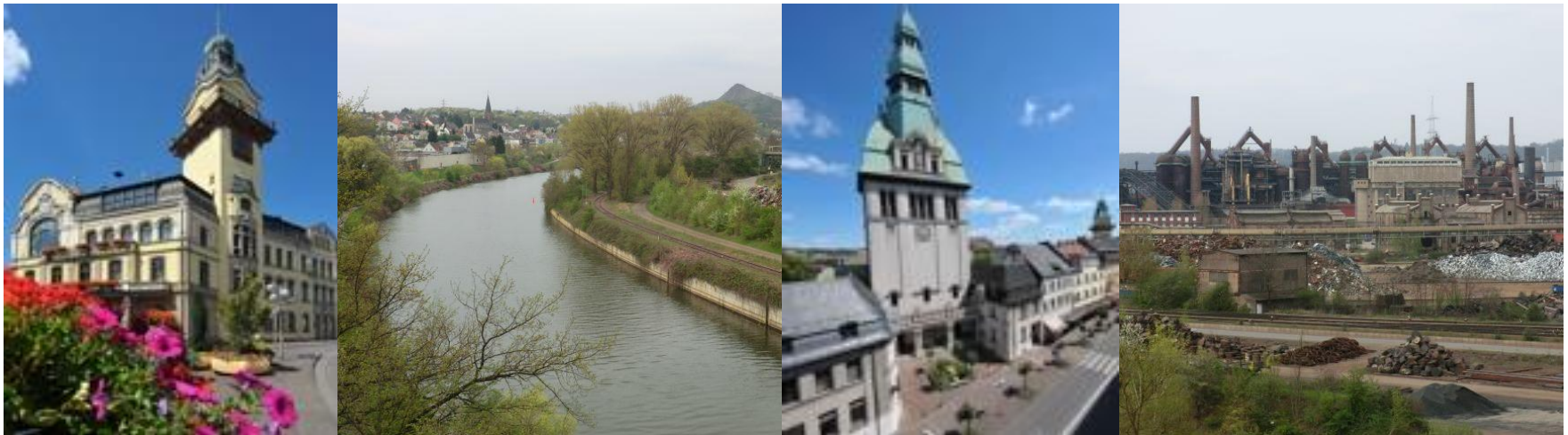


**R+T Verkehrsplanung**  
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler

# VEP Völklingen

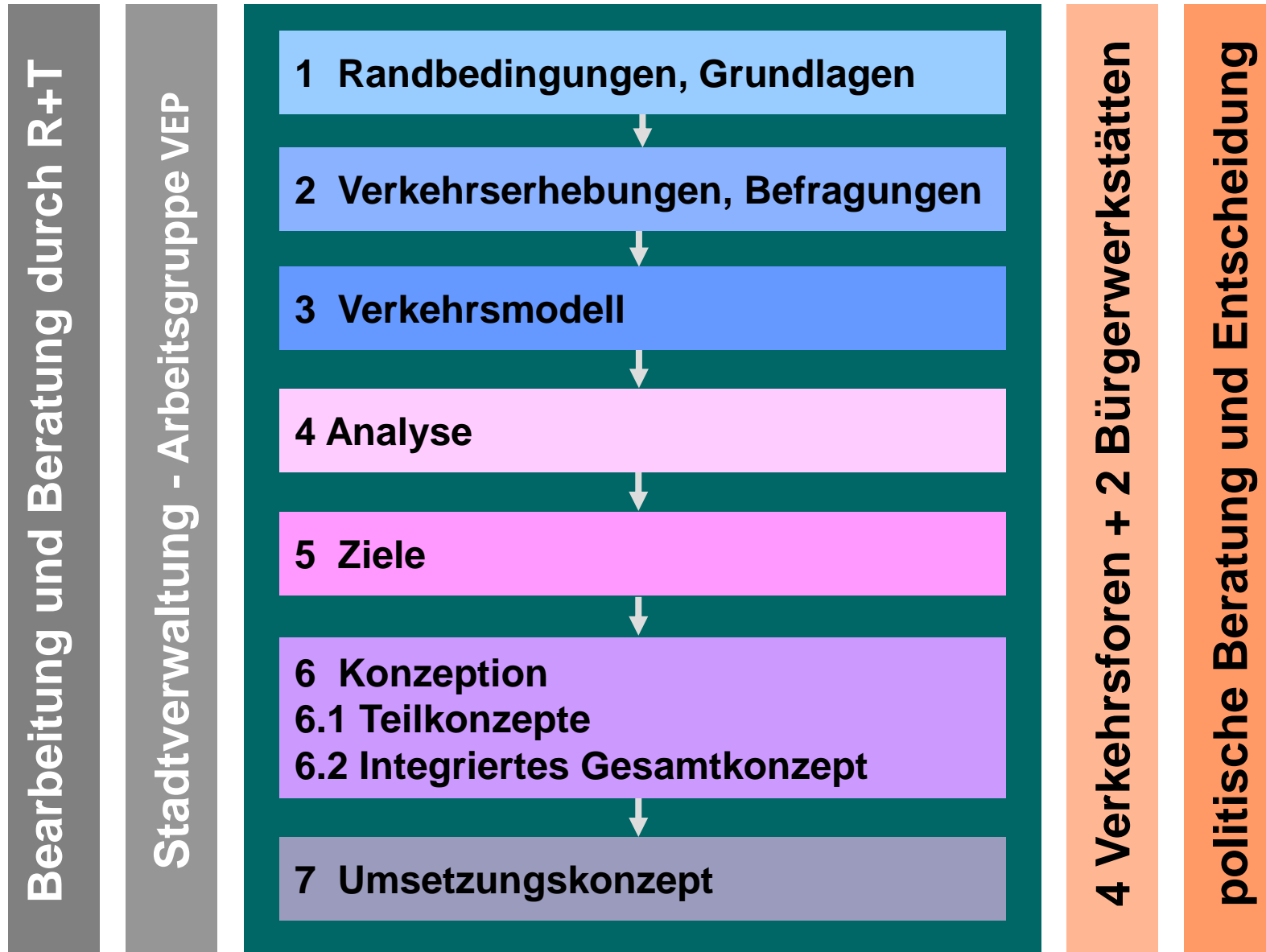
## Analyse und Ziele

**SU-Ausschuss 28.09.2016**

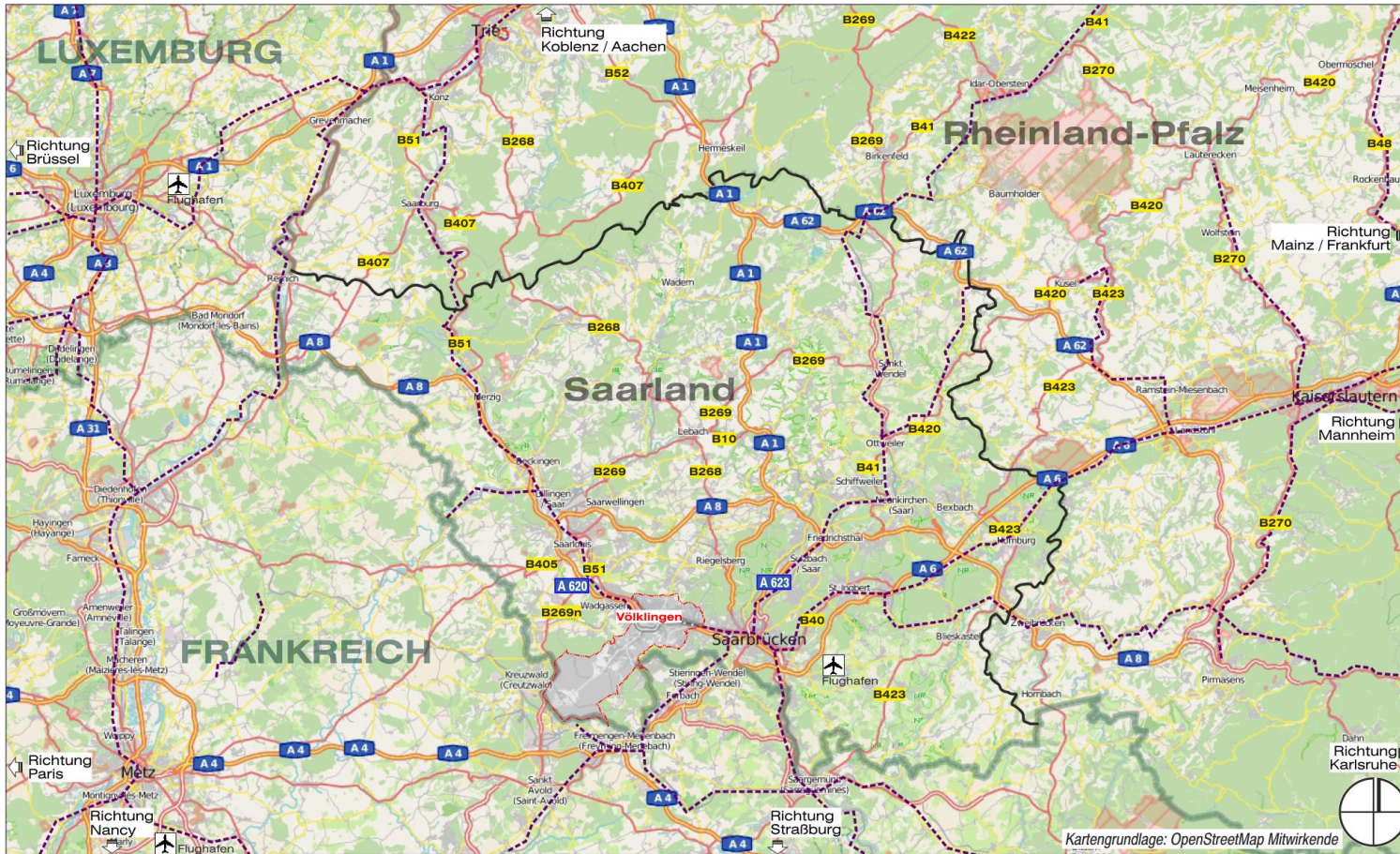


**Projektleiter**  
Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

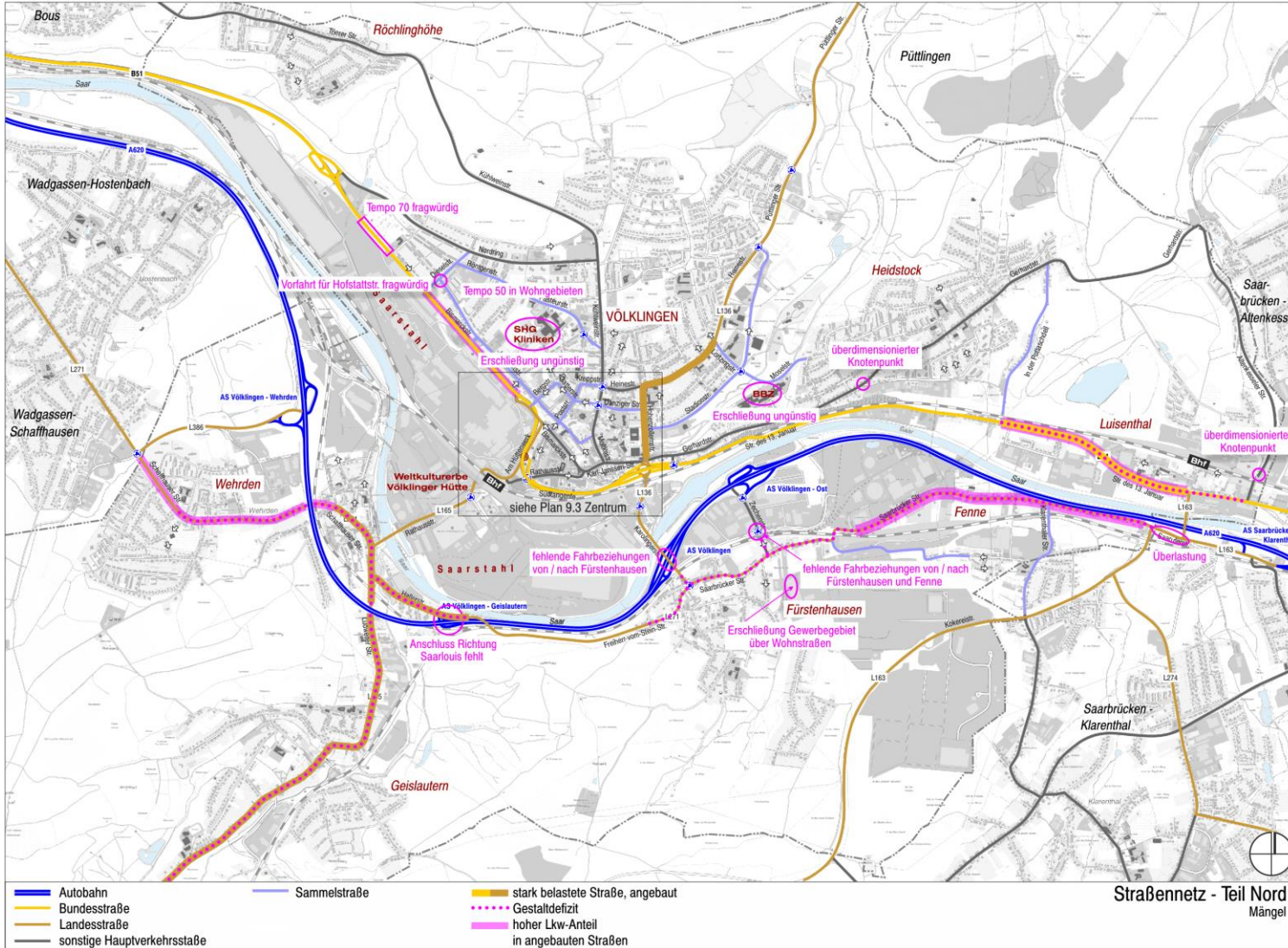
## Ablauf – Planungsstufen u. Beteiligte



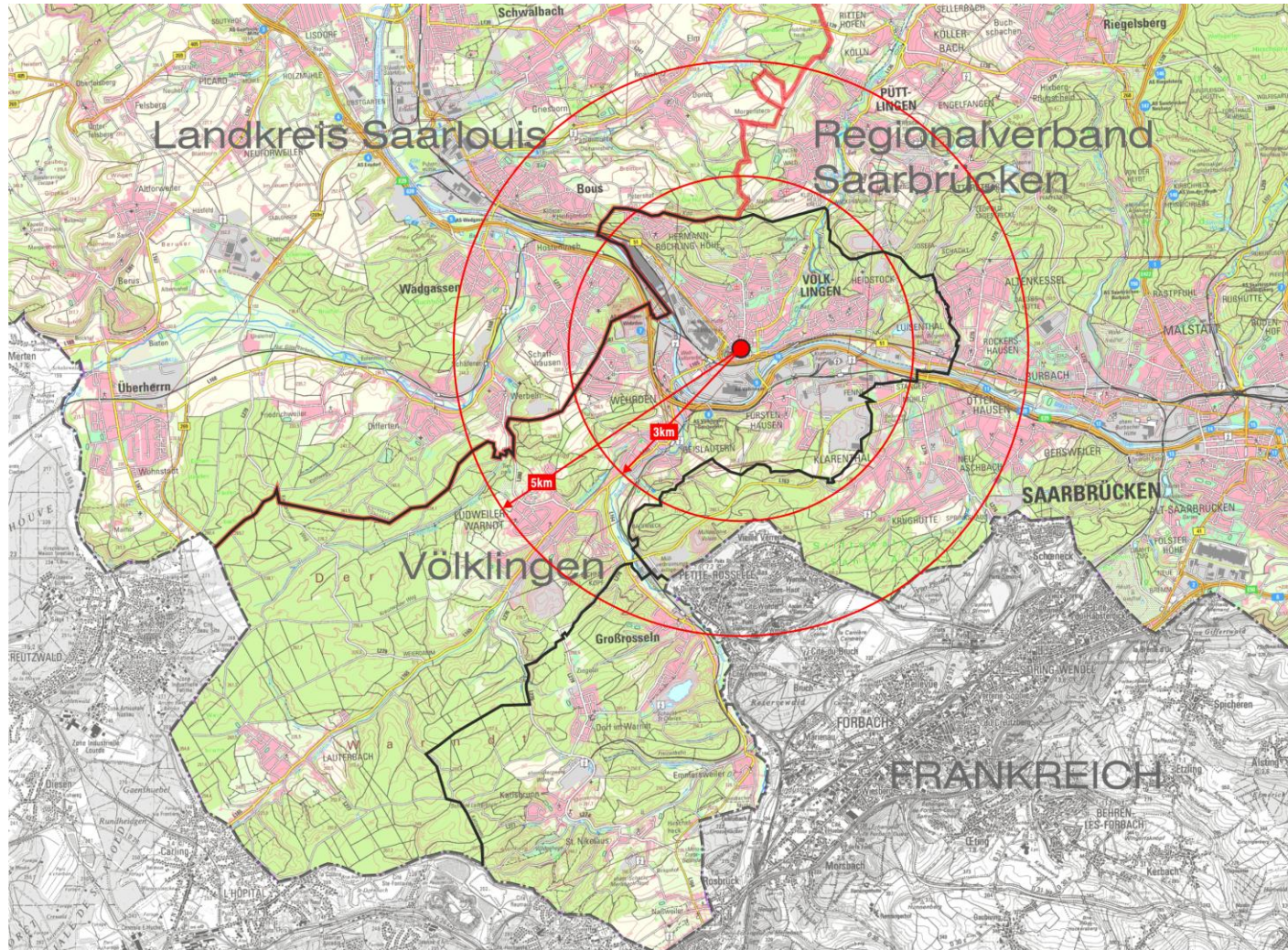
# VEP – Analyse



- gute Einbindung ins (über-)regionale Straßennetz (A620, B51, viele Landesstr.)
- Fernverkehr Schiene nur über Hbf Saarbrücken, kein direkter Fernverkehr nach Norden  
**Bf Völklingen RE Koblenz – Trier – Saarbrücken – Mannheim (60min-Takt)**  
 gute Anbindung an Regionalverkehr Schiene am Bf Völklingen u. Luisenthal (30min-Takt; Verknüpfung mit Stadtbussen tlw. nur im 60min-Takt oder geringer)  
**kein Betrieb mehr auf Rosseltalbahn und Bisttalbahn**
- gute Anbindung an nationalen und internationalen Luftverkehr (SB u. LUX)



- **gute Anbindung an A620** (5 Autobahnanschlüsse),  
tlw. **fehlende Verkehrsbeziehungen** > Umwege u. Durchgangsverkehr
