

NACHHALTIGES MOBILITÄTSKONZEPT

Für den Saarpfalz-Kreis



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschafts-
fonds für die Entwicklung des
ländlichen Raumes (ELER)
Hier investiert Europa in die
ländlichen Gebiete.

* Ministerium für
Umwelt und
Verbraucherschutz

SAARLAND



Die Kreisverwaltung

Impressum

Herausgeber

Saarpfalz-Kreis

Der Landrat

Am Forum 1

66424 Homburg

Bearbeitung

Maurice Eickhoff

Manager für nachhaltige Mobilität

Stabsstelle für nachhaltige Entwicklung und Mobilität

Tel.: 06841 104-8670

E-Mail: maurice.eickhoff@saarpfalz-kreis.de

Homburg im Mai 2022

© Saarpfalz-Kreis

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschafts-
fonds für die Entwicklung des
ländlichen Raumes (ELER)
Hier investiert Europa in die
ländlichen Gebiete.

* Ministerium für
Umwelt und
Verbraucherschutz
SAARLAND



Vorwort

Mobilität ist eine Thematik die bewegt. Umwelt-, Klimaschutz, ÖPNV-Anbindungen, steigende Kraftstoffpreise oder fehlende Radwege sind nicht nur im Saarpfalz-Kreis oft Gesprächsstoff, wenn es um eine nachhaltige, zukunftsweisende Ausrichtung des Mobilitätssektors geht. Mit Unterstützung durch LEADER Fördermittel des Landes und der Europäischen Union konnte im Saarpfalz-Kreis die Projektstelle des „Managers für nachhaltige Mobilität“ geschaffen werden. Durch diesen Kümmerer ist das nun vorliegende „Nachhaltige Mobilitätskonzept für den Saarpfalz-Kreis“ entstanden.

Dieses richtungsweisende Papier fasst die bisherigen Entwicklungen, die in den unterschiedlichen Teilaspekten unserer heutigen Mobilität zukunftsweisend sind, zusammen und gibt Hinweise und Handlungsempfehlungen, wie die einzelnen Bausteine der nachhaltigen Mobilität effizient und praxisnah zu einem Gesamtbild vereinigt werden können.



Landrat Dr. Theophil Gallo

Wichtig ist, dass hierbei nicht die strikte Abkehr vom Verkehrsmittel PKW im Vordergrund steht. Denn auch wenn eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß-, Radverkehr, Sharing) für den Saarpfalz-Kreis unerlässlich ist, bleibt der motorisierte Individualverkehr wichtig. Aufgrund der diversifizierten Siedlungsstruktur, der Topographie, den intensiven Stadt-Land-Beziehungen und der teils geringen Bevölkerungsdichte wird es auch in Zukunft nicht immer machbar sein, allen Bürgerinnen und Bürgern im Saarpfalz-Kreis die Möglichkeit bieten zu können, sämtliche ihrer Wegstrecken mit alternativen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Ziel dieses Werks ist es Wege aufzuzeigen, wie vor allem im Bereich der Angebotsplanung die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung beeinflusst werden kann und welche Akteure hierbei eine besonders wichtige Rolle spielen. Gerade die Zusammenarbeit der Verwaltungsebenen und der Kommunen untereinander sowie die Verknüpfung der unterschiedlichen Teilbereiche der Mobilität sind hier erfolgversprechend.

Als Landrat setze ich mich dafür ein, dass allen Bürgerinnen und Bürgern im Saarpfalz-Kreis eine bedarfsgerechte und nachhaltige Mobilität zu Teil werden kann. Mit der Arbeit unserer Stabsstelle für nachhaltige Entwicklung und Mobilität sollen daher auch weiterhin Impulse für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung gesetzt werden. Die bedarfsgerechte ÖPNV Planung, die Unterstützung der Städte und Gemeinden im Kreisgebiet in Mobilitätsfragen, die Fördermittelberatung, das Mobilitätsmarketing, die Bewusstseinsarbeit und die Vernetzung der relevanten Akteure untereinander sind nur einige der Punkte, mit denen wir als Biosphärenkreis und Modellregion für nachhaltige Entwicklung auch im Mobilitätsbereich Akzente setzen möchten, um langfristig Ihnen, den Bürgerinnen und Bürgern einen lebenswerten Saarpfalz-Kreis bieten zu können.

Wir sind es gewohnt, unsere Wege mit dem PKW zurückzulegen. Durch dieses nachhaltige Mobilitätskonzept und unsere Arbeit sollen bessere Bedingungen für nachhaltige Verkehrsmittel geschaffen werden. Letzten Endes sind es aber dann auch gerade Sie, meine lieben Mitbürgerinnen und Mitbürger, die mit ihrem Griff zur Fahrkarte oder zum Fahrrad statt zum Autoschlüssel aktiv an der Umsetzung dieses Konzeptes und der Mobilitätswende im Saarpfalz-Kreis teilhaben können.

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis.....	1
Auftrag und Vision	2
1. Einleitung	3
2. Nachhaltige Mobilität.....	3
2.1. Entwicklung der Mobilität.....	5
2.2. Ziele für nachhaltige Mobilität im Saarpfalz-Kreis	6
3. Erfassung von Mobilität und Verkehr im Saarpfalz-Kreis	7
3.1. Mobilitätsbedarf im Saarpfalz-Kreis	10
3.2. Problematik	10
4. Handlungsebenen	11
4.1. Schaffung von Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität	11
4.1.1. Verwaltungsstrukturen.....	11
4.1.2. Fördermittel.....	12
4.1.3. Maßnahmen	13
4.2. Fahrradverkehr.....	15
4.2.1. Grundlagen zu Radwegen.....	16
4.2.2. Bestandsanalyse Radverkehr.....	18
4.2.3. Visionen und Ziele des Saarpfalz-Kreises hinsichtlich Radverkehr.....	23
4.2.4. Ideen aus existierenden Konzepten	24
4.2.5. Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs	25
4.2.6. Fazit Radverkehr und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises	44
4.3. ÖPNV.....	46
4.3.1. Bestandsanalyse.....	46
4.3.2. Visionen und Ziele hinsichtlich der Gestaltung des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis.....	56
4.3.3. Ideen aus existierenden Konzepten	56
4.3.4. Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis	57
4.3.5. Fazit Themenfeld ÖPNV und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises.....	72
4.4. Themenbereich Mobil im ländlichen Raum	72
4.4.1. Bestandsanalyse	73
4.4.2. Ziele und Visionen.....	83
4.4.3. Maßnahmen	84
4.4.4. Fazit und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises	91
4.5. Mobilitätsstationen als Mittel zur Abwicklung Multi- und Intermodaler Verkehre	91
4.5.1. Erscheinungsformen und Positionierung	93
4.5.2. Einordnung der Bedeutung von Mobilitätsstationen für den Saarpfalz-Kreis.....	93
4.5.3. Bisheriger Ausbaustand der ÖPNV Halte-/Schnittstellen im Saarpfalz-Kreis	96
4.5.4. Aufbau von Mobilitätsstationen im Saarpfalz-Kreis	98

Fazit Mobilitätsstationen und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises	99
4.6. Nachhaltige Mobilität im Tourismus	100
4.6.1. Bestandsanalyse	101
4.6.2. Visionen und Ziele des Saarpfalz-Kreises hinsichtlich touristischer Mobilität	108
4.6.3. Ideen aus den existierenden Konzepten	109
4.6.4. Maßnahmen zur touristischen Mobilität	110
4.6.5. Fazit Themenfeld "Nachhaltige Mobilität im Tourismus" und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz Kreises	120
4.7. Alternative Antriebe im Individualverkehr	121
4.7.1. Alternative Antriebsarten im Vergleich	121
4.7.2. Tank/Ladeinfrastruktur	125
4.7.3. Alternativen zum PKW für emissionsfreie motorisierte Individualverkehre	127
4.7.4. Maßnahmen	127
4.7.5. Fazit zu alternativen Antrieben im Individualverkehr	133
5. Zusammenfassung und Ausblick	134
Literaturverzeichnis	0

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendlerbeziehungen der Kommunen im Saarpfalz-Kreis 2020	7
Tabelle 2: Anreisemöglichkeiten in den Saarpfalz-Kreis	105
Tabelle 3: Touristische Radwege im Saarpfalz-Kreis.....	107
Tabelle 4 Zulassungszahlen PKW 2020/2019	124
Tabelle 5 Zulassungszahlen nach Antrieben im Vergleich.....	125
Abbildung 1 Schaubild Teilbereiche nachhaltiger Mobilität	4
Abbildung 2 Verkehrsmengenkarte der Bundes- und Landesstraßen im Saarpfalz-Kreis,	9
Abbildung 3 Richtlinienpaket NMOB.....	13
Abbildung 4: Arten benutzungspflichtiger Radwege.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 5 Modal Split der Bundesländer im Vergleich.....	19
Abbildung 6: Karte SaarRadland	20
Abbildung 7: Wunschradschulwegenetz laut Radverkehrsplan Saarland (2015).....	22
Abbildung 8: Leitfaden der Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehr	28
Abbildung 9: Verkehrszeichen Radschnellweg	29
Abbildung 10: "Felgenkiller" vs. DIN 79008 zertifizierte Abstellanlage	34
Abbildung 11: Fahrradcontainer als Beispiel für Abstellanlagen in Wohnquartieren.....	35
Abbildung 12: Wegemanagementkonzept Saarpfalz-Kreis	37
Abbildung 13: Logo Radstation.....	41
Abbildung 14: Busnetzstruktur.....	47
Abbildung 15: ITF Knoten im Saarpfalz-Kreis	51
Abbildung 16: Wabenplan des Saarpfalz Kreises	54
Abbildung 17: Nachhaltigkeitsbeziehungen im ÖPNV.....	65
Abbildung 18: Bezuschussung Seniorenticket St. Wendel Facebookauftritt)	67
Abbildung 19 Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen im Saarpfalz-Kreis 2012/2030	74
Abbildung 20 Entwicklung der Bevölkerungsdichte im Saarland 2012/2030	74
Abbildung 21: Luftliniendistanz zu Versorgungseinrichtungen in Meter	78
Abbildung 22: Luftliniendistanz zu Grundschulen in Meter.....	78
Abbildung 23: Kartenausschnitt Verkehrswege im südlichen Saarpfalz-Kreis.....	80
Abbildung 24: Einzelhandelseinrichtungen in einem Ausschnitt des Saarpfalz-Kreises	82
Abbildung 25, Beispiel Multimodalität vs. Intermodalität	92
Abbildung 26: "Jelbi" Mobilitätsstation der Berliner Verkehrsgesellschaft	93
Abbildung 27: Systematik der Mobilitätsstationen in Quell und Zielgebieten für Pendelverkehre	94
Abbildung 28: ITF Knotenpunkt im Saarpfalz-Kreis	95
Abbildung 29: Leitfaden zur Errichtung von Mobilitätsstationen	100
Abbildung 30: Logo Fahrtziel Natur	105
Abbildung 31: Karte mit ausgewählten Wanderungen im Saarpfalz-Kreis.....	108
Abbildung 32: Struktur attraktiver Wanderdestinationen	117
Abbildung 33 Pro und Contra Alternativer Kraftstoffe/Antriebe	122
Abbildung 34: Öffentliche Ladeinfrastruktur im Saarpfalz-Kreis	128

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	 Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
AGFK	 Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
ALG II	 Arbeitslosengeld II
ALT	 Anruf-Linien-Taxi
App	 Application= Anwendungssoftware für mobile Endgeräte
BahnCard	 Kundenkarte der Deutschen Bahn zur Rabattierung von Fahrpreisen
BRB	 Biosphärenreservat Bliesgau
BUND	 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Bussi	 Name des Stadtbus Homburg
CO ₂	 Kohlenstoffdioxid
CVD	 Clean Vehicle Directive (Richtlinie zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge)
DB	 Deutsche Bahn
Dolmusch	 Name des Stadtbus Blieskastel
DTVRad	 durchschnittliche tägliche Radverkehrsstärke
E-Bike	 Hier synonym zu Pedelec
ERA	 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	 Europäische Union
ExpressBus (XBus)	... PlusBus mit noch direkterer Linienführung; Bedient nicht jede Haltestelle auf dem Fahrtweg
FGSV	 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FZN	 Fahrtziel Natur
HVO	 Hydrogenated oder Hydrotreated Vegetable Oils= Hydrierte pflanzliche Öle
INGO	 Name des Stadtbus St. Ingbert
ITF	 Integraler Taktfahrplan
LEADER	 Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft“
LfS	 Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes
MIV	 motorisierter Individualverkehr
Modal Split	 Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel
MTB	 Mountainbike
MWAEV	 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes
NABU	 Naturschutzbund Deutschland
NMOB	Förderrichtlinien des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlands zur Förderung der nachhaltigen Mobilität
ÖPNV	 Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	 Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr
ÖV	 Öffentliche Verkehrsmittel
Pedelec	 Ugs. E-Bike, Fahrrad mit elektrischem Unterstützungsmotor
PlusBus	 Marke des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes zur Kennzeichnung von Buslinien die besondere Qualitätskriterien erfüllen (u.a. Anbindung an Schienenverkehr, min. Stundentakt unter der Woche, direkte Linienführung)
POI	 Point of Interest= Ort von Interesse
Pop-Up-Radwege	 Temporär errichtete Rad-Infrastruktur
RSW	 Regionalbus-Saarwestpfalz GmbH
saarVV	 Saarländischer Verkehrsverbund
saarVV-Card	 Kundenkarte des saarländischen Verkehrsverbunds zur Rabattierung von Fahrpreisen
SGB II	 Zweites Buch Sozialgesetzbuch
SNS GmbH	 Saarländische Nahverkehrs- Service GmbH
SPK	 Saarpfalz-Kreis
SPNV	 Schienenpersonennahverkehr
StVO	 Straßenverkehrsordnung
TZS	 Tourismuszentrale des Saarlandes
UmweltverbundGruppe	der umweltverträglichen Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel und Carsharing
UNESCO	 United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VCD	 Verkehrsclub Deutschland
VRN	 Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VwV-StVO	 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
ZPS	 Zweckverband Personennahverkehr Saarland

Auftrag und Vision

Der Saarpfalz-Kreis, als Teil des UNESCO-Biosphärenreservates Bliesgau, ist eine Modellregion, in welcher der nachhaltige Umgang mit Natur, Umwelt und Ressourcen wegweisend praktiziert werden soll. Mit dem Rahmenkonzept der Biosphäre Bliesgau, dem Masterplan 100% Klimaschutz, dem regionalen Tourismuskonzept, dem Kreisentwicklungskonzept sowie dem Positionspapier Verkehr stehen bereits vielfältige Werkzeuge zur Verfügung, die für eine nachhaltige soziokulturelle, ökonomische und ökologische Entwicklung im Saarpfalz-Kreis Verwendung finden können. In diesen Konzepten wird auch der Mobilität eine wichtige Rolle für die Entwicklung des Saarpfalz-Kreises und der Biosphäre-Bliesgau zuteil. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sind mit dem Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes sowie dem Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises (Entwurf) planerische Grundlagen vorhanden.

In der Kreisverwaltung wurde zur Umsetzung dieser nachhaltigen Mobilitätsziele die Stelle eines Managers für nachhaltige Mobilität geschaffen, welche als LEADER-Projekt mit Mitteln des Saarlandes und der Europäischen Union kofinanziert wird.

Das vorliegende nachhaltige Mobilitätskonzept wird, als konzeptioneller Teil des LEADER Projektes, die in den vorangegangenen Konzepten erstellten Leitziele der Mobilität in Alltag, Freizeit und Tourismus als Synopse aufgreifen und eine umsetzungsorientierte Handreichung für die zuständigen Akteure im Kreisgebiet darstellen.

Gleichzeitig wurde seit Beginn des Projektes am Aufbau von Strukturen des interkommunalen Austausches im Mobilitätssektor gearbeitet. Die Mobilitätsentwicklung im Saarpfalz-Kreis ist auf viele Akteure verteilt. Der Saarpfalz-Kreis kann hier eine koordinierende Funktion mit dem Ziel einnehmen, die Vernetzung aller beteiligten Akteure im Sinne einer kreisweiten Zusammenarbeit zu fördern. Der Anspruch hierbei ist es eine alltagstaugliche, nachhaltige Mobilität im Saarpfalz-Kreis und der Biosphäre Bliesgau zu etablieren und die konzeptionellen Ideen in die Praxis zu überführen.

Grundlage des konzeptionellen und praktischen Handelns bleibt die im Kreisentwicklungskonzept formulierte Vision zur zukünftigen Mobilität im Saarpfalz-Kreis:

„Eine nachhaltige und abgestimmte Mobilität durch funktionierende und angepasste Verkehrsnetze ist für jeden im Saarpfalz-Kreis die Basis für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Jeder kann im Saarpfalz-Kreis mit dem Verkehrsmittel seiner Wahl mobil sein. Voraussetzung hierfür ist ein integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept, auf dessen Grundlage bedarfsgerechte und tragfähige Infrastrukturen entwickelt werden. Diese verbinden Stadt und Land untereinander und werden den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung auch angesichts des demographischen Wandels gerecht. Gleichzeitig werden ökologische Ziele und Klimaschutzaspekte berücksichtigt. Die Angebote des ÖPNV und das Fahrrad sind dank guter Verfügbarkeit und Infrastrukturen die bevorzugten Verkehrsmittel für Wege des täglichen Bedarfs.“¹

¹ (Saarpfalz-Kreis 2017, 264)

1. Einleitung

Als Biosphärenkreis muss Nachhaltigkeit die Maxime des Handelns aller Akteure auf Kreis-, Stadt- und Gemeindeebene sein. Mit den flankierenden Konzepten im Hintergrund, ist bereits ein weitreichender konzeptioneller Rahmen vorhanden, der nun im Bereich der Mobilität tiefergründiger behandelt wird. Neben den vielzähligen Bemühungen und Maßnahmen für Natur-, Umwelt- und Klimaschutz bietet nämlich gerade die Mobilität vielfältige Potentiale für eine nachhaltige Entwicklung. Mobilität ist zentrale Voraussetzung für Teilhabe am alltäglichen Leben, wirtschaftlichen Austausch, Beschäftigung und Wohlstand in unserer Gesellschaft und daher unverzichtbar. Jedoch ist das derzeitige Verkehrssystem auch durch starke Umweltbelastungen gekennzeichnet, die sich negativ auf Mensch und Natur auswirken. Mit Blick in die Zukunft wird deutlich, dass die Ressourcen, auf denen unsere Mobilität aktuell basiert, endlich sind und Verkehrsbelastungen dem Menschen, der Natur und der Umwelt zuliebe nicht weiter ansteigen sollten. Daher wird ein Umdenken notwendig, welches, aufgrund tief verwurzelter Gewohnheiten, einen langwierigen Prozess benötigt.

Die Weichen in der Verkehrsplanung des Bundes und der Länder sind bereits in Richtung Zukunft gestellt. Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) und das Streben zur Etablierung klimafreundlicher Antriebsmodelle läuten das Ende der Ära der Dominanz des auf fossilen Energieträgern basierenden Individualverkehrs ein. Mobilität soll nachhaltiger gestaltet werden, umweltfreundlicher und allen Menschen einfach und kostengünstig zugänglich sein. Dabei soll die Flexibilität und Selbstbestimmtheit unseres heutigen Mobilitätsverhaltens erhalten bleiben. Diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist die Aufgabe der Mobilitätsplanung in den operativen, kommunalen Ebenen.

Das vorliegende nachhaltige Mobilitätskonzept zielt darauf ab, die zukunftsorientierten Tendenzen der Mobilitätsentwicklung aufzuzeigen, zu evaluieren und an die Bedürfnisse des Saarpfalz-Kreises und seiner Kommunen angepasste Maßnahmen zu definieren. Somit können richtungsweisende Vorschläge zur langfristigen Mobilitätsentwicklung im Saarpfalz-Kreis gegeben werden. Ideen für konkret umsetzbare Maßnahmen, unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse, sollen als Handreichung für die lokalen, kommunalen und regionalen Akteure dienen, bzw. werden im Rahmen von ersten Projekten mit diesen Partnern aufgegriffen und umgesetzt.

Da die Zuständigkeiten für die einzelnen Bausteine der Mobilität bei unterschiedlichen Akteuren liegen, ist sowohl die Identifikation der unterschiedlichen Verantwortungsbereiche, als auch die Vernetzung aller Beteiligten für eine effiziente Umsetzung von Maßnahmen und Projekten relevant.

2. Nachhaltige Mobilität

Mobilität, Bewegung und Verkehr sind immer mit gewissem Ressourcenverbrauch verbunden. Selbst ein Fußweg verbraucht Zeit und Energie, die benötigte Infrastruktur muss vorhanden sein und ein Verkehrsraum geschaffen werden. Daher ist die umweltfreundlichste Maßnahme die Vermeidung von Mobilität. Doch Umweltfreundlichkeit ist nur ein Teilbereich der Nachhaltigkeit. Sie umfasst zudem eine ökonomische und eine soziale Komponente. Mobilität ist nämlich meist auch Voraussetzung zum Erreichen einer Arbeitsstätte, sie sorgt selbst für Arbeit, sei es als Bus oder Taxifahrer, als Zugführer, in der Automobilindustrie oder anderen von ihr abhängigen Bereichen. Sie kostet aber auch Geld, für die Errichtung der Infrastruktur, für Kraftstoffe, für Fahrscheine, etc. Aus sozialer Sicht ermöglicht Mobilität den Menschen, eine Schule zu besuchen, zum Einkaufen zu gehen, Freunde/Verwandte zu treffen, Sport zu treiben und sich selbstbestimmt fortzubewegen.

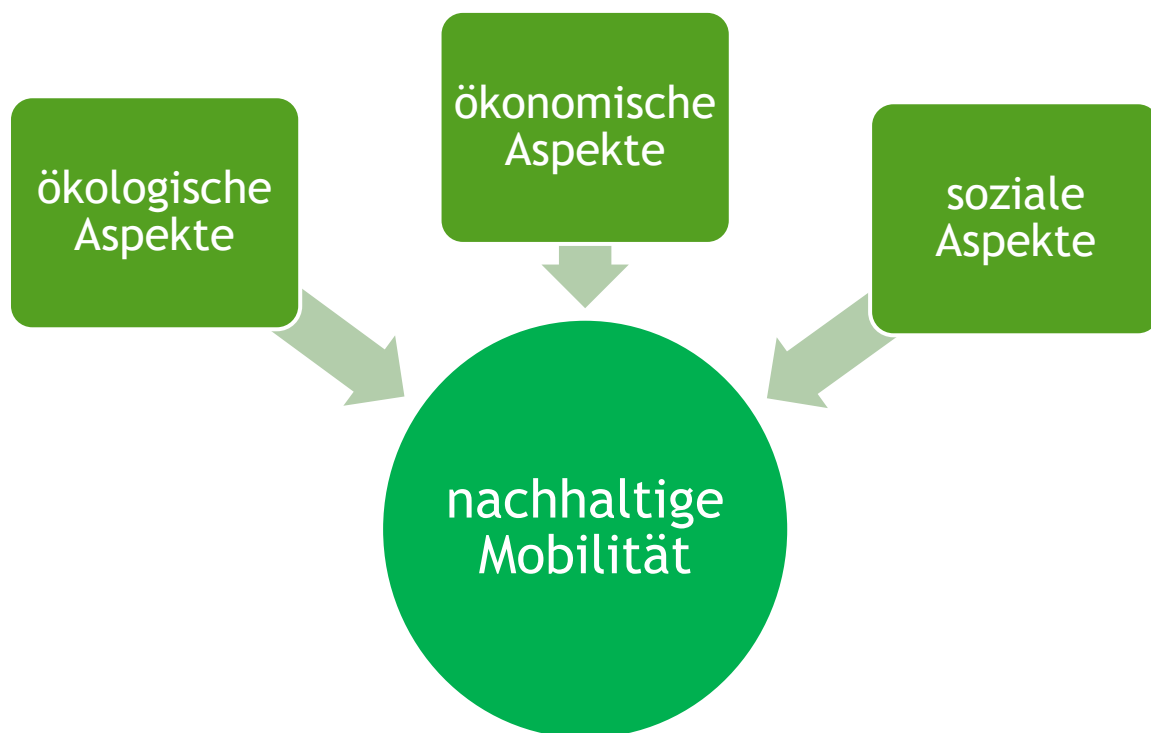


Abbildung 1 Schaubild Teilbereiche nachhaltiger Mobilität (Quelle: Eigene Darstellung)

Daher ist die Mobilitätsvermeidung zwar ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität, sollte sich aber vor allem auf die Reduzierung von Wegen beschränken, die nicht mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Notwendige Strecken sollten im Idealbild der nachhaltigen Mobilität auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden und falls dies nicht möglich sein sollte, erst in letzter Instanz als möglichst umweltverträglicher motorisierter Individualverkehr abgewickelt werden.

Der PKW bleibt unbestrittener Weise das flexibelste und schnellste Verkehrsmittel zur Überwindung von größeren Distanzen. Allerdings kann es eine effizient abgestimmte Kombination aus nachhaltigen Verkehrsmitteln schaffen, ähnlich hochwertige Mobilität auf Basis des Umweltverbundes zu ermöglichen. Intermodale Fortbewegung ist daher die Grundlage für die Abwicklung nachhaltiger Mobilität.

Der ÖPNV, das Fahrrad und der Fußverkehr schaffen es einzeln betrachtet nicht, den PKW zu ersetzen. Erst die Kombination der Verkehrsmittel des Umweltverbundes untereinander macht diese konkurrenzfähig.

Alltagstaugliche, nachhaltige Mobilität basiert auf intermodalem Verkehr.

2.1. Entwicklung der Mobilität

Die historische Grundlage der heutigen Mobilität und des Verkehrsraumes, wie er sich heute auch im Saarpfalz-Kreis erstreckt, ist der Zugang zu kostengünstigen Automobilen und Kraftstoffen, gepaart mit dem steigenden Wohlstand der 1950er Jahre. Im Zuge des Wiederaufbaus deutscher Städte wurde dem aufkommenden PKW-Boom Rechnung getragen und das Konzept der „Autogerechten Stadt“ verfolgt, das bis heute prägend in vielen urbanen Räumen ist. Die Entwicklungen nahmen letztlich auch Einfluss auf weitere stadt- und raumplanerische Elemente. Autobahnen wurden ausgebaut, Schnell- und Verbindungstraßen geschaffen, Parkraum ausgewiesen. Die Freude über die gewonnene Flexibilität und die einfache Überwindung selbst großer Distanzen ließen mögliche langfristige Folgen wie Natur- und Umweltbelastung in den Hintergrund treten. Erst durch die Erkenntnisse über den menschengemachten Klimawandel und dessen Auswirkungen wurde den negativen Aspekten des Individualverkehrs auf Basis fossiler Brennstoffe Beachtung zuteil.

Die aktuelle Phase ist geprägt von einem politischen Bekenntnis zum Wandel hin zur nachhaltigen Mobilität und einer, wenn auch noch zögerlichen, praktischen Umsetzung.

Im 2019 durch die EU Kommission verabschiedeten „Green Deal“ wird festgehalten, dass bis 2050 in der europäischen Union keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden sollen². In dem begleitenden Aktionsplan kommt dabei gerade auch dem Verkehrssektor eine entscheidende Rolle zu. Mit der „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“, welche 2020 verabschiedet wurde, sollen die Weichen zum Erreichen der gesetzten Ziele im Verkehrssektor gestellt werden³.

EU-Ziele bis 2030

- Mindestens 30 Mio. emissionsfreie PKW auf Europas Straßen
- 100 europäische Städte klimaneutral
- Verdopplung des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs
- Klimaneutralität der Linienverkehre unter 500km
- Einführung automatisierter Mobilität
- Verfügbarkeit emissionsfreier Schiffe am Markt

Bis 2035

- Emissionsfreie Großflugzeuge

Bis 2050

- Fast alle PKW, Lieferwagen, Busse, LKW emissionsfrei
- Verdopplung des Schienengüterverkehrs
- Transeuropäisches, verknüpftes Verkehrsnetz

Zur Umsetzung will die EU zum einen als Fördergeber Finanzmittel bereitstellen, mit denen nachhaltige Initiativen unterstützt werden (Pull-Faktoren) und zum anderen sollen bspw. über die CO₂-Bepreisung oder strengere Richtlinien Push-Faktoren geschaffen werden.

Der Zeitpunkt, an dem sich ähnlich den Planungen der 50er-Jahre, die Gestaltung des Verkehrsraums und der Wandel der Mobilitätsgewohnheiten den neuen Trends anpassen, steht daher kurz bevor. Im Zuge der Umsetzung europäischer Strategien beginnt sich allmählich auch in Deutschland eine Umgestaltung einzustellen. Die Förderung des Radverkehrs durch

² (Europäische Kommission kein Datum)

³ (Europäische Kommission 2020)

den Bau neuer Radwege, die Reaktivierung von Bahnstrecken und die Kaufanreize für alternativ angetriebene Fahrzeuge sind erste Schritte in Richtung einer neuen, nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

2.2. Ziele für nachhaltige Mobilität im Saarpfalz-Kreis

Unter Miteinbeziehung der konzeptionellen Vorarbeit sowie der übergeordneten Entwicklungsziele für nachhaltige Mobilität können auch für den Saarpfalz-Kreis erste Leitlinien definiert werden. Unter Integration des für den im Saarpfalz-Kreis durchaus relevanten Freizeit- und Tourismussektors lassen sich folgende Zielsetzungen für die unterschiedlichen Themenbereiche nachhaltiger Mobilität ableiten:

Förderung des Rad-/ Fußverkehrs

- Schaffung hochwertiger Infrastruktur (z.B. Radwege, Fußwege, Abstellanlagen)
- Interkommunale Vernetzung und Planung
- Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel zum PKW
- Wertschöpfung aus dem Fahrrad- /Wandertourismus auf der Grundlage attraktiver touristischer Routen
- Sicherung einer qualitativ hochwertigen touristischen Infrastruktur als Grundlage für Alltagsverkehre im ländlichen Raum

Bedarfsgerechter und leistungsstarker ÖPNV

- Flächendeckende, dauerhafte Verfügbarkeit
- Gut getaktete, am Bedarf orientierte Verbindungen
- Leistungsfähige Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln
- Günstige Tarife für Alltag und Freizeit
- Verstärkte Abwicklung touristischer Verkehre über den ÖPNV
- Anbindung touristischer Point of Interest (POI) auch am Wochenende
- nachhaltige Antriebstechniken

Anbindung des ländlichen Raums

- Dauerhafte Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten
- Senkung der Abhängigkeit vom PKW
- Sicherung der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen
- Etablierung von Lieferdiensten für Waren des täglichen Bedarfs
- Ausweisung von Radverbindungen mit ambivalenten Charakter (Tourismus + Alltag)

Etablierung multi-/intermodalen Verkehrsverhaltens

- Ermöglichung von Intermodalität (Fahrradmitnahme ÖPNV, Park/Bike & Ride, Abstellanlagen, ...)
- Mobilitätsstationen als Infrastrukturelemente an wichtigen Knotenpunkten
- Reduzierung des Parkplatzangebots in Innenstädten bei gleichzeitiger Schaffung attraktiver Alternativen
- Sharingsysteme zur flexiblen Wahl des passenden Verkehrsmittels (E-Scooter,-Roller, Fahrrad, Auto)

Mobilitätsmanagement auf Kreisebene

- Kreisweite interkommunale Kooperation und Abstimmung
- Mobilitätsmarketing/-Information
- Landesweite und überregionale Zusammenarbeit im ÖPNV und Radverkehr
- Fördermittelberatung
- Unterstützung bei der Umsetzung von Mobilitätsprojekten auf kommunaler Ebene

- Betreuung der kreisweiten touristischen Infrastruktur (Radrouten/Wanderwege)

Verträglicher Verkehr

- Entlastung von Ortsdurchfahrten
- Vermeidung von weiteren Infrastrukturmaßnahmen, die den MIV bevorzugen (zusätzliche Autobahnausfahrten, Umgehungsstraßen, Parkplätze in der Innenstadt, etc.)
- Umbau statt Neubau von Infrastruktur
- Vorrang für den Umweltverbund (Busspuren, Grüne Welle für Radfahrer)
- Sichere Infrastruktur für schwächere Verkehrsteilnehmer (getrennte Radwege, sichere Kreuzungen, ...)

3. Erfassung von Mobilität und Verkehr im Saarpfalz-Kreis

Um eine Planungsgrundlage zu erhalten, ist es notwendig, Mobilitätsbeziehungen zu erfassen. Je großräumiger das Untersuchungsgebiet ist, desto umfangreicher und auch unübersichtlicher werden die Verkehrsströme. Die Erfassung von Verkehrsströmen auf einem Gebiet von der Größe des Saarpfalz-Kreises stellt hierbei schon eine Herausforderung dar, weil kleinräumige quantitative Methoden wie Zählungen nur bedingt zur Darstellung eines Gesamtbildes geeignet sind. Um einen Überblick zu erlangen, bietet es sich an, auf flächig verfügbare Daten und Statistiken zurückzugreifen. So lassen Pendlerzahlen, die über die Bundesagentur für Arbeit abrufbar sind, arbeitsortspezifische Mengenerfassungen zu, die verkehrsmittelunabhängig sind. Diese Zahlen helfen dabei Quell- und Zielorte für Verkehre zu identifizieren und miteinander in Relation zu setzen.

Innerhalb des Saarpfalz-Kreises zeigt sich die Anziehungskraft der Mittelzentren Homburg und St. Ingbert deutlich, während vor allem ländlicher geprägte Kommunen teils deutlich negative Pendelsaldi verzeichnen.

Tabelle 1: Pendlerbeziehungen der Kommunen im Saarpfalz-Kreis und darüber hinaus 2020 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2020)

Kommune	Einpendler	Auspendler	Saldo
Bexbach	3.398	5.836	- 2.438
Blieskastel	4.187	6.259	- 2.072
Gersheim	613	1.979	- 1.366
Homburg	22.903	7.312	+ 15.591
Kirkel	3.020	3.353	- 333
Mandelbachtal	765	3.761	- 2.996
St. Ingbert	13.392	8.707	+ 4.685

Kreis/ Kreisfreie Stadt	Einpendler	Auspendler	Saldo
Regionalverband Saarbrücken	8.626	11.484	- 2.858
Neunkirchen	7.217	3.696	3.521

Zweibrücken	2.694	1.809	885
Saarlouis	1.517	819	698
Kaiserslautern	2.130	1.182	948
St. Wendel	1.367	462	905
Kusel	3.968	410	3.558
Pirmasens	378	347	31
Südwestpfalz	2.432	213	2.219
Summe Saarpfalz-Kreis	30.329	20.422	9.907

Im landkreisübergreifenden Kontext bleibt der Saarpfalz-Kreis mit einem deutlich positiven Pendlersaldo von 9.907 auch Zielgebiet von arbeitsortspezifischen Verkehren. Vor allem die ländlicheren Regionen, wie der Landkreis Südwestpfalz oder Kreis Kusel verzeichnen große Pendlerströme in den Saarpfalz-Kreis. Einzig der Regionalverband Saarbrücken ruft, u.a. durch das Oberzentrum Saarbrücken, einen negativen Pendlersaldo aus dem Saarpfalz-Kreis hervor.

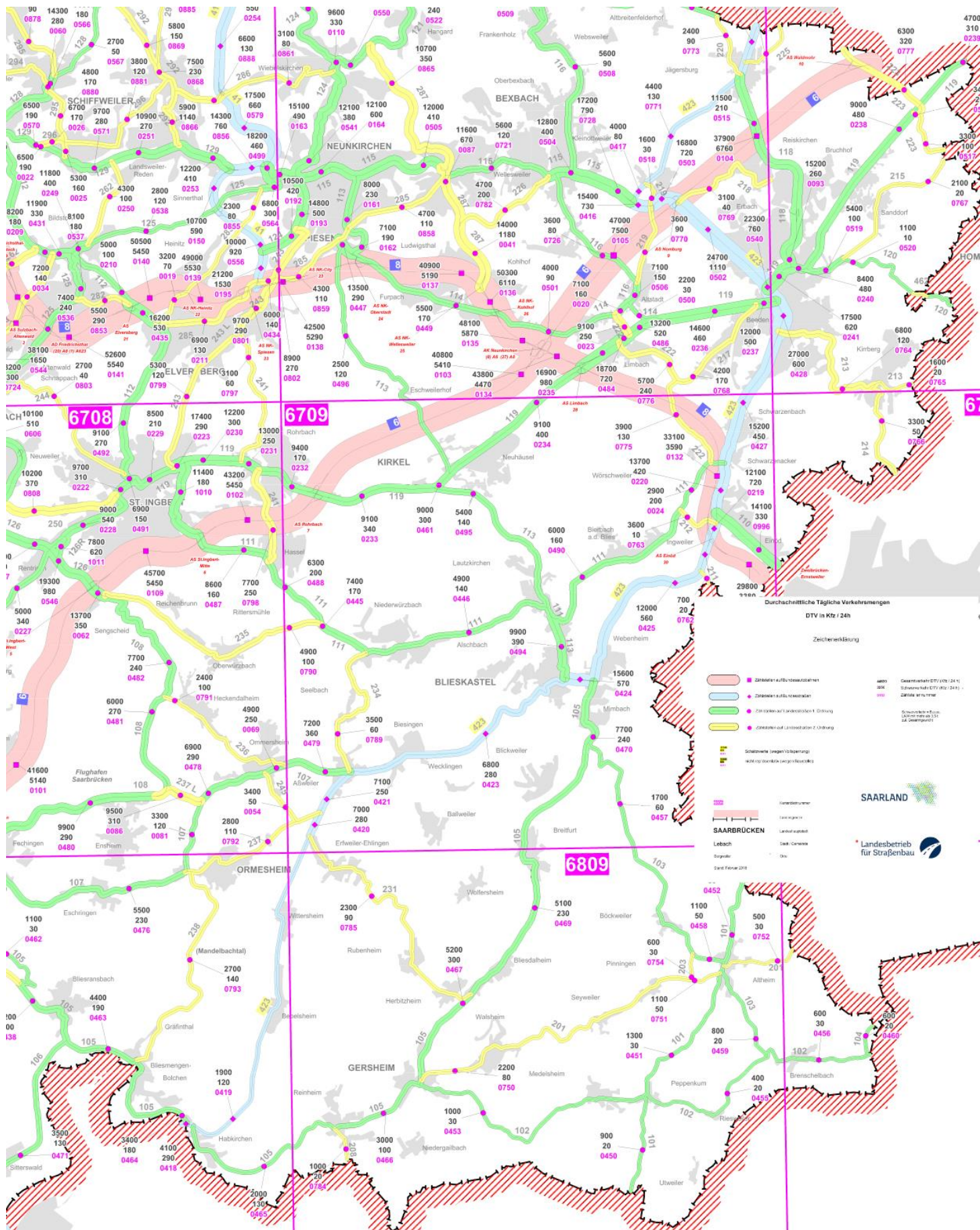
In der Gesamtbetrachtung der arbeitsstättenbezogenen Pendlerströme wird deutlich, dass der Saarpfalz-Kreis, mit den für den Arbeitsmarkt bedeutsamen Städten Homburg und St. Ingbert, auch im Regionalen Kontext Zielgebiet für Pendler ist. Ursächlich hierfür sind die Großbetriebe wie Bosch, Rexroth, Schäffler, Michelin, Thyssen Krupp Gerlach, Dr. Theis Naturwaren, das Universitätsklinikum in Homburg, sowie Festo, Rexroth und Voit Automotive um nur die größten ansässigen Unternehmen zu nennen.

Da die Pendlerströme überwiegend über den motorisierten Individualverkehr abgewickelt werden, bilden sich diese auch auf den Verkehrsmengenkarten für die Bundes- und Landesstraßen im Saarpfalz-Kreis ab.

Auf den Autobahnen A6 und A8 werden hierbei mit teils weit über 40.000 Fahrzeugen pro Tag die größten Verkehrsmengen erfasst. Auch die B423, welche den Saarpfalz-Kreis von Waldmohr (Rheinland-Pfalz) kommend über Homburg/Blieskastel/Aßweiler bis zum Grenzübergang nach Frauenberg (Frankreich) durchläuft, weist hohe Verkehrsmengen auf. Während im Bereich der Stadt Homburg ca. 25.000 KFZ/Tag erfasst werden, nehmen die Verkehrsmengen im Verlauf über Blieskastel (ca. 15.000 KFZ/Tag) über Aßweiler (7.100 KFZ/Tag) bis nach Habkirchen (1.900 KFZ/Tag) stetig ab.

Weitere mengenmäßige Schwerpunkte sind im Verlauf der L119 von Homburg (16.900 KFZ/Tag) über Kirkel (ca. 9.000 KFZ/Tag) nach St. Ingbert (ca. 13.000 KFZ/Tag). Die Ein- und Ausfallstraßen zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Saarpfalz-Kreis zeigen sich allgemein mit durchschnittlich 7.000-12.000 KFZ/Tag als viel befahren. Der Anteil des Schwerlastverkehrs macht auf Bundes- und Landesstraßen im Saarpfalz-Kreis ca. 5 % der Verkehrsmenge aus, wobei keine extremen Schwankungen zwischen den einzelnen Straßen festzustellen sind. Der Anteil des LKW-Verkehrs auf Autobahnen ist mit ca. 10 % doppelt so hoch.

Gerade auch die intensiven Stadt-Land-Beziehungen sorgen im Saarpfalz-Kreis dafür, dass sich die Verkehre auf den Einfallstraßen der Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkte bündeln und sich bis in deren Zentrum stetig steigern.



3.1. Mobilitätsbedarf im Saarpfalz-Kreis

Der Mobilitätsbedarf bezeichnet die Notwendigkeit einer Person oder Ware, sich von einem Ort zum anderen bewegen zu müssen oder zu wollen. Mobilität hat daher viele unterschiedliche, teils in Verpflichtungen, teils in eigenem Antrieb begründete Ursachen: Den Schulbesuch, das Aufsuchen des Arbeitsplatzes, Versorgungsfahrten, z.B. zum Einzelhandel, oder auch Freizeitmobilität, wie zum Besuch von Freunden oder Verwandten oder als sportliche Betätigung. Die Ziele der ersten drei dieser Mobilitätsursachen sind hierbei durch den räumlichen Bezugskreis zum Wohnort oft klar definiert. Grundschulen werden meist wohnortsnah besucht, wohingegen weiterführende Schulen oft schon mit der Überwindung etwas größerer Distanzen einhergehen. Die Arbeitsplatzmobilität ist abhängig von der Präsenz des jeweiligen Arbeitssektors in Wohnortnähe sowie dem entsprechenden Arbeitsplatzangebot. Bereits in den Pendlerzahlen wurde deutlich, dass je größer das Arbeitsplatzangebot ist, desto mengenmäßig mehr Mobilität wird von einem Ort hervorgerufen. Bei der Versorgung ist dies ähnlich, wobei zwischen alltäglichem und gelegentlichem Bedarf unterschieden werden muss. Während alltägliche Besorgungen in der Regel wohnortsnah oder in Nähe der Arbeitsstätte erledigt werden, kann der Bedarf nach speziellen Gütern des gelegentlichen Bedarfs auch deutlich längere Anfahrtswege hervorrufen (z.B. Outlet-Center).

Wie auch im Bereich der Arbeitsplätze, so ist im Saarpfalz-Kreis auch bei den weiterführenden Schulen eine besonders starke Konzentration in Homburg und St. Ingbert anzutreffen. An jeweils sechs Schulstandorten werden alleine in diesen zwei Städten fast 75 % der Schüler auf weiterführenden Schulen im Saarpfalz-Kreis unterrichtet. Die etwa 8.000 Schüler, sowie die 15.000 Arbeitsplätze alleine in den Großbetrieben bedeuten eine starke Anziehungskraft und einen daher stark nach Homburg und St. Ingbert ausgerichteten Mobilitätsbedarf.

3.2. Problematik

Mobilität, die als Wort gesehen eher positiv assoziiert wird, da sie auch mit Freiheit und Selbstbestimmtheit einhergeht, verursacht Verkehr. Das Wort Verkehr wird eher mit negativen Emotionen verknüpft. Prägende Bilder von Fahrzeugmassen, Staus sowie Einflüsse durch Lärm und Abgase sorgen hierfür. Dabei können Verkehre über unterschiedliche Verkehrsmittel abgewickelt werden, deren belastende Einflüsse stark variieren. Öffentliche Verkehrsmittel wie Bahn oder Bus bündeln einzelne Wege in einem Verkehrsmittel und rufen daher weniger Verkehrsbelastung hervor als Individualmobilität. Das Fahrrad bietet in diesem Bereich eine schnelle, flexible individuelle Nahmobilität bei bauartbedingt geringem Platz- und Flächenbedarf im Verkehrsraum.

Besonders der PKW hat sowohl aktiv auf der Straße, als auch passiv im ruhenden Verkehr, einen großen Platzbedarf. Durch hohe Verkehrsmengen kommt es zu hohen Emissionen, Zeitverlust und vielen weiteren negativen Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur. Diese Auswirkungen werden durch Staus an Knotenpunkten, Lärm- und Abgasbelastungen in Zentren und Durchgangsstraßen sowie den immer größer werdenden Bedarf an Parkraum deutlich. Durch die Gestaltung des Straßenraums und die Ausrichtung der Infrastrukturen anhand des PKW-Verkehres entsteht außerdem eine immer größere Abhängigkeit von diesem Verkehrsmittel. Dies wirkt sich auch in sozialer Hinsicht negativ aus, da Personengruppen, die nicht im Besitz eines PKW sind oder gesundheitlich nicht dazu in der Lage sind Auto zu fahren, von den Versorgungsmöglichkeiten und der gesellschaftlichen Teilhabe abgeschnitten werden. Die bereits bestehenden, dezentralen Strukturen machen es schwer, kurzfristig praktikable, nachhaltige Alternativen zum PKW in die existierende Infrastruktur zu integrieren. Die Förderung alternativer Fortbewegungsmittel geht daher auch immer mit infrastrukturellen Maßnahmen Hand in Hand. Problematisch ist, dass es vielerorts durch eine historisch gewachsene dichte Bebauung und enge Verkehrsräume zu großen Problemen in der Neu-/Umgestaltung kommen kann. Es wird dadurch nicht immer möglich sein, gleichwertige Bedingungen für ver-

schiedene Verkehrsmittel zu schaffen. Ziel muss es allerdings sein, dazu überzugehen, sukzessiv PKW-orientierte Verkehrsräume zu reduzieren und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie deren Kombinationsmöglichkeiten zu stärken.

Zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen ist es unerlässlich, dass sich die Städte und Gemeinden im Saarpfalz-Kreis engagiert und vernetzt an der Umgestaltung des Mobilitätsgeschehens mitarbeiten. Da der Kreis bezüglich des Straßenverkehrs bis auf die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde, keine Planungs- und Umsetzungsbezugnis besitzt, sind die in diesem Bereich erarbeiteten Maßnahmen dieses Konzeptes ein Ideenspeicher und Anstoß für die kommunale Mobilitätsentwicklung. In anderen Bereichen wie Gestaltung des ÖPNV oder der Kombination nachhaltiger Verkehrsmittel mit Freizeit- und Tourismus Angeboten kann der Saarpfalz-Kreis selbst aktiv Maßnahmen planen und umsetzen.

4. Handlungsebenen

4.1. Schaffung von Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität

Die aktuell vorherrschenden Strukturen in Politik, Gesetzgebung und Verwaltung stammen aus einer Zeit in der karbonisierte Verkehre die Zukunft der Mobilität bedeuteten und sind daher nicht unbedingt so ausgerichtet, dass nachhaltige Mobilitätsformen begünstigt werden. Es wird deutlich, dass die Anstöße zur Verkehrswende, welche von EU- und Bundesebene zur Verkehrswende gesetzt werden nur sehr beschwerlich in der kommunalen Ebene zur Umsetzung kommen.

Die Schaffung von Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität stellt somit gerade auf der kommunalen Ebene einen wichtigen ersten Schritt dar, auf dem eine langfristig orientierte Umgestaltung der Mobilität aufbauen kann.

4.1.1. Verwaltungsstrukturen

Politisch festgeschrieben und gesetzlich verankerte Zielsetzungen zur nachhaltigen Mobilität können nur dann umgesetzt werden, wenn es eine exekutive Ebene gibt, die übergeordnete Zielsetzungen aufnimmt und aktiv, z.B. mit Unterstützung von Fördermitteln in Umsetzung bringt. Die bundesweit oberste Ebene stellt hierbei das Bundesministerium für Verkehr dar.

Hier reifen politische Zielsetzungen zu nationalen Strategien heran und hier werden Förderungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf den Weg gebracht. Dies geschieht in der Abteilung für Grundsatzangelegenheiten, welche unter anderem auch für die ÖPNV Stärkung zuständig ist, wie auch in der Ableitung für Straßenverkehr, die sich sowohl mit Infrastrukturellen Fragestellungen als auch der Rad- und Fußverkehrsförderung befasst.

Nach der Bundestagswahl 2021 ist davon auszugehen, dass Klimaschutz und nachhaltige Mobilität in der kommenden Legislaturperiode starke Beachtung finden werden.

Das Verkehrsministerium des Saarlandes stellt in der Verwaltungsgliederung die nächst niederere Ebene im Mobilitätsbereich dar. Dieses Ministerium befasst sich in verschiedenen Referaten auch mit der Förderung nachhaltiger Mobilität und überführt die bundesweiten Strategien auf die Landesebene, sorgt für eine Umsetzung von Bundesförderrichtlinien in Landesrecht und bringt eigene Initiativen und Förderprogramme auf den Weg.

Auf kommunaler Ebene ist der Saarpfalz-Kreis mit seinem Mobilitätsmanagement saarlandweit unter den Vorreitern. Der Saarpfalz-Kreis besitzt schon seit vielen Jahren ein ausgeprägtes ÖPNV-Netz und setzt sich in seiner Rolle als Aufgabenträger im straßengebundenen

ÖPNV schon lange für die Förderung der öffentlichen Verkehre ein. Eine Unterstützung der vielseitigen Akteure bei der Förderung anderer Formen der nachhaltigen Fortbewegung durch das Mobilitätsmanagement, konnte erst durch die 2020 unter Miteinbeziehung von LEADER-Fördermitteln geschaffenen Personalstelle des „Managers für nachhaltige Mobilität“ bei der Kreisverwaltung verankert werden.

Die Städte und Gemeinden im Kreisgebiet behandeln die Thematik der Mobilität in sehr unterschiedlichen Ausprägungen, obwohl gerade hier eine entscheidende Handlungsebene im Mobilitätsmanagement sitzen würde. Die Städte und Gemeinden sind Baulastträger im Verkehrsraum und können somit sowohl infrastrukturelle Entwicklungen als auch Mobilitätsmarketingmaßnahmen in ihrem Aufgabenbereich durchführen.

So verfügt die Stadt St. Ingbert als einzige der Kommunen auch über ein Mobilitätsmanagement, das alle Bereiche der nachhaltigen Mobilität abdeckt. In der Stadt Homburg und der Gemeinde Kirkel sind Radwege- bzw. Radverkehrsbeauftragte hauptamtlich benannt, die sich um die Belange des Radverkehrs in den jeweiligen Kommunen kümmern. Bexbach, Blieskastel, Mandelbachtal und Gersheim betreuen die Thematik in eingeschränktem Maße, zeigen aber auch wachsendes Interesse da sich das voranschreiten der Verkehrswende mit u.a. steigendem Radverkehr, steigender Nachfrage nach E-Ladesäulen etc. im täglichen Leben in den Städten und Gemeinden zeigt.

4.1.2. Fördermittel

Eine positive Entwicklung der letzten Jahre betrifft die Verfügbarkeit von Fördermitteln im nachhaltigen Mobilitätssektor. Sowohl Bundes- als auch Landes- Förderrichtlinien unterstützen sowohl Pilotprojekte die eine Erprobung von nachhaltigen Mobilitätsansätzen ermöglichen, als auch infrastrukturelle und investive Maßnahmen.

Im Saarland setzt sich aktuell das Richtlinienpaket zur nachhaltigen Mobilität „NMOB“ mit verschiedenen Themenbereichen der nachhaltigen Mobilität auseinander und beinhaltet Fördermöglichkeiten sowohl für Kommunen, öffentliche Einrichtungen, sowie natürliche und juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechtes.⁴

Die Fördertöpfe zielen auf eine Unterstützung der Akteure in vielen Bereichen der Nachhaltigen Mobilität ab und sollen die finanziellen Hürden bei der Etablierung nachhaltiger Mobilitätsformen reduzieren.

⁴ (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes 2021)

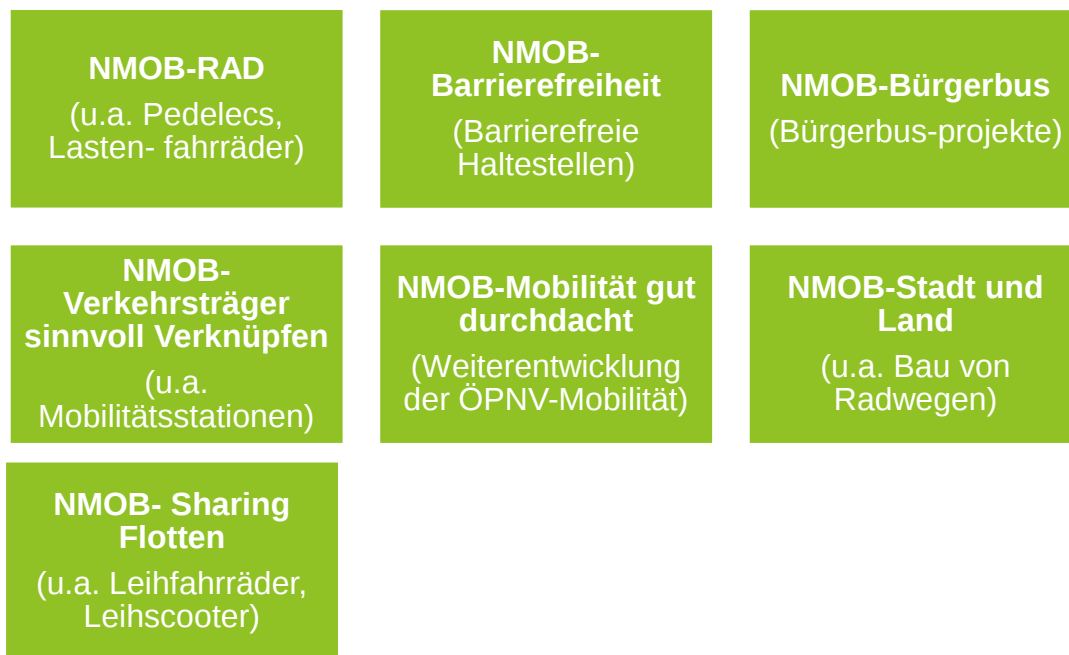


Abbildung 3 Richtlinienpaket NMOB (Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, 2021)

4.1.3. Maßnahmen

4.1.3.1. Schaffung legislativer Grundlagen im Saarland

Mit dem europäischen Green Deal, der bis 2050 eine Klimaneutralität im Verkehrssektor anstrebt und dem nationalen Klimaschutzgesetz aus dem Jahr 2019 sind die übergeordneten Leitlinien für das Saarland vorgegeben. In die saarländische Gesetzgebung konnte der Klimaschutz und damit auch die klimafreundliche Mobilität bisher nur bedingt einziehen. Eine klare und rechtlich verbindliche Zielsetzung für den Klimaschutz im Saarland steht daher noch aus.⁶ Ein saarländisches Klimaschutzgesetz wäre ein erster Schritt zur Schaffung legislativer Grundlagen auf Landesebene. Da Mobilität und Verkehr eine zentrale Rolle im Klimaschutz einnehmen, sind besonders hier neue Weichenstellungen von Nöten. Mobilitätsgesetze, wie sie beispielsweise im Land Berlin verabschiedet wurden, können dabei helfen die Rolle des Umweltverbundes (Rad-/Fußverkehr, ÖPNV) im Mobilitätssektor zu stärken sowie infrastrukturelle Maßnahmen zugunsten nachhaltiger Fortbewegung zu fördern.⁷ Über solche Mobilitätsgesetze kann die Politik die Verkehrswende aktiv bestärken und Grundlagen für weitere Maßnahmen schaffen (z.B. Senkung der Ticketpreise im ÖPNV, Netzausbau ÖPNV, Verringerung Parkplätze in Innenstädten, Bau von Radwegen, etc.).

Akteure:	Landespolitik		
Maßnahmen:	- Klimaschutzgesetz - Mobilitätsgesetz		
Potentiale:	- Verbindliche Grundlage für nachhaltige Mobilität - Aktive Stärkung des Umweltverbundes		

⁶ (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes 2021)

⁷ (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin 2021)

Probleme	- Politischer Wille zu wirksamen Maßnahmen fraglich
Praxisbeispiel	- Mobilitätsgesetz Berlin

4.1.3.2. Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Die Kommunen sind die wichtigste Handlungsebene, wenn es um die bürgernahe Umsetzung von Mobilitätskonzepten und –Strategien geht. Landkreise wie der Saarpfalz-Kreis sind als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV in einer verantwortungsvollen Rolle um zum einen den Nahverkehr bedarfs- und zukunftsgerecht zu gestalten und außerdem durch nachhaltiges Mobilitätsmarketing sukzessive zu stärken. Dem Saarpfalz-Kreis kommt außerdem im Bereich der touristischen Rad- Infrastruktur, welche gerade im ländlichen Raum auch für die Abwicklung von Alltagsradverkehr eine große Bedeutung besitzt, eine zusätzliche relevante Rolle im Mobilitätsmanagement zuteil. Darüber hinaus können die Kreise über ihre Mitwirkung in landesweiten Gremien (Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK), etc.) auch Einfluss auf Entwicklung auf Landesebene nehmen und aktiv an der Gestaltung der übergeordneten Grundlagen mitwirken.

Die Städte und Gemeinden sind als Baulastträger öffentlicher Verkehrswege und -Flächen vor allem im Rahmen des Infrastrukturmanagements gefragt. Ohne das nationale, landesweite und kommunale Radverkehrspläne und Konzepte auf den entsprechenden Flächen umgesetzt werden (z.B. Bau von Radwegen, Mobilitätsstationen, etc.) kann es zu keiner Veränderung im Mobilitätssektor kommen. Städte und Gemeinden sind außerdem oft der erste Ansprechpartner für Bürger*innen sowie Interessensgruppen, wenn es um Probleme, Mängel, Anregungen etc. im Mobilitätsbereich geht. Ein eigenes kommunales Mobilitätsmanagement kann hier als Schnittstelle zwischen eigenen kommunalen Aufgaben (z.B. Radwege auf Kommunalstraßen, Abstellanlagen, Baustellen) und den weiteren Akteuren wie Kreis (ÖPNV-Aufgabenträger) und Land (Zuständigkeit auf Landes- und Bundesstraßen) integriert werden. In einer Art Stabsfunktion muss das Mobilitätsmanagement sowohl Einfluss auf infrastrukturelle Maßnahmen nehmen können, aber auch im Bereich der Ortspolizei eine Mitsprache in verkehrsrechtlichen Belangen besitzen.

Die aktuellen personellen und finanziellen Kapazitäten der Kommunen lassen eine eigenständige Implementierung solcher Personalstellen meist nicht zu. Als konsequenter Schritt müssten im Rahmen der Förderprogramme für nachhaltige Mobilität somit auch entsprechende Personalstellen im Mobilitätsmanagement förderfähig sein. Nur wenn in der kommunalen Ebene Kapazitäten vorhanden sind, um sich mit den Förderprogrammen auseinander zu setzen, Projekte zu entwickeln und Maßnahmen zu planen und langfristig zu begleiten, kann die nachhaltige Mobilität zeitnah auch in den Städten und Gemeinden Einzug nehmen und Fortschritte erzielen. Kleinere Kommunen können über ein gemeinsames Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement fachliche Kompetenzen bündeln, während gerade im urbanen Bereich aufgrund der größeren Verkehrsströme und der Vielzahl an kommunalen Straßen ein separates Mobilitätsmanagement den vielfältigen Aufgaben besser gerecht wird.

Akteure:	Saarland	Saarpfalz-Kreis	Städte und Gemeinden
Maßnahmen:	- Förderung Personalstellen Mobilitätsmanagement	- Verstetigung der Projektstelle „Manager für nachhaltige Mobilität“	- Implementierung eines Mobilitätsmanagements (z.B. auch im Rahmen des Klimaschutzmanagements)
Potentiale:	- Aktive Umsetzung der Verkehrswende auf kommunaler Ebene - Ansprechperson für Bürger, Verbände, Vereine in Mobilitätsfragen - Aufbau einer verwaltungsebenenübergreifenden Mobilitätsmanagementstruktur		
Probleme	- Finanzierung der Personalstellen meist nur über Förderung möglich - Mobilitätsmanagement nur als Stabsfunktion mit Einfluss auf Bau- und Verkehrsmaßnahmen wirklich effektiv		
Praxisbeispiel	- „Manager für nachhaltige Mobilität“ beim Saarpfalz-Kreis⁸ - „Mobilitätsmanager“ St. Ingbert⁹		

4.1.3.3. Fazit und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises

Nachhaltige Mobilität, wird in vielen konzeptionellen Werken, Strategien und Masterplänen als ein wichtiger Baustein des Klimaschutzes und essentieller Teil einer zukunftsgerechten Verkehrspolitik angesehen. Deren Umsetzung und Implementierung in den Mobilitätsalltag ist allerdings ohne die entscheidenden Rahmenbedingungen unmöglich. Daher sind es neben der Bundes- und Landesebene, wo Fördergelder und überordnete Leitlinien beschlossen werden, gerade die Kommunen, deren Unterstützung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität benötigt wird. Mittelfristig muss daher die dauerhafte Besetzung eines Mobilitätsmanagements auf Kreis- wie auch Stadt und Gemeinde-Ebene in den Verwaltungen erfolgen.

Der Saarpfalz-Kreis ist durch die LEADER geförderte Stelle des Managers für nachhaltige Mobilität saarlandweit einer der Vorreiter im kommunalen Mobilitätsmanagement. Aufgrund der hier bereits angestoßenen Entwicklungen, dem entstandenen Netzwerk aus Mobilitätsakteuren und der vielfältigen Aufgaben ist eine Verstetigung dieser Stelle für den Saarpfalz-Kreis unabdinglich. Nachhaltige Mobilität kann im Saarpfalz-Kreis nicht binnen der zwei Jahre des Projektzeitraums entstehen. Vielmehr ist es eine langfristige Daueraufgabe, die nun zwar ihren Anstoß gefunden hat, aber eine konstante Betreuung und einen Kümmerer braucht um die alt etablierten Mobilitätsgewohnheiten der Bürger*innen zu reformieren.

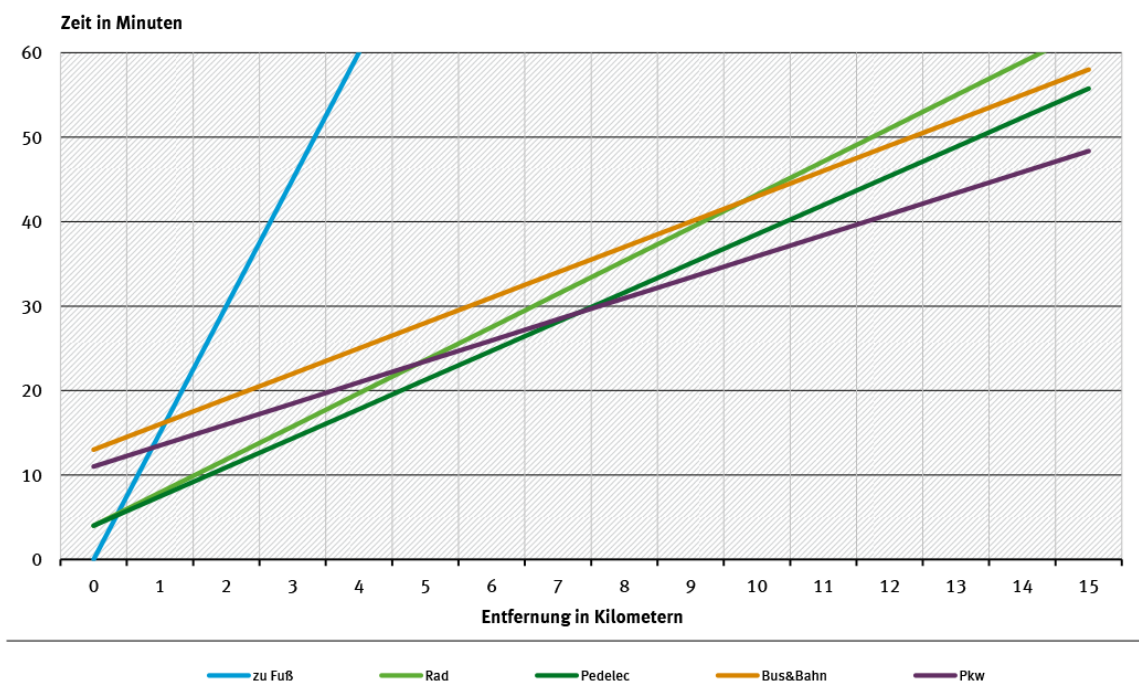
4.2. Fahrradverkehr

Das Fahrrad ist ein flexibles und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Auf Kurzstrecken vor allem im urbanen Bereich ist es zudem schneller als andere herkömmliche Verkehrsmittel. Aufgrund seiner Flexibilität, dem geringen Platzbedarf und den geringen Kosten, die es für den Nutzer verursacht, wird es in einem zukünftigen multimodalen Mobilitätssystem einer der Kernbausteine zur Überwindung kurzer Distanzen sein (bis ca. 15 km).

