

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

VEP Völklingen

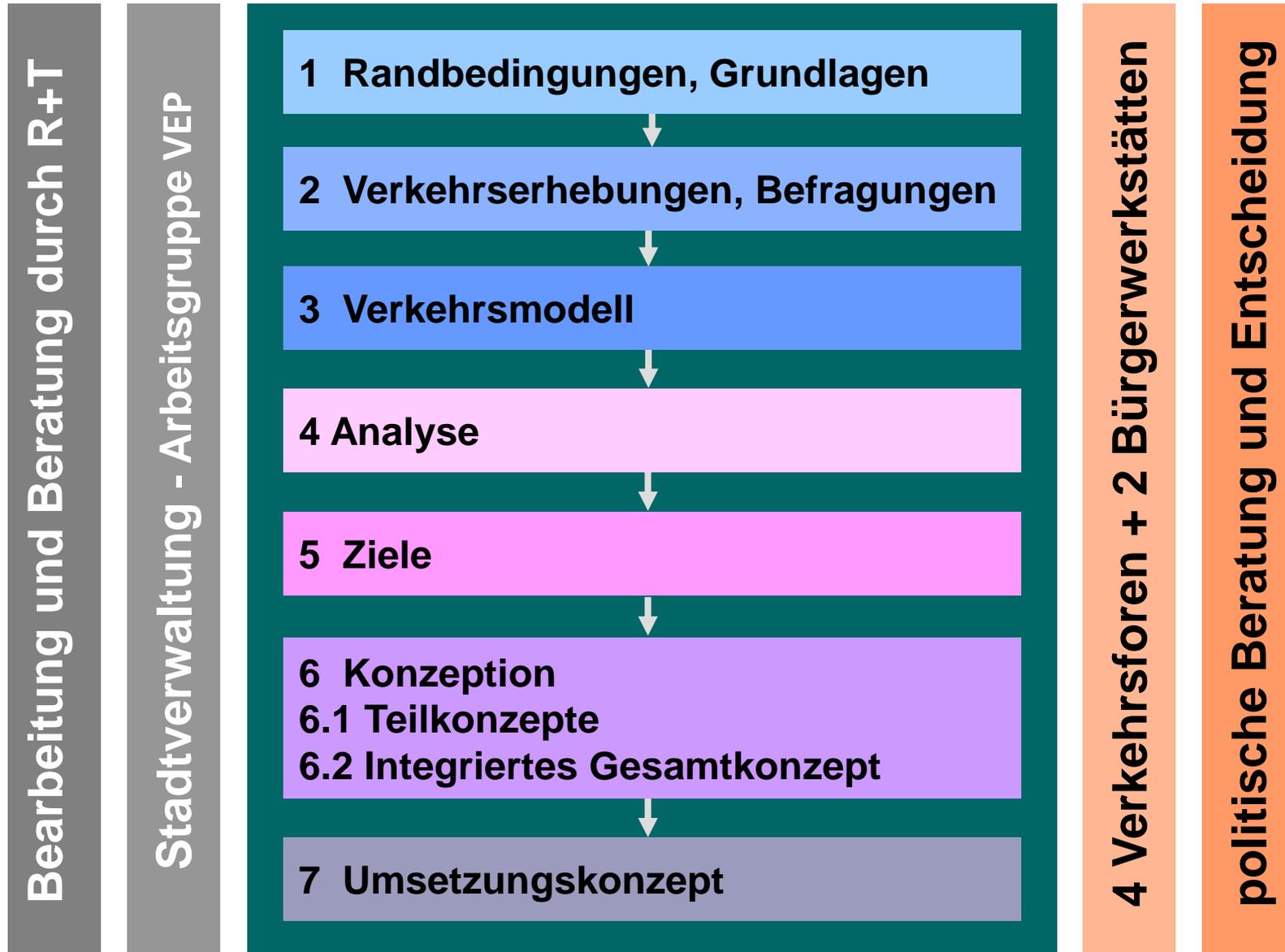
Analyse und Ziele

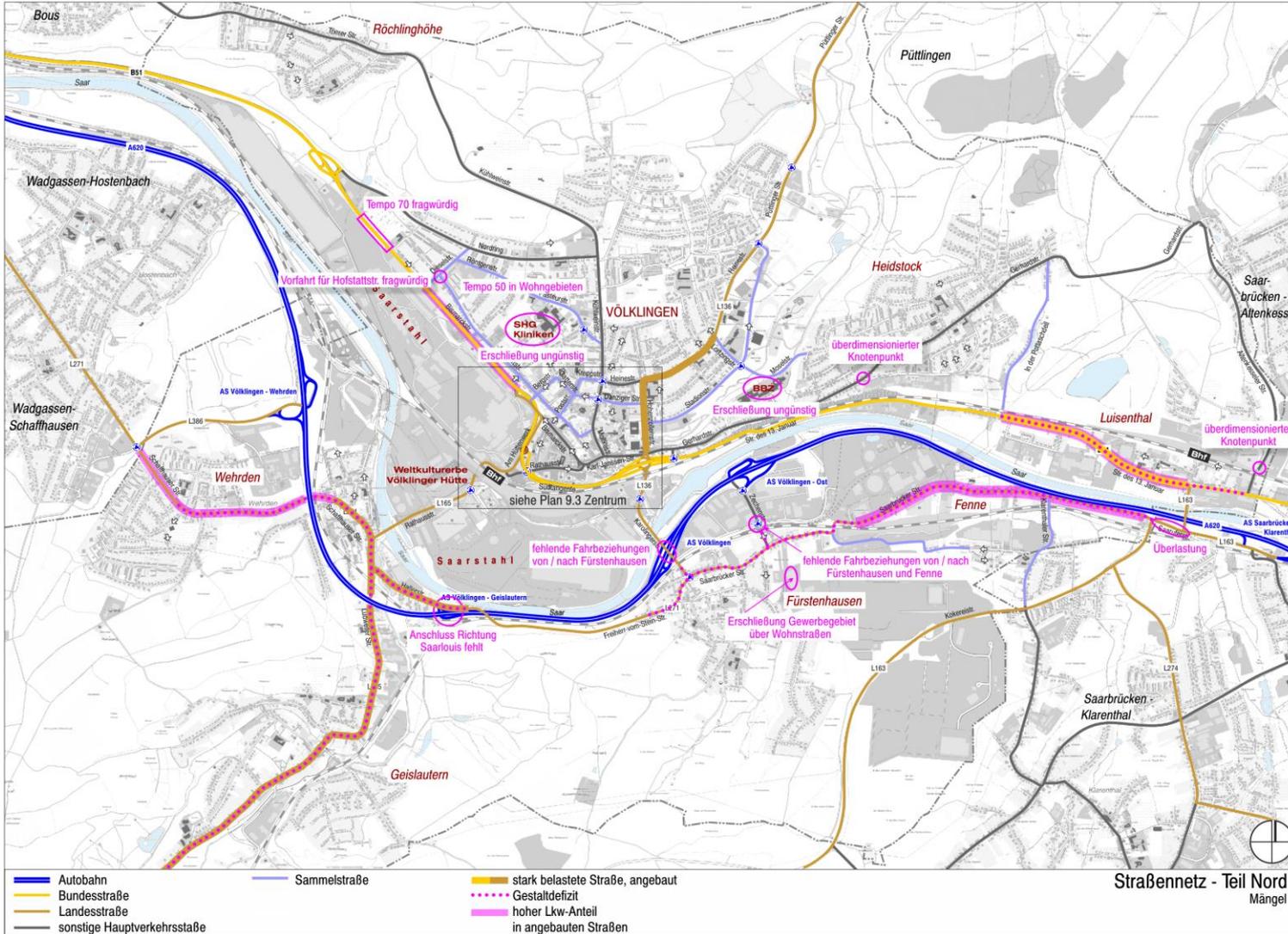
SU-Ausschuss 28.09.2016



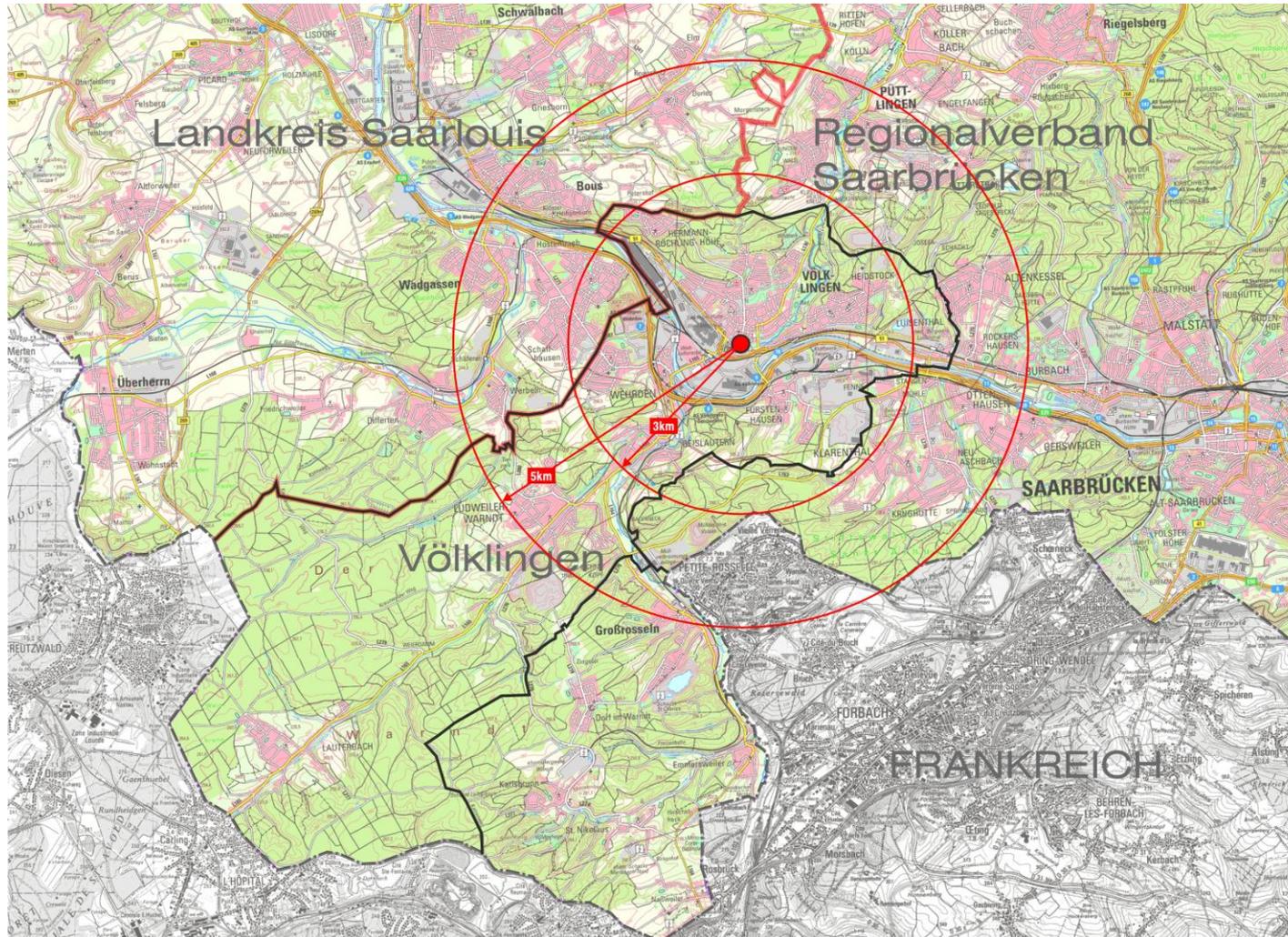
Projektleiter
Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

