

Positionspapier der Kreisverwaltung



Verkehrsentwicklung im Saarpfalz-Kreis



Impressum

Herausgeber:

Saarpfalz-Kreis

Der Landrat



Die Kreisverwaltung

Bearbeitung:

Fachbereich Regionalentwicklung
Fachbereich Verkehrswesen

Homburg, Januar 2019

© 2019 Saarpfalz-Kreis

Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger,

es freut mich, Ihnen das Positionspapier der Kreisverwaltung zur Verkehrssituation und zur Verkehrsentwicklung im Saarpfalz-Kreis vorstellen zu können.



Landrat Dr. Theophil Gallo

Ursächlich für die Entscheidung, ein solches Dokument erstellen zu lassen, sind eine Vielzahl von persönlichen Wahrnehmungen, von Vorschlägen, aber auch Beschwerden von Bürgern sowie eigenen Überlegungen. Ein weiterer Punkt betrifft die klarstellende Beschreibung, wer für einzelne Maßnahmen denn überhaupt verantwortlich oder zuständig ist.

Im Vorfeld wurde in etlichen Terminen vor Ort mit Ortsräten, Ortsvorstehern und im Rahmen der Presseauswertung kritische Stellen lokalisiert, gesammelt und auf die Realisierbarkeit von Verbesserungen hin überprüft. In dem Zusammenhang ist neben den finanziellen Auswirkungen immer zu berücksichtigen, welche Effekte solche Maßnahmen eventuell an anderen Stellen erzeugen, die ihrerseits negativ zu Buche schlagen.

Die Steigerung der Wohnqualität gerade in der Biosphäre, aber auch die sorgsame Rücksichtnahme gegenüber einer zunehmend älter werdenden Bevölkerung mit Blick auf eine Verkehrsberuhigung, die Vermeidung unzumutbarer Geräuschimmissionen, aber auch die Sicherheit allgemein, waren weitere Kriterien, die mit zu berücksichtigen waren.

Den verständlichen Wünschen einzelner stehen jedoch auch allgemeine Interessen entgegen wie etwa die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ebenso wie die Sicherstellung der Versorgung.

Als Landrat bin ich bereit, Lösungen mitzutragen, die bisher an Ausschlusskriterien gescheitert sind, die zu früheren Zeiten festgelegt wurden: Beispielhaft zu nennen ist die Anlage von neuen Fußgängerüberwegen, für die ein gewisses Aufkommen an Nutzern erforderlich ist. Wenn infolge des Schrumpfens unserer Bevölkerung diese kritische Menge nicht mehr erreicht werden kann, es aber dennoch angezeigt ist, aus Sicherheitsgründen einen Fußgängerüberweg anzulegen, dann darf dieses Ausschlusskriterium nicht mehr unbesehen herangezogen werden.

Ein weiterer Punkt ist das Zusammenspiel verschiedener Institutionen. Es macht keinen Sinn, z.B. an allen denkbaren Stellen LKW-Durchfahrtsverbotsschilder aufzustellen, wenn die Einhaltung dieser im Einzelfall denkbaren und sinnvollen Maßnahme nicht durch die Vollzugspolizei kontrolliert werden kann. Hier leistet der Saarpfalz-Kreis eine wichtige Koordinierungsaufgabe und wird diese nach seinen Möglichkeiten noch verstärken.

Weiterhin gilt es auch, für gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren und die Einhaltung bestehender Regeln einzufordern. Wenn sich jeder an die Regeln hält, wäre schon viel gewonnen und es bräuchte weniger reglementiert und kontrolliert zu werden.

Hier ist Aufklärungsarbeit erforderlich und es muss mit Hilfe von bereits zur Verfügung stehenden Instrumenten - wie Geschwindigkeitsmesstafeln – für mehr Aufmerksamkeit gesorgt werden. Auch dies ist Gegenstand des Positionspapiers.

Schließlich richtet sich dieses Dokument an jeden Bürger, der der Meinung ist, die Forderung nach verkehrslenkenden oder verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu stellen, damit er sich im Vorfeld über die rechtlichen Rahmenbedingungen informieren kann. Dies gilt auch für Ortsvorsteher, Räte und sonstige Interessenvertreter.

Der Saarpfalz-Kreis hat aufgrund der topographischen Situation wenige Möglichkeiten, Entlastung etwa durch Umgehungsmaßnahmen zu bringen. Es wird die Aufgabe sein, durch sorgfältige Planung und Kombination einzelner Maßnahmen an verschiedenen Stellen kreisweit den Druck wegzunehmen und die Belastung der Menschen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen zu lindern und mehr Sicherheit zu erzielen. Grundsätzliches Ziel ist es, die Verkehrsentwicklung nachhaltiger zu gestalten.

Dies wollen wir auf Grundlage dieser Dokumentation und der noch erforderlichen Gespräche mit den Bürgern und den weiterhin zu beteiligenden Institutionen konsequent angehen.

Selbstverständlich ist das Positionspapier keine statische Momentaufnahme. Mit dem Anspruch der Aktualität bedarf es der stetigen Anpassung und Fortschreibung.

Mit besten Grüßen

Ihr

Dr. Theophil Gallo

Landrat des Saarpfalz-Kreises

Verbandsvorsteher der Biosphäre Bliesgau

Thematische Eingrenzung und Problemstellung

Deutschland ist Mobilitätsland Nummer Eins. Die Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr steigen in den letzten Jahren kontinuierlich an. Vor allem der Güterverkehr hat sich verstärkt auf die Straßen verlagert. Drei Viertel aller Güter werden auf den Straßen transportiert. Allerdings macht der Anteil dieses Wirtschaftsverkehrs nur rund ein Drittel am gesamten Straßenverkehr aus. Drei Viertel der Gesamtfahrleistung fallen auf den Privatverkehr. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr betrug 2014 rund 41,6 km pro Tag auf rund 3,4 Wegen. Die Verkehrsbeteiligungsdauer im Jahr 2014 lag pro Person und Tag bei rund 83 Minuten.

In der Verkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird bis 2030 ein weiteres Wachstum der Verkehrsleistung (Güterverkehr + 38%, Personenverkehr +13%) prognostiziert.¹ Aus den stetig wachsenden Verkehrsmengen resultiert eine Vielzahl an negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. „**Verkehr benötigt Fläche. Verkehr verbraucht Energie. Verkehr belastet Luft und Klima. Verkehrslärm macht krank.**“ - So fasst das Umweltbundesamt plakativ die Belastungen durch Verkehr zusammen.²

Auch im Saarpfalz-Kreis wächst die **Sensibilität gegenüber den Auswirkungen des Verkehrs**. Ein spannendes Charakteristikum unserer Region sind die Stadt-Land-Beziehungen. Aus den Verflechtungen resultieren Pendler- und Güterströme, die im Kontext der Verkehrsbeurteilung im Saarpfalz-Kreis als einer der Hauptgründe für Überlastungserscheinungen der Hauptverkehrswege identifiziert werden. Die hohe Verkehrsbelastung in den saarpfälzischen Zentren (Kreisstadt Homburg, Mittelstadt St. Ingbert, Blieskastel) und auf den überregionalen Verbindungstraßen resultiert zum einen aus dem **radialen Einpendeln des Berufsverkehrs** und zum anderen aus dem **ansteigenden Güterverkehr** der Gewerbe- und Industriebetriebe sowie des Einzelhandels. Daraus ergibt sich, dass gerade die Themen Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit immer wieder von betroffenen Bürgern und politischen Vertretern kommuniziert und konkrete Problemstellen und Konfliktbereiche an die Verwaltungen übermittelt werden.