⁸ (Saarpfalz-Kreis 2020)

⁹ (Stadt St. Ingbert 2021)

Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr*



*Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß $\bar{v} = 4 \text{ km/h}$, Fahrrad $\bar{v} = 15,3 \text{ km/h}$, Pedelec $\bar{v} = 17,4 \text{ km/h}$, Bus/Bahn $\bar{v} = 20 \text{ km/h}$, Pkw $\bar{v} = 24,1 \text{ km/h}$.
Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.

Quelle: Umweltbundesamt, Expertenschätzung Juli 2014
sowie verschiedenen Studien (zB TU München)

Die entsprechende Infrastruktur, sowie die Schaffung von Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem ÖPNV, können das Fahrrad als vollwertige Alternative zum privaten PKW attraktiv machen. Durch die zunehmende Verbreitung von Fahrrädern mit Elektrounterstützung, den Pedelecs oder ugs. E-Bikes, werden neue Zielgruppen erreicht und die Nutzung für tägliche Strecken auch über längere Distanzen ermöglicht.¹⁰

Auf Basis technischer Innovationen (u.a. E-Bikes), dem Bedarf an nachhaltigen Mobilitäsalternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem wachsenden politischen Bewusstsein für die Chancen des Radverkehrs ist davon auszugehen, dass sich durch gezielte Maßnahmen in Infrastruktur, Mobilitätsmanagement und -marketing der Anteil des Radverkehrs am Modal Split mittelfristig deutlich steigern lässt.

Alltagsradverkehr findet in der Regel im öffentlichen Verkehrsraum, sprich auf Straßen und Radwegen statt. Im Saarland ist für die notwendige Infrastruktur folglich die jeweilige Kommune (bei Stadt-/Gemeindestraßen, Straßenbegleitenden Radwegen an Ortsdurchfahrten) oder das Land (Landstraßen und Bundesstraßen) zuständig. Ein Teil des Alltagsradverkehrs findet auch außerhalb des Verkehrsraumes auf Wald- und Feldwegen statt, da z.B. im ländlichen Raum nicht überall geeignete Radwege vorhanden sind, oder solche Wege eine schnellere Verbindung darstellen.

4.2.1. Grundlagen zu Radwegen

Der umgangssprachliche Begriff „Radweg“ umfasst fachlich eine Vielzahl von Ausführungsformen. Während touristische Radwege grundsätzlich nur wenige selbstdefinierte Vorgaben erfüllen müssen, ist die Ausweisung und der Bau offiziell ausgewiesener Radverkehrsanlagen genau geregelt. Weist ein Verkehrszeichen Nr. 237, 240 oder 241 einen Radweg aus, so ist dieser laut §2 Abs.4 der Straßenverkehrsordnung (StVO) für Radfahrer sogar benutzungspflichtig. Die Anlage solcher benutzungspflichtigen Radwege ist in der allgemeinen Verwal-

¹⁰ (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) kein Datum)

tungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) geregelt. Wenn kein benutzungspflichtiger Radweg angeordnet ist, so müssen Radfahrer auf der Straße fahren. Der Gehweg darf nur mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ genutzt werden, dann gilt allerdings auch für Radfahrer Schrittgeschwindigkeit. Eine Benutzungspflicht entsteht durch diese Freigabe nicht.

Benutzungspflichtige Wege können nur dann ausgewiesen werden, wenn weiterhin ausreichende Flächen für Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen, dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (z.B. Hohe Verkehrsbelastung, Gefahren, etc.) und Mindestanforderungen an Beschaffenheit und Breite erfüllt sind.

Benutzungspflichtige Radwege müssen so beschaffen sein, dass eine Nutzung möglich und zumutbar ist. Zudem muss die Linienführung stetig, eindeutig und sicher geschaffen sowie frei von Hindernissen sein.

Als einheitliche Grundlage für den Radwegebau orientiert sich die StVO an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung. Daraus ergeben sich folgende Standards:

Empfohlen werden baulich getrennte Radwege sowie Radfahrstreifen als sicherstes Mittel der Radverkehrsführung. Wo aufgrund mangelnden Platzes im Straßenraum eine derartige Umsetzung nicht möglich ist, sind Schutzstreifen sowie getrennte und gemeinsame Geh- und Radwege anzulegen.



Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichnet und durch einen durchgehenden Breitstrich von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Bei hohem Verkehrsaufkommen ist der Radfahrstreifen breit anzulegen oder durch Sicherheitsraum vom Verkehr zu trennen. Radfahrer haben hier eine Benutzungspflicht.



Lässt sich wegen geringer Fahrbahnbreite kein Radfahrstreifen anlegen, so kann durch einen nicht durchgängigen Breitstrich mit zusätzlicher „Fahrrad“ Markierung auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen geschaffen werden. Dieser erlaubt es dem Kraftfahrzeugverkehr in geschlossenen Ortschaften und bei Geschwindigkeiten bis 50 Km/h in Ausnahmefällen eine Befahrung falls die Verkehrssituation (z.B. Überholvorgang) dies erfordert. Schutzstreifen sind nicht mit Zeichen 237 ausgewiesen und daher nicht benutzungspflichtig. Es gilt allerdings auch für Radfahrer das Rechtsfahrgebot bei Nutzung der Straße.

Breitenvorgaben

Breitenvorgaben sorgen dafür, dass die Nutzung von Radwegen sicher ist und den Radfahrenden genug Verkehrsraum zuteilwird.

	Baulich angelegter Radweg	Radfahrstreifen	Getrennter Geh und Radweg	Gemeinsamer Geh und Radweg
Mindestbreite (m)	1,50	1,5	Radweg 1,5	Innerorts 2,5 Außerorts 2
Empfohlene Breite (m)	2	1,85		

Folgen für die Umsetzung

Der Bau von Radverkehrsanlagen ist somit, wie auch der Straßenbau, an klare Regeln gebunden. Sollen benutzungspflichtige Radwege errichtet werden, so müssen diese auch den Empfehlungen der ERA und den daraus abgeleiteten Vorschriften der StVO entsprechen. Dies bedeutet zum einen, dass eine Notwendigkeit für einen benutzungspflichtigen Radweg gegeben sein muss (§45, Abs.9 S.1) und dieser dann sowohl in Beschaffenheit und Zustand den Rechtsvorschriften entspricht.

4.2.2. Bestandsanalyse Radverkehr

4.2.2.1. Ausgangslage

Entgegen seines Potentials ist das Fahrrad besonders im Saarland ein unterdurchschnittlich genutztes Verkehrsmittel. Bei Betrachtung des Modal Split wird deutlich, dass die heutige Mobilität besonders abhängig vom Auto ist (Fahrer + Mitfahrer 71%) und das Rad nur eine marginale Rolle spielt.

Hauptverkehrsmittel 2017 nach Bundesland und regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7)					
Zeilen-%	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
Schleswig-Holstein	21%	13%	45%	14%	7%
Hamburg	27%	15%	26%	10%	22%
Niedersachsen	17%	15%	47%	14%	7%
Bremen	26%	21%	29%	10%	14%
Nordrhein-Westfalen	22%	11%	43%	14%	10%
Hessen	24%	8%	43%	14%	11%
Rheinland-Pfalz	21%	8%	47%	16%	8%
Baden-Württemberg	21%	10%	44%	15%	10%
Bayern	20%	11%	45%	14%	10%
Saarland	19%	2%	55%	16%	8%
Berlin	27%	15%	23%	10%	25%
Brandenburg	19%	11%	46%	13%	11%
Mecklenburg-Vorpommern	24%	14%	42%	14%	6%
Sachsen	23%	8%	46%	14%	9%
Sachsen-Anhalt	22%	11%	44%	14%	9%
Thüringen	26%	6%	46%	14%	8%
Stadtregion – Metropole	27%	15%	28%	10%	20%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	24%	14%	37%	13%	12%
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	21%	10%	46%	15%	8%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	18%	8%	52%	15%	7%
Ländliche Region – zentrale Stadt	24%	13%	41%	15%	7%
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	20%	9%	49%	16%	6%
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	17%	7%	56%	15%	5%

MID 2017 | alle Befragten | Quelle: infas

Abbildung 4 Modal Split der Bundesländer im Vergleich (Quelle: Infras Mobilität Deutschland)

Im Saarpfalz-Kreis liegen keine konkreten Daten zum Modal Split vor. Es ist davon auszugehen, dass durch ähnliche Ausgangsbedingungen ein vergleichbares Ergebnis wie im gesamten Saarland zu erwarten ist.

4.2.2.2. Bestehende Netzstrukturen

Die Ausgangsbedingungen für einen funktionierenden Radverkehr sind im Saarpfalz Kreis bereits in Grundzügen vorhanden. Durch Initiativen von Land, Kreis und Kommunen wurde Saarlandweit ein breit gefächertes Radwegenetz aufgebaut, welches sowohl den touristischen als auch den Alltags-Radverkehr bedienen soll. Touristische Netzstrukturen werden hierbei auch sehr häufig als Alltagsradwege genutzt. Daher sind Sie bei der Betrachtung der Gesamtinfrastruktur auch von wichtiger Bedeutung.

SaarRadland

Auf Landesebene wurde 1990 das Projekt SaarRadland initiiert, welches bis heute weiterentwickelt und durch die Tourismuszentrale des Saarlandes betreut wird. Die Unterhaltung und Pflege wird vom Landesbetrieb für Straßenbau mit einem eigenen Radwegeunterhaltungstrupp durchgeführt.

Als Ziele hat das Projekt neben einer Steigerung der touristischen Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Radwegenetzes, die Steigerung der Akzeptanz des Fahrrads für den Alltagsverkehr, sowie die Förderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel.

Das Streckennetz mit 10 Routen umfasst 750 km, von denen der Saarland Radweg sowie der Saar-Nahe-Höhenradweg durch den Saarpfalz Kreis verlaufen.

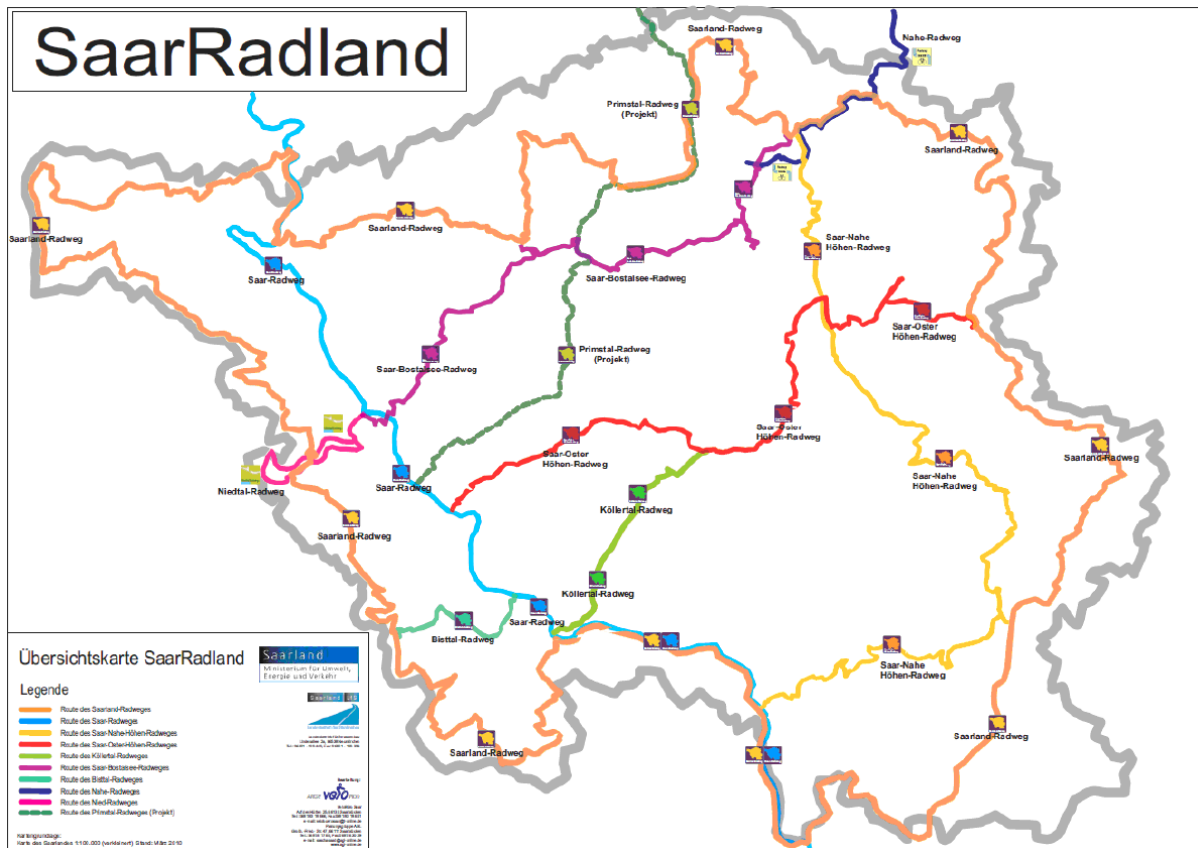


Abbildung 5: Karte SaarRadland (Quelle: Landesbetrieb für Straßenbau Saarlandes)

„Die Routen sind mit der saarlandspezifischen Wegweisung versehen. Infotafeln geben an markanten Stellen die Orientierung und Hinweise zu weiteren regionsspezifischen Informationen. Das SaarRadland als vermarktungsfähiger Sammelbegriff bündelt die wichtigsten touristischen Routen des Landes, die das Saarland flächenhaft erschließen und die Vielfalt der Landschafts- und Kulturräume des Saarlandes erfassen.“¹²

Routen auf Kreisebene

¹² (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes 2011, 10).



Das Routennetz des SaarRadLandes wird auf Kreisebene durch ein umfangreiches touristisches Radwegenetz von aktuell 350 km Länge ergänzt. Diese Routen verlaufen auf Wegen die den saarländischen Qualitätskriterien für Radwege entsprechen, welche dem „Leitfaden SaarRadLand- das touristische Radwegenetz des Saarlandes“ entnommen werden können.¹³ Auch die Beschilderung ist an die saarländische Radwegebeschilderungssystematik angepasst (Leitfaden „Radwege- Beschilderung im Saarland“) und enthält routeneigene Logos.

Die Planung und Errichtung der Wege erfolgte durch den Saarpfalz-Kreis. Betreut

wird das Wegenetz aktuell von der Stabsstelle für nachhaltige Entwicklung und Mobilität des Kreises, die auch für die Beschilderung der einzelnen Routen zuständig ist. Eine planmäßige Wartung und Kontrolle dieser Wege erfolgt im Gegensatz zu den touristischen Routen auf Landesebene nicht. Für Wartungskosten kommt die jeweilige Gemeinde, oft in Kollaboration mit dem Kreis, auf.

Die durch den Saarpfalz-Kreis konzipierten Routen wurden zwar zur touristischen Nutzung geschaffen, können aber auch örtlich räumlich vom Straßennetz getrennte Verbindungen für den Alltagsradverkehr darstellen.

Radwegenetz entlang von Gemeindestraßen, Bundesstraßen sowie Landesstraßen 1. und 2. Ordnung

Straßenbegleitende Radwege stellen vielerorts die direktesten Verbindungen dar und sind somit für den Alltagsradverkehr wichtige Verkehrsverbindungen.

Im Saarland ist der Landesbetrieb für Straßenbau die zuständige Stelle für Errichtung von Radwegen entlang von Bundesstraßen sowie Landstraßen 1. und 2. Ordnung, da das Land als Baulastträger auftritt. Im kommunalen Bereich (Gemeindestraßen) sind es die jeweiligen Städte und Gemeinden.

Da die ca. 250 km Bundes und Landesstraßen im Kreis¹⁴ meist die schnellste Verbindung zwischen Ortschaften darstellen, bringen straßenbegleitende Radwege die Radfahrer somit schnell an ihr Ziel. Sie sind entweder als ausgebaute Seitenstreifen (ehemals Standstreifen) oder als baulich von der Fahrbahn getrennte Radverkehrsanlagen angelegt und i.d.R. asphaltiert.

Straßenbegleitende Radwege befinden entlang vieler Straßen im Saarpfalz-Kreis. Quantitativ gesehen, kann man so bereits von einer guten Ausgangslage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs sprechen. Die größten Probleme des existierenden Radwegenetzes werden erst mit der Betrachtung der Radwegequalität deutlich. Verschmutzte Wege, eine schlechte Be-

¹³ (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes 2011)

¹⁴ (Saarpfalz-Kreis 2017, 178)

schaffenheit des Belags und unübersichtliche häufige Kreuzungssituation sind für viele potentielle Nutzer abschreckend, sodass entweder auf der Straße oder gar nicht Rad gefahren wird. Gerade die Ortsdurchfahrten gestalten sich aufgrund der historisch gewachsenen, dichten Bebauung als schwierig.

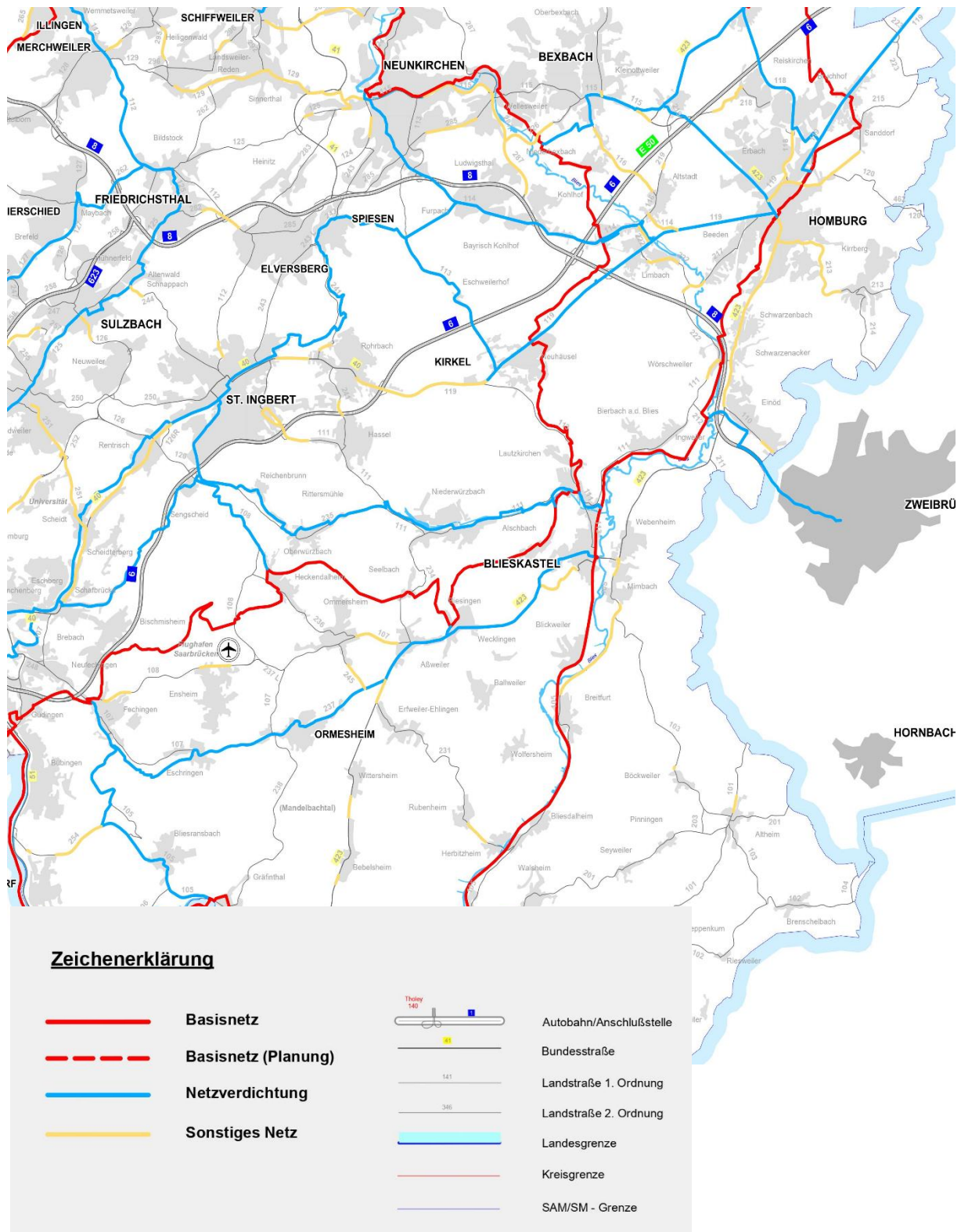


Abbildung 6: Wunschradschadenetz laut Radverkehrsplan Saarland (2015)

Zusammenfassung Zuständigkeiten Radwegenetz

Um zukünftige Maßnahmen rund um den Ausbau von Radwegen schnell und strukturiert angehen zu können, ist eine Übersicht der jeweiligen Zuständigkeiten sinnvoll. So kann bei Fragen rund um den Radwegeausbau stets schnell der richtige Ansprechpartner identifiziert werden.

Touristische Radwege Landesebene	Konzeption/Planung: Tourismuszentrale des Saarlandes Unterhaltung: Baulastträger, Landesbetrieb für Straßenbau
Touristische Radwege Kreisebene	Konzeption/Planung: Saarpfalz-Kreis Unterhaltung: Gemeinden/Baulastträger
Straßenbegleitende Radwege (Bundesstraßen, Landstraßen 1.Ordnung, Landstraßen 2.Ordnung)	Konzeption/Planung: Landesbetrieb für Straßenbau Unterhaltung: Landesbetrieb für Straßenbau
Radwege an Gemeindestraßen	Konzeption /Planung: Gemeinde Unterhaltung: Gemeinde

4.2.2.3. Radabstellanlagen

Eine Bestandsanalyse zum Thema Radabstellanlagen im Saarpfalz Kreis gestaltet sich aufgrund der Vielzahl von Standorten als schwierig. Anlagen, bspw. an Schulen, sind nicht zentral inventarisiert, sodass sich nur schwer eine Einschätzung über die aktuellen Verhältnisse tätigen lässt. Bezogen auf Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs im Saarpfalz Kreis kann auf eine 2016 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes des Landes erstellte Erfassung zurückgegriffen werden.

Aus dieser geht hervor, dass an 10 von 12 Bahnhaltepunkten im Kreis Fahrradabstellanlagen existieren. Einzig die Bahnhöfe Bierbach und Rentrish weisen keine Abstellmöglichkeiten auf. Insgesamt sind 20 Anlagen mit insgesamt 392 Plätzen vorhanden (Stand 2016). Die durchschnittliche Auslastung der Abstellanlagen betrug zum Untersuchungszeitpunkt 20,13%.

Auf Nachfrage teilte die Deutschen Bahn mit, dass die Bahnhöfe in Homburg, Rohrbach und St. Ingbert mit Fahrradboxen ausgestattet sind. Diese sind Jahresweise mietbar und auch stark nachgefragt. Eine Buchung kann nicht spontan erfolgen, da vor der Nutzung eine Bestätigung der Zahlung des Mietbetrages von 55€ (Stand 07.2020) sowie eine Schlüsselübergabe notwendig ist.

In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Kirkel-Neuhäusel ist zudem eine Abstellmöglichkeit mit Fahrradboxen gegeben, die nicht von der DB sondern der Gemeinde Kirkel verwaltet wird.

4.2.3. Visionen und Ziele des Saarpfalz-Kreises hinsichtlich Radverkehr

Der Ausbau und die Optimierung des Radverkehrsnetzes, sowohl hinsichtlich seiner Funktion im Alltag als auch im Tourismus, sind aufgrund der Schlüsselrolle des Fahrrades im Rahmen der Stärkung des Umweltverbundes Themen, welche bereits in vielen strategischen und konzeptionellen Planungsinstrumenten des Saarpfalz-Kreises behandelt wurden. All diese Werke beinhalten die Förderung der nachhaltigen Mobilität unter Einbeziehung des Fahrrades als flexibles, kostengünstiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel.

Für den Fahrradverkehr leiten sich folgende Ziele und Visionen ab:

- Ein sicheres, gut ausgebautes Alltagsradwegenetz bildet die Grundlage für mehr Fahrradverkehr

- Das Fahrrad ist als schnelle und flexible alternative zum MIV in innerstädtischen Gebieten etabliert
- Abstellanlagen und die Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen inter- und multimodale Mobilität
- In planerischen Überlegungen und Diskussionen wird das Fahrrad als zum PKW gleichwertiges Verkehrsmittel mit einbezogen
- Bei Neuplanungen und Ausbautätigkeiten wird stets auf eine effiziente und verträgliche Führung des Radverkehrs unter Beachtung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geachtet
- An Radwegen ist eine Wegweisung vorhanden um Radfahrer schnell und sicher zu leiten

Übergeordnetes Gesamtziel:

Die Angebote des ÖPNV und das Fahrrad sollen dank guter Verfügbarkeit und Verknüpfbarkeit und Infrastrukturen die zu bevorzugenden Verkehrsmittel für Wege des täglichen Bedarfs darstellen.

4.2.4. Ideen aus existierenden Konzepten

In den bereits existierenden Konzepten auf Ebene des Saarpfalz-Kreises und der Biosphäre Bliesgau findet auch das Fahrrad im Kontext nachhaltiger Mobilität Erwähnung.

Im Kreisentwicklungskonzept aus dem Jahre 2017 werden bereits einzelne konkrete Maßnahmen genannt: Dazu zählen zum einen die Erweiterung des Busliniennetzes um einen Rad-Bus, der spezielle radtouristische Ziele bedient und zum anderen über größere Kapazitäten hinsichtlich der Fahrradmitnahme besitzt als die herkömmlichen Busse. Des Weiteren setzt das Konzept direkt bei der Kreisverwaltung selbst an. Als Beitrag zum Klimaschutz wird eine Förderung der körperlichen Bewegung und damit auch des Radfahrens empfohlen. Miteinander geht die Beschaffung von Dienstfahrrädern, die den Mitarbeitern es ermöglichen, kurze Dienstwege schnell, flexibel und umweltfreundlich zurück zu legen.

Auch der Masterplan 100% Klimaschutz aus dem Jahr 2014 sieht in der touristisch- und freizeit- geprägten Region des Biosphärenreservats Bliesgau und damit auch im Saarpfalz-Kreis ein großes Potential für den Radverkehr. Für den Alltagsradverkehr wird auch hier auf die Wichtigkeit einer möglichst lückenlosen Fahrradinfrastruktur hingewiesen. Als Umsetzungs-ideen werden fahrbahnintegrierte Radstreifen in Kombination mit einer Geschwindigkeitsanpassung des motorisierten Verkehrs, sowie Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements genannt. Hierzu zählt zum einen der Ausbau der innerbetrieblichen Infrastruktur für Radfahrer (sichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen oder Fahrradkeller, Umkleide- und Duschgelegenheiten) und zum anderen die Nutzung eines Fahrrades oder Pedelegs als Dienstfahrzeug. Als großes Handlungsfeld wird der Bereich ÖPNV und Rad thematisiert. Zur Etablierung von Intermodalität wird gefordert, dass das Rad viel stärker mit dem ÖPNV Angebot verknüpft wird. So soll beim weiteren Ausbau der Haltestellen die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrräder sicher abzustellen oder auch Räder an übergeordneten Knotenpunkten in Form eines Bike-Sharing Systems zu leihen. Durch die Miteinbeziehung des Radverleihs in eine Gäste Card kann hierdurch zusätzlich ein Mehrwert für Touristen geschaffen und deren Abhängigkeit vom PKW reduziert werden. Standorte für Bike-Sharing und Bike and Ride (Fahrradabstellanlagen) wären u.a. Mobilitätsstationen, welche durch den Ausbau von übergeordneten Haltepunkten oder zentralen Orten errichtet werden. Auch ein Marketing pro Fahrrad, das zu einer Imagesteigerung dieses Verkehrsmittels beiträgt, findet Erwähnung.

4.2.5. Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs

4.2.5.1. Radverkehrsplanung

Steigerung des Stellenwertes des Radverkehrs

Fakt ist, dass aktuell, aufgrund der extremen Präsenz und Nachfrage, das Auto der Kernbestandteil der Verkehrsplanung ist. Um ein nachhaltige Verkehrswende zu erreichen und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken, müssen in der Planung, aber vor allem auch in der Politik neue Wege gegangen werden. Wie bereits in der Handlungsebene „Schaffung von Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität“ beschrieben ist eine legislative Grundlage für die Stärkung des Radverkehrs von großer Bedeutung. Ein Mobilitätsgesetz zielt hierbei darauf ab auch den Radverkehr als Bestandteil des Umweltverbundes gegenüber des MIV zu stärken und z.B. Radwege als festen Bestandteil aller Planungen im öffentlichen Verkehrsraum zu verankern. Durch dieses Bekenntnis zur nachhaltigen Verkehrswende wird die Realisierbarkeit von Projekten wie z.B. Pop-Up-Radwegen vereinfacht und Abwägungsprozesse zwischen aktuell kurzfristiger Wirtschaftlichkeit und langfristig nachhaltiger Ausrichtung vermehrt für letzteres entschieden. Es wäre zu begrüßen, wenn von Landesebene aus die Verabschiedung eines entsprechenden Gesetzes erfolgt, sodass sich auch im Saarland der Nachhaltigkeitsgedanken allen Mobilitätsplanungen zugrunde liegen kann.

Zur Ideenfindung und Stärkung des Radverkehrs wurde im Saarland bereits die AG Alltagsradverkehr sowie die Lenkungsgruppe SaarRadLand ins Leben gerufen. 2021 wurde die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen im Saarland initiiert. Diese soll 2022 abgeschlossen werden. Die AGFK ist eine Plattform zur Wissensvermittlung, Fördermittelberatung und Projektarbeit im Radverkehr. Den in diesem Bereich engagierten Landkreisen kommt hier eine wichtige Rolle zu. Sie können das in der AGFK generierte Wissen in ihren Kommunen streuen und dadurch weniger aktive Städte und Gemeinden unterstützen. Mitgliederkommunen können ihr Fachpersonal über spezielle Schulungen weiterqualifizieren und somit eine moderne kommunale Radverkehrsplanung in der Verwaltung verankern.

Zentraler Bestandteil der Beitrittskriterien zur AGFK ist die Benennung eines Radverkehrsbeauftragten in der jeweiligen Kommune.

Akteure:	Saarland	Kommunen
Maßnahmen:	- Mobilitätsgesetz - Schaffung von Vernetzungsmöglichkeiten (AG-Alltagsradverkehr, AGFK, etc.)	- Radbeauftragte (Mobilitätsmanagement)
Potentiale	- Fortschritt durch Vernetzung - Einfluss der Kommunen auf Planungen der Landesebene	
Probleme	- Fehlende kommunale Ansprechpartner - Fehlende kommunale Initiative zum Beitritt	
Praxisbeispiele:	z.B.: AGFK Baden-Württemberg ¹⁵	

Erstellung von Radverkehrskonzepten

Radverkehrskonzepte sind Gesamtstrategien für den Radverkehr (gewöhnlich auf Gemeindeebene), die bestehende Verkehrsprobleme zu lösen, und/oder die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern versuchen. Sie dienen als Grundlage für die bedarfsgerechte Entwicklung von Fahrrad Infrastruktur und priorisieren dem Radverkehr zuträgliche Infrastrukturelle Maß-

¹⁵ (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg 2021)

nahmen. Radverkehrskonzepte zeigen die Richtungen der Radverkehrsströme auf und definieren Hauptverkehrsrouten. Bei der Analyse werden bestehende Problemstellen und Potentiale herausgearbeitet und nach realisierbaren Lösungsansätze gesucht.

Radverkehrskonzepte sind in der Regel kleinräumig aufgestellte Konzepte, die sehr detailliert ausgearbeitet werden und konkrete örtlichkeitsbezogene Maßnahmen beinhalten. Gleichermaßen werden aber auch weitläufigere Verbindungsachsen über die Gemeindegrenzen betrachtet, sodass letztlich ein dichtes Netz aus Haupt- und Nebenachsen sowie Verbindungsrouten entsteht.

Ziel sollte es bei den Radverkehrskonzepten sein, dass jede Gemeinde für sich und die lokale Radverkehrssituation ein Konzept aufstellt, welches optimaler Weise nahtlos an die Planungen der umliegenden Gemeinden anknüpft. So entsteht, falls die Maßnahmen aus den Konzepten auch realisiert werden, ein in der Praxis attraktives und effektives Radwegenetz. Für den Kreis bleibt in diesem Prozess die Rolle des Vermittlers zwischen den verschiedenen Gemeinden und den Verwaltungsebenen sowie eine koordinierende Funktion. Es muss sichergestellt werden, dass regionale Radwegenetze (z.B. touristische Radwege) sowie bereits existierende Planungen anderer Gemeinden mit eingebunden werden, um den ganzheitlichen Kontext nicht außer Acht zu lassen.

Im Saarpfalz-Kreis sind durch die Städte Homburg, St. Ingbert und Kirkel bereits Radverkehrskonzepte erstellt worden. Auch anderen Städten und Gemeinden im Saarpfalz-Kreis planen die Ausarbeitung von Radverkehrskonzepten. Sind flächendeckend konzeptionelle Planungen vorhanden, so würde man eine optimale Ausgangslage für eine weitere Radverkehrsentwicklung vorfinden, da sowohl der aktuelle Bestand an Infrastruktur, aber auch Probleme und Potentiale identifiziert würden. Anhand dieser Ausgangslage wären bspw. Ausbaumaßnahmen einfacher und schneller umsetzbar. Daher wird den Gemeinden empfohlen in kurzfristiger Sicht entsprechende Konzepte in Auftrag zu geben und aktuelle Fördermöglichkeiten zu nutzen. Nach der konzeptionellen Vorarbeit können z.B. Radbeauftragte/Mobilitätsmanager an der Umsetzung der Ideen und Projekte in den Kommunen arbeiten. Den Städten und Gemeinden muss bewusst sein, dass mit der Erstellung des Konzeptes auch eine haushaltstechnische Basis geschaffen werden muss, mit welcher diese Realisierungsmaßnahmen finanziert werden können.

Auf Landesebene befasst sich der Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) mit der Erstellung eines Radverkehrsplanes, der überörtliche Verbindungen mit regionalem und landesweit wichtigem Charakter definiert und kategorisiert. Diese Planungen können dann wiederum in Radverkehrskonzepte auf kommunaler Ebene einfließen.

Für das Jahr 2022 ist eine Neuauflage des Radverkehrsplanes im Saarland geplant. Im Rahmen von Regionalen Workshops sollen gemeindeübergreifende (Wunsch-) Wegenetze identifiziert und mögliche Baumaßnahmen im Zuständigkeitsbereich des LfS priorisiert werden.

Akteure:	Land	Kreis	Kommunen
Teilmaßnahmen:	- Fortschreibung Radverkehrsplan - Fördermittel zur Umsetzung von Radverkehrskonzepten	- Förderung interkommunaler Zusammenarbeit	- Erstellung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten
Potentiale:	- Schaffung von Planungsgrundlagen - Ermittlung von Bedarf		

	- Priorisierung von Maßnahmen
Probleme:	- Umsetzung der Konzepte oft mit großen Investitionen verbunden - Gefahr der „Papiertiger“
Praxisbeispiele:	Radverkehrskonzepte: Stadt Homburg, St. Ingbert, Kirkel

4.2.5.2. Optimierung der Fahrrad Infrastruktur

Planung Radwegenetz

Auf Grundlage der konzeptionellen Vorarbeit auf Ebene des Landes und der Kommunen ergeben sich Maßnahmenkataloge die von den jeweiligen Baulastträgern umgesetzt werden sollen. Gerade in dieser Phase ist eine interkommunale Abstimmung, auch unter Miteinbeziehung des Landesbetriebs für Straßenbau des Saarlandes (LfS) wichtig.

Damit ein gesamtheitliches regional übergreifendes Radverkehrsnetz entsteht, dürfen Bau- maßnahmen nicht an Gemeinde- oder Landesgrenzen enden. Daher ist eine enge Zusammenarbeit aller beteiligter Ebenen nötig.

Ausgehend von der konzeptionellen Vorarbeit müssen gemeinsam diejenigen Maßnahmen ermittelt und prioritär umgesetzt werden, welche kurzfristig den größten Nutzen für den Radverkehr nicht nur innerhalb einer Kommune, sondern auch im regionalen Bezug haben. Neben dem Lückenschluss gilt es auch auf dem Papier bereits vorhandene Verbindungen auf ihre Qualität zu prüfen und gegebenenfalls zu optimieren. Die Umsetzung kann durch die Bereitstellung von Fördermitteln durch die Landesebene unterstützt werden. Ein kreis- oder landesweites Radwegekataster, welches Existenz und Zustand aller Radverbindungen unabhängig vom Baulastträger erfasst würde eine vereinfachte Planungsgrundlage für die Kommunen darstellen, die noch kein detailliertes Radverkehrskonzept besitzen.

Die aktuelle Ausgangslage ist vielerorts so, dass das vorhandene Radwegenetz sich in der Praxis oft doch als unzureichend darstellt, da in früheren Planungen Mindestbreiten und Qualitätsstandards nicht immer Beachtung gefunden haben. Für zukünftige Maßnahmen ist es daher wichtig, sich an den gegebenen Standards zu orientieren, die in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) festgehalten sind. So kann gewährleistet werden, dass die Radverkehrsanlagen an neuste Erkenntnisse angepasst und sicher nutzbar sind. Durch die jeweiligen Baulastträger gilt es daher auch, bestehende Abschnitte des Radwegenetzes entsprechend zu sanieren und zuerst nur wichtige fehlende Abschnitte neu zu errichten. Um finanzielle Mittel optimal einzusetzen, ist eine Priorisierung der Maßnahmen nötig. Aktuell oder potentiell viel genutzte Streckenabschnitte in schlechtem Ausbauzustand sind geringer frequentierten Abschnitten vorzuziehen. Durch ein solches Vorgehen kann auf mittlere bis lange Sicht gesehen ein hoher Qualitätsstandard erreicht werden. Durch kurzfristig umgesetzte Projekte mit hohem Bedeutungsgrad können bereits effektive und öffentlichkeitswirksame Zeichen für den Radverkehr gesetzt werden. Die Priorisierung der nötigen Maßnahmen sollte im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzepte auf Gemeindeebene erfolgen.

Ein schlechter Zustand der Infrastruktur oder mangelnde Wegweisung schrecken viele Interessierte ab. Um eine breite Masse zum Radfahren zu gewinnen, muss ein Radweg technisch wie auch optisch in einem guten Zustand sein. Da das Fahrrad in den Köpfen der Bevölkerung eher Freizeit- statt Transportinfrastruktur darstellt und man den Einflüssen von Natur und Umwelt deutlicher ausgesetzt ist, werden die Wegebeschaffenheit und dessen Umfeld beim Radfahren deutlich wahrgenommen.

Gestalterische Mittel, die Radwege aufwerten können sind z.B. farbliche Markierungen, vibrationsarme Straßenbeläge, Grasflächen zur Trennung verschiedener Verkehrsarten, Ruhemöglichkeiten, etc. Auch eine Wegeführung durch Parkanlagen und abseits des motorisierten Verkehrs führen zu einem spürbar schöner empfundenen Fahrerlebnis. In Zeiten angespannter Haushalte wird eine derartige Aufwertung bestehender Radwege wohlmöglich auf den ersten Blick fehlenden Nutzen scheitern, auch wenn die Maßnahme eine höhere Akzeptanz und Radwegenutzung zur Folge haben würde.

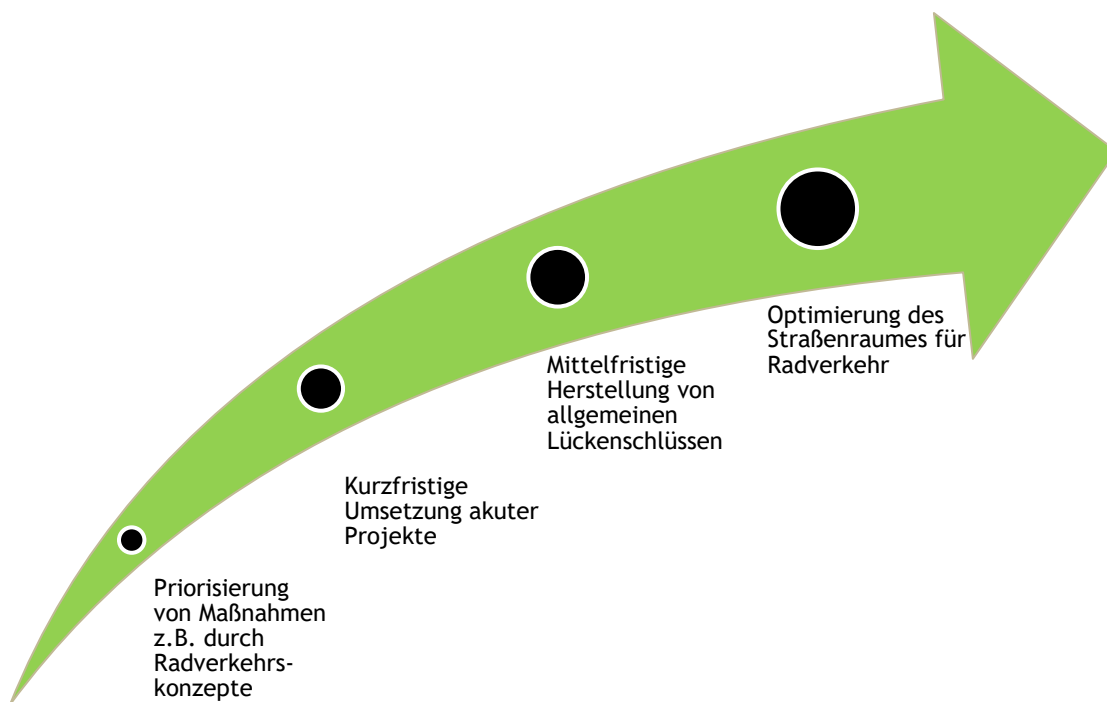


Abbildung 7: Leitfaden der Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehr (Quelle: Eigene Darstellung)

Akteure:	Land/LfS	Kommunen	Saarpfalz-Kreis
Teilmaßnahmen:	- Fördermittel für Rad-Infrastruktur - Kooperation mit Kommunen bei Maßnahmen auf Bundes-/Landesstraßen	- Priorisierung von Maßnahmen - Bereitstellung von Haushaltsmitteln für Radverkehr - Abstimmung mit Nachbarkommunen, Interessensverbänden - Realisierung von Maßnahmen	- Kreisweites Radwegekataster
Potentiale:	- Planungsgrundlagen für rasche Umsetzungen		
Probleme:	- Politischer Wille, Personal und Investitionen zur Umsetzung nötig		
Praxisbeispiele:	Fördermittel: Sonderprogramm Stadt-Land, NMOB-Rad (Saarland) Qualitätsstandards: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Infrastruktur: Niederlande (z.B. Houten, Utrecht)		

Radschnellwege

Radschnellwege, oder auch Radschnellverbindungen genannt, stellen die höchste Kategorie der Radverkehrsverbindungen dar und sind seit 2020 mit Zeichen 350.1 offiziell in der StVO verankert.¹⁶



Abbildung 8: Verkehrszeichen Radschnellweg

Auf ihnen soll der regionale und städtische Radverkehr geführt, gebündelt und beschleunigt werden. Radfahrende gelangen somit möglichst ohne Umwege, Kurven oder größere Unterbrechungen durch Kreuzungen und Einmündungen, schnell, bequem und sicher an ihr Ziel.

An einigen Orten in Deutschland sind solche Verbindungen bereits mit dem Ziel in Planung, den Pendlern eine flexible und schnelle Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Eine Radschnellverbindung soll so auch zwischen Völklingen, Saarbrücken, der Universität und St. Ingbert entstehen. Allerdings sind die Vorgaben des Bundes bezüglich der Förderfähigkeit von Radschnellverbindungen sehr streng.¹⁷ So ist unter anderem in der Regel eine Breite von vier Metern, die Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten (auch touristische Verkehre oder Fußgängerverkehr) sowie Prognoseverkehrsstärken von mehr als 2.000 Radfahrten (DTVRad) pro Tag nachzuweisen. Diese Vorgaben machen eine Integration oder Umwandlung bestehender Wegenetze in ein Radschnellwegesystem sehr schwierig. Im Saarpfalz-Kreis sind bereits existierende, topographisch günstige und verfügbare Strecken (z.B. Glan-Blies-Weg) schon für den Radverkehr erschlossen worden. Bei einem Umbau zur

nung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten (auch touristische Verkehre oder Fußgängerverkehr) sowie Prognoseverkehrsstärken von mehr als 2.000 Radfahrten (DTVRad) pro Tag nachzuweisen. Diese Vorgaben machen eine Integration oder Umwandlung bestehender Wegenetze in ein Radschnellwegesystem sehr schwierig. Im Saarpfalz-Kreis sind bereits existierende, topographisch günstige und verfügbare Strecken (z.B. Glan-Blies-Weg) schon für den Radverkehr erschlossen worden. Bei einem Umbau zur

¹⁶ (Landesbetrieb für Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2021)

¹⁷ (Saarländischer Rundfunk 2021)

Widmung als offizielle Radschnellverbindung würden die Kosten zur Erfüllung der offiziellen Kriterien den Mehrwert bei weitem übersteigen.

Aus dem Konzept der Radschnellwege lassen sich allerdings Leitlinien herausstellen, welche in der Planung übergeordneter Radwege die auf Pendlerverkehr ausgelegt sind, übernommen werden können:

- Hohe Reisegeschwindigkeit (>20 Km/h) ohne Zeitverluste durch Warten
- Ausreichende Breite zum Nebeneinanderfahren und Überholen
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Getrennte Führung vom PKW Verkehr
- Hohe Infrastrukturqualität (z.B. Belag und Beschilderung)
- Einheitliche Beschilderung und Design

Akteure:	Land/LfS	Kommunen
Teilmaßnahmen:	- Prüfung der Notwendigkeit - Unterstützung bei Planung und Finanzierung regionaler Verbindungen - Beachtung der Vorgaben von Radschnellwegen als allgemeine Leitlinien für hochwertige Radverbindungen	- Prüfung der Notwendigkeit auf kommunaler Ebene - Beachtung der Vorgaben von Radschnellwegen als allgemeine Leitlinien für hochwertige Radverbindungen
Potentiale:	- Beschleunigung des Radverkehrs - Geringere Fahrzeiten für Pendler - Stillgelegte Bahnstrecken mit guten Grundvoraussetzungen - Attraktivierung des Verkehrsmittels durch sichere Wege	
Probleme:	- Strenge Umsetzungskriterien, auch hinsichtlich Fördermittel - Bau „Auf der grünen Wiese“ schwer möglich - Geringe Ausbaumöglichkeiten bestehender Verbindungen	
Praxisbeispiele:	Radschnellwege: Radschnellweg Ruhr (Mühlheim-Essen)	

Technische Maßnahmen zur Steigerung der Reisegeschwindigkeit auf Radwegen

Eine Problematik, die viele Alltags-Radfahrer betrifft, ist das Warten und damit der Zeitverlust an Ampeln. Da die Radverkehrsströme dem PKW-Verkehr untergeordnet sind, kommt einer effizienten Ampelschaltung auf Radwegen keine besondere Aufmerksamkeit zuteil. Dies resultiert darin, dass Radfahrer lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen oder straßenverkehrsordnungswidrig die Straße überqueren, was entweder Zeitverlust oder gefährliche Fahrmanöver zur Folge hat.

Mittels technischer Lösungen kann dieses Problem angegangen werden. Wie bereits im Autoverkehr praktiziert, können Ampeln an Radwegen im Zusammenspiel mit dem Verkehr auf der Straße so synchronisiert werden, dass sich eine „Grüne Welle“ einrichten lässt. Fährt der Radfahrer ab einem bestimmten Punkt mit einer konstanten Geschwindigkeit, so ist beim Erreichen der nächsten Kreuzung die Ampel wieder auf Grün geschaltet. An längeren Straßenabschnitten mit einer Häufung von Ampeln wäre somit eine unterbrechungsfreie Fahrt möglich.

Lässt sich eine Synchronisierung nach einer bestimmten Fahrtgeschwindigkeit nicht durchführen, so besteht die Möglichkeit, Grünphasen bei Annäherung des Radfahrers an die Ampel zu

schalten indem dieser in geeigneter Entfernung zur Ampel erfasst wird. Lässt es die Gesamtverkehrssituation zu, so muss der Radfahrer nicht absteigen und kann unterbrechungsfrei weiterfahren.



Statt der Anpassung der Ampel an den ankommenden Radfahrer, lassen regelmäßig geschaltete Ampeln es zu über entfernt stehende, digitale Hinweisschilder Informationen zur nächsten Grünphase sowie Geschwindigkeitsempfehlungen an Radfahrer zu übermitteln.

Eine einfache Variante an Kreuzungen stellt der 2020 neu in die STVO eingeführte grüne Pfeil für Radfahrer dar. Das Zeichen 721, „Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr“ kann nach Erfüllen von Bedingungen der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung den Radfahrern, nach vorherigem Anhalten und Beurteilen der Situation, das rechts abbiegen auch in Rotphasen erlauben.

Akteure:	Land/LfS	Kommunen	Kreis
Teilmaßnahmen:	- Prüfung der Möglichkeiten entlang Bundes-/Landesstraßen	- Prüfung der Möglichkeiten an Kommunalen Straßen	- Straßenverkehrsbehörde als anordnende Behörde abseits der Gemeindestraßen
Potentiale:	- Beschleunigung des Radverkehrs - Gleichberechtigung Radverkehr PKW Verkehr - Attraktivierung von Routen mit Kreuzungspunkten		
Probleme:	- Komplexität der Abstimmung zwischen Rad- und PKW Ampeln - Technische Lösungen teils sehr kostspielig - Konfliktpotential bei möglichen Verkehrsbehinderungen für PKW		
Praxisbeispiele:	Grüne Welle: Radweg Kopenhagen und Albertslund (22 Km grüne Welle bei 20 Km/h)¹⁸ Bedarfsorientierte Ampelschaltung: „SiBike-App“ Marburg¹⁹		

Radwege im ländlichen Raum

In den ländlicheren Bereichen des Kreises, in denen kaum straßenbegleitende Radinfrastruktur vorhanden ist, besteht oft offiziell keine entsprechende Notwendigkeit zum Bau straßenbegleitender Radwege. Dies resultiert aus geringen Verkehrsbelastungen und damit einem zumindest statistisch geringem Gefahrenpotential. Aufgrund großer Entfernungen zu den Zentren und ungünstiger Topographie ist davon auszugehen, dass, auch aufgrund geringerer Bevölkerungsdichte, mengenmäßig weniger Alltagsradverkehr zu erwarten ist. Aufgrund des vielerorts gut ausgebauten Wirtschaftswegenetzes kann in diesen Bereichen bevorzugt auf diese Infrastruktur zurückgegriffen werden. Hierdurch können kurzfristig Verbindungen geschaffen werden, ohne dass große Investitionen zum Neubau von Wegen nötig werden. Ein touristisches, ausgeschildertes Wegenetz besteht im Saarpfalz-Kreis bereits. Die vorhandene Beschilderung kann um zusätzliche Orts-/ Kilometerangaben ergänzt werden, um Radfahrer

¹⁸ (Sekretariat für Radschnellwege in Dänemark 2021)

¹⁹ (Stadt Marburg 2021)

auf die bestehenden Verbindungen hinzuweisen. Durch solche Maßnahmen kann das Radwegenetz sowohl in alltags- als auch touristischer Sicht aufgewertet werden. Verbindungen über Wirtschaftswege stellen gerade im ländlichen Raum brauchbare Routen zwischen Ortslagen dar, weil sie vielerorts sehr direkt verlaufen und oft gut befahrbar sind. Solche gut befahrbaren Direktverbindungen gilt es zu identifizieren und in geeigneter Art und Weise bekannt zu machen und als Routenalternative zu beschildern. Dadurch, dass Fahrräder mit elektrischer Unterstützung immer beliebter und verbreiteter werden, stellen auch größere Anstiege kein Problem für die Planung von Radverbindungen dar.

Das Potential der Wirtschaftswege wurde bspw. auch im Rahmen der Erstellung des Gemeindeentwicklungskonzeptes der Gemeinde Gersheim erkannt. *„Die Gemeinde legt großen Wert darauf, die Rad- und Fußwegeverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen insbesondere über Ausbau und Beschilderung der Feldwege zu stärken. Optimierungsbedarf besteht hierbei etwa bei der Verbindung zwischen Medelsheim und Seyweiler.“*²⁰

Radverkehrskonzepte sollten sich bei ihren Planungen daher nicht nur auf die Verbindungen über öffentliche Straßen und offizielle Radwege konzentrieren, sondern gerade im ländlichen Raum auch die potentielle der Wirtschaftswege mit in Betracht ziehen.

Um eine breite Unterstützung zu erhalten und auf die Radverkehrsmöglichkeiten im ländlichen Raum aufmerksam zu machen, sollte die örtliche Bevölkerung, Vereine und Interessensgruppen in die Planung mit einbezogen werden. Hierdurch erhält man Informationen aus erster Hand und kann eventuelle Problemstellungen (z.B. Konflikt Radfahrer-Landwirte) frühzeitig angehen. Durch eine breite Partizipation der Bevölkerung werden die Wege gleichzeitig bekannt gemacht und der Wille, diese auch zu nutzen, steigt. Für die genannten Maßnahmen wären in erster Linie die Städte und Gemeinden des Kreises zuständig. Der Kreis kann hier im Rahmen des Mobilitätsmanagements unterstützend agieren.

Akteure:	Kommunen	Interessensgruppen/ Bürger	Kreis
Teilmaßnahmen:	- Identifikation von Verbindungen z.B. durch kommunales Mobilitätsmanagement - Beachtung von Wirtschaftswe-gen bei Radverkehrskonzepten	- Bewusstsein bei den Kommunen für Notwendigkeit von Radverbindungen schaffen - Unterstützung bei Routenfindung	- Unterstützung bei Planung - Erweiterung touristischer Beschilderung in Kooperation mit Kommunen
Potentiale:	- Einfachstes Mittel zur Stärkung des Radverkehrs auf dem Land - Günstige Lösung für ländliche Kommunen - Zudem touristisches Potential		
Probleme:	- Konflikte mit Landwirten, Grundbesitzern		
Praxisbeispiele:	Wirtschaftswege zwischen Homburg und Blieskastel als Hauptradverkehrsachse		

²⁰ (Gemeinde Gersheim 2016, 166)

Temporäre Radfahrstreifen (Pop-Up-Radwege)

Im Rahmen der Covid-19 Pandemie 2020/21 kam es aufgrund massiver Nachfrageeinbrüche im ÖPNV zu einem Radfahr-Boom u.a. in allen größeren Städten. Vielerorts wurden, um genügend Raum für den plötzlich stark angestiegenen Radverkehr zu schaffen, temporäre Radfahrstreifen an stark frequentierten Routen angelegt.



Aus dieser Notlage heraus etablierten sich in vielen Fällen diese Radwege so sehr, dass nun mit dauerhaft hohen Nutzerzahlen zu rechnen ist und diese Wege nun fest ausgebaut werden. Die Pop-Up-Radwege zeigten aus dieser Situation heraus auch die Auswirkung von solchen einschneidenden Maßnahmen für den motorisierten Verkehr. An Standorten, wo der Verkehrsfluss durch die Radwege nur unwesentlich beeinflusst wurde, der Radverkehr aber deutlich angestiegen ist, können nun dauerhafte Radfahrstreifen errichtet werden. Durch dieses notgedrungene Experiment wurde vielerorts das Potential deutlich, welches der Radverkehr zur allgemeinen Verkehrsentslastung hat.

Akteure:	Land/LfS	Kommunen	Kreis
Teilmaßnahmen:	- Kooperation mit Städten/Gemeinden als Baulastträger bei Bundes-/Landesstraßen	- Identifizierung von Potentiellen Maßnahmen	- Straßenverkehrsbehörde als anordnende Behörde
Potentiale:	- Schnelle Umsetzung bei akutem Bedarf - Als Test für Nachfrageermittlung möglich		
Probleme:	- Unsichere Rechtslage, wenn Notwendigkeit nicht direkt Begründet werden kann - Geringer Planungsvorlauf - Keine Dauerlösung → Später Rückbau oder Investition in Ausbau nötig		

Fahrradabstellanlagen

Das Abstellen von Fahrrädern ist im öffentlichen Raum grundsätzlich gestattet, solange niemand behindert oder gefährdet wird. Obwohl das Fahrrad aufgrund seiner Dimensionen und Handlichkeit auf den ersten Blick fast überall einen Platz zum Parken findet, sollte durch geeignete Abstellanlagen an zentralen und viel frequentierten Orten möglichen Problemen, die durch unkontrolliertes Parken entstehen, zuvorgekommen werden. Um Fahrraddiebstahl zu verhindern, müssen sichere Abstellmöglichkeiten zumindest so geschaffen sein, dass diese im Boden verankert sind und das Fahrrad mittels Schloss an dieser befestigt werden kann. Konstruktionen nach Mindestkriterien haben allerdings die Nachteile, dass bei schlechter Witterung das Rad und damit auch der Sattel nass wird und weiterhin Anbauteile am Rad entwendet werden können. Gerade letzterer Aspekt ist heutzutage für viele Fahrradbesitzer relevant, da immer mehr Menschen hochwertige Räder, wie z.B. Pedelec, besitzen.

Da viele auf dem Markt erhältliche Abstellsysteme nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen (z.B. sog. „Felgenkiller“), wurde in Zusammenarbeit mit dem ADFC die DIN 79008 entwickelt. Die Norm gibt praxisorientierte Richtlinien für die Konstruktion von Fahrradabstellanlagen vor und beachtet dabei Grundsätze der Anwenderfreundlichkeit, Standfestigkeit und des Diebstahlschutzes.



Abbildung 9: "Felgenkiller" vs. DIN 79008 zertifizierte Abstellanlage; Quelle: <https://www.gronard.de/foerderungen/>.

Fehlt den Radfahrenden die Möglichkeit ihr Gefährt an ihrem Zielort sicher abzustellen, so werden diese von der Benutzung des Rades absehen und andere Verkehrsmittel verwenden. Daher muss mittels geeigneter Infrastruktur, zu der auch die Abstellanlagen zählen, die Grundlage dafür geschaffen werden, dass das Fahrrad überhaupt als Verkehrsmittel in Frage kommt.

Im Saarpfalz-Kreis stehen Fahrradabstellanlagen mit größeren Kapazitäten aber teils schlechter Qualität vor allem an Bahnhöfen zur Verfügung. Um eine intermodale Fortbewegung zu ermöglichen sollten auch z.B. an Bushaltestellen/-Bahnhöfen Möglichkeiten geschaffen werden Fahrräder sicher abzustellen. Innerstädtische Abstellanlagen in Wohnquartieren können auch zu einer Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad beitragen. Da Mehrparteienhäuser nur bedingt über leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten verfügen, gibt es wenig Platz zum problemlosen Abstellen von Rädern. Günstig positionierte, sichere Abstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Fahrradcontainer), in Wohnquartieren ermöglichen daher einen schnellen Zugriff auf das Fahrrad und machen es somit attraktiv Wege per Rad zurückzulegen. Durch teils sehr kompakte Bauweisen können diese unter anderem auf PKW Parkflächen errichtet werden.

Eine Förderung von Abstellanlagen durch Mittel des Bundes und der Länder ist in aktuellen Förderprogrammen vorgesehen („Sonderprogramm Stadt und Land“, „Kommunalrichtlinie des Bundes“, „Förderrichtlinie NMOB des Saarlandes“) und sollte auch langfristig zur Verfügung gestellt werden.



Abbildung 10: Fahrradcontainer als Beispiel für Abstellanlagen in Wohnquartieren; Quelle: radquadrat.com

Akteure:	Bund/Land	Kommunen	
Teilmaßnahmen:	- Förderung von Abstellanlagen	- Einplanung von Abstellanlagen in Bauprojekte - Errichtung von Abstellanlagen in Wohnquartieren - Errichtung von Abstellanlagen an frequentierten Zielen und Bushaltestellen/-Bahnhöfen	
Potentiale:	- Vermeidung von Diebstählen - Ermöglichen des Abstellens auch hochwertiger Räder - Sicheres Abstellen und einfacher Zugang zum Rad in Städten		
Probleme:	- Flächenbedarf - Kosten von Boxen/Containern deutlich höher als bei herkömmlichen Anlagen		
Praxisbeispiele:	Abstellanlage: z.B. Fahrradbox Universität Saarbrücken Hersteller Radcontainer: Z.B. Velobrix, Radquadrat		

4.2.5.3. Instandhaltung/Beschwerdemanagement

Die Instandhaltung des Wegenetzes ist wichtig, um eine dauerhaft funktionierende Infrastruktur bereitzustellen. Dies gilt gleichermaßen für das touristische als auch für das Alltagsradwegenetz. Viele Wege befinden sich aktuell in einem schlechten Zustand, da sie nach ihrem Bau nicht mehr gewartet und erneuert wurden. Da bspw. viele Markierungen verblasst sind, werden viele Radwege gar nicht mehr als solche wahrgenommen, wodurch Konflikte mit Fußgängern und Autofahrern entstehen können.

Kurzfristig ist daher die Mängelbeseitigung auf existierenden Wegen und ggf. die Anpassung der Wege an die aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen eine Maßnahme, um Radwege attraktiver zu machen. In einigen Fällen wäre allein eine Erneuerung der Markierungen bereits ein Mittel, um auf die Existenz des Radwegenetzes aufmerksam zu machen.

Um solche Zustände in Zukunft zu vermeiden, ist daher die Erstellung eines Instandhaltungskonzeptes eine wichtige Aufgabe, der sich Städte und Gemeinden, der Landesbetrieb für Straßenbau und bei touristischen Routen der Saarpfalz-Kreis, stellen müssen.

Ein funktionierendes Wartungsschema existiert bereits für die touristischen Wege auf Landesebene. Neben regelmäßigen Kontrollen der Wege und saisonalen Arbeiten werden auch akute Mängel, welche durch Nutzer an die Tourismuszentrale des Saarlandes gemeldet werden, durch den Radwegeunterhaltungstrupp des LfS behoben. Für größere Baumaßnahmen sind i.d.R. die Kommunen verantwortlich, da die Wege des SaarRadlandes durch den LfS nur erst-eingerichtet und erstfinanziert wurden.

Auf Gemeindeebene ist der Baubetriebshof zuständig für Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten an Straßen, Wegen und sonstigen kommunalen Einrichtungen und damit auch den Radwegen auf Stadt-/Gemeindegrund.

Regelmäßige Kontrollen und Wartungen, wie sie auch bei den Straßen stattfinden, sollten auch auf Radwegen durchgeführt werden. Hierzu zählen insbesondere das Schneeräumen und Streuen bei Eis und Schnee, sowie das Entfernen von Laub und Bewuchs in den übrigen Jahreszeiten.

Kontroll- und Instandhaltungsmaßnahmen tragen zur nachhaltigen Sicherung von Infrastrukturinvestitionen bei und bewahren die Attraktivität der Radinfrastruktur.

Auch wenn rechtlich nur bei gemeinsamen- Geh und Radwegen, sowie auch im Winter hoch frequentierten Radwegen eine Räum- und Streupflicht vorliegt (Radfahrer müssen sonst die geräumten Straßen nutzen), sollte es erstrebenswert sein innerhalb einen angemessenen Zeitraums alle wichtigen Radverbindungen zu reinigen, zu räumen und ggfs. zu streuen. Nur so können Radfahrende auch in der kalten Jahreszeit weiterhin verlässlich von ihrem Verkehrsmittel Gebrauch machen.

Im touristischen Radwegenetz des Saarpfalz-Kreises gab es bisweilen kein festes Wartungs- und Instandhaltungsschema. Die Annahme von Beschwerden und Mängeln wurde durch den Saarpfalz-Kreis und die Saarpfalz-Touristik koordiniert. Maßnahmen in Einzelfallabsprachen mit den Kommunen geplant und umgesetzt. Der Kreis trat hier im Rahmen einer Co-Finanzierung auf.

In Zukunft soll das für 2022 geplante Wegemanagement des Kreises sich um die Wartung und Instandhaltung sowohl der touristischen Rad- als auch Wanderwegeinfrastruktur kümmern. Geplant sind zwei Wegekontrolleure, welche in der Fläche Kontroll- und Wartungsmaßnahmen durchführen und der bei der Stabsstelle für nachhaltigen Entwicklung und Mobilität angesiedelten planerischen und kartographischen Strukturen zuarbeiten.