Ablauf – Planungsstufen u. Beteiligte





- **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%

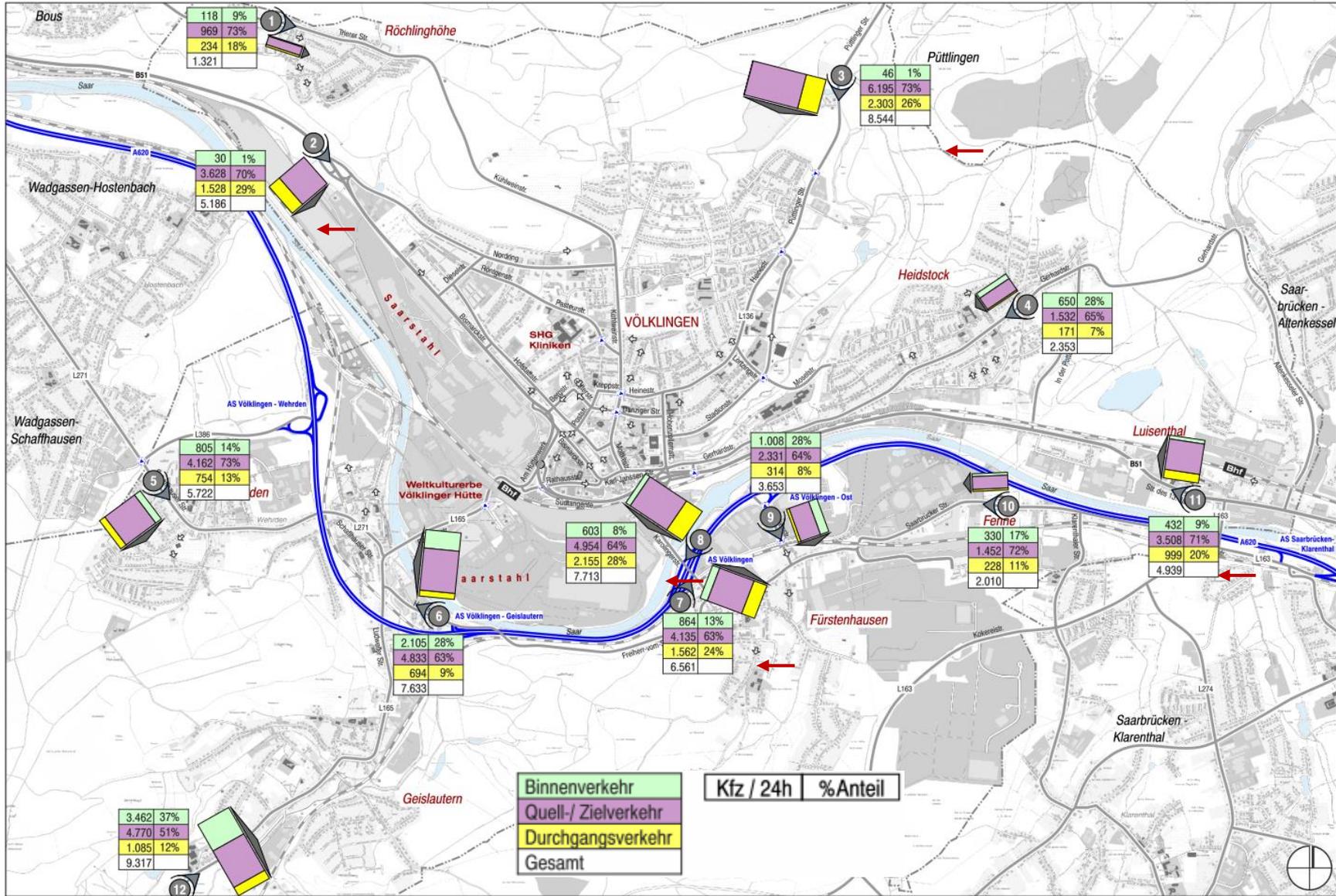
➤ **hoher Kfz-Anteil**

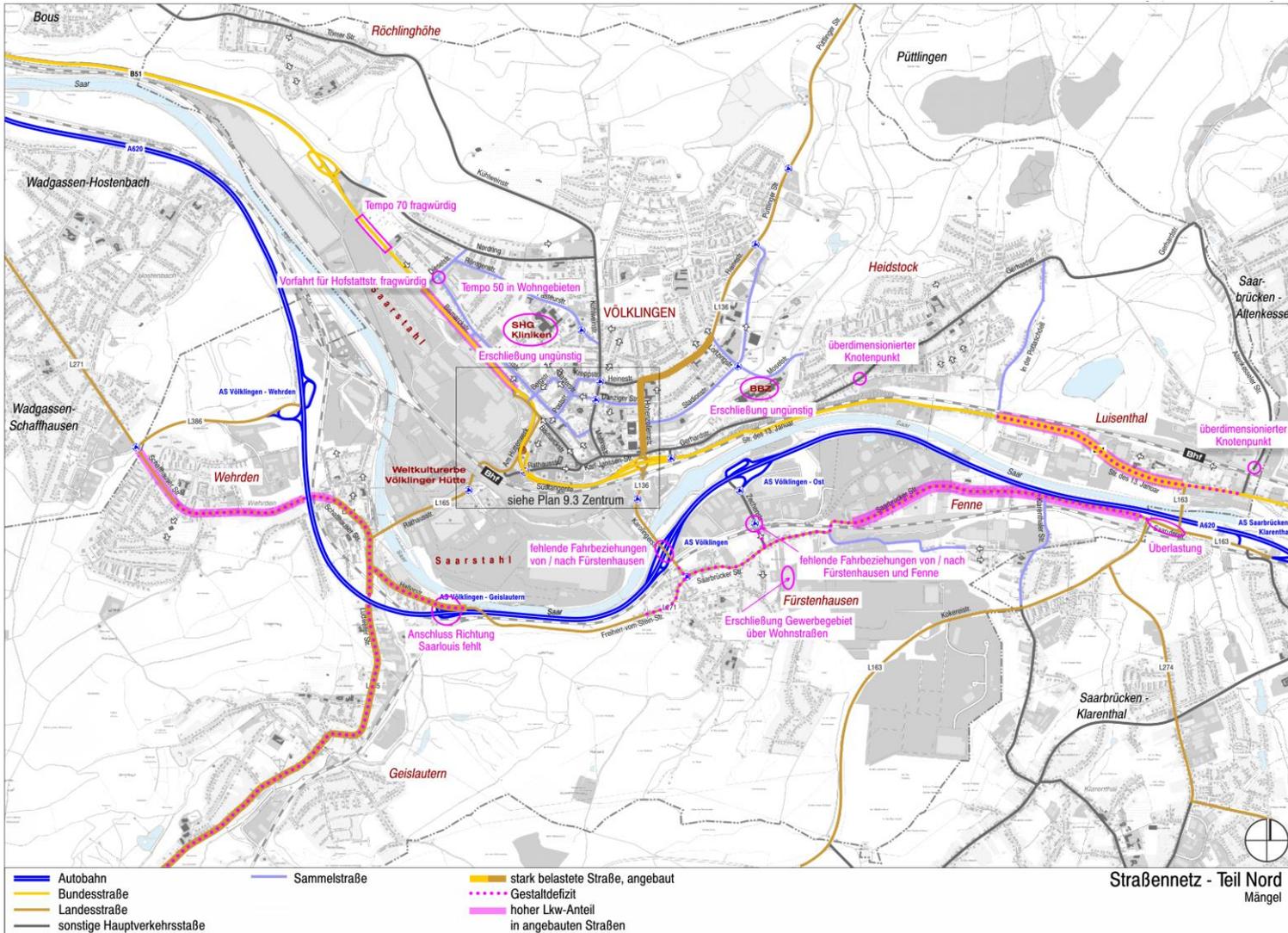
➤ **geringer Radverkehrsanteil**

Nationaler Radverkehrsplan 2020: Ziel 16%

VEP – Analyse

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

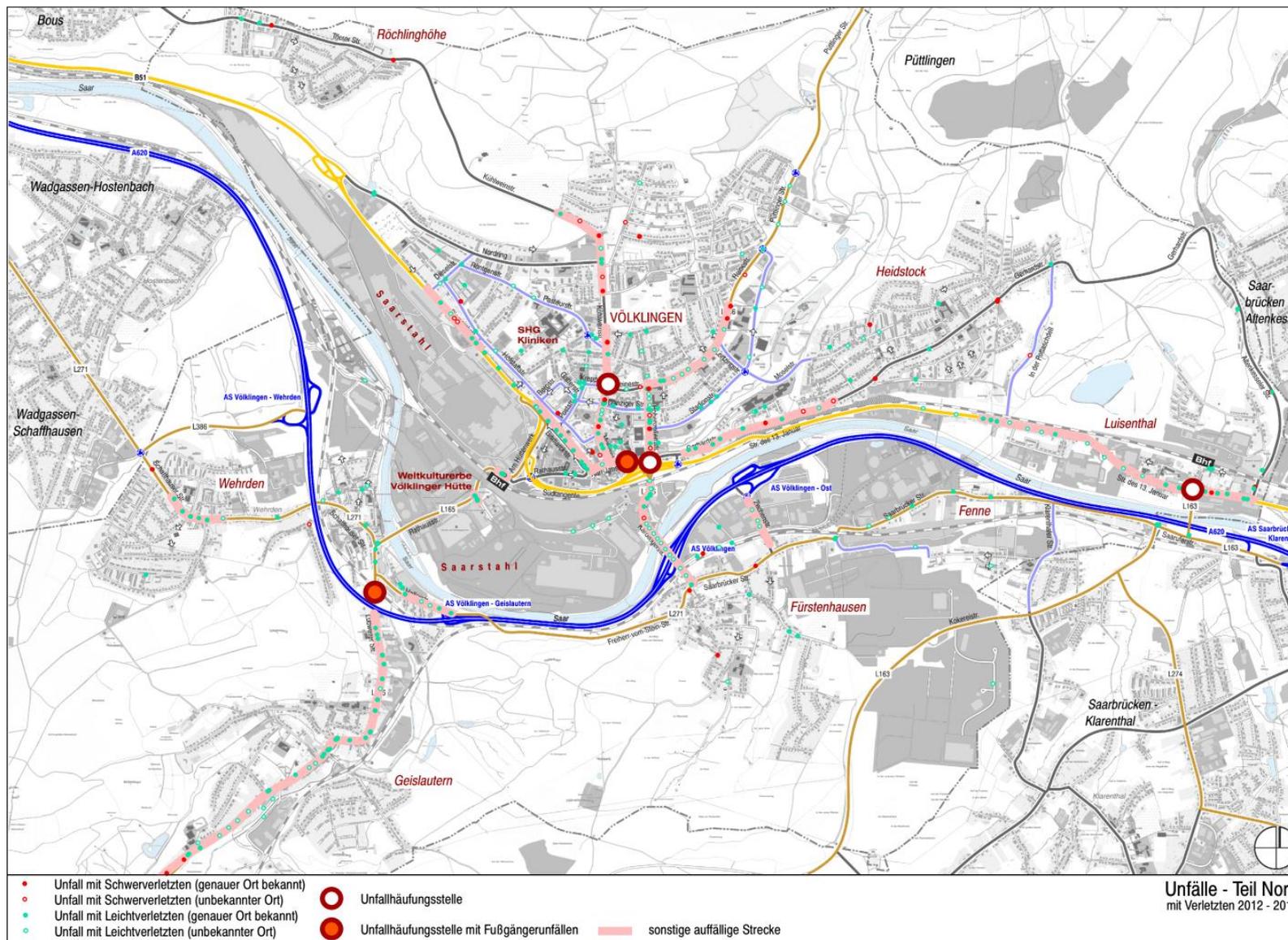




- **stark belastete Ortsdurchfahrten** L165 Lauterbachtal, L136 Hohenzollernstr./Heinestr., L 271 Wehrden (Hallerstr./Schaffhauser Str.), B 51 Luisenthal u. Bismarckstr.
- **Defizite auf Umfahungsstrecke L163** Überlastung Saarferstr, tlw. Tempo 50 außerorts

