

Kreisstadt Saarlouis

Schulwegkonzept Bildungsquartier Vogelsang

Bericht

9. Dezember 2024

Bericht Nr. 2052.023

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.9	11. November 2024	Erstellung Qualitätssicherung	Therese Lüthi Janne Hesse Axel Thös Wolfgang Wahl
0.99	15. November 2024	Einarbeitung Rückmeldung Stadt Saarlouis	Therese Lüthi
1.0	9. Dezember 2024	Ergänzung Erkenntnisse Ausschuss- und Beiratssitzung Nachhaltigkeit, Ökologie und Verkehr	Therese Lüthi

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Kreisstadt Saarlouis	Reiner Körner et al.	1 / PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Therese Lüthi	Therese.luethi@rapp.ch	+49 761 217 717 36
Wolfgang Wahl	Wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Janne Hesse	Janne.hesse@rapp.ch	+49 761 217 717 33
Axel Thös	thoes@atp-saar.de	+49 681 89 11 40

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	7
2 Grundlagen und Quellen	8
2.1 Untersuchungsraum	8
2.2 Einrichtungen des Bildungsquartiers Vogelsang	9
2.2.1 Grundschule Vogelsang	9
2.2.2 Kindertagesstätte und Kinderkrippe Metzer Wiesen	11
2.2.3 Evangelische Kindertagesstätte Innenstadt	11
2.3 Quellen	12
3 Bestandsanalyse	12
3.1 Ortsbegehung	12
3.1.1 Verkehrsmittelwahl	12
3.1.2 Bring- und Holverkehre	13
3.1.3 Sonstige Beobachtungen	17
3.2 Geschwindigkeiten	18
3.3 Verkehrsmengen	20
3.4 Ruhender Verkehr	21
3.4.1 Kfz-Verkehr	21
3.4.2 Stellplätze für Fahrräder und Tretroller	22
3.5 ÖPNV und Schulverstärkerbusverkehr	24
3.6 Radverkehr	27
3.6.1 Infrastruktur bzw. Führungsform im Bestand	27
3.6.2 Radverkehrskonzept	27
3.7 Fußverkehr	29
3.7.1 Infrastruktur im Längsverkehr	29
3.7.2 Infrastruktur im Querverkehr	34
3.8 Unfalldaten	35
3.8.1 Deutscher Unfallatlas	35
3.8.2 Statistische Unfalldatenbank Landespolizeipräsidium (LPP) 10 Zentrale Aufgaben	37
3.9 Relevante Erkenntnisse aus früheren Untersuchungen	39
3.9.1 Verkehrsregelnde Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Quartier Vogelsang [3]	39
3.9.2 Testweise Verkehrsberuhigung im Quartier Vogelsang [1]	39
3.9.3 Verkehrsberuhigung im Quartier Vogelsang [2]	39
3.9.4 Weitere Konzeptuntersuchungen [4]	40
4 Konzeption	41
4.1 Entwicklung Maßnahmenfächer	41
4.1.1 Fußgängerlängsverkehr	41
4.1.2 Fußgängerquerungen	41
4.1.3 Radverkehrsführung	42
4.1.4 Fahrradparken	43
4.1.5 Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr	43
4.1.6 Verkehrsführung	43
4.1.7 Ruhender Verkehr der Mitarbeitenden der Einrichtungen	44
4.1.8 Behindertenverkehr / Mobilitätseinschränkungen	44
4.1.9 Bring- und Holverkehr	45
4.1.10 Linien- und Schulverstärkerbus	45
4.1.11 Mobilitätsmanagement	46
4.2 Mögliche Kombinationen der Maßnahmenbausteine Geschwindigkeiten und Verkehrsführung	47

4.2.1	Variante 1 – Kleinräumiges beschränktes Durchfahrtsverbot	48
4.2.2	Variante 2 – Beschränktes Durchfahrtsverbot	48
4.2.3	Variante 3 – Kleinräumige Einbahnregelung	49
4.2.4	Variante 4 – Erweiterte Einbahnregelung	50
4.2.5	Fazit	51
4.3	Maßnahmenempfehlung	52
4.3.1	Feldversuch	56
5	Beteiligungsprozess	56
5.1	Klassenelternsprecherversammlung	56
5.2	Beteiligung 19. März 2024	57
5.2.1	Allgemeines	57
5.2.2	Rückmeldungen	58
5.3	Beteiligung 26. Juni 2024	63
5.3.1	Allgemeines	63
5.3.2	Rückmeldungen	64
5.4	Ideenentwicklung durch Anwohnende des Entenwegs	65
6	Schulwegeplanung	65
6.1	Einleitung / Ablauf	65
6.2	Arbeitsgruppe	65
6.3	Online-Beteiligung	66
6.3.1	Ergebnisse der Kinder-Umfrage	66
6.3.2	Ergebnisse der Lehrkräfte / Erzieher:innen-Umfrage	79
6.4	Schulwegebegehung	82
6.5	Schulwegepläne	83
6.6	Maßnahmenempfehlung	84
7	Zusammenfassung und Empfehlung	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zeitpunkt und Anzahl der die Schule verlassende Kinder	11
Tabelle 2: Vor- und Nachteil der beiden Stoßrichtungen	51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umfeld Bildungsquartier Vogelsang [geoportal.saarland.de]	7
Abbildung 2: Schulbezirk I Vogelsang (rosa Linie) und Hauptuntersuchungsbereich (blaue Linie) [Stadt Saarlouis, eigene Ergänzungen].....	8
Abbildung 3: Grundschule Vogelsang und ihre Zugänge [Luftbild Stadt Saarlouis, LVGL-Lizenz DOP-33/16] ..	9
Abbildung 4: Parksituation vormittags in östlicher Taubenstraße	14
Abbildung 5: Parksituation nachmittags in östlicher Taubenstraße.....	15
Abbildung 6: Parksituation nachmittags in westlicher Taubenstraße und Sperberweg.....	15
Abbildung 7: Parksituation nachmittags in westlicher Taubenstraße	16
Abbildung 8: Parksituation nachmittags in westlicher Taubenstraße, Höhe Eingang ev. Kita Innenstadt.....	16
Abbildung 9: Wendemanöver im Entenweg	17
Abbildung 10: Markierung am Knoten Soutyhofstraße / Von-Schütz-Straße / Schwarzbachstraße	18
Abbildung 11: Geschwindigkeiten im Untersuchungsperimeter [3].....	19
Abbildung 12: Geschwindigkeitsreduzierende Elemente entlang der Soutyhofstraße	20
Abbildung 13: Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld und ausgewiesene Stellplätze für Beschäftigte der Schule und Kita.....	22

Abbildung 14: Radabstellanlagen bei der Schule (Eingang Taubenstraße).....	23
Abbildung 15: Radabstellanlagen bei der Schule (Schulhof)	24
Abbildung 16: Standorte von Haltestellen und Linienführung im ÖPNV und des Schulverstärkerbusses	25
Abbildung 17: Aktueller Standort und Ausweisung Schulverstärkerbushaltestelle	26
Abbildung 18: Schulbusfahrt mit abweichendem Haltepunkt	27
Abbildung 19: Radverkehrsnetz im Zielzustand [6].....	28
Abbildung 20: Gehwege entlang Schwarzbachstraße	29
Abbildung 21: Gehwege entlang Eulenweg	30
Abbildung 22: Gehwege entlang Soutyhofstraße	30
Abbildung 23: Wegeverbindung zwischen Lehrerparkplatz und Taubenstraße	31
Abbildung 24: Gehwegführung entlang der Stellplätze im Bereich des Schulhofs.....	32
Abbildung 25: Aufmerksamkeitsmerkmal Vorsicht Kinder	33
Abbildung 26: Poller im Bereich der Einmündung Taubenstraße / Entenweg	34
Abbildung 27: Vorhandene Querungsstellen im Schulbezirk	35
Abbildung 28: Unfälle im Jahr 2022 mit Beteiligung von zu Fuß gehenden Personen	36
Abbildung 29: Unfälle im Jahr 2022 mit Beteiligung von Radfahrenden	37
Abbildung 30: Variante 1 – Kleinräumiges beschränktes Durchfahrtsverbot	48
Abbildung 31: Variante 2 – Beschränktes Durchfahrtsverbot	49
Abbildung 32: Variante 3 – Kleinräumige Einbahnregelung.....	50
Abbildung 33: Variante 4 – Erweiterte Einbahnregelung	51
Abbildung 34: Maßnahmenplan im Nahbereich	53
Abbildung 35: Boxen für Fahrräder (links), Abstellanlagen für Roller (rechts)	54
Abbildung 36: Beispielhafte Beschilderung von Elternhaltestellen Kita (links) bzw. Schule (rechts)	55
Abbildung 37: Mängel und Ideen im Zuge der Klassenelternsprecherversammlung	57
Abbildung 38: Rückmeldungen Handlungsbedarf im Fußverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers	59
Abbildung 39: Rückmeldungen Handlungsbedarf im Radverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers	60
Abbildung 40: Rückmeldungen Handlungsbedarf im Fuß- und Radverkehr auf den Wegen zur Schule / Kita.61	
Abbildung 41: Anteil der Teilnehmenden nach Einrichtung (n = 126)	66
Abbildung 42: Anteil der Teilnehmenden nach Einrichtung bezogen auf die Anzahl der Kinder in der Einrichtung (n = 126)	67
Abbildung 43: Wohnorte der Teilnehmenden (n = 123)	67
Abbildung 44: Verkehrsmittelwahl im Sommer (n = 158)	68
Abbildung 45: Verkehrsmittelwahl (im Sommer) und Wohnort (n = 123)	69
Abbildung 46: Nutzung des gleichen Verkehrsmittels auf dem Heimweg im Sommer (n = 157)	69
Abbildung 47: Alternative Verkehrsmittelwahl für den Heimweg im Sommer (n = 16)	70
Abbildung 48: Gründe für die Verkehrsmittelwahl Auto (n = 82)	70
Abbildung 49: Sicherheitsempfinden auf dem Weg zur Kita / Schule (n = 131).....	71
Abbildung 50: Verkehrsmittelwahl im Winter auf dem Weg zur Kita / Schule (n = 133)	71
Abbildung 51: Alternative Verkehrsmittelwahl im Winter (n = 29)	72
Abbildung 52: Voraussetzungen, häufiger den Umweltverbund zu nutzen (n = 119)	72
Abbildung 53: Wege zur Kita / Schule mit dem Fahrrad	73
Abbildung 54: Wege zur Kita / Schule zu Fuß	74
Abbildung 55: Anzahl Problemstelle je Kategorie	75
Abbildung 56: Konflikte mit dem Autoverkehr	76
Abbildung 57: Detailansicht Konflikte mit dem Autoverkehr.....	76
Abbildung 58: Konflikte mit parkenden Autos	77
Abbildung 59: Detailansicht Konflikte mit parkenden Autos	77
Abbildung 60: Unübersichtliche Stelle und gefährliche / fehlende Querung	78
Abbildung 61: Detailansicht unübersichtliche Stelle und gefährliche / fehlende Querung	78

Abbildung 62: Fehlender Radweg	79
Abbildung 63: Anteil der teilnehmenden Lehrkräfte / Erzieher:innen nach Einrichtung	79
Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl der Lehrkräfte / Erzieher:innen (n = 26)	80
Abbildung 65: Wohnorte der Lehrkräfte / Erzieher:innen (n = 25).....	80
Abbildung 66: Orte, an denen die Lehrkräfte / Erzieher:innen parken	81
Abbildung 67: Gründe für die Verkehrsmittelwahl Auto (n = 24)	81
Abbildung 68: Voraussetzungen, häufiger den Umweltverbund zu nutzen (n = 26)	82
Abbildung 69: Route Schulwegebegehung 10. September 2024	83
Abbildung 70: Übersichtsplan Maßnahmen entlang der Wege zur Schule bzw. Kita	84
Abbildung 71: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Fußgängerüberweg Wallerfanger Straße	85
Abbildung 72: Beispiel für Timer an Lichtsignalanlagen für Fußverkehr	85
Abbildung 73: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Metzer Straße ..	86
Abbildung 74: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Lichtsignalanlage Metzer Straße / Schwarzbachstraße .	86
Abbildung 75: Skizze Maßnahmenvorschlag sichere Querungsstelle Schwarzbachstraße.....	87
Abbildung 76: Skizze Maßnahmenvorschlag Knotenpunkt Metzer Straße / Fasanenallee	87
Abbildung 77: Best-Practice-Visualisierung Maßnahmenvorschlag Sicherheitsstreifen Neue-Brauerei-Straße	88
Abbildung 78: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Einmündungen Von-Schütz-Straße.....	88
Abbildung 79: Skizze Maßnahmenvorschlag B 405 Anschlussstelle A 620.....	89
Abbildung 80: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Bewerbung Mängelmelder	89
Abbildung 81: Maßnahmenplan im Nahbereich.....	92
Abbildung 82: Plan mit sicheren Wegen zu Fuß zur Schule bzw. Kita.....	93
Abbildung 83: Plan mit sicheren Wegen mit dem Rad zur Schule bzw. Kita	94
Abbildung 84: Übersichtsplan Maßnahmen entlang der Wege zur Schule bzw. Kita	95

Anlagenverzeichnis

1. Maßnahmenliste mit Maßnahmen im Nahbereich der Schule / Kita
2. Maßnahmenplan für den Nahbereich des Bildungsquartiers Vogelsang
3. Übersicht der Maßnahmen entlang der Wege zur Schule / Kita
4. Maßnahmenliste mit Maßnahmen entlang der Wege zur Schule / Kita
5. Plan mit sicheren Wegen zur Schule und zu den Kitas im Bildungsquartier Vogelsang
 1. Fußverkehr
 2. Radverkehr
6. Erläuterungen zu den Plänen mit sicheren Wegen zur Schule und zu den Kitas im Bildungsquartier Vogelsang Saarlouis
7. Maßnahmenliste mit begleitenden Maßnahmen

1 Aufgabenstellung

Die Kreisstadt Saarlouis hat beschlossen, dass für das „Bildungsquartier Vogelsang“ im Zuge eines Beteiligungs- und Entwicklungsprozesses ein innovatives, bedarfsgerechtes und modellhaftes Schulwegkonzept¹ entwickelt werden soll. Das Bildungsquartier umfasst drei Einrichtungen:

- Grundschule Vogelsang,
- Kindertagesstätte und Kinderkrippe Metzer Wiesen,
- Evangelische Kindertagesstätte Innenstadt.



Abbildung 1: Umfeld Bildungsquartier Vogelsang [geoportal.saarland.de]

Seitens der Stadtverwaltung werden vor allem Herausforderungen durch den motorisierten Individualverkehr, insbesondere durch Bring- und Holverkehre, gesehen. Zudem werden die Lage und Infrastruktur der Schulverstärkerbushaltestelle als unzureichend eingestuft.

Mit vorliegendem Schulwegkonzept sollen einerseits Lösungen für die verkehrlichen Defizite im direkten Umfeld des Bildungsquartiers Vogelsang entwickelt, andererseits Empfehlungen zur Schaffung sicherer Verbindungen zur Schule und zu den beiden Kitas formuliert werden. Die Studie gliedert sich dabei in drei² Bearbeitungsphasen:

1. Bestandsanalyse und Planung,
2. Moderation und Mediation,
3. Erstellung eines Schulwegeplans.

¹ Die offizielle Projektbezeichnung umfasst den Begriff Schulwegkonzept. Entsprechend der vorhandenen Einrichtungen im Bildungsquartier Vogelsang werden auch die beiden Kitas bzw. Wege zu diesen berücksichtigt.

² Phase 1 und 2 befassen sich mit dem Nahbereich des Bildungsquartiers Vogelsang.

2 Grundlagen und Quellen

2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum ergibt sich im Wesentlichen durch die Aufgabenstellung. Der Schulbezirk I Vogelsang erstreckt sich über eine weite Fläche bis zur Saar, wodurch er auch Gewerbegebiete, die Innenstadt, den Stadtpark sowie Sportflächen umfasst. Für die Schulwegeplanung sind primär die Wohngebiete von Relevanz, weswegen ein Hauptuntersuchungsraum entsprechend Abbildung 2 definiert wird. Er enthält die Wohnorte der Kinder in fußläufiger Entfernung. Berücksichtigt werden zudem Querungsmöglichkeiten zur Innenstadt. Die Innenstadt sowie die süd- / östlich davon gelegenen Bebauungen liegen außerhalb des Hauptuntersuchungsraums und werden nur punktuell in Bezug auf erhebliche Problemstellen im Radverkehr betrachtet. Darüber hinaus werden einrichtungsbezogene Schulverstärkerfahrten der KVS Verkehrsbetriebe Saarlouis berücksichtigt.

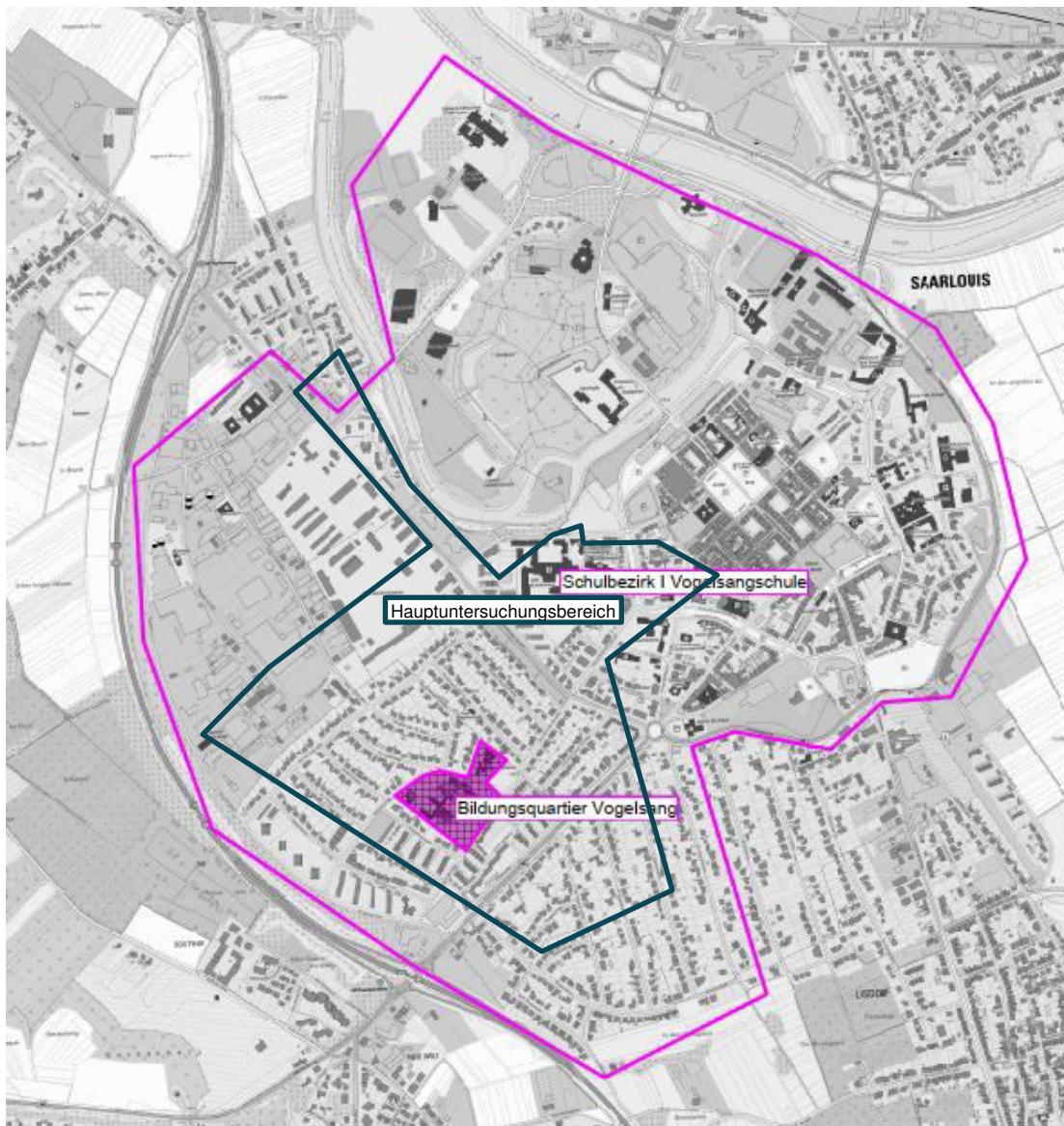


Abbildung 2: Schulbezirk I Vogelsang (rosa Linie) und Hauptuntersuchungsbereich (blaue Linie) [Stadt Saarlouis, eigene Ergänzungen]

2.2 Einrichtungen des Bildungsquartiers Vogelsang

2.2.1 Grundschule Vogelsang

Die Grundschule Vogelsang befindet sich zwischen der Taubenstraße im Norden, der Soutyhofstraße im Südosten und den Wohnbebauungen entlang des Schwalbenwegs im Südwesten. Die Schule kann über drei Zugänge erreicht werden:

1. Haupteingang von der Taubenstraße gegenüber dem Entenweg; es gibt hier zwei nahe gelegene Türen, wobei die westlichere, welche zudem in die Aula führt, barrierefrei ausgestaltet ist.
2. Eingang von der Taubenstraße über den Schulhof.
3. Eingang von der Soutyhofstraße entlang des Lehrerparkplatzes und der Mehrzweckhalle.



Abbildung 3: Grundschule Vogelsang und ihre Zugänge [Luftbild Stadt Saarlouis, LVGL-Lizenz DOP-33/16]

Nebst eines regulären Grundschulunterrichts mit Schulschluss um die Mittagszeit (Regelbetrieb) bietet die Grundschule Vogelsang auch einen Ganztagesbereich, bei welchem die Kinder verpflichtend bis 16.00 Uhr an der Schule verbleiben. Für Schüler:innen des Regelbetriebs besteht die Möglichkeit einer freiwilligen Ganztagschule. Im Schuljahr 2023 / 2024 besuchen knapp 300 Schüler:innen die Vogelsangschule. Die Schüler:innen verteilen sich dabei wie folgt auf die verschiedenen Bereiche:

- Regelbetrieb:
 - Gesamthaft 111 Schüler:innen
 - Davon rund 80 in freiwilliger Ganztagschule
- Ganztagschule: rund 185 Schüler:innen

Für die verschiedenen Schulformen gibt es unterschiedliche Randbedingungen:

- **Einzugsbereich:**
 - Für den Regelbetrieb gilt grundsätzlich der Einzugsbereich gemäß Schulbezirk, vgl. Abbildung 2. Vereinzelt kommen Schüler:innen aus weiteren Stadtteilen der Kreisstadt Saarlouis oder umliegenden Ortschaften inkl. Gemeinden in Frankreich.
 - Für die Ganztagschule ist kein konkreter Einzugsbereich definiert. Es steht jedem frei, einen Platz zu beantragen. Entsprechend gibt es jeweils rund 50 Schüler:innen, die aus anderen Stadtteilen der Kreisstadt Saarlouis oder den umliegenden Ortschaften die Vogelsangschule besuchen. Vereinzelt liegt der Wohnort sogar in Frankreich.
- **Schulbeginn:**
 - Für alle Schüler:innen gilt ein Schulbeginn um 8.00 Uhr.
 - Ab 7.00 Uhr gibt es eine Frühbetreuung, die verstärkt ab 7.30 Uhr genutzt wird.
- **Schulende:**
 - Der Regelbetrieb endet um 12.30 Uhr oder 13.15 Uhr.
 - Kinder der freiwilligen Ganztagschule verbleiben mindestens bis 15.00 Uhr. Eine Abholung ist zwischen 15.00 und 17.00 Uhr möglich.
 - Die Ganztagschule endet um 16.00 Uhr (Montag bis Donnerstag) bzw. um 13.15 Uhr (Freitag). Im Anschluss daran kann der Hort besucht werden. Eine Abholung der Kinder erfolgt bis spätestens 18.00 Uhr.
- **Angebot Schulverstärkerbus:**
 - Für Schüler:innen des Regelbetriebs, deren Schulweg länger als 2.0 km ist oder die nachweislich einen gefährlichen Schulweg³ haben, besteht ein Anspruch auf einen Schulverstärkerbus. Der Schulverstärkerbus fährt dabei vom ZOB / Kleinen Markt zur Schule (morgens). Eine Rückfahrt zurück zum ZOB / Kleinen Markt gibt es derzeit nicht (mehr).⁴ Es besteht kein Angebot für Schüler:innen der freiwilligen Ganztagschule nach Schulschluss.
 - Für die Ganztagschule besteht kein Anspruch auf einen Schulverstärkerbus. Egal, wie lange der Schulweg ist, müssen die Kinder somit mit dem öffentlichen Linienbusverkehr oder alternativen Verkehrsmitteln den Schulweg zurücklegen.

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht, zu welchen Zeitpunkten etwa wie viele Kinder die Schule verlassen bzw. abgeholt werden und welchen Ausgang sie nutzen.

Uhrzeit	Bereich	Anzahl Schüler:innen	Genutzte Ausgänge⁵
12.30 bzw. 13.15 Uhr	Regelbetrieb	Ca. 25	Soutyhofstraße (3), Taubenstraße (1) (inkl. Haltestelle Linienbus)
15.00 Uhr	Freiwillige Ganztagschule	Ca. 45	Soutyhofstraße (3) (inkl. Haltestelle Linienbus), Taubenstraße (1)
Zwischen 15.00 und 17.00 Uhr	Freiwillige Ganztagschule	Ca. 40	Soutyhofstraße (3) (inkl. Haltestelle Linienbus), Taubenstraße (1)
16.00 Uhr (Mo-Do)	Ganztagschule	Ca. 160	Alle Ausgänge mit Schwerpunkt Taubenstraße (1) und Soutyhofstraße (3)
Zwischen 16.00 und 18.00 Uhr (Mo-Do)	Ganztagschule	Ca. 30	Alle Ausgänge mit Schwerpunkt Taubenstraße (1) oder Schulhof (2)

³ Eine konkrete Definition von «gefährlich» liegt uns nicht vor.

⁴ Die Gründe für die Einstellung des Schulverstärkerbusses mittags von der Schule zum ZOB / Kleinen Markt konnten nicht ermittelt werden. Es wird vermutet, dass die Nachfrage zu gering war.

⁵ Nummern vgl. Abbildung 3 bzw. Auflistung davor.

Uhrzeit	Bereich	Anzahl Schüler:innen	Genutzte Ausgänge⁵
13.15 Uhr (Fr)	Ganztagschule	Ca. 85	Alle Ausgänge mit Schwerpunkt Taubenstraße (1) und Soutyhofstraße (3)
Zwischen 13.15 und 18.00 Uhr (Fr), mehrheitlich um ca. 16.00 Uhr	Ganztagschule	Ca. 100	Alle Ausgänge mit Schwerpunkt Taubenstraße (1) und Soutyhofstraße (3)

Tabelle 1: Zeitpunkt und Anzahl der die Schule verlassende Kinder

Bei der Schule Vogelsang handelt es sich um die einzige Grundschule in Saarlouis, welche völlig barrierefrei ausgestaltet ist. Derzeit gibt es im Ganztagsbereich zwei Kinder mit Rollstuhl. Eines davon wird über ein Behindertentaxi zur Schule gefahren bzw. abgeholt. Der Transport des anderen Kindes erfolgt durch die Eltern. Es ist zu beachten, dass mobilitätseingeschränkte Kinder im Wesentlichen folgende Eingänge nutzen:

- Regelbetrieb: Zugang über die Soutyhofstraße;
- Ganztagschule: Zugang über den Schulhof.

Im Bereich des Schulhofs gibt es derzeit keinen Behindertenstellplatz. Das Behindertentaxi muss daher eigenständig einen geeigneten Haltepunkt suchen, was sich aufgrund des hohen Stellplatzbedarfs zu Bring- und Abholzeiten als herausfordernd erweist.

2.2.2 Kindertagesstätte und Kinderkrippe Metzer Wiesen

Die Kindertagesstätte und Kinderkrippe Metzer Wiesen befinden sich in mehreren Gebäuden und erstrecken sich über die gesamte östliche Straßenseite des Entenwegs. Das Außengelände schließt an die Taubenstraße und den an der Soutyhofstraße gelegenen Spielplatz an. Der Zugang zu den Gebäuden erfolgt ausschließlich vom Entenweg über separate Eingänge. Ein Zugang über den Garten bzw. das Tor bei den Parkplätzen entlang der Taubenstraße wird nach Auskunft der Kita-Leitung nicht angestrebt. Während der Pandemie konnten die Kita- und Krippenkinder jedoch nur über das Seitentor an der Taubenstraße zur Einrichtung gelangen.

Es werden gesamthaft knapp 160 Kinder betreut:

- Entenweg 2:
 - 1 Kindergartengruppe à 25 Kinder
 - 2 Krippengruppen à 11 Kinder
- Entenweg 4:
 - 4 Kindergartengruppen à 25 Kinder
 - 1 Krippengruppe à 11 Kinder

Für alle Bereiche wird eine Betreuung zwischen 7.00 und 16.30 Uhr angeboten, vereinzelt auch bis 18.00 Uhr.

Der Einzugsbereich umfasst die gesamte Kreisstadt Saarlouis, wobei drei Viertel der Kinder (120 Kinder) in fußläufiger Entfernung und 14 Kinder in der Innenstadt wohnen.

2.2.3 Evangelische Kindertagesstätte Innenstadt

Die evangelische Kindertagesstätte Innenstadt befindet sich südwestlich der Schule Vogelsang und wird von der Taubenstraße her erreicht.

Es werden gesamthaft rund 70 Kinder betreut:

- 3 Kindergartengruppe à 20 Kinder
- 1 Krippengruppe à 11 Kinder

Für beide Bereiche werden Betreuungszeiten von 7.00 bis 13.00 Uhr (halbtags) oder 7.00 bis 17.00 Uhr (ganztags) angeboten.

Der Einzugsbereich umfasst die gesamte Kreisstadt Saarlouis. Es werden keine Kinder von auswärts mehr aufgenommen.

2.3 Quellen

1. Kreisstadt Saarlouis: Testweise Realisierung verkehrsregelnder Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Stadtbereichs Vogelsang in Saarlouis; ATP Axel Thös PLANUNG; Saarbrücken, Juli 2016.
2. Kreisstadt Saarlouis: Verkehrsberuhigung im Stadtbereich Vogelsang, Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Soutyhof- und Reneauldstraße; ATP Axel Thös PLANUNG; Saarbrücken, November 2021.
3. Kreisstadt Saarlouis: Begrenzung des wohngebietfremden Durchgangsverkehrs im Bereich des Wohngebietes Vogelsang in Saarlouis; ATP Axel Thös PLANUNG; Saarbrücken, November 2012.
4. Kreisstadt Saarlouis: Integriertes Quartierskonzept zur energetischen Sanierung des Quartiers Saarlouis Vogelsang, Konzeptmodul Mobilität und Verkehr; ATP Axel Thös PLANUNG, in Kooperation mit IZES gGmbH und UmweltZentrum Saar-Lor-Lux; Saarbrücken, Oktober 2017.
5. Kreisstadt Saarlouis: Geschwindigkeiten im Untersuchungsbereich; 2024.
6. Kreisstadt Saarlouis: Radverkehrskonzept; PGV Alrutz GbR; Hannover, November 2022.
7. Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes: Verkehrsmengenkarte des Saarlandes 2021; 2023.
8. Kreisstadt Saarlouis: Verkehrsstärken Wallerfanger Straße (L170) – Zusammenstellung vorhandener Quellen; Saarlouis, 2018.
9. Unfallatlas.de

3 Bestandsanalyse

3.1 Ortsbegehung

Am Donnerstag, 22. Februar 2024, fand eine Begehung im Umfeld der Schule und Kitas innerhalb des Bildungsquartiers Vogelsang statt, bei welcher verkehrliche und städtebauliche Aspekte erhoben wurden. Das Wetter war am Tag der Ortsbegehung regnerisch. Die Temperaturen lagen bei rund 10 °C. Obwohl das Wetter grundsätzlich einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben kann, sind die gemachten Beobachtungen nach Einschätzung seitens der Schul- und Kitaleitung repräsentativ.

Nachfolgend werden die wichtigsten Erkenntnisse der Begehung dokumentiert bzw. bei den jeweiligen Kapiteln zu verschiedenen Themen, zu denen ggf. auch andere Quellen vorliegen, ergänzt.

3.1.1 Verkehrsmittelwahl

Am Tag der Begehung konnte bei allen Einrichtungen ein hohes Aufkommen an Bring- und Holverkehren mit dem Pkw festgestellt werden.

Mit dem Fahrrad kamen nur vereinzelt Schüler:innen. Etwa die Hälfte von ihnen wurde von einer erwachsenen Person begleitet.

Die mittags (12.30 und 13.15 Uhr) die Schule verlassenden Kinder legten den Nachhauseweg in rund 40-50% zu Fuß zurück. Ein Kind wurde von einer Erziehungsperson zur Bushaltestelle begleitet. Die übrigen Kinder wurden mit dem Pkw abgeholt.

Um 16 Uhr wurden fast alle anwesenden Schul- und Kita-Kinder mit dem Pkw abgeholt. Einzelne Schulkinder nutzten das Fahrrad. Wenige verließen das Bildungsquartier zu Fuß, wobei sie vereinzelt mit anderen Kindern gingen, im Allgemeinen aber von einem Erwachsenen abgeholt wurden. Die Verkehrsmittelwahl unterschied sich kaum bei Kindern, welche im Laufe des Nachmittags oder später als 16 Uhr die Schule verließen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich für die Kita-Kinder, welche von den Eltern vereinzelt zu Fuß, mehrheitlich jedoch mit dem Pkw gebracht und abgeholt wurden.

