

R+T Verkehrsplanung

Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler

VEP Völklingen

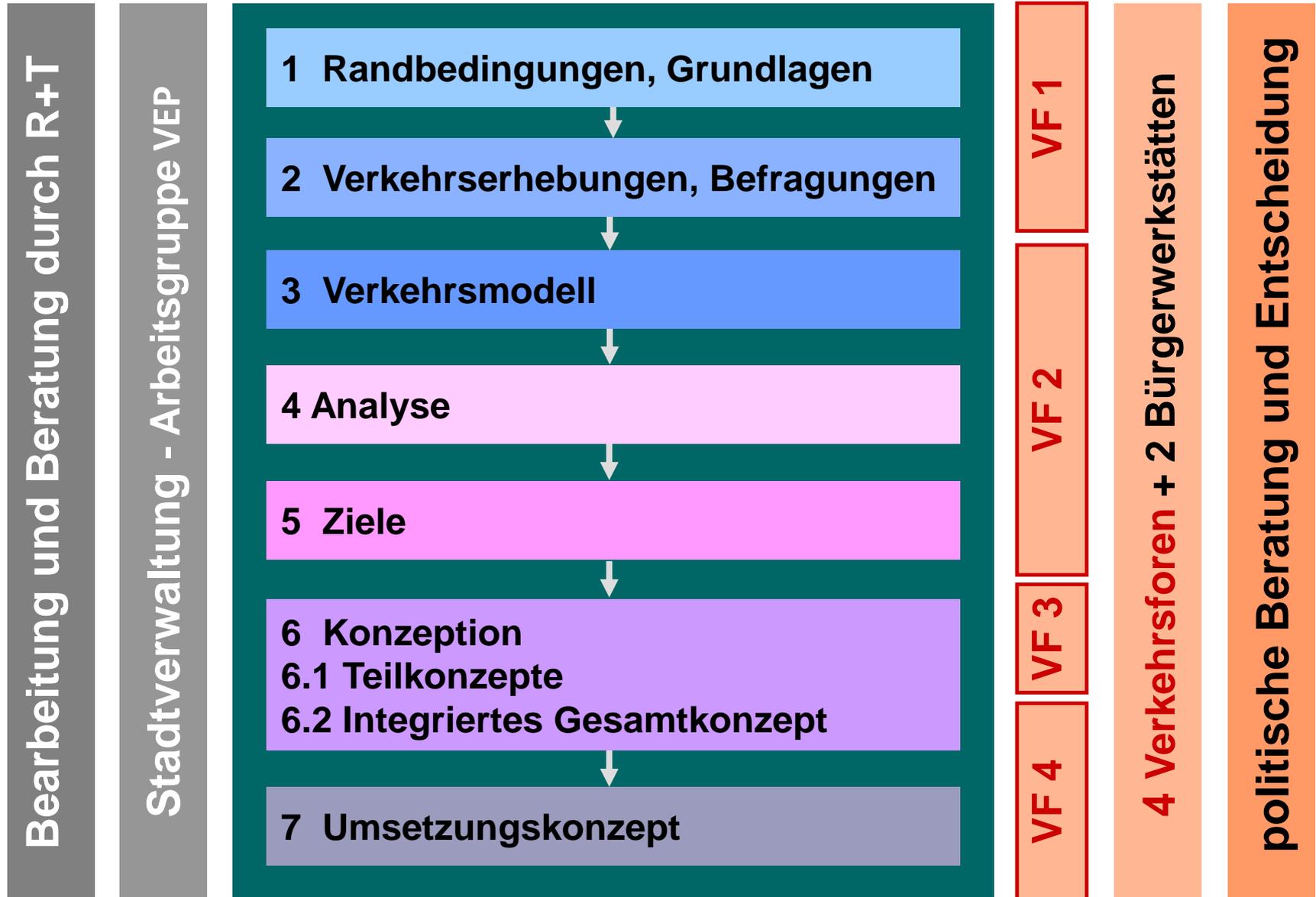
Analyse und Ziele



Projektleiter

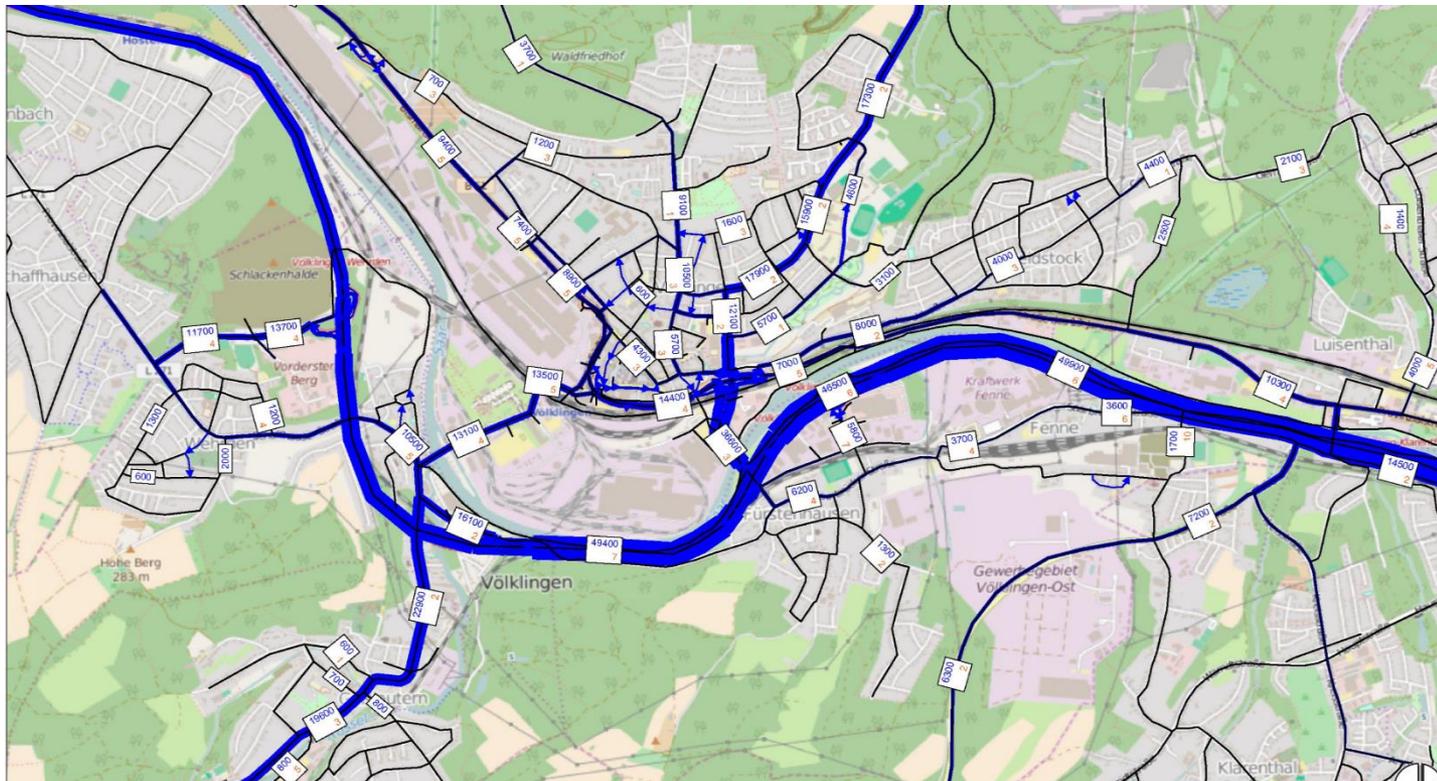
Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