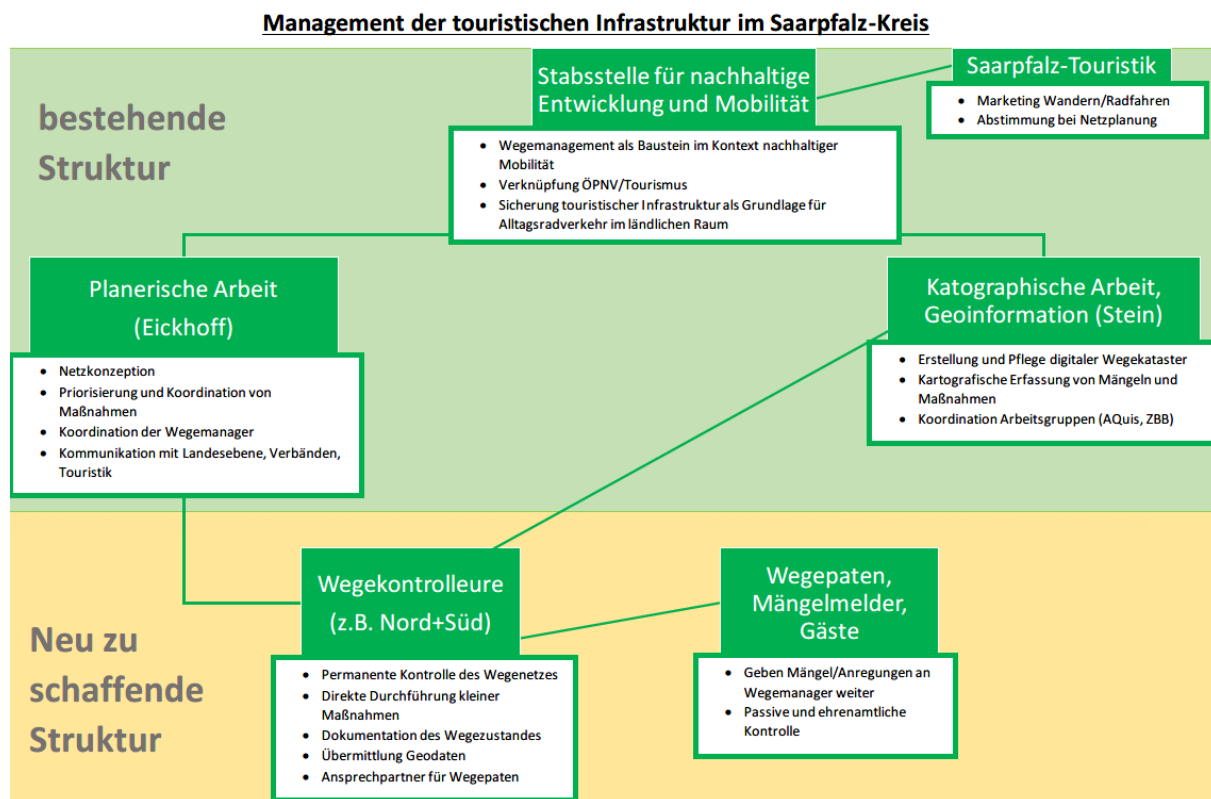


Abbildung 11: Wegemanagementkonzept Saarpfalz-Kreis, Quelle: Eigene Darstellung

Im Sinne der Nachhaltigkeit wäre es dringend notwendig, von Landesseite aus Förderprogramme aufzustellen, die eine finanzielle Unterstützung bei der Instandsetzung von Wegen ermöglichen. Nach der Ersteinrichtung des SaarRadland Netzes und kommunalen Netzverdichtungen, überwiegend auf Basis von Fördermitteln, ist der Wegeunterhalt und die Instandsetzung für viele Gemeinden als Baulastträger nicht finanzierbar. Anstatt nur reine Neuerrichtungen zu fördern, wäre es daher besonders wichtig auch Investitionen in Bereits zur Ersteinrichtung geförderte Infrastruktur zu tätigen.

Akteure:	Land	Kommunen	Kreis
Teilmaßnahmen:	Fördermittel für Sanierungsmaßnahmen statt Neubau	Regelmäßige Kontrolle/ Sanierung von Alltagsradwegen	Schaffung zentraler Stelle mit Finanzmitteln und Befugnis zur Sanierung touristischer Wege
Potentiale:	- Langfristige Sicherung der Infrastruktur - Dauerhafte Attraktivierung der Wege - Weniger Kosten durch konstante Wartung		
Probleme:	- Fehlende kommunale Strukturen - Hohe Auslastung der Bauhöfe		
Praxisbeispiele:	„Radwegetrupp“ des LfS		

4.2.5.4. Das Fahrrad im betrieblichen Mobilitätsmanagement

Nachhaltige Mobilität mittels Fahrrad kann auch seitens der Arbeitgeber gefördert werden. Hierdurch können gezielt Anreize für Arbeitnehmer geschaffen werden, die nicht nur für die Umwelt, sondern auch für den Arbeitgeber lohnenswert sind. Kommen weniger Mitarbeiter mit dem PKW zur Arbeit, so müssen weniger Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Fahren Mitarbeiter mit dem Rad zur Arbeit, so weisen zahlreiche Studien darauf hin, dass die Beschäftigten weniger oft krankheitsbedingt ausfallen und die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit steigt.²¹

Von betrieblicher Seite aus kann das Radfahren durch die Bereitstellung von Abstellanlagen gefördert werden. Diese sollten überdacht und nach Möglichkeit nur für Mitarbeitende zugänglich sein. Eine zusätzliche Lade-Infrastruktur für Pedelecs ergänzt die Abstellanlagen sinnvoll.

Im betrieblichen Fuhrpark kann der Bedarf nach Dienst-Rädern evaluiert werden. Bei Kommunen und Kreis bieten sich gerade im urbanen Bereich zahlreiche Einsatzmöglichkeiten. So können Dienst-PKW eingespart sowie Fahrten nachhaltig und oft auch schneller durchgeführt werden.

Ein kommunales Beispiel im Saarpfalz-Kreis ist die Gemeinde Kirkel mit einem E-Lastenfahrrad, einem E-Mountainbike sowie weiteren E-Bikes in ihrem Fuhrpark. Nach eigenen Angaben wird das Angebot sehr gut angenommen und genutzt. Auch weitere Städte und Gemeinden sowie auch der Saarpfalz-Kreis haben ihren Fuhrpark bereits entsprechend erweitert. Die Kosten für Anschaffung und Wartung liegen hierbei beim jeweiligen Arbeitgeber. Im Rahmen der NMOB-Rad Förderrichtlinie wird die Anschaffung von Dienst-Rädern für Kommunen, Schulen und weiteren kommunalen Institutionen mit bis zu 50% gefördert.²²

Eine andere Möglichkeit ist die Bereitstellung personengebundener Diensträder.

Diese können durch den Arbeitgeber geleast und dem jeweiligen Mitarbeiter ähnlich eines festen Dienstwagen direkt überlassen, oder über den Arbeitgeber im Rahmen einer Endgeldumwandlung für den Mitarbeiter geleast werden. Anders als bei Dienstwagen wird der geldwerte Vorteil hier nur mit 0,25% des Bruttolistenpreises versteuert. Die Abwicklung erfolgt hierbei in der Regel über Dienstleister wie „JobRad“, welche die organisatorischen Hintergrundabwicklungen für den Arbeitgeber übernehmen.²³

Der Arbeitnehmer ist hierbei i.d.R. 3 Jahre an den Leasingvertrag gebunden, was bei zwischenzeitlichem Arbeitsplatzwechsel zu Problemen führen kann. Nach den 3 Jahren Leasingdauer können die Räder zu günstigen Konditionen vom Beschäftigten übernommen werden.

Die Leasingrate wird mittels Entgeltumwandlung vom Arbeitslohn einbehalten wodurch die steuerliche Belastung für den Arbeitgeber und Arbeitnehmer sinkt und somit finanzielle Vorteile für beide Seiten entstehen.

Durch eine Pflichtversicherung und Inspektionen reduziert sich allerdings der finanzielle Vorteil gegenüber dem Selbstkauf. Gleichzeitig werden durch die Entgeltumwandlung weniger Sozialabgaben fällig, wodurch letzten Endes unter anderem auch Ansprüche auf Rente, Krankengeld und Arbeitslosenunterstützung sinken. Der finanzielle Vorteil für den Arbeitnehmer ist somit immer situationsabhängig. Eine genaue Prüfung der Gesamtkosten sollte daher vor Vertragsabschluss erfolgen.

²¹ (T3N 2020)

²² (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes 2021)

²³ (Jobrad GmbH 2021)

Im öffentlichen Dienst sind solche Entgeltumwandlungen nach den Tarifverhandlungen 2020 möglich geworden. Eine Realisierung in ersten öffentlichen Verwaltungen ist bereits erfolgt.

Akteure:	Öffentliche Arbeitgeber	Private Arbeitgeber	
Teilmaßnahmen:	- Diensträder im Fuhrpark - Mobilitätspool für Mitarbeiter (Möglichkeit ÖPNV, Fahrrad, (E-) Auto zu nutzen) - Personen-gebundene Diensträder (z.B. über „Jobrad“) - Zuschüsse zu Fahrrädern als finanzieller Anreiz	- Firmenrad statt Firmenwagen - Mobilitätspool für Mitarbeiter (Möglichkeit ÖPNV, Fahrrad, (E-) Auto zu nutzen) - Personengebundene Firmenräder (z.B. über „Jobrad“) - Zuschüsse zu Fahrrädern als finanzieller Anreiz	
Potentiale:	- Nachhaltige betriebliche Mobilität - Oft sinnvolle Ergänzung des betrieblichen Fuhrparks für kurze Distanzen - Finanzielle Vorteile für Arbeitnehmer beim Fahrradkauf/-Leasing		
Probleme:	- Dienstrad Leasing im öffentlichen Dienst aufgrund nötiger öffentlicher Ausschreibung etwas komplizierter umzusetzen - Nutzungswille der Belegschaft nicht immer vorhanden		
Praxisbeispiele:	Personengebundene Diensträder: „Jobrad“ Fahrräder im Fuhrpark: Z.B. Gemeinde Kirkel, Stadt St. Ingbert		

4.2.5.5. Fahrrad und ÖPNV

Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV gilt als eine der vielversprechendsten Methoden, um motorisierte Individualverkehre zu reduzieren und gleichzeitig Flexibilität und Reisegeschwindigkeit zu erhalten. Hierbei gibt es bereits einige unterschiedliche Ansätze, die im Folgenden erläutert werden.

Fahrradabstellanlagen in Nähe zum ÖPNV

Sichere Fahrradabstellanlagen in direkter Umgebung zu ÖPNV Anschlüssen tragen dazu bei, intermodale Verkehre zu ermöglichen.

Zum einen sollten entsprechende ÖPNV Knotenpunkte mittels Fahrrad leicht und sicher, optimaler Weise über Radwege, erreichbar sein, zum anderen müssen Abstellanlagen vor Ort dem potentiellen Fahrgast die Möglichkeit bieten, sein Fahrrad sicher abzuschließen. Durch ein funktionierendes Bike and Ride System kann das Einzugsgebiet von Haltestellen um das bis zu 10-Fache vergrößert werden, wie Recherchen des Bayerischen Ministeriums für Inneres, Bau und Verkehr verdeutlichen.²⁴ Dabei reduziert sich der Parkplatzbedarf gegenüber Park and Ride Anlagen um das 10-Fache, wenn man davon ausgeht, dass ein Fahrrad ca. 1-1,5m² und ein Auto ca. 12m² Stellplatz benötigt.

Für Realisierung von Abstellanlagen sind die jeweiligen Baulastträger zuständig. An Bahnhöfen sind Fahrradabstellanlagen zwar meistens im unmittelbaren Umfeld zu finden, aber oft nicht unter Baulast der Deutschen Bahn, sondern der jeweiligen Gemeinde. Die DB bietet aktuell in einem Bike and Ride Programm ihre Unterstützung bei der Planung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen an. Gemeinden wird bei der Flächenfindung, bei der Stellung des Förderantrags und der Projektumsetzung gegen eine Vertragsgebühr geholfen. Ansonsten ist wie

²⁴ (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 2022)

im Falle der Gemeinde Kirkel eine Eigeninitiative der Gemeinde/Stadt notwendig, um praktikable Abstellgelegenheiten zu schaffen.²⁵

Bei Bushaltestellen obliegt die Baulast kompletten Infrastruktur mit Ausnahme des Haltestellenmastes bei der jeweiligen Kommune (barrierefreier Ausbau, Wartehäuschen, Mülleimer, Fahrradabstellanlage, etc.). Zur Realisierung von Maßnahmen zur Förderung der Kombination von Fahrrad und ÖPNV bieten sich Fördermöglichkeiten aus der Kommunalrichtlinie des Bundes oder der NMOB Förderprogramme des Saarlandes an. Zur Standortwahl können die Knotenpunkte des Integralen Taktfahrplanes (ITF) im Kreis zur Hilfe genommen werden. Dies sind Haltestellen, Bahnhöfe oder Haltepunkte, an denen mehrere aufeinander abgestimmte Bus und/oder Bahnlinien verkehren. ITF Knoten sind durch Ihre Relevanz im ÖPNV Netz (getaktete Umsteigepunkte, Bus-Bahn-Knoten) automatisch stärker frequentiert und weisen somit auch einen potentiell höheren Bedarf an Fahrradabstellgelegenheiten auf. Dabei sollten sich die Ausbauformen der Anlagen an der Relevanz des jeweiligen Haltepunktes orientieren. Standorte wie Bexbach, Homburg, St. Ingbert und Blieskastel/Lautzkirchen kommen hier aufgrund ihrer übergeordneten Rolle im integralen Taktfahrplan für größer dimensionierte Anlagen in Frage, da aufgrund einer Vielzahl von ÖPNV Anschlüssen mit einer größeren Frequentierung zu rechnen ist. Aktuell existieren an einigen Bahnhöfen bereits Fahrradabstellanlagen, die aber bspw. durch weitere Fahrradboxen erweitert werden können. Hinsichtlich der Fahrradboxen ist anzumerken, dass diese aktuell nur Jahresweise gemietet werden können und zur Nutzung ein Schlüssel erforderlich ist. Durch die Komplexität des Mietvorgangs ist es für spontan Reisende oder nur gelegentlich mit dem Rad Pendelnde (z.B. nur in den Sommermonaten) nicht möglich Zugang zu den Boxen zu erhalten. Hier kann durch ein digitales Buchungs- und Schließsystem, wie es bereits von einer Vielzahl von Anbietern auf dem Markt verfügbar ist, eine deutliche Vereinfachung und damit sicherlich auch eine Nachfragesteigerung erzielt werden.

Langfristig gesehen kann bei allen Haltestellen die das Platzangebot bieten eine Integration von zumindest einfacher Radinfrastruktur (z.B. Anlehnbügel) bei zukünftigen Ausbaumaßnahmen z.B. im Rahmen der Barrierefreiheit angedacht werden. An wichtigen Knotenpunkten, sind Radabstellanlagen auch im Kontext der Errichtung von Mobilitätsstationen ein unverzichtbarer Bestandteil zur Ermöglichung von intermodalem Verkehrsverhalten.

Akteure:	Bund/Land	Kommunen	
Teilmaßnahmen:	- Förderung von Abstellanlagen	- Schaffung sicherer Abstellanlagen an ÖPNV Knotenpunkten - Kontinuierliche Erweiterung aller zentralen Haltestellen um Abstellanlagen (z.B. Haltestellen von Schnellbussen)	
Potentiale:	- Förderung von intermodalem Verkehr - Attraktivierung des ÖPNV		
Probleme	- Finanzierung - Fehlende „Kümmerer“ in den Kommunen - Nutzungshemmnisse bei bereits vorhandener Fahrradboxen		
Praxisbeispiele:	Fahrradabstellanlagen an Mobilitätsstationen Bike and Ride an Bahnhöfen Fahrradboxen: Hersteller z.B. B+R Box		

²⁵ (Deutsche Bahn 2021)

Radstationen als repräsentative Fahrradinfrastruktur in Zentren

Eine qualitative Weiterentwicklung von Bike and Ride Anlagen sind die in Nordrhein-Westfalen bereits in einigen Städten etablierten Radstationen.



Abbildung 12: Logo Radstation: Quelle: ADFC NRW

Hinter dem Namen Radstation verbirgt sich eine Marke des ADFC Nordrhein-Westfalen. Er steht für ein Netzwerk aus standardisierten Einrichtungen, in denen Fahrräder gegen eine Gebühr sicher verwahrt werden können. Zudem müssen Radstationen einen Fahrradverleih sowie einen Werkstattservice anbieten um den Titel führen zu dürfen.²⁶ Aufgrund eines Rahmenvertrages mit der Deutschen Bahn sind sie meist im unmittelbaren Bahnhofsumfeld gelegen. Radstationen ermöglichen eine unkomplizierte Kombination von Rad und ÖPNV, da das Fahrrad am Startbahnhof sicher abgestellt und am Zielbahnhof ein Leihfahrrad gemietet werden kann. Durch weitere Serviceangebote, wie einer Fahrradwerkstatt oder dem Verkauf von Fahrrad-Artikeln, heben sich Radstationen von anderen Verleihstationen ab und bieten dem Kunden ein breiteres Leistungsangebot. Getragen werden die Stationen oft durch eine gemeinnützige Trägerschaft, die über integrative Projekte, wie z.B. einer Fahrradwerkstatt für Menschen mit Behinderung, finanzielle Förderungen erhalten. Ohne solche Fördermöglichkeiten können nur Standort mit großer Kundenanzahl wirtschaftlich arbeiten. Die Vorteile einer Radstation gegenüber herkömmlichen Abstell- und Verleihanlagen ist, dass sie durch die persönliche Betreuung und Bewachung der Station eine große Kapazität an Abstellmöglichkeiten mit hohem Sicherheitsstandart besitzen und zudem das Abstellen und der Verleih in einer Einrichtung kombiniert sind. Gleichzeitig können gemeinnützige Organisationen durch das Betreiben einer solchen Radstation auf sich aufmerksam machen und Arbeitsplätze für Menschen mit Beeinträchtigung schaffen.

Als mögliche Standorte im Saarpfalz-Kreis wären die Mittelzentren Homburg und St. Ingbert, unter anderem durch ihre Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn und vielfältige Busverbindungen, geeignet. In diesen Städten existiert zudem kein entsprechendes Radverleih-Angebot und die Anzahl an Abstellmöglichkeiten ist aktuell noch recht begrenzt. Als Bestandteil großer Mobilitätsstationen, die zur Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel beitragen, wären solche Stationen auf längere Sicht ausbaubar. Wirklich effektiv und wirtschaftlich tragbar sind Radstationen allerdings hauptsächlich in größeren Städten und bei regional hoher Verbreitung da das Abstell- und Leihsystem nur so vollumfänglich sein Potential entfalten kann.

Akteure:	Mittelzentren		
Teilmaßnahmen:	- Prüfung der Möglichkeiten; evtl. Trägerschaft durch gemeinnützige Einrichtung		
Potentiale:	- Kombination von Abstellen und Verleih - Baustein für „Erste und letzte Meile“ Mobilität		
Probleme:	- Wirtschaftlich nur mit hohen Nutzerzahlen tragbar - Errichtung Kostenintensiv - Personalbedarf		

²⁶ (Radstation NRW 2022)

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Ein Punkt, der im Zusammenhang mit der Vereinbarkeit von Rad und ÖPNV oft genannt wird, ist die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn. Dadurch, dass man sein Rad mit sich führt, ist man am Fahrtziel direkt wieder mobil, ohne z.B. auf Mieträder, Taxis oder weitere Verkehrsmittel angewiesen zu sein.

Im Tarifbereich des saarVV ist die Fahrradmitnahme ab 9:00 sowie an Wochenenden und feiertags ganztägig kostenlos.²⁷ Allerdings müssen in Bus und Bahn entsprechende Kapazitäten vorhanden sein. Daher können je nach Dimension nur ca. 3-5 Fahrräder pro Bus transportiert werden. In Bahnen ist die Mitnahmekapazität von der jeweiligen Fahrgastzahl und Belegung der Plätze durch Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren etc. abhängig.

In Bussen gestaltet sich die Situation so, dass Radfahrende, falls die Kapazitäten knapp werden und Rollstuhlfahrer oder Fahrgäste mit Kinderwagen einsteigen wollen, gebeten werden die Flächen zu räumen und aussteigen, sollte ein Transport dieser prioritären Fahrgäste sonst nicht möglich sein. Zur Kapazitätserweiterung bestünde theoretisch die Möglichkeit mittels Heckträger oder Anhänger am Bus zusätzliche Fahrräder zu transportieren. Die Problematik hierbei besteht darin, dass im straff getakteten Alltagsfahrplan zusätzliche Zeiten zum Auf- und Abladen eingeplant werden müssten, wodurch Fahrzeiten länger und Anschlüsse nicht eingehalten werden könnten. Zusätzlich müsste der Fahrer zum Aufladen der Räder aussteigen und dabei seine Kasse an einem sicheren Ort verschließen können, was aktuell noch nicht möglich ist.

Eine Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme auf die Morgenstunden wäre zwar möglich, allerdings macht die hohe Auslastung der Busse in diesen Zeiträumen eine Fahrradmitnahme in vielen Fällen unmöglich.

Möglich wäre aber, die Busse multifunktionell zu gestalten, sodass Sitzflächen bei entsprechendem Platzbedarf z.B. umgeklappt werden können, um Stauraum zu schaffen. Solche Maßnahmen können im Rahmen einer erneuten Ausschreibung von Linienbündeln mit überdacht und eingeplant werden.

Größere Möglichkeiten der Fahrradmitnahme bieten sich bei der Bahn. Regionalzüge weisen in der Regel große Multifunktionsflächen auf, sodass hier in stärker frequentierten Stunden durchaus noch Flächen zum Fahrradtransport vorhanden sind. Werden Kapazitäten knapp, so lässt sich diese über zusätzliche Waggonen erweitern.

Die Fahrradmitnahme beseitigt so vielerorts das Problem der „letzten Meile“ und ist zudem auch als Zubringer zu den Haltepunkten flexibel und schnell. Teurere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen würden somit entfallen, da das Rad auch für weitere Teile der Reise genutzt werden kann.

Pendler, die ihr Fahrrad auch in den Morgenstunden in Bus und Bahn transportieren möchten, können neben des Fahrrad-Tickets (Einzelfahrschein-Rad) auch auf ein Klapprad zurückgreifen. Klappräder zählen im zusammengefalteten Zustand als „Sache“ und können daher immer kostenlos transportiert werden. Moderne Klappräder verfügen durch eine Gangschaltung und teilweise auch Motorunterstützung (E-Klapprad) über einen hohen Fahrkomfort.

²⁷ (Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV) 2021, 72, f.)

Im Rahmen eines Marketings für nachhaltige Mobilität sollte die Möglichkeit der intermodalen Fortbewegung daher auch Erwähnung finden. Das Fahrrad darf hierbei nicht als konkurrierendes Verkehrsmittel, sondern als Partner mit großem Potential zur Steigerung der Alltagstauglichkeit und Nachfrage des ÖPNV gesehen werden.

Touristische Potentiale der Fahrradmitnahme im Bus werden im Abschnitt „touristische Mobilität“ behandelt.

Akteure:	SaarVV	Saarpfalz-Kreis	
Teilmaßnahmen:	- Prüfung der Erweiterung der Mitnahme von Fahrrädern in den Morgenstunden - Kapazitätserweiterung in Bahnen	- Multifunktionelle Gestaltung der Busse im Rahmen der Ausschreibungen (Schaffung größerer Mehrzweckflächen) - Mobilitätsmarketing Fahrradmitnahme	
Potentiale:	- Fahrrad als Mittel zur Überwindung der „ersten und letzten Meile“ - Flexible intermodale Fortbewegung		
Probleme:	- Fahrradmitnahme kann im Bus nicht garantiert werden - Begrenzte Kapazitäten im Bus - In den Morgenstunden hohe Auslastung der Busse		
Praxisbeispiele:	Velo2go Projekt Baden-Württemberg ²⁸		

4.2.5.6. Image des Radfahrens

Das Rad als Verkehrsmittel hat im Saarland einen schweren Stand, denn in keinem anderen Bundesland kommen auf 1.000 Einwohner mehr Autos (658 PKW)²⁹. Infrastrukturprojekte waren daher in der Vergangenheit auf Autogerechtigkeit ausgelegt, sodass nahezu jeder Punkt des Saarlandes mittlerweile schnell und komfortabel mit dem Auto zu erreichen ist. Dieser Fakt ist mittlerweile auch in den Köpfen der Bevölkerung stark verankert, sodass viele Menschen gar nicht über alternative Fortbewegungsmittel nachdenken. Zur Steigerung des Bewusstseins, dass das Rad eine schnelle, flexible, gesunde und umweltfreundliche Alternative darstellt, ist eine breit angelegte Imagekampagne erforderlich, die das Fahrrad für Freizeit und Alltag bewirbt. Gerade auch E-Bikes und S-Pedelecs bieten neue Radverkehrsmöglichkeiten, denen sich viele Menschen noch nicht bewusst sind. Sie stellen gerade auch im ländlichen und topographisch anspruchsvolleren Raum eine aussichtsreiche Entwicklung für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse dar. Durch die E-Motorisierung lassen sich Entfernungen auch längere Strecken leicht überwinden, Lasten können einfacher transportiert werden und Höhenunterschiede verlieren an Bedeutung. Vor allem dann, wenn die Infrastrukturen entsprechend angepasst werden, können Elektrofahrräder zukünftig eine Alternative zu vielen PKW-Fahrten darstellen.³⁰

Bemühungen dem Fahrrad mehr Bedeutung im Verkehrssektor zukommen zu lassen und es als alltägliches Verkehrsmittel noch stärker in der Gesellschaft zu etablieren, werden besonders durch Interessensgruppen wie dem ADFC oder dem VCD vorangetrieben. Dieses Sprachrohr pro Fahrrad kann durch eine stärkere Unterstützung durch die Bundes- und Landesebene noch potenter ausgebaut werden. Mit einer Durchführung und Finanzierung von

²⁸ (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2021)

²⁹ (Statistisches Amt des Saarlandes 2021)

³⁰ (Umweltbundesamt 2011)

Marketingkampagnen sowie der Schaffung von Kaufanreizen wird ein klares Bekenntnis für eine Verkehrswende kommuniziert und ein Wandel im Mobilitätsverhalten angestoßen. Die kommunale Ebene kann hierbei nur bedingt eigenständig erfolgreich agieren. Marketingmaßnahmen sollten im Frühjahr beginnen und neben dem Alltagsverkehr verstärkt auch dem Freizeitaspekt Beachtung schenken. Über die damit verbundenen positiven Assoziationen lässt sich eher eine Bereitschaft entwickeln das Rad auch im Alltag zu Nutzen als beispielsweise durch einen Hinweis auf der schädlichen Auswirkung des motorisierten Individualverkehrs. Zentrale Punkte sollten Fahrvergnügen (z.B. durch E-Bikes), Naturerlebnis, Flexibilität (z.B. Rad im ÖPNV) und Alltagstauglichkeit (z.B. Geschwindigkeits-/Kostenvergleich zum Auto) darstellen. Letztere Punkte können die Menschen eher zu einem Umdenken bewegen, da sie den Menschen spürbare Vorteile bringen und greifbarer sind, als z.B. die Thematik Klimaschutz.

Die Kampagne Stadtradeln des Klimabündnisses ist eine mittlerweile etablierte Aktion, die seit einigen Jahren auch im Saarpfalz-Kreis durchgeführt wird. In einem dreiwöchigen Aktionszeitraum können Teilnehmende versuchen, möglichst viele Wege in Alltag und Freizeit per Fahrrad zurückzulegen. Die geradelten Kilometer werden dann aufgezeichnet und dokumentiert. Es entsteht somit auch ein Ranking der teilnehmenden Kommunen und Unterteams. Durch den Wettbewerbsgedanken wird somit eine weitere Motivation zur Teilnahme geschaffen. Der Aktionszeitraum wird medienwirksam mittels Presstexten, Radiowerbung und Flyern bekannt gemacht. Die Teilnahmekosten werden im Saarland durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr getragen. 2021 nahmen erstmalig alle Kommunen im Saarpfalz-Kreis am Stadtradeln teil.

Akteure:	Bund/Land	Saarpfalz-Kreis/ Kommunen	
Teilmaßnahmen:	- Finanzierung Marketingkampagne pro Rad	- Lokales Marketing für Fahrrad in Alltag und Freizeit z.B. in Kooperation mit Interessensgruppen (ADFC, VDC, etc.)	
Potentiale:	- Bewusstseinsarbeit für neue Entwicklungen im Radverkehrsbereich (z.B. E-Bikes) - Steigerung des Modal-Split Anteils Radverkehr		
Probleme:	- Fahrrad im Winter/bei Regen schwer zu vermarkten - Teils fehlende Infrastruktur		
Praxisbeispiele:	Stadtradeln des Klimabündnisses ³¹		

4.2.6. Fazit Radverkehr und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises

Aus der Bestandsanalyse wird deutlich, dass der Saarpfalz Kreis über ein umfangreiches Grundgerüst aus Fahrradinfrastruktur, bestehend aus straßenbegleitenden und touristischen Radwegen verfügt. Aufgrund der großen Rolle, die der motorisierte Individualverkehr in den vergangenen Jahrzehnten eingenommen hat, wurde der Radverkehrsinfrastruktur allerdings nur eine untergeordnete Rolle zugewiesen. Dies resultiert nun darin, dass diese teils kompliziert geführt ist, Lücken aufweist und oft den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen nicht gerecht wird. Gerade auch wegen der immer wichtiger werdenden Rolle des Fahrrades für den Klimaschutz ist hier eine Neuordnung und ein Umdenken von Nöten.

Bezüglich des Radverkehrs sind hierbei besonders die Städte und Gemeinden des Saarpfalz-Kreises als Baulastträger öffentlicher Flächen und Straßen, sowie der Landesbetrieb für Straßenbau im Bereich der Bundes- und Landesstraßen zuständig.

³¹ (Klima-Bündnis 2021)

Radverkehrskonzepte, wie sie bereits von einigen Gemeinden im Kreis erstellt wurden bzw. werden, sind ein grundlegender Ansatzpunkt zur Optimierung der Radverkehrssituation. Unter Berücksichtigung aktueller Empfehlungen und Entwicklungen muss die Position des Fahrrades gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt werden. Mit der Erstellung der Konzepte dürfen die kommunalen Bemühungen allerdings nicht enden. Wichtiger und vor allem für die Radverkehrsentwicklung effektiver, ist die dauerhafte Besetzung des Themas Radverkehr/Nachhaltige Mobilität in den jeweiligen Verwaltungen und die Bereitstellung von Finanzmitteln zur Umgestaltung der Infrastruktur.

Durch die Radverkehrsbeauftragten/Mobilitätsmanager kann eine tiefgründige Verknüpfung der Belange der Radfahrer in die infrastrukturellen Planungen erfolgen. Die gemeinsame Entwicklung von Infrastruktur, die nicht für den PKW sondern auch für die Verkehre des Umweltverbundes verträglich ist, kann eine alltagstaugliche Grundlage für die Verkehrswende legen. Der Saarpfalz-Kreis muss hierbei im Rahmen seines Mobilitätsmanagements als Vermittler zwischen den einzelnen Kommunen agieren, für einen Wissenstransfer sorgen und die Interessen des Kreises und seiner Kommunen gegenüber der Landesebene vertreten. Außerdem kann personell und finanziell schwächer ausgestatteten Städten und Gemeinden Unterstützung in Radverkehrsfragen sowie bei der Akquise von Fördermitteln geleistet werden. Eine Position, die im Gesamtkontext der Radverkehrsförderung nicht unterschätzt werden sollte.

Beim gemeindeübergreifenden touristischen Netz hat der Kreis als Einrichter und Betreuer Möglichkeiten, durch zusätzliche Beschilderungen auf bereits bestehenden Wegen zwischenörtliche Verbindungen gerade im ländlichen Raum besser sichtbar zu machen. Eine personelle Umsetzung des Wegemanagementkonzepts würde diese Aufgabe effizient bei der Kreisverwaltung verankern. Nötige infrastrukturelle Maßnahmen würden weiterhin in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen erfolgen.

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements kann der Kreis als Vorreiter für nachhaltige Entwicklung auftreten und daher auch in Sachen Fahrrad aktiv werden. Dies gilt sowohl für Infrastruktur an den kreiseigenen Immobilien, als auch in der Einflussnahme auf die Bürger durch Informations- und Marketingkampagnen.

In seiner interkommunalen Vermittlerrolle kann der Kreis kommunikativ und inspirierend agieren, um dafür zu sorgen, dass für alle Bürger des Kreises gleiche Ausgangsbedingungen für eine nachhaltige Radverkehrsentwicklung geschaffen werden.

Die Stichworte für die Entwicklung des Fahrrades als wichtiges Verkehrsmittel für nachhaltige Mobilität im Saarpfalz-Kreis lauten:

- **Erfassung** (z.B. durch Radverkehrskonzepte, Kooperation mit Interessensgruppen)
- **Planung** (z.B. Priorisierung von Maßnahmen zur Umsetzung der Konzepte)
- **Finanzierung/Umsetzung** (Akquise von Geldern und Durchführung von Maßnahmen)
- **Kommunikation** (Interkommunale Zusammenarbeit, Beratung und Information)
- **Marketing** (Bewerben der Potentiale des Fahrrades in Alltag und Freizeit)

4.3. ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gilt aufgrund seiner großen Beförderungskapazitäten bei guter Reisegeschwindigkeit als ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsplanung. Gleichzeitig ist er essentiell zur Wahrung der Daseinsvorsorge der Bevölkerung, da er eine Mobilität, auch ohne PKW sicherstellt und somit einen Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für alle Bevölkerungsgruppen leistet.

Untergliedert wird der ÖPNV in den öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV), dessen federführende Aufgabenträger im Saarland die Kommunen sind und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der sich in der Zuständigkeit der Länder befindet³².

Einen nachhaltigen Beitrag zur Verkehrswende kann der ÖPNV liefern, wenn er durch ein breit ausgebautes Linien- und Streckennetz für alle Bürger erreichbar, durch entsprechende Tarifstrukturen bezahlbar und durch Servicequalität, Taktung und Linienführung alltagsfähig ist. Außerhalb von Großstädten, wo der ÖPNV aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten (U-Bahn, Straßenbahn, Busspur, Parkplatzmangel, etc.) einen klaren Zeit- und Praktikabilitätsvorteil besitzt, muss er sich gegenüber dem flexiblen und schnellen PKW, dessen Nutzung für viele Menschen zu einer tief verwurzelten Gewohnheit geworden ist, behaupten.

Das Auto ist aufgrund seiner ständigen Verfügbarkeit, den tragbaren Kosten und der hohen Flexibilität für viele Menschen zu einem Symbol der Freiheit geworden.

Die ÖPNV Nutzung wird hingegen viel zu oft als eine Abhängigkeit von Abfahrtszeiten, Fahrplänen und Umsteigeverbindungen gesehen, die mit modernen Mobilitätsbedürfnissen, die zum einen über immer größere Entfernungen gehen und zum anderen keine Kreis- und Ländergrenzen kennen, nicht vereinbar ist.

Genau diese negativen Verknüpfungen zu beseitigen und dem, in erster Sicht in vielen Punkten überlegenen Automobil, die Stirn zu bieten ist, eine der schwierigen Aufgaben die ein ÖPNV-Management im 21. Jahrhundert zu bewältigen hat.

4.3.1. Bestandsanalyse

4.3.1.1. Regionaler Busverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für die landesweit bedeutsamen RegioBus Linien (R-Linien, auch PlusBus, ExpressBus (XBus)) wurde vom Land auf den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) übertragen. Durch die Regionalbuslinien werden Verbindungen über die Kreisgrenzen hinweg, zwischen unterschiedlichen Mittel- und Oberzentren geschaffen. Außerdem stellen sie wichtige Verbindungen zu Bahnhöfen und somit den Anschluss an den Schienenverkehr her. Die Regionalbuslinien sind somit für landesweite Netzerschließung mittels ÖPNV und Sicherung der regionalen Mobilität der Bevölkerung von großer Bedeutung. Die Fahrtstrecken der einzelnen Linien sind i.d.R. länger als die der Kreislinien und die Linienführungen direkter ausgerichtet.

4.3.1.2. Bus- Linienverkehr auf Kreisebene

Der Saarpfalz-Kreis ist entsprechend dem saarländischen "Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr" Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr im Kreisgebiet, -sprich dem Verkehr mit Bussen oder Taxen im Linienverkehr. Ziel des Verkehrs auf Kreisebene ist es, alle Ortschaften regelmäßig an nächst gelegene Zentren anzuschließen, um somit eine Mobilität über den Nahbereich hinaus zu ermöglichen. In nachfrageschwachen

³² (DB Regio 2021)

Räumen kann diese Aufgabe dazu führen, dass zur Sicherung der Versorgung nur mittelbare Verbindungen mit entsprechend längeren Fahrtzeiten entstehen.

Die Linienverkehre im Kreis sind damit für die Feinerschließung auf Kreisebene zuständig, während die Regionalbuslinien übergeordnete Verbindungen und Anschlüsse an den Schienenverkehr ermöglichen. In Homburg, St. Ingbert und Blieskastel sorgen zusätzlich von den jeweiligen Kommunen finanzierte Stadtverkehre für eine weitere Feinerschließung des jeweiligen Stadtgebiets.

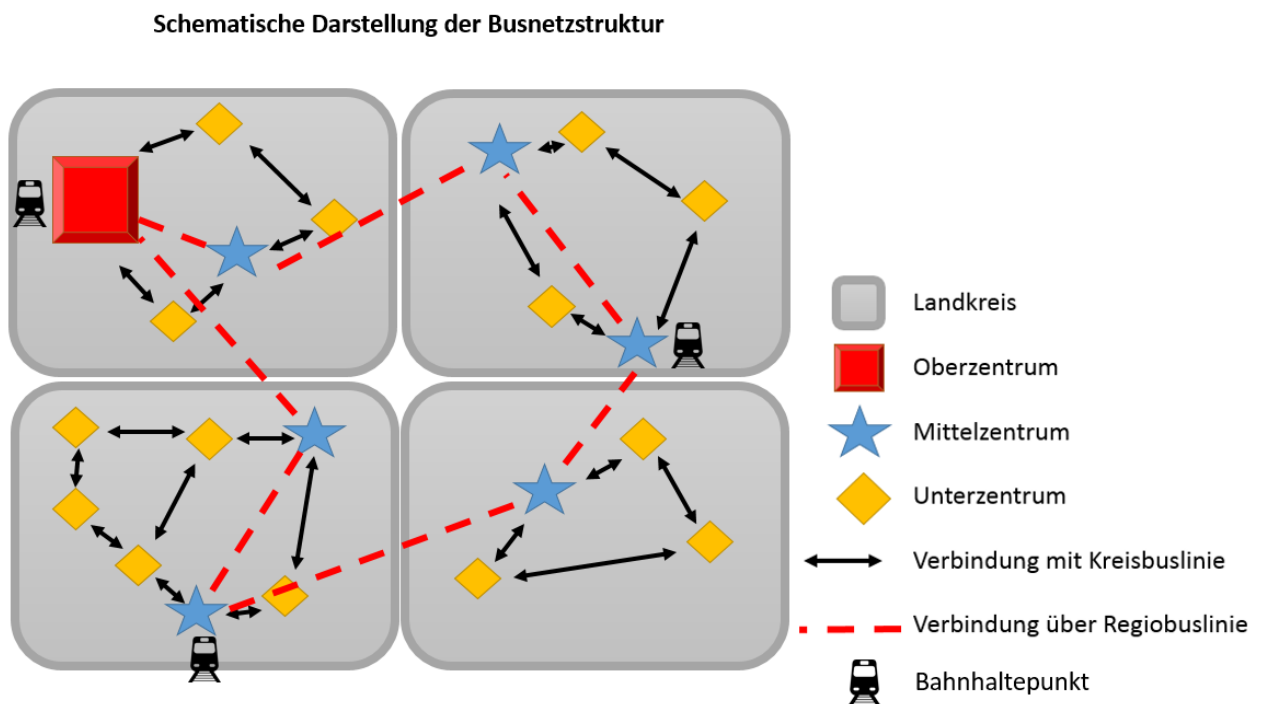


Abbildung 13: Busnetzstruktur (Quelle: Eigene Darstellung)

Für den Saarpfalz Kreis ergibt sich aus den aktuellen Fahrplänen (Stand 01.01.22) folgende Gesamtsituation:

Regionalbuslinien (PlusBusse, XBusse):

- R 6/ X 6 St. Ingbert - Neunkirchen (Mo.-Sa. alle 30-60 min, So. alle 60 min)
- R 7 Homburg - Zweibrücken (Mo.-Sa. alle 30-60 min, So. alle 60 min)
- R 8 Homburg - Kusel (Mo.-Fr. alle 60 min, Sa.+So. alle 120 min)
- R 10 Blieskastel - Flughafen Ensheim – Saarbrücken (Mo.-Fr. alle 60 min, Sa. alle 120 min, So. unregelmäßige Fahrten)
- R 14 Homburg - Blieskastel - Aßweiler - Kleinblittersdorf (inkl. 507, Mo.-Sa. alle 60 min inkl. Schnelfahrten, So. alle 120 min)

Kreisbuslinien:

- 501 Homburg - Blieskastel - Reinheim (Biosphärenbus, täglich alle 60min)
- 504 St. Ingbert - Aßweiler - Walsheim (Mo.-Fr. alle 60min, Sa. alle 120min)
- 505 Homburg - Höchen - Bexbach (Mo - Fr. alle 60min, Sa./So alle 60-120min)
- 506 Saarbrücken - St. Ingbert - Blieskastel - Webenheim (Mo. - Fr. alle 60min, Sa./So alle 120min)

- 507 Homburg- Blieskastel- Aßweiler – Kleinblittersdorf (Mo-Fr. alle 120 min als Ergänzung zur R14)
- 508 Homburg - Limbach - Bexbach (Mo. - Fr. alle 60min, Sa. Vormittag alle 60min)
- 547 St. Ingbert - Kirkel- Blieskastel (Täglich, alle 120 min)
- 562 Blieskastel – Webenheim- Zweibrücken
- 577 Blieskastel- Altheim- Blieskastel (Mo-Fr. alle 60 min)
- 578 Brenschelbach- Gersheim- Brenschelbach (Mo-Fr. alle 60 min)

Stadtbusse:

- Bussi (Homburg) – 6 Linien
- INGO (St. Ingbert) – 7 Linien
- Dolmusch (Blieskastel) – 2 Hauptlinien zzgl. Fahrten zur Saarpfalz- Werkstatt für angepasste Arbeit

Ergänzt wird das Angebot durch eine Vielzahl von Schulverstärkerfahrten und Nachtbussen.

Insbesondere den Linien 501, 504, 505, 506 und 508 kommt eine hohe Bedeutung zu, da sie auch außerhalb der Hauptverkehrszeit z.B. in den Abendstunden und am Wochenende im Takt verkehren und wichtige Verkehrs- und Siedlungsachsen abdecken. Die als Biosphärenbus vermarktete Linie 501 durchquert den Saarpfalz-Kreis hierbei auf von Nord nach Süd täglich im Stundentakt und hat neben der Anbindung des Bliesgaus an Homburg und Kleinblittersdorf auch eine touristische Bedeutung.

4.3.1.3. Anruf-Linien-Taxi (ALT)

Das Anruf-Linien-Taxi, kurz ALT ist ein zusätzliches Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, das der Saarpfalz-Kreis seinen Bürgerinnen und Bürgern bietet.

Das Anruf-Linien-Taxi verkehrt wie der Linienverkehr mit Bussen und Bahnen nach einem festen Fahrplan von Haltestellen aus und zu regulären ÖPNV-Tarifen (saarVV). Der Unterschied zum Linienverkehr besteht darin, dass der Kunde die Fahrt vor Antritt per Telefon bestellen muss. Nur dann wird die Fahrt auch durchgeführt. Im Kreisgebiet führen die örtlichen Taxianbieter diese Fahrten mit regulären Fahrzeugen (4-8 Sitzplätze) durch. Der Fahrttarif orientiert sich am Tarif des saarVV für die jeweilige Strecke (gleicher Preis wie ein Bus-Ticket). Die ALT-Verkehre stellen eine zusätzliche Service-Leistung zur Förderung der Mobilität in nachfrageschwachen Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten dar und werden von den öffentlichen Kostenträgern des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs finanziert.

4.3.1.4. Taktung

Das ÖPNV-Angebot im Saarpfalz-Kreis zeichnet sich in weiten Teilen durch eine regelmäßige Taktung auch außerhalb der Hauptverkehrszeit (Abendstunden, Wochenenden) aus. Auch strukturschwächere Bereiche (Höcherberg, Blietal, Mandelbachtal) sind regelmäßig durch Busverkehre erschlossen. Durch eine 2016 erfolgte Aufwertung der Linie 506 wurden bislang schlecht erschlossene Ortslagen (Alschbach, Webenheim) deutlich besser angebunden. Die Ausweitung der Linie 547 St. Ingbert-Kirkel-Blieskastel, die 2018 etabliert wurde, verbessert spürbar die Anbindung Kirkels an Blieskastel und St. Ingbert.

An Wochentagen verkehren die Kreislinien i.d.R. im Stundentakt. Samstags beträgt die Taktung je nach Linie 1-2 Stunden, sonntags bis auf den Biosphärenbus (Linie 501) 2h. Auf vielen Linien wird zur Angebotsverdichtung noch ein ALT Verkehr angeboten.

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist es wichtig, dass Verknüpfungen (Umstiege) zwischen Linien reibungslos und ohne lange Wartezeiten erfolgen. Dazu wurde im Saarpfalz-Kreis der integrale Taktfahrplan eingeführt, welcher regelmäßige Verkehre von Bus und Bahn an Knotenpunkten verbindet und somit eine flächige Mobilität bei geringen Umstiegszeiten ermöglicht.

„Als integraler Taktfahrplan (ITF) wird ein Konzept verstanden, bei dem die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination in Knotenbahnhöfen zu einem netzweiten, vertakteten Angebotssystem verknüpft werden.“³³

Dem integralen Taktfahrplan liegt ein hierarchisches Modell von Linien zu Grunde, wobei sich Linien unterer Kategorien zeitlich und räumlich an Linien höherer Kategorien anpassen. Im Saarpfalz-Kreis sind die Verbindungen auf der Schiene als höchste Kategorie anzusehen, gefolgt von den Regionalbus-Linien, den Kreisbuslinien, den Stadtverkehren und zuletzt den Schulverstärkern und bedarfsgesteuerten Verkehren. Wesentliche Elemente eines flächendeckenden ITF-Konzeptes sind die Knotenpunkte (Umsteigepunkte, auch ITF-Knoten genannt), die in Summe vertaktet, also miteinander verbunden sind, um flächendeckend Anschlüsse herzustellen. Bereits in den vergangenen Jahrzehnten wurde schrittweise ein ITF im Saarpfalz-Kreis eingerichtet. Die folgenden ITF-Knoten wurden dabei als zentrale Umsteigepunkte fahrplantechnisch und baulich ertüchtigt (in alphabetischer Reihenfolge):

Aßweiler Busbahnhof:

- Reiner Busknoten in ländlichem Raum zwischen den Ober- und Mittelzentren gelegen
- 5 barrierefreie Bushaltepunkte
- Verknüpfung RegioBus-Linien (R10, R14), Kreisbus-Linien (504, 507), Schulverstärker 556, 557, 568 und ALT 558
- Mindestens Stündliche Anbindungen in verschiedene Richtungen
- Verknüpfungen nach Saarbrücken, St. Ingbert, Blieskastel und Homburg, Mandelbachtal, Gersheim →Flächenerschließung im ländlichen Raum

Bexbach Bahnhof:

- Barrierefreier Umsteigeknoten zwischen Schiene und Bus
- Verknüpfung RB74 (Homburg – Neunkirchen – Illingen) und RB76 (Saarbrücken – Wemmetsweiler Rathaus – Neunkirchen – Homburg) mit den Kreisbuslinien 505 und 508 sowie weiteren Zu- und Abbringerbussen
 - o Anschluss Bexbachs an Mittel und Oberzentrum

Blieskastel Busbahnhof:

- Reiner Busknoten
- 8 barrierefreie Bushalteplätze
- Verknüpfung RegioBus-Linien (R10, R14), Kreisbuslinien (Biosphärenbus 501, 506, 507, 547, 562, 577), Stadtbuslinien (531-533) sowie weitere Zu- und Abbringer
- Umsteigepunkt zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken, den Mittelzentren St. Ingbert, Homburg und Zweibrücken, den Grundzentren Kirkel, Gersheim und Mandelbachtal-Ormesheim sowie dem ITF-Knoten Aßweiler
- Kiosk/WC

³³ (Göbertshahn 1993)

Blieskastel-Lautzkirchen / Lautzkirchen Bahnhof:

- Umsteigeknoten zwischen Schiene und Bus
- Verknüpfung Regionalbahnlinie RB68 (Saarbrücken – Pirmasens) mit RegioBus-Linie R14, Kreisbuslinien 501 (Biosphärenbus), 506, 507 und 547, der Stadtbuslinie 531
- Anbindung des Oberzentrums Saarbrücken und des Mittelzentrums St. Ingbert an die Buslinien in südlicher Richtung (Mittelzentrum Blieskastel, Grundzentrum Gersheim)

Homburg (Saar) Hauptbahnhof:

- Meistfrequentierter Knoten im Saarpfalz-Kreis mit Schienen- und Busanschlüssen
- Wichtiger Verkehrsknoten in der Region
- 7 Bahnsteige im Bahnhofsbereich und acht Bussteige am Bahnhofsvorplatz
- Komplett barrierefrei
- Gelegentliche Anschlüsse an Fernverkehr (DB, Fernbus), regelmäßige Anschlüsse an Regionalbahnen, Regiobus-Linien, Kreisbusse, Stadtbus, weitere Linien

St. Ingbert Bahnhof:

- Umsteigeknoten zwischen Schiene und Bus
- Drei Bahnsteige und Busbahnhof mit vier Haltepositionen
- Verknüpfung Regionalexpress/Regionalbahn mit Kreisbuslinie 504, Stadtbuslinien 170, 521, 522, 523, 525, 526 sowie mehrere Schulverstärkerlinien und die ALT-Linien 504 und 528 an Wochenenden
- Drehscheibe zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken, den Mittelzentren Neunkirchen, Blieskastel, Zweibrücken und Homburg sowie den Grundzentren Kirkel und Mandelbachtal

St. Ingbert Rendezvous-Platz:

- Reiner Busknoten in der Innenstadt
- Verknüpfung der Stadtbuslinien im Rendezvous-Prinzip und Verknüpfung Kreisbuslinien 504, 506, PlusBus-Linie R6 und X6
- Zentraler Verknüpfungspunkt aller Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt St. Ingbert

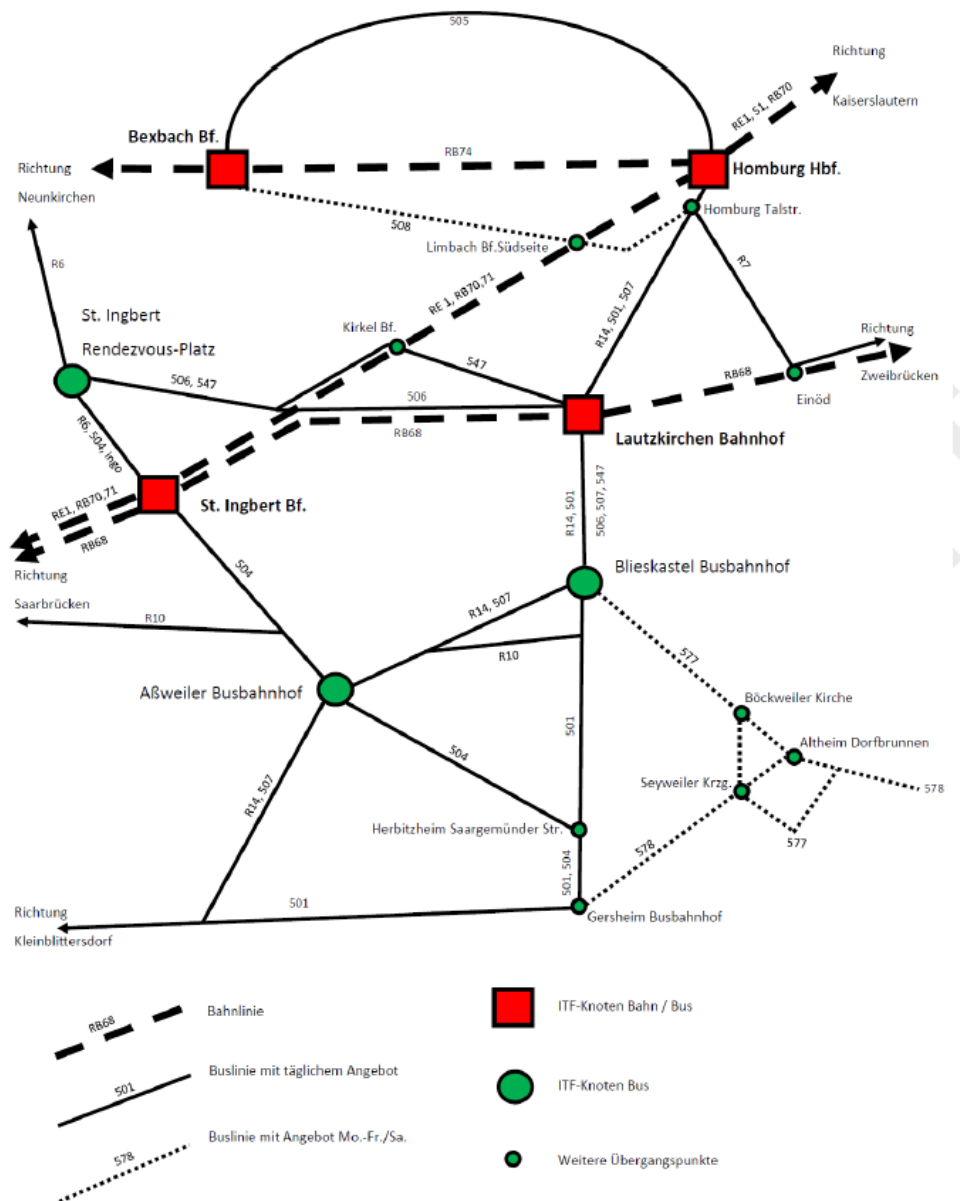


Abbildung 14: ITF Knoten im Saarpfalz-Kreis Quelle: Nahverkehrsplan Saarpfalz-Kreis

4.3.1.5. Schienenverkehr

Der Schienenverkehr ist ein weiteres Standbein für den kreisinternen und -externen ÖPNV und gewährleistet somit eine überregionale Anbindung. Im Saarpfalz-Kreis existieren zwölf Bahnhöfe/Haltepunkte mit mindestens stündlicher Anbindung.

Fernverkehr

Der Saarpfalz-Kreis ist über die Schiene nur bedingt direkt an den innerdeutschen und europäischen Fernverkehr angebunden. Die nächsten häufig frequentierten Haltepunkte für ICE/TGV Anschlüsse befinden sich in Saarbrücken und Kaiserslautern. Ein ICE Fahrtenpaar Richtung Berlin (morgens) bzw. aus Berlin (abends) hält in Homburg. Auch je ein Intercity (von/nach Stuttgart) und ein Eurocity (von/nach Graz) halten in Homburg.

Regional- und Nahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Regional- und Nahverkehr befindet sich in Aufgabenträgerschaft des Landes, ist aber auch für die Mobilität innerhalb des Saarpfalz-Kreises und zudem für die regionalen Verbindungen von großer Bedeutung. Schienenverbindungen existieren allerdings nur im nördlichen Saarpfalz-Kreis durch die Strecken Homburg-St. Ingbert-Saarbrücken, Homburg-Bexbach-Neunkirchen und Zweibrücken-Blieskastel (Lautzkirchen)-St. Ingbert. Die Schienen der Blietalbahn, welche bis 1991 eine Verbindung von Homburg über Blieskastel nach Reinheim in den südlichen Saarpfalz-Kreis darstellte, sind nicht mehr existent, da die Strecke zu einem Freizeitweg umgebaut worden ist. Aktuell laufen Planungen, die Verbindung Homburg-Zweibrücken über Beeden, Schwarzenacker und Einöd zu reaktivieren.

Die bedienten Strecken sorgen für eine gute Regionale Anbindung des Saarpfalz-Kreises an die benachbarten Oberzentren Kaiserslautern, Saarbrücken und Trier, von wo aus auch weitere Verbindungen an den nationalen und internationalen Fernverkehr bestehen. Durch die Regionalbahnen werden zudem auch innerhalb des Saarpfalz-Kreis wichtige Verbindungen über die Schiene bedient.

Das Angebot stellt sich wie folgt dar:³⁴

- Zwischen Homburg und Saarbrücken pendeln im Regeltakt (Mo.-Fr. tagsüber) drei Züge pro Richtung und Stunde: Eine Regionalbahn mit allen Unterwegshalten (Linie RB 71 Homburg – Trier), eine Regionalbahn ohne alle Unterwegshalte (RB 70 Kaiserslautern – Merzig, hält in der Regel nicht in Saarbrücken Ost, Schafbrücke, Rentrish, Rohrbach) und ein Regionalexpress (Linie RE 1 Mannheim – Koblenz, „SÜWEX“) mit Halt nur in St. Ingbert und Homburg. An Wochenenden reduziert sich das Angebot tagsüber kaum, lediglich in den Randzeiten.
- Zwischen Rohrbach und Saarbrücken kommt eine weitere Regionalbahn hinzu (RB-Linie 68 Saarbrücken – Pirmasens). Das hat zur Folge, dass zwischen Saarbrücken Hbf. und St. Ingbert ein Angebot von regulär vier Zugpaaren pro Stunde besteht. Diese sind allerdings aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen nicht gleichmäßig getaktet.
- Die Linie RB 68 zweigt bei Rohrbach von der Hauptstrecke ab und bedient die Nebenstrecke durch das Würzbachtal in Richtung Zweibrücken – Pirmasens täglich im Stundentakt. Zusätzlich gibt es Mo.-Fr. eine bzw. drei Verdichtungsfahrten pro Richtung.
- Die Linie RB 74 verbindet den Knotenpunkt Homburg mit Neunkirchen und Illingen, wobei täglich zwei Zugpaare je Stunde bis / ab Neunkirchen verkehren und darüber hinaus ein Stundentakt bis / ab Illingen besteht. An Wochenenden wird das Angebot nur in den Morgenstunden reduziert.
- Hinzu kommt die Linie RB 76 (Homburg – Neunkirchen – Quierschied – Saarbrücken), die nur Mo. – Fr. mit drei bzw. vier Fahrten am Tag pro Richtung Homburg über Neunkirchen und das Fischbachtal mit Saarbrücken Hbf. verbindet.
- Die S-Bahn Rhein-Neckar bindet Homburg zusätzlich an das benachbarte Rheinland-Pfalz und die Metropolregion Rhein-Neckar an. Die Linie S1 (Osterburken – Heidelberg – Mannheim – Kaiserslautern – Homburg) bedient an Wochentagen den Homburger Hauptbahnhof in der Regel stündlich von 6 bis 20 Uhr. Am Wochenende verkehrt die S1 mit Einschränkungen morgens. Eine Verlängerung der S1 nach Zweibrücken verbunden mit einer mit Reaktivierung des Streckenabschnitts Homburg – Einöd ist zurzeit in der Vorplanung.

³⁴ (Saarpfalz-Kreis 2019, 56,f.)

4.3.1.6. Tarifstruktur

Die Preisgestaltung im ÖPNV obliegt der SNS GmbH, der Saarländischen Nahverkehrs- Service GmbH, eine Vertretung der Verkehrsunternehmen, welche die Aufgaben des saarländischen Verkehrsverbunds saarVV übernimmt. Diese GmbH ist die Schnittstelle zwischen den Kunden, den Verkehrsunternehmen und den politischen Gebietskörperschaften³⁵.

Der Verbundtarif des saarVV wird im Rahmen ihrer operativen Aufgaben von der SNS GmbH weiterentwickelt und bedarf bei Änderungen der Zustimmung des Zweckverbandes Personennahverkehr, der die Aufgabenträger und politischen Gebietskörperschaften vertritt.

Der Tarif im saarVV basiert ursprünglich auf einem Wabentarif mit Preisstufen. Hierzu wurde das Saarland in Waben unterteilt die zur Berechnung von Fahrpreisen gezählt werden. Je nach Anzahl der durchfahrenen Waben kalkuliert sich der Fahrpreis. Diese Preisermittlung kommt nach der Tarifreform nur noch bei Fahrten auf kürzeren Strecken zum Einsatz. Das Marketing im saarVV zielt darauf ab vor allem die saarlandweit gültigen Tickets und Abonnements zu vermarkten, da diese den Kunden größere Freiheiten bei der Wahl der Fahrstrecken bieten.

Das komplette Angebot stellt sich wie folgt dar:

- Einzelfahrschein: Dieser Fahrschein gilt für eine Fahrt mit der Möglichkeit einer Ermäßigung für Kinder und Inhaber einer BahnCard der DB oder der saarVV-Card (s.u.)
- Kurzstrecke: Einzelfahrschein zum niedrigeren Preis für maximal fünf Haltestellenabschnitte.
- Tageskarte: Fahrkarte für einen Tag bis Betriebsschluss sowohl für eine Person, zwei Personen als auch für Gruppen bis zu fünf Personen
- Wochenkarte: Dauerkarte für eine Woche von Montag bis Montag 12 Uhr mit Ermäßigungen im Ausbildungsverkehr
- Monatskarte: Dauerkarte für einen Monat vom Monatsersten bis zum ersten Werktag des Folgemonats 12 Uhr mit Ermäßigungen für Senioren und im Ausbildungsverkehr
- Jahreskarte: Dauerkarte, auch im Abonnement für mindestens 12 aufeinanderfolgende Monate. Bei den Abonnements gibt es eine weitere Zielgruppenspezifische Aufteilung:
 - 9 Uhr-Abo: 39€ (Saarlandweit Mo-Fr ab 9:00Uhr gültig; Sa, So, Feiertag ganztägig)
 - Ü65-Abo: 59€ (Saarlandweit, Ab 65 Jahre)
 - Kreis-Abo: 89,50€ (Kreisweit)
 - Saarland-Abo: 99€ (Saarlandweit)
 - Schüler/Azubi-Abo (Preisstufen 0,1 und Netz)
- Zusatzkarten im Ausbildungsverkehr: Ferien Ticket mit landesweiter Gültigkeit vom letzten Schultag vor den Sommerferien bis zum ersten Schultag danach.
- Fair-Ticket: Vergünstigte Fahrkarte für Personen, die Leistungen beziehen aus SGB II (ALG II und Sozialgeld), SGB XII (Lebensunterhalt, Grundsicherung, Erwerbsminderung), Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) und Wohngeld nach Wohngeldgesetz (WoGG)³⁶.
- saarVV-Card: Festpreiskarte mit Berechtigung zum Erwerb ermäßigter Einzelfahrschein
- Zuschlagskarten für die erste Wagenklasse in Zügen des Nahverkehrs für Einzel-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten
- Radkarten (Einzelfahrschein und Abos zur Fahrradmitnahme vor 9 Uhr)

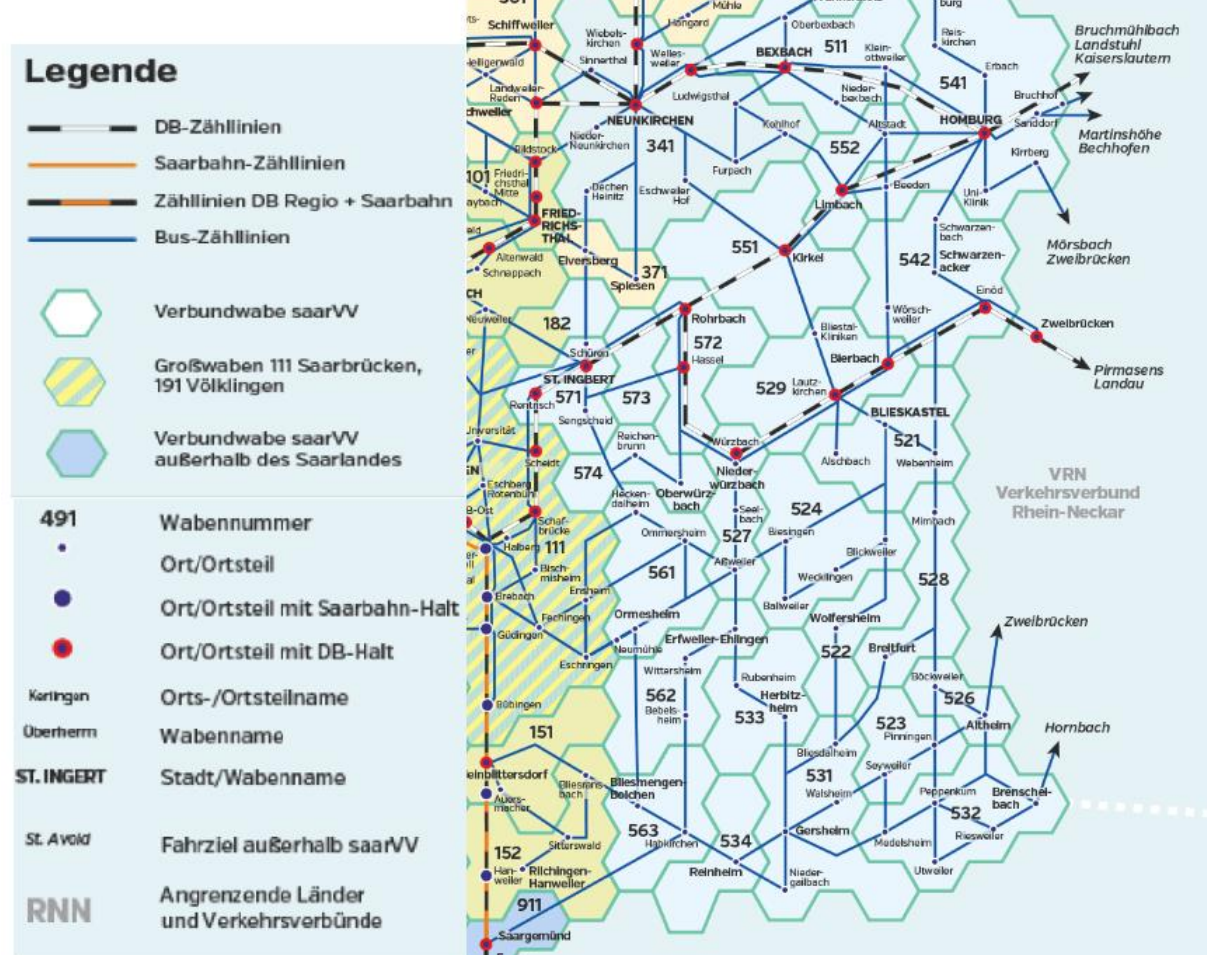
³⁵ (Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV) 2021)

³⁶ (Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV) 2021)

Abbildung 15: Wabenplan des Saarpfalz Kreises

Wabenplan des Saarpfalz Kreises 2020

Eigene Darstellung nach: SaarVV Wabenplan Saarland 2020



Speziell für Berufspendler wurde das Jobticket entworfen. Der Geltungsbereich des Tickets wird individuell auf Basis der gewünschten Monatskarte im Abonnement festgelegt. Der jeweilige Ticketpreis wird abhängig von den teilnehmenden Mitarbeitern im Betrieb und des Zuschusses des Arbeitgebers (Jobticket Plus) rabattiert.

