



Verkehrsentwicklungsplan

Völklingen

21. Februar 2019

Frank Schleicher-Jester, Dr.-Ing.
Gloria Berghaus, M.Eng.
Sabrina Weisz, M.Sc.Geogr.

Inhalt

Einführung	5
1 Aufgabe	5
2 Ablauf und Beteiligungsprozess	5
A. Analyse	8
1 Strukturelle Rahmenbedingungen	8
1.1 Räumliche Lage	8
1.2 Stadtstruktur	8
1.3 Verkehrsanbindung	12
2 Verkehrsbelastungen und Verkehrsmodell	13
2.1 Knotenpunktzählungen	14
2.2 Querschnittszählungen	15
2.3 Kordonbefragung	16
2.4 Verkehrsmodell	18
2.5 Verkehrsmittelanteile	20
2.6 Verkehrsbelastungen	22
3 Analyse fließender Kfz-Verkehr	24
3.1 Straßensystem	24
3.2 Lkw-Verkehr	27
3.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	28
4 Analyse ruhender Kfz-Verkehr	28
5 Analyse Fußverkehr	40
6 Analyse Radverkehr	45
7 Analyse Öffentlicher Personennahverkehr	48
7.1 Schienenverkehr	48

7.2	Busverkehr	50
8	Analyse Verkehrssicherheit	54
9	Analyse Straßenraumqualität	56
B.	Ziele	60
C.	Prognose	63
1	Entwicklung der Verkehrsnachfrage in Völklingen	63
1.1	Bevölkerungsentwicklung bis 2030	63
1.1	Städtebauliche Entwicklungen	64
1.2	Entwicklung der Beschäftigten und Berufspendler	65
1.3	Kinder- und Schülerentwicklung	65
2	Allgemeines Mobilitätsverhalten und Motorisierungsgrad	66
3	Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsangebote	67
3.1	Maßnahmen im Bereich Verkehrsinfrastruktur	67
3.2	Maßnahmen im Bereich Öffentlicher Personennahverkehr	68
4	Entwicklungen im Durchgangsverkehr (Fernverkehr)	69
5	Verkehrliche Wirkungen – Entwicklung des Gesamtverkehrs in Völklingen	69
D.	Planung	71
1	Kfz-Verkehr	71
1.1	Kfz-Verkehr Innenstadt	72
1.2	Kfz-Verkehr weitere Kernstadt (Nord- und Weststadt)	83
1.3	Kfz-Verkehr Heidstock	86
1.4	Kfz-Verkehr Fürstenhausen und Fenne	86
1.5	Kfz-Verkehr Geislautern	88
1.6	Kfz-Verkehr Ludweiler	92

1.7	Kfz-Verkehr Lauterbach	95
1.8	Kfz-Verkehr Luisenthal	96
1.9	Kfz-Verkehr Röchlinghöhe	98
1.10	Kfz-Verkehr Wehrden	98
1.11	Kfz-Verkehr allgemein	103
2	Fußverkehr	105
2.1	Innenstadt	106
2.2	Fußverkehr weiteres Stadtgebiet	108
2.3	Fußverkehr allgemein	110
3	Radverkehr	111
3.1	Kernstadt	112
3.2	Radverkehr weiteres Stadtgebiet	115
3.3	Radverkehr allgemein	119
4	Öffentlicher Verkehr	121
4.1	Schienenverkehr	121
4.2	Busverkehr	124
4.3	Öffentlicher Verkehr allgemein	130
5	Integriertes Gesamtkonzept	131
E.	Umsetzung und Evaluierung	134
1	Umsetzung und Maßnahmenbewertung	134
1.1	Kurzfristige Maßnahmen	136
1.2	Mittelfristige Maßnahmen	139
1.3	Langfristige Maßnahmen	142
1.4	Kontinuierliche Maßnahmen	143
1.5	Näher zu prüfende Maßnahmen	145
2	Evaluierung	146
	Zusammenfassung	148

Verzeichnisse	157
Abbildungen (im Text)	157
Anlagen	159
Anlage 1: Zielkonzept: Präambel und Zielkatalog	159
Anlage 2: 1. Bürgerwerkstatt vom 21.11.2015 – Ergebnisprotokoll	159
Anlage 3: 2. Bürgerwerkstatt vom 18.11.2017 – Ergebnisprotokoll	159
Pläne	159

Einführung

1 Aufgabe

Der letzte umfassende Verkehrsentwicklungsplan für Völklingen stammt aus dem Jahr 1988 und ist somit 30 Jahre alt. Um die mittlerweile eingetretenen städtebaulichen und demografischen Entwicklungen, die Änderungen in den Verkehrssystemen und die zu erwartenden künftigen Entwicklungen zu berücksichtigen, war eine Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) erforderlich.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll alle Verkehrsarten umfassen und eine Richtschnur zur Steuerung der künftigen Verkehrsentwicklung von Völklingen sein. Darüber hinaus soll er auch ein fachlicher Beitrag zur Stadtentwicklungsplanung sein, da Stadtstruktur, verkehrliche Erschließung und Verkehrsgeschehen eng miteinander zusammenhängen.

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen hat zum Ziel, einerseits Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und die Wirtschaft zu ermöglichen und zu fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltfreundlich wie möglich zu gestalten, um dadurch ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

2 Ablauf und Beteiligungsprozess

In einem ersten Schritt wurden die Grundlagen und Randbedingungen gesammelt, gesichtet und geklärt. Um Kenntnisse über die bestehenden Verkehrsmengen und Verkehrsströme zu gewinnen, wurden Verkehrszählungen und –befragungen durchgeführt. Außerdem wurden die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote erfasst.

Auf dieser Basis wurde – gestützt auf aktuelle Strukturdaten (Bevölkerungszahlen, Schulplätze, Pendlerzahlen, etc.) – ein Verkehrsmodell aufgebaut, das das heutige Verkehrsgeschehen in Völklingen abbildet. Damit besteht ein Instrument, mit dem die verkehrlichen Wirkungen städtebaulicher Entwicklungen und Änderungen am Verkehrssystem abgeschätzt werden können.

Die Stärken und Schwächen des heutigen Verkehrssystems wurden für alle Verkehrsarten analysiert und bewertet. Danach wurden Ziele entwickelt und eine Verkehrsprognose erstellt.

Darauf aufbauend wird ein Konzept für die künftige Verkehrsentwicklung in Völklingen erstellt. Hierfür wurden zunächst Teilkonzepte für die einzelnen Verkehrsarten entwickelt, die dann aufeinander abgestimmt und zu einem integrierten Gesamtkonzept zusammengefügt wurden. In einem Umsetzungs-

konzept wurden die Maßnahmen des Gesamtkonzepts in eine zeitliche Reihung gebracht. Dabei wird in kurz-, mittel- und langfristig umzusetzende Maßnahmen, in Maßnahmen des laufenden Geschäfts und in Maßnahmen, die noch näher untersucht werden müssen, unterschieden.

Abbildung 1 zeigt den Ablaufprozess des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Völklingen mit Planungsstufen, Öffentlichkeitsbeteiligung, Abstimmungs- und Entscheidungsprozess.

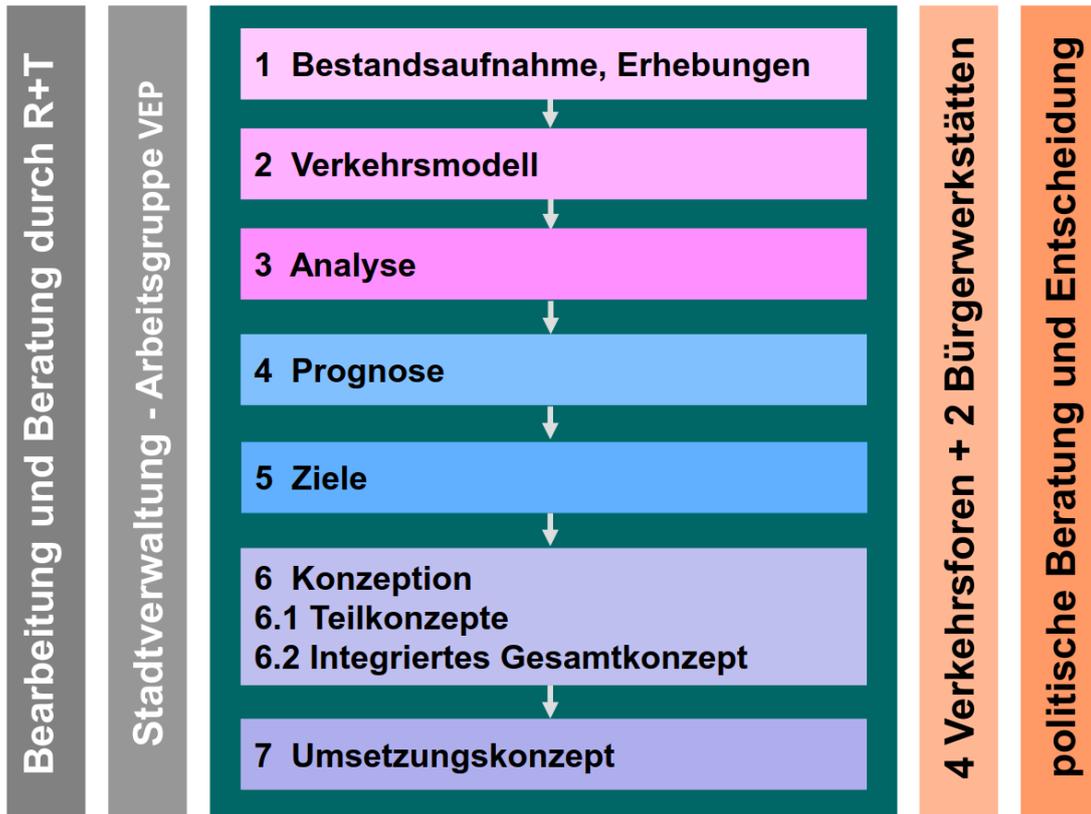


Abbildung 1: Ablaufprozess des VEP Völklingen

Der Planungsprozess erfordert einerseits eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und dem bearbeitenden Verkehrsplanungsbüro (R+T), andererseits die Berücksichtigung anderer Fachplanungen sowie die Beteiligung der Stadtpolitik und der Öffentlichkeit.

Es wurde eine Arbeitsgruppe VEP eingerichtet, die aus Vertretern der Stadtverwaltung unter Federführung des Fachdienstes Stadtplanung / Stadtentwicklung sowie dem Verkehrsplanungsbüro R+T besteht. In dieser Arbeitsgruppe wurden während des gesamten Planungsprozesses Arbeitsschritte, Termine und Ergebnisse diskutiert und abgestimmt.

Darüber hinaus wurde ein Verkehrsforum eingerichtet, welches aus Vertreterinnen und Vertretern von Politik, Interessensverbänden, großen Verkehrser-

zeugern, Verkehrsträgern, Polizei und Verwaltung bestand und somit ein umfangreiches Fachwissen sowie die wesentlichen Interessen im Bereich Verkehr zusammenführte und in die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans einbezog. Das Verkehrsforum hatte beratende Funktion. Es fanden insgesamt 4 Sitzungen am 16.06.2015, 12.05.2016, 13.09.2017 und 24.04.2018 statt.

In zwei Bürgerwerkstätten am 25.11.2015 und am 27.11.2017 wurden auch interessierte Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrsentwicklungsplanung direkt beteiligt. Dabei flossen deren Alltagserfahrungen im Verkehr sowie deren Ideen und Wünsche ein.

Die Ergebnisse der Analyse sind in Teil A dargestellt, die Ziele des VEP Völklingen in Teil B, die Prognose in Teil C, die Planung in Teil D und das Umsetzungskonzept in Teil E.

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen wurde am 21.02.2019 vom Stadtrat beschlossen.

A. Analyse

1 Strukturelle Rahmenbedingungen

1.1 Räumliche Lage

Völklingen liegt im Südwesten des Saarlandes an der „Saarschiene“ zwischen Saarbrücken und Trier. Im Osten grenzt die Stadt an die Landeshauptstadt Saarbrücken und an die Gemeinde Großrosseln, im Südwesten an Frankreich, im Westen an Wadgassen und an Bous, im Norden an Püttlingen. Völklingen gehört dem Regionalverband Saarbrücken an. Mit 40.093 Einwohnern (Stand 31.12.2015)¹ ist Völklingen die viertgrößte Stadt des Saarlandes und hat den Status einer Mittelstadt.

Die großräumige Lage Völklingens ist in **Plan 1**, die kleinräumige Lage in **Plan 2** dargestellt.

1.2 Stadtstruktur

Das Stadtgebiet gliedert sich in 10 Stadtteile, von denen vier zur Kernstadt gehören (Stadtmitte, Heidstock, Luisenthal, Röchlinghöhe), vier 1937 eingemeindet (Wehrden, Geislautern, Fürstenhausen, Fenne) und zwei 1974 eingemeindet wurden (Ludweiler, Lauterbach).

Stadtteil	Einwohner	Anteil
Stadtmitte	12.902	32,2%
Ludweiler	5.841	14,6%
Wehrden	5.210	13,0%
Heidstock	4.406	11,0%
Geislautern	3.021	7,5%
Lauterbach	2.594	6,5%
Fürstenhausen	2.311	5,8%
Luisenthal	1.607	4,0%
Röchlinghöhe	1.291	3,2%
Fenne	910	2,3%
Gesamtstadt	40.093	100%

Abbildung 2: Einwohner nach Stadtteilen (Stand 31.12.2015)

¹ Website der Stadt Völklingen, Statistik. Der Stand 31.12.2015 korrespondiert mit dem Verkehrsmodell (Bestand), das sich auf statistische Daten und Verkehrserhebungen der Jahre 2014 und 2015 stützt.

Abbildung 2 gibt eine Übersicht über die Einwohnerzahl nach Stadtteilen und deren Anteil an der Gesamtstadt.²

51,1 % der Einwohner sind weiblich, 48,9% männlich. Der Ausländeranteil in der Gesamtstadt beträgt 15,6%. Er ist in den Stadtteilen unterschiedlich hoch. Hohe Ausländeranteile weisen die Stadtmitte (24,1%), Fenne (21,6%) und Wehrden (20,8%) auf. Luisenthal (16,3%), Fürstenhausen (15,2%) und Geislautern (11,5%) haben mittlere Ausländeranteile. In den Höhenstadtteilen Heidstock (7,1%) und Röchlinghöhe (2,4%) sowie in den Stadtteilen Lauterbach (7,0%) und Ludweiler (6,8%) im Lauterbachtal sind die Ausländeranteile gering.

Die Gemarkung Völklingens umfasst eine Fläche von insgesamt 67,1 km². Die Nutzungsanteile, nach Größe geordnet, sind: Wald (57,0%), Gebäude und Freiflächen (19,0%), Landwirtschaft (13,3%), Verkehrsflächen (6,0%), Betriebsflächen (1,8%), Erholungsflächen (1,5%), Wasserflächen (0,9%), sonstige Nutzungen (0,5%).³

Das Stadtgebiet hat durch die Stadtteile im Lauterbachtal eine gestreckte Form mit einer Längenausdehnung von 15,7 km von Nordost (Stadtgrenze Püttlingen) bis Südwest (Stadtgrenze Carling/Frankreich). Die Ausdehnung von Ost (Stadtgrenze Saarbrücken-Altenkessel) nach West (Stadtgrenze Bous) ist mit 6,9 km deutlich geringer.

Die besiedelten Bereiche konzentrieren sich im nordöstlichen Teil des Stadtgebiets beidseits der Saar. In einem 3 km-Radius ums Stadtzentrum (Altes Rathaus) liegen die Stadtmitte sowie die Stadtteile Fenne, Fürstenhausen, Geislautern, Heidstock, Wehrden und Röchlinghöhe (teilweise) mit einem Bevölkerungsanteil von etwa 73% und einem Großteil der Arbeitsplätze, Einkaufsmärkte und Schulen. In einem 5 km-Radius ums Stadtzentrum liegen alle Völklinger Stadtteile außer Lauterbach und südliche Teile von Ludweiler, darüber hinaus auch die Saarbrücker Stadtteile Altenkessel, Klarenthal und Ottenhausen sowie Teile von Püttlingen, Wadgassen und Bous. Dies sind Entfernungen, die für den Radverkehr gut geeignet sind. Mit Elektrounterstützung (Pedelecs, E-Bikes) sind auch die höher gelegenen Stadtteile (Nordstadt, Heidstock, Röchlinghöhe, Wehrden) gut mit dem Rad zu erreichen.

Das Stadtzentrum hat von Ost (Hohenzollernstraße) bis West (Am Hüttenwerk) und von Nord (Heinestraße) bis Süd (Südtangente) eine Ausdehnung von jeweils ca. 600m. Fußgänger können es innerhalb von 10 Minuten leicht durchqueren.

Damit bestehen in Völklingen günstige Voraussetzungen für eine Mobilität, auch ohne Auto.

² Website der Stadt Völklingen, Statistik (Stand: 31.12.2015)

³ Website der Stadt Völklingen, Statistik (Stand: 31.12.2015)

Bildung und Erziehung

Völklingen verfügt über zahlreiche Bildungs- und Erziehungseinrichtungen. In allen Stadtteilen außer Fenne gibt es Kindergärten oder –tagesstätten, in allen Stadtteilen außer Fenne und Luisenthal auch Grundschulen. In Ludweiler gibt es eine Gesamtschule. 2 Gemeinschaftsschulen liegen in der Nordstadt (Heinestraße). Die insgesamt 4 Gymnasien liegen in der Innenstadt, in der Nordstadt (Heinestraße), auf dem Heidstock und in Geislautern. Auf dem Heidstock ist ein Berufsbildungszentrum mit beruflichem Oberstufengymnasium, Fachoberschulen, Gewerbe- und Handelsschulen sowie Berufsschulen angesiedelt. Eine Sonderschule für Lernbehinderte gibt es in Geislautern. Mitten im Weltkulturerbe Völklinger Hütte liegt eine Außenstelle der Saarbrücker Hochschule für Bildende Künste. Die Volkshochschule Völklingen mit Sitz im Alten Rathaus und Nebenstellen in den Stadtteilen Röchlinghöhe, Ludweiler und Luisenthal ist mit mehr als 10.000 Teilnehmenden pro Jahr die zweitgrößte im Saarland.

Arbeit und Gesundheit

In Völklingen arbeiten rd. 14.200 Beschäftigte mit Sozialversicherungspflicht (Stand Juni 2014)⁴. Davon ist der größte Anteil (44,3%) im produzierenden Gewerbe tätig. Jeweils etwa halb so viele arbeiten in den Bereichen öffentliche und sonstige Dienstleister, Erziehung und Gesundheit (22,4%) bzw. Handel, Verkehr, Gastgewerbe, Information und Kommunikation (21,5%). 11,6% sind im Bereich Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister, Grundstücks- und Wohnungswesen tätig. Von den 14.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind etwa 3.900 (27,5%) Einwohner der Stadt Völklingen, rund 10.300 (72,5%) pendeln ein. Unter den Einwohnern Völklingens sind rd. 12.650 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln rund 8.750 (69%) aus. Die Anzahl der Berufseinpender liegt somit um ca. 1.550 bzw. 17% höher als die der Berufsauspendler, was ein Hinweis auf die große Bedeutung Völklingens als Arbeitsplatzstandort ist. Die Summe der Ein- und Auspendler ist mit ca. 19.050 Beschäftigten hoch. Die Arbeitslosenquote in Völklingen (inkl. Großrosseln) beträgt 11,1% (Stand August 2015)⁵. Damit liegt sie deutlich über den Durchschnittswerten des Regionalverbands Saarbrücken (10,3%), des Saarlandes (7,3%) und des Bundes (6,4%).

Konzentrationen von Arbeitsplätzen befinden sich vor allem in den Gewerbegebieten beidseits der Saar und im Stadtzentrum, künftig auch in den sich zurzeit entwickelnden Gewerbegebieten Ost und der ehemaligen Kokerei beidseits der Kokereistraße östlich von Fürstenhausen. Der mit Abstand größte Arbeitgeber ist Saarstahl mit ca. 4.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Das Werk erzeugt auch einen erheblichen Lkw-Verkehr (ca. 950

⁴ Wirtschaftsbericht der Stadt Völklingen , Oktober 2015

⁵ Wirtschaftsbericht der Stadt Völklingen , Oktober 2015

Fahrten/Tag).⁶ Dies entspricht ca. 10% des gesamten Güterverkehrs von Saarstahl (in Tonnen). Durch die Lage des Werks direkt an der Bahnstrecke Saarbrücken – Trier wird der mit Abstand größte Anteil an Güterverkehr (ca. 87%) umweltfreundlich über die Schiene abgewickelt. Die Saar als Wasserstraße hat mit ca. 3% des Güterverkehrsaufkommens dagegen eine sehr geringe Bedeutung. Große Verkehrserzeuger sind neben der Innenstadt auch die SHG-Kliniken in der Weststadt mit ca. 1.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, ca. 420 Betten/Plätzen und ca. 17.600 Patienten pro Jahr. (Stand 2015)⁷

Einkauf

Die Kaufkraft der Völklinger Einwohner liegt bei 83% des Bundesdurchschnitts. Dies ist der niedrigste Wert der größeren Städte im Saarland. Der Durchschnittswert des Saarlands beträgt ca. 93%.⁸ Der bedeutendste Einkaufsstandort ist das Globus Warenhaus zwischen Bahnhof und Innenstadt. Weitere wichtige Einkaufsstandorte sind die Innenstadt, die Saarwiesen, der Alte Haller in Wehrden, Am Hammergraben in Geislautern und die Stadtteilzentren.

Kultur, Sport und Freizeit

Mit dem UNESCO-Weltkulturerbe Völklinger Hütte gibt es in Völklingen ein Industriedenkmal von herausragender Bedeutung. Die Völklinger Hütte wird sowohl als Museum als auch für Kunst (Sonderausstellungen) und Kultur (Konzerte) genutzt und zieht jedes Jahr etwa 300.000 Besucher an.⁹ Nach einer Befragung im Jahr 2007 kommen etwa 29% der Besucher aus dem Saarland, 63% aus anderen Bundesländern und 8% aus dem Ausland. Durch ihre Nähe zur Autobahn A620, zur B51 und zum Bahnhof ist die Völklinger Hütte verkehrlich sehr gut ans übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. An der Saar, im Stadtteil Wehrden, wurde eine Anlegestelle für Fahrgastschiffe, Haus- und Sportboote geschaffen, die vom Weltkulturerbe nur 800 m entfernt und von dort gut zu Fuß zu erreichen ist. Noch etwas näher liegt eine Schwimmsteganlage für Haus- und Sportboote auf der rechten Saarseite. Die Nutzung der Anlagen ist bisher allerdings schwach.

Weitere Sehenswürdigkeiten in Völklingen sind der Alte Bahnhof, die Eligius-Kirche, das Alte Rathaus, die Mühlgewannschule und die Versöhnungskirche in der Innenstadt, das Alte Schlafhaus in der Bismarckstraße, die Hugenottenkirche und Herz-Jesu-Kirche in Ludweiler und der „Warndtdom“ in Lauterbach. In Ludweiler ist das Glas- und Heimatmuseum Warndt angesiedelt. In

⁶ Daten der Saarstahl AG (Stand 2015/16)

⁷ Website der SHG-Kliniken, Zahlen und Fakten (Stand 2015)

⁸ GfK Kaufkraft-Kennzahlen 2015, Wirtschaftsbericht der Stadt Völklingen 2015

⁹ Regionalwirtschaftliche Effekte UNESCO-Welterbe Völklinger Hütte, MSP ImpulsProjekt, Juli 2015

direkter Nachbarschaft von Völklingen liegen das Erlebnisbergwerk Velsen (Saarbrücken-Klarenthal) und das Bergbaumuseum La Mine (Petite-Rosselle/Frankreich).

Als Veranstaltungsstätten dienen, neben der Völklinger Hütte, die Kulturhalle in Wehrden, das Theater Alter Bahnhof und der Festsaal im Alten Rathaus.

Die wichtigsten Sport- und Mehrzweckhallen sind die Hermann-Neuberger-Halle in der Stadionstraße, die Warndthalle Ludweiler und die Lauterbachhalle in Lauterbach. Daneben gibt es weitere Schulturn- und Mehrzweckhallen. In der Stadionstraße befindet sich auch das Erlebnisbad Köllerbachtal (Freibad). Das Raymund-Durand-Bad (Hallenbad) liegt zentral in der Stadtmitte. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Sportanlagen von Vereinen, wie z.B. das Hermann-Neuberger-Stadion in der Stadionstraße.

Im Norden von Völklingen und in Ludweiler gibt es 2 Wildparks.

Die wichtigsten verkehrlichen Ziele sind in den **Plänen 11** und **12** zum Fuß- und Radverkehrsnetz dargestellt.

1.3 Verkehrsanbindung

Völklingen ist gut ans regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die links der Saar verlaufende A620 Saarbrücken – Saarlouis führt durchs Stadtgebiet und hat im Bereich Völklingen 4 Anschlussstellen: Saarbrücken-Klarenthal, Völklingen-Ost, Völklingen und Völklingen-Wehrden. Die A620 ist im Südosten mit der A6 Mannheim – Metz/Paris (Frankreich) verknüpft und im Nordwesten mit der A8 Pirmasens – Luxemburg. Durch das Stadtgebiet von Saarbrücken gibt es eine Anbindung an die A1 nach Norden (Köln).

Die B51 Saarbrücken – Trier verläuft rechts der Saar von Ost nach West durchs Stadtgebiet (Luisenthal – Innenstadt – Weststadt). Die L271 Saarbrücken – Wadgassen durchquert die Stadt links der Saar von Ost nach West (Fenne – Fürstenhausen - Wehrden). Die L136 führt von der A620 durch die Innenstadt durchs Köllerbachtal nach Norden (Püttlingen) und die L165 führt von der B51 durchs Lauterbachtal nach Süden (Frankreich). Weitere Landesstraßen binden Völklingen an den Warndt (Großrosseln, Frankreich) an: die L163 von Luisenthal und Fenne, die L164 von Geislautern, die L276 von Ludweiler und die L277 von Lauterbach.

Rechts der Saar verläuft die Schienenstrecke Saarbrücken – Trier mit dem Bahnhof Völklingen am südwestlichen Rand der Innenstadt und dem Bahnhof Luisenthal im Osten der Stadt. Die Saarstrecke ist in Saarbrücken an die Strecke Mannheim – Paris angebunden und in Trier an die Moselstrecke Koblenz – Luxemburg.

Auf der Bahnstrecke links der Saar Saarbrücken – Völklingen-Fürstenhausen – Bisttal (Wadgassen – Überherrn) bzw. Rosseltal (Geislautern – Großrosseln) gibt es keinen Zugverkehr mehr. Auf der Bisttalbahn verkehrten bis Mitte 2016 gelegentlich noch Güterzüge zu einem privaten Unternehmen in Überherrn. Der Abschnitt Hostenbach – Überherrn, der für den öffentlichen Schienenverkehr 2003 stillgelegt wurde, wurde dabei als private Anschlussstelle betrieben. Personenverkehr gibt es auf der Bisttalbahn seit 1992 nicht mehr. Auf der Rosseltalbahn wurde der regelmäßige Personenverkehr bereits 1976 eingestellt. Bis 2005 gab es noch einige Gelegenheitsfahrten. Mit Stilllegung der Grube Warndt im Jahr 2005 gibt es auf der Strecke auch keinen Güterverkehr mehr. Zwischen 2007 und 2012 wurden Draisinenfahrten zwischen Karlsbrunn und Völklingen-Wehrden angeboten. Die Saarbahn hat die Teilstrecke Saarbrücken – Fürstenhausen zu Messezeiten bis 2006 und auch danach gelegentlich noch befahren. Nur dieser Abschnitt ist noch elektrifiziert. Heute gibt es verschiedene Initiativen zur Reaktivierung der Bahnstrecken links der Saar (Rosseltal- und Bisttalbahn) und zur Verknüpfung mit dem französischen Schienennetz.¹⁰

Der Regionallughafen Saarbrücken-Ensheim ist nur 26 km bzw. 30 Fahrminuten (mit dem Kfz) entfernt. Der internationale Flughafen Luxemburg ist 83 km bzw. 60 Fahrminuten (mit dem Kfz) entfernt.