Ablauf – Planungsstufen u. Beteiligte



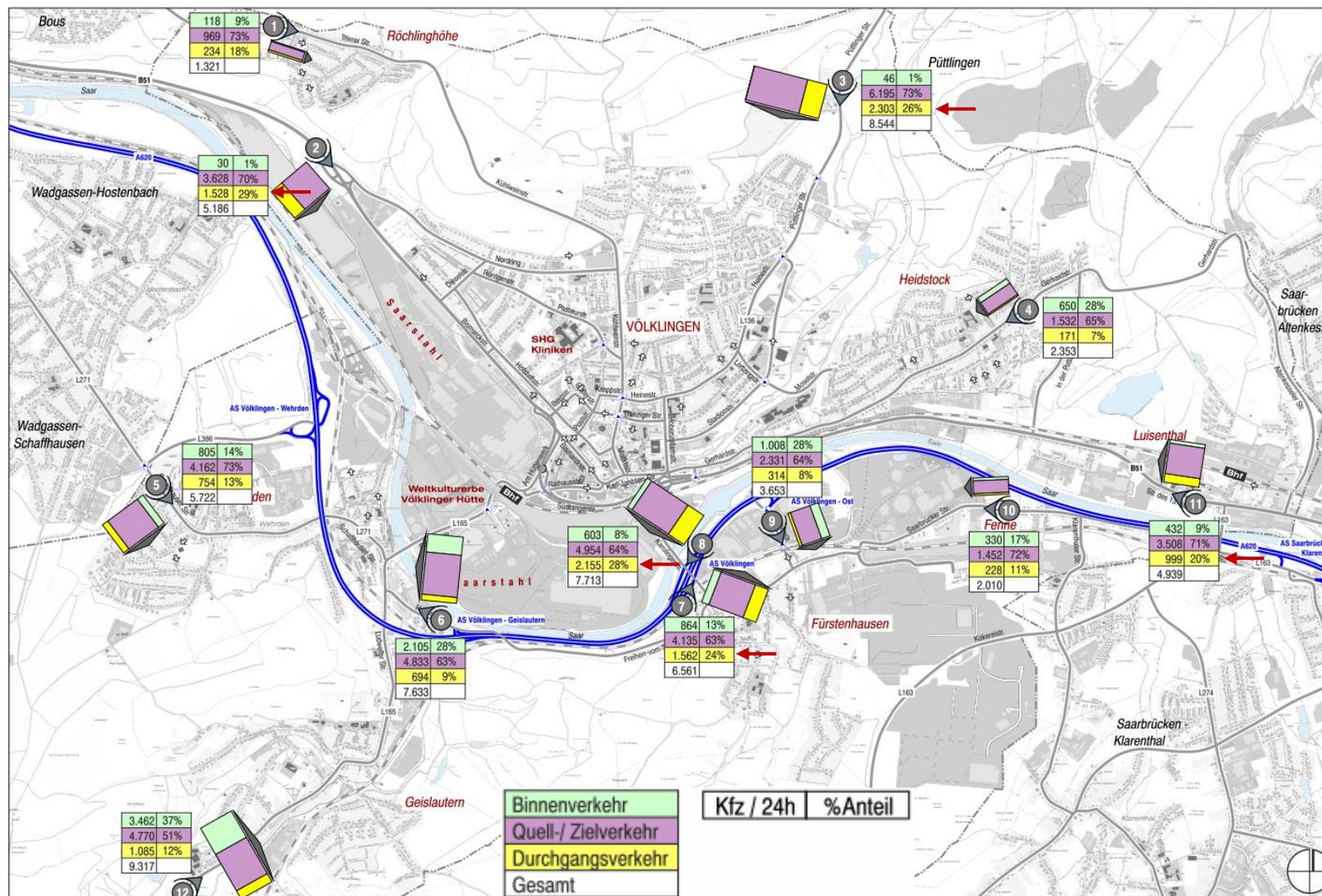
VEP – Analyse

- **hoch belastete Stadt- und Ortsdurchfahrten**, vor allem
 - L165 OD Wehrden Süd u. Geislautern 23.000 – 19.000 Kfz/d
 - L136 Hohenzollernstr. / Heinstr. 24.000 – 12.000 Kfz/d
 - L271 OD Wehrden (Hallerstr.) ca. 16.000 Kfz/d
 - OD Wehrden (Schaffhauser Str.) 11.000 – 9.000 Kfz/d (5% Lkw)
 - B51 Straße des 13. Januar ca. 10.000 Kfz/d (4% Lkw)
 - Bismarckstr. ca. 9.000 Kfz/d (5% Lkw)
 - Kühlweinstr. ca. 10.000 Kfz/d



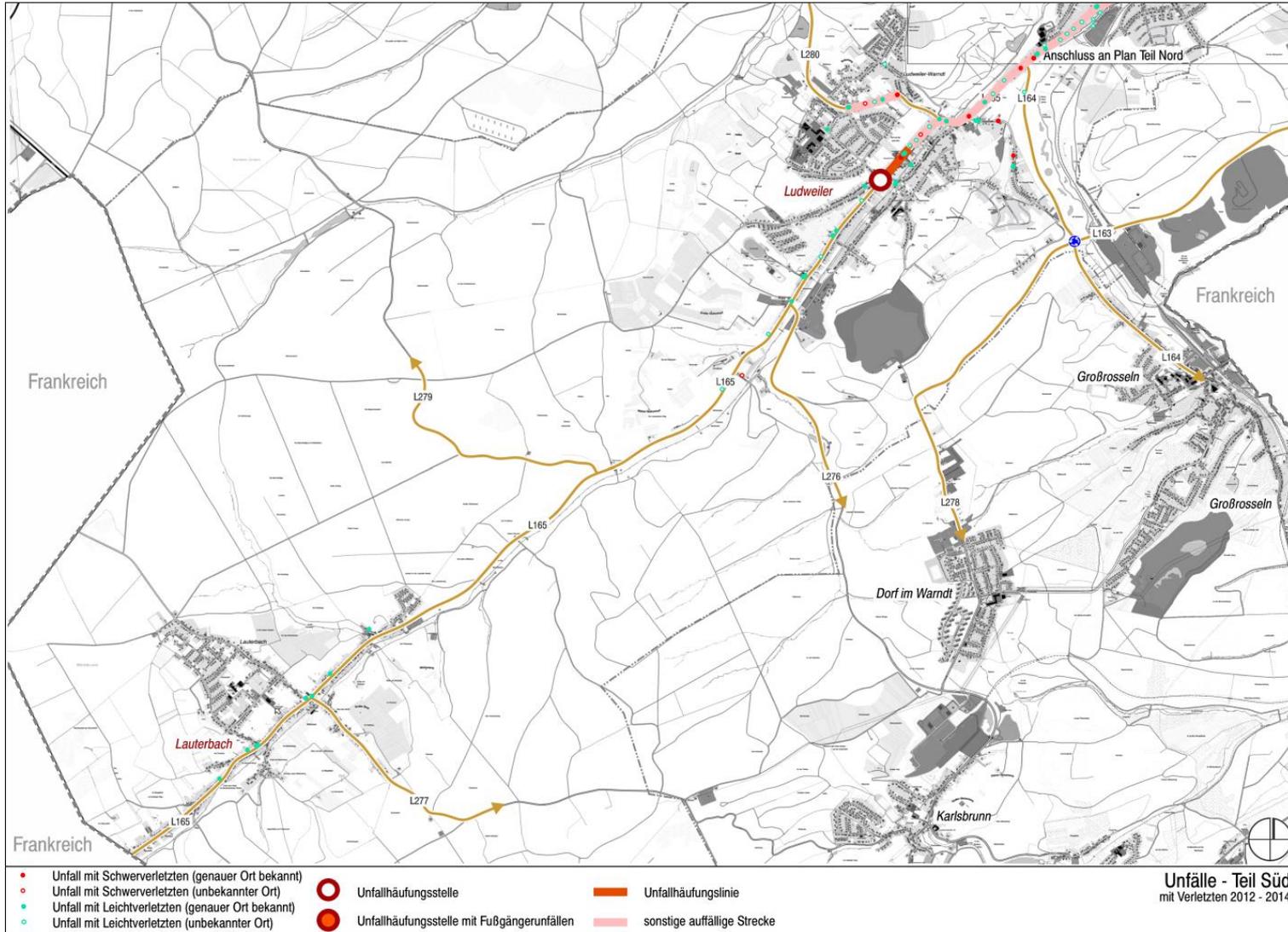
VEP – Analyse

- **Durchgangsverkehr** 9% - 28%, rel. hoch L136 Püttlinger Str., AS Völklingen, B51 Ost u. West



VEP – Analyse

• Unfallhäufungsstellen



VEP – Analyse

- **Ortsdurchfahrten und Stadtteilzentren vom Kfz dominiert:**
 - hohe Verkehrsbelastungen
 - Gehwegparken
 - Gestaltdefizite im öffentl. u. privaten Bereich)
 - geringe Aufenthalts- und Wohnqualität,
 - fehlende Radverbindungen



VEP – Analyse

- Defizite **auch in Innenstadtstraßen**
(Hohenzollernstr., Moltkestr., Poststr., Karl-Janssen-Str. ...):
Dominanz des Kfz-Verkehrs, Gestaltdefizite, geringe Aufenthaltsqualität,
Verkehrssicherheitsprobleme



VEP – Analyse

- unattraktive Bereiche **auch im Stadtzentrum**, vor allem Südtangente, Bereich Globus/Bahnhof, Am Hüttenwerk
- **keine attraktive Verknüpfung Weltkulturerbe/Bahnhof – Stadtzentrum!**



Stadteingang?



