Maßnahmen-)Bündel verstanden werden, die durch Einzelmaßnahmen und relevante Bausteine des Maßnahmenfelds konkretisiert und durch Anwendungsbeispiele ergänzt werden. Zwischen den einzelnen Maßnahmenfeldern gibt es Synergien und Abhängigkeiten, weshalb sie nicht isoliert betrachtet werden dürfen.

Die Maßnahmenfelder sind in Steckbriefform möglichst übersichtlich und prägnant aufbereitet. Neben einer kurzen Beschreibung des Maßnahmenfelds werden Einzelmaßnahmen, Bausteine und Anwendungsbeispiele formuliert. Beides sind die zentralen Bausteine der Maßnahmenfelder. Informationen und Abschätzungen zu Kostenaufwand, Priorität, Umsetzungsdauer sowie relevanten Akteuren sind ein weiterer Informationsgehalt der Steckbriefe. Hervorzuheben ist der Verweis auf andere Maßnahmenfelder, zu denen ein besonderer Bezug zu erkennen ist – gleiches gilt für den Zielbezug.

Essenziell ist es, dass klar erkennbar ist auf welche Oberziele (vgl. Abbildung 2) das jeweilige Maßnahmenfeld positiv wirkt. Hierzu befinden sich am oberen rechten Rand der Steckbriefe Kästchen

zu jedem der für St. Ingbert formulierten Oberziele, die entweder farbig und somit *aktiviert* (Wirkung auf das Oberziel) oder grau und somit *passiv* (keine besonderen Wirkungen auf das Oberziel) sind.

Die in Band I in Kapitel 5 entwickelten Oberziele werden hier in gekürzter Darstellung wiedergegeben. Dabei stehen die folgenden Abkürzungen für die entsprechenden Oberziele:

-  Stärkung der **aktiven Mobilitätsformen**
-  Mobilitätsbezogene **Information und Kommunikation** intensivieren
-  **Minimierung der Umweltbelastungen** und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
-  **Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe** sichern
-  Stadt der **kurzen Wege** – Nahmobilität fördern

In den Fußzeilen der Steckbriefe befinden die weiterführenden Informationen und Planungshilfen; dazu zählen:

**Kostenaufwand:** Der Kostenaufwand bezieht sich auf das Maßnahmenfeld und betrachtet dieses grundsätzlich umfassend. Der Kostenaufwand soll eine Einschätzung vermitteln, orientiert sich an vergleichbaren Projekten und stellt eine grobe Abschätzung dar. Zur leichten Orientierung wird eine dreistufige Unterscheidung gewählt:

- hoch: über 250.000 €
- mittel: von 50.000 € bis 250.000 €
- niedrig: unter 50.000 €

Hinweis: Im Rahmen des Radverkehrskonzepts werden Maßnahmen weiter konkretisiert, was gleichfalls konkretisierende Angaben zum Kostenaufwand von Einzelmaßnahmen zulässt (vgl. Radverkehrskonzept).

**Priorität:** Die Priorität stellt eine Empfehlung zur Dringlichkeit der Umsetzung eines Maßnahmenfelds innerhalb eines Handlungsfelds dar. Bei der Empfehlung werden Erkenntnisse aus den Beteiligungsformaten sowie Einschätzungen der Stadtverwaltung und der Gutachter berücksichtigt. Die Empfehlungen zur Dringlichkeit werden ebenfalls den Klassen hoch, mittel und niedrig zugeordnet.

**Umsetzungsdauer:** Einige Maßnahmen und Projekte lassen sich mit weniger personellen und finanziellen Ressourcen bewältigen und können dadurch unmittelbar eingeleitet bzw. begonnen werden. Andere Maßnahmen und Projekte sind dahingegen mit einer intensiven Vorbereitung und weiterführenden Detailplanung verknüpft. Auch hierzu wird eine Einschätzung gegeben, um bspw. finanzielle Möglichkeiten in der kommunalen Haushaltsplanung zu berücksichtigen oder personelle Rahmenbedingungen frühzeitig zu schaffen. Einschätzungen sind wie folgt klassifiziert:

- kurzfristig: bis zwei Jahre
- mittelfristig: bis fünf Jahre

- langfristig: über fünf Jahre
- Daueraufgabe

**Besonderer Maßnahmenbezug:** Die Maßnahmenentwicklung basiert auf einem integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Ansatz. Maßnahmenfelder innerhalb eines Handlungsfelds stehen zwangsläufig miteinander in Bezug (Ausnahme: Querschnittsthemen). Wenn Maßnahmenfelder bzw. -bündel zu einem Maßnahmenfeld außerhalb des Handlungsfelds in besonderem Bezug stehen, wird darauf hingewiesen. Bei Maßnahmenfeldern innerhalb des Handlungsfelds Querschnittsthemen werden auch solche Bezüge innerhalb des Handlungsfelds dargestellt. Somit soll auf potenzielle Synergien und Abhängigkeiten hingewiesen werden, um einen effizienten Mitteleinsatz (personell und finanziell) zu ermöglichen.

**Akteure:** Die Stadt St. Ingbert steht für die Umsetzung der Maßnahmen an der zentralen Stelle. Zusammenarbeiten und wichtige Abstimmungen mit weiteren Akteuren sind jedoch nicht auszuschließen, vielfach notwendig oder bringen bestimmte Benefits (z. B. Wissenstransfer, Erfahrungsknow-how) mit sich, die den Erfolg der Maßnahmen mitgestalten und stärken. In diesem Zusammenhang soll das Unterziel „Partizipative Verkehrsplanung festigen“ nicht unerwähnt bleiben. Für einen strategischen Überblick werden die Akteure in vier Kategorien eingeteilt:

- Stadt St. Ingbert: Hierunter werden alle verwaltungsinternen Stellen im Rathaus summiert
- Private Akteure: hier werden alle Akteure summiert, die mit einem Eigeninteresse an Planungen oder Aktionen beteiligt werden sollen oder müssen. Dies können Anwohner sein, Einzelhändler oder Unternehmer. Darüber hinaus können auch Unternehmen mit einer Beteiligung durch Bund, Landung oder Kommune angesprochen werden, wie die Bahn, saarVV oder die Stadtwerke
- Interessensvertreter: Dies sind Akteure, die nicht aus eigener Betroffenheit heraus agieren, sondern um ein gesellschaftliches Interesse zu wahren, z. B. Verkehrsclub Deutschland (VCD), Fuss e.V. oder ähnliche.
- Straßenbaulastträger: Eigentumsverhältnisse sind auch im öffentlichen Raum differenziert. Hier ist der korrekte Eigentümer zu ermitteln. Die Kosten und die Ausführung von Maßnahmen liegen dann ebenfalls beim Baulastträger.

In den nachfolgenden Kapiteln werden 50 Maßnahmenfelder des Klimaschutzteilkonzepts dargestellt. In einer Gesamtübersicht werden die Ergebnisse in Kapitel 5 zusammengetragen.

### 3.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Alle Wegeketten – auch die Fahrten mit dem Auto – beginnen und enden mit einem ersten Schritt und einem Teilstück, welches zu Fuß zurückgelegt wird. Das Zufußgehen als eigenständiges und elementarstes Verkehrsmittel wird in St. Ingbert – aber auch in vielen anderen Städten – noch nicht ausreichend berücksichtigt. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der Tatsache, dass in St. Ingbert bereits heute 17 % der Wege zu Fuß zurückgelegt werden, perspektivisch stärker zu berücksichtigen und in die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt einzubringen.

Zufußgehen ist kostenlos, jederzeit möglich und produziert weder Schadstoffe noch Lärm. Auch die Witterungsabhängigkeit ist weniger stark ausgeprägt als bei anderen aktiven Mobilitätsformen. Der Fußverkehr trägt zur Sicherung einer selbstbestimmten Mobilität bei – insbesondere für solche Nutzer, denen ansonsten aus Altersgründen oder wegen ihres gesundheitlichen Zustandes (bspw. Menschen unter 18 Jahren und Senioren) das selbständige Führen von Fahrzeugen untersagt (Kfz-Führerschein) oder unmöglich (z. B. mangelnde Kraftausdauer und Koordination bei Senioren, um ein Fahrrad zu führen) ist.

Vor diesem Hintergrund sollten in St. Ingbert der Fußverkehr und seine Förderung systematisch und ganzheitlich sukzessive gestärkt werden. Dabei ist der Fokus des Fußverkehrs nicht einzig und alleine auf den Innenstadtbereich mit seiner Fußgängerzone zu beschränken. Ganzheitlich bedeutet im Handlungsfeld Fußverkehr nicht nur konzeptionellen Arbeiten für die Gesamtstadt nachzugehen, sondern vor allem in Teilbereichen verstärkt ins Detail zu gehen, bspw. durch Betrachtungen auf Stadtteilebene oder Analysen des Umfelds sensibler Einrichtungen (z. B. Senioreneinrichtungen und Schulen). Eine solche Herangehensweise wird im Maßnahmenfeld A1 beschrieben.

Gerade weil der Fußverkehr durch jeden als Verkehrsmittel genutzt wird, ist eine langfristige Ertüchtigung der entsprechenden Infrastrukturen, vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, zu begleiten und aktiv voranzutreiben. Barrieren und Hindernisse (auch in kleinen Ausprägungen) sind im öffentlichen Raum zu vermeiden und kontinuierlich zu

**Abbildung 11: Systematische und detaillierte Analysen**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 12: Zufußgehen hält gesund und ist kommunikativ**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 13: Fußgängerfreundliche Flächenverteilung**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 14: Wegweisung in ein Fußwegenetz**



Quelle: eigene Aufnahme

reduzieren (vgl. A2). Auch entsprechende Hilfen und Unterstützungen sind im Rahmen einer barrierefreien Planung im öffentlichen Raum mitzudenken und durchzuführen.

Besondere Konfliktpunkte für Fußgänger – und damit systematisch bedeutende Barrieren – sind Querungen von Fahrbahnen. Das Bewegungsmuster von Fußgängern lässt sich im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern weniger leicht bündeln, was auf die hohe Umwegsensibilität zurückzuführen ist. Fußgängerfreundliche und regelmäßige Querungshilfen sind ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven Fußwegenetzes und tragen dazu bei, Umwege zu vermeiden. Gerade in Verbindung mit der hohen Umwegsensibilität der Fußgänger, aber auch im Zusammenhang mit einer Prioritätenverteilung zu Gunsten einzelner Verkehrsträger an Knotenpunkten, sind die Fahrbahnquerungen in St. Ingbert in Zukunft fußgängerfreundlicher zu gestalten (vgl. A3).

Im Fußverkehr verbergen sich mehr Bedürfnisse und Nutzungsansprüche als die reine Überwindung des Raumes zur Erreichung eines Ziels. Der Fußverkehr kann und sollte bei ausreichender Fläche besondere Qualitäten bieten. Hier sind vor allem der Aufenthalt, die Erholung und Freizeit sowie der Schaufensterbummel zu nennen. Über den reinen Verkehrszweck hinaus hat eine attraktive und qualitätsvolle Infrastruktur ausreichend Flächen, Räume und Stadtmobiliar für die diversen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen des Fußverkehrs zu berücksichtigen (vgl. A4). In diesem Maßnahmenfeld werden die unmittelbaren Bezüge zur stadträumlichen Gestaltung besonders deutlich.

Der Fußverkehr erfolgt durch eigene Muskelkraft des Körpers. Ein ressourcenschonender Einsatz der vorhandenen Kraft ist im Fuß- und im Radverkehr auf Alltagswegen ein ausgeprägter Wunsch vieler Nutzer. Eine geeignete Wegweisung zeigt dem Nutzer direkte Fußwege auf, die einen effizienten Einsatz der Kräfte im Alltag unterstützt. Durch die primäre Orientierung im eigenen Wohnumfeld kann es sein, dass auch Einwohner von St. Ingbert in benachbarten Quartieren nicht alle Fußwegebeziehungen kennen. Deswegen richtet sich eine gute Wegweisung nicht ausschließlich an Ortsfremde und Gäste, sondern macht kurze Wege – wie es sie auch in St. Ingbert vielfach gibt – im Stadtraum kenntlich (vgl. A5).

**Abbildung 15: Sichere Querung der Fahrbahn**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 16: Barrierefreie Oberfläche**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 17: Wegweisung als Bodenmarkierung**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 18: Aufenthalt im öffentlichen Raum**



Quelle: eigene Aufnahme

Vielfach gilt im Fußverkehr aber auch das Sprichwort „der Weg ist das Ziel“ und der Stadtteil soll erkundet oder zu Freizeitwecken (mit Hund spazieren gehen, schlendern) genutzt werden. Auf Themenrouten und Fußwegeachsen lassen sich Fußwege dann teilweise bündeln bzw. ist es möglich, ein ganz bewusstes Angebot (Premiumprodukt) für Fußgänger zu schaffen (vgl. A6).

Aktionen und Maßnahmen, Verbesserungen und Planungen sollten kontinuierlich und umfassend in die Stadtöffentlichkeit getragen werden (vgl. A8). Dabei ist es von Vorteil, eine Integration in das kommunale Mobilitätsmanagement zu erreichen (vgl. E4) und in einer abgestimmten Kampagne mit den weiteren Mobilitätsoptionen des Umweltverbundes Synergien zu schaffen (vgl. B6 und C5).

**Abbildung 19: Sitzgelegenheiten im Straßenraum**



Quelle: eigene Aufnahmen

**A1**

**Systematische Fußverkehrsförderung**

AM

IK

MU

GT

KW

Fußverkehr ist ein eigenständiges „Verkehrsmittel“ und hat laut Mobilitätserhebung in St. Ingbert bei Wegen bis zu einer Distanz von 500 m einen Anteil am Modal-Split von ca. 83 % – bei Wegen unter einem Kilometer noch von 57 %. Trotz dieser intensiven Nutzung, vor allem auf kurzen Strecken, existiert für diese Mobilitätsform keine eigenständige und systematische Planung, die der schon heutigen Bedeutung des Fußverkehrs gerecht wird. (Infrastruktur-)Maßnahmen für den Fußverkehr werden, wie in vielen anderen Kommunen, in St. Ingbert vielfach nicht zusammenhängend oder lediglich als Beiwerk zu Maßnahmen anderer Verkehrsträger realisiert. Damit werden relevante Rahmenbedingungen wie z. B. durchgehende, direkte und komfortable Gehlinien nicht immer ausreichend beachtet. Durch eine systematische Fußverkehrsförderung sollen die Belange des Fußverkehrs zukünftig fokussiert betrachtet (z. B. räumliches Teilkonzept) werden. Ziel ist ein möglichst engmaschiges attraktives Fußwegenetz in allen Stadtteilen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Bestandsanalyse des Fußwegenetzes: Um den Fußverkehr zielgerichtet zu optimieren, sollte aufbauend auf den Bestandsanalysen zum Klimaschutzteilkonzept (analysierte Fußwegeachsen und allg. Bedingungen in St. Ingbert, vgl. Band I) eine weitere Arbeitsgrundlage geschaffen werden, auf der die Handlungsnotwendigkeiten auf einer niedrigeren Flughöhe ermittelt werden können. Hierzu sind die existenten Fußwege mit ihren Eigenschaften (Wegebreiten, Engstellen, Barrieren, Komforteinbußen, Netzlücken, etc.) systematisch zu erfassen (wie es z. B. im Rahmen des Radverkehrskonzepts für St. Ingbert gemacht wurde). Priorität haben sensible Bereiche und Ziele (bspw. Das Umfeld von öffentlichen Einrichtungen/Schulen/Seniorenheimen) und Achsen, die den Fußverkehr dorthin aus anderen städtischen Bereichen sammeln und teilweise bündeln. Hier sind u. a. zu nennen: Der Schulstandortschwerpunkt entlang der Straße Im Schmelzer Wald oder im Stadtteil Rohrbach entlang der Oberen Kaiserstraße inklusive der entsprechenden Versorgungsmöglichkeiten. Eine Analyse kann im Rahmen tiefergehender Teilkonzepte auf niedrigerer Flughöhe entstehen, bspw. als Fußverkehrskonzept auf Stadteilebene oder durch Schulwegepläne (z. B.: Umfeld Grundschule/Berufsbildungszentrum); Innenstadtkonzept; Kinder- oder Seniorenstadt(teil-)pläne).
- Qualitätsstandards sollen sowohl bei der Bestandsaufnahme zur Identifizierung der Schwachstellen als auch bei der Formulierung von Einzelmaßnahmen berücksichtigt werden. Im Wesentlichen sind die Qualitätsstandards für den Längs- und den Querverkehr von Fußgängern als Argumentationsgrundlage gegenüber der bisherigen Kfz-orientierten Planung zu formulieren und verbindlich festzusetzen bzw. zu berücksichtigen. Ergänzend sind Qualitätsstandards für die Barrierefreiheit (vgl. A2) im öffentlichen Raum bestmöglich zu berücksichtigen, sowohl für den Längs- als auch für den Querverkehr. Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu – keine andere Fortbewegung ist so unmittelbar mit dem Aufenthalt verknüpft wie das Zufußgehen. Hier ist zum einen der Aufenthalt auf Plätzen und zum anderen der Aufenthalt im Straßenraum von Relevanz und eng verknüpft mit einem sozialen Sicherheitsempfinden sowie einer attraktiven Stadtplanung zu sehen. Als Basis der Qualitätsstandards sollen die *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen* (EFA) und die *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen* (H BVA) der FGSV dienen.

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	<b>hoch</b>	<b>kurzfristig</b>	B1/C2/D1/D2/D4/D5/E3
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter, Private Akteure



**A2**

**Barrierefreiheit**

AM
IK
MU

GT
KW

Die UN sieht im Begriff der Barrierefreiheit einen Zustand, in dem jeder Nutzer im Grundsatz eigenständig, also ohne fremde Hilfe seinen Alltag bestreiten kann. Bis heute gehen von Verkehrsinfrastruktur Barrieren aus (z. B. Bordsteinkanten, Gehwegoberflächen und fehlende Elemente zur Führung von sehingeschränkten Menschen). Dadurch wird eine eigenständige Teilhabe aller Menschen eingeschränkt.

Im Rahmen von Um- und Neubaumaßnahmen werden in St. Ingbert zwar häufig Ansprüche einer barrierefreien Gestaltung berücksichtigt. Bislang besteht allerdings kein programmatischer Ansatz zum Ausbau von Wegen und Plätzen, sodass auch zukünftig ein großer Handlungsbedarf bestehen wird und eine wesentliche Verbesserung der Gesamtsituation nur langsam vorankommt. Über die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen bei Um- und Neubauplanungen hinaus sollten Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes kontinuierlich umgesetzt werden. Hierzu gehören insbesondere Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen (vgl. A1) sowie die Umfeldler sensibler Einrichtungen, z. B. die Oberfläche der Fußgängerzone Kaiserstraße.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen öffentlichen Räumen (Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbaumaßnahmen)
- Festlegung von Qualitätsstandards unter Berücksichtigung der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der H BVA (vgl. A1)

Ausgewählte Aspekte in St. Ingbert (nicht abschließend):

- Gehwege: Die Längsneigung sollte maximal 3 % betragen. Bei stärkeren Neigungen sollen Bereiche zum Ausruhen vorgehalten werden. Als Querneigung sind maximal 2 % bei sonst ebener Topografie verträglich. Eine Kombination aus Längs- und Querneigung und ein häufiger Wechsel z. B. in Folge von Hofeinfahrten sollen vermieden werden (z. B. Rohrbacher Straße in Hassel).
- Oberflächengestaltung: Oberflächen sollten fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig beschaffen sein. Im Bereich der Kernstadt genauso wie in den Stadtteilen (z. B. in Oberwürzbach) weisen Straßenzüge eine vergleichsweise glatte Oberfläche auf der Fahrbahn, aber auch Gehwege mit einer unterbrochenen Oberflächenstruktur (z. B. Neunkircher Weg) auf. In Kombination mit Streckenabschnitten mit Gefälle wirkt die Oberfläche als Barriere und erschwert den Fußweg. Pflastersteinbelag ist auch in der Fußgängerzone (Kaiserstraße) oder im verkehrsberuhigten Bereich der Theodorstraße zu finden. Sollten Abschnitte aus stadtgestalterischen Prämissen eine kleinteilige Pflasterung behalten, soll die Oberflächenstruktur so gestaltet sein, dass sie mit einem niedrigen Rollwiderstand (für Kinderwagen/Rollstühle/Gehilfen) zu bewältigen sind. (Anwendungsbeispiele: Freiburg, Speyer oder Saarbrücken Kaltbachstraße)
- Borde und Stufen: Der eigenständige Fußweg zwischen dem Berufsbildungszentrum und dem Bahnhof ist heute lediglich über Treppen zu nutzen. Es fehlen kleine Rampen und Handläufe, sodass dieser Weg heute nicht als ausreichend barrierefrei zu bezeichnen ist. Der barrierefreie Ausbau ist hier und in vergleichbaren Situationen im Stadtgebiet anzustreben. Dies betrifft auch die Betrachtung solcher eigenständigen Fußwege, die häufig eine direkte und Attraktive Wegeführung aufweisen.

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	C3/D3
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	mittelfristig	<b>Akteure</b>
niedrig	niedrig	<b>langfristig</b> Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert

 <b>A3</b> <b>Fußgängerfreundliche Querungen</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Straßenräume sind in St. Ingbert in weiten Teilen sehr stark auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Überwiegend wird die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite von der Mitte aus geplant und nach außen hin verteilt. Priorität hatte dabei eine komfortable Breite der Kfz-Fahrbahn. Fuß- und Radverkehr werden meist auf Restbreiten am linken und rechten Fahrbahnrand abgewickelt. Somit entstehen zum einen lange Querungsdistanzen für Fußgänger und zum anderen wenig attraktive Seitenräume auf denen nicht gerne zu Fuß gegangen wird. Je länger sich ein Fußgänger auf der Fahrbahn befindet, desto größer ist die Gefahr eines Konflikts zwischen Fahrzeug und Fußgänger. Eine sichere Querung kann u. a. durch folgende Elemente unterstützt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine zeitliche Trennung (Lichtsignalanlage: „Ampeln“)</li> <li>▪ Vorrangberechtigung (Fußgängerüberwege: „Zebrastreifen“)</li> <li>▪ Verkürzung der Querungsdistanz (z. B. durch vorgezogene Seiten-/Gehwegbereiche oder Mittelinseln)</li> </ul>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Querungshilfe</u>: Gehen von Straßenzügen hohe Trennwirkungen aus (z. B. durch hohe Verkehrsstärken), sollten Querungshilfen eingerichtet werden, um den querenden Fußverkehr zu unterstützen. Heute bietet z. B. die Saarbrücker Straße nach der Kreuzung mit der Schlachthofstraße auf einem langen Abschnitt (800 m) keine Querungshilfe. Eine Querungshilfe an geeigneter Stelle sollte geprüft werden, z. B. im Zuge der Bushaltestelle Kastanienweg.</li> <li>▪ <u>Umwegsensibilität</u>: Um Fußwege sicher und komfortabel zu gestalten, ist laut ADAC und der FGSV an Knotenpunkten an allen Knotenarmen eine Querungshilfe vorzusehen. An Zufahrten zu Kreisverkehren wird die Anlage von FGÜ empfohlen. Heute ist z. B. der Kreisverkehr Grubenweg ohne FGÜ ausgestattet. Aus Sicht des Fußverkehrs ist die fehlende Querungshilfe über die Schlachthofstraße ein Mangel. Dort ist die Situation kritisch zu prüfen und die Belange der verschiedenen Verkehrsträger sind gegeneinander abzuwägen. In St. Ingbert sollen solche Knotenpunkte zukünftig systematisch hinterfragt und die Belange der Fußgänger stärker berücksichtigt werden (zukünftige Prioritätenverschiebung).</li> <li>▪ <u>Zeitliche Trennung</u>: In St. Ingbert fallen Lichtsignalanlagen (z. B. Kreuzung Kohlenstraße/Rickertstraße aber auch Wollbachstraße/Pfarrgasse) auf, die den Fußverkehr nicht im Regelumlauf der Signalfolge berücksichtigen. Ein solcher Nachteil sollte zukünftig vermieden werden. Gehen Rotphasen für Fußgänger über 40 Sekunden steigt die Wahrscheinlichkeit eines Rotlichtverstoßes, was Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. In St. Ingbert sollten die Lichtsignalanlagen systematisch auf ihre Fußgängerfreundlichkeit geprüft und die Wartezeiten verringert werden (insbesondere im Zulauf auf die Fußgängerzone und den Innenstadtbereich, konkret: Kaiserstraße/Hobelsstraße).</li> <li>▪ <u>Verkürzung der Querungsdistanz</u>: Für den Fußgänger steigt die Verkehrssicherheit, wenn die Zeit auf der Fahrbahn reduziert wird. Als geeignete Querungsdistanz werden 5,50 bis 6,50 m von den geltenden Regelwerken empfohlen. Bei der Analyse fallen vereinzelt Fußgängerüberwege mit einer Querungsdistanz von 9 m auf (z. B. über die Wolfsholstraße bei der Kreuzung Seyenstraße). Hier ist der Einsatz einer geeigneten Querungshilfe (z. B. Mittelinsel) zu prüfen.</li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch	hoch	kurzfristig	D3			
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>			
niedrig	niedrig	<b>langfristig</b>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger			
		Daueraufgabe				



**A4**  
**Fußgängerfreundliche Innenstadt – Weiterentwicklung mit hoher Aufenthaltsqualität**

AM

IK

MU

GT

KW

Die Innenstadt von St. Ingbert muss vielen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Heute wird sich vergleichsweise stark auf die Ansprüche des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs konzentriert, was zu Lasten anderer Verkehrsmittel, aber auch weiterer Nutzungen geht. Die Fußgängerzone und in Teilen auch der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich der Kaiser- bzw. Rickertstraße sind der Ankerpunkt. Im Zuge der Weiterentwicklung des Straßennetzes von St. Ingbert (vgl. D1) ergeben sich verstärkte Gestaltungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum und eine gerechtere Verteilung von öffentlichen Flächen und Räumen. Eine Weiterentwicklung der Innenstadt, ausgehend von der Fußgängerzone, und damit die Steigerung der Qualität im öffentlichen Raum erfährt auch Unterstützung im Einzelhandelskonzept der St. Ingbert. Die Netzelemente können Bestandteil zukünftiger Flaniererrouten sein (bspw. in Verbindung mit der Gustav-Clauss-Anlage).

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Konzeptionelle Entwicklung des Innenstadtbereiches unter stärkerer Berücksichtigung der Belange der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Voraussetzungen hierzu bieten die Weiterentwicklung, Neuordnung und Umgestaltung des Straßennetzes und Neuaufteilung des Straßenraums (vgl. D1).
- Spiele und Sitzen: Beide Elemente sind zentrale Elemente, um die Aufenthaltsfunktion zu steigern und insbesondere für sensible Nutzergruppen wie Kinder und Senioren von großer Bedeutung. Zur Bewegungsförderung und als aktivierendes Element des Zufußgehens können Spielelemente Teil der Fußgängerzone und der möglichen angrenzenden verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche sein. Sitzelemente sind essenzielles Element für ältere Mitmenschen (Mobilität braucht auch Möglichkeiten der Immobilität). Über die Möglichkeit einer Pause bzw. Rast wird entschieden, ob Wege überhaupt angetreten werden können. Zum Sitzen können neben der klassischen öffentlichen Bank auch Bänke von Einzelhändlern und Gastronomen aufgestellt werden (Anwendungsbeispiel: Zell Am Harmersbach). Das Element Sitzen kann mittels geeigneter Materialien auch in anderes Stadtmobiliar (z. B. Streugutbehälter, Anwendungsbeispiel: Stuttgart) integriert werden. In der Innenstadt soll vor allem eine ausreichende Anzahl von konsumfreien Angeboten vorhanden sein bzw. aktuell ausgeweitet werden.
- Klimafolgen/Stadtgrün: Die Straßeninfrastruktur von St. Ingbert sollte zukünftig stärker auf die Folgen des Klimawandels ausgerichtet werden. Neben gestalterischen Aspekten und der Beachtung der Verkehrssicherheit ist bei der Aufstellung von Bäumen auch der Aspekt der Verschattung zu beachten. Besonders in Bereichen mit hoher Aufenthaltsfunktion und längeren Verweilzeiten (Fußgängerzone und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, in den Stadtteilen, z. B. Oberwürzbach entlang der Hauptstraße) sollten zukünftig Verschattungen eingeplant werden. Bei weiterhin steigenden Temperaturen kann auch eine Zerstäubung des Wassers (Anwendungsbeispiel: Marktplatz Karlsruhe) hilfreich sein. Insbesondere Wasser lädt Kinder zum Spielen und Erleben des öffentlichen Raums ein.
- Öffentliche Toiletten: Öffentliche Toiletten sind ebenso Bestandteil des öffentlichen Raumes. Neben der Installation von eigenständigen Angeboten (z. B. in Mobilitätsstationen, vgl. C1) ist eine Kooperation mit Einzelhändlern und gastronomischen Einrichtungen anzustreben (Anwendungsbeispiel: Projekt „Nette Toilette“)

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	D1/D4/D5
mittel	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<u>Akteure</u>
<b>niedrig</b>	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure

 <b>A5</b> <b>Wegweisung</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Bezüglich des Fußverkehrs herrscht in großen Teilen der Gesellschaft ein Informationsmangel und eine ungleiche Einschätzung darüber, welche Ziele zu Fuß einfach und schnell zu erreichen sind. Über eine Wegweisung für alltägliche und touristische Ziele kann dem entgegengewirkt werden. Die Wegweisung bietet die Chance, eine Fülle von Informationen zu transportieren. Neubürger und darüber hinaus wenige Bewohner kennen in den Quartieren von St. Ingbert die direktesten Fußwege bspw. durch durchlässige Sackgassen oder über eigenständige Fußwege. Ein gutes Wegweisungssystem bietet eine intuitive Bedienung für Ortsansässige und -fremde gleichermaßen. Neben den klassischen Ziel- und Routenwegweisern erhöhen auch Verkehrsschilder ohne direkten Zielbezug die Qualität im Fußverkehr, z. B. die Beschilderung einer für den Fußverkehr durchgängigen Sackgasse.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Ausbau/Weiterentwicklung der vorhandenen zielbasierten Wegweisung</u> in der Innenstadt zu relevanten und neuen Zielen. Zu empfehlen ist die eindeutige Unterscheidung (z. B. Farbe oder Form des Schildes) zwischen touristischen und alltäglichen Zielen. Die Beschilderung kann über die reine Nennung des Ziels hinaus über die durchschnittliche Gehzeit informieren oder bspw. über Barrieren (Steigungen). Temporäre Wegweisungen (ggf. Markierungen/Fußstapfen) für ortsfremde Besucher könnten den Titel der Veranstaltung führen, die in entsprechenden Räumlichkeiten stattfindet. Darüber hinaus können im Wegweisungssystem auch Karten installiert werden, die über das Angebot in der Umgebung informieren. An geeigneten Stellen z. B. an den Bahnhöfen in St. Ingbert sollten solche Karten das Wegweisungssystem unterstützen und Routen und Ziele in Gehdistanz zeigen (Anwendungsbeispiel: Horb am Neckar)</li> <li>▪ <u>Routenbasierte Wegweisungen</u> funktionieren nach dem Prinzip „der Weg ist das Ziel“. Themenspezifisch können Routen ausgeschildert werden und zum Nachlaufen einladen. Möglich können stadthistorische Themen (Orte zu St. Ingbertus oder Industriegeschichte (Glaswerk Rohrbach oder Altes Drahtwerk)) oder aktuelle Themen (z. B. Verknüpfungspunkte zwischen Biosphären-Reservat und Stadt) sein.</li> <li>▪ <u>Beschilderung der Durchlässigkeit von Sackgassen</u> für den Fußverkehr (Zeichen 357-50). Alle Sackgassen sind systematisch in St. Ingbert zu erheben und bei einer Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr dementsprechend zu beschildern. Zunächst sind jene Sackgassen neu zu beschildern, die zu wichtigen Zielen führen. Dazu zählen bspw. die Wallerfeldstraße und Heinrich-Laur-Straße als Verbindung vom Wohngebiet südlich der Ensheimer Straße in Richtung Bahnhof.</li> <li>▪ <u>Barrierefreie Wegweisung</u>: Befinden sich im Verlauf von Routen Treppenanlagen, die nicht barrierefrei zu nutzen sind, wie z. B. Klostertreppe und Treppe Meißgässchen zwischen Innenstadt und Alte Baumwollspinnerei/Albert-Magnus-Realschule, sind barrierefreie Alternativrouten zu kommunizieren. Insbesondere auch in Zugangssituationen zu den Bahnhaltstellen.</li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch	hoch	<b>kurzfristig</b>	-			
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>			
<b>niedrig</b>	<b>niedrig</b>	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure			
		Daueraufgabe				



**A6**  
**Fußwegeachsen**

AM

IK

MU

GT

KW

Mithilfe einer qualitativ hochwertigen Routenführung und Infrastruktur sollte ein Premiumprodukt geschaffen werden. Eine Netzplanung für den Fußverkehr erfolgt dabei häufig nicht gesamtstädtisch (vgl. A1), sondern im Aktionsradius des Fußverkehrs. Dieser Aktionsradius befindet sich häufig im direkten Wohnumfeld und weist einen Stadtteilbezug auf. Achsen können bspw. im Bereich der Innenstadt (mit dem Ziel der Fußgängerzone) identifiziert werden. Daneben nimmt auch der Ausbildungsverkehr zu Fuß (zu Schulen) eine wichtige Rolle ein – auch abseits der Innenstadt.

***Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele***

- Bahnhof – Willi-Graf-Schule (BBZ): Die direkte Linienführung verläuft über den Vorplatz des Bahnhofs durch eine Grünanlage in Richtung des Schulgebäudes. Diese Achse sollte in der Wegweisung, Oberflächenbeschaffenheit, Barrierefreiheit (Stufen) und Beleuchtung für eine sicheren und komfortable Nutzung ertüchtigt und gestaltet werden.
- Achse Albert-Weisgerber-Allee: Die Albert-Weisgerber-Allee sammelt Fußverkehr in Richtung Leibniz-Gymnasium. Die Infrastruktur sollte für eine erhöhte und sensible Fußverkehrsnutzung ausgelegt werden. Dazu sind Übergänge (vor Leibniz-Schule) EFA-konform zu gestalten, sodass bspw. Aufstellflächen sicher genutzt werden können. Eine ausreichende Beleuchtung ist besonders bei den abgesetzten Fußwegen so zu errichten, dass das Gefühl der sozialen Sicherheit hoch ist.
- Wohngebiet Hobels – Innenstadt: Zwischen dem Wohngebiet Hobels und der Innenstadt sind Höhenmeter zu überwinden, sodass eigenständige Fußwege genutzt werden (z. B. Hobelsstraße 58). Diese sind in ihrer Beleuchtung zu verbessern und die Eingangssituationen auf die jeweilige Fahrbahn baulich und organisatorisch so zu sichern, dass die Infrastruktur fehlerverzeihend ausfällt.
- Rohrbach Ortskern – KiTa/Pestalozzi Grundschule: Die Detzelstraße hat heute einen alleeähnlichen Baumbestand. Die Bäume stehen im Seitenraum, sodass eine sichere Nutzung des Gehwegs erschwert wird. Neben den offenen Baumscheiben, die die Sturzgefahr erhöhen, reicht die nutzbare Breite für Kinderwagen oder ähnliches nicht aus. Bei Erhalt des wertvollen Stadtgrüns ist die Auflösung der Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum zu prüfen. So entfällt der Zwang zur Nutzung der Gehwege. Um die Sicherheit zu erhöhen und neue Qualitäten im öffentlichen Raum erfahrbar zu machen, können temporär Lösungen getestet werden.
- Rohrbach Bahnhofstraße: Die Bahnhofstraße bindet zentrale Bereiche von Rohrbach an den Bahnhof an. Durch die abseitige Lage sollten eine Ausschilderung, Beleuchtung und die Querungsmöglichkeit (Hasseler Straße) in hoher Qualität ausgeführt werden.

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	-
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<u>Akteure</u>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure
		Daueraufgabe	

 <b>A7</b> <b>Themenrouten</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Die Themenrouten haben starken Bezug zu den Fußwegeachsen (vgl. A6) und dienen einer Akzentuierung der Fußverkehrsförderung. Der Fußverkehr soll somit an geeigneten Stellen unterstützt werden, an denen heute schon Menschen zu Fuß gehen (Nachfrageachse). Mithilfe von thematischen Achsen lassen sich städtisch relevante Inhalte transportieren oder Nutzergruppen wie Einwohner, Touristen oder Pendler gezielt ansprechen.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <p>In der Bestandsanalyse werden drei Themenrouten beispielhaft analysiert und für verschiedene Nutzergruppen exemplarisch untersucht. Dazu werden verschiedene Mängel analysiert und benannt. Diese gilt es grundsätzlich zu beheben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Nördliche Wohngebiete – Theodorstraße – Innenstadt:</u> Über diese Achse kann der Alltagsfußverkehr geeignet gestärkt und gefördert werden. Durch den Verkehrsberuhigten Bereich in der Theodorstraßen existiert eine gute Grundlage, um den Fußverkehr zu leiten und eine Fläche mit potenziell hohen Aufenthaltsqualitäten auf dem Weg zwischen Wohngebiet und Innenstadt zu bieten. Dafür ist die nach VwV-StVO geforderte Aufenthaltsqualität so auszubauen, dass Räume entstehen, die nicht regelmäßig von Kfz durchfahren werden. Auch Kurvenbereiche sind gegen den (illegal) ruhenden Verkehr zu sichern (bspw. durch Sitzpoller, positiv auch in Zusammenhang mit Steigungsstrecken). Über die Kohlenstraße ist eine geeignete Querungshilfe zu installieren.</li> <li>▪ <u>Bahnhof – Innenstadt:</u> Für den Bahnhof in St. Ingbert existieren Planungen der touristischen Aufwertung. Unter dem Planungstitel <i>Biosphären-Bahnhof</i> ist eine noch stärkere Verknüpfung zwischen der Stadt und dem sie umgebenden Biosphärenreservat angestrebt. Für einen nachhaltigen Tourismus ist die Achse Innenstadt – Bahnhof, in diesem Fall exemplarisch zur St. Engelbert Kirche in der Fußgängerzone, von besonderer Bedeutung. Zentral ist eine intuitiv zu erfassende Orientierung. Wegen der ungünstigen Erschließung des Bahnhofs über die der Innenstadt abgewandten Seite muss eine Beschilderung eindeutig und durchgehend erfolgen. Die Route soll auch größere Besucherzahlen aus der Bahn aufnehmen können. Die Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone ist in den Bereich der Kaiserstraße fortzusetzen, in dem heute der Kfz-Verkehr erlaubt ist. Flächenverteilungen (beim ruhenden Verkehr) sollten zu Gunsten des Fußverkehrs umverteilt werden, um Verweilen und Bummeln zu ermöglichen sowie Nutzungskonflikte abzubauen.</li> <li>▪ <u>Pendlerroute:</u> Um die Nutzung von Bus und Bahn zu steigern, ist die Verbindung zwischen Bahnhof und Rendezvous-Platz zu stärken. Beide Haltestellen liegen Luftlinie ca. 450 m auseinander und sind somit in einer fußläufigen Entfernung. Umstiege zwischen Bus und Bahn können so alternativ auch zu Fuß erfolgen. Dazu ist der Weg für Fußgänger aufzuwerten. Zu prüfen ist die Reduzierung von LSA Querungen sowie deren fußgängerfreundlichere Schaltung.</li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch mittel <b>niedrig</b>	hoch <b>mittel</b> niedrig	kurzfristig <b>mittelfristig</b> langfristig Daueraufgabe	- <b><u>Akteure</u></b> Stadt St. Ingbert, Private Akteure			



**A8**  
**Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit im Fußverkehr**

AM
IK
MU  
GT
KW

Zur Förderung des Fußverkehrs sind neben infrastrukturellen auch weiche und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen empfehlenswert, die zur Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr und zur Sensibilisierung für eine stärkere Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern in St. Ingbert führen. Maßnahmen beschränken sich häufig nicht auf Fußgänger, sondern können sich je nach Aktion auch an andere Verkehrsteilnehmer richten (Kfz-Fahrer: Geschwindigkeit, Parken o. Ä.; Radfahrer: Nutzungsrecht vs. Nutzungspflicht, Mitbenutzung Fußgängerzone, o. Ä.). Maßnahmenbereiche reichen von der Imagebildung und Information über das Neubürgermarketing (vgl. E4) bis hin zur frühzeitigen Mobilitätserziehung an Kitas und Schulen (vgl. E4.2).

Für eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit sollte ein Grundgerüst einer guten Fußgängerinfrastruktur vorhanden sein. Synergien können in diesem Maßnahmenfeld insbesondere mit einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund aus Radverkehr und Öffentlichem Verkehr einhergehen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

Maßnahmen zur Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit sind für den Fußverkehr noch nicht stark ausgeprägt, aber im Grundsatz so vielfältig zu gestalten, wie die Anstrengungen für den Radverkehr und ÖPNV. Die nachfolgenden Einzelmaßnahmen zeigen eine Auswahl:

- **Aktionen und Marketing:** Nette Toilette (z. B. in Einzelhandel und Gastronomie, vgl. A4); Schulwegepläne erstellen, veröffentlichen und kostenlos verteilen (vgl. A1); Zu Fuß zu Schule und Kindergarten (VCD); Plakataktionen zu Schulanfang (z. B. der Verkehrswacht); Walkingbus/Laufbus (z. B. zur Grundschule Südschule); Zu Fuß ins hohe Alter (Maßnahme aus der Schweiz zur Orientierung); Vision Zero (VCD); Parking Day (temporäre Fremdnutzung von Parkplatzflächen), z. B. in der Kaiserstraße Bereich Schlachthofstraße – Rickertstraße; Behördennummer 115 als Mängelmelder installieren und bewerben (z. B.: Belagsschäden, volle Mülleimer); öffentliche thematisch wechselnde Verkehrsschau (Sichtbeziehungen usw.) in wechselnden Stadtteilen; koordinierte positive Pressearbeit (Anwendungsbeispiel: AGFK Bayern Leitfaden für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit).
- **Kampagnen:** Auszeichnung seniorenfreundlicher (barrierefreier) Geschäfte; Europäische Mobilitätswoche – Kampagne im September der Europäischen Kommission; autofreie Tage (Anwendungsbeispiel: Autofreie Innenstadt Stuttgart (Theodor-Heuss-Straße Autofrei)).
- **Fußverkehr sichtbar initiieren:** Als sichtbarer Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung (vgl. A1) sollten Fußwegeachsen (vgl. A6) und Themenrouten (vgl. A7) in die Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit integriert werden. Denkbar sind hier weiter: eine Gesundheitsroute im Umfeld des Kreiskrankenhauses; Sitzrouten von Senioreneinrichtungen zu Einkaufsmöglichkeiten z. B. zwischen St. Barbara und Innenstadt; Einrichten von Spielstraßen im Schulumfeld für ein sicheres selbstbestimmtes Kinderspielen, z. B. Südschule St. Ingbert (Anwendungsbeispiel: Stuttgart).

<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>
hoch	<b>hoch</b>	kurzfristig	E4
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure
		<b>Daueraufgabe</b>	

### 3.2 Radverkehr

Bereits in Kapitel 1 werden Stellenwert, Bedeutung und Besonderheit dieses Handlungsfelds innerhalb der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung von St. Ingbert herausgestellt. Im Folgenden werden die Maßnahmenfelder des Radverkehrskonzepts aufgegriffen. Darin wurde die Systematik dieses Klimaschutzteilkonzepts aufgegriffen, um schlussendlich die Maßnahmenfelder zu überführen und innerhalb der verkehrsmittelübergreifenden Entwicklungsszenarien (vgl. Kapitel 4) zu berücksichtigen sowie in das übergeordnete Umsetzungskonzept (vgl. Kapitel 5) zu integrieren. So kann ein gutes ineinandergreifen der beiden Konzepte sichergestellt werden. Die Einzelmaßnahmen des Radverkehrs befinden sich aufgrund ihres Umfangs im Radverkehrskonzept.

Mit einem Modal-Split-Anteil von 5 % ist der Radverkehr im Vergleich zu ähnlich großen Städten auf einem niedrigen Niveau. Gleichzeitig zeigen sich in den Ergebnissen der Mobilitätserhebung 2018 erhebliche Verlagerungspotenziale hin zum Radverkehr, insbesondere auf Wegelängen unter 5 km. Aus gutachterlicher Sicht konzentriert sich die Radverkehrsplanung in der Stadt bisher lediglich auf Einzelmaßnahmen, was immer wieder zu unattraktiven und unsicheren Bedingungen auf verschiedenen Relationen führt. Die im Klimaschutzteilkonzept stichprobenartig untersuchten Fahrradinfrastrukturen entsprechen teilweise nicht dem aktuellen Stand der Technik oder sind nicht intuitiv zu nutzen. Diese Einschätzung hat sich während der detaillierten Arbeiten und umfangreichen Analysen zum Radverkehrskonzept gefestigt.

Aktuell gibt es in St. Ingbert kein zusammenhängendes, ausgebauten Netz einer guten Fahrradwegeinfrastruktur, keine systematische, flächendeckende Ausrüstung mit Parkmöglichkeiten für das Fahrrad und nur wenige Serviceleistungen wie Fahrradkarten oder Beratungsleistungen innerhalb eines Mobilitätsmanagements. Aktuelle Entwicklungen, wie das Aufkommen von Lastenfahrrädern und weitere Formen der Mikromobilität wie z. B. Leih-Roller oder Leih Scooter, treffen die Stadt unvorbereitet. Nutzungs- und Flächenkonkurrenzen werden sich vor allem im Seitenraum perspektivisch verschärfen.

**Abbildung 20: Fahrradstraße**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 21: Gute Fahrradinfrastruktur**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 23: Lastenfahrrad**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 22: Radabstellanlagen an einer Haltestelle**



Quelle: eigene Aufnahme

Auch das große öffentliche Interesse an einer kommunalen Radverkehrsförderung wurde im Rahmen mehrerer Beteiligungsformate des Klimaschutzteilkonzepts deutlich. Mängel, Konfliktsituationen, Hinweise, Anregungen und Ideen wurden durch die Bürgerschaft kommuniziert und erläutert. Auch hieraus können ein Handlungsbedarf sowie eine gewisse Erwartungshaltung an eine zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in St. Ingbert abgeleitet werden.

Besondere Herausforderung für St. Ingbert ist, dass die Radnutzung in den angrenzenden Nachbargemeinden und im Saarland insgesamt unterdurchschnittlich ausfällt. Es muss somit eine Art Vorreiterrolle eingenommen werden.

Das definierte Zielkonzept sieht für St. Ingbert die „Stärkung der aktiven Mobilitätsformen“ vor. Im Speziellen wird dies weiter durch die Ziele „Investive Fahrradinfrastruktur verbessern“, „Nicht-investive Vorhaben im Radverkehr initiieren“ und „Förderung der Inter- und Multimodalität“ konkretisiert.

Zentrales Element des Radverkehrskonzept ist das Radverkehrsnetz (vgl. B1) mit seinen detaillierten Ausarbeitungen der Netzelemente wie z. B. die Qualifizierung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur (vgl. B1.1), dem Lückenschluss Innerorts (vgl. B1.2) und weiteren Elementen der Netzplanung (vgl. B1.3-B1.5).

Zu einer umfänglichen Radverkehrsförderung zählt jedoch nicht nur eine gute Infrastruktur. Eine ganzheitliche Radverkehrsförderung und Radverkehrsplanung agiert nach dem Prinzip „Radverkehr als System“. Dieser systematische und ganzheitliche Ansatz komplettieren die Maßnahmenfelder B2-B7. Verankert ist dieser Ansatz im Radverkehrskonzept und lässt sich in Abbildung 27 zusammenfassen.

Beim Pkw-Verkehr ist es selbstverständlich, sich mit dem Thema Parken zu beschäftigen. Auch im Radverkehr ist dieses Thema in ausreichender Form zu berücksichtigen. Das Maßnahmenfeld B2.1 bis B2.3 beschäftigt sich in Gänze damit. Eine systematische Ausarbeitung gibt Anhaltswerte, wo Anlagen in welcher Stückzahl errichtet werden sollen.

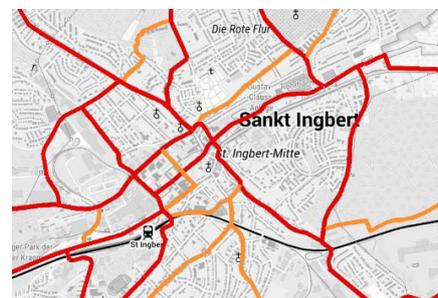
Service und Begleitinfrastruktur erleichtern die Nutzung des Fahrrades oder machen diese komfortabel und angenehm. Unter Serviceleistung zählen bspw. Schließfächer in der Nähe von Fußgängerzonen oder ein digitaler Mängelmelder, um

**Abbildung 24: Fahrradevent**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 25: Ausschnitt Radnetz St. Ingbert**



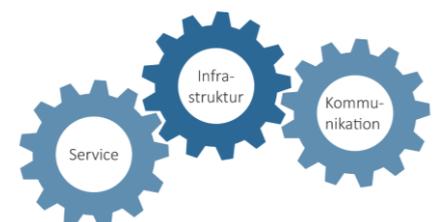
Quelle: eigene Darstellung

**Abbildung 26: Radabstellanlage an einer Fußgängerzone**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 27: Radverkehr als System**



Quelle: eigene Darstellung

Nutzern die Möglichkeit zu geben, Schäden und Mängel direkt zu melden, sodass eine systematische und schnelle Verbesserung eingeleitet werden kann (vgl. B3).

Auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (vgl. B4) sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit zeigt das Radverkehrskonzept einen umfassenden Ideenpool an baulichen aber auch ordnungsrechtlichen Maßnahmenoptionen auf. Für eine erhöhte Sicherheit sind z. B. Haltelinien in Kreuzungsbereichen vorzuziehen, sodass Fahrradfahrer im Sichtfeld der haltenden Kfz an der LSA warten können. Im gesamten Stadtgebiet ist das illegale und geduldete Parken von Kfz strenger zu kontrollieren. Dies dient der Verkehrssicherheit von Fahrrädern, indem Sichtbeziehungen sichergestellt werden können und ist vor allem in den Bereichen um weiterführenden Schulen notwendig (vgl. B4).

Zu einer sicheren Nutzung gehört auch eine gepflegte Infradstruktur. Neubau alleine macht das Radnetz in St. Ingbert nicht attraktiv. Erst aktive Pflege und die konsequente Unterhaltung der vorhandenen Infrastruktur machen den Radverkehr attraktiv und komfortabel. Das Radwegenetz ist schadfrei zu halten und von Schmutz, Laub und Schnee so zu räumen, dass keine Beeinträchtigung für den Radverkehr entsteht. Bei Unterhalt und Pflege der Infrastruktur zeigt sich, ob das Fahrrad im Alltag eingesetzt werden kann (vgl. B5).

Um den Radverkehr in St. Ingbert wahrnehmbarer und um Nutzer auf die Vorzüge des Radverkehrs aufmerksam zu machen, bedarf es auch einer guten Werbung. Die Vorzüge der Radverkehrsnutzung, wie die Flächensparsamkeit in dichteren Innenstadtbereichen, verminderte Umweltbelastungen oder aktive Gesundheitsvorsorge sind in die Stadtöffentlichkeit geeignet zu kommunizieren (vgl. B6). Glaubwürdig unterstützt werden diese Informationen durch das Vorleben auf verantwortlicher Seite (Vorbildfunktion von Politik, Verwaltung und lokalen Akteuren).

Zwischen radtouristischen Fahrten und Alltagsfahrten mit dem Fahrrad bestehen enge Wechselbeziehungen. Gibt es in der Stadt ein qualitativ hochwertiges Angebot – wie im Saarland überörtlich vorhanden – profitiert der Radtourist davon. Wer in seiner Freizeit gefallen am Fahrrad findet, nutzt das Fahrrad wiederum eher im Alltag. (vgl. B7)

**Abbildung 28: Service für den Radverkehr, Mülleimer**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 29: Service für den Radverkehr, Schließfach**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 30: Ungepflegte Infrastruktur in St. Ingbert**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 31: Wegweisung für Alltag und Tourismus**



Quelle: eigene Aufnahme



**B1**  
**Konzeption eines städtischen Radverkehrsnetzes**

AM

IK

MU

GT

KW

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist der erste Baustein in der Förderung des Radverkehrs in St. Ingbert. Bei der Beteiligung von Politik und Bürgerschaft und durch die gutachterliche Bestandsaufnahme wurde deutlich, dass es an einer guten Radverkehrsinfrastruktur mangelt. Da diese die Grundvoraussetzung für mehr Radverkehr ist, wird ein Ausbau dringend erforderlich. Wegen der verschiedenen Facetten ist das Handlungsfeld Radverkehrsnetz in weitere Steckbriefe unterteilt. Für die Stadt St. Ingbert ergeben sich aus dem in der Mobilitätshebung analysierten niedrigen Anteil des Radverkehrs, den engen Straßenquerschnitten, der Topographie und dem hohen Kfz-Besatz Herausforderungen.

***Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele***

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	A1/C2/D1
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Zentrale Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	<b>langfristig</b> Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter



**B1.1**

**Qualifizierung und Modernisierung vorhandener Infrastruktur**

AM

IK

MU

GT

KW

Die bestehenden Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen entsprechen häufig nicht dem Stand der Technik. Zu geringe Breiten, fehlende Abstände zu parkenden Kfz, schlechte Oberflächen und zahlreiche Hindernisse auf Radwegen machen das Radfahren unsicher und wenig attraktiv.

Hier wird angesetzt und die vorhandenen Wege für den Radverkehr gemäß den Vorgaben aus den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* der FGSV modernisiert und verbreitert. Die modernisierte Radinfrastruktur bildet das Rückgrat des Radverkehrsnetzes, welches mit den Lückenschlüssen aus den Handlungsfeldern B1.2 und B1.3 zu einem vollständigen Netz verknüpft wird. Bei fehlendem Raum für den Ausbau von Bestandsradwegen sind das Senken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Wegfall von Parkplätzen zu Gunsten des Radverkehrs zu prüfen.

Im Rahmen der Anpassung der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.

***Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele***

- Siehe Radverkehrskonzept

<u><b>Kostenaufwand</b></u>	<u><b>Priorität</b></u>	<u><b>Umsetzungsdauer</b></u>	<u><b>Besonderer Maßnahmenbezug</b></u>
hoch mittel niedrig	hoch mittel niedrig	kurzfristig mittelfristig <b>langfristig</b> Daueraufgabe	-  <b><u>Zentrale Akteure</u></b> Stadt St. Ingbert, Straßenbaulasträger



**B1.2**  
**Lückenschluss innerorts**

AM

IK

MU

GT

KW

Bei der Bestandsaufnahme und im Beteiligungsverfahren wurden zahlreiche Netzlücken – also Abschnitte im Netz ohne Radinfrastruktur – im zukünftigen Radwegenetz festgestellt. Dies betrifft sowohl Abschnitte in kommunaler Baulast als auch in der Baulast des Landes.

Für die jeweiligen Führungsformen wurde das Gefahrenpotenzial anhand der Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Übersichtlichkeit der Führung auf den Streckenabschnitten ermittelt. Hieraus wurde unter besonderer Berücksichtigung der Topographie und der schmalen Straßenquerschnitte die empfohlene Führungsform für den Radverkehr entwickelt. Da diese Maßnahmen sehr kostenintensiv sein können und mit Eingriffen in die Gesamtverkehrsführung verbunden sind, wurden im Vorfeld alternative Führungen und geprüft. Innerorts stehen Markierungslösungen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen zur Verfügung, die hier intensiv genutzt werden.

Häufig handelt es sich um Maßnahmen, die einen hohen finanziellem und zeitlichem Aufwand erfordern. Bei umfassenderen Maßnahmen sind die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen. Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	D1
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Zentrale Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	<b>langfristig</b> Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure



**B1.3**

**Lückenschluss außerorts**

AM

IK

MU

GT

KW

Wie innerorts sind auch auf vielen Radverbindungen außerorts keine adäquaten Radwege vorhanden. Dies birgt bei den hohen Geschwindigkeiten außerorts eine hohe Gefahr für den Radverkehr und wirkt abschreckend. Besonders die Verbindungen in die Ortsteile weisen Lücken auf. Außerorts sind vermehrt klassifizierte Straßen betroffen, die in der Baulast des Landes liegen. Dies erfordert eine enge Abstimmung mit dem Land und den Nachbarkommunen.

Im Gegensatz zur Führung innerorts stehen außerorts rechtlich keine Markierungslösungen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen zur Verfügung. Der Einsatz von Fahrradstraßen ist nur auf nachrangigen Straßen denkbar. Deswegen werden in der Regel Gemeinsame Geh- und Radwege empfohlen, die aber einen hohen finanziellen Aufwand und einen ggf. umständlichen Grunderwerb erfordern. Deswegen wurden bei der Maßnahmenplanung immer auch Alternativrouten, z. B. über Feld- und Waldwege, geprüft und in der Bürgerbeteiligung abgestimmt. Unter Berücksichtigung der Topographie und der sozialen Sicherheit und Kontrolle sind in der Regel dennoch Führungen auf baulichen Radwegen an klassifizierten Straßen gewählt worden.

***Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele***

- Siehe Radverkehrskonzept

<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>
hoch mittel niedrig	hoch <b>mittel</b> niedrig	kurzfristig mittelfristig <b>langfristig</b> Daueraufgabe	- <b><u>Zentrale Akteure</u></b> Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure



**B1.4**  
**Definition von Radvorrangrouten/Radschnellverbindungen**

AM

IK

MU

GT

KW

Mit dem Fahrrad und besonders dem Pedelec lassen sich bei günstiger Planung größere Distanzen schnell zurücklegen. So wird das Pendeln zum Arbeitsplatz komfortabel und zügig möglich. Das beste Instrument, um schnellen Radverkehr zu ermöglichen, wird unter den Begriffen Radschnellverbindung oder Radkomfortroute (in Saarbrücken) diskutiert. Diese qualitativ hochwertige Verbindung ist vor allem in Richtung Saarbrücken denkbar. Sie wird ergänzt durch weitere schnelle Achsen durch das Stadtgebiet mit einem niedrigeren Standard in Richtung Homburg.

***Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele***

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	-
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<u>Zentrale Akteure</u>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure



**B1.5**

**Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung**

AM

IK

MU

GT

KW

Knotenpunkte, Einmündungen und Einfahrten zeichnen sich aktuell durch eine erhöhte Unfallgefahr gegenüber der Strecke aus. Ein Indiz dafür ist der hohe Anteil der in St. Ingbert polizeilich erfassten Unfälle, die auf eine Missachtung der geltenden Vorfahrtsregelung hindeuten. Neben dem Sicherheitsargument ist besonders das Komfortargument wichtig. Unübersichtliche Knotenpunkte mit unklarer Führung für Radfahrer mit langer Wartezeit an Ampeln schrecken Radfahrer ab und verlängern die Fahrzeit erheblich. Knotenpunkte sind deswegen so zu gestalten, dass der Radverkehr sicher, komfortabel, übersichtlich und ohne Zeitverlust geführt wird.

Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, Knotenpunkte fahrradfreundlich umzugestalten. Maßnahmen reichen von Markierungsmaßnahmen, der Integration des Radverkehrs in die Signalumläufe an Kreuzungen bis hin zu einem kompletten Umbau der Knotenpunkte. Fußgänger und Radfahrer sollten möglichst getrennt im Knotenpunkt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden. Diese Verbesserung ist eine Daueraufgabe.

Für das sichere Queren von Straßen sind außerdem Querungshilfen sinnvoll, welche die Fahrbahn aufteilen und Radfahrern ermöglichen, eine Fahrtrichtung zu beobachten und einen sicheren Moment für die Querung abzuwarten. Besonders bei endenden Radwegen an Hauptverkehrsstraßen wie an der Dudweiler Straße sind Querungshilfen erforderlich.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	-
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Zentrale Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger
		<b>Daueraufgabe</b>	



**B2.1**

**Öffentliche Parkmöglichkeiten für Fahrräder**

AM

IK

MU

GT

KW

Im öffentlichen Raum ist das Parken so zu ordnen, dass keine Beeinträchtigung anderer Menschen und Verkehrsteilnehmer ausgeht. Die Stellplatzanlagen sollen zur Radnutzung animieren. Um relevante Ziele in der Innenstadt zu erreichen, sollte die Stadt auf öffentlich zugänglichen Flächen Fahrradparkanlagen anbieten. Dazu muss in einem ersten Schritt ein attraktives Angebot erschaffen werden, um eine Nachfrage zu erzeugen. Sind Anlagen vorhanden, kann nach einer ausreichenden Betriebszeit durch Evaluation und Befragung eine individuelle Anpassung von einzelnen Standorten erfolgen. Die hier formulierten Empfehlungen richten sich nach der Analyse und der den damit verfolgten Regelwerken (u. a. ERA/Hinweise zum Fahrradparken).

***Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele***

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	<b>hoch</b>	kurzfristig	C1/D4
<b>mittel</b>	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Zentrale Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure



**B2.2**

**Private/halböffentliche Parkplatzanlagen**

AM
IK
MU

GT
KW

Die meisten Wege beginnen zu Hause. Damit ist die Situation des Fahrradparkens auf dem privaten Grundstück, des bewohnten Gebäudes oder des nahen Wohnumfelds entscheidend für die Fahrradnutzung. Muss das Fahrrad aus der Mietswohnung getragen oder aus Kellern geholt werden sinkt die Bereitschaft, das Fahrrad zu nutzen. Der Stadt St. Ingbert bleiben hier nur vereinzelt (z. B. innerhalb der Bauleitplanung) direkte Einflussmöglichkeiten. Im Bestand ist durch Bratung und Anreiz auf eine Verbesserung der Situation zu setzen.

Auch die Parkmöglichkeiten am Arbeitsplatz oder Grundstücken des Einzelhandels (REWE an der Kohlenstraße) liegen auf privaten Flächen, die zum Teil aber öffentlich zugänglich sind. Diese können ebenfalls nur indirekt durch die Stadt beeinflusst werden. Hier sind enge Kooperationen geeignet, in denen die Stadt (kommunales Mobilitätsmanagement) motivierend berät (z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement) und Gestaltungsmöglichkeiten und städtische Konzeptionen vermittelt.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	C1/D4
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<u><b>Zentrale Akteure</b></u>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure



### B2.3

## Abstellanlagen für Lastenräder und Sonderformen

AM

IK

MU

GT

KW

Für einen zukunftsfähigen, verträglichen Stadtverkehr muss es Möglichkeiten zum Halten und Abstellen von Lastenfahrrädern und Fahrrädern mit Sondermaßen geben. Eine besondere Stärke kann das Lastenfahrrad im Kontext des innerstädtischen (Wirtschafts- und Liefer-)Verkehrs ausspielen. Der heutige Lieferverkehr in der Innenstadt von St. Ingbert beeinträchtigt den Verkehr auf den Straßen und darüber hinaus auch sensible Bereiche wie die Fußgängerzone. Neben Lastenfahrrädern für den Wirtschaftsverkehr können solche Fahrräder auch von Privatpersonen genutzt werden. Immer mehr Familien legen Wege mit dem Lastenfahrrad zurück. Gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Sonderform bieten einen Beitrag zur Integration von Menschen, die auf Fahrräder abseits der klassischen Bauform aus unterschiedlichen Gründen angewiesen sind.

Der Ausbau der geeigneten Infrastruktur kann bei frühzeitiger Installation das zukünftige Aufkommen von Fahrrädern mit Sonderformen in der Innenstadt lenken.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	C1/D4
<b>mittel</b>	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Zentrale Akteure</u></b>
niedrig	<b>niedrig</b>	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure



**B3**

**Service für den Radverkehr**

AM
IK
MU

GT
KW

Zur Qualität im Radverkehr tragen neben der gebauten Infrastruktur Serviceleistungen entscheidend bei. Wie im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) soll in St. Ingbert der Gedanke des „Radverkehrs als System“ fortgesetzt werden. Der Einsatz einzelner Angebote ist immer mit den Bedürfnissen der Nutzer vor Ort abzugleichen. Die Qualität der Serviceleistungen in der Stadt können auch von der Zusammenarbeit mit Privaten und Akteuren wie Interessensgruppen abhängen. Serviceleistungen tragen entscheidend zum Komfort des Radfahrens bei. Erst die einfache, komfortable Nutzung lässt das Verkehrsmittel Fahrrad für die regelmäßige alltägliche Nutzung attraktiv erscheinen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	-
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	mittelfristig	<u><b>Zentrale Akteure</b></u>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter
		<b>Daueraufgabe</b>	



**B4**  
**Verkehrssicherheit im Radverkehr**

AM
IK
MU  
GT
KW

Die Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema, welches bauliche, organisatorische und kommunikative Maßnahmen enthält. Die erwünschte Zunahme des Radverkehrs erfordert präventives Handeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, damit Unfälle vermieden oder in ihren Folgen abgemildert werden. Erst wenn die Bevölkerung von St. Ingbert sich sicher überall auf dem Rad wohlfühlt, wird sie dieses vermehrt nutzen. Dies gilt besonders für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen, die das Verkehrsgeschehen nicht so gut überblicken.

Die baulichen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind weitestgehend im Handlungsfeld B1 genannt worden. Besonders erwähnenswert sind aber die Sicherung von Kreisverkehren, die durch ihre Größe das gefährliche Nebeneinanderfahren von Rad- und Kfz-Verkehr ermöglichen (z. B. Parallelstraße/Südstraße und An der Kolonie).