3.1.2 Bring- und Holverkehre

Zwischen 7.35 Uhr und 8.00 Uhr gibt es ein hohes Aufkommen an Bringverkehren sowohl in Bezug auf die Vogelsangschule als auch auf die beiden Kitas. Im Anschluss daran kommen die Fahrzeuge eher tröpfelnd, wobei auch mal bis zu 5 Fahrzeuge gleichzeitig eintreffen. Dadurch, dass sich das morgendliche Zeitfenster auf knapp 30 Minuten ausdehnt, kommt es kaum zu Behinderungen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

Je nach Standort des „Drop-Off“ wird einerseits unterschiedlich geparkt, andererseits unterscheidet sich die Verabschiedung vom Kind. Kitakinder werden in jedem Falle durch die Eltern bis in die Einrichtung begleitet. Für die Schulkinder konnte folgendes Verhalten beobachtet werden:

- Haupteingang von der Taubenstraße auf Höhe des Entenwegs:
 - Das Auto wird auf den Schrägparkplätzen geparkt. Dem Kind wird ggf. beim Ausstieg geholfen. Vielfach wird das Kind bis zum Türeingang begleitet, ggf. sogar noch der Schulranzen getragen.
- Eingang von der Taubenstraße über den Schulhof:
 - Das Fahrzeug wird mehrheitlich auf dem Parkstreifen im Straßenseitenraum abgestellt. In diesem Falle wird das Kind zum Schuleingang begleitet. Die meisten Eltern betreten dabei den Schulhof und verabschieden sich vom Kind erst unmittelbar vor der Türe. Die Verabschiedung einzelner Eltern erfolgt beim Eingang zum Schulhof oder unmittelbar danach.
 - Wird das Fahrzeug abseits der Parkflächen abgestellt, so erfolgt meist ein Gehwegparken. In diesem Falle wurde beobachtet, dass das Kind eigenständig das Auto verlässt und das Schulgelände betritt, d.h. die fahrende Person verbleibt im Auto, oder aber die erwachsene Person verlässt das Auto nur, um sich vom Kind zu verabschieden und ggf. noch den Schulranzen aufzuziehen. Die Umschlagzeit ist dadurch deutlich kürzer.
- Eingang von der Soutyhofstraße:
 - Es wird auf den Schrägparkplätzen geparkt. Die Verabschiedung erfolgt im Wesentlichen noch beim Auto.

Konkret zum Parkverhalten ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Die Schrägparkplätze entlang der östlichen Taubenstraße sind zum Schulbeginn praktisch vollständig belegt. Trotz der häufigen Begleitung bis zum Schulgebäude und dem damit verbundenen längeren Umschlag, werden nur die Stellplätze zum Parken genutzt. Die Stellplätze werden teilweise auch von Eltern mit Kindern aus der Kita Metzer Wiesen beansprucht.
- Entlang der Soutyhofstraße gibt es noch zahlreiche freie Stellplätze. Wenn die Schrägparkplätze belegt sind, wird eher auf den Entenweg ausgewichen.
- Entlang des Entenwegs sind die verfügbaren Stellplätze meist vollständig belegt. Diejenigen im südlichen Bereich werden auch von Eltern von Schulkindern genutzt. Im nördlichen Bereich handelt es sich – nebst

länger Parkenden (z.B. Beschäftigte der Kita Metzer Wiesen) – vorwiegend um Kita-Eltern. Die Flächen des Wendekreises am Ende der Sackgasse werden widerrechtlich zum Parken genutzt. Bei Bedarf wird das Fahrzeug auch entlang des Entenwegs am Fahrbahnrand abgestellt.

- Entlang der westlichen Taubenstraße sind die Parkstreifen im Seitenraum gut belegt. Die Schrägparkplätze werden ausschließlich durch Eltern von Schulkindern genutzt. Eltern mit Kita-Kindern nutzen vereinzelt die westlich gelegenen Längsparkplätze. Mehrheitlich wird aber Gehwegparken praktiziert, und zwar unmittelbar im Anschluss an die Gehwegsicherung. Die Fahrbahn ist grundsätzlich genügend breit, um das Fahrzeug auf der Fahrbahn abzustellen.



Abbildung 4: Parksituation vormittags in östlicher Taubenstraße

Nachmittags treffen innerhalb kürzester Zeit (zwischen 15.50 und 16.05 Uhr) zahlreiche Fahrzeuge ein, um Kinder, insbesondere aus der Schule, abzuholen. Nach 16.15 Uhr sind die Parkplätze wieder leer; es treffen nur noch vereinzelt Fahrzeuge ein. Aufgrund des hohen und gepulkten Verkehrsaufkommens werden jegliche Flächen für das Abstellen bzw. Kurzparken der Fahrzeuge genutzt:

- Die Stellplätze entlang der Taubenstraße und des Entenwegs sind vollständig besetzt.
- Die Parkflächen entlang der Soutyhofstraße sind recht gut belegt; es gibt jedoch noch freie Stellplätze.
- Entlang des gesamten Entenwegs sowie der kompletten Taubenstraße wird auf der Fahrbahn und in Teilen auch mit unzulässiger Gehwegbenutzung geparkt. Dies gilt auch im Bereich von Parkstreifen im Seitenraum, d.h. es wird quasi in zweiter Reihe geparkt.
- Die Fahrzeuge reihen sich bis in den Sperberweg oder in die Graf-Werder-Straße.
- Vereinzelt gibt es Eltern, die ihr Fahrzeug komplett auf dem Gehweg abstellen.
- Die Fahrzeuge stehen teilweise entgegen der erlaubten Park- bzw. Fahrtrichtung.



Abbildung 5: Parksituation nachmittags in östlicher Taubenstraße



Abbildung 6: Parksituation nachmittags in westlicher Taubenstraße und Sperberweg



Abbildung 7: Parksituation nachmittags in westlicher Taubenstraße



Abbildung 8: Parksituation nachmittags in westlicher Taubenstraße, Höhe Eingang ev. Kita Innenstadt

Bei der Wegfahrt wird teilweise nicht in Fahrtrichtung weitergefahren, sondern auf der Fahrbahn, teils auch mit Nutzung des Gehwegs, ein Wendemanöver durchgeführt.



Abbildung 9: Wendemanöver im Entenweg

Die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr ist durch das sorglose Parkverhalten der Verkehrsteilnehmenden im Bring- und Holdienst deutlich beeinträchtigt. Zudem wird der fließende Verkehr behindert – ein Linien- oder Schulverstärkerbus ist zu dieser Zeit zum Glück nicht unterwegs; er würde nicht durchkommen.

Beim Abholen der Kinder verlassen einige Eltern das Fahrzeug und warten vor der Schule oder im Falle des Eingangs Taubenstraße auf Höhe des Entenwegs auch im Schulgebäude. Vielfach wird im Auto gewartet und erst ausgestiegen, sobald die Kinder aus dem Schulgebäude verlassen. Vereinzelt verbleiben die Eltern komplett im Fahrzeug und warten, bis das Kind es selbst gefunden hat und eingestiegen ist (evtl. auch dem Regen geschuldet).

Kita-Kinder werden immer in der Einrichtung abgeholt. D.h. die Eltern verlassen das Fahrzeug grundsätzlich.

Insbesondere nachmittags ist zu erkennen, dass teilweise Eltern erst das eine Kind in der Kita, das andere an der Schule bzw. in umgekehrter Reihenfolge abholten.

3.1.3 Sonstige Beobachtungen

Am Knoten Soutyhofstraße / Von-Schütz-Straße / Schwarzbachstraße erfolgt eine Verschwenkung im Zuge der Verbindung Soutyhofstraße – Von-Schütz-Straße. Der Knoten ist dadurch recht großzügig bzw. überdimensioniert. Zur Erinnerung des Rechtsvortritts gibt es eine entsprechende Bodenmarkierung. Von der Soutyhofstraße her kommend befindet sich diese Markierung bereits im Knoteninnenbereich. Hintergrund ist voraussichtlich, dass man damit den rechtsabbiegenden Verkehr nicht durch Fahrzeuge, welche anderen Verkehrsteilnehmenden Vorrang geben müssen, behindern wollte. Mit der aktuellen Positionierung wirkt die Markierung verwirrend. Hinzu kommt, dass entlang der Soutyhofstraße – Von-Schütz-Straße eine Bodenmarkierung angebracht wird, die den Vorrang dieser Straßenverbindung kennzeichnet. Die angebrachten Markierungen sind daher in sich widersprüchlich.



Abbildung 10: Markierung am Knoten Soutyhofstraße / Von-Schütz-Straße / Schwarzbachstraße

Bei der Zufahrt von der Wallerfanger Straße in die Renneauldstraße gibt es eine Bodenmarkierung mit Tempo 30-Zone. Eine entsprechende Beschilderung ist nicht vorhanden.⁶

3.2 Geschwindigkeiten

Auf den Straßen im Untersuchungsbereich gilt maximal eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Alle Straßen, auf welchen 50 km/h gefahren werden darf, sind in nachfolgender Abbildung blau markiert. Es zeigt sich, dass dieses Geschwindigkeitsregime insbesondere auf dem inneren und äußeren Ring, auf den Verbindungsstraßen zwischen diesen sowie auf den Hauptachsen in und aus dem Untersuchungsperimeter gilt.

Nicht farblich hervorgehobene Straßen sind entweder Teil einer Tempo 30-Zone oder verkehrsberuhigt ausgewiesen. Es zeigt sich, dass insbesondere im näheren Umfeld zum Bildungsquartier, unter anderem im fußläufigen Einzugsbereich, grundsätzlich nur mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden darf.

⁶ Eine Beschilderung war vorhanden, wurde im Rahmen einer Baumaßnahme jedoch abgebaut und nicht wieder installiert.

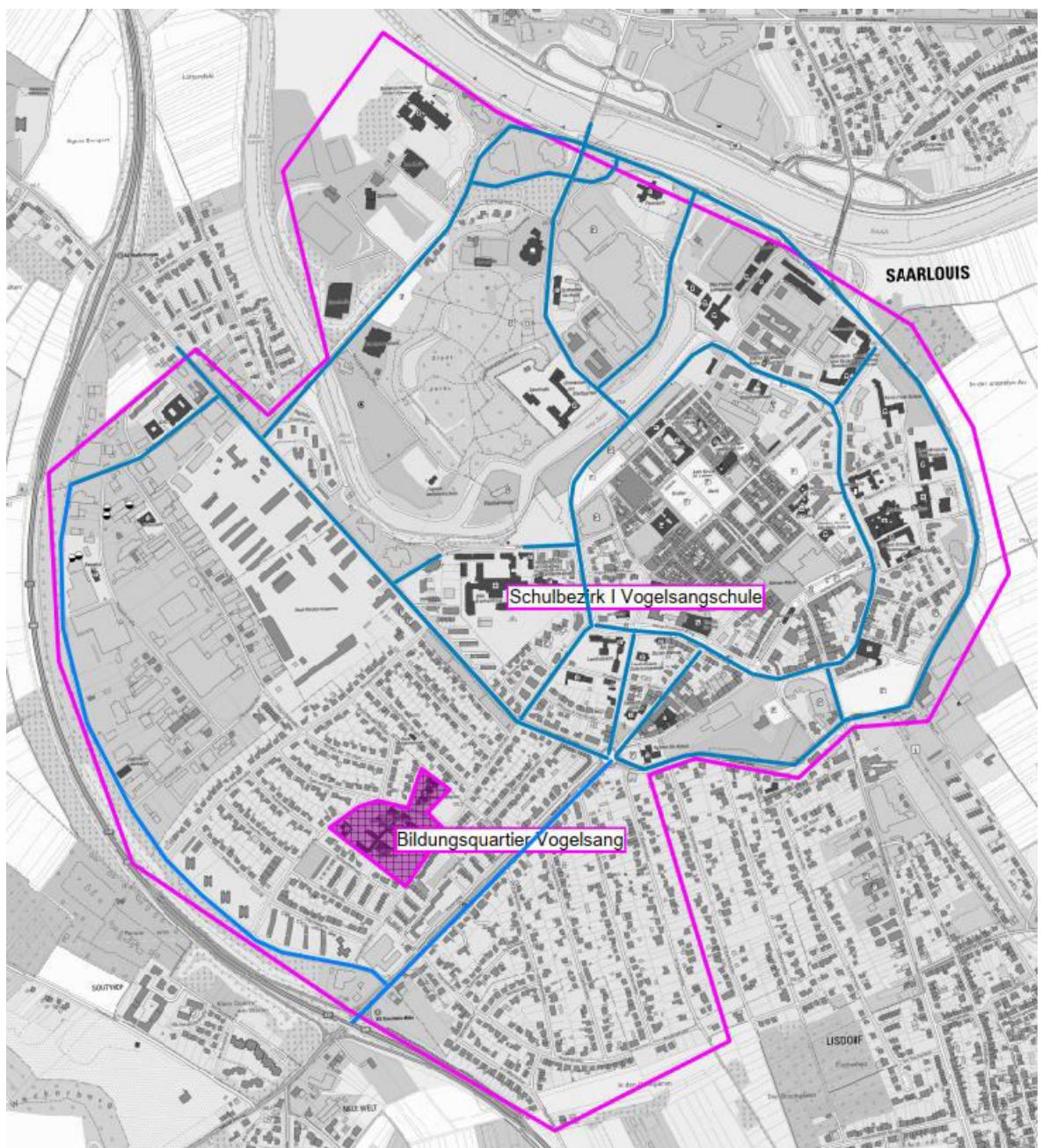


Abbildung 11: Geschwindigkeiten im Untersuchungsperimeter [3]

Entlang der Soutyhofstraße wurden zur Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeiten und Vermeidung von Ausweichverkehren, insbesondere im Falle einer Stausituation entlang der Metzer Straße in Richtung Neue Welt, bauliche Elemente auf der Fahrbahn platziert. Der Radverkehr wird davon nicht tangiert bzw. kann rechts der Fahrbahneinengung bzw. zwischen der eingebauten Fahrbahneinengung und dem Fahrbahnrand vorbeifahren.



Abbildung 12: Geschwindigkeitsreduzierende Elemente entlang der Soutyhofstraße

3.3 Verkehrsmengen

Für die Straßen im Untersuchungsperimeter gibt es nur beschränkt Verkehrsdaten. Diese beziehen sich dabei lediglich auf den motorisierten Verkehr.

In der Verkehrsmengenkarte des Saarlandes [7] werden die Verkehrsbelastungen auf dem klassifizierten Straßennetz ausgegeben. Auf der Metzer Straße liegt das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Jahr 2021 bei rund 12'200 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil ist mir rund 2.3% (280 SV/24h) recht gering. In Anbetracht der Corona-Pandemie und der daraus resultierenden Einflüsse auf das Verkehrsaufkommen wird das aktuelle Verkehrsaufkommen voraussichtlich deutlich darüber liegen.

Auf der Wallerfanger Straße⁷ liegen die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen im Jahr 2021 bei rund 16'300 Kfz/24h. Mit einem Schwerverkehrsaufkommen von 310 SV/24h ist sein Anteil noch geringer (1.9%). Auch hier sind aktuell bzw. nach Abklingen der Einflüsse durch die Corona-Pandemie höhere Verkehrsmengen zu erwarten.

Seitens der Stadt Saarlouis wurden im Zuge verschiedener Projekte Verkehrsbelastungen entlang der Wallerfanger Straße erhoben [8]. Im Bereich zwischen Metzer Straße und Reneauldstraße / Vaubanstraße beträgt das Verkehrsaufkommen in der werktäglichen Spitzenstunde rund 750 – 850 Kfz/h.⁸ Weiter nördlich liegen die Belastungen bei (deutlich) über 1'000 Kfz/h. Bei Annahme einer Spitzenstunde von rund 8-10% ergab sich bis 2021 trotz Corona-Pandemie somit eine deutliche Verkehrszunahme. Corona-bereinigt sind noch stärkere Zunahmen zu erwarten.

Im Zuge des Controllings verkehrsberuhigender Maßnahmen entlang der Soutyhofstraße wurde das Verkehrsaufkommen in der Soutyhofstraße und in der Reneauldstraße erhoben [2]. Im Jahr 2019 wird auf der Soutyhofstraße westlich der Einmündung Taubenstraße ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von rund 1'800 Kfz/24h verzeichnet. In der werktäglichen Spitzenstunde befahren den Messpunkt rund

⁷ Der genaue Standort ist aus der Karte nicht ersichtlich. Es handelt sich voraussichtlich um die Belastungen zwischen den Knoten Vaubanstraße und St.-Nazairer-Allee.

⁸ Es liegen keine Belastungen zwischen den beiden Knotenpunkten Reneauldstraße und Vaubanstraße vor. Eine genaue Aussage ist daher nicht möglich, ab welchem Abschnitt das Verkehrsaufkommen entlang der Wallerfanger Straße deutlich steigt. Entsprechend der Funktion der Straßenverbindungen sowie der angrenzenden bzw. erschlossenen Nutzungen wird vermutet, dass der Belastungssprung vor allem am Knoten Vaubanstraße erfolgt.

220 Kfz/h (Abendspitzenstunde). Der Spitzenstundeanteil ist außergewöhnlich hoch, jedoch durch Abholverkehre von Kindern geprägt. Die Vormittagsspitze liegt mit rund 140 Kfz/h deutlich tiefer.

In der Reneauldstraße wurden westlich der Einmündung Ferdinand-Heil-Straße im Jahr 2019 durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen von rund 900 Kfz/24h erfasst. Die werktägliche Spitzenstundenbelastung liegt bei rund 80 Kfz/h und sind damit sehr gering.

3.4 Ruhender Verkehr

3.4.1 Kfz-Verkehr

Im Bereich der Schule gibt es sowohl entlang der Soutyhofstraße (westliche Seite) als auch der Taubenstraße (beidseitig) zahlreiche Stellplätze im Seitenraum (Parkstreifen). Während entlang der Soutyhofstraße die einzelnen Stellplätze markiert sind, werden in der Taubenstraße lediglich die Flächen ausgewiesen. Entlang des Entenwegs gibt es einseitig straßenbegleitende Parkplätze. Zudem wird verschiedentlich die Fläche des Wendekreises zum Parken beansprucht.⁹ Auf den übrigen Straßenzügen im näheren Umfeld des Bildungsquartiers befinden sich keine weiteren öffentlich zugänglichen Anlagen für den ruhenden Verkehr. Sofern es der Fahrbahnquerschnitt zulässt, ist Parken auf der Fahrbahn gestattet. Auf dem nördlichen Abschnitt der Metzer Straße sind Stellplätze auf der westlichen Seite vorhanden. Zudem sind auf der östlichen Straßenseite der Fasanenallee Senkrechtstellplätze vorhanden, die im Wesentlichen durch die Anwohnenden genutzt werden.

Auf dem Gelände der Schule gibt es einen Parkplatz mit 17 Stellplätzen, der werktags für die Schulbediensteten reserviert ist. Der Zugang erfolgt über die Soutyhofstraße.

Für die Beschäftigten der Kita Metzer Wiesen sind 4 Stellplätze im nördlichen Bereich des Entenwegs ausgewiesen. Von den 38 Mitarbeitenden kommen ca. 35 Personen mit dem Pkw. Unter Berücksichtigung der Schichtzeiten ist mit einem Stellplatzbedarf von ca. 30 Pkw zu rechnen.

Im Bereich der evangelischen Kita Innenstadt sind zwei Stellplätze entlang der Taubenstraße den Beschäftigten dieser Einrichtung vorbehalten. Demgegenüber stehen 13 Mitarbeitende (inkl. Hauswirtschaftskraft und Reinigungskräfte), die mit dem Pkw zur Arbeit kommen. Es ist zu beachten, dass nicht alle gleichzeitig einen Stellplatz benötigen.

Es zeigt sich, dass ein deutliches Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage im ruhenden Pkw-Verkehr bei den Mitarbeitenden der verschiedenen Einrichtungen besteht. Parkplatzsuchende Personen weichen deshalb auf freie Abstellmöglichkeiten im Umfeld aus.

Als größere Parkfläche ist der Parkplatz des Edeka am südlichen Ende der Soutyhofstraße zu erwähnen. Das Angebot umfasst knapp 130 Stellplätze, davon werden 20 direkt von der Soutyhofstraße erschlossen. Letztere sind jedoch den Beschäftigten des Edeka vorbehalten.

⁹ Lieferverkehre, u.a. der dreimal täglich eintreffende Essenslieferant, müssen dadurch mittels Zurücksetzen im Wendekreis wenden. Die Müllabfuhr, welche alle 14 Tage vorbeikommt, fährt grundsätzlich rückwärts in die Sackgasse.



Abbildung 13: Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld und ausgewiesene Stellplätze für Beschäftigte der Schule und Kita

3.4.2 Stellplätze für Fahrräder und Tretroller

Die Grundschule Vogelsang bietet bei allen drei Zugängen Radabstellanlagen an:

- Im Bereich des Haupteingangs von der Taubenstraße (Höhe Entenweg) gibt es mehrere Bodenbügel. Insgesamt umfasst die Anlage rund 25 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Eine Überdachung ist nicht vorhanden.
- Beim Zugang zur Soutyhofstraße befinden sich 14 Bodenbügel. Auch hier fehlt eine Überdachung.
- Auf dem Schulhof gibt es 8 Bodenbügel, welche sich unterhalb einer großzügig ausgelegten Bedachung befindet. Die Art der Bedachung lässt darauf schließen, dass hier eine größere Fläche für Fahrradstellplätze angedacht war und ggf. auch mal genutzt wurde. Mit aktuellem Ausbauzustand, insbesondere den

fehlenden Absicherungsmöglichkeiten sowie den zahlreichen Schlaglöchern im Schulhof bzw. auf dem Weg zur Überdachung, ist eine Nutzung äußerst unattraktiv.



Abbildung 14: Radabstellanlagen bei der Schule (Eingang Taubenstraße)



Abbildung 15: Radabstellanlagen bei der Schule (Schulhof)

Weder bei der Kita Metzer Wiesen noch bei der evangelischen Kita Innenstadt gibt es Abstellanlagen für den Radverkehr.

Die vorhandenen Abstellanlagen entsprechen nicht den qualitativen Anforderungen¹⁰ für ein sicheres, geschütztes und attraktives Abstellen von Fahrrädern. Insbesondere können Fahrräder mit etwas breiteren Rädern nicht in, sondern nur neben die Bügel gestellt werden. Betroffen sind sowohl die Lehrerschaft als auch die Schulkinder.

Tretroller sind derzeit an den vorhandenen Bodenbügel für Fahrräder abzuschließen; es gibt keine speziellen Abstellanlagen, welche ein einfaches und komfortables Abschließen von Tretrollern erlaubt.

3.5 ÖPNV und Schulverstärkerbusverkehr

Im Umfeld zum Bildungsquartier Vogelsang gibt es mehrere Bushaltestellen, die durch eine Buslinie erschlossen werden, vgl. nachfolgende Abbildung. Die Linie wird mit Klein- bzw. Midi-Bussen bedient, die im gegenläufigen Ringverkehr am ZOB / Kleiner Markt starten bzw. enden. Die Busliniennummer unterscheidet sich in Abhängigkeit der Fahrtrichtung. Die Buslinie 446 fährt im Uhrzeigersinn vom ZOB über Lisdorf Holzmühle, kreuzt die Metzer Straße und fährt über die Taubenstraße und Renéauldstraße zum DRK Krankenhaus und weiter bis zum ZOB Kleiner Markt. Die Buslinie 447 verkehrt in umgekehrter Richtung. Beide Buslinien bedienen die insgesamt 20 Haltestellen auf dem Linienweg in einem reinen 60-Minuten-Takt von Montag bis Freitag zwischen 6.45 Uhr und 20.00 Uhr. Samstags fahren die Linien von ca. 9.30 bis 19.00 Uhr in einem 2-Stunden-Rhythmus. Die Verortung der Haltestellen erfolgt durch die Kreisstadt Saarlouis.

Entlang den Linienhauptachsen Metzer Straße und Wallerfanger Straße verkehren weitere Buslinien, die vom ZOB / Kleiner Markt aus die äußeren Stadtteile und die Saargaugemeinden an das Mittelzentrum Saarlouis Innenstadt anbinden. Über die Metzer Straßen fahren nach der KVS-Fahrauskunft die Buslinie 409 / 419

¹⁰ Qualitätsanforderungen an die Radabstellanlagen werden bspw. in den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) oder in den Hinweisen für die Planung von Fahrradabstellanlagen des ADFC aufgeführt.

(ZOB / Kleiner Markt – Neue Welt – Neuforweiler – Altforweiler – Bisten – Überherrn bzw. Gegenrichtung), 421 (ZOB / Kleiner Markt – Neue Welt – Picard – Felsberg – Düren – Ittersdorf – Bedersdorf – Kerlingen – Gi-singen und zurück), 435 / 436 (ZOB / Kleiner Markt – Beaumarais – Picard – Neue Welt – ZOB / Kleiner Markt bzw. Gegenrichtung) sowie die grenzüberschreitende Linienverbindung MS2 (ZOB / Kleiner Markt – Neue Welt – Neuforweiler – Altforweiler – Bisten – Überherrn – Creutzwald (F) und zurück).

Die Wallerfanger Straße befahren die Buslinien 410 (ZOB / Kleiner Markt – Kaserne – Wallerfangen – Dillingen und zurück), 411 (ZOB / Kleiner Markt – Kaserne – Wallerfangen – Dillingen – Beckingen – Rehlingen – Siersburg – Eimersdorf / Gerlfangen und zurück) und 435 / 436 (siehe Metzer Straße).

Es liegen keine Ein- / Aussteigerdaten für die betroffene Buslinie 446 / 447 vor. Die Nachfrage wird eher gering geschätzt, da lediglich ein Kleinbus eingesetzt wird.

Die Schüler:innen können den Linienbus nutzen, müssen jedoch ein Ticket lösen, sofern sie nicht von einem Elternteil begleitet werden.

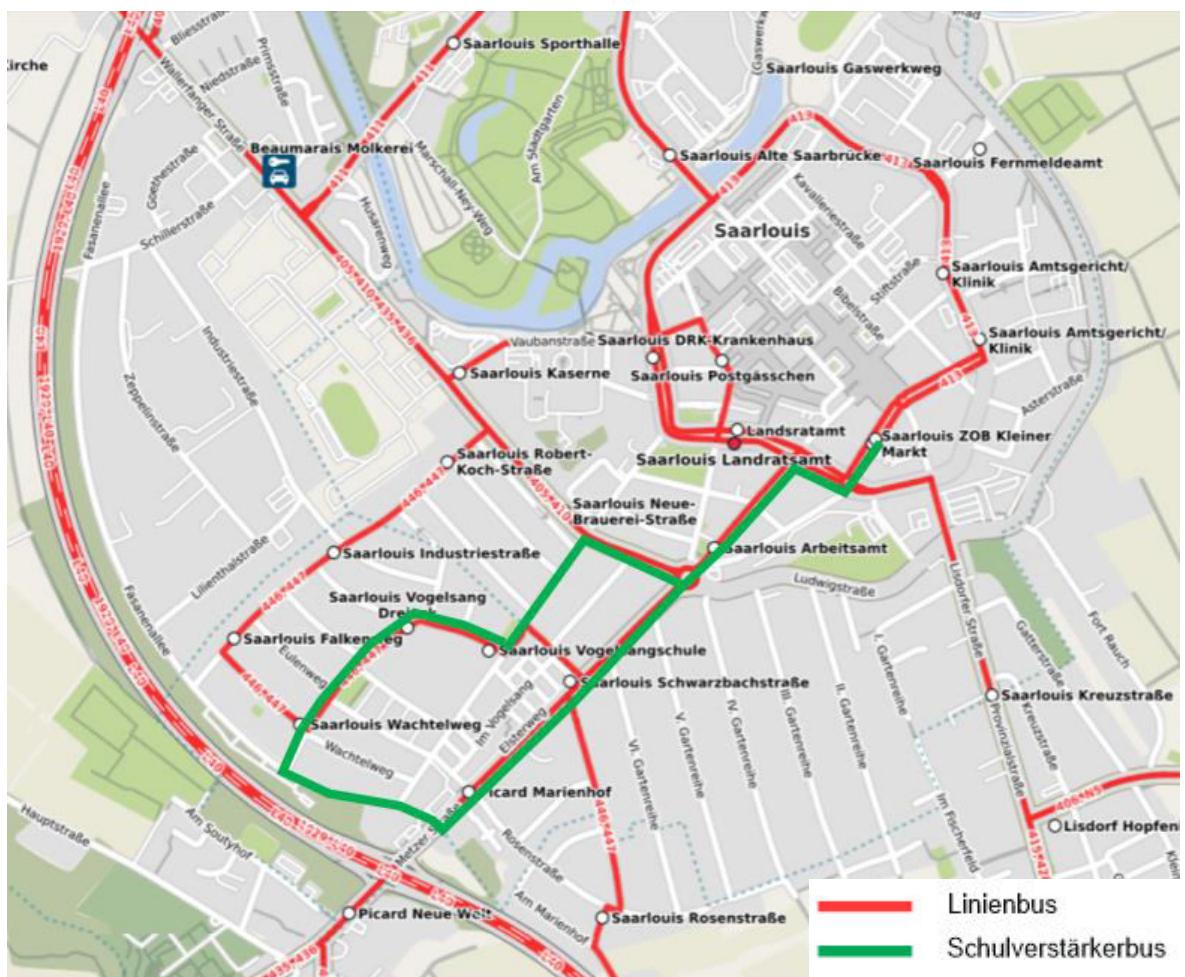


Abbildung 16: Standorte von Haltestellen und Linienführung im ÖPNV und des Schulverstärkerbusses

Für bestimmte Schulkinder des Regelbetriebs wird eine Fahrt mit einem Schulverstärkerbus morgens vor Schulbeginn angeboten; bei der Ganztagschule besteht keine Verpflichtung, einen Schulverstärkerbus anzu-

bieten. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des größeren Einzugsbereichs der Ganztagschule zu hinterfragen. Der Schulverstärkerbus sammelt die anspruchsberechtigten Kinder am ZOB / Kleinen Markt ein und bringt sie dann zur Schule. Derzeit verkehrt nur vor Schulbeginn ein Schulverstärkerbus zur Schule, der nach Aussage der KVS (Betreiber) noch freie Sitz- und Stehplatzkapazität hat; ein Rücktransport mittags zurück zum ZOB / Kleinen Markt wird nicht mehr angeboten, vgl. Bemerkung weiter oben.

Derzeit machen 20-25 Kinder Gebrauch vom Angebot des Schulverstärkerbusses. Im Allgemeinen wird ein Standardbus eingesetzt, so dass das Fahrzeug über deutliche Restkapazitäten¹¹ zur Aufnahme weiterer Kinder verfügt.¹² Im Falle kurzfristiger Umdisposition des Fahrpersonals kann auch ein Gelenkbus zum Einsatz kommen. Der Bus, welcher im Anschluss an die Schulfahrt im regulären Betrieb eingesetzt wird, kommt direkt vom Betriebshof, welcher unmittelbar neben dem ZOB Kleinen Markt liegt.

An drei Tagen die Woche finden schulische Sonderfahrten bzw. Schulbusfahrten statt (Schwimmbad, Verkehrserziehung). Die Zeiten dieser Schulbusfahrten variieren je nach Tag. An einem Tag erfolgt eine Fahrt gleich nach Schulbeginn. Der Schulverstärkerbus, welcher anspruchsberechtigte Kinder vom ZOB Kleinen Markt zur Schule fährt, wartet dann direkt vor dem Schulgebäude, bis die Schulkinder zur Schulbusfahrt eingestiegen sind.

Für die Schulverstärkerbusse und Schulbusse gibt es eine ausgewiesene Haltestelle. Diese liegt allerdings im Bereich der Kfz-Stellplätze entlang der Taubenstraße und ist daher auch mehrheitlich bzw. im Falle belegter Stellplätze nicht gut anfahrbar, vgl. Abbildung 17. Der Bus sucht sich daher eigenständig eine alternative Haltemöglichkeit, bspw. im Bereich des Haupteingangs, ggf. auch direkt auf dem Fußgängerüberweg haltend.



Abbildung 17: Aktueller Standort und Ausweisung Schulverstärkerbushaltestelle

Sowohl der Schulverstärkerbus als auch die Schulbusfahrten haben grundsätzlich eine klare Linienführung, um eine größtmögliche Sicherheit der Kinder zu gewährleisten. So ist ein Ein- / Ausstieg auf Seite des Schulgebäudes vorgesehen. Vereinzelt wird von der Fahrtroute durch die Busfahrer:innen abgewichen, so dass die Schüler:innen die Fahrbahn queren müssen. Grund für diese Abweichung der Linienführung wird auch im Zusammenhang mit der fehlenden klaren Verortung der Haltestelle für den Schulverstärkerbus bzw. die Schulbusse gesehen.

¹¹ Es besteht keine Sitzplatzpflicht. D.h. auch die Kapazitäten für Stehplätze können (zumindest auf geringen Strecken) beansprucht werden.

¹² Es ist zu beachten, dass nicht anspruchsberechtigte Kinder auch bei Kauf eines ÖPNV-Tickets derzeit den Schulbus nicht nutzen dürfen.



Abbildung 18: Schulbusfahrt mit abweichendem Haltepunkt

Für den Schulverstärkerbus / Schulbus ist eine gut verortete und sichere Haltestelle zu finden, an welcher auch die Möglichkeit für ein längeres Halten gegeben ist.

3.6 Radverkehr

3.6.1 Infrastruktur bzw. Führungsform im Bestand

Der Radverkehr wird nahezu flächendeckend im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Entlang der Wallerfanger Straße darf der Gehweg mitbenutzt werden. Direkt neben der Metzer Straße gibt es abschnittsweise verkehrsberuhigte Parallelstraßen, über welche der Radverkehr geführt wird. In der Neue Brauereistraße sind Schutzstreifen für die Radführung markiert. Auf den übrigen Abschnitten der Metzer Straße gibt es gemeinsame Geh- und Radwege, die jedoch relativ schmal sind.

3.6.2 Radverkehrskonzept

Im Jahr 2022 wurde das Radverkehrskonzept [6] aktualisiert. Das dabei entwickelte Radverkehrsnetz fokussiert sich im Wesentlichen auf die Optimierung des Fahrkomforts und die Erhöhung der Sicherheit im (alltäglichen) Radverkehr. Nachfolgende Abbildung zeigt die Netzkonzeption im Zielzustand. So soll in der Innenstadt ein dichtes Radwegenetz entstehen. Es wird zahlreiche Querungsstellen über den inneren und äußeren Ring geben. Das Bildungsquartier Vogelsang ist über mehrere Routen und von allen umliegenden Quartieren erreichbar.

Für eine attraktive und sichere Befahrung dieses Netzes sind noch verschiedene Maßnahmen umzusetzen. Diese sind unter anderem:

- Umwidmung der Soutyhofstraße / Von-Schütz-Straße zu einer Fahrradstraße,
- Belagserneuerungen und Ausbau der Radverkehrsanlagen entlang der Metzer Straße,
- Einrichtung von Radfahrtreifen oder baulich abgesetzter Radwege entlang der Wallerfanger Straße,
- Markierung von Schutzstreifen oder Piktogrammketten oder alternativ Einrichtung von Tempo 30 auf den Verbindungsachsen zur Innenstadt (Neue-Brauerei-Straße, Lothringer Straße, Kaiser-Wilhelm-Straße).

Bis auf die Soutyhofstraße / Von-Schütz-Straße sind gemäß Radverkehrskonzept in den Wohngebieten Vogelsang und Gartenreihen keine Maßnahmen für den Radverkehr vorgesehen.