- **gute Anbindung Gewerbe u. Einkauf an übergeordnete Straßen** außer SHG, BBZ u. Thyssen



- **Konzentration der Bevölkerung (73%), Arbeitsplätze und Einkaufsmärkte 3km ums Stadtzentrum**
- **fast alle Stadtteile (außer Lauterbach u. tlw. Ludweiler) u. tlw. Nachbarorte liegen 5 km ums Stadtzentrum**
- **gute Distanzen für Radverkehr**
- **Innenstadt und Stadtteile gute Distanzen für Fußverkehr**

# VEP – Analyse

- **viele Einpendler**  
14.200 Beschäftigte in Völklingen (sozialversicherungspflichtig)  
davon 73% Einpendler (10.300)
- **viele Auspendler**  
12.650 Beschäftigte unter den Einwohner Völklingens (sozialversicherungspflichtig)  
davon 69% Auspendler (8.750)
- **Völklingen wichtiger Arbeitsplatzstandort**  
Einpendlerüberschuss von 1.550 Beschäftigten (17%)

# VEP – Analyse

## Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr

- Kfz-Verkehr (MIV): 58% (bei einem Besetzungsgrad von 1,25)
- Öffentlicher Verkehr: 18%
- Radverkehr: 3%
- Fußverkehr: 21%

## Verkehrsmittelanteile im Ziel-/Quellverkehr

- Kfz-Verkehr (MIV): 93% (bei einem Besetzungsgrad von 1,25)
- Öffentlicher Verkehr: 6%
- Radverkehr: 1%
- Fußverkehr: 0%