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	<b>hoch</b>	kurzfristig	D1/D2
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Zentrale Akteure</u></b>
<b>niedrig</b>	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert
		<b>Daueraufgabe</b>	

 <b>B5</b> <b>Baustellenführung, Winterdienst, Pflege und Instandhaltung</b>				AM	IK	MU	GT	KW
<p>Die (passive) Infrastruktur muss aktiv gepflegt, instandgehalten und befahrbar gehalten werden. Diese Routineaufgaben leiten sich im Grundsatz aus der Verkehrssicherungspflicht einer öffentlichen Verkehrsfläche ab.</p> <p>Hier soll insbesondere der Fokus auf den Radverkehr gelegt werden und eine Sensibilisierung gegenüber dem Kfz-Verkehr erfolgen. Dem Radverkehr muss bei Aktionen des alltäglichen Verwaltungshandelns zukünftig eine stärkere Beachtung zukommen und eigenständige Lösungen angeboten werden, z. B. in der Baustellenumfahrung und -ausschilderung.</p>								
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siehe Radverkehrskonzept</li> </ul>								
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>					
hoch	hoch	kurzfristig	-					
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	mittelfristig	<b><u>Zentrale Akteure</u></b>					
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Straßenbauasträger					
		<b>Daueraufgabe</b>						

		<b>B6</b> <b>Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation</b>		  
		 	<p>Um den Radverkehr bei den Nutzern in St. Ingbert in Wert zu setzen, ist eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Grundlage hierfür kann ein Kommunikationskonzept sein, das Marketing, Informationsangebote sowie öffentlichkeitswirksame Aktionen umfasst. Zum einen ist es ratsam, das Radfahren für Fahrten im Alltag zu bewerben. Hier sollten die gesundheitlichen, finanziellen sowie ökologischen Vorteile der Fahrradnutzung, aber auch das Radfahren als Lebensgefühl im Vordergrund stehen. Zum anderen ist das Radfahren in seinen weiteren Anwendungsbereichen wie Tourismus und Sport als ganzheitliches Verkehrsmittel zu betonen.</p>	
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siehe Radverkehrskonzept</li> </ul>				
<p><b><u>Kostenaufwand</u></b></p> <p>hoch mittel niedrig</p>	<p><b><u>Priorität</u></b></p> <p>hoch mittel niedrig</p>	<p><b><u>Umsetzungsdauer</u></b></p> <p>kurzfristig mittelfristig langfristig <b>Daueraufgabe</b></p>	<p><b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b></p> <p>E4 <b><u>Zentrale Akteure</u></b> Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter, Private Akteure</p>	



**B7**

**Radtourismus**

AM
IK
MU

GT
KW

Bei der touristischen bzw. freizeithlichen Fahrradnutzung erleben viele Radfahrer die Vorteile des Fahrrads, was das Potenzial einer Fahrradnutzung auch im Alltag birgt. Neben dem Alltagsradverkehr profitieren demnach auch Radtouristen von einer guten und qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur im Stadtgebiet sowie von Service-, Kommunikations- und Informationsmaßnahmen (nicht-investiver Teilbereich). Bei letzterem sind stets die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, die die Fahrradnutzung individualisieren und vereinfachen können.

Die touristischen Radrouten auf der Gemarkung von St. Ingbert wurden bei der Netzkonzeption nachrichtlich übernommen. Die Analyse zeigt, dass unterschiedliche Verantwortlichkeiten (Stadtverband Saarbrücken, Tourismus Zentrale Saarland GmbH, Saarpfalz-Touristik) in Teilbereichen zu unterschiedlichen Routenführungen führen<sup>4</sup>, wo diese nicht notwendig sind. Für eine Wegweisung vor Ort ergeben sich dadurch keine Synergien – im Gegenteil.

Neben der Wegweisung (B3) und qualitativ guten Möglichkeiten des Fahrradparkens (B2) sind zielgruppenspezifische Maßnahmen auch aus den Bereichen Service (B3) und Kommunikation (B4) zu ergreifen, um den Radtouristen in St. Ingbert gute Bedingungen bieten zu können.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Siehe Radverkehrskonzept

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	<b>kurzfristig</b>	-
mittel	mittel	mittelfristig	<u><b>Zentrale Akteure</b></u>
<b>niedrig</b>	<b>niedrig</b>	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure

4 Abgleich der im Internet verfügbaren kmz-Dateien, welche u. a. in GoogleEarth zu importieren sind (letzter Ab-ruf: 18.03.2020)

### 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Verkehr in St. Ingbert zukünftig effizienter abzuwickeln. Die Effizienzsteigerung bezieht sich dabei auf den verringerten Kraftstoffeinsatz und die Verringerung von Lärm- und Schadstoffemission im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. Durch die vermehrte Nutzung des ÖPNV sinkt langfristig auch der Verkehrsflächenverbrauch im Siedlungsbereich.

Um diese Vorteile entwickeln zu können, muss der Öffentliche Verkehr systematisch gestärkt und vernetzt werden. Der städtische ÖPNV (Stadtbus) ist kein in sich geschlossenes System. Ausgangspunkt und Ziel einer Reise liegen häufig auch außerhalb des Stadtgebiets.

Der ÖPNV soll in Zukunft, gemäß des Zielkonzepts des Klimaschutzteilkonzepts, eine Rückgratfunktion für den Umweltverbund darstellen, die eine effiziente, sozialverträgliche und komfortable Verkehrsabwicklung in St. Ingbert sicherstellt. Dadurch kann der Umweltverbund als Alternative zum motorisierten Individualverkehr auftreten.

Mit seinen vielfältigen Mobilitätsoptionen kann der Umweltverbund eine umfassende Tür-zu-Tür Verbindung anbieten. So kann auf jedem Streckenabschnitt das geeignetste und effizienteste Verkehrsmittel eingesetzt werden. Dafür braucht der Umweltverbund gut organisierte Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln. In Mobilitätsstationen sollen diese Verknüpfung hergestellt und intermodale Wegekettens gestärkt werden. Über die verkehrliche und mobilitätsbeeinflussende Funktion hinaus können Mobilitätsstationen auch dazu beitragen, den öffentlichen Raum gestalterisch aufzuwerten und somit eine weitere Funktion erfüllen (vgl. C1).

Zentraler Bestandteil von Mobilitätsstationen ist das ÖPNV-Angebot. Zukünftig soll der ÖPNV ein transparentes, leicht verständliches Angebot bieten. Teil des verständlichen Angebots ist, dass es an allen Wochentagen vorhanden ist, sollen der ÖPNV insgesamt und der städtische Busverkehr im Speziellen Rückgratfunktion des Umweltverbundes übernehmen. Intuitive, barrierefreie Nutzung heißt dabei auch, dass er

**Abbildung 32: Mobilitätsstation**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 33: Attraktives Auftreten des lokalen ÖPNV**



Quelle: eigene Aufnahmen

**Abbildung 34: gute Verknüpfung im Umweltverbund**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 35: Barrierefreie Ausrüstung von Haltestellen und deren Zugängen**



Quelle: eigene Aufnahme

ohne detailliertes Wissen nutzbar sein sollte. Daher ist das Angebot von Linienverkehr im Grundsatz einem unsteten Bedarfsverkehr vorzuziehen (vgl. C2).

Die Rückgratfunktion wird dem ÖPNV auch durch das Gesetz zugeschrieben. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erkennt die Notwendigkeit, dass der ÖPNV möglichst barrierefrei zu nutzen ist, damit möglichst viele Menschen eigenständig ihre Ziele erreichen können. Als eine Besonderheit sieht das PBefG ein Zieldatum vor, an dem die Barrierefreiheit im System ÖPNV hergestellt sein soll. Der systemische Ansatz betrifft dabei nicht nur Fahrzeuge, sondern auch die Haltestelleninfrastruktur mit deren Einbauten und Ausstattung. Durch die gesetzliche Frist entsteht für die Kommunen eine Herausforderung bei der Umsetzung der Barrierefreiheit. Um dieser Herausforderung zu begegnen, sollte ein klarer Umsetzungsfahrplan kommuniziert werden (vgl. C3).

Der Fahrpreis und die Art, wie ein Kunde Fahrscheine kaufen kann, bestimmen Zugangshürden zum System ÖPNV. Die Analyse zeigt eine komplexe Überlagerung aus Verbundtarif und Haustarif im Stadtgebiet St. Ingbert, die die Komplexität bei der Nutzung erhöht. Im Maßnahmenfeld Tarif sind die Vereinfachung der Tarifstruktur und die Digitalisierung wichtige Größen, um den Fahrscheinverkauf zu vereinfachen und die Verfügbarkeit zu erhöhen (vgl. C4).

Gute Angebote im ÖPNV brauchen eine stringente Kommunikation. Die Nutzer des städtischen ÖPNV sind heute verstärkt im Bereich der regelmäßigen Nutzer zu finden. Es überwiegen Schüler, Pendler und Abo-Kunden. Die Möglichkeiten und Vorzüge des ÖPNV, auch in Zusammenarbeit mit den Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes, sollen zukünftig in einer kontinuierlichen und umfassenden Öffentlichkeits- und Kommunikationsarbeit transportiert werden (vgl. C5). Synergien ergeben sich, wenn dieses Maßnahmenfeld in das kommunale Mobilitätsmanagement integriert wird (vgl. E4) und mit der Informationsarbeit der Handlungsfelder Fußverkehr und Barrierefreiheit (vgl. A7) und Radverkehr (vgl. B6) kombiniert wird.

**Abbildung 36: Barrierefreie Haltestelle**



Quelle: eigene Aufnahmen

**Abbildung 37: Barrierearme Information**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 38: Zielgerichtete Information**



Quelle: eigene Aufnahme



**C1**

**Mobilitätsstationen**

AM
IK
MU

GT
KW

Im Stadtgebiet existieren vier Zugänge zur Schiene. Drei davon auf der für Pendler wichtigen Strecke Saarbrücken – Homburg. Die Bahnhaltstellen sind heute nicht immer attraktiv mit dem Bus oder anderen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad zu erreichen. Das liegt an der abseitigen Lage (Rohrbach, Hassel) oder am Betriebskonzept (Umstieg über Rendezvous-Platz zum Bahnhof Ingbert). Um den Umstieg in Bus oder Bahn zu erleichtern, sollten in St. Ingbert die multimodale Erreichbarkeit der Haltestellen erhöht und intermodale Wegekettungen gefördert werden. An Haltestellen mit einem hohen Fahrgastaufkommen oder an Haltestellen mit einer systemisch wichtigen Funktion (Bahnhaltpunkte/Bushaltstellen mit regionalem Bezug) soll die Errichtung von Mobilitätsstationen dazu dienen, den Einstieg in Bus und Bahn zu erleichtern. Neben der Verknüpfung von Verkehrsangeboten sind auch Kommunikation und Marketing, Information und Service sowie Treffpunkt und Aufenthaltsbereich wichtige Grundaufgaben von Mobilitätsstationen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- **Ausstattung:** Für die Mobilitätsstationen ist ein modularer Standard für St. Ingbert zu entwickeln. Dieser besteht aus einem Grundangebot und Zusatzelementen, um die Anforderungen der Nutzungen im Umfeld erfüllen zu können:
  - **Mobilitätsstationen:** Hier sollte ein differenziertes Angebot an verschiedenen Verkehrsträgern zur weiteren Fortbewegung vorliegen (z. B. Sharing-Angebote, Abstellanlagen für private Fahrräder, Taxistellplätze, P+R Stellplätze). Zu prüfen ist das Angebot einer physischen Anlaufstelle zur Information und Beratung vor Ort. Weitere Service-Einrichtungen wie z. B. WC, Kiosk, Kunden-W-LAN oder Ähnliches heben den Komfort. Standorte sind der Bahnhof St. Ingbert als erster Ankunftsort (in Kooperation mit der DB) sowie wie der Rendezvous-Platz, der als derzeitiger Knoten im städtischen ÖV dient und Einzelmodule einer Mobilitätsstation bereits vorweist, diese jedoch so nur bedingt wahrgenommen werden.
  - **Kleine Mobilitätsstationen:** Kleine Mobilitätsstationen werden an Haltestellen errichtet, die eine Bedeutung auf Stadtteilebene oder Quartiersebene haben, um die Verkehre der sogenannten letzten Meile zwischen Wohnort und dem Zugang zum ÖV attraktiv zu gestalten. An jeder kleinen Mobilitätsstation ist dabei eine Grundausrüstung bzw. Basisausstattung vorzuhalten, um die Station als solche zu erkennen. Dabei gibt es keine universelle Grundausstattung. Die Ausstattung orientiert sich an der Nutzung im Umfeld. Bei der Auswahl der Ausstattung und der Angebote bietet sich die Chance, Bürger vor Ort in einem partizipativen Verfahren zu beteiligen. Zu prüfen sind geeignete Standorte in jedem Stadtteil (z. B. Hassel Marktplatz/Bahnhof, Rohrbach Bahnhof/Rohrbachhalle, Renrtrisch, Hobels, Oberwürzbach); Anwendungsbeispiel: Offenburg und Bremen

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	D6.2/E2/E6
mittel	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<b>Akteure</b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure



**C2**

**Entwicklung des ÖPNV Angebots**

AM
IK
MU

GT
KW

Das Rendezvous-Prinzip stärkt den Verkehr in die Innenstadt und bietet Anschlusssicherheit in alle Fahrtrichtungen. Diese Betriebsform eignet sich für Mittelstädte und ist deswegen im Grundsatz fortzuführen. Eine Weiterentwicklung erfolgt innerhalb dieses Systems.

Der Busverkehr in der Stadt soll weiterhin in seiner Bündelungsfunktion von Fahrtwünschen gestärkt werden und das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität innerhalb des Umweltverbundes für die Stadt bieten. Das heutige Angebot an Fahrleistungen ist an wirtschaftlichen und betrieblichen Belangen ausgerichtet. In Folge dessen wird nicht an allen Wochentagen ein reguläres Angebot an Linienfahrten gestellt.

Das Klimaschutzteilkonzept sieht in der Rückgratfunktion des Nahverkehrs eine für den Kunden zuverlässige und dauerhafte Bedienung des Busverkehrs in St. Ingbert.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Entwicklung im Linienverkehr: Das Angebot von regulärem Buslinienverkehr ist in seiner Systematik zu stärken. Mittelfristig sollten alle Stadtteile und Wohngebiete mindestens im 30-min-Takt (zwei Abfahrten die Stunde) angebunden sein. Heute weist das Stadtgebiet vereinzelt noch Bedienungslücken durch fehlende Haltestellen oder ungünstige Fahrzeiten auf (z. B. fehlende Haltestellen in den Gewerbegebieten Rohrbach Süd und Glashütte (Taktzeit/Schichtzeit ungünstig)). Diese Bedienungslücken sind zu schließen. Über ein aktives schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. E4.1 und E4.2) können mögliche Spitzenbelastungen in den Fahrzeugen minimiert werden. Das Fahrplanangebot ist dabei grundsätzlich auf Samstage sowie Sonn- und Feiertage auszuweiten. Zu prüfen ist eine Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten am zentralen Rendezvous-Platz, sodass alle Relationen zu den Abfahrtszeiten '00 und '30 bedient werden können. Steigt die Nachfrage z. B. durch gestiegene Attraktivität der Mobilitätsstationen (vgl. C1), ist langfristig der Betrieb im 15-min-Takt zu prüfen (Anwendungsbeispiel: Stadtbus Lemgo).
- Entwicklung im Bedarfsverkehr: Bedarfsverkehre bieten die Chance, Fahrtwünsche, die nur in großer Unregelmäßigkeit (Ziel oder Fahrgastanzahl) auftreten, abzudecken. Sie sollten zu Zielen führen, an denen z. B. niedrige Bewohnerdichten herrschen. Das Angebot des Bedarfsverkehrs ist für den Kunden, auch den Ortsfremden, intuitiv in den Linienverkehr zu integrieren. Für einen kundenorientierten Betrieb ist die Anmeldezeit auf 30 Minuten zu reduzieren. Im Zuge der Digitalisierung sollte die Bestellung auch mobil bzw. über eine App möglich sein (vgl. E4). Der Einsatz des Bedarfsverkehrs ist kontinuierlich zu evaluieren und ab einer ausreichenden Nutzerzahl in einen regulären Linienverkehr zu überführen.

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	A1/B1/D1
mittel	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure



**C3**

**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV**

AM

IK

MU

GT

KW

Die Haltestellen fungieren als Eingangstür zum Öffentlichen Personenverkehr in St. Ingbert. Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die Zielsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“ bis 1. Januar 2022 vorgesehen. Von dieser deutlichen Formulierung mit einem festen Datum kann nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

Der barrierefreie Umbau kann allerdings nur innerhalb der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt erfolgen. Für eine transparente Kommunikation sind deswegen die Haltestellen nach Dringlichkeit abzustufen. Ebenfalls ist ein Ausbaustandard zu formulieren und einzuhalten. In jedem Fall sollten Synergien wie z. B. Straßenausbau-/Sanierungsmaßnahmen zum Ausbau der entsprechenden Haltestellen genutzt werden. Ziele sind ein leichtes Erreichen der Haltestellen (Zuwegung/Orientierung) und eine intuitive, leichte Bedienung (Information/Auskunft).

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- **Nahverkehrsplan:** Der Saarpfalz-Kreis stellt zurzeit einen Nahverkehrsplan auf. Ein Ausbaustandard ist auf Kreisebene einheitlich festzulegen und sollte mit dem *VEP ÖPNV Saarland* abgestimmt werden.
- **Priorisierung nach Dringlichkeit:** Da Haushaltsmittel grundsätzlich limitiert sind, ist aufgrund der Kurzfristigkeit des Zieldatums ein Umsetzungsfahrplan nach einer Priorisierung mit transparenten Kriterien eine anzustrebende Herangehensweise. Mögliche Kriterien können sein: Umstiegshaltestelle zwischen Bus und Bus oder Bus und Zug (Rendezvous-Platz/Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte); Zentralität (Haltestellen in der Innenstadt oder Stadtteilzentren); sensible Umfeldnutzung (Schule/Ärzteschwerpunkt/Seniorenheim/Freizeiteinrichtung); Fahrtenhäufigkeit (vertakteter Linienverkehr vs. Einzelfahrten an Schulbushaltestellen). Je mehr Kategorien eine Haltestelle erfüllt, desto vordringlicher ist der Bedarf zum barrierefreien Ausbau. In einen vorrangigen Ausbau bis Ende 2021 sollten unter anderem systemrelevante Haltestellen an den Bahnhaltstellen (Hassel/Rohrbach/Rentrisch) barrierefrei ausgebaut werden. Besondere Herausforderungen ergeben sich in den Wohngebieten. Durch den Betrieb der gegenläufigen Bedienung zweier Ringlinien besitzen viele Haltestellen beide Funktionen (Ankunfts- und AbfahrtsHaltestelle). Es sollen nur solche Haltestellen ohne klare Ausbautermin bleiben, die zu Ersatz-/Testzwecken installiert sind, nur unregelmäßige Rufbusverkehre abwickeln oder bereits barrierefrei sind. Der Weg zu den Haltestellen ist ebenfalls barrierefrei auszubauen (vgl. A2).
- **Fahrgastinformationen:** Dynamische Fahrgastanzeiger verbessern die passive Kommunikation mit den Fahrgästen und erhöhen somit die Qualität im ÖV. Verspätungen, Umleitungen, Fahrplanänderungen oder -wechsel können als passives Informationsangebot über die Displays erscheinen. Diese Anzeigetafeln sind an zentralen Haltestellen in der Innenstadt (Rendezvous-Platz, Bushaltestellen mit Bahn-hofsbezug, Kreiskrankenhaus und andere) und an geeigneten Haltestellen in den Stadtteilen (z. B. Has-sel Marktplatz oder Oberwürzbach Kirche) anzubringen, zu betreiben und zu pflegen (Anwendungs-beispiel: St. Leon-Rot).

<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>
hoch	hoch	kurzfristig	A2
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	<b>langfristig</b> Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure

 <b>C4</b> <b>Maßnahmen im Tarifsystem</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Der Tarif zur ÖPNV-Nutzung ist häufig Auslöser für Diskussionen. Ist ein Fahrtenangebot vorhanden, ist der Fahrpreis wichtige Größe bei der Abwägung zwischen den Verkehrsmitteln. In St. Ingbert werden für die aktuell gültige Doppelstruktur aus Haustarif (INGO-Tarif) und saarVV-Verkehrsverbundwaben durch Fahrgäste unter anderem bei dem Öffentlichen Auftakt Unverständnis und mangelnde Akzeptanz geäußert. Vom Tarif kann aber grundsätzlich ein aktivierendes Potenzial ausgehen, wenn der Preis als konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsträgern wahrgenommen wird und gleichwohl ein gutes ÖPNV-Angebot (vgl. C2) besteht. Die Digitalisierung zeigt aktuell ein großes Entwicklungspotenzial. Wurde in der Vergangenheit versucht, die Komplexität über Waben-/Zonen-Tarife zu reduzieren, ist aktuell in verschiedenen Verbänden eine Entwicklung hin zu einem Best-Price-Abrechnungsverfahren zu beobachten. Ebenfalls werden zum Teil wieder entfernungsabhängige Tarife (z. B. im VRN) eingeführt, die sich stärker an der individuellen Nutzung des Fahrgastes orientieren. Vor allem mit dem Einsatz internetfähiger Endgeräte wird eine einfache Handhabung zwischen Kunde und Verkehrsunternehmen möglich, die dazu beiträgt, die Komplexität in der Abrechnung zu verringern.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aktivierende Öffentlichkeitsarbeit:</b> Eine Kernkompetenz der Verkehrsverbünde ist die Koordination einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit im Bedienungsgebiet. Hier sollten in einer aktiven Zusammenarbeit zwischen der Stadt St. Ingbert und dem Verkehrsverbund (saarVV) Synergien gehoben und eine Zusammenarbeit gestärkt werden (vgl. auch C6).</li> <li>▪ <b>Vereinheitlichung des Fahrkartenangebots:</b> Das Fahrkartenangebot des saarVV deckt ein differenziertes Anforderungsspektrum ab. Zur transparenteren Kommunikation sollte die Abschaffung von Sonderlösungen (INGO-Tarif im Stadtgebiet von St. Ingbert) forciert werden. Wenn das Stadtgebiet in die bestehende Wabenstruktur des saarVV integriert werden soll, ist es in eine Wabe zu fassen. Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten zukünftig für eine attraktive Entwicklung des Tarifs im saarVV ein (z. B. 365 Euro-Ticket als Jedermann Jahreskarte) Anwendungsbeispiele: Stadtverkehr Bonn oder Bundesland Hessen (z. B. für Schüler).</li> <li>▪ <b>Teilhabe durch Ticket-Angebote:</b> Die Teilhabe aller Menschen ist eine zentrale Aufgabe des ÖPNV. Über den Tarif lassen sich Teilhaben ermöglichen für Menschen ohne ausreichend finanzielle Mittel oder die die Voraussetzung zum Führen eines Pkw. Die Schülertickets sind in St. Ingbert attraktiver zu gestalten. Eine netzweite (landesweite) Gültigkeit kann die eigenständige Mobilität verbessern (s. o.). Auch hierauf kann die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten hinwirken.</li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand<sup>5</sup></u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch	hoch	kurzfristig	-			
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>			
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert,			
		Daueraufgabe				

5 Die Tarifhoheit liegt aktuell und soll zukünftig beim saarVV liegen



**C5**

**Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation im ÖPNV**

AM

IK

MU

GT

KW

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum öffentlichen Auftakt des Klimaschutzteilkonzepts melden viele Teilnehmer einen mangelnden Informationsstand zu Angeboten von Bus und Bahn. Die Diskussion zeigt unter den Anwesenden einen ausdifferenzierten Informationsstand, der vereinzelt auf veralteten Informationen beruht. Dieses Bild spiegelt einen Gesamteindruck in vergleichbaren Städten wider.

Durch die gewachsene Struktur des ÖPNV in St. Ingbert und im Saarland sowie die Einführung des saarländischen Verkehrsverbundes sind die Optionen innerhalb des Tarifs und der Verkehrsmittelwahl gestiegen. Diese Komplexität gilt es zu reduzieren und den öffentlichen Personenverkehr durch Information und Kommunikation als leistungsstarke Alternative in der Öffentlichkeit zu etablieren.

Für eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit können Synergien in diesem Maßnahmenfeld insbesondere mit einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund aus Fußverkehr und Radverkehr gehoben werden.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit ist stark zielgruppenabhängig. Anfangs sollte das Ziel die breite positive Wahrnehmung bei den Nutzern in St. Ingbert verstärken. Die aufgeführten Maßnahmen stellen eine Auswahl dar:

- **Aktivere Bewerbung und Ausweitung der folgenden, bereits bestehenden Angebote:** Ortsunabhängigen Fahrkartenkauf innerhalb der Saarfahrplan-App und innerhalb des DB Navigators (App); Job-Ticket ist vielen Firmen nicht bekannt; Ehrenamtlicher Begleitservice mobisaar in Koordination des saarVV; Stärkung der Mobilitätszentrale am Rendezvous-Platz: Ausweitung der Öffnungszeiten als Ansprechpartner (vgl. C1).
- **Aktionen und Marketing:** Festes Budget bei Stadtverwaltung und Verkehrsverbund gemeinsam für wiederkehrende Maßnahmen festlegen. Situationen nutzen, in denen Umbrüche im Leben der Nutzer stattfinden und Mobilitätsentscheidungen neu getroffen werden (z. B. Wohnsitzwechsel): Fahrkartenprobe (z. B. kostenlose Tageskarte/Wochenkarte) in Neubürgermappen für Zugezogene; Ansprache und Verlosungen von Fahrkarten auf Ausbildungsmessen; Schulbeginn von weiterführenden Schulen (BBZ) und Schulen des zweiten Bildungswegs; Rollator und Rollstuhltraining; Buschule/Buspaten (5.Klasse und eventuell 8.Klasse); mobile Informations- und Fahrscheinverkaufsstände in Senioreneinrichtungen, auf Wochenmärkten, Weihnachtsmarkt etc.; Buspatenschaften/Tandem-Programme; Fahrgastbeirat; Teilnahme an Aktionen wie z. B. *Zu Fuß zur Haltestelle – Ein starker Nahverkehr braucht gute Wege* (VCD).

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	E4
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure
		<b>Daueraufgabe</b>	

### 3.4 Kfz-Verkehr

Das Handlungsfeld zum Kfz-Verkehr unterscheidet sich von den drei vorhergenannten Handlungsfeldern. Während die Handlungsfelder Fußverkehr und Barrierefreiheit, Radverkehr und ÖPNV nach Anreizen zur verstärkten Nutzung streben, wären Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmen, die zu einer verstärkten Nutzung des Kfz bzw. des Pkw führen gegenüber einer Vielzahl der formulierten Ziele des Klimaschutzteilkonzepts nicht zu vereinbaren. Vielmehr stehen Optimierungen der bestehenden Rahmenbedingungen und Verkehrsflüsse sowie umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Vordergrund der Handlungsansätze.

In St. Ingbert steht der motorisierte Kfz-Verkehr bislang im Vordergrund von Planungen, was jedoch auch in der Region bzw. im Saarland ablesbar ist. So liegt der Motorisierungsgrad sowohl des Landes als auch der Stadt deutlich über dem Bundesdurchschnitt bzw. den Motorisierungsgraden anderer vergleichbarer Städte. Lediglich ein Prozent aller Haushalte in St. Ingbert können auf keinen Pkw zurückgreifen; die Pkw-Verfügbarkeit liegt bei 842 Pkw je 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: Der bundesdeutsche Durchschnitt liegt im Jahr 2019 bei 569 Pkw je 1.000 Einwohner (vgl. Kraftfahrtbundesamt 2020). Ca. 66 % der Einwohner St. Ingberts ab 6 Jahren nutzen mehrmals täglich Pkw oder Kraftrad. Die Ursachen hierfür liegen u. a. in der geographischen Lage sowie der Siedlungsstruktur von St. Ingbert und dem Umland. Darüber hinaus bietet aber ein gut ausgebautes regionales und innerstädtisches Straßennetz sehr gute Kfz-Erreichbarkeiten mit kurzen Fahrzeiten sowohl für Wege innerhalb der Stadt als auch für Pendlerverkehre bspw. von und nach Saarbrücken, aus dem und in das direkt angrenzende Umland sowie für Wege ins restliche Saarland. Aufgrund der Angebotssituation anderer Verkehrsträger und der aktuellen Reisezeitvorteile des Kfz gegenüber den anderen Verkehrsträgern werden die Wege von und nach St. Ingbert sowie innerhalb der Stadt überwiegend mit Kraftfahrzeugen absolviert. Auf dem Stadtgebiet von St. Ingbert sind dies täglich über 1.349.855 mit dem Kfz gefahrene Kilometer. Die Verkehrsanlagen und Straßenräume sind deswegen sehr stark an die Belange des Kfz-Verkehrs angepasst. Das St. Ingberter Straßennetz ist dementsprechend vor allem auf den Hauptverkehrsstraßen durch

**Abbildung 39: sichere und attraktive Straßenräume**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 40: Kfz-Belastungen reduzieren**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 41: Ansprechende Gestaltung auf Hauptstraßen**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 42: Nutzerorientierte Straßenraumgestaltung**



Quelle: eigene Aufnahme

vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung und Verkehrsemissionen (Luftschadstoffe, Lärm) geprägt. Verkehrsbelastungen betreffen vor allem die Durchgangsstraßen der Stadtteile sowie das Zentrum mit seiner Einbahnstraßenringführung. Negative Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs führen so zu erheblichen Unverträglichkeiten im Stadtgebiet. Insbesondere im Zentrum, welches durch eine sensible Mischnutzung geprägt und dementsprechend besonders schützenswert ist, betragen die Verkehrsmengen fast durchgängig fünfstellige Belastungswerte. Zusätzlich erfordert die Straßeninfrastruktur einen hohen Unterhaltungsaufwand, der den Haushalt von St. Ingbert stetig beeinträchtigt, sodass sich die negativen Konsequenzen des Kfz-Verkehrs auf die gesamte Bevölkerung St. Ingberts auswirken.

Die hohen Verkehrsbelastungen sind das Ergebnis aus einer jahrzehntelangen kommunalen wie bundesweiten Förderung des motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Umweltverbundes. Dies zeigt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung von St. Ingbert: Derzeit wird mit 72 % (Selbst- und Mitfahrer) ein Großteil der Wege der St. Ingberter per Kfz zurückgelegt, während sich der geringe Rest auf ÖPNV (5 %), Rad (5 %) und Zu Fuß (17 %) aufteilt. Insgesamt gibt es ein erhebliches, bisher ungenutztes Potenzial für eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung und für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf alternative Verkehrsmittel. Insbesondere aus der hohen Zahl an relativ kurzen Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, ergeben sich Chancen für den nicht-motorisierten Verkehr. Bislang sind die Alternativen noch nicht ausreichend und attraktiv genug (ÖPNV, Radverkehr, teils auch Fußverkehr/Nahmobilität), um die Verlagerung der Kfz-Fahrten auf alternative Verkehrsmittel zu ermöglichen. Eine gewisse Verlagerung von Kfz-Fahrten kann sich bspw. wiederum positiv auf die nicht zu vermeidenden Kfz-Fahrten auswirken (bspw. in einem optimierten Verkehrsfluss oder auch bei der Parkraumangebot). Bei allen Maßnahmen muss demnach festgehalten werden, dass auch mit einem Planungshorizont bis 2030 ein immer noch vergleichsweise großer Anteil der Wege mit dem Kfz zurückgelegt wird. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Funktion des Mittelzentrums als zentraler Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitstandort für St. Ingbert selbst sowie für das angrenzende Umland. Ziel ist daher nicht die

**Abbildung 43: Fahrgemeinschaften bilden - Wege effizient zurücklegen**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 44: Freihalten von Rettungswegen**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 46: Neue Verteilung auf der Fahrbahn durch Fahrstreifenumwidmung**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 45: Umgewidmete Verkehrsfläche**



Quelle: eigene Aufnahme

Unterbindung von Kfz-Verkehren, sondern ihre Reduzierung durch attraktive Alternativen sowie die optimierte und umweltverträgliche Führung und Abwicklung aller verbleibenden Kfz-Fahrten.



**D1**

**Weiterentwicklung des Straßennetzes**

AM
IK
MU

GT
KW

Die Stadt St. Ingbert ist bereits durch ein dichtes Straßennetz erschlossen – sowohl nähräumlich als auch in der überregionalen Verbindung. Ein Handlungsbedarf besteht weniger in umfangreichen Netzergänzungen als vielmehr in einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung und Hierarchisierung des Straßennetzes. Ziel ist die verstärkte Bündelung der Kfz-Verkehre auf leistungsfähigen Verkehrsachsen bei gleichzeitiger Entlastung sensibler Stadtbereiche und der Förderung des Umweltverbundes. Hierzu wurde das aktuelle Straßennetz in seiner Hierarchie auf Schwächen und Potenziale geprüft. In einem ersten Schritt werden mittel- bis langfristige Veränderungen der Straßennetzhierarchien empfohlen, die in weiteren Arbeitsschritten mit dem Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) abzustimmen sind. Straßen, die durch Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung oder besonders sensible Abschnitte und Bereiche laufen, sollten fortwährend vor dem Hintergrund sich derzeit verstärkt ändernder Handlungsspielräume auf Maßnahmen geprüft werden, um Verkehrsbelastungen zu mindern (z. B. durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder bauliche Anpassungen des Straßenraumes/Straßenraumquerschnitts). Durch die Festlegung von Straßen, auf denen die Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr eine eher vorrangige Rolle spielt – und im Gegenzug von Straßen, die nur eine untergeordnete bzw. gar keine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr haben – kann leichter über Zulässigkeit, Ausgestaltung und Priorisierung von Maßnahmen entschieden werden.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Prüfung/Umsetzung der Maßnahmenfelder D 1.1 bis D 1.5
- Definition eines Schnell- und Langsamstraßennetzes. Solch ein Netz ist die perspektivische Weiterentwicklung des Straßennetzes unter Einbezug von zukünftig möglichen Spielräumen und ggf. Handlungserfordernissen, den Straßenverkehr innerorts weiter zu beruhigen sowie klima- und umweltfreundlicher zu führen. Ziel dieser Netzdefinition ist eine wesentlich bessere Integration der Ansprüche von Fußgängern und Radfahrern sowie von Wohnumfeldansprüchen und eine insgesamt gerechtere Flächeninanspruchnahme öffentlicher Straßenräume.