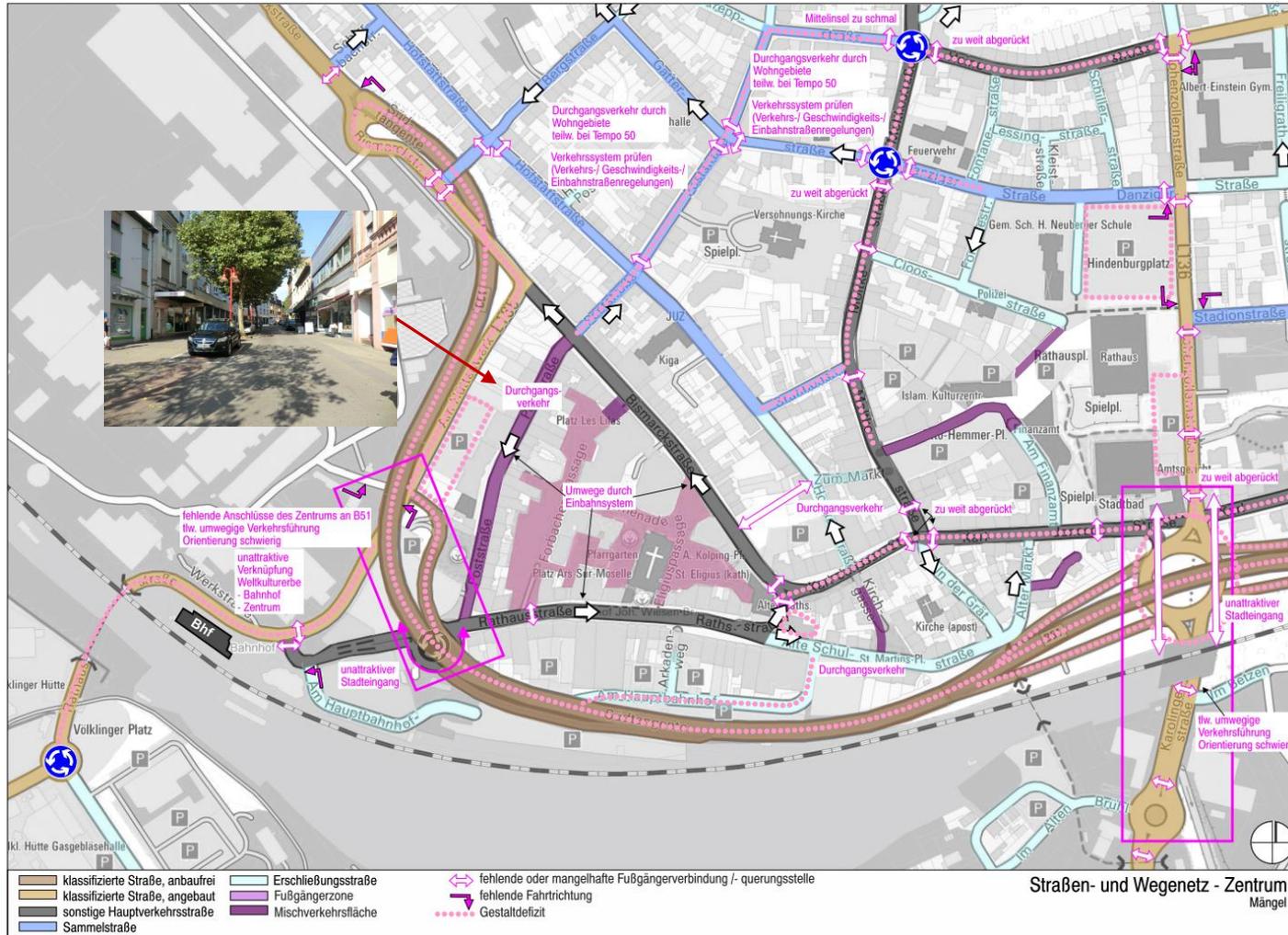
Stadteingang?



Stadtboulevard?

VEP – Analyse

- **verkehrliche Mängel im Stadtzentrum:**



- fehlende Anschlüsse u. Abbiegebeziehungen, Einbahnstraßen → Umwege, erhöhte Kfz-Belastungen, u.a. untere Poststraße
- Durchgangsverkehr und Tempo 50 in Wohngebieten
- fehlende Fuß- u. Radverbindungen

VEP – Analyse

- teilweise **attraktive Bereiche im Stadtzentrum:**
Fußgängerzone, untere Poststr., Rathausstr., Bismarckstr., Otto-Hemmer-Platz, Rathausplatz
weiteres Verbesserungspotenzial vorhanden



VEP – Analyse

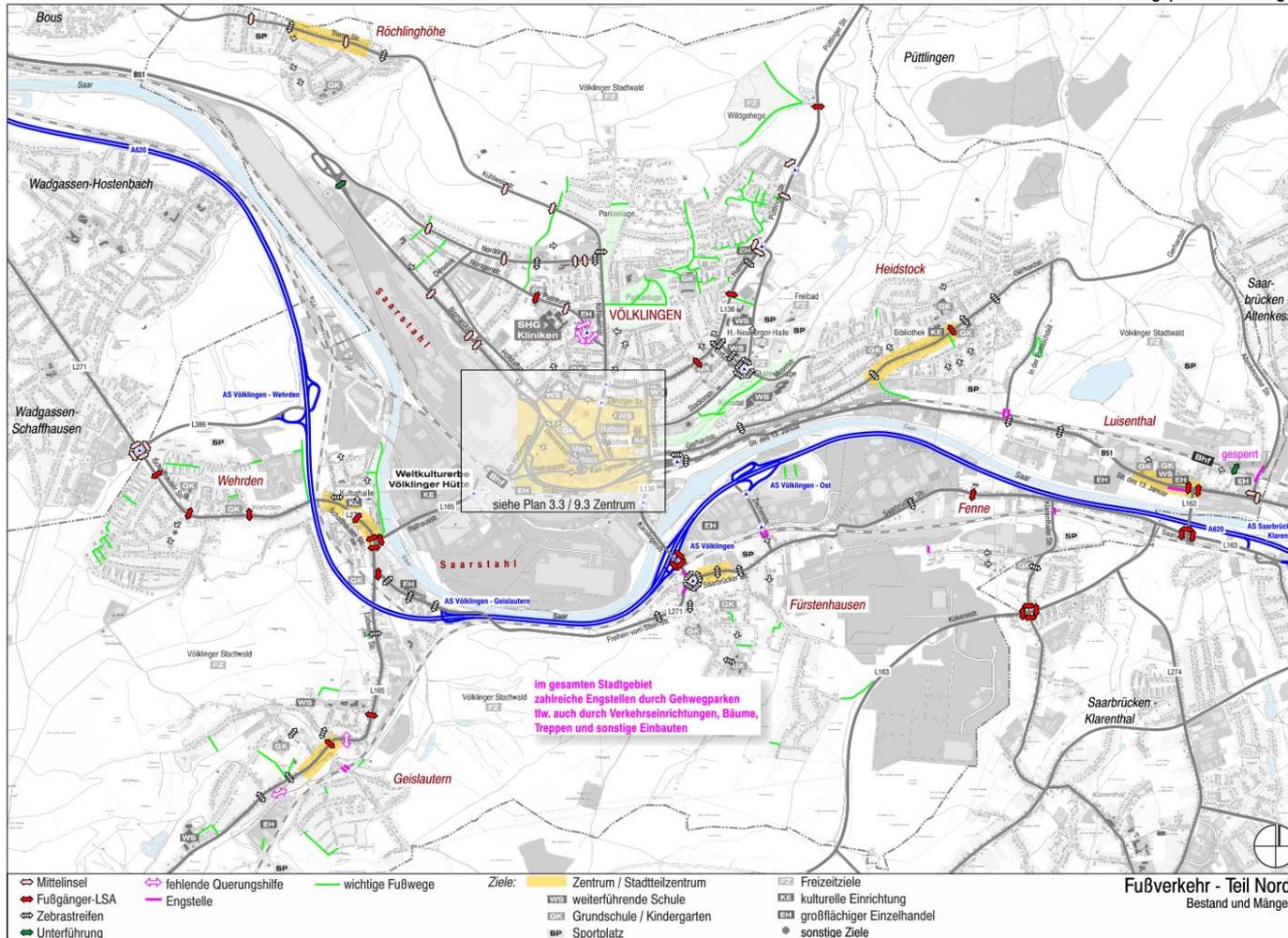
- Gehwegparken überall, legal und illegal



VEP – Analyse

Defizite im Fußverkehr:

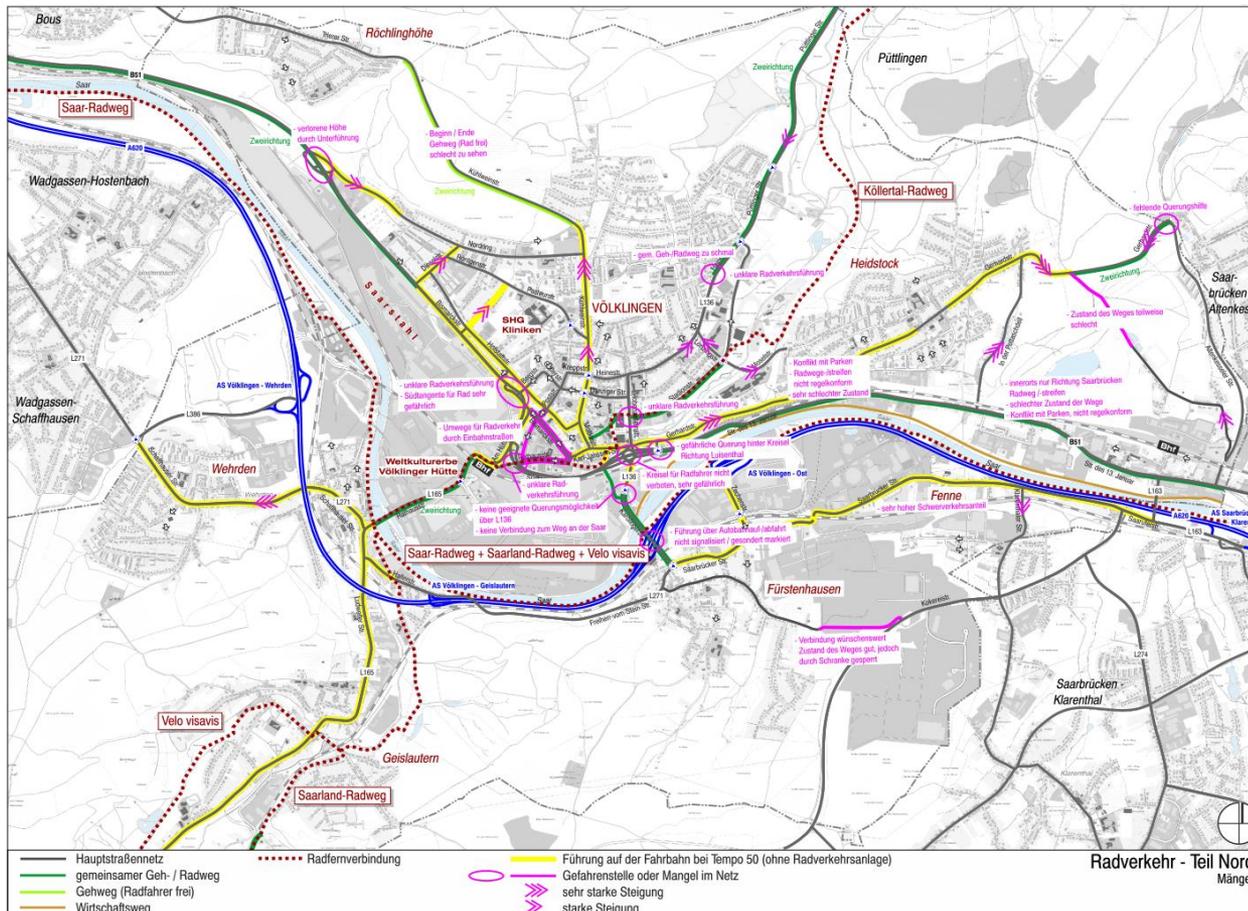
- zahlreiche Engstellen durch Gehwegparken, Verkehrseinrichtungen, Bäume, Treppen ...
- z.T. fehlende Querungsstellen