Die Saar hat auch eine Funktion als Wasserstraße. So verfügt Saarstahl über einen Hafen, über den ein kleinerer Teil des Güterverkehrs des Werks abgewickelt wird. Die Schiffsanlagestelle in Wehrden kann von Passagierschiffen genutzt werden. Auf der gegenüberliegenden Saarseite befindet sich eine Anlegestelle für Sport- und Hausboote. Die Nutzung dieser Schiffsanlegestellen ist gering und eher von touristischem Interesse. Für den Alltagsverkehr in Völklingen haben sie derzeit keine Bedeutung.

Das groß- und kleinräumige Verkehrsnetz ist in den **Plänen 1** und **2** dargestellt. Das Straßennetz im Stadtgebiet zeigt **Plan 3**, das System des Öffentlichen Verkehrs **Plan 14**.

2 Verkehrsbelastungen und Verkehrsmodell

Als Grundlage für die Verkehrsanalysen und für das Verkehrsmodell (vgl. **Kapitel 2.4**) wurden zahlreiche Verkehrserhebungen in Form von Knotenpunktzählungen, Querschnittszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt. Die Erhebungen bilden den Kfz-Verkehr und die Schwerverkehrsanteile an Normalwerktagen ab. Die Auswertung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen.

¹⁰ Eurodistrict SaarMoselle: Bericht zur Machbarkeit der grenzüberschreitenden Stadtbahnerweiterung in der Metropole SaarMoselle; Drees&Sommer 2015

Saarland / SCoT Rosselle / Mosolf: KV-Terminal Überherrn – Intermodale Plattform und binationale Basis für Schienenpersonenverkehr; TransCare 2015

Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in einem separaten Bericht zusammengestellt.

Darüber hinaus wurden weitere seit 2011 in Völklingen durchgeführte Verkehrszählungen gesichtet und ins Verkehrsmodell eingegeben, darunter die Verkehrsbelastungen auf der Autobahn A620.

2.1 Knotenpunktzählungen

Am Dienstag, 11.11.2014, Donnerstag 13.11.2014, Dienstag, 03.03.2015 und Donnerstag, 11.06.2015 wurden an insgesamt 15 Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes von Völklingen die Verkehrsstrombelastungen während der Hauptverkehrszeiten vormittags (06:00-10:00 Uhr) und nachmittags (15:00-19:00 Uhr) mittels Videoaufzeichnungen erfasst. Dabei handelt es sich um folgende Knotenpunkte:

- K1 Kühlweinstr. / Nordring
- K2 Kreisel Püttlinger Str. (L136) / Stadionstr. / Neptunstr.
- K3 Gerhardstr. / In der Pottaschdell (Heidstock)
- K4 Südtangente (B51) / Bismarckstr. (B51/L165)
- K5 Kreisel Kühlweinstr. / Moltkestr. / Heinestr. / Kreppstr.
- K6 Hohenzollernstr. (u.a. L136) / Heinestr. (u.a. L136)
- K7 Kreisel Stadionstr. / Lortzingstr. / Moselstr.
- K8 Kreisel Rathausstr. / AS Südtangente (B51) / Am Hauptbahnhof / Globus
- K9 Moltkestr. / Karl-Janssen-Str. / In der Grät
- K10 Kreisel Südtangente (B51) / Gerhardstr.
- K11 Rathausstr. (L165) / Schaffhauser Str. (L271) / Ludweilerstr. (L165/L271) (Wehrden)
- K12 Ludweilerstr. (L165) / Hallerstr. (L271) (Wehrden)
- K13 Ludweilerstr. (L165) / Rotweg (L164) (Geislautern)
- K14 Völklinger Str. (L165) / Werbelner Str. (L280) (Ludweiler)
- K15 Hauptstr. (L165) / Kreuzwaldstr. / Köhlerstr. (L277) (Lauterbach)

Die Lage der Knotenpunkte K sind im Zählstellenplan (**Plan 5**) dargestellt.

2.2 Querschnittszählungen

Am Dienstag, 09.06.2015 und Donnerstag 11.06.2015 wurden an insgesamt 12 Straßenquerschnitten, nach Fahrtrichtung getrennt, Langzeitzählungen über 24 Stunden mittels Videoaufzeichnungen durchgeführt. Die Querschnitte liegen an den wichtigsten Ein-/Ausfallstraßen von Völklingen. Es sind die gleichen Stellen, an denen auch Verkehrsbefragungen (siehe Kapitel 2.3) stattfanden. Die 24-Stunden-Zählungen dienen als Grundlage zur Hochrechnung der Ergebnisse der Verkehrsbefragung auf Tageswerte (werktags). Die 12 Querschnitte sind:

- B1 Trierer Str., West (Röchlinghöhe)
- B2 Bismarckstr. (B51), West
- B3 Püttlinger Str. (L136), Nord (Wildpark)
- B4 Gerhardstr., Ost (Heidstock)
- B5 Schaffhauser Str. (L271), West (Wehrden)
- B6 Hallerstr. (L271) (Wehrden)
- B7 AS Völklingen (A620), Westrampe (von Saarlouis kommend)
- B8 AS Völklingen (A620), Ostrampe (von Saarbrücken kommend)
- B9 Zechenstraße
- B10 Saarbrücker Str. (L271) (Fenne)
- B11 Straße des 13. Januar (B51) (Luisenthal)
- B12 Ludweilerstr. (L165), Süd (Geislautern)

Darüber hinaus wurden vom 02.-08.03.2015, vom 09.-15.03.2015 und vom 13.-19.04.2015 Dauerzählungen über 7 Tage an 4 wichtigen Zufahrtsstrecken in die Innenstadt mittels Videoaufzeichnung oder Seitenradar durchgeführt. Dadurch werden auch Kenntnisse zum Wochenverlauf der Verkehrsbelastungen gewonnen. Die 4 Querschnitte sind:

- Q1 Bismarckstr. (B51), nördlich Schirrbachstr.
- Q2 Straße des 13. Januar (B51), Luisenthal West
- Q3 Rathausstraße (L165), Saarbrücke
- Q4 Karolingerstr. (L136), nördlich Im Alten Brühl

Die Lage der Querschnitte B und Q sind im Zählstellenplan (**Plan 5**) dargestellt.

2.3 Kordonbefragung

Während Verkehrszählungen Angaben über die Verkehrsmengen liefern, werden Kenntnisse über den Ausgangspunkt ("Quelle"), das Ziel und den Zweck einer Fahrt über Befragungen der Verkehrsteilnehmer an einem um das Untersuchungsgebiet gelegten Ring ("Kordon") gewonnen. Dies sind wichtige Informationen für das Verkehrsmodell, mit dessen Hilfe in der Planung Aussagen über die räumliche Verlagerbarkeit von Verkehrsströmen möglich ist.

Die Verkehrsbefragungen fanden am Donnerstag 25.06.2015, Dienstag 07.07.2015 und Mittwoch 08.07.2015 während der Hauptverkehrszeiten vormittags (06:00-10:00 Uhr) und nachmittags (15:00-19:00 Uhr) an den 12 wichtigsten Einfallstraßen von Völklingen in Fahrtrichtung stadteinwärts statt. Es sind die gleichen Stellen, an denen auch die Querschnittszählungen über 24 Stunden durchgeführt wurden (siehe Kapitel 2.2).

Die Lage der Befragungsstellen B sind im Zählstellenplan (**Plan 5**) dargestellt.

Die Ergebnisse der Befragung wurden mit Hilfe der 24-Stunden-Querschnittszählungen auf Tageswerte (werktags) hochgerechnet. In der Auswertung wurden folgende 4 Typen nach ihrer Ziel-/Quell-Relation unterschieden:

- Durchgangsverkehr (DV):
Fahrten, die ohne Halt durch das Stadtgebiet verlaufen
- Zielverkehr (ZV):
Fahrten, die außerhalb des Stadtgebiets beginnen und im Stadtgebiet enden
- Quellverkehr (QV):
Fahrten, die im Stadtgebiet beginnen und außerhalb des Stadtgebiets enden
- Binnenverkehr (BV):
Fahrten innerhalb des Stadtgebiets.

In **Abbildung 3** sind die Ziel-Quell-Typen schematisch dargestellt.

Die Ergebnisse der Kordonbefragung mit Anteilen an Binnen-, Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr sind für die einzelnen Befragungsstellen in **Abbildung 4** und **Plan 7** dargestellt.

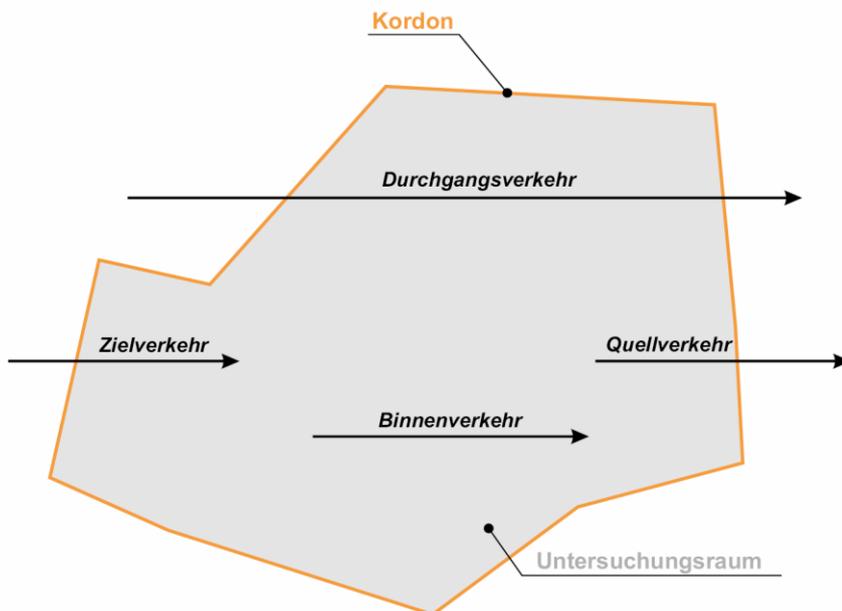


Abbildung 3: Schematische Darstellung der verschiedenen Ziel-/Quell-Typen

Die Durchgangsverkehrsanteile liegen an den verschiedenen Befragungsstellen zwischen 9 und 28%. Besonders hoch sind sie an der L136 (Püttlinger Str., Nord), an der Autobahnanschlussstelle Völklingen und an der B51 Ost und West mit Werten zwischen 20% und 29%. Bei der Interpretation der Durchgangsverkehrsanteile ist zu beachten, dass sich diese Werte auf das gesamte Stadtgebiet Völklingen beziehen. Werden kleinere Einheiten, z.B. einzelne Stadtteile, betrachtet, ist der Anteil des Durchgangsverkehrs entsprechend höher. So geht z.B. aus einer Verkehrsuntersuchung zur Ortsdurchfahrt L165 Geislautern¹¹ hervor, dass der Durchgangsverkehr, bezogen auf diesen Stadtteil, bei 82% liegt. Nach den Auswertungen im Rahmen dieses Verkehrsentwicklungsplans liegt er, bezogen auf das gesamte Stadtgebiet Völklingen, dagegen nur bei 12%.

Die Ziel-/Quellverkehre von Völklingen dominieren am Außenkordon eindeutig, mit Werten zwischen 51% und 73%. Die wichtigsten Herkunfts- bzw. Zielorte der Ein- und Auspendler sind Saarbrücken, Püttlingen, Bous, Saarlouis, Wadgassen und Frankreich.

¹¹ Völklingen – Geislautern, Verkehrsuntersuchung im Zuge der L165; Ingenieurbüro für Verkehrswesen Koehler und Leutwein GmbH&Co.KG im Auftrag des Landesbetriebs für Straßenbau Saarland (LfS), Juli 2010

Der Anteil am Binnenverkehr hängt stark von der Lage der Erhebungsstelle ab. Je weiter diese stadteinwärts liegt, desto höher ist der Anteil am Binnenverkehr. Die Spanne reicht von 1% (L136 Püttlinger Str., Wildpark und B51 Bismarckstr. West) bis 37% (L165 Ludweilerstr., Geislautern Süd).

Nr.	Straße	Binnenverkehr	Ziel-/Quellverkehr	Durchgangsverkehr
B1	Trierer Str. West (Röchlinghöhe)	9%	73%	18%
B2	Bismarckstr. (B51) West	1%	70%	29%
B3	Püttlinger Str. (L136) Nord (Wildpark)	1%	73%	26%
B4	Gerhardstr. Ost (Heidstock)	28%	65%	7%
B5	Schaffhauser Str. (L271) West (Wehrden)	14%	73%	13%
B6	Hallerstr. (L271) (Wehrden)	28%	63%	9%
B7	AS Völklingen (A620) Westrampe (von SLS)	13%	64%	24%
B8	AS Völklingen (A620) Ostrampe (von SB)	8%	64%	28%
B9	Zechenstraße	28%	64%	8%
B10	Saarbrücker Str. (L271) (Fenne)	17%	72%	11%
B11	Straße des 13. Januar (B51) (Luisenthal)	9%	71%	20%
B12	Ludweilerstr. (L165) Süd (Geislautern)	37%	51%	12%

Abbildung 4: Befragungsstellen mit Anteilen Binnen-, Ziel-/Quell- u. Durchgangsverkehr

2.4 Verkehrsmodell

Zur Erzeugung der Kfz-Belastungen (24 Stunden-Werte werktags) im gesamten Straßennetz und als Planungsinstrument für Maßnahmen im fließenden Kfz-Verkehr wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut. Folgende Daten und Parameter bilden hierfür die Grundlage:

- Straßennetz (Streckenlänge, Fahrstreifenanzahl, Geschwindigkeit, Kapazität, Streckenverbote, etc.)
- Knotenpunkte (Abbiegemöglichkeiten, Abbiegewiderstände)
- ÖPNV-System (Bahnhöfe, Bahnstrecken, Bushaltestellen, Buslinien-netz, Taktdichten etc.)
- Strukturdaten der Stadt (Einwohnerzahl, Altersstruktur, Arbeitsplätze, Schul- und Kindergartenplätze, Einkaufsmöglichkeiten etc.) für die einzelnen statistischen Bezirke bzw. Verkehrszellen,
- Ergebnisse der Verkehrszählungen
- Ergebnisse der Kordonbefragung.

Verkehrsangebot

Das Streckennetz und die Knotenpunkte wurden mit Hilfe von Karten und Ortsbesichtigungen aufgenommen und ins Verkehrsmodell übertragen. Um die Verkehrsbeziehungen mit der erforderlichen Aussagetiefe wiedergeben zu können, wurde das Straßennetz deutlich über die Stadtgrenzen von Völklingen hinaus abgebildet. Auf diese Weise werden regionale Zusammenhänge, die sich auf das Völklinger Straßennetz auswirken, mit ausreichender Genauigkeit abgebildet. Ebenso wurde das System des Öffentlichen Verkehrs mit Linien, Bahnhöfen/Haltestellen und Taktdichten erfasst und ins Verkehrsmodell implementiert.

Anschließend wurde das Stadtgebiet Völklingen und das verkehrlich relevante Umland nach strukturellen und verkehrlichen Aspekten in Gebiete (Verkehrszellen) unterteilt und an das Straßennetz und die Bahnhöfe/Bushaltestellen im Verkehrsmodell angebunden.

Verkehrsnachfrage

Die Strukturdaten und die Erhebungsdaten wurden aufbereitet und ebenfalls in das Verkehrsmodell eingespeist. Auf dieser Basis wurde die Verkehrsnachfrage modelliert. Dazu wurde das Verkehrsaufkommen pro Tag in den einzelnen Quell-Ziel-Relationen (Binnenverkehr, Quell-/Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr) ermittelt und in Verkehrsbeziehungsmatrizen festgehalten. Dabei wurde eine Differenzierung nach Pkw-Verkehr und Lkw-Verkehr vorgenommen.

Verkehrsmittelanteile

Da in Völklingen keine Daten zu Verkehrsmittelanteilen vorliegen, wurden sie auf der Grundlage von Erfahrungen aus vergleichbaren Städten und von Eindrücken vor Ort geschätzt. Dabei wurden für die verschiedenen Wegezwecke (z.B. Wohnen – Arbeit, Wohnen – Ausbildung, Wohnen – Einkauf) differenzierte Verkehrsmittelanteile angesetzt. Die sich aus den Verkehrsmittelanteilen ergebenden Kfz-Belastungen im Straßennetz wurden mit Hilfe der Verkehrszählungen kalibriert. Dabei wurden die Verkehrsmittelanteile nachjustiert.

Verkehrsumlegung

Anschließend wurde die Verkehrsbeziehungsmatrix für den Gesamt-Kfz-Verkehr (Pkw und Lkw) im Verkehrsmodell auf das Völklinger Straßennetz „umgelegt“. Abschließend wurde das Modell durch einen Abgleich der Verkehrsmengen im Modell mit den erhobenen und auf 24 Stunden-Werte (werktags) hochgerechneten Bestandsverkehrsmengen kalibriert.

Im Mittel ergibt sich eine sehr gute Übereinstimmung zwischen den Ergebnissen der Verkehrserhebungen und den Verkehrsmengen im Verkehrsmodell. Der Modellwert liegt im Mittel um rund 2,8 Prozent höher als der Zählwert.

Insgesamt spiegelt das Verkehrsmodell die tatsächlichen Zusammenhänge des Kfz-Verkehrs in Völklingen gut wider.

Abbildung 5 stellt den grundsätzlichen Aufbau eines Verkehrsmodells schematisch dar.

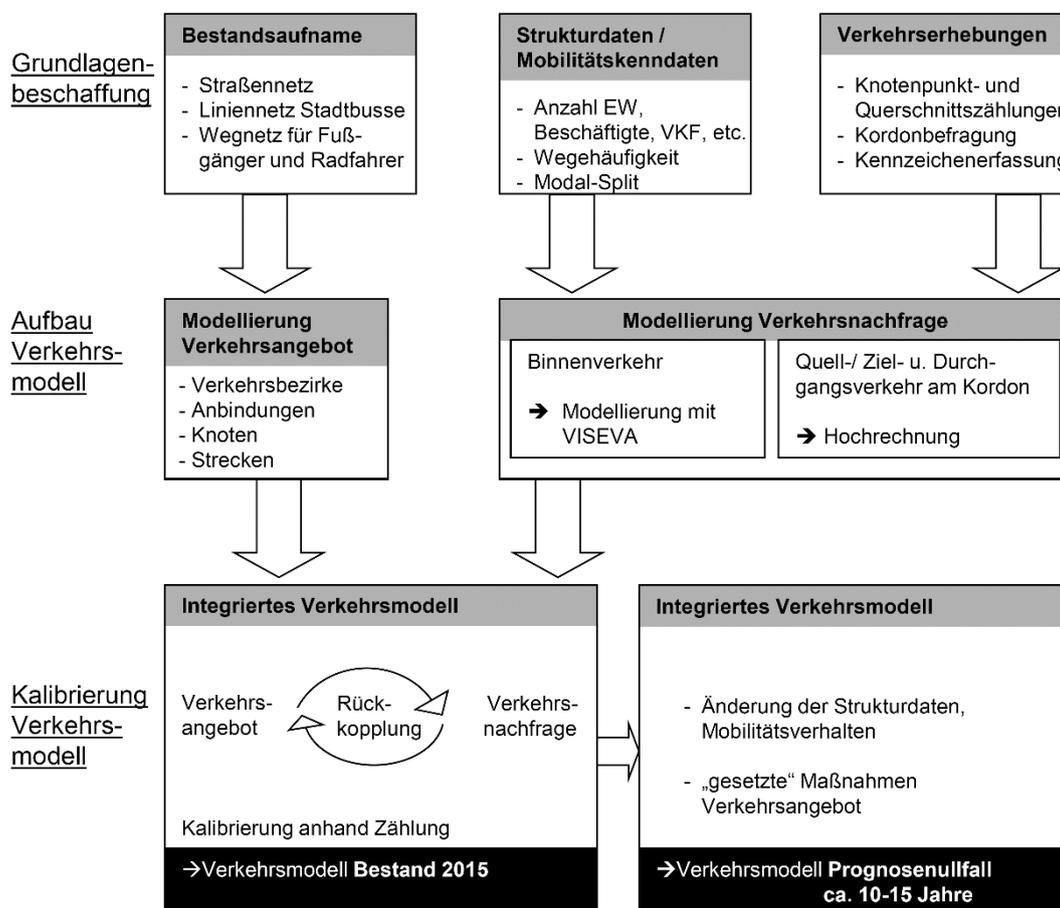


Abbildung 5: Schema Aufbau Verkehrsmodell

2.5 Verkehrsmittelanteile

Eine Haushaltsbefragung zur Ermittlung der Verkehrsmittelanteile wurde in Völklingen nicht durchgeführt. Deshalb werden hier die Verkehrsmittelanteile, die sich aus dem kalibrierten Verkehrsmodell ergeben, aufgeführt. Die Werte beziehen sich auf die Anzahl der Wege bzw. Fahrten an einem Normalwerktage. Dabei ist ein Kfz-Besetzungsgrad von 1,25 berücksichtigt. Bezogen auf Personen (einschließlich der Mitfahrer in Kfz) erhöht sich der Kfz-Anteil entsprechend.

Angegeben werden die Verkehrsmittelanteile für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr. Die Werte beziehen sich auf den Personenverkehr. Der

Lkw-Verkehr wird im Verkehrsmodell separat betrachtet. Für den Durchgangsverkehr können keine Verkehrsmittelanteile angegeben werden, da die Anzahl durchfahrender Fahrgäste der Bahn nicht bekannt und im Verkehrsmodell nicht enthalten ist. Es ist davon auszugehen, dass der Kfz-Verkehr im Durchgangsverkehr stark dominiert.

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%

Die Verkehrsmittelanteile für den Kfz-Verkehr sind genauer als die für den Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr, da die Werte für den Kfz-Verkehr mit Hilfe der Verkehrszählungen kalibriert werden konnten. Die Genauigkeit des Anteils des „Umweltverbunds“ als Summe des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs entspricht der des Kfz-Verkehrs. Innerhalb des „Umweltverbunds“ sind aber Verschiebungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln möglich.

Es ist festzustellen, dass in Völklingen die Anteile des Kfz-Verkehrs sehr hoch sind.

Abbildung 6 zeigt Verkehrsmittelanteile der Einwohner anderer deutscher Städte ähnlicher Größenordnung sowie von Saarbrücken und im Bundesdurchschnitt (ermittelt durch Haushaltsbefragungen). Die Werte sind mit dem Binnenverkehr Völklingens nicht direkt vergleichbar, da in den anderen Städten auch der Ziel-/Quellverkehr der eigenen Bevölkerung (Auspendler) enthalten ist. Da der Kfz-Anteil im Ziel-/Quellverkehr deutlich höher liegt als im Binnenverkehr (vgl. obige Werte von Völklingen), dürften die Kfz-Anteile der Binnenverkehre in den anderen Städten niedriger sein als die in Abbildung 5 dargestellten Kfz-Anteile aller Wege. Außerdem ist zu beachten, dass sich die Verkehrsmittelanteile der Vergleichsstädte auf die Wege/Fahrten der Personen beziehen, das heißt Fahrer und Mitfahrer werden separat betrachtet. In Völklingen beziehen sich die Werte dagegen auf die Fahrten der Fahrzeuge (Kfz). Mitfahrer in Kfz sind darin über einen Besetzungsgrad von 1,25 enthalten. Dies führt zu vergleichsweise niedrigeren Kfz-Anteilen.

Im Bundesdurchschnitt liegt der Kfz-Anteil der Einwohner in Städten bei 58% (inkl. Ziel-/Quellverkehr der Auspendler) und damit so hoch wie in Völklingen bereits der Kfz-Anteil allein im Binnenverkehr und mit Abminderung durch den Besetzungsgrad der Fahrzeuge.

Im Radverkehr werden in Völklingen besonders hohe Steigerungspotenziale gesehen. Nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2020¹² wird ein Radverkehrsanteil von durchschnittlich 16% in Städten für möglich gehalten. Davon ist Völklingen noch weit entfernt. Einige Städte haben bereits heute einen deutlich höheren Radverkehrsanteil.

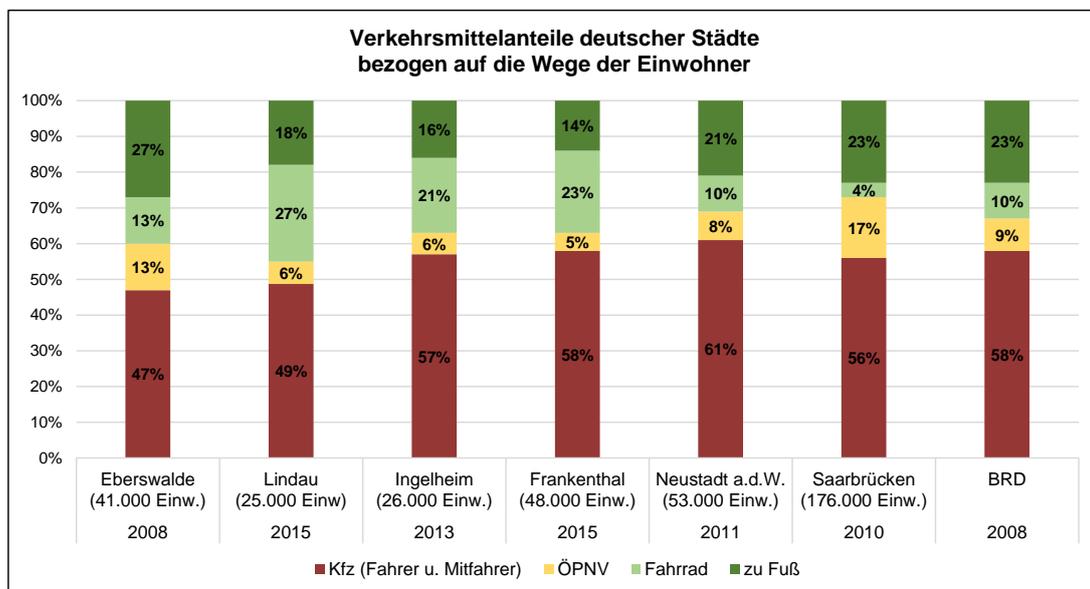


Abbildung 6: Verkehrsmittelanteile der Einwohner deutscher Städte
13,14,15

Da die durchschnittliche Wegelänge im Kfz-Verkehr höher ist als vor allem im Fuß- und Radverkehr, liegt der Kfz-Anteil an der Verkehrsleistung (in Personen-km) noch deutlich höher als der auf die Wegeanzahl bezogene Kfz-Anteil.

2.6 Verkehrsbelastungen

Aus den Verkehrsmodellberechnungen ergeben sich die heutigen Kfz-Belastungen und Lkw-Anteile im Völklinger Straßennetz. Sie sind in **Plan 6** dargestellt.

Zu sehr hohen Belastungen (über 19.000 Kfz/Tag) kommt es in folgenden Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung:

¹² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020

¹³ Haushaltsbefragungen R+T (Lindau, Ingelheim, Frankenthal, Neustadt a.d.W.)

¹⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008). Bonn und Berlin 2010.

¹⁵ European Platform on Mobility Management (EPOMM): The EPOMM Modal Split Tool. <<http://www.epomm.eu/tems/cities.shtml>>, zuletzt abgerufen am 09.09.2015. Leuven (B) 2015.