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	A1/B1/B4/C2
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private
		<b>Daueraufgabe</b>	Akteure



## D1.1

### Aufwertung von Straßenräumen

AM
IK
MU

GT
KW

Straßen und Plätze sind Hauptbestandteil des öffentlichen Raumes einer Stadt. Dementsprechend ist deren Attraktivität ein wichtiger Qualitätsfaktor sowohl für die Bewohner in St. Ingbert als auch für Besucher der Stadt. Allgemein als attraktiv werden belebte öffentliche Räume mit attraktiven Gestaltungsmerkmalen (Begrünung, attraktive Farbgebung, gestaltete Fassaden der Randbebauung, Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Ruheräume) und möglichst wenigen störenden Einflüssen (z. B. Lärm, Kfz-lastige Flächenverteilung) empfunden. Ebenfalls entscheidende Faktoren sind Sicherheit (Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern oder die soziale Sicherheit) und Barrierefreiheit. Auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, die auch zukünftig eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr besitzen, gleichzeitig aber auch sensible Wohn- und Aufenthaltsbereiche darstellen, gilt es, einen angemessenen Ausgleich bei den unterschiedlichen Ansprüchen an die Straßenräume zu finden.

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist, die unterschiedlichen Funktionen und Ansprüche der Verkehrsteilnehmer und Anlieger miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei gilt es, fahrende und ruhende Kfz stadtvträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Attraktivität des Raumes und die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer einzuschränken. Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen (30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn). Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer, welche den Seitenraum nutzen (z. B. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu betrachten. Die Fahrbahn ist auf das aktuelle und zukünftig notwendige Maß zu beschränken.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts wurden insbesondere folgende innerstädtische Hauptstraßenräume mit hohem Aufwertungspotenzial bzw. -bedarf identifiziert: Verteilung der Verkehrsfläche im zentralen Bereich (Kohlenstraße, Rickertstraße, Poststraße); Implementierung von Straßengrün zwischen der Straße In der Dell und Rheinstraße sowie zwischen Marktplatz und Rheinstraße in Hassel; Aufstockung der Anzahl von Querungsmöglichkeiten und Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf der Oberen Kaiserstraße zu Gunsten anderer Verkehrsteilnehmer in Rohrbach; ausreichend breite Bürgersteige auf beiden Seiten der Würzbachstraße in Reichenbrunn. Weiterer Handlungsbedarf erschließt sich u. a. aus den Straßenraumverträglichkeitsanalysen des Band I.
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung (z. B. Fachbroschüre *Straßen und Plätze neu denken* des Umweltbundesamts); aktuell ist im Stadtgebiet die Flächenverteilung zu Gunsten des Kfz-Verkehrs ausgelegt, Prüfung des Fahrbahn-Seitenraum-Verhältnisses; Dauerhafte Anwendung des Prinzips der städtebaulichen Bemessung (Straßenräume sind vom Rand aus zu planen (30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn))
- Frühzeitiger Einbezug der Anlieger und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken, Aufklärungsarbeit für Anlieger hinsichtlich temporärer Hindernisse (Mülltonnen, Werbeaufsteller, etc.)
- Umsetzungen im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	-
mittel	mittel	mittelfristig	<b>Akteure</b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure
		<b>Daueraufgabe</b>	



**D1.2**

**Neuorganisation der Kohlenstraße**

AM
IK
MU

GT
KW

Anhand des Prognose-Nullfalls für das Jahr 2030 wird deutlich, dass die Verkehrsbelastungen auf der Kohlenstraße stagnieren und es somit zu keinen nennenswerten Änderungen der Verkehrsbelastung kommen wird. Als grundlegende Maßnahmenidee wird der Verkehr auf der Kohlenstraße neu organisiert und für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Die Maßnahmen in der Kohlenstraße sind die Basis für die weitere Entwicklungen im Straßenverkehrsnetz der Innenstadt im Sinne einer integrativen Verkehrsplanung (D 1.2 bis D 1.5) und darüber hinaus wichtig für die Radverkehrskonzeptionen. Darüber hinaus ergeben sich durch diese Maßnahmen eine Attraktivierung der Innenstadt mit mehr Aufenthaltsqualität und zu einem Miteinander der Verkehrsteilnehmer.

Durch eine Öffnung der Kohlenstraße für den Zweirichtungsverkehr ergeben sich Neuverkehre von ca. 1.300 Kfz bis zu knapp 2.500 Kfz pro Tag in Richtung Osten und eine Abnahme der Verkehrsbelastung in westlicher Richtung um ca. 1.500 Kfz pro Tag. Dies bedeutet eine Erhöhung der Belastung zwischen 600 Kfz und 1.400 Kfz pro Tag im Querschnitt. Der Kfz-Verkehr wird auf einer Fahrspur je Richtung geführt. Zur zusätzlichen verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs soll äquivalent zum Radverkehrskonzept St. Ingbert die Prüfung eines Tempo-30-Streckenabschnittes zwischen Ludwigstraße und Theodorstraße erfolgen, was sich als positive Maßnahmen für den Radverkehr auswirken würde. Zusätzlich soll die Implementierung eines Schutzstreifens (1,5 m Breite) in Fahrtrichtung Westen sowie einer Fahrradpiktogrammreihe in Fahrtrichtung Osten als kurzfristige Maßnahme geprüft werden. Langfristig ist der Wegfall der Parkbuchten zu prüfen, damit in Fahrtrichtung Osten ebenso ein Schutzstreifen installiert werden kann. Zusätzlich soll durch die Neuordnung des Verkehrs ab der Theodorstraße in Fahrtrichtung Westen der Wegfall des Abbiegestreifens zu Gunsten eines beidseitigen Schutzstreifens mit 1,75 m Breite untersucht werden. Eine weitere Prüfung der Leistungsfähigkeiten von Knotenpunkten aufgrund des Zweirichtungsverkehrs muss in weiteren Planungsschritten erfolgen. Zur Stärkung und Förderung der Nahmobilität und der aktiven Mobilitätsform kann bei einem Umbau mehr Raum zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Prüfung der Leistungsfähigkeiten von Knotenpunkten im Innenstadtdgebiet bei Zweirichtungsverkehr
- Öffnung der Kohlenstraße für den Zweirichtungsverkehr; Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung, Prüfung einer streckenbezogenen Tempo-30-Ausweisung auf der Kohlenstraße in Abstimmung mit dem LfS
- Realisierung von Radinfrastrukturen gemäß dem Radverkehrskonzept

<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>
hoch	hoch	kurzfristig	-
mittel	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure

 <b>D1.3</b> <b>Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Kohlen-, Ludwigs- und Josefstaler Straße</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Als Anknüpfung an D1.2 besteht die Maßnahmenidee, den Kreuzungsbereich von Kohlenstraße und Josefstaler Straße neu zu gestalten. Nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV können kleine Kreisverkehre mit einem Außenradius von 26 bis 40 m eine Gesamtverkehrsstärke (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) von 15.000 bis 25.000 Kfz pro Tag zügig und mit geringen Wartezeiten abwickeln. Aufgrund der anzunehmenden Belastung in Höhe von ca. 18.800 Kfz pro Tag müssen in weiteren Planungsschritten die Verkehrsqualität geprüft und ein Leistungsfähigkeitsnachweis für die Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs durchgeführt werden.</p> <p>Durch Kreisverkehre ergeben sich weniger Konfliktpunkte zwischen Verkehrsteilnehmern im Vergleich zu einer Kreuzung; es entfallen insbesondere Mehrfachkonflikte und die unfallträchtigen Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte. Des Weiteren ergibt sich durch den Umbau ein Wegfall des Rechtsabbiegers bzw. der Dreiecksinsel (vgl. D3). Zusätzlich verbessert sich die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger aufgrund geringer Geschwindigkeiten und dem nötigen kooperativen Verkehrsverhalten. Die vergleichsweise einfachen und übersichtlichen Verkehrsverhältnisse sowie die geringen Geschwindigkeiten tragen aktiv zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs bei. Der Kreisverkehr soll den aktuellen Standards der FGSV entsprechen.</p> <p>Im Vergleich zu Lichtsignalgesteuerten Knoten ist in der Regel weniger Fläche zu versiegeln. Gleichzeitig sind Kreisverkehre im Betrieb und in der Unterhaltung weniger kostenintensiv als LSA.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Prüfung weiterer Planungsschritte</u> zum Umbau der Kreuzung Kohlen-, Ludwigs- und Josefstaler Straße zu einem Kreisverkehr (z. B. Leistungsfähigkeitsberechnungen (vgl. D1.2, Detailplanungen, ggf. Flächenankauf)) in Abhängigkeit von D1.2. und D1.4 (insbesondere Einbiegeverkehre in die Ludwigstraße)</li> <li>▪ <u>Berücksichtigung einer höchstmöglichen Ausgestaltung des Kreisverkehrs für den Fußverkehr</u>; z. B. Fußgängerüberwege an Ein- und Ausfahrten zur Durchsetzung unmissverständlicher Vorrangregelungen. (vgl. Prinzipskizze im Radverkehrskonzept)</li> <li>▪ <u>Führung des Radverkehrs</u> gemäß dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV auf der <u>Kreisfahrbahn im Mischverkehr</u></li> <li>▪ <u>Gestaltungsmöglichkeiten</u> der Kreisverkehrsinsel als Tor zur nördlichen Innenstadt unter Berücksichtigung von Sichtbeziehungen nutzen</li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch	hoch	kurzfristig	-			
mittel	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>			
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Straßenbauasträger, Private			
		Daueraufgabe	Akteure			



**D1.4**

**Umbau und Öffnung der Ludwigstraße für Zweirichtungsverkehr**

AM

IK

MU

GT

KW

Aus der Öffnung der Kohlenstraße für den Zweirichtungsverkehr (vgl. D1.2) resultieren starke Abnahmen der Verkehrsbelastung auf der Ludwigstraße. Anhand der Prognose wird die Verkehrsbelastung im Bereich der Ludwigstraße um ca. 2.700 Kfz abnehmen. Dies bietet Potenzial für einen Umbau und eine Neuordnung des Straßenraums in der Ludwigstraße: Öffnung der Ludwigstraße für den Zweirichtungsverkehr und Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (max. 20 km/h) mit zusätzlicher Beschilderung „Anlieger frei“ (aufgrund der Öffnung der Kohlenstraße für den Zweirichtungsverkehr ist die Verbindungsfunktion der Ludwigstraße nicht mehr gegeben und ein Rückgang der Verkehrsmenge zu erwarten) in enger Verknüpfung zur Neugestaltung des Kreuzungsbereichs von Kohlenstraße und Josefstaler Straße (D1.3). Die Ludwigstraße soll zu einem Boulevard mit Bepflanzung, Stadtmobiliar und Spielmöglichkeiten umgebaut und gestaltet werden, wofür der ruhende Verkehr reduziert und neugeordnet werden soll. Die Einführung des Zweirichtungsverkehrs steht in Verbindung mit einer Reduzierung der Parkflächen, was aber auch den Parksuchverkehr verringern kann.

Die Beibehaltung der Einbahnstraßensituation ist grundsätzlich möglich. Bei der Öffnung für den Zweirichtungsverkehr ergibt sich der größte Benefit in der Ludwigstraße. Diese Variante bietet am meisten Möglichkeiten bei weiterer Umsetzung von Maßnahmen, den Verkehr im Sinne einer integrativen Verkehrspolitik zu Gunsten des Umweltverbundes voranzutreiben. Die Öffnung bietet sich für die Umgestaltung zweier Knotenpunkte (Kohlen-/Ludwig-/Josefstaler Straße und Otto-Touissant-Straße/Maxplatz/Theodor-Heuss-Platz) an und ermöglicht die Umsetzung von Kfz-reduzierenden Maßnahmen im Zentrumsbereich. Zudem führen die Maßnahmen zu einer attraktiveren Innenstadt mit mehr Aufenthaltsqualität und zu einem Miteinander auf den Straßen. Zum Vergleich: Eine Öffnung der Poststraße für den Zweirichtungsverkehr würde bspw. aufgrund der errechneten Mehrbelastung durch den Kfz-Verkehr den Oberzielen entgegenstehen. Der tatsächliche Parkbedarf sowie die Identifikation der Nutzergruppen kann im Rahmen einer umfangreicheren Parkraumerhebung ermittelt werden (D4).

Die Umgestaltung birgt Potenziale zur Attraktivitätssteigerung der Ludwigstraße sowohl für die Nahmobilität als auch für den Einzelhandels und die Gastronomie. In Zusammenhang mit D1.5 und der Fußgängerzone in der südlichen Ludwigstraße wirkt der Bereich der Innenstadt als zusammenhängendes Ensemble und steht in engem Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Straßennetzes von St. Ingbert.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Verfolgung weiterer Planungsschritte: tatsächlicher Parkraumbedarf (vgl. D4), Planungsentwürfe ggf. in Alternativen Einrichtung/Zweirichtung
- Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempobeschränkung auf max. 20 km/h mit zusätzlicher Beschilderung „Anlieger frei“
- Ausgestaltung eines bewohner- und besucherfreundlichen Straßenquerschnitts zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität gemäß den Prinzipien aus D1.1
- Einbezug der Anlieger in Form von Informationsveranstaltungen, Aufklärungsarbeit oder Möglichkeiten der Mitgestaltung

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	-
mittel	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b>Akteure</b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure

 <b>D1.5</b> <b>Neuordnung der Poststraße</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Anhand der Straßenraumverträglichkeitsprüfung wird deutlich, dass auf der Poststraße ein großes Verbesserungspotenzial besteht (Poststraße wurde als nicht verträglich eingestuft, vgl. Band I). Durch die Öffnung der Kohlenstraße für den Zweirichtungsverkehr wird die Poststraße um ca. 2.000 Kfz pro Tag entlastet. Dadurch besteht die Möglichkeit, den fließenden Verkehr in der Poststraße neu zu ordnen und entsprechend der ausgearbeiteten Ober- und Unterziele des Klimaschutzteilkonzepts neu zu gestalten, damit das Zentrum von St. Ingbert eine verkehrliche Aufwertung erlebt.</p> <p>Aus diesem Grund soll die Poststraße bis zur Gabelung am Maxplatz zu einem einspurigen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h umgestaltet werden. Die Fahrbahnbreite wird auf 4,5 m verringert, um sie an die neue zulässige Höchstgeschwindigkeit anzupassen und um das Überholen von Radfahrern zu erschweren. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind bestimmt durch das Separationsprinzip. Sie können in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion zur Anwendung kommen. Der Fahrverkehr bleibt bevorrechtigt, Fußgänger haben Wartepflicht und Kinderspiel ist auf der Fahrbahn verboten. Wie bei D1.4 soll die Aufwertung des Raumes mit Hilfe von Bepflanzung, Stadtmobiliar und Spielmöglichkeiten im Vordergrund stehen. Mit der Weiterverfolgung der Maßnahmenidee wird die Trennwirkung der Straßen verringert. Des Weiteren soll der Taxistand auf der südlichen Straßenseite vor der Apotheke Gambrius aus dem Seitenraum auf eine an die Poststraße anliegende Parkfläche verlegt werden, sodass der freiwerdende Raum zur Aufwertung genutzt werden kann. Zusätzlich soll das Radfahren entgegen der Einbahnstraße (in westliche Richtung) ermöglicht werden.</p> <p>Aktuell gibt es nach der Unterführung unter dem Maxplatz keine weiterführende Radverkehrsinfrastruktur. Mit der Anbringung des Zusatzverkehrszeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ an dem Verkehrszeichen 267 „Einfahrt verboten“ bei der Einfahrt in Richtung Poststraße (Maxplatz) soll die aktuell vorhandene Radverkehrsnetzücke geschlossen werden.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Verfolgung weiter Planungsschritte (s. o.): Umgestaltung der Poststraße in einen einspurigen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit max. Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h für den MIV in West-Ost Fahrtrichtung, Anbringung des Zusatzverkehrszeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ an dem Verkehrszeichen 267 „Einfahrt verboten“ bei der Einfahrt in Richtung Poststraße (Maxplatz)</u></li> <li>▪ <u>Aufwertung des Straßenquerschnitts</u> durch Einsatz von Stadtmobiliar (Sitzen/Spielen) und Straßenraumbegrünung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verringerung der Fahrbahnbreite auf 4,5 m</li> <li>▪ <u>Verlegung des Taxistands</u></li> <li>▪ <u>Überplanung des Verkehrsführung des Radverkehrs am Maxplatz gemäß des Radverkehrskonzepts</u> (vgl. auch Prinzipskizze des Radverkehrskonzepts)</li> </ul>						
<p><b><u>Kostenaufwand</u></b></p> <p>hoch mittel niedrig</p>	<p><b><u>Priorität</u></b></p> <p>hoch mittel niedrig</p>	<p><b><u>Umsetzungsdauer</u></b></p> <p>kurzfristig <b>mittelfristig</b> langfristig Daueraufgabe</p>	<p><b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b></p> <p>- <b><u>Akteure</u></b> Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure</p>			



**D1.6**

**Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Maxplatz/Otto-Touissant-Straße/Theodor-Heuss-Platz**

AM

IK

MU

GT

KW

Aufgrund der Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Poststraße kann der Knotenpunkt Maxplatz/Otto-Touissant-Straße/Theodor-Heuss-Platz integriert und für alle Verkehrsteilnehmer umgestaltet werden. Aktuell ist der Knotenpunkt auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Es gibt eine signalisierte zweistreifige Ausfahrt der Einbahnstraße Poststraße in Richtung Theodor-Heuss-Platz, welche nicht für den Radverkehr geöffnet ist. Der Fuß- und Radverkehr wird niveaufrei durch die relativ steile Unterführung am Maxplatz zur Gustav-Clauss-Anlage geführt. Zur Querung des Maxplatzes müssen Fußgänger zwei Straßen queren und Radfahrer können nicht vom Theodor-Heuss-Platz in die Poststraße abbiegen. Zur Verbesserung der Situation an dem Knotenpunkt werden die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsarten an dem Knotenpunkt berücksichtigt und vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbundes mit der Verkehrssicherheit in Einklang gebracht. Der Knotenpunkt soll mit dem Wegfall der Dreiecksinsel und der baulich getrennten Abbiegestreifen deutlich verkleinert werden. Eine neue gemeinsame Rad- und Fußverkehrsfurt westlich der Unterführung Maxplatz wird das Linksabbiegen des Radverkehrs aus der Otto-Touissant-Straße ermöglichen und barrierefrei gestaltet (geringere Steigung als Unterführung). Die Unterführung soll beibehalten werden und um einen gesicherten und neu geordneten Ein- und Ausfahrbereich für den Radverkehr in Richtung Poststraße ergänzt werden. Ein Fahrstreifen in der Poststraße kann wegen des geringeren Verkehrsaufkommens im Rahmen der Gesamtverkehrsführung der Innenstadt zu Gunsten eines breiteren Seitenraums wegfallen. Im Aufstellbereich des Astes Maxplatz werden zwei Fahrstreifen (2,75 m) und ein Radfahrstreifen geplant. Der Radverkehr soll mittels Grünpfeil unabhängig von der Signalisierung in die Otto-Touissant-Straße abbiegen können.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Verfolgung weiterer Planungsschritte (s.o.)
- Überplanung der Verkehrsführung des Radverkehrs am Maxplatz gemäß dem Radverkehrskonzept (vgl. Prinzipskizze des Radverkehrskonzepts)

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	-
mittel	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Private Akteure

## Hinweise zum Maßnahmenfeld D1

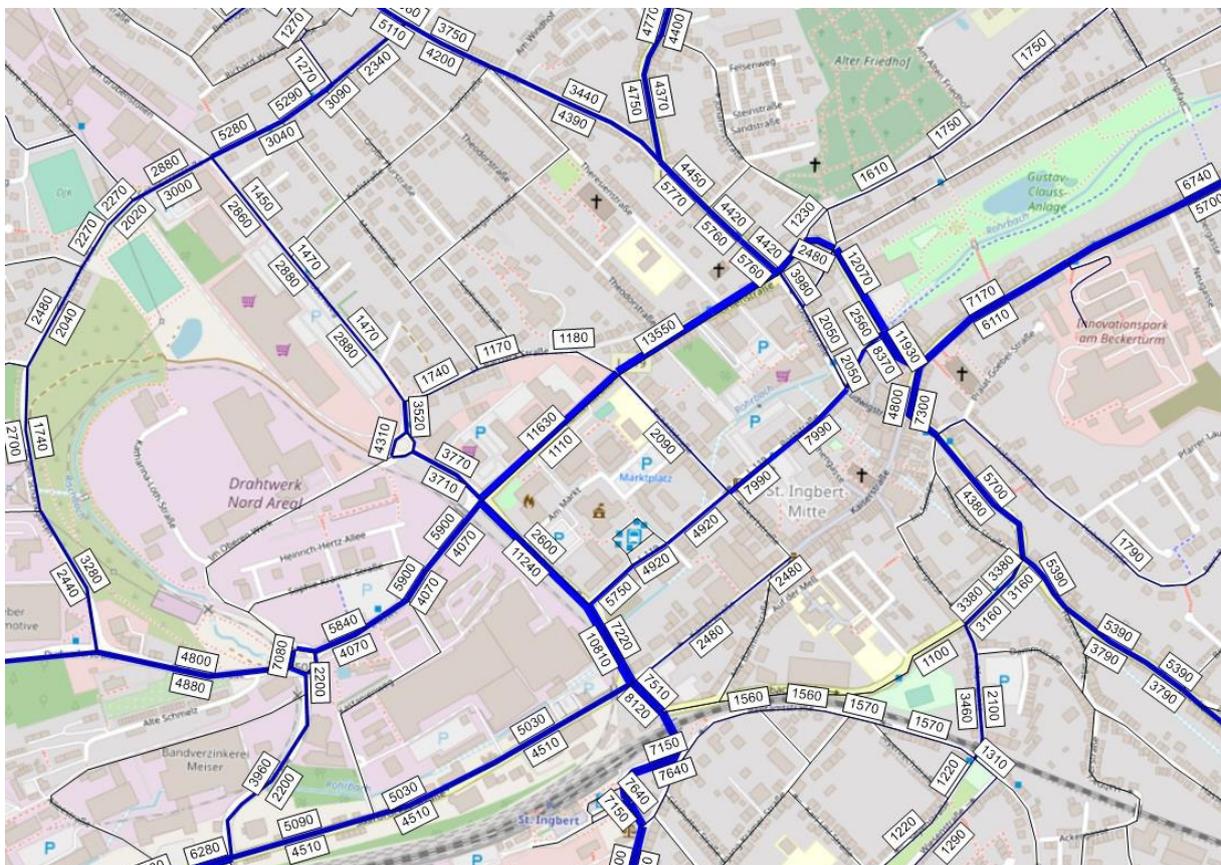
### Detailbetrachtung: Straßennetz in der Innenstadt

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse bilden zusammen mit den Zielen die Grundlagen für die Entwicklungen und Optimierungen des Kfz-Verkehrs für den Innenstadtbereich. Für die erkannten Defizite werden Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität entwickelt. Bei der Erarbeitung der Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation im Innenstadtbereich wurde ein Hauptaugenmerk auf folgende Aspekte gelegt:

- Maßnahmen und Möglichkeiten für einen Umbau von Straßenräumen zu Gunsten des Umweltverbundes bei vertraglicher Abwicklung des MIV
- Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses im Hauptstreckennetz St. Ingbert
- Möglichkeiten zur Reduktion des Durchgangsverkehrs
- Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen, der städtebaulichen Aspekte, der Umwelt- und Umfeldverträglichkeit
- Maßnahmen zur Aufwertung und umfeldgerechten Gestaltung von Straßenabschnitten

Grundlage für die Betrachtung des Straßennetzes in der Innenstadt und der daraus resultierenden Handlungsfelder bzw. Maßnahmen ist der Prognose-Nullfall 2030. Anhand des Prognose-Nullfalls kann die zu erwartende Verkehrsbelastung von Kfz pro Werktag auf den jeweiligen Straßen im Querschnitt oder richtungsbezogen analysiert werden (vgl. Kapitel 2).

**Abbildung 47: Prognose-Nullfall 2030 - Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung im St. Ingberter Straßennetz – Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTWv)**

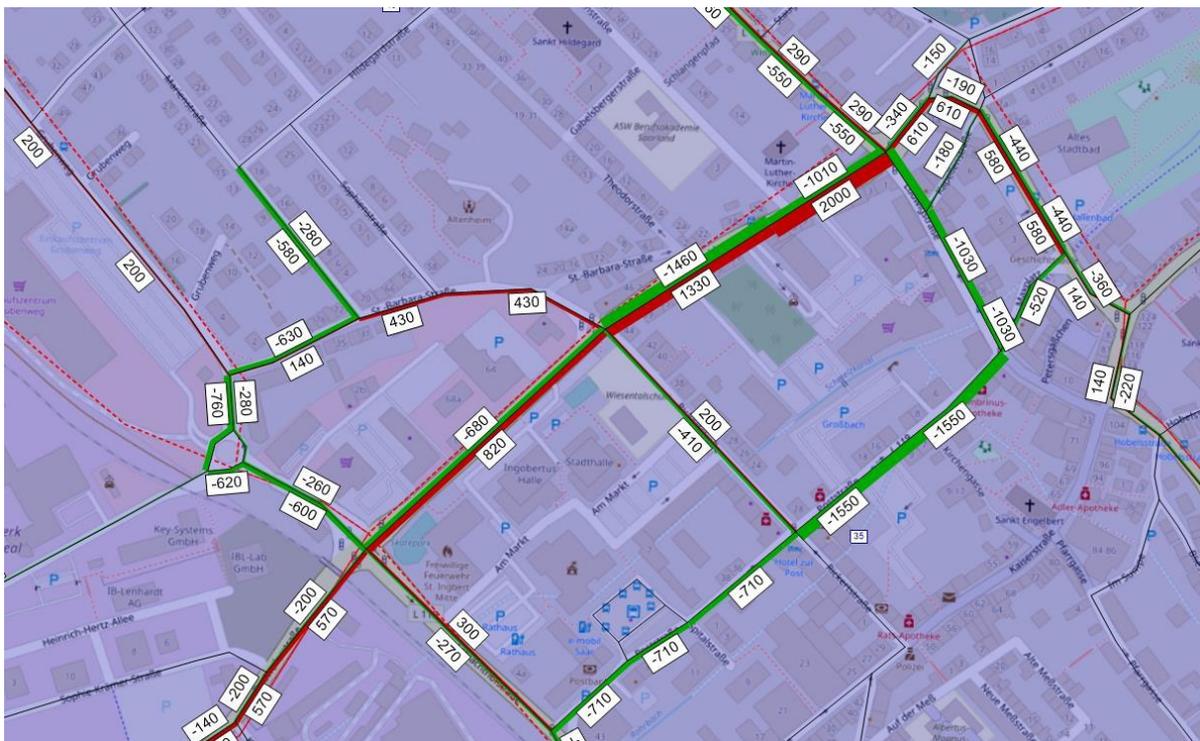


Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

### Neuorganisation der Kohlenstraße (D1.2)

Mit Hilfe des Prognose-Nullfalls konnte im Verkehrsmodell simuliert werden, ob eine Gegenläufigkeit (Zweirichtungsverkehr) auf der Kohlenstraße möglich ist und wie sich die Gegenläufigkeit auf die Kohlenstraße selbst und weitere Straßen des Stadtzentrums auswirkt. Die Auswirkungen der Verkehrsmengen können mit Hilfe eines Differenzplots zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Nullfall mit Öffnung der Kohlenstraße für Gegenläufigkeit dargestellt werden. Hierbei stellt die grüne Farbe eine Verkehrsmengenabnahme und die rote Farbe eine Verkehrsmengenzunahme dar.

**Abbildung 48: Differenzplot Prognose-Nullfall 2030 und Prognose-Nullfall 2030 mit Öffnung der Kohlenstraße für Gegenläufigkeit**



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die wichtigsten Erkenntnisse aufgrund der Öffnung der Kohlenstraße für Gegenläufigkeit:

- Neuverkehr um ca. 2.000 Kfz pro Tag in Richtung Osten auf der Kohlenstraße
- Abnahme um ca. 1.500 Kfz pro Tag in Richtung Westen auf der Kohlenstraße
- Belastung kann sich im Querschnitt um ca. 1.000 Kfz pro Tag erhöhen
- Abnahme der Kfz-Belastung um ca. 1.600 Kfz pro Tag auf der Poststraße
- Abnahme der Kfz-Belastung um bis zu 1.200 Kfz pro Tag auf der Ludwigstraße
- Reduzierung um ca. 500 Kfz pro Tag auf der Saarbrücker Straße in Richtung Osten
- Leicht steigende Verkehrsmengen auf der Josefstaler Straße im Norden oder Wollbachstraße im Süden
- Zweirichtungsverkehr bedeutet eine Fahrspur weniger in Richtung Westen
- Zweirichtungsverkehr ermöglicht die Führung des Radverkehrs auf der Straße
- Eine Fahrspur kann der Verkehrsmenge Stand halten, zur Spitzenstunde sind allerdings Probleme im Verkehrsfluss möglich, wenn keine weiteren Maßnahmen zur Verkehrsmittelverlagerung des Klimaschutzteilkonzepts getätigt werden

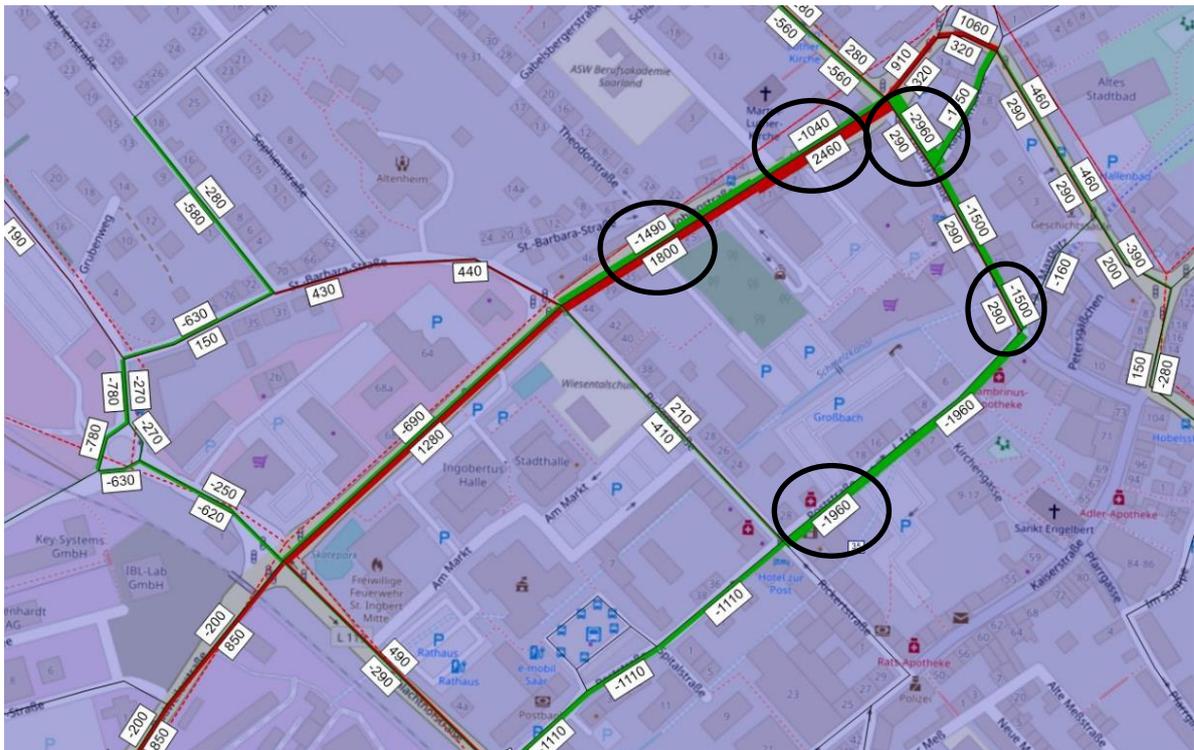
Weitere Änderungen der Verkehrsführungsformen im Innenstadtbereich wie bspw. eine Gegenläufigkeit von Kohlenstraße und Ludwigstraße oder eine Gegenläufigkeit von Kohlenstraße und der kompletten Poststraße wurden modelliert, die Auswirkungen gegenübergestellt und verglichen. Ziel der Gegenüberstellung der verschiedenen Verkehrsführungskombinationen ist die Erörterung, welche Kombination den größten Benefit für die erarbeiteten Oberziele liefert.

Dabei wurde deutlich, dass die Öffnung der Kohlenstraße und Ludwigstraße für den Zweirichtungsverkehr in Kombination mit weiteren Anpassungen aus gutachterlicher Sicht am sinnvollsten ist. Diese Variante bietet am meisten Möglichkeiten, bei weiterer Umsetzung von Maßnahmen den Verkehr im Sinne einer integrativen Verkehrspolitik zu Gunsten des Umweltverbundes voranzutreiben. Die Öffnung bietet sich für die Umgestaltung zweier Knotenpunkte (Kohlen-/Ludwig-/Josefstaler Straße und Otto-Touissant-Straße/Maxplatz/Theodor-Heuss-Platz) an und ermöglicht die Umsetzung von Kfz-reduzierenden Maßnahmen im Zentrumsbereich. Zudem führen die Maßnahmen zu einer attraktiveren Innenstadt mit mehr Aufenthaltsqualität und zu einem Miteinander auf den Straßen. Zum Vergleich: Eine Öffnung der Poststraße in Zweirichtungsverkehr würde bspw. aufgrund der errechneten Mehrbelastung durch den Kfz-Verkehr den Oberzielen entgegenstehen.