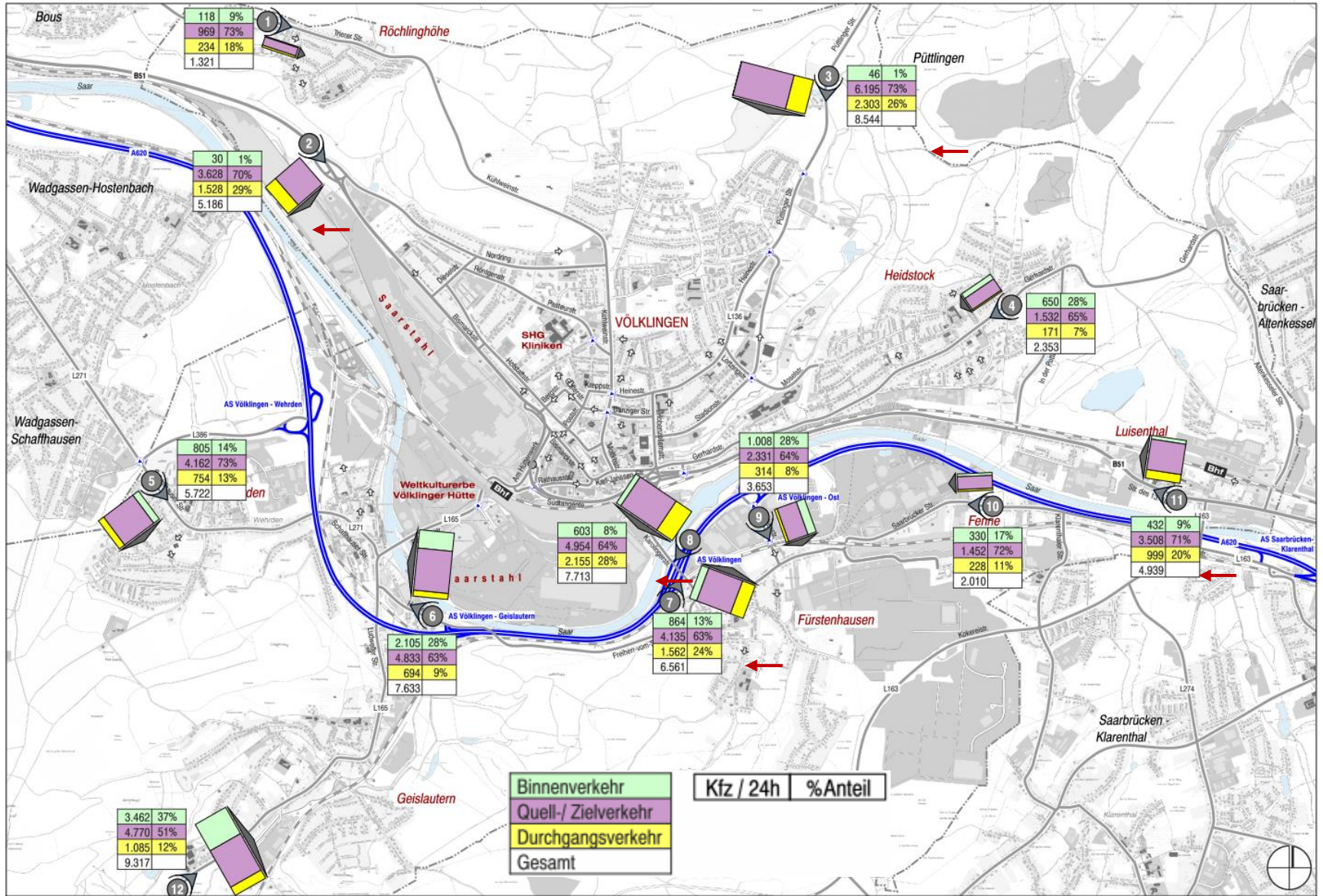
➤ **hoher Kfz-Anteil**

➤ **geringer Radverkehrsanteil**

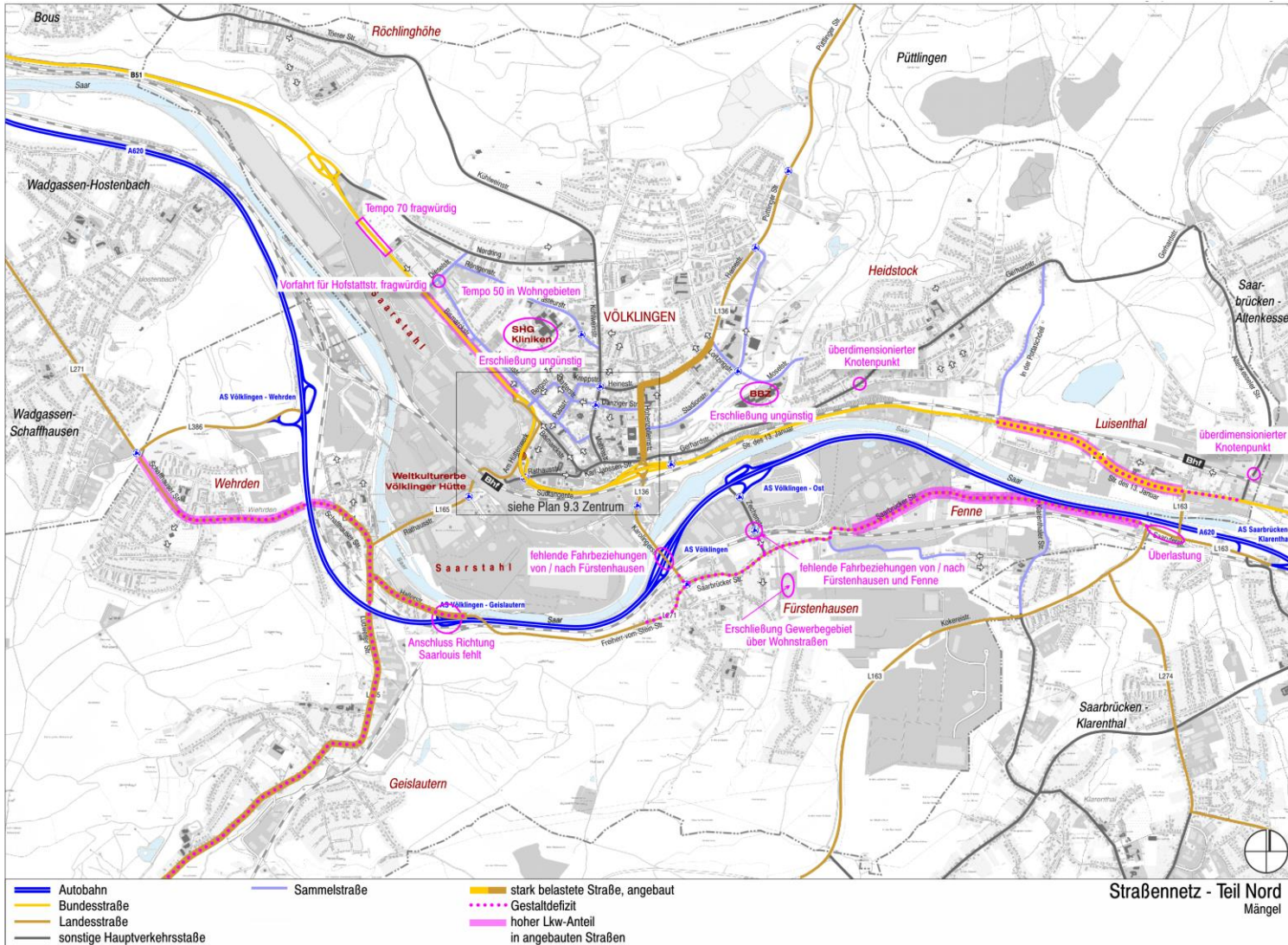
Nationaler Radverkehrsplan 2020: Ziel 16%

# VEP – Analyse

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



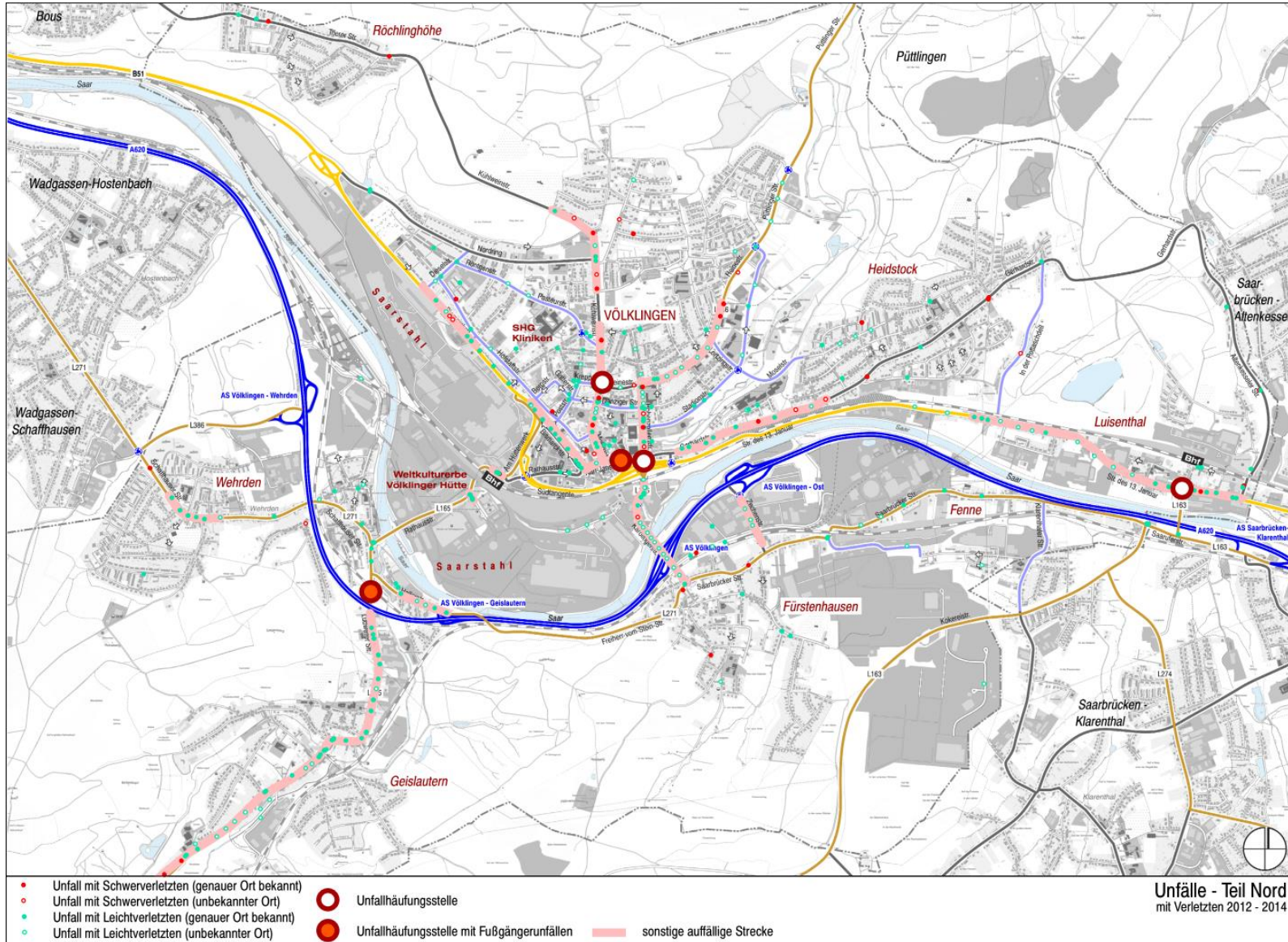




- **stark belastete Ortsdurchfahrten** L165 Lauterbachtal, L136 Hohenzollernstr./Heinestr., L 271 Wehrden (Hallerstr./Schaffhauser Str.), B 51 Luisenthal u. Bismarckstr.
- **Defizite auf Umfahungsstrecke L163** Überlastung Saarferstr, tlw. Tempo 50 außerorts