Ab drei Mitarbeitenden die ein Jobticket beantragen wird ein Nachlass von 10% gewährt. Bei steigender Teilnehmerzahl wird der Rabatt schrittweise bis auf 20% erhöht. Noch günstiger wird das Ticket durch einen Arbeitgeberzuschuss. Dabei richtet sich die Gesamtrabattierung nicht nach der Teilnehmerzahl, sondern nach dem Zuschuss durch den Arbeitgeber. Der Arbeitgeberanteil ist hierbei beliebig wählbar und kann bis zu 80% betragen. Die restlichen 20% werden dann vom saarVV getragen.

Beispiele für Rabattstaffelung beim JobTicket-Plus

Anteil des Arbeitgebers	Anteil des Verkehrsunternehmens	Gesamtrabatt
10,0 % (mind.)	10,0 %	20,0 %
12,5 %	12,5 %	25,0 %
15,0 %	15,0 %	30,0 %
17,5 %	17,5 %	35,0 %
20,0 %	20,0 %	40,0 %

Sondertarife der saarVV-Partnerunternehmen³⁷

Neben den Angeboten des SaarVV existieren zudem Sondertarife, welche in einem räumlich begrenzten Rahmen vom SaarVV abweichende Preise beinhalten. Diese Tarife dienen dazu, lokale ÖPNV Angebote preislich attraktiver zu gestalten. Hierzu zählen im Saarpfalz-Kreis die Tarife für den Stadtbus Homburg (Bussi), Stadtbus St. Ingbert (INGO), der Stadttarif Blieskastel und das Freizeitticket des Saarpfalz-Kreises sowie die Nachtbustarife. Diese ehemals „Haustarife“ genannten Preisregelungen wurden bis auf das Freizeitticket im Jahr 2021 in den saarVV Tarif integriert, sodass diese Sondertarife im Rahmen ihrer räumlichen Gültigkeit keine Einschränkungen besitzen (z.B. Nutzung aller Verkehrsmittel im saarVV).

- Stadttarif Homburg: Im kompletten Stadtgebiet Homburg gültige preisreduzierte Tages- und Monatskarte (mit weiterer Ermäßigung im Ausbildungsverkehr)³⁸.
- Stadttarif St. Ingbert: Das komplette Stadtgebiet von St. Ingbert wird zu einer Preisstufe zusammengefasst. Hier gilt das Fahrscheinangebot des saarVV in Höhe der Preisstufe 1.
- Stadttarif Blieskastel: Übertragbare Tageskarte für 3,80€, die im kompletten Stadtgebiet gültig ist.
- Freizeitticket Saarpfalz-Kreis: Dieses Ticket ist eine Gruppentageskarte für 5 Personen zum Preis von 6,50 €. Es gilt an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, nur im Bus im Saarpfalz-Kreis sowie der Gemeinde Kleinblittersdorf.
- Nachtbustarif: Für die Nutzung des Nachtbusangebotes (N-Linien) gilt ein vereinfachter Tarif von 2,50€ (innerhalb des Landkreises) bzw. 5€ (alle Fahrten über den Landkreis hinaus). Zeitkarten werden anerkannt.

³⁷ (Saarpfalz-Kreis 2019, 84)

³⁸ (Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV) 2021)

4.3.2. Visionen und Ziele hinsichtlich der Gestaltung des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis

Gemeinsam mit dem Fahrrad soll der ÖPNV die Grundlage der nachhaltigen Mobilität im Saarpfalz-Kreis darstellen³⁹. Diese grundlegende Vision verdeutlicht die Schlüsselrolle des ÖPNV in Rahmen einer Umorientierung des Mobilitätsverhaltens im Saarpfalz-Kreis.

Für den ÖPNV leiten sich folgende Ziele und Visionen ab:

- Das ÖPNV Angebot im Saarpfalz-Kreis ist flächendeckend und dauerhaft verfügbar.
- Die Linien und Verbindungen sind am Bedarf orientiert und an Knotenpunkten miteinander vertaktet.
- Aufgrund vielzählig verfügbarer Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln ist der ÖPNV wichtiger Bestandteil intermodaler Mobilität.
- Der Zugang zum ÖPNV ist für alle Bürger des Saarpfalz-Kreises erschwinglich. Günstige Tarife für Alltag und Freizeit, bilden hierfür die Grundlage.
- Durch eine hohe Nutzung des ÖPNV im Alltag verringert sich das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs.
- Auch die touristische Mobilität im Saarpfalz-Kreis findet überwiegend mittels ÖPNV und Fahrrad statt.
- Alle touristisch relevanten Ziele sind auch am Wochenende mittels ÖPNV erreichbar.
- Der ÖPNV im Saarpfalz-Kreis nutzt nachhaltige Antriebstechniken um auch hier einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz beizutragen.

4.3.3. Ideen aus existierenden Konzepten

Die Rolle des ÖPNV im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung wurde in den Planungs- und Entwicklungswerken auf Kreis- und Gemeindeebene bereits des Öfteren thematisiert.

Die darin formulierten Ideen und Maßnahmenvorschläge zielen darauf ab den ÖPNV zu attraktiveren und aufgrund von Verfügbarkeit, Taktung und finanziellem Vorteil gegenüber dem PKW konkurrenzfähig zu machen. Weiterhin wird die bedarfsgerechte Gestaltung des ÖPNV mit einer guten Versorgung auch ländlicher Bereiche als eine wichtige Grundlage für nachhaltige Mobilität gesehen.⁴⁰

Das im Bereich des ÖPNV detaillierteste Planungsinstrument auf Kreisebene ist der Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises (zum 01.01.22 noch im Entwurfsstadium). Dieser Beschreibt die Entwicklungsziele für den ÖPNV im Saarpfalz-Kreis und legt die grundlegenden Standards vor allem hinsichtlich des, in der Aufgabenträgerschaft des Kreises befindlichen, straßengebundenen ÖPNV fest⁴¹. In diesen Nahverkehrsplan fließen auch relevante Ideen und Maßnahmenvorschläge aus den bereits existierenden konzeptionellen Werken ein.

Die existierenden Planungskonzepte geben somit die grundlegende Richtung vor, in welche der ÖPNV weiterentwickelt und ausgebaut werden soll. Die konkreteren Maßnahmen, die dem Erreichen dieser Vision dienen, sind Aufgabe des Nahverkehrsplans, dem zentralen Planungsinstrument des ÖPNV.

Dieser wird für kurz bis mittelfristige Planungen durch den Saarpfalz-Kreis, als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, in Zusammenarbeit mit dem ZPS entwickelt. Er dient

³⁹ (Saarpfalz-Kreis 2017, 229)

⁴⁰ (Saarpfalz-Kreis 2017, 264)

⁴¹ (Saarpfalz-Kreis 2019, 13)

als Planungs- und Ordnungsinstrument, sowie zur Formulierung der Zielvorstellungen bei der bedarfsgerechten Fortentwicklung des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan ist damit das richtungsweisende Instrument, welches die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Kreis regelt. Aktuelle Handlungsempfehlungen die der Nahverkehrsplan vorsieht werden somit auch in dieses nachhaltige Mobilitätskonzept übernommen. Zugleich sind weiterführende Handlungsempfehlungen die sich aus diesem Konzept ergeben auch in zukünftige Nahverkehrspläne integrierbar.

4.3.4. Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis

4.3.4.1. Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan⁴²

Im Folgenden werden für die nachhaltige Mobilität relevante Maßnahmenvorschläge, die bereits in der Entwurfsfassung des Nahverkehrsplanes behandelt wurden, kurz beschrieben und evaluiert.

Da der Nahverkehrsplan eine Vielzahl von Maßnahmen im Bereich des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis beschreibt werden im Folgenden nur die Maßnahmen aufgeführt, die einen größeren Nutzen für die Stärkung der Rolle des ÖPNV im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im Saarpfalz-Kreis mit sich bringen. Weitere allgemeine, organisatorische oder verwaltungstechnische Maßnahmen sind dem Nahverkehrsplan zu entnehmen.

Behebung von Erschließungsmängeln

Die flächendeckende Verfügbarkeit des ÖPNV ist nur dann gewährleistet, wenn alle Ortslagen des Saarpfalz-Kreises an dem Liniennetz des ÖPNV angeschlossen sind. Der Nahverkehrsplan, geht detailliert auf verschiedene Erschließungsmängel im Kreisgebiet ein und zeigt Optimierungsmöglichkeiten auf.

Verbesserte Anbindung von Kleinottweiler /Jägersburger Weiher

Die Anbindung des Bexbacher Stadtteils Kleinottweiler war bisher rein über ALT oder im Schülerverkehr geboten. Die im Nahverkehrsplan niedergeschriebenen Vorschläge sind mittlerweile in Teilen umgesetzt worden. Die neue Situation und die sich daraus ergebenden weiterführenden Maßnahmen gestalten sich folgendermaßen:

Durch eine Umgestaltung auf der Linie 505 wurden nun unter der Woche nachmittags Fahrten von und nach Kleinottweiler aufgenommen. Auch ein Anschluss des touristisch bedeutsamen Jägersburger Weihers erfolgte hierdurch. Durch die geringe Anzahl der Fahrten ist diese Verbindung allerdings weiterhin als ausbaufähig zu betrachten. Besonders am Wochenende bietet die Anbindung des Jägersburger Weihers großes Potential um die dortige Verkehrslage und den Mangel an Parkplätzen zu entschärfen. Eine Verbindung Homburg –Jägersburg-Kleinottweiler- Bexbach, am Wochenende im Stundentakt, hätte hierbei durch den beidseitigen Anschluss an gute Schienenverbindungen ein deutliches Verlagerungspotential für touristische/Freizeit- Verkehre. Die fortschreitende touristische Weiterentwicklung des Naherholungsgebietes Jägersburg um Gastronomie und Freizeiteinrichtungen (u.a. Peters Hotel und SPA, Fun Forest Abenteuerpark Homburg) wird auch in den kommenden Jahren für eine starke Nachfrage dieser Destination sorgen. Die Problematik des dadurch steigenden Verkehrsaufkommens und der Mangel an Parkplätzen könnte durch eine leistungsstarke und gut vermarktete Verbindung (z.B. Eintritt Kletterpark inklusive ÖPNV Anreise, Vermarktung im Rahmen von Fahrtziel Natur) abgefangen werden. Außerdem wäre ein Anschluss an das Freibad Hochwiesmühle in Bexbach möglich, welches in den Sommermonaten eine der anziehungsstärksten Attraktionen im Bereich der Stadt Bexbach darstellt.

⁴² (Saarpfalz-Kreis 2019)

Akteure:	Saarpfalz-Kreis		
Maßnahmen:	- Ergänzende Fahrten auf Linie 505 am Wochenende (evtl. Saisonal begrenzt) zur Schaffung eines Stundentakts (Homburg- Jägersburg- Kleinottweiler-Bexbach)		
Potentiale:	- Verstärkte Abwicklung von Freizeitverkehren über den ÖPNV - Entlastung B423 am Wochenende - Anbindung Peters Hotel und Spa (Saarlandcard Partner) - Ermöglichung der Vermarktung des nördlichen SPK über nachhaltige Freizeitmobilität und Fahrtziel Natur		
Probleme	- Benötigung zusätzlicher Fahrzeuge - Kosten - Taktverdichtung über Bedarf zwischen Homburg und Jägersburg		

Behebung von Erschließungsmängeln im Bickenalbtal an Wochenenden und Richtung Zweibrücken

Das Bickenalbtal erstreckt sich an der südöstlichen Kreisgrenze und ist der struktur- und einwohnerschwächste Bereich des Saarpfalz-Kreises. Die kleinen, räumlich verteilten Ortslagen und die Entfernung zu den nächstgelegenen Einzelhandelseinrichtungen, Dienstleistungszentren, Schulen, etc. sorgen hier für einen hohen Mobilitätsbedarf. Trotz der für einen wirtschaftlich tragbaren ÖPNV schwierigen Situation ist das Bickenalbtal vor allem unter der Woche gut an die nächsten Zentren (Blieskastel/Gersheim) angebunden, von wo aus weitere Anschlüsse bestehen. Problematisch für die Nachfrage auf diesen Linien ist die, u.a. aufgrund der Topografie begründete, starke Orientierung nach Zweibrücken. Da sich die Landesgrenze hinter Altheim befindet, bedarf es bei der Planung von Linien über die Landesgrenzen hinaus einem bestenfalls beidseitigen politischen Willens. Dieser fehlt bisweilen noch.

Der Nahverkehrsplan definiert im Bickenalbtal folgende Möglichkeiten, die behutsame Angebotserweiterungen/Änderungen darstellen würden:

1. Einrichtung einzelner zusätzlicher Busfahrtenpaare der Linie 577 an Samstagen in Richtung Blieskastel
2. Anbindung des Bickenalbtals an Zweibrücken:
 - Verlängerung einzelner Fahrten der Linie 578 an Vor- und Nachmittagen bis und ab Zweibrücken, entweder ab Brenschelbach über Hornbach oder ab Böckweiler über Mittelbach.
3. Ausdehnung des ALT-Angebotes der Linien 579 und 598 auf die Abendstunden bis ca. 22 Uhr
4. Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Kapazität bis ca. 30 Personen) auf den Linien 577 und 578

Die Anbindung des Bickenalbtals an Zweibrücken ist ein noch immer relevanter Handlungsbedarf. Eine sinnvolle Anbindung aller Orte im Bickenalbtal an diese Achse ist jedoch planerisch, ohne enorme Zusatzkosten, nur schwer realisierbar. Besonders die weitläufige Siedlungsstruktur und die geringe Bevölkerungsdichte machen es daher schwer Prioritäten für die Schaffung sinnvoller Verbindungen zu erarbeiten. Eine Möglichkeit bestünde in einer Anbindung an die Linie 222 des Stadtbus Zweibrücken. Durch eine Verlängerung dieser Linie bis nach Altheim wäre am dortigen ITF Übergangspunkt „Altheim Dorfbrunnen“ ein Anschluss an die Linien 577 und 578 möglich. Ob eine solche Linienverlängerung mit den aktuellen Abläufen vereinbar ist muss geprüft werden.

Eine weitere Problematik, ist die Anbindung der Gemeindeteile Peppenkum und Utweiler an Gersheim. Über die Linien 577 und 578 ist nur eine Umsteigeverbindung gegeben, die mit 40 min Fahrtdauer 30 min länger ist als eine alternative Fahrt mittels PKW. Ein Bürgerbus soll hier zumindest teilweise eine Verbesserung der Anbindung erbringen.

Bezüglich des ALT Angebots wurde ALT 598 bereits auf den Zeitraum bis 22 Uhr ausgeweitet.

In Zukunft können neue Formen des Bedarfsverkehrs („on-Demand“) in solchen Räumen zu einer Verbesserung des Mobilitätsangebots führen. Von festen Linienwegen gelöste Angebote, Buchbar ohne große Vorlaufzeit u.a. per App könnten das bisherige Angebot ersetzen oder ergänzen.

Akteure:	Saarpfalz-Kreis, Stadt Zweibrücken		
Maßnahmen:	- Erweiterung Linie 222 bis Altheim - Schaffung eines Anschlusses an den Stadtbus Zweibrücken über Mittelbach (Linie 222) oder Hornbach (Linie 235) durch eine Verlängerung von Linie 578 mit regelmäßiger Anbindung nach Zweibrücken - Umplanung der Linien 577/578 zur besseren Anbindung von Peppenkum und Utweiler an Gersheim - On-Demand-Verkehr		
Potentiale:	- ÖPNV am tatsächlichen Bedarf orientiert - Verkürzung der Fahrzeiten zu Versorgungseinrichtungen		
Probleme	- Planerische Linienkonzeption in enger Abstimmung mit Akteuren aus RLP nötig - Politischer Wille - Eventuell Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge - Kosten/Nutzen fraglich		

Die genannten Erschließungsmängel/Optimierungen stehen beispielhaft für eine Reihe von Maßnahmen die der Nahverkehrsplan detailliert beschreibt.

Allgemeine Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan

Anbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen

Neben der flächigen Verfügbarkeit des ÖPNV ist die Anbindung alltagsrelevanter Ziele ein wichtiges Kriterium zur attraktiven Gestaltung von Linienwegen. Problematisch ist hierbei die oft dezentrale Lage der Einzelhandelseinrichtungen. Diese führt dazu, dass Linienwege angepasst werden müssten und längere Fahrzeiten entstehen. Daher muss stets eine Abwägung zwischen dem Nutzen der Anbindung für Fahrgäste und dem Attraktivitätsverlust der gesamten Linie durch längere Fahrzeiten und Umwege erfolgen. Auch eine Einhaltung des Taktfahrplans kann durch solche Änderungen gefährdet sein. Da Einzelhandelseinrichtungen des täglichen Bedarfs eher einen kleinräumigen Einzugsbereich haben, bietet sich neben der Anbindung an den regulären ÖPNV (sofern problemlos möglich) eine Anbindung an einen Bürgerbus an.

Akteure:	Saarpfalz-Kreis	Kommunen	
Maßnahmen:	- Prüfung der fehlenden Anbindungen - Evaluation des Nutzens	- Anbindung lokaler Einzelhandelseinrichtungen wichtiger Bestandteil bei der Planung eines Bürgerbus	
Potentiale:	- Sicherstellung der Mobilität zum Einzelhandel auch ohne PKW		
Probleme	- Konkurrenz des PKW bei Einkäufen (Flexibilität, Komfort) - Geringe Nachfrage durch Transportprobleme bei größeren Einkäufen		

- Oft periphere Lage der Einzelhandelseinrichtungen
- Längere Fahrzeiten, unattraktive Linienwege

Einrichtung von Eilbuslinien für Berufspendler

Die Überwindung der Distanz zur Arbeitsstätte ist einer der größten Verursacher von Verkehr. Der Weg zur Arbeit will hierbei schnell, stressfrei und komfortabel zurückgelegt werden. Der ÖPNV in den morgendlichen Stoßzeiten kann hierbei aktuell nicht mit dem PKW konkurrieren. Durch die Linienführung werden zwar eine flächige Erschließung und eine oft gute Fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen gesichert, allerdings wird dadurch die Fahrtdauer im Vergleich zum PKW deutlich verlängert. Der gleichzeitige Schülertransport sorgt für eine hohe Auslastung der Busse, was im Umkehrschluss bedeutet, dass Komforteinbußen durch Sitzplatzmangel zu erwarten sind. Diese Faktoren machen eine ÖPNV Nutzung für Pendler unattraktiv.

Gesonderte Eilbusse können daher in den Stoßzeiten für Pendler eine Alternative darstellen. Diese fahren nicht alle Haltestellen innerhalb einer Ortslage an, sondern halten nur an ausgewählten Zustiegspunkten, welche im Idealfall über Parkplätze und Abstellanlagen für Fahrräder verfügen („Park and Ride“ Prinzip). Zudem sind die Linienführungen direkter gewählt, wodurch zum PKW konkurrenzfähige Fahrzeiten entstehen.

Der Ansatz diese Pendlerströme durch Eilbuslinien auf ein nachhaltigeres Verkehrsmittel zu verlagern existiert schon seit vielen Jahren und fand bereits im Masterplan 100% Klimaschutz Erwähnung. Seitens der Großbetriebe im Saarpfalz-Kreis wurden in früheren Jahren bereits Werksbusse organisiert, die aus den Richtungen Saargemünd und Kusel Mitarbeiter zu den jeweiligen Werken brachten. Diese Linien wurden allerdings aus Kostengründen eingestellt, bzw. werden nun zum Teil durch die Belegschaft finanziert. Der Fakt, dass die Belegschaft selbst diese Werksbusse trägt verdeutlicht, dass eine Nachfrage nach einem solchen Angebot existiert. Diese rührt daher, dass vor allem bei längeren Anfahrtswegen die Fahrtzeit zur Erholung (z.B. vor der Frühschicht oder nach der Nachtschicht) genutzt werden kann und die Kosten für die Mitarbeiter geringer gegenüber einer PKW Fahrt sind.

Unter den Kreisbuslinien wurde der Fahrplan des Biosphärenbusses 501 so gestaltet, dass kurz vor den Zeiten des Schichtbeginns (6:00, 14:00, 22:00) eine Fahrt am Bosch Werk West (Bosch, Rexroth), sowie am Werk Ost (Bosch, INA/Schäffler, Dr.Theis, Michelin) endet. Nach Schichtende startet am Werk Ost dann wiederum eine Fahrt in Richtung Kleinblittersdorf.

Durch diese Linienenerweiterung wurde den Pendlern aus dem Bliesgau ein Anschluss an ihre Arbeitsstätten geschaffen. Nachteil der Verbindung ist allerdings die relativ lange Reisedauer von über 1,5h von Kleinblittersdorf bis Homburg die mit einer PKW Fahrt (35 min) nicht konkurrenzfähig ist. Auch die Linie 508 (Homburg-Bexbach) verfügt über eine zeitliche Anpassung an die Schichtzeiten, jeweils um die Minute `20. Weitere Anbindung besteht durch das ALT 546 (Kleinottweiler- Homburg), welches das Werk Bosch West um die Minute `32 erreicht und nach Schichtende zur Minute `20 abfährt.

Einzelne Fahrten der Linie 285 (Glan-Münchweiler- Homburg) fahren ab Bosch Werk West ab,- alternative Schlüsse in diese Fahrtrichtung bestehen über Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Homburg.

Festzuhalten bleibt, dass die Industriewerke in Homburg in ausreichendem Maße durch den ÖPNV erschlossen sind. Vertiefende Erschließungen und spezielle rein werkliche Eilverkehre würden dem öffentlichen Charakter des Nahverkehrs jedoch entgegenstehen.

Möglichkeiten bestehen daher vor allem auf Seiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements innerhalb dieser großen Firmen. Durch eine firmenübergreifende Absprache und Kostenteilung können hier von Seiten des Arbeitgebers und/oder der Arbeitnehmer angepasste Lösungen kreiert werden.

Im Bereich des ÖPNV sind auf Landesebene durch den ZPS bereits Planungen im Gange Eilbuslinien, ähnlich der Linie 666 zwischen Tholey und Saarbrücken, auch für den Saarpfalz-Kreis einzurichten. Vor allem im Bliesgau besteht hier ein großes Potential zur Verlagerung der Pendlerströme Richtung Saarbrücken und Homburg auf den ÖPNV. Die Integration von Schnellfahrten abseits der Schulfahrten in bestehenden Linien bietet hierbei ein kostengünstigere Alternative zur Schaffung eigener Eilbuslinien. Somit können bereits verfügbare Fahrzeuge genutzt und anschließende Fahrten leichter in die Fahrtabläufe integriert werden.

Mit der Neuvergabe des Linienbündels Süd im Jahre 2025 ergeben sich Möglichkeiten auch von Seiten des Bereichs Mobilität der Kreisverwaltung Eilbusangebote mit in die Vergabe zu integrieren. Hier sind vor allem die Verbindungen des Blietals Richtung Blieskastel und Homburg von Bedeutung. Durch eine Reduktion der Haltepunkte in den einzelnen Ortschaften und einen Linienweg ab Blieskastel z.B. über Webenheim und Schwarzenacker können die bisweilen recht langen Fahrzeiten auf Linie 501 in den Morgenstunden reduziert werden. Die Zubringung zu der Line kann dann über Park and Ride Möglichkeiten, Fahrrad oder Elektro-Kleinstfahrzeuge erfolgen. Diese Möglichkeiten sind dann als Gesamtkonzept mit der Einrichtung der Linie zu bewerben.

Akteure:	Saarpfalz-Kreis / ZPS	Großbetriebe	
Teilmaßnahmen:	- Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung von Pendlerbussen aus Quellgebieten am Morgen, in Quellgebiete am Nachmittag. - Erweiterung von bestehenden Linien um Schnellfahrten am Morgen - Schaffung eigenständiger Schnellbuslinien wo nötig	- Kollaboration mit anderen Betrieben im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Schaffung von Werksbussen	
Potentiale:	- Verlagerung von PKW Fahrten auf den ÖPNV - Stärkung der Alltagstauglichkeit der ÖPNV Nutzung - Deckung eines existierenden Bedarfs mit nachhaltigem Verkehrsmittel - Reduzierung der Abhängigkeit vom PKW im ländlichen Raum		
Probleme	- Integration in reguläre Fahrtabläufe notwendig - Evtl. zusätzliche Fahrzeuge/Fahrer nötig - Kosten - Begleitung durch gezielte Marketingmaßnahmen nötig		

Ausbau der Haltestelleninfrastruktur

Die Anforderungen, welche ein Fahrgast an die Haltestelleninfrastruktur richtet sind eher pragmatischer Art. Die Haltestelle sollte gut als eine solche wahrgenommen werden können, Informationen zu Fahrplan und evtl. Tarif bereitstellen, sowie ein einfaches Betreten des Fahrzeuges ermöglichen. Witterungsschutz und Wartebänke werden von Fahrgästen auch gerne genutzt, sind aber zur Nutzung der Haltestelle nicht essentiell. Besondere Beachtung findet der barrierefreie Ausbau der Haltestelleninfrastruktur. In der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wurde unter §8 (3) das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2023 bekannt gegeben.

Im Saarpfalz-Kreis sind bereits alle wichtigen Verknüpfungspunkte barrierefrei ausgebaut:

- Aßweiler Busbahnhof
- Bexbach Bahnhof
- Blieskastel Busbahnhof
- Homburg Hauptbahnhof
- Homburg Talstraße
- Homburg Universitätsklinikum Parkhaus
- St. Ingbert Bahnhof
- St. Ingbert Rendezvous-Platz

Viele weitere zentrale Haltestellen in Ortslagen wurden auch in der Vergangenheit bereits ausgebaut.

Bei weiteren Standarthaltstellen ohne übergeordnete Funktion sind Ausbaumaßnahmen auf deren Sinnhaftigkeit zu prüfen. Nicht überall existieren Gegebenheiten, die einen sinnhaften barrierefreien Ausbau rechtfertigen.

Für den barrierefreien Ausbau sind die jeweiligen Baulastträger (Innerorts die Städte und Gemeinden) zuständig.

Der Saarpfalz-Kreis hat als Baulastträger der Haltestellenschilder, Haltestellenmast und Fahrplanaushänge allerdings die Pflicht, diese Infrastruktur in Stand zu halten. Aktuell besteht bei der überwiegenden Zahl der Haltestellen Handlungsbedarf, da viele noch auf die alte Betreibergesellschaft RSW (Regionalbus-Saarwestpfalz GmbH) zurückgehen und in schlechtem Zustand sind. Vielerorts sind Fahrplanaushänge beschädigt oder irreparabel verschmutzt.

Eine Erhebung des Zustands aller Haltestellen im Saarpfalz-Kreis ist bereits in Planung. Anhand dieser Erhebung sollen, entsprechend einer vorhergegangenen Priorisierung, Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen.

Akteure:	Saarpfalz-Kreis	Kommunen	
Teilmaßnahmen:	- Erhebung des Zustandes der Haltestellenmasten/ Haltestellen - Erneuerung der Haltestellenmasten	- Barrierefreier Haltestellenausbau - Nutzung existenter Fördermöglichkeiten zum Haltestellenausbau	
Potentiale:	- Ansprechendes Erscheinungsbild der Haltestellen als Aushängeschild für den ÖPNV - Steigerung der Erreichbarkeit des ÖPNV für Menschen mit Behinderung		
Probleme	-		

4.3.4.2. Weitere Maßnahmen

Der ÖPNV ist, als eine der Säulen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, in vielen Themenbereichen der Nachhaltigen Mobilität vertreten. Daher werden einzelne, den ÖPNV betreffende Maßnahmen, in anderen Bereichen dieses Konzeptes behandelt, so z.B. die touristische Mobilität mittels ÖPNV oder alternative Mobilitätsangebote des ÖPNV im ländlichen Raum. Die im folgenden genannten Maßnahmen beziehen sich auf eine allgemeine Stärkung des ÖPNV in seiner Rolle als nachhaltiges Verkehrsmittel.

Strukturproblematik

Nach der Analyse der Strukturen im ÖPNV wird deutlich, dass eine bedeutsame Herausforderung für die ÖPNV-Planung die Sicherstellung leistungsstarker Verkehre über die Kreis-, Länder- und Verkehrsverbundgrenzen hinweg ist.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen orientieren sich keinesfalls an den vorgegebenen Verwaltungs- und Organisationsstrukturen, sondern an Gewohnheiten und an Praktikabilität.

Da Verkehre über solche Grenzen hinweg zum einen den Abfluss von z.B. Kaufkraft aus einem Kreis/Bundesland ins den/das andere bedeuten oder einen Wechsel von einer Tarifstruktur in die andere mit sich bringen, wird diesen Verbindungen sowohl von politischer Seite, als auch von Seiten der Verkehrsverbünde nur wenig Aufmerksamkeit zuteil.

Die, beispielsweise zum angrenzenden Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), kleinräumigen Organisationsstrukturen im Saarland sind für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger mittels ÖPNV nicht förderlich. Aufgrund der intensiven Beziehungen zwischen dem Saarland und den umliegenden Regionen, besonderes in Rheinland-Pfalz, führen die komplexen Strukturen dazu, dass die Hürden der ÖPNV Nutzung sowohl finanziell, als auch informativ so hoch sind, dass der ÖPNV als Verkehrsmittel für solche Übergangsverkehre für die meisten Menschen nicht praktikabel ist. In diesem Bereich kann der Saarpfalz-Kreis selbst kaum zu einer Verbesserung der Situation beitragen, da übergeordnete Strukturen umzuorganisieren sind.

Möglich wäre eine Integration des saarVV in den angrenzenden Verkehrsverbund VRN, der sich von Zweibrücken über Mannheim bis nach Würzburg erstreckt. Durch diese Integration würden grenzüberschreitende Verkehre günstiger und die Abwicklung von Ticketkäufen vereinfacht. Auch eine flächenmäßige Erweiterung des Übergangstarif Westpfalz- östliches Saarland würde vor allem für die Fahrten ins Saarland für viele Kunden Vereinfachungen mit sich bringen.

Akteure:	Landesebene	Verkehrsunternehmen (SNS GmbH/VRN)	
Teilmaßnahmen:	- Anstoß für Verhandlungen gemeinsam mit Verkehrsunternehmen	- Ausweitung des Übergangstarifes u.a. bis Saarbrücken - Integration in den VRN	
Potentiale:	- Erleichterung überschreitender Verbindungen - Abbau von Nutzungshürden		
Probleme	- Schwächere Stellung der saarländischen Verkehrsunternehmen bei Integration in VRN - Geringe Bereitschaft zur Weiterentwicklung des Übergangstarifs		

Alternative Antriebe im ÖPNV

Der heutige ÖPNV basiert im Wesentlichen auf zwei Hauptenergieträgern, Diesel und elektrischem Strom. Beim straßengebundenen ÖPNV überwiegt der Einsatz von Dieselmotoren, da diese, besonders aufgrund der großen Fahrzeugmasse, Leistungsstark sind und einen gegenüber Benzinmotoren geringeren Kraftstoffverbrauch aufweisen. Die Antriebsart des schienengebundenen ÖPNV ist abhängig vom Ausbaustand der jeweiligen Schienenstrecke. Hauptverkehrsachsen sind überwiegend elektrifiziert, so auch die Verbindungen Mannheim-Saarbrücken und Homburg-Neunkirchen, die den Saarpfalz-Kreis durchlaufen. Nebenstrecken weisen allerdings noch einen recht geringen Elektrifizierungsgrad auf. Auf diesen Strecken, wie auch

auf dem Abschnitt Landau-Rohrbach, der den Saarpfalz-Kreis von Ost nach West durchläuft, werden aktuell Diesellokomotiven eingesetzt.

Nicht zuletzt aufgrund der anhaltenden Debatten um CO₂ Ausstoß und Feinstaubbelastung werden immer wieder Rufe laut Dieselmotoren durch klimafreundlichere Alternativenantriebe zu ersetzen.

Im Bereich des Schienenverkehrs ist die Deutsche Bahn als Netzbetreiber hauptverantwortlich für einen Ausbau der Elektrifizierung. Eine Elektrifizierung der Strecke Landau Rohrbach wurde zwar im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes als Projektvorschlag durch das Land Rheinland-Pfalz eingereicht, aufgrund der geringen Bedeutung des Schienenweges und der bereits ausgebauten Alternativroute Mannheim/Saarbrücken wird dem Projekt jedoch wahrscheinlich keine hohe Priorisierung zugewiesen⁴³. Mittelfristig wird daher aktuell der Akku-Betrieb einer Elektrifizierung vorgezogen.

Beim straßengebundenen ÖPNV kann der Saarpfalz-Kreis als Aufgabenträger die Ausgestaltung seiner Verkehre auf Kreisebene gestalten und hat daher auch im Rahmen der Vergabe die Möglichkeit alternative Antriebe zu fordern. Die ausführenden Verkehrsunternehmen müssen folglich entsprechende Fahrzeuge anschaffen, unterhalten, sowie mittels entsprechender Infrastruktur (öffentlich oder privat) unterhalten. Die dadurch entstehenden Mehrkosten werden letztlich an den Aufgabenträger weitergegeben, da sich die Betriebs- und Fahrzeugkosten für die Verkehrsunternehmen deutlich erhöhen.

Der ÖPNV leistet alleine aufgrund seiner Existenz bereits einen guten Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Im Rahmen der Verkehrswende und der Dekarbonisierung der Verkehre sind allerdings auch die Fahrzeuge des ÖPNV von neuen Gesetzlichen Richtlinien betroffen.

Die EU-Clean-Vehicle-Directive (CVD), sowie deren deutsche Umsetzung mit dem „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ setzt seit dem 02.08.21 klare Vorgaben die bei der Beschaffung von Stadtbussen auch im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erfüllt werden müssen⁴⁴. Hierbei sind bis 31.12.2025 45% der Fahrzeuge mit sauberen Antrieben vorgesehen. Bis 31.12.2030 erhöht sich diese Quote auf 65%. Jeweils die Hälfte der Fahrzeuge muss komplett emissionsfrei sein, also über eine Elektro- oder Wasserstoffantrieb verfügen. Die anderen Fahrzeuge dürfen mit weiteren „alternativen Kraftstoffen“ betrieben werden. Hierzu zählen sowohl Gas, Biodiesel, als auch andere synthetische Kraftstoffe.

Die Kosten für eine Umstellung der Busflotten können aktuell noch nicht genau beziffert werden. Alleine bei der Beschaffung der Busse werden Mehrkosten von 100-200% erwartet. Dazu kommt, dass eine öffentliche Infrastruktur für entsprechende Fahrzeuge fehlt. Diese muss entweder innerhalb kurzer Zeit durch die Aufgabenträger errichtet werden oder wird auch im Rahmen der Dienstleistungserträge durch den Auftragnehmer erbaut. In beiden Fällen kann für die Gebietskulisse des Saarpfalz-Kreises mit Mehrkosten im 7-8-stelligen Bereich gerechnet werden. Da auch keinerlei Langzeiterfahrungen mit batterieelektrischen- oder Brennstoffzellenbussen vorhanden sind, können auch Wartungs- und Unterhaltskosten, sowie im Bereich des Wasserstoffs auch nicht die Energieträgerkosten abschließend vorhergesagt werden.

Eine von der Stadt St. Ingbert in Auftrag gegebene Studie zur Elektrifizierung des Stadtbusses „INGO“ hat gezeigt, dass nach heutigem Stand der Technik die entstehenden Mehrkosten auch nicht durch geringere operative Kosten kompensiert werden können⁴⁵.

Das Saarland, das wirtschaftlich stark auf die Autoindustrie angewiesen ist, hat sich in den letzten Jahren verstärkt mit der Thematik Wasserstoff auseinandergesetzt. Das Land konnte

⁴³ (Ministerium des Inneren und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz 2021)

⁴⁴ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2021)

⁴⁵ (ebusplan 2020, 77)

sich bei der Bundesinitiative „HyLand -Wasserstoffregionen in Deutschland“ eine Förderung von 300.000€ sichern um eine landesweite Projektstrategie zum Thema Wasserstoff voran zu bringen.⁴⁶ Im Saarpfalz-Kreis entwickelt die Stadt Homburg bereits ein Konzept zur Errichtung einer Wasserstoff-Infrastruktur. Ziel soll die Schaffung einer Tankstelle auf dem Gelände der bisherigen Erdgas-Tankstelle sein.

In größerem Umfang ist, aufgrund der hohen Kosten und fehlenden Langzeiterfahrungen eine sinnvolle Etablierung von infrastrukturintensiven Antriebsalternativen (Wasserstoff, Batterieantrieb) zwar erst langfristig möglich, aufgrund der neuen Richtlinien und Gesetzeslage wird sie allerdings vor allem bei den Stadtverkehren im Saarpfalz-Kreis bereits kurzfristig nötig sein.

Dabei muss eine durchdachte und langfristig orientierte Planung erfolgen, die eine Ausgewogenheit der Nachhaltigkeitsbeziehungen im Auge behält.

Da die Linienbündel des Saarpfalz-Kreises überwiegend im Überlandverkehr gefahren werden, besteht die Möglichkeit über die ausschließliche Ausschreibung von Überlandfahrzeugen von der Quotenerfüllung ausgenommen zu werden. Diese Ausnahme beruht darauf, dass es im Überlandsegment mit langen Fahrstrecken, anspruchsvoller Topographie und hohen Fahrgeschwindigkeiten noch keine geeigneten Busmodelle gibt, welche diese Anforderungen erfüllen.

Ein sauberer Bus ist nicht nachhaltig, wenn durch die hohen Kosten für Fahrzeug und Infrastruktur Fahrpreise steigen oder das Angebot aus finanziellen Gründen nicht mehr aufrechterhalten werden kann.

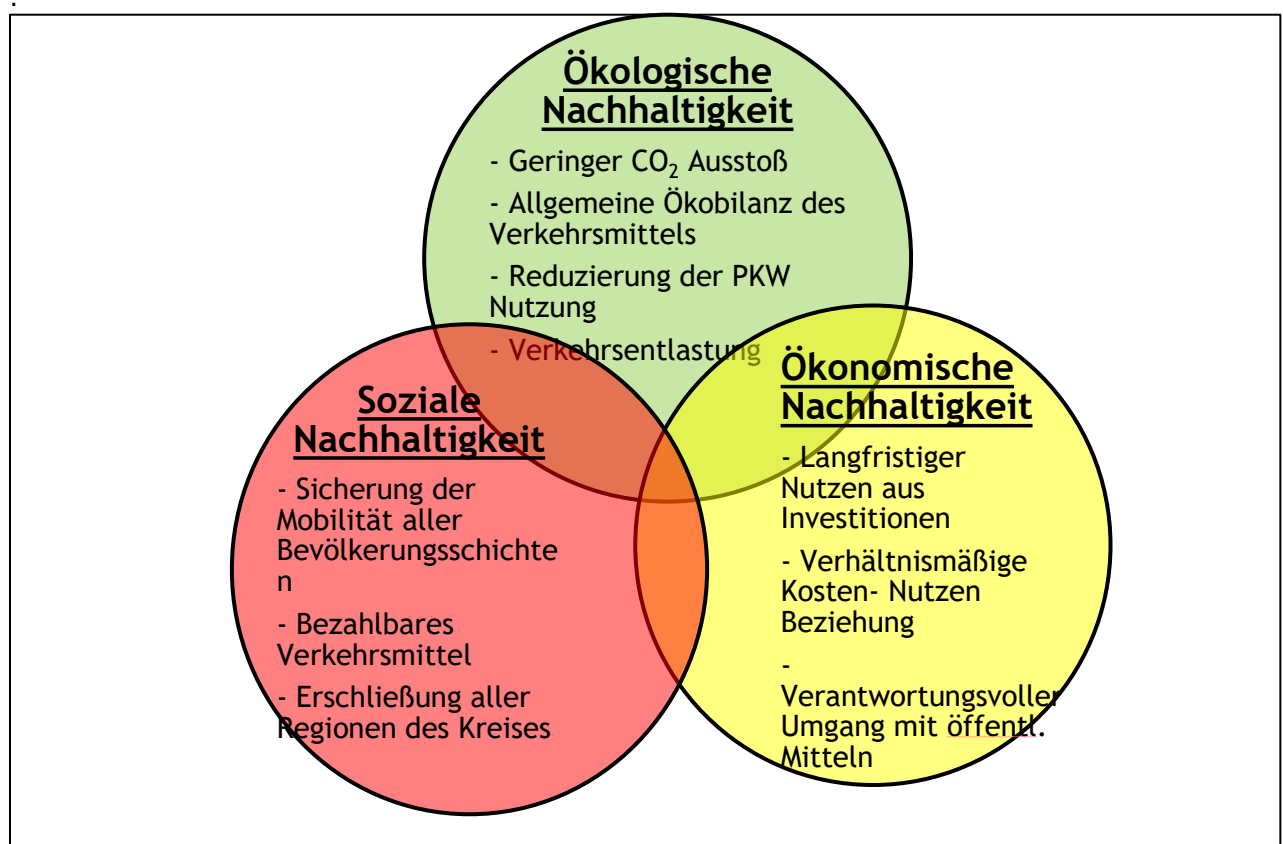


Abbildung 16: Nachhaltigkeitsbeziehungen im ÖPNV, Quelle: Eigene Darstellung

⁴⁶ (Reiner Lemoine Institut 2021)

Akteure:	Aufgabenträger	Verkehrsunternehmen	Bund/Land
Maßnahmen:	- Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zur Beschaffung sauberer Busse - Planung einer gemeinsamen Strategie	- Frühzeitige Information und Aneignung von Knowhow - Marktbeobachtung	- Förderung von Bussen und Infrastruktur zur Vermeidung einer finanziellen Überlastung der Kommunen
Potentiale:	- Etablierung Alternativer Antriebe im ÖPNV - Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele - Schadstoffreduktion		
Probleme:	- Sehr hohe Mehrkosten für Aufgabenträger - Fehlende Infrastruktur - Fehlende Langzeiterfahrungen (Betrieb und Wartung)		

Tarifgestaltung

Die Sicherstellung von Mobilität mittels ÖPNV ist Teil der kommunalen Daseinsfürsorge. Erschwingliche Tarife sorgen hierbei dazu, dass auch alle Bürger*innen die Möglichkeit haben diesen zu Nutzen. Gleichzeitig sorgt ein günstiger ÖPNV auch dafür, dass durch die preisliche Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln der ÖPNV bevorzugt genutzt wird. Hierdurch entstehen Entlastungseffekte für Verkehr, Klima und Umwelt.

Im nahen Ausland stellt Luxemburg als erstes Land der Welt seinen kompletten ÖPNV den Nutzern kostenfrei zur Verfügung. Dieser radikale Schritt ist allerdings nur ein Teil der für das Großherzogtum geplanten Verkehrswende, denn neben den Kosten sind auch Taktung, Netzabdeckung und Qualität weitere wichtige Bestandteile um die Menschen dazu zu bewegen den ÖPNV zu nutzen.

Daher gilt es, wie im Bereich der alternativen Antriebe, zuerst die Grundlagen zu legen und dosiert an den entsprechenden Stellschrauben, zu denen auch die Tarifgestaltung zählt, zu drehen um ausgewogene Effekte zu erzielen und den ÖPNV attraktiver zu machen.

Aktuell sinnvolle Maßnahmen wurden unter anderem bereits in einem Tarifgutachten⁴⁷ für das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes durch die Agentur Probst und Consorten identifiziert. Die Empfehlungen des Gutachtens werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

- Einfachheit sorgt für einen Nachfrageimpuls
Durch eine komplexe Tariffindung mittels Wabenplan werden Gelegenheitskunden abgeschreckt. Günstige Ticketangebote, deren Preis übersichtlich und einfach ermittelt werden können, sollten daher das Ziel sein. Leerwaben, die zu für den Kunden unerklärlichen Preissprüngen bei der Überwindung selbst kürzester Distanzen führen sollten abgeschafft werden.
- Nutzung lokaler Gestaltungsspielräume
Die Integration von Haustarifen ist im Gange, allerdings ist die Preisgestaltung noch unklar. Um Nutzer nicht abzuschrecken sollten keine erhöhten Kosten durch diese Maßnahme für sie entstehen.

⁴⁷ (Saarland 2019)

- Pauschalisierung der räumlichen Gültigkeit
Eine pauschalisierte räumliche Gültigkeit wertet die Tickets auf und schafft eine größere Flexibilität für Nutzer.
- Saarland-Abo
Die Einführung eines saarlandweit gültigen Tickets mit sehr gutem Preis-Leistungsverhältnis und einer Gültigkeit ab 9:00 soll Senioren und flexible Vielfahrer ansprechen, die außerhalb der Hauptverkehrszeit mobil sein möchten.
- Sozialtarif
Auf Basis eines möglichen Saarland-Abos können Landkreise, als für die Sozialhilfe zuständige Verwaltungsebene, Zuschüsse für Sozialhilfeempfänger gewähren. Die Höhe des Zuschusses sollte so gewählt werden, dass der Harz IV Regelsatz für Mobilität eine Nutzung des ÖPNV im Saarland ermöglicht.
- Reform der Schüler- und Ausbildungstarife
Auch hier sollte eine Pauschalisierung des Geltungsbereiches bei gleichzeitig geringen Kosten angestrebt werden. Ziel sollte sein, dass die Schüler auch in ihrer Freizeit positive Erfahrungen mit dem ÖPNV sammeln können. Die dadurch entstehende Unabhängigkeit von den Eltern und die geringen Kosten sollen zu einer nachhaltigen Prägung der Schüler führen. Der ÖPNV muss auch nach der Schulzeit eine attraktive Alternative zum Auto darstellen.

WABEN	MONATSPREIS NEUE TARIFE!
1	23,40 € (statt 46,90 €!)
2	31,10 € (statt 62,10 €!)
3	34,20 € (statt 68,70 €!)
ab 4	39,40 € (statt 78,80 €!) <i>gilt saarlandweit!</i>

ABO-JAHRESKARTE **NEUER TARIF!**
gilt saarlandweit!
394,02 € (statt 788,04 €!)
Der Rabatt auf die ABO-Karte erfolgt rückwirkend vierteljährlich

Den Rabatt gibt es in den Rathäusern von Freisen, Marpingen, Nohfelden, Nonnweiler, Tholey oder bei der Kreiskasse des Landkreises, Mommstraße 23, 66606 St. Wendel.
Infos unter: Tel. (06851) 8014540 oder 8014541; E-Mail: oepnv@lkwnd.de

* Erster Wohnsitz im Landkreis St. Wendel. Monatsticket ist im Bus oder im TourRondo am Bahnhof St. Wendel erhältlich und wird nur im gültigen Monat an den vorgenannten Stellen rabattiert. Die ABO-Jahreskarte kann im TourRondo oder beim saarVV beantragt werden und wird nur bei der Kreiskasse rabattiert. Die Rabattierungen werden vorläufig bis zum 31.12.2019 durchgeführt.

www.landkreis-st-wendel.de

Abbildung 17: Bezuschussung Seniorenticket St. Wendel
(Quelle: Landkreis St. Wendel, Facebookaufritt)

Auf Basis dieses Tarifgutachtens wurde im saarVV eine Tarifreform auf den Weg gebracht, die im Juli 2021 an- lief. Diese beinhaltet im allgemeinen die Punkte des Tarifgutachtens und führt für einen breiten Teil der Kund- schaft zu günstigeren Fahrpreisen und einfacheren Preisstrukturen.

Die Gestaltung der Tarife liegt, abgese- hen von den Haustarifen, welche gemäß ÖPNV Gesetz in den saarVV integriert werden sollen⁴⁸, im Hand- lungsbereich des saarVV und der aus- führenden SNS GmbH. Daher kann der Saarpfalz-Kreis nur eingeschränkt im Bereich der Tarifstruktur agieren. Indi- rekt können für gezielte Angebote Zu- schüsse und Erstattungen gewährt werden, die durch den Kreis zu tragen sind. Da durch den Verkauf der Tickets Einnahmen an den Kreis zurückfließen wird ein Teil dieser Ausgaben kompen- siert. So erfolgt beispielsweise durch den Bruttoaufgabenträger Landkreis St. Wendel seit 2019 eine 50% Bezu- schussung von Seniorentickets. Nach dem Kauf der Karte durch den Fahr-

⁴⁸ (Amtsblatt des Saarlandes 2016)

gast muss ein Beleg beim Landkreis eingereicht werden woraufhin die entsprechenden Rabatte zurückerstattet wird. Nach der Tarifreform wird das neue Ü65-Abo mit 20€ pro Monat bezuschusst.⁴⁹

Immer wieder in der Diskussion ist ein sogenanntes 365€ Ticket, welches einer Jahreskarte zum Preis von 1€/Tag entspricht. Dieses wird oft als erster Schritt hin zu einem kostenlosen ÖPNV betrachtet, da auch hiermit bereits ein annähernd wirtschaftlicher Betrieb des ÖPNV nicht möglich ist. Die durch dieses Angebot steigenden Ticketverkäufe können die entsprechenden Mindereinnahmen nicht kompensieren. Da dieses Risiko privatwirtschaftlich nicht getragen werden kann, ist es daher unerlässlich, dass öffentliche Zuschüsse und Fördermöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Für den Saarpfalz-Kreis ergäbe sich als Möglichkeit, ähnlich des Beispiels Seniorenticket, die Bezuschussung von Jahreskarten aus kreiseigenen Mitteln. Diese Variante wäre für den Kreis zum einen kostspielig, zum anderen wäre eine Bezuschussung nur als Rückerstattung möglich wodurch ein zusätzlicher Aufwand, sowohl für Verwaltung als auch Kunden entstehen würde.

Akteure:	saarVV/SNS GmbH	Land	Aufgabenträger
Maßnahmen:	- Tarifreform - 365 € Ticket - Kostenloser ÖPNV im Saarland	- Unterstützung der Verkehrsunternehmen/Aufgabenträger - Übernahme der Kosten eines günstigen/kostenlosen ÖPNV	- Nach Möglichkeit Entwicklung gezielter Haustarife zur lokalen Optimierung der Wabenstruktur - Gezielte Bezuschussung von Fahrkarten als Kaufanreiz
Potentiale:	- Gewinn von Fahrgästen - Sicherung bezahlbarer Mobilität - Veränderung im Modal Split zugunsten des ÖPNV		
Probleme:	- Kleine Maßnahmen nur mit geringer Wirkung - Kein wirtschaftlich zu betreibender ÖPNV möglich - Hohe Kosten für die öffentliche Hand - Gleichzeitig Sicherstellung/Ausbau guter Verbindungen und guter Taktung notwendig		

Ausbau des Jobticket-Angebots

Pendlerverkehre sind für einen großen Teil des Mobilitätsgeschehens im Saarpfalz-Kreis verantwortlich. Daher besteht hier der größte Handlungsbedarf und auch das größte Umgestaltungspotential. Über den ÖPNV kann hierbei potentiell ein großer Teil der Verkehre erfolgen, die aktuell noch über den MIV abgewickelt werden. Um finanzielle Anreize zu schaffen und Fahrgäste zu gewinnen, wurde durch den saarVV das Jobticket entwickelt. Mit dem regulären Jobticket sind abhängig von der Nutzerzahl im Unternehmen bis zu 20 % Rabatt auf den Ticketpreis möglich. Bei Jobticket Plus können, durch einen zusätzlichen Arbeitgeberzuschuss unabhängig von der Nutzerzahl zwischen 20 und 100% der Kosten gespart werden. Die Bewerbung und Vermarktung des Jobtickets Erfolgt durch ein eigens hierfür eingerichtetes Projektbüro des saarVV. Hohe Jobticket-Nutzerzahlen wären allerdings nicht nur für den saarVV relevant, sondern würden auch bei Bruttoaufgabenträgern wie dem Saarpfalz-Kreis zu höheren Einnahmen führen. Daher sollte sich auch der Saarpfalz-Kreis, gemeinsam mit dem

⁴⁹ (Landkreis St. Wendel 2021)

saarVV diesem Thema widmen. Maßnahmen hierzu wären Informationsgespräche mit Vertretern der Belegschaft von Großunternehmen im Kreis sowie Informationsschreiben.

Auch kostenlose Probetickets, wie sie in der Vergangenheit durch den saarVV an Aktionstagen ausgegeben wurden sind eine Marketing-Möglichkeit, welche allerdings ein bereits bestehendes Grundinteresse an der Thematik voraussetzt. Da vielen Werktätigen die Möglichkeiten und Verbindungen die durch den ÖPNV bestehen nicht bewusst sind, bieten Informationsgespräche, z.B. im Rahmen von Personalversammlungen oder bei Betriebsräten höheres Potential zur Neukundenakquise.

Akteure:	saarVV	Saarpfalz-Kreis	Arbeitgeber
Maßnahmen:	- Saarlandweites Jobticket Marketing - Kostenlose Probetickets bei Aktionstagen	- Aktives Jobticket Marketing bei Unternehmen - Informationsgespräche vor Ort	- Bezuschussung des Jobtickets zur Steigerung der Attraktivität (Jobticket Plus)
Potentiale:	- Gewinn von Fahrgästen - Steigerung der Einnahmen - Veränderung Modal Split zugunsten des ÖPNV - Reduzierung des Pendlerverkehrsaufkommens - Verringerung Parkdruck in Ballungsräumen		
Probleme:	- Teils lange Fahrwege mit ÖPNV aus dem ländlichen Raum in die Zentren (unattraktiv für Pendler) - PKW Nutzung als eingeprägte Gewohnheit - Notwendiges Grundinteresse eines größeren Teils der Belegschaft (Jobticket) - Überzeugungsarbeit beim Arbeitgeber zur Bezuschussung (Jobticket Plus)		

Datenerhebungen als Planungsgrundlage

Der Saarpfalz-Kreis hat das Ziel, sein ÖPNV Angebot so bedarfsgerecht und nutzernah wie möglich zu gestalten. Um diesen Bedarf zu ermitteln ist es allerdings nötig statistische Daten zur Verfügung zu haben, die einen Überblick über die Nutzung der Angebote liefern. In den Bussen installierte Zählsysteme können aktuell aufgrund hoher Personalauslastung nicht vollumfänglich genutzt werden. Kontinuierlich erfasste Ein- und Ausstiegswahlen könnten als Basis für Routenplanungen und Netzoptimierungen von großer Bedeutung sein.

Fahrgastzählungen, wie Sie in den Bussen des Saarpfalz-Kreises halbjährlich durchgeführt werden, liefern nur eine Momentaufnahme. Zwar werden die Zählzeiten mittlerweile digital an den Saarpfalz-Kreis übermittelt, eine umfassende Auswertung kann allerdings auch aufgrund fehlender personeller Kapazitäten nicht vorgenommen werden.

Die Fahrgeldeinnahmen die auf einer bestimmten Linie generiert werden sind auch kein verlässliches Instrument zur Messung der Nachfrage. Linieneinnahmen werden nicht nach den exakten Ein- und Aussteige Beziehungen ermittelt, sondern anhand der Fahrtrelationen der Fahrgäste entsprechend prozentual aufgeteilt. So stehen beispielsweise beim Kauf eines Saarland-Abos die Fahrgeldeinnahmen nicht automatisch jedem Verkehrsunternehmen des saarVV zu, sondern werden anhand einer üblicherweise vom Kunden zurückgelegten Relation, welche bei der Beantragung der Fahrkarte angegeben wird, prozentual gewichtet aufgeteilt.

Akteure:	Saarpfalz-Kreis		
Maßnahmen:	- Verbesserte Auswertung der automatisierten Fahrgastzählungen		
Potentiale:	- Optimierung der Linienwege - Detaillierte Informationen zur Nachfrage		
Probleme:	- Technische Möglichkeiten (Datenübertragung) - Zeitliche Kapazitäten fehlen		

Umwandlung von ALT in Buslinien / Bewerbung des ALT-Angebots

Das Anruf Linien Taxi (ALT) gibt den Aufgabenträgern des ÖPNV die Möglichkeit Verkehre nur nach Bedarf abrufbar zu gestalten und somit zu nachfrageschwachen Zeiten Kosten einzusparen. Da die Beauftragung eines Linientaxis nur bei jedem Abruf Kosten verursacht, ist die Errichtung von ALT Verkehren eine Abwägungsentscheidung bei der die Kosten des normalen Linienbetriebes mit den entstandenen Kosten der Linientaxibedienung verglichen werden müssen. Bei geringer Nachfrage ist das ALT letzten Endes für den Aufgabenträger günstiger, da es je Fahrt abgerechnet wird, als ein permanenter Linienbetrieb.

Das Ziel sollte aber keinesfalls sein die ALT-Nachfrage gering zu halten um geringe Ausgaben zu haben. Das ALT ist ein wichtiger Baustein für die ÖPNV Versorgung ländlicher Räume. Die Nutzung des Linientaxis sollte daher derart beworben werden, dass die Nachfrage sich an die Wirtschaftlichkeitsschwelle ALT/permanenter Linienbetrieb annähert. Dies bedeutet folglich, dass die Linienführung gut gewählt ist und anhand der Auswertung der Nachfragezeiten entsprechende Taktungen für den permanenten Betrieb erarbeitet werden können. Da die ALT Buchung auch immer die Hürde des Anrufens beinhaltet und daher eine geringere Spontaneität erlaubt, kann bei einer Umwandlung einer ALT Linie in einen permanenten Betrieb auch von einer weiteren Nachfragesteigerung ausgegangen werden.

Bis zum 30.06.21. wurde bei der Nutzung der ALT Verkehre im Saarpfalz-Kreis eine Servicepauschale von 50 Cent pro Fahrgast fällig. Diese wurde zum 01.07.21 abgeschafft, um die ALT-Nutzung noch einfacher zu gestalten und die Abrechnung der ALT-Fahrten zu vereinfachen.

Auswertungen auf den ALT Linien 504 und 598 haben ergeben, dass 2019 täglich jeweils ca. 6 Fahrgäste eine ALT Fahrt auf diesen Linien gebucht haben. Dies zeigt, dass zwar eine Nachfrage vorhanden ist, es aber noch großes Potential zu deren Steigerung gibt. Besonders durch Marketingmaßnahmen, die speziell auf die ÖPNV Nutzung im ländlichen Raum abgestimmt sind, kann auf das Angebot des ALT aufmerksam gemacht werden. Diese ausbaufähige Nachfrage ist nicht zuletzt ein Resultat der Unkenntnis über das Angebot aufgrund fehlender Promotion. Marketingmaßnahmen bezüglich des ALT sollten auch gerade auf die Bedürfnisse älterer Bürger*innen abgestimmt sein. Der ÖPNV im ländlichen Raum trägt nämlich gerade bei der Mobilitätssicherung eine verantwortungsvolle Rolle. Möglichkeiten wäre die Vorstellung der Mobilitätsmöglichkeiten anhand von praktischen Beispielen bei dörflichen Veranstaltungen, Treffen, Pensionärsabenden, etc. sowie die Veröffentlichung und Verteilung einfach und übersichtlich verfasster „Gebrauchsanweisungen“ für den regulären ÖPNV sowie das ALT. Entsprechende Maßnahmen könnten in Zukunft durch das Mobilitätsmanagement des Bereichs Mobilität im Saarpfalz-Kreis durchgeführt werden.

Akteure:	Saarpfalz-Kreis		
Maßnahmen:	- Zielgruppengerechtes Marketing für ALT Verbindungen - Stetige Nachfrageanalyse - Überführung von ALT Linien mit guter Nachfrage in den dauerhaften Linienbetrieb		
Potentiale:	- Schaffung von Bewusstsein in der Bevölkerung für die Verfügbarkeit des ÖPNV auch in ländlichen Regionen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten - Steigerung der Nachfrage nach ALT		
Probleme:	- Hohe Kosten je Fahrgast beim ALT - Informationshürden zur ALT Buchung - Keine spontane Nutzung Möglich (Vorbuchung nötig)		

Verstärkte Marketingmaßnahmen

Der ÖPNV ist täglich im Saarpfalz-Kreis präsent und verfügbar. Entweder in Form von Bussen und Bahnen, oder als Anruf-Linientaxi zu nachfrageschwachen Zeiten. Diese Präsenz und die sich dadurch ergebenden Mobilitätsmöglichkeiten sind allerdings nicht jedem bekannt. Grund hierfür ist zum einen die überwiegende Verfügbarkeit eines PKW in den Privathaushalten und zum anderen die relativ geringe mediale Präsenz des ÖPNV. Durch die unter der Woche in den meisten Fällen stündliche Taktung ist die physische Präsenz der Busse zwar vorhanden, kann aber wenig zu Bewusstseinsänderungen beitragen.

Aktuell werden Marketingmaßnahmen auf kreisebene durch die Mitarbeiter des Bereich ÖPNV in der Kreisverwaltung eigenständig geplant und durchgeführt. Aufgrund hoher Belastung durch Auftragsvergaben und alltäglicher Geschäftsabwicklung war die Planung und Durchführung konkreter Maßnahmen in größerem Umfang bisweilen nicht möglich. Das Marketing beschränkt sich auf Werbeanzeigen in Zeitungen, sowie Kooperationen mit der Saarpfalz-Touristik um die Nutzung des ÖPNV im Freizeit- und Tourismusbereich zu bewerben. Auf der Landesebene läuft seit dem 1.7.2021 eine umfängliche Werbekampagne für die Tarifreform. Diese bezieht sich allerdings ausschließlich auf die neuen Ticket- und Abonnementangebote, da die übrige Ausgestaltung des ÖPNV (Taktung, Verfügbarkeit, Qualität, etc.) je nach Aufgabenträger unterschiedlich ausgeprägt ist.

Daher ist es wichtig, dass auch der Saarpfalz-Kreis als Aufgabenträger selbst in Sachen Marketing aktiv wird. Hierbei kann dann auch ganz konkret auf die gute Verfügbarkeit und Taktung des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis eingegangen werden. Das für den Kunden wichtige Dreierge-spann aus Verfügbarkeit, Taktung und günstigem Preis hat hierbei großes Potential zur Gewinnung neuer Fahrgäste, sofern diese Botschaft über entsprechende Marketingmedien wirksam transportiert wird. Die zur Verfügung stehenden Marketingmittel erlauben es hierbei langfristig immer wiederkehrende Marketingimpulse zu setzen und hierdurch den ÖPNV für Alltag und Freizeit in einer dauerhaften medialen Präsenz zu halten. Gerade auch im Bereich der Mobilitätssicherung können durch Marketingmaßnahmen Synergieeffekte für den Saarpfalz-Kreis und z.B. Senioren entstehen. Mittels zielgruppenspezifischem Marketing und einer dadurch entstehenden tiefgründigen Information können somit die Mobilität gesteigert, die Versorgungslage verbessert und gleichzeitig Fahrgäste gewonnen werden.