- L136 Hohenzollernstr. südlich Danziger Str. (20.000 – 24.000 Kfz/d)
- L165 Ludweilerstr. in Wehrden u. Geislautern nördlich Rotweg (19.000 – 23.000 Kfz/d)

Hoch belastet (über 10.000 Kfz/Tag) sind folgende Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung:

- L136 Heinstr. (16.000 – 18.000 Kfz/d)
- L271 Hallerstr. in Wehrden (ca. 16.000 Kfz/d)
- L165 Ludweilerstr. in Geislautern südlich Rotweg (16.000 Kfz/d)
- L165 Völklinger Str. in Ludweiler nördlich Hohlstr. (12.000 Kfz/d)
- L271 Schaffhauser Str. in Wehrden, Tal (ca. 11.000 Kfz/d)
- B51 Straße des 13. Januar in Luisenthal (ca. 10.000 Kfz/d)
- Kühlweinstr. (ca. 10.000 Kfz/d)

Relativ hoch belastet (über 7.000 Kfz/Tag) sind außerdem folgende Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung:

- L271 Schaffhauser Str. in Wehrden, Berg (ca. 9.000 Kfz/d)
- B51 Bismarckstr. (ca. 9.000 Kfz/d)
- Karl-Janssen-Str. (ca. 9.000 Kfz/d)
- L165 Völklinger Str. in Ludweiler südlich Hohlstr. (8.000 Kfz/d)
- Gerhardstr. zwischen Südtangente u. Rudolfstr. (ca. 8.000 Kfz/d)
- Hofstattstr. zwischen Dieselstr. u. Bergstr. (7.000 – 8.000 Kfz/d)
- Moltkestr. zwischen Karl-Janssen-Str. u. Brunnenstr. (7.000 – 8.000 Kfz/d)

Die Südtangente hat eine Verkehrsbelastung von 7.500 – 14.500 Kfz/Tag.

Die höchsten Lkw-Anteile (inkl. Busse), bei allerdings unterschiedlichen Gesamt-Kfz-Belastungen, treten in folgenden Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung auf:

- L271 Schaffhauser Str. in Wehrden (5% Lkw-Anteil)
- B51 Bismarckstr. (5% Lkw-Anteil)
- B51 Straße des 13. Januar in Luisenthal (4% Lkw-Anteil)
- L271 Saarbrücker Str. in Fenne (6% Lkw-Anteil)

In Gewerbegebieten sind die Lkw-Anteile i.d.R. höher. In Wohnstraßen ist der Schwerverkehrsanteil i.d.R. sehr gering.

In der Schaffhauser Str. (L271) in Wehrden ist der Lkw-Verkehr wegen der starken Steigung besonders störend.

3 Analyse fließender Kfz-Verkehr

3.1 Straßensystem

Das Straßensystem ist in den **Plänen 3.1 bis 3.3** dargestellt. Darin ist das Straßennetz in die Kategorien Autobahn, Bundesstraßen, Landesstraßen, sonstige Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen gegliedert. **Plan 3.3** zeigt im Stadtzentrum außerdem die Erschließungsstraßen, Mischverkehrsflächen und Fußgängerzone sowie Einschränkungen in den Abbiegebeziehungen. Des Weiteren sind in den Plänen die wichtigsten Verkehrsregelungen, wie Einbahnverkehre, Durchfahrverbote, Lkw-Verbote, Signalsteuerungen und Kreisverkehrsplätze dargestellt. Mängel im Straßennetz zeigen die **Pläne 9.1 bis 9.3**.

Für Verkehre aus Süden (Lauterbachtal) stellt die L165 durch die Stadtteile Geislautern und Wehrden-Süd die kürzeste Verbindung zur Autobahn A650 (Anschlussstelle Völklingen-Geislautern), zur B51, in die Kernstadt und nach Norden (Köllertal) dar. In Fahrtrichtung Saarbrücken gibt es eine Alternativroute über die L164 (Rotweg) und L163 (Warndtstraße / Kokereistraße, Saarerferstraße) zur Anschlussstelle Saarbrücken-Klarenthal. Diese Strecke ist nur um 1 km bzw. 2 Minuten (im freien Verkehrsfluss) länger. Im Bereich der Knotenpunkte an der Saarerferstraße treten dort zu den Hauptverkehrszeiten jedoch oft Staus und dadurch bedingte Verlustzeiten auf. Weitere Zeitverluste ergeben sich durch die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf längeren Teilen der Außerortsstrecken und durch die Mülllast zur Abfallverwertungsanlage Velsen (AVA). In Fahrtrichtung Saarlouis ist die Alternativroute über die L280 (Werbeln, Wadgassen) für Verkehre aus dem Lauterbachtal (Ludweiler und Lauterbach) deutlich kürzer und schneller als die Route durch Geislautern und Wehrden. Für die Verkehre aus dem Rosseltal (Großrosseln, Petite-Rosselle, Forbach) bringt diese Alternativroute allerdings kaum Vorteile. Wie die Auswertungen der Verkehrsbefragungen im Süden von Geislautern (L165) zeigen (siehe **Plan 7**), dominiert dort der Ziel-/Quell- und Binnenverkehr Völklingens mit zusammen 88% des Verkehrs, der auf die bestehenden Alternativrouten kaum verlagerbar ist. Dies gilt auch für den Durchgangsverkehr Nord-Süd (Köllerbachtal – Lauterbachtal).

Eine Verkehrsuntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssituation an der L165 in Geislautern¹⁶ kam zum Ergebnis, dass eine Entlastung der Ortsdurchfahrt um 3.400 Kfz/Tag (\cong 15%) allein durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden könnte. Eine starke Reduzierung der Verkehrsbelastungen um 6.000 Kfz/Tag bis 9.000 Kfz/Tag (\cong 26% bis 39%) wäre durch eine östliche Ortsumgehung von Geislautern möglich. (Untersucht wurden 3 Varianten, die zwischen Wehrden und Fürstenhausen an die L271 anbinden.) In Kombination mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen wären die Verkehrsentlastungen noch höher und lägen zwischen 9.000 Kfz/Tag und 12.500 Kfz/Tag (\cong 39% bis 54%). Mit einer langen Ortsumgehung, die bereits südlich von Ludweiler beginnt, könnte auch dieser Stadtteil von Kfz-Verkehr spürbar entlastet werden. Konkrete Planungen für eine Ortsumgehung Geislautern/Ludweiler gibt es zurzeit nicht.

An den Autobahnanschlussstellen fehlen einige Fahrbeziehungen, die Umwege zur Folge haben. So ist an der Anschlussstelle Völklingen-Geislautern nur die Fahrbeziehung Richtung Saarbrücken möglich. Verkehre von der L165 (Geislautern und Rathausstraße, einschließlich Weltkulturerbe und Saarstahl) in Richtung Saarlouis belasten deshalb die Ortsdurchfahrt Wehrden (L271, Schaffhauser Straße), um zur Autobahnanschlussstelle Völklingen-Geislautern zu gelangen. An der Anschlussstelle Völklingen fehlen direkte Fahrbeziehungen nach und aus Fürstenhausen (L136). So kann man aus Saarbrücken kommend nicht links nach Fürstenhausen abbiegen. Aus Fürstenhausen kommend kann man nicht links in Richtung Saarlouis abbiegen. Diese Fahrbeziehungen sind nur indirekt über Wendefahrten am Kreisel Im Alten Brühl oder – teilweise – über die Anschlussstelle Völklingen-Ost und Zechenstraße möglich. Das Gleiche gilt für Fahrzeuge aus der Saarwiesenstraße. Von der L271 (Fenne und Fürstenhausen) kommend gelangt man wegen der Einbahnregelung in der südlichen Zechenstraße nicht zur Anschlussstelle Völklingen Ost. Entsprechendes gilt für Fahrten ins Gewerbegebiet Saarwiesen. Dies hat Umwege durch den Ortskern von Fürstenhausen und die Saarwiesenstraße zur Folge. Lkw nach Fenne und Fürstenhausen können den Anschluss auch in Gegenrichtung nicht nutzen, da die Bahnunterführung in der Zechenstraße für Lkw gesperrt ist.

Für Verkehre aus Norden (Püttlingen, Köllertal) gibt es keine leistungsfähige und schnelle Straßenverbindung zur Bundesstraße B51 und zur Autobahn A620. Sie nutzen deshalb die L136, die durch Völklingen hindurch führt und die Karolingerstraße, Hohenzollernstraße, Heinestraße und Püttlinger Straße belastet. Zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation und zur besseren Anbindung des Köllertals an die B51 und die A620 gab es in der Vergangenheit bereits Überlegungen zu einer Ortsumgehung im Osten von

¹⁶ Völklingen – Geislautern, Verkehrsuntersuchung im Zuge der L165; Ingenieurbüro für Verkehrsweisen Koehler und Leutwein GmbH&Co.KG im Auftrag des Landesbetriebs für Straßenbau Saarland (LfS), Juli 2010

Völklingen zwischen Püttlingen und Luisenthal. Zurzeit werden diese Überlegungen nicht weiter verfolgt.

Einbahnstraßen im Stadtzentrum erschweren die Erschließung im Kfz-Verkehr (sowie im Rad- und Öffentlichen Verkehr) und führen zu Umwegfahrten, erhöhten Verkehrs- und Umweltbelastungen und Orientierungsproblemen, insbesondere für Fremde. Besonders nachteilig wirkt sich das Einbahnstraßensystem auf die Verkehrssituation in der unteren Poststraße aus. Der Verkehrsberuhigte Bereich mit Schrittgeschwindigkeit passt nicht zu einer Haupterschließung für das Stadtzentrum. Die Parallelstrecke über die Straße Am Hüttenwerk ist umwegig und mit zusätzlichen Verlustzeiten vor allem an den signalisierten Knotenpunkten verbunden.

Im Osten des Stadtzentrums erschweren fehlende Abbiegebeziehungen am Amtsgerichtskreisel, Im Betzen und in der Hohenzollernstraße die Verkehrerschließung. Im Westen des Stadtzentrums gibt es keine direkte Verknüpfung zwischen der Rathausstraße und der Südtangente in Richtung West (Bous). Am Hüttenwerk fehlen Linksabbiegebeziehungen am Anschluss von Saarstahl, Torhaus 2, was Umwege durch Innenstadtstraßen zur Folge hat. Auch am westlichen Ende der Südtangente ist Linksabbiegen in die Bismarckstraße in Richtung Am Hüttenwerk nicht möglich. Im Norden und Westen des Stadtzentrums wird der Verkehr zwischen der B51 (Bismarckstraße) und der L136 (Heinestraße) durch Wohnstraßen geführt (teilweise mit Tempo 50). Eine geeignete Straßenverbindung fehlt dort.

Verkehrlich ungünstig liegen die SHG-Kliniken in der Weststadt und das Berufsbildungszentrum auf dem Heidstock, da diese großen Verkehrserzeuger nicht an Hauptverkehrsstraßen liegen, sondern über Wohn- und Sammelstraßen erschlossen werden und dort auch einen hohen Parkdruck erzeugen. Dies gilt, in abgeschwächter Form, auch für einige Schulen. Die SHG-Kliniken bemängeln auch die unklare und unzureichende Wegweisung zum Klinikum.

Einige Knotenpunkte sind überdimensioniert bzw. stark aufgeweitet. Dies kann zu erhöhten Geschwindigkeiten von Abbiegeverkehren und damit Unfallgefahren, langen Querungsstrecken für Fußgänger und einer gestalterischen Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßenraum führen. Überdimensioniert sind zum Beispiel die Knotenpunkte Altenkesseler Straße / Althansstraße in Luisenthal, Völklinger Straße / Hugenottenstraße in Ludweiler und Gerhardstraße / Haldenweg auf dem Heidstock.

In der Hofstattstraße sollten die Vorfahrtregelungen generell überprüft werden. Insbesondere dann, wenn die Hofstattstraße in eine Tempo 30-Zone einbezogen wird (siehe Kapitel 3.3), bietet sich hier die Rechts-vor-links-Regel an. Die heutige Vorfahrt für die Hofstattstraße ist aufgrund der Verkehrsbedeutung insbesondere an den Knoten Brunnenstraße, Poststraße und Dieselstraße fragwürdig.

3.2 Lkw-Verkehr

Für die Wirtschaft ist es wichtig, dass vor allem die Gewerbe- und Industriestandorte sowie die Einkaufsmärkte und Geschäfte auch mit Lkw und Lieferwagen gut erreichbar sind. Vom Schwerverkehr gehen allerdings auch hohe Belastungen in Form von Lärm, Abgasen, Erschütterungen und Flächenbedarf aus.

Die großen Gewerbegebiete Völklingens beidseits der Saar sind entweder direkt oder über Landesstraßen auf kurzen Wegen an die A620 und B51 angebunden. Dies gilt auch für die sich zurzeit entwickelnden Gewerbegebiete Ost und ehem. Kokerei im Osten von Fürstenhausen. Durch eine geplante Straßenverbindung zwischen der Kokereistraße und Am Holzplatz wird sich die Verkehrsanbindung dieser Gewerbegebiete weiter verbessern. Problematisch ist allerdings die Verkehrserschließung der Firma ThyssenKrupp Schulte in Fürstenhausen über die Wohnstraßen Viktoriastraße, Kaiserstraße und Kurt-Schumacher-Straße.

Einige Mängel gibt es auch in der Lkw-Erschließung von Saarstahl. Der kürzeste und schnellste Weg vom Torhaus 1 in der Schlachthofstraße auf die A620 in Richtung Saarlouis führt durch Wehrden hindurch. Dies führt im engen Ortskern von Wehrden und in der anschließenden Steigungsstrecke zu besonders hohen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Die Alternativstrecke über die Südtangente ist etwas länger und im Bereich des Globus Warenhauses (Rathausstraße) wegen der Einhausung und vieler Fußgänger ebenfalls problematisch. Das Torhaus 2 an der Straße Am Hüttenwerk ist wegen fehlender Abbiegebeziehungen im Westen der Innenstadt (siehe Kapitel 3.1) nicht optimal ans übergeordnete Straßennetz angebunden.

Die wichtigsten Einkaufsstandorte (Globus Warenhaus, Saarwiesen, Alter Haller in Wehrden, Am Hammergraben in Geislautern, die Innenstadt und die Stadtteilzentren) liegen ebenfalls an klassifizierten Straßen und sind darüber gut mit Lkw erreichbar. Für die Innenstadt gelten allerdings die in Kapitel 3.1 beschriebenen Mängel in der Orientierung und Erreichbarkeit durch fehlende Direktanbindungen und Abbiegebeziehungen sowie Einbahnstraßen.

Zum Schutz von Anwohnern gibt es auf einigen Strecken Lkw-Verbote. Dies gilt vor allem für die L165 in Wehrden-Süd und Geislautern, die südliche Zechenstraße in Fürstenhausen, die Westanbindung von Fenne (Am Holzplatz), Straßen im alten Ortskern Wehrden, die untere Stadionstraße, die Pottaschdell zwischen Luisenthal und Heidstock und die L279 zwischen dem Lauterbachtal und Überherrn. Nächtliche Lkw-Verbote gibt es auf der L165 zwischen Geislautern (L164 Rotweg) und der Staatsgrenze zu Frankreich in Lauterbach sowie auf der L271 in Wehrden östlich der L165 (Rathausstraße). Darüber hinaus gibt es Lkw-Verbote in einzelnen Wohnstraßen. Anliegerverkehre sind von den ganztägigen Lkw-Verboten ausgenommen.

3.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten inner- und außerorts sind in den **Plänen 4.1 und 4.2** dargestellt. Mängel im Geschwindigkeitskonzept zeigen die **Pläne 9.1 bis 9.3**.

Die Wohngebiete Völklingens sind i.d.R. als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. In den Wohngebieten der nördlichen Innenstadt und Weststadt, zwischen Hohenzollernstraße und Dieselstraße, fehlen diese jedoch zum Teil.

In einigen Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen mit hohen Nutzungskonflikten (u.a. Heinestraße, Stadionstraße, Pasteurstraße, Röntgenstraße, Nordring, Trierer Straße, Altenkesseler Straße, Stadtzentrum tlw.) sind Streckengeschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h angeordnet. In anderen vergleichbaren Straßenzügen gilt allerdings die allgemeine innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Hierzu zählen (zumindest teilweise) die Ortsdurchfahrten von Fürstenhausen, Geislautern, Lauterbach, Ludweiler, Luisenthal und Wehrden, einige Straßen der Innenstadt (u.a. Alter Markt, Bergstr., Brunnenstr., Cloosstraße, Danziger Str., Hohenzollernstr., Hofstattstr., Karl-Janssen-Str., Moltkestr.) sowie die Gerhardstraße. Die Temporegel in diesen Straßen sollte überprüft werden.

Ebenso sollte die Zweckmäßigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf einem ca. 300 m langen Abschnitt der B51 Bismarckstraße, zwischen dem Knoten Nordring und der Ortstafel, geprüft werden, da davor und danach Tempo 50 gilt.

Die Analysen aus der 1. Bürgerwerkstatt am 21.11.2015 zum fließenden Kfz-Verkehr sind in **Anlage 3** (Ergebnisprotokoll) enthalten.

4 Analyse ruhender Kfz-Verkehr

In der Innenstadt wurden das Parkraumangebot und die Parkregelungen erfasst (**Plan 10**) und die Auslastung der Parkstände an einem normalen Werktag ermittelt. Außerdem wurde illegales Parken in Halteverboten und auf Gehwegen aufgenommen. Das Untersuchungsgebiet reicht von der Hohenzollernstraße im Osten bis zur Bergstraße im Westen und von der Heine- und Hochstraße im Norden bis zum Hauptbahnhof und Alten Brühl im Süden. Es ist in die 6 Teilgebiete Ost, Mitte, West, Nordost, Nord und Nordwest gegliedert, um Unterschiede zwischen verschiedenen Innenstadtbereichen deutlich zu machen. Die Untersuchung umfasst das Parken in den Straßen, auf den öffentlichen Parkplätzen, in der City-Tiefgarage, im Parkhaus Globus und am Hauptbahnhof.

Die Auslastung der Parkstände wurde durch Begehungen am Donnerstag, 10.09.2015 von 08:00 bis 22:00 Uhr in 2-Stunden-Intervallen erfasst. Daraus

ergibt sich die Auslastung im Tagesverlauf einschließlich der Nachtstunden.

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 2.711 Parkstände. Davon befinden sich 1.145 in den Parkbauten (City-Tiefgarage und Globus), 896 in den Straßen und 670 auf den Parkplätzen (Hindenburgplatz, Otto-Hemmer-Platz, Rathausplatz, am Alten Rathaus, Am Hüttenwerk, Im Alten Brühl und im Bahnhofsbereich). Ein Teil der Parkstände in den Parkbauten und auf dem Hindenburgplatz (tagsüber) ist allerdings vermietet, und daher nicht öffentlich nutzbar.

In den Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen der Innenstadt (ohne DB-Parkplätze) finden sich folgende Parkregelungen:

- freies Parken
- Parkscheibe (max. Parkdauer je nach Lage 30 min bis 3 h)
- Parkgebühren (7 bis 18 Uhr; max. Parkdauer je nach Lage 1 h bis 3 h, Parkuhren: 0,30 €/20 min, Parkscheinautomaten: 0,50 €/30 min, tlw. mit „Brötchentaste“ 20 min frei)
- Bewohnerparken
- Sonderparkberechtigungen (für Behinderte, Taxi, Arzt, Polizei)
- eingeschränktes und absolutes Halteverbot

Gebührenpflichtiges Langzeitparken gibt es nur auf den Parkplätzen im Bahnhofsbereich (siehe unten). Ansonsten sind Langzeitparker auf die Parkstände ohne Parkregelung („freies Parken“), die Anmietung eines Stellplatzes oder einen privaten Stellplatz angewiesen.

Abbildung 7 zeigt die prozentualen Anteile der Parkregelungen für die Parkstände in den Straßen und auf den Parkplätzen (ohne Parkbauten, ohne DB und ohne vermietete Parkstände auf dem Hindenburgplatz). Daraus geht hervor, dass auf 47% der Parkstände die Parkdauer beschränkt ist (Kurzzeitparken). Auf 90% dieser Kurzzeitparkstände muss eine Parkgebühr entrichtet werden, auf 10% ist das Parken gebührenfrei (Parkscheibe). Parken ohne Beschränkungen („freies Parken“) ist auf 27% der Parkstände möglich. 20% der Parkstände sind nur für Bewohner.

In einigen Straßenzügen gibt es im Tagesverlauf unterschiedliche Parkregelungen (z.B. Bewohnerparken nur nachts, Halteverbot nur tagsüber usw.). Der Rathausplatz ist mittwochs und samstags von 6-14 Uhr für den Wochenmarkt gesperrt.

Die Parkgebühren im Parkhaus Globus orientieren sich mit 1 €/h an denen im öffentlichen Straßenraum. Es ist aber auch längeres Parken möglich, das ab der 4. Stunde mit 1,50 €/h etwas teurer wird. Für Kunden des Warenhauses ist das Parken in den ersten 2 Stunden frei. Das Parkhaus Globus ist von 07:30 bis 20:30 Uhr geöffnet.

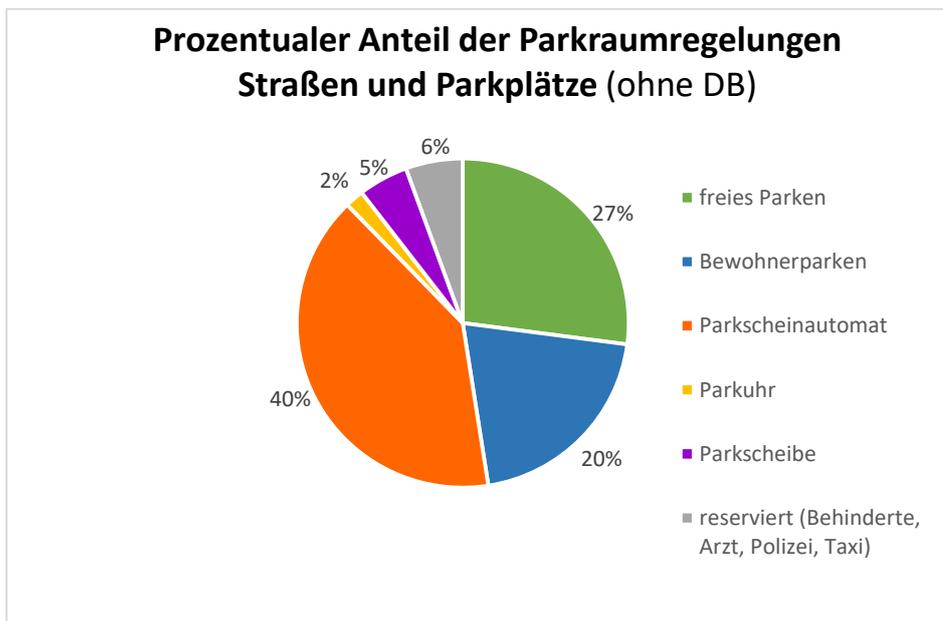


Abbildung 7: Anteile der Parkraumregelungen in der Innenstadt

Die Gebühren in der City-Tiefgarage liegen mit 0,75 €/30 min um 50% über denen im öffentlichen Straßenraum und im Parkhaus Globus bis zur 3. Stunde. Längeres Parken ist hier bei gleichbleibendem Preis möglich, der dann dem im Parkhaus Globus ab der 4. Stunde entspricht. Aus verkehrspolitischer Sicht sollte Parken in Parkhäusern u. Tiefgaragen nicht teurer sondern möglichst günstiger als im Straßenraum sein, damit die Parkbauten besser ausgelastet sind und in den Straßen mehr Platz für kurze Parkzeiten (Erläuterungen) oder andere Nutzungen (Fußgänger, Radfahrer, Straßengestaltung usw.) bleibt. Samstags wird dem durch freies Parken in der City-Tiefgarage Rechnung getragen. Es stellt sich dabei aber die grundsätzliche Frage, ob und in welchem Maße Parken subventioniert werden soll. Die City-Tiefgarage ist von 07:15 bis 21:00 Uhr geöffnet. Es sollte geprüft werden, ob nicht auch spätere Ausfahrten ermöglicht werden können, damit die Tiefgarage auch bei abendlichen Besuchen in der Innenstadt (u.a. bei Veranstaltungen) nutzbar ist.

Besondere Parkregelungen gibt es auf den Parkplätzen der Deutschen Bahn östlich und westlich des Hauptbahnhofs. Dort ist Langzeitparken günstig, um Bahnkunden ein attraktives Angebot für Park-and-Ride zu machen. Auf dem Parkplatz westlich des Hauptbahnhofs ist Parken bis zu 6 Tagen für 8 €/Tag möglich, auf dem Parkplatz östlich des Hauptbahnhofs sind die Konditionen für Langzeitparker noch besser. Dort werden auch Wochen- und Monatsstickets angeboten. Die Gebühren liegen bei 3,85 €/Tag, 15,40 €/Woche und 30,00 €/Monat. Auf dem weiter östlich liegenden Parkplatz, der von der Stadt bewirtschaftet wird, ist Tagesparken für 6,00 €/Tag möglich.

Die Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge wurde bei den Begehungen nicht ermittelt. Differenzierte Aussagen zur Nachfrage von Kurz- und Langzeitparkern und von verschiedenen Nutzergruppen (Arbeit, Einkauf/Erledigungen, Bewohner usw.) sind deshalb nicht möglich. Wo nicht länger als 3 Stunden geparkt werden darf, kann aber davon ausgegangen werden, dass dort keine Berufs- oder Ausbildungspendler parken. Freies Parken ist vor allem in der nördlichen Innenstadt und Im Alten Brühl möglich. Dies ist vor allem für Langzeitparker (Berufs- und Ausbildungspendler, Bewohner) interessant. Nachts ist überwiegend von Bewohnerparken auszugehen.

Das Untersuchungsgebiet, die Teilgebiete, die Parkregelungen und die Anzahl der Parkstände in den einzelnen Straßenzügen und Parkieranlagen sind in **Plan 10** dargestellt.

Die Auslastung von Parkräumen wird im Allgemeinen wie folgt bewertet¹⁷:

- < 60% Auslastung: kein Parkdruck
- < 70% Auslastung: geringer Parkdruck
- < 80% Auslastung: mittlerer Parkdruck
- < 90% Auslastung: hoher Parkdruck
- > 90% Auslastung: sehr hoher Parkdruck

Auslastungsgrade über 90%, insbesondere in den Straßen eines Stadtgebiets, können zu längeren Parksuchzeiten und verstärkt zu regelwidrigem Parken führen und sollten deshalb vermieden werden.

Abbildung 8 zeigt die Gesamtauslastung aller Parkstände sowie aller Parkstände in den Straßen und aller Parkstände in den Parkieranlagen (Parkplätze und Parkbauten). Es wird deutlich, dass an Normalwerktagen – bezogen auf die gesamte Innenstadt – große Parkraumreserven vorhanden sind. Die Spitze der Auslastung liegt vormittags nach 10 Uhr bei 52%. Nachmittags ist die Auslastung relativ konstant bei ca. 44%. In den Nachtstunden beträgt sie nur 19%. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Parkbauten nachts geschlossen sind.

Die Auslastung in den Straßen ist höher und über den Tag gleichmäßiger als in den Parkieranlagen (Parkplätze und Parkbauten). Sie liegt in den Straßen zu allen Zeiten zwischen 47 und 59%. In den Parkieranlagen wird die höchste Auslastung vormittags nach 10 Uhr mit 48% erreicht. Nachmittags fällt sie kontinuierlich ab und beträgt nachts nur 6%.

Um beurteilen zu können, ob auch in Zielnähe ein freier Parkstand zu finden ist, wurde die Auswertung differenziert für die einzelnen Teilgebiete und Parkieranlagen vorgenommen.

¹⁷ EVE – Empfehlungen für Verkehrserhebungen; FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 2012

Abbildung 9 zeigt die Auslastung der Straßenparkstände im Stadtzentrum, getrennt nach den Teilgebieten Innenstadt West, Innenstadt Mitte und Innenstadt Ost.