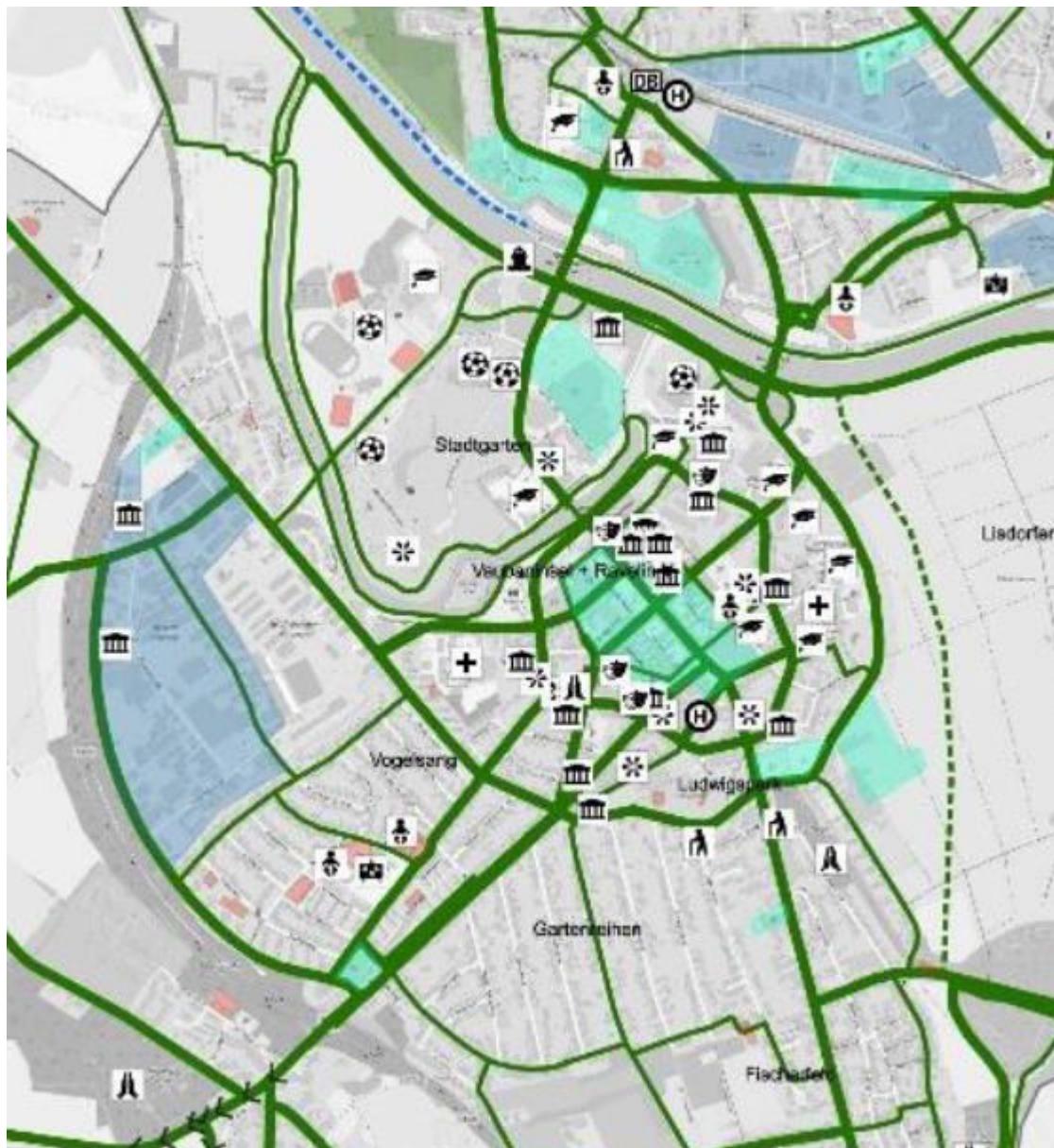


Abbildung 19: Radverkehrsnetz im Zielzustand [6]

3.7 Fußverkehr

3.7.1 Infrastruktur im Längsverkehr

Die Straßen im Umfeld des Bildungsquartiers weisen mehrheitlich beidseitig geführte Gehwege auf. Ihre Breite liegt überwiegend bei maximal 1.5 Meter und damit deutlich unterhalb der empfohlenen Regelbreite von mindestens 2.1 Metern¹³. Vereinzelt wie bspw. auf der westlichen Seite der Soutyhofstraße bestehen großzügige Flächen für den Fußverkehr. Verschiedentlich sind die Gehwege allerdings sehr schmal dimensioniert. Dies betrifft v.a. die Straßenverbindungen zwischen der Taubenstraße und der Soutyhofstraße, u.a. auch auf Höhe der Bushaltestelle. Vermehrt wurde beobachtet, dass Gehwegflächen durch Mülltonnen oder parkende Fahrzeuge beansprucht werden. Dadurch müssen zu Fuß gehende Personen, insbesondere solche mit Rollator oder Kinderwagen, abschnittsweise auf die Fahrbahn ausweichen.



Abbildung 20: Gehwege entlang Schwarzbachstraße

¹³ Je nachdem, wie die Seitenräume entlang der Gehwege aussehen (Fahrbahn, Stellplätze, Bepflanzung, Einbauten etc.), sind weitere Breitenzuschläge erforderlich.



Abbildung 21: Gehwege entlang Eulenweg



Abbildung 22: Gehwege entlang Soutyhofstraße

Die Wegeverbindung zwischen der Soutyhofstraße und dem Schuleingang Taubenstraße auf Höhe Entenweg ist zwischen dem Lehrerparkplatz und der Taubenstraße in schlechtem Zustand und unbeleuchtet. Kinder nutzen daher eher den Gehweg entlang der Taubenstraße, welcher insbesondere zu den Bring- und Holzeiten morgens und nachmittags stark frequentiert wird.



Abbildung 23: Wegeverbindung zwischen Lehrerparkplatz und Taubenstraße

Im Bereich der Stellplätze entlang der Taubenstraße im Bereich des Zugangs zum Schulhof orientiert sich die Fußwegeführung am ruhenden Verkehr. In der Folge hat der Gehweg die Form eines „Z“. Es ist davon auszugehen, dass bei nicht belegten Stellplätzen die zu Fuß gehenden Personen über den Parkplatz abkürzen. Im Zusammenhang mit eher schmalen Gehwegen ist eine attraktive und sichere Fußverkehrsführung einer möglichst breiten Parkfläche vorzuziehen.



Abbildung 24: Gehwegführung entlang der Stellplätze im Bereich des Schulhofs

Positiv hervorzuheben sind die kleinen Kinderfiguren, welche im gesamten Quartier an Laternenmasten befestigt sind und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf ein erhöhtes Aufkommen von (Schul-)Kinderlenken sollen.



Abbildung 25: Aufmerksamkeitsmerkmal Vorsicht Kinder

Bei der Einmündung Taubenstraße / Entenweg wird der Fußverkehr durch Schutzbügel bzw. Poller geschützt, was positiv zu beurteilen ist. Auf südlicher Seite ergeben sich dadurch nur Freiräume im Bereich der beiden Fußgängerüberwege. Bei den beiden Kurvenbereichen mit Pollern ist die Lage zweier Poller zu hinterfragen:

- Im nordwestlichen Kurvenbereich ist die Pollerreihe so weit in die Taubenstraße geführt, dass sich der letzte auf Höhe des Fußgängerüberwegs und damit auch im Bereich des abgesenkten Bordsteins befindet, vgl. Abbildung 26 oben. Dadurch können mobilitätseingeschränkte Personen bei der Nutzung der Querungsstelle behindert werden.
- Im nordöstlichen Kurvenbereich wird die Pollerreihe in Richtung Entenweg mit einem mittig auf dem Gehweg positionierten Poller beendet, vgl. Abbildung 26 unten. Der Abstand zwischen den Pollern ist knapp

1 Meter breit, was die Passierbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Kinderwagen grund- sätzlich zulässt. Nichtsdestotrotz stellt dieser Poller ein Hindernis und eine Gefahrenstelle dar für vorge- nannte Personengruppe, Zwillingskinderwagen, roller- oder fahrradfahrende Kinder.



Abbildung 26: Poller im Bereich der Einmündung Taubenstraße / Entenweg

3.7.2 Infrastruktur im Querverkehr

Abbildung 27 gibt einen Überblick über die vorhandenen Querungsstellen im Fußverkehr. Positiv hervorzuheben sind die zahlreichen Fußgängerüberwege innerhalb der Tempo 30-Zone im und rund um das Bildungs- quartier, die seitens der Kinder und allfälligen Begleitpersonen auch gut akzeptiert werden.

Entlang der Wallerfanger Straße gibt es zwei Fußgänger-Bedarfsampeln mit Mittelinsel. Die Grünzeiten für den Fußverkehr werden als recht gering beurteilt. Insbesondere in Hinblick darauf, wenn eine Gruppe von Schüler:innen oder Kita-Kindern die Fahrbahn queren möchten, ist ein Passieren in einem Zug schwierig.

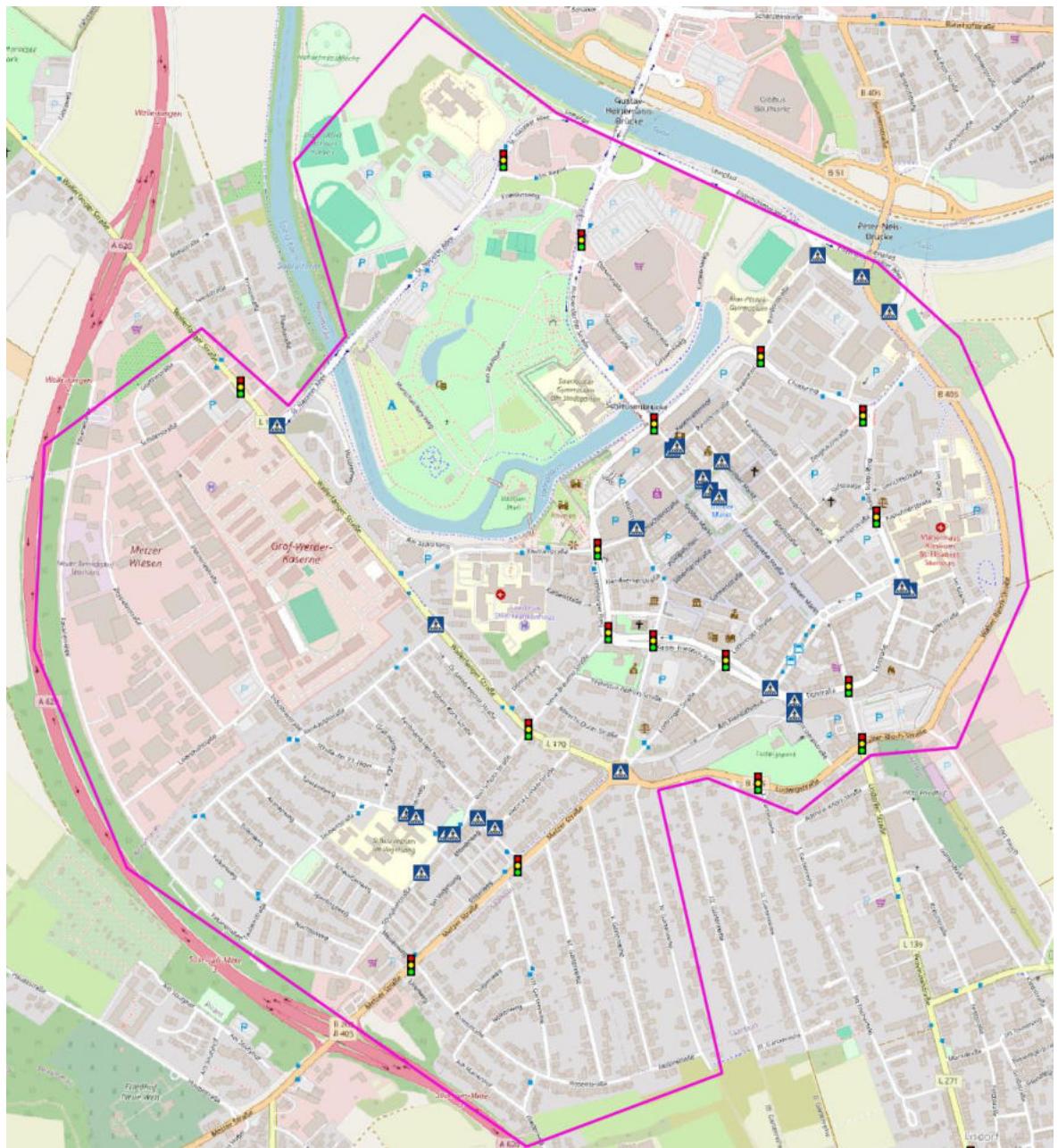


Abbildung 27: Vorhandene Querungsstellen im Schulbezirk

3.8 Unfalldaten

3.8.1 Deutscher Unfallatlas

Der deutsche Unfallatlas [3] gibt eine Übersicht über die registrierten Unfälle zwischen 2016 und 2022. Die Unfälle können gegliedert nach Schadensausmaß oder involvierte Verkehrsteilnehmende gefiltert werden. Im Untersuchungsperimeter ereigneten sich zwar gewisse Unfälle; ein Unfallhäufungspunkt ergibt sich nicht.

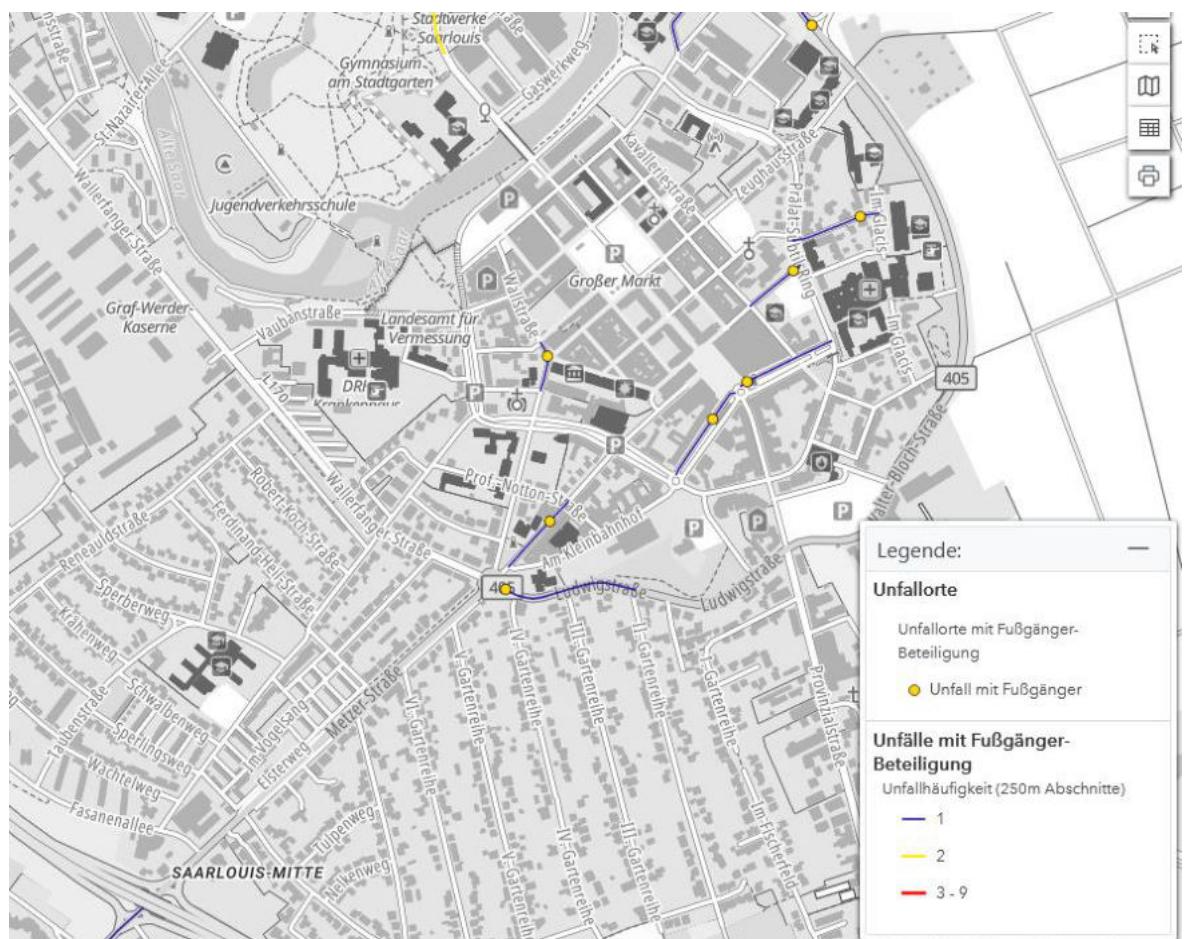


Abbildung 28: Unfälle im Jahr 2022 mit Beteiligung von zu Fuß gehenden Personen

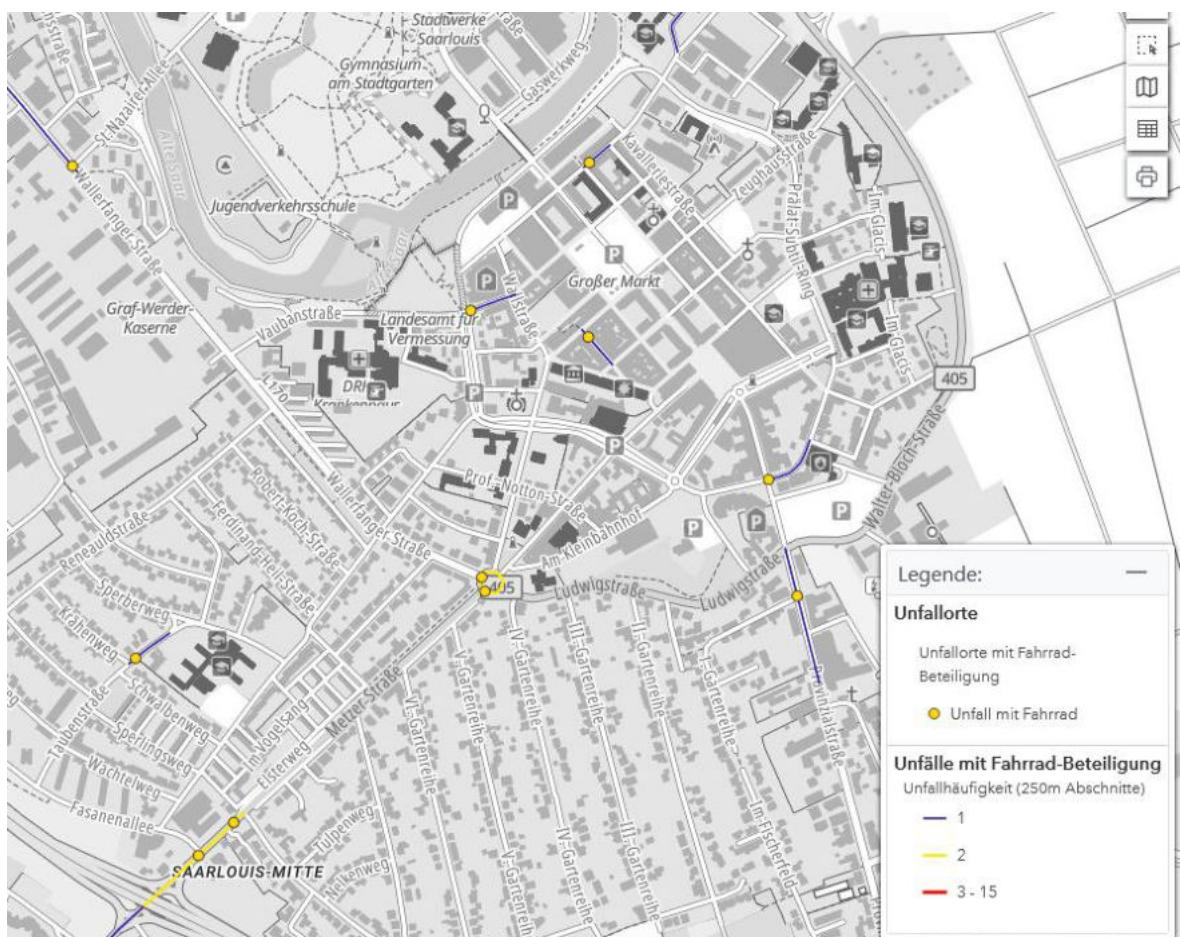


Abbildung 29: Unfälle im Jahr 2022 mit Beteiligung von Radfahrenden

3.8.2 Statistische Unfalldatenbank Landespolizeipräsidium (LPP) 10 Zentrale Aufgaben

Über die Polizeiinspektion Saarlouis wurde beim Landespolizeipräsidium, Abteilung LPP10, eine Sonderauswertung der Verkehrsunfallstatistik über die letzten vier Jahre angefordert, deren Ergebnis im Weiteren zusammengefasst ist. Innerhalb des Bildungsquartiers Vogelsang bezieht sich die Unfallanalyse auf die Straßen Taubenstraße, Entenweg, Soutyhofstraße, Von-Schütz-Straße, Graf-Werder-Straße, Reneauldstraße und Schwarzbachstraße. Die Straßenabschnitte sind in dem folgenden Ausschnitt der GIS-Karte abgegrenzt.



Abbildung 30: Straßenabschnitte der Unfallstatistikauswertung

In den untersuchten Straßen ereigneten sich in den Jahren 2020 – 2023 insgesamt 51 Verkehrsunfälle, an denen 86 Personen beteiligt waren. Diese verteilen sich über das gesamte Gebiet, wobei eine Häufung in der Straßenverbindung Soutyhofstraße – Von-Schütz-Straße, der nordöstlichen Renauldstraße und der Taubenstraße festgelegt wird. Unter den Unfallverletzten waren ein leicht verletzter Fußgänger (2021) und ein schwer verletzter Radfahrer (2022; Einmündungsbereich Taubenstraße – Krähenweg), aber keine Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre. Entsprechend der Witterungs- und Belichtungsverhältnisse kommt es in den Monaten Oktober bis Januar häufiger zu Verkehrsunfällen. Die tageszeitliche Verteilung belegt für den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr bis 16.00 Uhr eine erhöhte Unfallgefährdung für die Verkehrsteilnehmenden.

Im Jahr 2020 wurde eine neue Unfallhäufungsstelle (UHS) am Kaiser-Friedrich-Ring zwischen der Lothringer Straße und der Kaiser-Wilhelm-Straße erkannt. Diese UHS-Strecke begrenzt tangential das Hauptuntersuchungsgebiet in Richtung Innenstadt. Bei den festgestellten sechs Verkehrsunfällen waren keine Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen beteiligt.

Als weitere UHS wurde im Jahr 2020 der mittlere Abschnitt der Vaubanstraße ausgemacht. Dieser liegt bereits außerhalb des Hauptuntersuchungsgebietes und wird von der Verkehrsunfallkommission beobachtet. In

die erfassten fünf Verkehrsunfälle waren ebenso keine zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Personen involviert.

3.9 Relevante Erkenntnisse aus früheren Untersuchungen

Mit Ziel einer Vermeidung von unerwünschtem Durchgangsverkehr (Ausweich- bzw. Schleichverkehr der Metzer Straße) auf der Straßenverbindung Soutyhofstraße – Von-Schütz-Straße und der Zielsetzung einer Verkehrsberuhigung im Bereich des Quartiers Vogelsang wurden bereits seit 2012 umfangreiche Verkehrsanalysen mit Verkehrserhebungen durchgeführt und diverse konzeptionelle Lösungsvorschläge erarbeitet.

3.9.1 Verkehrsregelnde Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Quartier Vogelsang [3]

Anlass der ersten Verkehrsuntersuchung war die Ansiedlung eines neuen Lebensmittelmarktes an der Metzer Straße (heute EDEKA Chiarello). Es wurde befürchtet, dass der Markt zusätzliche Verkehrsströme auslöst, durch die das Verkehrsaufkommen auf den Wohn- und Sammelstraßen im Gebiet in erheblichem Umfang erhöht wird. Dadurch würden sich die Einflüsse auf das Wohnumfeld und die Wohnsituation verschlechtern. Um diesem Missstand begegnen zu können, sind vier Verkehrsführungsvarianten entwickelt und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit überprüft worden. Hierbei war zu berücksichtigen, dass die öffentlichen Einrichtungen wie Schule und Kitas auch weiterhin mit dem Pkw erreichbar blieben. In der favorisierten Variante wurde eine Einbahnstraßenregelung in der Soutyhofstraße zwischen dem Sperlingsweg und der Taubenstraße in Fahrtrichtung Wallerfanger Straße und erforderliche Fahrtrichtungsgebote vorgeschlagen. Weitere Verkehrsregelungen zum Anliegerverkehr gab es nicht.

3.9.2 Testweise Verkehrsberuhigung im Quartier Vogelsang [1]

Zwischen Spätsommer 2014 und Frühjahr 2016 wurden im Bereich der Straßenverbindung Soutyhofstraße – Von-Schütz-Straße verkehrsregelnde und einfache bauliche Maßnahmen entwickelt und in einen zweistufigen Probetrieb zur Verkehrsberuhigung im Quartier Vogelsang umgesetzt. Zunächst sind insgesamt neun Verkehrsführungs- und Gestaltungsvorschläge bzw. Planungsvarianten in kontinuierlicher Abstimmung mit der IG Unser Vogelsang und der Stadtverwaltung aufgestellt und diskutiert worden. Für den sechsmonatigen Probetrieb wurden daraus zwei Gestaltungskonzepte mit gleichlaufender oder gegensätzlicher Einbahnstraßenregelung abgeleitet und in den jeweils dreimonatigen Testphasen 1 und 2 die verkehrliche Wirksamkeit mit Hilfe von vier Verkehrsmessungen (Vorher – Testphase 1 – Testphase 2 – Nachher) überprüft und bewertet. Mit den ersten drei Messungen konnte die Wirksamkeit der Einbahnstraßenregelung und verkehrsberuhigender baulicher Maßnahmen nachgewiesen werden. Mit der vierten Verkehrsmessung, die nach der Eröffnung des neuen EDEKA-Marktes durchgeführt wurde, war eine Verkehrszunahme gegenüber der ersten Messung festzustellen, die im Zusammenhang mit dem Marktbetrieb zu sehen ist.

3.9.3 Verkehrsberuhigung im Quartier Vogelsang [2]

Im Spätsommer 2016 wurden die Planungen für die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Soutyhofstraße zwischen Taubenstraße und Sperlingsweg aufgenommen. Die Realisierungsphase ab Juli 2018 wurde von einer Vorher- und Nachher-Verkehrserhebung in der Soutyhofstraße und der Reneauldstraße begleitet, mit der die möglichen Verkehrsverlagerungen zwischen den Sammel- und Wohnstraßen festgestellt werden konnten. Durch kleinere Anpassungen an einzelnen Maßnahmenteilen wurde den Anregungen und Wünschen der Bewohner und der Vogelsangschule entsprochen.

Als Ergebnis der Verkehrsmessungen ist festzuhalten, dass neben einem messbaren Belastungsrückgang in der Soutyhofstraße vor allem eine Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten eingetreten ist. Diese positive Wirkung steht in direktem Zusammenhang mit den „erzwungenen“ Wartesituationen im Begegnungsverkehr, wodurch auch die Attraktivität einer Durchfahrt für den Ausweichverkehr grundsätzlich gesunken ist.

3.9.4 Weitere Konzeptuntersuchungen [4]

Aufbauend auf dem integrierten Klimaschutzkonzept der Kreisstadt Saarlouis aus dem Jahr 2012 wurde ein Integriertes Quartierskonzept zur energetischen Sanierung des Quartiers Vogelsang im Oktober 2017 fertiggestellt. Einen Schwerpunkt des Quartierskonzeptes bildete ein Mobilitätskonzept, in dem räumlich verortete Maßnahmen auf verschiedenen Maßstabsebenen auf dem Weg zu einem autoarmen Mobilitätsverhalten im Quartier vorgeschlagen wurden. Nutzbare Voraussetzungen für die angestrebte aktive Mobilität des Fuß- und Radverkehrs bei Wegen innerhalb des Quartiers und zwischen dem Quartier, den benachbarten Stadtteilen und der Innenstadt Saarlouis sind die günstige Topografie und die kurzen Wege zu den öffentlichen Einrichtungen, wenngleich auch für kurze Distanzen immer noch Auto gefahren wird. Als Hemmnis für eine höhere Bedeutung des nicht motorisierten Verkehrs werden im Quartier die teils schmalen Gehwege von unter 2m und eine abschnittsweise fehlende Geschwindigkeitsdämpfung (trotz flächendeckender T30-Zonenregelung) angeführt sowie das Aufparken auf Gehwegen insbesondere im Bereich der Vogelsangschule und der Kitas.

Ein erhöhtes bis hohes Konfliktpotenzial im Straßenraum wurde in dem Mobilitätskonzept für die Taubenstraße zwischen Soutyhofstraße und Schwalbenweg, den Schwalbenweg und den Wachtelweg aufgrund der intensiveren Umfeldnutzungen beschrieben. In der Soutyhofstraße, Von-Schütz-Straße und Schwarzbachstraße wurden durchschnittliche Konfliktpotenziale ausgewiesen.

Als Maßnahmen zur Förderung einer verstärkten Nutzung der nicht motorisierten Verkehrsmittel für Wege im Quartier beschreibt das Mobilitätskonzept u.a. den Ausbau der vorhandenen straßenbegleitenden Gehwege auf eine Breite von mindestens 2m und längerfristig auf die Regelbreite von 2.5m, das Aufstellen von Ruhebänken und die Einrichtung von Ruhezonen, die Vorziehung der Fahrbahnrande und eine Teilaufpflasterung in Knoten- und Querungsbereichen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen oder auch die Einrichtung einer Mischverkehrsfläche im Bereich der Grundschule nach dem Shared Space-Prinzip.

Als weitere Maßnahmen nennt das Mobilitätskonzept den Ausbau der Fußgängersignalanlagen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (taktile Strukturen und akustische Signale), bei denen reduzierte Wartezeiten nach der Druckanforderung von Grün und angemessene Grünzeiten für das Queren der Straße für eine ordnungsgemäße Nutzung wichtig sind.

Außerdem wird im Mobilitätskonzept zur Reduzierung des hohen Fahrtaufkommens der Elterntaxis an der Grundschule die Einrichtung eines Laufbusses mit „Auffang-Haltestellen“ als Sammel- oder Treffpunkte vorgeschlagen. Von dem Betreiber des EDEKA-Marktes wurde damals bereits eine grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, ein Laufbusprojekt zu unterstützen.

Um das Fahrradfahren im Quartier als echte Mobilitätsalternative zu verstehen, schlägt das Mobilitätskonzept den Ausbau bzw. die Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur und des Serviceangebotes im Kontext einer intensiveren Öffentlichkeitsarbeit vor. An den öffentlichen Einrichtungen und den mehrgeschossigen Wohngebäuden z.B. am Wachtelweg sollten barrierefreie, diebstahlsichere und wettergeschützte Radabstellanlagen und Fahrrad(klein)garagen hergestellt werden.

4 Konzeption

In einem ersten Schritt wird ein breiter Maßnahmenfächer entwickelt. Er soll mögliche Handlungsoptionen aufzeigen, ohne die einzelnen Maßnahmen zu werten. In einem zweiten Schritt wird geprüft, welche Maßnahmen sich für vorliegende Fragestellung besonders eignen und gegenseitig ergänzen.

4.1 Entwicklung Maßnahmenfächer

Es werden Maßnahmenbausteine betrachtet aus den Bereichen

- Fußgängerlängsverkehr,
- Fußgängerquerungen,
- Radverkehrsführung,
- Fahrradparken,
- Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr,
- Verkehrsführung,
- Ruhender Verkehr der Mitarbeitenden der Einrichtungen,
- Behindertenverkehr / Mobilitätseinschränkungen,
- Bring- und Holverkehr,
- Linien- und Schulverstärkerbus sowie
- Mobilitätsmanagement.