Das vorliegende Positionspapier liefert grundlegende Stellschrauben für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung im Saarpfalz-Kreis. Es geht dabei auf Zuständigkeiten und Anlaufstellen auf der einen sowie Handlungs- und Lösungsansätze auf der anderen Seite ein.

Der Saarpfalz-Kreis möchte bei dem vorliegenden Papier Konflikte mit der kommunalen Planungshoheit vermeiden, weshalb das Dokument als **Handreichung und Informationswerk** zu verstehen ist. Gemäß dem Leitsatz „Kreientwicklung als Gemeinschaftsaufgabe“ müssen alle Akteure partnerschaftlich zusammenarbeiten, um Verkehrsproblematik überörtlich zu bearbeiten. **Verwaltungen, Politik und jeder einzelne Bürger muss im Rahmen seiner Verantwortung und Kompetenzen seinen Teil dazu beitragen, die Belastungen zu reduzieren und die Mobilität nachhaltiger zu gestalten.**

¹ Vgl.: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Verkehrsprognose 2030, Präsentation abgerufen unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrindt-verkehrsprognose2030.html> (abgerufen am 03.09.2018).

² Vgl. Umweltbundesamt (2018): Umweltbelastung durch den Verkehr, unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#textpart-1> (abgerufen am 03.09.2018).

Vorgehensweise



Zielsetzung

Der Saarpfalz-Kreis begreift die aktuellen Herausforderungen im Verkehrssektor als **übergeordnete Problematik** und möchte Impulse liefern und Stellschrauben herausarbeiten, um die Verkehrsentwicklung zukünftig zielgerichtet steuern zu können.

Besonders im Fokus liegt hierbei die Thematik der Verkehrsberuhigung. **Der Verkehr soll in Belastungsbereichen langsam und gleichmäßiger und somit in der Konsequenz leiser geführt werden.** Wahrgenommene Probleme in den saarpfälzischen Ortslagen sind vor allem die hohe Anzahl an PKW und LKW, zu hohe Geschwindigkeiten und die damit verbundene Lärmbelastung. Zukünftig gilt es, die subjektiven Wahrnehmungen durch Datenerhebungen und Kontrollen zu objektivieren.

Weitere Ziele betreffen die Verkehrssicherheit, Gewährleistung der Erreichbarkeit und die Minimierung negativer Umweltauswirkungen sowie ein aktives Mobilitätsmanagement. Das vorliegende Dokument will sich diesen Problemen annehmen und vor allem prüfen, welche Maßnahmen aus dem Aufgabenbereich der Straßenverkehrsbehörde und der Regionalentwicklung realisiert werden können. Die Realisierung der hier aufgeführten strategischen Ziele liegt jedoch grundsätzlich im Verantwortungsbereich unterschiedlichster Akteure. Adressat dieses Informationswerkes sind deshalb neben zuständigen Behörden auch die einzelnen Bürger des Saarpfalz-Kreises, die durch ihr individuelles Mobilitätsverhalten die aktuelle Verkehrssituation maßgeblich mitprägen.

Zentrale Aussagen zur Verkehrsentwicklung im Saarpfalz-Kreis sind u.a.:

- Möglichst viele Menschen sollen mit dem Verkehrsmittel ihrer Wahl mobil sein - sowohl in städtischen Ballungsgebieten als auch im ländlichen Raum.
- Aus dem **demografischen Wandel** resultieren neue Anforderungen an Verkehrssysteme. Das ist zum einen die bessere Integration der älteren Verkehrsteilnehmer ins Verkehrssystem und zum anderen die Reduzierung komplexer Verkehrsstrukturen um die Zahl risikoreicher Situationen und Unfällen zu minimieren.
- Solange der Berufsverkehr durch radiales Einpendeln in die saarpfälzischen Städte charakterisiert ist, bleibt **die hohe Verkehrsbelastung in den Zentren und auf den überregionalen Verbindungstrassen bestehen.**
- Im **ländlichen Raum** ist die Verkehrsplanung gefordert, über die funktionellen Gesichtspunkte der Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur und -angeboten hinauszugehen und verstärkt die Bedürfnisse der Menschen aufzugreifen. Die Herausforderung besteht in der **Sicherung der Mobilität von Bevölkerungsgruppen**, die nicht individuell über weitere Distanzen bewegen können.
- Die verkehrliche Situation in **städtischen Bereichen** des Saarpfalz-Kreises ist geprägt durch **Personen- und Güterverkehr**. Besonders Liefer- und Parksuchverkehre führen im innerstädtischen Bereich zu einem großen Druck auf die Infrastruktur. Da die städtischen Bereiche des Saarpfalz-Kreises die größte Einwohner- und Arbeitsplatzdichte der Region aufweisen, ist eine erhöhte Verkehrsbelastung eine logische Konsequenz. Die Folgen sind zähflüssiger Verkehr, Staus, schlechte Luft und Lärm. Belastungsspitzen lassen sich hier auch zu Schulbeginn und -ende identifizieren, da viele ihre Kinder an die innerstädtischen Schulstandorte bringen.

- Ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsangebot und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind der Schlüssel für eine Reduktion des MIV in innerstädtischen Gebieten.
- Trotz des im Landevergleich gut ausgebauten ÖPNV-Netzes, Angeboten wie Jobticket, CarSharing und Mitfahrerparkplätzen sowie Marketingmaßnahmen ist ersichtlich, dass **das Auto im Saarpfalz-Kreis das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel** ist, um die individuellen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Der private PKW dient nicht nur zur reinen Beförderung, sondern gehört zur Lebensqualität vieler Bürger und hat oft psychologische Symbolfunktion. Für Planer und Politik stellt **es eine große Herausforderung dar, gegen diese psychologischen Aspekte** vorzugehen.
- Durch die gestiegene Mobilität und der angewachsene Anteil des Schwerlastverkehrs haben sich einige innerörtliche Dorfstraßen zu Verbindungslinien mit allen dazugehörigen **Belastungen und Risiken für die Anwohner** entwickelt. Wahrgenommene Probleme sind vor allem die hohe Anzahl an PKW und LKW, zu hohe Geschwindigkeiten und die damit verbundene Lärmbelastung.
- Auf dem Straßenhauptnetz und den Straßennebennetzen sind unterschiedliche Ansätze zur Konfliktschärfung nötig. Über das Mittel der **Verkehrsberuhigung** soll versucht werden, diese Konflikte mit verschiedenen Maßnahmen zu entschärfen und den Verkehr für die Anwohner verträglicher zu gestalten. Dabei sind im Vorfeld der Planungen immer spezielle **Abwägungsentscheidungen** zu treffen. Beispielsweise darf die Durchleitungs- und Verbindungsfunktion einer Bundesstraße nicht zu stark durch verkehrsberuhigende Maßnahmen eingeschränkt werden. **Überregionale Verkehrsverbindungen sind ein wichtiger Standortfaktor**, der nicht zu stark beschnitten werden darf. Hinzukommt dass **die „Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“** beachtet werden müssen.
- Ein qualitativ gut **ausgebautes Alltagsradwegenetz** ist einer der wichtigsten Bausteine für eine nachhaltige Mobilität und kann vor allem auf kürzeren Strecken eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Gerade im Saarpfalz-Kreis sollte das Fahrrad als Instrument der Klima, Gesundheits- und Verkehrspolitik stärker genutzt werden, um die vom Verkehr verursachten Probleme zu verringern.
- **Multimodales Verkehrsverhalten** ist ein vielversprechender Ansatz zur effizienten, kostenbewussten und ökologischen Mobilität der Zukunft. Es bedeutet, dass ein Verkehrsteilnehmer nicht nur ein, sondern unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt – je nach Bedarf und Situation.
- Das Hauptziel einer Verkehrsplanung ist das Erreichen **eines Höchstmaßes an Verträglichkeit der Nutzungsansprüche**. Dies erfordert eine Kompromissbereitschaft innerhalb der Planung, aber auch eine Kompromissbereitschaft der unterschiedlichen Akteure im Straßenraum.

Vision und Ziele für die Verkehrsentwicklung im Saarpfalz-Kreis

Mobilität ist die zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben. Um sich als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort zu entwickeln sowie allen Generationen die Teilnahme an einer Mobilität zu ermöglichen, müssen die verschiedenen Akteure im Saarpfalz-Kreis Möglichkeiten schaffen, die Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten. **Die wesentliche Aufgabe einer sinnvollen Verkehrspolitik ist es daher, Mobilität sicherzustellen, diese nachhaltig zu gestalten und die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander zu verknüpfen.** Grundsätzlich ist die Erreichbarkeit unserer Zentren, der Anschluss an das Autobahnnetz sowie an die Bundesstraßen im Saarpfalz-Kreis als gut zu bewerten. Auch zeichnet sich das ÖPNV-Angebot im Saarpfalz-Kreis in weiten Teilen durch eine gute Taktung auch außerhalb der Hauptverkehrszeit aus. Trotz des attraktiven Angebots im Bereich des ÖPNV kommt es vor allem aufgrund der Pendlerströme und LKW-Verkehre in den Ortschaften mit regional wichtigen Durchgangstraßen und den innerstädtischen Zentrumsbereichen zu Verkehrs- und Lärmbelastungen, die ihre Spitze zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs erreichen.

Strategischer Rahmen:

Im Jahr 2017 hat der Saarpfalz-Kreis ein Kreisentwicklungskonzept aufgestellt. Das Kreisentwicklungskonzept kann grundsätzlich als ein Instrument definiert werden, welches Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des kreisangehörigen Raumes vorgibt.³ Das Kreisentwicklungskonzept beinhaltet in seiner Strategie auch einen Baustein zum Themenkomplex Verkehr und Mobilität, dessen Inhalte mitunter das Fundament dieser strategischen Ausführungen bildet.

Als Biosphären-Kreis sieht man sich insbesondere dem Themakomplex der nachhaltigen Mobilität verpflichtet.

Oberziele der Verkehrsentwicklung im Saarpfalz-Kreis sind deshalb grundsätzlich die **Verkehrsreduzierung** und die **Verkehrsberuhigung** sowie das etablieren einer umweltschonenden Mobilität. Die Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen an neuralgischen Punkten soll reduziert werden. Gleichzeitig muss die **Pflege in das bestehende Infrastrukturnetz** intensiviert werden, sodass weiterhin seine Funktion als wichtiger Standortfaktor für Industrie und Gewerbe sowie Pendler und Einwohner des Kreises aufrechterhalten werden kann.

Hierzu ist im Kreisentwicklungskonzept folgende Vision formuliert:

Vision:

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 sind integrierte Verkehrs- und Mobilitätskonzepte, auf deren 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 zu bevorzugenden Verkehrsmittel für Wege des täglichen Bedarfs.

³ Vgl.: Landkreistag Rheinland-Pfalz (2009): Muster eines Kreisentwicklungskonzeptes.

Die Grundlage dafür bildet eine durchdachte **Organisation des Verkehrsablaufs**, die dazu **passende Gestaltung der Infrastruktur** sowie **die Konzeption und Realisierung von Alternativen** zum motorisierten Individualverkehr. Strategien für nachhaltigen Verkehr und Mobilität konzentrieren sich auf das Vermeiden, Verlagern und die Verbesserung der Verträglichkeit.

Neue Infrastrukturprojekte (Umgehungsstraßen, Ausbaumaßnahmen...) sind im Kontext des demografischen Wandels und finanziellen Restriktionen kritisch zu hinterfragen. **Die Pflege der Bestandsnetze wird gegenüber dem Infrastrukturausbau an Gewicht gewinnen.** Vor allem im ländlichen Raum besteht bei relativ konstanter bis rückläufiger Zahl der Erwerbstätigen und Einwohner sowie ausreichend freien Kapazitäten der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen kein größerer Ausbaubedarf.

Aus diesen Hintergründen zieht der Saarpfalz-Kreis Konsequenzen für die Verkehrsentwicklung und forciert die grundsätzliche Strategie der „**beeinflussenden Planung**“. Hierbei rücken die eher harten, nachfrageorientierte Maßnahmen des Baus und des Ausbaus von Infrastrukturen in den Hintergrund. Zum Einsatz kommen soll im Saarpfalz-Kreis eine Verkehrsentwicklungsplanung, die gemäß G.-A. Ahrens als

„**vorausschauende systematische Vorbereitung und Durchführung von Entscheidungsprozessen mit der Absicht, die Ortsveränderung in einem Planungsraum durch siedlungsstrukturelle, bauliche, betriebliche, ordnungs-, preis-, tarifpolitische und informative Maßnahmen im Sinne bestimmter Ziele zu beeinflussen.**“⁴

Intensivierung der Zusammenarbeit

Möchte man die Verkehrsplanung kreisweit angehen, wird bei der Fülle der unterschiedlichen Problemlagen relativ schnell deutlich, dass für die **Umsetzung einzelner Maßnahmen das Zusammenspiel einer Vielzahl von Akteuren notwendig wird.** Der Handlungsspielraum und die Einflussmöglichkeiten der einzelnen Kommunen zur Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden aufgrund der Bedeutung regionaler Verflechtungen begrenzt.

Die Kreisebene stellt zwar für die Steuerung und Entwicklung des Verkehrs aufgrund der Verflechtungen und Abhängigkeiten für viele Ansätze die angemessene Handlungsebene dar, allerdings gibt es im Saarpfalz-Kreis keinen institutionellen Rahmen für eine regionale Verkehrspolitik.