# VEP – Analyse

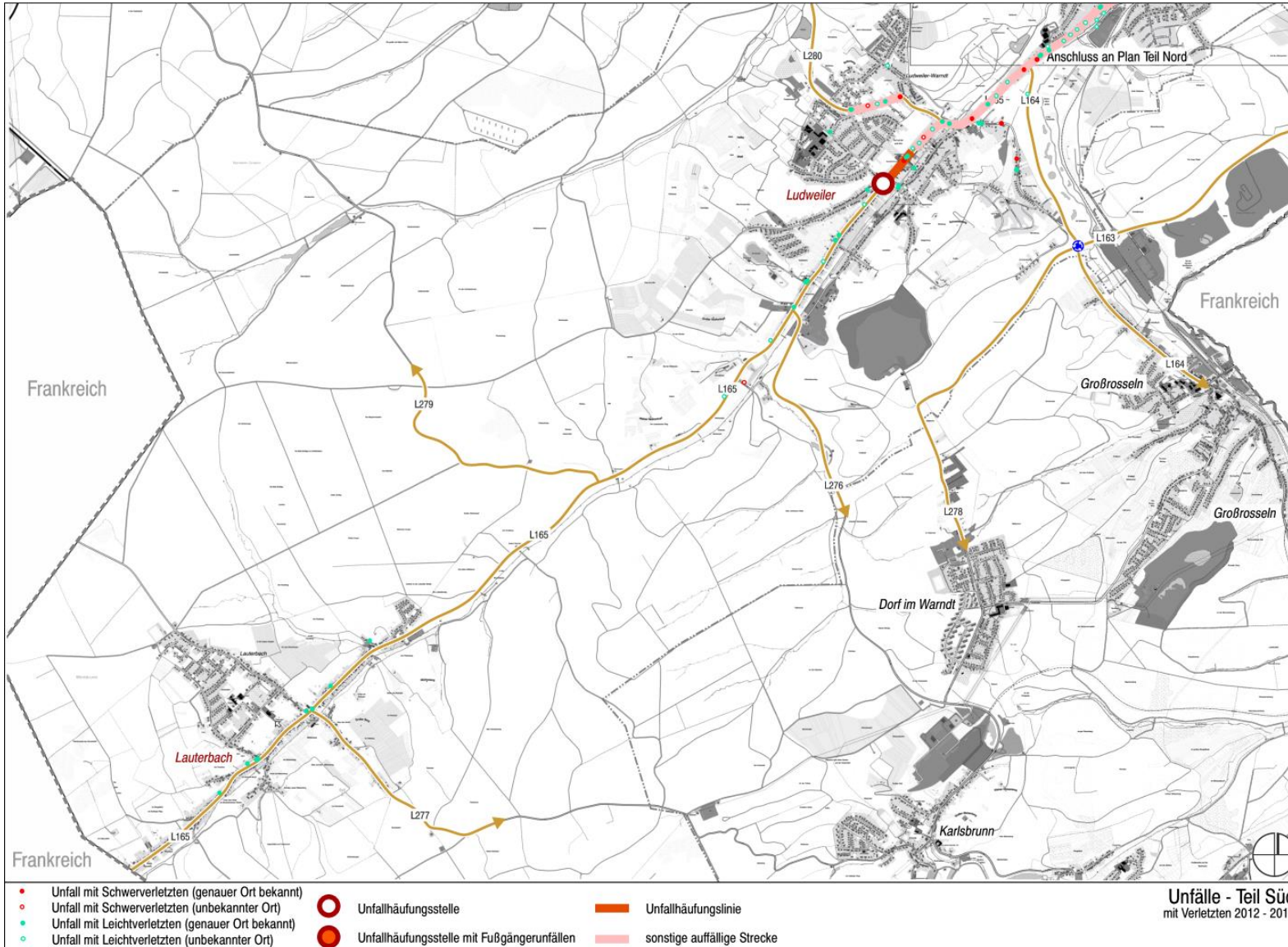
## • Unfallhäufungsstellen



Unfälle - Teil Nord  
mit Verletzten 2012 - 2014

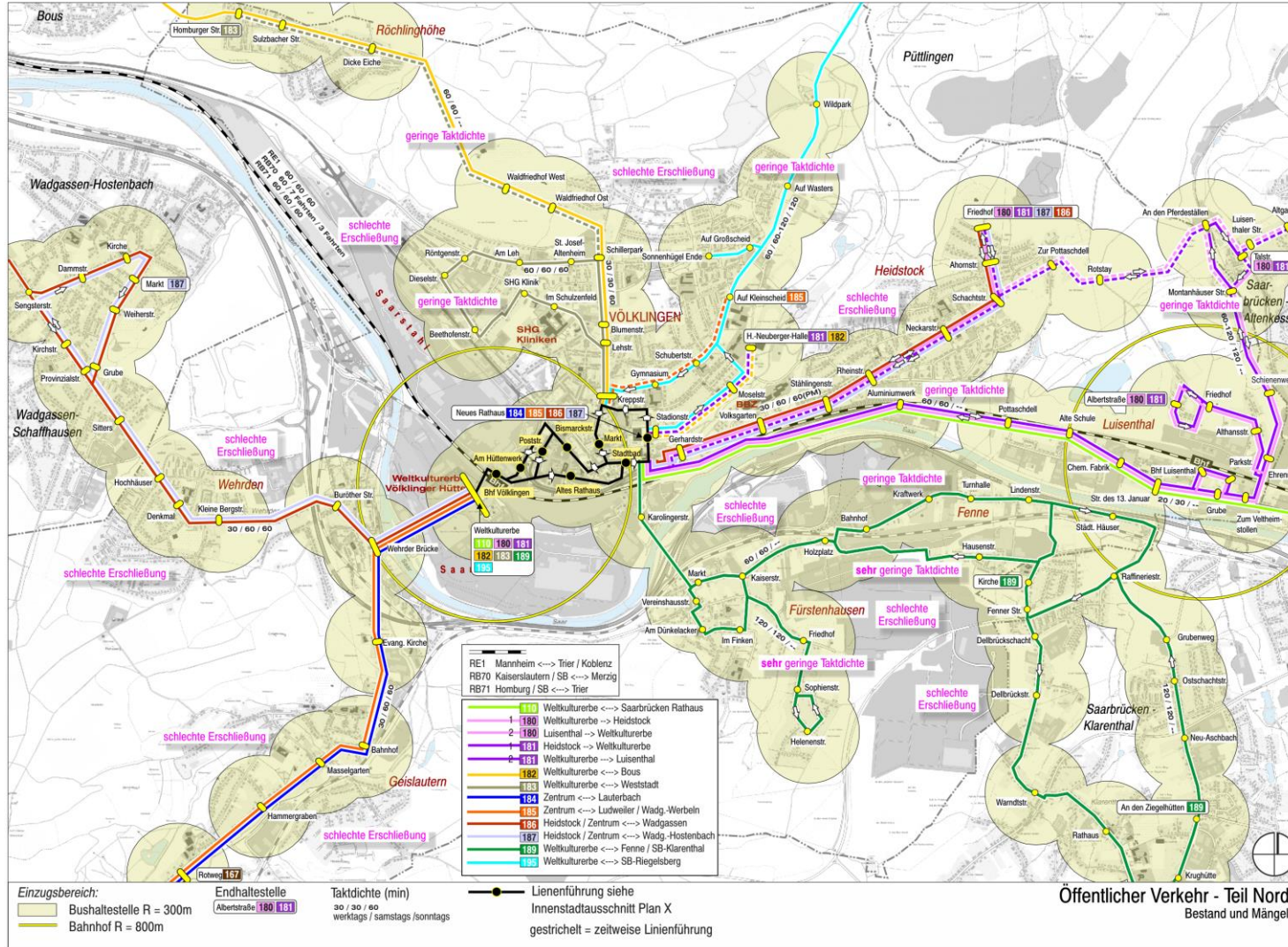
# VEP – Analyse

- Unfallhäufungsstellen



# VEP – Analyse

- tlw. **unterschlossene Bereiche** im ÖPNV (Gewerbegebiete, Nordstadt, Stadtteile)
- viele Bereiche mit **geringer Taktichte** (nur alle 1 oder 2 Stunden)
- **keine direkte ÖV-Verbindung nach Frankreich** im Lauterbachtal und Rosseltal