Die Auslastung in den Teilgebieten Innenstadt West und Innenstadt Mitte ist tagsüber höher als im Mittel aller Innenstadtstraßen; es bleiben aber auch hier stets ausreichende Kapazitätsreserven. Die höchste Auslastung in diesen Teilgebieten liegt nachmittags nach 16 Uhr bei ca. 70%. Nachts ist die Auslastung deutlich geringer. Ein etwas anderes Bild zeigt das Teilgebiet Innenstadt Ost. Dort ist die Auslastung von 20 Uhr abends bis mittags mit Werten zwischen 55 und 65% am höchsten und sinkt nachmittags auf ca. 50% ab. Dies lässt auf einen höheren Anteil an Bewohnerparken schließen. Der nachmittags geringere Parkdruck in den Straßen des Teilgebiets Innenstadt Ost kann möglicherweise auf die in diesem Gebiet liegenden Parkplätze (Otto-Hemmer-Platz, Rathausplatz und Hindenburgplatz) zurückgeführt werden. Trotz der stets ausreichenden Kapazitätsreserven in den Teilgebieten werden Fahrzeuge häufig regelwidrig abgestellt. Insbesondere Gehwegparken ist in Völklingen weit verbreitet. Es sollte geprüft werden, ob dies durch eine intensivere Parkraumüberwachung vermieden werden kann.

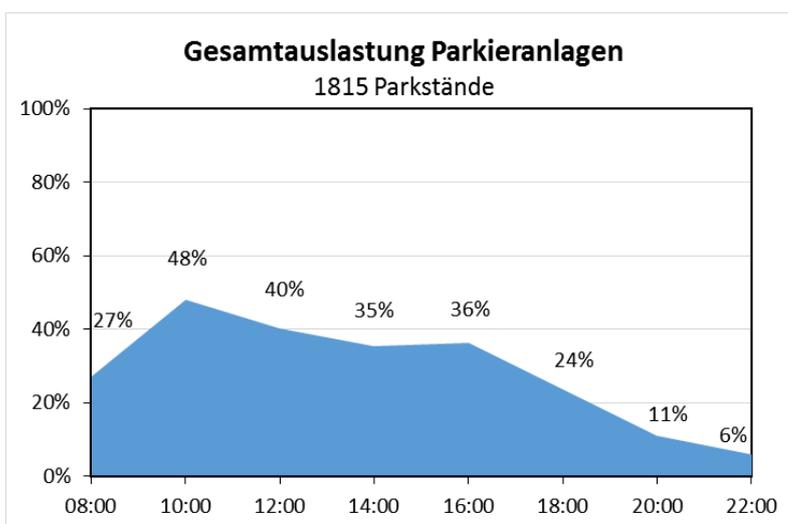
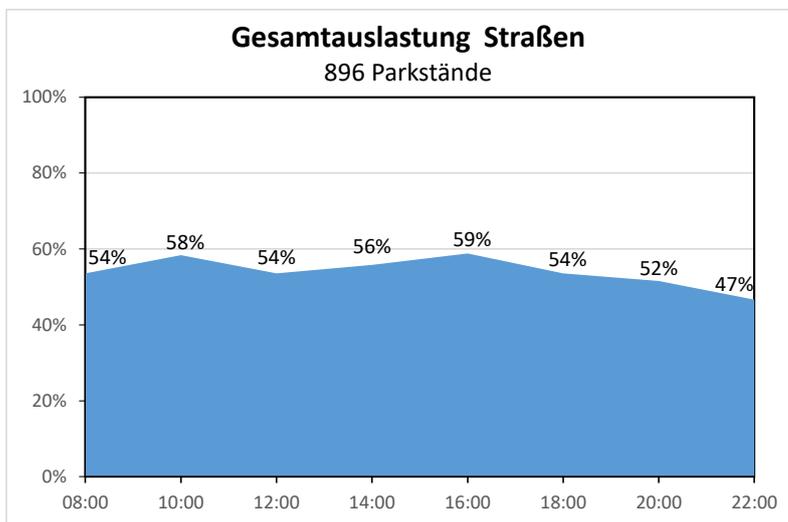
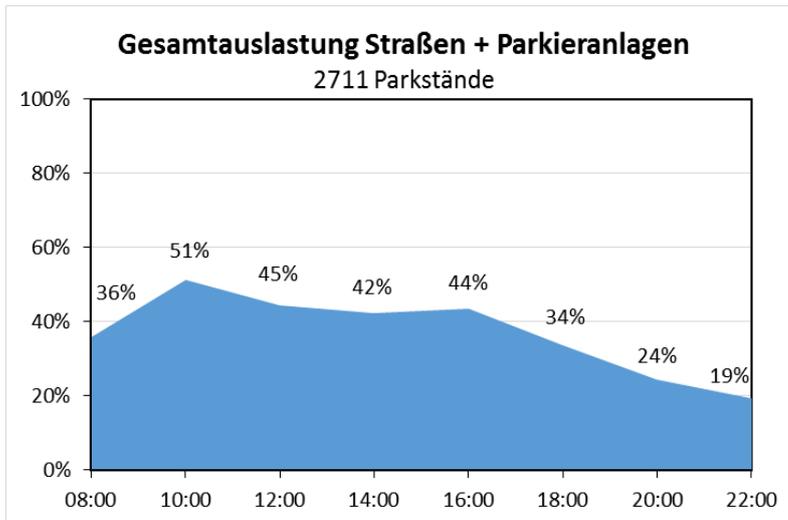


Abbildung 8: Parkraumauslastung in der Innenstadt, gesamt

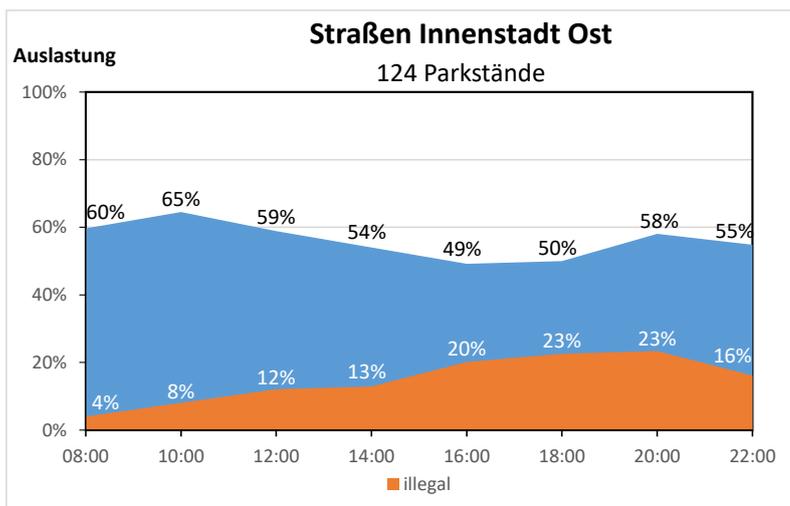
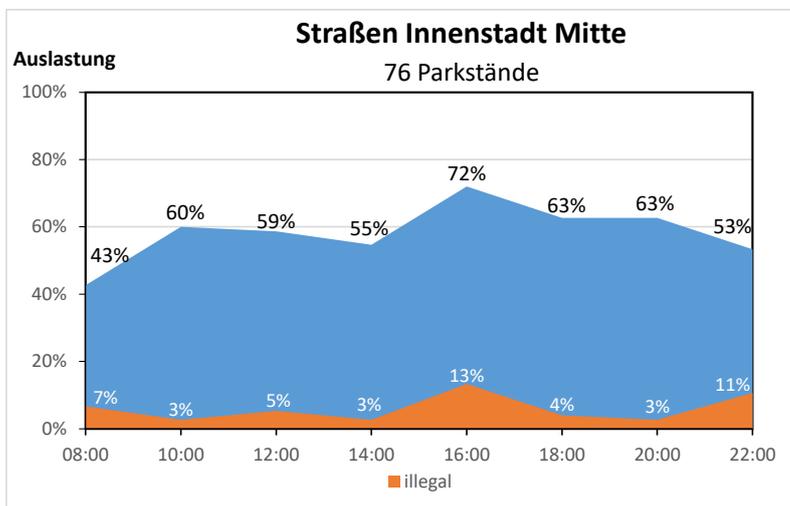
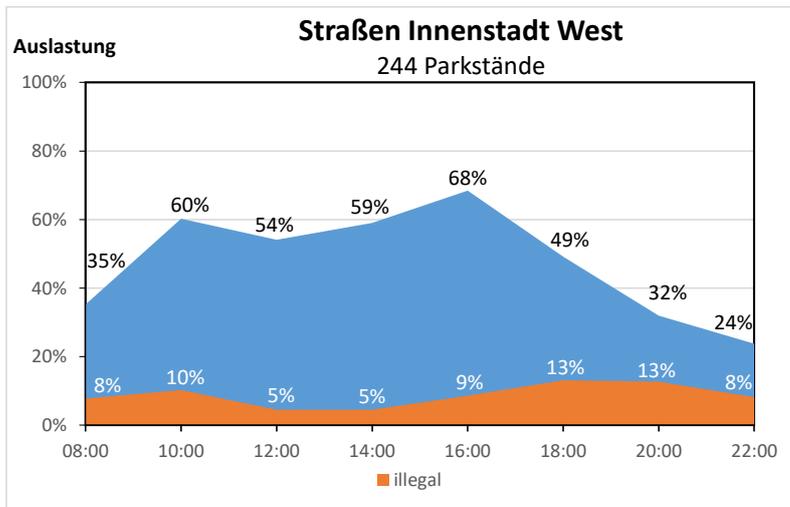


Abbildung 9: Parkraumauslastung in den Straßen des Stadtzentrums

Abbildung 10 zeigt die Auslastung der Straßenparkstände in der nördlichen Innenstadt, getrennt nach den Teilgebieten Innenstadt Nordwest, Innenstadt Nord und Innenstadt Nordost.

In der nördlichen Innenstadt ist die Auslastung tagsüber mit 45 bis 60% geringer als im Stadtzentrum; nachts ist die Auslastung mit 55 bis 70% dagegen höher. Dies zeigt, dass Bewohnerparken dort eine größere Rolle spielt als im Stadtzentrum. Dies dürfte einerseits an der anderen städtebaulichen Nutzungsstruktur, andererseits aber auch an den anderen Parkregelungen (überwiegend Bewohnerparken und freies Parken) liegen.

Wie **Abbildung 11** zeigt, sind die 3 Parkplätze im Stadtzentrum sehr unterschiedlich ausgelastet. Während der Otto-Hemmer-Platz tagsüber mit Werten, die teilweise über 90% liegen, sehr hoch ausgelastet ist, liegen die höchsten Auslastungen am Rathausplatz und am Hindenburgplatz knapp unter 50% am späten Vormittag. Nachmittags fallen die Werte auf 32 bis 20%. Dieses Bild entspricht dem der umliegenden Straßen des Teilgebiets Innenstadt Ost (Abbildung 9). Auch nachts ist die Auslastung des Otto-Hemmer-Platzes mit 37% deutlich höher als die des Rathausplatzes und Hindenburgplatzes mit unter 10%. Erstaunlich sind die großen Unterschiede vor allem im Vergleich der unmittelbar nebeneinander liegenden Parkplätze Otto-Hemmer-Platz und Rathausplatz. Dies wird zum Einen auf die zentralere Lage des Otto-Hemmer-Platzes, zum Anderen auf seine bessere verkehrliche Erschließung zurückgeführt.

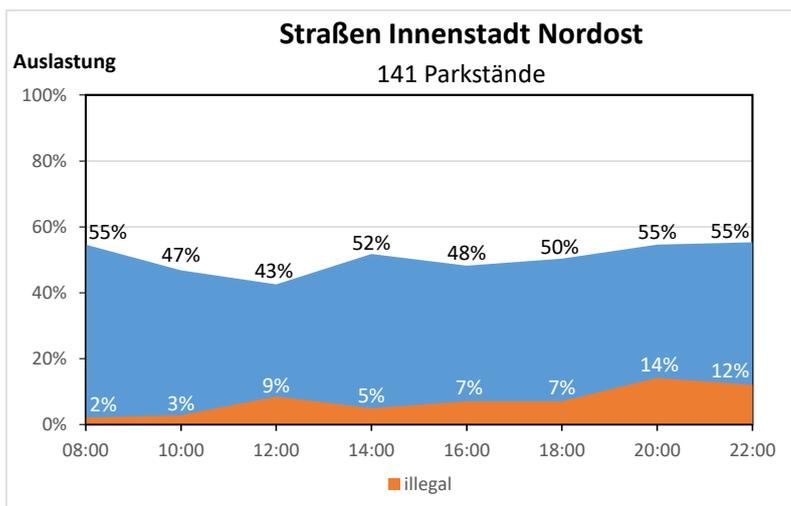
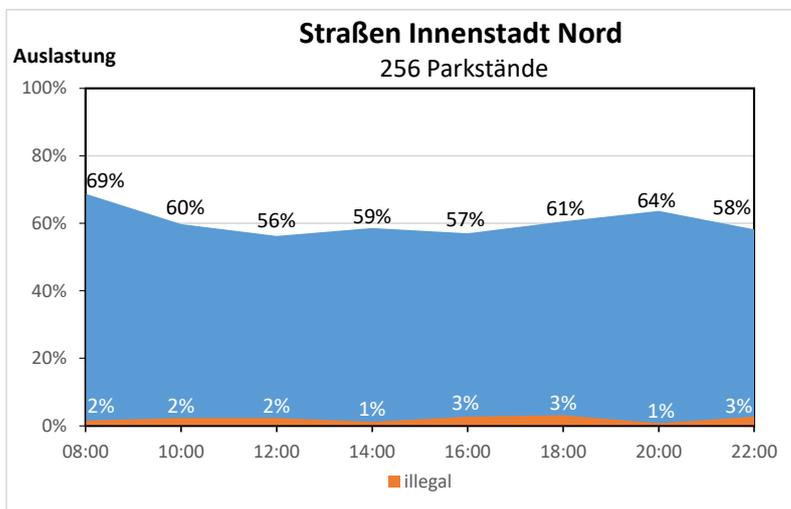
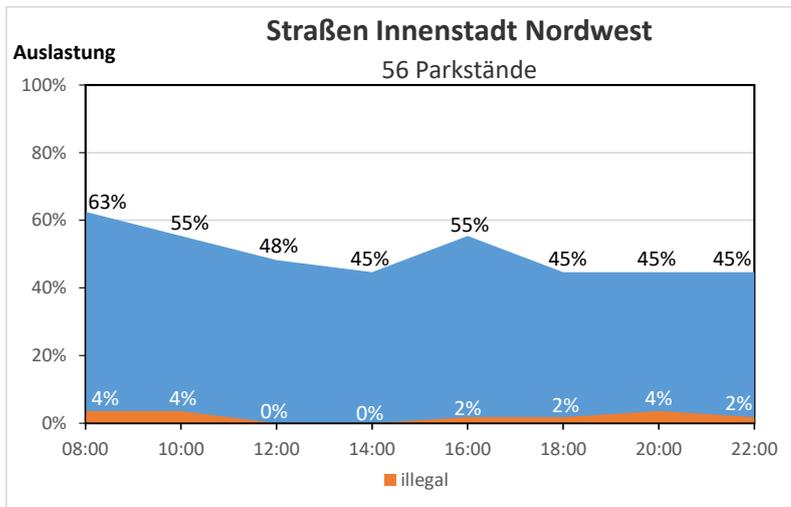


Abbildung 10: Parkraumauslastung in den Straßen der nördlichen Innenstadt

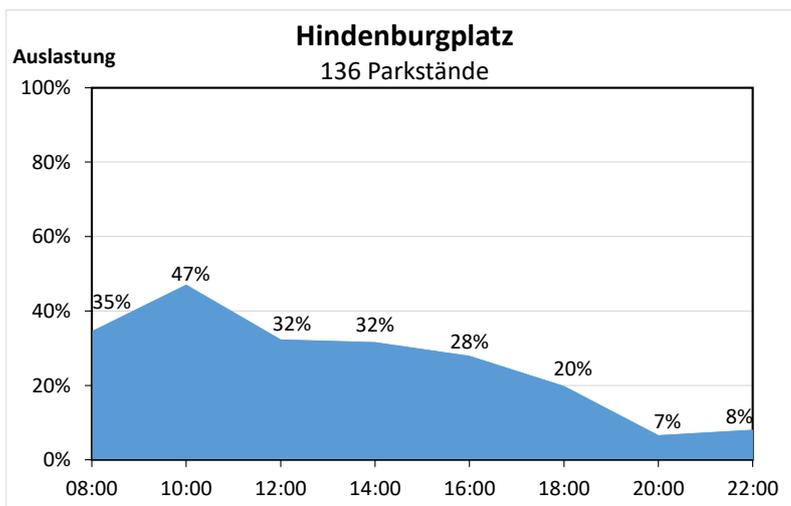
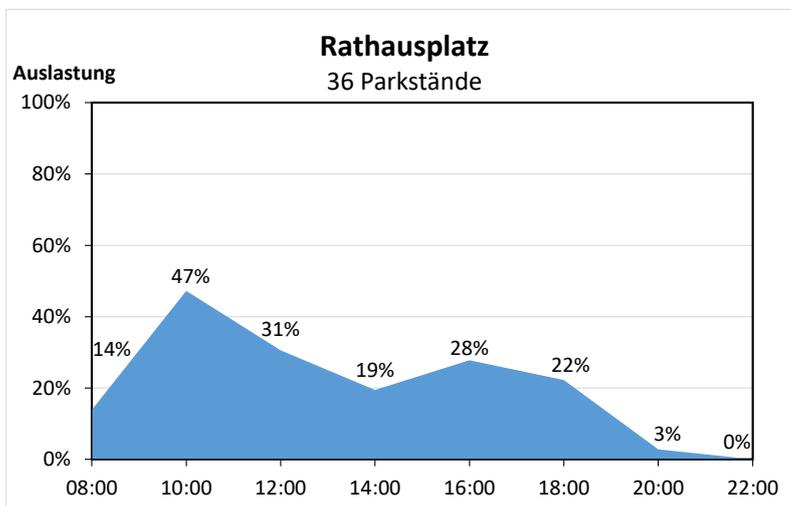
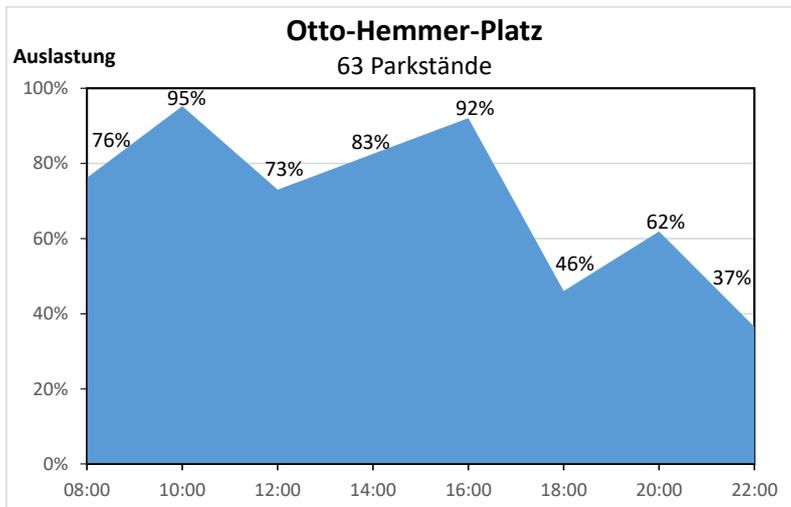


Abbildung 11: Parkraumauslastung auf den Parkplätzen des Stadtzentrums

Die Auslastung der Parkbauten ist in **Abbildung 12** dargestellt. Sowohl die City-Tiefgarage als auch das Parkhaus Globus weisen über den ganzen Tag große Kapazitätsreserven auf. Die höchsten Auslastungen treten zwischen 10 und 18 Uhr auf. Sie liegen in der zentraleren City-Tiefgarage zwischen 32 und 42%, im Parkhaus Globus zwischen 26 und 36%. Dies zeigt, dass es hinsichtlich der Kapazitäten möglich ist, mehr Straßenparken in die Parkbauten zu verlagern.

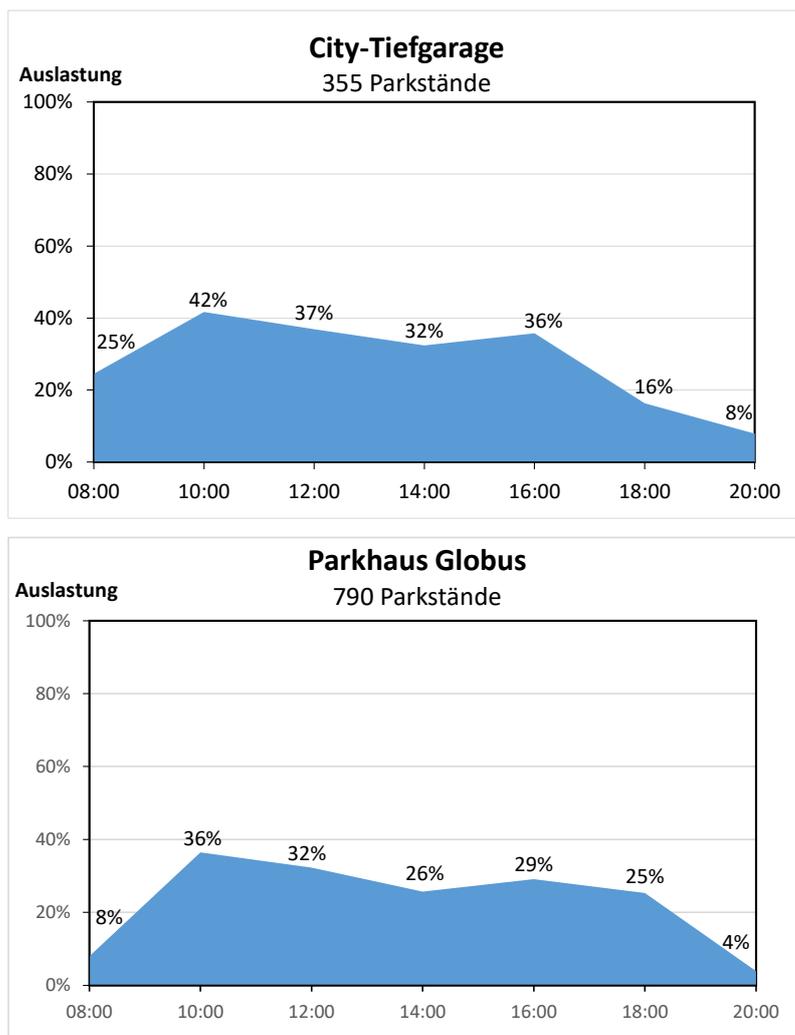


Abbildung 12: Parkraumauslastung in den Parkbauten

Abbildung 13 zeigt die Auslastung der Parkplätze in der südlichen Innenstadt: Im Alten Brühl und im Bahnhofsbereich.

Der Parkplatz Im Alten Brühl hat mit Werten von 67 bis 93% zwischen 8 und 16 Uhr eine ähnlich hohe Auslastung wie der Otto-Hemmer-Platz. Wegen seiner peripheren Lage und des freien Parkens (keine Parkdauerbeschränkung, keine Parkgebühren) ist davon auszugehen, dass der Parkplatz Im Alten Brühl tagsüber vor allem von Berufstätigen der Innenstadt genutzt wird. Nachts liegt

die Auslastung bei 27%, möglicherweise durch Bewohner der südlichen Innenstadt.

Die Auslastung der Parkplätze im Bahnhofsbereich, die unter anderem Park-and-Ride-Kunden zur Verfügung stehen, liegt maximal bei 55% am späten Vormittag, in den übrigen Zeiten tagsüber zwischen 32% und 50%. Nachts fällt die Auslastung auf 18%. Dies lässt darauf schließen, dass der größte Anteil der Parkplätze für Tagesfahrten mit der Bahn oder von Beschäftigten der südlichen Innenstadt genutzt wird.

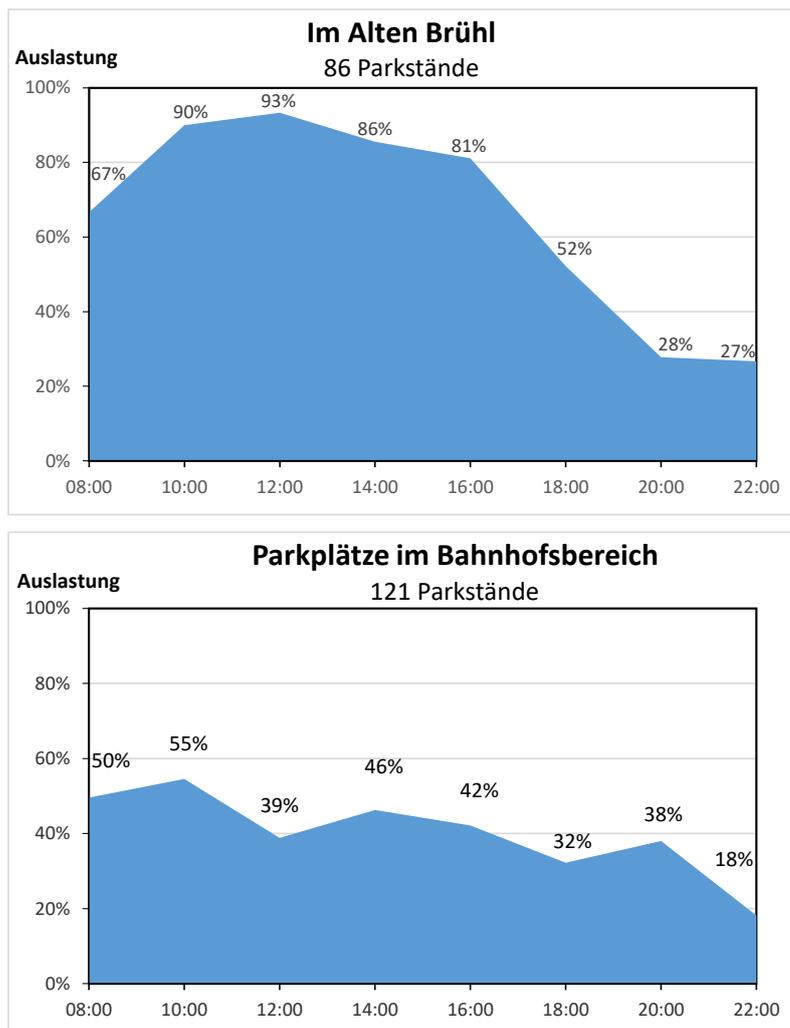


Abbildung 13: Parkraumauslastung auf den Parkplätzen der südlichen Innenstadt

Gehwegparken

Gehwegparken ist in Völklingen weit verbreitet, sowohl legal als auch illegal. Oft bleiben für Fußgänger nur schmale Restflächen, die die Mindestgehwegbreiten weit unterschreiten und kein Nebeneinandergehen oder Begegnen von Fußgängern ermöglichen. Behindert werden vor allem auch Fußgänger

mit Kinderwagen, Rollator oder Taschen sowie Rollstuhlfahrer. Gehwegparken mindert auch die Verkehrssicherheit, wenn Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen, die Sicht bei Fußgängerquerungen behindert wird und Kfz wegen breiter Fahrbahnen mit überhöhter Geschwindigkeit fahren. Darüber hinaus trägt Gehwegparken zur Dominanz des Kfz-Verkehrs in den Straßen bei, schwächt die Aufenthaltsfunktion und mindert die Gestaltqualität.

Abbildung 14 zeigt Beispiele für legales und illegales Gehwegparken.

Gehwegparken tritt auch dort auf, wo die Fahrbahn breit ist und genügend legale Parkstände vorhanden sind.



Abbildung 14: Legales und illegales Gehwegparken

(Beispiele von links oben nach rechts unten: innere Heinestraße, äußere Heinestraße, Schaffhauser Straße, Schillerstraße)

Die Analysen aus der **1. Bürgerwerkstatt** am 21.11.2015 zum ruhenden Kfz-Verkehr sind in **Anlage 2** (Ergebnisprotokoll) enthalten.

5 Analyse Fußverkehr

Die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger ist für die Attraktivität einer Stadt, insbesondere im Stadtzentrum und in den Stadtteilzentren, aber

auch im Umfeld anderer wichtiger Ziele und auf den Wegen dorthin sowie für die Naherholung von herausragender Bedeutung. Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart, die fast allen Menschen eine selbstständige und kostenlose Mobilität ermöglicht. Es belebt die Stadt und fördert die Kommunikation und Gesundheit. Auch Kfz-Nutzer, ÖPNV-Nutzer und Radfahrer sind auf ihren Wegen von und zum Fahrzeug Fußgänger.