Deshalb gewinnt in unserer Region, die geprägt ist von ihren Stadt-Land-Beziehungen mit vielfältigen Verflechtungen, eine freiwillige, gut organisierte regionale Zusammenarbeit im Kontext der Verkehrsplanung zunehmend an Bedeutung.

Die Weiterentwicklung unserer Region wird im Saarpfalz-Kreis als **Gemeinschaftsaufgabe** definiert. Zukünftige konzeptionelle Überlegungen im Bereich „Verkehr“ sind ein zentraler Teil dieser gemeinschaftlichen Kreisentwicklung.

⁴ Vgl.: Ahrens, G.-A. (2008): Integrierte VEO - Anspruch und Wirklichkeit, Jubiläumsband "100 Jahre DVWG 1908 bis 2008, Sonderheft der Zeitschrift Internationales Verkehrswesen, DVV Media Group Berlin.

Deshalb können sich verkehrsstrategische Überlegungen, die aus einer Synopse bestehender Konzepte und Prozesse entstehen, nicht auf die Zuständigkeiten eines einzelnen Akteurs beschränken, sondern müssen im weiteren Verlauf aus einer Zusammenarbeit zwischen Land, Kreis, Städten und Gemeinden, Interessensgruppen sowie Betrieben aus dem ÖPNV etc. entstehen.

Rolle des Saarpfalz-Kreises

Die bisherigen Möglichkeiten und Kompetenzen des Saarpfalz-Kreises liegen im Rahmen seiner Aufgabenwahrnehmung hauptsächlich **innerhalb der Arbeitsfelder des Fachbereichs Verkehrswesens und des Bereichs ÖPNV und Mobilität.**

Dort hat er Entscheidungs- und Umsetzungskompetenz und ist somit selbst ein Akteur der Verkehrsentwicklung. Zum anderen kann die Kreisverwaltung aber auch außerhalb ihres direkten Zuständigkeitsbereichs die sonstigen Akteure unterstützen und als Sprachrohr an übergeordnete Entscheidungsebenen dienen.

Der Saarpfalz-Kreis sieht seine Rolle besonders in der vernetzenden und koordinierenden Funktion. Sein Ziel ist es, regionale Interessen zu vertreten und dabei beratend tätig zu sein, sodass einzelne lokale Projekte mit Mehrwert verknüpft werden. Seine Rolle kann zukünftig gefestigt werden, indem er selbst verstärkt als Impulsgeber und Projektträger auftritt.

Fachbereich Verkehrswesen/Straßenverkehrsbehörde

Bislang war der Saarpfalz-Kreis vor dem Hintergrund von **Leichtigkeit und Sicherheit im Straßenverkehr** mit seinem Team der Verkehrsüberwachung im gesamten Kreisgebiet (seit 2017 mit der Ausnahme von St. Ingbert) tätig. Die **Blitzer-Teams** fahren an mehrere Stellen im Straßennetz. Die Messpunkte sind aufgrund von Unfallschwerpunkten und kritischen Örtlichkeiten wie Schulen oder Kindergärten ausgewählt. Sie werden bewusst in unregelmäßigen Abständen wiederholt. Fallzahlen und Gebühren sprechen in diesem Bereich eine eindeutige Sprache.

Mögliche Änderungen bei der Verkehrsüberwachung sind die **Ausweitung der Messzeiten**, damit der gesamte Berufsverkehr (ab 6 Uhr und bis 18 Uhr) abgedeckt werden kann. Die **Einsatzzeiten der Blitzer-Teams** sollten in diesem Bereich ausgeweitet werden, um die Messzeiten besser an die Zeiten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und somit auch erhöhtem Sicherheitsbedarf anpassen zu können.

Ein weiterer Aspekt bei der Verkehrsüberwachung ist die **Anschaffung eines mobilen „Blitzanhängers“**, der nicht nur als teilstationäre Einheit einen besonders neuralgischen Bereich längere Zeit überwachen kann, sondern zugleich auch erfassen kann, welcher Verkehr auf der Strecke konkret zu welchem Zeitpunkt unterwegs ist. Damit kann man **leichter auf Verkehrsströme reagieren** und diese – wenn möglich und realisierbar – umleiten oder Alternativen aufzeigen. Die Blitzanhänger haben eine **Verfügbarkeit von 24/7** und benötigen in diesem Zeitraum kaum personelle Betreuung, so dass nicht nur eine **hohe Überwachungsichte** erzeugt wird, sondern auch ein Messprotokoll entsteht, mit dessen Hilfe neue Konzepte entwickelt werden können.

Noch Zukunftsmusik ist die Ausschreibung von Strecken, auf denen die Geschwindigkeit gemessen werden kann (**Streckenblitzen**). Im Vergleich zur punktuellen Messung wird hierbei eine Strecke überwacht, auf der die Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt wird.

Dies bewirkt, dass Fahrer nicht vor einer stationären oder teilstationären Anlage abbremsen, um das Tempolimit einzuhalten, und danach mit überhöhter Geschwindigkeit weiter fahren. **Diese Strecken bezogene Messung empfiehlt sich besonders auf längeren Einfall- und Ausfallstraßen von Städten und Gemeinden, deren innerörtliche Ampelsysteme auf einen gleichmäßigen Verkehrsfluss angewiesen sind.**

Weitere Mittel der Wahl wären weitere **Geschwindigkeitsmesstafeln** und „verdeckte“ **Zählgeräte**, um auswertbare und belegbare Werte zu erhalten.

Fußgängerüberwege (FGÜs) und **Querungshilfen** sind seit langem ein probates Mittel zur Harmonisierung von Fußgänger-, Rad- und Straßenverkehr. Der Saarpfalz-Kreis ist hierbei im **ständigen Dialog** mit den beteiligten Parteien, damit Sicherheit wie Leichtigkeit des Verkehrs im Einklang berücksichtigt werden.

Elementar bei der Überwachung und Gestaltung des Straßenverkehrs ist die **Einbindung unterschiedlicher Träger öffentlicher Belange**. Ganz gleich ob beim Bau einer Straße oder eines Fußgängerüberwegs oder einer Lichtsignalanlage – stets muss es Ziel der Straßenverkehrsbehörde sein, möglichst viele Aspekte und Interessen zu beleuchten, um die Sicherheit wie die Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewähren. Neben den üblichen Vorgehensweisen bei den Planungen und Realisierungen von Projekten kann der Saarpfalz-Kreis auch **als Mittler und Impulsgeber** in diesem „Konzert“ eine zentrale Rolle übernehmen. Eine mögliche Variante wäre die **Einrichtung eines Runden Tisches**, bei dem Akteure aus den unterschiedlichsten Bereichen mit ihren Anliegen zu Wort kommen. Dieser Runde Tisch wäre dann ein **Pool für Informationen und Anregungen** im Bereich des Straßenverkehrs und zugleich ein Gradmesser, bei dem die einzelnen Akteure erkennen können, welche **Konsequenzen lokale Wünsche** im regionalen Kontext haben – **als Beispiel sei genannt: die Sperrung einer Straße führt nicht zu weniger Verkehr, sondern zur stärken Belastung anderer Straßen.**

Gerade in einem Kreis, dessen Wirtschaft geprägt ist von automobiler Industrie, ist **der Dialog mit den einzelnen Unternehmen** und den zuliefernden Logistikunternehmen unerlässlich. Auch hier wäre eine **feste Dialogplattform** ein mögliches Mittel.