VEP – Analyse

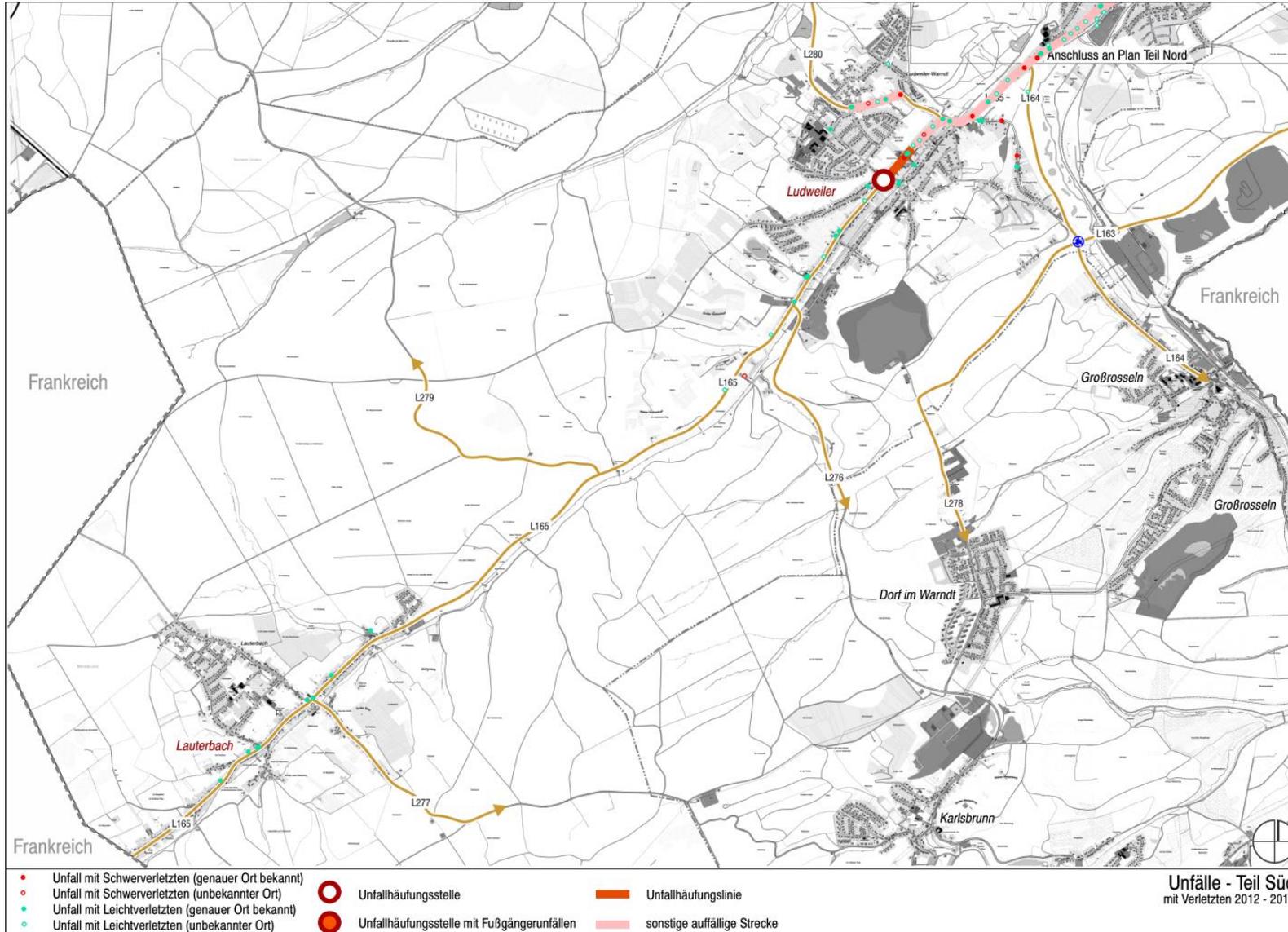
- Unfallhäufungsstellen



Unfälle - Teil Nord
mit Verletzten 2012 - 2014

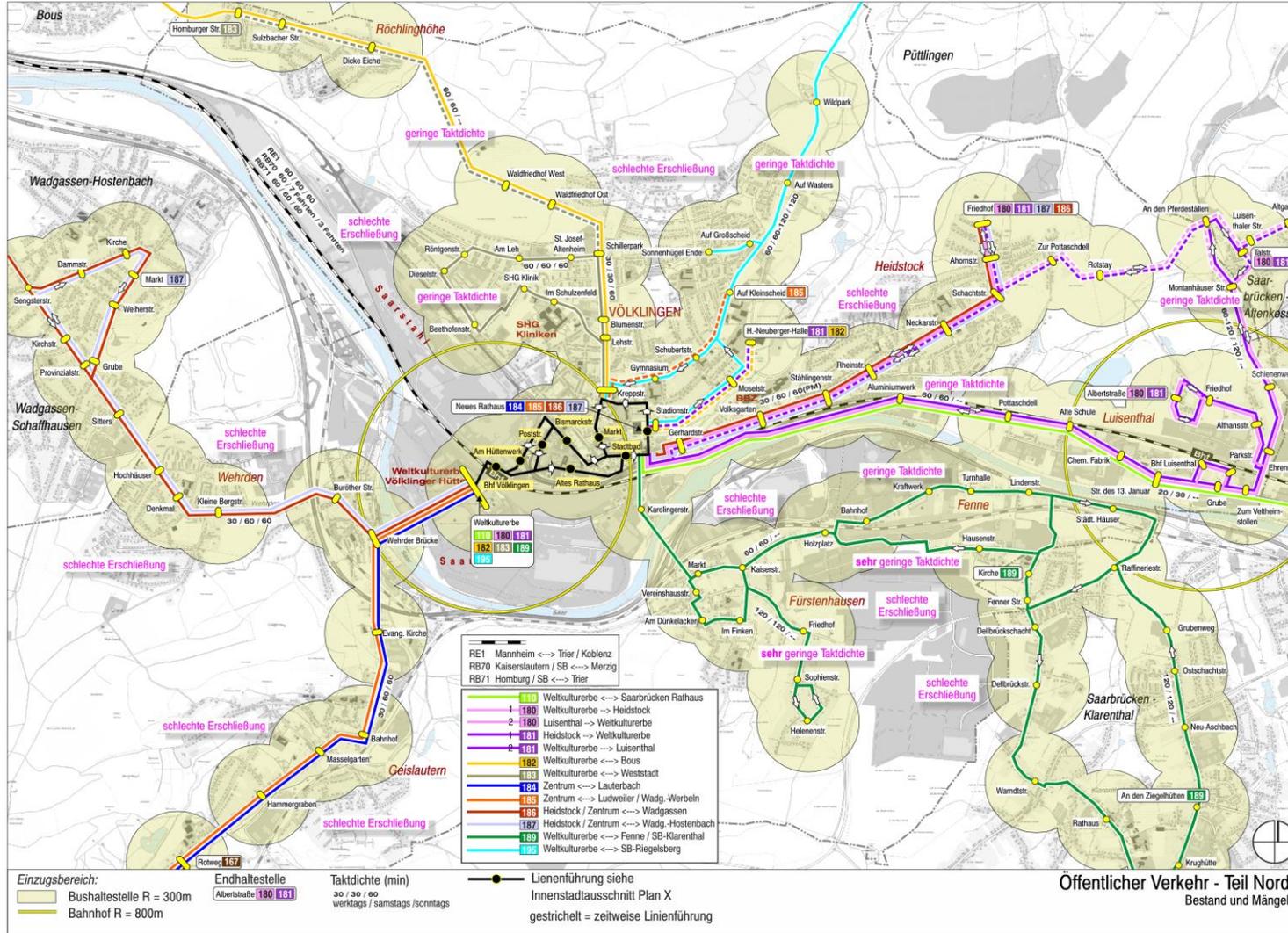
VEP – Analyse

- Unfallhäufungsstellen



VEP – Analyse

- tlw. **untererschlossene 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**