Für Fußgänger sind möglichst direkte, zügige, sichere und attraktive Verbindungen wichtig. Fußwegeverbindungen müssen ausreichend breit und frei von Umwegen und Barrieren (Absperrungen, Gehwegeinbauten, Gehwegparken, Dämmen usw.) sein. Besondere Anforderungen an die Barrierefreiheit gelten für mobilitätseingeschränkte Personen, um auch ihnen die möglichst selbstständige Teilnahme am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird dies zunehmend wichtiger. Zur notwendigen Infrastruktur für Fußgänger zählen auch ausreichende Sitzgelegenheiten und Plätze zum Ausruhen und Verweilen. Zur Sicherheit gehören sowohl die Verkehrssicherheit als auch die soziale Sicherheit (Sicherheit vor Belästigungen und Kriminaltaten). Hierfür müssen die Strecken gut einsehbar, gut beleuchtet und belebt sein. Attraktiv sind Wege in einem schönen und interessanten Umfeld mit wenig Störungen durch den Kfz-Verkehr.

Die Innenstadt und die Stadtteile sind hinsichtlich ihrer Größe für den Fußgängerverkehr gut geeignet.

Das heutige Fußverkehrssystem mit den wichtigsten Zielen (Stadt- und Stadtteilzentren, Kindergärten und Schulen, Einkaufsmärkte, Sportanlagen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen), wichtigen separaten Fußwegen (abseits der Straßen) sowie Querungshilfen (Mittelinselfen, Zebrastreifen, Fußgänger-Signalanlagen, Unterführungen) sind in den **Plänen 11.1 und 11.2** dargestellt. In diesen Plänen wird außerdem auf die wichtigsten Mängel im Fußverkehrssystem hingewiesen. Eine detailliertere Darstellung für das Stadtzentrum ist in den **Plänen 3.3** (Bestand) und **9.3** (Mängel) enthalten.

Im Stadtzentrum gibt es einige für Fußgänger und für den Aufenthalt sehr attraktive Bereiche. Dies gilt insbesondere für die Fußgängerzone mit Citypromenade, Eligiuspassage, Forbacher Passage, Adolf-Kolping-Platz, Platz Ars-Sur-Moselle und Platz Les Lilas im westlichen Stadtzentrum. Trotz seiner Attraktivität ist dieser Bereich zum Großteil wenig belebt. (Siehe **Abbildung 15**)

In der angrenzenden unteren Poststraße, die als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist, haben Fußgänger zwar Vorrang vor dem Kfz-Verkehr, dennoch gibt es Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Grund hierfür ist, dass die Funktion der Straße im Verkehrssystem nicht mit der Verkehrsregelung und der Gestaltung im Einklang steht. Die Gestaltung der Straße ist außerdem in die Jahre gekommen.

In den Haupteinkaufsstraßen Bismarckstraße und Rathausstraße sind die Fußgängerflächen überwiegend ausreichend, teilweise sogar großzügig. Dennoch prägt der Kfz-Verkehr stark das Erscheinungsbild dieser Straßen.

Die Gestaltung lässt Wünsche offen und lädt kaum zum Aufenthalt ein. (Siehe **Abbildung 15**)



Adolf-Kolping-Platz:
hohe Aufenthaltsqualität



Bismarckstraße:
eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Abbildung 15: Aufenthaltsqualitäten im westlichen Stadtzentrum



Grünzone Rathaus/Stadtbad/Finanzamt:
gute Aufenthaltsqualität



Otto-Hemmer-Platz:
eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Abbildung 16: Aufenthaltsqualitäten im östlichen Stadtzentrum

Im östlichen Stadtzentrum gibt es mit dem Otto-Hemmer-Platz, dem Rathausplatz und den Grünzonen zwischen Rathaus, Stadtbad und Finanzamt teilweise ebenfalls attraktive Bereiche für Fußgänger. Die starke Nutzung der Plätze durch den ruhenden Kfz-Verkehr schränkt die Aufenthalts- und Gestaltqualität aber stark ein. Die Potenziale bleiben untergenutzt. (Siehe **Abbildung 16**)

Ein großes Defizit für die Attraktivität des Stadtzentrums als Ganzes liegt darin, dass die Fußgängerbereiche und Plätze im Osten und Westen nicht durch direkte und attraktive Wege miteinander verbunden sind, sondern Inseln darstellen. Die Fußgängerquerung zwischen Otto-Hemmer-Platz und der Straße Zum Markt wird sogar durch Absperrungen und eine Bushaltestelle unterbunden. In Verlängerung der Straße Zum Markt wäre eine Passage zwischen der Hofstattstraße und Bismarckstraße wünschenswert.

Darüber hinaus fehlen attraktive Anbindungen des Globus-Warenhauses, des Hauptbahnhofs, der Weltkulturerbstätte Völklinger Hütte und der Saar ans Stadtzentrum. Die natürliche Lagegunst Völklingens an der Saar ist kaum erlebbar. Die Potenziale der Weltkulturerbstätte für die Innenstadt werden kaum genutzt. Die Barrieren im Westen (Rathausstraße) sind vor allem erhebliche

Qualitätsdefizite im Bereich Globus/Südtangente sowie eine fehlende Fußgängerverbindung auf der Ostseite des Globus-Kreisels. Im Osten fehlt eine direkte und attraktive Fußwegeverbindung zwischen dem Alten Brühl und der Saar. Um die Saar besser erlebbar zu machen und um innenstadtnah einen Ringschluss für die Naherholung zu schaffen, wäre eine Fußwegeverbindung am nördlichen Saarufer zwischen dem Alten Brühl und der Rathausstraße (Weltkulturerbstätte Völklinger Hütte) wünschenswert. Eine weitere große Barriere in Nord-Süd-Richtung stellt der Amtsgerichtskreislauf dar, der von Fußgängern nicht gequert werden kann.

Beispiele für Barrieren in der Innenstadt sind in **Abbildung 17** dargestellt.



Abbildung 17: Barrieren in der Innenstadt

(Beispiele von links oben nach rechts unten: Moltkestraße am Otto-Hemmer-Platz, Unterführung Karolingerstraße, Verteilerkreis unter Südtangente, Amtsgerichtskreislauf)

Die Stadtteilzentren besitzen insgesamt wenig Aufenthaltsqualität. Dies liegt zum einen an oft hohen Kfz-Belastungen, zum anderen aber auch an zu schmalen Gehwegen, fehlenden Aufenthaltsflächen und einem erheblichen Gestaltungsdefizit. Die Gehwege werden häufig durch parkende Fahrzeuge, Bäume oder andere Einbauten weiter eingeengt. Begünstigt ist der Kfz-Verkehr, der i.d.R. ausreichende Flächen zum Fahren und Parken hat. Fußgänger werden dagegen oft behindert und es mangelt an einem attraktiven Umfeld. Fußgängerquerungen sind in den Ortsdurchfahrten mit hohen Verkehrsbelastungen, insbesondere in Geislautern, Ludweiler, Luisenthal und Wehrden, schwierig und gefährlich. Teilweise fehlen ausreichende Querungshilfen.



Abbildung 18: Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität (Bsp. Geislautern)



Abbildung 19: Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität (Bsp. Ludweiler)



Abbildung 20: Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität (Bsp. Luisenthal)



Abbildung 21: Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität (Bsp. Wehrden)

So können die Stadtteilzentren ihre Funktion als Lebensmittelpunkte kaum erfüllen.

Beispiele für Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität (Gehwegeinengungen, schlechte Querbarkeit der Straße, fehlende Aufenthaltsflächen, Dominanz des Kfz-Verkehrs usw.) zeigen die **Abbildungen 18 bis 21**.

Verkehrsberuhigt und gut gestaltet sind Bereiche um die Kulturhalle in Wehrden.

Die Analysen aus der **1. Bürgerwerkstatt** am 21.11.2015 zum Fußgängerverkehr sind in **Anlage 2** (Ergebnisprotokoll) enthalten.

6 Analyse Radverkehr

In einem Entfernungsbereich bis 5 Kilometer ist das Fahrrad für viele Zwecke das ideale Verkehrsmittel, da es schnell ist – häufig schneller als das Auto – wenig Platz zum Fahren und Parken braucht, keinen Lärm und keine Abgase ausstößt, die Ressourcen und das Klima schont, die Gesundheit fördert und die Stadt belebt. In einem 5 km-Radius ums Stadtzentrum liegen alle Völklinger Stadtteile außer Lauterbach und südliche Teile von Ludweiler. Noch geringer sind die Entfernungen in der Innenstadt und in den Stadtteilen. Mit Elektrounterstützung (Pedelecs, E-Bikes) sind auch Steigungen und größere Entfernungen kein Problem. Das Fahrrad ist sowohl für den Alltagsverkehr (Schule, Beruf, Erledigungen) als auch den Freizeitverkehr gut geeignet.

Für Radfahrer sind zügige, sichere und attraktive Verbindungen sowie ein zusammenhängendes Netz von großer Bedeutung. In Wohnstraßen und anderen untergeordneten Straßen, insbesondere in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 oder darunter, können Radfahrer i.d.R. gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. In Hauptverkehrsstraßen sind meist separate Radverkehrsanlagen erforderlich. Gemeinsame Geh- und Radwege eignen sich i.d.R. nur auf separaten Strecken abseits der Straßen und bei geringem Fuß- und/oder Radverkehrsaufkommen.

Radverkehrsanlagen müssen ausreichend breit und frei von Barrieren (hohe Borde, Absperrungen, parkende Fahrzeuge usw.) sein. Zur Sicherheit gehört auch im Radverkehr, neben der Verkehrssicherheit, die soziale Sicherheit (Sicherheit vor Belästigungen und Kriminaltaten). Hierfür müssen die Strecken gut einsehbar, gut beleuchtet und möglichst belebt sein. Attraktiv sind Wege in einem schönen und interessanten Umfeld. Schnelle/sichere Radfahrer und langsame/unsichere Radfahrer haben unterschiedliche Bedürfnisse. Beiden muss in der Radverkehrsplanung Rechnung getragen werden. An wichtigen Zielen des Radverkehrs sind gut zugängliche, sichere und ggf. witterungsgeschützte Abstellanlagen in ausreichender Anzahl erforderlich.

In Völklingen gibt es einen hohen Nachholbedarf hinsichtlich eines attraktiven Radverkehrssystems. Dies erklärt den in Völklingen sehr geringen Radverkehrsanteil. Fehlende oder schlechte Radverkehrsanlagen fördern auch das Fehlverhalten von Radfahrern im Verkehr, indem sie z.B. Gehwege nutzen oder auf einseitigen Radverkehrsanlagen in die falsche Richtung fahren (siehe **Abbildung 22**). Dies führt zu Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer, vor allem von Fußgängern, und zu Verkehrssicherheitsproblemen. Radverkehrsanlagen, die in einem schlechten baulichen Zustand sind, führen ebenfalls zu geringer Akzeptanz und werden vom Kfz-Verkehr eher zugeparkt (siehe **Abbildung 23**).



Abbildung 22: Fehlverhalten von Radfahrern durch fehlende Radverkehrsanlagen / nicht regelkonformer Radfahrstreifen (Bsp. Luisenthal B51)



Abbildung 23: Zugeparkte Fuß- und Radverkehrsanlagen / Konflikte an Bushaltestelle (Bsp. Luisenthal B51)

Das heutige Radverkehrssystem mit den wichtigsten Zielen (Stadt- und Stadtteilzentren, Kindergärten und Schulen, Einkaufsmärkte, Sportanlagen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen), den Radfernverbindungen (Saarland-Radweg, Saar-Radweg, Köllertal-Radweg, Velo visavis) und den Radverkehrsanlagen ist in den **Plänen 12.1 und 12.2** dargestellt. Die **Pläne 13.1 und 13.2** zeigen die wichtigsten Mängel im Radverkehrsnetz. Eine detailliertere Darstellung für das Stadtzentrum ist in den **Plänen 3.3** (Bestand) und **9.3** (Mängel) enthalten. Um fehlende Verbindungen im Radverkehrsnetz zu identifizieren, wurde ein Wunschnetz für den Radverkehr in Völklingen entwickelt, das sich an den

wichtigsten Verkehrszielen orientiert. Das Wunschnetz ist in den **Plänen 16.1 und 16.2** (Teil „Planung“) dargestellt.

Einen eigenständigen Radweg bzw. Radfahrstreifen gibt es in Völklingen nur in Luisenthal auf einem ca. 630m langen Abschnitt auf der Südseite der Straße des 13. Januar (B51). Diese Radverkehrsanlagen sind aber in einem schlechten Zustand. Der Radfahrstreifen zwischen Hochbord und parkenden Kfz ist nicht regelkonform und gefährlich. (Siehe **Abbildungen 22 und 23.**)

Gemeinsame Geh- und Radwege oder Gehwege mit „Radfahrer frei“ gibt es an vielen Außerorts- oder anbaufreien Strecken, außerdem am Otto-Hemmer-Platz und Rathausplatz, im Grünbereich zwischen Rathaus, Stadtbad und Finanzamt sowie in der unteren Stadionstraße. Darüber hinaus stehen dem Radverkehr, insbesondere auf den Fernradwegen, auch Wirtschaftswege zur Verfügung. Sogenannte Schutzstreifen für den Radverkehr, die von Lkw bei Bedarf überfahrbar sind, gibt es in Völklingen bisher nicht. Die Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereiche (siehe **Pläne 4**) sind für den Radverkehr grundsätzlich ebenfalls geeignet und dienen der Feinerschließung bzw. Erreichbarkeit von Zielen in Wohngebieten.

Die Art der erforderlichen und möglichen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen ergibt sich aus dem straßenverkehrsrechtlichen und fachplanerischen Regelwerk¹⁸ in Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsbelastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Fahrstreifenanzahl, dem Lkw-Anteil, den Steigungs- und Platzverhältnissen sowie der Anzahl an Radfahrern und Fußgängern.

Es fällt auf, dass es an den meisten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen keine Radverkehrsanlagen gibt. Die Hauptverkehrsstraßen stellen jedoch oft die kürzesten und schnellsten Verbindungen zwischen den Verkehrszielen dar. Außerdem liegen auch an den Hauptverkehrsstraßen selbst oft wichtige Ziele, vor allem im Stadtzentrum und in den Stadtteilzentren. Besonders problematisch ist die fehlende Radverkehrsinfrastruktur zwischen der Karolingerstraße und Hohenzollernstraße im Zuge der L136 (Im Alten Brühl, Im Betzen, Amtsgerichtskreisel) sowie die dort fehlende Verknüpfung mit dem Radweg am Nordufer der Saar. Zur Querung der Karolingerstraße wird der Radverkehr durch eine unwirtliche Unterführung mit vielen Treppenstufen geschickt (siehe **Abbildung 17**). Die Zulässigkeit von Radverkehr auf der anbaufreien Südtangente (B51) ist fragwürdig. Es konnte dort allerdings auch kein Radverkehr beobachtet werden.

¹⁸ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. September 2015;

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); Köln, Ausgabe 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA); Köln, Ausgabe 2002

Durch Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wird der Kfz-Verkehr mit dem Radverkehr verträglicher, weil die Geschwindigkeitsunterschiede geringer und Konflikte weniger gefährlich sind als bei Tempo 50. Tempo 30 gibt es in Völklingen auf einigen Hauptverkehrsstraßen, u.a. im Stadtzentrum und an der L136 Heinestraße (siehe **Pläne 4**), in den Stadtteilzentren (außer Heidstock und Röchlinghöhe) allerdings nicht.

Die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den Radverkehr wird durch die Einbahnstraßen erschwert, da Radfahrer umwegempfindlich sind. Besonders ärgerlich sind Umwege dann, wenn mit ihnen auch unnötige Steigungen verbunden sind, wie bei einigen Straßen der Nordstadt. Von der Möglichkeit, Einbahnstraßen unter bestimmten Voraussetzungen für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben, wird in Völklingen seit Juli 2016 auf einem ersten Teilstück in der Poststraße Gebrauch gemacht. Weitere Einbahnstraßen sollten diesbezüglich geprüft werden.

Einige öffentliche Radabstellanlagen gibt es im östlichen Stadtzentrum (ca. 50 am Otto-Hemmer-Platz, Rathausplatz, Stadtbad und KiTa Rathaus) sowie beidseits des Hauptbahnhofs (ca.15). Trotz der geringen Anzahl an Abstellanlagen gibt es viele freie Kapazitäten. Dies ist auf die schlechte Ausstattung und die zum Teil schlechte Lage und Zugänglichkeit zurückzuführen. Am Hauptbahnhof sind dadurch zum Beispiel auch einige „wild“ abgestellte Fahrräder in Bahnsteignähe und in überdachten Bereichen zu beobachten. Im westlichen Stadtzentrum (Bismarckstraße, Rathausstraße, untere Poststraße) mit seinen vielen Geschäften und Dienstleistungen sowie in den Stadtteilzentren fehlen Fahrradabstellanlagen. Die geringe Anzahl an abgestellten Fahrrädern spiegelt die geringe Bedeutung des Radverkehrs in Völklingen wider.

Weitere Mängel enthalten die **Pläne 13** und **9.3** (Zentrum).

Die Analysen aus der 1. Bürgerwerkstatt am 21.11.2015 zum Radverkehr sind in **Anlage 2** (Ergebnisprotokoll) enthalten.

7 Analyse Öffentlicher Personennahverkehr

7.1 Schienenverkehr

Der Bahnhof von Völklingen ist an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr angebunden. Dort verkehren jeweils im Stundentakt die Regionalexpresslinie RE1 Mannheim – Trier – Koblenz sowie die Regionalbahnen RB70 Kaiserslautern – Saarbrücken – Merzig und RB71 Homburg (Saar) – Saarbrücken – Trier. Die Regionalbahnen RB70 und RB71 bilden zusammen

ungefähr einen 30-Minuten-Takt. Der Regionalexpress RE1 ist mit den Regionalbahnen nicht vertaktet. Die Fahrzeiten zwischen dem Bahnhof Völklingen und dem Hauptbahnhof Saarbrücken betragen 8-9 Minuten mit dem Regionalexpress bzw. 11-14 Minuten mit den Regionalbahnen. Die Fahrt nach Trier dauert mit dem Regionalexpress ca. 1 Stunde, mit der Regionalbahn 1:15-1:20 Stunden. Die Fahrt nach Koblenz dauert mit dem Regionalexpress fast 2,5 Stunden.

Am Bahnhof Luisenthal halten nur die Regionalbahnlinien RB70 und RB71 und bilden dort ebenfalls ungefähr einen 30-Minuten-Takt. Der Regionalexpress hält nicht in Luisenthal. Die Fahrzeit zwischen den Bahnhöfen Völklingen und Luisenthal dauert nur 4 Minuten. Dadurch hat Luisenthal eine sehr schnelle Verbindung zum Stadtzentrum Völklingen.

Anschlüsse an den Fernverkehr der Bahn sind durch Umsteigen am nahe gelegenen Hauptbahnhof Saarbrücken möglich. Darüber bestehen gute Verbindungen in viele Teile Deutschlands sowie nach Frankreich. Relativ ungünstig sind die Bahnverbindungen nach Nordrhein-Westfalen, da nach Norden keine schnellen Züge fahren. So dauert die Fahrt über Trier/ Koblenz genauso lang wie die wesentlich längere Strecke über Saarbrücken/Mannheim. Auch nach Luxemburg gibt es keine Schnellverbindung.

Bahnhöfe haben deutlich größere Einzugsbereiche als Bushaltestellen. Durch Bike-and-Ride und Park-and-Ride lassen sich die Einzugsbereiche noch deutlich ausweiten. Im Regionalverkehr werden allgemein Einzugsbereiche bis zu 800 m Luftlinie zu Fuß akzeptiert.¹⁹ Dies entspricht einer Fußwegezeit von ca. 14 Minuten. Die Einzugsbereiche sind für die Bahnhöfe Völklingen und Luisenthal in **Plan 4.1** dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass große Teile des Stadtzentrums, von Saarstahl und von Luisenthal im fußläufigen Einzugsbereich dieser Bahnhöfe liegen. Durch einen weiteren Bahnhaltepunkt im Westen der Stadt könnten auch die westlichen Werksteile von Saarstahl (ggf. auch die Weststadt) mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden.

Bahnhöfe

Am Bahnhof Völklingen gibt es einige Fahrradabstellanlagen für Bike-and-Ride und kostenpflichtige Parkplätze für Park-and-Ride (siehe Kapitel 4). Am Bahnhof Luisenthal fehlen jedoch Fahrradabstellanlagen und ausgewiesene Parkstände für Kfz. Dennoch ist Parken vor dem Bahnhof und in den umliegenden Straßen kostenlos möglich. Erstaunlich ist, dass am Bahnhof Luisenthal kaum „wild“ abgestellte Fahrräder zu beobachten sind. Dies lässt sowohl auf eine geringe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs als auch des Radverkehrs schließen. Einige im Bahnhofsumfeld abgestellte Kfz im Bahnhofsumfeld lassen eine Nachfrage im Park-and-Ride vermuten.

¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln, Ausgabe 2010

Die Qualität des Bahnhofs Völklingen selbst ist in Ordnung. Seine Anbindung ans Stadtzentrum durch die Globus-Durchfahrt und unter der Südtangente hindurch ist aber sehr unattraktiv.

Die Qualität des Bahnhofs Luisenthal ist mangelhaft. Das Bahnhofsumfeld mit Bushaltestelle, die Unterführung, die Treppen und der Bahnsteig sind funktional und gestalterisch in einem sehr schlechten Zustand. Der Mittelbahnsteig ist nur über viele Treppenstufen zu erreichen und nicht barrierefrei. Die Bahnsteigbreite zwischen der Treppenanlage und den Bahngleisen ist sehr schmal. Dadurch ist der Aufenthalt gefährlich, insbesondere wenn Personen- und Güterzüge mit höherer Geschwindigkeit durch den Bahnhof durchfahren. Potenzielle Nutzer des Öffentlichen Verkehrs werden so eher davon abgeschreckt als angezogen, mit der Bahn zu fahren. **Abbildung 24** gibt davon einige Eindrücke.

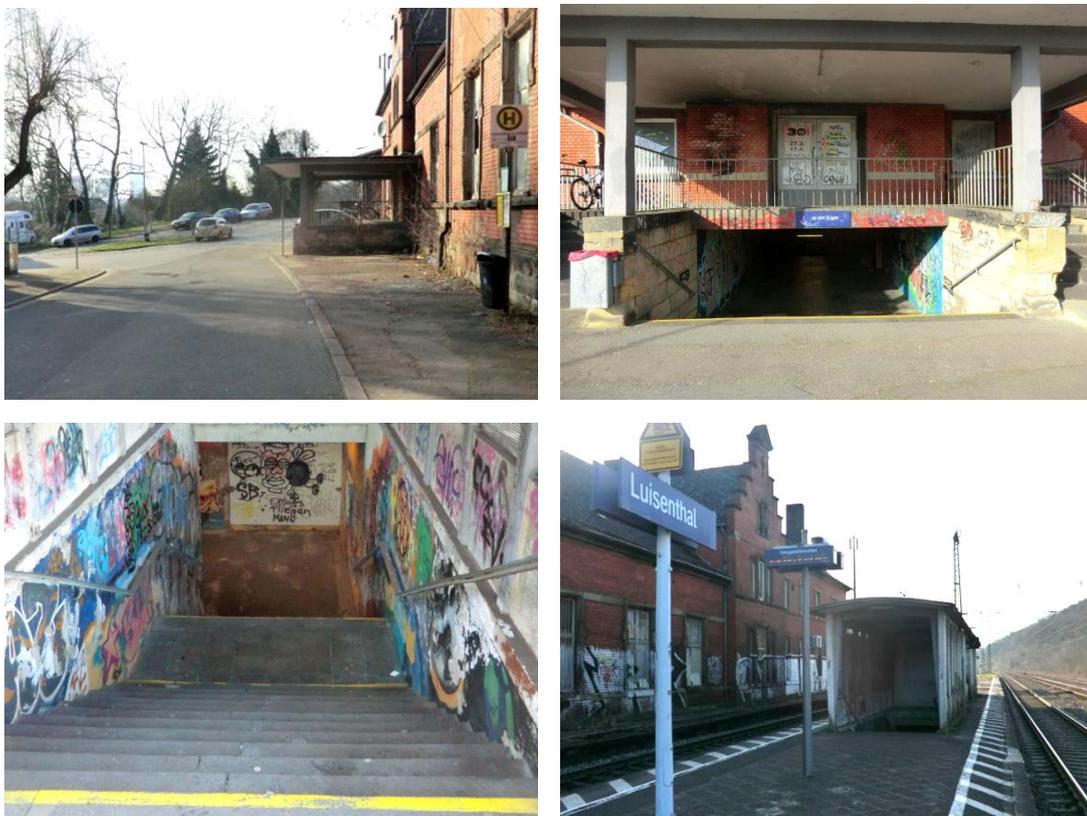


Abbildung 24: Funktionale und gestalterische Mängel am Bahnhof Luisenthal

7.2 Busverkehr

Das Busliniensystem mit Linienführungen, Haltestellen und Einzugsbereichen ist in den **Plänen 14.1 bis 14.6** dargestellt. Grundlage der Analyse ist das Busliniennetz bis zum 31.12.2016 (**Pläne 14.1 bis 14.3**).

Am 01.01.2017 wurden Änderungen im Buslinienkonzept eingeführt (**Pläne 14.4. bis 14.6**), um das jährliche Defizit im Busbetrieb zu reduzieren. Damit sollen in der Innenstadt doppelt befahrene Strecken vermieden werden, die durch das sternförmig ausgerichtete Busliniensystem entstehen. Das geänderte Buslinienkonzept wird in Kapitel C.3.2 (Prognose, Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr) beschrieben.

Völklingen hat im Großen und Ganzen ein dichtes Busliniennetz mit insgesamt 11 Buslinien. Die Linien verbinden die Stadtteile mit dem Stadtzentrum, dem Bahnhof und dem Weltkulturerbe. Zwischen dem Heidstock und Wehrden/Wadgassen gibt es eine Durchmesserlinie. Einige Buslinien fahren über die Stadtgrenze hinaus und stellen so Direktverbindungen zu den benachbarten Kommunen her: Saarbrücken West und Mitte, Saarbrücken-Klarenthal, Saarbrücken Altenkessel, Püttlingen/Riegelsberg, Bous und Wadgassen. Nach Großrosseln gibt es keine Direktverbindung. Hier ist ein Umsteigen in Geislautern (Haltestelle Rotweg) erforderlich. Dies reduziert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs deutlich und führt zu höheren Kfz-Anteilen. Davon ist vor allem die stark belastete Ortsdurchfahrt (L165) Geislautern betroffen.

Öffentliche Verkehrsangebote zu dem relativ dicht besiedelten französischen Umland im Süden und Osten des Warndt (Stiring-Wendel, Petite-Rosselle, Forbach, Freyming-Merlebach, St-Avold, L'Hoptial, Carling, Creutzwald usw.) gibt es nicht. Dies trägt zu den hohen Kfz-Belastungen im Lauterbachtal (L165) bei.

Die Buslinien fahren i.d.R. direkte Wege auf den Hauptverkehrsstraßen und erschließen so die umliegenden Bereiche. Dadurch werden Umwege und Zeitverluste für Fahrgäste und Busse vermieden. Es entstehen aber einige weniger gut vom öffentlichen Verkehr erschlossene Bereiche. An den Enden einiger Linien (Heidstock, Luisenthal, Ludweiler, Lauterbach) fahren die Busse zur besseren Flächenerschließung Schleifen durch Wohn- und Sammelstraßen. Größere abseits liegende Gebiete (Weststadt, Fürstenhausen, Fenne) werden durch eigene Buslinien erschlossen, die auch die Flächenerschließung übernehmen.