Ortsvorsteher und Gemeindevertreter haben dem Saarpfalz-Kreis in den vergangenen Monaten konkrete Handlungs- und Problemfelder in ihren Ortsteilen übermittelt. Wahrgenommene Probleme sind vor allem die hohe Anzahl an PKW und LKW, zu hohe Geschwindigkeiten und die damit verbundene Lärmbelastung. Weiterhin wünscht man sich beispielsweise vielerorts zusätzliche Querungshilfen und Fußgängerüberwege. **Die Straßenverkehrsbehörde ist ein wichtiger Akteur, wenn es darum geht, die Lösungen für diese Probleme anzugehen** (s. Übersicht: Zuständigkeiten im Themenkomplex Verkehrsberuhigung/Verlagerung, S. 20). Deshalb hat sich die Straßenverkehrsbehörde den einzelnen Eingaben aus den Städten und Gemeinden angenommen und **erste Schritte in die Wege geleitet**. Perspektivisch wird man seitens der Straßenverkehrsbehörde so auf alle Eingaben reagiert, eine potenzielle Umsetzung der gewünschten Maßnahmen rechtlich geprüft und gegebenenfalls auch umgesetzt haben.

Geschäftsbereich Regionalentwicklung

Weitere Kompetenzen der Kreisverwaltung bezüglich der Verkehrsentwicklung sind im Geschäftsbereich Regionalentwicklung verortet. Die Regionalentwicklung stellt eine wichtige Schnittstelle dar, um gemeindeübergreifende und kreisweite Ideen zu entwickeln und Projekte zu koordinieren. **Über den Bereich ÖPNV und Mobilität nimmt der Saarpfalz-Kreis die Aufgabenträgerschaft des straßengebundene ÖPNV wahr.** Ziel ist die Sicherung der Daseinsvorsorge im Saarpfalz-Kreis und im Biosphärenreservat Bliesgau durch ein finanzierbares Angebot im öffentlichen Personennahverkehr. Hierzu wird der Busverkehr nach der EU- Richtlinie 1370/2007 in regelmäßigen Abständen (i.d.R. 8 Jahre) im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens ausgeschrieben und vergeben. **Der Saarpfalz-Kreis finanziert die eingerichteten Kreislinien und Anruflinientaxi-Verkehre.**

Die Kosten der Regio-Linien trägt der Zweckverband Personen Nahverkehr, ebenso werden die Stadtverkehre St. Ingbert, Homburg und Blieskastel von den jeweiligen Städten getragen. Bei der Stadt Homburg übernimmt die HPS GmbH die Kosten. Die Grundschulverkehre liegen in der Kostenträgerschaft der Kommunen. Weiterhin fördert der Saarpfalz-Kreis die Bus- und Bahnnutzung von Kindern in Familien mit drei und mehr Kindern.

Aufgabe der Mitarbeiterinnen des Bereichs ÖPNV und Mobilität sind die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV. Hier kooperiert man eng mit den beauftragten Unternehmen um das ÖPNV-Angebot im Saarpfalz-Kreis attraktiv zu halten. Die Verbesserung der Verbindungsqualität, das Beheben von Erschließungsmängeln und das Abstimmung der Fahrpläne sei hier beispielhaft genannt. Weiterhin **kontrolliert die Kreisverwaltung die Einhaltung der Verträge und Qualitätsstandards** durch örtliche Kontrollen und der Auswertung von Berichten und Echtzeitdaten.

Im Einzelnen bedeutet dies, dass man seitens der Kreisverwaltung an der Weiterentwicklung und dem **qualitativen Ausbau des ÖPNV-Angebots** arbeitet. Planungsinstrument ist hierbei der jüngst aufgestellte **Nahverkehrsplan**. Hier werden die erforderlichen Verkehrsdienstleistungen festgeschrieben und die Ziele für die Entwicklung des ÖPNV festgelegt sowie die Angebotsstandards für einzelne Linien definiert. **Zukünftig wird es darum gehen, die dort formulierten Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV auf ihre Machbarkeit zu prüfen und dann zu realisieren.**

Das **Marketing und die Imagearbeit** für das ÖPNV-Angebot sind weitere zentrale Aufgaben des der Kreisverwaltung. Die Mitarbeiter planen Marketing-Maßnahmen, Image-Kampagnen und zielgruppenorientierte Aktionen um den ÖPNV als **attraktive Alternative zum Individualverkehr** im Saarpfalz-Kreis zu bewerben.

Perspektivisch wäre es denkbar, innerhalb des Geschäftsbereichs Regionalentwicklung ein **Mobilitätsmanagement** aufzubauen, um **das Thema Nachhaltige Mobilität in der Kreisverwaltung zu institutionalisieren**. Die Verkehrsentwicklung könnte überörtlich durch neue innovative Ansätze zur Stärkung des Umweltverbundes und der intelligenten Verknüpfung der Verkehrsarten positiv beeinflusst werden. Weiterhin könnten hier Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum entwickelt und die Umsetzung entsprechender Projekte federführend betreut werden.

Reflexion des eigenen Verhaltens und Appell zur gegenseitigen Rücksichtnahme

Verhalten

Parallel zur Aufgabenwahrnehmung der öffentlichen Hand kann **jeder Einzelne in seinem Alltagsverhalten** zur nachhaltigen Gestaltung und Beruhigung des Verkehrs im Saarpfalz-Kreis beitragen. Durch **kleine Umstellungen** und das bewusste **Verlassen der eigenen Komfortzone** kann jeder einen Beitrag zur Verbesserung der Situation leisten. In der Summe aller Bemühungen ergibt sich somit ein großes Potenzial. Das Umsteigen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel und das Bilden von Fahrgemeinschaften können hier insbesondere als Beispiele genannt werden. Hinzu kommt die **kritische Reflektion des eigenen Konsumverhaltens**. Wer exotische Produkte aus anderen Ländern kaufen möchte, sollte sich bewusst machen, dass auch das zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt. Lieferungen an die Haustür mögen zwar bequem sein, erhöhen jedoch auch den Verkehr auf unseren Straßen.