Die Auswirkungen der Öffnung der Kohlen- und Ludwigstraße für den Zweirichtungsverkehr lauten konkret:

- Kohlenstraße: Neuverkehr von ca. 1.300 Kfz bis zu knapp 2.500 Kfz pro Tag in Richtung Osten, Abnahme um knapp 1.500 Kfz pro Tag in Richtung Westen, Belastung kann sich im Querschnitt um bis zu ca. 1.400 Kfz pro Tag erhöhen
- Ludwigstraße: Starke Entlastung in Richtung Norden mit bis zu knapp 3.000 Kfz pro Tag weniger, Ludwigstraße wird nicht mehr als Verbindungsstraße in den Norden genutzt, Reduzierung der Kfz-Belastung im Querschnitt bis zu knapp 2.700 Kfz pro Tag, durch Öffnung für Zweirichtungsverkehr kaum Neuverkehr in Richtung Süden
- Poststraße: Abnahme der Kfz-Belastung um bis zu knapp 2.000 Kfz pro Tag
- Weitere Straßen: Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Saarbrücker Str. in Richtung Osten um ca. 700 Kfz pro Tag, Erhöhung der Verkehrsmengen auf Josefstaler Straße, Wollbachstraße, Alleestraße und Dudweilerstraße → Erhöhung der Verkehrsmenge auf den genannten Straßen ergeben keine Probleme für die Abwicklung des Verkehrs

**Abbildung 49: Differenzplot Prognose-Nullfall 2030 und Prognose-Nullfall 2030 mit Gegenläufigkeit der Kohlen- und der Ludwigstraße**



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Somit ist dieses Szenario das Fundament für weitere Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen zur Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation im Innenstadtbereich:

#### **Umbau und Öffnung der Ludwigstraße in Zweirichtungsverkehr (D1.4)**

- Aus der Öffnung der Kohlenstraße für den Zweirichtungsverkehr resultieren starke Abnahmen der Verkehrsbelastung auf der Ludwigstraße. Dies bietet Potenzial für einen Umbau und eine Neuordnung des Straßenraums in der Ludwigstraße:
- Öffnung der Ludwigstraße für den Zweirichtungsverkehr und Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (max. 20 km/h) mit zusätzlicher Beschilderung „Anlieger frei“
- Aufgrund der Öffnung der Kohlenstraße für den Zweirichtungsverkehr ist die Verbindungsfunktion der Ludwigstraße nicht mehr gegeben und es folgt ein Rückgang der Verkehrsmenge
- Umbau und Öffnung stehen in enger Verknüpfung zur Neugestaltung des Kreuzungsbereichs von Kohlenstraße und Josefstaler Straße
- Grundsätzlich ist die Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung der Kohlenstraße möglich, allerdings bestünde dann beim Kreisverkehr keine Einfahrmöglichkeit in die Ludwigstraße (toter Arm). Zusätzlich würden sich dadurch weitere Umwegefahrten im Stadtzentrum ergeben
- Die Einführung des Zweirichtungsverkehrs steht in Verbindung mit einer Reduzierung der Parkflächen, was aber auch den Parksuchverkehr verringern kann
- Umbau/Aufwertung zu einem Boulevard mit Bepflanzung, Stadtmobiliar und Spielmöglichkeiten, wofür der ruhende Verkehr neugeordnet und reduziert werden soll

- Der tatsächliche Parkbedarf sowie die Identifikation der Nutzergruppen kann im Rahmen einer umfangreicheren Parkraumerhebung ermittelt werden
- Die Umgestaltung birgt Potenziale zur Attraktivitätssteigerung der Ludwigstraße sowohl für die Nahmobilität als auch für den Einzelhandels und die Gastronomie. In Zusammenhang mit der Fußgängerzone in der südlichen Ludwigstraße wirkt der Bereich der Innenstadt als zusammenhängendes Ensemble und steht in engem Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Straßennetzes von St. Ingbert.

**Abbildung 50: Gestaltungsbeispiel zum Umbau der Ludwigstraße**



Quelle: Eigene Aufnahme

### **Neuordnung der Poststraße (D1.5)**

- Anhand der Straßenraumverträglichkeitsprüfung wird deutlich, dass auf der Poststraße ein großes Optimierungspotenzial vorherrscht (Poststraße wurde als nicht verträglich eingestuft)
- Durch die Öffnung der Kohlenstraße und der Ludwigstraße für den Zweirichtungsverkehr, wird die Poststraße um knapp 2.000 Kfz pro Tag entlastet. Aufgrund der Entlastung der Poststraße, besteht die Möglichkeit, den fließenden Verkehr in der Poststraße neu zu ordnen und entsprechend der ausgearbeiteten Ober- und Unterziele des KSTK neu zu gestalten, damit das Zentrum von St. Ingbert eine verkehrliche Aufwertung erlebt
- Einführung eines einspurigen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit maximaler Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf der Poststraße, Neugestaltung der Poststraße, Radverkehr in Gegenrichtung erlaubt, Verlegung des Taxistands auf der südlichen Straßenseite vor der Apotheke *Gambrinus* aus dem Seitenraum auf einer an der Poststraße anliegenden Parkfläche
- Wie beim Umbau der Ludwigstraße soll die Aufwertung des Raumes mit Hilfe von Bepflanzung, Stadtmobiliar und Spielmöglichkeiten im Vordergrund stehen
- Aktuell gibt es nach der Unterführung unter dem Maxplatz keine weiterführende Radverkehrsinfrastruktur
- Schließung der Netzlücke zwischen Gustav-Clauss-Anlage und Kaiserstraße (vgl. Prinzipskizze des Radverkehrskonzepts)

- Anbringung des Zusatzverkehrszeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ an dem Verkehrszeichen 267 „Einfahrt verboten“ bei der Einfahrt in Richtung Poststraße von der Unterführung aus und bei Einfahrt in den Maxplatz

**Abbildung 51: Umgestaltungsbeispiele für die Poststraße mit der Nutzung von Piktogrammen und entsprechender Beschilderung**



Quelle: Eigene Aufnahme

	<b>D2</b> <b>Einrichtung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Stadtgebiet</b>	    
<p>Zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs sind Möglichkeiten für Temporeduzierungen abschnittsweise im Vorbehaltsnetz zu prüfen, genauso wie im Nebenstraßennetz. Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind 2016 erweitert worden. Die Anordnung ist für Kommunen nun in schutzbedürftigen Bereichen (z. B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Seniorenheimen) ohne den Nachweis einer überdurchschnittlichen Gefahrenlage möglich. Mit Perspektive auf die Zukunft und einem Planungshorizont bis 2030 kann es weitere Anwendungsspielräume für Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz geben – auch für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo 30 eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen. Zudem forciert die Maßnahme die Erhöhung der Verkehrssicherheit (Aufprallgeschwindigkeit bei einem Unfall) und die Senkung der Auswirkungen durch Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.</p> <p>Die grundlegende Installation von verkehrsberuhigenden Maßnahmen vor allem auf Straßen im Wohnumfeld soll seitens der Gemeinde verfolgt werden. Neben kostenintensiveren Möglichkeiten, die eher für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen, gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen für Bestandstraßen, die schneller umgesetzt werden und im Problemfall wieder abgeändert oder rückgängig gemacht werden können. Ein mögliches Maßnahmenportfolio ist in Abbildung 22 dargestellt.</p>		
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Prüfempfehlungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30:</u> Für die Stadt St. Ingbert wurden im Rahmen des KSTK Prüfempfehlungen identifiziert, indem Streckenabschnitte herausgefiltert wurden, auf denen Anhaltspunkte bestehen, dass die nachfolgenden Kriterien erfüllt sind oder sein könnten:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Verkehrssicherheitsprobleme:</u> insb. erhöhtes Unfallaufkommen mit Verunglückten und/oder Gefährdungen des Fuß- und Radverkehrs</li> <li>▪ <u>Schutzbedürftiges Umfeld:</u> Sensible Straßenabschnitte mit sensiblen Nutzungen, z.B. Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheime, Krankenhäuser</li> <li>▪ <u>Lärmbelastungen:</u> Anhaltspunkte sind die Problembereiche und Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan</li> <li>▪ <u>Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den identifizierten Streckenabschnitten durch die Straßenverkehrsbehörde.</u> Dies geschieht unter Berücksichtigung der Betroffenendichte, Verkehrsbedeutung der Straße, Verlagerungswirkung, Anforderungen des ÖPNV und erforderlichen Anpassungsmaßnahmen (z. B. Koordinierung von Lichtsignalanlagen) an folgenden Stellen: Innenstadtring mit den Straßen Schlachthofstraße, Kohlenstraße, Wollbachstraße, Rickertstraße, Otto-Touissant-Straße, Theodor-Heuss-Platz, Hobelsstraße, Ortsdurchfahrt Rohrbach (Obere Kaiserstraße), vor allen Schulen, Kitas, Altenheimen, Friedhöfen und Freizeitmöglichkeiten im Stadtgebiet von St. Ingbert, rund um das Kreiskrankenhaus und dem angrenzenden Gesundheitspark (Elversberger Straße, In der Lauerswiese), in im Lärmaktionsplan 2013 festgestellten, Problembereichen (L 111 Ortsdurchfahrt Hasel, L 112 Josefstaler und Elversberger Straße, L 119 Ortsdurchfahrt Rentrisch, L 119 zwischen Kaiserstraße und Theodor-Heuss-Platz und am Kreisverkehr Kaiserstraße/Oststraße/Arthur-Kratsch-Straße)</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Alternative: Freiwillig Tempo 30 oder 40:</u> Auf Hauptverkehrsstraßen, auf denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll, aber aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Hürden</li> </ul>		



## D2

### Einrichtung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Stadtgebiet

AM

IK

MU

GT

KW

kurzfristig nicht umzusetzen ist, bietet sich *Freiwillig Tempo 30* oder ggf. auch *Freiwillig Tempo 40* an. Unterstützend können hierbei Markierungen, Spruchbänder, Schilder und/oder Geschwindigkeitsdisplays sein (Anwendungsbeispiel: Lahr). Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Radverkehrsförderung ist Tempo 30 (mit Verkehrszeichen 274) aber auch hier mittel- bis langfristig vorzuziehen.

- **Empfehlungen für neue Wohnquartiere und neue Wohnstraßen:** Bei Neubaugebieten ist für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter und nahmobilitätsfreundlicher Ausbau zu empfehlen. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo 30-Zonen, sinnvoll. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden. Je nach Größe des Wohnquartiers sollte auf eine möglichst direkte und attraktive Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine gute Erschließung mit dem ÖPNV geachtet werden.
- **Empfehlungen für Maßnahmen in bestehenden Wohnstraßen:** Für bestehende Wohnstraßen (bspw. Albert-Weisgerber-Allee, Reinhold-Becker-Straße, generell Tempo 30 Zonen im Stadtgebiet) 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., siehe **Tabelle 2**) an.

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	<b>hoch</b>	kurzfristig	A1/B4
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Straßenbauasträger,
		<b>Daueraufgabe</b>	

Tabelle 2: Auswahl von temporeduzierenden Maßnahmen

Neue Wohnquartiere   Straßenumbau   Flexible Maßnahmen im Bestand	<b>Markierung</b>  Weitere Markierungsoptionen: Tempo 30, Knotenpunkte, Einmündungsbereiche	<b>Einengung</b>  Verengung der Fahrspur durch Begrünungselemente oder Radabstellanlagen Geschwindigkeitsreduzierung	<b>Querungsstellen</b>  Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA Siehe Maßnahmenfeld A3
	<b>Sitz- &amp; Spielgelegenheiten</b>  Kleine Spielelemente zur Förderung der Aufenthalts- und Spielqualität	<b>Fahrradstraße</b>  Bevorrechtigung & Bündelung des Radverkehrs	<b>Bodenschwellen/-kissen</b>  Fahrbahnerhebungen zur Temporeduzierung des Kfz-Verkehrs
	<b>Aufpflasterung</b>  Deutliche Temporeduzierung an Knotenpunkten Mit Höhenunterschied oder nur Belagswechsel	<b>Pflasterung + Einengung</b>  Am Quartierseingang zur Verdeutlichung der Aufenthaltsbetonung und erhöhten Aufmerksamkeit	<b>Gehwegüberfahrt</b>  Vorrang und niveaugleiche Querung für Fußgänger Verkehrsberuhigung, Straßennetzhierarchisierung
Neue Wohnquartiere   Straßenumbau	<b>Niveaugleicher Umbau</b>  Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung Insbesondere in Neubaugebieten, aber auch im Bestand	<b>Abbindung von Straßen</b>  Diagonalsperren, Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßen Erhöhung des Widerstands für Kfz, durchlässig für Fuß- und Radverkehr Aufenthaltsqualitäten schaffen	<b>Spiel-/Aufenthaltsbereiche</b>  Verkehrsberuhigter Bereich Punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche

Quelle: eigene Darstellung



**D3**

**Integrierte Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten**

AM

IK

MU

GT

KW

Die Knotenpunkte in St. Ingbert weisen einen hohen Ausbaustandard vor und sind so gestaltet, dass sie den aktuellen und zukünftig zu erwartenden Kfz-Verkehr abwickeln können. Dies liegt u. a. daran, dass einige Knotenpunkte fast ausschließlich den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs angepasst sind. Sie entsprechen nicht mehr den technischen Entwurfsregelwerken und Anforderungen (insb. Bei der Führung des Fuß- und Radverkehrs) der FGSV. Dies betrifft vor allem jene, die flächenintensiv sind (z. B. mit Rechtsabbiegestreifen mit Dreiecksinseln) oder deren städtebauliche Einbindung und Gestaltung mangelhaft ist. Sukzessive sind hier Maßnahmen zu prüfen, abhängig von den Kfz-Verkehrsmengen und der ÖPNV-Linienführung, Kreuzungsflächen zurückzubauen und/oder die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren. Die integrierte Knotenpunktgestaltung berücksichtigt die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsarten an den jeweiligen Knotenpunkten im Stadtgebiet und bringt sie vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbundes mit der Verkehrssicherheit in Einklang (vgl. A3, B1.5, E3).

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- **Programm zur Optimierung von Knotenpunkten:** Die Prüfung von Knotenpunkten in St. Ingbert sollte als Daueraufgabe fest etabliert werden. Hierzu zählen Überprüfungen der Leistungsfähigkeit mit entsprechenden Anpassungsmaßnahmen, sofern dauerhaft erhebliche Störungen im Verkehrsfluss auftreten sollten und eine Pförtnerung (Dosierung zur Entlastung nachfolgender Streckenabschnitte) nicht sinnvoll ist. „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor“<sup>6</sup>. Dementsprechend sind fortlaufend Maßnahmen unter besonderer Beachtung der Belange der schutzbedürftigen Fuß- und Radverkehre zu prüfen. Auch die Verstetigung des Fahrzeugverkehrs kann ggf. sicherheitsfördernd sein (Vermeidung von Auffahrunfällen). Unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und der Leistungsfähigkeit sind Maßnahmen zum Rückbau von Knotenpunkten zu prüfen. Dazu gehört die Überprüfung der Notwendigkeit von Rechtsabbiegestreifen neben Dreiecksinseln, die den Querungsweg für Fußgänger verlängern, zu zusätzlichen Wartezeiten führen und wegen schneller Befahrbarkeit sowie einseitiger Blicklenkung der Fahrer Sicherheitsrisiken zur Folge haben. Rechtsabbiegestreifen neben Dreiecksinseln sollten innerorts nur Ausnahmefälle sein. Sind Rechtsabbieger für die Leistungsfähigkeit oder hinsichtlich der fahrgeometrischen Ausbildung der Knoten notwendig, sollten Fußgängerüberwege (möglichst mit Teilaufpflasterungen) zur Durchsetzung und Verdeutlichung des Fußgängervorrangs zum Einsatz kommen<sup>7</sup>. Obligatorisch sind die Anforderungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Knotenpunkte, die einer Überprüfung unterzogen werden sollten, sind bspw. Neue Bahnhofstr. / Schlachthofstraße / Kaiserstraße, Grubenweg/Schlachthofstraße/Kohlenstraße/Dudweilerstraße, Kohlenstraße / Ludwigstraße / Josefstaler Straße, Kaiserstraße / Spieser Landstraße, Spieser Landstraße / Am Waldfriedhof

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	A2/A3
mittel	<b>mittel</b>	mittelfristig	<b>Akteure</b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulasträger
		<b>Daueraufgabe</b>	

6 VwV-StVO zu §§ 39 – 45 (Rn 5)

7 FGSV RAST 06 sowie EFA 2002, H BVA 2011 und DIN 18040-3

 <b>D4</b> <b>Konzeptionelle Weiterentwicklung des Parkraummanagements</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Ein notwendiger Handlungsbedarf zur konzeptionellen Weiterentwicklung des Parkraummanagements bzw. die Erarbeitung einer Parkraumstrategie für den Innenstadtbereich ergibt sich aus der Bestandsanalyse. Wichtigster Bestandteil der Parkraumstrategie sollte die Minderung der Parkraumkonflikte im öffentlichen Straßenraum durch eine Verlagerung des Parkens auf Parkplätze und insbesondere in Parkbauten sein, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raums zu erhöhen und aktive Mobilitätsformen zu fördern (Leitgedanke des Parkraummanagements). Bei der Umsetzung sind eine konsequente Ahndung des Falschparkens sowie eine Kommunikation der Parkraumstrategie im zentralen Innenstadtbereich notwendig.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung bzw. (<u>weitestgehender</u>) <u>Verzicht auf unbewirtschaftetes Parken im öffentlichen Straßenraum</u> des zentralen Innenstadtbereichs</li> <li>▪ <u>Systematische Tarifgestaltung</u>: Parken im öffentlichen Straßenraum sollte nicht günstiger bzw. spürbar teurer sein als in Parkbauten und auf Parkplätzen und vorwiegend dem Kurzzeitparken dienen, folgende Maßnahmen tragen dazu bei: progressive Parkgebühren im öffentlichen Raum ggf. verbunden mit einer kurzen Taktung der Abrechnung; konzentrisch (Mittelpunkt Rickertstraße) aufgebaute Tarifgestaltung der Parkmöglichkeiten mit nach außen fallender Preisgestaltung und längerer Abstelldauer; Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an den Ladenöffnungszeiten</li> <li>▪ <u>Umfassende Auslastungserhebung</u>: Bspw. an einem Normalwerktag sowie einem Samstag im 2-Stunden-Takt von zwischen 08:00 und 20:00 Uhr als Grundlage für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt, Rückschlüsse auf Nachfragegruppen (Beschäftigte, Besucher) und Parkdauer sind dabei möglich</li> <li>▪ <u>Einrichtung von Bewohnerparkzonen</u>, um den Bewohnern wohnungsnah einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen, das Parken quartiersfremder Verkehre zu vermeiden und deren Parkraumnachfrage in die Parkbauten/Parkplätze zu lenken</li> <li>▪ <u>Sichtbare Kommunikation des Mehrwerts</u> bei Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum durch Nutzung der frei werdenden Fläche (z. B. Begrünung, Spielelemente, Sitzgelegenheiten, Parklets, Radinfrastruktur); Anwendungsbeispiel: Schwetzingen, Stuttgart, Wien; Teilnahme am Parking-Day</li> <li>▪ <u>Bevorrechtigung spezifischer Mobilitätsformen</u> durch Erlass zuvor eingeführter Parkgebühren oder vertretbare Verlängerung der Parkdauer (z. B. E-Mobilität, Car-Sharing); Anwendungsbeispiel: Stadt Lahr</li> <li>▪ <u>Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität</u> bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen an Parkplätzen und Schaffung der notwendigen Voraussetzungen (z. B. Leerrohrverlegung) bei Parkbauten</li> <li>▪ <u>Bedarfsgerechte Ausweitung der regelmäßigen Kontrollen</u> in zuvor eingeführten Bewirtschaftungszonen bzw. der Parkdauer; konsequente Ahndung des aktuell illegalen bzw. geduldeten Gehwegparkens</li> <li>▪ <u>Kommunikation des Parkraumangebotes</u> durch detaillierte Steuerung des Parksuchverkehrs und Weiterentwicklung bzw. differenzierte Darstellung des statischen Leitsystems und Aktualisierung des Geoportals der Stadt St. Ingbert in Bezug auf Parkplätze; ggf. Chancen der Digitalisierung durch Integration in Apps (Suche und Bezahlung)</li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch	<b>hoch</b>	<b>kurzfristig</b>	A1/A4/B2			
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>			
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure			
		Daueraufgabe				



**D5**  
**Freihaltung von Gehwegen, Kreuzungsbereichen und Rettungswegen**

AM

IK

MU

GT

KW

Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Im Rahmen der Bestandsanalyse kann an diversen Orten im gesamten Stadtgebiet festgestellt werden, dass Kfz sowohl kurzzeitig als auch über eine längere Zeitspanne auf dem Gehweg abgestellt werden (legal und illegal). Von parkenden Kfz auf Gehwegen gehen allerdings häufig Behinderungen (Engstellen) und Gefährdungen (eingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmern insbesondere in Kurvenbereichen) für den Fußgänger aus. Das Gehwegparken beschränkt sich dabei nicht allein auf Straßenzüge in der Innenstadt, sondern ist auch in den Ortsteilen zu erkennen.

Eine zu erhaltende Restbreite ist nach VwV-StVO nicht festgelegt, kann aber aus den geltenden Regelwerken abgeleitet werden. Viele Kommunen definieren deshalb eigene Restbreiten, welche sich an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht 2,50 m entspricht, ist daher keine Wunschbreite, sondern birgt Einschränkungen für Fußgänger und ist eine Kompromisslösung.

Gehwegparken mit Einschränkungen für den Fußverkehr ist vereinzelt aber über das Stadtgebiet wiederholt in den Wohngebieten festzustellen. So z. B. in der Theodorstraße, Bahnhofstraße / Detzelstraße (Rohrbach), Lindenstraße / Rohrbacher Straße (Hassel), Albert-Weisgerber-Allee, Rentamtstraße. Legales Gehwegparken, das keine ausreichenden Restbreiten des Gehwegs berücksichtigt, ist stellenweise entlang der Ensheimer Straße festzustellen.

**Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Anwendungsbeispiele**

- Verstärkte Ahndung von illegalem Gehwegparken in besonders sensiblen Bereichen (wie z.B. im Umfeld der Pestalozzischule (Rohrbach) oder in verkehrsberuhigten Bereichen im Bereich der Theodorstraße; Schwerpunktkontrollen in definierten Fokusbereichen und konsequentes Abschleppen von Falschparkern, die andere Verkehrsteilnehmer behindern oder gefährden
- Definition einer verbindlichen Restbreite des nutzbaren Gehweges (gesamstädtisch); Anwendungsbeispiel: *Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen*
- Legales Gehwegparken nur nach einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situationen in der Nachbarschaft) und unter Berücksichtigung der verbindlichen Restbreite und eindeutiger Markierungsarbeiten (sowie unter Berücksichtigung von Restfahrbahnbreiten für z. B. Rettungswege); Systematische Prüfung im Stadtgebiet
- Insbesondere Kurvenbereiche ggf. durch Sitzpoller, Radabstellanlagen (z. B. Anlehnhalter) vor illegalem Gehwegparken und eingeschränkten Sichtbeziehungen schützen (Verbesserung der Verkehrssicherheit), z.B. die Eingangssituation der Fußgängerzone an der Einmündung der Rickertstraße in die Kaiserstraße
- Unterstützung des Vorgehens durch Öffentlichkeitskampagnen zur Bewusstseinsbildung der Autofahrer; Anwendungsbeispiel: AGFS-Aktion *Nina*: Anbringung von sogenannten Denkkzetteln an Windschutzscheiben von Falschparkern

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	<b>hoch</b>	kurzfristig	A1/A4
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert
		<b>Daueraufgabe</b>	

 <b>D6</b> <b>Lieferverkehr verträglich organisieren/City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Durch das Wachstum des Online-Handels ist davon auszugehen, dass die Belastung insbesondere durch KEP-Dienstleister weiter steigen wird. Auch der bundesweite Vergleich zeigt, dass dieser Trend auch in der Zukunft eine wichtige Rolle im verkehrsplanerischen Bereich einnehmen wird. Sensible Bereiche wie die Fußgängerzone von St. Ingbert aber auch Wohnbereiche sind verstärkt von einer verringerten Aufenthaltsqualität und Nutzungskonflikten auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit betroffen. St. Ingbert sollte zukünftig eine impulsgebende und koordinierende Rolle einnehmen. Hierzu gehört u. a. die Initiierung eines Arbeitskreises mit Wirtschaftsverbänden, lokalen Unternehmen und Interessengemeinschaften zur Abstimmung der verschiedenen Interessen sowie zur Erarbeitung und Umsetzung von gemeinsamen Maßnahmen. Seitens der Stadt sollten Fördermöglichkeiten und Vorzüge der Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge aufgezeigt und so Anreize zur Umstellung der Fahrzeugflotten gesetzt werden. Eine ausgearbeitete City-Logistik Strategie soll dazu beitragen, die notwendigen Lieferverkehre durch eine Bündelung der Güter- und Warenströme zu reduzieren. Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen und auch den Flächenverbrauch zu mindern. Dass die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr bereits von statten geht, zeigt sich bspw. bei der Deutschen Post, die mit dem Streetscooter sukzessive ihre Logistikflotte auf der letzten Meile auf umweltfreundliche Antriebe umstellt. Auch alternative Fahrzeuge werden in der innerstädtischen Logistik vermehrt eingesetzt. Einen Beitrag zur Emissionsreduzierung und zur Flächeneinsparung leisten auf der letzten Meile bspw. (E-)Lastenfahräder (z. B. Mikrodepots und Cargobikes in Hamburg, Velo-Lieferdienste in der Schweiz). Die Anlieferung mit (E-)Lastenrädern insbesondere in der Fußgängerzone reduziert das Störpotenzial zusätzlich. Zunehmend kommen auch (wieder) Handkarren zum Einsatz – in Kombination mit einem Lieferwagen als temporärer Zustellstützpunkt. Fördernde Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Logistik sollten etabliert und Überzeugungsarbeit durch Anreize geleistet werden, sodass auch externe Unternehmen ihre Fahrzeugflotte nach und nach umstellen.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Erarbeitung eines Konzepts oder einer Strategie für eine emissionsreduzierte City-Logistik</u></li> <li>▪ <u>Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit</u> für innovative Fahrzeuge wie bspw. in Ludwigsburg mit <i>Ludwigsburg elektrisiert</i> oder das <i>Infoportal E-Mobil</i> der Stadtwerke Lübeck</li> <li>▪ <u>Schaffung von Rahmenbedingungen</u> für umweltfreundliche Fahrzeuge (vgl. E1)</li> <li>▪ <u>Generierung von EU-, bundes-, oder landesweiten Fördermitteln für eine umweltfreundliche Logistik</u> (bspw. Bundesförderung Ladeinfrastruktur, Förderrichtlinie Elektromobilität (Elektromobilität vor Ort), Förderprogramm Regionale Klimaschutzprojekte und Elektro-Fahrrad-Mobilität (EMOB) des Saarlands)</li> <li>▪ <u>Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen</u>: z. B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge, Erweiterung der vorgeschriebenen Lieferzeiträume für E-Fahrzeuge/Lastenräder, Bevorzugung verträglicherer Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen (wie bspw. Zufahrtsbevorrechtigung für Lieferverkehr – Die Anwendung des EMOG in Essen)</li> <li>▪ <u>Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Fahrzeuge mit emissionsarmen/-freien Antrieben</u></li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch	hoch	kurzfristig	E1			
mittel	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>			
<b>niedrig</b>	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure			



## D6.1

### Pilotprojekt Multi-User-Mikro-Hub

AM

IK

MU

GT

KW

Ein Multi-User-Mikro-Hub ist ein zusätzlicher Umschlagepunkt im Logistikablauf, der auf die Anforderungen einer Zustellung bzw. Abholung von Paketen auf der letzten Meile mit dem Fahrrad oder E-Mobilität ausgerichtet ist und von mehreren KEP-Dienstleistern gemeinsam genutzt wird. Im Standardfall werden Pakete über ein zentrales Depot sowie über regionale Verteilzentren außerhalb der dicht besiedelten Wohnräume und Einkaufsstraßen zugestellt, sodass die Errichtung und Bewirtschaftung von Multi-User-Mikro-Hubs in Zentrumsnähe in Kombination mit dem Einsatz von kleineren (elektrischen) Auslieferungsfahrzeugen für Paket- und Logistikunternehmen aus prozessualer Sicht sinnvoll sein kann (vgl. D6). Die kooperative Gebäude- und Flächennutzung ist für Unternehmen interessant, um Miet- und Nebenkosten auf mehrere Parteien zu verteilen und Kostenvorteile zu erzielen. Die Förderung und Umsetzung von Multi-User-Mikro-Hub-Lösungen in städtischen Räumen kann zu Kostenvorteilen bei Logistikdienstleistern und zu besseren Lebens- und Aufenthaltsbedingungen für Anwohner und Besucher führen. Auch sind geringere Beeinträchtigungen für Straßen bzw. Straßenräume zu erwarten. Die Stadt St. Ingbert könnte das Pilotprojekt initiieren und in enger Zusammenarbeit mit den KEP-Dienstleistern geeignete Flächen (z. B. aktuell als Parkplätze genutzte Flächen bzw. leerstehende Immobilien) für ein Multi-User-Mikro-Hub ermitteln. Des Weiteren sollte die Stadt St. Ingbert mögliche Auslieferungsformen prüfen sowie die Koordination mit KEP-Unternehmen übernehmen. Zusätzlich können weitere lokale Unternehmen beteiligt und aktiviert werden. Die KEP-Dienstleister profitieren von Multi-User-Mikro-Hubs, dem bisherigen Konzept der Endzustellung mittels Lieferwagen steht nun eine verbesserte Feinverteilung gegenüber. Durch integrierte Multi-User-Mikro-Hubs wird ein störungsfreier Umschlag auf Fahrzeuge der Endzustellung auch in städtischen Lagen ermöglicht. Die daraus resultierende Zustellung mittels Lastenfahrrädern oder anderer geeigneter Transportmittel (bspw. Carla Cargo aus Freiburg<sup>8</sup>) ermöglicht eine Zeitersparnis und eine Minimierung von Konflikten. Vor allem können dadurch die vorherrschenden Anlieferkonflikte in der Fußgängerzone von St. Ingbert reduziert werden. Verschiedene KEP-Dienstleister zeigen Interesse, Pilotprojekte zu initiieren und in diesem Segment voranzugehen<sup>9</sup>. St. Ingbert kann hierbei durch seine Stadtstruktur eine Vorreiterrolle einnehmen und sich als Pilotprojekt im Saarland in den Vordergrund bringen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Kooperation und Abstimmung mit KEP-Dienstleistern, Lokalisierung geeigneter Flächen und Immobilien unter Betrachtung der KEP-spezifischen Standortansprüche
- Begleitendes Projektmonitoring zur stetigen Verbesserung des Pilotprojekts
- Einnahme einer Vorreiterrolle St. Ingberts im Bereich der City-Logistik mit positiven Synergien
- Generierung von EU-, bundes- oder landesweiten Fördermitteln
- Anlehnung an die Anwendungsbeispiele KoMoDo aus Berlin<sup>10</sup> und Hamburg<sup>11</sup>

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	E1
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
<b>niedrig</b>	<b>niedrig</b>	<b>langfristig</b> Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure

8 <https://www.carlacargo.de/>

9 Last-Mile-Logistics Hamburg –Innerstädtische Zustelllogistik, S. 76 -82

10 <https://www.komodo.berlin/>

11 <https://www.eurotransport.de/artikel/citylogistik-projekt-smile-in-hamburg-9972708.html>