Als Maßstab für eine qualitativ gute Erschließung wurden Einzugsbereiche der Bushaltestellen von 300 m zu Grunde gelegt. Dies entspricht einer Fußwegezeit von ca. 5 Minuten. Im Berufs- und Ausbildungsverkehr und für längere Fahrstrecken (z.B. aus den äußeren Stadtteilen) sind, bei Komfortverlust, auch Einzugsbereiche bis zu 500 m (Fußwegezeit ca. 9 Minuten) akzeptabel.²⁰ Bei der Ausweisung von Neubaugebieten ist die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Anfang an angemessen zu berücksichtigen.

²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln, Ausgabe 2010

Die weniger gut oder schlecht vom öffentlichen Verkehr erschlossenen Bereiche gehen aus den **Plänen 14** hervor. Dies sind insbesondere viele Gewerbegebiete: große Teile von Saarstahl, Gewerbegebiet Saarluisen, Gewerbegebiete Ost und Alte Kokerei in Fürstenhausen, Gewerbegebiete Wehrden. Weniger gut ist auch die ÖV-Erschließung einiger peripherer Wohngebiete.

Im Stadtzentrum ist die Linienführung der Busse umwegig (siehe **Plan 14.3**). Dies liegt zum einen am Einbahnstraßensystem Bismarckstraße – Rathausstraße, zum anderen an einer Schleifenfahrt über die Hohenzollernstraße, Danziger Straße und Moltkestraße, wodurch die nördliche Innenstadt in Fahrtrichtung Bahnhof besser erschlossen wird. Die Umwege führen aber zu längeren Fahrzeiten, erhöhten Betriebskosten und einer schwierigen Orientierung für die Fahrgäste, da viele Haltestellen nur in einer Richtung bedient werden.

Die Führung einiger Buslinien durch die untere Poststraße ist mit dem Verkehrsberuhigten Bereich dort nur bedingt verträglich. (Seit dem 01.01.2017 werden deshalb alle Buslinien über die Straße Am Hüttenwerk geführt.)

In Völklingen gibt es kaum Busbeschleunigungsmaßnahmen, z.B. in Form einer ÖPNV-Beeinflussung an Lichtsignalanlagen. Dadurch stehen die Busse mit den anderen Kfz im Stau. Dies schwächt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Besonders problematisch ist es, wenn durch Verspätungen Anschlüsse zu anderen Buslinien oder zur Bahn nicht erreicht werden. Auch die Betriebskosten sind durch die Behinderungen der Busse erhöht.

Die Buslinien haben tagsüber i.d.R. einen 60-Minuten-Takt. Dadurch wird eine Grundversorgung im öffentlichen Verkehr sichergestellt. Auf Strecken, auf denen sich mehrere Buslinien überlagern, entsteht ein dichter Takt, der gegenüber dem Kfz-Verkehr konkurrenzfähiger ist und den öffentlichen Verkehr stärkt. So gibt es einen 20-Minuten-Takt von Luisenthal (nur Haltestelle „Straße des 13. Januar“) sowie 30-Minuten-Takte ins Lauterbachtal (bis Ludweiler), nach Wehrden, auf den Heidstock und in der Kühlweinstraße. Eine sehr geringe Taktdichte von 120 Minuten oder weniger haben Teile von Fürstenhausen und Fenne. Als schlecht muss auch die ÖV-Erschließung der SHG-Kliniken bezeichnet werden. Dieser wichtige Verkehrserzeuger ist nur über eine umwegige Busschleife im 60-Minuten-Takt an den öffentlichen Verkehr angebunden. Für Ein- und Auspendler, die mit dem Bus nur im 60-Minuten-Takt an den Bahnhof angebunden sind, kann der 30-Minuten-Takt der Regionalbahnen seine Wirkung nicht voll entfalten. Problematisch wird es dann, wenn ein Verkehrsmittel verspätet ist, und der Anschluss am Bahnhof oder zu anderen Buslinien nicht mehr klappt.

In den Abendstunden wird die ÖV-Erschließung auf einigen Linien und zu festgelegten Fahrplanzeiten durch ein Anrufsammeltaxi (AST) sichergestellt, das mindestens 30 Minuten vor der Abfahrt bestellt werden muss.

Nachtbussystem

An Wochenenden, von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag, sowie vor Feiertagen werden in Völklingen jeweils 2 Fahrten auf 2 Nachtbuslinien (N14 Saarbrücken – Bahnhof Völklingen – Wehrden und N34 Bahnhof Völklingen– Lauterbach) angeboten. Am Bahnhof Völklingen besteht um 3:26 Uhr und um 4:26 Uhr die Möglichkeit zum Umsteigen. Die Linien verkehren jeweils nur in eine Fahrtrichtung (wie oben angegeben). Darüber ist Luisenthal mit der Innenstadt und die Innenstadt mit Fürstenhausen, Wehrden, Geislautern, Ludweiler und Lauterbach verbunden.

Nachteilig für Ludweiler und Lauterbach ist, dass die Nachtbuslinie N34 eine Schleife über Großrosseln fährt, wodurch sich die Fahrzeit um 22 Minuten verlängert.

Den nicht durch die Nachtbuslinien erschlossenen Stadtteilen steht nachts das Anrufsammeltaxi (AST) zur Verfügung.

Das Nachtbussystem ist in den **Plänen 15.1 und 15.2** dargestellt.

Bushaltestellen



Abbildung 25: Beispiele guter Bushaltestellen (oben) und schlechter Bushaltestellen (unten)

Einige Bushaltestellen sind in Völklingen gut ausgebaut und gestaltet. Das heißt, sie sind barrierefrei, haben Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und

Abfalleimer, verfügen über Informationstafeln zum öffentlichen Verkehr und haben ein ansprechendes Design. Die Qualität der meisten Bushaltestellen ist jedoch schlecht. Darunter leiden sowohl die Funktionalität als auch das Image des öffentlichen Verkehrs.

Abbildung 25 zeigt Beispiele guter und schlechter Bushaltestellen.

Die Analysen aus der **1. Bürgerwerkstatt** am 21.11. 2015 zum Öffentlichen Verkehr sind in **Anlage 2** (Ergebnisprotokoll) enthalten.

8 Analyse Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wird auf der Grundlage des Unfallgeschehens der Jahre 2012 bis 2014 bewertet. Hierfür wurden die Unfalldaten der Polizei bezüglich Anzahl der Unfälle, Unfallschwere (Getötete oder Schwerverletzte, Leichtverletzte, Sachschaden), Unfalltyp (z.B. Abbiegen) und Unfallbeteiligte (insbesondere Fußgänger und Radfahrer) ausgewertet und nach unfallauffälligen Bereichen untersucht. Die Unfallschwerpunkte werden unterschieden in Unfalhhäufungsstellen und Unfalhhäufungslinien.²¹

Unfalhhäufungsstellen sind wie folgt definiert:

- Stellen, an denen sich mindestens 5 Unfälle gleichen Typs in 1 Jahr ereignet haben (alle Unfallschweregrade),
- Stellen, an denen sich mindestens 5 Unfälle mit Personenschaden in 3 Jahren ereignet haben.

Unfalhhäufungsstellen können sowohl Knotenpunkte (inkl. 25 m Anschlussstrecken in den Knotenpunktarmen) als auch Strecken von max. 50 m Länge sein.

Unfalhhäufungslinien sind wie folgt definiert:

- Strecken, an denen sich mindestens 3 Überschreiten-Unfälle (Unfalltyp 4) mit Personenschaden in 3 Jahren ereignet haben.

Der Abstand zwischen 2 Unfällen darf dabei max. 300 m betragen.

Darüber hinaus wurden „sonstige auffällige Strecken“ mit erhöhtem Konfliktpotential identifiziert. Dabei werden alle Unfälle mit Personenschaden (d.h. nicht nur „Überschreiten“-Unfälle) berücksichtigt. Diese Strecken werden in den örtlichen Unfallkommissionen zwar nicht als Unfallschwerpunkte behandelt. Für die Verkehrsplanung und allgemeine Verkehrssicherheitsarbeit liefern sie aber ergänzend wertvolle Hinweise für Handlungsschwerpunkte.

Des Weiteren wurden Unfälle mit Radfahrerbeteiligung separat ausgewertet.

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen; Köln, Ausgabe 2003

Die Ergebnisse der Unfallauswertung sind in den **Plänen 8.1 bis 8.4** dargestellt. Dort, wo aus den Unfalldaten nur die Straße, nicht aber die genaue Lage eines Unfalls hervorgeht, wurden die Unfälle in der Straße gleichmäßig verteilt.

In Völklingen sind in der Verkehrssicherheit hauptsächlich folgende Defizite festzustellen:

Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten

- Karolingerstr.(L136)/Hohenzollernstr.(L136)/Karl-Janssen-Str./Anschlüsse B51 (Amtsgerichtskreisel)
- Heinstr./Kühlweinstr./Kreppstr.
- Straße des 13. Januar (B51)/Bahnhofstr.(L163) in Luisenthal
- Lauterbacher Str.(L165)/Völklinger Str.(L165)/Hugenottenstr./Hohlstr. in Ludweiler

Unfallhäufungsstellen an kurzen Strecken (max. 50 m)

- Karl-Janssen-Str.
- Ludweilerstr.(L165) südlich der Hallerstr.(L271) in Wehrden

Dabei handelt es sich überwiegend um Unfälle mit Fußgängerbeteiligung.

Unfallhäufungslinie

- Völklinger Str. (L165) im Ortszentrum Ludweiler

Dabei handelt es sich um „Überschreiten“-Unfälle von Fußgängern.

Sonstige auffällige Strecken

- Bismarckstr. (Stadtzentrum)
- Rathausstr. (Stadtzentrum)
- Karl-Janssen-Str. (Stadtzentrum)
- Moltkestr.
- Kühlweinstr.
- Gerhardstr.
- Zechenstr.
- Heinstr.(L136)
- Hohenzollernstr.(L136)
- Karolingerstr.(L136)
- Rathausstr.(L165)

- Ludweilerstr.(L165) in Wehrden und Geislautern
- Völklinger Str.(L165) in Ludweiler
- Hallerstr.(L271) in Wehrden
- Schaffhauser Str.(L271) im oberen Wehrden
- Werbelner Str.(L280) in Ludweiler
- Bismarckstr. (B51)
- Straße des 13. Januar (B51) in Luisenthal

Die Unfallhäufungsstellen, Unfallhäufungslinien und sonstigen auffälligen Strecken liegen ausschließlich im Hauptverkehrsstraßennetz (gemäß den Plänen 3). Dies ist auf die dort hohen Verkehrsbelastungen und i.d.R. höheren Geschwindigkeiten zurückzuführen. Überwiegend betroffen sind Abschnitte mit einem hohen Konfliktpotenzial durch Fußgänger, Radfahrer, ein- und abbiegende Fahrzeuge, ein- und ausparkende Fahrzeuge usw. Die Auswertung macht deutlich, dass die Verkehrssicherheitsarbeit an den konfliktreichen Hauptverkehrsstraßen ansetzen muss.

Radverkehrsunfälle

Die Auswertung der Radverkehrsunfälle mit Personenschäden (**Pläne 8.3 und 8.4**) zeigt, dass der Schwerpunkt der Radverkehrsunfälle in der Innenstadt liegt.

Bei der Bewertung ist zu beachten, dass die Dunkelziffer (Anzahl polizeilich nicht gemeldeter Unfälle) bei Radverkehrsunfällen im Allgemeinen relativ hoch ist und dass der Radverkehrsanteil in Völklingen sehr gering ist.

9 Analyse Straßenraumqualität

Die Straßenraumqualität ist ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Stadt – auch im interkommunalen Wettbewerb. Straßenraumqualität umfasst die Verkehrsqualität, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, die Aufenthaltsqualität für Kommunikation, Erholung, Gastronomie und Einkauf und die Umfeldqualität für Bewohner und Beschäftigte.

Eine hohe Straßenraumqualität fördert nicht nur die Lebensqualität, sondern auch die Wirtschaftskraft, indem Einkaufen Spaß macht, Einwohner und Arbeitskräfte gehalten werden und in Gebäude investiert wird. Straßen, in denen der Kfz-Verkehr in Menge, Geschwindigkeit und Flächenverbrauch dominiert und die schlecht gestaltet sind, sind dagegen meist wenig belebt und durch Leerstände und eine schlechte Bausubstanz gekennzeichnet.

Wichtige Faktoren für die Straßenraumqualität sind die Bewegungsfreiheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren, Behinderte), die Verkehrs- und die soziale Sicherheit, die

Lärm- und Schadstoffbelastungen und die Gestaltqualität der Verkehrsräume einschließlich der angrenzenden Bebauung.

Stadtverträglich ist Kfz-Verkehr dann, wenn er die anderen Nutzungen nicht übermäßig belastet oder einschränkt und wenn er den Straßenraum funktional und gestalterisch nicht dominiert. Die Stadtverträglichkeit hängt insbesondere von den Kfz-Verkehrsmengen, den Lkw-Anteilen, den Kfz-Geschwindigkeiten, den Straßenraumnutzungen, der Fußgänger- und Radfahrerfrequenz, der Straßenraumbreite sowie der Breite der Fußgänger- und Aufenthaltsflächen ab. Hoch empfindlich sind vor allem die zentralen Bereiche, das heißt das Stadtzentrum und die Stadtteilzentren. Empfindlich sind die sonstigen angebauten Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung.

Die Analyse zum Fußverkehr (Kapitel 5) enthält bereits einige Aussagen zur Aufenthaltsqualität. Dort wird u.a. festgestellt, dass es im Stadtzentrum mit der Fußgängerzone bereits einen sehr attraktiven Bereich gibt und dass in anderen Bereichen (Bismarckstraße, Rathausstraße, untere Poststraße, Otto-Hemmer-Platz, Rathausplatz) gute Ansätze vorhanden sind, die aber weiter entwickelt werden sollten. Große Mängel werden vor allem in den Stadtteilzentren gesehen, die ihre Funktion als Lebensmittelpunkte kaum erfüllen können. Gut gestaltet sind Bereiche um die Kulturhalle in Wehrden (**Abbildung 26**).



Abbildung 26: Gute Straßenraumqualität um die Kulturhalle in Wehrden

Wegen ihrer großen Bedeutung für die Lebens- und Gestaltqualität in Völklingen wird das Thema Straßenraumqualität hier weiter vertieft, indem auf wesentliche Mängel hingewiesen wird.

Der erste Eindruck ist der wichtigste! Diese Funktion erfüllen bei Städten die Stadteingänge. Hier kommen Tag für Tag zahlreiche Menschen in die Stadt, Fremde zum ersten Mal. In Völklingen werden große Mängel in der Straßenraumgestalt vor allem an den Eingängen zur Innenstadt gesehen (siehe **Abbildung 27**). Am „Amtsgerichtskreisel“ bestimmt der Kfz-Verkehr durch die Überführung der Südtangente (B51), die Anschlussrampen und den großen Verteilerkreis das städtebauliche Erscheinungsbild. Fußgängerverkehr ist dort sogar verboten, Radfahren sehr gefährlich. In der Rathausstraße führt die

Kombination aus Globus-Durchfahrt und Südtangentenüberführung (B51) mit Anschlussrampen zu einem sehr unattraktiven Entrée. Fußgänger müssen die Fahrbahnseite wechseln, um vom Bahnhof in die Innenstadt zu gelangen. Da dies gleichzeitig die wichtige Verbindung Weltkulturerbstätte – Innenstadt ist, wiegen die straßenräumlichen Defizite dort besonders schwer.

Auch viele Innenstadtstraßen sind durch breite Fahrbahnen, schmale Seitenräume, Gehwegparken und fehlende Begrünung stark vom Kfz-Verkehr geprägt. Beispiele siehe **Abbildung 28**. Die für die Querschnittsaufteilung von Straßenräumen empfohlene Proportion Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum von 30% : 40% : 30%²² ist selten anzutreffen.



Abbildung 27: Stadteingänge Amtsgerichtskreisel und Rathausstraße (Globus)



Abbildung 28: Gestaltdefizite in Innenstadtstraßen
(Bsp. Hohenzollernstraße und Moltkestraße)

Auch die Ortsdurchfahrten und Stadtteilzentren werden funktional und gestalterisch meist vom Kfz-Verkehr dominiert, obwohl die Straßenräume dort – im Vergleich zu Ortsdurchfahrten anderswo – oft relativ breit sind und ausreichend Platz für eine gute Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung aller Verkehrsfunktionen bieten. Gestaltungsdefizite gibt es hier nicht nur auf den öffentlichen Verkehrsflächen, sondern auch bei vielen privaten Vorflächen, die

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlung zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete – ESG; Köln, Ausgabe 2011

den Straßenraum mitprägen. Dies zeugt von einem mangelnden Verantwortungsbewusstsein für den öffentlichen Raum. Beispiele siehe **Abbildung 29**.



Abbildung 29: Beispiele für Gestaltdefizite in Ortsdurchfahrten
(von links oben nach rechts unten: Fürstenhausen, Geislautern, Lauterbach, Wehrden/Hallerstraße)

B. Ziele

Das Zielkonzept besteht aus einer Präambel und einem Zielkatalog. Daraus werden, auf der Grundlage der Analyse, die wichtigsten Ziele für Völklingen abgeleitet. Die Ziele bilden zusammen mit der Analyse die Grundlage für die nächsten Stufen der Verkehrsentwicklungsplanung: die Entwicklung von Verkehrskonzepten und Maßnahmen.

In der **Präambel** werden die Grundsätze der künftigen Verkehrsentwicklung in Völklingen beschrieben und die Verkehrsentwicklungsplanung in die Stadtentwicklungsplanung und andere Fachplanungen eingeordnet.

Die **Präambel** lautet:

Mobilität sichert die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Sie ist unverzichtbar für alle Bürgerinnen und Bürger. Die individuelle Gestaltung von Mobilität muss auch denen möglich sein, die aufgrund ihres Alters, ihres Geschlechts, ihrer Herkunft, ihrer Gesundheit oder ihrer wirtschaftlichen und sozialen Situation benachteiligt sind. Die demografische Entwicklung ist dabei zu berücksichtigen. Ebenso ist die Wirtschaft auf eine gute Erreichbarkeit für ihre Kunden und auf einen weitgehend reibungslosen Austausch von Gütern, Waren und Dienstleistungen angewiesen.

Mobilität von Personen und Gütern bringt Verkehr mit sich. Dieser hat neben seinen positiven Effekten auch negative Auswirkungen: auf die Stadtstruktur, die Wohn- und Umfeldqualität, die Verkehrssicherheit und auf Natur und Umwelt.

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen hat deshalb zum Ziel, einerseits Mobilität zu ermöglichen und zu fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

Die **Leitlinien** der Verkehrsentwicklungsplanung sind:

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

Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung liegen heute weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen als auf der intelligenten Nutzung und städtebaulichen Integration vorhandener Verkehrsanlagen und auf der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement). Kostengünstige Maßnahmen sind dabei zu bevorzugen, um einen hohen Kosten-Nutzen-Effekt zu erreichen. Eine große Bedeutung hat auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um zu einem optimalen Gesamtverkehrssystem zu kommen.

Das Thema Verkehr muss integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung sein, weil die Art und die Lage der städtebaulichen Nutzungen und die Art der Verkehrserschließung großen Einfluss auf die Verkehrserzeugung, die Verkehrsmittelwahl und die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung haben.

Der **Zielkatalog** ist gegliedert in Oberziele, Leitlinien und Planungsziele. Den Planungszielen sind jeweils mehrere Unterziele zugeordnet.

Die **Oberziele** umfassen die Themen

- Mobilität
- Wirtschaft
- Lebensqualität / Soziales
- Umwelt

Die **Planungsziele** sind gegliedert in

- Verkehrsmittelübergreifende Ziele
- Verkehrsmittelspezifische Ziele
- Nutzerspezifische Ziele
- Umfeldspezifische Ziele
- Monetäre Ziele

Der gesamte Zielkatalog mit Präambel und Zielkatalog ist in **Anlage 1** dargestellt.

Mit diesen Zielen ist der VEP Völklingen in die verkehrspolitischen Ziele der Bundesrepublik Deutschland und Europäischen Union eingebunden. Ziel aller Ebenen ist es, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft sicher zu stellen und Mobilität sozial, stadt- und umweltverträglich und sicher zu gestalten. Eine zunehmende Bedeutung gewinnen vor allem ein geringerer Ressourcenverbrauch (geringere Abhängigkeit von Öl), der Klimaschutz, der Lärmschutz, die Luftreinhaltung und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. Die Ziele sind zum Teil recht ehrgeizig. Hervorzuheben sind:

- Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050 (EU-Weißbuch 2011²³)
- Senkung des Endenergieverbrauchs im Verkehrsbereich gegenüber 2005 um 10% bis 2020 und um 40% bis 2050 (Bestandsaufnahme zur Energie- und Klimaschutzentwicklung – Monitor 2012, BMV²⁴)
- Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2020; Senkung der Zahl der Unfalltoten auf nahe Null bis 2050 (EU-Weißbuch 2011);
Reduktion der Getöteten um 40% bis 2020 (Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des BMV²⁵)
- Ein Radverkehrsanteil von 16% an allen Wegen in Städten. (Nationaler Radverkehrsplan 2020 des BMV²⁶)

Bei den Strategien zur Mobilität der Zukunft geht es immer stärker darum, Mobilität effizienter zu gestalten (durch Mobilitäts- und Verkehrsmanagement und Intermodalität) und Antriebsformen mit regenerativer Energie zu fördern (vor allem E-Mobilität). Hier spielen technische Entwicklungen sowohl bei der Information und Kommunikation als auch bei den Fahrzeugen und der Infrastruktur eine große Rolle.

Die aus dem Zielkonzept und der Analyse abgeleiteten **wichtigsten Ziele für Völklingen** sind:

- 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 Innenstadt – Bahnhof/ Weltkulturerbstätte /Saar sowie in den Stadtteilzentren
- Verkehrssystem in der Innenstadt verbessern
- Ortsdurchfahrten von Kfz-Verkehr (Pkw und Lkw) entlasten

Wünsche, Anregungen und Planungsziele aus der 1. Bürgerwerkstatt am 21.11.2015 sind in **Anlage 2** enthalten.

²³ Europäische Kommission: Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, 2011

²⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Bestandsaufnahme zur Energie- und Klimaschutzentwicklung – Monitor 2012 / Gebäude und Verkehr

²⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verkehrssicherheitsprogramm 2011

²⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020

C. Prognose

Um die künftige verkehrliche Situation in Völklingen abzubilden, ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage zu prognostizieren. Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplanes in Völklingen ist das Jahr 2030.

Für die Prognose werden, unabhängig von Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans, folgende Entwicklungen und Einflussfaktoren berücksichtigt:

- Bevölkerungsentwicklung und demographischer Wandel
- Städtebauliche Entwicklungen / Standortentwicklungen
- Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung
- Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung
- Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.

Diese Einflüsse werden in einem **Prognosenußfall 2030** zusammengefasst.

1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage in Völklingen

1.1 Bevölkerungsentwicklung bis 2030

Die Bevölkerungsentwicklung in Völklingen ist, wie in vielen vergleichbaren Kommunen Deutschlands, stark vom demographischen Wandel der Gesellschaft (Bevölkerungsrückgang, Alterung,...) geprägt.

Gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung der Bertelsmann Stiftung²⁷ wird die Bevölkerungszahl der Stadt Völklingen von 39.531 Einwohnern in 2014 (Analysejahr Verkehrsmodell) um 7,6 % auf rund 36.520 Einwohner in 2030 sinken.

Aufgrund anhaltender Wanderungsgewinne der vergangenen Jahre, die auf die Arbeitnehmerfreizügigkeit für EU-Bürger (insbesondere Zuzüge aus Bulgarien und Rumänien) und auf Zuzüge von Flüchtlingen zurückzuführen sind, wird nach Absprache mit der Stadt Völklingen jedoch von einem geringeren Bevölkerungsrückgang bis 2030 von nur 3,5 % ausgegangen. Demnach werden für das Jahr 2030 rund 38.200 Einwohner in Völklingen prognostiziert.

Da es sich bei den Zugezogenen überwiegend um Familien und junge Männer handelt, ist darüber hinaus davon auszugehen, dass die Fertilitätsrate in Völklingen anders als prognostiziert²⁷ nur in geringem Maße sinkt bzw. sogar

²⁷ Bertelsmann Stiftung: Demographiebericht – Völklingen, Gütersloh 2012.

leicht ansteigt. Außerdem ist mit weiterem Familiennachzug (Frauen und Kinder) zu rechnen. Dies steht ebenfalls der von der Bertelsmann Stiftung prognostizierten Entwicklung der Altersstruktur der Völklinger Bevölkerung entgegen und wird bei der Annahme der Altersgruppen berücksichtigt.

1.1 Städtebauliche Entwicklungen

Für die Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens in Völklingen wird von folgenden Entwicklungsvorhaben für Wohn-, Gewerbe- und Einzelhandelsflächen ausgegangen. Die Entwicklungsflächen sind in **Plan 17** dargestellt.

Stadtteil Innenstadt

- Rotenhof (Wohnen)
- Kühlweinstraße (Wohnen)
- Modepark Röther (Einzelhandel)

Stadtteil Luisenthal

- Neue Ortsmitte (Mischnutzung)

Stadtteil Fenne

- ehem. Fenner Glashütte (Gewerbe)

Stadtteil Fürstenhausen

- ehem. Holzlagerplatz (Gewerbe)
- ehem. Kokereigelände (Gewerbe)
- Gewerbepark Ost (Gewerbe)
- Kokereistraße / L163 (Gewerbe)

Stadtteil Wehrden

- Kurt-Nagel-Straße (Gewerbe)
- Vorderster Berg (Gewerbe)

Stadtteil Geislautern

- Hirzeckberg (Wohnen)

Die städtebaulichen Entwicklungen sind in der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung und in der Verkehrsentwicklung bei allen Verkehrszwecken (Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit) berücksichtigt. Die Verteilung der Bevölkerung im Stadtgebiet wird sich durch die Entwicklung neuer Wohngebiete nur geringfügig verändern.

1.2 Entwicklung der Beschäftigten und Berufspendler

Zur Entwicklung der Erwerbstätigen liegen derzeit keine offiziellen Prognosen vor. Daher werden der Prognose der Erwerbstätigen, nach Absprache mit der Stadt Völklingen, die Bevölkerungsentwicklungen (Altersstruktur), die Arbeitsplatzentwicklungen sowie allgemeine Annahmen der Wirtschaftsförderung Völklingen zur Arbeitsmarktentwicklung zugrunde gelegt.

Aufgrund einer höheren Erwerbsrate durch eine rückläufige Arbeitslosenquote, ein höheres Renteneintrittsalter, eine steigende Seniorenarbeit (als Rentner) sowie eine steigende Erwerbsrate bei Frauen wird demnach von einer Zunahme der Erwerbstätigen in Völklingen von ca. 4 % ausgegangen. Hinsichtlich der Einpendler wird aufgrund rückläufiger Einwohnerzahlen in der Region, einer stärkeren Alterung und der Annahme, dass die Arbeitslosenquote in der Region in geringerem Maße sinkt, nur von einem Anstieg um 2 % ausgegangen.

Die Anzahl der Beschäftigten in Völklingen nimmt bis 2030 somit insgesamt um ca. 700 von 14.200 auf 14.900 zu. Es wird angenommen, dass aufgrund des steigenden Angebotes an Arbeitsplätzen weniger Völklinger Beschäftigte auspendeln und stattdessen ihren Arbeitsplatz in Völklingen haben.