4.1.1 Fußgängerlängsverkehr

Als Maßnahmenbausteine für den Fußgängerlängsverkehr bieten sich:

- Vermeidung von Gehwegparken
 - Sicherung durch Poller / Gitter
 - Bordsteinerhöhung
 - Durchführung von Kontrollen
- Verbesserung der Infrastrukturverfügbarkeit und des Zustands
 - Neugliederung des Straßenquerschnitts mit breiteren Gehwegen
 - Optimierung der Gehwegführung / Schaffung direkter Führungen
 - Belagssanierungen
 - Verdichtung der Beleuchtung
 - Überprüfung des Leuchtmittelleinsatzes
 - Einsatz intelligenter Beleuchtungssysteme

4.1.2 Fußgängerquerungen

Als Maßnahmenbausteine für Fußgängerquerungen bieten sich:

- Attraktivierung lichtsignalsteuerter Querungsanlagen (LSA, F-LSA)
 - Optimierung Lichtsignalsteuerung zugunsten des Fußverkehrs (raschere und längere Grünphasen)
 - Timer mit Anzeige der Rest-Rotdauer / -Gründauer

- Schaffung (zusätzlicher) sicherer Querungsstellen
 - (Fußgänger-)Lichtsignalanlage
 - Fußgängerüberweg
 - Mittelinsel
 - Gehwegnasen / vorgezogene Seitenräume
- Erhöhung der Sichtbarkeit des Fußverkehrs, insbesondere an Knoten
 - Gehwegnasen / vorgezogene Seitenräume
 - Markierung Zickzacklinie zwecks Vermeidung parkender Fahrzeuge
 - Einrichtung von Sperrflächen (mittels Poller, Blumenkästen etc.) oder Fahrradstellplätzen, ggf. durch Umwidmung von Pkw-Stellplätzen
- Reduktion der Querungsdistanzen
 - Gehwegnasen / vorgezogene Seitenräume
 - Mittelinsel
 - Umgestaltung von Knotenpunkten
- Ertüchtigung bestehender Querungsmöglichkeiten
 - Barrierefreiheit
 - Hindernisfreie Zuwege und Aufstellflächen (z.B. durch Bäume, Poller)
 - Ausreichend breite Furt / Fußgängerüberweg
 - Markierung, ggf. retroreflektierend
 - Beleuchtung
 - (Intelligentes) Blinklicht

4.1.3 Radverkehrsführung

Als Maßnahmenbausteine für die Radverkehrsführung bieten sich:

- Konsequente Umsetzung des Radverkehrskonzepts, u.a.
 - Maßnahmen entlang der Metzer Straße, Wallerfanger Straße und Fasanenallee
 - Maßnahmen an Knotenpunkten entlang der Metzer Straße, Wallerfanger Straße und Innerer Ring
- Verbesserung der Infrastrukturverfügbarkeit und des Zustands
 - Neugliederung des Straßenquerschnitts mit ausreichend breiten Radverkehrsanlagen bzw. Vorrang für den Radverkehr (z.B. Fahrradstraße)
 - Belagssanierungen
- Einhaltung Sicherheitsabstände z.B. zu ruhendem Kfz-Verkehr
- Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs, insbesondere an Knoten
 - Furteinfärbung (flächige Rotmarkierung der Radfurt)
 - Beschilderung Vorsicht Radfahrer

4.1.4 Fahrradparken

Als Maßnahmenbausteine für Fahrradparken bieten sich:

- Attraktivierung bestehender und Schaffung neuer Radabstellanlagen
 - Rahmenbügel in mehreren Höhen (Kinderräder, Erwachsenenräder, Lastenräder etc.)
 - Überdachung
 - Stabiler Untergrund
 - Direkte, barrierefreie und sichere Zuwege
 - Standorte in unmittelbarer Nähe zu den Zugängen zu den Einrichtungen
- Ergänzung mit Abstellanlagen für Tretroller
- Schaffung attraktiver und sicherer Radabstellanlagen für Beschäftigte
 - Rahmenbügel
 - Boxen für E-Fahrräder
 - Überdachung
 - Stabiler Untergrund
 - Direkte, barrierefreie und sichere Zuwege
 - Standorte in relativer Nähe zu den Zugängen zu den Einrichtungen

4.1.5 Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Als Maßnahmenbausteine für die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr bieten sich:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
 - 20 km/h
 - 10 km/h
 - Tempo 20-Zone
 - Tempo 10-Zone
 - Verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h, Parken nur in gekennzeichneten Flächen)
 - Schulstraße
- Umfang der Geschwindigkeitsbegrenzung
 - Einzelne Straßenzüge
 - Mehrere zusammenhängende Straßenzüge / flächig
- Zeitraum der Geschwindigkeitsbegrenzung
 - Temporär (Wochentag, Uhrzeit)
 - Dauerhaft

4.1.6 Verkehrsführung

Als Maßnahmenbausteine für die Verkehrsführung bieten sich:

- Einbahnregelung
 - Einzelne / mehrere Straßenabschnitte
 - Echte vs. unechte Einbahnstraße

- Handhabung Linienbus und Schulverstärkerbus
- Mautbereich
 - Kostenpflichtige Befahrung generell vs. sofern nicht zugangsberechtigt
 - Zeitlich eingeschränkte vs. dauerhafte Mauterhebung
 - Zugangskontrollen bspw. über Kennzeichenerfassung
- Beschränkte Zufahrt
 - Bußgeld, sofern nicht zufahrtsberechtigt
 - Zeitlich eingeschränkte vs. dauerhafte Zufahrtsbeschränkung
 - Ggf. Ausstellung einer Berechtigungskarte / Bewohner-Parken¹⁴
 - Manuelle / automatische Zugangskontrollen
- Sperrung
 - Abschnittsweise Sperrung
 - Benutzerbezogene Sperrung
 - Schulstraße
- Umgestaltung von Knotenpunkten
 - Änderung des Knotentyps
 - Änderung der Vorfahrtsregelung
 - Unterbindung von Beziehungen
 - Abhängen von Knotenarmen

4.1.7 Ruhender Verkehr der Mitarbeitenden der Einrichtungen

Als Maßnahmenbausteine für den ruhenden Verkehr von Mitarbeitenden der drei Einrichtungen bieten sich:

- Optimierung Lehrerparkplatz
 - Sicherung der Parkfläche vor Nutzung durch Dritte (z.B. Eltern)
 - Erweiterung der Parkfläche
- Schaffung (zusätzlicher) Stellplätze
 - Nutzung vorhandener vs. Schaffung neuer Stellplatzflächen
 - Ausweisung mit zeitlicher Beschränkung (Doppelnutzung durch Anwohnende)
 - Attraktive Standorte, wobei gewisse Gehdistanz akzeptabel

4.1.8 Behindertenverkehr / Mobilitätseinschränkungen

Als Maßnahmenbausteine für den Behindertenverkehr bzw. Personen mit Mobilitätseinschränkungen bieten sich:

- Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehrsraum
 - Querungsstellen
 - Bushaltestellen
 - Belagssanierungen

¹⁴ Eine Ausweitung auf das gesamte Quartier oder die gesamte Kreisstadt ist denkbar.

- Schaffung ausreichender und attraktiver Stellplätze
 - In unmittelbarer Nähe zu den Zugängen
 - Adäquate Umfeldgestaltung zwecks Flexibilität für geänderten Bedarf

4.1.9 Bring- und Holverkehr

Als Maßnahmenbausteine für den Bring- und Holverkehr bieten sich:

- Verortung von Elternhaltestellen für Kita-Kinder
 - Im näheren Umfeld der Einrichtung, Gehdistanzen von 150-200 Metern möglich
 - Nutzung vorhandener vs. Schaffung neuer Stellplatzflächen (z.B. Spielplatz angrenzend an Kita Metzer Wiesen)
 - Ggf. Schaffung neuer / zusätzlicher Zugangswege zur Einrichtung
- Verortung von Elternhaltestellen für Schulkinder
 - Öffentliche vs. halböffentliche vs. private Flächen
 - In fußläufiger Entfernung vs. weiter entfernt gelegene Standorte und somit in Kombination mit Schulverstärkerbus / Busshuttle
 - Empfehlung mehrerer Standorte zwecks Berücksichtigung unterschiedlicher Anfahrts- / Weiterfahrtbeziehungen
- Ausweisung der Elternhaltestellen mit zeitlicher Beschränkung
- Förderung Pooling
 - Fahrgemeinschaften durch Eltern
 - Kita-Kinder-Abholservice im Nahbereich per Lastenrad / Rikscha durch Eltern, Beschäftigte der Kita
 - Bicibus / Fahrradbus und Laufbus, vgl. Mobilitätsmanagement weiter unten
- Vermeidung von Parken in unmittelbarem Umfeld der Einrichtungen
 - Gehwegsicherung
 - Markierung Zickzacklinie
 - Beschilderung absolutes Haltverbot
 - Ausweisung vorhandener Stellplätze für bestimmte Nutzergruppen, z.B. Anwohnende, Beschäftigte

4.1.10 Linien- und Schulverstärkerbus

Als Maßnahmenbausteine für den ÖPNV und Schulverstärkerfahrten bieten sich:

- Neuordnung der Haltestellen
 - Aufhebung der bestehenden Haltestellen entlang der Taubenstraße in Höhe Sperberweg
 - Schaffung neuer, barrierefreier Haltestellen entlang der Taubenstraße im Bereich des Schwalbenwegs / Krähenwegs sowie im Bereich des Entenwegs
- Nutzung der Bushaltestellen sowohl durch die Linienbusse als auch Schulverstärkerbusse
- Erweiterung des Angebots beim Schulverstärkerbus
 - Werbung zur Nutzung durch gesamte Schülerschaft (d.h. auch Ganztagschule)
 - Aufhebung / Aufweichung der Restriktionen zur kostenfreien Nutzung des Schulverstärkerbusses

- Schaffung von Sammelpunkten für Kinder aus anderen Ortsteilen und auswärtige Schüler:innen¹⁵
- Angebotserweiterung der Schulverstärkerlinie zwischen der Schule und dem ZOB / Kleinen Markt, u.a. Fahrten mittags und nachmittags

4.1.11 Mobilitätsmanagement¹⁶

Als Maßnahmenbausteine für das Mobilitätsmanagement bieten sich:

- Verstärkung der Verkehrserziehung an der Schule bzw. Etablierung an den Kitas
 - Verteilung des Pixi-Buchs „Auf dem Schulweg ist was los!“ bei Schnupperstunde für künftige 1. Klässler:innen / bei Einschulungsfeier
 - Nutzung verfügbarer, für die Schule bzw. Kita aufbereitete Materialien (z.B. [VCD Mobilitätsfibel](#), [Möhrchenheft](#), [Verkehrszähmer](#), [Bus & Bahn-Detektive](#))
 - Belohnungssystem, bspw. mit Punktesystem für Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule bzw. Kita kommen
 - Ernennung von Schulpaten, Schülerlotsen
 - Aktiver Einbezug der KVS
- Teilnahme an Kampagnen wie bspw.
 - [Aktive Mobilität an Schulen](#)
 - [Ich kann das](#)
 - [Austeilen gelber Karte an Falschparker](#)
- Teilnahme an Aktionen wie bspw.
 - Mobilitätswoche
 - [Schulradeln / Zu Fuß zur Schule](#)
 - [Schulwegprofis – Wer geht, gewinnt!](#)
 - [Der Weg zur temporären Spielstraße](#)
 - Markierung von Schulwegen
 - Fahrradkontrollen / Fahrrad-Sicherheitscheck
 - Fahrrad(hindernis)parcours
 - [Fahrradturnier des ADAC](#)
 - Micro Scooter Workshops
 - Fahrradbörse, Fahrradauktion, Fahrradbasar, Fahrradspende
- Etablierung eines Bicibus / Fahrradbusses sowie Laufbusses
 - Bei Nachbarkommunen (u.a. [Schwalbach](#), [Rehlingen](#), [Ensdorf](#), [Saarbrücken](#)) „spicken“
 - Aktiver Einbezug der Elternschaft
- Angebote seitens KVS wie bspw.
 - [ElternKindTicket: Den Schulweg mit Bus & Bahn üben und sicher ins neue Schuljahr starten](#)
 - [Neuen Schulweg mit ganzer Familie kostenlos üben](#)

¹⁵ Analog Schulverstärkerbusse in Saargau und Niedgau mit Finanzierung durch Schulamt. Die Begleitperson wurde in Saargau durch Eltern organisiert und bezahlt. In Niedgau hat diese Kosten ebenfalls das Schulamt übernommen.

¹⁶ Blau unterstrichenen Textbausteinen ist ein Link mit weiterführenden Informationen hinterlegt.

– Sesamstraße-Busse

- Förderung von Fahrgemeinschaften
 - Bereitstellung einer App mit Nutzung über alle drei Einrichtungen hinweg
 - Beschäftigte über alle drei Einrichtungen hinweg
 - Eltern / Kinder-Bring-Service
- Stärkung der Vorbildfunktion seitens Lehrerschaft und Erzieher:innen, ggf. auch Weiterbildungen im Bereich Mobilität / Mobilitätsverhalten
- Elternabende zum Thema Elterntaxi und Mobilitätsmanagement
- Koordination aller drei Einrichtungen bzgl. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, bspw. durch Schulamt

4.2 Mögliche Kombinationen der Maßnahmenbausteine Geschwindigkeiten und Verkehrsführung

Als besonders zentral werden die Maßnahmenbausteine Mobilitätsmanagement, Bring- und Holverkehre sowie Geschwindigkeiten und Verkehrsführung gesehen. Bereits mit den ersten beiden genannten Maßnahmenbausteinen kann grundsätzlich das Verkehrsverhalten deutlich beeinflusst und das Verkehrsaufkommen im Nahbereich der Bildungseinrichtungen reduziert werden. Zwecks hoher Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist es allerdings essentiell, die Attraktivität der umliegenden Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Hierzu werden vor allem die anderen zwei genannten Maßnahmenbausteine relevant.

Für den Nahbereich der Einrichtungen werden vier Konzeptansätze für die Maßnahmenbausteine Geschwindigkeiten und Verkehrsführung entwickelt. Es handelt sich dabei um zwei Stoßrichtungen (Durchfahrtsbeschränkungen bzw. Einbahnregelungen), für welche jeweils eine schwächer und eine stärker greifende Variante konzipiert wird.

Allen Varianten gleich ist eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h entlang der Taubenstraße zwischen Schwalbenweg und Soutyhofstraße während Schulzeiten bzw. ausgewählter Zeitfenster.¹⁷ Um eine hohe Wirksamkeit der Maßnahme zu erreichen, sind Kontrollen im ruhenden und fließenden Verkehr von Bedeutung.

Bestandteil aller Varianten ist zudem eine Einbahnregelung entlang des Schwalbenwegs, um im westlichen Bereich die Einrichtung einer Elternhaltestelle zu ermöglichen. Für den Radverkehr bleibt der Schwalbenweg weiterhin geöffnet und darf somit in Gegenrichtung befahren werden.

Die Soutyhofstraße wird bei keiner der vier Varianten einbezogen. Hintergrund ist, dass die Soutyhofstraße gemäß Radverkehrskonzept auf diesem Abschnitt zu einer Fahrradstraße umgebaut werden soll. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlang einer Fahrradstraße bremst die Zielgruppe aus und ist daher zu vermeiden. Zudem ist unklar, inwiefern eine solche Temporeduktion rechtlich umsetzbar wäre.

Auf eine Variante mit kompletter Sperrung von Straßenabschnitten im Sinne einer Schulstraße wird vorerst verzichtet. Die dargestellten Konzeptansätze ermöglichen allerdings eine Weiterentwicklung in diese Richtung im Sinne einer weiteren Verschärfung der Maßnahmen.

¹⁷ Es ist zu beachten, dass es sich um einen Vorschlag für das Zeitfenster handelt. Die Beschränkungen sollten einfach und verständlich sein. Ein längeres Zeitfenster wird daher gegenüber mehrerer Zeitfenster bevorzugt. Auch wenn die Schüler:innen während des Unterrichts das Schulgelände nicht verlassen, können sich Kinder im Umfeld aufhalten (flexible Bring- / Holzeiten bei Kita, Kita-Ausflug, Kinder mit Ziel Spielplatz etc.).

4.2.1 Variante 1 – Kleinräumiges beschränktes Durchfahrtsverbot

Variante 1 sieht während Schulzeiten ein kleinräumiges Durchfahrtsverbot im Kfz-Verkehr im Bereich der östlichen Taubenstraße vor, vgl. rote Linien in Abbildung 30. Die Befahrung der gesperrten Streckenabschnitte durch ein Kraftfahrzeug ist nur für ausgewählte Personen wie Anwohnende, Linienbusverkehr, Schulverstärkerfahrten oder ggf. bestimmte Personen mit Bezug zur Kita Metzer Wiesen (z.B. Lieferverkehr, Beschäftigte) gestattet. In der Folge bildet die Taubenstraße von der Soutyhofstraße her eine Sackgasse für den allgemeinen Verkehr. Die Stellplätze sind noch erreichbar. Die Fahrgebotsschilder im Bereich der Einmündungen Sperberweg und Graf-Werder-Straße stehen im Zusammenhang mit dem temporären Durchfahrtsverbot.

Es empfiehlt sich, zu Beginn der für die Durchfahrt gesperrten Streckenabschnitte den Straßenquerschnitt anzupassen und eine Fahrbahnverengung vorzusehen, bspw. mittels Gehwegnasen / vorgezogenen Seitenräumen. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Anforderungen durch Schleppkurven (Linien- / Schulverstärkerbus, Müllfahrzeug, Blaulichtorganisationen etc.) zu beachten.

Die Regelung und die Kontrolle des Durchfahrtsverbots sind auf unterschiedliche Arten möglich. In der Abbildung wird die Zufahrtsregelung beispielhaft mittels einer Berechtigtenkarte dargestellt. Kontrollen können manuell (Vollzugspolizei, Ordnungsamt) oder automatisch, bspw. über eine Kennzeichenerfassung, erfolgen.

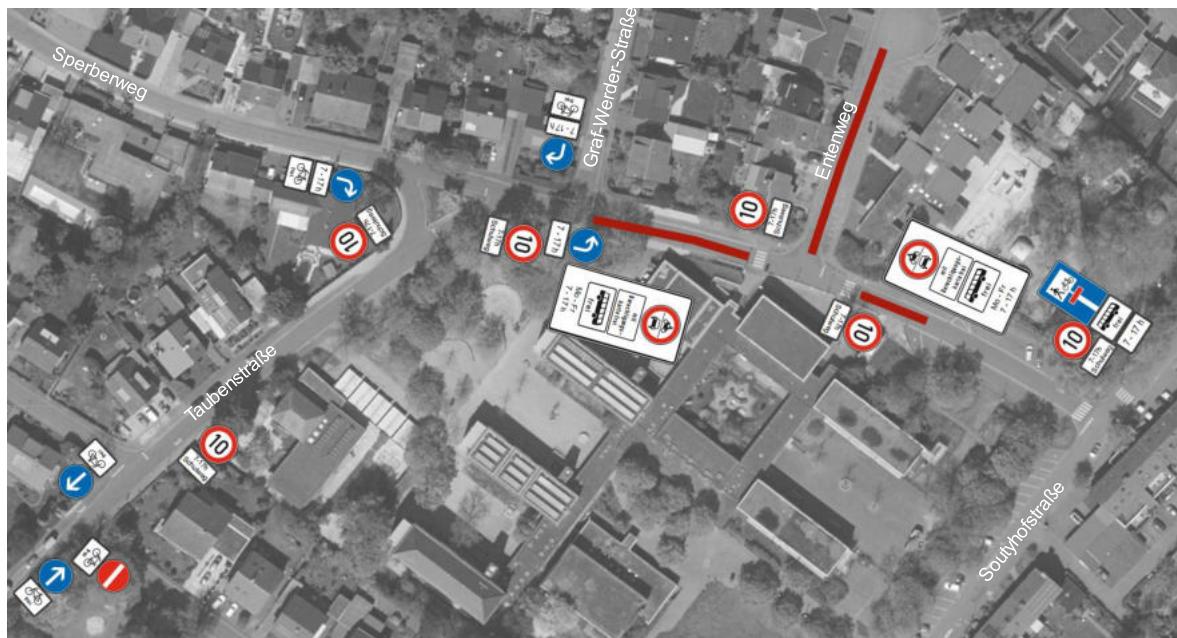


Abbildung 30: Variante 1 – Kleinräumiges beschränktes Durchfahrtsverbot

4.2.2 Variante 2 – Beschränktes Durchfahrtsverbot

In Variante 2 wird einerseits das Durchfahrtsverbot geringfügig verlängert, so dass die Taubenstraße bereits ab den Einmündungen Sperberweg bzw. Soutyhofstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt ist (vgl. Abbildung 31, hellrote Linien). Verkehre von der Graf-Werder-Straße dürfen nach Westen abfließen. Mit der Verlängerung des Durchfahrtsverbot wird insbesondere die Graf-Werder-Straße vor Mehrverkehr geschützt. Das Durchfahrtsverbot gilt weiterhin zeitlich beschränkt (während Schulzeiten bzw. ausgewählter Zeitfenster).

Anderseits wird der berechtigte Personenkreis aufgeweitet. Nebst Anwohnenden, Linienbusverkehr und Schulverstärkerbussen dürfen nun alle mit Bezug zur Kita Metzer Wiesen den Abschnitt der Taubenstraße befahren. Eine Wegfahrt von den Kfz-Stellplätzen ist somit auch in eine andere Richtung möglich. Gleichzeitig

wird der Entenweg dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt (vgl. rote Linie) und für einen kleineren Personenkreis freigegeben. Die Befahrung des Entenwegs ist lediglich für Personen mit einer Berechtigungskarte / Bewohner-Parken analog Variante 1 gestattet.

Bzgl. Regelung und Kontrolle des Durchfahrtsverbots gelten dieselben Aussagen wie bei Variante 1.

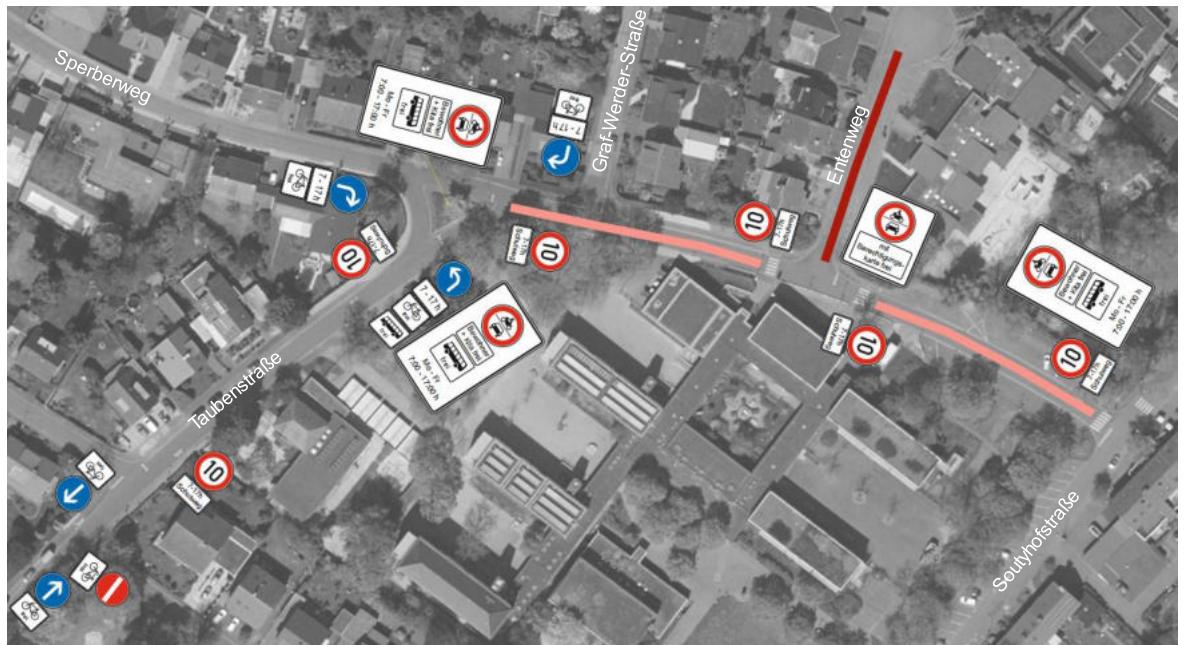


Abbildung 31: Variante 2 – Beschränktes Durchfahrtsverbot

4.2.3 Variante 3 – Kleinräumige Einbahnregelung

Bei Variante 3 steht eine Einbahnregelung entlang der Taubenstraße im Vordergrund. Entlang des Entenwegs gilt gleichermaßen wie bei Variante 2 eine Zufahrtsbeschränkung. Vorliegende Variante fokussiert sich auf eine Einbahnregelung entlang der Taubenstraße zwischen Soutyhofstraße und Sperberweg (vgl. Abbildung 32, durchgezogener Pfeil). Grundsätzlich ist eine Weiterführung bis auf Höhe der Einmündung Krähenweg denkbar (gestrichelter Pfeil). Dasselbe gilt für die Art der Einbahnregelung. In der Abbildung dargestellt sind unechte Einbahnstraßen. D.h. bspw. bei Ausfahrt aus einem Parkplatz kann in eine beliebige Richtungen gefahren werden. Es ist selbstverständlich auch möglich, echte Einbahnstraßen vorzusehen, so dass für Verkehr innerhalb des Abschnitts weiterhin die Einschränkung zur Fahrtrichtung gilt. In diesem Falle müssen zu Beginn eines Streckenabschnitts zusätzliche Verkehrszeichen angebracht werden.

Sowohl für den Radverkehr als auch den Linien- und Schulverstärkerbus ist die Gegenrichtung freigegeben. Die bestehende Fahrbahnbreite ist in Hinblick auf Begegnungsverkehr somit grundsätzlich beizubehalten. Es empfiehlt sich jedoch, zu Beginn von Streckenabschnitten mit Einfahrtsverbot, den Straßenquerschnitt anzupassen und eine Fahrbahnverengung vorzusehen, bspw. mittels Gehwegnasen / vorgezogenem Seitenraum. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Anforderungen durch Schleppkurven (Linien- / Schulverstärkerbus, Müllfahrzeug, Blaulichtorganisationen etc.) zu beachten.

Es ist zu beachten, dass die verkehrsrechtlichen Anordnungen vorliegender Variante dauerhaft gelten. D.h. unabhängig der Schulzeiten gilt die veränderte Verkehrsführung.

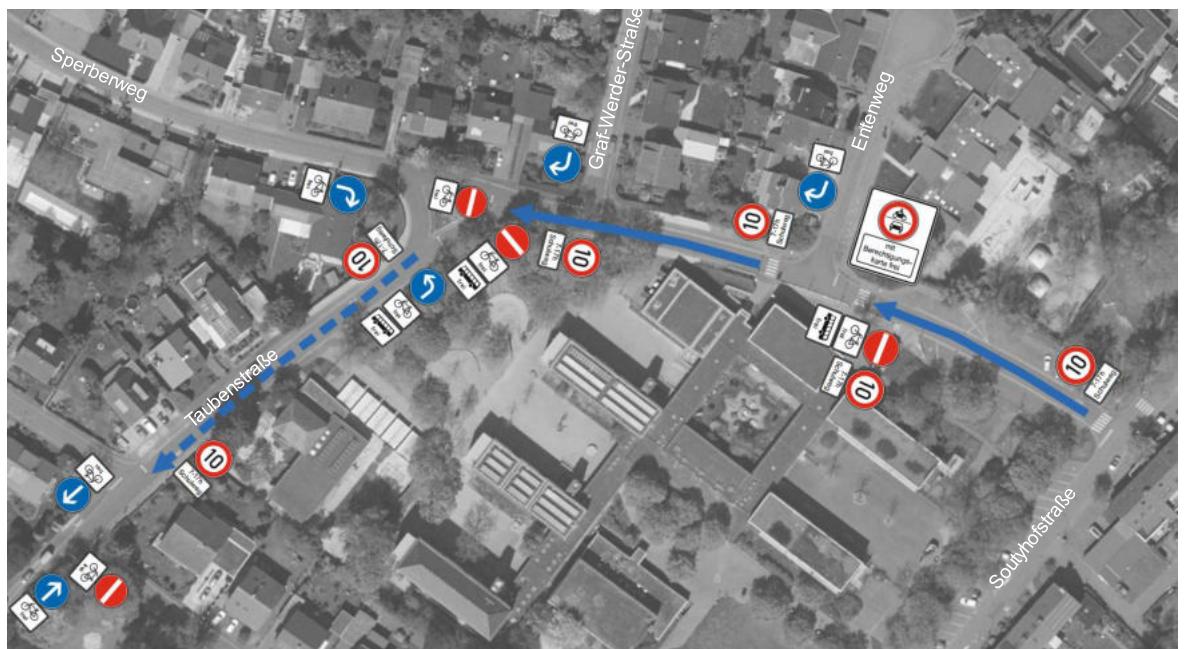


Abbildung 32: Variante 3 – Kleinräumige Einbahnregelung

4.2.4 Variante 4 – Erweiterte Einbahnregelung

Bei Variante 4 wird das Grundgerüst von Variante 3 übernommen. Zudem wird eine Einbahnregelung entlang der Taubenstraße zwischen den Einmündungen Krähenweg und Sperberweg in gegenläufige Richtung vorgesehen. Damit wird verfolgt, dass der Verkehr die Straßenabschnitte im Bereich von Zugängen zu den Einrichtungen lediglich auf einem kurzen Abschnitt befährt und die Hauptachsen zu bzw. von den Einrichtung über Sammelstraßen wie die Southofstraße oder die Reneauldstraße führen.

Abbildung 33 zeigt die erforderliche Beschilderung, wobei eine echte Einbahnstraße der Variante zugrunde gelegt wird. Es ist möglich, unechte Einbahnstraßen vorzusehen, so dass Fahrzeuge, welche sich innerhalb des Abschnitts befinden, keinen Restriktionen bzgl. zulässiger Fahrtrichtung unterliegen.

Auch bei vorliegender Variante kann die Einbahnregelung weitergeführt werden, bspw. indem der Sperberweg für den Kfz-Verkehr nur in Fahrtrichtung Osten befahrbar ist, vgl. Abbildung 33, gestrichelter Pfeil.

Analog wie bei Variante 3 gilt eine Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr sowie den Linien- und Schulverstärkerbus. Ebenso werden die Maßnahmen zur Fahrbahnverengung im Bereich von Einfahrtsverboten empfohlen.



Abbildung 33: Variante 4 – Erweiterte Einbahnregelung

4.2.5 Fazit

Mit den vier entwickelten Varianten werden mögliche Anpassungen der Geschwindigkeitsregelung und der Verkehrsführung im Bereich des Bildungsquartiers aufgezeigt. Die beiden Stoßrichtungen (Durchfahrtsbeschränkungen bzw. Einbahnregelungen) weisen unterschiedliche Vor- und Nachteile auf:

Vor- / Nachteil	Durchfahrtsbeschränkung (Varianten 1 und 2)	Einbahnregelung (Varianten 3 und 4)
+	<ul style="list-style-type: none"> Deutlich weniger Verkehr auf Abschnitten mit Zufahrtsbeschränkung Reduktion des Durchgangsverkehrs Durchlässigkeit für Rad und ÖPNV gegeben Flexibilität bzgl. Dauer der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> Durchlässigkeit für Rad und ÖPNV gegeben Verständlichkeit, insbesondere bei echten Einbahnstraßen (u.a. dauerhaft, zulässige Fahrtrichtung)
-	<ul style="list-style-type: none"> Verständlichkeit, insbesondere falls mehrere Zeitfenster festgelegt werden Hoher Kontrollbedarf Berechtigungsmanagement Bauliche Umgestaltung zu Beginn des Bereichs mit Zufahrtsbeschränkung 	<ul style="list-style-type: none"> Umwegfahrten Erhöhung der Verkehrsleistung Teilweise Mehrverkehr auf bislang gering belasteten Straßen Tendenziell Erhöhung der Geschwindigkeiten auf Abschnitten mit Einrichtungsverkehr Relativ hoher Kontrollbedarf im Falle unechter Einbahnstraßen Bauliche Umgestaltung zu Beginn des Einfahrtsverbots

Tabelle 2: Vor- und Nachteil der beiden Stoßrichtungen

Es zeigt sich, dass eine Durchfahrtsbeschränkung mehr Vorteile bietet. Gleichzeitig bestehen höhere Herausforderungen bei der Umsetzung und Wirksamkeit (Berechtigungsmanagement, Kontrollbedarf).

Die vier Varianten wurden im Zuge der Beteiligung umfassend diskutiert, vgl. Kapitel 5.3. Seitens der Anwesenden gab es unterschiedliche Ansichten, welche Variante weiterverfolgt und vertieft¹⁸ werden sollte. So gab es bei allen Varianten gewisse Bedenken. Insgesamt bestand die Tendenz, eine Einbahnregelung einer Durchfahrtsbeschränkung vorzuziehen.

Aus fachlicher Sicht wird die Durchfahrtsbeschränkung als zielführender gesehen. Die Herausforderungen der Kontrolle lassen sich bspw. mittels technischer Lösungen beheben, sollten keine ausreichenden personellen Kapazitäten verfügbar sein. Die verkehrliche Situation wird sich gegenüber heute deutlich ändern. Um den betroffenen Personen einen Eindruck zu vermitteln, was sie erwartet, wird ein Feldversuch vorgeschlagen, welcher fachlich begleitet wird und damit laufend modifiziert werden kann. Sollten sowohl die Ergebnisse als auch die Rückmeldungen zum Feldversuch negativ ausfallen, kann auf eine Variante mit Einbahnregelung zurückgegriffen werden. Auch in diesem Falle empfiehlt sich ein Feldversuch zwecks Möglichkeit der Nachjustierung. Der Feldversuch wird im nachfolgenden Kapitel genauer erläutert.

4.3 Maßnahmenempfehlung

Basierend auf dem entwickelten Maßnahmenfächer und der planerisch qualitativen Bewertung der Vor- und Nachteile der Maßnahmen werden die für die vorliegende Fragestellung am zielführendsten Maßnahmen identifiziert und kombiniert. Ziel ist, ein gesamthaft abgestimmtes Maßnahmenkonzept anzufertigen, mit dem möglichst alle Bedürfnisse und Belange der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt werden. So sind in nachfolgend vorgeschlagene Konzeption die Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren eingeflossen. Da gewisse Anforderungen und Ideen im Widerspruch zueinander stehen, erfolgt die Maßnahmenempfehlung aus fachlicher Sicht und in Hinblick auf ein schlüssiges Gesamtmaßnahmenpaket. Entsprechend setzt die Konzeption eine gewisse Kompromissbereitschaft voraus. Um den betroffenen Personen die Möglichkeit zu geben, verbleibende Bedenken zu beseitigen und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen zu stärken, wird ein Feldversuch vorgeschlagen. Einzelne Maßnahmen können grundsätzlich unabhängig davon vorangetrieben werden, bspw. sogenannte Sofortmaßnahmen, welche relativ rasch und mit geringem Aufwand umgesetzt werden können.

Anlage 1 gibt eine tabellarische Übersicht über die empfohlenen Maßnahmen im Zuge des gesamten Schulwegkonzepts. Im Fokus liegen dabei die Maßnahmen im Nahbereich (vgl. nachfolgende Abbildung bzw. Planendarstellung in Anlage 2) sowie die begleitenden Maßnahmen. Die Lösungsvorschläge entlang der Schulwege (außerhalb des Nahbereichs) ergeben sich aus der Schulwegeplanung, vgl. Kapitel 6.6. Bei der Umsetzung der Gesamtkonzeption sind die verschiedenen Maßnahmen selbstverständlich abzustimmen, weswegen sie auch in derselben Tabelle (Anlage) aufgeführt sind.

¹⁸ Bspw. Berücksichtigung weiterer Rückmeldungen wie Ausweitung der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.



Abbildung 34: Maßnahmenplan im Nahbereich

Nachfolgend werden Hinweise zu ausgewählten Maßnahmen(paketen) gegeben sowie der vorgeschlagene Feldversuch erläutert:

- Sofortmaßnahmen:
 - Sofortmaßnahmen werden in der Tabelle mit einem „x“ gekennzeichnet.
- Radabstellanlagen:
 - Es sind entsprechend der unterschiedlichen Nutzerbedürfnissen verschiedene Möglichkeiten für Radabstellanlagen bereitzustellen. Für Beschäftigte bieten sich zudem Fahrradboxen an, damit insbesondere E-Fahrräder sicher abgestellt werden können.
 - Die Radabstellanlagen sind jeweils mit speziellen Vorrichtungen für das Abstellen von Tretrollern zu ergänzen.