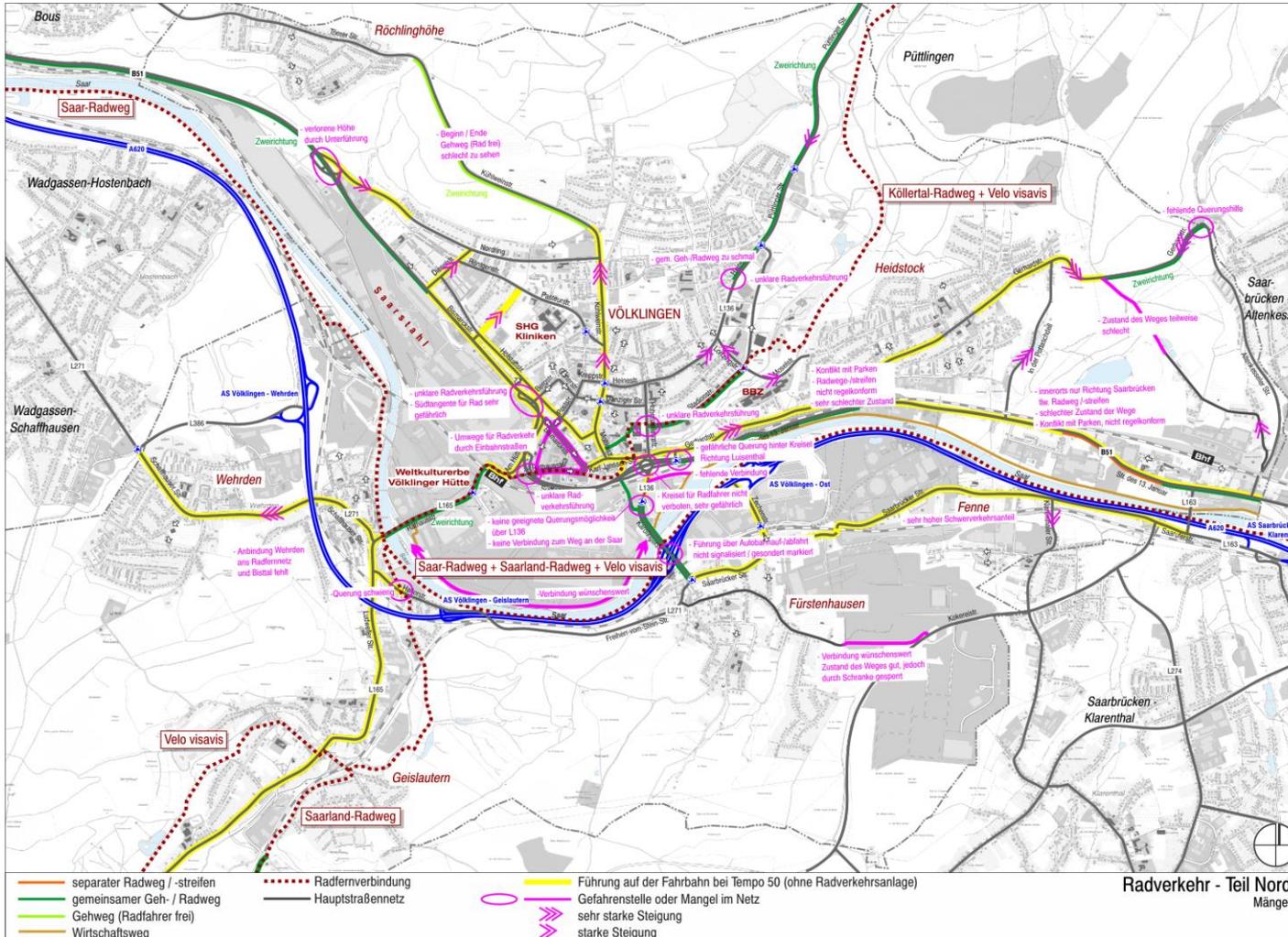


- **Bahnhof Luisenthal** funktional und gestalterisch **in schlechtem Zustand**



VEP – Analyse

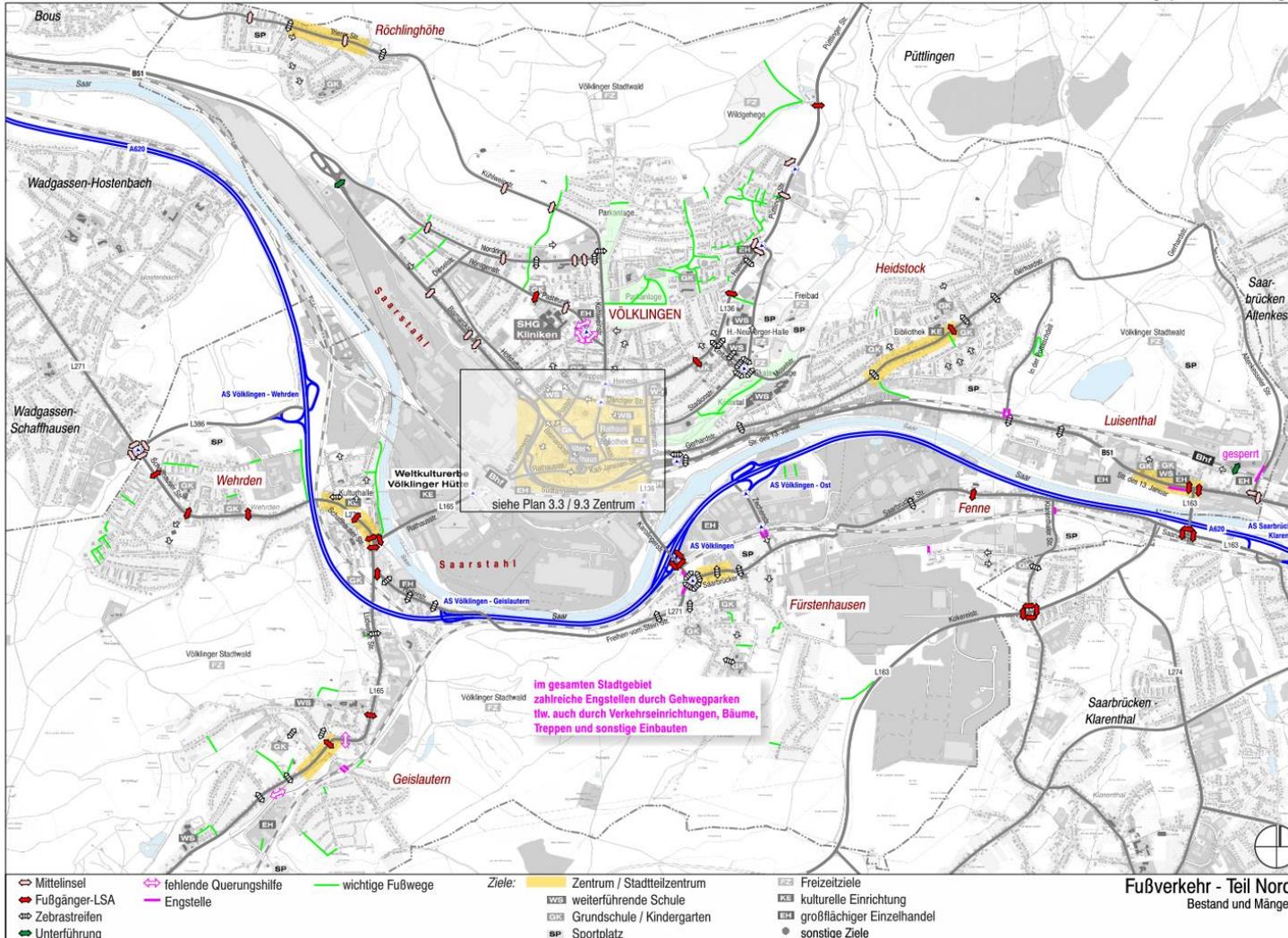
- viele Defizite im Radverkehr:
 - fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50
 - fehlende Verbindungen, nicht regelkonforme Gestaltung, fehlende Querungsstellen
 - Umwege durch Einbahnstraßen