VEP – Analyse

- viele Defizite im Radverkehr:

- fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 (auf Südtangente sinnvoll?)
- fehlende Verbindungen, nicht regelkonforme Gestaltung
- Umwege durch Einbahnstraßen
- fehlende Querungsstellen



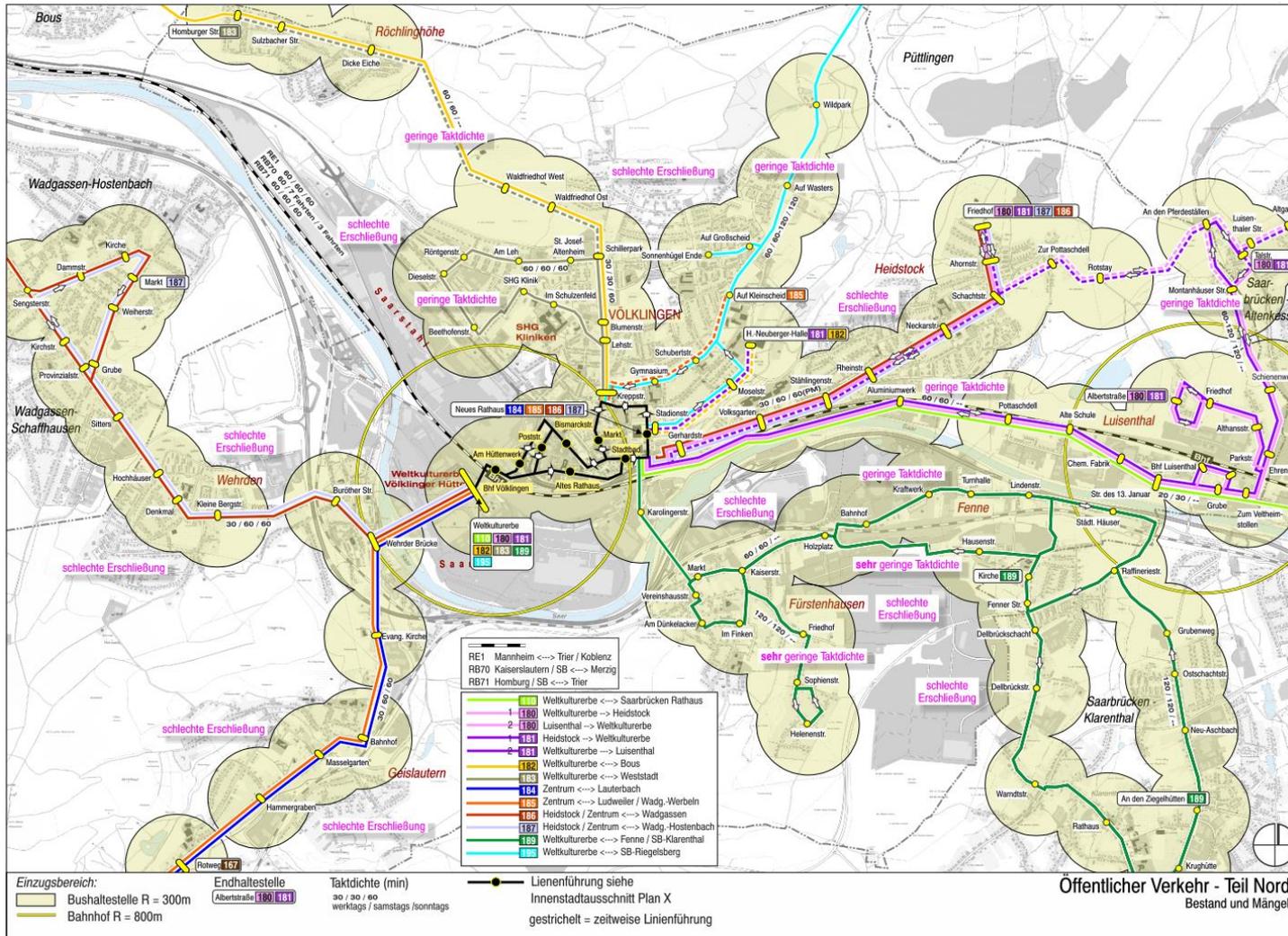
VEP – Analyse

- **Barrieren im Fuß- und Radverkehr**



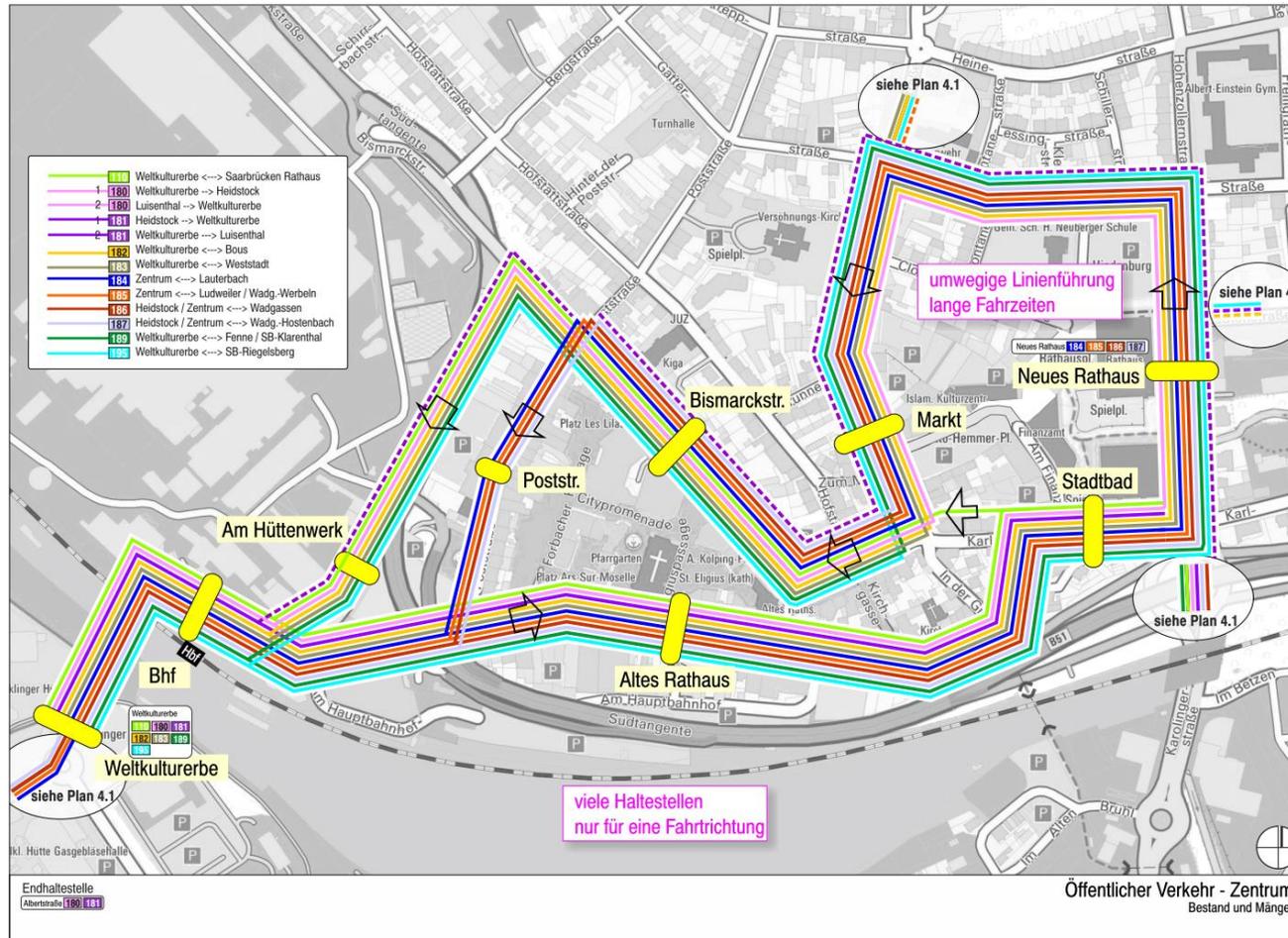
VEP – Analyse

- tlw. untererschlossene Bereiche im ÖPNV (Gewerbegebiete, Nordstadt, Stadtteile)
- viele Bereiche mit **geringer Taktichte** (nur alle 1 oder 2 Stunden)