Abbildung 35: Boxen für Fahrräder (links), Abstellanlagen für Roller (rechts)

- ÖPNV:
 - Eine Lösung für die Bushaltestelle, insbesondere im Zusammenhang mit Schulverstärker- und Schulbusfahrten, ist unter anderem aus Sicht der Schule sehr wichtig. Die Maßnahme sollte daher zeitnah angegangen werden, da die Planung, Fördermittelbeantragung (Haltestellenumbauprogramm) und Mittelzuweisung sowie Realisierung einige Zeit in Anspruch nimmt.
 - Die Finanzierung der Nutzung der Schulverstärkerfahrten durch bislang nicht berechtigte Kinder (Wohnort <2km, Ganztagschule) ist zu klären. Hierfür können bspw. auch Erfahrungen aus vergleichbaren Nutzungen im Umfeld von Saarlouis (Saargau, Niedgau) eingeholt und ggf. modifiziert übernommen werden.
 - Es ist abzuklären, inwiefern eine Begleitperson die Kinder im ÖPNV beaufsichtigen muss. Bzgl. Bedarf, Organisation und Finanzierung empfiehlt sich, auch hier auf Erfahrungen anderer Kommunen zurückzugreifen.
- Elternhaltestellen:
 - Bei den Elternhaltestellen von Schulkindern gibt es angesichts der benötigten Kapazität und der Anfahrtsbeziehungen keine ideale Lösung.
 - In einem ersten Schritt ist auf verfügbare öffentliche Flächen zurückzugreifen. Seitens des Edeka gibt es die Bereitschaft, Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Dies ist insbesondere für die Abholsituation zu prüfen. Zeitgleich sind Laufbusse zu initiieren, welche die Elternhaltestellen einbinden.
 - Damit in einem zweiten Schritt weitere Flächen als Elternhaltestellen (Schule) ausgewiesen werden können, ist wichtig, dass zeitnah entsprechende Abstimmungsgespräche geführt werden. Nebst der Abklärung der Flächenverfügbarkeit bzw. Nutzungsmöglichkeit bedarf es auch der Schaffung weiterer Angebote für Laufbusse und Schulverstärkerfahrten (z.B. Bahnhof Saarlouis – Schule).
 - Ziel ist, mittelfristig ein bis zwei Elternhaltestellen (Schule) für jede Zufahrtsachse zum Bildungsquartier bereitzustellen. Können für diesen Zeitpunkt bspw. Elternhaltestellen mit größerer Kapazität gefunden werden, ist grundsätzlich auch eine Aufhebung kleinerer, bislang ausgewiesener Elternhaltestellen denkbar.
 - Die Details zur Ausgestaltung der Beschilderung (positive oder negative Parkbeschilderung, Festlegung der Zeitintervalle nach Rücksprache mit den Einrichtungen (Mo-Fr, an Schultagen, Anzahl Zeitintervalle tagsüber)) sind vor der Umsetzung der Maßnahme weiter abzustimmen. Nachfolgend ist ein Beispiel für eine Beschilderung dargestellt.

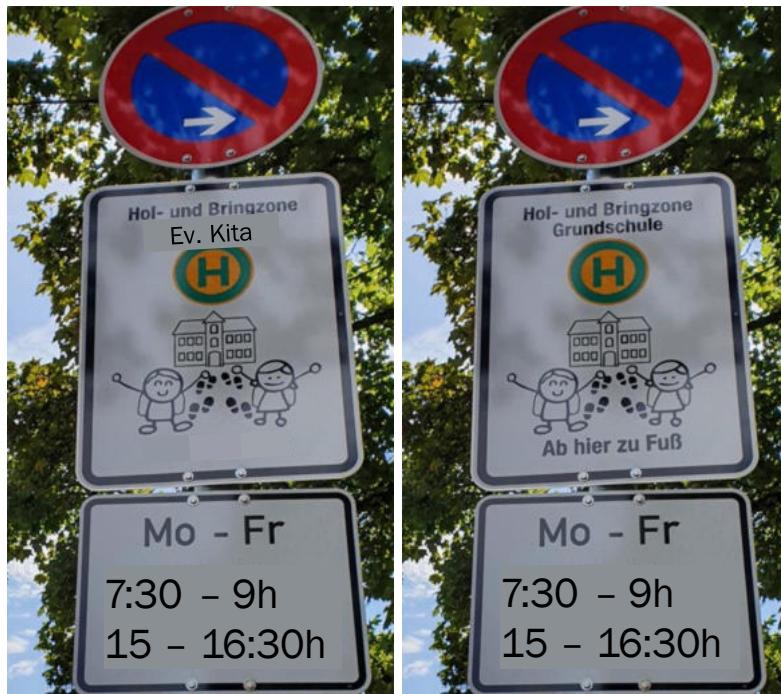


Abbildung 36: Beispielhafte Beschilderung von Elternhaltestellen Kita (links) bzw. Schule (rechts)

- Stellplätze für Beschäftigte:
 - Mit den Einrichtungen ist der zeitliche Umfang an Stellplätzen zu ermitteln, um die temporäre Freihaltung der Stellplätze zugunsten der Beschäftigten festzulegen.
 - Bei der Lehrerschaft ist basierend auf den Erkenntnissen zum Stellplatzbedarf zu prüfen, wie eine einfach handhabbare Stellplatzvergabe in Bezug auf den Lehrerparkplatz bzw. die Stellplätze entlang der Soutyhofstraße aussehen könnte. Ziel ist, dass Lehrpersonen mit längerer Parkdauer den Lehrerparkplatz nutzen, damit die Stellplätze im öffentlichen Raum rascher wieder anderweitigen Nutzer:innen zur Verfügung stehen.
- Temporäre Geschwindigkeitsreduktion:
 - Die Zeitfenster für die temporäre Geschwindigkeitsreduktion sind abschließend zu definieren. Die Regelung sollte möglichst einfach und intuitiv sein. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, dieselben Zeitfenster wie für das beschränkte Durchfahrtsverbot vorzusehen.
- Beschränktes Durchfahrtsverbot:
 - Zwecks Erhöhung der Wirksamkeit des Durchfahrtsverbots ist ein verändertes Straßenbild von hoher Bedeutung. Nebst der vorgeschlagenen Gehwegnasen / vorgezogenen Seitenräumen empfiehlt sich, ergänzend auch eine bunte Fähnchenkette, Kinderfiguren ähnlich derjenigen, wie sie heute bereits an Laternenmasten befestigt sind, und eine auffällige Bodenmarkierung vorzusehen.
 - Wie in Kapitel 4.2.5 erläutert, wird ein beschränktes Durchfahrtsverbot empfohlen. Sollte sich im Zuge des Feldversuchs zeigen, dass sowohl Akzeptanz als auch Wirksamkeit deutlich unter den Erwartungen zurückbleibt, kann eine Einbahnregelung in Betracht gezogen werden. Die Maßnahmen hierfür sind nicht in der Maßnahmentabelle aufgeführt.
- Mobilitätsmanagement:
 - Das Mobilitätsmanagement ist ein essentieller Baustein. Aus jedem Haupt-Bulletpoint (vgl. Kapitel 4.1.11) sollten Maßnahmen umgesetzt werden.

4.3.1 Feldversuch

Als Vertiefung der Maßnahmenempfehlung dient ein Feldversuch. Dieser wird nachfolgend beschrieben:

- Der Feldversuch sollte über eine Laufzeit von 6 bis 12 Monaten erfolgen, damit bei Bedarf nachjustiert werden kann und basierend darauf ein erneuter Gewöhnungseffekt sowie neue Erkenntnisse gewonnen werden können. Gleichfalls kann damit die Wirksamkeit auf das jahreszeitabhängige Mobilitätsverhalten eruiert werden. Es empfiehlt sich, den Feldversuch zum Schuljahresbeginn zu starten.
- Der Feldversuch sollte idealerweise folgende Bausteine berücksichtigen:
 - Geschwindigkeitsreduktion (Maßnahmen Nahbereich 37-39)
 - Beschränktes Durchfahrtsverbot (Maßnahmen Nahbereich 40-43)
 - (Mobile¹⁹) Fahrbahnverengung zu Beginn des Durchfahrtsverbots (Maßnahmen Nahbereich 44)
 - Einbahnregelung Schwalbenweg (Maßnahmen Nahbereich 45-47)
 - Elternhaltestellen für Schule und Kitas (Maßnahmen Nahbereich 20-21, 25-28, ggf. 23)
 - Angebotserweiterung Schulverstärkerbus (Begleitende Maßnahme 7-9)
 - Fahrradbus (Begleitende Maßnahme 6)
 - Laufbus (Begleitende Maßnahme 5)
- Die zu testenden Maßnahmen können in einem ersten Schritt recht „soft“ sein, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen. Sollte die Wirksamkeit nicht zufriedenstellend sein, sollten oder müssten sogar „verschärft“ Maßnahmen ergänzend in den Feldversuch eingebaut werden.
- Die veränderten Regelungen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot) sollen während des Feldversuchs (in einem ersten Schritt) während zwei kurzer Zeitfenster gelten (7.30-9.00 Uhr sowie 15.00-16.30 Uhr). Eine zeitliche Ausweitung ist im Verlauf des Feldversuchs denkbar.
- Eine Beteiligung des Ordnungsamts und der Vollzugspolizei ist von Bedeutung (Kontrollen!).
- Der Feldversuch ist fachlich zu begleiten. Es sind Erhebungen im Vorfeld, während und im Nachgang des Feldversuchs erforderlich. Auch im Zuge von Nachjustierungen bedarf es weiterer Erhebungen, so dass voraussichtlich alle rund 3 Monate eine Erhebung und Auswertung der Wirksamkeit der Maßnahmen stattfindet.
- Geeignete Kommunikations- und Pressearbeit wird in Hinblick auf die Wirksamkeit der Maßnahmen bzw. des Feldversuchs als entscheidend gesehen. Nebst der Eltern, Kindern und Beschäftigten der Einrichtungen sind die Anwohnenden und die weitere Öffentlichkeit frühzeitig zu informieren. Über den Feldversuch ist regelmäßig zu berichten. Auch eine feierliche Eröffnung des Feldversuchs wird empfohlen.

5 Beteiligungsprozess

5.1 Klassenelternsprecherversammlung

Im Vorfeld zum vorliegenden Projekt hat die Grundschule Vogelsang im Rahmen einer Klassenelternsprecherversammlung verkehrliche Themen angesprochen und diskutiert.

Als Probleme wurden einerseits der ruhende Verkehr, andererseits hohe Geschwindigkeiten auf den Zufahrten zum Bildungsquartier Vogelsang gesehen.

¹⁹ Bspw. mittels Absperrelementen, Blumenkübel etc.

Die Klassenelternsprecher:innen haben Ideen entwickelt, welche breit gefächert sind von einer Geschwindigkeitsreduktion über eine gute Bushaltestelle, zusätzliche Querungshilfen für den Fußverkehr bis zur Förderung des zu Fuß Gehens.

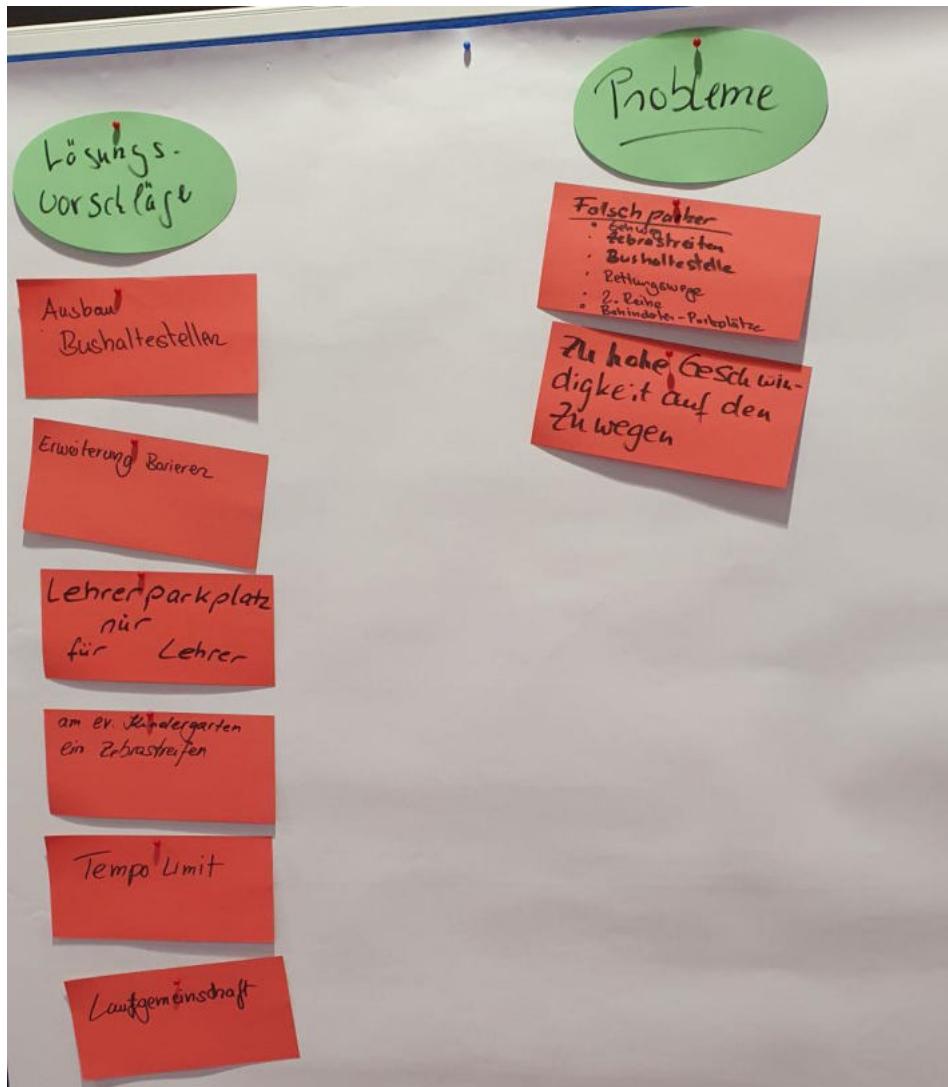


Abbildung 37: Mängel und Ideen im Zuge der Klassenelternsprecherversammlung

5.2 Beteiligung 19. März 2024

5.2.1 Allgemeines

Am Dienstag, 19. März 2024, fand in der Aula der Grundschule Vogelsang eine Beteiligung der Betroffenen und der Akteur:innen statt. Eingeladen wurden somit

- Führungspersonen, Eltern, Lehrer:innen und Erzieher:innen der Grundschule Vogelsang, der Kita Metzer Wiesen und der evangelischen Kita Innenstadt,
- Politische Gremienmitglieder,
- Beteiligte Akteur:innen seitens der Kreisstadt Saarlouis (Ämter Stadtverwaltung, Polizei) und des Landkreises Saarlouis,

- ÖPNV-Betreiber sowie
- IZES gGmbH²⁰.

Den Termin wahrgenommen haben rund 30 Personen. Alle eingeladenen Personengruppen waren vertreten, wobei die Mehrheit der Anwesenden einen Bezug zur Schule, Kita oder Stadtverwaltung hatten.

Ziel der Veranstaltung war die Aufnahme von Mängeln und die Diskussion von Stoßrichtungen. Nach einem kurzen Inputvortrag konnten die Teilnehmenden im Rahmen eines World-Cafés an verschiedenen Tischen / Stellwänden zu unterschiedlichen Themen Inputs geben und diskutieren. Insgesamt gab es fünf Themenbereiche:

- Handlungsbedarf im Fußverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers,
- Handlungsbedarf im Radverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers,
- Handlungsbedarf entlang der Wege zur Schule / Kita,
- Innovative Ideen und Maßnahmen,
- Mit Freude zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule.

5.2.2 Rückmeldungen

Die aus Sicht der Teilnehmenden bestehenden Problemstellen und Potentiale sowie erste Lösungsvorschläge werden nachfolgend aufgeführt. Während der Diskussionen an den einzelnen Tischen gab es teils auch Überlegungen zu anderen Fragestellungen, so dass die nachfolgende Auflistung nicht immer mit den dargestellten Grafiken übereinstimmen. Vielmehr wird bei der nachfolgenden Auflistung versucht, gleiche Rückmeldungen zusammenzufassen.

Handlungsbedarf im Fußverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers:

- Laufbus, z.B. ab Edeka
- Querungsstellen:
 - Neuer Zebrastreifen auf Höhe evangelischer Kita
 - Zebrastreifen beiderseits der Einmündung Soutyhofstraße / Taubenstraße häufiger missachtet → Überwachung, Warnblinker etc. prüfen
 - Fußgänger-Lichtsignalanlage Metzer Straße Höhe Schwarzbachstraße mit Busspurbeginn kritisch; Rotlichtverstöße durch Kfz-Verkehr (durch Handyschauen im Stau abgelenkt)
 - Querungen im Zuge Schwarzbachstraße wegen Straßenbreite kritisch
 - Querung Kreisverkehr Metzer Straße und Beginn der Busspur am Kreisverkehr kritisch; Missachtung Fußgängerüberweg durch Kfz-Verkehr
 - Lichtsignalanlage Wallerfanger Straße / Neue-Brauerei-Straße / Von-Schütz-Straße mit zu langer Wartezeit und zu kurzer Grünzeit für Fußgängerquerung
 - Hohe Bordsteinkanten erschweren das Queren, u.a. entlang Von-Schütz-Straße
 - Sichtbehinderungen an Einmündungen
- Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr:
 - Aufparken auf Gehwege verhindern

²⁰ Das Institut für ZukunftsEnergie- und Stoffstromsysteme (IZES) bearbeitet das Bundes-Forschungsprojekt Sa(ar)Mila, im Zuge dessen auch die Mobilität an Schulen und Kitas beleuchtet werden soll. Das vorliegende Projektvorhaben soll in das Forschungsvorhaben integriert werden, weswegen das IZES in den Prozess des vorliegenden Projekts einbezogen wird.

- Gehwegbereiche Taubenstraße mit Aufparken von Autos auf Höhe evangelischer Kita und Höhe Spielplatz
- Verkehrsführung:
 - Von-Schütz-Straße zwischen Wallerfanger Straße und Schwarzbachstraße problematisch wegen Zweirichtungsverkehr, teils Geschwindigkeit sowie Straßenrandparken
 - Wunsch nach Einbahnstraßenregelung mit niedriger Geschwindigkeit T10 oder T20
 - Wunsch nach Einbahnstraßenkonzept
- Beleuchtung:
 - Beleuchtung an Zebrastreifen verbessern
 - Beleuchtung am Eingang zur Mehrzweckhalle (Eingang Soutyhofstraße) verbessern
- Linien- und Schulverstärkerbusverkehr:
 - Schulverstärkerbushaltestelle vor Haupteingang zugeparkt
 - Bus- / Schulverstärkerbushaltestelle gegenüber Haupteingang Schule fehlt
 - Bushaltestelle Schwarzbachstraße und Marienhof im Schülerverkehr ungenutzt
 - Schulverstärkerbus ab Kleiner Markt (Schüler:innen im Regelbetrieb) über Edeka führen und Elternhaltestelle integrieren



Abbildung 38: Rückmeldungen Handlungsbedarf im Fußverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers

Handlungsbedarf im Radverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers:

- Radinfrastruktur:
 - Straßenverbindungen zwischen Reneauldstraße und Taubenstraße bzw. Von-Schütz-Straße „okay“
 - Seitenraumradführung in Wallerfanger Straße viel zu schmal und mit unzureichendem Belag (insbesondere Baumwurzeln)
 - Markierung und Belag der Radführungen verbessern
 - Klare Beschilderung der Radinfrastruktur, damit man sie als solche erkennt
- Konflikte mit Kfz-Verkehr:
 - Parken in der zweiten Reihe in Taubenstraße Höhe Seiteneingang Schule
 - Wegen Parkplatzregelung und Linkseinbiegeverbot in Richtung Stadtmitte im Bereich Edeka / Metzer Straße erhöhter Ausweichverkehr auf Soutyhofstraße durch das Quartier
 - Einbauten in der Soutyhofstraße reduzieren die Fahrgeschwindigkeit, führen jedoch teilweise zu wechselseitiger Behinderung im Gegenverkehr und Ausweichen über die Gehwegbereiche; zudem höherer Lärm für Anwohnende
 - Gegenverkehr in Von-Schütz-Straße und Soutyhofstraße zu gefährlich → Einbahnstraßenführung
 - Einmündung Schwarzbachstraße / Soutyhofstraße unübersichtlich

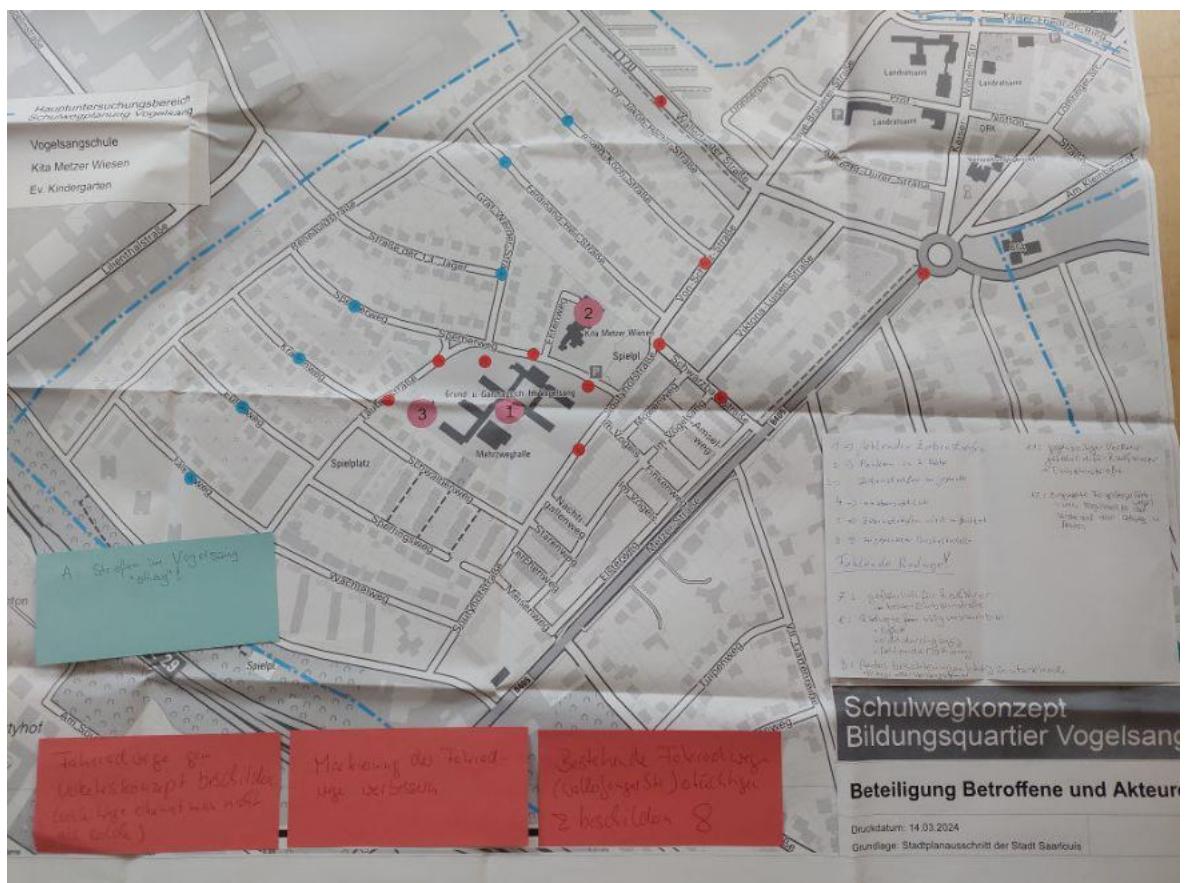


Abbildung 39: Rückmeldungen Handlungsbedarf im Radverkehr im Nahbereich des Bildungsquartiers

Handlungsbedarf im Fuß- und Radverkehr auf den Wegen zur Schule / Kita:

- Querung am Anfang des Verkehrsberuhigter Bereich Am Kleinbahnhof nach Ausfahrt aus dem KVP durch abbiegende Fahrzeuge gefährlich (Sichtfeld)
 - Schulwegsicherung im Bereich des Gewerbegebiets Metzer Wiesen, auch wenn nur wenige Schüler:innen dort laufen
 - Unzureichende Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr:
 - Ecke Metzer Straße / Rosenstraße mit sehr schmalem Gehweg sowie eingeengt durch Betonpfeiler, obwohl Straße breit ist
 - Mülltonnen am Leerungstag auf Geh- und Radwegen problematisch
 - Sichtbehinderung an Einmündungen und Querungen durch Bepflanzung und parkende Autos

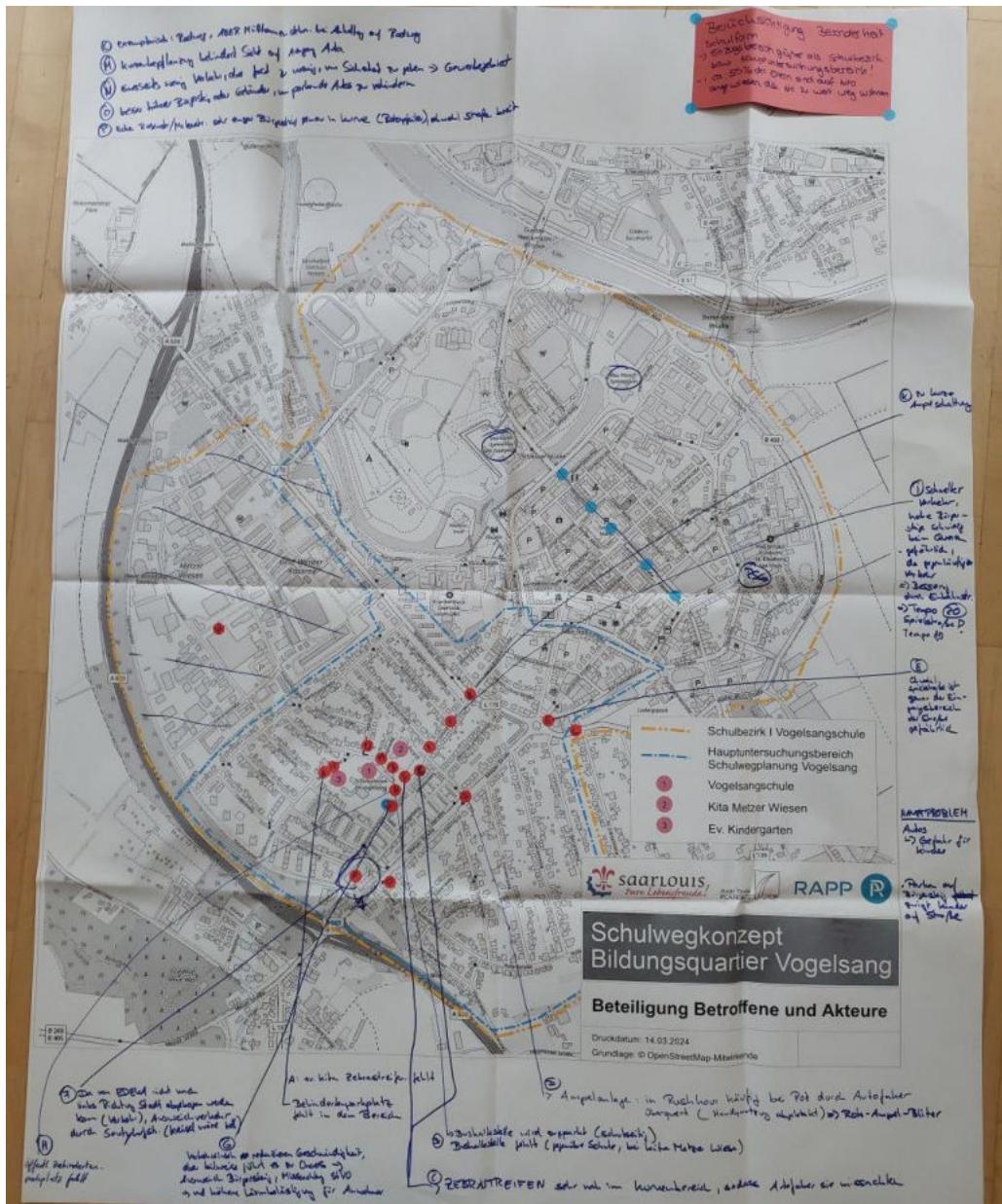


Abbildung 40: Rückmeldungen Handlungsbedarf im Fuß- und Radverkehr auf den Wegen zur Schule / Kita

Innovative Ideen und Maßnahmen:

- Schülerlotsen, z.B. über Ehrenamtsbörse
- Ideen Elterntaxi und Laufbus:
 - Gemeinschaften bilden, um gemeinsam an die Schule zu gehen (Treffpunkt markieren). Eltern dazu aktiv ansprechen und motivieren
 - Treffpunkt für Eltern bilden und von dort die Schüler:innen in die Schule gehen lassen. Sammelpunkt z.B. Parkplatz Edeka
 - „Kiss&Go“-Zone in Verbindung mit Laufbus und Lotsen; Eltern sollen direkt weiterfahren
 - Ausweichparkplatz (für Bring- / Holverkehre) anbieten
- Ideen Verkehrsberuhigung:
 - Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Schrittgeschwindigkeit, Parken in gekennzeichneten Bereichen) rund um den gesamten Schulbereich
 - Ausweisung von Straßenabschnitte im Quartier als Spielstraßen, T10- / T20-Bereiche und Einbahnstraßen
 - Einbahnstraßen (gegenläufig) einrichten, ggf. auch nur temporär
 - Im direkten Umfeld zur Schule / Kita Geschwindigkeitsreduktion auf 10km/h während 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr sowie 12.00 und 14.00 Uhr einrichten
 - Weiträumige Sperrung des Bildungsquartiers zu Stoßzeiten bis auf Eltern, die Babys bringen (Maxi-Cosi), sowie Mobilitätseingeschränkte. Für die übrigen ist ein Ausweichparkplatzbereich zu suchen
- Ideen Vermeidung Gehwegparken:
 - Höhere Bürgersteige
 - Installation Gehwegsicherung (Poller, Geländer), u.a. in Taubenstraße
- Ideen Verkehrserziehung an Schule / Kita:
 - Eltern direkt ansprechen und für Schulweg ohne Auto motivieren
 - In Schule und Kita durch Kinder Hinweisschilder „Für einen sicheren Weg zur Schule und Kita“ gestalten und anfertigen
 - Projekt Verkehrssicherheit mit Kindern mit dem Ziel, dass die Kinder die Eltern erziehen

Mit Freude zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule:

- Informations- und Motivationskampagne pro „Selbständigkeit der Kinder auf dem Weg zur Schule – Ich kann das allein – Schilder“
- Sammelstellen außerhalb / am Rand des Quartiers für Elterntaxis einrichten und die Kinder von dort zur Schule bringen bzw. gehen lassen
- Laufbus-Start z.B. am Edeka-Parkplatz
- Durch Schule etabliertes Belohnungssystem für Schüler:innen, die zu Fuß / mit dem Rad kommen, damit Kinder den Wunsch bei Eltern wecken
- Sicherheit des Schulwegs Voraussetzung. Vorlegen eines Schulwegs ohne Auto durch Lehrkräfte und Erzieher:innen
- Mehr Radwege schaffen bzw. anbieten, Instand halten und deutlich kennzeichnen
- Radwege und Gehwege frei halten von Autos und Mülltonnen (an Leerungstagen)
- Häufige Kontrolle bzw. konsequente Ahndung des unerlaubten Gehwegparkens

- Einbahnstraßen und T10-/T20-Zonen im Quartier einrichten, um das Durchfahren für wohngebietsfremden Autoverkehr zu erschweren und Elterntaxifahrten zu reduzieren

Zudem gab es weitere, nicht direkt den einzelnen Thementischen zuordenbare Hinweis:

- Der Einzugsbereich der Schule ist größer als der Schulbezirk bzw. der Hauptuntersuchungsbereich wegen der Schulform (Ganztagschule), so dass ca. 50 % der Schüler:innen wegen zu weiter Wege einen Bring- und Holdienst (mit Auto) benötigen.
- Stellplätze mobilitätseingeschränkte Personen:
 - Öffentlicher Behindertenparkplatz fehlt im Bereich Soutyhofstraße und Taubenstraße Höhe Eingang zum Schulhof
 - Für Behinderten-Fahrzeuge fehlt sicherer Stellplatz, durch parkende Elternfahrzeuge Stellplatz schwer erreichbar
- Verkehrsführung:
 - Ausfahrt Metzer Straße vom Edeka-Parkplatz nach Stadtmitte nicht zulässig → verkehrlich wegen unsicherer Führung problematisch, evtl. Korrekturbedarf

Die verschiedenen Rückmeldungen seitens der Beteiligten wurden geprüft und soweit möglich und sinnvoll bei der Konzeptionierung berücksichtigt.

5.3 Beteiligung 26. Juni 2024

5.3.1 Allgemeines

Am Mittwoch, 26. Juni 2024, fand in der Aula der Grundschule Vogelsang eine weitere Beteiligung der Betroffenen und der Akteur:innen statt. Die Einladung wurde an denselben Teilnehmerkreis gestreut wie bei der ersten Veranstaltung.

Den Termin wahrgenommen haben knapp 20 Personen. Alle eingeladenen Personengruppen waren vertreten. Zudem besuchten Anwohnende ohne Kinder in einer der drei Bildungseinrichtungen die Veranstaltung.

Ziel der Veranstaltung war die Vorstellung, Diskussion und Abstimmung der in der Zwischenzeit entwickelten Konzeptvorschläge. Für nachfolgende Konzeptbausteine wurden Maßnahmen aufgezeigt:

- Fußgängerlängsverkehr,
- Fußgängerquerungen,
- Radverkehrsführung,
- Fahrradparken,
- Geschwindigkeitsregelung,
- Verkehrsführung,
- Parken Mitarbeitende,
- Behindertenverkehr / Mobilitätseinschränkungen,
- Bring- und Holverkehre,
- Linien- und Schulverstärkerbus,
- Mobilitätsmanagement.

Gewisse Maßnahmen weisen starke Abhängigkeiten mit weiteren Maßnahmen auf. So wurden auch vier Planskizzen zur Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregelung vorgestellt. Je zwei Planskizzen basieren auf Einbahnstraßenregelungen bzw. Einfahrts- / Durchfahrtsverbotsregelungen (vgl. Darstellungen in Kapitel 4.2).

Zwecks Ermittlung der präferierten Stoßrichtung aufgezeigter Maßnahmenvorschläge erfolgte eine Diskussion ausgewählter Konzeptbausteine.