Somit führen die Veränderungen der Beschäftigtenstrukturen zu folgenden Veränderungen bei den Pendlerströmen:

- **Binnen- und Auspendler:** Zunahme um ca. 500 von 12.650 auf 13.200 (+ 4,0 %)
- **Einpendler:** Zunahme um ca. 200 von 10.300 auf 10.500 (+ 2,0 %)

1.3 Kinder- und Schülerentwicklung

In den vergangenen Jahren konnte in Völklingen und der Region an den meisten Schulen ein Rückgang der Schülerzahlen verzeichnet werden.²⁸

Trotz der Annahme einer günstigeren Bevölkerungsentwicklung als von der Bertelsmann Stiftung²⁹ prognostiziert (vgl. **Kapitel 1.1**), wird künftig weiterhin von einem Rückgang der jüngeren Altersgruppen und somit der Schüler in Völklingen ausgegangen. Die Altersgruppe zwischen 0 und 6 Jahren wird um ca. 7 % sinken, wohingegen die Altersgruppe der 6 bis 18 Jährigen bis 2030 stärker um ca. 14 % sinkt.

²⁸ Regionalverband Saarbrücken: Schulentwicklungsplan 2013 – 2016, Saarbrücken 2013.

²⁹ Bertelsmann Stiftung: Demographiebericht – Völklingen, Gütersloh 2012.

2 Allgemeines Mobilitätsverhalten und Motorisierungsgrad

Das Verkehrsaufkommen einer Stadt wird zum einen durch die Anzahl der Einwohner und Einpendler, zum anderen durch deren Mobilitätsgewohnheiten bestimmt. Umfangreiche Analysen für den bundesweiten Trend liefern hierfür regelmäßige Studien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (*heute: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*)³⁰. Darüber hinaus liefert die Deutsche Shell AG durch die Erarbeitung verschiedener Szenarien weiterführende Prognosen³¹.

Zentrale Einflussgrößen sind die Bevölkerungsanzahl, die Pkw-Dichte (Anzahl der zugelassenen Pkw je 1.000 Erwachsene) und die Fahrleistung je Pkw. In diesen Studien werden u.a. Themen berücksichtigt, wie zu erwartende höhere Kosten im Kfz-Verkehr, ein verändertes Kaufverhalten (Internet-Handel) und ein verändertes Mobilitätsverhalten im Alter etc.

Die Shell Pkw-Szenarien zeigen auf der einen Seite einen deutlichen Anstieg der Motorisierung bei weiblichen Personen über 65 Jahre aufgrund von sog. Kohorteneffekten und auf der anderen Seite einen Rückgang der Motorisierung bei jüngeren Menschen (insbesondere Männern) in urbanen Räumen. Bei der Gruppe von Männern mittleren Alters, die in der Vergangenheit hauptsächlich für einen Anstieg des Pkw-Bestandes verantwortlich waren, ist bereits nahezu eine Vollmotorisierung erreicht, sodass von keiner weiteren starken Steigerung des Pkw-Bestandes ausgegangen wird.³²

Aufgrund des demographischen Wandels und der zu erwartenden zukünftigen Beschäftigtenstruktur sind Änderungen einzelner Mobilitätsraten (Wegehäufigkeiten einzelner Wegezwecke) zu erwarten.

Folgende Änderungen bzgl. der Motorisierung und der Mobilitätsraten wurden bei der Prognose für Völklingen angenommen:

- Der sich bereits in den vergangenen Jahren abzeichnende Trend hin zur Nutzung von Pedelecs und E-Bikes wurde bei der Prognose berücksichtigt. Der Widerstand zur Nutzung des Fahrrads wurde geringfügig gesenkt.
- Auf Grund der zukünftigen Beschäftigungsstruktur (zum Teil mehrere Jobs, zum Teil Ehrenamt oder Minijob im Alter) wurde die Mobilitätsrate (Wegehäufigkeiten) im Wegezweck Arbeit gegenüber heute geringfügig angehoben.

³⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (*BMVBS*): Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008), Bonn und Berlin 2010.

³¹ Deutsche Shell AG: Shell Pkw-Szenarien bis 2040 – Fakten, Trends und Perspektiven für Automobilität, Hamburg 2014.

³² Deutsche Shell AG: Shell Pkw-Szenarien bis 2040 – Fakten, Trends und Perspektiven für Automobilität, Hamburg 2014.

- Auf Grund des Zuwachses in der Altersgruppe der über 65 Jährigen und des zukünftig hohen Anteils an mobilen und fitten Personen in dieser Altersgruppe wurden die Mobilitätsraten in den Wegezwecken Freizeit und Sonstiges geringfügig erhöht.

3 Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsangebote

3.1 Maßnahmen im Bereich Verkehrsinfrastruktur

Bei der Prognose der verkehrlichen Entwicklung in Völklingen bis 2030 werden neben den städtebaulichen Entwicklungen (vgl. **Kapitel 1.1**) auch bereits beschlossene Maßnahmen, die den Verkehr in seiner Verteilung beeinflussen, berücksichtigt. Folgende verkehrliche Entwicklungen im Stadtgebiet liegen der Prognose zu Grunde (**Plan 17**):

- Verbindung Am Holzplatz und Kokereistraße
Zur besseren Erschließung der Gewerbeflächen nördlich und südlich der Kokereistraße wird eine neue Straßenverbindung zwischen Am Holzplatz und der Kokereistraße (L163) über die Rudolf-Trenz-Straße hergestellt. Die Gewerbeflächen sind somit sowohl vom Autobahnanschluss „Saarbrücken-Klarenthal“ als auch vom Autobahnanschluss „Völklingen Ost“ und der Innenstadt direkt – ohne Umweg über die Saarbrücker Straße – erreichbar. Durch die Straßenverbindung wird auch eine neue Option zur ÖV-Erschließung der Gewerbegebiete geschaffen.
- Erschließung Gewerbepark Ost und Gewerbegebiet „ehem. Kokerei“
Zur Erschließung von Erweiterungen des Gewerbeparks Ost und des Gewerbegebiets „ehemalige Kokerei“ wird ein neuer Kreuzungspunkt an der Kokereistraße, südwestlich des bestehenden Anschlusses des Hans-Großwendt-Rings und der Rudolf-Trenz-Straße geschaffen. Die gebietsinterne Erschließung wird ergänzt.
- Änderung der Erschließung des Stadtteils Fenne
Die Straße am Holzplatz, westlich des Stadtteils Fenne, wird zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Fenne. Dadurch kann von Fenne und von Saarbrücken-Klarenthal nicht mehr durch diesen Stadtteil nach Fürstenthausen gefahren werden. Der Kfz-Verkehr wird stattdessen über die Klarenthaler Straße und Saarbrücker Straße oder über die neue Straßenverbindung Am Holzplatz geleitet, die weniger empfindlich sind. Im Zentrum von Fenne werden die Einbahnrichtungen der Hausenstraße und Leostraße getauscht.

- Erschließung Modepark Röther

Das Parkhaus des an der Rathausstraße / Alte Schulstraße geplanten „Modeparks Röther“ soll über einen signalisierten Vollanschluss direkt an die Südtangente angeschlossen werden. Die Anlieferung soll über die Straße Am Hauptbahnhof erfolgen.

Durch den Modepark Röther werden die Straßenverbindungen Rathausstraße – Alte Schulstraße und Am Hauptbahnhof – Alte Schulstraße unterbrochen. Dadurch wird Durchgangsverkehr aus der Alten Schulstraße herausgehalten. Auch die Busse werden künftig über die Karl-Janssen-Straße statt durch die Alte Schulstraße geführt. Die unterbrochenen Straßenverbindungen betreffen auch den Radverkehr.

An der Rathausstraße, im Bereich Altes Rathaus / Modepark Röther, soll ein attraktiver städtischer Platz geschaffen werden. In diesem Zusammenhang wird diskutiert, welche Funktion die Rathausstraße für den Kfz-Verkehr künftig haben und ob sie am geplanten Platz unterbrochen werden soll. Da diese Maßnahme strittig ist und es hierzu keinen Beschluss gibt, ist sie nicht Bestandteil des Prognose-Nullfalls, sondern wird in der Planung (Kapitel D.1.1) behandelt.

3.2 Maßnahmen im Bereich Öffentlicher Personennahverkehr

Zum 01.01.2017 wurden Änderungen im Buslinienkonzept eingeführt (**Pläne 14.4. bis 14.6**), um das jährliche Defizit im Busbetrieb zu reduzieren. Damit sollen in der Innenstadt doppelt befahrene Strecken vermieden werden, die durch das sternförmig ausgerichtete Busliniensystem entstehen. Die Änderungen sind im Prognosemodell berücksichtigt und nachfolgend beschrieben (siehe auch **Pläne 14.4 bis 14.6**):

- Am Bahnhof Völklingen entsteht eine zentrale Umsteigemöglichkeit in / aus allen Stadtteilen zum gleichen Zeitpunkt (mind. 1 mal stündlich)
- Bisher im Stadtzentrum endende Buslinien wurden zu Durchmesserlinien verknüpft (mit Ausnahme der Linienäste Luisenthal, Fürstenhausen / Fenne und Püttlingen / Riegelsberg). Dadurch verlaufen jetzt 60 % der Linien als Durchmesserlinien durchs Stadtgebiet.
- Fahrwege einzelner Linien, z.B. im Bereich Heidstock, wurden angepasst und besser aufeinander abgestimmt. Zur besseren Erschließung einzelner Bereiche wurden Haltestellen ergänzt.

4 Entwicklungen im Durchgangsverkehr (Fernverkehr)

Verkehre, die das Stadtgebiet Völklingen als Durchgangsverkehr im Fernverkehr durchfahren, sind für die Verkehrsprognose 2030 ebenfalls von Bedeutung. Hierzu wurde die regelmäßig vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlichte Verflechtungsprognose 2030³³ berücksichtigt.

Für Völklingen werden folgende Steigerungen hinsichtlich des Durchgangsverkehrs im Fernverkehr angenommen:

- Durchgangsverkehr Pkw: + 10 %
- Durchgangsverkehr Lkw: + 15 %

Die Durchgangsverkehre im Fernverkehr betreffen zu großen Teilen die BAB A620.

5 Verkehrliche Wirkungen – Entwicklung des Gesamtverkehrs in Völklingen

Aus der Entwicklung der Verkehrsnachfrage in Völklingen (für den Binnen- und Ziel-/Quellverkehr) ergeben sich aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen, der städtebaulichen Entwicklungen, der Mobilitätsentwicklungen sowie aus der Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Verkehr im Jahr 2030 im Vergleich zum Analysejahr 2014 die in **Abbildung 30** dargestellten Veränderungen. Die Wege pro 24 h wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells ermittelt. Das Verkehrsmodell berücksichtigt die bestehenden und prognostizierten Verkehrsbeziehungen in Völklingen und in der Region.

	Analyse 2014	Prognose 2030	Veränderung
Umweltverbund (ÖV, Fuß, Rad)	54.044	55.446	+2,6 %
Pkw	180.303	188.740	+4,7 %
Lkw	8.249	9.049	+9,7 %
SUMME	242.596	253.235	+4,4 %

Abbildung 30: Gesamtverkehrsmengen im Vergleich Analyse 2014 zu Prognose-Nullfall 2030 (Wege / 24h)

³³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Verflechtungsprognose 2030, 2014.

Bezogen auf die Verkehrsbeziehungsmatrix des Verkehrsmodells, ist, bedingt durch die positive Arbeitsplatzentwicklung in Völklingen, die zunehmende Mobilität der Bevölkerung, die Zunahme im Fernverkehr sowie die Eigenentwicklungen in Völklingen, bis zum Prognosehorizont 2030 mit einem leichten Anstieg des Gesamtverkehrs von etwa 4,4 % auszugehen. Der Anstieg im Kfz-Verkehr (Pkw und Lkw) beträgt etwa 4,9%. Von der vergleichsweise starken Verkehrszunahme im überregionalen Durchgangsverkehr ist vor allem die BAB A620 betroffen. Die Zunahme des Kfz-Verkehrs auf den Bundes-, Landes- und Stadtstraßen ist deshalb geringer und liegt bei durchschnittlich 3 %.

Im Prognose-Nullfall 2030 nicht berücksichtigt sind Änderungen in der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbunds, die durch den VEP Völklingen angestrebt werden. Bei Umsetzung der in der Konzeption enthaltenen Maßnahmen kann 2030 von einer günstigeren Verkehrsentwicklung, d.h. geringeren Kfz-Belastungen, ausgegangen werden.

Plan 18 zeigt die Verkehrsbelastungen des **Bestandsfalles Plus** mit Modepark Röther. Der Bestandsfall Plus ist Grundlage zur Untersuchung der Wirkungen der Maßnahmen in der Kernstadt.

Die **Pläne 19.1 bis 19.3** zeigen die Verkehrsbelastungen im **Prognose-Nullfall**. Dieser ist Grundlage zur Untersuchung der Wirkungen der Maßnahmen in den Stadtteilen.

D. Planung

Die Planung besteht aus verkehrsmittelbezogenen Konzepten für den

- Kfz-Verkehr (Kapitel 1)
- Fußverkehr (Kapitel 2)
- Radverkehr (Kapitel 3)
- Öffentlichen Verkehr (Kapitel 4)

Planungshorizont ist das Jahr 2030.

Die Konzepte und Maßnahmen sind aus den vorausgehenden Schritten der Analyse, Ziele und Prognose entwickelt. Aus der Überlagerung der Teilkonzepte entsteht das Integrierte Gesamtkonzept (Kapitel 5).

Neben Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs ist ein wesentliches Ziel der Maßnahmen die funktionale und gestalterische Aufwertung der Straßenräume, insbesondere im Stadtzentrum und in den Stadtteilzentren. Dies kann durch Maßnahmen zur Reduzierung und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs, zur Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und zur Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität erreicht werden. Erfahrungen zeigen, dass dadurch auch private Investitionen an Grundstücken und Gebäuden ausgelöst werden können, die zu weiteren Verbesserungen der Straßenraumqualität führen.

Die Maßnahmen sind fortlaufend nummeriert. Dadurch ist eine einfache Zuordnung der in der Planung (Kapitel D) beschriebenen Maßnahmen mit den Maßnahmenlisten im Umsetzungskonzept (Kapitel E) möglich. Die Nummerierung der Maßnahmen beginnt mit einem Buchstaben zur Kennzeichnung der Verkehrsart (K = Kfz, F = Fuß, R = Rad, Ö = Öffentlicher Verkehr). Den Buchstaben folgen 2 Ziffern für eine zweistellige Zahl in aufsteigender Reihenfolge. Bei einigen Maßnahmen erfolgt die Umsetzung stufenweise, zum Beispiel teilweise kurz- und teilweise mittelfristig. Dies wird durch Kleinbuchstaben (a bzw. b) hinter der Zahl ausgedrückt. (Beispiel: R10a = zehnte Maßnahme im Radverkehr, Umsetzungsstufe 1)

1 Kfz-Verkehr

Im Kapitel Kfz-Verkehr werden sowohl das Straßennetz als auch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der ruhende Kfz-Verkehr behandelt.

Bei den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind die Maßnahmen in 2 Umsetzungsstufen unterteilt. Stufe 1 weist aufgrund eines hohen Konfliktpotenzials des Kfz-Verkehrs mit dem Fußgänger- und Radverkehr eine hohe Dringlichkeit auf und sollte deshalb kurzfristig umgesetzt werden. In Stufe 2 ist das

Konfliktpotenzial des Kfz-Verkehrs geringer. Die Umsetzung kann aus verkehrsplanerischer Sicht später erfolgen, wenn Erfahrungen mit Stufe 1 gesammelt sind und ggf. Begleitmaßnahmen zur Kompensation von Fahrzeitverlusten (z.B. Ausbau der Saaruferstraße in Fenne/Saarbrücken-Klarenthal, Busbeschleunigungsmaßnahmen) ergriffen sind. Bei der Einstufung sind aber auch die zur Lärminderung empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen aus dem Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.³⁴ Dies kann dazu führen, dass Maßnahmen aus Stufe 2 in Stufe 1 hochgestuft werden, wenn verkehrliche Gründe, die gegen die Geschwindigkeitsbeschränkung sprechen, untergeordnet sind. Auf Strecken, für die der Lärmaktionsplan Tempo 30 empfiehlt, die in der Abwägung der verschiedenen Belange aber in Stufe 2 eingeordnet sind, sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts bereits kurzfristig auf 30 km/h reduziert werden, da nachts die Belange der Anwohner stärker und die des Kfz-Verkehrs geringer zu bewerten sind.

1.1 Kfz-Verkehr Innenstadt

Vorrangiges Ziel ist die Stärkung der Attraktivität der Innenstadt als Standort für Wohnen, Einkauf, Dienstleistungen, Ausbildung und Freizeit. Hierfür bedarf es der integrativen Berücksichtigung aller Oberziele und Leitlinien sowie zahlreicher Planungsziele aus dem Zielkatalog (siehe Teil B). Hervorzuheben sind vor allem:

- gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
- große Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer
- stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- attraktive Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität.

Städtebaulich von besonderer Bedeutung ist es, eine attraktive Achse Weltkulturerbe – Bahnhof – Rathausstraße (mit Globus-Unterführung) – Altes Rathaus – Otto-Hemmer-Platz – Rathaus zu schaffen.

Um dies zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.3** und **21.1**).

- **Tempo 30-Strecken [K01]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgenden Strecken (**Plan 21.1**):

- Karl-Janssen-Straße zwischen Hohenzollernstraße und Moltkestraße
- Danziger Straße zwischen Hohenzollernstraße und Moltkestraße

Dadurch sollen Konflikte zwischen geradeausfahrenden und abbiegenden Kfz sowie zwischen Kfz und dem Radverkehr und querenden Fußgängern

³⁴ Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 14.11.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

entschärft werden (Unfallhäufungsstelle Karl-Janssen-Straße gemäß Analyse, Kapitel 8). Die Wohnqualität wird verbessert. Die Vorfahrt gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss.

- **Tempo 30-Zonen [K02]**

Einrichtung bzw. Ausweitung von Tempo 30-Zonen in folgenden Gebieten (**Plan 21.1**):

- zwischen Moltkestraße und Bismarckstraße (s. hierzu auch Kap.1.2)
- beidseits der Danziger Straße zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße

Dadurch soll dem Wohngebietscharakter und der untergeordneten Verkehrsbedeutung der Straßen in diesen Gebieten Rechnung getragen werden.

- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich im Stadtzentrum [K03a/b]**

Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs als Tempo 20-Zone in der inneren Bismarckstraße, inneren Rathausstraße (ab Hauptbahnhof), inneren Karl-Janssen-Straße und unteren Moltkestraße (ab Otto-Hemmer-Platz). Die Ausweisung sollte mit einer gestalterischen Aufwertung der Straßenräume und mit Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer im Längs- und Querverkehr einhergehen. Es erscheint aber auch möglich, die Bismarckstraße und Rathausstraße in einer ersten Stufe bereits ohne Straßenumbau als Tempo 20-Zone auszuweisen.

Um die Völklinger Hütte (Weltkulturerbe), den Hauptbahnhof und das Kaufhaus Globus besser ans Zentrum anzubinden, ist es wichtig, die Bahnunterführung, den Bahnhofsbereich, die Globus-Unterführung und die Unterführung der Südtangente (B51) mit Verteilerkreis in die Maßnahmen mit einzubeziehen.

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche nach StVO §45 (1d) sind Zonen in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion, in denen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 30 km/h angeordnet werden dürfen. Der fließende Verkehr (Kfz und Rad) und der Fußgängerverkehr finden auf getrennten Flächen (Fahrbahn und Gehweg) statt. Die städtebaulich attraktive Gestaltung, das geringe Geschwindigkeitsniveau und die gute Querbarkeit der Fahrbahn führen aber, bei unveränderter Erreichbarkeit der Grundstücke und Gebäude, zu einer guten Integration des Kfz-Verkehrs, einer hohen Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer und einer Stärkung der Aufenthalts- und Wohnfunktion.

Insgesamt verbessert sich auch die Situation für den Öffentlichen Verkehr, indem der Weg von und zu den Haltestellen und das Warten an den Haltestellen angenehmer und Störungen des Busverkehrs durch Kfz weniger werden.

Für Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche gibt es in Deutschland und im Ausland zahlreiche gelungene Beispiele, auch mit deutlich höheren Verkehrsbelastungen.

Am Alten Rathaus soll im Zusammenhang mit dem gegenüber entstehenden Modepark Röther ein attraktiver städtischer Platz entstehen. Er soll von Fahrrädern und Bussen im Zuge der Rathausstraße überfahrbar sein. Hier stellt sich die Frage, ob auch Kfz den Platz queren können bzw. sollen. Verkehrlich sind beide Lösungen, mit und ohne Kfz, möglich. Es gibt viele Beispiele, in denen Kfz-Verkehr in einen Platz gestalterisch und funktional gut integriert ist.

Eine Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr hätte am Platz eine höhere Aufenthaltsqualität und Verkehrsqualität für Fußgänger, eine starke Verkehrsberuhigung der Rathausstraße und eine Entlastung der Globus-Unterführung und der Karl-Janssen-Straße von Durchgangsverkehr zur Folge. Die innere Rathausstraße, ab der Zufahrt zum City-Parkhaus, könnte dabei als Verkehrsberuhigter Bereich oder als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Ein Verkehrsberuhigter Bereich wäre, bei einer Kfz-Sperre am Alten Rathaus, mit Gegenverkehr in der Rathausstraße verbunden und würde im Osten eine Wendeanlage erfordern. Beides hätte zusätzlichen Flächenbedarf für den Kfz-Verkehr zur Folge.

Nach Auffassung der Geschäftsleute in der Rathausstraße ist eine gute Erreichbarkeit der Läden mit Kfz aus wirtschaftlichen Gründen unbedingt erforderlich. Sie sprechen sich deshalb gegen eine Kfz-Sperre am Alten Rathaus aus.

Für die Gestaltung des Platzes wird deshalb, auch vor dem Hintergrund des geplanten Modehaus Röther und dem angestrebten höheren Fußgänger-aufkommen in der Rathausstraße, eine flexible Lösung empfohlen, die sowohl mit als auch ohne Kfz-Sperrung am Alten Rathaus gut funktioniert. Zunächst soll der Platz für den Kfz-Verkehr offen bleiben. Dabei sollen Kfz die Trasse, die für Busse und Fahrräder ohnehin notwendig ist, mitnutzen. Wichtig ist es, die Trasse gestalterisch gut in den Platz zu integrieren und nicht als Trennelement erscheinen zu lassen. Eine spätere Änderung der Verkehrsregelung, auch versuchsweise, soll möglich sein.

- **Gegenverkehr in der inneren Bismarckstraße [K04]**

Die Maßnahme sollte mit einer Umdrehung der Einbahnrichtungen in der Poststraße verbunden werden, um in der Bismarckstraße Verkehrsbehinderungen durch Linksabbieger zu vermeiden. Eine Anpassung der Knotenpunkte Am Hüttenwerk und Karl-Janssen-Straße ist erforderlich. Am

Knoten Bismarckstraße / Am Hüttenwerk sollte geprüft werden, ob dort eine Kreisverkehrsanlage möglich und sinnvoll ist. Dadurch könnte der heutige Linksabbiegestreifen in der inneren Bismarckstraße entfallen. Ob bauliche Maßnahmen im Zuge der Bismarckstraße erforderlich sind, ist im Detail zu prüfen.

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums wird verbessert, Umwege werden vermieden. Es wird möglich, von Westen und – über die Südtangente und Am Hüttenwerk – auch aus den anderen Richtungen in die Bismarckstraße (mit City-Tiefgarage) zu gelangen. Dadurch werden die Karl-Janssen-Straße und die innere Rathausstraße (mit Globus-Unterführung) entlastet. Die Möglichkeit, von der Bismarckstraße (mit City-Tiefgarage) nach Osten auszufahren und die Umkehrung der Einbahnrichtung in der unteren Poststraße reduzieren die Verkehrsbelastungen in der unteren Poststraße und inneren Rathausstraße, da diese nicht mehr Teil einer Ringerschließung sind, die mit Umwegfahrten verbunden ist.

- **Verkehrsberuhigung südliche Hofstattstraße und Zum Markt**
[K05a/b]

Sperrung der Zufahrt für Kfz (Fuß- und Radverkehr frei) von der Karl-Janssen-Straße in die Hofstattstraße. Verkehrsberuhigter Bereich (Mischverkehrsfläche mit Schrittgeschwindigkeit) in der südlichen Hofstattstraße zwischen der Brunnenstraße und der Karl-Janssen-Straße sowie in der Straße Zum Markt. Dies sollte mit einer gestalterischen Aufwertung einhergehen.

Damit kann Durchgangsverkehr in der Hofstattstraße reduziert werden. Eine attraktive Fußgängerverbindung Zentrum Ost (Otto-Hemmer-Platz) – Zentrum West (Altes Rathaus), abseits des Kfz-Verkehrs, wird geschaffen. Die Maßnahme erleichtert bzw. ermöglicht auch die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle in der Karl-Janssen-Straße (siehe Kapitel 2).

- **Aufwertung Otto-Hemmer-Platz** [K06]

Umwandlung des Westteils des Otto-Hemmer-Platzes zu einem Aufenthaltsbereich mit Geschäften und Gastronomie (Fußgängerzone). Anbindung des Ostteils des Otto-Hemmer-Platzes an den Rathausplatz. Erschließung des Parkplatzes über die Straße Am Finanzamt (von Süden kommend) und die Cloosstraße (von Norden kommend). Vermeidung von Durchgangsverkehr über den Parkplatz durch gestalterische Maßnahmen und einen Verkehrsberuhigten Bereich (mit Schrittgeschwindigkeit) Am Finanzamt. Es sollte geprüft werden, ob im Zusammenhang mit der Aufwertung des Otto-Hemmer-Platzes auch der Markt vom Rathausplatz dorthin verlegt werden kann.

Die Aufenthaltsqualität des Stadtzentrums Ost (Rathaus, Finanzamt usw.) wird gestärkt. Der Parksuchverkehr wird nicht ins Stadtzentrum (Otto-

Hemmer-Platz, untere Moltkestraße, innere Karl-Janssen-Straße) hineingezogen. Die Verkehrssituation in der unteren Moltkestraße wird durch die entfallende Parkplatzerschließung vereinfacht. Fußgängerquerungen vom Stadtzentrum Ost zum Stadtzentrum West (Otto-Hemmer-Platz – Zum Markt) werden erleichtert.

Die am Otto-Hemmer-Platz entfallenden Parkstände können durch freie Kapazitäten am Rathausplatz, Hindenburgplatz und dem neu entstehenden Parkhaus Modepark Röther gedeckt werden.

- **Verkehrsberuhigung historischer Stadtkern [K07]**

Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen (Mischverkehrsflächen mit Schrittgeschwindigkeit), einschließlich Straßenumgestaltung, in der Alten Schulstraße, Am Alten Markt und In der Grät.

Die Maßnahme wird möglich durch die Unterbrechung der Alten Schulstraße am Modepark Röther (siehe Kapitel C. Verkehrsprognose und **Plan 17**) und durch den dadurch entfallenden Durchgangsverkehr (inkl. Busverkehr).

Die Maßnahme dient der städtebaulichen Aufwertung des historischen Stadtkerns als Wohnstandort. Außerdem soll eine attraktive Fußgänger-Verbindung zwischen dem Alten Brühl (mit Parkplatz) und dem Stadtzentrum geschaffen werden.

- **Verbesserungen am Knoten Am Hüttenwerk / Südtangente (B51) / Saarstahl [K08]**

Einrichtung der Linksabbiegemöglichkeiten

- Saarstahl (Torhaus 2) – Am Hüttenwerk (Nord) und
- Am Hüttenwerk (Süd) – Saarstahl (Torhaus 2).

Dadurch wird die Erreichbarkeit von Saarstahl vom übergeordneten Straßennetz verbessert. Das Stadtzentrum (mit Globus-Unterführung) kann von Durchgangsverkehr entlastet werden.

- **Umgestaltung des Knotens B51 / L136 („Amtsgerichtskreisel“) [K 09]**

Die Brücke der B51 über die L136 muss aus bautechnischen Gründen (altersbedingt) ersetzt werden. Dies eröffnet die Chance, den gesamten Knotenpunkt B51 / L136 umzugestalten und dadurch die in der Analyse festgestellten Mängel im Verkehrsablauf (Kfz und ÖV), im Fuß- und Radverkehr, in der Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt) und in der Straßenraumgestaltung zu beheben. Hierfür liegt inzwischen eine Vorplanung von R+T vor, die im Auftrag des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS) erstellt wurde und der der Stadtrat am 23.11.2017 grundsätzlich zugestimmt hat (**Abbildung 31**).