Akteure:	Landesebene (MWA EV, saarVV)	Saarpfalz-Kreis	
Maßnahmen:	- Allgemeine Marketingmaßnahmen zu den Tarifen des saarVV	- Konkrete Marketingmaßnahmen zum ÖPNV im Saarpfalz-Kreis (Taktung, Verfügbarkeit) - Langfristige Marketingstrategie	

		- Bewusstseinsarbeit für das gute Angebot im Saarpfalz-Kreis - Zielgruppenmarketing z.B. für Senioren	
Potentiale:	- Schaffung von Bewusstsein für das Angebot - Gewinn neuer Fahrgäste - Verbesserung der Mobilitätssituation für Senioren durch Information - Steigerung des ÖPNV Anteil am modal Split		
Probleme:	- Entwicklung überzeugender Marketingkampagnen notwendig - Thema ÖPNV-Marketing muss dauerhaft begleitet werden - Knappe personelle Ressourcen im Bereich ÖPNV		

4.3.5. Fazit Themenfeld ÖPNV und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises

Als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet besitzt der Saarpfalz-Kreis Handlungskompetenzen, welche im Bereich ÖPNV der Stabsstelle für Nachhaltige Entwicklung und Mobilität der Kreisverwaltung verankert sind.

Aufgrund engagierter Arbeit und richtungsweisender politischer Beschlüsse konnte über die letzten Jahre eine engmaschige, bedarfsgerechte Versorgungsstruktur im Nahverkehr errichtet werden, die dem Saarpfalz-Kreis in dieser Hinsicht saarlandweit im ländlichen Raum eine Vorreiterrolle zu teil kommen lässt.

In den Bereichen Linienführung, Taktung und Qualitätsmanagement konnten so bereits viele Potentiale ausgeschöpft werden, was dazu geführt hat, dass der ÖPNV im Saarpfalz-Kreis, als eines der Hauptstandbeine einer nachhaltigen Mobilität, aktuell gut aufgestellt ist.

Eine Herausforderung bleibt allerdings die Bewusstseinsarbeit. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für einen Großteil der Bürgerinnen und Bürger des Saarpfalz-Kreises nicht alltäglich und eine Wahrnehmung des ÖPNV als echte Alternative zum eigenen PKW ist kaum vorhanden. Daher gilt es die Bevölkerung an das Thema heranzuführen und z.B. durch den Freizeitbereich eine Affinität zur ÖPNV-Nutzung herzustellen. Besonders durch günstige Pauschalangebote und die Bewerbung des JobTickets können neue Nutzer gewonnen und Pendelverkehre nachhaltig zugunsten des ÖPNV verlagert werden.

Die Bewusstseinsarbeit muss auf zielgruppenspezifischen, langfristig orientierten Marketingkampagnen beruhen, die sowohl landesweit, als auch Saarpfalz-Kreis spezifisch die Möglichkeiten, die sich mittels ÖPNV in Alltag und Freizeit bieten, aufzeigen.

Durch die Siedlungsstruktur und die intensiven Stadt-Land Beziehungen im Saarpfalz-Kreis wird der ÖPNV PKW-Fahrten nicht komplett ersetzen können. Es soll jedoch durch die Ausgestaltung des ÖPNV und gezieltes Marketing erreicht werden, dass die Bürger*innen im Saarpfalz-Kreis aufgrund Verfügbarkeit, guter Taktung und günstigen Preisen, wenn immer es konkurrenzfähig möglich ist, den ÖPNV statt dem PKW wählen.

4.4. Themenbereich Mobil im ländlichen Raum

Mobilität hat im ländlichen Raum einen sehr hohen Stellenwert und ist für die dortige Bevölkerung ein großer Bestandteil des Lebens. Der Weg zur Arbeit, die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie Freizeitaktivitäten sind in dünn besiedelten Regionen ohne die Überwindung von Distanzen nicht realisierbar. Aktuell ist diese Mobilität geprägt durch den PKW, der den Menschen dort die Möglichkeit gibt flexibel und schnell ihren Bedürfnissen nachgehen zu können. Unter Betrachtung der Nachhaltigkeit dieses Ist-Zustandes wird deutlich, dass dieser sowohl in ökologischer, als auch aus sozialer Sicht langfristig nicht tragbar bleiben kann. Schadstoffausstoße durch Verbrennungsmotoren, Verkehrsbelastungen durch Pendlerströme

sowie Flächenverbrauch durch ruhenden Verkehr in Zentren stehen angesetzten ökologischen Zielen konträr entgegen und führen auf Dauer zu immer höheren Belastungen für Klima und Umwelt.

Hinsichtlich sozialer Nachhaltigkeit ist die Abhängigkeit von auf Besitz basierender Individualmobilität (eigenes Auto) für ärmere Bevölkerungsschichten, aber auch ältere sowie hilfsbedürftige Menschen ein Kriterium, welches diese von der Teilhabe an vielen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens ausschließt.

Rückläufige Geburtenzahlen sowie Migrationsströme vom ländlichen in Richtung urbanen Raum verschlimmern die Problematik im Laufe der Zeit zusehends.

4.4.1. Bestandsanalyse

Ländlich, als Gegenteil von Urban, ist ein mittlerweile schwer zu definierender Begriff. Waren früher noch extreme Unterschiede im sozioökonomischen Gefüge zwischen Land- und Stadtbevölkerung zu verzeichnen, so zerfließen heutzutage die Grenzen derart ineinander, dass eine exakte Trennung dieser zwei Begriffe kaum möglich ist. Gerade auch aufgrund guter Mobilitätsmöglichkeiten hat sich die Anbindung ehemals als ländlich definierter Räume an die Zentren und die Versorgungsstruktur derart verbessert, dass Abgrenzungen nach sozialen oder wirtschaftlichen Merkmalen schwerer werden. Einzig die räumliche weniger dichte Siedlungsstruktur, geringere Bevölkerungsdichten sowie das Erscheinungsbild der Landschaft mit einer Prägung durch Land und Forstwirtschaft sind Indikatoren, die man zur Identifikation ländlicher Räume heranziehen kann. Die Bevölkerung dieses ländlichen Raumes ist dabei nicht automatisch von den urbanen Räumen abgeschnitten, sondern intensiv mit ihnen vernetzt.

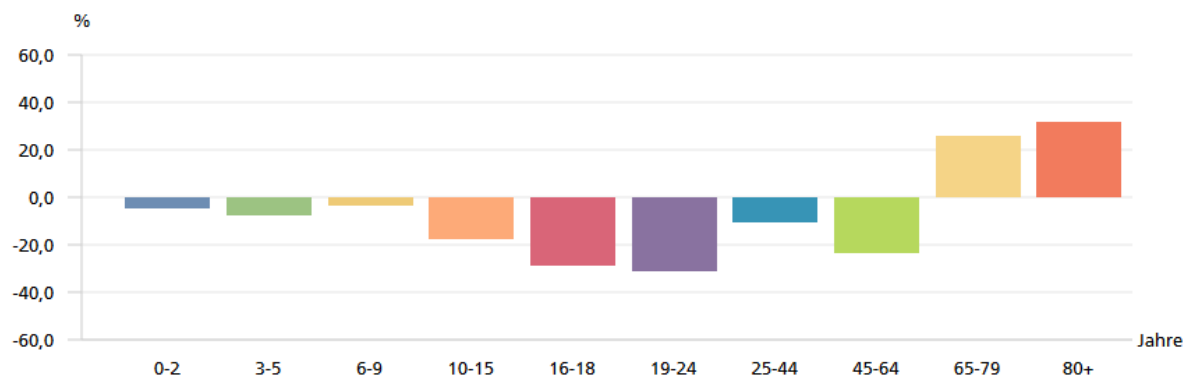
Aufgrund der intensiven Beziehungen und der starken Verknüpfungen zwischen urbanen Räumen und der Peripherie ist der Saarpfalz-Kreis ein gutes Beispiel für den modernen Wandel des ländlichen Raumes.

Da für diese modernen Verknüpfungen gerade auch auf den Mobilitätsmöglichkeiten der Bevölkerung aufbauen, ist es wichtig diese an Veränderungen wie den demographischen Wandel oder Klimaschutzbemühungen anzupassen. Durch eine frühzeitige zukunftsorientierte Ausrichtung, basierend auf für alle verfügbare, nachhaltige Verkehrsmittel kann erreicht werden, dass die ländlichen Räume langfristig wichtige, attraktive, integrierte und vernetzte Bestandteile des Saarpfalz-Kreises bleiben.

4.4.1.1. Demographischer Wandel und Bevölkerungsentwicklung

Der demographische Wandel und die sinkende Bevölkerungsdichte im ländlichen Raum sind Entwicklungen, die auch den Saarpfalz-Kreis stark betreffen werden. Ohne künftige, noch nicht vorhersehbare Migrationsbewegungen mit einzurechnen, wird die Bevölkerung in den kommenden 20 Jahren besonders in den Altersgruppen 65 Jahre und älter überproportional stark zunehmen.

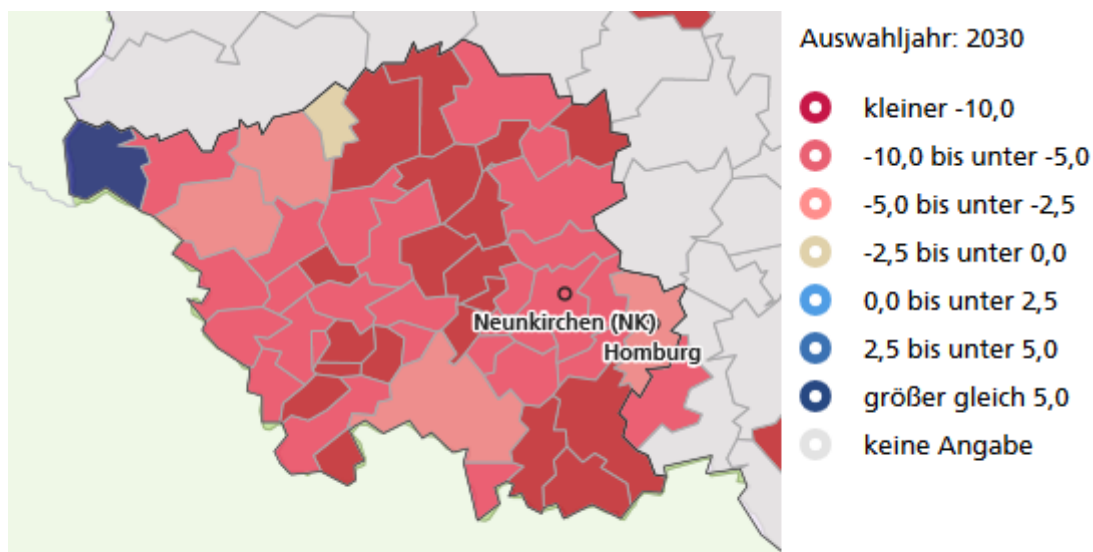
Abbildung 18 Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen im Saarpfalz-Kreis 2012/2030



Quelle: Statistische Ämter der Länder, ies, Deenst GmbH, eigene Berechnungen

In Verbindung mit geringen Geburtenzahlen ist somit, wiederum ohne Miteinbeziehung von Zuwanderung, eine deutliche Abnahme der Bevölkerungsdichte in den Gemeinden des Saarpfalz-Kreises zu erwarten. Deutlich wird, dass gerade die Gemeinden die aktuell schon eine geringe Bevölkerungsdichte aufweisen (Gersheim, Mandelbachtal, Blieskastel) die größte Abnahme zu verzeichnen haben, während urbanere Regionen weniger starke Bevölkerungsrückgänge aufweisen.

Abbildung 19 Entwicklung der Bevölkerungsdichte im Saarland 2012/2030



Quelle: Statistische Ämter der Länder, ies, Deenst GmbH, wegweiser kommune

Der deutliche Rückgang der jüngeren Bevölkerungsschichten und die dadurch immer älter werdende Bevölkerung führen zu „beachtlichen Schwierigkeiten bezüglich der Aufrechterhaltung des Gemeindelebens, da notwendige Gesellschaftsstrukturen und Infrastruktureinrichtungen nicht mehr erhalten werden können und das vielseitige Angebot wegfällt.“⁵⁰ Für den ländlichen Raum bedeutet dies, dass sich die Abhängigkeit von den Zentren bezüglich Versorgungs-, Bildungs-, und Arbeitsplatzangebot noch einmal verschärft und Mobilität essentiell notwendig wird um den Lebensalltag zu gestalten.

⁵⁰ (Saarpfalz-Kreis 2017, 170)

Von diesen statistischen Vorhersagemodellen ausgenommen bleiben Migrationsbewegungen, die den Bevölkerungsrückgang zum Teil kompensieren könnten, wie auch zukünftige Siedlungstrends wie die sogenannte „rural gentrification (engl.)“ die gerade die über Verkehrswege gut angebundenen ländlichen Räume betrifft.

Durch allgemein sinkende Bevölkerungszahlen wird davon ausgegangen, dass es in den ländlichen Regionen Deutschlands zu mehr Gebäudeleerständen und einer Desintegration von Dorf- und Versorgungsstrukturen kommen kann.

In wie weit sich der demographische Wandel negativ auf die Kommunen des Saarpfalz-Kreises auswirken wird ist aktuell noch nicht eindeutig bestimmbar. Denkbar sind auch gegenteilige Prozesse die durch die Attraktivität der ländlicheren Wohnlagen und die im Saarpfalz-Kreis kurzen Distanzen zu Zentren entstehen können. Der Begriff der „Rural Gentrification“ bringt den aus dem urbanen Bereich stammenden Begriff der Gentrifizierung, der einen sozioökonomischen Strukturwandel in Städten beschreibt, in den ländlichen Kontext mit ein. Ausgelöst wird der Effekt durch „eine ungebundene Mittelklasse-Bevölkerung, die unzufrieden mit dem Leben im (sub)-urbanen Raum ist, Möglichkeiten zur Selbstverwirklichung und Entfaltung sucht und nach einer höheren Lebensqualität strebt, die im ländlichen Raum erwartet wird. Unterstützt wird der Wunsch zur Stadt-Land-Wanderung durch steigende Kosten in den attraktiven Wohnlagen der Verdichtungsräume.“⁵¹ Auch der aktuelle Trend zum Home-Office unterstützt diese Bewegung dahingehend, dass auch tiefst ländliche Gebiete durch ihre landschaftliche Anziehungskraft und den Mehrwert in Erholungs- und Freizeitfaktoren an Attraktivität gewinnen.

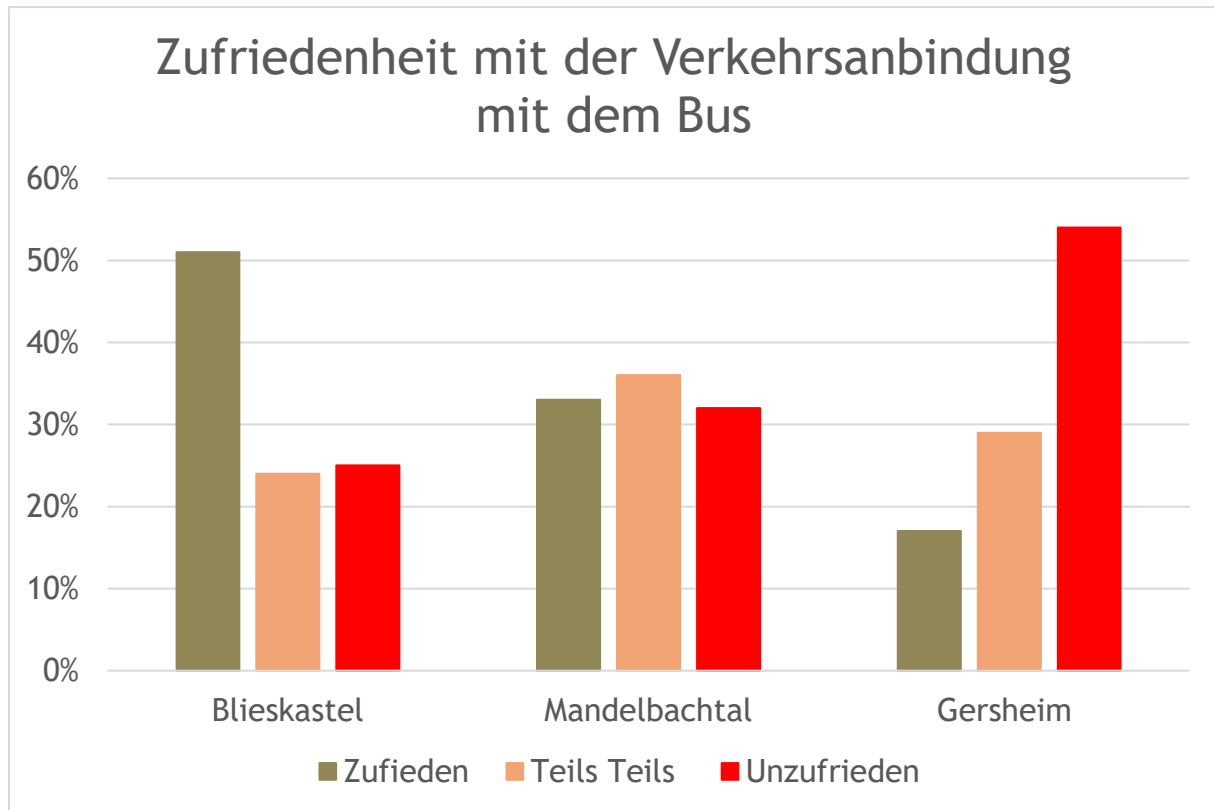
4.4.1.2. Daten und Fakten zur Mobilität im ländlichen Raum des Saarpfalz-Kreises

Der ländliche Raum im Saarpfalz-Kreis ist zwar Gegenstand vieler Themenpapiere und Konzepte, allerdings sind detaillierte, auf empirischen Daten basierende Untersuchungen zum Mobilitätsgeschehen in diesem Untersuchungsraum nur spärlich vorhanden. Der Abschnitt „Mobilität“ des Sozialberichtes des Saarpfalz-Kreises liefert Umfrageergebnisse aus den einzelnen Gemeinden des Kreises hinsichtlich gefühlter Qualität der Anbindung mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Eine Masterarbeit zur Bedeutung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung im ländlichen Raum am Beispiel Erfweiler-Ehlingens geht in einer nicht repräsentativen Umfrage auf die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und die Möglichkeiten der Nahversorgung ein.

⁵¹ (Reichert Schick 2017, 78,f.)

Aus dem Sozialbericht wird ersichtlich, dass die Verkehrsanbindung mit dem Bus besonders in den weiter von den Zentren Homburg und St. Ingbert entfernten Kommunen als eher schlecht angesehen wird.

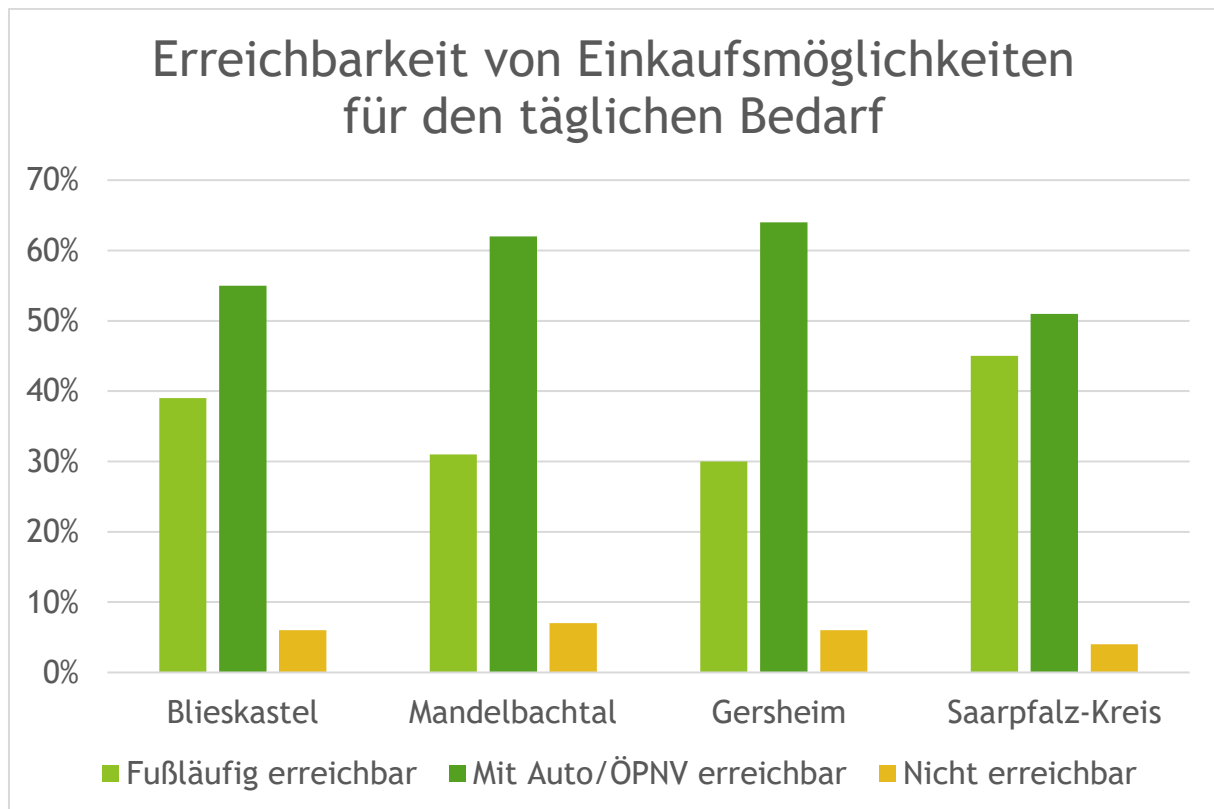
Grafik 1: Einschätzung der Verkehrsanbindung mit dem Bus in Kommunen des Saarpfalz-Kreises (Quelle: Eigene Darstellung, nach Sozialbericht Saarpfalz-Kreis, 2014, S.86)



Zusammen mit einer schlechteren Ausgangssituation für die Nahversorgung führt dies zur einer Dominanz der Individualmobilität.

In den ländlicheren Städten und Gemeinden wird laut des Sozialberichtes von 2014 die Versorgungsmöglichkeit als gegeben beschrieben. Dies beruht allerdings auf der Annahme, dass die Erreichbarkeit an dem Anschluss über die Verkehrsachsen gemessen wird. Auto und ÖPNV wird somit leider zusammengefasst betrachtet. In diesen Kommunen geben daher zwar besonders viele Bürger eine gute Erreichbarkeit an, allerdings geben im Vergleich zu anderen Kommunen überproportional viele Befragte auch eine schlechte Erreichbarkeit an.

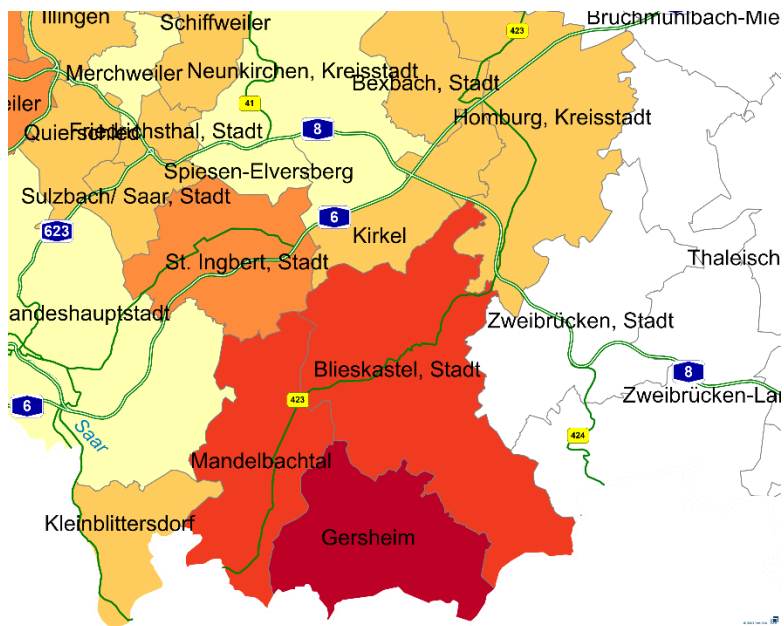
Grafik 2: Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf (Quelle: Eigene Darstellung nach Sozialbericht Saarpfalz-Kreis, 2014, S.92)



Bei der Betrachtung der statistischen Daten ist das Gebiet der Stadt Blieskastel diejenige Region in der sowohl die Auffassung zur Qualität der ÖPNV Anbindung, als auch zur Nahversorgung am positivsten aufgefasst wird. Hierbei sollte allerdings beachtet werden, dass durch die großen Unterschiede in der räumlichen Verteilung der Bevölkerung über das Stadtgebiet große Unterschiede entstehen können. Während die Stadt Blieskastel selbst als urbaner Raum gesehen werden kann, sind die Ortslagen im Umland teilweise sehr ländlichen Charakters. Daher beinhaltet die durchschnittlich recht positive Auffassung wohlmöglich eine Vielzahl von sowohl sehr positiven, als auch sehr negativen Einschätzungen.

Statistische Daten der Länder ermöglichen eine Darstellung der einwohnergewichteten Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt, welche die Einschätzungen aus der Umfrage des Sozialberichts weiter bestätigt. Es wird deutlich, dass sowohl Versorgungseinrichtungen, als auch Grundschulen in den ländlicheren Gemeinden durchschnittlich weiter entfernt sind als in urbanen Räumen. Basierend auf niedrigen Geburtenraten der letzten Jahre sowie der steigenden Beliebtheit zentral gelegener Supermärkte und Discounter ist diese Daten durchaus nachvollziehbar und verdeutlichen weiter das starke Bedürfnis nach Mobilität im ländlichen Raum.

Abbildung 20: Luftliniendistanz zu Versorgungseinrichtungen in Meter (Quelle: INKAR, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2017)



Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter

bis unter 755

755 ... 1103

1103 ... 1518

1518 ... 2099

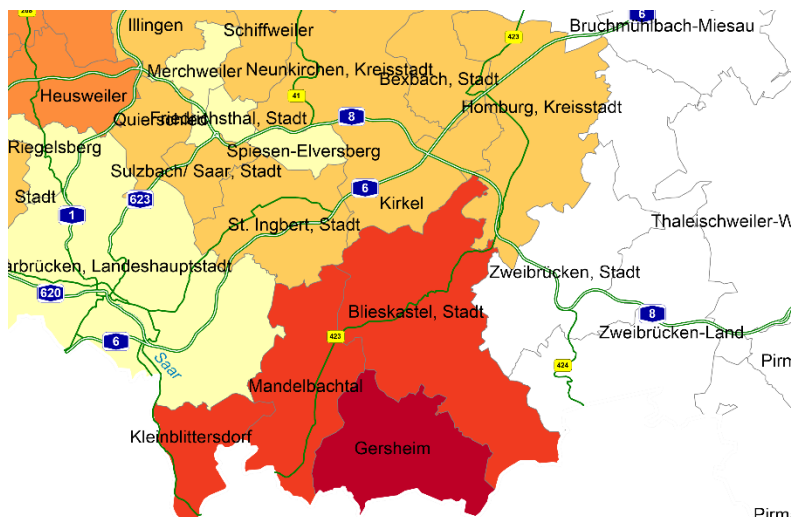
2099 und mehr

Raumbezug: Gemeindeverbände

Zeitbezug: 2017

Datengrundlage: Nahversorgungsmodell des BBSR, Wer-zu-Wem-Verlag

Abbildung 21: Luftliniendistanz zu Grundschulen in Meter (Quelle: INKAR, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2017)



Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zur nächsten Grundschule

bis unter 820

820 ... 1175

1175 ... 1599

1599 ... 2221

2221 und mehr

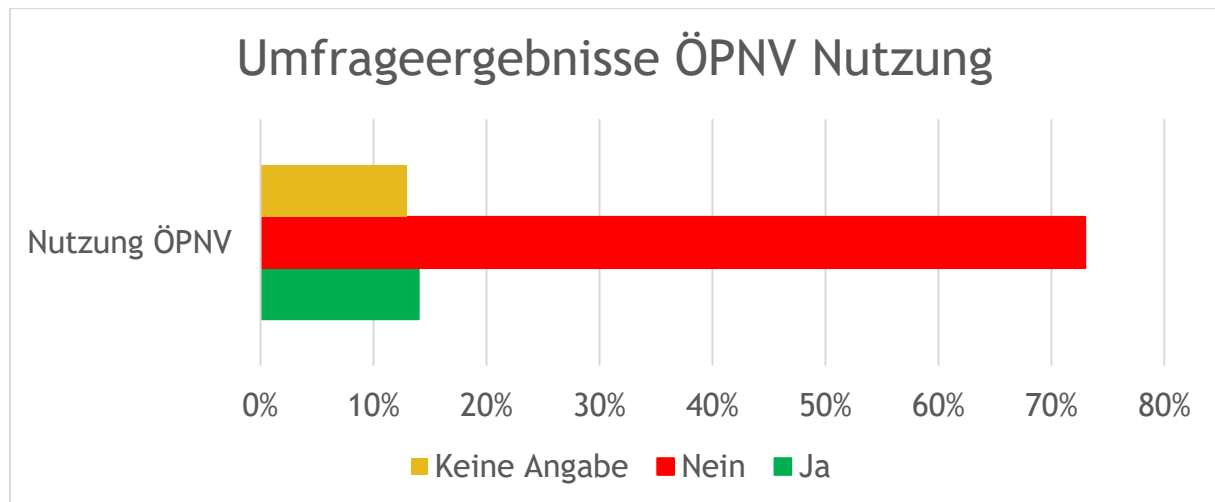
Raumbezug: Gemeindeverbände

Zeitbezug: 2017

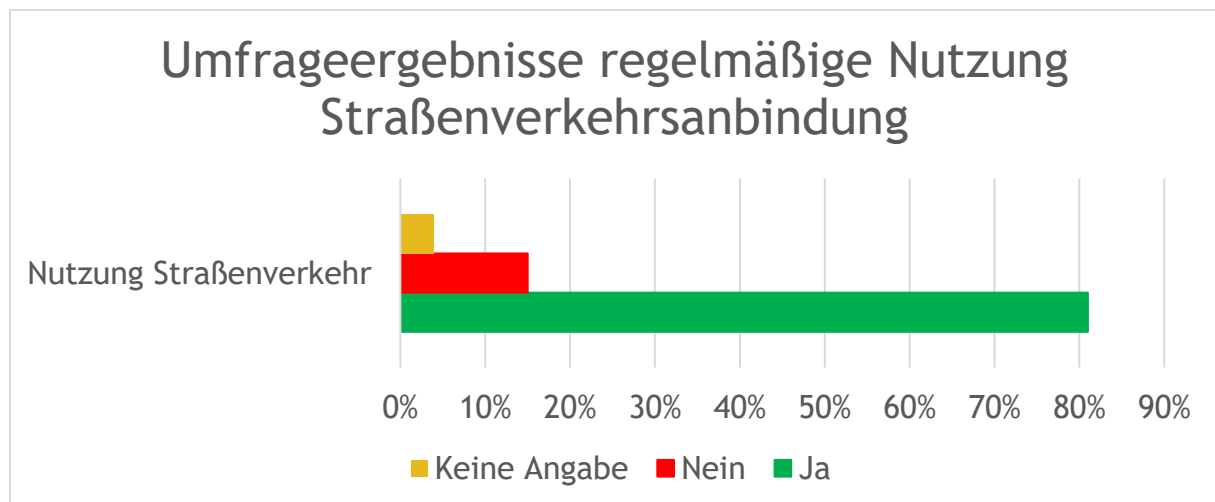
Datengrundlage: Nahversorgungsmodell des BBSR, POI des BKG

Da der Sozialbericht sowie die Daten der statistischen Ämter keine Einblicke in die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung liefern, müssen die Daten aus der 2017 erstellten Umfrage unter den Einwohnern der ländlich gelegenen Ortschaft Erfweiler-Ehlingen zu Hilfe gezogen werden. Darin wird ersichtlich, dass der ÖPNV von der überwiegenden Masse der Befragten nicht genutzt wird, wohingegen die Straßenverkehrsanbindung, folglich mit dem PKW, sehr deutlich nachgefragt wird. Obwohl diese Umfrage aufgrund des geringen Umfangs der Stichprobe (N=129) nicht repräsentativ ist, bestätigt sie die allgemein bekannten Tendenzen der Verkehrsmittelwahl im ländlichen Raum.

Grafik 3: Umfrageergebnisse ÖPNV Nutzung Erfweiler-Ehlingen (Quelle: Eigene Darstellung nach, Masterarbeit Bedeutung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung im ländlichen Raum- Diskussion am Beispiel Erfweiler-Ehlingen, 2017, S.59)



Grafik 4: Umfrageergebnisse regelmäßige Nutzung Straßenverkehrsanbindung Erfweiler-Ehlingen (Quelle: Eigene Darstellung nach, Masterarbeit Bedeutung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung im ländlichen Raum- Diskussion am Beispiel Erfweiler-Ehlingen, 2017, S.59)



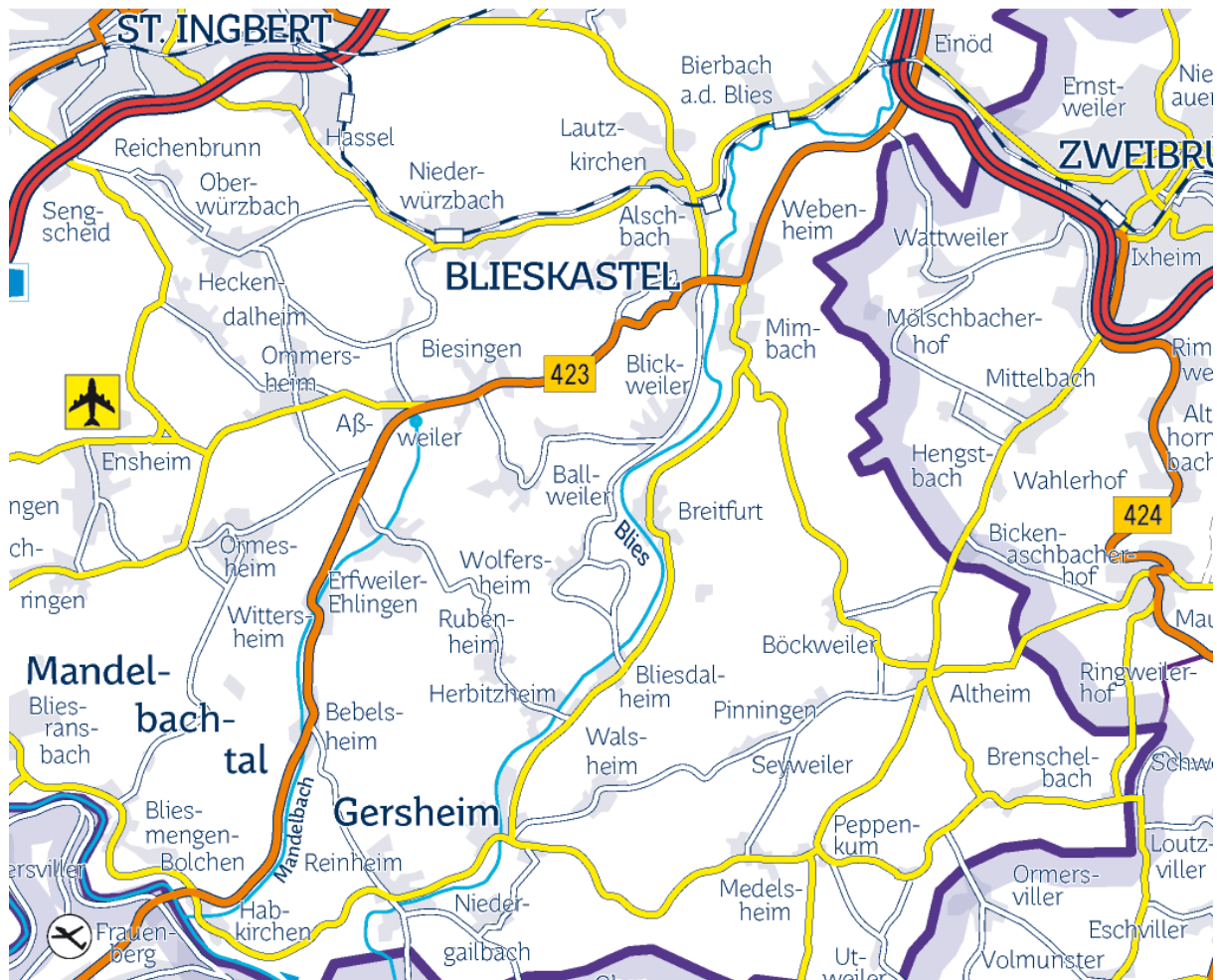
4.4.1.3. Infrastrukturelle Grundlagen

Verkehrswege

Der Saarpfalz-Kreis ist durch die Autobahnen A6 und A8 sowie die Bundesstraße B423 gut regional und überregional angebunden. Für die Feinerschließung dienen die Landstraßen 1. Und 2. Ordnung. Schienenwege im ländlichen Raum wurden im Laufe des 20. Jahrhunderts aufgrund des aufkommenden PKW und der folglich geringen Nachfrage stetig zurückgebaut. So auch die Verbindung der Blietalbahn von Saargemünd bis Bierbach, die 1997 komplett

stillgelegt und zurückgebaut wurde. Der östlichste Ortsteil des südlichen Saarpfalz-Kreises, Brenschelbach Bahnhof hatte bis 1945 eine Eisenbahnverbindung über das rheinland-pfälzische Hornbach bis nach Zweibrücken. Die ehemaligen Bahntrassen stellen mittlerweile beliebte und gut frequentierte Radverkehrsverbindungen dar, die sowohl für alltags als aus touristische Verkehre von Bedeutung sind.

Abbildung 22: Kartenausschnitt Verkehrswege im südlichen Saarpfalz-Kreis (Quelle: Zora, 2020)



ÖPNV Anbindung

Die Entfernungen zu den nächstgelegenen Zentren bzw. Versorgungseinrichtungen, Schulen, etc. sind im Saarpfalz-Kreis verglichen mit anderen Regionen Deutschland relativ kurz. Dies bedeutet, dass die Ausgestaltung eines guten ÖPNV Netzes eine lösbare Aufgabe ist, deren Umsetzung in den letzten Jahren stark vorangetrieben wurde. So sind fast alle Ortslagen im Kreisgebiet in irgendeiner Form an den ÖPNV angeschlossen. Hauptlinien verkehren hierbei überwiegend im Stundentakt und auch die Anruf-Linien-Taxen stehen ergänzend i.d.R. stündlich zur Verfügung. Bedeutende Linien für die Erschließung ländlicher Ortslagen abseits der Hauptverkehrsachsen sind u.a.:

- 501 (Biosphärenbus) Erschließung des Blietals (u.a. Wolfersheim, Niedergailbach)
- 504 (St.Ingbert-Walsheim) über Heckendahlheim, Erfweiler-Ehlingen, Rubenheim
- 505 (Homburg/Bexbach) über Altbreitenfelderhof, Websweiler, Höchen, Frankenholz
- 577/578 über Seyweiler, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler, Riesweiler, Brenschelbach, Altheim, Böckweiler

Bürgerbus

Der Bürgerbus ist ein relativ junges Mobilitätsangebot im Saarpfalz-Kreis. Als erste Kommune hat die Gemeinde Kirkel einen Bürgerbus ins Leben gerufen, der seit 2019 die Kirkler Ortsteile miteinander verbindet. Eine große Bedeutung für die Nutzer spielt hierbei der Anschluss an die Einkaufsmöglichkeiten, welche aufgrund ihrer meist peripheren Lage bisher nur per PKW erreichbar waren. Diese sind im Fahrplan auch gezielt als Haltestellen ausgewiesen, sodass eine Orientierung auch für ältere Mitbürger einfach ist.⁵²

Auch in den Gemeinden Gersheim und Mandelbachtal laufen Planungen zur Entwicklung von Bürgerbussen. Diese sollen jedem Bürger der Gemeinde zur Verfügung stehen, sind aber vor allem auf die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen abgestimmt. So sind eine Beförderung von Haustür zu Haustür, falls nötig mit Ein- und Ausstiegsunterstützung durch den Fahrer, sowie Fahren zu Vereinsaktivitäten (z.B. Pensionärsverein, Fußballtraining) geplant. Somit sollen die Teilhabe der älteren Bevölkerung sowie Vereinsaktivitäten gefördert und Fahrten gebündelt werden.

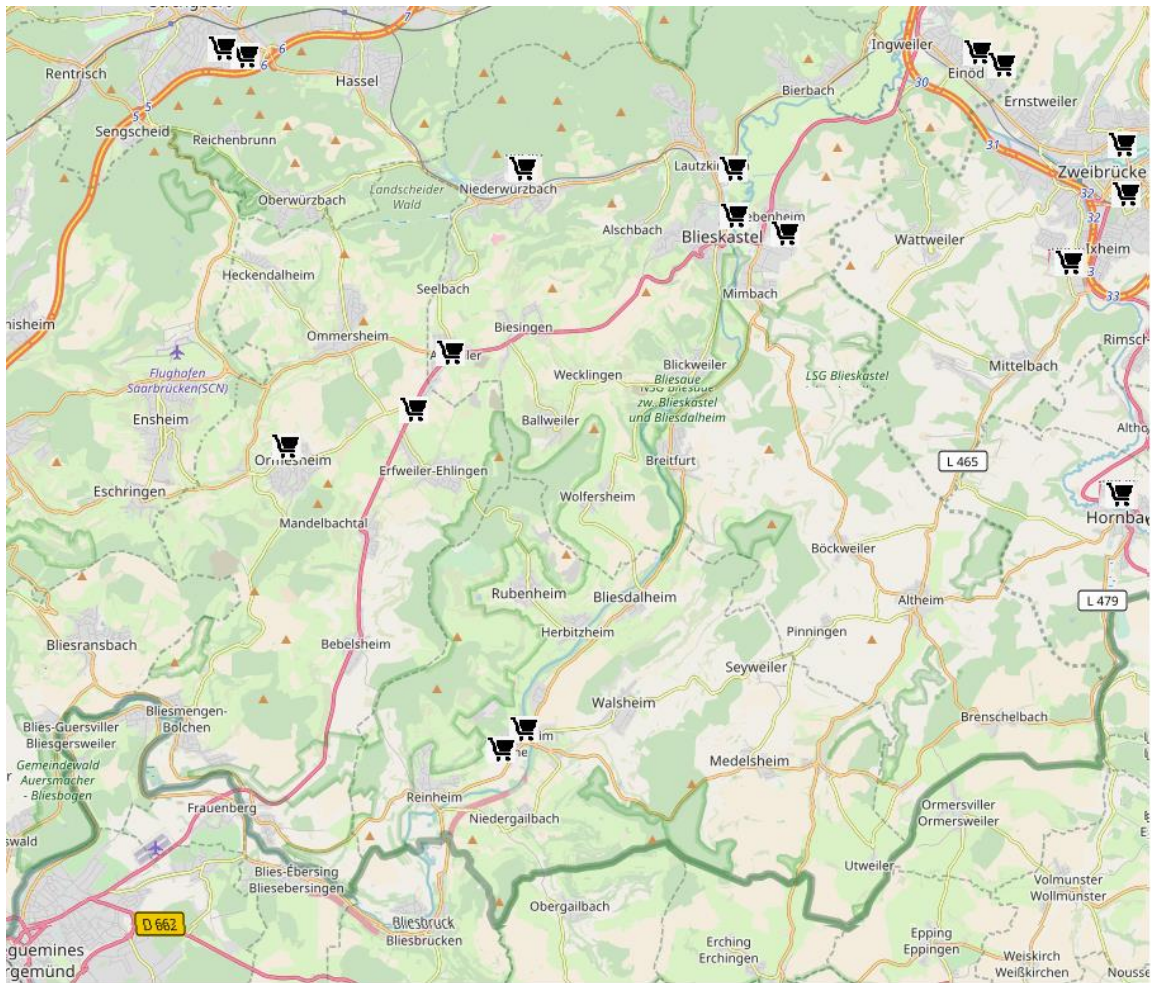
4.4.1.4. Versorgungseinrichtungen und deren Erreichbarkeit

Früher waren kleine Einzelhandelsbetriebe der Standard für die Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum. Kleine Gemischtwarenläden, welche die Produkte des täglichen Bedarfes anboten, sowie ergänzende Geschäfte wie Bäckereien, Metzgereien, etc. in unmittelbarer Nähe ermöglichten es vielerorts kleine Einkäufe fußläufig oder mit dem Fahrrad zu erledigen. Durch die steigenden Besitzzahlen von Automobilen ab der Mitte des 20. Jahrhunderts und des Aufkommens der Supermärkte, die ab den 1960er-Jahren auch im Saarland immer präsenter wurden, verschwanden diese dörflichen Einzelhandelsbetriebe nach und nach. Die günstigen Preise der Supermärkte, das große Sortiment sowie deren gute Erreichbarkeit machen sie für die Bevölkerung so attraktiv, dass in der Anfahrt auch größere Distanzen in Kauf genommen werden. Die Verbreitung von Discounter-Märkten und deren räumliche Positionierung in Hauptorten auch ländlicher Gemeinden, trägt zwar dazu bei, dass die Versorgungsmöglichkeiten der Bevölkerung durchaus sehr gut sind, eine wirkliche Nahversorgung ohne PKW für viele Menschen allerdings nicht mehr gegeben ist.

Die folgende Karte zeigt die Supermärkte und Discounter des südlichen Saarpfalz-Kreises. Diese sind, wie am Beispiel Aßweiler teilweise in Industriegebieten außerhalb, oder in Ortsrandlage gelegen und verfügen daher über geräumige Parkplätze.

⁵² (Bürgerbusverein in der Gemeinde Kirkel 2022)

Abbildung 23: Einzelhandelseinrichtungen in einem Ausschnitt des Saarpfalz-Kreises (Quelle: Eigene Darstellung, Google maps, 2020)



In der bevölkerungsärmsten Region im Saarpfalz-Kreis, dem Bickenalbtal, sind die Entfernungen zu den nächsten Versorgungsmöglichkeiten am größten. Im dort zentral gelegenen Altheim übernimmt daher das Bickenalb-Center eine wichtige Versorgungsfunktion für die umliegenden Ortschaften, speziell für weniger mobile Bürger. Die dort ansässige Bäckerei bietet neben Backwaren noch die Möglichkeit kleine Einkäufe zu erledigen sowie Platz um soziale Kontakte zu pflegen. Außerdem wurden in der Vergangenheit u.a. Bürgerdienste, Sprechstunden, etc. zu verschiedenen Themen angeboten. Gerade für die sehr ortsgebundene ältere Bevölkerung bieten sich somit neben Einkaufsmöglichkeiten auch Gelegenheiten soziale Kontakte wahrzunehmen und aufrechtzuerhalten.

Altheim ist an die umliegenden Ortschaften unter der Woche im Stundentakt durch die Linien 577 und 578 angebunden. ALT 598 sorgt für eine Verbindung in den Abendstunden unter der Woche, sowie über das komplette Wochenende, mit einem stündlich abrufbaren Fahrtenangebot. Um das Gebiet mittels ÖPNV zu versorgen müssen aufgrund geringer Bevölkerungsdichte und zersplitterter Siedlungsstruktur relativ lange Fahrzeiten in Kauf genommen werden. Diese machen den dortigen Nahverkehr für Berufspendler uninteressant, sorgen aber für eine generelle Verfügbarkeit eines ÖPNV-Angebots.

Auch im nördlichen Saarpfalz-Kreis ist die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen als durchaus gut zu bewerten. Ortschaften wie Frankenholz, Höchen und Jägersburg sind durch die Nähe zu den nächst gelegenen Zentren wie Bexbach, Waldmohr, Homburg, sowie regelmäßige Anbindungen an den ÖPNV (u.a. Linie 505) gut angebunden.

Die etwas ländlicher gelegenen Gemeinden des Mandelbachtals (Ormesheim, Ommersheim, Heckendalheim) sowie St. Ingberts (Oberwürzbach, Rittersmühle, Reichenbrunn) sind durch gute Straßen- und ÖPNV-Anschlüsse an die nächsten Zentren angebunden, sodass Versorgungsmöglichkeiten leicht erreichbar sind.

Zusammenfassend kann man die Versorgungssituation für die Bevölkerung als durchweg gut erachten. Situationen mit extremen Distanzen (Fahrzeit im MIV >30 min) zu Versorgungseinrichtungen existieren im Saarpfalz-Kreis nicht. Viele Nahversorgungseinrichtungen sind, wenn auch teils mit längeren Fahrzeiten, auch mittels öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

4.4.2. Ziele und Visionen

Das Kreisentwicklungskonzept befasst sich auch mit den ländlichen Räumen des Saarpfalz-Kreises und sieht dort im Bereich der Mobilität die Nahversorgungsmöglichkeiten als wichtigen Faktor zur Verkehrsvermeidung.⁵³ Durch engagierte Dorfgemeinschaften, aber auch externe Hilfestellungen wie Fördermittel und Beratungsstellen sollen ländliche Ortschaften zum einen als attraktiver Wohnort zur Verfügung stehen, zum anderen aber auch Arbeitsstätten für einen Teil der örtlichen Bevölkerung bieten. Da sich ein Großteil der Arbeitsplätze aber auch in Zukunft im urbanen Bereich befindet, wird auch hier die nachhaltige Mobilität als ein Ziel gesehen, das sowohl verkehrstechnische Entlastungen auf dem Land wie auch in der Stadt mit sich bringen soll.

Der ländliche Raum soll weiterhin sehr gut erreichbar bleiben und somit als attraktive Wohnlage dem demographischen Wandel auf dem Land und der dadurch entstehenden Leerstandsproblematik entgegenwirken. Gleichzeitig muss es dort vor allem für mobilitäts-eingeschränkte Personen alternativen zur Individualmobilität geben.

Um dies zu gewährleisten muss es Ziel der Mobilitätsplanung sein einen leistungsstarken öffentlichen Personennahverkehr einzurichten, der sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger orientiert, bezahlbar ist und durch Taktung, Netzabdeckung und Qualität Autofahrten reduzieren kann. Damit der ÖPNV eine praktikable Alternative zum PKW darstellen kann, muss nicht nur dessen Verfügbarkeit gewährleistet sein, sondern dieser darf sowohl in der finanziellen, als vor allem auch der zeitlichen Konkurrenz mit dem PKW vergleichbar sein. Dies ist allerdings im von kleinen, verstreut gelegeneren Ortslagen geprägten ländlichen Raum des Saarpfalz-Kreises durch den ÖPNV alleine schwer zu realisieren. Die Etablierung eines multi- und intermodalen Verkehrsverhaltens unter Miteinbeziehung von individuellen (z.B. Rad, PKW) und öffentlichen Verkehrsmitteln kann hier Lösungen bereithalten.

Langfristig bleibt daher die Individualmobilität immer noch ein wichtiger Bestandteil der Mobilität im ländlichen Raum. Die Reduzierung der PKW-Nutzung durch die Etablierung multimodalen Verkehrsverhaltens ist allerdings ein greifbares Ziel, dass durch geeignete Maßnahmen erreicht werden kann.

⁵³ (Saarpfalz-Kreis 2017, 260, f.)

4.4.3. Maßnahmen

4.4.3.1. Nahversorgung

Durch die lockerere Bebauung und geringe Siedlungsgrößen sind, wie in der Bestandsanalyse aufgezeigt, die Wege zu Schulen sowie Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen in den ländlicheren Gebieten des Saarpfalz-Kreises länger. Gerade die Nahversorgung spielt in existierenden Planungswerkzeugen zum ländlichen Raum eine wichtige Rolle um die Versorgung der Bevölkerung zu sichern und Wege kürzer zu gestalten. Bausteine zur stationären Nahversorgung sind kleinflächige Filialangebote der Lebensmittelketten, Multifunktionsläden, Bürgerläden und ähnliche Angebote die stationär die Versorgung mittels Nahmobilität ermöglichen⁵⁴. Auch mobile Angebote wie Bringdienste oder mobile Läden können demnach die Nahversorgungssituation aufwerten, Fahrten vermeiden und mobilitätseingeschränkte Bürger versorgen. Zu beachten gilt, dass viele allgemeine konzeptionelle Ideen zur Nahversorgung aus einem räumlichen Umfeld stammen, welches man mit den Gegebenheiten des Saarpfalz-Kreises nicht vergleichen kann. Ideen, die beispielsweise im sehr weitläufigen ländlichen Raum Mecklenburg-Vorpommerns funktionieren, sind im Saarpfalz-Kreis durch die vergleichsweise sehr geringen Distanzen zu Zentren und die intensiven wechselseitigen Beziehungen nicht praktikabel und bedarfsgerecht.

Im Bereich der Nahversorgung gilt es daher für den Saarpfalz-Kreis eine Differenzierung zwischen allgemeine theoretischen Ideen und praktikablen fallbezogenen Handlungsvorschlägen vorzunehmen.

Der Erhalt bzw. die Schaffung von Nahversorgungsmöglichkeiten muss fundiert auf einer Basis aus ermitteltem Bedarf und möglicher Nachfrage geschehen, sodass Bemühungen und Investitionen effektiv eingesetzt werden.

Ein Großteil der Bevölkerung im Saarpfalz-Kreis steht in enger Beziehung zu den Zentren, in denen auch die Versorgungseinrichtungen vielfältig vorhanden sind. Dies bedeutet, dass bei der ländlich lebenden Bevölkerung zwar der Bedarf nach einer Versorgungsmöglichkeit vorhanden ist, die eigentliche Nachfrage allerdings aufgrund der sowieso vorhandenen Beziehung (z.B. Arbeitsplatz) in den Zentren gedeckt wird. Erledigungen werden folglich oft in den Arbeitspausen oder nach Feierabend getätigt, wodurch die Nachfrage nach Nahversorgungsmöglichkeiten in den ländlicheren Wohnorten der Bürger deutlich geringer ausfällt als sie vermeintlich erscheint.

Dieses Versorgungsverhalten bedeutet wiederum, dass es umso schwerer wird Pendelverkehre aus dem ländlichen Raum über den ÖPNV abzuwickeln, da die feste Bindung an die Abfahrtszeiten und der Transport der Einkäufe zur und von der Haltestelle zu weiteren Nutzungshemmnissen werden.

Für die Landbevölkerung ohne solche Beziehungen zu den Zentren ist die Versorgungssituation allerdings negativer zu beurteilen. Vor allem dann, wenn keine Möglichkeit des Individualverkehrs mehr besteht, entsteht eine Abhängigkeit vom ÖPNV, der allerdings periphere Einzelhandelseinrichtungen mancherorts nicht bedient und nur schwer einen Transport größerer Einkaufsmengen realisieren lässt. Gerade hier ist die Schaffung alternativer Versorgungsmöglichkeiten zur Sicherung der Daseinsfürsorge wichtig. Für die weniger mobile Bevölkerung können in Zusammenarbeit mit dem lokalen Einzelhandel neue Versorgungswege geschaffen

⁵⁴ (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2015, 4)

werden, die eine langfristige und komfortable Versorgung mit Waren ermöglichen. Durch die kurzen Distanzen zwischen Einzelhandelsfiliale und Endverbraucher werden somit z.B. Lieferdienste ohne großen Aufwand und auch für verderbliche Waren möglich. Bestellungen können je nach Technikaffinität online oder telefonisch in der Filiale eingehen, dort vorgepackt werden und dann entweder durch die Filiale selbst oder einen weiteren Dienstleister ausgefahren werden. Hierzu können auch Bürgerbusse eingesetzt werden, die in Kooperation mit lokalen Einzelhandelseinrichtungen Waren abholen und liefern können. Hierdurch kann der Bürgerbus effizient ausgelastet werden, wodurch für die Fahrer eine bessere Planbarkeit und Kontinuität der Einsätze entsteht.

Auch integrative Projekte können hier Synergien schaffen und dabei sowohl Arbeitsplätze schaffen, als auch zur Versorgungssicherung beitragen. Ein Beispiel hierfür ist der durch das „Haus Sonne“ betriebene Dorfladen in Walsheim⁵⁵. Hier werden regional und unter Mithilfe von Menschen mit assistenzbedarf erzeugte Produkte, u.a. des täglichen Bedarfs vertrieben. Das CJD Homburg ist aktuell als Distributor für die regionalen Artikel des Bliesgau-Regals aktiv. Hier ist geplant die Kapazitäten weiter zu erhöhen, einen Online Shop zu eröffnen und auch regionale, verderbliche Waren zu vertreiben.

Kommunen können z.B. durch die Bereitstellung von Räumlichkeiten oder die Förderung von Einrichtungen im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften zu günstigen Ansiedlungsbedingungen für Unternehmen oder sonstige Betreiber sorgen. So können z.B. kommunale Liegenschaften (z.B. Dorfgemeinschaftshäuser, Kulturzentren, etc. ergänzt und in ihrer Anziehungskraft gestärkt werden). Durch günstige Ausgangsbedingungen für die Schaffung lokalen Einzelhandels können vor allem kleinere und regionale Betriebe profitieren. Vertriebsgenossenschaften der regionalen landwirtschaftlichen Betriebe würden durch solche Projekte gute Präsentations- und Vertriebsmöglichkeiten finden.

Akteure:	Kommunen	Einzelhandel	Land/Bund/EU
Teilmaßnahmen:	- Bereitstellung von Räumlichkeiten für Betreiber - Förderung/Beteiligung bei Nahversorgungsprojekten - Lieferdienste durch Bürgerbusse	- Schaffung von Lieferdiensten bei Filialen im ländlichen Raum - Kooperation mit kommunalen Strukturen/Vereinen (z.B. Bürgerbus)	- Förderung von Projekten zur Schaffung von Nahversorgungseinrichtungen
Potentiale:	- Sicherstellung der Nahversorgung im ländlichen Raum - Schaffung neuer Möglichkeiten für integrative Projekte/ Regionale Entrepreneure/Vertriebsgenossenschaften		
Probleme	- Evtl. geringe Nachfrage /Rentabilität durch starke Stadt-Land Beziehungen		
Praxisbeispiele:	- Integrativer Dorfladen „Neue Haus Sonne“ Walsheim - CAP-Mobil Landkreis Südwestpfalz (Mobiler Dorfladen) ⁵⁶		

4.4.3.2. Einzelhandelssituation

Die ländlicheren Räume im Saarpfalz-Kreis sind durch die relativ geringen Distanzen zu den nächsten Zentren (Homburg, Zweibrücken, Blieskastel, St. Ingbert, Saarbrücken) als Wohnraum attraktiv. Entsprechend des Trends der „rural gentrification“ sorgt der Zuzug jüngerer und wirtschaftlich starker Bevölkerungsschichten für eine Steigerung des Kaufkraftpotentials in diesen Gebieten. Dies führt dazu, dass Einzelhandelsunternehmen diese ländlichen Gebiete als

⁵⁵ (Neue Haus Sonne 2020)

⁵⁶ (Heinrich kimme Stiftung 2020)

Absatzmarkt nutzen möchten und sich daher strategisch sinnvoll dort platzieren. So gab es bereits in den letzten Jahren vermehrt Neueröffnungen von Einzelhandelseinrichtungen im südlichen Saarpfalz-Kreis. So z.B. Filialen der Ketten Edeka und Netto zwischen Erfweiler-Ehlingen und Aßweiler, sowie Rewe in Gersheim. Zur Versorgung der Orte Habkirchen und Bliesmengen-Bolchen soll bis zum Jahr 2022 ein neuer Edeka Markt an der B423 unweit des Grenzübergangs Richtung Frauenberg entstehen.⁵⁷ Diese Standorte sind zwar hauptsächlich auf den PKW ausgerichtet, reduzieren aber durch die Nähe zum Endverbraucher die Fahrdistanzen deutlich.

Um die grundlegenden Möglichkeiten für eine räumlich optimierte Versorgungsstruktur zu schaffen ist bereits bei der Planung und Ausweisung von neuen Flächen (Wohn- und Gewerbegebiete) großes Augenmerk auf die Schaffung kurzer oder nachhaltig zurücklegbarer Wege zu achten. Bei den Planungen neuer Einzelhandelseinrichtungen sollte so bereits über die Möglichkeiten einer multimodalen Anbindung nachgedacht werden. So ist es durchaus sinnvoll Anschlüsse an Radwege und Bushaltestellen in die Standortsuche mit einfließen zu lassen. Auch sichere und geräumige Fahrradabstellanlagen sind für Filialen der Zukunft einzuplanen. Nur durch die Kombination aus Erreichbarkeit und Praktikabilität können Einkäufe mit dem Fahrrad oder Lastenrad zur echten Alternative zum PKW werden.

Die Eröffnung klassischer, kleinräumiger Dorfläden zu Nahversorgung minimiert theoretisch den Mobilitätsbedarf der Bevölkerung weiter, letztlich aber nur in der Theorie. Denn die Kunden erwarten mittlerweile für ihre Einkäufe breite Sortimente und überwiegend günstige Preise, womit Dorfläden nicht konkurrieren können. Mit einem regionalen, hochwertigen Angebot können diese zwar unter Umständen auch Kunden für Einkäufe gewinnen, allerdings nicht die Nachfrage umfassend befriedigen. Um die breite Masse der Bevölkerung zu erreichen sind die zentral aber immer noch nah gelegenen Filialen der Einzelhandelsketten für die meisten Bürger die praktikabelste Versorgungsmöglichkeit.

Akteure:	Kommunen		
Maßnahmen:	- Planung ortsnahe Einzelhandelsansiedlungen statt „auf der grünen Wiese“ - Integration der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in die Planungen - Werben um Ansiedlung von Einzelhandel		
Potentiale:	- Sicherstellung der Nahversorgung im ländlichen Raum - Sinkender Mobilitätsbedarf zur Versorgung - Stärkung der Erreichbarkeit des Einzelhandels mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes		
Probleme	- Flächen in zentraler Ortslage oft ungeeignet/teuer - Neuansiedlung schwächt bestehende Einzelhandelsstrukturen (Kaufkraftabwanderung)		

4.4.3.3. Mobilitätsangebote

Die ländliche Mobilität der Zukunft ist stark vom Verkehrsmittelmix geprägt. Je nach Bedarf muss es der Bevölkerung möglich sein auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurückgreifen zu können. Unter diesen spielt auch ein PKW eine wichtige Rolle, da nicht alle Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden können.

⁵⁷ (Saarbrücker Zeitung 2020)

Ziel der Mobilitätsplanungen im ländlichen Raum muss es sein, die PKW Anzahl pro Haushalt zu reduzieren, indem durch geeignete Alternativen Zweit- und Drittwagen nicht mehr nötig sind.

Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird weiterhin ein Bestandteil des Mobilitätsgeschehens Saarpfalz-Kreis sein. Besonders in ländlichen Bereich fallen seine Flexibilität und die Transportmöglichkeiten am stärksten ins Gewicht. Der Schlüssel zu einer besseren Umweltverträglichkeit des MIV ist hier die Reduktion der PKW Anzahl pro Haushalt, sowie auch die mittelfristige Umstellung auf nachhaltigere emissionsfreie Energieträger wie Strom oder Wasserstoff. Die Kombination von Fahrten zur Arbeitsstätte und Einkaufsfahren bündelt Wege, vermeidet zusätzliche Fahrten und spart Zeit. Eine Reduktion der PKW Anzahl ist dann möglich, wenn es genug Alternativen zum Zweit- oder Drittauto gibt. Diese Alternative können beispielsweise Car-Sharing Stationen in den zentralen Orten sein, die bei Bedarf z.B. mittels ÖPNV oder Fahrrad schnell erreicht werden können. Da der Sharing-Gedanke aber bei vielen Menschen noch nicht verankert ist, versprechen solche Projekte kurzfristig noch keinen Erfolg und können noch nicht wirtschaftlich betrieben werden.

E-Bikes, Lastenräder oder E-Scooter können den PKW vor allem auf Kurzstrecken oder auf Zubringerfahrten zum ÖPNV sinnvoll ersetzen. Gerade die elektrisch unterstützten Fahrzeuge sind aufgrund ihres Nutzungserlebnisses für die breite Masse zugänglich und attraktiv. Solche Individualverkehrsmittel, die der nachhaltigen Intermodalität förderlich sind, können durch Zuschüsse oder Förderbeiträge z.B. in Zusammenarbeit mit den lokalen Energieversorgern oder den Aufgabenträgern des ÖPNV noch attraktiver werden. Vorstellbar wäre diesbezüglich ein Förderprogramm, bei dem Inhaber von ÖPNV Jahreskarten beim Kauf eines für intermodale Fortbewegung geeigneten Verkehrsmittels einen Zuschuss erhalten.