5.3.2 Rückmeldungen

Die Konzeptideen wurden größtenteils für schlüssig befunden. Insbesondere die Maßnahmen im Buslinienverkehr werden unterstützt. Zudem wird von mehreren Teilnehmenden die Bedeutung des Mobilitätsmanagements hervorgehoben. Diskussionen erfolgten im Wesentlichen zu folgenden Konzeptbausteinen:

- Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregelung,
- Parken Mitarbeitende,
- Bring- und Holverkehre.

Zu weiteren Maßnahmen und Konzeptbausteinen gab es einzelne Rückmeldungen und Hinweise.

Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregelung:

- Unabhängig der vorgestellten Variante besteht der Wunsch, auch die Soutyhofstraße einzubeziehen (insbesondere hinsichtlich Geschwindigkeitsbeschränkung). Seitens der Planungsbüros wird darauf hingewiesen, dass die Soutyhofstraße nach dem Radverkehrskonzept als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. In einer Fahrradstraße gilt weiterhin eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wenngleich Radfahrende ein Vorrecht genießen. Eine Kombination mit Tempo 10 ist voraussichtlich nicht möglich.
- Die bestehenden baulichen Elemente zur Einengung der Fahrbahn werden im Radverkehr teilweise als Hindernis wahrgenommen. Teilweise besteht auch Unklarheit, wie diese Elemente durch den Radverkehr zu passieren sind. Es werden Vorschläge gebracht wie Zweirichtungsradweg oder asymmetrische Fahrbahneinteilung genannt. Seitens der Planungsbüros wird darauf hingewiesen, dass die Umgestaltung der Soutyhofstraße zu einer Fahrradstraße einerseits eine Fahrbahnverengung bewirkt, andererseits mit den bestehenden baulichen Elementen inkompabil ist.
- Sowohl die Geschwindigkeitsbeschränkung als auch ein Durchfahrtsverbot setzen eine starke Überwachung voraus.
- Seitens der Teilnehmenden wird die Einbahnregelung bevorzugt, da damit eine Verkehrsverlagerung in die Soutyhofstraße eher gering ausfällt. Seitens der Planungsbüros wird darauf hingewiesen, dass durch Einbahnregelungen im Allgemeinen längere Fahrten entstehen und in vorliegendem Fall Straßen mit derzeit geringen Verkehrsmengen deutlich stärker belastet werden.

Parken Mitarbeitende:

- Der Lehrerparkplatz ist gegenüber Fremdnutzung zu sichern, bspw. mittels einer Schranke.
- Es wird die Gefahr gesehen, dass Anwohnende keinen Parkplatz mehr finden, wenn Parkplätze für Mitarbeitende beschildert werden.

Bring- und Holverkehre:

- Bei der Standortwahl von Elternhaltestellen sind die Verkehrsbeziehungen der Eltern zu beachten. Die Akzeptanz wird als gering betrachtet, wenn man zur Anfahrt einer Elternhaltestelle bzw. bei der Wegfahrt staubelastete Straßen befahren muss.
- Im Bereich Industriestraße / Lilienthalstraße gibt es eine vorhandene Freifläche, die als Elternhaltestelle genutzt werden könnte. Über die Straße der 13. Jäger besteht eine direkte und verkehrsarme Verbindung zur Schule.
- Eltern der Krippenkinder bevorzugen so kurze Wege wie möglich. Die Elternhaltestelle sollte daher möglichst nah am Eingang liegen.

Die verschiedenen Rückmeldungen und Hinweise seitens der Beteiligten wurden geprüft, soweit möglich und sinnvoll bei der weiteren Ausarbeitung der Konzeption berücksichtigt und bei Bedarf modifiziert.

5.4 Ideenentwicklung durch Anwohnende des Entenwegs

Seitens der Anwohnerschaft des Entenwegs wurden Ideen entwickelt und der Stadt zugeschickt. Anlass ist das Verkehrsaufkommen im Entenweg, welches insbesondere während der Bring- und Abholzeiten der Kita Metzer Wiesen die Zugänglichkeit der Anwohnenden zu ihren Grundstücken bzw. die Wegfahrt erschwert. Des Weiteren werden Behinderungen der Müllabfuhr, der Catering-Fahrzeuge der Kita Metzer Wiesen sowie der Rettungsdienste (inkl. Erreichbarkeit des Hydranten) durch parkende Fahrzeuge genannt.

In einem Abstimmungstermin mit der Anwohnerschaft wurden die Ideen diskutiert. Gewisse Vorschläge sieht das Konzept bereits vor. Vereinzelt wurde es mit weiteren Maßnahmenvorschlägen ergänzt. Aufgrund bestehender Randbedingungen oder zielführenderen Lösungsansätze können bestimmte Ideen seitens der Anwohnerschaft nicht weiterverfolgt werden.

6 Schulwegeplanung

6.1 Einleitung / Ablauf

Für das Bildungsquartier Vogelsang sind Schulwegepläne in Anlehnung an den Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zu erstellen. Die Schulwegepläne sollen nicht nur Vorschläge für die Schüler:innen enthalten, sondern auch die Bedürfnisse seitens der Kita-Kinder berücksichtigen.

Der Schulbezirk ist recht weitläufig und umfasst nebst der beiden Quartiere Vogelsang und Gartenreihe auch die Innenstadt und weitere Bereiche bis zur Saar, vgl. Abbildung 2. Für die Schulwegeplanung sind primär die Wohngebiete von Relevanz, insbesondere diejenigen in fußläufiger Entfernung (Hauptuntersuchungsraum). Im Zuge der Schulwegeplanung wird daher folgender Fokus gelegt:

- Wege für Fuß- und Radverkehr,
- Einzugsgebiet innerhalb des Hauptuntersuchungsraums,
- Querungsmöglichkeiten zur Innenstadt,
- Einrichtungsbezogene Schulverstärkerfahrten.

Außerhalb des Hauptuntersuchungsbereichs erfolgt lediglich eine punktuelle Betrachtung bzgl. erheblicher Problemstellen im Radverkehr.

6.2 Arbeitsgruppe

Zu Beginn des Projekts wurde eine Arbeitsgruppe aus relevanten Akteur:innen und Betroffenen gegründet. Ziel war, im Rahmen von drei Sitzungen und einer Schulwegebegehung die verschiedenen Arbeitsschritte und Projektergebnisse zu diskutieren. Der Teilnehmendenkreis bestand aus Führungspersonen, Lehrerkräften / Erzieher:innen, Elternbeiräten sowie interessierten Eltern der drei Bildungseinrichtungen, Akteur:innen der Stadtverwaltung Saarlouis (Ämter, Polizei) und des Landkreises Saarlouis sowie Vertreter:innen seitens der ÖPNV-Betreiber. Einige Personen waren an allen Terminen präsent. Einzelne mussten sich an ausgewählten Terminen vertreten lassen. Gewisse Personen stießen erst im Verlauf des Projekts dazu. Wesentliche Bestandteile der Treffen waren die Diskussion der Projektziele, der Methodik, der Zwischenergebnisse und der Maßnahmen. Gleichzeitig war die Beschaffung von Grundlagendaten durch die Teilnehmenden eine zentrale Aufgabe.

6.3 Online-Beteiligung

Für die Erstellung der Pläne für sichere Wege zur Schule und den Kitas fand eine vierwöchige Online-Beteiligung im Zeitraum vom 13. Mai 2024 bis 14. Juni 2024 statt. Über die Plattform Senf.app wurde eine Umfrage für die Schüler:innen und Kita-Kinder bzw. ihre Eltern sowie eine Umfrage für die Lehrkräfte und Erzieher:innen bereitgestellt. Ziel der Umfragen war, Informationen über die Verkehrsmittelwahl inkl. Hinderungsgründe für eine alternative Verkehrsmittelwahl, über die Wege zur Schule / Kita sowie über Problemstellen auf diesen zu erhalten.

6.3.1 Ergebnisse der Kinder-Umfrage

Insgesamt haben 171 Kinder die Umfrage gestartet, wovon 124 Kinder die Umfrage vollständig abgeschlossen haben²¹. Somit hat rund ein Drittel aller Kita-Kinder und Schüler:innen der drei Einrichtungen an der Umfrage teilgenommen. Rund 2/3 davon sind Schüler:innen der Grundschule Vogelsang teilgenommen. Die evangelische Kita ist mit rund 5% der Teilnehmenden unterrepräsentiert. Die übrigen Kinder besuchen die Kita Metzer Wiesen, vgl. Abbildung 41.

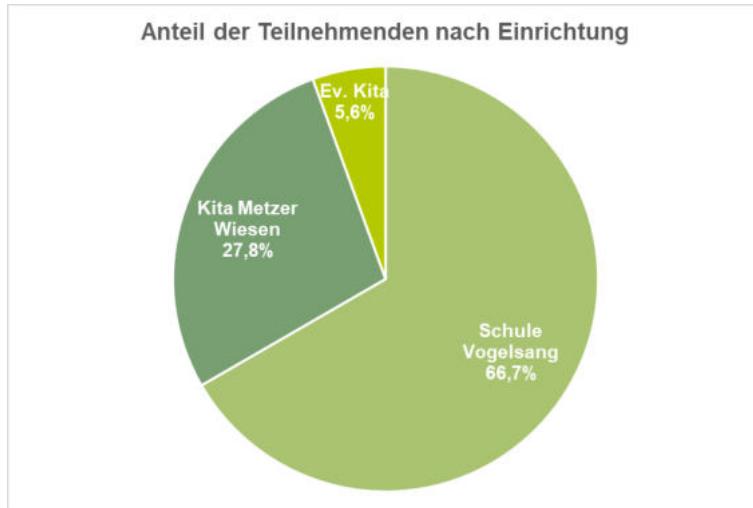


Abbildung 41: Anteil der Teilnehmenden nach Einrichtung (n = 126)

Insgesamt haben knapp 30% der Schüler:innen der Grundschule Vogelsang, rund 20% der Kinder der Kita Metzer Wiesen und 10% der Kinder der evangelischen Kita teilgenommen (vgl. Abbildung 42).

²¹ Zwischenzeitlich wurde die Erforderlichkeit von zwei Fragen ausgestellt, um die Abbrecherquote zu verringern.

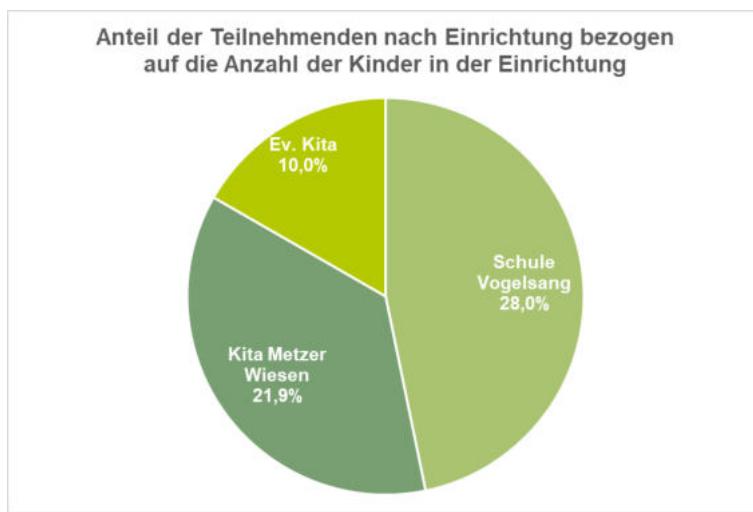


Abbildung 42: Anteil der Teilnehmenden nach Einrichtung bezogen auf die Anzahl der Kinder in der Einrichtung (n = 126)

Abbildung 36 zeigt die Verteilung der Wohnorte der Kinder. Die meisten Kinder, welche an der Umfrage teilgenommen haben, wohnen in den Quartieren Stadtmitte oder Vogelsang. Einzelne kommen aus anderen Stadtteilen aus Saarlouis. 19% wohnen nicht in Saarlouis. Unter «Sonstige» wurden die Ortschaften Eisdorf, Schmelz, Dietiflen, Überherrn, Hülzweiler, Alforweiler, Dillingen, Bous, Wallerfangen und Schwalbach angegeben.

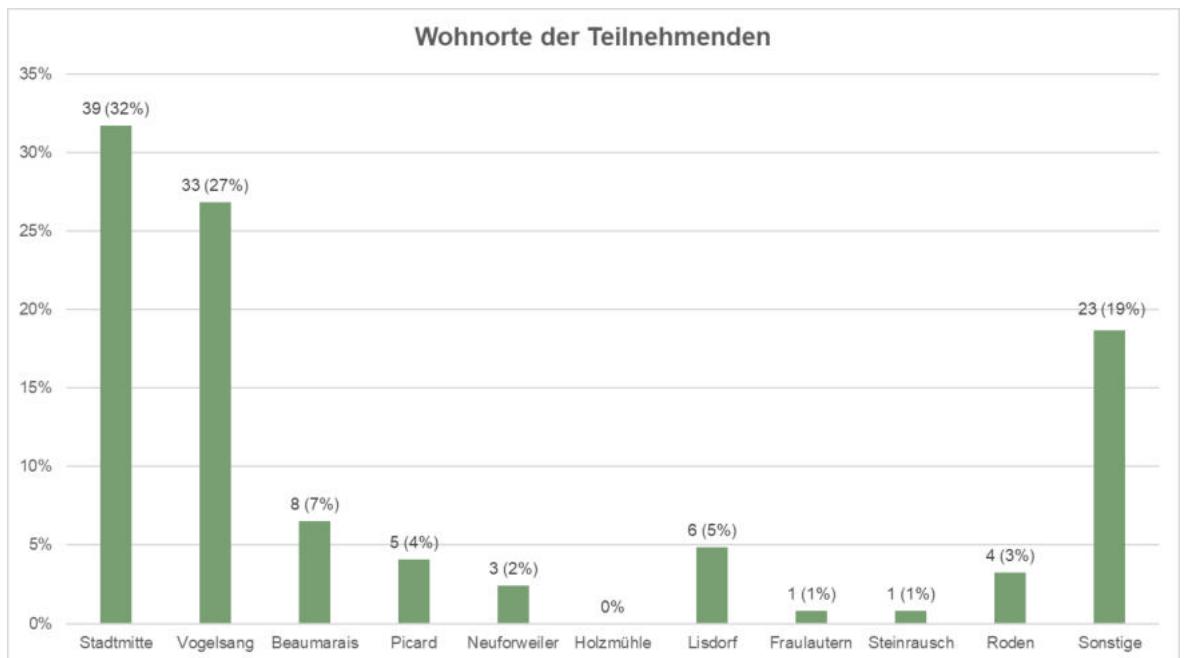


Abbildung 43: Wohnorte der Teilnehmenden (n = 123)

Über die Hälfte der Teilnehmenden wird im Sommer mit dem Auto zur Kita / Schule gebracht. Rund 36% kommen zu Fuß. Die Verkehrsmittel Fahrrad, Tretroller, Schulverstärkerbus und Linienbus / Bahn werden nur von einem geringen Anteil genutzt, vgl. Abbildung 44.

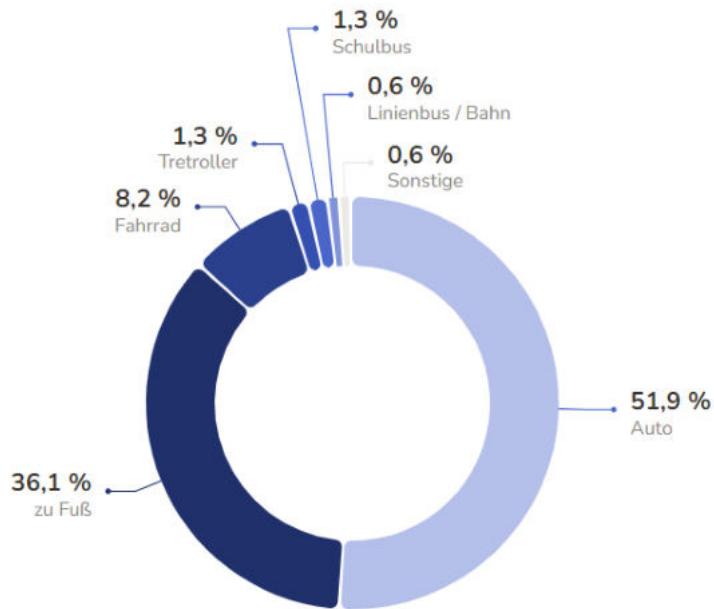


Abbildung 44: Verkehrsmittelwahl im Sommer (n = 158)

Abbildung 45 zeigt die Verkehrsmittelwahl im Sommer verknüpft mit dem Wohnort der Kinder. Erwartungsgemäß ist der Anteil der zu Fuß gehenden Kindern in der Stadtmitte und im Vogelsang am höchsten. Gleichzeitig wird aus der Stadtmitte ein relativ hoher Anteil an Kindern mit dem Auto zur Kita / Schule gebracht. Selbst aus dem Vogelsang werden vier Kinder mit dem Auto gebracht.

Das Fahrrad wird am häufigsten von Kindern, die in der Stadtmitte wohnen, genutzt. Aber auch dies sind lediglich fünf.

Aus Picard und Beaumarais kommen, wenn auch wenige Kinder, zu Fuß, obwohl die Stadtteile durch Hauptverkehrsachsen vom Bildungsquartier getrennt liegen.

In allen weiteren Stadtteilen sowie bei Wohnorten außerhalb von Saarlouis ist das Auto nahezu das einzige Verkehrsmittel, welches für den Weg zur Kita / Schule genutzt wird.

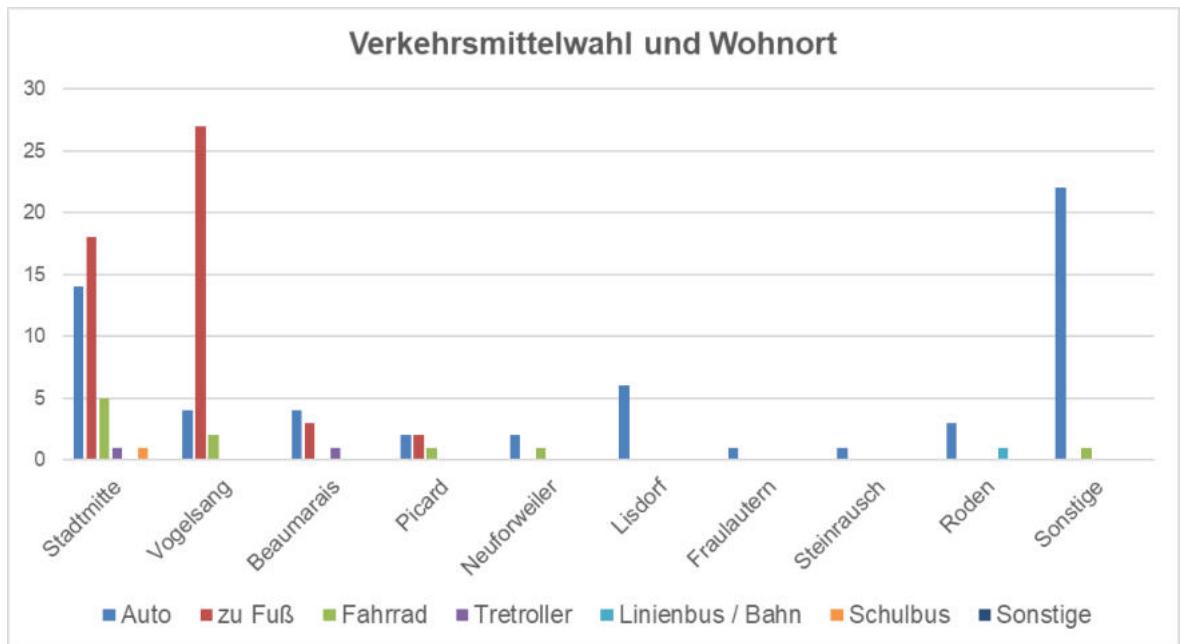


Abbildung 45: Verkehrsmittelwahl (im Sommer) und Wohnort (n = 123)

Über 90% der Teilnehmenden nutzen für den Heimweg im Sommer das gleiche Verkehrsmittel wie für den Weg zur Kita / Schule, vgl. Abbildung 46.

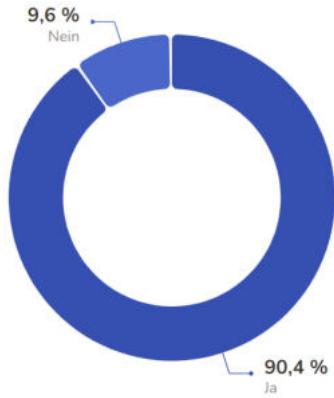


Abbildung 46: Nutzung des gleichen Verkehrsmittels auf dem Heimweg im Sommer (n = 157)

Die Kinder, die den Rückweg mit einem anderen Verkehrsmittel als auf dem Hinweg bestreiten, gehen größtenteils zu Fuß nach Hause. Den Hinweg haben sie vor allem mit dem Auto zurückgelegt. Andersherum werden drei Kinder mit dem Auto abgeholt, während sie zu Fuß zur Kita / Schule gekommen sind. Ein Kind scheint das Fahrrad auf dem Hinweg im Auto zu transportieren und dieses für den Rückweg zu nutzen.

Drei Personen haben beim Hin- und Rückweg fälschlicherweise das gleiche Verkehrsmittel angegeben, vgl. Abbildung 47. Somit ist der Anteil an Kindern, die für den Rückweg ein anderes Verkehrsmittel nutzen, nochmals geringer als in Abbildung 46 angegeben.

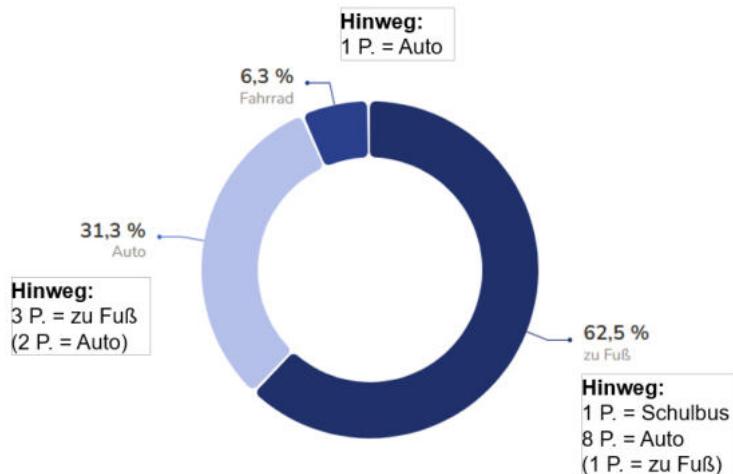


Abbildung 47: Alternative Verkehrsmittelwahl für den Heimweg im Sommer (n = 16)

Bei der Frage, warum die Eltern, die ihr Kind mit dem Auto bringen, das Auto wählen, wird mit knapp 40% am häufigsten die Distanz angegeben. Auch einzelne Personen aus den nahegelegenen Stadtteilen (Stadtmitte, Beaumarais, Vogelsang, Lisdorf, Picard) haben diesen Grund angegeben. Als zweithäufigster Grund (knapp 30%) wurde genannt, dass die Kita / Schule auf dem Arbeitsweg der Eltern liegt.

Knapp 15% erachten den Weg zur Kita / Schule als so gefährlich, dass sie deswegen das Auto nehmen. Die meisten dieser Nennungen stammen von Kindern aus den Stadtteilen Beaumarais und Stadtmitte. Dies ist ein Indiz dafür, dass es von bedeutender Relevanz ist, die Querung von Hauptverkehrsachsen sicherer zu gestalten.

Weitere 10% haben angegeben, dass der Weg mit anderen Verkehrsmitteln zu lange dauert. Am meisten Nennungen stammen bei dieser Antwort aus der Stadtmitte. Folglich wäre ggf. zu prüfen, ob eine Erweiterung des Schulverstärkerbusses möglich ist. Bei der Frage war eine Mehrfachauswahl der Antworten möglich.

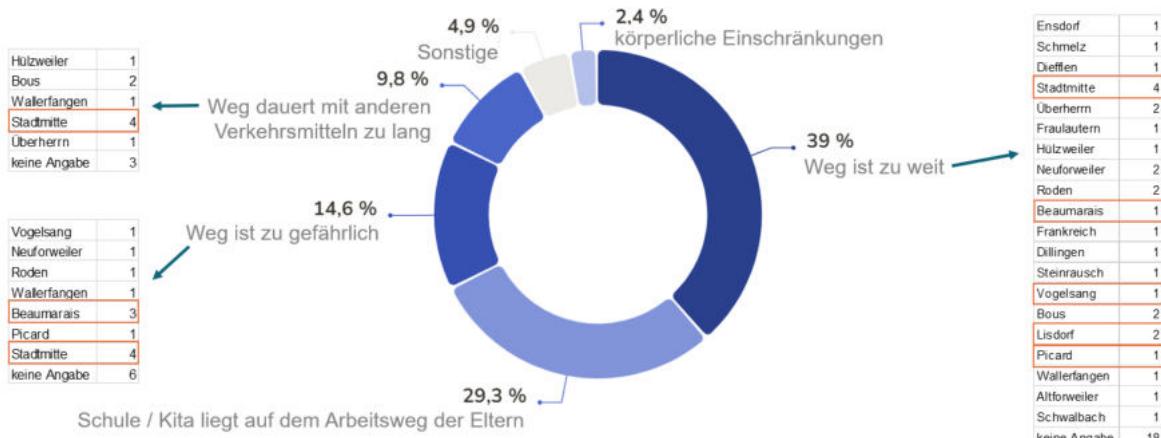


Abbildung 48: Gründe für die Verkehrsmittelwahl Auto (n = 82)

Das Sicherheitsempfinden der Kinder auf dem Weg zur Kita / Schule geht relativ weit auseinander, wobei eine Tendenz in Richtung «eher unsicher / sehr unsicher» zu verzeichnen ist (rund 45% aller Nennungen). Nur

knapp 8% haben angegeben, dass sie sich sehr sicher fühlen. Diese Angabe stammt von Kindern mit den Wohnorten Stadtmitte, Vogelsang und Wallerfangen. Gleichzeitig haben auch Kinder aus der Stadtmitte ihr Empfinden auf dem Weg als «sehr unsicher» angegeben. Dies zeigt die subjektive Komponente von Sicherheit. «Sehr unsicher» haben darüber hinaus Kinder aus den Stadtteilen bzw. Orten Roden, Beaumarais und Fraulautern angegeben, vgl. Abbildung 49. Somit wird erneut deutlich, dass das Queren von Hauptverkehrsstraßen auf dem Weg vermutlich eine wesentliche Komponente für das Sicherheitsempfinden und daraus folgend für die Verkehrsmittelwahl ist.

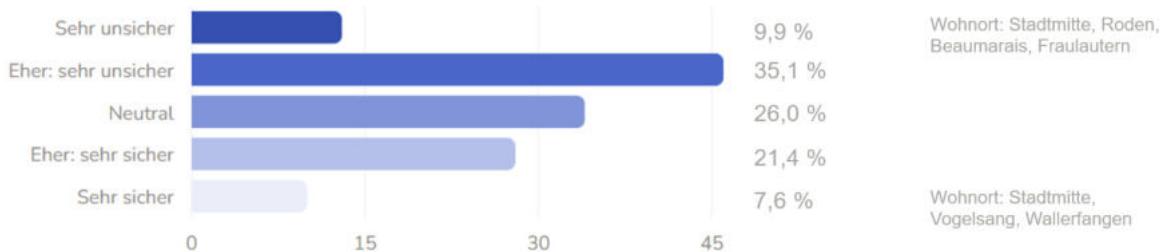


Abbildung 49: Sicherheitsempfinden auf dem Weg zur Kita / Schule (n = 131)

Knapp 80% der Kinder kommen im Winter mit dem gleichen Verkehrsmittel zur Kita / Schule wie im Sommer, vgl. Abbildung 50. Diejenigen, welche im Winter ein anderes Verkehrsmittel als im Sommer nutzen, kommen größtenteils mit dem Auto (rund 75%). Im Sommer kommen diese in erster Linie zu Fuß, in einzelnen Fällen auch mit dem Fahrrad. Weitere rund 20% kommen im Winter zu Fuß, im Sommer kommen dagegen mit dem Fahrrad oder dem Tretroller, vgl. Abbildung 51.

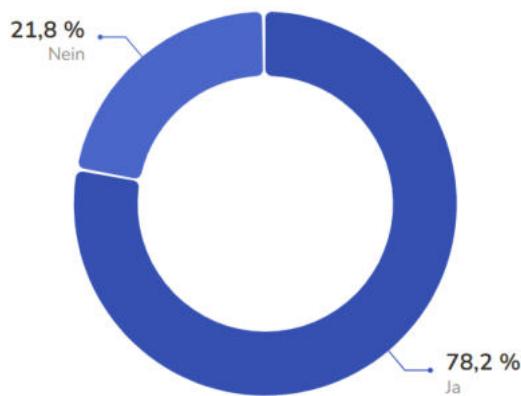


Abbildung 50: Verkehrsmittelwahl im Winter auf dem Weg zur Kita / Schule (n = 133)

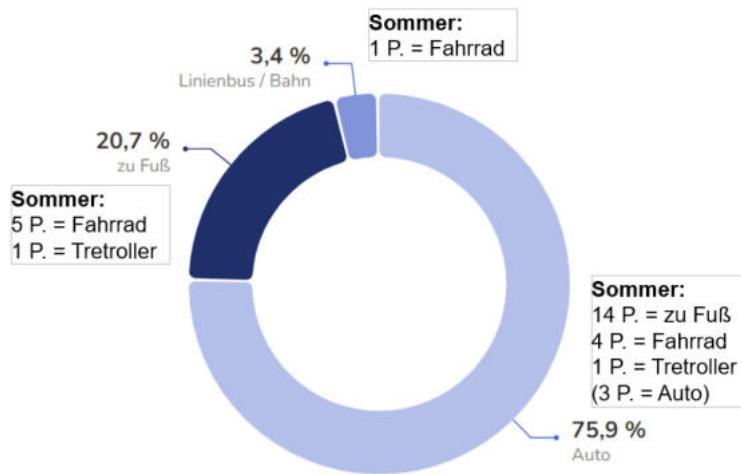


Abbildung 51: Alternative Verkehrsmittelwahl im Winter (n = 29)

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen die Kinder häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad / Roller oder Bus zur Kita / Schule kommen würden, wurde am häufigsten mit den Gründen «keine Behinderung durch parkende Autos, Mülltonnen etc.», «weniger Autoverkehr», «langsamere Autoverkehr» und «mehr / sicherere Querungsmöglichkeiten» beantwortet. D.h. alle meistgenannten Gründe haben einen Bezug zum Kfz-Verkehr. Die Kategorie «langsamere Autoverkehr» wurde größtenteils von Personen aus dem Vogelsang und der Stadtmitte genannt. «Mehr / sicherere Querungsmöglichkeiten» werden auch von Personen aus dem Vogelsang gefordert, aber auch aus Quartieren, in denen auf dem Weg zum Bildungsquartier Hauptverkehrsachsen queriert werden müssen. Rund 6% haben angegeben, dass eine bessere Bus- / Bahnverbindung eine Voraussetzung für die Nutzung des Umweltverbundes ist. Die Analyse der Wohnorte zeigt, dass ein Schulverstärkerbus vom Bahnhof Saarlouis in die umliegenden Ortschaften ebenfalls Potential besitzt.

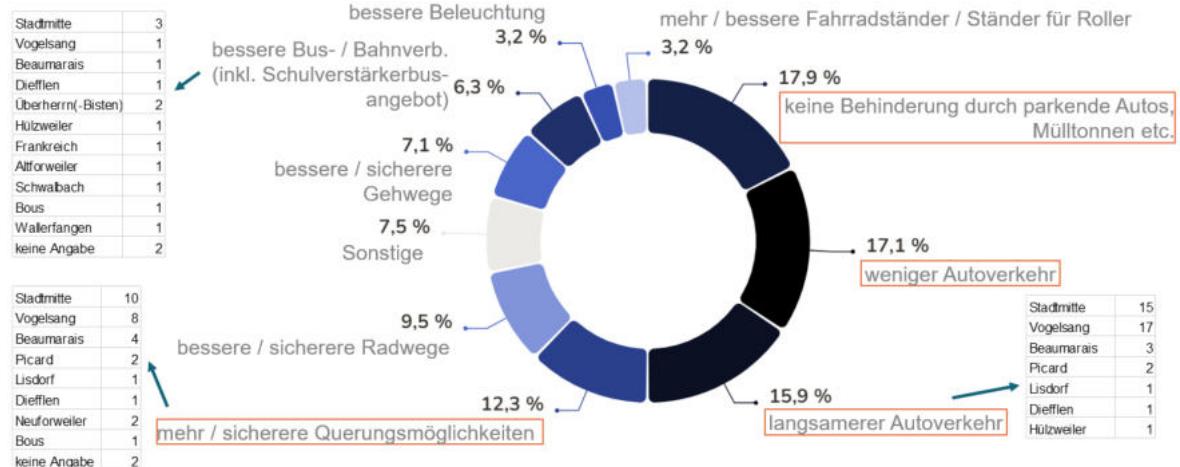


Abbildung 52: Voraussetzungen, häufiger den Umweltverbund zu nutzen (n = 119)

Innerhalb der Umfrage wurden die Kinder schließlich gebeten, ihren Weg zur Kita / Schule im Sommer mit vorab angegebenem Verkehrsmittel in eine Karte einzuziehen. Diese sind gefiltert nach Fahrrad und zu Fuß in Abbildung 53 bzw. Abbildung 54 dargestellt. Da nur sehr wenige Kinder mit dem Fahrrad zur Kita / Schule kommen, ist die Wahl der Wege nur bedingt repräsentativ.

Bei den eingezeichneten Wegen ist auffällig, dass die Kinder, die mit dem Fahrrad kommen, größtenteils aus den Quartieren nördlich und östlich des Bildungsquartiers kommen – mit einer Ausnahme: ein Kind kommt mit dem Fahrrad aus Neuforweiler. Am stärksten frequentiert sind die nordöstliche Taubenstraße, nördliche Metzger Straße, Schwarzbachstraße, Von-Schütz-Straße und Graf-Werder-Straße.



Abbildung 53: Wege zur Kita / Schule mit dem Fahrrad

Die Wege der Kinder, die zu Fuß zur Kita / Schule kommen, liegen alle in einem Radius von ca. 1 km um das Bildungsquartier. Die Routen sind ähnlich wie bei den Kindern, die das Fahrrad nutzen. Entsprechend werden dieselben Straßenzüge wie im Radverkehr stark frequentiert und zusätzlich die südliche Taubenstraße, Straße der 13. Jäger, Soutyhofstraße, Wallerfanger Straße sowie der Entenweg.