VEP – Analyse

- **umwegige Linienführung im Zentrum:**
 - lange Fahrzeiten
 - viele Haltestellen nur für eine Fahrtrichtung (schlechtere Erschließung, schwierigere Orientierung)
- **Konflikte untere Poststraße mit Fußgängern, Radfahrern, Parken, Schrittgeschw.**



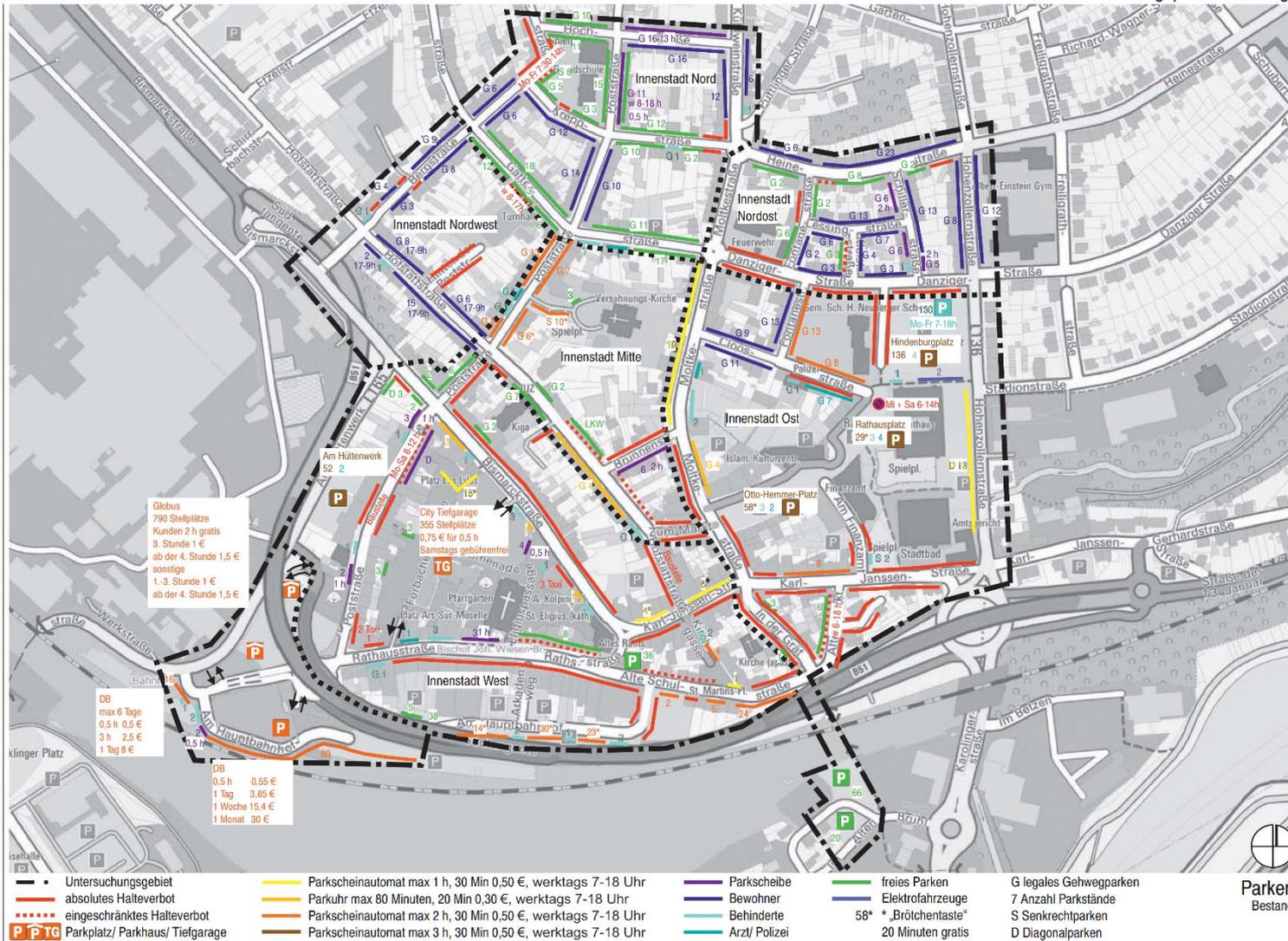
VEP – Analyse

- einige Bushaltestellen in gutem Zustand:
Wartehäuschen, Sitzgelegenheiten, Informationstafeln, barrierefrei (Busbord)
- viele **Bushaltestellen in schlechtem Zustand**