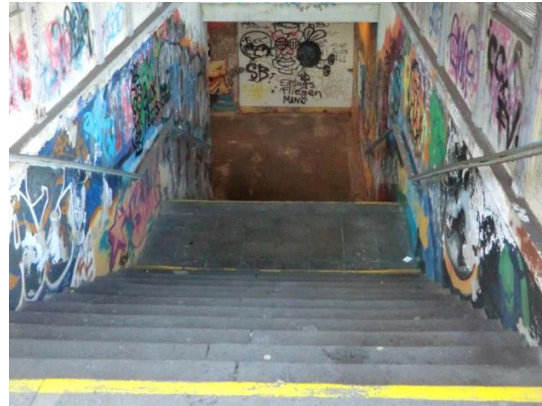


# VEP – Analyse

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

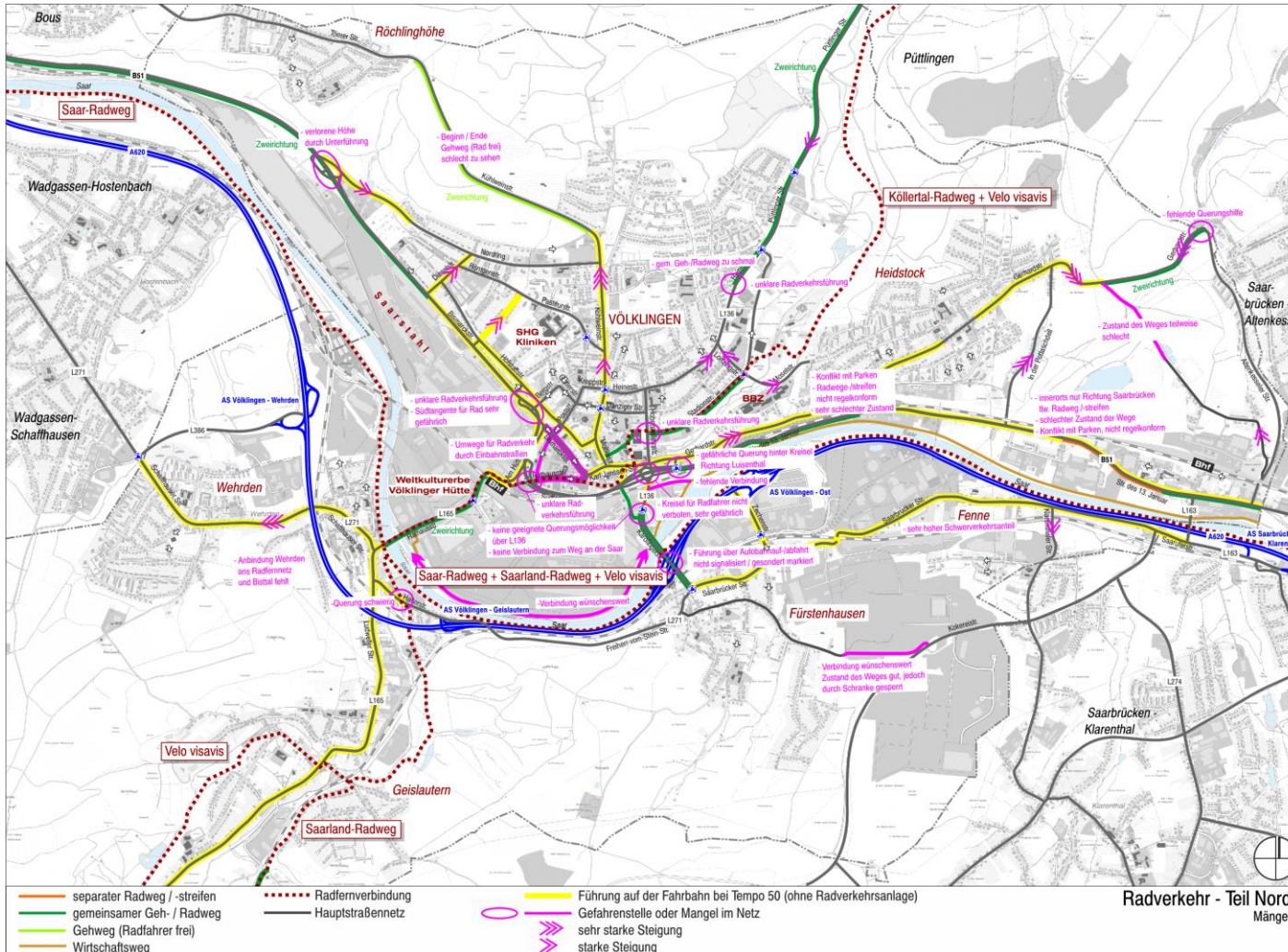


- **Bahnhof Luisenthal** funktional und gestalterisch **in schlechtem Zustand**



# VEP – Analyse

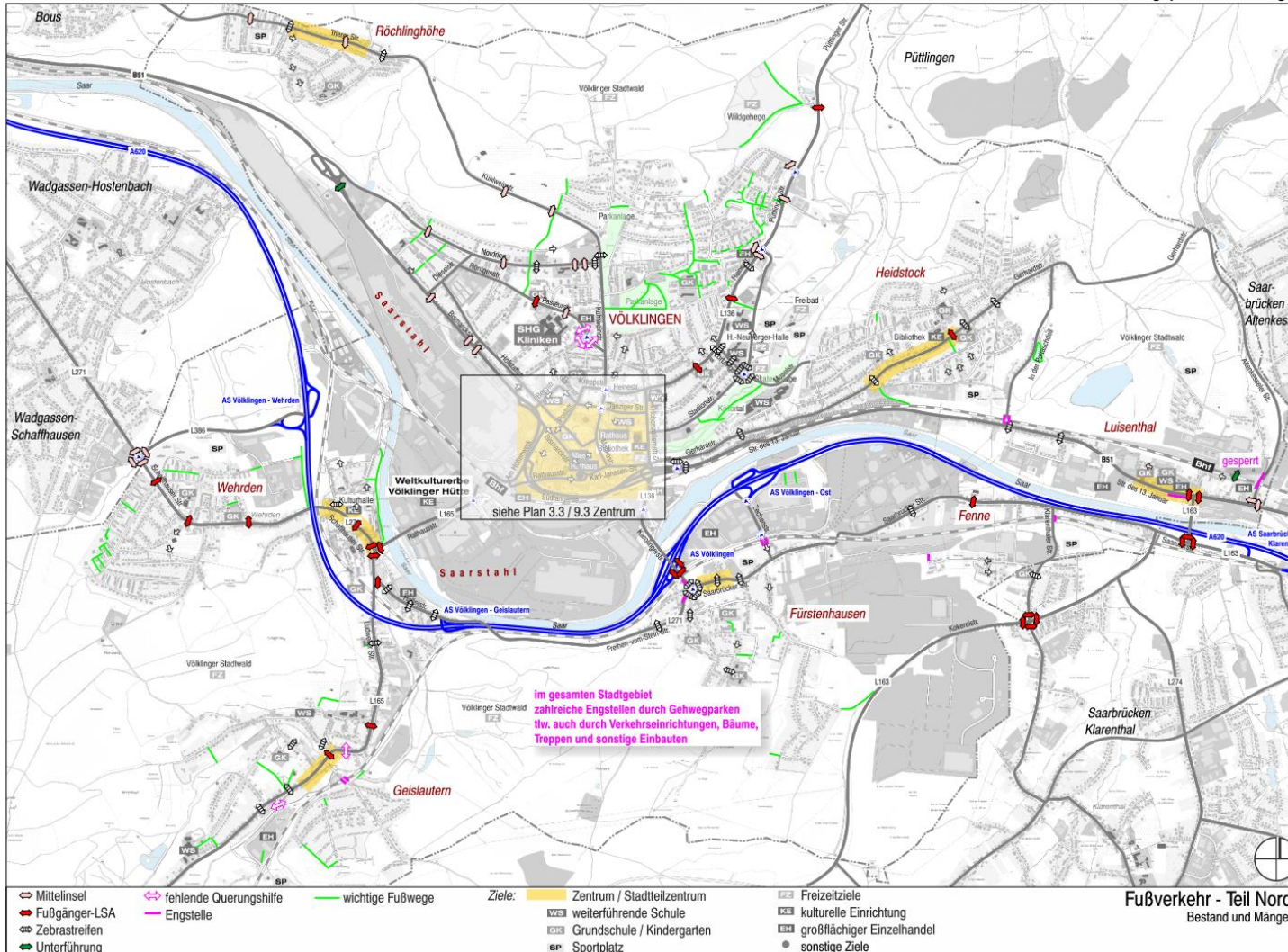
- viele Defizite im Radverkehr:
  - fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50
  - fehlende Verbindungen, nicht regelkonforme Gestaltung, fehlende Querungsstellen
  - Umwege durch Einbahnstraßen



# VEP – Analyse

- **Defizite im Fußverkehr:**

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



# VEP – Analyse

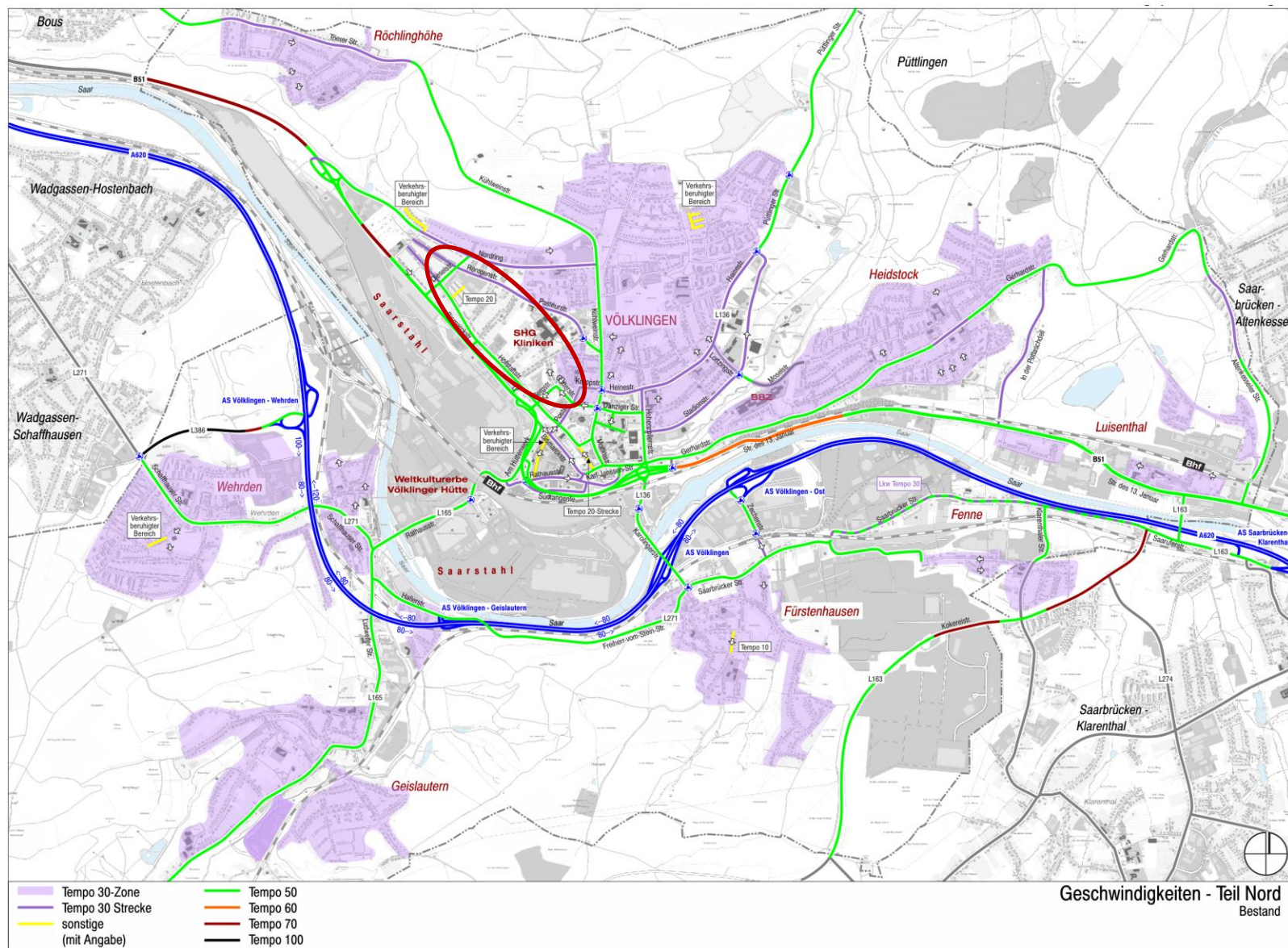
- Gehwegparken überall, legal und illegal