Abbildung 54: Wege zur Kita / Schule zu Fuß

In einer weiteren Karte gab es die Möglichkeit, Problemstellen auf den Wegen zur Kita / Schule einzugeben und nach verschiedenen Kategorien zu klassifizieren. Insgesamt wurden 304 Problemstellen markiert. Mit Abstand am meisten Problemstellen wurden in der Kategorie «Konflikte mit dem Autoverkehr» eingetragen. Auch die Kategorie «Konflikte mit parkenden Autos» wurde über 70-mal gewählt. Die zwei Kategorien «Unübersichtliche Stelle» und «gefährliche / fehlende Querung» wurden mit knapp über 30-mal ähnlich oft angegeben, vgl. Abbildung 55.

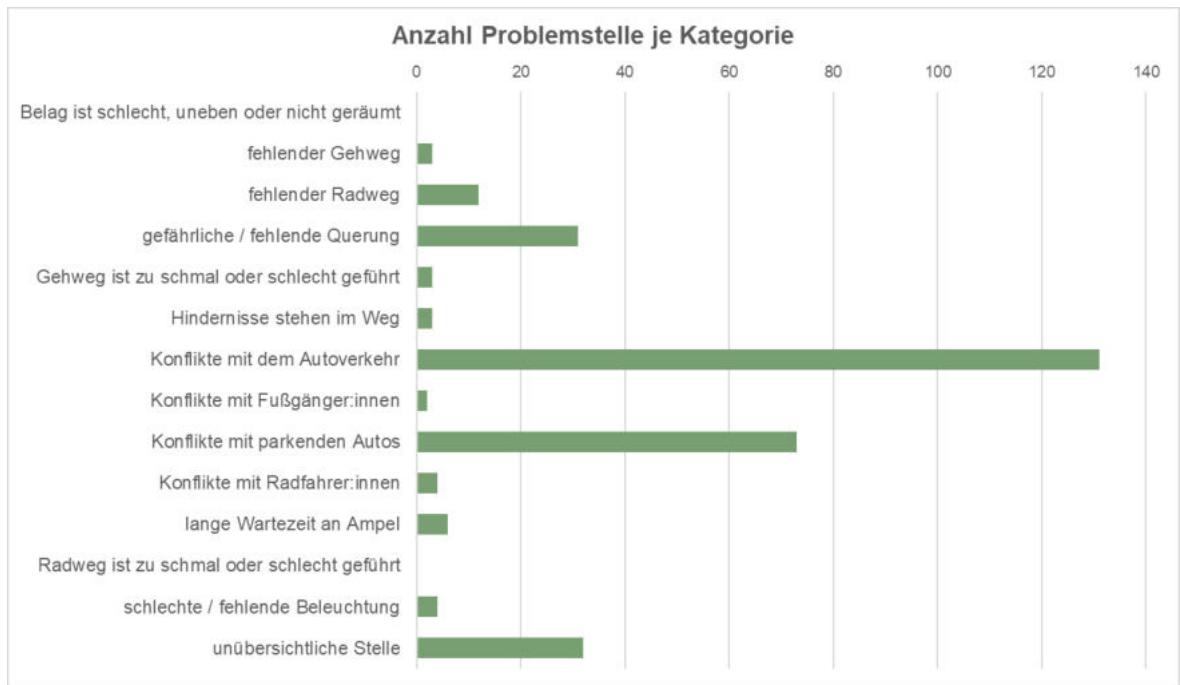


Abbildung 55: Anzahl Problemstelle je Kategorie

In den nachfolgenden Abbildungen werden die eingetragenen Punkte einzelner Kategorien dargestellt. Die Konflikte mit dem Autoverkehr häufen sich vor allem in der östlichen Taubenstraße. Mit Abstand am meisten Punkte sind am Knotenpunkt Taubenstraße / Soutyhofstraße gesetzt. Auch im Kreuzungsbereich Taubenstraße / Entenweg ist eine deutliche Anhäufung zu erkennen. Weitere Hotspots sind der Knotenpunkt Schwarzbachstraße / Von-Schütz-Straße / Soutyhofstraße sowie entlang der Metzer Straße in Höhe Schwarzbachstraße und in Höhe Fasanenallee, vgl. Abbildung 56 und Abbildung 57.

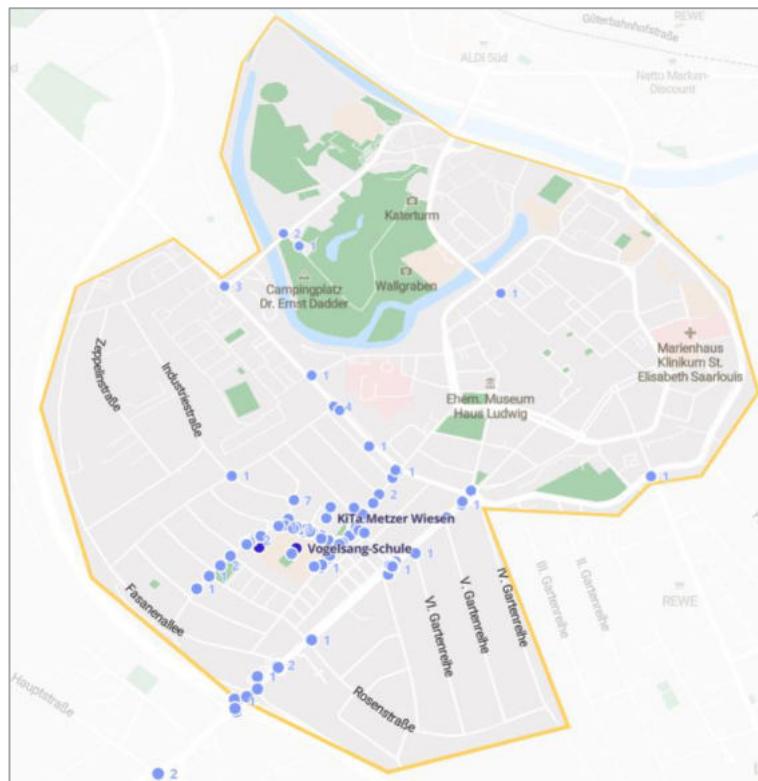


Abbildung 56: Konflikte mit dem Autoverkehr

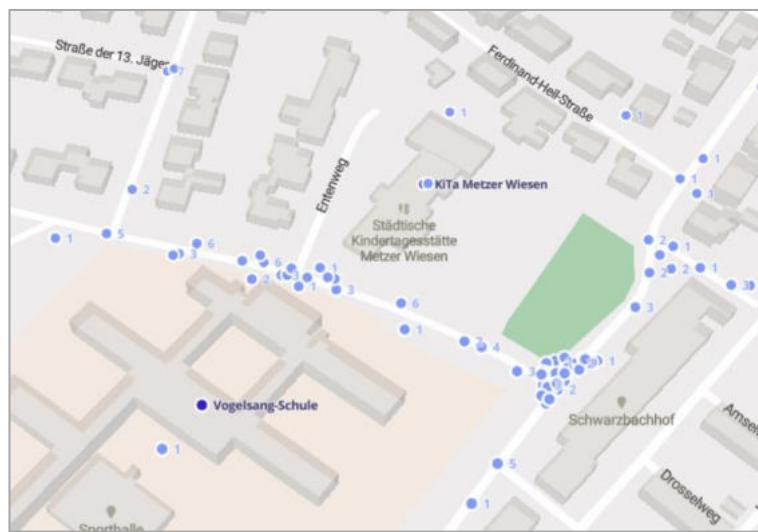


Abbildung 57: Detailansicht Konflikte mit dem Autoverkehr

Konflikte mit parkenden Autos wurden mehrheitlich entlang der Taubenstraße im Bereich des Bildungsquartiers markiert. In den Gartenreihen, der Graf-Werder-Straße und Von-Schütz-Straße wurden einzelne Problemstellen mit parkenden Autos identifiziert, vgl. Abbildung 58 und Abbildung 59.

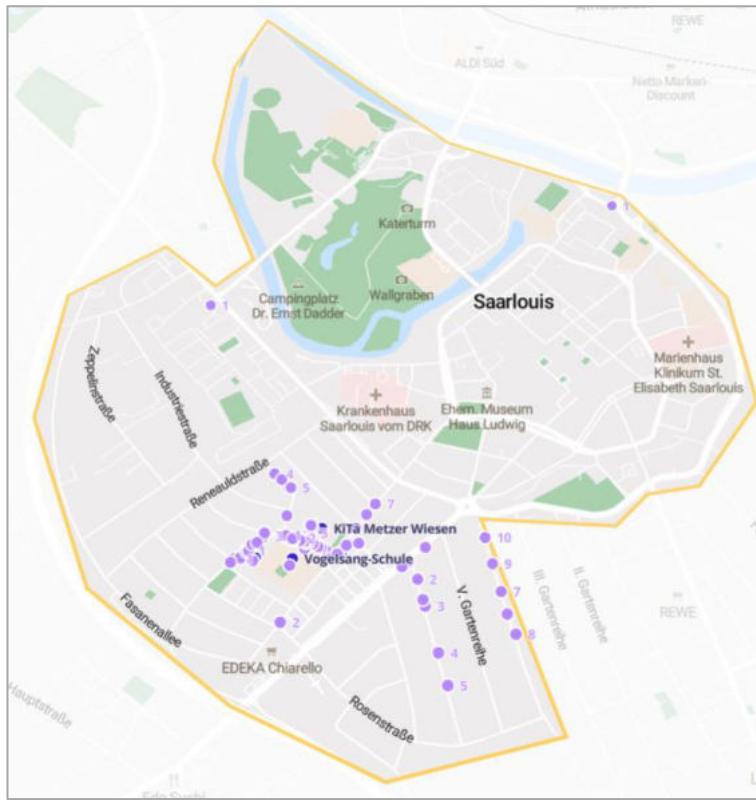


Abbildung 58: Konflikte mit parkenden Autos

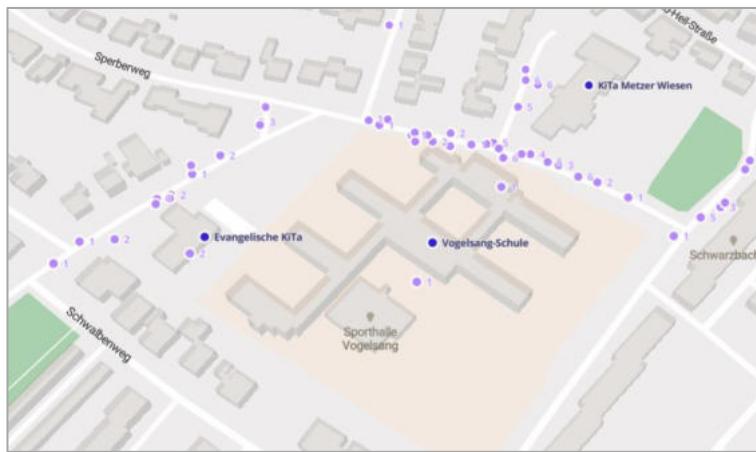


Abbildung 59: Detailansicht Konflikte mit parkenden Autos

Als unübersichtliche Stelle haben die Teilnehmenden in erster Linie die Taubenstraße mit den Einmündungen Entenweg und Soutyhofstraße angegeben. Weitere Punkte wurden entlang der Soutyhofstraße im Bereich des Schuleingangs sowie entlang der Von-Schütz-Straße und Metzer Straße angegeben.

Angaben zu gefährlichen Querungen häufen sich entlang der Wallerfanger Straße zwischen Vaubanstraße und Renauldstraße sowie an der Einmündung zur Von-Schütz-Straße, entlang der Taubenstraße im Bereich

von Einmündungen im direkten Umfeld zu den Einrichtungen sowie am südlichen Knotenarm des Kreisverkehrsplatzes an der Metzer Straße. Im Innenstadtbereich wurden zwei Punkte entlang der Wallstraße gesetzt (Einmündung Schlächterstraße und Einmündung Pavillonstraße). Außerhalb des Schulbezirks wurden im Bereich B 269 / A 620 Punkte gesetzt, vgl. Abbildung 60 und Abbildung 61.

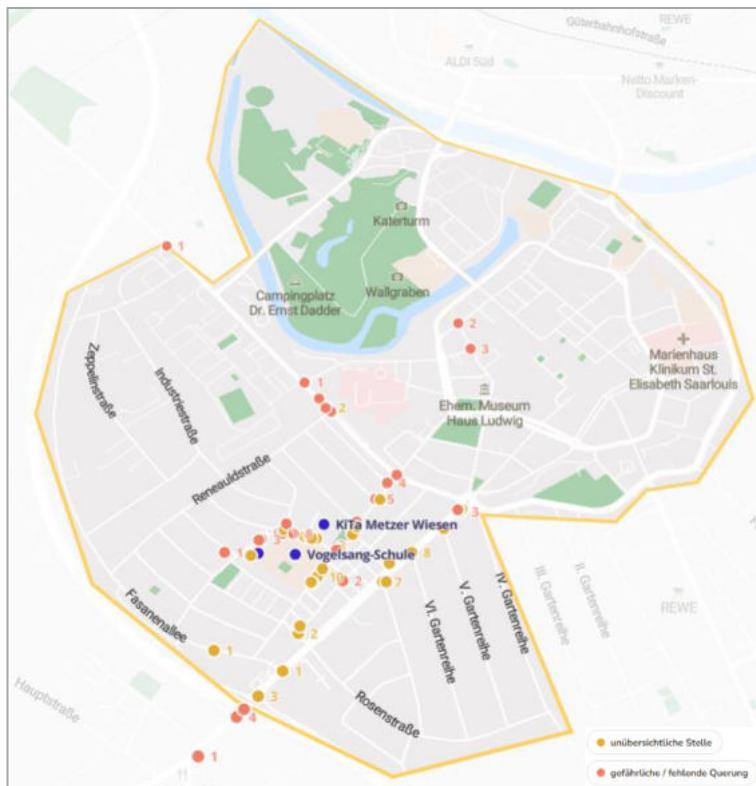


Abbildung 60: Unübersichtliche Stelle und gefährliche / fehlende Querung

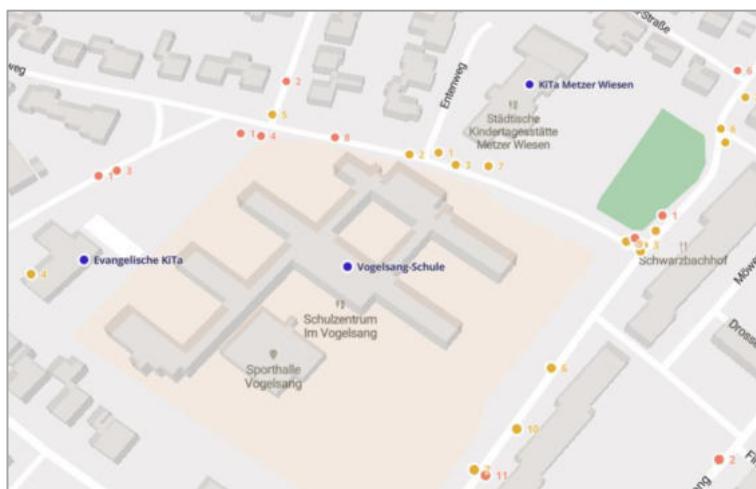


Abbildung 61: Detailansicht unübersichtliche Stelle und gefährliche / fehlende Querung

In der Kategorie «fehlender Radweg» wurden nur einzelne Stellen markiert. Diese befinden sich entlang der Wallerfanger Straße, Reneauldstraße, Neue-Brauerei-Straße / Von-Schütz-Straße und Taubenstraße, vgl. Abbildung 62.

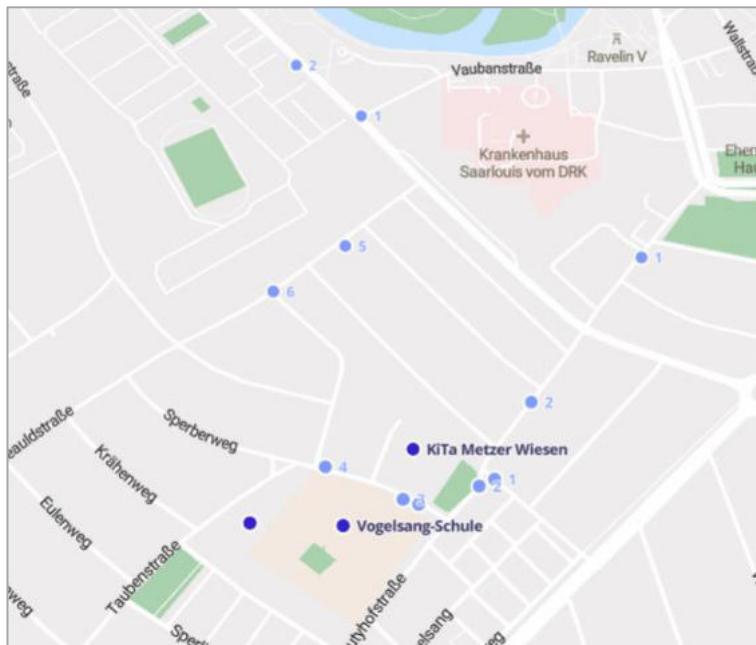


Abbildung 62: Fehlender Radweg

6.3.2 Ergebnisse der Lehrkräfte / Erzieher:innen-Umfrage

An der Umfrage für die Lehrkräfte und Erzieher:innen haben 29 Personen teilgenommen. 25 davon haben die Umfrage abgeschlossen. Die meisten Teilnehmenden gehören der Grundschule Vogelsang an. Die evangelische Kita ist mit einer teilnehmenden Person unterrepräsentiert, vgl. Abbildung 63.

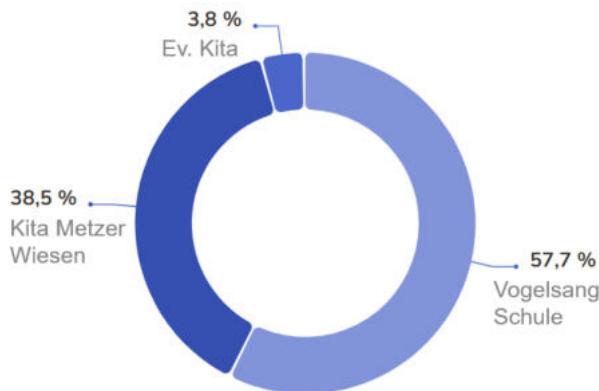


Abbildung 63: Anteil der teilnehmenden Lehrkräfte / Erzieher:innen nach Einrichtung

Im Vergleich zu den Umfrageergebnissen der Kinder fällt die Verkehrsmittelwahl der Lehrkräfte und Erzieher:innen noch deutlicher aus. Insgesamt wurden mit Auto und Bus nur zwei Verkehrsmittel angegeben. Über

90% der Teilnehmenden kommen mit dem Auto zur Arbeit, knapp 8% mit dem Bus (Wohnorte: Roden, Überherrn), vgl. Abbildung 64.

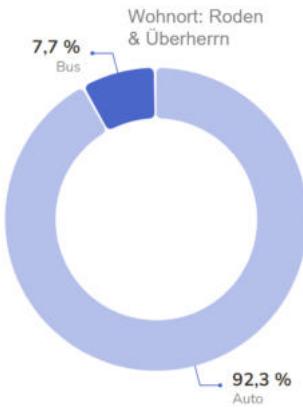


Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl der Lehrkräfte / Erzieher:innen (n = 26)

Mehr als 3/4 der teilnehmenden Lehrkräfte und Erzieher:innen wohnen außerhalb von Saarlouis. Aus der direkten Umgebung kommt nahezu niemand, lediglich eine Person wohnt in der Stadtmitte. Die Wohnorte bedingen in Teilen die Verkehrsmittelwahl, vgl. Abbildung 65.

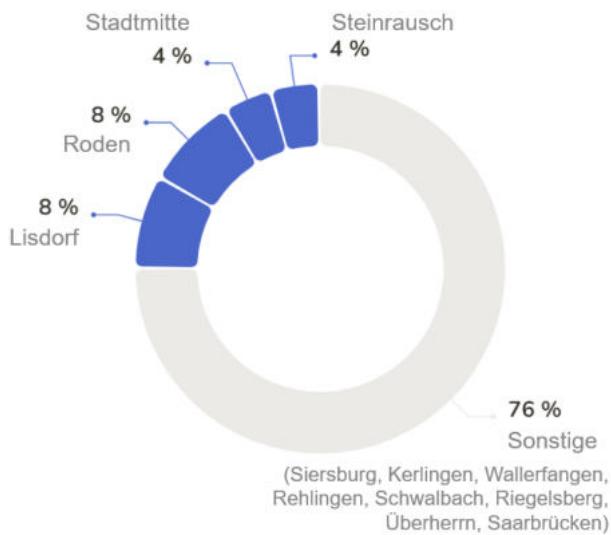


Abbildung 65: Wohnorte der Lehrkräfte / Erzieher:innen (n = 25)

Abbildung 66 zeigt, wo die Lehrkräfte und Erzieher:innen parken. Die teilnehmende Person der evangelischen Kita kommt mit dem Bus, so dass für diese Einrichtung keine Daten vorliegen. Die Erzieher:innen der Kita Metzer Wiesen parken größtenteils im Entenweg sowie in der östlichen Taubenstraße. Die Lehrkräfte der Grundschule Vogelsang parken ebenfalls in der östlichen Taubenstraße sowie in der Soutyhofstraße und auf dem für die Lehrkräfte vorhergesehenen Parkplatz am östlichen Eingang der Schule. Zusätzlich dazu parken einige Lehrkräfte in der Taubenstraße im Bereich des Eingangs zum Schulhof. Einzelne Personen haben mehrere Punkte gesetzt. D.h., dass sie an unterschiedlichen Stellen parken.

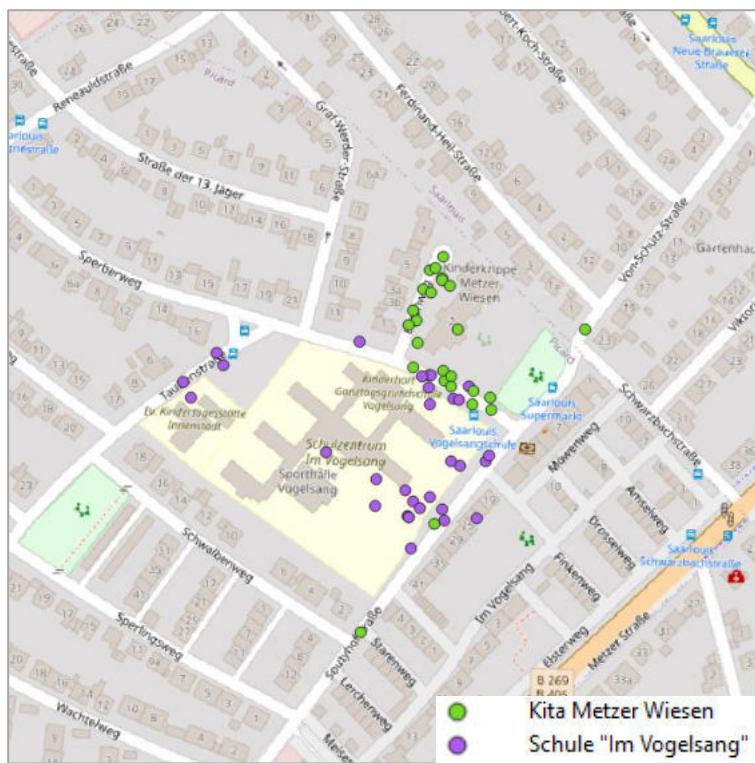


Abbildung 66: Orte, an denen die Lehrkräfte / Erzieher:innen parken

Über die Hälfte der Teilnehmenden gab an, dass sie mit dem Auto zur Arbeit kommen, da der Weg zu weit ist. Weitere 25% erachten die Wegedauer mit anderen Verkehrsmitteln als zu lange. Vier Personen haben beide Gründe in Kombination genannt. Rund 13% nutzen das Auto für den Arbeitsweg, um (weitere) Dinge auf dem Weg zu erledigen (Kindertransport, Einkauf etc.). Dass der Weg zu gefährlich ist, spielt bei den Erwachsenen im Vergleich zu den Kindern keine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Körperliche Einschränkungen hat niemand angegeben, vgl. Abbildung 67.

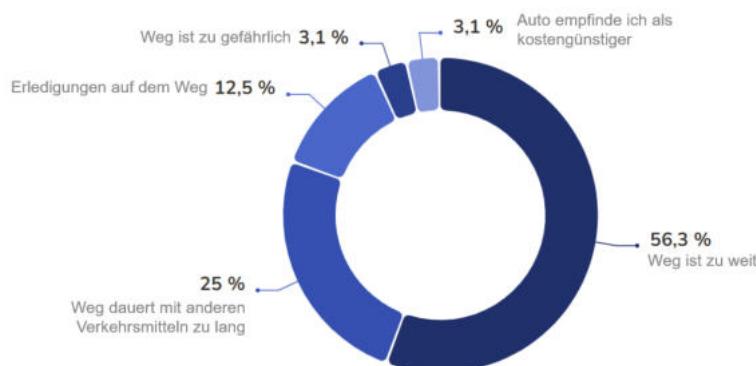


Abbildung 67: Gründe für die Verkehrsmittelwahl Auto (n = 24)

Auch die Frage, unter welchen Voraussetzungen die Lehrkräfte und Erzieher:innen häufiger den Umweltverbund nutzen würden, wurde von den Erwachsenen anders bewertet als von den Kindern. Die drei meistge-

nannten Kategorien waren «bessere Bus- / Bahnverbindung», «weniger Autoverkehr» und «bessere / sicherere Radwege». Außerdem gab ein großer Anteil der Teilnehmenden «Sonstiges» an, ohne dies weiter zu konkretisieren, vgl. Abbildung 68.

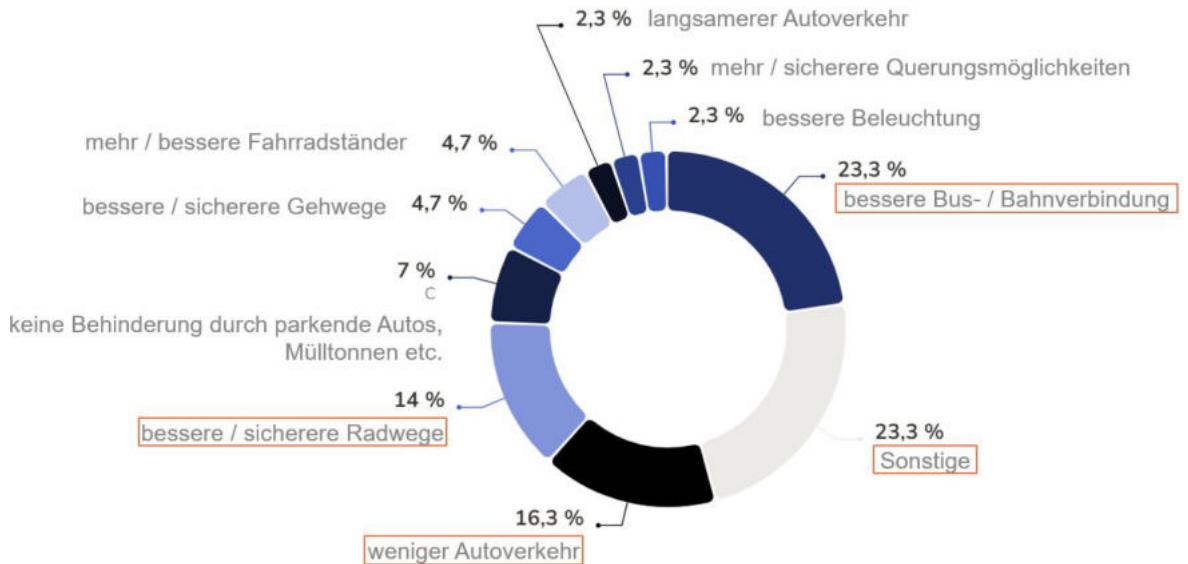


Abbildung 68: Voraussetzungen, häufiger den Umweltverbund zu nutzen (n = 26)

Die Lehrkräfte und Erzieher:innen wurden darüber hinaus nach ihnen bekannten Problemstellen und gefährlichen Orten für die Kinder auf dem Weg zur Kita / Schule gefragt. Ähnlich wie bei der Kinder-Umfrage wurden die Kategorien «Konflikte mit dem Autoverkehr», «Konflikte mit parkenden Autos», «unübersichtliche Stelle» und «gefährliche / fehlende Querung» am häufigsten angegeben. Auch die räumliche Verortung der Problemstellen stimmt größtenteils mit derjenigen der Kinder überein.

6.4 Schulwegebegehung

Nach Vorliegen eines Entwurfs der Schulwegepläne (vgl. nachfolgendes Kapitel) erfolgt eine Schulwegebegehung, an welcher den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe die Maßnahmen zur Begehung von Problemstellen entlang der Wege zur Schule bzw. Kita präsentiert werden. Ziel der Schulwegebegehung ist, die Akzeptanz der Teilnehmenden gegenüber den Maßnahmen zu ermitteln sowie Anpassungsvorschläge und weitere Lösungsansätze aufzunehmen. Die Begehung fand am 10. September 2024 statt und dauerte rund drei Stunden.

Die Route der Schulwegebegehung ist in Abbildung 69 dargestellt. An den jeweiligen Stellen, wo Maßnahmen geplant sind, wurde angehalten und zunächst nochmals die jeweilige Problematik im Bestand geschildert. Anschließend wurde der Maßnahmenvorschlag erläutert sowie Vorher- / Nachher-Visualisierung und Best-Practice-Beispiele zur vereinfachten Vorstellung gezeigt. Durch die Veranstaltung konnten wertvolle Beiträge für das Konzept aufgenommen sowie ein Stimmungsbild zur Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen eingefangen werden.

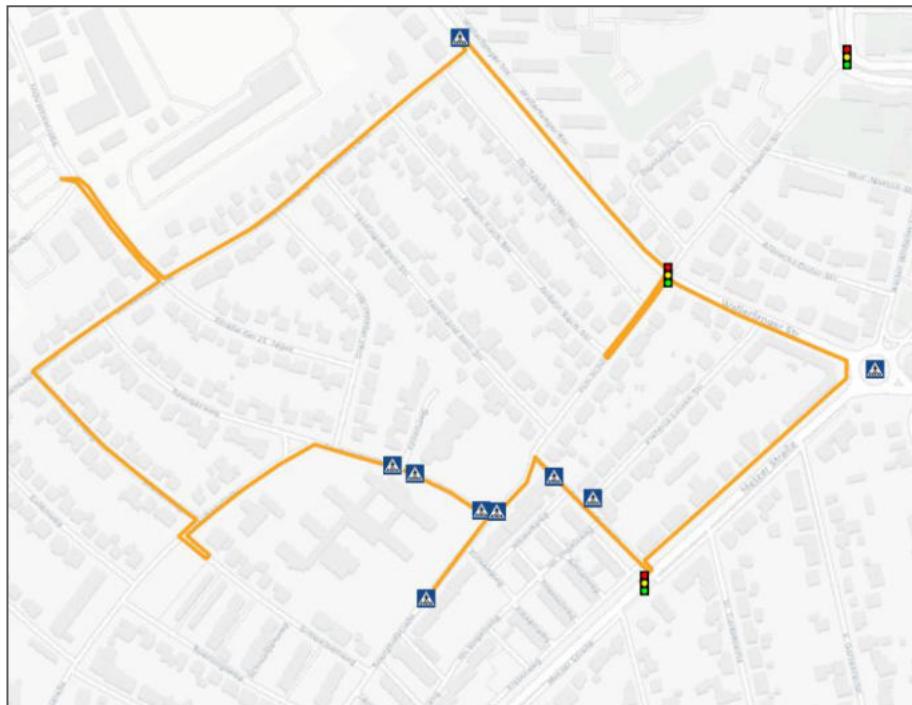


Abbildung 69: Route Schulwegebegehung 10. September 2024

6.5 Schulwegepläne

Die Erstellung der Pläne mit sicheren Wegen zur Schule und Kita erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Online-Beteiligung, da die Kinder bzw. Eltern am besten wissen, welche Wege sie nutzen möchten, wo ihre Wege sicher sind und wo es noch Verbesserungsbedarf gibt. Dabei werden die angegebenen Probleme und Gefahrenstellen besonders berücksichtigt und versucht, diese entweder auf den Wegen zu vermeiden oder aber Lösungen zur Entschärfung zu entwickeln.

Zentrale Kriterien bei der Entwicklung der Schulwegepläne waren darüber hinaus die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die Verkehrsmengen, Querungsmöglichkeiten, Fuß- und Radwege, geplante Maßnahmen im Radverkehr²² sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV.

Die Pläne berücksichtigen sowohl die Bedürfnisse der Schüler:innen als auch diejenigen der Kita-Kinder.

Für die Schulwegeplanung sind primär die Wohngebiete, die in fußläufiger Entfernung zum Bildungsquartier liegen von Relevanz. Neben dem Plan mit sicheren Wegen für den Fußverkehr (vgl. Anlage 4.1) wird ebenfalls ein Plan für den Radverkehr (vgl. Anlage 4.2) erstellt. Dieser gilt für alle Schüler:innen, die bereits die Fahrradprüfung abgelegt haben und somit berechtigt sind, selbstständig mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, sowie für Kinder, die in Begleitung der Eltern mit dem Fahrrad kommen.

Im Endergebnis sind die Schulwegepläne eine graphische Darstellung des Umfeldes des Bildungsquartiers Vogelsang mit den empfohlenen Wegen zu Fuß bzw. mit dem Rad zur Schule und zur Kita, mit den zu nutzenden Querungsmöglichkeiten und mit den in naher Zukunft noch bestehenden Gefahrenstellen. Im Allgemeinen werden die wesentlichen Hauptachsen und keine einzelnen Anliegerstraßen abgebildet. Wichtig zu

²² Vgl. Radverkehrskonzept der Stadt Saarlouis [6].

beachten ist, dass die Pläne teilweise Wege beinhalten, an denen Maßnahmen für den Fuß- und / oder Radverkehr geplant sind, die erst noch umgesetzt werden. Stellen, an denen die Maßnahmen nicht kurz-, sondern erst mittel- oder langfristig umgesetzt werden, sind mit einem Gefahrensymbol gekennzeichnet.

Zu den Schulwegeplänen wird ein Begleitschreiben gereicht (vgl. Anlage 5). In diesem werden einerseits die Grundlagen, die Erstellung und die Inhalte der Pläne erläutert. Anderseits werden wichtige Hinweise an die Eltern gegeben, wie diese dazu beitragen können, die Wege zur Schule / Kita für ihre Kinder sicher zu gestalten.