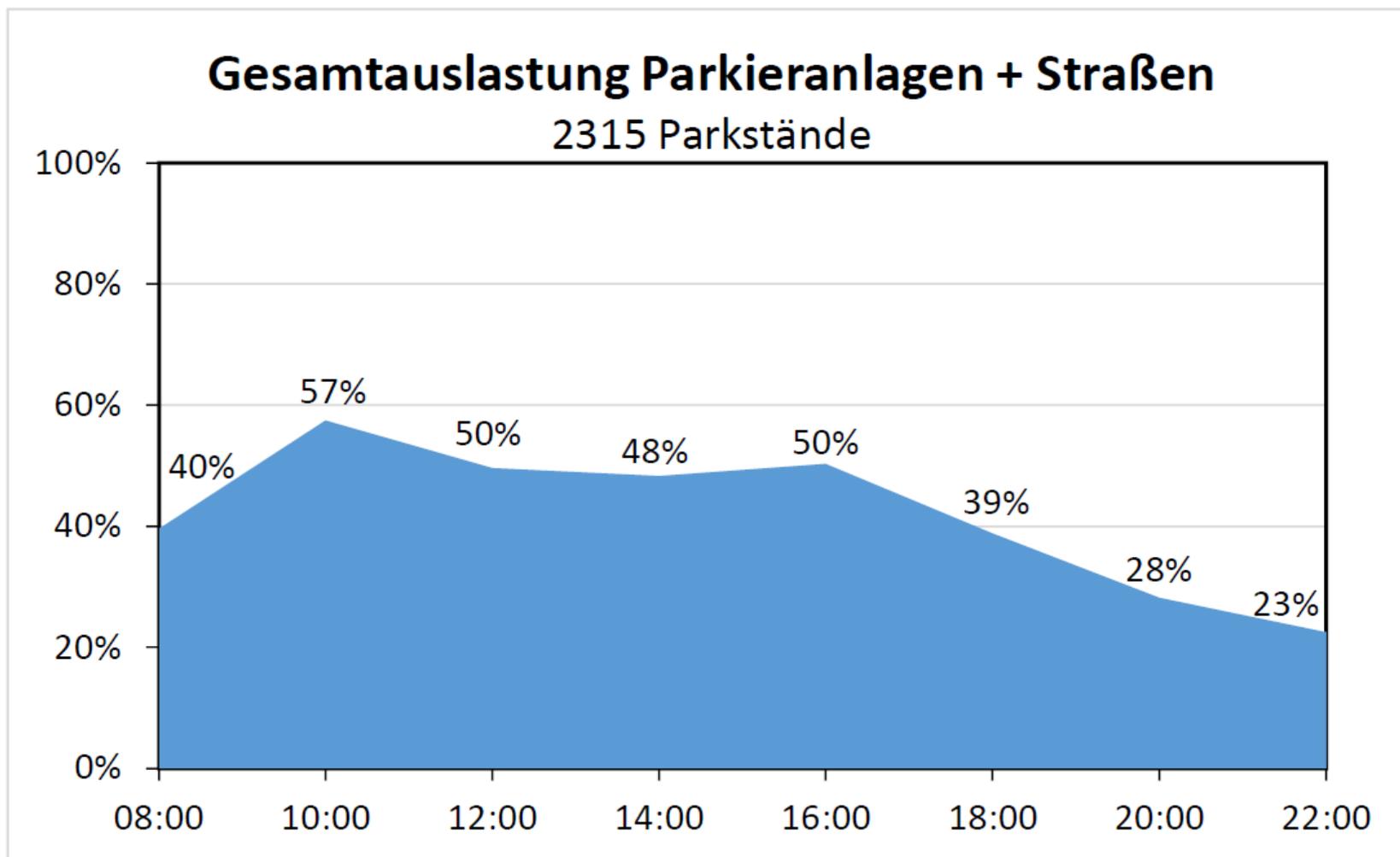
VEP – Analyse

- Parken in der Innenstadt: Untersuchungsgebiet mit Teilgebieten



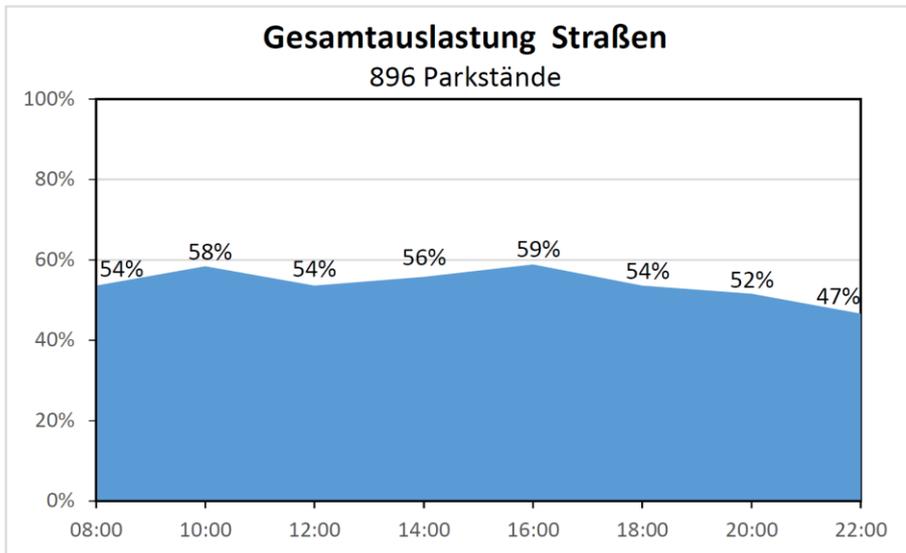
VEP – Analyse

- **ausreichend Parkstände** in der Innenstadt

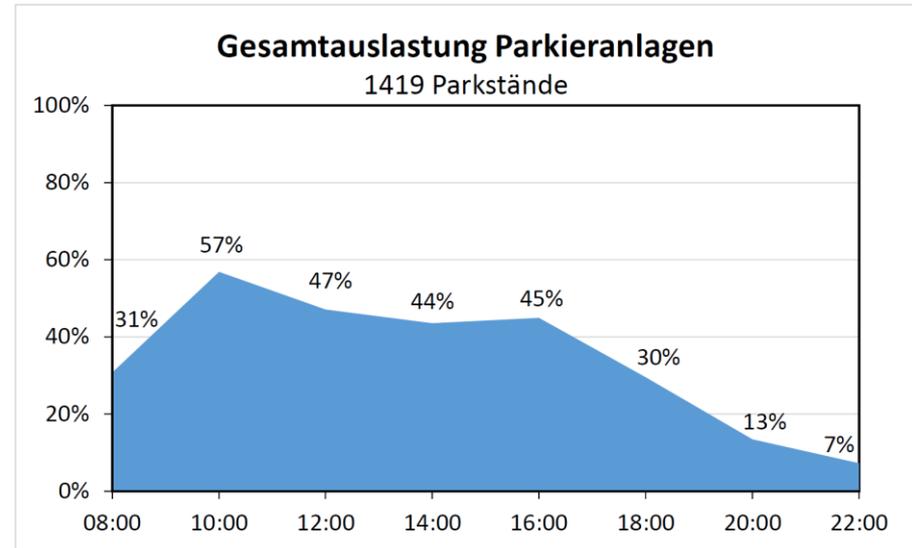


VEP – Analyse

- ... in den **Straßen**
relativ gleichmäßige Auslastung
über den Tag, **etwas über 50%**



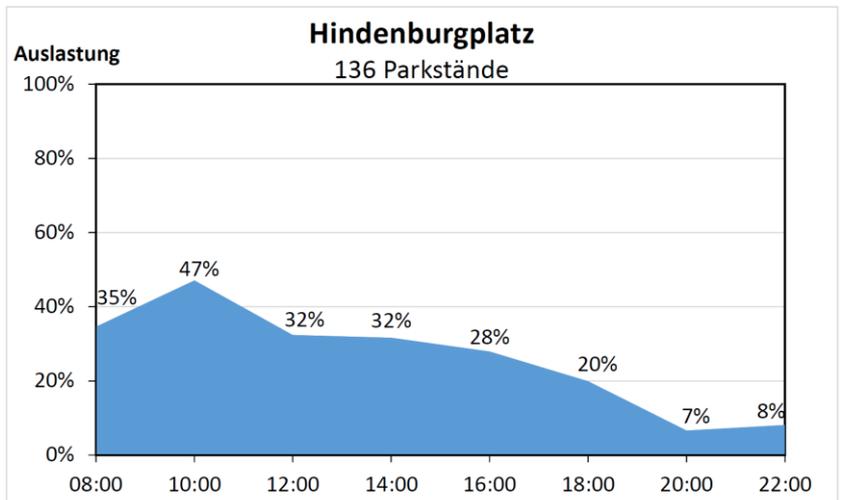
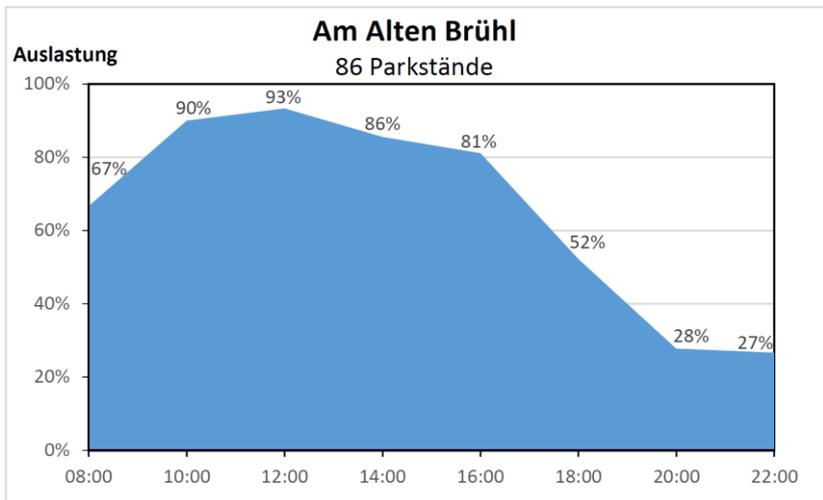
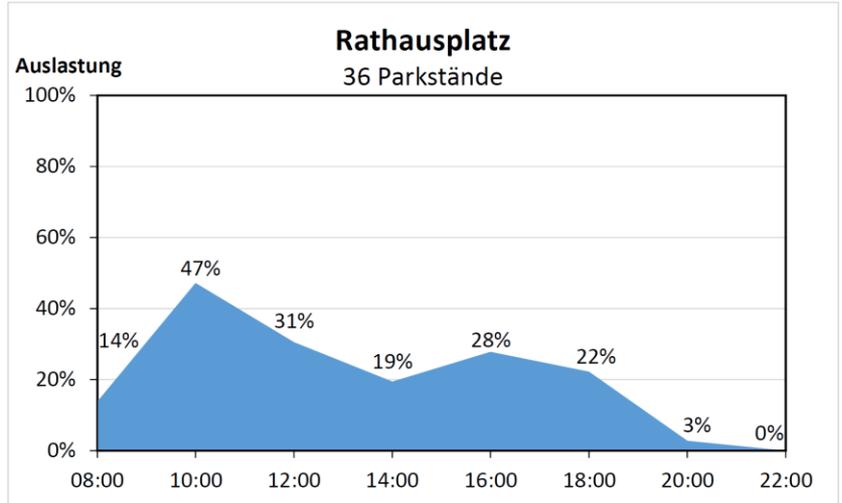
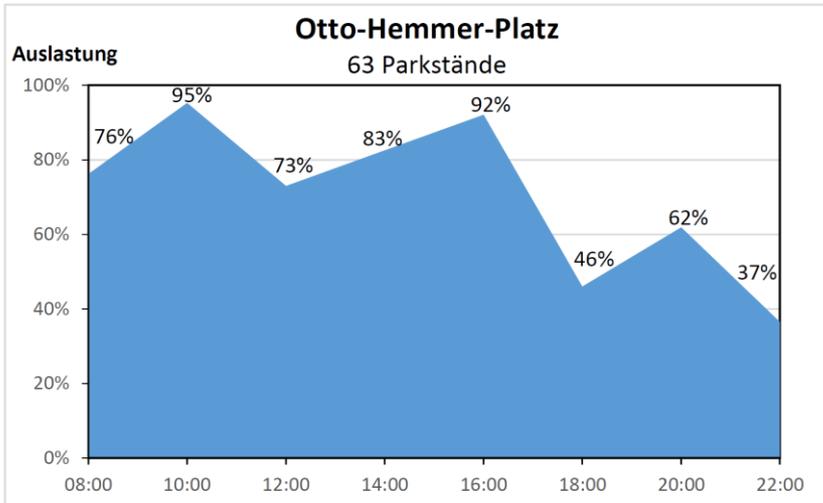
- ... und in den **Parkieranlagen**
Auslastung tags **meist etwas unter 50%**,
sehr geringe Auslastung nachts