Wegen der dadurch optimierten Erreichbarkeit des ÖPNV können durch diese individuellen Zubringer Wege der „ersten und letzten Meile“ deutlich schneller und effizienter zurückgelegt werden. Die Attraktivität des ÖPNV steigt somit.

Akteure:	Bund/Land	Land/Kommunen	Aufgabenträger ÖPNV
Maßnahmen:	- Finanz. Förderung umweltfreundlicher Individualverkehrsmittel	- Schaffung zwischenörtlichen Verbindungen (Radwege)	- Vereinfachung Mitnahmeregelungen für Fahrräder/E-Scooter - Förderung Zubringer-Verkehrsmitteln
Potentiale:	- Steigerung der Zugänglichkeit von z.B. E-Bikes als Individualverkehrsmittel - Erleichterung der Nutzung durch sichere Infrastruktur - Erleichterung von Intermodalität - Aufwertung von Wirtschaftswegen zu Radverbindungsachsen im ländlichen Raum		
Probleme	- Teils große Distanzen zwischen den Ortslagen und Zentren - Hohe Kosten für Infrastruktur können durch Kommunen nicht getragen werden - Geringes Verkehrsaufkommen auf ländlichen Landstraßen → offiziell keine Dringlichkeit zur Schaffung von Radwegen („geringes Gefahrenpotential für Radfahrer“)		

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Planung und Umsetzung eines bedarfsgerechten ÖPNV in den peripheren Gebieten des Saarpfalz-Kreis ist eine komplexe Aufgabe.

Damit sowohl der herkömmliche ÖPNV, aber auch neue Formen des ÖV akzeptiert und genutzt werden, ist es wichtig, diese zielgruppengerecht zu gestalten, damit die Anforderungen verschiedener Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. Nicht nur die Rahmenbedingungen und Strukturen in ländlichen Räumen, d. h. Topografie, Geschichte, Erwerbsmöglichkeiten, Entfernungen, touristische und landschaftliche Attraktivität, sind sehr verschieden, auch die im ländlichen Raum lebenden Menschen sind keine homogene Gruppe. Sie unterscheiden sich nicht nur in Bezug auf ihre sozioökonomische Situation (Einkommen, Beruf, Alter, Lebensphase), sondern auch hinsichtlich ihrer Einstellungen, Emotionen, Wertevorstellungen und Bedürfnisse⁵⁸.

Die effiziente und bedarfsgerechte ÖPNV-Planung ist somit ein stetiger Balanceakt aus Fahrplangestaltung Taktung, Routenführung und damit verbunden Haltestellenerreichbarkeit und Fahrtdauer.

Für die ältere Bevölkerung, aber auch Schulkinder ist eine leicht erreichbare Haltestelle ein wichtiger Faktor für die ÖPNV-Nutzung, auch wenn dies bedeutet, dass in dünner besiedelten Gebieten Umwege, Stichfahrten und damit lange Fahrtzeiten in Kauf genommen werden müssen. Für die Berufspendler hingegen ist der Zeitfaktor entscheidend. Man möchte den Arbeitsweg möglichst effizient zurücklegen und längere Fahrtzeiten vermeiden, was bei einer solchen Routenführung nicht möglich ist. Will man den ÖPNV somit attraktiv für beide Gruppen gestalten, so bedarf es differenzierten Lösungen. Eine Trennung von Schul- und Pendlerbussen am Morgen vermeidet Überfüllungen und macht Pendlern das morgendliche Busfahren attraktiver. Gleichzeitig können Pendlerbusse so gestaltet sein, dass sie z.B. über größere Kapazitäten, z.B. zu Mitnahme von Fahrrädern oder E-Scootern, etc. verfügen, sodass eine flüssige Intermodalität im Streckenverlauf gewährleistet ist. Dadurch können Distanzen zu den angefahrenen Haltestellen größer werden, da diese mit den Zubringerverkehrsmitteln schnell überwunden werden können. Pendler-Eilbusse können somit besser ausgelastet werden und eine schnelle und effiziente Routenführung gewährleisten.

Um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine Teilhabe am öffentlichen Leben zu gewährleisten und deren Mobilität sicher zu stellen wurde 2015 das Projekt „mobisaar“ ins Leben gerufen. Durch eine Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung konnte somit bis 2020 ein Lotsenservice für die Begleitung dieser Personengruppe im ÖPNV angeboten werden. Nach dem Ende der Förderperiode wurde für 2021 eine Weiterführung des Projektes mit Geldern des saarländischen Verkehrsministeriums für drei Jahre sichergestellt. Durch die „mobisaar“ Lotsen werden Personen die sich Unterstützung bei der Nutzung des ÖPNV auf ihren alltäglichen Wegen wünschen begleitet. Die Lotsen sind beim Ein-Ausstieg sowie beim Fahrkartenkauf behilflich und assistieren kostenlos⁵⁹.

Gerade im ländlichen Raum können Schulungen für Senioren einen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten. Oft ist das vorhandene ÖPNV Angebot im Detail gar nicht bekannt oder es bestehen Informationslücken zu Fahrplan und Tarifen, sodass hohe Nutzungshürden bestehen.

Die Maßnahmen zur Stärkung der Rolle des ÖPNV im ländlichen Raum müssen in den kommenden Neuauflagen des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden.

Akteure:	Bund/Land	Aufgabenträger ÖPNV
----------	-----------	---------------------

⁵⁸ (Europäisches Parlament 2010, 15)

⁵⁹ (mobisaar 2021)

Teilmaßnahmen:	- Finanz. Förderung der ÖPNV Sicherung im ländlichen Raum	- Planerische ÖPNV Optimierung im ländlichen Raum - Einrichtung von Pendlerbussen (Eilbussen) - Mobilitätsschulungen für Senioren
Potentiale:	- Langfristige Mobilitätssicherung - Attraktivierung des ÖPNV für Pendler - Vereinfachung der Zugänglichkeit zum ÖPNV	
Probleme	- „Umstieg“ auf ÖPNV als mentale Hürde - Geringfügig längere Fahrtzeiten gegenüber MIV müssen akzeptiert werden - Verlust an Flexibilität im Vergleich zum PKW	

Alternative ÖV Angebote

Im Saarpfalz-Kreis existieren mit dem Anruf Linien Taxi (ALT) und dem Bürgerbus Kirkel bereits alternative öffentliche Verkehrsmittelangebote die den regulären ÖPNV ergänzen können. Gerade für schwächer besiedelte/nachgefragte Gebiete, Wohnlagen oder Einzelziele können diese Angebote Versorgungslücken schließen sowie eine Zubringerfunktion zu den ÖPNV-Achsen darstellen. Sie müssen allerdings im Rahmen der ÖPNV-Vermarktung mitbeworben werden, da sie den ÖPNV als Ganzes stärken und für mehr Menschen erreichbar machen können. Die Bestrebungen der Gemeinden Gersheim und Mandelbachtal ebenfalls einen Bürgerbus zu etablieren werden daher nicht nur die Mobilitätsituation in den Gemeinden selbst verbessern, sondern durch die vereinfachten Anschlüsse an den ÖPNV auch diesem von Nutzen sein.

Gerade in besonders ländlichen Bereichen des Saarpfalz-Kreises können flexible „On-Demand-Verkehre“ mit „Ride-Pooling“ das Mobilitätsangebot für die Bevölkerung verbessern und gleichzeitig die laufenden Kosten für den Aufgabenträger im Rahmen halten. Ride-Pooling bedeutet, dass Fahrtwünsche einzelner Kunden gesammelt werden und versucht wird, Routenverläufe derart zu kombinieren, dass eine höhere Fahrzeugauslastung bei gleichzeitig geringer Warte- und Fahrtdauer für den einzelnen Fahrgast erzielt wird. Die Bedienung erfolgt dabei unabhängig von einem festen Linienweg. Dies funktioniert nur über eine entsprechende Software und ein On-Board System, welches dem Fahrer in Echtzeit Routenänderungen mitteilt. On-Demand-Verkehre im ländlichen Raum müssen zwangsläufig in den ÖPNV integriert werden und sich auch preislich in die günstigen ÖPNV Tarife integrieren, da nur so ein Mehrwert für die Mobilität erzielt werden kann. Durch die Vernetzung in Fahrplanauskunft und Preisgestaltung (ÖPNV-Tarif) können On-Demand-Verkehre besser in bestehende Strukturen eingebettet und vermarktet werden. Eine Vergabe der Verkehre über die öffentlichen Aufgabenträger des ÖPNV sichert zudem eine langfristige Finanzierung, da aufgrund der anfänglich zu erwartenden geringen Auslastung im ländlichen Raum und der dafür hohen Kosten für technische Ausstattung und Disposition kostendeckende Verkehre nicht realisierbar sind⁶⁰. Für den Nutzer einfach zugängliche On-Demand-Verkehre, die ohne große Warte- und Vorlaufzeiten nutzbar sind, können schwach nachgefragte Busverbindungen mit langen Fahrtzeiten im ländlichen Raum ersetzen und der Bevölkerung ein bedarfsgerechteres und flexibleres Mobilitätsangebot bieten.

Akteure:	Bund/Land	Aufgabenträger ÖPNV
Teilmaßnahmen:	- Finanz. Förderung von alternativen ÖV- Angeboten	- Überplanung der Linienbündel im SPK im Angesicht neuer ÖV-Alternativen - Unterstützende konzeptionelle Planungen

⁶⁰ (Mehlert 2018)

Potentiale:	- Attraktivierung öffentlicher Verkehre - Ermöglichung flexiblerer ÖV - Ersatz von unwirtschaftlichen/unökologischen Verkehren - On-Demand-Verkehre flexibel, schnell und daher besonders attraktiv
Probleme	- On-Demand Verkehre über APP stellen technische Hürde dar - Konkurrenz zu Taxi Gewerbe

Mobilität von Waren/Dienstleistungen

Während sich die bisher beschriebenen Mobilitätsangebote auf den Personenverkehr bezogen haben, eröffnen sich für den ländlichen Raum gerade in Bezug auf den Waren- und Dienstleistungsverkehr neue Möglichkeiten.

Statt dem Prinzip „Kunde zur Ware“ lassen sich durch die Möglichkeit die Ware zum Kunden zu bringen viele Wege einsparen und gleichzeitig die Versorgungsqualität sogar noch verbessern. Wie bereits bei der Analyse der Einzelhandelssituation erwähnt, bieten sich im kleinräumigen Kontext ländlicher Gemeinden Lieferdienste durch oder in Kooperation mit lokalen Einzelhandelsketten an. Hierdurch behält der lokale Einzelhandel seine Daseinsberechtigung und wird durch mögliche Marketingvorteile und eine potentiell größere Kundschaft sogar noch gestärkt.

Analog zum regulären Einzelhandel können regionale Betriebe, Bauernhöfe und Lebensmittelherzeuger durch die Schaffung eines Lieferdienstes für regionale Produkte, beispielsweise für das Gebiet des Saarpfalz-Kreises und der Biosphäre Bliesgau profitieren. Durch die Bliesgau-Regale (Verkaufsregal mit regionalen Produkten) und Regiomaten (Verkaufsautomaten mit regionalen Produkten, auch gekühlt) existiert bereits ein kleines stationäres Angebot aus regionalen Waren. Während die Regiomaten meist direkt durch die Höfe und Hersteller befüllt werden, die ihre Produkte darin anbieten, existiert bei dem Bliesgau-Regal eine Logistikkette in Unterstützung mit dem Christlichen Jugenddorfwerk Deutschlands (CJD) in Homburg/Schwarzenbach⁶¹. Im Rahmen eines u.a. durch das Umweltministerium des Saarlandes geförderten Projekts werden bei 15 regionalen Herstellern Produkte abgeholt, eingelagert und dann an über 50 Einzelhandelsgeschäfte verteilt. Das CJD bietet über das Projekt Aus- und Weiterbildungsplätze für Jugendliche mit Beeinträchtigungen an.

Aufgrund der durch dieses Projekt bereits etablierten Strukturen ließe auch eine Lieferung der Ware direkt zum Kunden realisieren. Um weitere Vertriebswege zu erschließen und eine größere Kundenzahl zu erreichen soll ein Online-Shop geschaffen werden, über den die Kunden die Ware beziehen können. Die Einbeziehung von gekühlten Produkten wie Wurst, Käse und Frischmilch sowie eine vertiefte Konzentration auf Waren des täglichen Bedarfs würden das Sortiment für eine breite Masse attraktiv machen. Da die Waren aktuell nur ungekühlt gelagert und ausgeliefert werden können, ist eine entsprechende infrastrukturelle Anpassung nötig. Aufgrund des besonderen Projektcharakters und der dadurch erreichbaren Stärkung lokaler Erzeuger sowie ein verbessertes Marketing für die regionalen Produkte können benötigte Investitionen über LEADER Fördermittel abgedeckt werden.

Akteure:	Einzelhandel/Dienstleister	Regionale Erzeuger	Fördergeber (z.B. LEADER)
Maßnahmen:	- Einrichtung von Lieferdiensten, speziell im ländlichen Raum (selbstständig oder in	- Gründung einer Agrargenossenschaft und gemeinsamer Direktvertrieb regionaler Produkte	- Projektunterstützung - Anwerben potentieller Projektträger

⁶¹ (Christliches Jugenddorfwerk Deutschlands 2020)

	Verbindung mit gemeinnützigen Organisationen) - Mobile Bäckerei, mobiler Friseur	Kombination von Hofläden und Lieferdiensten mit breiter Produktpalette	
Potentiale:	- Neue Absatzmöglichkeiten für Einzelhandel/Dienstleister - Förderung regionaler Landwirtschaft - Versorgungssicherung im ländlichen Raum - Vermeidung von Fahrtwegen		
Probleme	- Kosten durch benötigte Fahrzeuge, Personal - Mehraufwand durch Organisation von Bestellung, Disposition, Lieferung der Waren - Nachfrage unklar		

4.4.4. Fazit und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises

Aufgrund seiner differenzierten Siedlungsstruktur und der engen Stadt-Land-Beziehungen spielt die Mobilität für das Leben der Bürger in den ländlichen Räumen des Saarpfalz-Kreises eine enorm wichtige Rolle. Durch die vergleichsweise kurzen Distanzen zu den nächstgelegenen Versorgungszentren kann allerdings davon ausgegangen werden, dass sich die Probleme, die z.B. der demografische Wandel in den nächsten Jahren mit sich bringen wird, im Saarpfalz-Kreis nicht so extrem äußern werden wie in anderen Regionen Deutschlands. Die Attraktivität als Wohnlage sowie die bereits guten Ausgangsbedingungen bei Versorgung und ÖPNV eröffnen greifbare Handlungsmöglichkeiten die eine schrittweise Optimierung der Mobilität in Richtung nachhaltiger Lösungen ermöglichen. Auch in sozialer Hinsicht kann gerade die mobilitätseingeschränkte Bevölkerung von neuen Versorgungsmöglichkeiten und optimierten/differenzierten ÖPNV Angeboten profitieren. So sorgen z.B. Bringdienste für eine einfache und sichere Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und Bürgerbusse können dazu beitragen, dass eine gesellschaftliche Teilhabe weiterhin gewährleistet bleibt.

Die Mobilität der Zukunft muss auch im ländlichen Raum auf einer Vielzahl von Faktoren und Verkehrsmitteln basieren und vor allem auf eine Vernetzung abzielen. Diese ist für eine praktikable und bedarfsgerechte inter- und multimodal gestaltete Mobilität im ländlichen Raum unerlässlich. Durch den im Saarpfalz-Kreis umgesetzten integralen Taktfahrplan besteht bereits im ÖPNV Sektor bereits eine gute Grundlage, die durch Erweiterungen wie z.B. Schnellbuslinien nochmals optimiert werden kann. Die Herausforderung, der sich die öffentliche Hand nur schwer stellen kann ist die Motivation der Bürger ihr PKW gegen nachhaltige Verkehrsmittel einzutauschen. Die dazugehörigen Weichenstellungen können mittels Push und Pull Faktoren erzeugt werden. So z.B. steigende Kraftstoffpreise und KFZ-Steuern auf der Push Seite, sowie Preisvorteile, Komfort oder Meinungsbildung durch Marketing (Trends) auf der Pull Seite. Von Seiten des Saarpfalz-Kreis und der Kommunen gilt es die Rahmenbedingungen und Infrastrukturen zu schaffen welche die Hürden der Nutzung intermodaler Verkehrswege minimieren.

4.5. Mobilitätsstationen als Mittel zur Abwicklung multi- und intermodaler Verkehre

Intermodalität, so lautet das Stichwort der Verkehrswende. Intermodalität bezeichnet eine Sonderform der Multimodalität, also der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im täglichen Mobilitätsverhalten. Dabei werden auf einer Wegstrecke unterschiedliche Verkehrsmittel kombiniert. Dieses Verkehrsverhalten ist von großer Bedeutung, da umweltfreundliche Fahrzeuge des Individualverkehrs nämlich nicht ausreichen, um Mobilität langfristig nachhaltig zu gestalten.

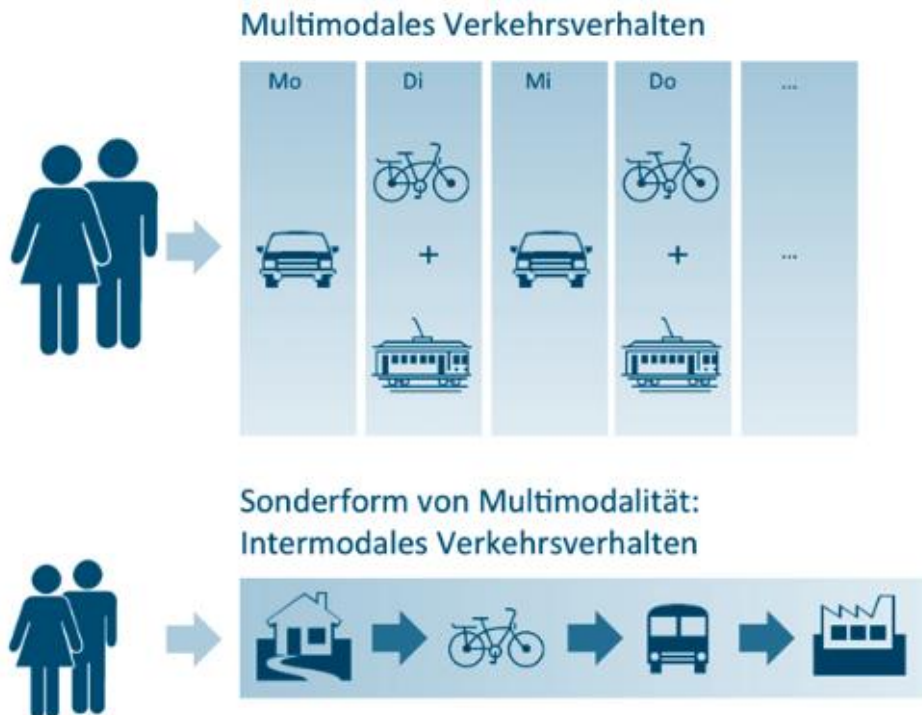


Abbildung 24, Beispiel Multimodalität vs. Intermodalität (Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2014)

Belastungen durch Verkehrsmengen, Parkplatzproblematiken und der hohe Rohstoffbedarf bei der Herstellung größerer Individualverkehrsmittel (PKW) sind ausschlaggebend dafür, dass die sinnvolle Vernetzung von Verkehrsarten unter Miteinbeziehung öffentlicher Verkehrsmittel für den Verkehr der Zukunft zum entscheidenden Faktor wird. Für die kommunale Verkehrspolitik liegt darin eine große Chance, da die Verkehrsmittel des Umweltverbundes eine platzsparende Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und im Vergleich zur Infrastruktur für den MIV geringere Investitionen bedürfen.⁶²

„Mobilitätsstationen“ können Bindeglied zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sein. Sie sind Schnittpunkte zwischen den Mobilitätsformen (individual/öffentlich) und ermöglichen es auf einfache und effiziente Art und Weise Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Durch diese Kombination entsteht eine geringere Abhängigkeit vom eigenen PKW und eine Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens bei gleichbleibender Mobilität der Bevölkerung.

Im Vergleich zu den einzelnen Potentialen, die der ÖPNV, das Fahrrad, der Fußverkehr oder neue umweltfreundliche Kleinstverkehrsmittel (z.B. E-Scooter) entwickeln können, lässt erst deren Kombination eine alltagstaugliche und im Vergleich zum alleinigen MIV konkurrenzfähige Nutzung zu.

Dieses differenzierte Mobilitätssystem spielt nicht nur im urbanen Raum, sondern auch in ländlicheren Regionen eine wichtige Rolle für die Mobilität der Zukunft.

⁶² (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2017)

4.5.1. Erscheinungsformen und Positionierung

Mobilitätsstationen sind heute bereits in vielen Großstädten zu finden. Sie kennzeichnen sich durch eine räumliche Konzentration von Mobilitätsangeboten unter Miteinbeziehung mindestens eines Verkehrsmittels des Umweltverbundes und sog. „Shared Mobility“ Leistungen wie z.B. Mietwagen, Leihfahrrädern und E-Scootern.

Im großstädtischen Kontext verknüpfen Mobilitätsstationen meistens gleich mehrere Verkehrsmittel miteinander, so z.B. Bus, (U-) Bahn, (Leih-) Fahrrad, Elektrokleinstfahrzeuge usw. Mittels einprägsamen Branding, wie z.B. „Jelbi“ (Berlin), „Tim“ (Graz), „WienMobil“ (Wien) werden die Station marketingtechnisch inszeniert und erreichen damit eine einprägsame Außenwirkung. Dazu trägt auch ein meist einheitliches Corporate Design mit gleichbleibenden Merkmalen (Farbgebung, Ausstattung, Aufmachung, etc.) bei. Durch moderne Gestaltungs- und Architekturelemente sollen potentielle Nutzer somit animiert werden und die Intermodalität zu einer Art „Lifestyle“ aufgewertet werden. Eine übersichtliche Darstellung der Mobilitätsalternativen und Anzeigetafeln erleichtern ankommenden Fahrgästen den Überblick, sodass das passende Mobilitätsangebot schneller gefunden werden kann.



Abbildung 25: „Jelbi“ Mobilitätsstation der Berliner Verkehrsgesellschaft (Quelle: <https://www.tino-schopf.de/meldungen/jelbi-mobilitaet-in-berlin/>)

4.5.2. Einordnung der Bedeutung von Mobilitätsstationen für den Saarpfalz-Kreis

Während große Mobilitätsstationen als Blickfang in den Städten meist direkt ins Auge springen, sind es in weniger dicht besiedelten Regionen wie im Saarpfalz-Kreis vor allem kleinere Ausführungen welche das Mobilitätsangebot sinnvoll erweitern und verknüpfen können. Hierbei liegt der Fokus auf einer Attraktivierung des ÖPNV Angebots durch eine bessere Erreichbarkeit und eine Reduktion von Fahrzeiten durch das zurücklegen zeitlich unwirtschaftlicher Wege im ländlichen Raum mit dem eigenen Auto oder Fahrrad als Zubringer. Je nachdem ob die Mobilitätsstation eher im Quell- oder Zielbereich der Verkehrsströme liegen wandeln sich die Anforderungen und Zielsetzungen der Stationen.

Für die Situation im Saarpfalz-Kreis ergibt sich daher potentiell folgendes Bild:

Im Quellbereich (z.B. ländliche Räume) ist die Konzentration von Verkehrsströmen hin zum öffentlichen Verkehr ein wichtiger Aspekt um Verkehrsbelastungen zu verringern und die mit

dem PKW zurückgelegten Distanzen zu minimieren. Nicht alle Wohnlagen können zeitlich effizient vom ÖPNV bedient werden. Hier sind individuelle Zubringerverkehre zum ÖPNV wichtig um praktikable nachhaltige Mobilitätslösungen zu schaffen. Mobilitätsstationen im ländlichen Raum müssen zur Abwicklung dieser Zubringerverkehre über eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für PKW und möglichst sichere Abstellanlagen für Fahrräder verfügen. Eine zentrale und schnell erreichbare Lage mit großem Einzugsgebiet erzielt hierbei eine potenzielle Maximierung der Nutzerzahlen.

Im Zielgebiet zielen die Mobilitätsstationen darauf ab, die individuellen Wege der letzten Meile effizient und möglichst umweltfreundlich zurückzulegen. Eine zentrale Lage zu Arbeits-, Einkaufs- oder Schulstandorten und ein Angebot leicht nutzbarer Individualverkehrsmittel ist hier von Vorteil. Erst die Verlässlichkeit, dass auch die „letzte Meile“ unkompliziert und schnell überwunden wird macht das Gesamtkonzept der intermodalen Verkehre attraktiv. Carsharing und Fernverkehrsanschlüsse erweitern zudem das Mobilitätsangebot für die Bevölkerung und ermöglichen auch für das Zurücklegen größerer Distanzen im überregionalen Kontext.

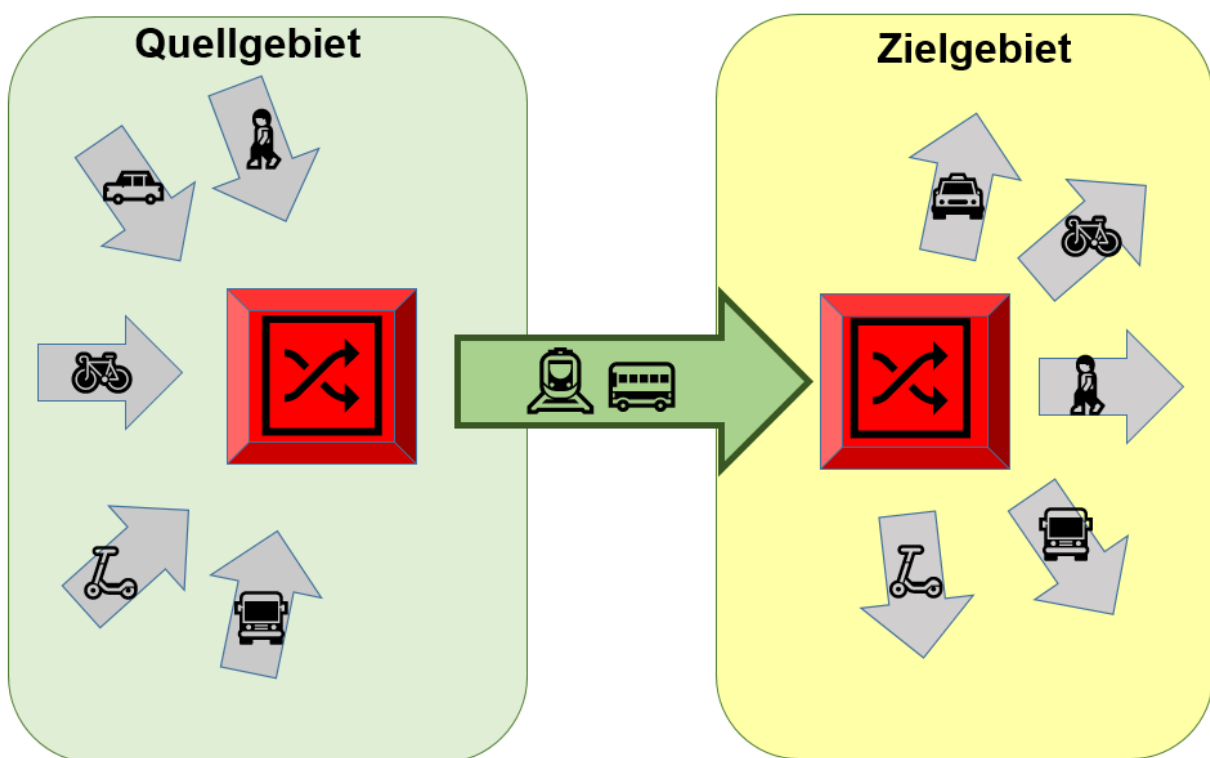


Abbildung 26: Systematik der Mobilitätsstationen in Quell und Zielgebieten für Pendelverkehre (Quelle: Eigene Darstellung)

Mögliche Merkmale von Mobilitätsstationen:

Quellgebiet	Zielgebiet
- Zentrale Lage im ländlichen Raum → Erreichbarkeit - Parkplätze PKW - Anschluss an Radwegenetz - Sichere Radabstellanlagen - Wartemöglichkeiten - Fahrgastinformationssystem - Anschlüsse an ÖPNV (Zubringer) - Anschlüsse an Bahn/Schnellbusse - (Carsharing) - (Taxistand)	- Zentrale Lage im urbanen Raum - Nähe zu Arbeits-, Einkaufs-, Bildungsstätten - Anschluss an Fernverkehr (Bahn/Bus) - Anschluss an ÖPNV (z.B. Stadtbus) - Bikesharing - Carsharing - Elektrokleinstfahrzeuge - Fahrgastinformationssystem

Auch im Rahmen der Mobilitätssicherung können Mobilitätsstationen einen Beitrag leisten. Durch die Ergänzung des ÖPNV in Versorgungslücken durch andere Verkehrsmittel (Car-sharing, Taxistand, Leihräder, Anschluss an Bürgerbus) können den Bürgern Mobilitätsmöglichkeiten auch ohne eigenen PKW angeboten werden.

Für die Standortwahl empfiehlt es sich die Knotenpunkte des integralen Taktfahrplanes (ITF) zugrunde zu legen. An den ITF-Knoten sind bereits Schnittstellen im ÖPNV eingerichtet, die dessen Nutzung erleichtern und zeitlich effizienter machen. So bestehen dort Anschlüsse an weitere Bus- und Bahnlinien mit die aufgrund der integralen Taktung keiner großen Wartezeiten bedürfen.

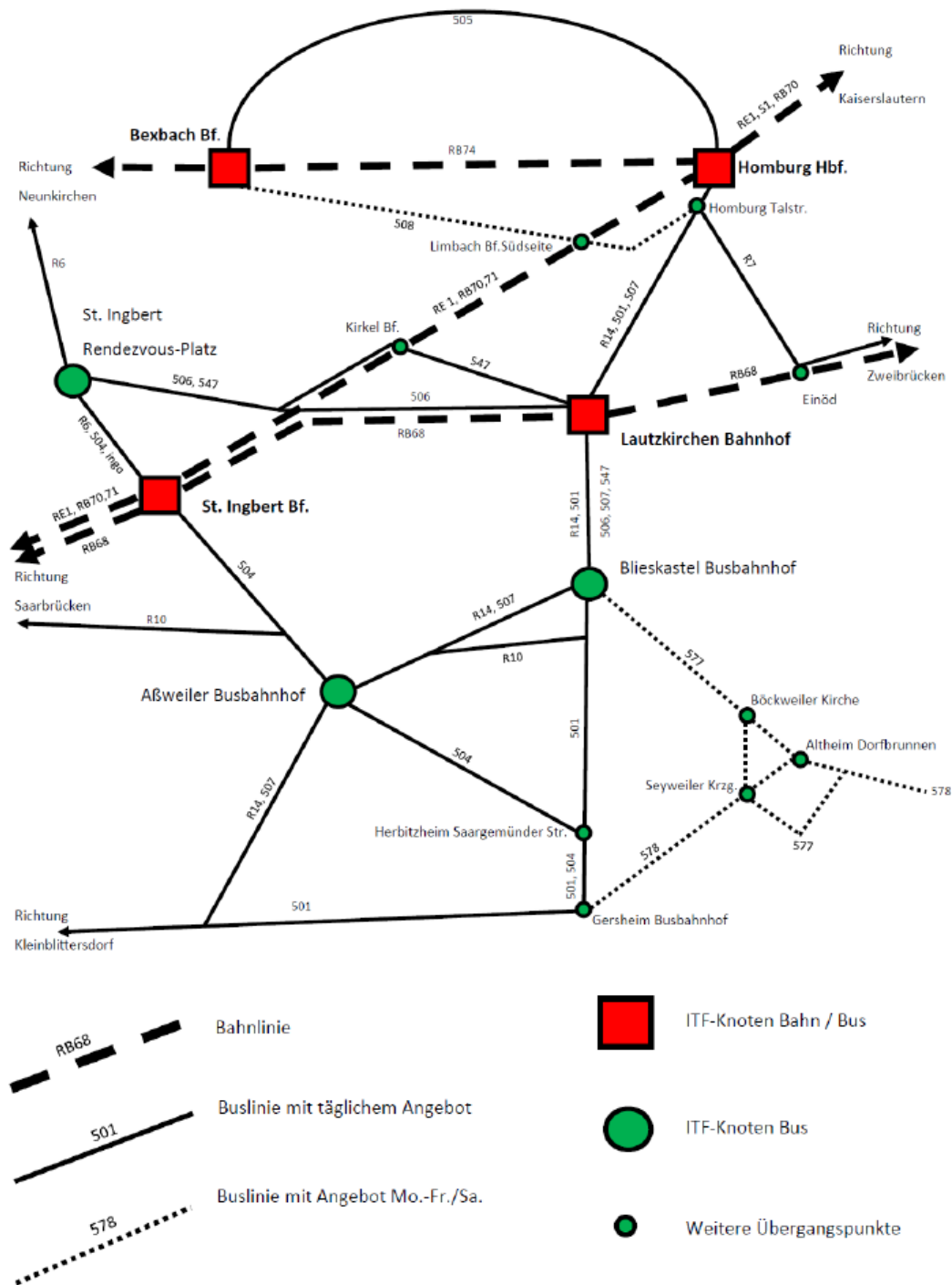


Abbildung 27: ITF Knotenpunkt im Saarpfalz-Kreis (Quelle: Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises 2019, S. 72)

Weiterer Gesichtspunkt bei der Standortwahl und „Rangordnung“, sprich Angebotsvielfalt an den Stationen, ist deren Lage im Raum. Zentrale Orte in ländlichen Gebieten mit guter Verkehrsanbindung sind hier präferierte Standorte um Quellgebietsverkehre abwickeln zu können. In den Zielgebieten müssen die Mobilitätsstationen hingegen so zentral gelegen sein, dass für eine möglichst große Zahl der Nutzer die „letzte Meile“ leicht zu überwinden ist. Hier ist eine räumliche Nähe zu Arbeitsplätzen, Einzelhandelseinrichtungen, Shopping-Centern, etc. sowie eine gleichzeitige Verknüpfung mit einem möglichst differenzierten ÖPNV Angebot ideal. Mobilitätsstationen an Quellstandorten sollten daher auf einen möglichst reibungslosen Umstieg vom meist individuellen Zubringerverkehr (PKW, Fahrrad, etc.) zum ÖPNV orientiert sein und über gute Anschlüsse zu den zentralen Zielorten verfügen. Durch eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen und sicheren Abstellmöglichkeiten auch für hochwertigere Fahrräder (z.B. Fahrradboxen) können sich die Nutzer darauf verlassen, dass immer ein Stellplatz zur Verfügung steht.

4.5.3. Bisheriger Ausbaustand der ÖPNV Halte-/Schnittstellen im Saarpfalz-Kreis

Die Idee verkehrstechnische Schnittstellen zu schaffen ist keine neuartige Erfindung. Park and Ride (P+R) Plätze in Stadtnähe mit Anschluss an den innerstädtischen ÖPNV kamen beispielsweise bereits in den 1970er Jahren auf um der Verkehrsproblematik in den Innenstädten entgegenzuwirken. Da die urbane Struktur im Saarpfalz-Kreis aber eher aufgelockert ist und in früheren Jahren viel Wert auf ein ausreichendes Parkplatzangebot gelegt wurde, erscheinen die Verkehrsprobleme vielerorts trotz großen Verkehrsmengen nicht so dramatisch. Während an vielen Saarbahn Haltepunkten großflächige Parkmöglichkeiten eingerichtet wurden um einen ÖPNV Anschluss an die Landeshauptstadt Saarbrücken zu ermöglichen⁶³, existiert ein solches Angebot im Saarpfalz-Kreis nicht. Einzig „Parken und Mitfahren“ (P+M) Plätze, meist in Autobahnnähe existieren hier, die allerdings nicht auf eine Nutzung des ÖPNV, sondern auf eine Bündelung von Autofahrten abzielen.

An Bahnhaltepunkten oder größeren ÖPNV-Schnittstellen existieren nur kleinräumige Parkangebote, die eine intermodale Verkehrsmittelnutzung nur bedingt begünstigen, da die Kapazitäten nicht ausreichen, um einen verlässlichen Verkehrsmittelwechsel (Parkplatz in unmittelbarer Nähe) zu gewährleisten. Auch sichere Fahrradabstellanlagen sind nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Sichere Fahrradboxen stehen zwar an einigen Bahnhaltepunkten zur Verfügung, können aber nur Jahresweise gemietet werden, wodurch Spontanutzer von einem Zugang ausgeschlossen werden.

Der aktuelle Ausbauzustand der Verkehrsschnittstellen im Saarpfalz-Kreis zeichnet sich folgendermaßen ab:

Gersheim Busbahnhof (Gemeinde Gersheim)

- Richtung Saarbrücken und Homburg orientiert
- Bus-Anschlüsse an u.a. Linie 501, 504, 578
- ALT Anbindung
- Einzugsgebiet u.a. Bickenalbtal, südliche Gemeinde Mandelbachtal
- Busbahnhof Gersheim mit bereits guter Grundinfrastruktur (Parkplätze, Taxistand, Fahrradbügel)

Erweiterungsmöglichkeiten

- Fahrradverleihstation (auch touristisch relevanter Standort)
- Bedienung aus der Gemeinde durch Bürgerbus
- Fahrradboxen
- Elektronische Anzeigetafel

⁶³ (Saarbahn GmbH 2022)

- Dauerparkplätze für Pendler (aktuell Beschränkung auf 2h Parkdauer)

Aßweiler Busbahnhof (Stadt Blieskastel)

- Richtung Blieskastel, St. Ingbert und Saarbrücken orientiert
- Bus-Anschlüsse an u.a. Linie 504, 507, R10, R14
- ALT Anbindung
- Einzugsgebiet Mandelbachtal
- Ausgebauter Busbahnhof mit Wartehalle

Erweiterungsmöglichkeiten

- Fahrrad-Abstellanlagen,-Boxen
- Parkplätze (allerdings räumlich begrenzter Standort)
- Mögliche Einbindung in Bürgerbus Mandelbachtal
- Elektronische Anzeigetafel

Lautzkirchen (Stadt Blieskastel)

- Richtung Homburg, Zweibrücken, St. Ingbert und Saarbrücken orientiert
- Bus und Bahnanschlüsse u.a. an Linie 501, 506, 507, 547, R14, RB 68, Stadtbus Blieskastel
- Einzugs- und Zielgebiet Blieskastel
- Bahn-Haltepunkt 2019 erneuert, Bushaltestelle in direkter Umgebung, Parkplätze (in der Au)

Erweiterungsmöglichkeiten:

- Fahrradverleihstation (für Bahn-Pendler relevant)
- Fahrradboxen
- Ausbau Bushaltestellensituation

Blieskastel Busbahnhof (Stadt Blieskastel)

- Richtung Homburg, St. Ingbert und Saarbrücken orientiert
- Bus-Anschlüsse an u.a. Linie 501, 506, 507, 547, 577, R10, R14
- ALT Anbindung
- Einzugs und Zielgebiet Blieskastel
- Gute Grundinfrastruktur mit Wartehalle, Kiosk, elektr. Anzeige, WC

Erweiterungsmöglichkeiten:

- Geplantes Parkhaus in direkter Umgebung
- Fahrradabstellanlagen
- Fahrradverleihstation (auch touristisch relevant)
- Evtl. Carsharing Station
- Elektro-Kleinstfahrzeuge

Bexbach Bahnhof (Stadt Bexbach)

- Richtung Homburg und Neunkirchen orientiert
- Bus- und Bahnanschlüsse an u.a. Linie 303 (Neunkirchen), 505, 508, RB 74, RB 76
- ALT Anbindung
- Einzugs- und Zielgebiet Bexbach
- Bahnhof 2018/19 modernisiert
- Parkplätze, Bushaltestelle, Fahrradabstellanlage in direkter Umgebung

Erweiterungsmöglichkeiten

- Fahrradboxen
- Carsharing-Station
- Fahrradverleihstation
- Elektrokleinstfahrzeuge

St. Ingbert Hbf. (Stadt St. Ingbert)

- Richtung Saarbrücken und Homburg orientiert
- Bus- und Bahnanschlüsse an u.a. Linie 170, 504, 506, R6, RB 68, RB 70, RB 71, RE 1, Stadtbus Ingo
- ALT Anbindung
- Einzugs- und Zielgebiet St. Ingbert
- Parkplätze, E-Auto Ladestation, Fahrradbox, Fahrradbügel, überdachte Wartehalle, Kiosk, WC
- Car Sharing Möglichkeit über flinkster (nicht dauerhaft)

Erweiterungsmöglichkeiten

- Elektro-Kleinstfahrzeuge
- Fahrradverleihstation

Homburg Hbf. (Stadt Homburg)

- Verkehrsknoten Kaiserslautern, Neunkirchen, Saarbrücken, St. Ingbert, Zweibrücken
- Bus- und Bahnanschlüsse an Regionalbahnen, S-Bahn, Fernverkehr, Kreis- und Regionalbuslinien, Stadtbuss Bussi
- Einzugs und Zielgebiet Homburg
- Parkplätze, E-Auto Ladestation, Fahrradbox, Fahrradbügel, Wartehalle, Kiosk, Reisezentrum, WC

Erweiterungsmöglichkeiten

- Car-Sharing
- Fahrradverleihstation
- Elektro-Kleinstfahrzeuge

Mit den genannten Erweiterungen könnten aus diesen wichtigen ÖPNV Knotenpunkten Schnittstellen für intermodale Verkehre geschaffen werden, welche die Basis für eine nachhaltige Mobilität im Saarpfalz-Kreis darstellen.

4.5.4. Aufbau von Mobilitätsstationen im Saarpfalz-Kreis

Die identifizierten Knotenpunkte im Saarpfalz-Kreis verfügen zum Teil bereits über erste infrastrukturelle Ansätze die einen Aufbau von Mobilitätsstationen begünstigen. Hierbei ist allerdings ein an die Bedürfnisse des ländlichen Raumes angepasster Ausbaustand zu beachten.

Beim Aufbau von Mobilitätsstationen im Saarpfalz-Kreis muss ein hoher Stellenwert dem Übergang von individuellen Quellverkehren zu bündelnden, öffentlichen Verkehrsmitteln zukommen.

Eine hohe Angebotsvielfalt, im Sinne der Vielzahl an möglichen Verkehrsmitteln (Carsharing, Fahrradverleih, E-Scooter, etc.), ist hierbei weniger von Bedeutung als gute Abstellmöglichkeiten für Zubringerfahrzeuge und gute, schnelle Verbindungen mittels ÖPNV.

Diese Verbindungen sollten speziell auf Berufspendler ausgerichtet sein, die eine möglichst zügige An-/Abreise zur Arbeitsstätte, geringe Wartezeiten und einen hohen Fahrkomfort wünschen. Schülerverkehre sind daher nicht in das Konzept der Mobilitätsstationen einzubinden, da ein häufiges Anhalten, lange Aus-/Einstiegszeiten an Schulen und die teils hohen Busauslastungen eine solche Fahrt für Pendler unattraktiv machen.

Da intermodaler Verkehr für die meisten Bürger im Saarpfalz-Kreis noch nicht von Bedeutung ist, wird ein Hauptaugenmerk auf der Vermarktung des Prinzips „Intermodaler Verkehr“ und dem Baustein „Mobilitätsstation“ liegen müssen. Eine öffentlichkeitswirksame Botschaft zugunsten des Umweltverbundes muss durch die Gestaltung der Station vermittelt werden. Eine einheitliche, auffällige Farbgebung, sowie einheitliche Logos oder Schriftzüge tragen hierzu bei.

Gemeinsam mit der Umsetzung muss daher auch eine gezielte Marketingkampagne erfolgen, die zum einen die Funktionsweise des intermodalen Verkehrs vermittelt und die Mobilitätsstationen als einfache und unkomplizierte Hilfestellung zum Verkehrsmittelwechsel bewirbt. Es gilt den „Park and Ride“ Gedanken früherer Zeiten aufzugreifen, neu zu interpretieren (u.a. Miteinbeziehung des Fahrrades im Individualverkehr) und zeitgemäß zu vermarkten.

Fazit zu Mobilitätsstationen und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz-Kreises

Mobilitätsstationen sind für den Saarpfalz-Kreis nicht das alleinige Mittel um die Mobilität nachhaltig zu gestalten. Vielmehr sind sie nur ein weiterer Baustein in einem auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrssystem. Dessen Grundlage muss zum einen durch das Angebot an nachhaltigen Mobilitätsangeboten geschaffen werden (Schnellbuslinien für Pendler, Linienbusse mit breiter Gebietserschließung im ländlichen Raum, Zusatzangebote für nachfrageschwache Regionen und Zeiten) und zum anderen durch eine breite Unterstützung aller Beteiligten (z.B. Aufgabenträger ÖPNV, Baulastträger, Politik). Erst wenn diese Basis entstanden ist, können die Mobilitätsstationen ihren Teil dazu beitragen, nachhaltige Verkehrsmittel alltagstauglich und für jeden nutzbar zu machen.

Die Schaffung von Mobilitätsstationen muss daher als Gemeinschaftsprojekt verstanden werden. Die Standorte (Haltestellen, Bahnhofsvorplätze etc.) befinden sich überwiegend in Baulast der Kommunen, sodass die dortige Schaffung von Mobilitätsstationen in deren Verantwortung liegen würde. Da die Mobilität allerdings in der Regel keine kommunalen Grenzen kennt, muss eine gemeinsame kreis- oder landesweite Umsetzung angestrebt werden. Punktuelle Initiativen sind zwar grundsätzlich gut, allerdings kann das volle Potential erst aus einem einheitlichen Netzwerk von Mobilitätsstationen entfaltet werden.

Die Errichtung von Mobilitätsstationen im Saarpfalz-Kreis muss als interkommunales Gemeinschaftsprojekt gesehen werden. Nur durch die interkommunal flächige Verfügbarkeit und in einer engen Symbiose mit einem guten ÖPNV Angebot sind sie ein wirklich wirksames Mittel zur Verlagerung von Verkehren.

Im Kontext des Klimaschutzes durch die Verkehrswende werden aktuell und auch in naher Zukunft Fördermöglichkeiten zum Aufbau von Mobilitätsstationen seitens des Bundes und des Landes bereitgestellt. So z.B. im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative über die Kommunalrichtlinie des Bundes oder durch die saarländischen Richtlinienpakete zur nachhaltigen Mobilität (NMOB). Durch diese Unterstützungen kann die finanzielle Belastung bei entsprechenden Infrastrukturellen Maßnahmen, vor allem in Hinblick auf die schwierige Haushaltslage der Kommunen im Saarpfalz-Kreis, gemindert werden. Um den Mitteleinsatz zu optimieren ist

es ratsam im Rahmen einer z.B. kreisweiten Machbarkeitsstudie die möglichen Standorte genauer zu analysieren und bereits Kostenschätzungen und Ausbau-Priorisierungen vorzunehmen. Infrastrukturelle Maßnahmen sollten dann in interkommunaler Abstimmung und unter Miteinbeziehung der Aufgabenträger im ÖPNV erfolgen.

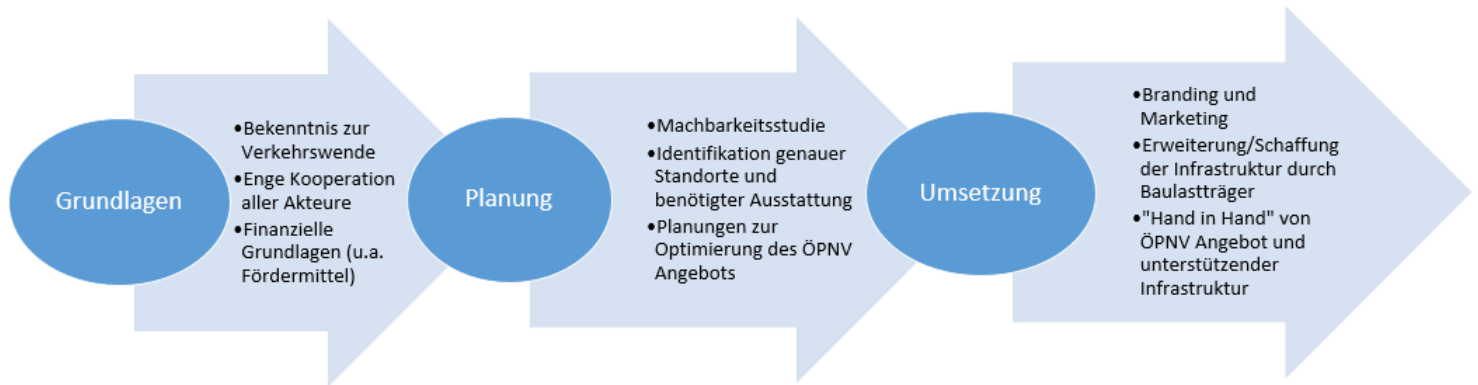


Abbildung 28: Leitfaden zur Errichtung von Mobilitätsstationen; Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahme: Errichtung von Mobilitätsstationen im Saarpfalz-Kreis			
Akteure:	Bund/Land	Kommunen	Aufgabenträger ÖPNV
Teilmaßnahmen:	- Finanz. Förderung der Errichtung von Mobilitätsstationen	- Mobilitätsstationen als Gemeinschaftsprojekt - Machbarkeitsstudie zu Mobilitätsstationen - Gemeinsame Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen	- Gemeinsame Planung mit Kommunen - Nach Errichtung der Mobilitätsstationen Überplanung des Linienangebots - Entwicklung angepasster Produkte (z.B. Pendler-/Eilbusse)
Potentiale:	- Attraktivierung des ÖPNV für Pendler - Verkürzung der Fahrtzeiten im ÖPNV - Förderung der intermodalen Verkehre - Verkehrsentlastung in den Zentren		
Probleme	- Schwere Koordination des Gemeinschaftsprojektes - Hohe finanzielle Belastung für die Kommunen durch Infrastrukturmaßnahmen - Punktuelle Initiativen nur mit geringer Wirkung		

4.6. Nachhaltige Mobilität im Tourismus

Das Reisen gehört mittlerweile für viele Menschen zum Grundbedürfnis. Da eine Reise auch immer mit einer Überwindung von Distanzen einhergeht, spielt Mobilität im Themenbereich des Tourismus eine wichtige Rolle. Gerade der motorisierte Individualverkehr (MIV), der für

eine Vielzahl von Umweltbelastungen (CO₂, Lärm, Schadstoffe, etc.) verantwortlich ist, steht hierbei im Konflikt mit einer nachhaltigen Entwicklung des Tourismus und den gesuchten Reismotiven wie intakter Natur und Erholung.

Um diesem Konflikt zu begegnen braucht es Lösungen, die es dem Touristen ermöglichen, so viel wie möglich auf die Nutzung eines eigenen PKW zu verzichten, ohne dabei Einbußen in der Aufenthaltsqualität zu erleiden. Der ÖPNV spielt hierbei als Verkehrsmittel bei der An-/Abreise sowie der Mobilität vor Ort eine übergeordnete Rolle.

Für eine erfolgreiche Verkehrswende im Tourismus müssen ÖPNV-Angebote konkurrenzfähig gegenüber dem eigenen PKW sein und eine durchgängige Mobilität zur Destination und während des Aufenthalts gewährleisten. Sind diese Grundlagen weitestgehend geschaffen, so ist danach viel Bewusstseinsarbeit und effektives Marketing notwendig, um dem Touristen diese Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und ihn davon zu überzeugen.

Besonders in Bezug auf die An-/Abreise wird sich ein Erfolg allerdings erst mittel- bis langfristig einstellen, da es tief verankerte Gewohnheiten zu ändern gilt.

Bei der touristischen Mobilität vor Ort, sei es um Einkäufe zu erledigen oder um die Destination zu erkunden, können bei entsprechender Zugänglichkeit, Information und Infrastruktur, Hürden schneller überwunden werden, da der Tourist im Urlaub durchaus auch geneigter ist, neue Dinge auszuprobieren.

4.6.1. Bestandsanalyse

Nachhaltiger Tourismus ist ohne eine Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität der Gäste kaum realisierbar.

Die touristische Mobilität kann in zwei Abschnitte untergliedert werden: Die An-/Abreise, sowie die Mobilität in der Destination.

Bezüglich An-/Abreiseverhalten kann besonders in ländlich gelegenen Destinationen von einer allgemeinen Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ausgegangen werden. Diese liegt darin begründet, dass zum einen die Buchung einer „Haustür zu Haustür“ Anreise aufgrund verschiedener Verkehrsverbünde, der Kombination von Nah- und Fernverkehr sowie fehlender Informationen nicht möglich ist und zum anderen der PKW aufgrund in Bezug auf Fahrkosten und Flexibilität Vorteile besitzt. Außerdem befürchten Gäste, dass sie in großräumigen Destinationen ohne PKW Mobilitätseinbußen vor Ort erleiden könnten, was zu einer Minderung der Aufenthaltsqualität führen würde.

Der Aufenthalt in einer Destination ist auch meist mit einer Mobilität vor Ort verbunden. Stationäre Angebote, wie beispielsweise der Center Parks Bostalsee, welcher Aktivitäten und Veranstaltungen zentral an einem Ort bietet, sind im Saarpfalz-Kreis nicht vorhanden. Daher sind Gäste stets darauf angewiesen sich von Ihrer Unterkunft zu entfernen und Distanzen zurückzulegen. In der Vergangenheit durchgeführte Umfragen haben gezeigt, dass Gäste die im Saarpfalz-Kreis untergebracht sind das komplette Saarland, wie auch die Großregion als Aktionsradius haben.

Erfolgte eine Anreise bereits mit dem PKW, so ist der Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Mobilität vor Ort unwahrscheinlich.

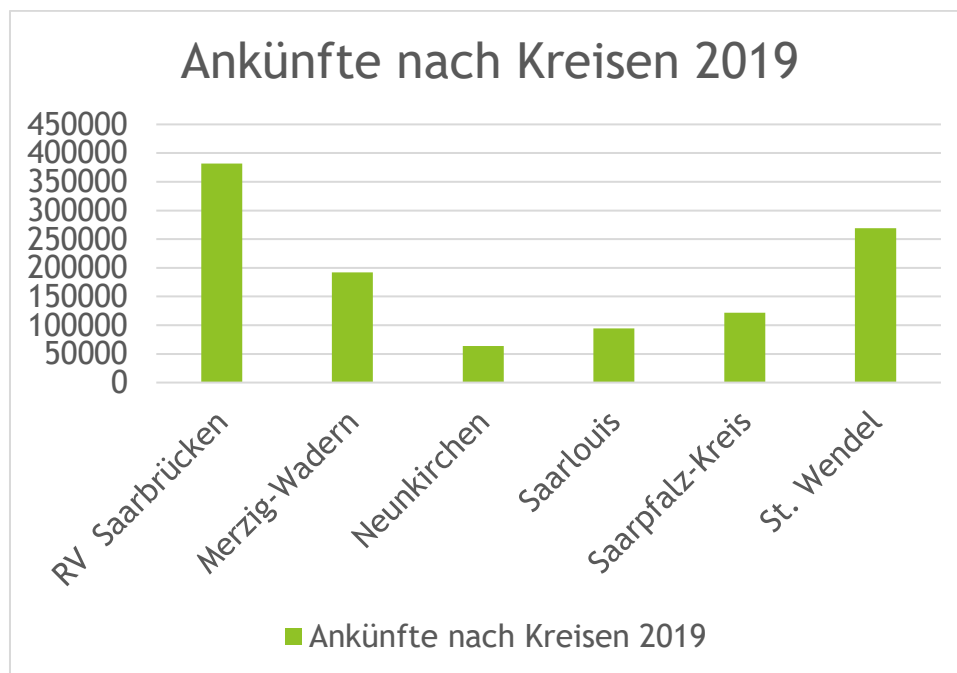
Verringerte ÖPNV Taktungen am Wochenende, sowie fehlende Alternativen (z.B. Fahrradverleihe) vergrößern die Abhängigkeit von MIV weiter.

4.6.1.1. Statistische Kennzahlen zur touristischen Mobilität im Saarpfalz-Kreis

Mit der Biosphäre Bliesgau, welche sich zum Großteil über den Saarpfalz-Kreis erstreckt, existiert ein touristischer Anziehungspunkt, der laut Umfragen des Zweckverbandes Saarpfalz-Touristik für über 40% der Reisenden (Durchschnitt aus Umfragen 2015, 2016, 2018) ein interessantes touristisches Merkmal darstellt und mitunter als Reisegrund angegeben wird. Andere touristische Attraktionen, wie bspw. der Jägersburger Weiher, haben auch außerhalb des Biosphärenreservats eine regionale Anziehungskraft. Aufgrund dieser Attraktionen kommt es im Saarpfalz-Kreis zu einer durchaus markanten touristischen Aktivität.

Der Saarpfalz-Kreis liegt in der Anzahl der Gästeankünfte (2019) mit 121.632 zwar etwas unter dem landesweiten Durchschnitt aller Landkreise (187.100), allerdings ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Touristen im Kreis mit 3,5 Tagen (Saarland 2,9) überdurchschnittlich. Diese hohe durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist begründet durch die Blietal-Kliniken, deren Gäste i.d.R. Aufenthaltsdauern von mehreren Wochen aufweisen.

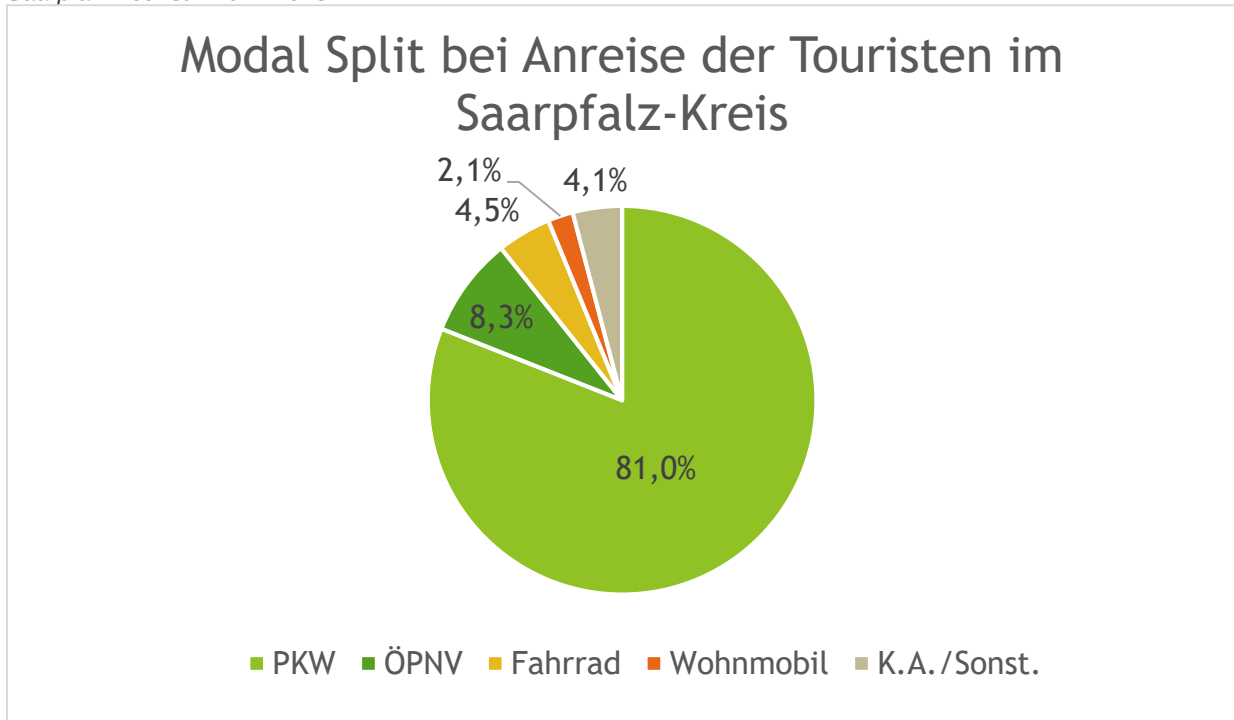
Grafik 5: Ankünfte nach Kreisen 2019, Quelle: Eigene Darstellung nach Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes



In dieser Statistik nicht erfasst sind die Tagestouristen die keine Übernachtung tätigen, sondern am Tag ihrer Anreise auch wieder abreisen. In Regionen, die wie der Saarpfalz Kreis nicht zu den klassischen Zielen für lange touristische Aufenthalte zählen, ist davon auszugehen, dass die Zahl der Tagestouristen die Zahl der Übernachtungsgäste weit übersteigt. Legt man die Daten aus einer eigenständig durch den Zweckverband Saarpfalz-Touristik durchgeführten Befragung zugrunde, können ungefähre Aussagen über das Volumen an Tagesgästen getroffen werden. Demnach waren in den Jahren 2014-2018 durchschnittlich 71% der Befragten Tagesgäste, 25,5% Übernachtungsgäste und 3,5% machten keine Angabe. Rechnet man den Wert der Ankünfte entsprechend hoch, so ergibt sich eine Anzahl von ca. 340.000 jährlichen Tagesgästen.

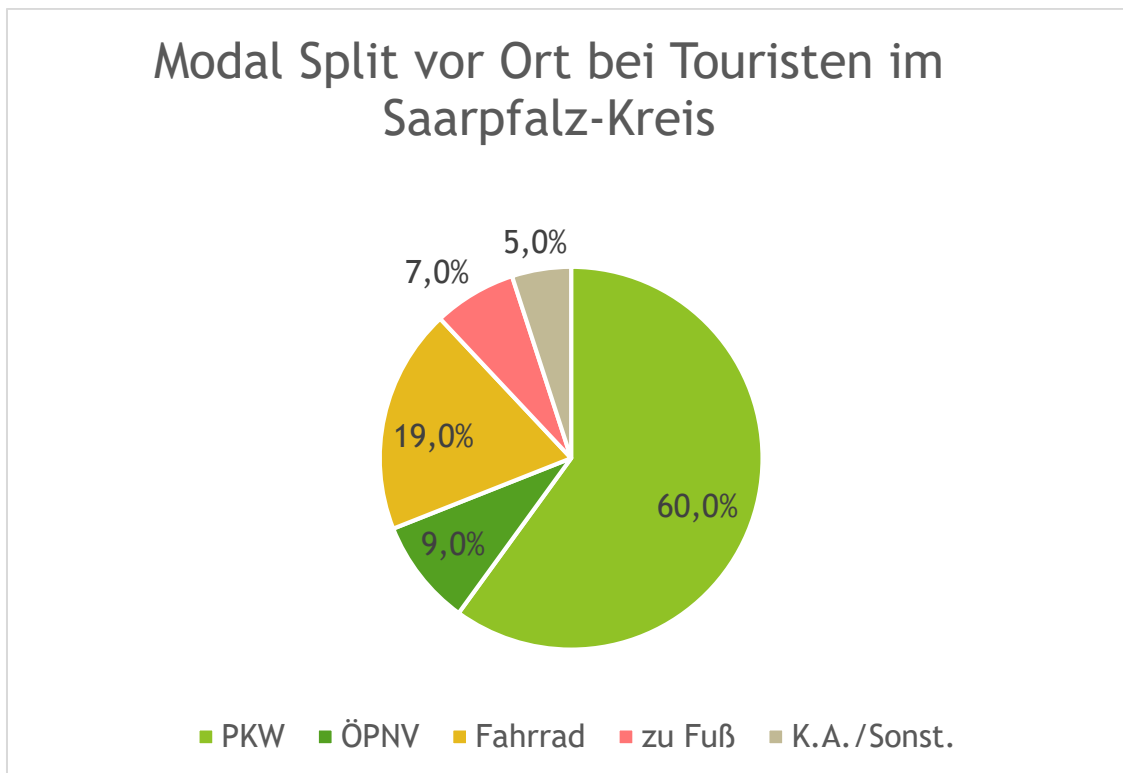
Hinsichtlich des Modal Split bei An- und Abreise ergibt sich aus der Befragung, dass dem PKW hier ein enormer Stellenwert zukommt. So reisen 81% mit dem eigenen Auto an und nur 8,3% mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Nennung des Fahrrades als Mittel zur Anreise stammt i.d.R. von durchreisenden Radwanderern.

Grafik 6: Modal Split bei Anreise der Touristen im Saarpfalz-Kreis; Quelle: Eigene Darstellung nach Umfrage Saarpfalz-Touristik 2014-2018



Bei der Art der Fortbewegung innerhalb des Saarpfalz-Kreises ist eine leicht geringere Abhängigkeit vom PKW erkennbar. Besonders attraktiv ist hier das Fahrrad, das ein flexibles und schnelles Verkehrsmittel zu Erkundung touristischer Highlights darstellt. Der ÖPNV spielt weiterhin nur eine untergeordnete Rolle.