VEP – Analyse

- **Defizite im Fußverkehr:**

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



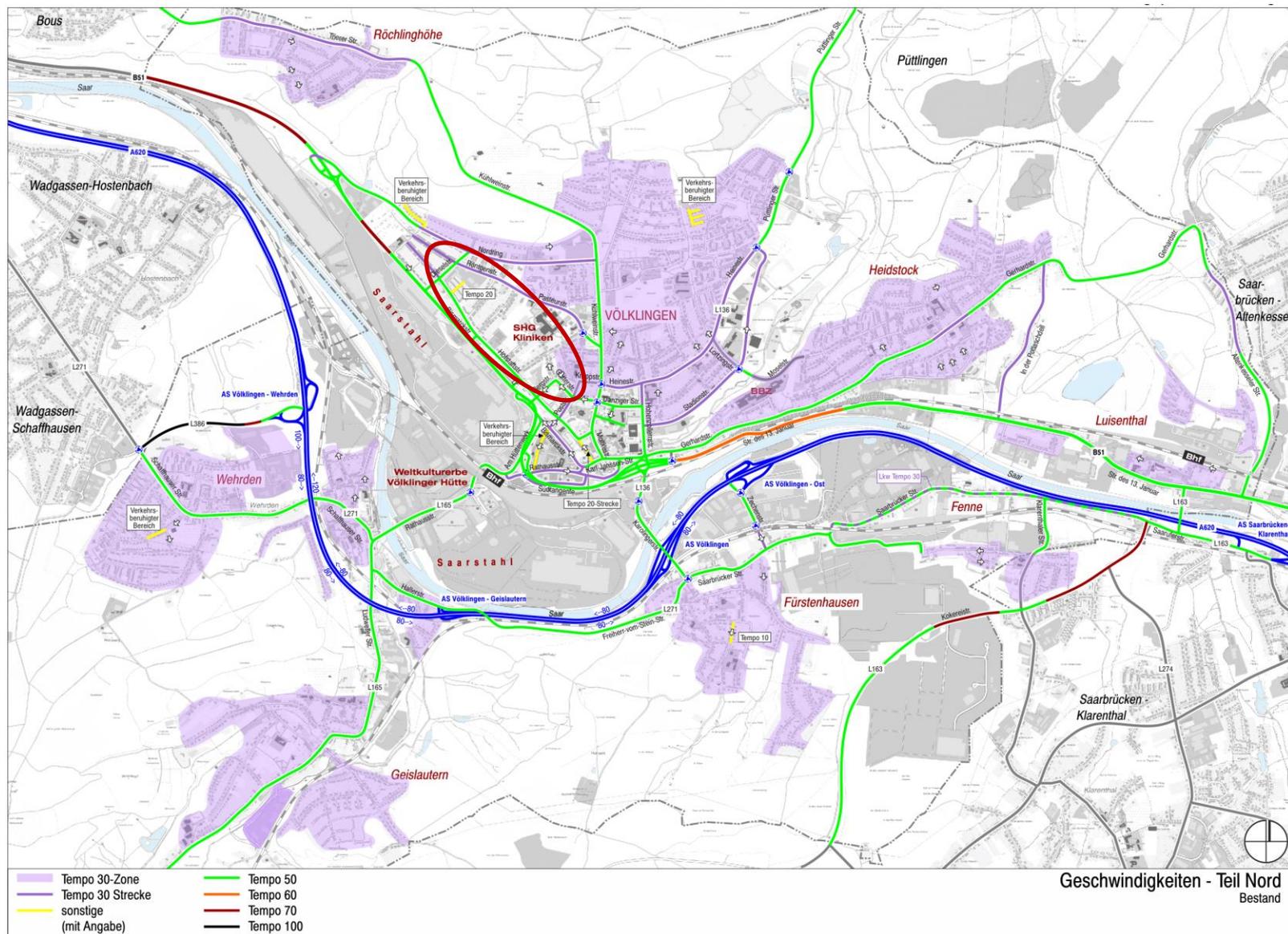
VEP – Analyse

- Gehwegparken überall, legal und illegal



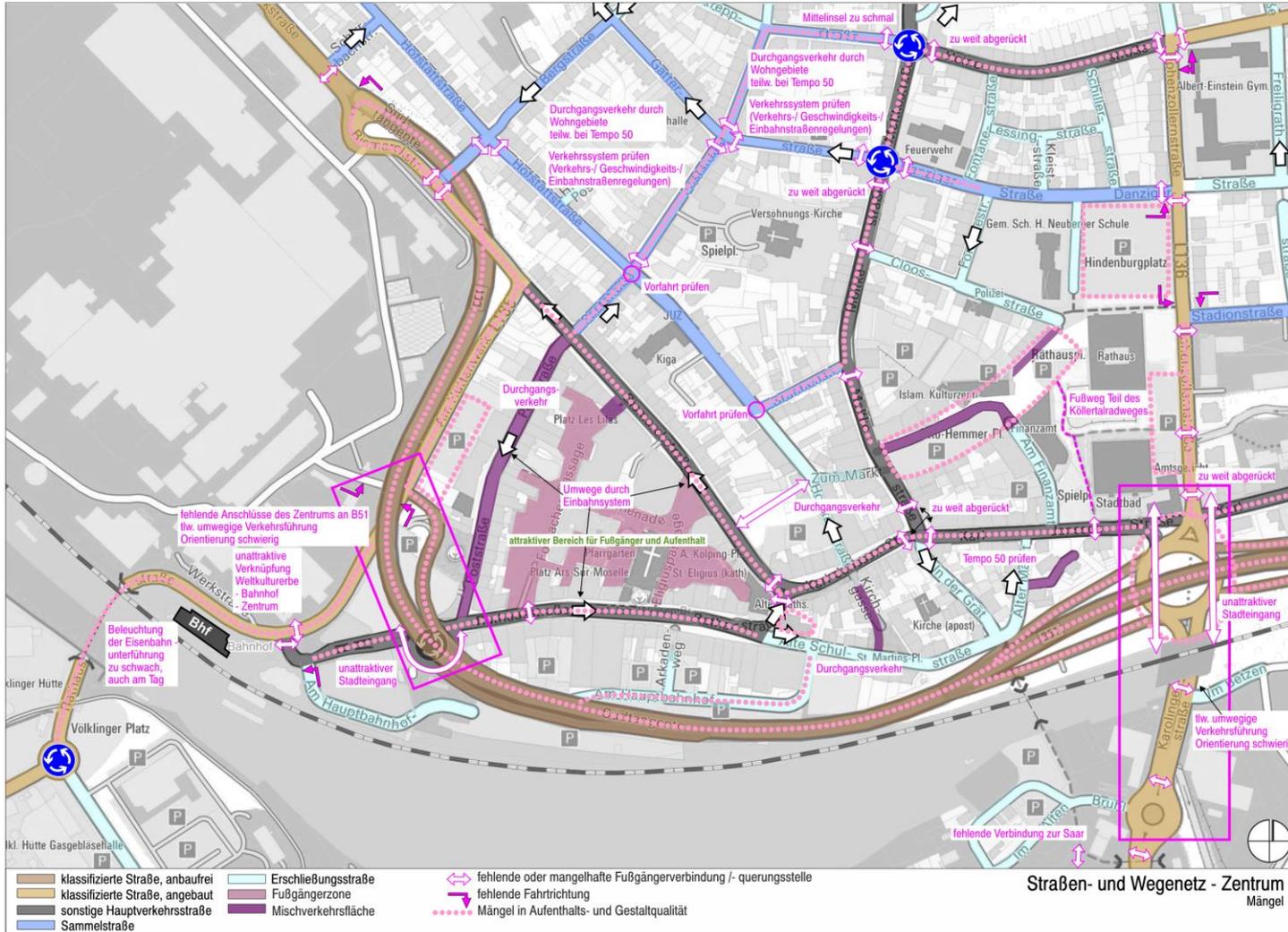
VEP – Analyse

- 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



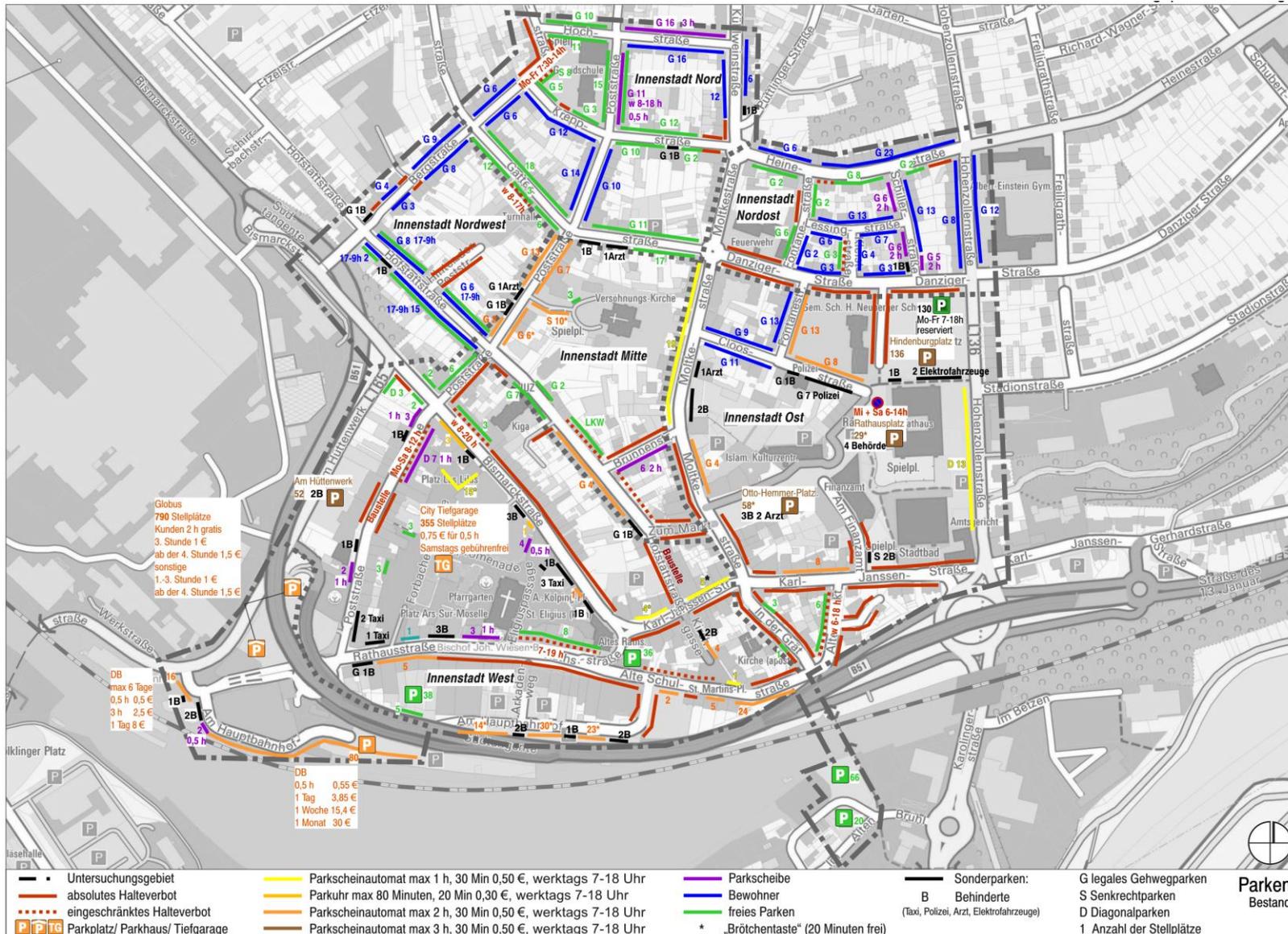