 <b>D6.2</b> <b>Öffentliche Quartiersboxen</b>		AM	IK	MU
		GT	KW	
<p>Öffentlich zugängliche Quartiersboxen sind moderne, softwaregesteuerte Paket- und Warenschließfachsysteme für verschiedenste Sendungen und werden auf öffentlichem Grund errichtet. Bei einer Installation an bedeutenden, verkehrlichen Knotenpunkten wie z. B. an einer Mobilitätsstation (vgl. C1) oder hoch frequentierten Orten können verschiedene Mobilitätsangebote und verwandte Dienstleistungen im Sinne einer synergetischen Flächennutzung an einem Ort gebündelt werden. Dadurch wird der Prozess der Sendungsaufgabe und -abholung in die Mobilitätskette der Endkunden integriert. Einige KEP-Dienstleister bieten bereits das Angebot solch einer stationären Abhol- und Abgabestation für Warensendungen an und betreiben diese eigenständig (z. B. Packstation von DHL, Parcellock-Station von DPD, GLS und Hermes). Quartiersboxen sollen zukünftig größer gedacht werden und sollen ein anbieterunabhängiges und 24 Stunden nutzbares Schließfachsystem für unterschiedliche Teilnehmer bieten (z. B. Warenübergabe zwischen Handwerk und Kunde, Übergabe zwischen Bürgern untereinander)<sup>12</sup>. Öffentliche Quartiersboxen schaffen eine neue Form des Zusammenseins und Zusammenwirkens in sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Dimension. In Bezug auf die Zustellung von Paketsendungen können Paketdienstleister betriebswirtschaftliche Vorteile erzielen. Ineffiziente und kostenintensive Fehlzustellungen werden vermieden. Dies trägt zu einer Reduzierung der allgemeinen Verkehrsbelastung durch Lieferverkehre und einer Vermeidung von gesundheitsschädlichen Emissionen effektiv bei. Zum Betrieb bedarf es der Entwicklung eines attraktiven Geschäfts- und Vertriebsmodells. Sinnvoll erscheint eine Koppelung an ÖPNV- oder Mietertickets ggf. mit Vergünstigungen für Anwohner. Die Zugangs- und Nutzungsbarrieren sollten geringgehalten werden, um einen breiten Nutzerkreis zu erschließen. So können verschiedene Preismodelle angeboten werden, die bspw. auch eine nur einmalige Nutzung ermöglichen.</p>				
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Prüfung und Lokalisierung</u> geeigneter Standorte wie Mobilitätsstationen (Bhf. St. Ingbert, Rendez-Vous-Platz, etc.), Quartiersplätze (bspw. Rohrbachhalle, Marktplatz Hassel, etc.) oder an öffentliche Einrichtungen angrenzend (Rathaus St. Ingbert, Ortsverwaltung Rohrbach, Kreiskrankenhaus, etc.); Berücksichtigung von Erweiterungspotenzialen</li> <li>▪ <u>Kooperation und Abstimmung</u> mit KEP-Dienstleistern und Anwohnern vor allem hinsichtlich Verortung der Quartiersboxen</li> <li>▪ <u>Generierung von EU-, bundes- oder landesweiten Fördermitteln</u></li> <li>▪ Anlehnung an das <u>Anwendungsbeispiel aus München</u> mit den Quartiersboxen am Westkreuz und in Neuaubing</li> </ul>				
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>	
hoch	hoch	kurzfristig	C1	
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>	
niedrig	<b>niedrig</b>	<b>langfristig</b>	Stadt St. Ingbert, Private Akteure	
		Daueraufgabe		

12 <https://www.muenchen.de/leben/orte/quartiersbox.html>

	<p><b>D7</b>  <b>Prüfung der Reaktivierung von Güterbahnhöfen in St. Ingbert</b></p>	<p>AM IK MU          GT KW</p>
<p>St. Ingbert liegt an der Bahnstrecke Mannheim – Saarbrücken, die als Bestandteil der Magistrale POS (Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland) Nord sowohl dem internationalen Personen- als auch dem Güterverkehr dient. Seit 2016 gehört die Strecke zu dem zum europäischen Schienengüterverkehrskorridor <i>Atlantic</i>, welcher eine der Hauptachsen im europäischen Süd-Nord-Güterverkehr ist. Mit einer Gesamtstreckenführung von ca. 6.200 km durch vier Länder (Portugal, Spanien, Frankreich, Deutschland) und Anschluss an zwölf Seehäfen, ca. 56 Terminals und vier weitere internationalen Schienengüterverkehrskorridoren ist sie einer der wichtigsten Güterverkehrsstrecken Europas<sup>13</sup>. Hieraus ergibt sich ein großer Standortvorteil für die Wirtschaft in St. Ingbert. Bis zum Jahr 2030 wird für Deutschland ein Verkehrsleistungszuwachs im Güterverkehr von rund 40 Prozent bezogen auf 2010 vorausgesagt<sup>14</sup>. Für die politisch angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur eine wichtige Voraussetzung, wofür das Schienennetz zügig ausgebaut werden muss. Die Landesregierung und die Landes-eisenbahnaufsicht Saarland haben ein großes Interesse an der Realisierung von neuen Umschlaganlagen (zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene) in den Industrieunternehmen in der Region. Zudem ist eine Förderung der direkten Anbindung der Logistikzentren an das Schienennetz notwendig. Mit effizienten Umschlaganlagen gelingt es, die Vernetzung der Verkehrsträger zu optimieren und den Schienenverkehr verstärkt in die Logistikkette einzubeziehen<sup>15</sup>. Hierunter fällt auch die Reaktivierung von Güterbahnhöfen. Vor allem Forst- und Bauwirtschaft aber auch andere Wirtschaftszweige beklagen zunehmend die zu geringe Dichte der Ladestellen im Eisenbahnnetz, die für den Eigenumschlag erforderlich sind (intermodale Güterverkehre). Dieser Mangel bezieht sich insbesondere auf die Gebiete, aus denen sich das Schienennetz zurückgezogen hat und führt dort zu vermeidbaren und vom Verlader nicht gewollten Straßentransporten. St. Ingbert verfügt über stillgelegte Industrieanschlüsse, Gleise und Weichen auf den Flächen der ehemaligen Güterbahnhöfe in St. Ingbert Mitte und in Rohrbach in direkter Nähe zu den Gewerbegebieten. Zusätzlich verfügt der Bahnhof St. Ingbert Mitte einen Anschluss an das Industriegebiet <i>Drahtwerk Nord-Areal</i>, welcher weiterführend das Industriegebiet <i>Alte Schmelz</i> an die Schieneninfrastruktur anschließt. Der bestehende Eisenbahnanschluss führt komplett um das Areal herum und somit ist ein Anschlussgleis für jeden dort angesiedelten Industriebetrieb möglich. Verlader, die Güter auf die Schiene bringen wollen, können gemäß der Gleisanschlussförderrichtlinie einen Zuschuss für den Neu- und Ausbau oder die Reaktivierung des Gleisanschlusses beantragen. Durch die vorhandenen Flächen und Anschlüsse gilt es, für die Zukunft das Potenzial einer Reaktivierung zu prüfen und auf lange Sicht einen Rahmenplan zu entwickeln, der die städtebaulichen Entwicklungspotenziale der Güterbahnhöfe in St. Ingbert und Rohrbach aufzeigt.</p>		
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Prüfung der Möglichkeiten einer Reaktivierung, Beauftragung einer Machbarkeitsstudie</u> zur Reaktivierung der Güterbahnhöfe in St. Ingbert und Rohrbach (Anwendungsbeispiel: RiT oder Z.E.L.T. Reutlingen)</li> <li>▪ <u>Freihalten der entsprechenden Flächen, proaktives Vorgehen</u> seitens der Stadt: St. Ingbert verfügt über eine gute Schieneninfrastruktur und Anschluss an einen der wichtigsten europäischen Schienengüterverkehrskorridor. Die Stadt kann in erster Linie <u>den Wunsch ausdrücken, Chancen aufzeigen</u> und Unternehmen bzw. das produzierende und <u>Logistikgewerbe zur verstärkten Nutzung des</u></li> </ul>		

13 DB NETZ AG Europäischer Schienengüterverkehrskorridor „Atlantic“, Website Fahrweg.bbnetze.com

14 Masterplan Schienengüterverkehr, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

15 Drucksache 16/612 (16/548) des Landtags des Saarlands

 <b>D7</b> <b>Prüfung der Reaktivierung von Güterbahnhöfen in St. Ingbert</b>				AM	IK	MU	GT	KW
<p><u>Schiengüterverkehrs motivieren</u>, bspw. kann auch mit regionalen Gebietskörperschaften, Behörden und Verbänden <u>ein Positionspapier aufgesetzt werden</u>.</p>								
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>					
hoch	hoch	kurzfristig	-					
mittel	mittel	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>					
<b>niedrig</b>	<b>niedrig</b>	<b>langfristig</b>	Stadt St. Ingbert, Private Akteure					
		Daueraufgabe						

### 3.5 Querschnittsthemen

Der Begriff Mobilität beschreibt die Möglichkeit der Ortsveränderung oder die häufig vielfältig vorhandenen Optionen zur Ortsveränderung. Somit ist der Mobilitätsbegriff deutlich stärker verkehrsmittelübergreifend orientiert und versucht einen Querschnitt über die Optionen zu bilden. Deutlich zu erkennen ist dieser Querschnittsgedanke im Mobilitätsmanagement (vgl. E4). Durch das Mobilitätsmanagement sollen den Verkehrsteilnehmern in St. Ingbert die vorhandenen Optionen aufgezeigt und kommuniziert werden. Verkehre sollen so möglichst stadtverträglich und effizient abgewickelt werden.

Teil der Bemühungen für einen höheren Beitrag zum lokalen Klimaschutz im Verkehr ist die Elektromobilität (vgl. E1). Dabei ist die Elektromobilität zukünftig verkehrsmittelübergreifend zu planen und organisieren. Im Stadtgebiet von St. Ingbert sollen zukünftig vermehrt Fahrzeuge elektrisch betrieben werden, um Schadstoff- und Lärmbelastungen zu reduzieren. Rund jeder zehnte Haushalt in St. Ingbert besitzt bereits 2018 ein Pedelec. Für diese und andere elektrisch betriebene Fahrzeuge muss eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.

Der Querschnittsgedanke kommt auch in der Intermodalität zum Tragen. Ein Weg hat häufig verschiedene Abschnitte, für die unter Umständen unterschiedliche Verkehrsmittel geeignet sind, im Berufsverkehr (bspw. nach Saarbrücken) ist das die Bahn. St. Ingbert braucht zukünftig bessere Angebote, um Übergänge zwischen den Verkehrsträgern zu verbessern, sodass bspw. eine intermodale Wegekette aus Fahrrad und Bahn attraktiver ist eine einfach Kfz-Fahrt (vgl. E2).

Die Verkehrssicherheit ist eine gesamtstädtische Aufgabe, die im Querschnitt über alle Mobilitätsoptionen hergestellt werden muss. Verkehrssicherheitsarbeit in St. Ingbert sollte zukünftig fachübergreifend, interdisziplinär und kontinuierlich erfolgen. Teil dieser Arbeit ist eine öffentlichkeitswirksame Kampagnenarbeit, die das Thema Verkehrssicherheit geeignet kommuniziert. Hier ist zielgruppengerecht und bereits im Planungsprozess zu arbeiten (vgl. E3).

**Abbildung 52: Vielfältige Mobilitätsoptionen an der Mobilitätsstation**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 53: Kommunale elektrische Nutzfahrzeuge**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 54: Ladesäule für Elektrofahrzeuge**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 55: Mobilitätsberatung**



Quelle: eigene Aufnahme

Mit dem Mobilitätsmanagement soll Verkehr beeinflusst werden, bevor er entsteht. Dazu ist eine sensibilisierende Informations- und Kommunikationsarbeit innerhalb der Stadt notwendig, um Optionen aufzuzeigen. Neben dem kommunalen Mobilitätsmanagement (vgl. E4) sollen die Teilbereiche betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. E4.1) und schulisches Mobilitätsmanagement (vgl. E4.2) vorangetrieben werden, wobei die Stadt St. Ingbert vor allem als Initiator auftreten muss.

Der städtische Verkehr und die Mobilitätsangebote sollen sich auf eine breite Nutzerschaft einstellen. Dabei sind die Belange aller Nutzer stärker zu berücksichtigen. Barrieren sollen künftig reduziert werden, sodass die Infrastruktur dem zukünftigen demographischen Bild der Gesellschaft gerecht wird. Zu diesem Bild werden mehr Menschen mit Hilfsmitteln wie Rollatoren gehören, aber auch mehr Menschen, die nicht ihr ganzes Leben in der Stadt verbringen und somit z. B. durch eine leichte Orientierung unterstützt werden können (vgl. E5).

Nicht alle Wege können mit ein und demselben Verkehrsmittel sinnvoll und gleich effizient zurückgelegt werden. Trotzdem braucht nicht jeder alle Verkehrsmittel (teilweise mehrfach) im eigenen Besitz, um sie zu benutzen. Ein aktueller Trend ist das Sharing, also das Teilen. Mit Hilfe der Digitalisierung wird das Ausleihen z. B. von Kfz einfacher und komfortabler. Durch Car-Sharing kann sich der Flächenverbrauch innerhalb der Stadt reduzieren, obwohl die Mobilität, also die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, bei den Nutzern gleich hoch bleibt (vgl. E6).

**Abbildung 56: Mobile Geschwindigkeitsüberwachung - Verkehrssicherheit**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 57: Sonderflächen für Car-Sharing im Öffentlichen Raum**



Quelle: eigene Aufnahme

**Abbildung 58: Leihradstation**



Quelle: eigene Aufnahme



**E1**

**Elektromobilität**

AM
IK
MU

GT
KW

Der Einsatz von alternativen Antriebsformen gewinnt in der allgemeinen gesellschaftlichen Debatte an Bedeutung. Die Elektromobilität kann im Vergleich zum klassischen Verbrennungsmotor dazu beitragen, motorisierte Verkehre verträglicher abzuwickeln. Die Chancen des elektrischen Antriebs sind die lokale Reduktion von Lärm und Schadstoffen. Die Elektromobilität sollte systematisch verkehrsmittelübergreifend organisiert und unterstützt werden. Gleichzeitig betrifft es die Handlungsfelder Radverkehr, ÖPNV sowie Kfz-Verkehr und kann darüber hinaus auch in anderen Querschnittsthemen wirken.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Strategie zur Versorgung mit Ladepunkten: Eine Untersuchung zu Ladepunkten in der Westpfalz und im Saarpfalz-Kreis hat Standorte und Nachfrageschwerpunkte ermittelt, die berücksichtigt werden sollen. Lademöglichkeiten sind an potenziellen Zielen wie Parkieranlagen in der Nähe der Innenstadt (z. B. Hobels, Ingobertushalle oder entlang der Poststraße), größeren Fachmarkt-Ansammlungen, Freizeiteinrichtungen (z. B. *Das Blau* oder Mühlwaldstation) oder an weiteren aufkommensstarken Zielen (Gewerbegebiete oder größere Arbeitgeber) in der Stadt zu installieren. Ladesäulen sind möglichst stadtverträglich nach Flächenverbrauch und gestalterischen Aspekten zu installieren. Es sind Ausschreibungen für die potenziellen Anbieter SW St. Ingbert (mit den Gesellschaftern ENOVOS oder Pfalzwerke), EnBW, E.ON, etc. zu erstellen, um kostengünstig zu wirtschaften. Dazu sind auch Kooperationen mit Unternehmen aus St. Ingbert möglich. Im öffentlichen Raum ist zum Beispiel die Integration in die Straßenbeleuchtung möglich (Anwendungsbeispiel: *SM!GHT (smart.city.light ENBW)* oder in der Stadt Schwerte). Bei der Installation ist auf eine Versorgung möglichst vieler Verkehrsmittel (Kfz, Pedelec und weitere) zu achten (Anwendungsbeispiel: Ladestationen auf Parkplätzen von *ALDI*-Märkten bedienen Fahrräder und Kfz während des Einkaufs). Ein wichtiger Punkt in Hinblick auf Klimaneutralität ist die Versorgung der Ladepunkte durch erneuerbare Energien, so gibt es z. B. die saarländischen Solartankstellen von der *Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung* mit Solarzellen auf einem Dach (*OptiCharge* inklusive Energiespeicher) oder den Abschluss besonderer Lieferverträge.
- Strategie zur Förderung der Elektromobilität: Eine Potenzialermittlung über das kommunale Mobilitätsmanagement soll aufzeigen, welche Fahrten der städtischen Verwaltung (Vorbildfunktion) durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge abgewickelt werden können. Zudem soll eine Erweiterung des vorhandenen Anteils der elektrisch betriebenen Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung erfolgen. Zur kurzfristigen Erweiterung könnte die Nutzung eines elektrischen Car-Sharing-Fahrzeugs dienen mit der Stadtverwaltung als Ankerkunde des Car-Sharing-Angebots; Anwendungsbeispiel: Stadtverwaltung Bretten und Stadtmobil (Car-Sharing-Anbieter).
- Elektromobilität bei städtischen Nutzfahrzeugen: Hohe Kilometerleistungen pro Jahr bei klar definiertem Einsatzbereich haben schwere Nutzfahrzeuge im Stadtgebiet wie Busse, Müllfahrzeuge oder weitere Nutzfahrzeuge, die für einen geordneten Betrieb der Stadt benötigt werden. Diese Fahrzeuge sind heute überwiegend mit Diesel-Verbrennungsmotoren ausgestattet und tragen damit zur Schadstoffbelastung des Stadtgebiets bei. Die Stadtverwaltung soll die aktuellen Entwicklungen beobachten und nach wirtschaftlicher Abwägung die Einführung von alternativen Antriebsformen auch in dieser Fahrzeugklassen in Betracht ziehen.

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	D6/D6.1
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure, Straßenbaulastträger

 <b>E2</b> <b>Intermodalität</b>		AM	IK	MU	GT	KW
<p>Stadtverträgliche Mobilität kann intermodal erfolgen. Intermodale Wegeketten erlauben, auf jedem Wegeabschnitt das geeignetste Fahrzeug zu nutzen. Durch die Kombination wird die grundsätzliche Erreichbarkeit nicht eingeschränkt. Bei der effizienten Ausnutzung aller Verkehrsträger kann die Kombination aus verschiedenen Verkehrsmitteln sinnvoll sein. Ökologisch wie ökonomisch ressourcenschonend kann z. B. die Kombination aus privatem Pkw und ÖPNV auf dem Weg aus der Region in die Innenstadt sein – aber auch umgekehrt. Durch die Nutzung des ÖPNV verringern sich Flächenverbrauch und Schadstoffausstoß in der Innenstadt (oder in anderen Kommunen). Um zukünftige Verkehrswege auch als intermodale Wegeketten zu ermöglichen, braucht es attraktive und leistungsstarke Schnittstellen, die den individuellen Ansprüchen der Nutzer vor Ort entsprechen.</p>						
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Park-and-Ride-Anlagen:</b> Park-and-Ride-Anlagen ermöglichen einen strategischen Umstieg zwischen Pkw und ÖPNV. P+R-Parkplätze am Bahnhof St. Ingbert sind bezüglich ihrer jetzigen Bewirtschaftung mit einem möglichen Parkraummanagement in der Innenstadt sinnvoll in Einklang zu bringen und bedarfsgerecht anzupassen für Pendel- und Fahrtwünsche in Richtung Saarbrücken und Homburg. An dem Haltepunkte Rohrbach sind im Zuge der Sanierung P+R-Parkplätze zu berücksichtigen.</li> <li>▪ <b>Bike-and-Ride-Anlagen:</b> Bike and Ride Anlagen unterstützen intermodale Wegeketten im regionalen Verkehr aus Fahrrad und regionalem Schienen- und Busverkehr, aber auch im lokalen Verkehr auf intermodalen Wegeketten aus Fahrrad und Stadtbus. Dieses Angebot ist an den vier Bahnhaltstellen in St. Ingbert zu prüfen und bedarfsgerecht einzuführen (siehe dazu auch das gleichzeitig erarbeitete Radverkehrskonzept). Darüber hinaus ist die Installation an (system-)bedeutenden Bushaltstellen im Stadtgebiet zu prüfen. Die Bedeutung kommt entweder über eine hohe Sammelfunktion der Haltestelle (z. B. im Wohngebiet) oder über ein attraktives Angebot (Überlagerung mehrerer Buslinien) zustande. Der Einsatz kann als Vorstufe zum Einsatz von Mobilitätsstationen geprüft und gegebenenfalls zu einer Mobilitätsstation erweitert werden (vgl. C1). Zu prüfen sind unter anderem die Bushaltstellen: Rohrbach Ortsmitte, Hassel Marktplatz, Oberwürzbach Kirche, Reichenbrunn Würzbachstraße und Rentrish Brudermühlenweg.</li> <li>▪ <b>Fahrradmitnahme im Bus:</b> Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme kann den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtern. In den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs liegen dabei aber grundsätzlich Platzkürzen vor, besonders während der Pendlerspitzenzeiten morgens und abends, aber auch generell über den Tag verteilt. Laut Nutzungsordnung des saarVV genießen Fahrgäste im Krankenrollstuhl und Fahrgäste mit Kinderwagen im Konfliktfall Vorrang. Die Fahrradmitnahme ist aber auch in Zukunft grundsätzlich zu erhalten und durch Aufklärungsarbeit und eventuelle Beteiligung an Faltrad-Förderprogrammen ein Kompromiss aufzuzeigen. Anwendungsbeispiel: Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) Faltrad Förderprogramm.</li> </ul>						
<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>			
hoch	hoch	kurzfristig	C1/E4			
<b>mittel</b>	mittel	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>			
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure, Interessens-			
		Daueraufgabe	vertreter			



**E3**

**Stärkung der Verkehrssicherheitsarbeiten in der Stadtverwaltung**

AM
IK
MU

GT
KW

Die Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr liegt in St. Ingbert über dem saarländischen Durchschnitt und ist über die letzten Jahre weitestgehend konstant geblieben. Damit folgen die Zahlen nicht dem allgemeinen Trend, nach dem die Unfallzahlen deutschlandweit in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgehen. Stets bleibt so die Gefahr hoch, insbesondere als Fußgänger im Unfall schwer verletzt oder getötet zu werden. Hier sind zukünftig die Anstrengungen auf Stadtverwaltungsseite weiter zu erhöhen, um den Verkehrsteilnehmern, die besonders schutzbedürftig sind, eine geeignete Verkehrsinfrastruktur zu bieten. Das Instrument der regelmäßigen Sicherheitsaudits ist für verkehrssicherheitsrelevante Belange im Planungs- und Verwaltungshandeln der Stadt (sichere Gestaltung der Verkehrswege und des Verkehrsablaufs) kontinuierlich anzuwenden, sodass eine dauerhafte Sensibilität unter allen Beteiligten gestärkt werden kann. In Deutschland dienen die *Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)* sowie die *Sicherheitsanalysen von Straßennetzen (ESN)* als hilfreiche Planungsgrundlagen für die Durchführung von Sicherheitsaudits auf kommunaler Ebene. Im Sinne einer transparenten Arbeitsweise der Stadtverwaltung ist die Veröffentlichung der Ergebnisse zu prüfen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Qualifizierung einer Stelle für Verkehrssicherheit im Bereich der Verkehrsplanung: Fortbildung des Stelleninhabers zum Verkehrssicherheitsauditor (Schwerpunkt auf Innerortsstraßen); mögliche Aufgaben: Durchführung von Sicherheitsaudits, Multiplikator von Fachwissen innerhalb der Stadtverwaltung (z. B. auch im Ordnungsamt in Bezug auf die Überwachung des ruhenden Verkehrs, Bedeutung von Sichtbeziehungen), Unterstützung der Unfallkommission, Initiierung von Kampagnen und Aktionen (s.u.)
- Durchführung von Sicherheitsaudits (durch o. g. Stelle) insbesondere bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben mit hohen Nutzungsansprüchen durch alle Verkehrsarten (vgl. D1.2-D1.6), ggf. Kooperation mit dem LfS; alternativ Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung von Sicherheitsaudits
- Erstellung eines regelmäßigen und ausführlichen Verkehrssicherheitsberichts; Basis für die weitere strategisch-konzeptionelle Verkehrssicherheitsarbeit und Evaluationsmöglichkeit; Berücksichtigung von relevanten Daten zu Unfall- und Verunglücktenzahlen in St. Ingbert differenziert nach Personengruppen, der Verkehrsbeteiligung, Beteiligtenkombinationen, Unfallursachen, Unfalltypen etc.
- Allgemeine Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit: Durchführung von Verkehrssicherheitstagen, Durchführung einer wirksamen Kampagne für mehr Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein im Verkehr z. B. in Anlehnung an die Anwendungsbeispiele: *Rücksicht kommt an!* (ADFC Bonn/Rhein-Sieg), *Tu's aus Liebe*“ (AGFK-BW), Informationsoffensive auch spezifischen Zielgruppen gegenüber (z. B. Schüler (vgl. E4.2) oder Senioren (vgl. E5))

<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>
hoch	hoch	kurzfristig	A1
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	mittelfristig	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure
		<b>Daueraufgabe</b>	

 <b>E4</b> <span style="float: right;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">AM</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">IK</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">MU</span>  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">GT</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">KW</span> </span>			
<b>Kommunales Mobilitätsmanagement – Unterstützung eines multimodalen Verhaltens</b>			
<p>Das kommunale Mobilitätsmanagement nimmt eine wichtige Rolle bei der Unterstützung des kulturellen Wandels und der Steigerung des multimodalen Mobilitätsverhalten ein. Eine gesellschaftliche Entwicklung beim Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl braucht neben Bau und Neuorganisation der Verkehrsflächen und -anlagen auch in St. Ingbert sogenannte weiche Maßnahmen, die die Verkehrsnachfrage nachhaltig beeinflussen und dadurch einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur leisten. Wesentliche Element sind vor allem die Information, Beratung und Koordination der Mobilitätsangebote, die zu dauerhaften Veränderungen des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung motivieren.</p>			
<p><b>Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Ansprechpartner bzw. zentrale Schnittstelle</u>: Dauerhafte Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung mit dem Ziel, das kommunale Planen und Handeln auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auszurichten. Wesentliche Bausteine sind die strategische Koordination an einer zentralen Stelle in der Verwaltung (Ansprechpartner sowohl innerhalb der Verwaltung als auch nach außen (beratend, informierend, koordinierend) und ein ganzheitliches Mobilitätsmarketing zur Weiterentwicklung einer städtischen Mobilitätskultur und eines städtischen Mobilitätsbewusstseins; dabei gibt es Schnittstellen zum betrieblichen (vgl. E4.1) und schulischen Mobilitätsmanagement (vgl. E4.2).</li> <li>▪ <u>Aufbau eines intelligenten Informationsportals</u>: Integration eines kostengünstigen, mobil abrufbaren Informationsportals in den bestehenden Internetauftritt der Stadt St. Ingbert (im Sinne einer Marke) unter Berücksichtigung von Querverweisen zu weiteren Mobilitätsdienstleistungen und externen Internetseiten zu wesentlichen Verkehrsanbietern wird empfohlen. Mögliche Inhalte sind die Kontaktinfo zum zentralen Ansprechpartner der Stadtverwaltung (s.o.), der Überblick zur Nutzung und die Weiterentwicklung der Maßnahmen zur aktiven Förderung von Fahrgemeinschaften (Pendlerportal: E4.1) und Parken-und-Mitfahren-Möglichkeiten (P+M), Nutzungshinweise zu Sharing-Angeboten und ggf. Mikromobilität, Überblick zu relevanten Verkehrsinformationen (Baustellen). Weiterhin soll eine aktive Förderung von Radfahrern durch einen Überblick des Radverkehrsnetzes, Werbung für Kommunikationsmaßnahmen und Serviceangebote, Darstellung der radtouristischen Möglichkeiten in St. Ingbert (z. B. <i>ADFC Bett+Bike</i>), Meldemöglichkeit speziell für Mängel und Schäden auf Radwegen mit Info zum Reparaturstatus erfolgen.</li> <li>▪ <u>Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen</u>: Anwendungsbeispiele: Stadt Mönchengladbach (Nahmobilitäts-Schablone in Zusammenhang mit dem Neubürgermarketing), Stadt Lahr (Sicherheitstraining für Senioren auf dem Pedelec, initiiert durch den Stadtseniorenbeirat), KVV (Wochenticket in Zusammenhang mit dem Neubürgermarketing)</li> </ul>			
<p><b><u>Kostenaufwand</u></b></p> <p>hoch mittel niedrig</p>	<p><b><u>Priorität</u></b></p> <p>hoch mittel niedrig</p>	<p><b><u>Umsetzungsdauer</u></b></p> <p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p> <p><b><u>Daueraufgabe</u></b></p>	<p><b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b></p> <p>A8/B6/C5/E5</p> <p><b><u>Akteure</u></b></p> <p>Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter, Private Akteure</p>



**E4.1**

**Betriebliches Mobilitätsmanagement**

AM

IK

MU

GT

KW

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst Konzepte zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Unternehmen und Verwaltungen und setzt wie andere Mobilitätsmanagementansätze auf Information und Motivation. In der Haushaltsbefragung wird deutlich, dass Wege zum Arbeitsplatz mit 21 % eine wichtige Rolle beim Verkehrsaufkommen einnehmen. Gleichzeitig weisen diese arbeitsorientierten Wege sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf.

St. Ingbert hat mit den Unternehmen Festo, Willy Voit, SAP, Peter Gross Bau, Stadtwerke St. Ingbert, Logistikzentren von EDEKA, DHL und DPD, der Stadtverwaltung St. Ingbert und vielen kleinen Unternehmen ein breites Spektrum von Angestellten, Beamten und Selbstständigen. Somit liegt das notwendige Mengengerüst vor, um Synergieeffekte zu erreichen, indem man gemeinsam den multimodalen Verkehr stärkt. Darüber hinaus können Unternehmen von einem betrieblichen Mobilitätsmanagement profitieren. Wird der Weg zur Arbeit vermehrt aktiv (zu Fuß oder mit dem Rad) zurückgelegt, kann sich das positiv auf die Gesundheit der Belegschaft auswirken. Verringert sich durch aktives Mobilitätsmanagement die Kfz-Nutzung, können Parkplatzflächen auf dem Unternehmensgrundstück umgenutzt werden. Parken Mitarbeiter momentan in umliegenden Straßenzügen, verringert sich durch ein attraktives Mobilitätsmanagement das Konfliktpotenzial mit den Anliegern (z. B.: Gottlieb-Stoll-Straße – Festo)

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Stadtverwaltung als Vorreiter: Maßnahmen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement werden in der Stadtverwaltung verankert und gestärkt; Koordinierte Beratung durch zentralen Ansprechpartner in der Stadtverwaltung (vgl. E4) wirkt nach innen (Stadtverwaltung) und nach außen (Unternehmen). Es erfolgt eine aktive, gezielte und kontinuierliche Ansprache der Unternehmen vor Ort, idealerweise in Zusammenarbeit mit Verbänden (z. B. IHK/HWK), Fortführung des innerhalb des KSTK installierten Projektbeirats; Aktionstage rund um das Fahrrad, Evaluation von Fördermöglichkeiten für Betriebe.
- Nutzung eines Pendlerportals: Pflege durch die Stadtverwaltung im Rahmen des intelligenten Informationsportals, Nutzung durch das Mengengerüst und Abgriff von Synergieeffekten; mobile Nutzung
- Mögliche Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Vermittlung überregionaler Programme und Angebote (z. B. europäisches EMAS Programm innerhalb des Umweltpakts Saar; *mobil.pro.fit*). Steuerbegünstigungen im Bereich Jobrad sind zu kommunizieren. Dazu gehören auch die Betrachtung der Infrastruktur in den Betrieben mit Fahrradparkmöglichkeiten, Duschköglichkeiten, Abschließen von Zusatzmaterial; Durchführung von Event- und Testveranstaltungen (z. B. E-Bike-Testtage oder -Wochen für Firmenangehörige); Wohnstandortanalysen der Beschäftigten, um Bündelungspotenziale abzufragen; Durchführung von Gesundheitstagen (z. B. AOK); Unterstützung bei der Erarbeitung von Dienstreiserichtlinien; Flotten- und Fuhrparkmanagement (analog Elektromobilität bei SAP in St. Ingbert) ; Bewerbung und Bezuschussung des vorhandenen saarVV Jobtickets; übertragbares ÖPNV-Ticket für Dienstreisen; Angebot von Leasingfahrrädern; E-Mobilität auf dem Firmengelände; Verringerung der Fahrleistung durch Einführung von Homeoffices; flexible Arbeitszeiten und Digitalisierung der Arbeitsplätze; Spritspar- und Sicherheitstrainings,

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	Kurzfristig	-
mittel	<b>mittel</b>	mittelfristig	<b>Akteure</b>
<b>niedrig</b>	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure
		<b>Daueraufgabe</b>	



**E4.2**

**Schulisches Mobilitätsmanagement**

AM

IK

MU

GT

KW

Die individuelle Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil der eigenen und eigenständigen Entwicklung eines Jeden. Schulisches Mobilitätsmanagement gliedert sich in die Handlungsfelder Infrastruktur und Verkehrsangebot, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie Organisation und Information. Ebenso setzt es auf Maßnahmen, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern soll. Es sollen u. a. attraktive Alternativen zu Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt zur bzw. vom Ausbildungsplatz mit dem Pkw, aufgezeigt werden. Diese Alternativen haben einen positiven Einfluss auf die motorischen und kognitiven Entwicklungen, z. B. werden die räumliche Vorstellung und die Wahrnehmung von Entfernungen, Zeit und Geschwindigkeit gestärkt. Auf die Gesundheit und die Entwicklung des Sozialverhaltens beispielsweise auf die Entwicklung von Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft der Kinder und Jugendlichen wirkt sich der eigenständige Weg zur Schule ebenfalls positiv aus.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Schulverwaltungen kooperieren mit dem zentralen Ansprechpartner in der Stadtverwaltung (vgl. E4): Im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements sind oftmals eine Vielzahl von Akteuren tätig (Schule, Eltern, Polizei, Unfallkassen, Verbände, Verkehrswacht etc.). In der Stadtverwaltung Bündeln sich zudem mit dem Träger von Schulen und Betreuungseinrichtungen, der Straßenverkehrsbehörde sowie als Akteur der Sozial-, Stadt-, Verkehrsplanung eine Vielzahl von Akteuren, die das schulische Mobilitätsmanagement unterstützen können; Ein zentraler Ansprechpartner auf Seiten der Stadtverwaltung sollte daher die Maßnahmen koordinieren.
- Mögliche Maßnahmen im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements: Anwendungsbeispiele: Hanau (gezielte Mobilitätsinformationen, Schaffung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen, verbesserte Ordnung des Parkens); Stadt Offenbach am Main (Ausführungen zu schulischem Mobilitätsmanagement in Fachplanungen aufgegriffen); Stadt Wiesloch (Initiierung von Ansätzen des WalkingBus), VCD Aktionstage *Zu Fuß zur Schule*; Stadt Stuttgart (Pilotprojekt *Temporäre Spielstraße*); weiterführende Ideen: Zertifizierung von Schulen; Schulstartpaket Mobilität; Integration in den Lehrplan (ggf. in Kooperation mit ADFC, ADAC, VCD); Schulweggestaltung (Spielroute)
- Sicherheitsaspekt: Erstellung von Schulwegeplänen und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil)plänen (unter Beteiligung der Betroffenen: Kinder, Eltern, Lehrer, Polizei, etc.); Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern, Durchführung von Aktionen zu Verkehrs- und Mobilitätserziehung (Anwendungsbeispiel *Zu Fuß zur Schule* (VCD)), weitere Reduktion des Hol- und Bringverkehrs im unmittelbaren Schulumfeld (Elternhaltestellen, Hol- und Bringzonen), in Verbindung mit weiteren Halteverböten und entsprechenden Ahndungen bei Verstößen, Initiierung von Ansätzen des WalkingBus und CycleTrain