VEP – Analyse

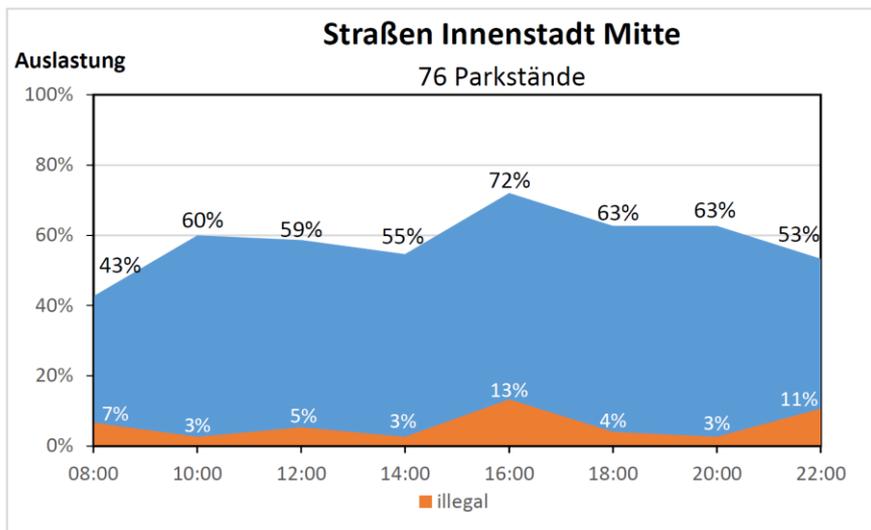
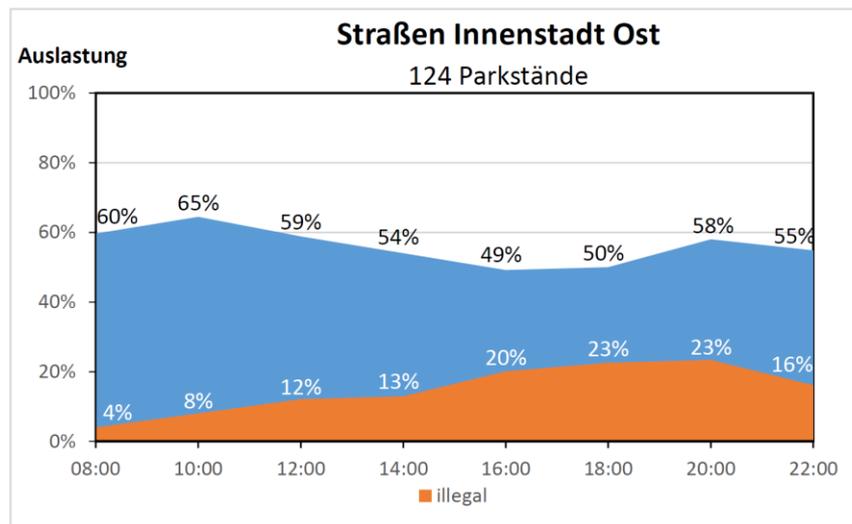
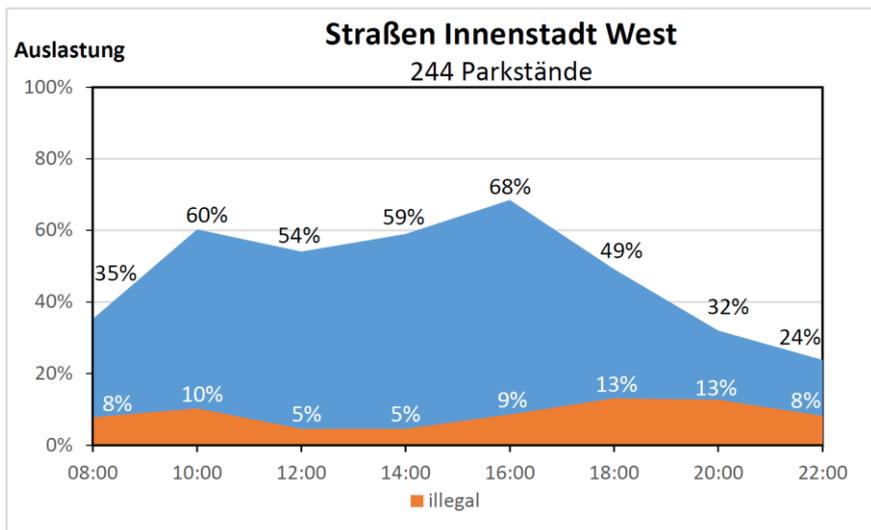
**hohe Auslastung Otto-Hemmer-Platz
und Im Alten Brühl**

**geringe Auslastung Rathausplatz
und Hindenburgplatz**



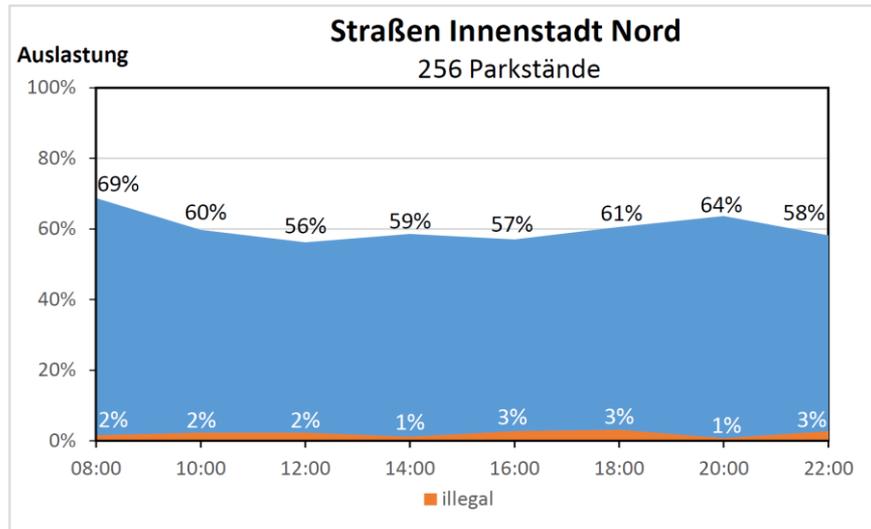
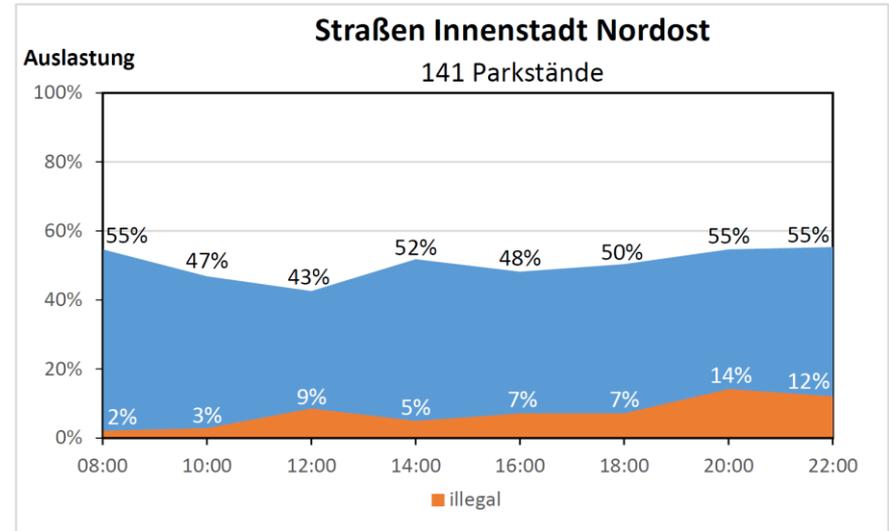
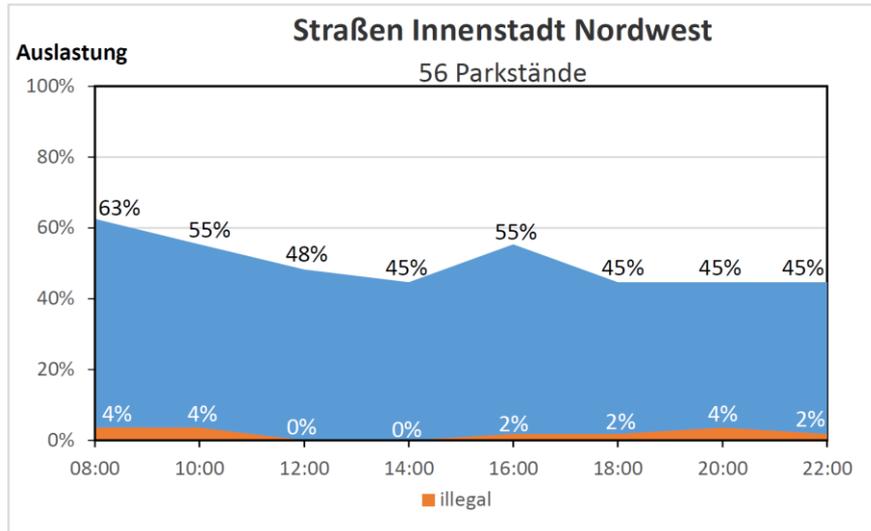
VEP – Analyse

- **Auslastung Straßen: 50 – 70% im Zentrum, trotzdem viel regelwidriges Parken**



VEP – Analyse

- etwas geringere Auslastung (45 – 60%) in der nördlichen Innenstadt



VEP – Analyse

Ziele - Zielkatalog

OBERZIELE

Mobilität
gleiche Mobilitätschancen für alle nachhaltige Mobilität

Wirtschaft
gute Erreichbarkeit von Handel und Gewerbe im Kunden- und Lieferverkehr

Lebensqualität / Soziales
hohe Wohn- und Umfeldqualität für alle Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen

Umwelt
Schutz von Natur und Landschaft Klimaschutz

LEITLINIEN VEP

Mobilitätsangebote bereit stellen und managen
Infrastruktur Verkehrsmittel Informations- und Organisationsdienste