VEP – Analyse

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



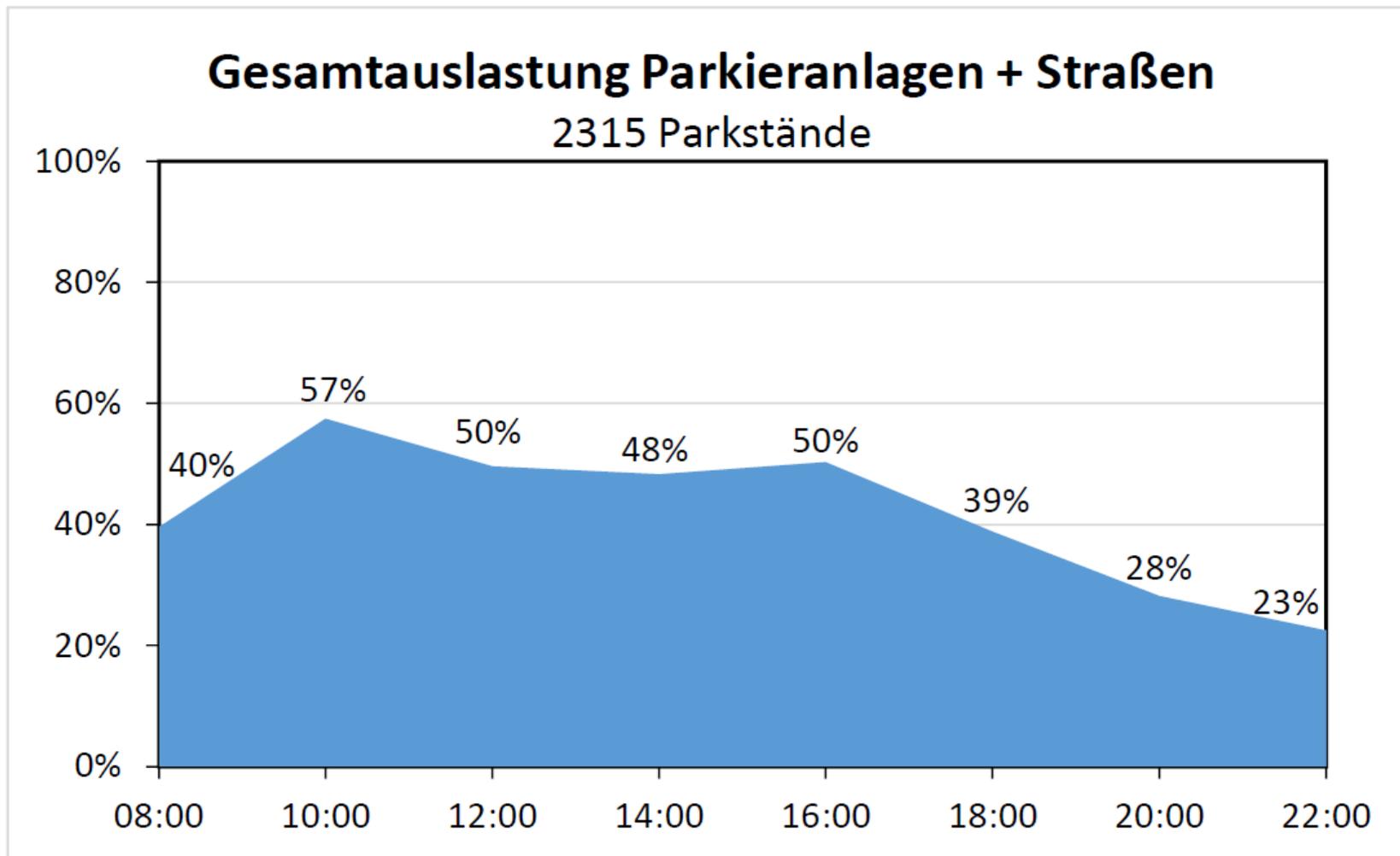
VEP – Analyse

- Parken in der Innenstadt: Untersuchungsgebiet mit Teilgebieten



VEP – Analyse

- **ausreichend Parkstände** in der Innenstadt



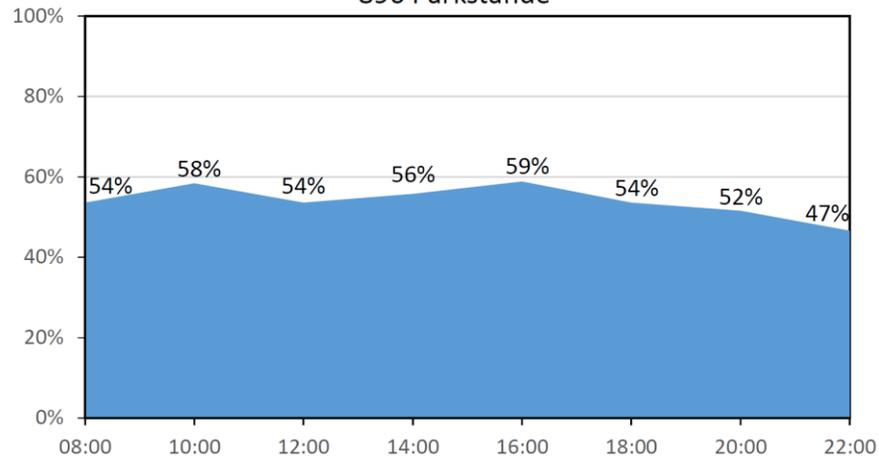
VEP – Analyse