Zu berücksichtigen ist, dass die Schulwegepläne Momentaufnahmen darstellen und regelmäßige Ergänzungen und Anpassungen notwendig sind. Dies gilt insbesondere nach Umsetzung relevanter Maßnahmen des vorliegenden Schulwegkonzepts sowie des Radverkehrskonzepts der Stadt Saarlouis. Die Schulwegepläne sollten daher in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden. Gleichfalls ist wichtig, dass eine Evaluation der Maßnahmen stattfindet, um sicherzustellen, dass die damit angestrebten Ziele erreicht werden, bzw. rechtzeitig nachjustiert werden kann.

6.6 Maßnahmenempfehlung

Für Problemstellen im Nahbereich des Bildungsquartiers werden Maßnahmen im Zuge von Kapitel 4.3 aufgezeigt. Vorliegendes Kapitel befasst sich mit den Problemstellen und entsprechenden Lösungsvorschlägen entlang der Schulwege (außerhalb des Nahbereichs). Für die Problemstellen, welche in der Online-Beteiligung eingezeichnet, während der Arbeitsgruppentreffen genannt oder im Zuge der Ortsbegehung erkannt wurden, werden Lösungen entwickelt. Eine tabellarische Übersicht der Maßnahmen findet sich in Anlage 1. Abbildung 70 bzw. Anlage 3 visualisiert die Verortung der Maßnahmen.

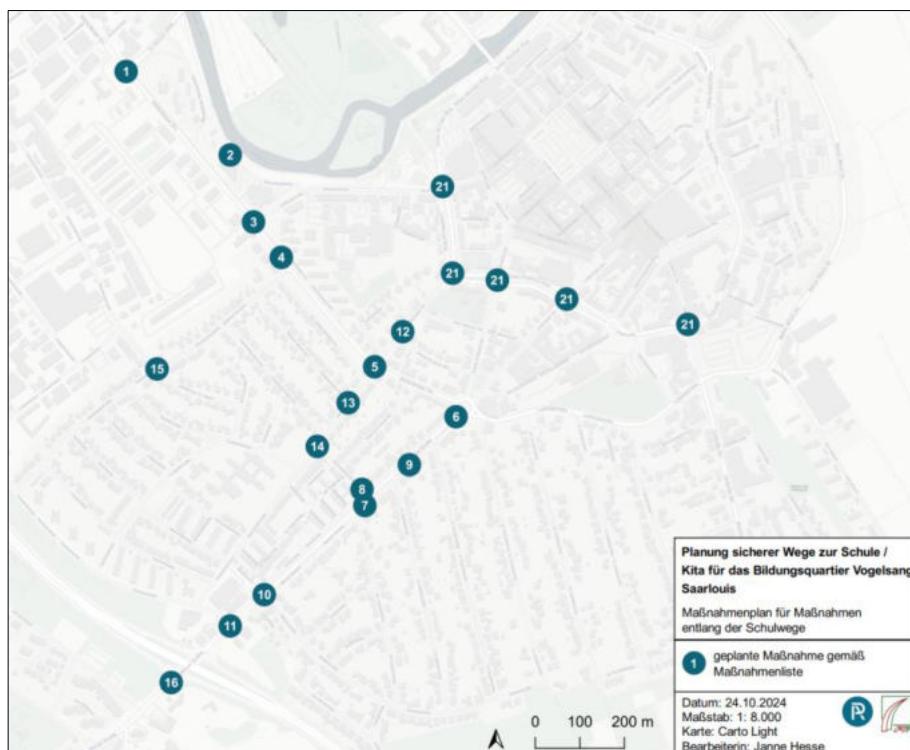


Abbildung 70: Übersichtsplan Maßnahmen entlang der Wege zur Schule bzw. Kita

Zahlreiche Lösungsvorschläge können relativ rasch und mit geringem Aufwand umgesetzt werden. Solche Maßnahmen werden als Sofortmaßnahmen gesehen und sind in der Maßnahmenliste in der entsprechenden Spalte mit einem „x“ gekennzeichnet.

Die Auflistung zeigt zudem die Relevanz der Umsetzung des Radverkehrskonzepts.

Für die Umsetzung von Maßnahmen an Landes- und Bundesstraßen wird die Mitwirkung des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS) und die Anordnung durch die Kreisverkehrsbehörde erforderlich. Aufgrund des höheren Abstimmungsbedarfs ist mit einer längeren Dauer der Realisierung solcher Maßnahmen auszugehen. Besonders wichtige Maßnahmen sind daher frühzeitig in Angriff zu nehmen.

Nachfolgend werden ausgewählte Maßnahmen visualisiert bzw. skizziert:

- Fußgängerüberweg Wallerfanger Straße nördlich Reneauldstraße:



Abbildung 71: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Fußgängerüberweg Wallerfanger Straße

- Installation eines Timers im Zuge der Schaffung attraktiver Querungsstellen:



Abbildung 72: Beispiel für Timer an Lichtsignalanlagen für Fußverkehr

- Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Metzer Straße:



Abbildung 73: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Metzer Straße

- Lichtsignalanlage Metzer Straße / Schwarzbachstraße:²³



Abbildung 74: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Lichtsignalanlage Metzer Straße / Schwarzbachstraße

²³ Fußgängerüberwege im Zuge von Busbeschleunigungsstreifen sind grundsätzlich nicht vorgesehen. In Hinblick darauf, dass derzeit ein solcher am Kreisverkehr Metzer Straße / Wallerfanger Straße markiert ist, eine eher geringe Frequenz im ÖPNV besteht (ca. alle 15 Minuten fährt ein Bus vorbei) sowie das Spitzenaufkommen im Schüler- und Taxiverkehr zu unterschiedlichen Tageszeiten auftritt, wird aus fachlicher Sicht ein Fußgängerüberweg empfohlen. Der Maßnahmenvorschlag ist gegenüber der alternativen Lösung (Lichtsignalanlage mit abschnittsweise und in eine Ebene ausgerichteter Signalisation) zudem deutlich kostengünstiger.

- Sichere Querungsstelle Schwarzbachstraße:

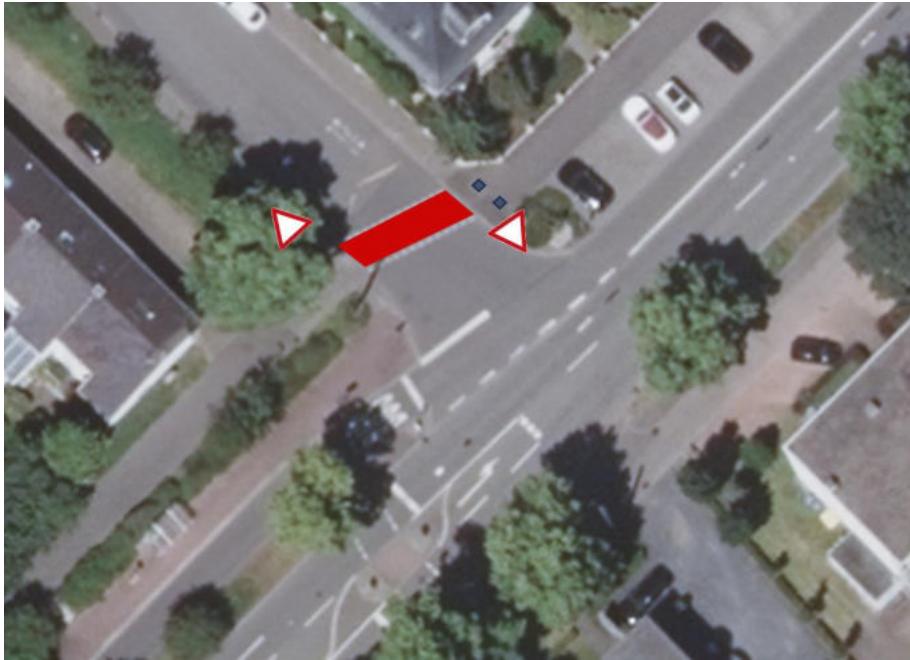


Abbildung 75: Skizze Maßnahmenvorschlag sichere Querungsstelle Schwarzbachstraße

- Knotenpunkt Metzer Straße / Fasanenallee:



Abbildung 76: Skizze Maßnahmenvorschlag Knotenpunkt Metzer Straße / Fasanenallee

- Sicherheitstrennstreifen Neue-Brauerei-Straße:



Abbildung 77: Best-Practice-Visualisierung Maßnahmenvorschlag Sicherheitsstreifen Neue-Brauerei-Straße

- Einmündungen Von-Schütz-Straße (unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept):



Abbildung 78: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Einmündungen Von-Schütz-Straße

- B 405 Anschlussstelle A 620:

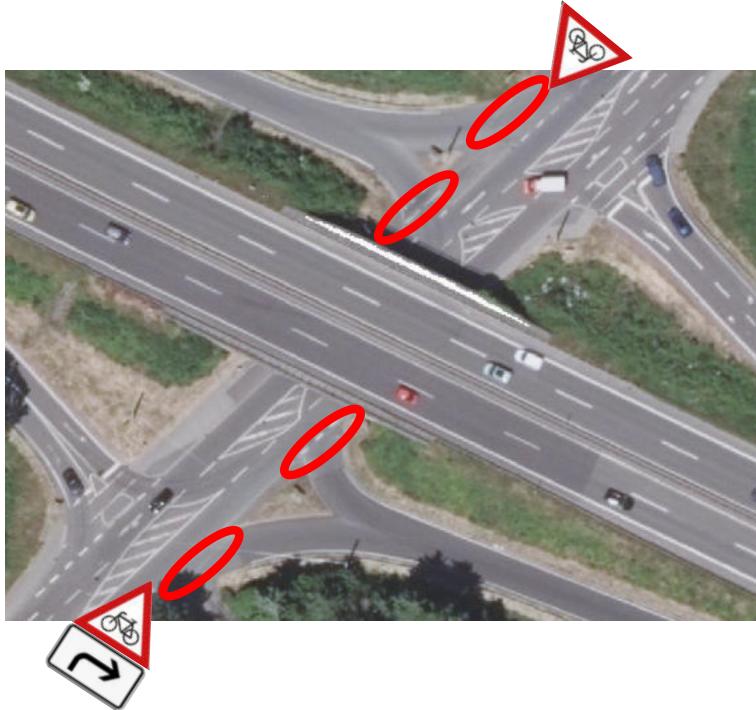


Abbildung 79: Skizze Maßnahmenvorschlag B 405 Anschlussstelle A 620

- Bewerbung Mängelmelder (Belag, Beleuchtung etc.):



Abbildung 80: Visualisierung Maßnahmenvorschlag Bewerbung Mängelmelder

7 Zusammenfassung und Empfehlung

Die Kreisstadt Saarlouis hat beschlossen, für das „Bildungsquartier Vogelsang“ im Zuge eines Beteiligungs- und Entwicklungsprozesses ein innovatives, bedarfsgerechtes und modellhaftes Schulwegkonzept zu entwickeln. Dabei soll nicht nur die Schule, sondern auch die benachbarten Kindertagesstätte und Kinderkrippe Metzer Wiesen und evangelische Kindertagesstätte Innenstadt betrachtet werden.

Vorliegendes Schulwegkonzept liefert Lösungen für die verkehrlichen Defizite im direkten Umfeld des Bildungsquartiers Vogelsang, u.a. im Zusammenhang mit Bring- und Holverkehren, sowie Empfehlungen zur Schaffung sicherer Wege zur Schule und zu den beiden Kitas. Dabei werden folgende Ansätze verfolgt:

- Modale Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV);
- Örtliche Verkehrsverlagerung in weniger sensitive Bereiche;
- Verkehrsvermeidung.

Die Studie ist in drei Bearbeitungsphasen gegliedert, wobei sich die ersten beiden mit dem Nahbereich des Bildungsquartiers Vogelsang befassen:

1. Bestandsanalyse und Planung;
2. Moderation und Mediation;
3. Erstellung eines Schulwegeplans.

Aufgrund der Abhängigkeiten zwischen dem Nahbereich und der Wege zur Schule bzw. Kita fließen relevante Randbedingungen, Anforderungen und Erkenntnisse aus den einzelnen Untersuchungsschritten auch in das jeweils andere Fokusthema ein. So werden bspw. bei der Befragung zum Mobilitätsverhalten im Zuge der Datenerhebung für die Pläne mit sicheren Wegen zahlreiche Problemstellen im Nahbereich der Einrichtungen aufgeführt. Diese werden bei der Konzeption zum Nahbereich berücksichtigt.

Die Abgrenzung der Wege zu den Bildungseinrichtungen orientiert sich am Schulbezirk I Vogelsang, welcher fast das gesamte Gebiet zwischen Autobahn, Saar und Lisdorf umfasst. Während im Radverkehr der gesamte Perimeter betrachtet wird, fokussiert sich der Fußverkehr primär auf Wohnorte in fußläufiger Entfernung. Es ist zu beachten, dass im Zusammenhang mit der Ganztagschule rund die Hälfte der Schulkinder aus anderen Ortsteilen der Kreisstadt Saarlouis sowie umliegenden, teils sogar französischen Kommunen kommen. Die Bedeutung des Kfz bzw. Bring- und Holverkehrs im Vergleich zu Rad oder Fuß als alternative Verkehrsmittel zeigt sich entsprechend auch in den Befragungsergebnissen.

Während des gesamten Prozesses wurde in unterschiedlichen Formaten die Öffentlichkeit, Betroffene und alle relevanten Akteur:innen einbezogen.

- Für die Analyse und Konzeption im Nahbereich der Bildungseinrichtungen fanden zwei Beteiligungen statt:
 - Workshop zur Identifikation von Mängeln, Diskussion von Stoßrichtungen;
 - Vorstellung, Diskussion und Abstimmung der entwickelten Konzeptvorschläge.
- Die Erstellung sicherer Wege zur Schule bzw. Kita wurde von einer Arbeitsgruppe begleitet. Die Arbeitsgruppe traf sich zu drei Besprechungsterminen sowie einer Schulwegebegehung:
 - Projektverständnis mit Zielen, Ablauf und Zuständigkeiten, Vorstellung und Diskussion des Fragebogens an Kinder bzw. Eltern sowie Lehrerschaft und Erzieher:innen;
 - Präsentation der Ergebnisse aus der Befragung, Vorstellung und Diskussion der Planentwürfe mit sicheren Wegen zur Schule bzw. Kita, Routenvorschlag für die Schulwegebegehung;
 - Schulwegebegehung entlang ausgewählter Routen mit Vorstellung der entwickelten Maßnahmen;
 - Vorstellung der finalen Pläne mit sicheren Wegen zur Schule bzw. Kita, dem Erläuterungsschreiben dazu sowie der Maßnahmen entlang der Wege.
- Über eine rund einmonatige Online-Befragung der Kinder bzw. Eltern sowie Lehrerschaft und Erzieher:innen wurde das Mobilitätsverhalten, die zurückgelegten Wege sowie aus ihrer Sicht bestehende Problemstellen erfasst.

Auf Basis einer ganztägigen Ortsbegehung, einer umfassenden Grundlagenauswertung, der ersten Beteiligung der Betroffenen und Akteur:innen sowie der Befragungsergebnisse werden zahlreiche Mängel im Umfeld der Bildungseinrichtungen sowie entlang der Schulwege identifiziert. Es wird ein breiter Maßnahmenfächer entwickelt, welcher unabhängig der örtlichen Problemlage grundsätzlich denkbare Lösungen aufzeigt. Folgende Maßnahmenbausteine werden dabei betrachtet:

- Fußgängerlängsverkehr;
- Fußgängerquerungen;
- Radverkehrsführung;

- Fahrradparken;
- Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr;
- Verkehrsführung;
- Ruhender Verkehr der Mitarbeitenden der Einrichtungen;
- Behindertenverkehr, Mobilitätseinschränkungen;
- Bring- und Holverkehr;
- Linien- und Schulverstärkerbus;
- Mobilitätsmanagement.

Als besonders zentral werden das Mobilitätsmanagement, die Bring- und Holverkehre sowie die Geschwindigkeiten und die Verkehrsführung gesehen. Bereits mit den ersten beiden genannten Maßnahmenbausteinen kann grundsätzlich das Verkehrsverhalten deutlich beeinflusst und das Verkehrsaufkommen im Nahbereich der Bildungseinrichtungen reduziert werden. Zwecks hoher Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist es allerdings essentiell, die Attraktivität der umliegenden Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Hierzu werden vor allem die anderen zwei genannten Maßnahmenbausteine relevant.

Für die beiden Bausteine Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und Verkehrsführung werden unterschiedliche Kombinationsmöglichkeiten aufgezeigt. Auf Grundlage zweier Stoßrichtungen werden vier Varianten für den Nahbereich der Bildungseinrichtungen konzipiert und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Diskussion gestellt.

- Durchfahrtsverbot:
 - Kleinräumiges beschränktes Durchfahrtsverbot;
 - Beschränktes Durchfahrtsverbot.
- Einbahnregelung:
 - Kleinräumige Einbahnregelung;
 - Erweiterte Einbahnregelung.

Jede Variante verfügt über gewisse Vor- und Nachteile, wobei die Varianten mit Einbahnregelungen grundsätzlich mehr Nachteile aufweisen (u.a. Umwegfahrten, Erhöhung der Verkehrsleistung, Mehrverkehr auf gering belasteten Straßen, Erhöhung der Geschwindigkeiten auf Abschnitten mit Einrichtungsverkehr). Seitens der an der Diskussion beteiligten Personen gibt es unterschiedliche Ansichten, welche Variante (modifiziert) weiterverfolgt werden soll. Insbesondere bestehen Bedenken hinsichtlich Akzeptanz und Wirksamkeit. Unter Berücksichtigung der Hinweise aus der Beteiligung wird eine Modifikation der Variante mit beschränktem Durchfahrtsverbot vertieft.

Für den Nahbereich der Bildungseinrichtungen werden basierend auf dem entwickelten Maßnahmenfächer die für vorliegende Fragestellung am zielführendsten Maßnahmen identifiziert und kombiniert. Ziel ist, ein gesamthaft abgestimmtes Maßnahmenkonzept anzufertigen, mit dem möglichst alle Bedürfnisse und Belange der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt werden. Im Falle divergierender Anforderungen und Ideen erfolgt die Maßnahmenempfehlung aus fachlicher Sicht und in Hinblick auf ein schlüssiges Gesamtmaßnahmenpaket. Entsprechend setzt die Konzeption eine gewisse Kompromissbereitschaft voraus. Um den betroffenen Personen die Möglichkeit zu geben, verbleibende Bedenken zu beseitigen und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen zu stärken, wird ein Feldversuch vorgeschlagen (vgl. Details weiter unten). Einzelne Maßnahmen können grundsätzlich unabhängig davon vorangetrieben werden, bspw. Sofortmaßnahmen. Gleichfalls sind die erforderlichen Abklärungen für die Umsetzung weiterer Maßnahmen in Angriff zu nehmen (bspw. Flächenverfügbarkeit von Elternhaltestellen).

Die Konzeption umfasst knapp 50 Maßnahmen für den Nahbereich, welche in nachfolgender Abbildung sowie in Anlage 2 dargestellt sind. Eine tabellarische Übersicht über alle Maßnahmen (Nahbereich, entlang Wege zur Schule bzw. Kita, begleitende Maßnahmen) befindet sich in Anlage 1.



Abbildung 81: Maßnahmenplan im Nahbereich

Wie erwähnt wird die Durchführung eines Feldversuchs vorgeschlagen:

- Der Feldversuch sollte über eine Laufzeit von 6 bis 12 Monaten erfolgen, damit bei Bedarf nachjustiert werden kann und basierend darauf neue Erkenntnisse gewonnen werden können. Gleichfalls kann damit die Wirksamkeit auf das jahreszeitabhängige Mobilitätsverhalten eruiert werden. Es empfiehlt sich, den Feldversuch zum Schuljahresbeginn zu starten.
- Der Feldversuch sollte idealerweise folgende Bausteine berücksichtigen:
 - Geschwindigkeitsreduktion (Maßnahmen Nahbereich 37-39)
 - Beschränktes Durchfahrtsverbot (Maßnahmen Nahbereich 40-43)
 - (Mobile²⁴) Fahrbahnverengung zu Beginn des Durchfahrtsverbots (Maßnahmen Nahbereich 44)
 - Einbahnregelung Schwalbenweg (Maßnahmen Nahbereich 45-47)
 - Elternhaltestellen für Schule und Kitas (Maßnahmen Nahbereich 20-21, 25-28, ggf. 23)
 - Angebotserweiterung Schulverstärkerbus (Begleitende Maßnahme 7-9)
 - Fahrradbus (Begleitende Maßnahme 6)

²⁴ Bspw. mittels Absperrelementen, Blumenkübel etc.

- Laufbus (Begleitende Maßnahme 5)
- Die zu testenden Maßnahmen können in einem ersten Schritt recht „soft“ sein, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen. Sollte die Wirksamkeit nicht zufriedenstellend sein, können „verschärfte“ Maßnahmen ergänzend in den Feldversuch eingebaut werden.
- Die veränderten Regelungen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot) sollen während des Feldversuchs (in einem ersten Schritt) während zwei kurzer Zeitfenster gelten (7.30-9.00 Uhr sowie 15.00-16.30 Uhr). Eine zeitliche Ausweitung ist im Verlauf des Feldversuchs denkbar.
- Eine Beteiligung des Ordnungsamts und der Vollzugspolizei ist von Bedeutung (Kontrollen!).
- Der Feldversuch ist fachlich zu begleiten. Es sind Erhebungen im Vorfeld, während und im Nachgang des Feldversuchs erforderlich. Auch im Zuge von Nachjustierungen bedarf es weiterer Erhebungen, so dass voraussichtlich alle rund 3 Monate eine Erhebung und Auswertung der Wirksamkeit der Maßnahmen stattfindet.
- Geeignete Kommunikations- und Pressearbeit wird in Hinblick auf die Wirksamkeit der Maßnahmen bzw. des Feldversuchs als entscheidend gesehen. Nebst der Eltern, Kindern und Beschäftigten der Einrichtungen sind die Anwohnenden und die weitere Öffentlichkeit frühzeitig zu informieren. Über den Feldversuch ist regelmäßig zu berichten. Auch eine feierliche Eröffnung des Feldversuchs wird empfohlen.

Die Pläne mit sicheren Wegen zu Fuß bzw. mit dem Rad zur Schule und zur Kita sind nachfolgend bzw. in Anlage 5 dargestellt. Bei der Verteilung der Pläne wird ein Informationsflyer beigelegt (vgl. Anlage 6), welcher einerseits Auskunft zu den Zielen, dem Vorgehen und der Grundlage der Pläne mit sicheren Wegen gibt. Andererseits enthält er wichtige Hinweise für die Eltern zum Mobilitätsverhalten.

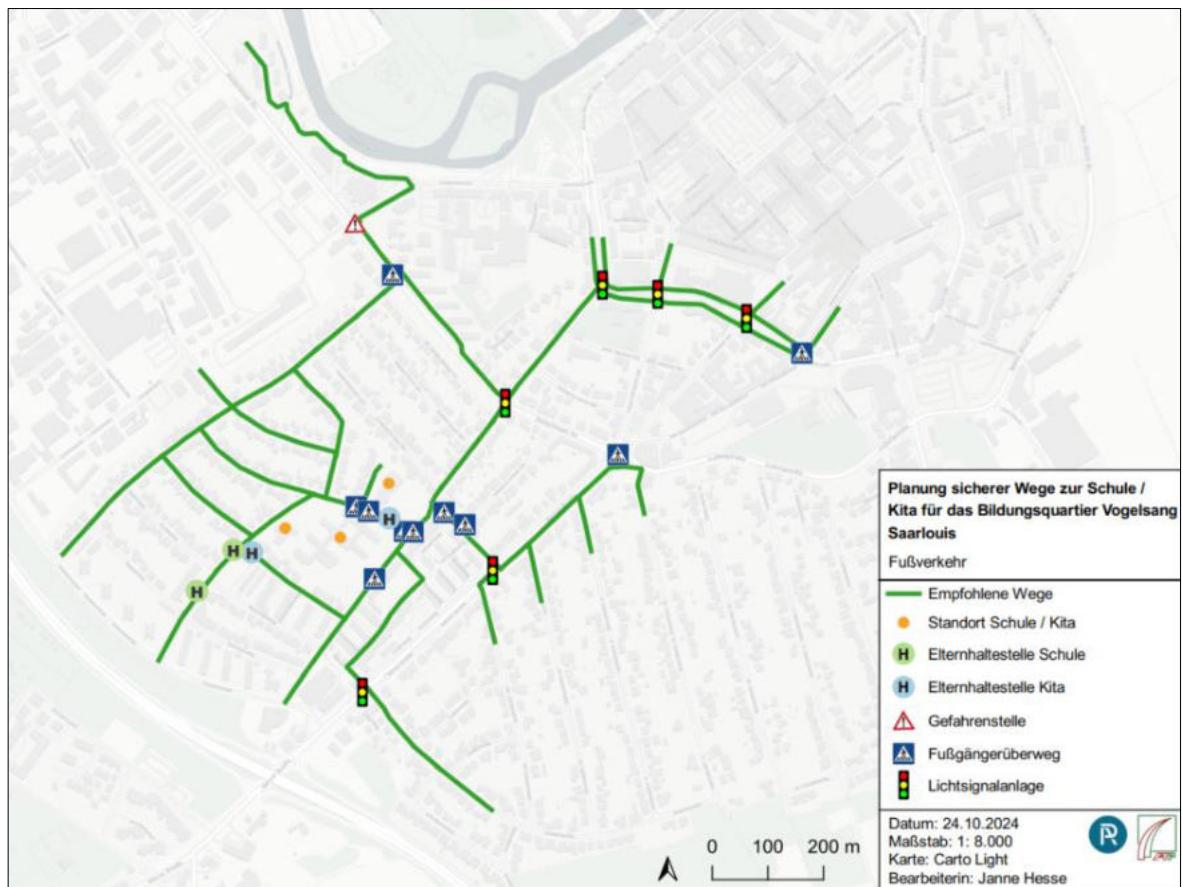


Abbildung 82: Plan mit sicheren Wegen zu Fuß zur Schule bzw. Kita

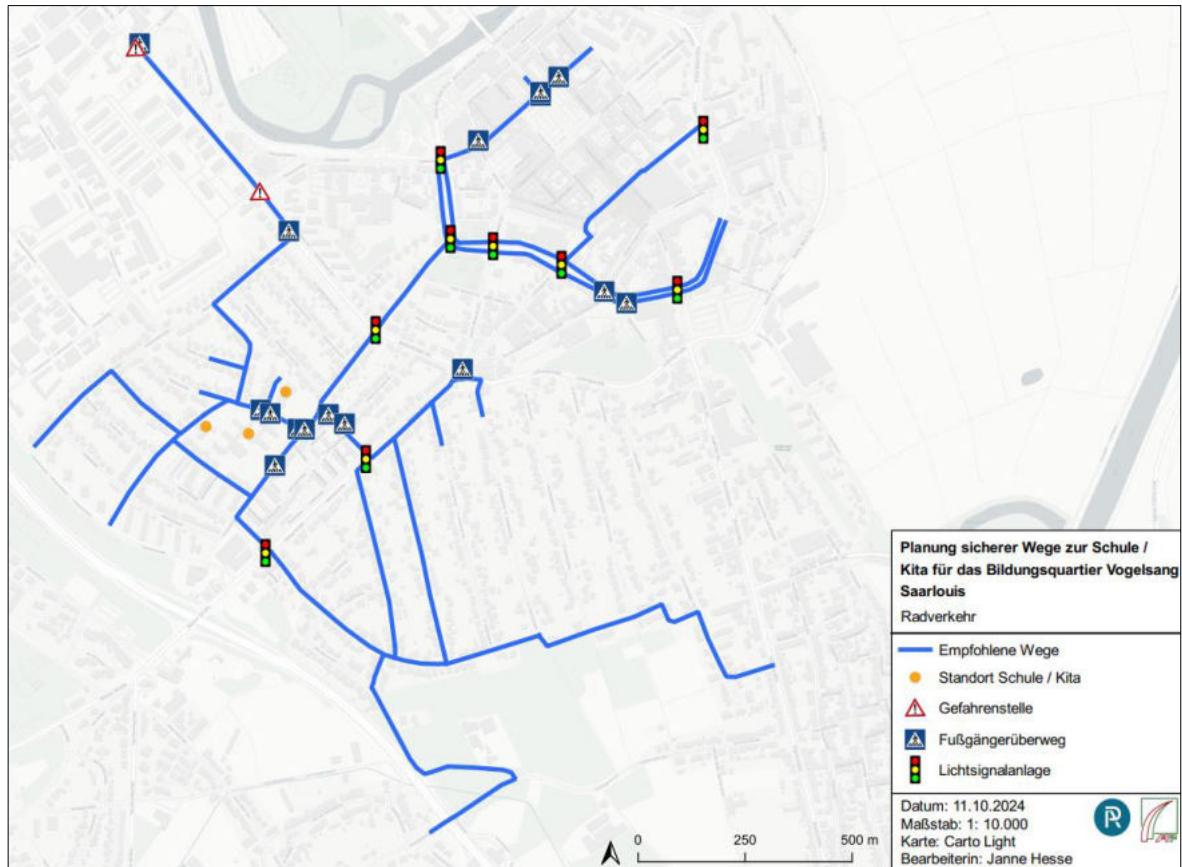


Abbildung 83: Plan mit sicheren Wegen mit dem Rad zur Schule bzw. Kita

Insgesamt gibt es entlang der Schulwege 25 Problemstellen, vgl. Anlage 1. Eine Übersicht ist in Abbildung 84 bzw. Anlage 3 zu finden. In den Plänen mit sicheren Wegen zur Schule bzw. Kita werden Problemstellen als Gefahrenstellen hervorgehoben, sofern sie nicht zeitnah im Sinne einer Sofortmaßnahme behoben werden können.

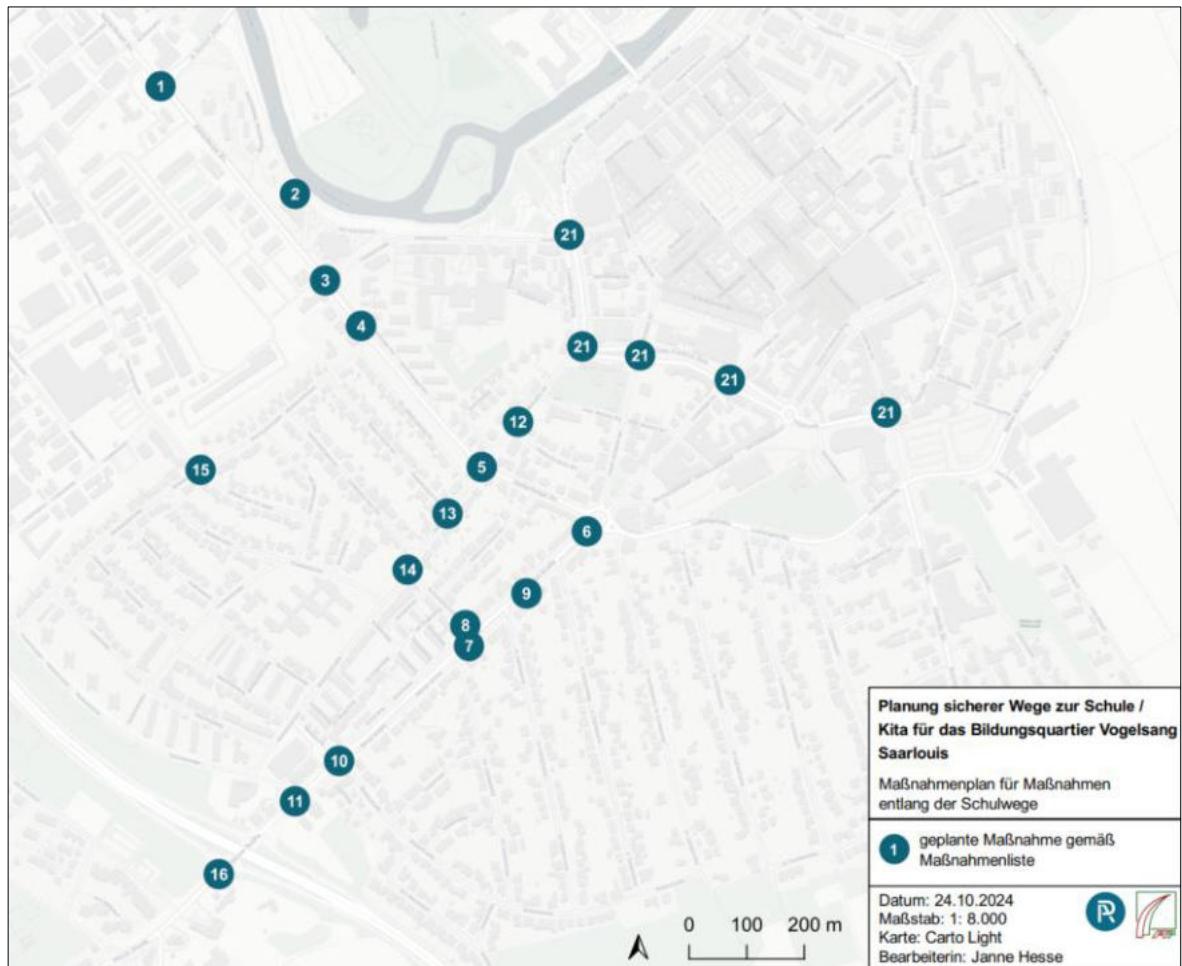


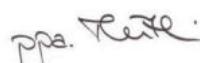
Abbildung 84: Übersichtsplan Maßnahmen entlang der Wege zur Schule bzw. Kita

Am 28. November 2024 wurde vorliegendes Schulwegkonzept im Ausschuss und Beirat für Nachhaltigkeit, Ökologie und Verkehr vorgestellt. Seitens der Gremienmitglieder gab es vier Wortmeldungen. So wurde das Konzept gewürdigt und insgesamt positiv aufgenommen. Gleichfalls gab es einzelne spezifische Fragen, die durch die beiden Planungsbüros, den Vorsitzenden oder die Stadtverwaltung vollumfänglich beantwortet werden konnten. Vorliegendes Schulwegkonzept wurde sowohl vom Beirat als auch vom Ausschuss einstimmig beschlossen.

Rapp AG



Wolfgang Wahl
Leiter Standort Freiburg i.B.



Therese Lüthi
Fachverantwortliche
Verkehrsplanung Süddeutschland



Axel Thös
Inhaber Axel Thös PLANUNG