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	<b>hoch</b>	kurzfristig	-
mittel	mittel	mittelfristig	<u><b>Akteure</b></u>
<b>niedrig</b>	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert,
<b>Daueraufgabe</b>			



**E5**

**Demographie und Mobilität**

AM
IK
MU

GT
KW

Die Mobilitätsangebote und die Infrastruktur sind in Zukunft stärker auf die Bedürfnisse einer differenzierteren Gesellschaft auszurichten. Angebot und Infrastruktur sind noch stärker auf den Aspekt der eigenständigen Mobilität auszurichten. Eine eigenständige, selbstbestimmte Teilhabe am städtischen Verkehr ist unter anderem vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sicherzustellen. Die städtischen Mobilitätsangebote und die Infrastruktur müssen zukünftig einem größeren Anteil älterer Menschen geeignete Angebote bereithalten, eine differenzierte räumlichen Verteilung der Menschen (z. B. Schülern) beachten und stärker auf dauerhafte oder temporäre neue Mitbürger eingehen.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- **Schülermobilität:** Die Mobilität von Schülern ist einem Wandel unterlegen und wird weiterhin Veränderungen nach sich ziehen. Durch das Zusammenlegen und die Spezialisierung von Schulstandorten z. B. im Bereich von Grundschulen (Montessori-Grundschule Oberwürzbach) ändern sich u. a. die Anforderungen an den ÖPNV. Verstärkt wird dieser Effekt durch eine Spezialisierung in den Weiterführenden Schulen und einer steigenden Rate von Abiturienten, die eine Hochschule besuchen. Diese Entwicklungen lassen eine stärkere Notwendigkeit erkennen, Wege auch über längere Strecken zurückzulegen. Die Nutzergruppe ist sehr ÖPNV-affin und zu Teilen noch auf ihn angewiesen. Deswegen sind leistungsstarke Umstiege zwischen lokalem und regionalem ÖPNV in Zukunft zu sichern und auszubauen.
- **Älter:** Der Anteil älterer Menschen in der Gesellschaft wird in den nächsten Jahren steigen. Um dieser Gruppe eine eigenständige Teilhabe am städtischen Verkehr zu ermöglichen, sind Kompromisse im Verkehr zu finden. Zu nennen sind zum Beispiel einfach zu bedienende Querungsmöglichkeiten über Fahrbahnen, vor allem im Innenstadtbereich. Die Querungen sind so zu gestalten, dass sie z. B. ausreichende lange Grünphase bieten, während derer die gesamte Fahrbahn gequert werden kann; angepasste (reduzierte) Geschwindigkeiten im fließenden Kfz-Verkehr (vgl. D2); barrierefreie Haltestellen (vgl. C3) und barrierefreie Zugänge zu den Haltestellen (vgl. C3). In den Fahrzeugen des SPNV und ÖPNV sind Sondernutzungsflächen für den Transport von Gehhilfen vorzuhalten; Angebote sollten auch in Form von Verkehrssicherheitstrainings bestehen: Rollstuhl/Rollatortraining für den ÖPNV, Pe-delec-Training für Senioren
- **Bunter:** Berufskarrieren verlaufen heute nur in den seltensten Fällen durchgehend bei einem Arbeitgeber und oder an einem Ort. Durch die Spezialisierung und wissensbasierte Arbeitsplätzen werden Umzüge wahrscheinlicher. Auf Zuzüge neuer temporärer oder dauerhafter Bewohner müssen städtische Angebote und Infrastruktur vorbereitet sein. Dazu zählen z. B. eine einfache intuitive Orientierung in St. Ingbert: Einfache Wegweisung auch zu Alltagszielen; Wegweisung auch über reine Fuß- und Radwege (vgl. A5). Leichte Orientierung im ÖPNV: Eindeutige Nummerierung der Buslinien in Kombination mit einer Farbcodierung oder Piktogramm; einfache und intuitive Tarifgestaltung (vgl. C4)

<b><u>Kostenaufwand</u></b>	<b><u>Priorität</u></b>	<b><u>Umsetzungsdauer</u></b>	<b><u>Besonderer Maßnahmenbezug</u></b>
hoch	hoch	kurzfristig	E4
<b>mittel</b>	<b>mittel</b>	<b>mittelfristig</b>	<b><u>Akteure</u></b>
niedrig	niedrig	langfristig Daueraufgabe	Stadt St. Ingbert, Private Akteure



**E6**

**Sharing Angebot – Geteilte Mobilität**

AM

IK

MU

GT

KW

Das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ ermöglicht den Bewohnern von St. Ingbert einen zielgerichteten Einsatz des effizientesten Verkehrsmittels. Wege in St. Ingbert werden heute durch die Bewohner überwiegend monomodal mit einem privaten Pkw auch auf kurzen Wegen zurückgelegt. Dadurch entstehen ökologische und ökonomische Belastungen für Bewohner und Umwelt.

Ein effizienter Ressourceneinsatz versucht, bei geringem Aufwand einen großen Nutzen zu erzielen. Nach diesem Prinzip ist der Transport heute schon in öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen effizienter als im privaten Pkw. Maßgeblich mit Hilfe der Digitalisierung kann eine Steigerung der effizienten Nutzung auch durch andere Formen des Teilens erzielt werden. So können neben der geteilten Fahrt im gleichen Fahrzeug (Ride-Sharing) heute auch Fahrzeuge zeitlich geteilt werden (Car-/Bike-/Scooter-Sharing). Diese Angebote gab es grundsätzlich auch schon vor der massenhaften Durchdringung der Gesellschaft mit internetfähigen Endgeräten. Die Nutzerakzeptanz ist allerdings erst mit der Digitalisierung erreicht.

**Einzelmaßnahmen/Bausteine/Anwendungsbeispiele**

- Prüfung der Erweiterung des Car-Sharing-Angebots: Das vorhandene System besteht bei der Analyse aus zwei Fahrzeugen im Stadtgebiet. Zu prüfen ist eine geeignete Erweiterung im Zuge von flankierenden Maßnahmen (z. B. bei der Einrichtung von Mobilitätsstationen (vgl. C1)). Das Angebot sollte stärker innerhalb von E4 beworben werden. Als Vorbild und zur Steigerung der Auslastung, der eine Erweiterung folgen kann sollte die Stadtverwaltung prüfen, Fahrzeuge für dienstliche Fahrten zu nutzen (Anwendungsbeispiel: Bretten). Innerhalb des Betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte bei Beratungen von kleineren Unternehmen auf das Car-Sharing als Alternative zu eigenen Firmenfahrzeugen hingewiesen werden. In einer gesamtstädtischen Betrachtung sind Standorte in allen Stadtteilen zu Prüfen
- Prüfung der Einführung eines Bike-Sharing-Angebotes: a) Ein im Umland vorhandenes System (z. B. Kaiserslautern/nextbike), Anwendungsbeispiel: Stadt Lahr (nextbike, 10 Station ausschließlich mit Pedelecs); b) Ein überregionales System, Anwendungsbeispiel: call-a-bike (Saarbrücken Bahnhof)
- Prüfung von Maßnahmen zum Ride-Sharing: Nutzergruppenspezifische Einzelmaßnahmen initiieren; Anwendungsbeispiel: Stadt Lahr (Mitfahrerbank), Pendlerportal (E4.1), Parken und Mitfahren (in Abstimmung mit regionalen und überregionalen Akteuren für Parkplätze mit P+M an Landes- und Kreisstraßen)
- Beobachtung des dynamischen Sharing-Marktes: Aktuell wird über die Einführung von elektrisch unterstützten (Tret-)Rollern diskutiert und in zunehmend mehr deutschen Städten umgesetzt. Auch diese werden geteilt und stehen im öffentlichen Raum zur Verfügung. Erfahrungen aus anderen Städten sind zu beobachten (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Haltbarkeit); Anwendungsbeispiel: Saarbrücken

<u>Kostenaufwand</u>	<u>Priorität</u>	<u>Umsetzungsdauer</u>	<u>Besonderer Maßnahmenbezug</u>
hoch	hoch	kurzfristig	C1
<b>mittel</b>	mittel	mittelfristig	<u><b>Akteure</b></u>
niedrig	niedrig	langfristig	Stadt St. Ingbert, Private Akteure
		Daueraufgabe	

## 4 Entwicklungsszenarien

Das *Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität St. Ingbert* stellt die verkehrspolitische und -planerische Handlungsgrundlage der Stadt für die kommenden Jahre dar. Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts hat die Stadt St. Ingbert Ziele formuliert (vgl. Kapitel 1), die verfolgt und möglichst realisiert werden sollen. Dennoch ist ein starres Konzept angesichts verschiedener planerischer, politischer und sozialer Unwägbarkeiten sowie sich verändernder Rahmenbedingungen nicht immer zielführend. Es können sich sehr unterschiedliche lokale, regionale oder auch globale Bewegungen und Einflüsse ergeben, die derzeit nicht vorherzusehen sind, was sich jüngst beispielsweise in Ansätzen durch den erhöhten Flüchtlingszuzug, die Diskussion um die Luftschadstoffbelastung in den Städten, die Covid19-Pandemie oder auch den sogenannten Diesel-Skandal gezeigt hat. So können sich Rahmenbedingungen, Finanzierungen, Zuständigkeiten und neue politische Handlungsschwerpunkte verschieben. Das Leitmotiv sowie die gesteckten Ziele des Klimaschutzteilkonzepts – als Grundsatz der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt – sollen dennoch Bestand haben.

Im Folgenden werden zwei mögliche Entwicklungsszenarien aufgezeigt, die in Abhängigkeit der formulierten Ziele des Klimaschutzteilkonzepts sowie der Umsetzung der zuvor formulierten Maßnahmenvorschläge denkbar sind. Das **Szenario 40 % Einsparung** und das **Szenario Starker Umweltverbund** basieren auf den Annahmen des *Referenzszenarios Prognose-Nullfall 2030* zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung. Sie berücksichtigen jedoch verstärkt die Anforderungen, die eine auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz ausgerichtete Verkehrsplanung stellt. Grundlegend sind hierfür insbesondere die Herausforderungen für eine ressourcen- und umweltschonende Mobilität, die sich weltweit mit dem *Pariser Klimaschutzvertrag*<sup>16</sup>, auf EU-Ebene durch das *Weißbuch 2011* der EU zum Verkehr<sup>17</sup> und auf nationaler Ebene mit dem *Klimaschutzplan 2050* und dem Aktionsprogramm „Klimaschutz 2020“<sup>18</sup> ergeben. Hinzu kommen verstärkte Anforderungen an die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffausstoße<sup>19</sup> sowie auf regionaler Ebene das integrierte Klimaschutzkonzept mit Null-Emissions-Strategie für das Biosphärenreservat Bliesgau. Letzteres sieht für das Klimaschutzteilkonzept eine nachhaltige Gestaltung von Mobilität und Verkehr basierend auf dem Leitbild „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“ als zentrale Aufgabe vor.

Darüber hinaus beinhalten beide Szenarien auch den Trend einer sich weiter verstärkenden, veränderten Mobilitätsnachfrage. Kennzeichnend sind hierfür unter anderem die Ausrichtung der Mobilitätsgewohnheiten auf steigende Kraftstoffpreise durch eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) sowie eine vor allem bei jüngeren Bevölkerungsgruppen feststellbare Abnahme der Bedeutung des eigenen Pkw als Verkehrsmittel und Statussymbol.

Auf regionaler Ebene verfolgt das Klimaschutzkonzept für das Biosphärenreservat Bliesgau u. a. das Ziel, die verkehrlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um mindestens 40 % und bis 2050 um mindestens 80 % (bezogen auf das Ausgangsjahr 1990) zu reduzieren. Im Bezugsjahr 1990 produzierte der

---

16 insb. langfristige Ziele, u.a.: Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C, möglichst 1,5 °C im Vergleich zu vorindustriellen Levels vorsieht, null Treibhausgas-Emissionen ab etwa dem Jahr 2050

17 u.a.: im Verkehrssektor -20 % CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2030 (Basisjahr 2008), -60% bis 2060 (Basisjahr 1990), Förderung des ÖPNV und der Nahmobilität, Halbierung der Zahl der Unfalltoten bis 2020 (Vision „Null“ bis 2050)

18 U.a.: bis zum Jahr 2020 sollen die Emissionen um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 gemindert werden, bis 2030 um mindestens 55 Prozent und bis 2050 um 80 bis 95 Prozent

19 bspw. schon in den letzten Jahren durch Lärmaktionspläne sowie Luftreinhaltepläne

Verkehrssektor in St. Ingbert ca. 493.402 kg CO<sub>2</sub> pro Tag<sup>20</sup>, 2018 lag der Wert bei ca. 419.885 kg CO<sub>2</sub> pro Tag<sup>21</sup>. Dies ergibt einen Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 14,9 %. Für das Jahr 2030 prognostiziert das Klimaschutzszenario (vgl. Kapitel 2.2.2) einen weiteren Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf ca. 419.363 kg CO<sub>2</sub> pro Tag, sofern die von der EU und vom Bund getroffenen Beschlüsse erfüllt werden. Dies entspricht einem weiteren leichten Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen trotz steigender Verkehrszahlen um ca. 15 % bezogen auf das Ausgangsjahr 1990. Somit wird deutlich, dass – selbst, wenn die EU- und die bundesweiten Beschlüsse in Gänze umgesetzt würden und der technische Fortschritt weiter voranschreitet – das aus dem Klimaschutzkonzept für das Biosphärenreservat Bliesgau vorgegebene Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion um 40 % für das Jahr 2030 verfehlt wird. Ebenso würde die Stadt St. Ingbert die Ziele des am 9. Oktober 2019 von der Bundesregierung beschlossenen und novellierte Klimaschutzprogramm verfehlen. In der neuesten Fassung müssen sich die Verkehrsemissionen im Vergleich zu 1990 bis 2030 um 40 % bis 42 % verringern. Daraus resultiert, dass die Stadt St. Ingbert nicht ausschließlich auf die EU- und bundesweiten Beschlüsse sowie auf den technischen Fortschritt im Allgemeinen hoffen darf. St. Ingbert muss hinsichtlich einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität eigenständig handeln und eigene, lokale CO<sub>2</sub>-reduzierende Maßnahmen und Veränderungen im Verkehrssektor vorantreiben, um die nationalen und regionalen Ziele für die Jahre 2030 zu erreichen.

Unabhängig der beiden Szenarien für das Jahr 2030 sind die offiziellen Prognosen und Vorausberechnungen auf demografischer, wirtschaftlicher und verkehrlicher Ebene für die Stadt St. Ingbert wie auch allgemein vorzusetzen. Allgemeine Entwicklungstrends mit Einfluss auf die Mobilität zeigen sich unter anderem in folgenden Punkten:

- Die Bevölkerung wird älter und bunter sowie anhand der derzeitigen Annahmen langfristig und insbesondere im ländlichen Raum auch weniger; der positive Wanderungssaldo gleicht den Sterbeüberschuss nicht aus. Eine diversere Gesellschaft bedeutet auch ein diverseres Wohn-, Arbeits- und Freizeitverhalten, was sich folglich auch in der Mobilität widerspiegelt.
- Mit dem Fortschritt verändert sich auch die Arbeitswelt: Neue Arbeitsbereiche und Technologien sowie veränderte Anforderungen von Kunden bzw. Konsumenten bedeuten eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten. Der klassische 9-to-5-Job wird eine geringere Rolle spielen als derzeit. Dies kann dazu führen, dass sich Verkehrsspitzen abflachen oder verschieben und sich das Wegeaufkommen stärker über die 24 Stunden verteilt.
- Aufgrund des allgemein steigenden Umweltbewusstseins und flexiblerer Mobilitätssozialisation ist mittelfristig eine Stagnation der Pkw-Besitzzahlen wahrscheinlich. Stand im letzten Jahrhundert, insbesondere zwischen 1930 und 1980, das Auto im Mittelpunkt des Lebens- und Verkehrsalltags, nimmt der eigene Pkw immer weniger den Stellenwert als Statussymbol ein. Diese Entwicklung vollzieht sich recht langsam, kann aber an allgemein leicht sinkenden Führerscheinbesitzquoten junger Menschen abgelesen werden.
- Im gleichen Zuge nimmt die allgemeine Fahrradnutzung zu. Zum steigenden Umweltbewusstsein tragen hier neue Technologien und Modelle, insbesondere Fahrräder mit Elektro-Unterstützung, bei.

---

20 basierend auf Energie- u. CO<sub>2</sub>-Bilanz Saarland, Entwicklung 1990-2016 (-13,8%, eigene lineare Interpolation auf – 14,9 % bis 2018), Website Saarland.de

21 vgl. Klimaschutzteilkonzept Band 1 Kapitel 4.1.9

- Der von der Bundesregierung im November 2019 beschlossene *Masterplan Ladeinfrastruktur* wird auch in St. Ingbert umgesetzt. Die Fördermaßnahmen des Bundes werden abgeschöpft und es existiert eine flächendeckende Ladeinfrastruktur, woraus ein steigender Anteil emissionsarmer Verkehrsmittel resultiert.
- Die Digitalisierung hat deutschlandweit bereits einen großen Einfluss auf das alltägliche Leben und Routineabläufe. Diese Entwicklung ist in abgeschwächter Form auch in St. Ingbert zu erkennen. Im Bereich der Mobilität wird sich dies weiter verstärken. Das Thema wird im Klimaschutzteilkonzept im Bereich der smart mobility mitgedacht.
- Durch sich verändernde Wirtschafts- und Konsummuster steigt auch das Güterverkehrsaufkommen sowohl im Transitbereich als auch auf städtischer Ebene, hier insbesondere im Bereich der KEP-Dienste. Auch dieses Thema greift die Stadt St. Ingbert mit dem Klimaschutzteilkonzept aktiv auf.

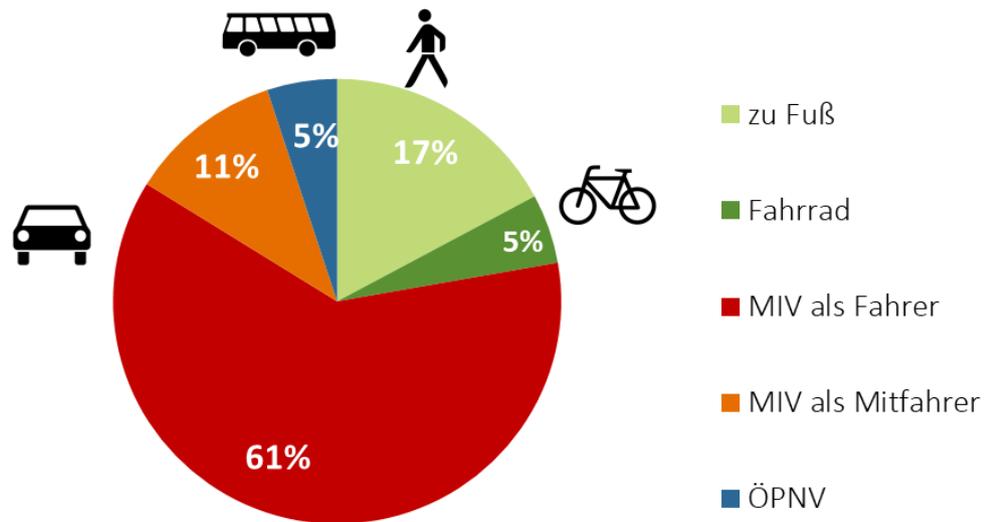
Auf Grundlage der genannten Rahmenbedingungen wurden zwei Szenarien entwickelt, die zwei abgestufte Entwicklungsperspektiven aufzeigen. Bei beiden Szenarien wird vorausgesetzt, dass die zuvor formulierten Maßnahmen zumindest in großen Teilen umgesetzt werden und entsprechende personelle und finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

#### 4.1 Szenario 40 % Einsparung

Damit das bundesweite und regionale Ziel der CO<sub>2</sub>-Einsparung um 40 % gegenüber 1990 im Verkehrssektor erreicht werden kann, bedarf es Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl bzw. dem Mobilitätsverhalten in St. Ingbert. Unter den bereits im Referenzszenario und im Klimaschutzszenario getätigten Annahmen der stagnierenden täglichen Wegezanzahl pro Person und der steigenden Wegelänge pro Tag muss für das *Szenario 40 % Einsparung* ein Wert von 296.041 kg CO<sub>2</sub> Ausstoß pro Tag erreicht werden. Mit diesem Wert würden die vorgegebenen Ziele der Bundesregierung sowie aus dem Klimaschutzkonzept für das Biosphärenreservat Bliesgau eingehalten.

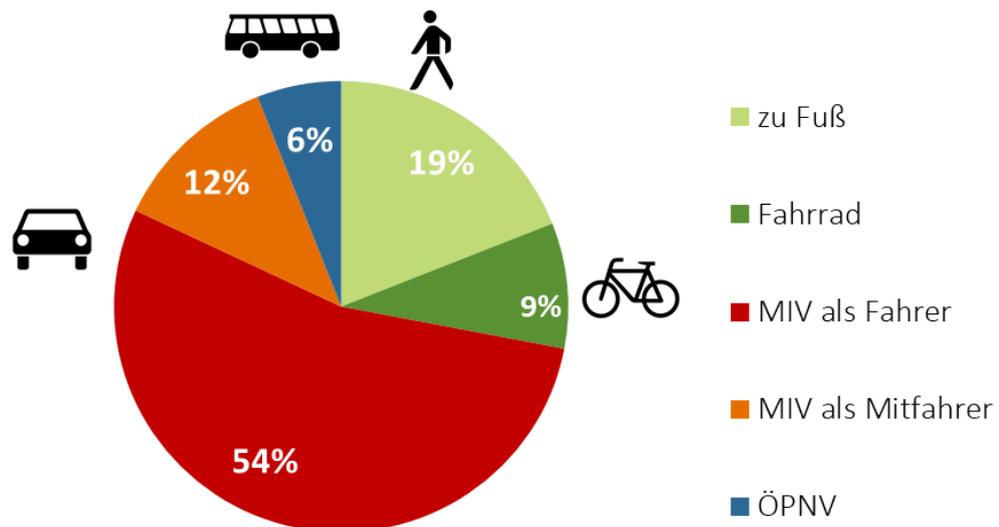
Die folgenden beiden Abbildungen zeigen den Modal Split von St. Ingbert im Jahr 2018 sowie einen möglichen Modal Split von St. Ingbert 2030 unter der Prämisse des *Szenarios 40 % Einsparung*. Die Darstellungen zeigen jeweils die möglichen Verlagerungen für das Jahr 2030. Für das *Szenario 40 % Einsparung* muss eine Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes stattfinden. Dies ist möglich, wenn zum einen das vorausblickende und ambitionierte Zielkonzept verfolgt wird sowie die anspruchsvollen Maßnahmenvorschläge des Klimaschutzteilkonzepts umgesetzt werden. Die Analysen aus Band I haben die Verlagerungspotenziale aufgezeigt. Hierzu zählen u. a. die vielen kurzen Wege, die noch mit dem Pkw zurückgelegt werden. Das Zielkonzept (insbesondere mit Bezug auf die Oberziele „Stärkung der aktiven Mobilitätsform“ und „Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität fördern“) sowie eine Vielzahl der formulierten Maßnahmenvorschläge greifen diesen Umstand auf. Zur Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Emissionsziele bzw. für das *Szenario 40 % Einsparung* muss der Anteil des um sieben Prozentpunkte steigen. Aufgrund des ermittelten hohen Verlagerungspotenzials im Radverkehr sind die größten Verlagerungen im Radverkehr zu erwarten, die auf einer gestärkten und konsequenten Angebotsplanung aufbauen.

Abbildung 9: Modal Split in St. Ingbert 2018



Quelle: Mobilitätsuntersuchung St. Ingbert 2018

Abbildung 10: Modal Split Szenario 40 % Einsparung



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Verkehrsmodells

## 4.2 Szenario Starker Umweltverbund

Über das *Szenario 40 % Einsparung* hinaus können bei einer noch konsequenteren Verfolgung der formulierten Ziele sowie einer Umsetzung von Maßnahmenvorschlägen, die über eine Angebotsplanung hinausgehen, wenn zusätzlich verstärkte Steuerungsmaßnahmen gegenüber der MIV berücksichtigt werden, noch weitreichendere Verlagerungen stattfinden. Neben der einem guten Mix aus Pull- und Push-Maßnahmen wird beim *Szenario Starker Umweltverbund* auch von einer erhöhten Umsetzung kostenintensiver Großprojekte (z. B. die Neuorganisation und bauliche

Neugestaltung von Straßenräumen oder deutliche Angebotsverbesserungen im städtischen ÖPNV) ausgegangen sowie von der Bereitschaft zur Einnahme einer gewissen Vorreiterrolle zur Mobilitätswende im Saarland (z. B. in der Radverkehrsförderung oder im Bereich der Güter- und Warenlogistik). Ansonsten weist das Szenario *Starker Umweltverbund* die gleichen Grundlagen wie das *Szenario 40 % Einsparung* auf.

Das *Szenario Starker Umweltverbund* ist insbesondere mit Blick auf zukünftige Generationen und die formulierten Zielwerte der CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor für 2050 zu sehen<sup>22</sup>. Ebenso kann die Mehreinsparung an CO<sub>2</sub> im Verkehrssektor mögliche Zielabweichungen in anderen Emissionssektoren (Energiewirtschaft, Gebäude, Industrie, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft) kompensieren.

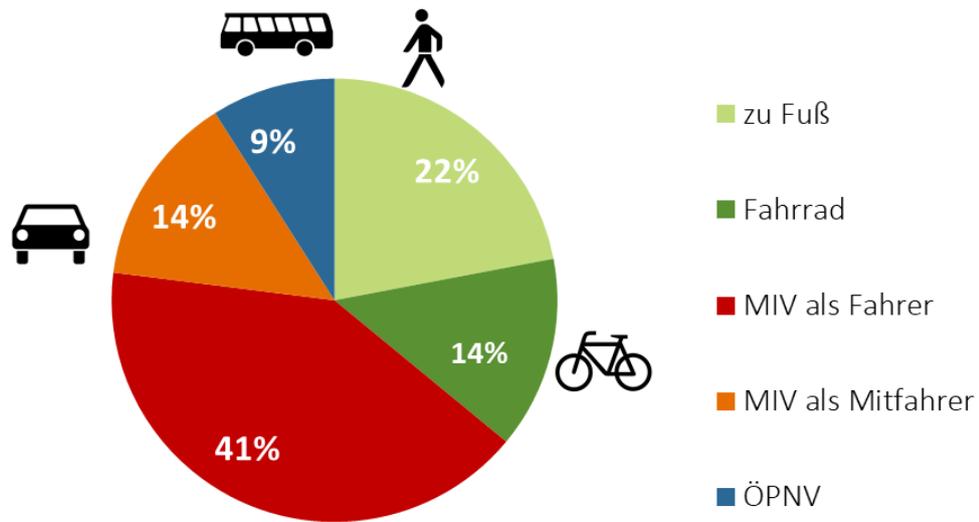
Das *Szenario Starker Umweltverbund* geht beim Modal Split von einem Anteil des Umweltverbundes von 45 % aus. Die größten Verlagerungen sind noch immer im Radverkehr zu erwarten. Der noch deutlichere Anstieg des Radverkehrsanteils im Vergleich zum *Szenario 40 % Einsparung* lässt sich vor allem mit restriktiveren Eingriffen im Kfz-Verkehr bzw. ausgeprägter Steuerungsmaßnahmen gegenüber dem MIV erwarten, wovon auch der Fußverkehr weiter profitieren wird (prioritäre Umsetzungen der Maßnahmenfelder Fußverkehr und Barrierefreiheit sowie Radverkehr). Die Verlagerungen auf die beiden aktiven Mobilitätsformen sind aber auch Folge einer konsequenten Verfolgung des Oberziels „Stadt- und Straßenräume für Bewohner und Besucher gestalten“ sowie seiner Unterziele (vgl. Kapitel 1). Hier werden mitunter Flächenneuverteilungen notwendig sein, die einen höheren Einsatz finanzieller Mittel als das *Szenario 40 % Einsparung* notwendig machen. Mit einem noch stärkeren Mitteleinsatz ist auch der Anstieg im ÖPNV anzunehmen, der in diesem Szenario eine verstärkte Angebotsplanung erhält. Aus all diesen Veränderungen und Maßnahmen sind starke Wechselwirkungen und Synergieeffekte zu erwarten.

Die Veränderungen und Maßnahmen befruchten sich gegenseitig und haben Auswirkungen auf den Modal Split. Mit dem *Szenario Starker Umweltverbund* können sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Tag auf 222.031 kg CO<sub>2</sub> senken lassen, was bezogen auf das Ausgangsjahr 1990 einen Rückgang von 55 % bedeutet. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split beträgt bei diesem Szenario 9 %, der Anteil des Fußverkehrs am Modal-Split erhöht sich auf 22 % und der Anteil des Radverkehrs verdreifacht sich fast gegenüber dem Modal-Split von 2018 auf 14 %. Der MIV-Anteil verringert sich auf 41 %, zeitgleich erhöht sich der MIV-Mitfahrer Anteil auf 14 % Prozent.

---

22 Bundesebene: Treibhausgasneutralität bis 2050; regionale Ebene: Das integrierte Klimaschutzkonzept für das Biosphärenreservat Bliesgau hat bis 2050 das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich um mind. 80 % bezogen auf das Jahr 1990 zu reduzieren

Abbildung 59: Modal Split Szenario Starker Umweltverbund

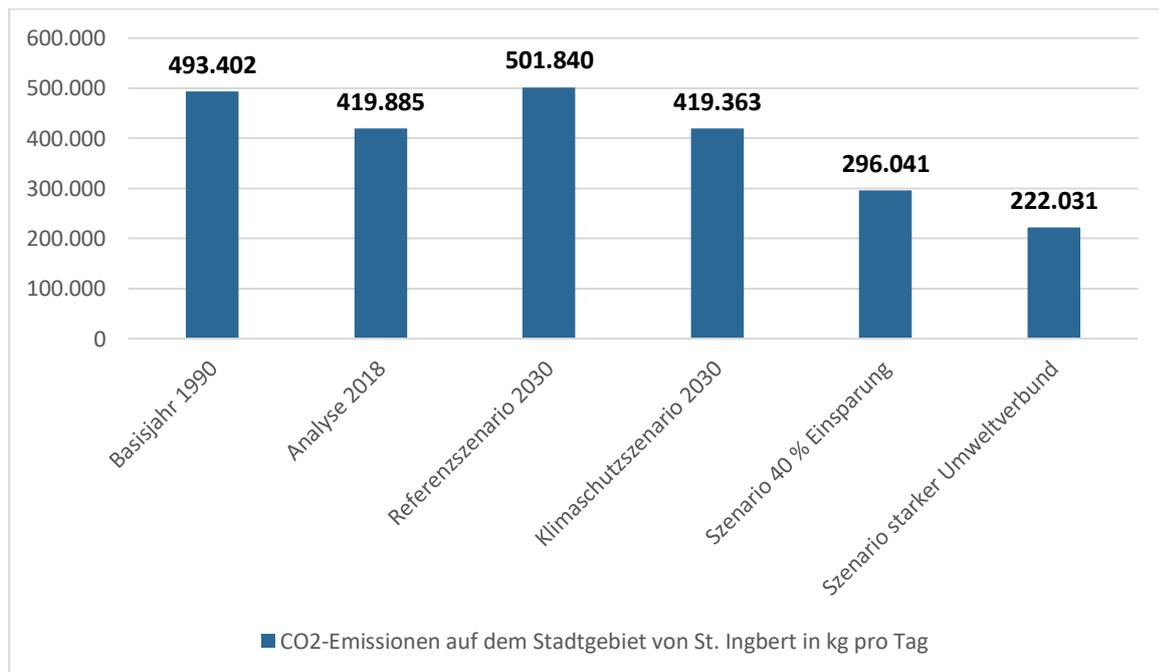


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Verkehrsmodells

### 4.3 Szenarien im CO<sub>2</sub>-Vergleich

Die folgende Abbildung zeigt abschließend zum Vergleich den CO<sub>2</sub>-Ausstoß je nach Szenario. Zum einen verdeutlicht sie die Notwendigkeit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem KSTK im Hinblick auf das Erreichen der ambitionierten Klimaziele, zum anderen zeigt sie wie viel CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial bei einer konsequenten verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Ausrichtung der Stadt St. Ingbert auf nachhaltige Mobilität und Klimaschutz vorhanden ist.