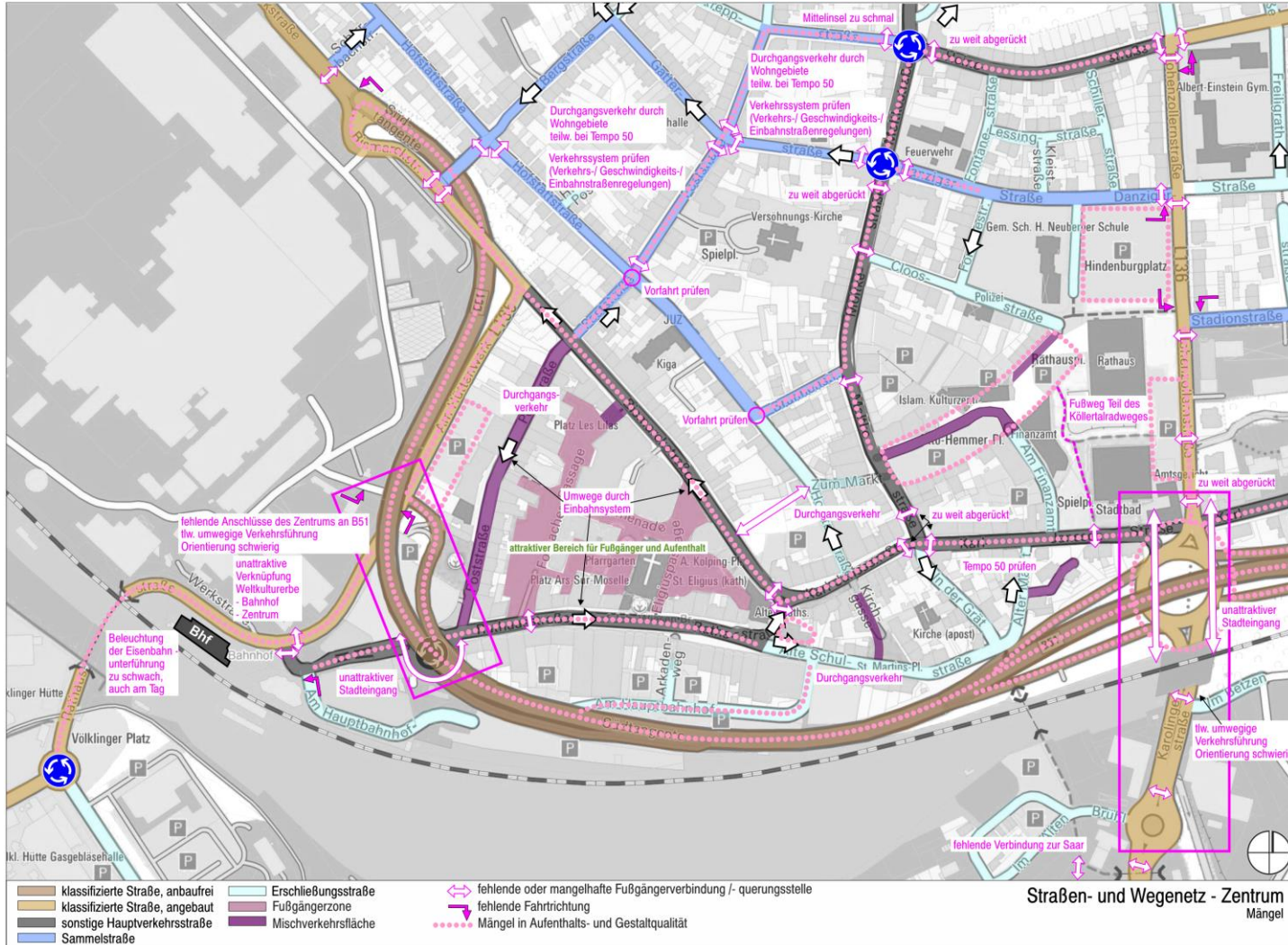
# VEP – Analyse

- flächendeckend Tempo 30-Zonen in Wohngebieten, außer in der Weststadt



# 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

- **Barrieren im Fuß- und Radverkehr**



# VEP – Analyse

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



# 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

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



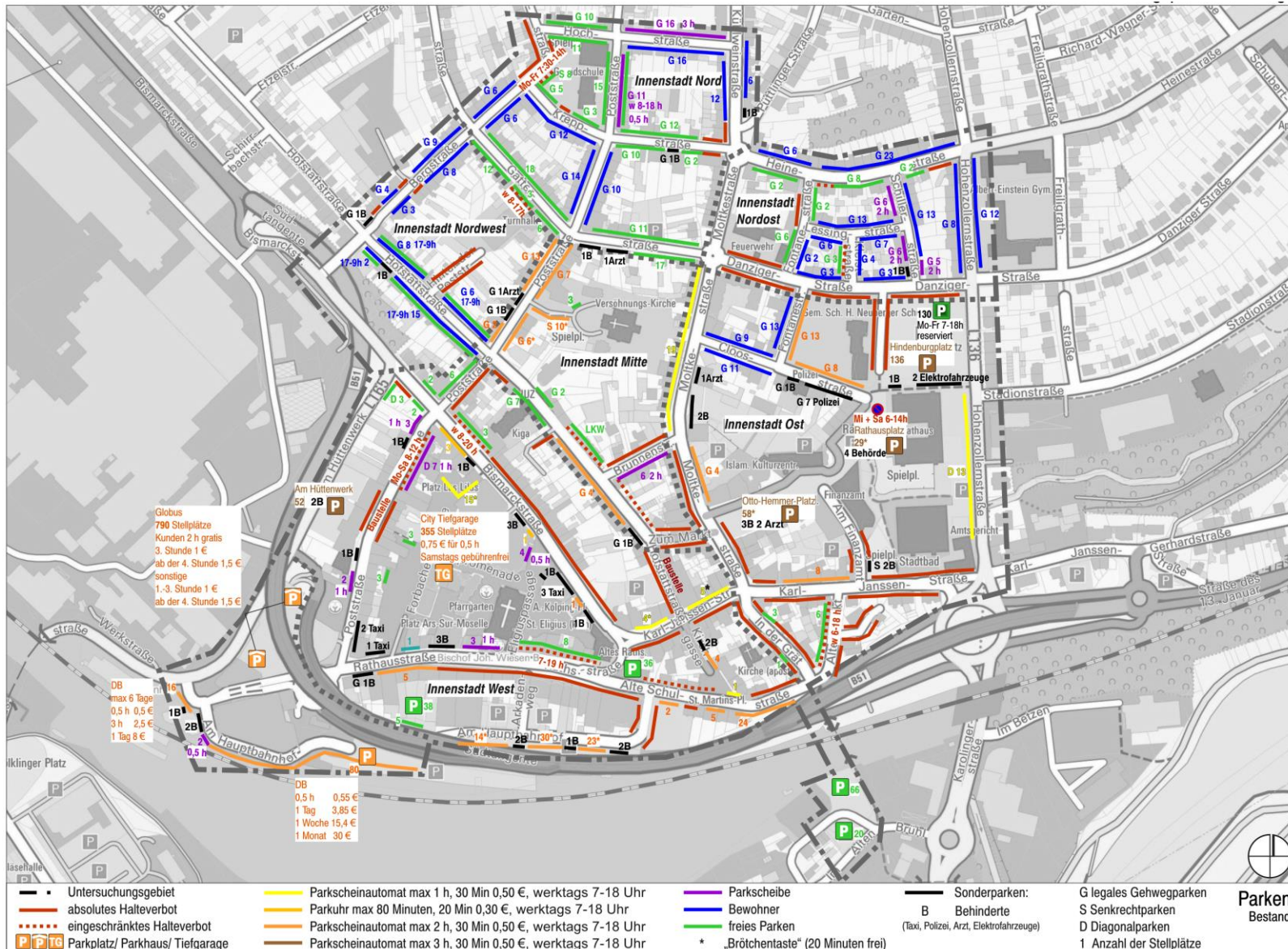
## VEP – Analyse

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



# VEP – Analyse

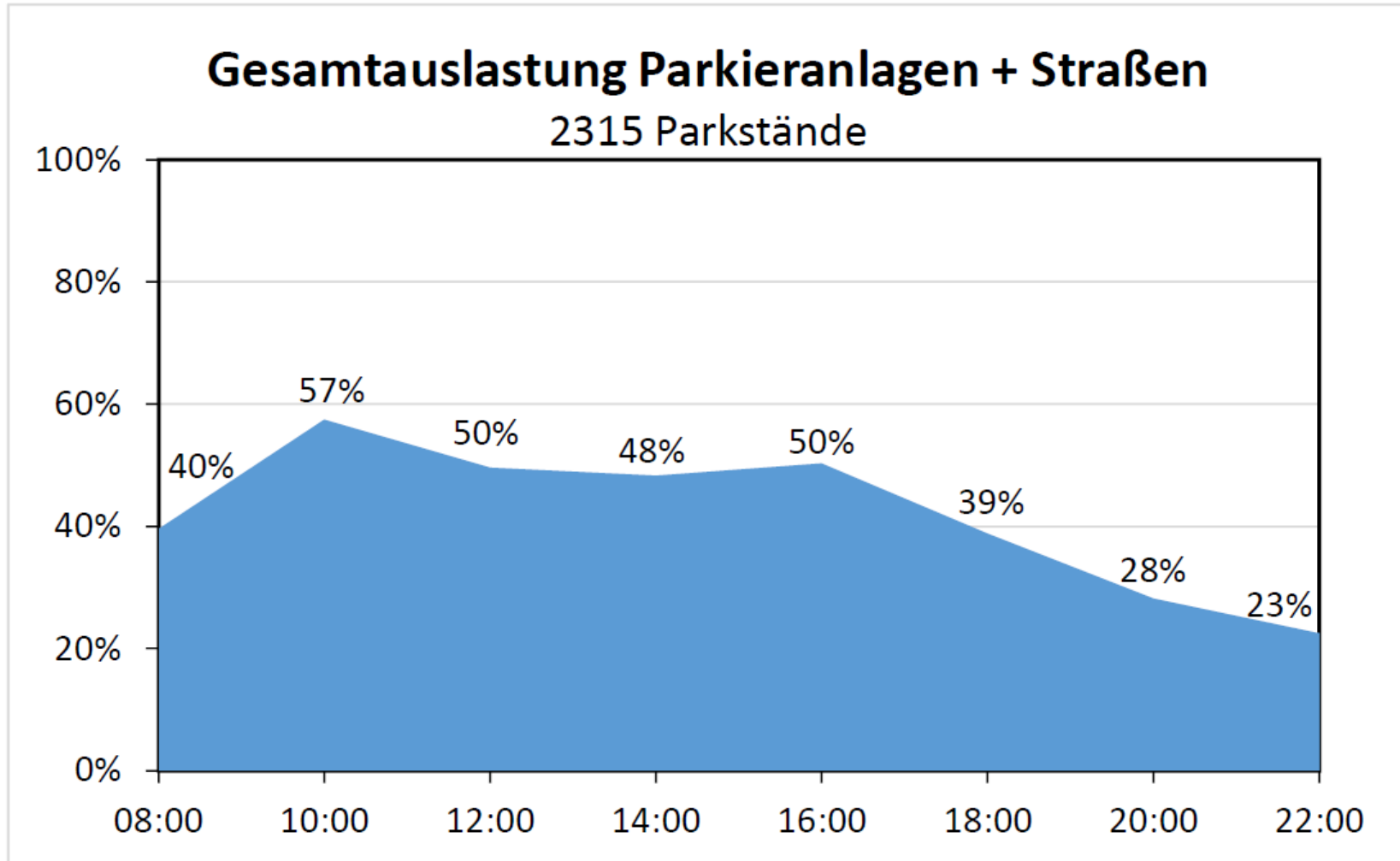
- Parken in der Innenstadt: Untersuchungsgebiet mit Teilgebieten