Rücksichtnahme und gegenseitiges Verständnis

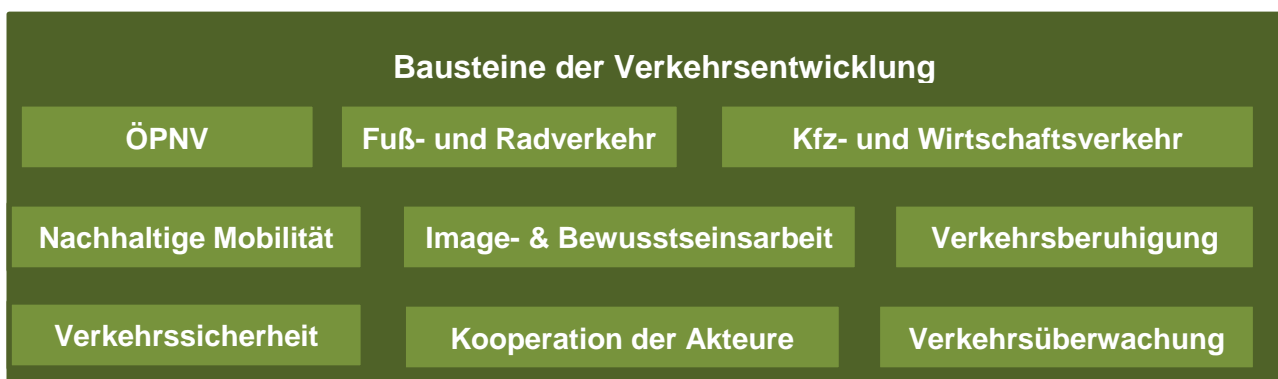
Bezugnehmend auf die in § 1 StVO aufgeführten Grundregeln des Verkehrs sei an dieser Stelle der Appell an die Verkehrsteilnehmer erlaubt, sich **in gegenseitiger Rücksicht** zu üben und sich **gegenseitig zu respektieren**. „*Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.*“ In erster Linie geschieht dies durch die **Einhaltung der Verkehrsregeln**.

Darüber hinaus soll auch ein Appell an die Anwohner der Hauptverkehrsstraßen gehen. Die oft kritisierten LKWs transportieren Güter unseres täglichen Bedarfs und liefern Rohstoffe für unsere Industrie- und Gewerbebetriebe. Unsere Straßen sind ein **wichtiger Standortfaktor**. Dem Verkehr muss ein **gewisses Maß an Toleranz** entgegen gebracht werden. Funktionsbedingt sollte diese Toleranz an Bundesstraßen und Landesstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion höher ausfallen, als in verkehrsberuhigten Wohngebieten.

Strategiematrix zur Verkehrsentwicklung im Saarpfalz-Kreis

Ein Blick in bestehende Planungsinstrumente verdeutlicht, dass diverse strategischen Stellschrauben und konzeptionellen Ansätze bereits auf unterschiedlicher Ebene beschrieben wurden. Die planerischen Stellschrauben zur Lösung der Verkehrsprobleme auf kommunaler Ebene liegen teilweise vor, harren aber der Umsetzung. Der Saarpfalz-Kreis hat bezüglich der regionalen Verkehrsentwicklung eine Strategiematrix entwickelt, die mögliche Ansatzpunkte in den unterschiedlichen Themenbereich der Verkehrsentwicklung zusammenfasst und die unterschiedlichen Akteure im Sinne einer **gemeinsamen Verantwortung** anspricht. In der Spalte „Handlungsmöglichkeiten des Kreises“ wird dargestellt, welche Beiträge die Kreisverwaltung bisher liefert und zukünftig liefern könnte.

Bausteine der Verkehrsentwicklung



Themenbereich	Entwicklungsziele	Ansatzpunkte	Handlungsmöglichkeiten des Kreises
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Wir stärken den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge, besonders in strukturschwächeren Räumen. Wir fördern einen bedarfsgerechten und qualitativ ansprechenden ÖPNV mit einer angemessenen Taktung und bezahlbaren Tarifstrukturen. Wir stellen den Schulbusverkehr sicher. Wir prüfen die verbesserte Anbindung kleinerer Ortslagen abseits der Hauptachsen. Wir setzen uns für eine bessere Anbindung an die angrenzenden und überregionalen Zentren und Wirtschaftsräume ein. 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung und Ausbau der Angebote Verbesserung der Verbindungsqualität Haltestellen und Linien reflektieren Behebung von Erschließungsmängeln einzelner Ortslagen Anbindung der Gewerbe- und Industriestandorte verbessern Bezahlbarkeit der Angebote Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge und Haltestellen (bspw. Barrierefreiheit) stellen Einhaltung von Qualitätskriterien kontrollieren (Grundsätzliches, Barrierefreiheit, Technische Ausstattung, Umweltstandards, Fahrgastplätze, Fahrgastinformation, Zustand, Anforderungen an das Personal) Bereitstellung von Echtzeitinformationen Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern verbessern Tarifsysteme überarbeiten Einsatz von Elektromobilität prüfen Kontinuierliches Abbauen von Barrieren 	<ul style="list-style-type: none"> Der Saarpfalz-Kreis ist Träger des straßengebundenen ÖPNVS. <p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> Strategische Planung über den Nahverkehrsplan Vertragsgestaltung mit Verkehrsunternehmen Ausbaupotenziale prüfen Weiterentwicklung und Monitoring des Nahverkehrsplans Realisierung der dort aufgeführten Maßnahmen Formulieren von Qualitätskriterien Überprüfung der Einhaltung der Qualitätskriterien durch örtliche Kontrollen, Auswertung von Berichten und Echtzeitdaten Vorhalten von Kontrollpersonal Erheben von Pönale Grundsätzliche Marketing-Maßnahmen, Image-Kampagnen, zielgruppenorientierte Aktionen (an Schulen oder bei Berufspendlern) <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ergänzende Angebote fördern und unterstützen Prüfung der Einrichtung von Eilbuslinien Prüfung von beschleunigungsmaßnahmen auf den R-Linien Integration freigestellter Schüler- und Kindergar-

			<p>tenverkehre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etwaige Integration von Haustarifen in den saarVV
<p>Fußgänger- und Radverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir fördern die Nahmobilität indem wir Rahmenbedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr verbessern. • Wir erhöhen den Stellenwert des Fuß- und Radverkehrs in unseren planerischen Überlegungen und Diskussionen. • Wir fördern für den Alltagsverkehr auch Fuß- und Radwege insbesondere als städtetechnisches Ziel in den Städten und Gemeinden. • Wir berücksichtigen die gängigen Qualitätsstandards bei Neuplanungen und Ausbautätigkeiten. • Wir verbessern die Situation für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der Hauptverkehrs-, Hauptgeschäftstraßen sowie Ortsdurchfahrten. • Wir optimieren die Wegweisung und sorgen für eine bessere Orientierung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung von Politik und Verwaltung für diesen Themenbereich • Verbesserung der verwaltungstechnischen, finanziellen und politischen Rahmenbedingungen • Einstellen von kommunalen Radverkehrsbeauftragten • Durchführung eines Fußgänger- und Radfahrchecks in den Kommunen • Erstellung von Nahmobilitätskonzepten auf kommunaler Ebene und deren überregionaler Abstimmung • Optimierung der Wegenetze und deren systematischer Ausbau • Schließung von Netzlücken • Erhöhung der Barrierefreiheit • Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten • Reduzierung komplexer Strukturen • Abbau von Nutzungskonflikten • Bau von „schnellen Radwegen“, eventuell auf Basis des touristischen Netzes • Verbesserung bestehender Lichtsignalanlagen • Einrichtung Querungshilfen und Zebrastreifen • Fußgänger- und fahr- 	<p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Engagement des Saarpfalz-Kreises im touristischen Radwegenetz • Straßenverkehrsbehörde ist Anhörstelle bei der Planung und Umsetzung von Radwegen • Straßenverkehrsbehörde ist Ansprechpartner bei Konfliktfällen zwischen Radwegenetz und Straßenverkehr <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation der Potenziale des Fahrrads im Nahverkehr • Partnerschaftliche Planung des Alltagsradwegenetz zwischen Kreis und Kommunen • Einrichtung einer AG „Alltagsradverkehr im Saarpfalz-Kreis“ • Mitarbeit bei der Erstellung von kommunalen Konzepten