Abbildung 60: (Möglicher) CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf dem St. Ingberter Stadtgebiet



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Verkehrsmodells

## 5 Umsetzungskonzept

Das Umsetzungskonzept führt die vier Handlungsfelder und 50 Maßnahmenfelder in einer Übersicht zusammen. Im vorliegenden Klimaschutzteilkonzept mit einem Realisierungshorizont bis 2030 können nicht alle Maßnahmen gleichzeitig begonnen und abgearbeitet werden – einige sind sogar Daueraufgaben, für die ebenso die entsprechenden personellen und finanziellen Notwendigkeiten sicherzustellen sind. Bei der Umsetzung des Maßnahmenkatalogs ist zu bedenken, dass es Maßnahmen gibt, die

- durch die Stadt direkt einleitbar sind
- einer Detailprüfung oder einer Systematik bedürfen
- abhängig von äußeren Faktoren und Akteuren sind.

Das Umsetzungskonzept ist damit nicht als starrer Umsetzungsfahrplan zu verstehen. Vielmehr gibt es Hilfestellung und Handlungsempfehlungen für die Umsetzung in den kommenden Jahren und ist unter Umständen an sich kurzfristig ändernde Rahmenbedingungen anzupassen (z. B. eine sich ändernde Förderkulisse bei Bund und Land, Änderungen und Möglichkeiten bei gesetzlichen Vorgaben). Neben den Empfehlungen zur Dringlichkeit der Umsetzung benennt das Umsetzungskonzept einzelne Maßnahmenfelder innerhalb der Handlungsfelder, die sich während des Bearbeitungszeitraums des Klimaschutzteilkonzepts als **Schlüssel-** oder als **Leuchtturmaßnahmen** identifizieren lassen. In diese Beurteilung sind die Rückmeldungen und Anmerkungen aus den verschiedenen Formaten der Öffentlichkeitsbeteiligung eingeflossen. Die Bürger haben sich über den Öffentlichen Auftakt und eine Internetplattform innerhalb der Analyse einbringen können. Schon in diesem Stadium wurde über die Häufigkeit der Nennungen und durch explizites Benennen die Relevanz einzelner Themen deutlich. Darüber hinaus fließen in die Benennung auch die Einschätzungen der Stadtverwaltung und der politischen Vertreter z. B. aus den Rückmeldungen innerhalb des Projektbeirats oder der Anhörung aller Ortsräte. Schlussendlich stehen sie auch im Einklang mit den Empfehlungen der Gutachter. Die beiden Begriffe werden wie folgt verwendet:

- **Schlüssel:** Als Schlüssel werden Maßnahmenfelder von besonderer systematischer Bedeutung für das Klimaschutzteilkonzept bezeichnet. Sie sind so gewählt, dass sie ihre Wirkung auf das gesamte Stadtgebiet entfalten. Es werden insbesondere solche Maßnahmenfelder identifiziert und benannt, die möglichst viele Oberziele erfüllen.
- **Leuchtturm:** Nicht jedes Maßnahmenfeld ist nach der Umsetzung in gleichem Maße sichtbar. Durch Leuchttürme sind solche Maßnahmenfelder identifiziert, die eine hohe Strahlkraft entwickeln können. Sie sollen ein sichtbares Zeichen der Mobilitätswende in St. Ingbert sein. Dabei muss eine Leuchtturmaßnahme nicht zwingend der Bau von Infrastruktur sein.

Innerhalb des Klimaschutzteilkonzepts ist die Frage der Wirksamkeit einer Maßnahme auf das Klima und die Umwelt ebenfalls von Bedeutung. Eine annäherungsweise Abschätzung des **CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzials** wird in den Klassen hoch, mittel und gering dargestellt. Grundsätzlich ist das Einsparpotenzial systemisch zu betrachten. Die isolierte Umsetzung einzelner Maßnahmenfelder wird nicht zwangsläufig das abgeschätzte Einsparpotenzial erzielen. Voll entfaltet sich das Einsparpotenzial vor allem dann, wenn die systematischen Zusammenhänge innerhalb des Handlungsfelds

beachtet werden und die besonderen Maßnahmenbezüge über die einzelnen Handlungsfelder hinaus. Besonders effizient sind solche Maßnahmen, die mit niedrigen finanziellen Mitteln (hier werden vor allem kommunale Finanzmittel beschrieben) ein hohes CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial besitzen, wie z. B. beim betrieblichen Mobilitätsmanagement (vgl. E4.1).

Zur Umsetzung ist zum einen ein **zentraler Ansprechpartner** innerhalb der Stadtverwaltung notwendig, der fach- und ämterübergreifend eine nach Innen und Außen koordinierende, steuernde und beratende Funktion einnehmen kann (z. B. Mobilitätsmanager). Perspektivisch kann sich daraus auch ein Team herausbilden, welches die Zusammenhänge und Synergien im Umweltverbund und in den Querschnittsthemen in den Fokus nimmt (vgl. E2 und insbesondere E4). Zum anderen sind neben den entsprechenden finanziellen Voraussetzungen und der klaren Kompetenzzuweisung die personellen Ressourcen aufzustocken, was sich in verschiedenen Ämtern äußern muss, wenn einer ganzheitlichen Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts nachgegangen werden soll.

Eine grobe Kostenschätzung wurde bereits in den Steckbriefen vorgenommen. **Fördermöglichkeiten** (vgl. Förderdatenbank 2020) sind bei der Umsetzung zu beachten und auszuschöpfen. Eine nicht abschließende Aufzählung auf europäischer, Bundes- und Landesebene, die in weiteren Planungsschritten zu prüfen ist, folgt (Stand: Juni 2020):

#### ***EU-Förderprogramme:***

- „Europäischer Fonds für regionale Entwicklung EFRE“ – über BMWi / Zuschuss unter anderem zur Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr

#### ***Förderprogramme des Bundes:***

- „IKK – Investitionskredit Kommune“ – KfW Bank / Direktkredit zwischen 50 % und 100% der Kosten für kommunale förderfähige Infrastruktur
- „Klimaschutzinitiative“ – BMU/PtJ / Zuschuss unter anderem bis zu 40 % für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
- „Städtische Logistik“ – BMVI / Zuschuss bis zu 70 % für effiziente und nachhaltige städtische Logistikkonzepte, Machbarkeitsstudien, Einzelvorhaben mit Modellcharakter
- „Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen (schwere Kommunalfahrzeuge)“ – BMVI / Zuschuss zur Nachrüstung kommunaler Nutzfahrzeuge zur Stickstoffreduzierung
- „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ – BMVI / Zuschuss für Vorhaben zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme mit dem Ziel der Stickstoffdioxidreduzierung
- „ExWoSt“ – BMI / Zuschuss innovative Vorhaben im Bereich Städtebau
- „Schienengüterfernverkehrsfördergesetz (SGFFG)“ – BMVI / Zuschuss zur Eisenbahninfrastruktur
- „Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ – BMVI / Zuschuss z. B. zu richtungsweisenden infrastrukturellen Maßnahmen

**Landesförderprogramme:**

- „Förderung der öffentlichen touristischen Infrastruktur“ – MWAEV / Zuschuss für Baukosten
- „Elektro-Fahrrad-Mobilität“ – MWAEV / Zuschuss von Konzept und Maßnahmen

Neben Förderprogrammen, die von Kommunen abzurufen sind, existieren auch eine Vielzahl an Förderprogrammen für private Akteure. Hier ist innerhalb des Mobilitätsmanagements besondere Beratungsleistung aufzubauen und einzusetzen, um vorhandene Mittel zweckorientiert leiten zu können. Aktuelle Beispiele sind die verschiedenen Förderprogramme von Kommunen, kommunalen Stadtwerken und anderer Akteure (z. B. Verkehrsverbünde) bei der Förderung der Anschaffungskosten von elektrisch unterstützten Pedelecs und/oder Lastenfahrrädern für Privatpersonen, Familien oder Unternehmen.

Tabelle 3: Umsetzungsmatrix

Ifd.Nr.	Maßnahme	Zielbezug	Priorität	Umsetzungsdauer				Kostenaufwand	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial	Besonderer Maßnahmenbezug	Besonderheit/Hinweis
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe				
<b>A. Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit</b>											
A1	Systematische Fußverkehrsförderung	AM IK GT KW	hoch	X				mittel	hoch	B1/C2/D1/D2/D4/D5/E3	Schlüssel
A2	Barrierefreiheit	AM GT	mittel			X		mittel	gering	C3/D3	
A3	Fußgängerfreundliche Querungen	AM GT KW	hoch			X		mittel	gering	D3	
A4	Fußgängerfreundliche Innenstadt - Weiterentwicklung mit hoher Aufenthaltsqualität	AM IK KW	mittel		X			niedrig	gering	D1/D4/D5/D7	Leuchtturm
A5	Wegweisung	AM IK GT KW	niedrig	X				niedrig	mittel		
A6	Fußwegeachsen	AM IK GT KW	mittel		X			mittel	mittel		
A7	Themenrouten	AM IK GT KW	mittel		X			niedrig	mittel		
A8	Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit im Fußverkehr	AM IK GT	hoch				X	mittel	gering	E4	
<b>B. Handlungsfeld Radverkehr</b>											
B1	Konzeption eines städtischen Radverkehrsnetzes	AM IK MU GT KW	hoch			X		hoch	hoch	A1/C2/D1	Schlüssel
B1.1	Qualifizierung und Modernisierung vorhandener Infrastruktur	AM IK GT KW	hoch			X		hoch	-		
B1.2	Lückenschluss Innerorts	AM IK GT KW	hoch			X		hoch	-		
B1.3	Lückenschluss Außerorts	AM IK GT KW	mittel			X		-	-		
B1.4	Definition von Radvorrangrouten/ Radschnellverbindungen	AM IK GT KW	mittel		X			mittel	-		
B1.5	Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	AM IK GT KW	hoch				X	hoch	-		
B2.1	Öffentliche Parkmöglichkeiten für Fahrräder	AM IK KW	hoch		X			mittel	gering	C1/D4	
B2.2	Private/ halböffentliche Parkplatzanlagen	AM IK KW	mittel		X			mittel	gering	C1/D4	
B2.3	Abstellanlagen für Lastenräder und Sonderformen	AM IK KW	niedrig		X			mittel	gering	C1/D4	
B3	Service für den Radverkehr	AM IK GT	mittel				X	mittel	mittel		Leuchtturm
B4	Verkehrssicherheit im Radverkehr	AM IK GT KW	hoch				X	niedrig	gering	D1/D2	
B5	Baustellenführung, Winterdienst, Pflege und Instandhaltung	AM IK GT	mittel				X	mittel	gering		
B6	Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	AM IK GT	hoch				X	mittel	gering	E4	Leuchtturm
B7	Radtourismus	AM IK GT KW	niedrig	X				niedrig	mittel		

Ifd.Nr.	Maßnahme	Zielbezug	Priorität	Umsetzungsdauer				Kostenaufwand	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial	Besonderer Maßnahmenbezug	Besonderheit/Hinweis
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe				
<b>C. Handlungsfeld ÖPNV</b>											
C1	Mobilitätsstationen	AM IK MU KW	mittel		X			hoch	mittel	D9/E2/E6	Leuchtturm
C2	Entwicklung des ÖPNV Angebots	AM IK MU GT KW	hoch		X			hoch	hoch	A1/B1/D1	Schlüssel
C3	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV	AM IK MU GT	hoch			X		hoch	gering	A2	
C4	Maßnahmen im Tarifsystem	IK MU GT	hoch	X				-	mittel		
C5	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation im ÖPNV	IK MU GT	mittel				X	mittel	gering	E4	
<b>D. Kfz-Verkehr</b>											
D1	Weiterentwicklung des Straßennetzes	AM IK MU GT KW	hoch				X	hoch	hoch	A1/B1/B4/C2	Schlüssel/Leuchtturm
D1.1	Aufwertung von Straßenräumen	MU GT KW	mittel				X	hoch	-		
D1.2	Neuorganisation der Kohlenstraße	AM MU GT KW	hoch		X			hoch	-		
D1.3	Neuorganisation des Kreuzungsbereichs Kohlen-, Ludwig- und Josefstaler Straße	AM MU GT KW	hoch		X			hoch	-		
D1.4	Umbau und Öffnung der Ludwigstraße für Zweirichtungsverkehr	AM MU GT KW	hoch		X			hoch	-		
D1.5	Neuordnung der Poststraße	AM MU GT KW	hoch		X			hoch	-		
D1.6	Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Maxplatz/Otto-Touissant-Straße/Theodor-Heuss-Platz	AM MU GT KW	hoch		X			hoch	-		
D2	Einrichtung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Stadtgebiet	AM MU GT KW	hoch				X	mittel	mittel	A1/B4	
D3	Integrierte Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten	AM MU GT KW	mittel				X	hoch	gering	A2/A3	
D4	Konzeptionelle Weiterentwicklung des Parkraummanagements	AM IK MU KW	hoch	X				mittel	mittel	A1/A4/B2	Schlüssel
D5	Freihalten von Gehwegen, Kreuzungsbereichen und Rettungswegen	AM IK MU GT KW	hoch				X	mittel	gering	A1/A4	
D6	Lieferverkehr verträglich organisieren/ City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen	MU GT KW	mittel		X			niedrig	hoch	E1	
D 6.1	Pilotprojekt City-Logistik mit Multi-User Mikro-Hubs	MU KW	niedrig			X		niedrig	hoch	E1	
D 6.2	Öffentliche Quartiersboxen	IK MU KW	niedrig			X		mittel	mittel	C1	
D 7	Prüfung der Reaktivierung von Güterbahnhöfen in St. Ingbert	IK MU	niedrig			X		niedrig	hoch		

Ifd.Nr.	Maßnahme	Zielbezug	Priorität	Umsetzungsdauer				Kosten- aufwand	CO <sub>2</sub> - Einspar- potenzial	Besonderer Maßnahmen- bezug	Besonderheit/ Hinweis
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	Dauerauf- gabe				
<b>E. Querschnittsthemen</b>											
E1	Elektromobilität	IK MU	mittel		X			mittel	mittel	D6/D6.1	
E2	Intermodalität	AM IK MU	hoch		X			mittel	mittel	C1/E4	Leuchtturm
E3	Stärkung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung	AM IK MU GT KW	mittel				X	mittel	gering	A1	
E4	Kommunales Mobilitätsmanagement - Unterstützung eines multimodalen Verhaltens	AM IK MU GT	hoch				X	mittel	hoch	A8/B6/C5/E5	Schlüssel
E4.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	AM IK MU GT	mittel				X	niedrig	hoch		
E4.2	Schulisches Mobilitätsmanagement	AM IK MU GT	hoch				X	niedrig	gering		
E5	Demographie und Mobilität	AM IK MU GT KW	mittel		X			mittel	gering	E4	
E6	Sharing Angebote - Geteilte Mobilität	AM IK MU	hoch	X				mittel	mittel	C1	

## 6 Evaluationskonzept

Ist das Klimaschutzteilkonzept Mobilität erarbeitet, beginnt die eigentliche Arbeit in St. Ingbert. Um das erarbeitete Zielkonzept und die Maßnahmen zu erreichen und umzusetzen, wird ein Zeitrahmen bis 2030 angestrebt. Innerhalb dieser Zeitspanne können punktuell Prioritäten neu sortiert werden und Herausforderungen abseits der Mobilität in den Vordergrund treten (wie zum Beispiel die Maßnahmen zur Eindämmung der Covid19-Pandemie im Jahr 2020). Um einen Überblick zu behalten, ist es sinnvoll, mit qualitativen und quantitativen Indikatoren die Phase der Maßnahmenumsetzung zu begleiten.

Dazu wird ein Evaluationskonzept entwickelt, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden. Teilerfolge können so kommuniziert werden. Dadurch steigt die Transparenz im Verwaltungshandeln für Politik, Verbände und Bürger.

Das Evaluationskonzept beschäftigt sich mit der Prozessevaluation (vgl. Kapitel 6.1), die aus den beiden Bausteinen Umsetzungsanalyse und Wirkungsanalyse besteht, zeigt aber auch die Vorgehensweise für die Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten (vgl. Kapitel 6.2) auf. Dazu wird ein messbares Indikatorensystem (vgl. Kapitel 6.3) vorgeschlagen.

Um eine gesteigerte Akzeptanz zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit der Politik und Öffentlichkeit vorgeschlagen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen. Dabei ist der Bericht kein Selbstzweck, sondern sollte Teil einer stringenten Öffentlichkeitsarbeit (vgl. E4) sein.

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des integrierten Handlungskonzepts des Klimaschutzteilkonzepts, sondern auch für den Evaluationsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

### 6.1 Prozessevaluation

Die Evaluation des Umsetzungsprozesses umfasst die beiden Bausteine der Umsetzungsanalyse und Wirkungsanalyse, deren Ergebnisse in unterschiedlichen Zeitintervallen in Berichtsform dokumentiert werden. Während die Umsetzungsanalyse den Prozess der Umsetzung betrachtet („Welche Maßnahmen wurden umgesetzt und werden aktuell geplant? Wo gibt es Erfolge und Hindernisse bzw. Schwierigkeiten?“), wird mit der Wirkungsanalyse die Zielerreichung überprüft („Wie weit ist man den Zielen schon nachgekommen? Gibt es Bedarf zur Anpassung der Handlungsstrategien?“).

Die Erkenntnisse aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten können in die Prozessevaluation einfließen. Sofern in der Prozessevaluation Effekte festgestellt werden, die nicht

zielführend und dementsprechend unerwünscht sind, ist die Anpassung der vorgeschlagenen Maßnahmen(felder) zu prüfen, um entsprechend nachzusteuern.

### 6.1.1 Umsetzungsanalyse

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen etwa alle zwei bis drei Jahre erfolgen und mit einem Umsetzungsbericht in der Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

### 6.1.2 Wirkungsanalyse

Die Analyse der Wirkung überprüft, wie nahe man einem Ziel während der Umsetzung gekommen ist. Sie basiert auf drei methodischen Säulen: Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen, Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie die Auswertung von Statistiken und Messungen.

Da sich parallel zur Umsetzung des *Klimaschutzteilkonzepts Mobilität* auch weitere Konzepte (wie z. B. das Radverkehrskonzept) und Planwerke in der Umsetzung befinden werden, ist eine Abstimmung der Evaluationsverfahren sinnvoll. Dabei geht es einerseits darum, Synergieeffekte in der Datenerhebung zu identifizieren und zu nutzen sowie andererseits um den Abgleich der Ergebnisse. Hierfür ist eine Synchronisierung des Evaluationsturnus zu empfehlen. In dem Zusammenhang ist ggf. auch eine Abstimmung mit dem Saarpfalz-Kreis oder weiteren Akteuren im Bereich Mobilität (z. B. Einrichtungen des Landes: Landesbetrieb, saarVV; oder Erhebungen wie Mobilität in Deutschland MiD auf Bundesebene) zu empfehlen.

- Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5 Jahren vorgeschlagen. Dieser Turnus ermöglicht den Entscheidungsträgern auch eine Reflexion des Umsetzungsprozesses je Legislaturperiode.
- Der Evaluationsbericht als Instrument: Ein speziell zu erstellender Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, anhand bestimmter Regeln zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:
  - Darstellung der allgemeinen und der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in St. Ingbert (und der Region); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen
  - Darstellung der Messgrößen für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
  - Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen und Projekte

- Auf Basis dieses Evaluationsberichts sollten Aussagen darüber getroffen werden:
  - Welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Klimaschutzteilkonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
  - Warum welche Umsetzungsschritte nicht ergriffen wurden bzw. nicht ergriffen werden konnten
  - Welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
  - Ob es bei Maßnahmen(feldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Anpassung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen(feldern))

## 6.2 Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten

Das integrierte Handlungskonzept benennt einige Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder, mit denen für St. Ingbert neue Handlungsansätze erprobt werden sollen (z. B. Maßnahmen aus den Maßnahmenfeldern: Kommunales Mobilitätsmanagement, Sharing-Angebote, Intermodalität, konzeptionelle Weiterentwicklung des Parkraummanagements). Es wird empfohlen, die Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewerten zu können. Besonders Vorher-Nachher-Untersuchungen können Pilotprojekte effektiv unterstützen und eine Ausbreitung auf weitere Bereiche im Stadtgebiet unterstützen.

Dazu ist zunächst die Definition der jeweils projektrelevanten Messgrößen erforderlich, die sich als Auswahl aus den vorgeschlagenen Indikatoren anbietet. Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden.

Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben von neuen Handlungsansätzen kann mit der Idee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden.

## 6.3 Messbare Indikatoren

Die Evaluation erfordert eine Festlegung von Indikatoren, welche die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf die definierten Ziele ermöglicht. Die Indikatoren sollten möglichst objektiv und quantitativ erfasst werden können. Es sollten Messgrößen gewählt werden, die im wissenschaftlichen Diskurs als Stand der Technik angesehen werden. Für die Ermittlung der Indikatoren werden Zeitintervalle vorgeschlagen, die eine Regelmäßigkeit der Überprüfung gewährleisten, wobei gleichzeitig Aufwand und Kosten für die jeweilige Erhebungsmethodik zu berücksichtigen sind.

Mit dem Zielkonzept des Klimaschutzteilkonzepts liegen mehrheitlich qualitative Zielvorgaben vor, die z. T. in ihren Tendenzen und Ausprägungen quantitativ zu messen sind. Im Folgenden werden die Indikatoren, die aus den methodischen Säulen der Evaluation resultieren, erläutert.

### 6.3.1 Mobilitätserhebung

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung, wie sie auch im Rahmen dieses Klimaschutzteilkonzepts durchgeführt wurde (vgl. Band I), spielt im Evaluationskonzept eine wichtige Rolle. Sie liefert aussagekräftige Mobilitätsdaten der St. Ingberter Bevölkerung für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung sowie Mobilitätsverhalten und kann im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand von 5 Jahren.

### 6.3.2 Verkehrserhebungen

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zählzeiten der Verkehrsträger wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsnachfrage in St. Ingbert zu messen. Befragungen der Verkehrsteilnehmer (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen) können darüber hinaus wichtige Aussagen bspw. zur subjektiven Wahrnehmung der Angebote erbringen.

Insbesondere Zählzeiten des Kfz-Verkehrs, wie sie ebenfalls für das Werk erhoben wurden (vgl. Band I), stellen ein wichtiges Werkzeug dar, um die Belastungen des motorisierten Individualverkehrs zu messen. Neben der Betrachtung von Daten des Bundes oder des Saarlandes (LfS) empfiehlt es sich, (stadt)eigene Zählungen an relevanten Knotenpunkten und Querschnitten (Objektbezug zu sensiblen Einrichtungen) durchzuführen. Dafür ist die systematische Weiterentwicklung eines flächendeckenden Zählstellennetzes erstrebenswert. Bei stadt-eigenen Zählungen ist es wünschenswert, wenn auch durch die Zählungen die Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel ersichtlich wird und neben dem Kfz-Verkehr standardmäßig auch Fuß- und Radverkehr erhoben werden.

Für den Radverkehr kann die Einrichtung von Dauerzählstellen empfohlen werden, da hier jahreszeitliche und wetterbedingte Effekte eine größere Rolle spielen als beim Kfz-Verkehr. Zählwerte versachlichen die Diskussion. Solche Zählstellen können Schleifen in der Fahrbahnoberfläche sein und in Kombination mit LSA-Anforderungsschleifen gelegt werden. Für Marketingzwecke können einzelne Zählstellen mit Displays, welche die gemessene Radfahrerzahl (Tages- und ggf. Jahreswerte) anzeigen, versehen werden. Für den Einsatz von Zählstellen eignen sich vor allem potenzielle Achsen in der Kernstadt (vgl. B1.4 im Radverkehrskonzept).

Fußgängerzählungen sollten sinnvollerweise auf Hauptverbindungen durchgeführt werden wie z. B. in der Fußgängerzone oder im Zuge der wichtigen Fußwegeachsen und Themenrouten (vgl. A6).

Für den städtischen ÖPNV bzw. den Regionalbusverkehr sind regelmäßige Erhebungen der Fahrgastzahlen wichtig, um die Entwicklung des ÖPNV-Angebots (vgl. C2) zielgerichtet zu beeinflussen. Im Bereich der Fahrgastzählung ist die Digitalisierung als Chance zu nutzen, indem entweder automatisierte Zählsysteme in den Fahrzeugen installiert werden oder eine exaktere Auswertung über den digitalen und elektronischen Fahrscheinverkauf erfolgt.

Um auf entsprechende Zeitreihen aufbauen zu können, sollten die Zählzeiten in einem Zeitintervall von etwa fünf Jahren erhoben werden. Sofern Dauerzählstellen berücksichtigt werden können, sollten diese möglichst in einem jährlichen Turnus ausgewertet werden.

### 6.3.3 Statistiken und Messungen

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen zur Evaluation heranzuziehen. Anhand von Zeitreihen kann so ein Monitoring der Wirkungen im Bereich unterschiedlicher Zielfelder erfolgen.

Dazu gehören bspw. Nachfragezahlen alternativer und neuer Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote oder Einzelaspekte aus dem Mobilitätsmanagement; vgl. E4 und E6). Auch die Nachfrage an Verknüpfungsanlagen – z. B. die Akzeptanz von Mobilitätsstationen (vgl. C1) bzw. die Auslastung von Radabstellanlagen an den Mobilitätsstationen – ist zu erfassen, vom Betreiber abzufragen und auszuwerten.

Mithilfe von Messungen können Aussagen zur Qualität der Verkehrssituation empirisch gewonnen werden. So bieten sich Verkehrsflussmessungen im Straßenverkehr durch Testfahrten an; alternativ besteht die Möglichkeit, digitale Daten von Google Maps bzw. von Anbietern von Navigationsgeräten auszuwerten. Beim ÖPNV sind Pünktlichkeitsanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. In St. Ingbert kommt dieser insbesondere aufgrund des Rendezvous-Prinzips eine besondere Bedeutung zu. Eine Auswertung der Daten aus Geschwindigkeitsüberwachungen im Hinblick auf die Regelakzeptanz kann ebenfalls sinnvoll sein, um bspw. Rückschlüsse auf ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu bewerten. Darüber hinaus ist die regelmäßige Auswertung der Unfallstatistiken der Polizei fortzuführen (vgl. E3).

Die Stadt sollte bei betrieblichen Ausschreibungen darauf hinwirken, dass Nutzungsdaten (anonymisiert) an sie fließen, sodass sie aus diesen Erkenntnissen Rückschlüsse ziehen kann. Als Beispiel könnte hier ein Leihradsystem genannt werden. Wird dies mit Unterstützung der Stadt initiiert oder im Betrieb unterstützt, sollte die Stadt versuchen an die Nutzungsdaten zu kommen. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob solche Daten nicht auch für eine öffentliche Verwendung freigegeben werden können, sowie es mit anderen Verkehrsdaten bereits erfolgt (Open-Data-Portal der Bahn). Durch die Abfrage der Nutzungsdaten zeigt die Stadt ein Interesse und einen Gestaltungswillen an der Mobilität im Stadtgebiet und tritt nicht alleine als Geldgeber auf.

Die nachfolgende Tabelle zeigt mögliche messbare Indikatoren der Evaluation. Es ist darauf hinzuweisen, dass dies keine abschließende Aufzählung darstellt. Darüber hinaus können die verschiedenen Indikatoren von einer Vielzahl von unterschiedlichen Akteuren in die Evaluation eingebracht werden. Beispielhaft sind hier die Unfallstatistiken, die von der Polizei bereitgestellt werden oder die Pünktlichkeitsanalysen, die vom Verkehrsunternehmen bereitgestellt werden können, zu nennen. In den meisten Fällen ist jedoch die Stadt selbst der entscheidende Akteur.

Säule	Methodik	Indikatoren	Zielbezug	Zeitintervall
Mobilitäts- erhebungen	Haushaltsbefragung	Modal Split	AM IK MU	alle 5 Jahre
		Verkehrsleistung	GT KW	
		Mobilitätsverhalten		
Verkehrserhebungen	Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnit- ten	Fußverkehrsmengen	AM MU GT	i. d. R. alle 5 Jahre; an wichtigen Querschnitten kontinuierlich
		Radverkehrsmengen		
		Kfz-Mengen		
		Fahrgastzahlen		
	Befragungen von Ver- kehrsteilnehmern (Passanten, Fahrgäste etc.)	Mobilitätsverhalten	AM IK MU GT KW	alle 5 Jahre
Statistiken und Messungen	Nachfragezahlen	Sharing-Angebote, Einzel- aspekte aus dem Mobili- tätsmanagement (z. B. Job-Ticket, Leasingfahrrä- der), etc.	AM IK MU	jährlich
	Auslastung	Ruhender Kfz-Verkehr, Radabstellanlagen, Mobi- litätsstationen, etc.	AM MU	alle 5 Jahre
	Messungen	Verkehrsflussmessungen, Pünktlichkeitsanalysen, Geschwindigkeitsanaly- sen, etc.	AM IK MU GT	kontinuierlich bis alle 5 Jahre
	Statistiken	Unfallstatistik, Pendlersta- tistiken, Zugelassene Kfz (ggf. nach Schadstoffklas- sen), Radverkehr (Anzahl neuer Abstellanlagen), Barrierefreiheit (Anzahl barrierefreier Haltestel- len), etc.	AM IK MU GT KW	jährlich

## 7 Fazit und Ausblick

Die nachhaltige und bedarfsgerechte Entwicklung des Mobilitätsgeschehens ist ein andauernder Prozess, für den das Klimaschutzteilkonzept mit seinen kurz-, mittel- und langfristigen Ansätzen einen wichtigen Beitrag in den nächsten zehn Jahren leistet. Es ist darauf ausgerichtet, auch über das Zieljahr 2030 hinaus Wirkungen zu entfalten. Insbesondere die Klimaschutzziele können nur durch dauerhafte Anstrengungen erreicht werden. Dies erfordert einen Schulterschluss von Kommunalpolitik und Verwaltung und vor allem auch den Mut, Maßnahmen, die anfänglich als unpopulär empfunden werden, zum Wohle der Allgemeinheit einzuleiten und dauerhaft durchzusetzen. Mit den umfangreichen Beteiligungen während des Bearbeitungsprozesses des Klimaschutzteilkonzepts sollte hierzu bereits ein gewisser Beitrag geleistet worden sein, der die Akzeptanz der zukünftigen Maßnahmen stärkt.

Das Klimaschutzteilkonzept für die Stadt St. Ingbert setzt auf eine intensivierte und konsequente Stärkung des Umweltverbundes, um die Mobilitätsoptionen der Menschen erhöhen, die Autoabhängigkeit zu verringern und auch den Klimaschutzziele Rechnung zu tragen. Dieser eingeschlagene Weg wird mit der parallelen Ausarbeitung eines detaillierten Radverkehrskonzepts sowie mit den formulierten Entwicklungsszenarien deutlich. Dazu gehört aber auch ein Paradigmenwechsel in den Köpfen, sodass neben der Förderung des Umweltverbundes ein stringenter Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen notwendig wird.

Vor dem Hintergrund sich verändernder gesellschaftlicher Rahmenbedingungen, aber auch aufgrund der sich ändernden Gesetze und Regelwerke – in den letzten Jahren oder aktuell mit der StVO-Novelle – eröffnen sich immer wieder neue Handlungsspielräume, die veränderte Planungen notwendig machen. Der zukunftsorientierte Blick über den Tellerrand, über die aktuellen Gesetzgebungen und Richtlinien hinaus, ist daher ein wichtiger Baustein einer strategischen Stadt- und Verkehrsplanung.

Daher darf das Klimaschutzteilkonzept nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Zu einer erfolgreichen und zielgerichteten Umsetzung gehört eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen. Dadurch kann der Bedarf eventueller Überarbeitungen oder Fortschreibungen identifiziert werden. Erfolgskontrollen sind wichtig – Umsetzungsschritte und Meilensteine sollten öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität gefördert werden.

## 8 Quellenverzeichnis

- Bundesfinanzministerium 2020:** <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2020/06/2020-06-12-Kfz-Steuer-Reform.html>;  
zugegriffen Juni 2020
- Europaparlament 2020:** <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20190412IPR39009/parlament-bestatigt-neue-co2-emissionsgrenzwerte-fur-lkws>;  
zugegriffen Mai 2020
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006a):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2006.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006b):** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010):** Empfehlung für Radverkehrsanlagen. Köln, 2010.
- Förderdatenbank 2020:** <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html>; zugegriffen Mai 2020
- Kraftfahrtbundesamt 2020:** [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/fz\\_b\\_jahresbilanz\\_archiv/2019/2019\\_ueberblick\\_jahresbilanz\\_uebersicht.html?nn=2601598](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/fz_b_jahresbilanz_archiv/2019/2019_ueberblick_jahresbilanz_uebersicht.html?nn=2601598);  
zugegriffen Juni 2020
- Saarland 2020:** [https://www.saarland.de/dokumente/thema\\_statistik/STALA\\_BER\\_EIV4-J-16.pdf](https://www.saarland.de/dokumente/thema_statistik/STALA_BER_EIV4-J-16.pdf);  
zugegriffen Mai 2020
- VwV-StVO (2017):** Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung; BAnz AT 29.05.2017 B8