Grafik 7: Modal Split vor Ort der Touristen im Saarpfalz-Kreis; Quelle: Eigene Darstellung nach Umfrage Saarpfalz-Touristik



4.6.1.2. Vorhandene Grundlagen

Ein vom Nachhaltigkeitsgedanken geprägtes Image ist förderlich für die Gesamtattraktivität der Destination. Da viele Destinationen, vor allem des Massentourismus, aufgrund ihres negativen Einflusses auf die Umwelt in Kritik geraten, steigt die Nachfrage nach sanfteren, nachhaltigen Tourismusangeboten.

Als Destination sollte man ohne erhobenen Zeigefinger, aber mit einer klaren Botschaft an den Kunden herangehen, um zum einen auf die Bedeutung nachhaltiger touristischer Aktivitäten hinzuweisen, aber auch Neugierde bezüglich des Themas zu wecken. Dies kann folglich dazu führen, dass Touristen sich vom Nachhaltigkeitsgedanken „anstecken lassen“ und zumindest im Rahmen ihres Urlaubs umweltfreundliche Alternativen ausprobieren möchten.

Das Saarland und auch der Saarpfalz-Kreis haben diesen Trend erkannt und setzen gemeinsam voll auf regionalen Charakter und nachhaltiges Naturerlebnis.

Für den Saarpfalz-Kreis ist der Zweckverband Saarpfalz-Touristik als Tourismus-Marketingorganisation aktiv. Eigens kreierte Veranstaltungen und Aktivitäten werden stets unter dem Vorzeichen der Nachhaltigkeit geplant und vermarktet. Nachhaltige Fortbewegung mittels ÖPNV, zu Fuß beim Wandern sowie dem Radfahren wird im Bereich der Freizeitmobilität ein hoher Stellenwert beigemessen. Zu vielen Events und Tagesaktivitäten wird stets die Anreise mit dem ÖPNV empfohlen und man kann sich mittels Routenplaner und interaktiven Karten auch über eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln informieren. Informativ wird das Angebot mit Flyern erweitert, die dem Gast sowohl Informationen zu Aktivitäten und Veranstaltungen, wie auch einer nachhaltigen Anreise liefern.

Aufgrund dieser guten Ausgangslage in Bezug auf die nachhaltige touristische Mobilität wurde das Biosphärenreservat Bliesgau in die Kooperation „Fahrtziel Natur“ der Deutschen Bahn und der drei großen deutschen Naturschutzverbände BUND, NABU und VCD aufgenommen. Kri-

terien hierfür waren unter anderem der Status als Schutzgebiet, die vorhandene Bahnanbindung und die Sicherstellung der Mobilität vor Ort, sowie die Unterstützung durch lokale Akteure.



Abbildung 29: Logo Fahrtziel Natur; Quelle: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/bilder/logos/fahrtziel_natur.jpg

2014 wurde das Biosphärenreservat aufgrund seiner Mobilitätsplanung und Informationsstrategie mit dem Fahrtziel Natur Award ausgezeichnet. Highlight war der Biosphärenbus 501, der als „Rückgrat des Nahverkehrs für Einheimische und Gäste“ eine zentrale Rolle spielt.⁶⁴ Besonders hervorgehoben wurde, dass Broschüren wie "Biosphäre erfahren" und "Wandern mit Bus und Bahn", Fahrpläne und spezielle Aushänge an mehr als 20 Haltestellen die Orientierung erleichtern und die damalige Mobilitätszentrale Saarpfalz-Kreis in vielen Orten Informations- und Beratungsstellen zum Thema ÖPNV betreibt. Auch die Kooperation mit touristischen Leistungsanbietern, z. B. im Rahmen von Schulungen oder Aktionstagen, wurde im Rahmen der Auszeichnung gelobt.

Eine Neuauflage der Broschüre „Biosphäre erfahren“ steht noch aus. Erste Schulungen für touristische Leistungsträger wurden, nach einer Unterbrechung in den Jahren 2019 und 2020, ab 2021 wieder durchgeführt.

4.6.1.3. Anreise in den Saarpfalz-Kreis

Der Saarpfalz-Kreis ist durch seine Anbindung an die Bundesautobahnen, überregionale Bahnlinien und in der Nähe befindlichen Flughäfen verkehrstechnisch sehr gut angebunden.

Im Kontext einer nachhaltigen Anreise ist allerdings anzumerken, dass die Bahnlinien das Kreisgebiet nur im nördlichen Bereich durchlaufen und nur begrenzt Fernverkehrsanschlüsse bestehen. Eine Erreichbarkeit des südlicheren Kreisgebietes ist nur durch ein Umsteigen auf den Bus möglich, wodurch sich eine Anreise rein mittels ÖPNV etwas komplizierter gestaltet.

Tabelle 2: Anreisemöglichkeiten in den Saarpfalz-Kreis; Quelle: Eigene Darstellung

Bahn	- ICE / TGV Frankfurt-Paris → Saarbrücken Hbf. mehrmals täglich - RE- und IC-Züge Halt in Saarbrücken, Homburg, St. Ingbert halten - S-Bahn Rhein-Neckar bis Homburg Hauptbahnhof - Regionalzüge und Stadtbahn → 13 Haltepunkte im Biosphärenreservat
Bus	Regio Linien R6, R7, R8, R10, R14, breit gefächertes Liniennetz auf Kreisebene
Fernbus	Flixbus mit internationalen Reiseverbindungen nach Homburg und Saarbrücken
Auto	A6 Saarbrücken – Mannheim und A8 Luxemburg – Zweibrücken, B10 von Landau, B51 und B423
Flugzeug	Saarbrücken Ensheim (20min), Frankfurt Hahn(1:30h), Frankfurt(1:45h), Luxemburg (1:30h), Metz (1:20h)

⁶⁴ (Deutsche Bahn 2014)

Das Busnetz im Kreis ist breit gefächert und durch einen zusätzlichen Bedarfsverkehr in Form von Anruf-Linien-Taxis auch in nachfrageschwachen Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten erweitert. Unter der Woche ab 9 Uhr sowie ganztägig am Wochenende ist die Fahrradmitnahme im Bus- und Bahn-Nahverkehr kostenlos, sofern Kapazitäten vorhanden sind.

Einen Fokus auch auf touristische Themen bietet die Linie 501, die als sogenannter „Biosphärenbus“ die Nord-Süd-Achse Homburg - Kleinblittersdorf bedient und dem Blietal folgt.

Touristische Points of Interest entlang der Linie sind unter anderem:

- Homburg (Stadtzentrum, u.a. Schlossberghöhlen)
- Klosterruine Wörschweiler
- Römermuseum Schwarzenacker
- Blieskastel
- Orchideengebiet Gersheim
- Europäischer Kulturpark Reinheim
- Freilichtbühne Gräfinthal
- Vielzahl ausgeschilderter Wanderrouten entlang der Strecke

Die Linie 501 verkehrt täglich und stündlich und bildet somit das Rückgrat des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis. Die Reisedauer von Kleinblittersdorf bis Homburg beträgt ca. 1:30h.

Besondere Ticketangebote, wie das Freizeitticket des Saarpfalz-Kreises (6,50 € für bis zu 5 Personen im gesamten Kreisgebiet) und kostenloser ÖPNV für Inhaber der Saarland Card (im gesamten SaarVV), machen die Nutzung des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis für Urlauber und Tagessgäste attraktiv.

Die Saarland Card ist ein Projekt der Tourismuszentrale des Saarlandes. Die Karte wird von teilnehmenden Beherbergungsbetrieben ab 2 Übernachtungen an die Gäste ausgegeben und ermächtigt diese an über 90 Attraktionen zu kostenlosem Eintritt und gratis ÖPNV-Nutzung im Saarland (innerhalb des SaarVV, 2.Klasse). Im Saarpfalz-Kreis/Biosphärenreservat Bliesgau bieten derzeit 7 von über 150 Beherbergungsbetrieben die Saarland Card an (Stand Juli 2020).

4.6.1.4. Touristische Radwege

Umfrageergebnissen zufolge sind über ein Drittel der befragten Touristen im Saarpfalz-Kreis an dem Urlaubs-Thema Radfahren interessiert. Dieser hohe Anteil, vor allem in Verbindung mit dem Interesse an Natur- und Kulturerlebnis, ist auch auf das gut ausgebaute touristische Radwegenetz im Kreis zurückzuführen. Sieben ausgeschilderte Kreis-Radrouten und zwei Landesrouten Touren durchlaufen sehenswerte Landschaften und führen an kulturellen Highlights vorbei. Unterschiedlichen Streckenlängen der Rundtouren entsprechenden Anforderungen unterschiedlicher Könnensstufen und Fitnesslevel. Außerdem sind alle Routen auch sehr gut mit E-Bikes befahrbar. Das Radnetz von „Vélo vis à vis“ umfasst 330 km Strecke entlang des deutsch-französischen Grenzraums und bietet grenzüberschreitendes Radfahrvergnügen. Zudem durchlaufen die überregionalen Routen des Glan-Blies-Wegs, des Saarland-Radweges und des Saar-Nahe-Höhenradweges den Kreis und bieten somit für Radwanderer Anschlussmöglichkeiten an Fernradwege.

Über den Zweckverband Saarpfalz-Touristik werden auch radtouristische Pauschalangebote beworben. So existiert das Angebot „Mit Rückenwind durch die Biosphäre Bliesgau“ welches zwei Übernachtungen mit Halbpension und Radkarten und Reiseführer für die Region enthält. Gäste können selbstständig auf Entdeckungstour im Bliesgau gehen oder sich anhand vorgeschlagener Routenempfehlungen orientieren. Des Weiteren kann eine 5-Tagestour über eine Strecke von 135 km gebucht werden. Nach der Tagesetappe wird am jeweiligen Zielort in Hotels übernachtet, in denen das Gepäck schon auf die Tourenfahrer wartet.

Tabelle 3: Touristische Radwege im Saarpfalz-Kreis; Quelle: Eigene Darstellung

Tourenname	Streckenlänge
Sieben-Weiher-Tour	28,8 km
Adebar-Tour	24,6 km
Bliesgau Radweg	44,1 km
Europäischer Mühlenradweg	47,1 km
Bickenalb-Runde	23,0 km
Glan-Blies-Radweg	55,1 km
Velo-vis-a-vis-Radrouten im Kreis	83,6 km
Saarlandradweg (im Kreisgebiet)	56 km
Saar-Nahe-Höhenradweg (im Kreisgebiet)	30 km
Gesamt	392,3 km

Für anspruchsvolle Mountainbiker erstreckt sich rund um die Stadt St. Ingbert das Streckennetz der „Pur“. Diese ist eine permanent befahrbare und ausgeschilderte MTB-Strecke von über 100 km. Diese Strecken führen zu großen Teilen über Single Trails, also Pfade, auf denen das Mountainbike ausdrücklich erlaubt ist.

4.6.1.5. Radverleihstationen

Haben Gäste keine Möglichkeit ihr Fahrrad mit in den Urlaub zu nehmen, oder spontan Lust auf eine Radtour, so bieten Radverleihstationen die Möglichkeit sich für die Dauer des Aufenthaltes oder Tagesweise ein Rad zu mieten.

Im Saarpfalz-Kreis stehen laut Informationen der Saarpfalz Touristik aktuell 2 Verleihstationen zur Verfügung (Stand Juni 2020):

Radverleih-Möglichkeiten inkl. E-Bikes

- Peters Hotel und SPA (großes Angebot verschiedener Räder und E-Bikes)
- Hotel zur Post Blieskastel (2 E-Bikes im Verleih)

4.6.1.6. Wanderwege

Auch zu Fuß können Gäste den Saarpfalz-Kreis entdecken: Eine große Vielfalt an Wanderwegen, von denen aktuell 5 Routen als Premiumwanderweg durch das Deutsche Wanderinstitut ausgewiesen sind, erstreckt sich über sämtliche Gemeinden des Kreises. Der Wanderer erhält über abwechslungsreiche Routen vielfältige Einblicke in die Schönheit des Saarpfalz-Kreises und der Biosphäre Bliesgau.

Alle Startpunkte liegen an Wanderparkplätzen und sind in der Regel nach kurzem Fußweg auch mit dem ÖPNV erreichbar.

In den vergangenen Jahren wurde eine Wanderkonzeption im Saarpfalz-Kreis vorangetrieben. Ziel ist die Zertifizierung als „Qualitätsregion Wanderbares Deutschland“. Unterstützt durch Fördermittel des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes wurde 2022 mit der Beschilderung eines komplett überarbeiteten und optimierten Wanderwegenetzes begonnen.

Legende Übersichtskarte

- Biosphärenreservat
- Ortschaft/Stadt
- Landesgrenze
- Straße/Autobahn
- Bahnlinie
- Haltepunkt Stadtbahn
- Buslinie mit täglichem Angebot
- Buslinie mit Angebot Mo.-Sa.
- Buslinie mit Angebot Mo.-Fr.
- Sehenswürdigkeiten
- Premium Wanderwege

Legende Detailkarte

- Startpunkt
- Sehenswürdigkeit
- Einkehr
- Rastplatz
- Hütte
- Quelle
- Parkplatz

Der Tourismus soll als Wirtschaftsfaktor auch im Saarpfalz-Kreis eine immer größere Rolle spielen. Dem Fakt, dass durch steigende Touristenströme auch höhere Umwelt- und Klimabelastungen, auch durch touristische Mobilität, einhergehen, ist sich der Saarpfalz-Kreis bewusst.

Die touristische Infrastruktur ist, gemeinsam mit dem vielfältigen kulturellen und touristischen Angebot, auch ein extrem wichtiger Faktor für die Lebensqualität im Saarpfalz-Kreis. Als weiche Standortfaktoren machen Sie den Kreis als Lebens- und Wirtschaftsstandort attraktiv. Zudem wird die Biosphäre Bliesgau und die besonderen Gegebenheiten welche der Region zu

108

dieser Auszeichnung verholten haben, erst durch die vorhandenen touristischen Rad-und Wanderwege sowie begleitende Attraktionen und Veranstaltungen erlebbar.

Die Förderung des nachhaltigen Tourismus und die Schaffung wie der Erhalt hochwertiger Infrastruktur dient in großem Maße auch der einheimischen Bevölkerung.

In Anbetracht der Bestandsanalyse und den bereits existierenden Konzeptionen leiten sich folgende Ziele und Visionen für die touristische Mobilität im Saarpfalz-Kreis ab:

- Die Anreise in den Saarpfalz-Kreis/ ins Biosphärenreservat Bliesgau soll verstärkt ohne Auto erfolgen.
- Informationen zur nachhaltigen Fortbewegung in der Region sollen für alle Gäste leicht verfügbar sein (ÖPNV, Fahrrad, alternative Angebote).
- Nachhaltige touristische /Freizeit-Mobilität wird aktiv beworben.
- Eine in allen Beherbergungsbetrieben ausgegebene Gästekarte sorgt für einen einfachen Zugang zum ÖPNV.
- Ein ausgedehntes Netz an Rad- und Wanderrouten mit hoher Qualität und entsprechender Beschilderung lässt es zu, den Saarpfalz-Kreis und die Biosphäre Bliesgau zu Fuß und per Rad zu entdecken.
- Nachhaltige Verkehrsmittel für den Freizeitbereich sind allen Gästen zugänglich (Fahrradverleih, Car Sharing, Roller Sharing, etc.).

4.6.3. Ideen aus den existierenden Konzepten

Viele bereits existierende Planungsinstrumente auf Kreis- und Gemeindeebene befassen sich bereits mit der touristischen Mobilität im Saarpfalz-Kreis, gehen hierbei allerdings nicht ins Detail.

Allgemein deutlich wird darin, dass dem Tourismus als Wirtschaftsfaktor im Kreis eine gesteigerte Rolle zuteil kommen soll. Dies soll unter anderem auch durch die Stärkung des nachhaltigen Aktivtourismus geschehen. Rad- und Wanderwege sollen ausgebaut und in Sachen Qualität an höchste Standards herangeführt werden.

Ein wichtiger Aspekt hinsichtlich nachhaltiger touristischer Mobilität ist die Verknüpfung des ÖPNV mit touristischen Angeboten und die Verbreitung entsprechender Angebote unter den Urlaubern. Hier nennt der „Masterplan 100% Klimaschutz“ flächendeckende touristische Informationskampagnen hinsichtlich ÖPNV und dessen Anbindung an touristische Attraktionen als Maßnahmen.⁶⁶ Linienführungen sollen auch verstärkt nach touristischen Gesichtspunkten geprüft werden und Haltestellennamen um prägnante Bezeichnungen örtlicher Attraktionen ersetzt oder ergänzt werden. Um die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern und attraktiver zu machen, wird auch der Aufbau eines umfangreichen und allen zugänglichen Gästekartensystems empfohlen. Durch vergünstigte oder kostenlose Nutzung von ÖPNV- und evtl. Sharing-Angeboten (Radverleih, Carsharing, etc.) soll die Abhängigkeit vom Auto weiter reduziert werden. Für den Tagestourismus wird in diesem Bereich auf Kombi-Tickets für verschiedene Verkehrs- und Mobilitätsmittel hingewiesen.

Da die Anreise ins Biosphärenreservat einen Hauptanteil der touristischen CO₂-Emissionen verursacht, wird angedacht, über einen runden Tisch „Touristische Mobilität“ möglichst viele Akteure (Z.B. DB, Verkehrsverbünde) zu bündeln. Pauschale Angebote mit ÖPNV-Anreise

⁶⁶ (Stadt St. Ingbert/Biosphärenreservat Bliesgau 2014, 132, ff.)

sollen attraktiv gestaltet und über möglichst viele Kanäle verbreitet werden. Gerade auch das „Fahrtziel Natur“ der Deutschen Bahn als Marketing-Medium findet hier besondere Erwähnung.

4.6.4. Maßnahmen zur touristischen Mobilität

4.6.4.1. Tourismuspolitik/Tourismusbewusstsein

Der Saarpfalz-Kreis ist Biosphärenkreis und damit Modellregion für nachhaltige Entwicklung. Dies gilt sowohl in Bezug auf Natur- und Umweltschutz, nachhaltige Lebens- und Wirtschaftsweisen als auch für die Mobilität im Kreisgebiet.

Dem Sektor des Tourismus wird oft seitens der Politik nur eine geringe Bedeutung entgegengebracht, da man den Saarpfalz-Kreis nicht als klassische Urlaubsregion interpretiert. Zudem sind die, im Vergleich zu touristischen Top-Destinationen, geringen Übernachtungszahlen auf den ersten Blick Beweis für eine geringe touristische Aktivität. Vergessen werden bei dieser Argumentation allerdings die hohen Zahlen von Tagesgästen, sowie der hohe Stellenwert der Freizeitinfrastruktur für die einheimische Bevölkerung. Eine Steigerung des „Tourismusbewusstseins“ seitens der politischen Akteure kann hier zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen führen. Dies zu erreichen ist allerdings eine komplexe Aufgabe die sich von der Kreistageebene bis hinab in die lokalen Parlamente zieht. Touristischen Akteure aus dem öffentlichen wie privaten Bereich sollte daher regelmäßig die Möglichkeit gegeben werden ihre Anliegen, Anregungen und Probleme mit politischen Gremien zu debattieren. Somit könnte die Vielfalt des touristischen Spektrums besser präsentiert und kommuniziert werden, was zur Bewusstseinsbildung beitragen kann.

Durch eine Steigerung des Stellenwerts des Freizeit- und Tourismussektors profitiert auch die nachhaltige touristische Mobilität. Durch Investitionen in Rad- und Wanderwege, Rad-Verleih-Stationen, und „touristisch“ inspirierte ÖPNV-Verbindungen würden sich die Mobilitätsbedingungen für Einheimische, Tagesgäste und Touristen stark verbessern. Aktuell gerät die „in vielen Kreisen als freiwillige Aufgabe wahrgenommene Tourismusförderung in Anbetracht angespannter Haushalte unter Druck“⁶⁷ sodass ein hoher Investitionsstau im Tourismussektor herrscht. Durchdachte Finanzierungsalternativen wie die Einführung einer Tourismusabgabe können gemeinsam mit einem größeren Tourismusbewusstsein vielfältige Möglichkeiten zur Gestaltung des Freizeit- und Tourismussektors im Saarpfalz-Kreis eröffnen.

Die kommunale Entfaltung des touristischen Potenzials ist zudem sehr oft gehemmt durch Personal- und Finanznöte. Die für den Freizeit- und Tourismusbereich zuständigen kommunalen Mitarbeiter werden oft im verschiedensten weiteren Bereichen mit eingesetzt, wodurch keine Weiterentwicklung, sondern wenn dann nur ein reines Verwalten bestehender Angebote und Infrastrukturen möglich ist. Durch einen gesteigerten Stellenwert des Tourismus auf kommunaler Ebene müsste hier personell oder organisatorisch nachgesteuert werden um aktiven touristischen Fortschritt zu ermöglichen.

Maßnahme: Tourismuspolitik/Tourismusbewusstsein				
Akteure:	Bund/Land	Kommunen	Touristische Leistungsträger	Leis-

⁶⁷ (Deutscher Landkreistag 2011)

Teilmaßnahmen:	- Verstärkte Förderbereitschaft im Tourismussektor	- „Freizeit- und Tourismusaus-schuss“ als Kommunikations-plattform - Schaffung neuer Einnahme-quellen (Tourismusabgabe) - Investitionsbereitschaft - Kreisweite Tourismusabgabe als Finanzierungsgrundlage - Stärkung/Entlastung der für Tourismus zuständigen Abtei-lungen in den Kommunen	- Verstärkte Kommunika-tion („Tue Gu-tes und rede darüber“)
Potentiale:	- Sicherstellung/Steigerung der Infrastrukturqualität - Weiterentwicklung von kommunalen touristischen Highlights - Mehr Investitionen→neue Möglichkeiten		
Probleme	- Kommunale Haushaltslage sehr angespannt - Problematik der „Freiwilligen Ausgaben“		

4.6.4.2. Mobilität auf Gästekarte im Saarpfalz-Kreis

Das Potential sich zu einem Hauptelement der Steuerung der touristischen Mobilität im Saarpfalz-Kreis zu entwickeln haben Gästekarten. Im Saarland wird die „Saarland Card“ in teilnehmenden Betrieben ab 3 Übernachtungen an die Gäste ausgegeben. Diese beinhaltet kostenlose/vergünstigte Eintritte in verschiedenen touristischen Attraktionen, sowie eine kostenlose landesweite Mobilität im ÖPNV. Kombiniert man die Ausgabe der Karte mit einem aktiven und übersichtlichen ÖPNV-Marketing (Informationen zur Netzabdeckung, Fahrpläne, angefahrene touristische Ziele etc.), so könnten Bus und Bahn zu einer echten Alternative zur PKW-Nutzung werden. Die Problematik hinsichtlich der Saarland Card besteht allerdings darin, dass aktuell (Stand Juli 2020) nur 7 von über 150 Beherbergungsbetrieben im Saarpfalz-Kreis ihren Gästen die Karte anbieten. Die niedrige Zahl resultiert daraus, dass Unterkünfte eine Abgabe von 3,40 € pro Übernachtung/Gast zur Ausgabe der Karte entrichten müssen. Die Betriebe befürchten Wettbewerbseinbußen durch dementsprechend höhere Preise und verkennen den Mehrwert, den die Karte dem Gast bietet. Des Weiteren sind Beherbergungsbetriebe abseits der Ferienzeiten oft auf Geschäftskunden ausgerichtet. Da diese teilweise den Hauptanteil der übernachtenden Gäste ausmachen wird keine Notwendigkeit für eine touristische Gästekarte gesehen. Dafür mitverantwortlich ist ein nur schleppendes aktives Marketing und fehlende Neukundenakquise.

Als resultierende Maßnahme wäre es daher anzudenken, diese oder eine alternative kreisweite Karte kostenfrei allen Beherbergungsbetrieben zur Verfügung zu stellen. Um die Finanzierung dieses Vorhabens zu sichern, könnten durch eine kreis- oder landesweite Tourismusabgabe entsprechende Beträge generiert werden. Solche Abgaben sind mittlerweile in vielen Destinationen üblich und werden von den Gästen akzeptiert. Da die Abgabe in der Regel erst vor Ort entrichtet wird, fällt sie bei der Buchung nicht ins Gewicht. Weitere Angebote wie Leih-räder, E-Scooter, Car-Sharing wären mit einer solchen Karte kombinierbar.

Für Einheimische und Tagesgäste steht mit dem Freizeitticket im Saarpfalz-Kreis (6,50€ für bis zu 5 Personen) bereits ein preislich sehr attraktives Angebot bereit, welches noch verstärkt vermarktet werden könnte.

Die kreisweite, kostenlose und für alle Übernachtungsgäste verfügbare Mobilität auf Gästekarte und die günstige Mobilität für Einheimische und Tagesgäste haben gepaart mit einem entsprechend präsenten Mobilitätsmarketing großes Potential um touristische Verkehre auf nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern.

Maßnahme: Mobilität auf Gästekarte

Akteure:	Land/TZS	Saarpfalz-Kreis/Kommunen	Touristische Leistungsträger
Teilmaßnahmen:	- Verstärktes Marketing für Saarland Card unter Mobilitätssichtspunkten - Umgestaltung des Finanzierungsmodells	- Einführung einer Gästekarte im SPK/BRB - Finanzierungsmodell z.B. Tourismusabgabe - Finanzierung der Saarland-Card für alle Beherbergungsbetriebe - Touristisches Mobilitätsmarketing	- Einführung Saarland-Card - Teilnahme an Marketingmaßnahmen - Aktive Bewerbung der Möglichkeiten der Gästekarte
Potentiale:	- Abbau von Hürden zur ÖPNV durch Touristen - Sicherung der Zertifizierung als „Fahrtziel Natur“ (Gästekarte als Voraussetzung) - Verstärkte Bus-Auslastung abseits der Hauptverkehrszeiten		
Probleme	- Komplexe Struktur der Saarland Card - Mobilität nicht Fokus der Saarland Card Vermarktung - Hohe Ausgleichszahlungen an Verkehrsverbund für kostenlose Gästekarte		

4.6.4.3. Ausbau der Vermarktung als „Fahrtziel Natur“ der Deutschen Bahn

„Fahrtziel Natur“ ist eine Auszeichnung der Umweltverbände VCD, BUND und NABU die gemeinsam mit der DB an Schutzgebiete verliehen wird. Dafür müssen diese Schutzgebiete über öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar sein, eine Mobilität auf Gästekarte bieten und auch eine ÖPNV Mobilität in der Destination gewährleisten. Mit dem Prädikat „Fahrtziel Natur“ können Schutzgebiete für sich als nachhaltiges Reiseziel werben. Durch die medialen Verbreitungsmöglichkeiten der Deutschen Bahn sind die „Fahrtziel Natur“-Destinationen deutschlandweit als nachhaltige Urlaubsdestinationen in Werbemitteln vertreten. Danach, wie aktiv ein Schutzgebiet sich im Themenbereich nachhaltige Mobilität einsetzt, richtet sich aber auch der Verbreitungsgrad über die DB-Kanäle. Bietet eine Destination regelmäßig innovative Ansätze und Lösungen zur touristischen Mobilität in Kombination mit „Fahrtziel Natur“, wird dieser auch in DB Kampagnen mehr Aufmerksamkeit zuteil. Für innovative Projekte wird zudem der Fahrtziel Natur Award verliehen, den das Biosphärenreservat Bliesgau 2014 gewinnen konnte. Damals war es besonders der Biosphärenbus 501, aber auch das gute Mobilitätsmanagement und –Marketing, welches die Jury vom Biosphärenreservat Bliesgau überzeugt hat.

Als Maßnahme gilt es, das Projekt auf Ebene des Biosphärenreservats weiter auszubauen und neue nachhaltige Projekte diesbezüglich zu erarbeiten. Bereits existente Strukturen wie Informationsmaterialien, Multiplikatorenschulungen etc. gilt es stetig aufzufrischen und aktuell zu halten. Auch ein konstant hoher Grad an touristischem Mobilitätsmarketing ist für die Außenkommunikation als „Fahrtziel Natur“ wichtig. Schwierig bleibt es im nationalen Wettbewerb für die Anreise ins Biosphärenreservat per Bahn zu werben. Die wenigen Fernverkehrsanschlüsse, die große, teils ländliche Gebietskulisse, sowie die nur in wenigen Betrieben ausgegebene Gästekarte sind Hemmnisse, die eine Anreise per PKW begünstigen. Das „Team Marketing Biosphäre Bliesgau“ welches sich aus Vertretern der Tourismuszentrale des Saarlandes, des Regionalverbands Saarbrücken, der Saarpfalz-Touristik, dem Saarpfalz-Kreis (Mobilitätsmanagement) und dem Biosphärenzweckverband zusammensetzt, plant jährlich die Außenvermarktung der Biosphäre Bliesgau. Das Mobilitätsmanagement des Saarpfalz-Kreises kann hier in gezielten Maßnahmen die nachhaltige Mobilität in die allgemeine Bewerbung der Destination mit einfließen lassen.

Seit 2021 finden wieder regelmäßige Treffen von Akteuren aus BUND, VCD, DB, (NABU), ADFC, Biosphärenreservat Bliesgau, Touristik und Mobilitätsmanagement statt. Diese haben

das Ziel zu einer besseren Vernetzung im Mobilitätssektor beizutragen und gemeinsam Mobilitätsprojekte, wie auch „Fahrtziel Natur“ voranzutreiben. Auch erste Multiplikatorenschulungen wurden 2021 bereits durchgeführt.

Maßnahme: Vermarktung als „Fahrtziel Natur“		
Akteure:	Team Marketing Biosphäre Bliesgau/ Mobilitätsmanagement Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Touristik
Teilmaßnahmen:	- Evaluierung der Möglichkeiten zur Außenwerbung (z.B. Einzugsbereich SÜWEX) - Einführung Gästekarte	- Pauschalangebote mit ÖPNV Anreise - Weiterentwicklung touristischer Mobilitätsangebote zusammen mit dem Mobilitätsmanagement des SPK
Potentiale:	- Deutschlandweite Vermarktungsmöglichkeiten - Auszeichnung mit Außenwirkung - FZN als Motor für weitere Projekte im Bereich nachhaltiger Mobilität	
Probleme	- Geringe Finanzielle Mittel zur Außenwerbung - Komplexe Anreise ins BRB - Fehlende Pauschalangebote für Reisende mit ÖPNV - Nur spärlich ausgegebene Gästekarte → FZN Status in Gefahr	

4.6.4.4. Entwicklung von Pauschalangeboten

Eine Anreise, egal ob in den Urlaub oder zu einer Veranstaltung, zu planen ohne auf Individualverkehrsmittel zurückzugreifen, ist oft ein zeitraubender Akt, der meist dadurch abgekürzt wird, dass man die Zieladresse in sein Navigationssystem eingibt und stressfrei mit dem PKW fährt. Die Hürde, eine ÖPNV Verbindung herauszusuchen und die Anfahrt, samt eventuellen Umstiegszeiten und benötigten Fahrkarten, auf die gewünschte Ankunftszeit hin abzustimmen, ist für die meisten Reisenden einfach zu hoch.

Um diese Hürden abzubauen, ist eine enge Zusammenarbeit von Seiten des Tourismus- und Mobilitätsmanagements mit den übergeordneten Mobilitätsdienstleistern Deutsche Bahn und Saarländische Nahverkehrsservice GmbH (SNS, saarVV) nötig. Ein Runder Tisch unter Mitinbeziehung aller Beteiligten wäre auf Landesebene einzurichten. Vertreter von DB, SNS (saarVV), ZPS sowie der Touristik (TZS, Landkreise) können somit landesweit die Weichen für eine nachhaltige touristische Anreisemöglichkeit stellen. Die Durchbuchung von „Haustür zu Haustür“ also der Kombination zwischen Nah- und Fernverkehr-Tickets wäre ein wichtiger Punkt, der zwischen DB und Verkehrsverbund zu regeln ist. Dadurch würden komplizierte Buchungsverfahren obsolet und die Anreiseplanung deutlich vereinfacht.

Somit können auch durch Reiseveranstalter Angebote geschaffen werden, die eine ÖPNV-Anreise bereits in der Buchung des Urlaubs integriert haben und somit dem Touristen die „Arbeit“ abnehmen. Gleichzeitig sollte damit geworben werden, dass man im Saarpfalz-Kreis und der Biosphäre Bliesgau problemlos auch ohne Auto mobil sein kann. Dadurch lassen sich potentielle Gäste einfacher überzeugen, und es wird ihnen die Angst genommen, in der Destination Mobilitätseinbußen bei Anreise ohne Auto zu haben.

Zur Erweiterung des Pauschalangebotes ist es auch möglich, weitere Angebote für die Mobilität vor Ort bspw. modular zu integrieren. Gäste könnten sich somit, falls ihr Beherbergungsbetrieb dies nicht anbietet, eine Saarland Card, oder ein Miet-(E-)Fahrrad zu ihrer Reise hinzubuchen und ihren Aufenthalt somit individuell auf ihre Mobilitätsbedürfnisse anpassen.

Für den Bereich des Tagestourismus könnten Gäste, die über die Saarpfalz-Touristik eine Veranstaltung gebucht haben, mit ihrer Buchung ein entsprechendes Ticket (gratis oder gegen

einen Aufpreis) erhalten, so dass die den bereits existierenden Empfehlungen zur ÖPNV-Anreise, ohne die Hürde des Ticketkaufs in Bus und Bahn, folgen können. Im Saarland existiert mit dem Veranstaltungsticket des saarVV, wie es bereits u.a. für das Staatstheater ausgestellt wird, bereits ein solches Angebot, an welches man sich angliedern könnte. Entsprechende Konditionen sind mit dem saarVV auszuhandeln.

Wichtig ist es, dass Urlaubsgäste nicht nur die Anreise in die Region über Verkehrsmittel des ÖPNV in eine Pauschale integriert bekommen, sondern dass sie einen konkreten Reiseplan bis zu ihrer Unterkunft erhalten.

Kurzfristig und mit geringerem Aufwand realisierbar wäre eine Kopplung von Veranstaltungszeiten an die jeweilige ÖPNV-Abdeckung. Diese Zeiten können so angepasst werden, dass Anreisende mit Bus und Bahn ohne langes Warten zur Veranstaltung eintreffen und nach der Veranstaltung bequem wieder abreisen können. Solche Kopplungen könnten dann viel aktiver als Verknüpfung von touristischer Attraktion und nachhaltiger An-/Abreise beworben werden.

Maßnahme: Entwicklung von Pauschalangeboten			
Akteure:	Verkehrsverbünde/DB	TZS/Saarpfalz-Touristik	Saarpfalz-Touristik/Mobilitätsmanagement
Teilmaßnahmen:	- Ermöglichung der Durchbuchung aus anderen Verkehrsverbünden/Fernverkehr	- Zusammenarbeit mit Verkehrsverbund zur Ermöglichung von Pauschalangeboten - Veranstaltungsticket für Touristik	- Anpassung von Veranstaltungen an ÖPNV Anschlüsse - Mobilitätsplanung/-Information bei Pauschalangeboten
Potentiale:	- Nachhaltige touristische Mobilität einfacher möglich - Abbau von Hürden in ÖPNV Anreise - Verkehrsentslastungen bei größeren Veranstaltungen		
Probleme	- Vielfalt der Akteure - Abrechnungsproblematik bei Durchbuchungen		

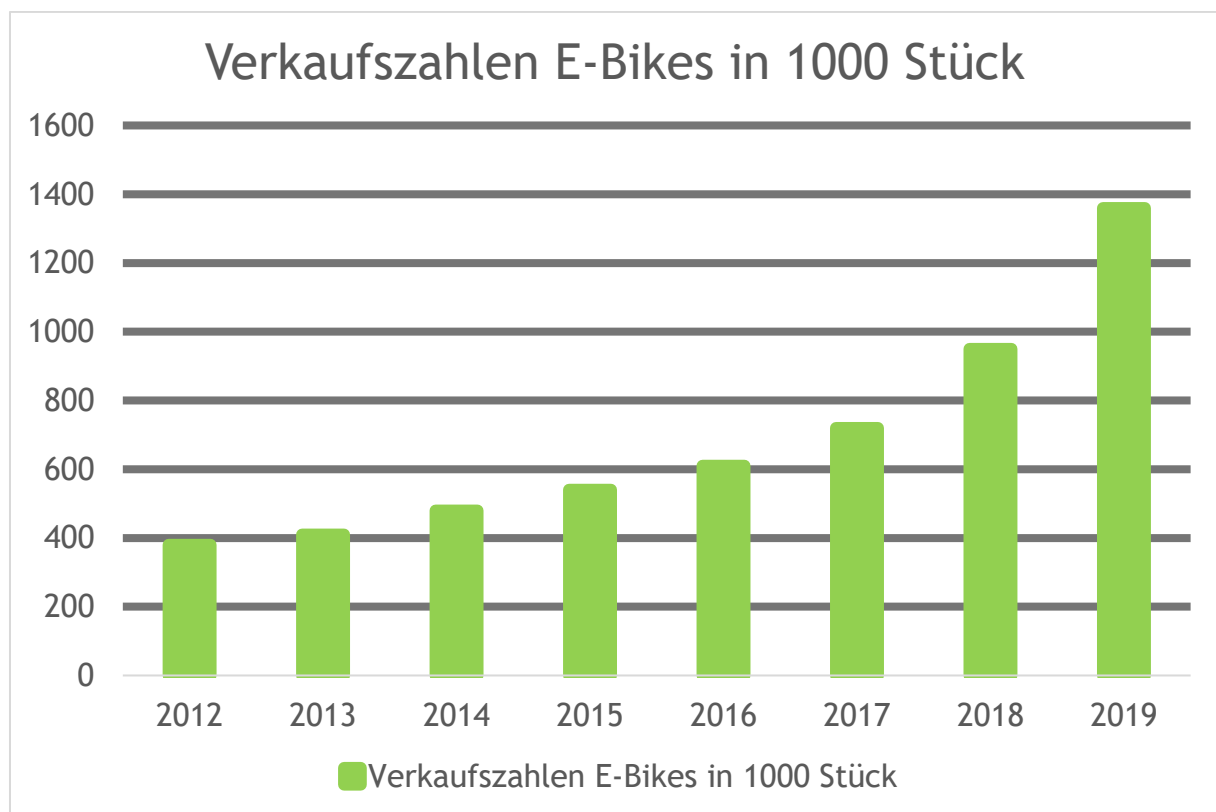
4.6.4.5. Weiterentwicklung Radtourismus

Vielfältige und abwechslungsreiche Landschaft, kombiniert mit einer guten Infrastruktur und interessanten kulturellen sowie kulinarischen Angeboten entlang des Weges, das suchen Radfahrende und das bietet der Saarpfalz-Kreis und das Biosphärenreservat Bliesgau.

Daher ist der Ausbau des radtouristischen Angebots im Kreis ein wichtiges Mittel zur Förderung der touristischen Aktivität und nachhaltigen touristischen Mobilität im Kreis und in der Biosphäre. Miteinander geht, dass der Radtourismus einen enormen Boom erlebt. Schon in den letzten Jahren zeichnete sich ab, dass gerade E-Bikes eine extreme Nachfrage erfahren. Durch die Corona-Krise und den dadurch entstandenen Trend zum Urlaub daheim wurde die Fahrradbranche 2020 und 2021 zu einem der Gewinner der Krise und vor allem das E-Bike zu einem extrem gefragten Produkt.⁶⁸

⁶⁸ (Norddeutscher Rundfunk 2020)

Grafik 8: Verkaufszahlen E-Bikes in Deutschland; Quelle: Eigene Darstellung nach Jahresbericht Zweirad-Industrie Verband 2020



Dadurch, dass die Zahl der (E-)Fahrradbesitzer so stark ansteigt, wird auch die Nachfrage nach Angeboten für Radfahrer in Freizeit und Tourismus immer größer, - sei es für Freizeitaktivitäten der lokalen Bevölkerung oder für touristische Zwecke. Durch die bereits vorhandene Infrastruktur bietet sich dem Gast im Saarpfalz-Kreis bereits eine gute Ausgangslage, allerdings können durch gezielte Maßnahmen die Rahmenbedingungen für einen Ausbau des Fahrradtourismus nochmals verbessert werden. Das vorhandene Netz an touristischen Radrouten ist eine gute Grundlage für radtouristische Aktivitäten, weist allerdings einen deutlichen Investitionsstau in Bezug auf die Sicherung der Wegequalität auf. Da die Betreuung der touristischen Infrastruktur beim Saarpfalz-Kreis aktuell auf keine leistungsfähigen Strukturen zurückgreifen kann, ist der Aufbau eines Wegemanagements bestehend aus planerischen Akteuren sowie Wegekontrolluren ein dringend benötigtes Werkzeug zur nachhaltigen Sicherung der touristischen Infrastruktur.

Auf längere Sicht gesehen bilden die Investitionen in touristische Wander- und Radwege, eine stabile Grundlage für nachhaltige, ertragreiche touristische Aktivität. Durch gut ausgebaute, beschilderte und gewartete Wander- und Radwege werden der Saarpfalz-Kreis und die Biosphäre erst aktiv erlebbar, weshalb gerade in diesem Bereich ein besonderes Augenmerk auf die nachhaltige Sicherung der touristischen Infrastruktur gelegt werden sollte.

Im touristischen Bereich können auch die Beherbergungsbetriebe zu einer größeren Anziehungskraft des Saarpfalz-Kreises für Radtouristen beitragen.

Die Zertifizierung „fahrradfreundliche Unterkunft“ des ADFC ist ein Werbemittel, das angesichts der Trends im Fahrradsektor den Beherbergungsbetrieben neue Möglichkeiten bietet. Diese bedeutet, dass für Gäste, die ihre eigenen Räder mitbringen, eine sichere Lagermöglichkeit für die Fahrräder in der Unterkunft besteht, oder dass eine Ladeinfrastruktur für E-Bikes vorhanden ist. Durch eine Präsenz auf Website wie ebike-holiday.com oder bettund-bike.de können sich Beherbergungsbetriebe präsentieren und für ihr Angebot werben. Durch

eine Etablierung von Leih-Fahrrädern in diesen Betrieben ließen sich Pauschalangebote im Radbereich auch flächendeckend umsetzen.

Gerade diese Verleihinfrastruktur ist im Saarpfalz Kreis noch so stark ausbaufähig, dass sich Pauschalangebote mit Radverleih aktuell, aufgrund der dort vorhandenen Kapazitäten an Leih-rädern, nur mit dem Hotel Peters in Jägersburg durchführen lassen würden.

Daher gilt es neue Unternehmen und Beherbergungsbetriebe als Partner für Fahrradvermie-tungen zu gewinnen. Eine Beratung über vorhandene Fördermöglichkeiten ist eine Maßnahme über die das Mobilitätsmanagement die privaten Betriebe unterstützen könnte.

Durch die bereits im Abschnitt Radverkehr genannte Erweiterung der touristischen Radrouten um Alltagswegweiser erfahren die Touren zudem auch eine touristische Aufwertung, da evtl. Verknüpfungen zu weiteren interessanten Orten geschaffen werden und sich durch das breit ausgebaute Netz mit übersichtlicher Beschilderung auch Wege abseits der Hauptrouten er-kunden lassen.

Eine bisher noch nicht verstärkt ausgebaute Form des Rad-Tourismus betrifft das Mountain-bike. Mit den Strecken der Pur in St. Ingbert verfügt der Saarpfalz-Kreis ein in unserer Region seltenes Highlight für aktive und fortgeschrittene Biker. Die Wälder um St. Ingbert sind vielen erfahrenen Bikern unter anderem durch die hier bereits mehrfach ausgetragenen Meister-schaften im MTB Marathon bekannt. Für Tagestouristen oder auch Wochenendurlauber bietet die Pur durch ihre große Streckenlänge die Möglichkeit, abwechslungsreich auf anspruchsvol-len Wegen unterwegs zu sein. Eine Platzierung von Fahrberichten in entsprechenden Maga-zinen (evtl. in Zusammenarbeit mit Profi-Fahrern, YouTubern, Bloggern, etc.) würde den Be-kanntheitsgrad der Strecke weiter steigern. Auch hier würde sich durch Pauschalen (Anfahrt, Unterkunft, Radverleih) ein ansprechendes Angebot erstellen lassen.

Da gerade Mountainbiker durch das Befahren schmaler (Wander-) Pfade immer wieder Kon-flikte zwischen Wanderern, Forst- und Jagdbetrieb hervorrufen, sollten betroffene Städte und Gemeinden eine Verlagerung des Mountainbikegeschehens auf legale, speziell dafür ausge-wiesene Gebiete, Wege und Pfade prüfen. Durch das Schaffen gleichwertiger Alternativen zu existierenden Trails können Konflikte im Konsens gelöst und gleichzeitig neuer Raum für eine touristische Entwicklung geschaffen werden. Eine tragende Rolle in diesem Geschehen spielt der Saarforst Landesbetrieb. Als Eigentümer eines Großteils der betroffenen Wälder ist dieser aktuell gefordert, gemeinsam mit anderen Waldbesitzern Lösungen für diese relativ neue Nut-zergruppe zu erarbeiten.

Im benachbarten Pfälzerwald existiert bereits seit Jahren ein etabliertes Streckennetz, welches unter dem Namen „Mountainbikepark Pfälzerwald“ deutschlandweit beworben wird. Aufgrund guten Managements von Seiten der Kommunen, Landesforsten Rheinland-Pfalz sowie allen weiteren Beteiligten hat sich dort ein für alle verträgliches weitläufiges Streckennetz entwickelt. Für die örtlichen Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe haben sich Mountainbiker somit im Laufe der Zeit zu einer sehr wichtigen Zielgruppe etabliert und generieren bedeutsame Einnahmen.

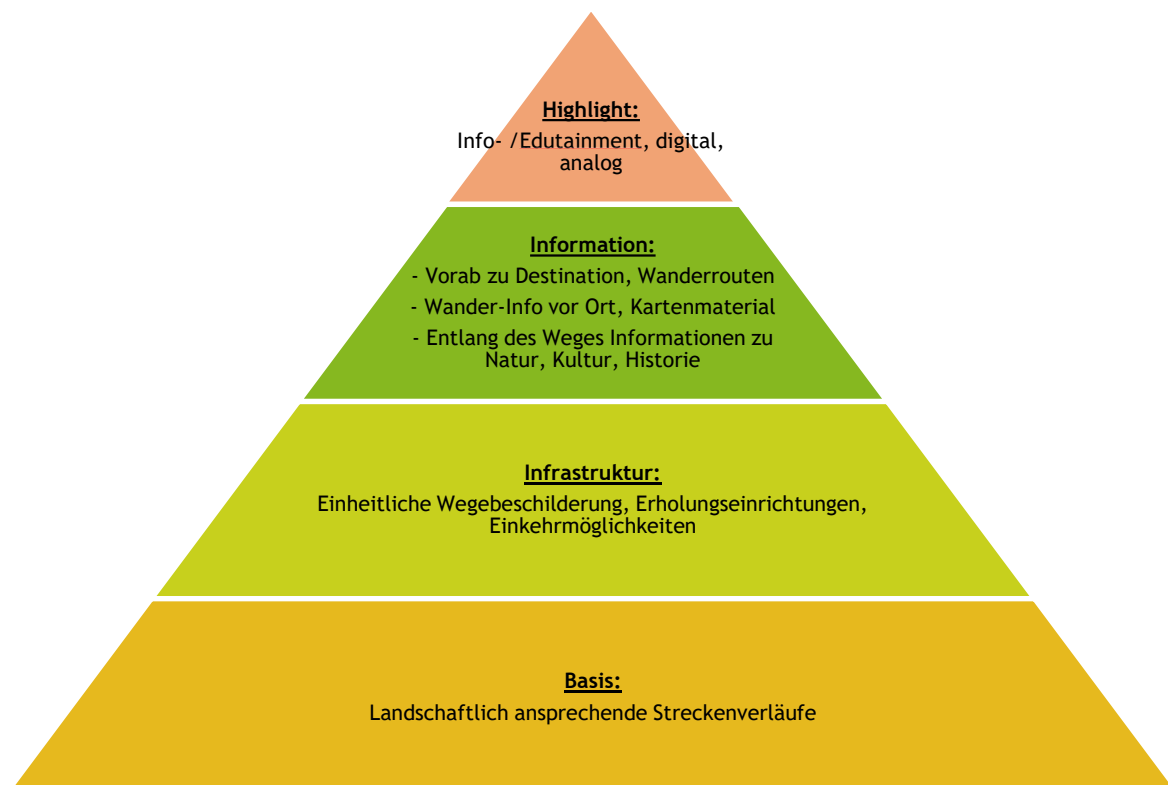
Maßnahme: Weiterentwicklung Radtourismus			
Akteure:	Kommunen/Forst/ Vereine	Saarpfalz-Touristik/Mobilitäts- management	Beherbergungsbetriebe
Teilmaß- nahmen:	- Ausweisung von Mountainbike-Strecken	- Zertifizierung Radreisere-gion - Entwicklung von Urlaubs-angeboten mit Fahrradfo-kus - Vermarktung MTB	- Entwicklung von radspezifischen Angeboten - Zertifizierung als fahrradfreundliche Unterkunft

		- Sicherung der Wegequalität (Wegemanagement)	- Fahrradverleih in Unterkünften
Potentiale:	- Nutzung des radtouristischen Potentials - Steigerung der Bekanntheit als Rad-Destination - Vermeidung von Konflikten mit MTB		
Probleme	- Hoher Kostenaufwand bei MTB Strecken (Beschilderung/Verkehrssicherung/Unterhalt) - Kosten für Zertifizierungen - Personalbedarf für Wegemanagement		

4.6.4.6. Weiterentwicklung Wandertourismus

Der Weg ist nicht immer das Ziel. Zu dieser Einsicht müssen touristische Destinationen kommen, wenn sie sich von anderen Wanderdestinationen abheben wollen. Eine ansprechende Wegstrecke allein ist für Wandertouristen längst kein Grund mehr, sich für eine bestimmte Destination zu entscheiden. Wanderer sind anspruchsvolle Gäste, die sowohl auf, als auch neben der Wanderung etwas geboten bekommen wollen. Das Vorhandensein landschaftlich ansprechender Wegenetze kann als Grundlage zur Entwicklung einer Wanderdestination gesehen werden. Die wahre Abgrenzung von anderen Destinationen geschieht jedoch in übergeordneten Punkten Infrastruktur, Information und Highlight.

Abbildung 31: Struktur attraktiver Wanderdestinationen; Quelle: Eigene Darstellung



Basis:

- Ansprechende Landschaft
- Vorhandenes Wanderwegenetz

Infrastruktur:

- Wander-affine Tourist-Informationen
- An-/Abreise (Wanderparkplatz, ÖPNV-Anschluss)
- Einheitliche Wegebeschilderung für alle Routen einer Destination (Branding)
- Einheitliche Erholungseinrichtungen (gleicher Standard auf allen Routen, z.B. „Sinnesbänke“)
- Anschluss der Wege an ÖPNV, Wanderparkplätze, Einkehrmöglichkeiten, kulturelle Attraktionen

Information:

- Informationsverbreitung über Multikanalstrategie
- Details zu Angebot und Alleinstellungsmerkmalen
- Begleitende Infos von Zuhause bis zur Abreise (z.B. App-basiert)
- Entlang des Weges regelmäßiges Informationsangebot (Natur, kulturell, historisch)

Highlight:

- Info- und Edutainment
 - ➔ Interaktive Tafeln, Spiele, Herausforderungen, Kunst, APP-basierte Audiobeiträge, Soundeffekte, BNE Themen Biosphäre

Die einheitliche Beschilderung und Erholungseinrichtungen erzeugen ein Branding, das einen Wiedererkennungswert für die Destination schafft. Wanderer können sich somit sicher sein, auf jeder Tour ein gleichwertig hochwertiges Erlebnis zu erhalten. Auch die Routenführungen sollten so gewählt sein, dass auf jeder Strecke standardmäßig Einkehrmöglichkeiten sowie Natur- und Kulturhighlights zu finden sind. Ein ähnliches Konzept wird bereits von der „Premium Wanderregion Saar-Hunsrück“ mit den dortigen „Traumschleifen“ umgesetzt. Um einen dauerhaft hohen Standard zu gewährleisten, ist es ratsam bei der Erstellung von Wanderwegen Geoinformationssysteme mit einzubinden. Somit können entlang des Weges Schilderstandorte digital verortet, Erholungseinrichtungen erfasst und Wartungsintervalle festgelegt werden.

Im Bereich der Information ist eine Multikanalstrategie anzuwenden, um ein möglichst breites Publikum zu erreichen und einen einfachen Zugang zur Information zu ermöglichen. Über Wanderführer, Flyer etc. können Wanderer bereits vor der Tour erste Informationen zur Destination und zu Wanderrouten erhalten. Es besteht die Möglichkeit, sie darin bspw. auf eine App zu verweisen, die auf der Route detaillierte Navigation sowie Information bietet. Für „analoge“ Wanderer und als zusätzliche Information sind Infotafeln an Startpunkten und wegbegleitend sinnvoll.

Um ein Alleinstellungsmerkmal für die Destination zu erzeugen, sollten Highlights gesetzt werden. Diese können digital, am leichtesten über die existente App, oder analog, mittels interaktiven Infotafeln oder routenbegleitenden Flyern, mit Info- und Edutainmentelementen dargebracht werden. Durch die „Lauschtouren“, die an Vielen Orten in der Biosphäre Bliesgau bereits

möglich sind, gibt es bezüglich digitalen touristischen Informationsangeboten bereits erste Erfahrungen, auf die zurückgegriffen werden kann.

Für qualitativ hochwertige Wanderdestinationen existiert das Siegel „Qualitätsregion Wanderbares Deutschland“, auf welches der Saarpfalz-Kreis und die Biosphärenregion hinarbeitet. Das Projekt befindet sich bereits in einer fortgeschrittenen Phase. So wurden Wanderwege kartographisch aufgenommen und einheitliche Beschilderungen konzipiert. Die Beschilderung soll bis Frühjahr 2022 abgeschlossen sein.

Maßnahme: Weiterentwicklung Wandertourismus			
Akteure:	Kommunen/Forst	Saarpfalz-Touristik/Mobilitätsmanagement	
Teilmaßnahmen:	- Unterstützung bei der Planung und Unterhaltung von Wanderwegen	- Einheitliche Beschilderung Wegenetz - Fortführung des Zertifizierungsprozesses zur Qualitätsregion - Vermarktung als Wanderregion - Qualitätssicherung auf Wanderwegen (Wegemanagement)	
Potentiale:	- Nutzung des wandertouristischen Potentials - Steigerung der Bekanntheit als Wander-Destination - Möglichkeit u.a. zur Integration von BNE Angeboten		
Probleme	- Wenig bis keine Wander-Unterkünfte und wanderspezifische Tourist-Infos - Dauerhaftes Wegemanagement benötigt (Personal-/Kostenfrage)		

4.6.4.7. Integration des ÖPNV in das touristische Angebot

Ein dichtes, auch an Wochenenden gut getaktetes Netz des ÖPNV in einem ansprechenden landschaftlichen Umfeld eröffnet dem Freizeit- und Tourismussektor zahlreiche Möglichkeiten. Gerade hier bietet es sich an Verkehre auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern und damit auch unter anderem neue nachhaltige Angebote zu schaffen. Im Freizeitbereich sind die Nutzer deutlich offener neue Erfahrungen zu sammeln und auch der zeitliche Druck, wie er bei Berufsverkehren existiert, ist geringer. Daher ist dieser Sektor ideal für die Heranführung an die ÖPNV Nutzung geeignet und es können positive Nutzungserfahrungen gesammelt und ein besseres Image für den ÖPNV erzeugt werden. Die Integration des ÖPNV in attraktive touristische Angebote bindet die Teilnehmer automatisch in die Nutzung von Bus- und Bahnverkehren ein, da diese nicht mehr optional, sondern Bestandteil der Aktivität sind. Die verfügbaren Tagesangebote mit ÖPNV Integration, wie „Mit dem Biosphärenbus zur Wanderung“ welches schon seit einigen Jahren existiert, wurden 2021 um die „Biosphären Safari“ erweitert. Diese kombiniert mehrere Buslinien und -Fahrten im Laufe eines Tagesangebots und nutzt das touristische Potential des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis voll aus. Da es sich hierbei um ein besonderes Beispiel von aktivem Mobilitätsmarketing handelt, wurde die Biosphären Safari durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Wettbewerb „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen.“ ausgezeichnet.

Eine weitere hervorragende Möglichkeit zur aktiven ÖPNV Integration besteht in der Kombination mit den Streckenwanderwegen im Kreisgebiet. Diese Wanderrouten, welche in der neuen Wanderwegekonzeption das komplette Kreisgebiet durchqueren, können aufgrund des weitreichenden Bus-Netzes, in regelmäßigen Abständen (z.B. 3-7 km) mit den Haltepunkten verknüpft werden. Somit ist es für den Wanderer möglich, an beliebigen Punkten entlang der Strecke ein- und auszusteigen. Der Fokus der Strecke kann somit nicht nur auf die Bewältigung der Strecke als Ganzes gelegt werden, sondern auch darauf abzielen, dass nur Teilstücke gewandert werden können. Bei der Streckenkonzeption zur „Qualitätsregion Wanderbares Deutschland“ wurden die Streckenwanderwege speziell mit dem Anspruch geplant diese an

den ÖPNV anzubinden. Eine neue Broschüre „Wandern mit Bus und Bahn“, die speziell auf die Kombination von Wanderungen mit dem ÖPNV-Angebot ausgerichtet ist, wird 2022 aufgelegt.

Entscheidend für die Möglichkeit kombinierte Angebote zu entwickeln ist das flächig vorhandene ÖPNV Angebot. Im Saarpfalz-Kreis wird das ÖPNV Angebot am Wochenende auf manchen Linien auf ALT-Verkehre verlagert. Diese sind für eine touristische Inwertsetzung aufgrund mangelnder Platzkapazitäten nicht nutzbar. Eine generelle Umwandlung von ALT Verkehren in reguläre Linienverkehre ist zwar kostspielig, kann aber bei bereits besonders nachgefragten ALT Verbindungen zu einer oft nur geringfügigen Kostensteigerung bei gleichzeitigem Mehrwert für Alltags- und Freizeitmobilität führen. Werden entsprechend umgewandelte Linien dann verstärkt touristisch inwertgesetzt, so verbessert sich deren Rentabilität weiter.

Maßnahme: Integration des ÖPNV in das touristische Angebot			
Akteure:	Saarpfalz-Touristik/Mobilitätsmanagement		Aufgabenträger ÖPNV
Teilmaßnahmen:	- Entwicklung von Pauschalangeboten unter Miteinbeziehung des ÖPNV - Konsequente Bewerbung der ÖPNV Anreise - Wander-/Rad-Produkte mit ÖPNV Anteil - Besondere touristische Inwertsetzung von Linien zur Steigerung von Nutzerzahlen	- Prüfung der Nachfrage auf ALT Linien - Umwandlung stark nachgefragter Verbindungen in ständigen Linienbetrieb	
Potentiale:	- Heranführung an ÖPNV Nutzung - Abbau von Nutzungsbedenken - Steigerung der Bus-Auslastung am Wochenende - Gewinnung von Alltagsnutzern		
Probleme	- PKW bei privater Reiseorganisation schwer zu verdrängen - Manche Gebiete im Kreis am Wochenende nur über ALT erschlossen - Stundentakt/2-Stundentakt am Wochenende schränkt Flexibilität ein		

4.6.5. Fazit Themenfeld “Nachhaltige Mobilität im Tourismus“ und Handlungsmöglichkeiten des Saarpfalz Kreises

Im Themenfeld der nachhaltigen Mobilität im Tourismus existieren bereits erste Projekte, Ansätze und Infrastrukturen, die eine sehr gute Grundlage für eine Weiterentwicklung bieten. Um flächendeckend effektiv die touristische Mobilität im Saarpfalz-Kreis nachhaltiger zu gestalten ist es auch hier nötig, dass die enge Zusammenarbeit aller Akteure noch stärker intensiviert wird. Gerade der Tourismus- sowie der Freizeitsektor bieten eine gute Plattform, um Gäste, aber auch Einheimische an die Thematik der nachhaltigen Mobilität heranzuführen. Besonders die einheimische Bevölkerung sollte zuerst davon überzeugt werden, dass Freizeitverkehre nachhaltig und praktikabel realisierbar sind, denn somit können auch Parallelen für Alltagsverkehre gezogen werden.

Mit dem Biosphärenreservat als Modellregion ist der Saarpfalz-Kreis in seiner Vorreiterrolle gefordert und sollte seine Bemühungen dahingehend ausrichten, die touristischen Attraktionen und Aktivitäten im Kreis so attraktiv, aber auch so nachhaltig wie möglich zu gestalten. Mit innovativen Projekten, die in Zusammenarbeit zwischen dem Mobilitätsmanagement der Kreisverwaltung und der Saarpfalz-Touristik entwickelt werden, lässt sich unter Miteinbeziehung

des ÖPNV, als Hauptsäule der Mobilität im Kreis, eine deutliche Attraktivitätssteigerung als nachhaltige Destination erwirken.

Der Freizeitbereich hat großes Potential als Medium zur Heranführung an die nachhaltige Mobilität zu dienen. Sei es über die Integration des ÖPNV in touristische Angebote, oder über touristische Radrouten welche die Lust am Fahrradfahren evtl. auch im Alltag wecken. Nachhaltige Freizeitmobilität ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern im Saarpfalz-Kreis das Kreisgebiet und die Biosphäre auf umweltfreundliche Art und Weise zu erkunden und setzt über damit ausgelöste positive Erfahrungen auch Impulse die eine nachhaltige Alltagsmobilität begünstigen.

4.7. Alternative Antriebe im Individualverkehr

Aufgrund der starken Stadt-Land Beziehungen und der diversifizierten räumlichen Siedlungsstruktur bleibt der Individualverkehr ein zentraler Bestandteil der Mobilität im Saarpfalz-Kreis. Die Bestrebungen im Rahmen einer Verkehrswende zielen zwar darauf ab, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen prozentual zu verringern, eine ganzheitliche Verlagerung der Verkehre auf den Umweltverbund ist allerdings selbst auf langfristige Sicht im Saarpfalz-Kreis nicht realisierbar. Zur Reduktion der Umweltbelastungen durch Verkehr spielt daher auch die Dekarbonisierung des Individualverkehrs eine wichtige Rolle.

Im Laufe des vergangenen Jahrhunderts haben sich Erdöl basierte Kraftstoffe im Bereich des motorisierten Individualverkehrs derart durchgesetzt, dass lange Zeit kein Bedarf an alternativen Antriebsmethoden bestand. Aufgrund der vielfältig ausgebauten Öl-Fördermöglichkeiten und den großen Fördermengen waren diese Kraftstoffe günstig verfügbar und erzielten mit der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge immer höhere Reichweiten und bessere Leistungen.

Mit der Erkenntnis über die Ursachen und Folgen des Klimawandels wuchs aber das Bewusstsein dafür, dass obwohl Motoren immer effizienter und sparsamer wurden, der weltweite Verbrauch und die dadurch entstehenden Umweltbelastungen langfristig nicht mehr tragbar sein werden. Die wachsende Erkenntnis darüber führte zu einer Suche nach möglichst gleichwertig leistungsfähigen, günstigen und praktikablen Antriebsalternativen.

In Folge von Rohstoffknappheit oder technischer Neugierde wurden im 20. Jahrhundert verschiedenste Antriebsarten von Holzvergasern bis hin zur Kernenergie in Erwägung gezogen. alltags- und massentaugliche Konzepte konnten allerdings erst in den vergangenen Jahrzehnten durch den allgemeinen technologischen Fortschritt entwickelt werden.

4.7.1. Alternative Antriebsarten im Vergleich

Die zwei Haupt- Antriebskategorien, welche die vielversprechendsten Möglichkeiten bereitstellen sind zum einen Verbrennungsmotoren, die chemische Energie in mechanische Energie umwandeln, und zum anderen Elektromotoren, elektrische Leistung in mechanische Leistung transformieren.