		<p>radfreundliche freundliche Knotenpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Radfahr- und Schutzstreifen • Ausbau von Fahrradstationen • Partner für die Betreuung von Fahrradleihstationen gewinnen • Abbau von Angsträumen • Verbesserung von Beleuchtung • Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr 	
<p>Kfz- und Wirtschaftsverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir stellen die Leistungsfähigkeit unserer bestehenden Straßen als wichtiger Standortfaktor sicher. • Wir setzen auf einen effizienten Verkehrsablauf und die Sicherstellung der Erreichbarkeit. • Wir verfügen über belastbare Knotenpunkte im Bereich der Verkehrswege. • Wir setzen uns für eine verträgliche Steuerung des Güter- und Lieferverkehrs ein. • Wir setzen auf innovative und nachhaltige Verkehrssysteme. • Wir wollen die Mengen an Kfz- und Wirtschaftsverkehren langfristig auf saarpfälzischen Straßen reduzieren. • Wir berücksichtigen die neuen Anforderungen an Verkehrssysteme, die durch den demografischen Wandel entstehen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Situation auf überörtlichen Verkehrswegen • Identifikation von Konfliktbereichen • Verkehrsabläufe optimieren • Prüfung von Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung • Parkraummanagement im innerstädtischen Bereich • Bessere zeitliche Abstimmungen von Baustellen (Baustellenmanagement) • Einrichtung von Lade- und Lieferzonen in den Zentren • LKW-Durchfahrtsverbote prüfen (Mautpreller, Autobahnvermeider...) • Optimierung von Ampelschaltungen 	<p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsbehörde ist zuständig für alle Bundes –und Landstraßen innerhalb des Kreisgebietes, d.h. unter anderem für Baustelleneinrichtungen, Beschilderungen und Markierungen. • Straßenverkehrsbehörde ist die Bescheid erteilende Behörde für Schwerlast –und Großraumtransporte • Straßenverkehrsbehörde ist zuständig für Verkehrsführung bei diversen Veranstaltungen (wie zum Beispiel Trofeo) • Straßenverkehrsbehörde ist zudem zuständig für Führerschein –und Fahrschulwesen, wie für Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten inkl. Geschwindigkeitsüberwachung, Personenbeförderungsangelegenheiten (Taxi, Mietwagen,

			<p>Busse, Ktw)</p> <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung Runden Tisches „Verkehr“ • Dialog mit Unternehmen bezüglich vertraglicher Logistikkonzepte • Erstellung eines Lkw-Führungskonzepts auf Kreisebene • Stärkere Zusammenarbeit bei der Ausweisung von Behindertenparkplätzen
<p>Nachhaltig Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir setzen auf Verkehrsreduzierung und etablieren eine umweltschonende Mobilität. • Wir verbessern die Rahmenbedingungen für Inter- und Multimodalität. • Wir fördern alternative Mobilitätsformen, die dabei helfen, den MIV zu reduzieren. • Wir fördern das Querschnittsthema Elektromobilität, sofern der dazu benötigte Strom aus regenerativen Energien gewonnen wird. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, Rad fahren, ÖPNV) • Optimierung der Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger • Entwicklung von Car-Sharing-Angeboten • Bedarfs und Flächenanalyse für weitere Park & Ride sowie Park & Bike Angebote • Erhöhung der Anzahl von KFZ-Stellplätzen an Bahnhöfen und Haltepunkten • Aufbau einer kreisweiten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (PKW und Rad) • Belebung von regionalen Mitfahrzentralen • Förderung von Fahrgemeinschaften 	<p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung der Vorbildfunktion (Elektroautos im eigenen Fuhrpark, Ladestationen am Kreisdienstgebäude) • Nutzung des Jobtickets • Etablierung eines integralen Taktfahrplans <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Mobilitätsstationen zusammen mit den Kommunen • Aufbau eines Mobilitätsmanagements in der Kreisverwaltung (Personalstelle Mobilitätsmanager)
<p>Image und Bewusstseinsarbeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir entwickeln strategische Ansätze, die auf das Mobilitätsverhalten der Menschen zielen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsberatung • Motivation zur umweltverträglichen Mobilität über Kampagnen etc. • Bewusstseinsarbeit 	<p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marketingmaßnahmen für den ÖPNV

	<ul style="list-style-type: none"> • Wir fördern das öffentliche Bewusstsein für umweltverträgliche Mobilität. • Wir bewerben unser ÖPNV-Angebot. • Wir verbessern das Image des Fahrrads als alternatives Verkehrsmittel. 	<ul style="list-style-type: none"> • durch Einzelaktionen • Zielgruppenorientierte Kampagnen 	<ul style="list-style-type: none"> • Werbung für das Jobticket <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchführen einer regionalen Mobilitätskonferenz mit den Akteuren aus dem Verkehrskontext • Stärkeres Marketing über das ÖPNV-Angebot im Kreis • Zusammenarbeit mit Partnern aus der Gesundheitsförderung
<p>Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir sorgen für einen verlangsamten und gleichmäßigen Verkehrsfluss in Belastungsbereichen. • Wir erhöhen die Verkehrssicherheit unter Wahrung des Verkehrsflusses. • Wir sorgen für Verkehrsberuhigung in den Zentren und Ortsdurchfahrten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Verlangsamung des fließenden Verkehrs auf Bundes- und Landesstraßen • Anordnung von Tempo 30 • Aufwertung von Ortseingangssituationen • Bauliche Maßnahmen im Straßenraum (Verschwenkungen, Einengungen) • Verstärkter Einsatz von Straßenbegleitgrün • Einrichtung von Querungshilfen und Zebrastrifen • Installation neuer Ampeln • LKW-Durchfahrtsverbote • Aufstellen von Geschwindigkeitstafeln • Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen • Einsatz von Flüsterasphalt bei Sanierungsmaßnahmen 	<p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsbehörde ist zuständig für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs auf allen Bundes- und Landesstraßen und damit zentrale Anlaufstelle bei allen Planungen, Konzepten und Projekten im Verkehrsraum • Geschwindigkeitskontrollen durch die Kreisverwaltung <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übermittlung der Anmerkung der Ortsvorsteher an den Landesbetrieb für Straßenbau (Resolution des Saarpfalz-Kreises) • Prioritäre Bearbeitung Maßnahmen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung identifiziert wurden (Zuständigkeiten des Kreises prüfen)