# VEP – Analyse

- **ausreichend Parkstände** in der Innenstadt



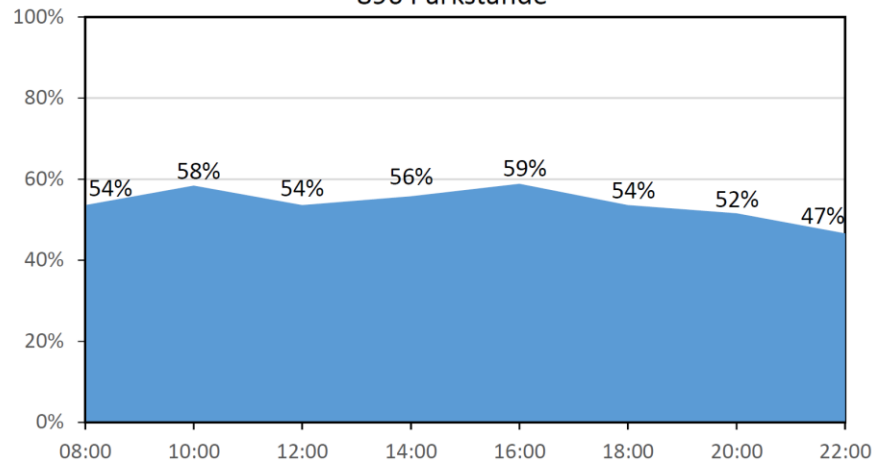
# VEP – Analyse

- ... 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

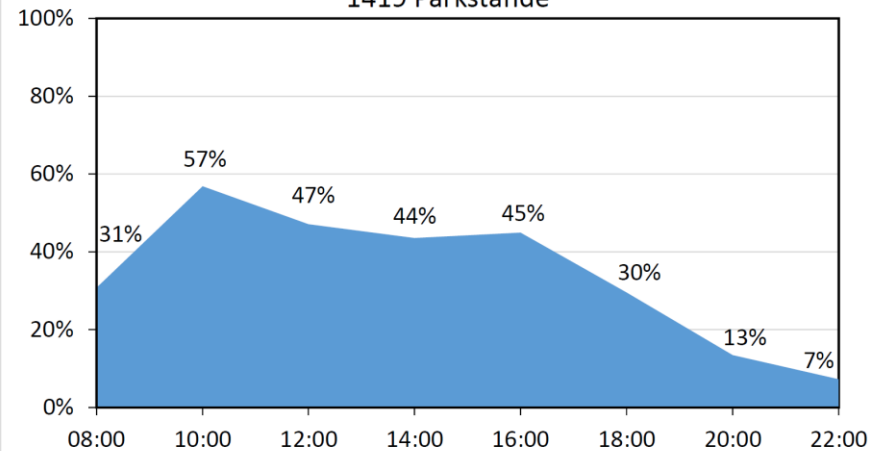
### Gesamtauslastung Straßen

896 Parkstände



### Gesamtauslastung Parkieranlagen

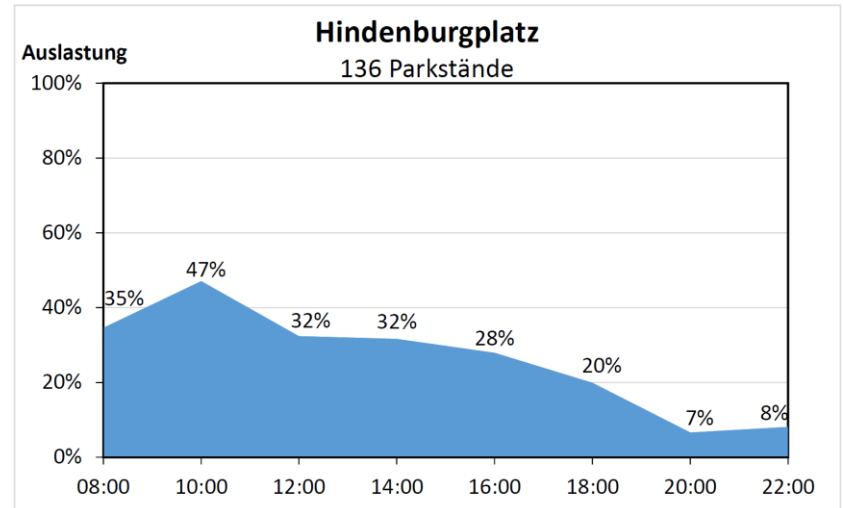
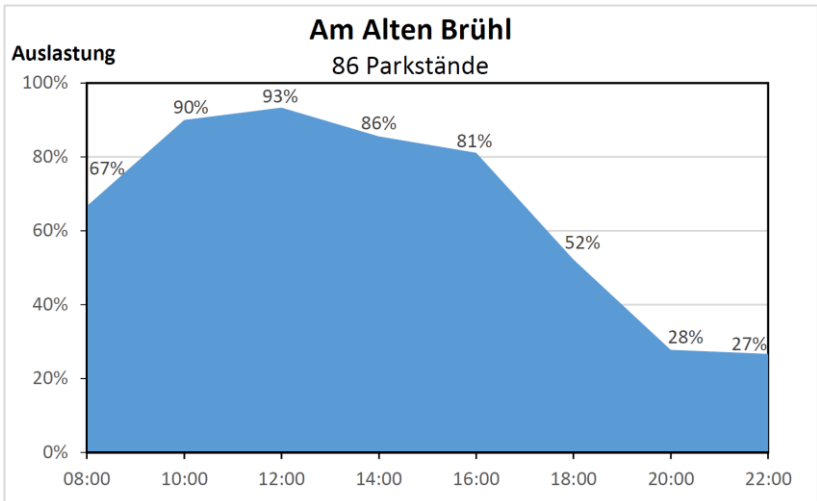
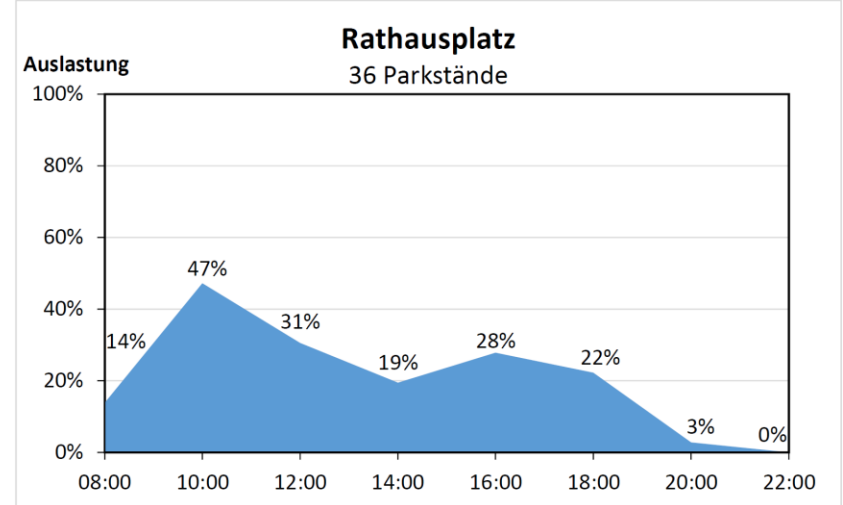
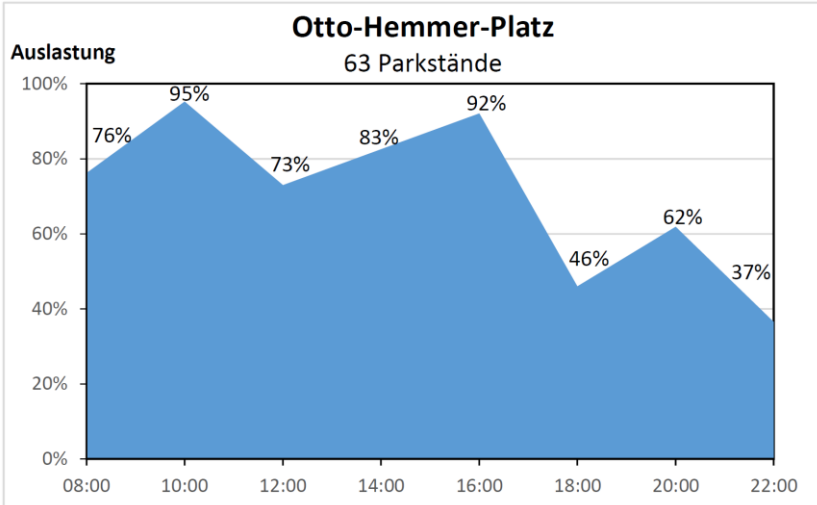
1419 Parkstände