		PRO	CONTRA
alternative Kraftstoffe	Autogas (LPG)	✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ preisgünstig ✓ Steuerermäßigung bis 2022	✗ ab 2023 regulärer Steuersatz ✗ höherer Verbrauch gegenüber Benzin
	Erdgas (CNG)	✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ geringerer CO₂-Ausstoß gegenüber Benzin ✓ preisgünstig ✓ Steuerermäßigung bis 2026	✗ ab 2026 regulärer Steuersatz ✗ Fahrzeug schwerer ✗ Tankstellennetz nicht flächendeckend ✗ eingeschränkter Kofferraum
	Bioethanol	✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ höhere Motorleistung möglich ✓ preisgünstig	✗ Konkurrenz zum Nahrungsanbau ✗ Produktion erfordert viel Energie
	Biodiesel	✓ preisgünstig	✗ Produktion erfordert viel Energie ✗ Stickstoffemission hoch
alternative Antriebe	Elektro	✓ keine direkten Emissionen	✗ Fahrzeug sehr schwer ✗ Einfluss Batterie auf Gesamt-Öko-Bilanz ✗ Reichweite meist begrenzt
	Hybrid	✓ innerstädtischer Verbrauch niedrig ✓ keine Emissionen auf Kurzstrecken ✓ höhere Reichweite gegenüber Elektroauto	✗ Fahrzeug sehr schwer ✗ eingeschränkter Platz im Kofferraum
	Wasserstoff	✓ keine direkten Emissionen ✓ hohe Reichweite	✗ Herstellung energieintensiv ✗ wenige serienreife Modelle ✗ wenig Lade-Infrastruktur

Abbildung 32 Pro und Contra alternativer Kraftstoffe/Antriebe (Quelle: IHK Saarland)

Im Bereich der Verbrennungsmotoren kann auf bereits in der Fahrzeugindustrie bewährte Technologien zurückgegriffen werden, da die Funktionsweise der Motoren weitestgehend unabhängig von der Kraftstoffart ist. Es werden lediglich unterschiedliche Arten der Zündung, Einspritzung und Kraftstofflagerung/Versorgung unterschieden. Gleich bleibt, dass ein Gemisch, meist aus Luft und Kraftstoff in einem Brennraum entzündet wird und die freigesetzte Energie mittels Kolben an einen Antriebsstrang weitergegeben wird.

Aufgrund der bereits vorhandenen technologischen Voraussetzungen wurden alternative Kraftstoffarten lange Zeit als der Treibstoff der Übergangszeit in der Energie- und Verkehrswende angesehen.

Es zeigte sich allerdings, dass vor allem Kraftstoffe aus biologischen Rohstoffen (z.B. Biodiesel) mit einem großen Flächenverbrauch zur deren Gewinnung einhergehen und die Abgasproblematik die durch eine Verbrennung entsteht, weiterhin bleibt.

Erdgas und Autogas werden heute überwiegend als Nebenprodukte bei der Erdölförderung und - Raffinerie erzeugt. Sie verbrennen aufgrund ihrer Gasform effizienter als Benzin oder Diesel und erzeugen hierbei etwas weniger CO₂, wodurch sie in Deutschland steuerbegünstigt sind.

Biodiesel wird aus pflanzlichen und tierischen Ölen gewonnen. Diese Öle werden durch Alkohole in ihren Eigenschaften derart verändert, dass Sie äquivalent zu konventionellem Diesel eingesetzt werden können. Neben der Rohölfreiheit zeichnet sich Biodiesel außerdem durch einen geringeren Schadstoffausstoß aus⁶⁹. Vergleicht man die Gesamtökobilanz, so ist Biodiesel im Vergleich zu Biogas aufgrund der etwas aufwändigeren Herstellung und des Flächenverbrauchs zwar etwas schlechter gestellt, aber trotzdem noch dem konventionellen Die-

⁶⁹ (S.Kent Hoekman 2021)

sel voraus. Es gibt mittlerweile vielzählige Bestrebungen (Bio-) Dieselkraftstoffe noch umweltfreundlicher zu machen. Eine wichtige Rolle spielen die als HVO bekannten hydrierten pflanzlichen Öle. HVO ist ein synthetisch hergestellter Kraftstoff, der hauptsächlich aus pflanzlichen und tierischen Öl- und Fettabfällen der Lebensmittelindustrie gewonnen wird. Diese werden unter Zugabe von Wasserstoff in Kohlenwasserstoffe umgewandelt und können in den meisten Dieselfahrzeugen ohne Umstellungen verwandt werden. Die Verbrennung ist hierbei sauberer und effizienter als bei herkömmlichem Diesel. Durch die Herstellung überwiegend aus biologischen Abfallstoffen ist auch die CO₂-Bilanz deutlich besser als die von Biodiesel oder Diesel. Eine Zulassung als Kraftstoff wurde dem HVO in Deutschland allerdings vorerst verwehrt, da auf Basis des Zulassungsantrags nicht ausgeschlossen werden konnte, dass HVO Kraftstoffe auch aus Rohstoffen, die mit großem Flächenverbrauch einhergehen (z.B. Palmöl) hergestellt werden. Viele Hersteller von HVO können über Zertifikate mittlerweile entsprechende Nachweise erbringen.

Erdgas ist an einer Vielzahl von Tankstellen als komprimiertes Gas erhältlich und wird häufig in umgebauten Otto-Motoren genutzt, da hierfür bis auf den Einbau des Tanks und einer Anpassung der Einspritzanlage keine gravierenden Änderungen am Fahrzeug nötig sind. Erdgas wird meist als Nebenprodukt der Erdöl-Förderung gewonnen und besteht überwiegend aus dem energiereichen Methan. Erdgas kann allerdings auch aus biogenen Rohstoffen gewonnen werden. Für die Erzeugung von Bio(erd)gas werden meist Energiepflanzen, Gülle oder Erntereste (u.a. Stroh) verwendet. Durch die Vergasung dieser Nebenprodukte ist die Ökobilanz von Biogas deutlich besser als die von konventionellem Erdgas. Biogas kann daher eine kurzfristige umweltfreundlichere Antriebsalternative darstellen⁷⁰.

Auch **Autogas** kann wie Erdgas durch eine geringfügige Fahrzeuganpassung in konventionellen Fahrzeugen genutzt werden. Autogas kann allerdings bei viel geringerem Druck (ca. 8 Bar) als Flüssiggas gelagert werden und stellt damit weniger Anforderungen z.B. an die Tankstelleninfrastruktur.

Ethanol ist einer der ältesten in Fahrzeugen genutzten Kraftstoffe und wird in der Regel aus Biomasse gewonnen. Da reines Ethanol etwas angepasste Motoren benötigt (Flex-Fuel Motoren) und bei kalten Temperaturen nicht korrekt verdampft wird es in Deutschland nur als Beimischung (E5-E10) in Superkraftstoff verwandt.⁷¹ Zur Herstellung von Ethanol werden große Flächen zum Anbau des Rohmaterials benötigt. Studien, u.a. des Umweltbundesamtes haben ergeben, dass durch die Nutzung von (Bio-) Ethanol gleichwertige oder sogar höhere Treibhausgasemissionen in der Gesamtökobilanz zu erwarten sind als beim der Nutzung konventionellen Benzins.

Wasserstoff ist ein brennbares Gas, das in vielen Verbindungen auf der Erde vorkommt. Eine Möglichkeit das Gas klimafreundlich zu gewinnen ist die Elektrolyse aus Wasser, bei der, unter Zuführung von Energie (Strom), aus Wasser (H₂O) Wasserstoff (H₂) und Sauerstoff (O₂) entstehen. Der meiste Wasserstoff wird allerdings aktuell durch die Dampfreformierung von Erdgas erzeugt. Bei der Verbrennung von Wasserstoff entsteht nur Wasser, da der Wasserstoff sich mit dem Sauerstoff aus der Luft verbindet.

Problematisch beim Wasserstoffverbrennungsmotor ist die Schmierung, da der Wasserstoff sowohl das Schmieröl mit verbrennt, als dieses auch in seiner chemischen Zusammensetzung angreift.⁷² Durch die Verbrennung des Motoröls werden zusätzlich u.a. Stickoxide wie auch CO₂ freigesetzt. Der Wirkungsgrad der Motoren ist außerdem geringer als bei herkömmlichen

⁷⁰ (Umweltbundesamt 2011)

⁷¹ (ASP Magazin 2021)

⁷² (E-Engine Magazin 2021)

Verbrennern. Zudem ist Wasserstoff ein sehr flüchtiges Gas, das nur unter hohem Druck effizient gelagert werden kann. Dies stellt hohe Anforderungen an eine Potentielle Tankstelleninfrastruktur und sorgt für zusätzliche Energiekosten u.a. bei der Kompression.

Aufgrund dieser angeführten Nachteile wird die Zukunft des Wasserstoffs aktuell eher in Verbindung mit einer Brennstoffzelle gesehen.

Die **Brennstoffzelle** erzeugt aus Wasserstoff Strom, welcher einen Elektromotor antreibt und auch in einer Pufferbatterie an Board gespeichert wird. In dieser Wirkungsweise ist Wasserstoff das „Speichermedium“ für den elektrischen Strom, der zur Elektromobilität benötigt wird.

„Elektromobilität im Sinne des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität (NEP) der Bundesregierung umfasst all jene Straßenfahrzeuge, die von einem Elektromotor angetrieben werden und ihre Energie überwiegend aus dem Stromnetz beziehen, also extern aufladbar sind.“⁷³

Bei den Elektrofahrzeugen wird hauptsächlich hinsichtlich der Bereitstellung des Benötigten Stroms unterschieden.

Bei **batterieelektrischen Fahrzeugen** wird der Strom in Akkumulatoren im Auto gespeichert und dann nach Bedarf an den Elektromotor abgegeben. Diese Fahrzeuge können über das reguläre Stromnetz aufgeladen werden und haben je nach Akku-Kapazität eine Reichweite von bis zu 600 Km (z.B. Tesla Model S⁷⁴), bedürfen dann allerdings Ladezeiten von mehreren Stunden für eine volle Akkuladung (abhängig vom Ladestrom). Weiterer Kritikpunkt sind die Akkumulatoren, bei deren aufwendiger Produktion sowohl seltene Rohstoffe gebraucht werden, als auch hohe CO₂ Emissionen entstehen. Zudem ist das effiziente Akku Recycling nach der Lebensdauer des Akkumulators (ca. 7-10 Jahre je nach Fahrleistung) eine noch nicht abschließend gelöste Aufgabe. Durch wiederholtes Aufladen verringert sich die Maximalkapazität des Akkus im Laufe der Jahre, wodurch die Reichweite des Fahrzeugs kontinuierlich abnimmt. Nur durch einen Tausch des Batteriepakets kann die volle Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges wiederhergestellt werden.

Bei **Hybridfahrzeugen** werden in der Regel kleinere Akkus verbaut, da diese auch über einen zusätzlichen Motor, bzw. Stromerzeuger verfügen. Je nach Bauart wird dieser Akku entweder rein durch die beim Fahren gespeicherte Bremsenergie (Rekuperation) und den Verbrennungsmotor als Generator geladen, oder er kann aktiv mittels Stecker direkt an das Stromnetz angeschlossen werden (Plug-In Hybrid). Durch den kleineren Akku können Hybride nur kürzere Strecken rein elektrisch zurücklegen, bieten aber für Leistungsspitzen und längere Distanzen die Vorteile eines Verbrennungsmotors. Der Verbrauch an Kraftstoff und damit auch der CO₂ Ausstoß ist somit im Alltag deutlich geringer als bei konventionellen Fahrzeugen.

Die Zulassungszahlen der vergangenen Jahre zeigen, dass der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten mit insgesamt 2,6% zwar noch recht gering ist, es allerdings gerade im Bereich der Elektromobilität sehr starke Zuwächse gibt. Begünstigt werden die starken Zuwächse von einer hohen staatlichen Förderung von bis zu 6000€ und weiteren Anreizprogrammen der Hersteller.

Tabelle 4 Zulassungszahlen PKW 2020/2019 (Quelle: Kraftfahrtbundesamt⁷⁵)

Kraftstoffart	Anzahl 1.1.2020	Anteil in %	Anzahl 1.1.2019	Anteil in %	Veränderung
Benzin	31.464.680	65,9	31.031.021	65,9	+1,4
Diesel	15.111.382	31,7	15.153.364	32,2	-0,3

⁷³ (Erneuerbar mobil 2021)

⁷⁴ (Tesla 2021)

⁷⁵ (Kraftfahrtbundesamt 2021)

Flüssiggas	371.472	0,8	395.592	0,8	-6,1
Erdgas	82.198	0,2	80.776	0,2	+1,8
Hybrid	539.383	1,1	341.411	0,7	+58
Darunter Plug in	102.175	0,2	66.997	0,1	+52,5
Elektro	136.617	0,3	83.175	0,2	+64,3

Im Saarpfalz-Kreis sind nach Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes, Stand 1.1.2020, 98.038 Fahrzeuge zugelassen. Davon sind 2,06% mit alternativen Antriebstechnologien ausgerüstet wobei dies im Vergleich zu 2018 eine Steigerung um fast 60% bedeutet. Es wird erwartet, dass aufgrund weiterer staatlicher Förderung und der zunehmenden Produktreife die Anzahl Elektro und Hybridfahrzeuge weiter zunehmen wird.

Tabelle 5 Zulassungszahlen nach Antrieben im Vergleich (Quelle: Kraftfahrtbundesamt)

Kraftstoff	Saarpfalz-Kreis	Saarland	Deutschland
Gesamt	98.038	642.412	47.715.977
Benzin	66.335	434.817	31.464.680
In %	67,66%	67,78%	65,94%
Diesel	29.824	196.196	15.111.382
In %	30,42%	30,54%	31,67%
Gas	369	2.979	453.670
In %	0,54%	0,46%	0,95%
Hybrid	537	7.171	539.383
In %	1,13%	1,12%	1,13%
Plug-in-Hybrid	136	915	102.175
In %	0,14%	0,14%	0,21%
Elektro	207	1.104	136.617
In %	0,21%	0,17%	0,29%
Sonstige	32	145	10.245
In %	0,03%	0,02%	0,02%

4.7.2. Tank/Ladeinfrastruktur

Die Steigende Anzahl an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben benötigt auch eine damit einhergehenden Ausbau der nötigen Tank-/Ladeinfrastruktur.

4.7.2.1. Wasserstoff-Tankinfrastruktur

Beim Wasserstoff spielt die öffentlich zugängliche Tankinfrastruktur für die Verbreitung dieser Antriebsart eine entscheidende Rolle. Nur wenn ein flächiges Tankstellennetz verfügbar ist, können diese Fahrzeuge ihre Vorteile gegenüber batterieelektrischen Fahrzeugen voll ausspielen. Die höhere Reichweite, sowie die kurze Betankungsdauer machen diese Fahrzeuge nämlich besonders bei Langstreckenfahrten attraktiv. Im Saarland existiert aktuell eine Wasserstofftankstelle in Saarbrücken Gersweiler. Die Nächsten regionalen Tankstellen sind in Saargemünd, sowie im Raum Frankfurt/Mannheim, Heidelberg. Die aktuelle Tankstellendichte reicht noch nicht aus, um Wasserstofffahrzeuge alltagstauglich zu betreiben. Aktuell ist seitens der europäischen Union eine neue Verordnung in Planung, welche den Mitgliedsstaaten die Errichtung eines Infrastrukturnetzes für alternative Tank und Ladeinfrastruktur vorschreibt⁷⁶. Mittels verbindlichen Zielen für 2025 (Elektroladeinfrastruktur) und 2035 (H2-Infrastruktur) sollen kurz bis mittelfristig in allen EU-Staaten gleichwertige Ausgangsbedingungen für alternative Antriebe bei PKW, LKW und Bussen entstehen. Aufgrund der hohen Kosten für Bau und Betrieb von H2-Tankstellen wird erwartet, dass es sowohl zu öffentlich finanzierten Infrastrukturmaßnahmen, aber auch Förderanreizen für öffentliche und private Investoren kommt.

4.7.2.2. E-Ladeinfrastruktur

Die geplante EU- Verordnung setzt auch auf einen kurzfristig angelegten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Besonders an transeuropäischen Verkehrsachsen sollen Schnellladestationen für PKW, LKW und Busse entstehen. Den Bedeutsamsten Teil der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge stellen allerdings die Lademöglichkeiten zuhause dar.

So wurde im Saarland 2020/21 die Errichtung von sog. Wallboxen (Ladestationen für den Privathaushalt) mit bis zu 900€ Zuschuss gefördert.⁷⁷ Bis 2020 war die Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundesverkehrsministeriums aktiv, über welche Ladepunkte u.a. an öffentlichen und kommunalen Einrichtungen gefördert wurden.

Private Ladepunkte weisen meist eine Leistung von 11 KW auf, da diese beim Netzbetreiber nur gemeldet werden müssen, wohingegen stärkere Ladesäulen einer Genehmigung bedürfen. Dies rührt daher, dass bei einer hohen Dichte an leistungsfähigen Ladestationen u.U. das Stromnetz zu stark belastet werden würde⁷⁸.

Öffentliche Ladestationen verfügen meist über eine höhere Leistung und bieten sich daher für kurze Ladevorgänge z.B. im Rahmen des Einkaufs, Stadtbummels etc. an. Für E-Auto Besitzer ohne heimische Lademöglichkeit sind Sie die einzige Möglichkeit ihr Fahrzeug zu laden.

In Deutschland existieren nach Angaben der Bundesnetzagentur mit Stand 1.11.21 49.207 öffentliche Ladepunkte, davon 41.993 Normalladepunkte mit max. 22 KW sowie 7.214 Schnelladepunkte mit mehr als 22 KW⁷⁹. Von diesen öffentlichen Ladepunkten befinden sich 399 im Saarland und 66 im Saarpfalz-Kreis.

Da sich die Mehrzahl der Ladesäulen nicht an regulären Tankstellenstandorten befindet, sondern an Parkplätzen von Firmen, Einzelhandel und Gastronomie zu finden ist, gestaltet sich die Identifikation und teilweise auch das Aufsuchen der Ladestationen nicht so einfach wie bei regulären Tankstellen. Durch die langen Ladezeiten sind Gesamtfahrtstrecken über die Akku-Reichweite hinaus mit reinen Elektroautos eher unüblich. Daher bietet sich die Kombination

⁷⁶ (Deutsche Verkehrszeitung 2021)

⁷⁷ (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes 2020)

⁷⁸ (Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) 2021)

⁷⁹ (Bundesnetzagentur 2021)

von oft kostenlosem Laden und der Erledigung von Einkäufen an wie sie bei vielen Einzelhandelsbetrieben zu finden ist. Vermehrt stellen auch Arbeitgeber an ihren Standorten Ladeinfrastruktur für Mitarbeiter zur Verfügung. Schnelladeinfrastruktur ist besonders an Autobahntankstellen/-Rasthöfen von Vorteil, da längere Fahrstecken (>100km) in der Regel über Autobahnen führen. Schnelladepunkte bieten zwar den Vorteil, dass Fahrzeuge in 30-60 min geladen werden (max. Akkuladung bei Schnellladung = 80%), der Akku wird dabei aber stärker beansprucht als beim regulären, langsameren Laden.

4.7.3. Alternativen zum PKW für emissionsfreie motorisierte Individualverkehre

Neben PKW gibt es auch andere mit alternative Antrieben ausgerüstete Fahrzeuge. Die größte Gruppe bilden hierbei Fahrräder mit elektronischer Unterstützung, Pedelecs oder umgangssprachlich auch E-Bikes genannt. Diese erfreuen sich seit Jahren stark steigender Beliebtheit und bieten gerade auch als Ersatz, bzw. Ergänzung zum PKW einen deutlichen Komfort-Vorteil gegenüber dem regulären Fahrrad. Durch die Unterstützung des Motors werden Berge leichter überwunden und deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielt. Die Reichweiten sind von der Kapazität des Akkus und der Unterstützungsintensität abhängig und liegen zwischen 50 und 120 km, wodurch alltägliche Fahrten aber auch ausgedehntere Touren möglich sind. Ein Aufladen ist somit meist nur zuhause notwendig. An 20 Standorten im Saarpfalz-Kreis wurde aber auch eine öffentliche Lademöglichkeit geschaffen. Diese richten sich vor allem an touristische Radfahrer und sind häufig in der Nähe von Gastronomie oder touristischen Point of Interest zu finden. Da es sich bei E-Bikes in der Regel um hochwertige Fahrräder mit Anschaffungspreisen von teils weit über 2000€ handelt sind sichere Abstellanlagen wie z.B. Fahrradboxen ein wichtiger Infrastrukturbaukasten um eine alltägliche E-Bike Nutzung z.B. auf dem Weg zur Arbeit, zu Einkäufen, etc. zu gewährleisten.

Ein weiteres alternativ angetriebenes Fortbewegungsmittel sind die sog. Elektrokleinstfahrzeuge unter denen die E-Scooter, Tretroller mit Elektromotor, die größte Gruppe bilden. Diese Kleinstfahrzeuge fahren rein elektrisch und brauchen keine zusätzliche Unterstützung durch Muskelkraft. In Großstädten bieten zahlreiche Anbieter Verleihsysteme an, die eine gute Ergänzung zum ÖPNV oder als Mittel zur Überwindung kürzerer Distanzen darstellen. Im Saarpfalz-Kreis existiert ein solches Angebot noch nicht. Da viele im Handel erhältliche Modelle sich auch zusammenfallen lassen, ist auch der Transport im ÖPNV i.d.R. möglich. Der im Vergleich zum E-Bike günstige Preis (250-600€), die einfache Handhabung und das anstrengungsfreie Fahren machen diese bis zu 20 km/h schnellen Fahrzeuge für intermodale Mobilität attraktiv.

4.7.4. Maßnahmen

4.7.4.1. Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge

Regulär finden die meisten Ladevorgänge von Elektrofahrzeugen über Hausanschlüsse am Wohnort statt. Da hier mit der steigenden Elektrifizierung des Verkehrs hohe Strom-Nachfragen in Wohngebieten zu erwarten sind, müssen Netzbetreiber dafür Sorge tragen, dass Entsprechende Kapazitäten abrufbar sind. Nur so kann ein problemloses privates (Schnell-) Laden stattfinden.

Eine ergänzende öffentliche Ladeinfrastruktur ist allerdings trotzdem ein wichtiger Baustein um Elektromobilität alltagstauglich zu gestalten. Nur durch öffentliche Ladepunkte wird es möglich Reisen über die Akku-Reichweite hinaus zu unternehmen oder an anderen Orten abseits des Wohnorts uneingeschränkt mobil zu sein. Da alle öffentlichen Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur gemeldet werden müssen, existiert eine umfangreiche Übersicht über die Ladepunkte in Deutschland. Diese Daten werden öffentlich zur Verfügung gestellt und sind

auch über diverse mobile Applikationen auf dem Handy abrufbar. E-Auto Besitzer können sich somit zu der nächsten Ladestation navigieren lassen.

Die Anzahl der öffentlichen Ladestationen im Saarpfalz-Kreis ist mit 66 noch aufbaufähig, da noch kein flächendeckendes öffentliches Ladenetz existiert. Allerdings ist die Nachfrage nach öffentlichen Ladestationen oftmals nur dadurch vorhanden, dass z.B. Supermärkte eine kostenlose Ladung für Ihre Kunden anbieten. Viele Schnelladesäulen geben den Strom nur zu relativ hohen Tarifen ab, wodurch sich der Kostenvorteil der E-Autos gegenüber einem konventionellen Fahrzeug verringert. Der tatsächliche Bedarf nach öffentlicher Ladeinfrastruktur ist daher geringer zu beurteilen, als es die Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen auf den ersten Blick vermuten lassen (aktuell im Saarpfalz-Kreis 898 Fahrzeuge, Plug-In und rein Elektro) ⁸⁰.

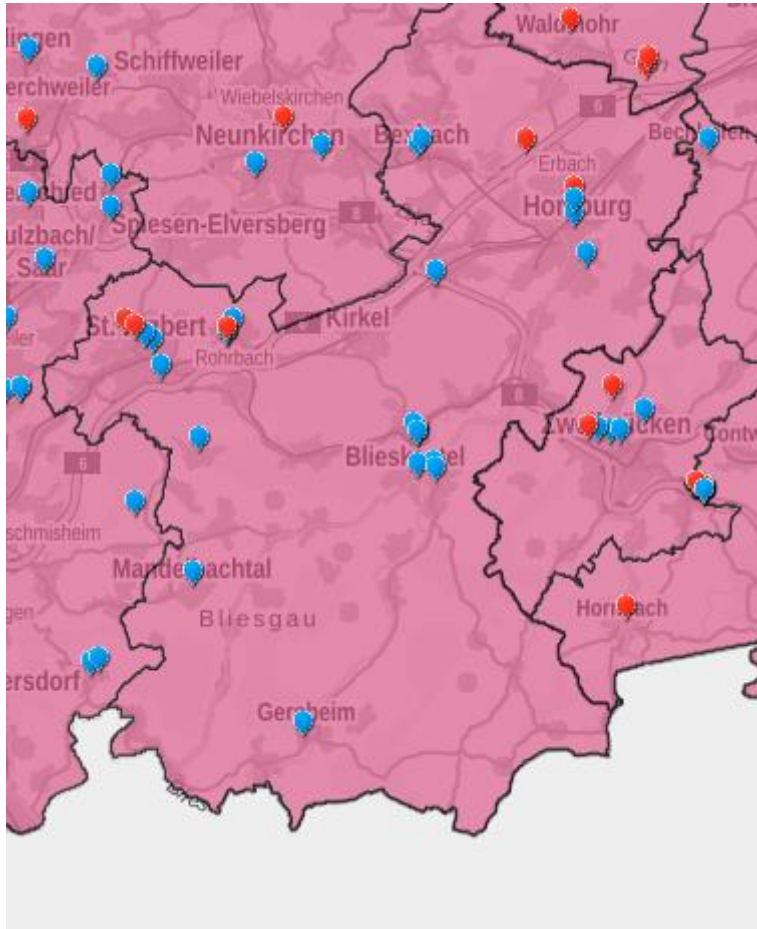


Abbildung 33: Öffentliche Ladeinfrastruktur im Saarpfalz-Kreis; Quelle: Bundesnetzagentur

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist daher vor allem in zentralen Orten sowie entlang von Hauptverkehrsachsen von Bedeutung. Einrichtungen wie Einzelhandel, Hotels, Restaurants und Tankstellen sind bei geeigneter Lage dazu geeignet diese nötigen Ausbaumaßnahmen zu übernehmen. Entsprechende Förderprogramme, welche letztlich die ausschlaggebenden finanziellen Anreize setzen, werden voraussichtlich in den nächsten Jahren weiterhin zur Verfügung stehen. Nur an solchen Punkten, an denen zwar ein Bedarf festgestellt wird, es aber keine anderen Träger für die Infrastruktur gibt, können Kommunen aktiv werden und z.B. in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Ladepunkte errichten.

In einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten „Elektromobilitätskonzept-Saar-Westpfalz“ wurden auch im Saarpfalz-Kreis Standorte identifiziert, die

⁸⁰(Kraftfahrtbundesamt 2021)

sich in besonderem Maße für die Errichtung von E-Ladepunkten eignen. Aufgabe eines kommunalen Mobilitätsmanagements wäre es nun anhand der identifizierten Standorte Grundstückseigentümer zu ermitteln und mit (ortsansässigen) Unternehmen und Netzbetreibern zu prüfen ob Möglichkeiten zur Installation von Ladepunkten bestehen.

Ausbau der Ladeinfrastruktur			
Akteure:	Einzelhandel, Gastgewerbe, Hotellerie , Tankstellen	Kommunen/Stadtwerke	
Maßnahmen:	- Bau öffentlicher Ladepunkte	- Bau öffentlicher Ladepunkte an Standorten ohne Betreiber - Prüfung Standorte der E-Mobil Studie - Sicherstellung der Netzkapazitäten für privates Laden	
Potentiale:	- Flächendeckende Sicherstellung der Elektromobilität - Erhöhung der Alltagstauglichkeit		
Probleme	- Bedarf nach öffentlichen Ladeeinrichtungen in der Fläche gering - Geringe Rentabilität für Betreiber - Stromanschluss für Schnellladung muss gewährleistet sein		

4.7.4.2. Bau von Tankinfrastruktur für Wasserstofffahrzeuge

Eine weitere Technologie, welche im Rahmen der Dekarbonisierung des Individualverkehrs in Zukunft an Bedeutung gewinnen kann ist der Wasserstoffantrieb mittels Brennstoffzelle. Wasserstoff ist ein extrem flüchtiges Gas, welches in einer Brennstoffzelle zur Herstellung von elektrischem Strom genutzt werden kann. Der Wasserstoff gibt darin bei der Verbindung mit Luftsauerstoff seine Energie ab. Diese elektrische Energie wird in einer Pufferbatterie gespeichert oder direkt an den Elektromotor abgegeben. Als Emissionen entstehen Wasser und Wärme.

Wasserstoff wurde bisher vor allem in der Industrie genutzt. Dort war die Dampfreformierung aus Erdgas die bisher gängigste Herstellungsvariante. Hierbei wird allerdings CO₂ frei, was die Umweltbilanz in der Herstellung negativ beeinflusst. CO₂ „neutraler“, sog. grüner Wasserstoff wird aus der Elektrolyse von Wasser unter Einsatz von grünem Strom hergestellt. Die über eine Brennstoffzelle und Elektromotor angetriebenen Fahrzeuge haben hier durch sowohl in der Herstellung des Energieträgers, als auch beim Fahrzeugbetrieb eine umweltverträgliche Ökobilanz. Da für Herstellung, Transport und Lagerung des Wasserstoffs hohe Energiemengen benötigt werden, ist Wasserstoff im Mobilitätssektor nicht unumstritten, da die Energieeffizienz des kompletten Prozesses deutlich geringer ist, als wenn der Strom direkt in batterieelektrischen Fahrzeugen eingesetzt wird. Für Langstreckenfahrzeuge und im Schwerlastsektor kann sich die Brennstoffzelle allerdings gegenüber Batteriefahrzeugen aufgrund schnelleren Tankvorgängen und größerer Reichweite behaupten.

Daher treibt die europäische Union den Ausbau der Infrastruktur weiter voran. Da die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁸¹ nicht in allen EU Ländern zur Umsetzung kam besteht nur das Bestreben diese Richtlinie in eine für alle Mitgliedsstaaten verbindliche

⁸¹ (Amtsblatt der Europäischen Union 2014)

Verordnung zu Wandeln⁸². Durch diese würden die Staaten dazu verpflichtet in den kommenden Jahren, vor allem entlang der Europäischen Hauptverkehrsachsen, eine Verfügbarkeit Wasserstoff-Tankmöglichkeiten sicherzustellen.

Ohne Förderanreize seitens Bund und Ländern kann der Aufbau dieses Netzes nicht eigenständig erfolgen. Entsprechende Förderprogramme die es z.B. Tankstellenbetreibern oder Versorgungsunternehmen ermöglichen Infrastruktur zu errichten und zu betreiben ohne wirtschaftliche Einbußen zu erleiden müssen die über mehrere Jahre zur Verfügung stehen.

Bau öffentlicher Wasserstofftankstellen				
Akteure:	Bund/Land	Kommunen/Stadtwerke	Private Unternehmen	Unternehmen (Tankstellen)
Maßnahmen:	- Förderung von Wasserstofftankstellen (Bau und Betrieb) - Regulierung H2 Preis	- Bau öffentlicher H2 Tankstellen	- Erweiterung des Tankstellen Angebots um H2	
Potentiale:	- Sicherung der Langstreckenmobilität entlang der Hauptverkehrsachsen - Aufbau von H2-Tankstellen kann auch für ÖPNV von Nutzen sein			
Probleme	- Aktuell noch unklare Technologiesituation (Wasserstoff vs. Elektro) - Investitionen bei unbekannter Nachfrage (Wirtschaftlichkeitskalkulation nicht möglich) - Bei aktuellem Technikstand umfangreiche (Sicherheits-) Anforderungen für Wasserstofftankstellen			

4.7.4.3. Förderung alternativer motorisierter Individualverkehrsmittel

Der PKW-Verkehr stellt, abgesehen vom Fußverkehr, der, wenn auch meist nur über kurze Distanzen, täglich benötigt wird, den größten Anteil am Individualverkehr dar. Es gibt allerdings noch weitere Individualverkehrsmittel, die unter Einsatz von (Elektro-) Motoren für die bequeme und schnelle Überwindung von Distanzen in Frage kommen. Oft finden alternative Individualverkehrsmittel einen Platz in Sharing-Systemen, bei denen Nutzer im öffentlichen Raum abgestellte, allgemein verfügbare Fahrzeuge für das Zurücklegen von Wegstrecken nutzen und diese dann nach erledigter Fahrt wieder andern Nutzern zur Verfügung stehen. Im Folgenden werden verschiedene alternative motorisierte Individualverkehrsmittel miteinander verglichen und deren Möglichkeiten zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarpfalz-Kreis evaluiert.

E-Scooter

E-Scooter, auch E-Stehroller oder E-Tretroller genannt, sind Elektrokleinstfahrzeuge und dürfen seit dem 15.06.2019 am Straßenverkehr in Deutschland teilnehmen.

Grundsätzlich gilt, dass Elektrokleinstfahrzeuge Radverkehrsflächen zu benutzen haben, sofern diese vorhanden sind. Ist ein baulich angelegter Radweg, ein Schutzstreifen oder ein Radfahrstreifen vorhanden, müssen Elektrokleinstfahrzeuge diesen benutzen. Dies gilt unabhängig davon, ob die Radverkehrsanlage für Radfahrer benutzungspflichtig ist oder nicht. Insofern unterscheiden sich hier die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge. Wenn baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen fehlen, darf mit Elektrokleinstfahrzeugen auch die Fahrbahn und außer Orts auch Seitenstreifen genutzt

⁸² (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie 2021)

werden. Fußgängerzonen oder Gehwege dürfen nicht befahren werden. Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge und dadurch versicherungspflichtig. Da eine Helmpflicht bei motorgetriebenen Fahrzeugen ohne Sicherheitsgurte erst ab Geschwindigkeiten von über 20 km/h greift, muss beim Betrieb eines E-Scooters somit kein Helm getragen werden.

Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge und somit versicherungspflichtig. Wegen der kleinen Ausmaße und der Besonderheiten in der baulichen Ausführung ist für diese Fahrzeuge eine kleine Versicherungsplakette zum Aufkleben eingeführt worden.

Diese Fahrzeuge haben i.d.R. Reichweiten von 10 bis 50 km, sind batteriebetrieben und somit emissionsfrei. Die Besonderheit dieser Fahrzeuge liegt zudem in ihren meist kleinen Ausmaßen und ihrem geringen Gewicht, wodurch sie falt- und tragbar gebaut sein können. Diese Eigenschaften ermöglichen den Nutzern die Mitnahme der Fahrzeuge, weshalb diese einen besonderen Mehrwert zur Verknüpfung unterschiedlicher Transportmittel und zur Überbrückung insbesondere kurzer Distanzen (sogenannte „Letzte-Meile-Mobilität“) darstellen. Im Rahme der Intermodalen Mobilität sind sie somit ein noch flexibleres Mittel als das Fahrrad, da hier aufgrund ihrer Geltung als Sachgegenstand keine Mitnahmeprobleme in Bus und Bahn bestehen. Die eventuell niedrigere Geschwindigkeit sowie die Reichweitenproblematik limitieren den E-Scooter allerdings auf die Nutzung auf Kurzstrecken.

Aktuell sind E-Scooter als Leih-Fahrzeuge („Shared Mobility“) vor allem in größeren Städten präsent. Bei den gängigen Verleih Systemen aktiviert der Nutzer den Roller mit einer App und bezahlt die Fahrt auch über diese. Das Gefährt kann am Zielort einfach zurückgelassen werden und steht dann dort den Nutzern zur Verfügung, oder es wird nachts durch die Aufladetrupps geladen und neu platziert. Viele Anbieter gehen aktuell dazu über die Akkus austauschbar zu gestalten, wodurch nur die Akkus getauscht werden müssen und die Roller direkt wieder verfügbar sind. Dieser Akkutauch wird bei sogenannten „Juicing-Fahrten“ durchgeführt, die für den Anbieter zu zusätzlichen Kosten und Wegstrecken (oft per Transporter/PKW) führt. Aufgrund des hohen Aufwands sind Verleihsysteme nach diesem Schema nur in größeren Städten rentabel, da eine entsprechende Nachfrage zu erwarten ist. Die Verleiher argumentieren bei Ihrem Marketing häufig mit dem Slogan der umweltfreundlichen Mobilität, kommen aber in Realität oft mit der Nachhaltigkeit in Konflikt. Obwohl die Verleiher offiziell eine Nutzungsdauer von ein bis drei Jahren für ihre Roller angeben liegt inoffiziellen Quellen zufolge die wahre Benutzungsdauer durch Verschleiß, Vandalismus und anderen Gründen bei wenigen Monaten.

Weiterer Kritikpunkt ist zudem, dass vor allem in großen Städten durch die Nutzung des E-Scooters der Umweltverbund leidet. Eine Umfrage unter über 4000 Nutzenden von Verleih-E-Scootern in Paris zeigt, dass fast die Hälfte der Befragten ohne Roller zu Fuß gegangen wäre (47 Prozent), 29 Prozent hätten den ÖPNV genutzt und neun Prozent wären per Fahrrad ans Ziel gekommen. Nur acht Prozent der Befragten haben mit dem geliehenen E-Scooter eine Auto- oder Taxifahrt ersetzt.⁸³

Im Saarpfalz-Kreis, der durch seinen ländlichen Charakter keine rentablen Standorte für E-Scooter Verleih aufweist kann dieses Fortbewegungsmittel bei privater Anschaffung jedoch die Nachhaltigkeit im Mobilitätsverhalten fördern. Durch die kompakte Bauart ist in den meisten Fällen eine Mitnahme im ÖPNV problemlos möglich. Der E-Scooter kann somit als Verkehrsmittel zur Überwindung der „Ersten und Letzten Meile“ genutzt werden. Längere Fußwege oder Umsteigezeiten können somit vermieden werden und die zeitliche Effizienz des ÖPNV steigt.

⁸³ (Umweltbundesamt 2021)

E-Scooter			
Akteure:	Kommunen	Privatnutzer	
Maßnahmen:	- Unterstützung privater Unternehmen zur Errichtung von E-Scooter Flotten	- Anschaffung eines E-Scooters zur Optimierung der ÖPNV Nutzung	
Potentiale:	- Vermeidung von PKW Fahrten auf Kurzstrecken - Steigerung der Effizienz bei der ÖPNV-Nutzung		
Probleme	- Keine wirtschaftlich betreibbaren Standorte im SPK - Umweltbilanz der E-Scooter fraglich - Kaum Einsparung von PKW-Fahrten - Probleme durch rücksichtlose Nutzung und falsches Abstellen		

(Leih) E-Motorroller

Elektro Motorroller, sind Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 25 km/h und 45 km/h und ähneln oft den bisher bekannten meist mit 2-Takt Motoren betriebenen Mofas oder Motorrollern. Durch den elektroantrieb fahren diese allerdings emissionsarm und haben Reichweiten zwischen 50 und 300km, abhängig vom verbauten Akku und der Nutzung. Anders als in vielen südeuropäischen Ländern ist die Nutzung von Motorrollern in Deutschland nicht stark ausgeprägt. Gründe hierfür sind das unbeständigere Wetter, die kühlen Winter aber auch die zeitgleiche Verfügbarkeit eines PKW als alternatives Verkehrsmittel. Daher ist das Potential privat beschaffter E-Motorroller zur Verkehrsverlagerung weg vom PKW als eher gering einzuschätzen. In einem multi- und intermodalen Verkehrssystem können Leihfahrzeuge jedoch eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Gerade in Verbindung mit dem ÖPNV können E-Roller Knotenpunkten dazu beitragen, dass auch zum Erreichen abgelegener Ziele der ÖPNV mitgenutzt werden kann, sofern an der Zielhaltestelle ein Roller als Individualverkehrsmittel bereitsteht. Gegenüber E-Scootern und Fahrrädern hat der E-Roller einen Geschwindigkeits- und Reichweitenvorteil.

Der Betrieb von Verleih-Flotten ist auch bei E-Motorrollern nur in größeren Städten wirtschaftlich, wobei im Vergleich zum E-Scootern allerdings ein größeres Bedienungsgebiet abgedeckt werden kann. Die Problematik des Nachladens mittels Akku-Tausch ist ähnlich der bei E-Scootern, allerdings sind sowohl die Akkus als auch das Bediengebiet etwas größer. Als Flottengröße wird allgemeine die Anzahl von einem Fahrzeug pro 1.000 Einwohner veranschlagt. So kann sichergestellt werden, dass möglichst immer Fahrzeuge im Umkreis des Nutzers zur Verfügung stehen und eine verlässliche Nutzung garantiert ist. In Saarbrücken sind aktuell 100 Leihfahrzeuge durch den Anbieter „Go-Sharing“ im Einsatz.⁸⁴

(Leih-) E-Motorroller			
Akteure:	Privatunternehmen	Kommunen	
Maßnahmen:	- Aufbau von E-Motorroller-Sharing-Flotten	- Hilfe bei der Identifikation von Abstellflächen	
Potentiale:	- Vermeidung von PKW Fahrten auf Kurzstrecken - Steigerung der Effizienz bei der ÖPNV-Nutzung		
Probleme	- Keine wirtschaftlich betreibbaren Standorte im SPK		

⁸⁴ (sol.de 2021)

- Nur bei hoher Fahrzeuganzahl für Nutzer verlässlich nutzbar
- Fehlende Abstellmöglichkeiten an ÖPNV Knoten

Pedelecs (E-Bikes)

Das Pedelec, umgangssprachlich auch E-Bike genannt, ist aufgrund der Motorunterstützung sehr gut dazu geeignet kurze Wegstrecken schnell und ohne größere Anstrengung zurück zu legen. Maßnahmen zur Steigerung des Stellenwerts von Pedelecs im Mobilitätsgeschehen gehen mit denen der Radverkehrsförderung Hand in Hand. Die Potentiale dieses Fahrzeugtyps bei der privaten Nutzung in Alltag und Freizeit wurden bereits im Vorfeld ausreichend erläutert. Besonders sichere Abstellanlagen sind hier nochmals als relevanter Punkt zu nennen. Auch über eine Heranführung im Freizeitbereich lassen sich neue Alltags-Pedelec-Fahrer gewinnen.

E-Bikes bieten sich allerdings auch als Sharing-Fahrzeuge an. In Vielen Städten in Deutschland sind Rad-Verleihsysteme mit herkömmlichen Fahrrädern bereits etabliert. Besonders in topographisch anspruchsvollen Gegenden und zur Überwindung größerer Distanzen bieten Leihpedelecs Vorteile gegenüber herkömmlichen Fahrrädern. Ein gut ausgebautes Radwegnetz ist aber auch hier Voraussetzung für die Attraktivität.

Leih-(Pedelecs)			
Akteure:	Privatunternehmen	Sonstige	
Maßnahmen:	- Aufbau von Sharing-Flotten	- Siehe Abschnitte Radverkehr und nachhaltige Mobilität im Tourismus	
Potentiale:	- Vermeidung von PKW Fahrten auf Kurzstrecken - Steigerung der Effizienz bei der ÖPNV-Nutzung		
Probleme	- Für Leih Systeme keine wirtschaftlich betreibbaren Standorte im SPK - Nur bei hoher Fahrzeuganzahl für Nutzer verlässlich nutzbar → hohe Kosten für Betreiber		

4.7.5.Fazit zu alternativen Antrieben im Individualverkehr

Der Individualverkehr wird für Regionen wie den Saarpfalz-Kreis, in denen intensive Beziehungen zwischen ländlichem und urbanen Raum dominieren, eine wichtige Mobilitätsform bleiben. Um aber auch hier Verkehre Schritt für Schritt zu dekarbonisieren ist der Aufbau von Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien wichtig. Im Bereich der E-Mobilität sind es gerade die privaten Ladepunkte denen aufgrund der Einfachheit der Einrichtung eine hohe Bedeutung zukommt. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur ist auch wichtig, muss aber zielgerichtet und maßvoll erfolgen, da eine entsprechende Nachfrage nicht alleine durch die steigende Anzahl von Elektrofahrzeugen ermittelt werden kann. Durch das überwiegende Aufladen in der heimischen Ladeinfrastruktur benötigt nicht jedes E-Fahrzeug automatische auch eine öffentliche Lademöglichkeit.

Ein zukunftssträchtiger Energieträger ist der Wasserstoff. Dieser wird allerdings auch auf lange Sicht nicht in Konkurrenz zu batterieelektrischen Fahrzeugen treten, sondern vor allem in den Bereichen eingesetzt werden in denen diese Antriebsart an ihre Grenzen stößt. Dies ist vor

allem der Schwerlast- sowie der Langstreckenverkehr, da hier Batteriefahrzeuge an technische Grenzen stoßen. Die dafür benötigten Infrastrukturen und Fahrzeuge wird der Markt liefern, sobald die Technologie und die (nachhaltige, CO₂-arme) Wasserstoff-Herstellung ihre Marktreife erreicht haben. Kurzfristige öffentliche Investitionen müssen gut überdacht und in übergeordnete Gesamtstrategien eingebunden sein.

Kurz bis mittelfristig ist es allerdings wichtig, dass auch konventionelle Antriebe weiterentwickelt und umweltfreundlicher werden. Bio-Kraftstoffe können, sofern sie nicht unter einer intensiven Landnutzung und hohem Flächenverbrauch hergestellt werden, eine nachhaltigere Alternative darstellen. Ohne große Umbaumaßnahmen wäre es so bereits möglich auch ältere Fahrzeuge umweltfreundlicher zu machen. Aufgrund des starken politischen und wirtschaftlichen Fokus auf die Zukunftstechnologien im Elektrobereich wird diese Entwicklung allerdings weniger ausgeprägt vorangetrieben.

Die zukünftige Individualmobilität im Saarpfalz-Kreis wird auf einen Antriebsmix basieren. Dabei wird die Rolle und der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge kontinuierlich mit dem technologischen Fortschritt steigen. Konventionelle Kraftstoffe bleiben, bis Sie in äquivalenter Weise durch umweltfreundliche ersetzt werden können, in einigen Bereichen wichtig für das Mobilitätsgeschehen.

5. Zusammenfassung und Ausblick

Mobilität ist für die Menschen im Saarpfalz-Kreis ein unverzichtbarer Lebensbestandteil. Aufgrund der intensiven Beziehungen, die städtische und ländliche Räume im Saarpfalz-Kreis zueinander haben, ist es gerade sie, auf die im Nachhaltigkeitsanspruch des Kreises und der Biosphäre Bliessgau eine zukunftssträchtige Rolle zukommt.

Wege aufzuzeigen, wie die Mobilität im Saarpfalz-Kreis nachhaltiger und zukunftsorientierter gestaltet werden kann, war eine der Kernaufgaben dieses Mobilitätskonzeptes. Es wurde deutlich, dass nachhaltige Mobilität aus einer Vielzahl von Bausteinen zusammengesetzt ist und von unterschiedlichsten Akteuren beeinflusst werden kann.

Die Einflussmöglichkeiten der Beteiligten sind, genau wie die vielen einzelnen Elemente aus denen sich ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zusammensetzen kann, einzeln betrachtet wenig einflussreich. Erst eine strukturierte und dauerhafte Vernetzung der Akteure sowie der einzelnen Elemente der nachhaltigen Mobilität kann zu langfristig wirksamen Effekten und Verbesserungen führen.

Da sich die Mobilität im öffentlichen Raum abspielt, sind besonders die Akteure der öffentlichen Hand gefragt, wenn es darum geht richtungsweisende Entscheidungen zu verabschieden, Infrastrukturen zu optimieren und Anreize für die Bürger zu schaffen, sodass diese Ihr Mobilitätsverhalten im Sinne der Nachhaltigkeit anpassen.

Die Städte und Gemeinden des Saarpfalz-Kreises sind hierbei die Verwaltungsebene, welche den größten lokalen Einfluss besitzt. Als Baulastträger öffentlicher Straßen und Flächen können Sie aktiv an der Umgestaltung des Verkehrsraums teilhaben, über die Ortpolizeibehörden haben sie die Möglichkeit auch im verkehrsrechtlichen Sinne Anordnungen, Beschränkungen und Änderungen zu veranlassen und als freiwillige Ausgabe haben sie die Möglichkeit ÖPNV Leistungen zusätzlich zum bestehenden Angebot der Kreis und Landesebene zu entwickeln. Als die den Bürger*innen nächstgelegene Verwaltungsebene

sind sie zudem häufig die erste Anlaufstelle bei Fragen, Anregungen und Beschwerden rund um Verkehr, Mobilität oder Infrastruktur.

Die Landesebene ist für die übergeordneten Rahmenbedingungen der Mobilität zuständig, und befasst sich Aufgaben von landesweitem Interesse. Als Baulastträger bei Landes- und Bundesstraßen, mit dem Landesbetrieb für Straßenbau als ausführendes Organ, nimmt das Land eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung von überörtlichen, regionalen und überregionalen Infrastrukturen ein. Als oberste Landesbehörde und höhere Verwaltungsbehörde im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes zuständig für übergeordnete Grundsatzfragen zur Verkehrspolitik und der Anwendung der Straßenverkehrsordnung⁸⁵. Als Aufgabenträger für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr sowie der regionalen Buslinien hat die Landesbene direkten Einfluss auf die Gestaltung dieser umweltfreundlichen Verkehrsangebote.

Der Saarpfalz-Kreis stellt das Bindeglied zwischen der Landesebene und den Städten und Gemeinden dar. Seine Kernkompetenzen im Mobilitätsgeschehen sind die Zuständigkeit im Straßenverkehr über die Straßenverkehrsbehörde sowie seine Rolle als Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Kreisgebiet. Darüberhinaus ist es eines der Haupt-Anliegen der Landkreise dafür Sorge zu tragen, dass alle Bürger*innen gleichwertige Lebensbedingungen im gesamten Kreisgebiet vorfinden. Dies bedeutet, dass der Saarpfalz-Kreis seine einzelnen Städte und Gemeinden beratend unterstützt, für Wissens- und Informationstransfer sorgt und die Interessen seiner Kommunen gegenüber der Landesebene vertritt. Dies gilt im Allgemeinen, aber explizit auch bei der Thematik der nachhaltigen Mobilität.

Nachhaltige Mobilität ist zwar im Kontext der Abschwächung des Klimawandels und der damit verbundenen Notwendigkeit zur Reduktion von Treibhausgasen als Thematik schon länger präsent, hat aber erst in den letzten Jahren durch neue Gesetze und Verordnungen (z.B. europäischer Green-Deal, Klimaschutzgesetz) verstärkt Einzug in das lokale Mobilitätsgeschehen genommen. Die Verwaltungsebenen des Saarlands und seiner Kommunen sind daher gerade erst im Aufbau von Strukturen, welche die Umsetzung der in diesen Bereichen gesteckten Ziele zur Aufgabe haben. In den finanzschwachen und von Personalmangel belasteten Kommunen des Saarpfalz-Kreises ist der Aufbau von Mobilitätsmanagementstrukturen, die sich auch mit den Belangen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und damit der nachhaltigen Mobilitätsalternativen zum motorisierten Individualverkehr auseinandersetzen, noch ausbaufähig.

Ohne die zuständigen Akteure auf dieser wichtigen Ebene ist die dringend notwendige Vernetzung und Zusammenarbeit zur nachhaltigen Umgestaltung des Mobilitätsgeschehens im Saarpfalz-Kreis nur schwer realisierbar. Dieses Konzept und die darin identifizierten Maßnahmen und Aufgaben sollen daher auch als Handreichung für die Städte und Gemeinden im Saarpfalz-Kreis fungieren, sodass diese Handlungsbedarfe schneller erkennen und ein Bewusstsein dafür entwickeln, welche wichtige Rolle ihnen im Klimaschutz durch ihren Beitrag zur Mobilitätswende zu Teil werden kann.

„Kümmerer“ sollen in den konservativen Verwaltungsstrukturen dafür sorgen, dass die nachhaltige Mobilität, die sich in einer Schnittmenge verschiedenster Aufgabenbereiche bewegt (z.B. Bauwesen, Ortspolizei (Straßenverkehr), Soziales) ein Sprachrohr sowie eine dauerhafte Verankerung auf der kommunalen Ebene bekommt und die Vernetzung mit weiteren Akteuren erfolgen kann.

⁸⁵ (Amtsblatt des Saarlandes 2001)

Mit dem, durch Mittel des Saarlands und der europäischen Union kofinanzierten Leader Projekt „Manager für nachhaltige Mobilität“ wurde auf Kreisebene ein solcher Kümmerer installiert. Die Entwicklung und Verschriftlichung dieses nachhaltigen Mobilitätskonzepts für den Saarpfalz-Kreis ist eines der Ergebnisse des Projekts. Die Anstrengungen des Saarpfalz-Kreises die Mobilität im Kreisgebiet nachhaltiger zu gestalten enden oder beginnen nicht mit der Veröffentlichung dieses Konzeptes. Vielmehr befindet sich das Konzept, auch wenn es zum Zeitpunkt der Schaffung der Projektstelle am 01.07.2020 noch nicht vorlag, bereits seit diesem Tag in voller, langfristig orientierter Umsetzung.

Die Vernetzung aller relevanten Akteure schreitet trotz den hinderlichen Hintergrundbedingungen durch die Corona-Pandemie stetig weiter voran. So wurden durch das Mobilitätsmanagement seit Beginn des Projekts Beziehungen zu den lokalen und regionalen Interessensgruppen im Mobilitätsbereich (ADFC, VCD, BUND) aufgebaut und die Zusammenarbeit mit wichtigen weiteren Akteuren im Saarpfalz-Kreis (u.a. Biosphärenzweckverband, Zweckverband Saarpfalz-Touristik) und darüber hinaus (ZPS, TZS, MWAEV) intensiviert. Nun gilt es diese Verbindungen langfristig zu sichern und die Interaktion zu verstetigen. Gerade in Bezug auf die Kommunen im Saarpfalz-Kreis ist es wichtig, dass diese weiterhin mit dem Mobilitätsmanagement des Kreises eine kompetente Ansprechstelle in Mobilitätsfragen haben, die auch bei der Etablierung eigener Strukturen im Mobilitätsbereich, sowie bei der Realisierung von Projekten unterstützend tätig werden kann.

Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC). 2021. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/elektroauto-laden-wallbox-faq> (Zugriff am 29. 11 2021).
- Amtsblatt der Europäischen Union. *Richtlinie 2014/94/EU des europäischen Parlamentes und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe*. 22. 10 2014. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32014L0094> (Zugriff am 28. 01 2022).
- Amtsblatt des Saarlandes. „Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland, (ÖPNVG).“ §4, Abs.1. 30. 11 2016.
- . „Straßenverkehrszuständigkeitsgesetz (StVZustG) §6.“ 13. 06 2001.
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg. 2021. <https://www.agfk-bw.de/startseite/> (Zugriff am 16. 11 2021).
- ASP Magazin. 2021. <https://www.autoservicepraxis.de/nachrichten/autobranche/biosprit-land-brasilien-e25-bis-e100-und-keinen-stoerts-2504140> (Zugriff am 29. 11 2021).
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. 28. 01 2022. <https://www.radverkehr.bayern.de/veroeffentlichungen/index.php>.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND). kein Datum. https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_radverkehr_foerdern.pdf (Zugriff am 26. 01 2022).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. 20. 01 2021. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html> (Zugriff am 23. 11 2021).
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. „Konzepte der Nahversorgung.“ 2015.
- Bundesnetzagentur. 2021. URL: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html (Zugriff am 30. 11 2021).
- Bürgerbusverein in der Gemeinde Kirkel. 2022. <https://www.buergerbus-kirkel.de/information/fahrplan/> (Zugriff am 28. 01 2022).
- Christliches Jugenddorfwerk Deutschlands. 2020. <https://www.cjd.de/aktuelles/detailansicht/news/detail/News/biosphaeren-logistiker-cjd-offiziell-vorgestellt/ch/8cec53cbc43b78e3070d9d59d93be8ab/> (Zugriff am 25. 11 2021).
- DB Regio. 2021. <https://www.dbregio.de/wir/nahverkehr-deutschland> (Zugriff am 22. 11 2021).
- Deutsche Bahn. 2021. <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride> (Zugriff am 19. 11 2021).
- . 2014. <https://www.fahrtziel-natur.de/wir/fzn-award> (Zugriff am 28. 01 2022).
- Deutsche Verkehrszeitung. 2021. <https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/ep-abgeordnete-sehen-plaene-fuer-alternative-ladeinfrastruktur-kritisch.html> (Zugriff am 29. 11 2021).

- Deutscher Landkreistag. „Organisation und Finanzierung der Tourismusförderung in Landkreisen.“ 2011. <https://www.landkreistag.de/images/stories/publikationen/bd-99.pdf> (Zugriff am 25. 11 2021).
- eBusplan. „Elektrifizierung des Stadtbussystems INGO, Abschlussbericht.“ 25. 06 2020.
- E-Engine Magazin. 2021. <https://e-engine.de/5-fehlannahmen-zum-wasserstoff-auto/> (Zugriff am 29. 11 2021).
- Erneuerbar mobil. 2021. <https://www.erneuerbar-mobil.de/faq/was-ist-elektromobilitaet-welche-fahrzeuge-zaehlen-dazu> (Zugriff am 21. 11 2021).
- Europäische Kommission. kein Datum. https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de (Zugriff am 26. 01 2022).
- . „Das Verkehrssystem im Umbruch: Kommission stellt ihren Plan für eine umweltfreundliche, intelligente und erschwingliche Mobilität vor.“ 09. 12 2020. file:///c:/temp/Das_Verkehrssystem_im_Umbruch_Kommission_stellt_ihren_Plan_f_r_eine_umweltfreundliche_intelligente_und_erschwingliche_Mobilit_t_vor.pdf.
- Europäisches Parlament. „Die Zukunft der Mobilität in der EU.“ 2010. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431581/IPOL-TRAN_NT\(2010\)431581_DE.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431581/IPOL-TRAN_NT(2010)431581_DE.pdf).
- Gemeinde Gersheim. 10. 03 2016. https://gersheim.de/wp-content/uploads/GekoGRS-FINAL-090316_low-Endversion.pdf (Zugriff am 26. 01 2022).
- Göbertshahn, Rudolf. „Der integrale Taktfahrplan.“ *Die Deutsche Bahn*, 1993: 357-362.
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie. 2021. <https://www.bauindustrie.de/themen/news-detail/afir-effektive-klimawende-durch-weniger-emissionen-im-verkehrsbereich> (Zugriff am 1. 12 2021).
- Heinrich KIMME Stiftung. 2020. <https://www.hk-stiftung.de/index.php/pirminiuswerk-ggmbh/leistungen/cap-mobil> (Zugriff am 24. 11 2021).
- Jobrad GmbH. 19. 11 2021. <https://www.jobrad.org/aktuelles/faq.html>.
- Klima-Bündnis. 2021. <https://www.stadtradeln.de/home> (Zugriff am 22. 11 2021).
- Kraftfahrtbundesamt. 2021. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/fz_b_jahresbilanz_archiv/2020/2020_b_barometer.html?nn=2601598 (Zugriff am 25. 11 2021).
- . 2021. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html (Zugriff am 30. 11 2021).
- Landesbetrieb für Straßenbau Nordrhein-Westfalen. 2021. <https://www.strassen.nrw.de/de/projekte/radwege/radschnellwege/das-konzept.html> (Zugriff am 19. 11 2021).
- Landkreis St. Wendel. 2021. <https://www.landkreis-st-wendel.de/wirtschaft-verkehr-umwelt/oeffentlicher-personennahverkehr/neue-tarifreform-ab-01072021> (Zugriff am 24. 11 2021).
- Mehlert, Schiefelbusch. „Rufbus meets Mobility 4.0.“ *Der Nahverkehr*, 2018.

- Ministerium des Inneren und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz. „Meldungen zum Bundesverkehrswegeplan.“ 2021. https://isim.rlp.de/fileadmin/isim/Unsere_Themen/Verkehr/Dokumente/Liste_Bundesschienenwege.pdf.
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. „Handbuch Mobilitätsstationen Nordrhein-Westfalen.“ 28. 04 2017.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. 2021. <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/mit-dem-fahrrad-bus-fahren/vom/13/8/2014/> (Zugriff am 19. 11 2021).
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes. 2021. <https://www.saarland.de/mwaev/DE/portale/energie/klima/klimaschutz/meilensteine.html> (Zugriff am 26. 01 2022).
- . *Landesradverkehrsplan Saarland 2011*. 5 2011. https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/04/LRVP_Saarland-Schlussbericht.pdf (Zugriff am 26. 01 2022).
- . 2020. https://www.saarland.de/mwaev/DE/aktuelles/aktuelle-meldungen/medieninfos/pm_2020_11_24_zuschuss-private-ladestationen.html (Zugriff am 14. 06 2021).
- . 2021. https://www.saarland.de/mwaev/DE/portale/verkehr/mobilitaetsfoerderung/nmob/nmob_node.html (Zugriff am 26. 01 2022).
- . *Leitfaden für Landkreise und Kommunen, SaarRadland- das touristische Radwegenetz des Saarlandes*. Saarbrücken, 2011.
- mobisaar. 2021. https://www.mobisaar.de/ueber_uns/mobisaar_lotsenservice (Zugriff am 28. 01 2022).
- Neue Haus Sonne. 2020. <https://www.haussonne.de/einkaufen/dorfladen> (Zugriff am 24. 11 2021).
- Norddeutscher Rundfunk. 2020. <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Corona-Fahrradlaeden-Gewinner-der-Krise,fahrrad1228.html> (Zugriff am 25. 11 2021).
- Radstation NRW. 28. 01 2022. <https://www.radstation-nrw.de/willkommen-bei-den-radstationen-nrw.html>.
- Reichert Schick. „Rural gentrification an der Obermosel Eine Fallstudie zu internationaler Wohnmigration und den Herausforderungen für die Dorfentwicklung.“ 2017.
- Reiner Lemoine Institut. 2021. <https://reiner-lemoine-institut.de/hyexpert-saarland-modellregion-wasserstoff/> (Zugriff am 28. 01 2022).
- S.Kent Hoekman, Curtis Robbins. „Review of the effects of Biodiesel on NOx emissions.“ *Fuel Processing Technologie*, 2021, 96 Ausg.: 237-249.
- Saarbahn GmbH. 2022. <https://www.saarbahn.de/service/pr> (Zugriff am 28. 01 2022).
- Saarbrücker Zeitung. 09. 12 2020. https://www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saar-pfalz-kreis/mandelbachtal/edeka-bauvorhaben-habkirchen-jetzt-spricht-ein-beteiligter_aid-55125351 (Zugriff am 28. 01 2022).

Saarland, Zweckverband Personennahverkehr. „Stellungnahme zum Tarifgutachten Probst und Consorten für den Landkreistag.“ 03. 06 2019.

Saarländischer Rundfunk. 2021.

https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/noch_keine_radschnellwege_rund_um_saarbruecken_100.html (Zugriff am 19. 11 2021).

Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV) . „Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.“ 2021.

Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV). 2021. <https://www.saarvv-profil.de/> (Zugriff am 22. 11 21).

—. 2021. <https://saarvv.de/abo/fair-ticket-und-fair-ticket-plus> (Zugriff am 17. 12 2021).

—. 2021. <https://saarvv.de/tickets/stadttarife/> (Zugriff am 22. 11 2021).

Saarpfalz-Kreis. 26. 03 2020. <https://www.saarpfalz-kreis.de/pressearchiv/leader-foerderung-fuer-einen-manager-fuer-nachhaltige-mobilitaet-im-saarpfalz-kreis> (Zugriff am 16. 11 2021).

—. „Kreientwicklungskonzept.“ Herausgeber: Saarpfalz-Kreis. Homburg, 2017.

—. „Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises (Entwurf).“ 2019.

—. „Positionspapier Verkehr.“ Herausgeber: Saarpfalz-Kreis. 01 2019.

Sekretariat für Radschnellwege in Dänemark. 2021. <https://supercykelstier.dk/english/> (Zugriff am 19. 11 2021).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin. 2021.

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/> (Zugriff am 26. 01 2022).

sol.de. 2021. <https://www.sol.de/saarland/neue-e-mopeds-in-saarbruecken-go-sharing-uebernimmt-und-weitert-angebot-aus,72535.html> (Zugriff am 04. 01 2022).

Stadt Marburg. 2021. <https://www.marburg.de/portal/meldungen/sibike-app-startet-weltweit-erstmalig-in-marburg-900004054-23001.html> (Zugriff am 19. 11 2021).

Stadt St. Ingbert. 2021. <https://www.st-ingbert.de/stadtentwicklung-und-bauen/mobilitaet-und-verkehr/mobilitaetsmanagement.html> (Zugriff am 16. 11 2021).

Stadt St. Ingbert/Biosphärenreservat Bliesgau. „Masterplan 100% Klimaschutz.“ 06 2014.

Statistisches Amt des Saarlandes. 2021.

https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleGrafiken/Verkehr/Grafik_Pkw_Dichte_Saarland_und_Bund.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Zugriff am 22. 11 2021).

T3N. 28. 05 2020. <https://t3n.de/news/pendlerstudie-zeigt-nichts-rad-1283894/> (Zugriff am 28. 01 2022).

Tesla. 2021. https://www.tesla.com/de_de/models (Zugriff am 29. 11 2021).

Umweltbundesamt. 2021. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#worauf-sollten-kommunen-bei-der-zulassung-von-verleih-e-scootern-achten-um-negative-umweltauswirkungen-zu-vermeiden> (Zugriff am 04. 01 2022).

- „Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege - Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie in Mathias Wilde (2015): Mobilität im ländlichen Raum, in Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung.“ 2011.
- „Ökobilanzen ausgewählter Biotreibstoffe.“ 2011.
<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0360.pdf> (Zugriff am 07. 01 2021).