			<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Datenerhebung um subjektive Wahrnehmungen zu objektivieren
Kooperation der Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Wir intensivieren die interkommunale und fachübergreifende Planung und Abstimmung. • Wir arbeiten partnerschaftlich an einer verträglicheren Gestaltung des Verkehrs. • Wir vermeiden unabgestimmte Einzelplanungen. • Wir entwickeln unsere Kommunikationsstrukturen mit den Akteuren und Partnern im Bereich Mobilität weiter. • Wir stimmen uns bei der Entwicklung von Fahrplänen mit angrenzenden Kreisen und Verkehrsbetrieben ab. 	<ul style="list-style-type: none"> • Interessenartikulation bei Land und Bund (Ministerien) • Anregungen und Vorschläge an den Landesgesetzgeber • Kreis, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft und Kommunen sind noch enger zu Verzahnen • Verkehrserzeuger verstärkt in die Verantwortung nehmen • Zusammenarbeit mit Fachverbänden 	<p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enge Verzahnung zwischen kommunalen Einheiten, Landesbehörden und der Straßenverkehrsbehörde des Saarpfalz-Kreises <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von ehrenamtlichem Engagement im Zusammenhang alternativer Mobilitätsformen • Einbindung der Beratungsstelle „Rund um Dorf“ • Information über Fördermöglichkeiten
Verkehrsüberwachung	<ul style="list-style-type: none"> • Wir setzen uns für eine stärkere Verkehrsüberwachung ein und sorgen somit dafür, dass bestehende Regelungen eingehalten werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsequenterer Überwachung der Einhaltung von Maßnahmen und Anordnungen • Zusammenarbeit mit Ordnungsbehörden und Vollzugspolizei • Installation stationärer Blitzer an Ortsdurchfahrtsstraßen • Aufstellung von Geschwindigkeitsmessanlagen 	<p>Bisherige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsüberwachung im Saarpfalz-Kreis und angrenzender Gebietskörperschaften • Überwachung des ruhenden Verkehrs im Saarpfalz-Kreis und angrenzende Gebietskörperschaften • Kontrolle der angeordneten Verkehrssicherungen bei Baustellen sowie bei Veranstaltungen <p>Weitere zukünftige Handlungsmöglichkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontrollen verstärken • Stationäre/semi-stationäre Geschwindig-

			keitsmessanlagen installieren <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung inkl. „Streckenblitzen“ • Anschaffung von Geschwindigkeitsmesstafeln und „verdeckten“ Zählgeräten
--	--	--	---

Unterschiedliche Akteure und deren Aufgaben

Grundsätzliche Erläuterung

Während der **Bund** vorwiegend den Unterhalt und Ausbau der Bundes-Autobahnen und der Bundesstraßen betreibt, sind auf Landes- wie Kreis- und kommunaler Ebene andere Akteure am Werk. Das **Land** ist als Straßenlastträger für seine Landstraßen zuständig, verwaltet aber auch die Autobahnen und Bundesstraßen mit Mitteln des Staates.

Im Saarland gibt es keine Kreisstraßen. Dafür aber ist der **Kreis zuständig für alle Bauprojekte** an Bundes- und Landstraßen, wenn der Straßenlastträger nicht selbst Baustellen auf den besagten Straßen betreibt.

Für die Straßen auf kommunaler Ebene sind die einzelnen Stadt- und Gemeindeverwaltungen zuständig. Straßenverkehr bedeutet, dass der gesamte Verkehr unter den Prämissen von Sicherheit und Leichtigkeit läuft. Genau an dieser Stelle greift die Arbeit des Kreises als besonderem Mittler. Denn Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden durch zahlreiche Faktoren beeinflusst, deren Ursprünge in lokalen Interessen liegen wie in regionalen und über-regionalen Vorhaben, die miteinander koordiniert werden müssen.

Aus diesem Grund partizipiert der Fachbereich Verkehrswesen mittelbar wie unmittelbar an den Projekten der Städte und Gemeinden und wird zudem bei den Vorhaben des Landes über den Landesbetrieb für Straßenwesen eingebunden. **Diese Einbindung auf Landesebene wird in den kommenden Monaten eine entscheidende Änderung erfahren, wenn der Bund einen Teil seiner Zuständigkeiten an eine private Gesellschaft überträgt.**

Welche Maßnahmen und Zuständigkeiten dies sein werden, die zukünftig privatwirtschaftlich bearbeitet werden, erschließt sich zurzeit noch nicht. Sicher scheint lediglich zu sein, dass eine zentrale Anlaufstelle von Rheinland-Pfalz und das Saarland geschaffen werden soll, deren Sitz wahrscheinlich in Montabaur sein wird. Ob diese Distanz sich positiv auf die Zusammenarbeit und Koordination der Projekte im Straßenbau auswirken wird, soll die Zukunft zeigen.

Sicherheit und Leichtigkeit im Straßenverkehr ist auf jedem Fall ein Produkt mehrerer Faktoren, die auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene bei den Kreisen gebündelt zusammentreffen und dort im Sinne der Bürger wie der Wirtschaft koordiniert und auf den Weg gebracht werden können.

Übersicht: Zuständigkeiten im Themenkomplex Verkehrsberuhigung/Verlagerung

Maßnahme	Federführung	Zusammenarbeit mit
Tempo 30	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit Polizei, LfS, Städten und Gemeinden
Durchführung Verkehrsüberwachung (ruhend und fließend)	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis und Polizei 	<ul style="list-style-type: none"> • Städten und Gemeinden sowie mit dem LAVA
Montage von Geschwindigkeitstafeln	<ul style="list-style-type: none"> • Städte, Gemeinden und Kreis 	<ul style="list-style-type: none"> • Städte, Gemeinden und Kreis
Installation Stationärer Blitzer	<ul style="list-style-type: none"> • Städte, Gemeinden und Kreis 	<ul style="list-style-type: none"> • Lfs, Polizei, Ministerium und UBA
(Erneuerung von) Fahrbahnmarkierungen	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS (Straßenmeisterei) und ggf. Polizei
Ausbau der Beschilderung/Warnlampen	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden
Installation von Verkehrsspiegeln	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden
Installation von Fußgängerüberwegen	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden
Bau von sonstigen Querungshilfen	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden
Bau neuer Kreisverkehre	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden

Bauliche Maßnahmen an Ortsdurchfahrten, Ortsein- und Ortsausgängen	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden
Bau von Umgehungsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> • Land und Bund 	<ul style="list-style-type: none"> • Städte, Gemeinden, Kreise
LKW- Durchfahrtsverbote	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden
Einrichtung von Halteverboten/ Ausweisung neuer Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis ist bei Bundes- und Landstraßen anordnende Behörde • Gemeinde/Städte bei Kommunalstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Zusammenarbeit mit LfS und Polizei mit Anhörung der jeweiligen Städte und Gemeinden