Verkehrsaufwand vermeiden
kurze Wege optimierte Mobilität

Verkehr verlagern
auf stadt- und umweltfreundliche Verkehrsmittel

Verkehr stadt- und umweltverträglich abwickeln
guter, sicherer, stadtgerechter und umweltfreundlicher Verkehrsablauf

Öffentlichen Raum gestalten
Verkehrsanlagen und Städtebau als Einheit hohe Gestalt- und Aufenthaltsqualität

PLANUNGS-ZIELE

	verkehrsmittelübergreifend			verkehrsmittelspezifisch			nutzerspezifisch			umfeldspezifisch		monetär	
Verkehr vermeidende und Verkehr integrierende Stadtentwicklung	Mobilität gestalten in Betrieben, Bildungseinrichtungen und in der Kommune	Verkehrsträger verknüpfen Mobilitätsverbund	Kfz-Verkehr stadtvorgänglich abwickeln	Öffentlichen Verkehr fördern	Radverkehr fördern	Fußverkehr fördern	Nahmobilität fördern	Wirtschafts- u. Berufsverkehr sicher stellen und stadtvorgänglich abwickeln	Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistungen stadtvorgänglich gestalten	Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten	Stadt- und Umfeldverträglichkeit sicher stellen	Klima, Natur u. Landschaft schützen, Immissionen minimieren	Mobilitätskosten zielgerecht gestalten
Berücksichtigung von Mobilität und Verkehr in Planungsprozessen	Information u. Beratung über bestehende Mobilitätsangebote	gutes Angebot an Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen	angemessene, stadt- und umweltverträgliche sowie sichere Erreichbarkeit der Ziele	kurze, sichere u. attraktive Wege zu den Haltestellen, Lage der Haltestellen an Aufkommensschwerpunkten orientieren	dichte, direkte u. zügige Verbindungen; geschlossene, engmaschige Netze innerorts und außerorts	dichte, direkte u. zügige Verbindungen; geschlossene, engmaschige Netze	die Naherholung fördernde Stadtstrukturen	gute Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete vom übergeordneten Straßennetz	gute, situationsabhängige und Verkehrsmittel ausgewogene Erreichbarkeit der Betriebe und Geschäfte für Kunden und Mitarbeiter	geringe Anzahl und Schwere von Unfällen u. Verkehrskonflikten	hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums	Schutz vor hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen in Straßen und Gebäuden, auf Plätzen und Freiflächen	sozial verträgliche Kosten im öffentlichen Verkehr zur Sicherstellung der Teilhabe Aller am gesellschaftlichen Leben
Innenentwicklung vor Außenentwicklung	Marketing für eine stadt- u. umweltgerechte Mobilitätskultur	attraktives Angebot an Leihfahrrädern, Carsharing u. Taxi-Diensten	Vermeidung von Durchgangsverkehr, Suchverkehr u. Umwegfahrten	schnelle, umsteigerarme u. zuverlässige Verbindungen; Busbeschleunigung	sichere, attraktive und barrierefreie Wege für langsame und schnelle Räder (Breite, Barrieren, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld; für Räder, Pedelecs, E-Bikes usw.)	sichere, attraktive und barrierefreie Wege (Breite, Barrieren, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld)	Bewegungsfreiheit und Sicherheit auch für Kinder, Senioren u. Behinderte	attraktive Verkehrsmittel, ausgewogene Erreichbarkeit der Betriebe und Geschäfte für Kunden und Mitarbeiter	Sicherstellung des Liefer-, Handwerker- und Dienstleistungsverkehrs	hohe soziale Sicherheit, wenig Angststränge (soziale Kontrolle durch Belebtheit u. Einsehbarkeit)	attraktive, nutzerfreundliche Gestaltung der Verkehrsanlagen für alle Nutzergruppen	Minimierung der CO ₂ -Emissionen (Treibhausgase)	Kostengerechtigkeit im Verkehr (versicherbezogen)
städtetypische Nutzungsmischung	Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Betriebe, Schulen usw.	häufige, schnelle u. zuverlässige Umsteigemöglichkeiten	dem Gebiets- und Straßentyp angemessene Verkehrsbelastung, Verkehrsqualität u. Geschwindigkeit	leicht begreifbares ÖV-Angebot	gute Querungsmöglichkeiten (Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit)	gute Querungsmöglichkeiten (Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit)	sichere u. attraktive Wege innerorts und zu den Naherholungszielen (Breite, barrierefrei, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld)	Sicherstellung des Lieferverkehrs	Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen	sichere, barrierefreie Wege für Mobilitätseingeschränkte	nur notwendiger Kfz-Verkehr	Vermeidung neuer, ggf. auch Rückbau von Straßen außerorts (z.B. zum Erhalt/ zur Schaffung zusammenhängender, ruhiger Naturräume)	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Kostenanreize und Kostenstrukturen
wohnungsnahe Bildungs- u. Betreuungseinrichtungen, Einkaufs- u. Freizeitangebote	Organisation stadt- und umweltverträglicher Mobilitätsangebote (z.B. Fahrgemeinschaften)	nutzerfreundliche Umsteigeanlagen (Barrierefreiheit, Komfort, Sicherheit, Gestaltung)	angemessenes Parkraumangebot (Ort, Umfang, Parkregelungen, Tarife, Qualität, Sicherheit)	nutzerfreundliche, attraktive Haltestellen, Umsteigeanlagen und Fahrzeuge (Barrierefreiheit, Komfort, Sicherheit, Gestaltung)	hohe Aufenthaltsqualität für attraktives Radfahren	zahlreiche u. vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität für Erholung, Kommunikation, Spiel, Flanieren	zahlreiche u. vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität für Erholung, Kommunikation, Spiel, Flanieren	Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen	betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten (z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)	geringe Komplexität des Verkehrssystems	stadtverträgliche Verkehrsabwicklung (z.B. durch Verkehrsführung, Geschwindigkeiten), besonderer Schutz sensibler Bereiche	landschaftliche Integration der Verkehrsanlagen, Vermeidung von Eingriffen	kostengünstige Maßnahmen bevorzugen (bzgl. Bau, Betrieb, Unterhaltung und Instandsetzung)
ÖPNV-freundliche Stadtentwicklung (Nähe, Dichte, Zugänglichkeit)	Wegweisung und Verkehrsinformation (Verspätungen, Anschlüsse, Parkhausbelegung, Staus ...)	Anschlussicherung durch Organisation und Information	umweltfreundliche Kfz-Nutzung unterstützen (lärm- und schadstoffarme Antriebsarten; Carsharing/Auto- teilen, Fahrgemeinschaften)	Haltestellen als Umsteigeplätze zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsmitteln ("Mobilitätspunkte" mit Carsharing, Leihrädern usw.)	ausreichende, attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen zielnah an geeigneten Standorten	Information und Wegweisung	gute Querungsmöglichkeiten (Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit)	betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten (z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)	qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums insbes. im Bereich von Einzelhandel und Dienstleistung, auch in Gewerbegebieten	Vermeidung zusätzlicher, ggf. auch Rückbau von Verkehrsanlagen innerorts	Vermeidung zusätzlicher, ggf. auch Rückbau von Verkehrsanlagen innerorts	landschaftliche Integration der Verkehrsanlagen, Vermeidung von Eingriffen	Finanzierung der Maßnahmen sicher stellen
Steuerung des ruhenden Verkehrs (Kfz und Fahrrad) in Menge, Lage und Qualität	wettbewerbsfähige Reisegeschwindigkeiten u. -qualitäten im ÖPNV und Radverkehr (z.B. Busbeschleunigung)	attraktive Tarife für Umsteiger	optimale Führung des Kfz-Verkehrs, Information und Wegweisung	attraktive Tarife	Information und Wegweisung	Information und Wegweisung	neue Mobilitätsformen unterstützen (E-Bikes, Pedelecs, E-Roller usw.)	qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums, auch in Gewerbegebieten	qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums, auch in Gewerbegebieten	städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	Ressourcen sparende Verkehrsanlagen (Energie, Materialien, Fläche, Boden, Versiegelung ...)	

MASSNAHMEN

werden im Verlauf des weiteren Planungsprozesses aus den Planungszielen entwickelt und abgestimmt

VEP – Analyse

Ziele

Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung

- **Mobilitätsangebote** in Form von Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsmitteln, Informations- und Organisationsdiensten **bereitstellen** und **managen**
- **Verkehrsaufwand vermeiden**, vor allem durch kurze Wege und hohe Besetzungsgrade der Fahrzeuge
- Verkehr **auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagern**
- Verkehr **optimal abwickeln**, das heißt sicher, **stadtgerecht**, **umweltfreundlich** und **zügig**
- **Verkehrsinfrastrukturen städtebaulich integrieren**, damit sie zu einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität in Völklingen beitragen

VEP – Analyse

besonders wichtige Ziele für Völklingen

- **Fuß- Rad- und Öffentlichen Verkehr stärken**
- **Gestalt- und Aufenthaltsqualität verbessern**
vor allem in der Innenstadt, in den Stadtteilzentren und in der Verbindung Weltkulturerbe - Innenstadt
- **Ortsdurchfahrten von Kfz-/Lkw-Verkehr entlasten**, soweit möglich
- **Verkehrssystem in der Innenstadt verbessern**

Vielen Dank!