- ... 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

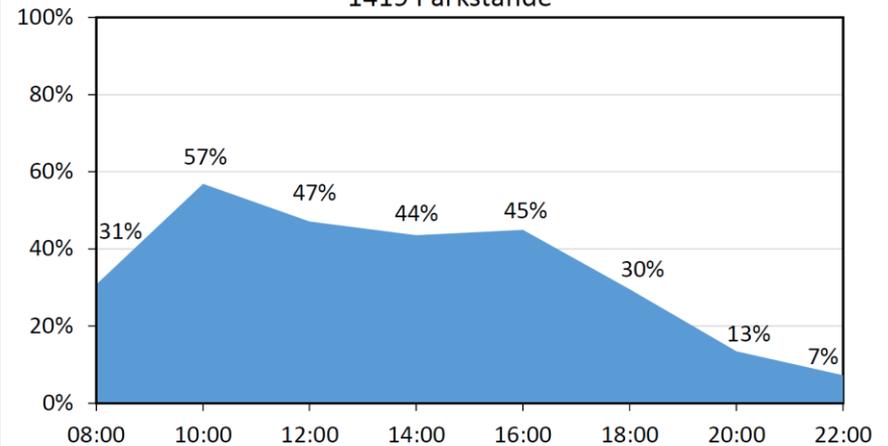
Gesamtauslastung Straßen

896 Parkstände



Gesamtauslastung Parkieranlagen

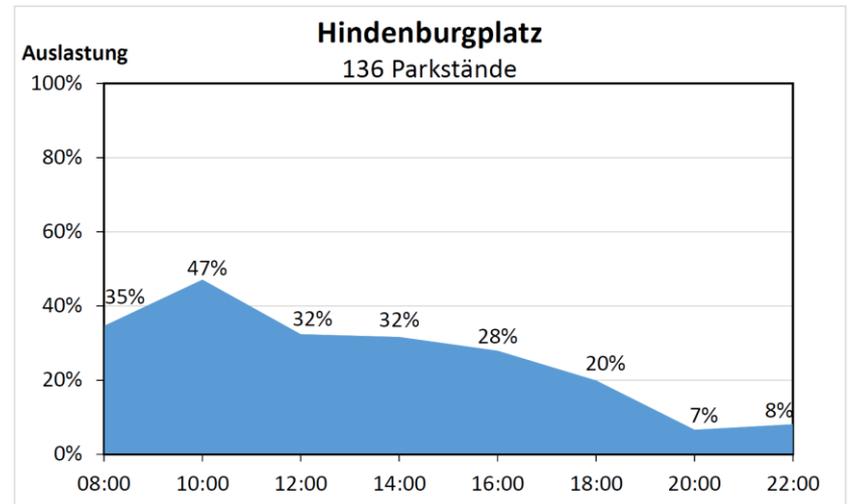
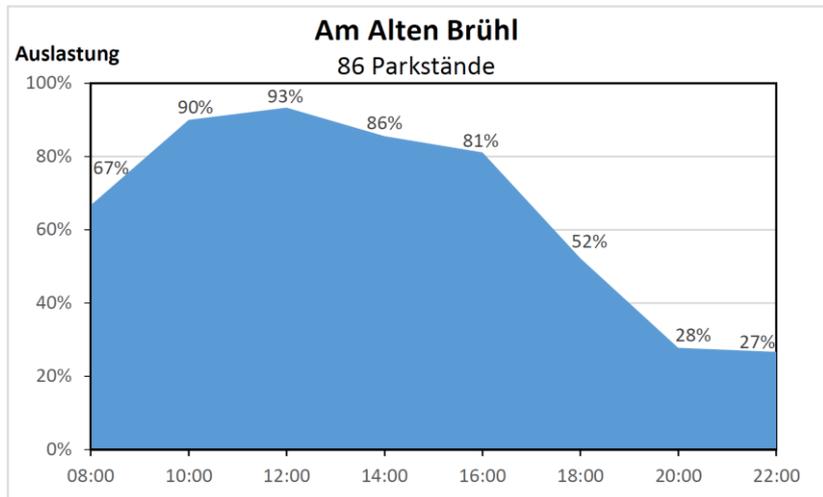
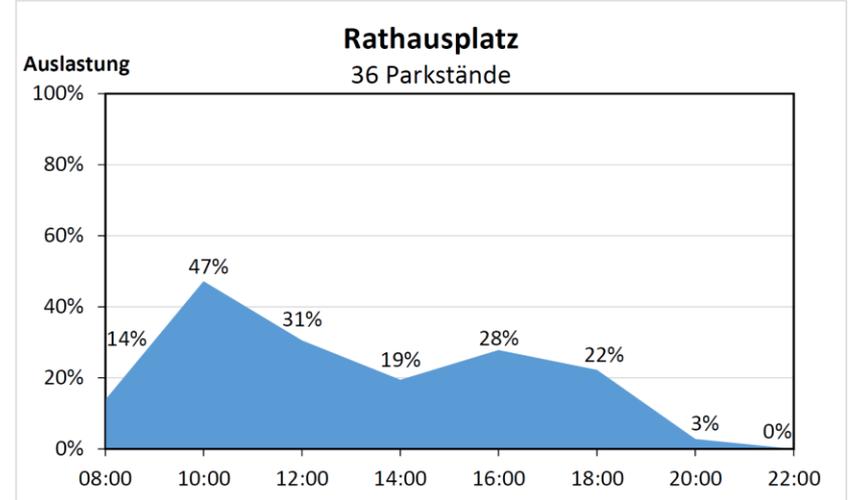
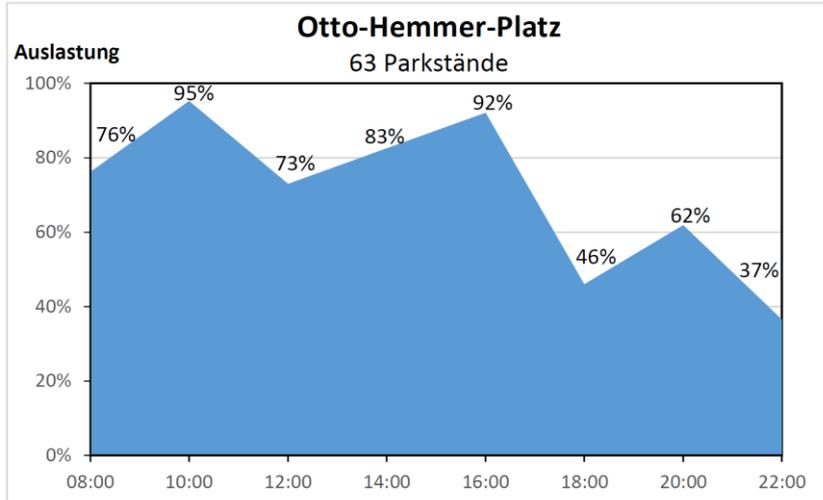
1419 Parkstände