# VEP – Analyse

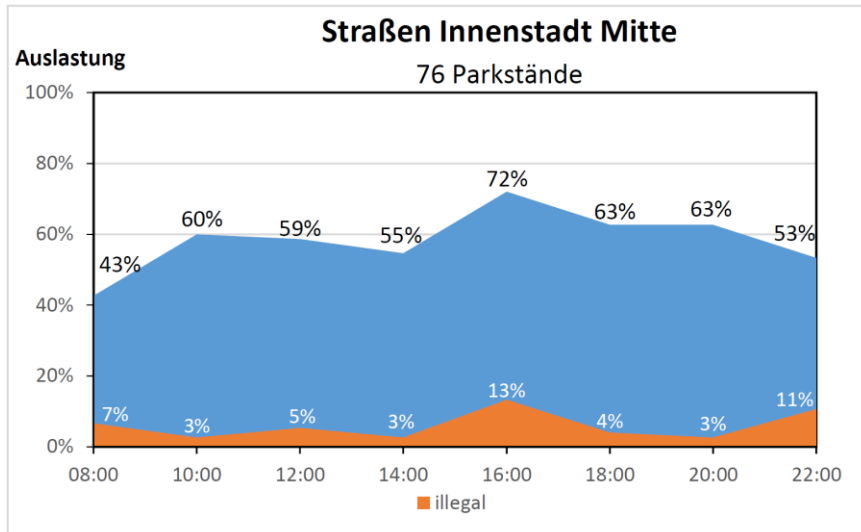
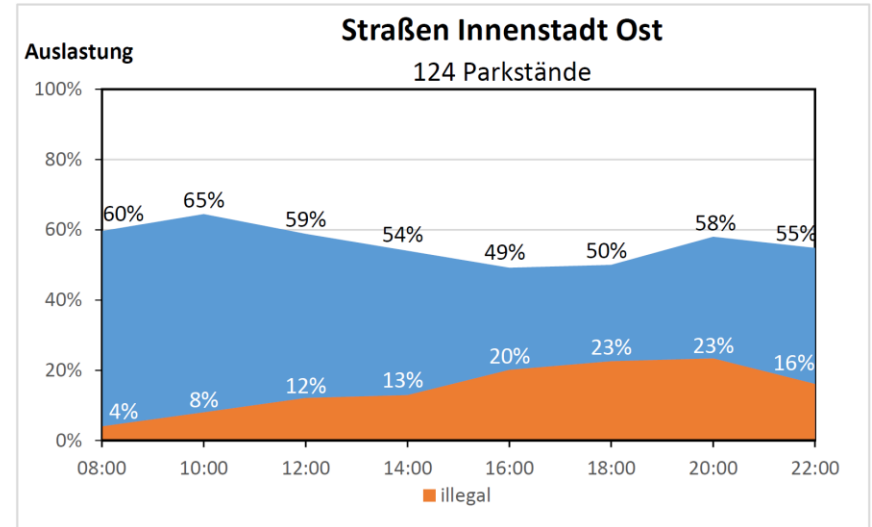
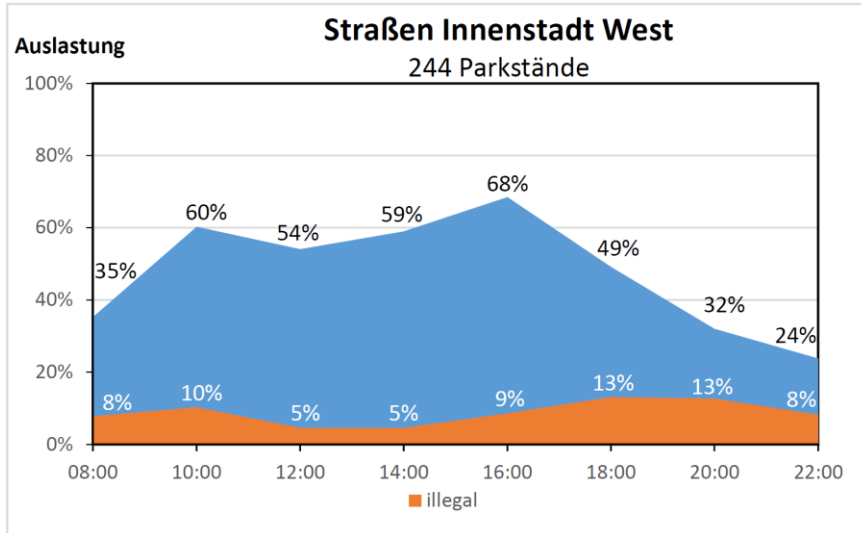
**hohe Auslastung** Otto-Hemmer-Platz  
und Im Alten Brühl

**geringe Auslastung** Rathausplatz  
und Hindenburgplatz



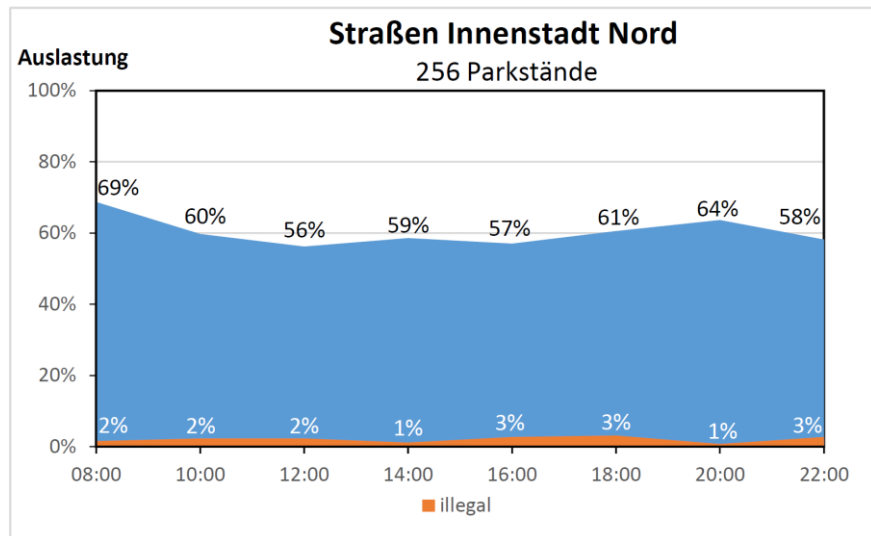
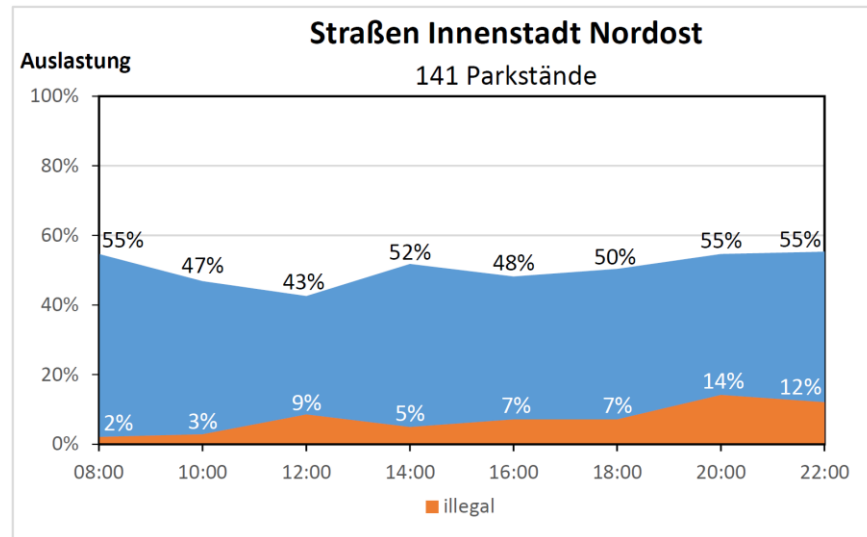
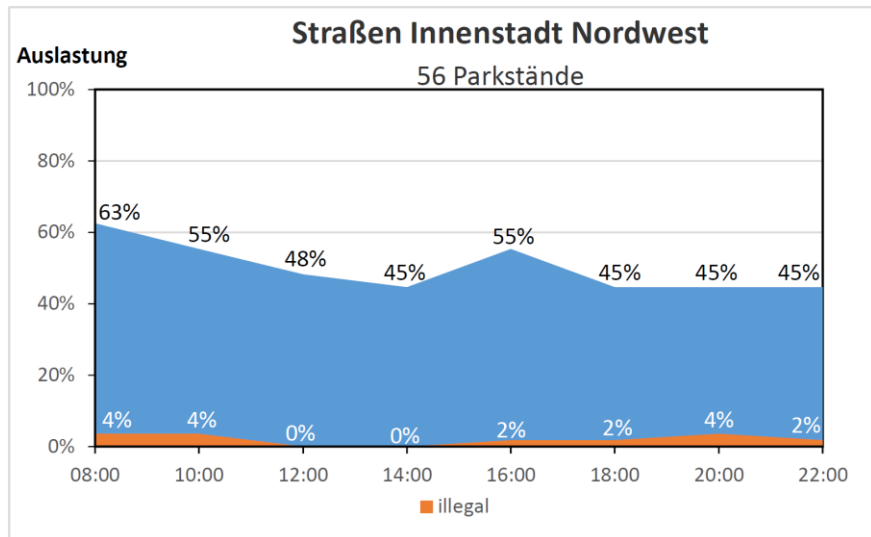
# VEP – Analyse

- **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

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <b>Mobilität</b><br>gleiche Mobilitätschancen für alle nachhaltige Mobilität | <b>Wirtschaft</b><br>gute Erreichbarkeit von Handel und Gewerbe im Kunden- und Lieferverkehr | <b>Lebensqualität / Soziales</b><br>hohe Wohn- und Umfeldqualität für alle Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen | <b>Umwelt</b><br>Schutz von Natur und Landschaft Klimaschutz |
|--|--|---|--|

#### LEITLINIEN VEP

|   |   |   |  |   |
|---|---|---|--|---|
| <b>Mobilitätsangebote bereit stellen und managen</b><br>Infrastruktur Verkehrsmittel Informations- und Organisationsdienste | <b>Verkehrsaufwand vermeiden</b><br>kurze Wege optimierte Mobilität | <b>Verkehr verlagern</b><br>auf stadt- und umweltfreundliche Verkehrsmittel | <b>Verkehr stadt- und umweltverträglich abwickeln</b><br>guter, sicherer, stadtgerechter und umweltfreundlicher Verkehrsablauf | <b>Öffentlichen Raum gestalten</b><br>Verkehrsanlagen und Städtebau als Einheit hohe Gestalt- und Aufenthaltsqualität |
|---|---|---|--|---|

#### PLANUNGS-ZIELE

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

#### MASSNAHMEN

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

# VEP – Analyse

## besonders wichtige Ziele für Völklingen

- **Fuß- Rad- und Öffentlichen Verkehr stärken**  
sowohl im Binnen- als auch im Ziel-/Quellverkehr
- **Gestalt- und Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen verbessern**  
vor allem in der Innenstadt,  
in der Verbindung Weltkulturerbe – Innenstadt  
in den Stadtteilzentren
- **Verkehrssystem in der Innenstadt verbessern**
- **Ortsdurchfahrten von Kfz-Verkehr (Pkw und Lkw) entlasten**

# Herzlichen Dank!