VEP – Analyse

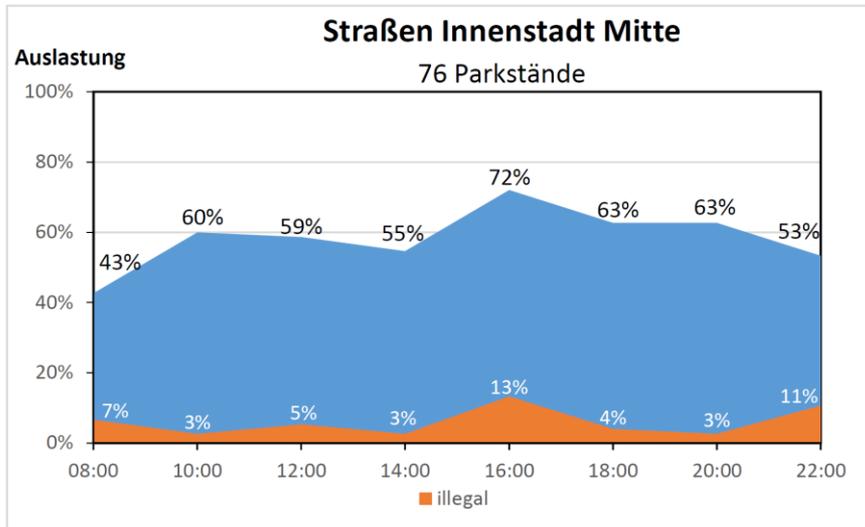
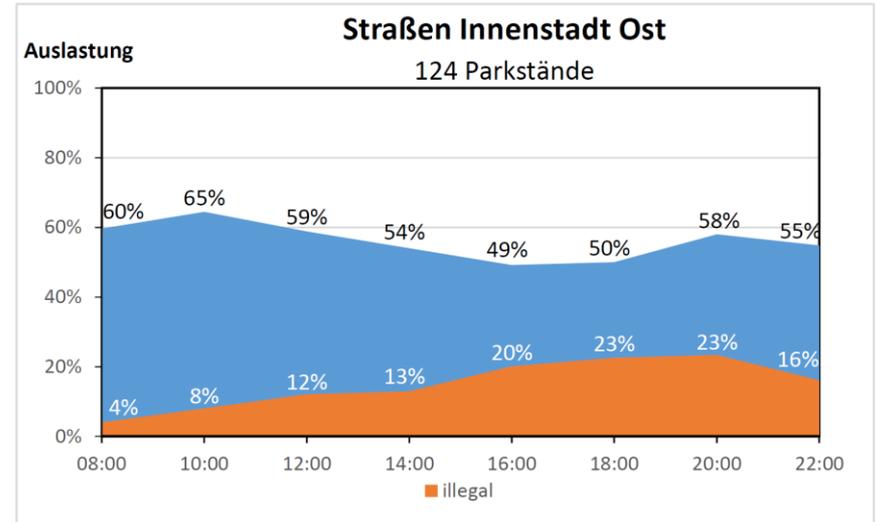
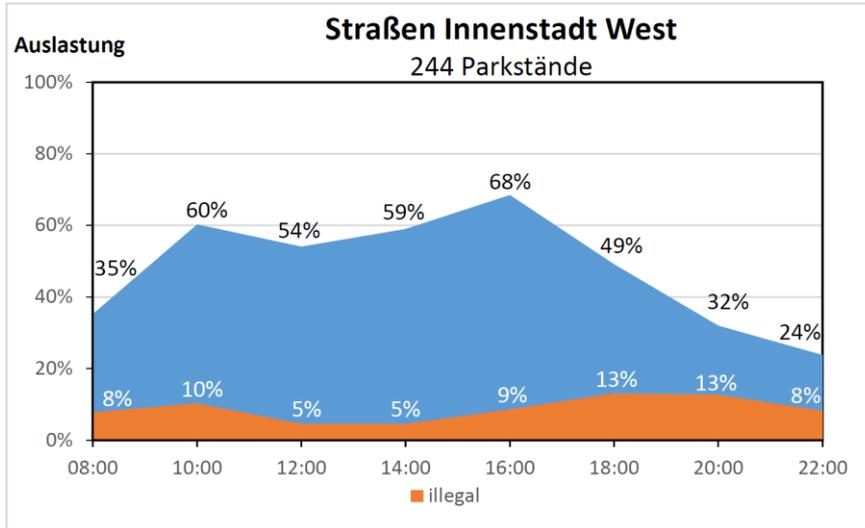
hohe Auslastung Otto-Hemmer-Platz
und Im Alten Brühl

geringe Auslastung Rathausplatz
und Hindenburgplatz



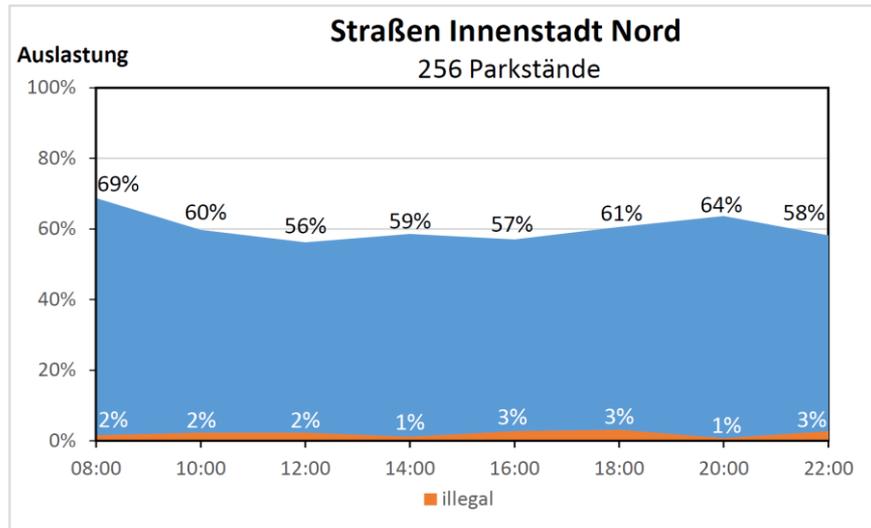
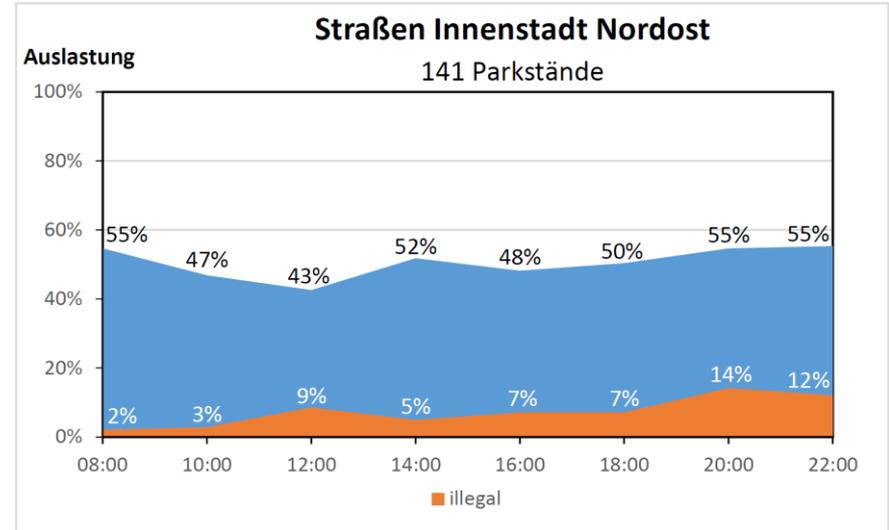
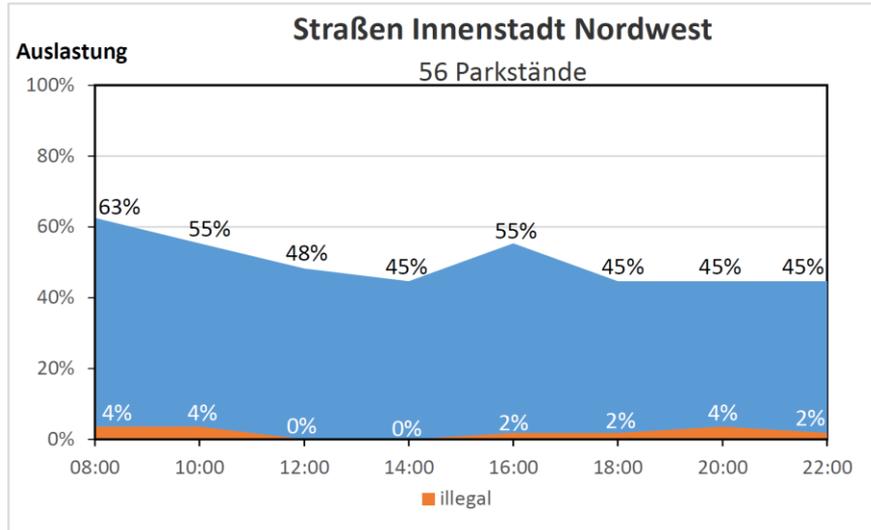
VEP – Analyse

- **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

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