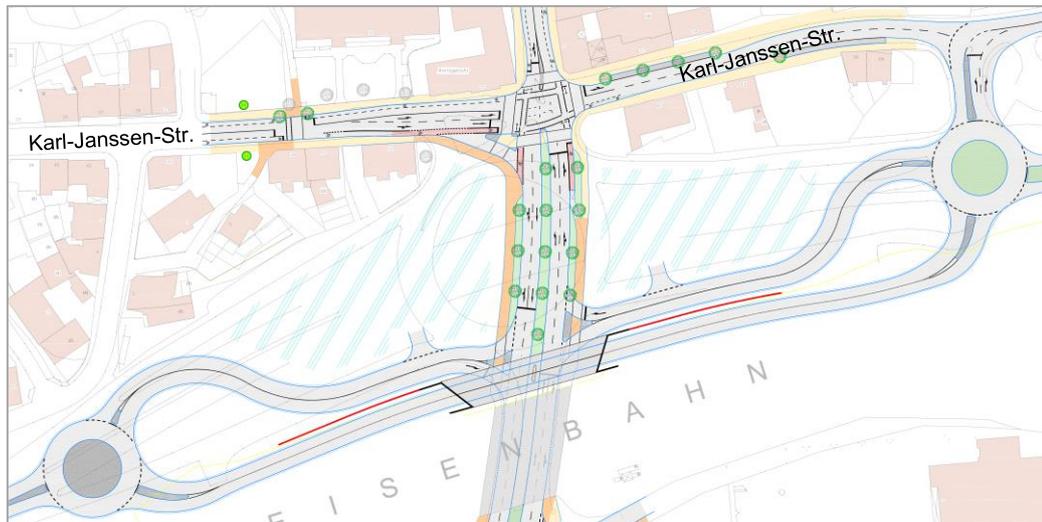


Abbildung 31: Umgestaltung des Knotens B51 / L136

Die B51 wird dabei nach Süden an die Bahnstrecke verschoben. Der Amtsgerichtskreisel wird ersetzt durch zwei Knoten im Norden und Süden und zwei kleine Kreisverkehre im Osten (Bestand) und Westen (neu). Am nördlichen Knoten L136 / Karl-Janssen-Straße, der signalgeregelt ist, werden folgende direkte Verkehrsbeziehungen geschaffen, die Umwegfahrten vermeiden: Geradeausverkehr Karl-Janssen-Straße – Gerhardstraße in beide Fahrtrichtungen, Linksabbieger Karl-Janssen-Straße – Hohenzollernstraße. Diese Verkehrsbeziehungen dienen auch der Verbesserung des ÖV-Systems (siehe Kapitel 2). Radverkehr ist an diesem Knoten in alle Richtungen möglich. Fußgänger können über alle Knotenpunktarme queren. Für Fußgänger und Radfahrer wird eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung entlang der L136 geschaffen.

Die einfache und klare Knotenpunktform lässt erwarten, dass die heutige Unfallhäufungsstelle am Amtsgerichtskreisel behoben werden kann. In der Mitte, dort wo heute die B51 und der Amtsgerichtskreisel liegen, entstehen große Freiräume zur städtebaulichen Aufwertung des wichtigsten Stadteingangs von Völklingen.

- **Umgestaltung der Hohenzollernstraße (L136) [K10]**

Die Vorplanung zur Umgestaltung der L136 (von R+T im Auftrag des LfS) umfasst auch die Hohenzollernstraße. Der Stadtrat hat der Planung am 23.11.2017 grundsätzlich zugestimmt (**Abbildung 32**).

Der Knoten Hohenzollernstraße – Stadionstraße wird signalisiert, um Fußgängern und Radfahrern ein sicheres, barrierefreies Queren über alle Knotenpunktarme zu ermöglichen und um Busse beim Ausfahren aus der Haltestelle Rathaus signaltechnisch bevorzugen zu können. Außerdem ermöglicht die Signalanlage Linksabbiegen aus der Stadionstraße nach Süden. Dadurch werden Umwege vermieden und Verbesserungen im ÖV-

System ermöglicht (siehe Kapitel 4). Auf den heutigen Rechtsabbiegestreifen von Süden in die Stadionstraße kann verzichtet werden.

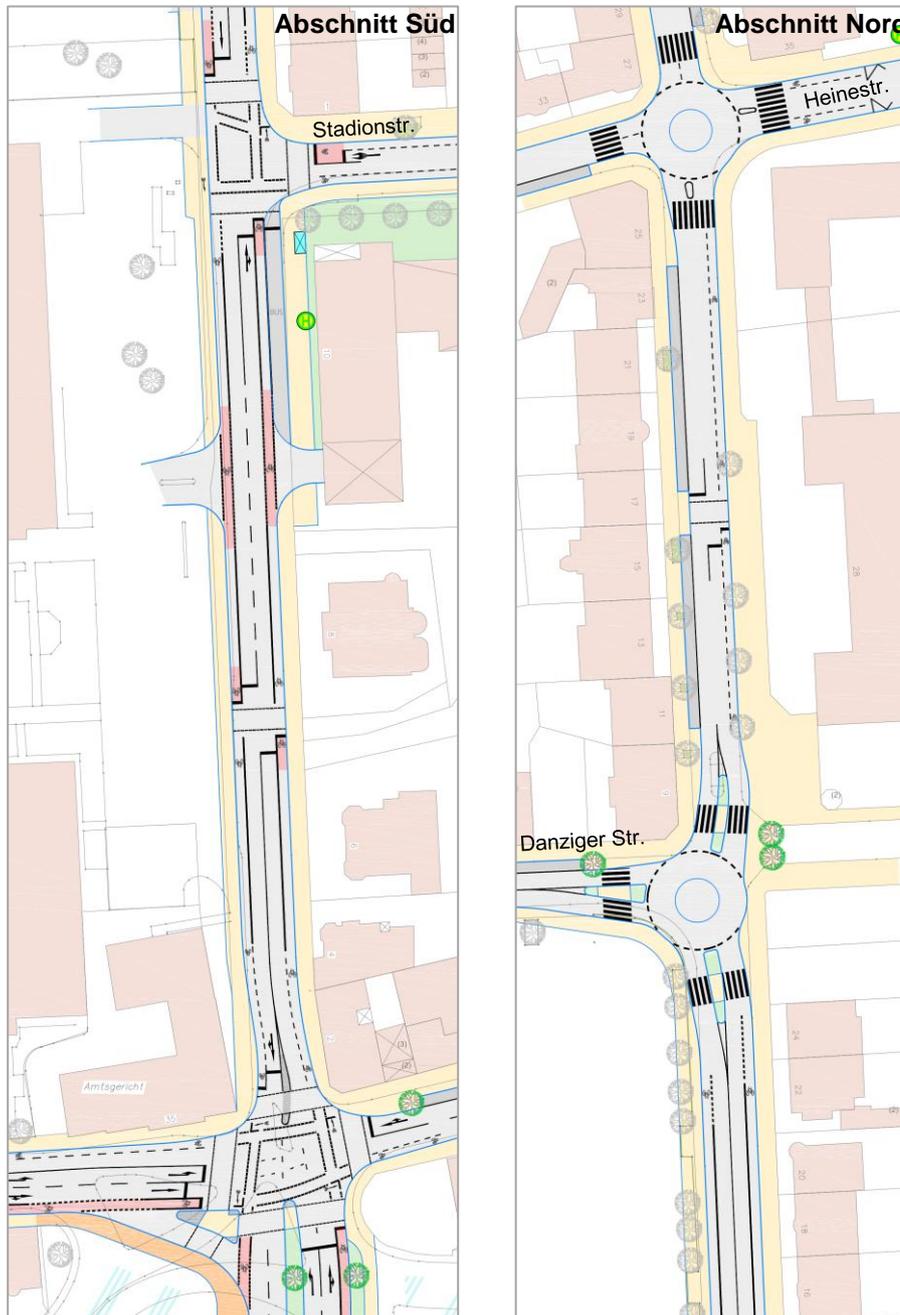


Abbildung 32: Umgestaltung der Hohenzollernstraße (L136)

Am Knoten Hohenzollernstraße – Danziger Straße wird ein sog. Minikreislauf eingerichtet. Dieser ermöglicht das Linksabbiegen aus der Danziger Straße nach Norden, wodurch Umwegfahrten vermieden werden. Der heutige Linksabbiegestreifen von Süden in die Danziger Straße kann entfallen.

Über alle Knotenpunktarme können Fußgängerüberwege angelegt werden. Durch Wenden am Minikreisel kann der Hindenburgplatz (Parkplatz) auch aus Süden direkt von der Hohenzollernstraße aus erschlossen werden.

Am Knoten L136 – Heinestraße wird ebenfalls ein sog. Minikreisel eingerichtet. Dieser ermöglicht Linksabbiegen und Geradausfahrten aus Süden, wodurch Umwegfahrten vermieden und das ÖV-System verbessert werden kann (siehe Kapitel 4). Über alle Knotenpunktarme können Fußgängerüberwege angelegt werden.

Für den Radverkehr wird eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung entlang der Hohenzollernstraße mit Radfahrstreifen und Schutzstreifen geschaffen. Dies wird durch den Wegfall der Abbiegespuren möglich.

Es ist davon auszugehen, dass durch die Umgestaltung die in der Analyse festgestellten Mängel im Verkehrsablauf (alle Verkehrsarten), in der Verkehrssicherheit (auffällige Straße gemäß Analyse, Kapitel 8) und in der Straßenraumgestaltung behoben werden.

- **Umgestaltung der Karolingerstraße (L136) [K11]**

Für die Karolingerstraße (L136), im Alten Brühl liegt ebenfalls eine Vorplanung (von R+T im Auftrag des LfS) vor, der der Stadtrat am 23.11.2017 grundsätzlich zugestimmt hat (**Abbildung 33**).



Abbildung 33: Umgestaltung der Karolingerstraße (L136)

Der Kreisels Karolingerstraße / Im Alten Brühl wird zu einem sog. Turbo-kreisels umgebaut. Der äußere Fahrstreifen dient dabei dem Geradeaus-verkehr der L136 und dem Rechtsabbiegeverkehr in die Straße Im Alten Brühl. Der innere Fahrstreifen dient ebenfalls dem Geradeausverkehr der L136 sowie dem Linksabbiegeverkehr aus der Straße im Alten Brühl und dem Wenden. Durch die feste Zuweisung der verschiedenen Verkehrsströme auf den äußeren und inneren Fahrstreifen werden Konflikte an den Kreiselausfahrten vermieden. Dies lässt erwarten, dass die heutige Unfallhäufungsstelle behoben werden kann. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer über die L136 sind dort nicht möglich. Als Ersatz für die bestehende, aber unbrauchbare Fußgängerunterführung wird südlich der Bushaltestellen eine Fußgänger-/Radfahrerfurt über die L136 geschaffen.

Der Knoten Karolingerstraße (L136) / Im Betzen wird signalisiert. Dadurch wird Linksabbiegen aus der Straße Im Betzen in die L136 möglich, was Umwege in Richtung A620 / Fürstenhausen vermeidet. Außerdem werden Fußgänger- und Radfahrerfurten angelegt.

Für Fußgänger und Radfahrer wird eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung entlang der L136 geschaffen.

Es ist davon auszugehen, dass durch die Umgestaltung die in der Analyse festgestellten Mängel im Verkehrsablauf (Kfz-, Fuß- und Radverkehr), in der Verkehrssicherheit (auffällige Strecke gemäß Analyse, Kapitel 8) und in der Straßenraumgestaltung behoben werden.

- **Verbessertes Parksystem [K12]**

Zur Verbesserung des Parksystems werden folgende Maßnahmen empfohlen (siehe **Plan 22**):

- Einrichtung von 3 Parkzonen „Zentrum“, „Historische Altstadt“ und „Innenstadt Nord“ zur Bewirtschaftung aller Parkstände im Straßenraum mit einheitlichen, gebietsspezifischen Parkregeln

Parkregeln in der Parkzone „Zentrum“:

kein Bewohnerparken,
max. Parkdauer 2 Stunden,
Parkgebühr 0,50 €/20 min (d.h. 1,50 €/h), ggf. mit „Brötchentaste“

Parkregeln in der Parkzone „Historischer Stadtkern“:

nur Bewohnerparken

Parkregeln in der „Innenstadt Nord“:

Bewohnerparken,
max. Parkdauer 3 Stunden,
Parkgebühr 0,50 €/30 min (d.h. 1,00 €/h)

- geringere Parkgebühren und längere Parkdauern auf den Parkplätzen und in der City-Tiefgarage

Parkplätze „Otto-Hemmer-Platz“ und „Rathausplatz“:

max. Parkdauer 3 Stunden

Parkgebühr 0,50 €/30 min (d.h. 1,00 €/h)

Parkplatz „Hohenzollernstraße“ und Straße „Am Hauptbahnhof“:

max. Parkdauer 4 Stunden

Parkgebühr 0,50 €/30 min (d.h. 1,00 €/h)

City-Tiefgarage:

keine Parkdauerbeschränkung

Parkgebühr 0,50 €/30 min (d.h. 1,00 €/h)

Parkplätze „Hindenburgplatz“, „Am Hüttenwerk“ und „Bahnhof“ (unter Parkdeck „Globus“):

keine Parkdauerbeschränkung

Parkgebühr 0,50 €/30 min (d.h. 1,00 €/h) bzw. 5,00 €/Tag

Parkplatz „Im Alten Brühl“:

keine Parkdauerbeschränkung

Parkgebühr 0,50 €/60 min (d.h. 0,50 €/h) bzw. 3,00 €/Tag

- abends verlängerte Öffnungszeiten in der City-Tiefgarage

Damit wird folgendes erreicht:

- Das Parksystem wird einfacher und nutzerfreundlicher. Straßenbezogene Regelungen sind überflüssig.
- In der Zone „Innenstadt Nord“ sind die vorhandenen Straßenparkstände besser nutzbar, wenn sie sowohl Bewohnern als auch Besuchern und Beschäftigten zur Verfügung stehen, da sich deren Parkraumnachfrage über den Tag unterscheidet. Die Wahrscheinlichkeit einen Parkplatz in Zielnähe zu finden, wird größer.
- Die Anhebung der Parkgebühr in der Zone „Zentrum“ von 0,50 €/30 min (d.h. 1,00 €/h) auf 0,50 €/20 min (d.h. 1,50 €/h) und der Verzicht auf gebührenfreies Straßenparken bei gleichzeitig geringeren Parkgebühren und längeren Parkdauern in der City-Tiefgarage und auf Parkplätzen führt zu einer Verlagerung von Parkraumnachfrage in die City-Tiefgarage und auf die Parkplätze. Dadurch wird es für Kurzzeitparker leichter einen freien Straßenparkplatz zu finden. Parksuchverkehr in der Innenstadt wird vermieden. Abends verlängerte Öffnungszeiten in der City-Tiefgarage tragen dazu ebenfalls bei.
- Die geringeren Parkgebühren und längeren Parkdauern (einschließlich Tagesparken) auf den Parkplätzen am Rande der Innenstadt führen zu

einer Verlagerung von Parkraumnachfrage dorthin, wo der Kfz-Verkehr weniger stört.

- Das ausschließliche Bewohnerparken im Historischen Stadtkern von Völklingen hilft dort den Parkraumangel zu beheben und das Wohnen attraktiver zu machen. Parksuchverkehr wird aus dem Gebiet herausgehalten.
- Durch die Einführung von Parkgebühren Im Alten Brühl wird der Kfz-Verkehr teurer. Dies bringt Wettbewerbsvorteile für den Radverkehr und den Öffentlichen Verkehr. Die Parkgebühren können ggf. zur besseren Gestaltung und zum Unterhalt des Parkplatzes eingesetzt werden. Durch die relativ niedrigen Parkgebühren ist Im Alten Brühl weiterhin mit einer hohen Parkraumnachfrage zu rechnen. Dies ist erwünscht, da Kfz-Verkehr dort weniger stört als in der Innenstadt.

Die Wirkungen der Maßnahmen in der Innenstadt hinsichtlich Verkehrsverlagerungen wurden zusammen mit den Wirkungen der Maßnahmen in der weiteren Kernstadt mit dem Verkehrsmodell (Bestandsmodell plus Modepark Röther) untersucht und sind am Ende von Kapitel 1.2 beschrieben (siehe **Plan 23**).

Folgende **weitere Maßnahmen** können zweckmäßig sein. Zur Machbarkeit und Zweckmäßigkeit sind aber **nähere Untersuchungen** erforderlich.

- **Gegenverkehr auf Nordrampe Südtangente – Am Hüttenwerk [K13]**

Es sollte geprüft werden, ob und wie auf der Nordrampe der Südtangente (B51) mit den Anschlussknoten Am Hüttenwerk und Südtangente Gegenverkehr in Fahrtrichtung Ost (Karolinger Straße, Luisenthal) ermöglicht werden kann. Die Nordrampe ist dabei an den signalgeregelten Knoten Südtangente / Parkhaus Globus anzuschließen. Die Südrampe der Südtangente (B51) mit Anschluss an die Rathausstraße kann dann entfallen.

Dadurch würde eine Direktanbindung der Hüttenwerkstraße (L165) an die Südtangente (B51) auch in Fahrtrichtung Ost entstehen. Durch den geplanten Gegenverkehr in der inneren Bismarckstraße wird dies von noch größerer Bedeutung. Die Globus-Unterführung würde dadurch von weiterem Durchgangsverkehr L165 – B51 entlastet und zur Stadtstraße werden. Der Knoten der Rathausstraße unter der Südtangente könnte vereinfacht, verkleinert und städtebaulich verbessert werden. Die Maßnahme erleichtert auch ein ganztägiges Lkw-Verbot in der Ortsdurchfahrt Wehrden (L271 Schaffhauser Straße), weil Lkw aus dem Westen von Völklingen (Rathausstraße, Am Hüttenwerk, Bismarckstraße; einschließlich Saarstahl) dann

stadtverträglich über die Südtangente (B51) und Karolinger Straße (L136) auf die A620 in Richtung Wadgassen/Saarlouis geleitet werden könnten.

- **Verbesserungen am Knoten Am Hüttenwerk / Rathausstraße [K14]**

Im Zusammenhang mit der Einrichtung weiterer Fußgängerquerungsanlagen am Knoten Rathausstraße / Am Hüttenwerk sollte geprüft werden, ob dort ein Kreisverkehrsplatz möglich und sinnvoll ist. Dabei sind die Anforderungen aller Verkehrsarten zu berücksichtigen. Gegen einen Kreisverkehr spricht das Ziel, die Verkehrsbedeutung der inneren Rathausstraße zu reduzieren.

- **Rückbau der Südtangente als Hochstraße [K15]**

Die Möglichkeiten sowie die Vor- und Nachteile eines Rückbaus der Südtangente als Hochstraße sollten verkehrlich und städtebaulich untersucht werden. Dabei geht es um eine Reduzierung der städtebaulichen Dominanz und Trennwirkung der Hochstraße, um eine Vereinfachung des Verkehrssystems und um eine Reduzierung des Flächenverbrauchs durch Verkehr.

- **Erweiterung des Parkplatzes „Bahnhof“ [K16]**

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde die Idee eingebracht, den Parkplatz „Bahnhof“ (unter dem Parkdeck „Globus“) entlang der Bahnstrecke nach Osten zu erweitern. Die Parkraumanalyse hat allerdings ergeben, dass es in der Innenstadt keinen Mangel an Parkständen gibt. Das Parkraumangebot wird durch ein neues Parkhaus am Modepark Röther noch erweitert. Trotzdem könnte der vorgeschlagene Standort für Langzeitparker (Beschäftigte) in Verbindung mit günstigen Tagestickets interessant sein. Beschäftigte sollen nach Möglichkeit zwar auf den Radverkehr und den Öffentlichen Verkehr verlagert werden. Falls in Völklingen aber ein Engpass an Langzeitparkständen auftreten sollte, ist der Standort günstig, da er von der Straße Am Hüttenwerk, ohne Belastung des innerstädtischen Straßennetzes, gut zu erreichen ist. Die Fläche ist allerdings nicht im Eigentum der Stadt.

1.2 Kfz-Verkehr weitere Kernstadt (Nord- und Weststadt)

Vorrangiges Ziel ist eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität im Bereich empfindlicher Nutzungen (Wohnen, Schulen usw.).

Um dies zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.1** und **21.1**):

- **Tempo 50-Strecke [K17]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h auf einem Teilstück der Bismarckstraße (B51) zwischen dem Anschluss Nordring und der Dieselstraße.

Dadurch wird das Tempolimit in der Bismarckstraße vereinheitlicht. Beschleunigungs- und Bremsvorgänge werden vermieden. Das Geschwindigkeitsniveau im Bereich des Stadteingangs wird gesenkt.

- **Tempo 30-Strecke [K18]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf folgender Strecke:

- Bismarckstraße zwischen Schirrbachstraße und Dieselstraße (nachts)

Der Lärmaktionsplan³⁵ empfiehlt in der Bismarckstraße, zwischen Schirrbachstraße und Dieselstraße, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Aus verkehrsplanerischer Sicht gibt es über die Lärmreduzierung hinaus keine weiteren Gründe, die diese Geschwindigkeitsreduzierung stützen, da die Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern gering sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn dort die zum Radverkehr empfohlenen Maßnahmen (s. Kap. 3) ergriffen werden. Verkehrsplanerisch ist Tempo 50 sogar vorteilhaft, weil dies die gewünschte Verkehrsbündelung auf der B51 unterstützt. In der Bismarckstraße werden deshalb Lärmschutzfenster oder lärm mindernde Beläge zur Lärminderung empfohlen. Solange diese nicht installiert sind, sollte Tempo 30 in den Nachtstunden eingerichtet werden, da die Betroffenheit der Anwohner dann am größten ist.

- **Tempo 30-Zone [K02]**

Einrichtung bzw. Ausweitung einer Tempo 30-Zone in folgendem Gebiet:

- Weststadt zwischen Kühlweinstraße, Moltkestraße, Bismarckstraße und Nordring (s. hierzu auch Kap.1.1)

Dadurch soll dem Wohngebietscharakter und der untergeordneten Verkehrsbedeutung der Straßen in diesem Gebiet Rechnung getragen werden.

- **Einrichtungsverkehr in der Püttlinger Straße [K19]**

Ausweisung der Püttlinger Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost zwischen Blumenstraße und Hohenzollernstraße.

³⁵ Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 14.11.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

Dadurch wird zwischen der Heinestraße und Kühlweinstraße Durchgangsverkehr durchs Wohngebiet und an der Grundschule Haydnstraße vermieden. (In Gegenrichtung wird der Durchgangsverkehr bereits heute durch Einbahnverkehr in der Blumenstraße in Fahrtrichtung West vermieden.) Die Erreichbarkeit der Grundstücke wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

- **Verkehrsberuhigter Bereich Grundschule Bergstraße [K20]**

Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs (Mischverkehrsfläche mit Schrittgeschwindigkeit), einschließlich Straßenumgestaltung, im Bereich Grundschule Bergstraße.

Damit können die Verkehrssicherheit und die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht werden. Kinderspiel ist erlaubt. Parken ist nur auf ausgewiesenen Flächen zulässig.

Die mit den Maßnahmen in der Kernstadt (Kapitel 1.1 und 1.2; ohne Maßnahmen, die noch näher zu untersuchen sind) verbundenen Verkehrsverlagerungen wurden mit dem Verkehrsmodell (Bestandsmodell Plus, **Plan 18**) untersucht (Differenzbelastungen **Plan 23**). Es zeigt sich, dass die Straßen im Stadtzentrum (untere Moltkestraße, innere Rathausstraße, innere Karl-Janssen-Straße, innere Bismarckstraße, untere Poststraße) sowie Wohngebiete (Hofstattstraße, Etzelstraße, Hirtenstraße, Kreppstraße, Püttlinger Straße, Danziger Straße) von Kfz-Verkehr entlastet werden. Der Verkehr wird auf die Hauptverkehrsstraßen (äußere Bismarckstraße, Am Hüttenwerk, Hohenzollernstraße, Heinestraße, Kühlweinstraße, Südtangente) und auf die obere Poststraße verlagert. Diese Wirkungen sind erwünscht. Gut ist insbesondere auch, dass die Kfz-Belastungen in der inneren Bismarckstraße trotz Einführung von Gegenverkehr zurückgehen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum verdrängt und Umwegfahrten im Stadtzentrum vermieden werden.

Dabei noch nicht berücksichtigt sind Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsmittel (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr), die ebenfalls zu erwarten sind.

Folgende **weitere Maßnahme** erscheint zweckmäßig. Hierzu sind jedoch **nähere Untersuchungen** erforderlich:

- **Parkraumkonzept SHG-Kliniken [K21]**

Parkraumbewirtschaftung in den Straßen im Bereich der SHG-Kliniken, ggf. Erweiterung des Parkraumangebots an den SHG-Kliniken

Dadurch soll die Erreichbarkeit der SHG-Kliniken verbessert werden. Gleichzeitig sollen der Parkdruck in den Straßen und die damit verbundenen Verkehrsbehinderungen reduziert werden.

Eine **Ostumgehung Völklingens** (Püttlingen – Luisenthal – A620) würde nur zu geringen Verkehrsentlastungen von unter 10% in der Heinestraße führen, wie Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell gezeigt haben. Diese Maßnahme sollte deshalb nicht weiter verfolgt werden.

1.3 Kfz-Verkehr Heidstock

Vorrangiges Ziel ist eine Stärkung des Stadtteilzentrums Heidstock.

Um dies zu erreichen, wird folgende **Maßnahme** empfohlen (siehe Plan **21.1**):

- **Tempo 30-Strecke [K22]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf folgender Strecke:

- Gerhardstraße zwischen Stählingenstraße und Neckarstraße

Dadurch wird das Stadtteilzentrum Heidstock gestärkt. Konflikte mit querenden Fußgängern, dem Radverkehr sowie abbiegenden und ein-/ausparkenden Kfz werden entschärft. Die Aufenthalts- und Wohnqualität werden verbessert. Die Vorfahrt dieser Strecke gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss. (Statt einer Ausweisung als Tempo 30-Straße ist auch die Einbeziehung der Strecke in die Tempo 30-Zonen auf dem Heidstock in Verbindung mit dem Verkehrszeichen „Vorfahrt“ (VZ 301) möglich.)

1.4 Kfz-Verkehr Fürstenhausen und Fenne

Vorrangige Ziele sind eine Stärkung des Stadtteilzentrums Fürstenhausen und eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Saaruferstraße (L163) zwischen Kokereistraße und Bahnhofstraße (überwiegend Gemarkung Saarbrücken).

Um diese Ziele zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.1** und **21.1**)

- **Tempo 30-Strecken [K23]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgenden Strecken:

- Saarbrücker Straße (L271) zwischen Karolinger Straße (L136) und Zechenstraße
- Freiherr-vom-Stein-Straße (L271) zwischen Karolinger Straße (L136) und Kurt-Schumacher-Straße
- Karolingerstraße (L136) zwischen Saarbrücker Straße (L271) und Saarwiesenstraße

Durch Tempo 30 in der Saarbrücker Straße wird das Stadtteilzentrum von Fürstenhausen gestärkt. Konflikte mit querenden Fußgängern, dem Radverkehr sowie abbiegenden und ein-/ausparkenden Kfz werden entschärft. Die Aufenthalts- und Wohnqualität werden verbessert. Die Vorfahrt dieser Strecke gegenüber untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss. Die Fahrzeitverluste, auch für den öffentlichen Verkehr, bleiben begrenzt, da im Stadtteilzentrum bereits heute zu vielen Zeiten nicht schnell gefahren werden kann. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten.

Alternativ kommt in der Saarbrücker Straße zwischen Karolinger Straße (L136) und Zechenstraße auch ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als Tempo 20-Zone in Frage.

In der Freiherr-vom-Stein-Straße (L271) und in der Karolingerstraße (L136) geht es vor allem um bessere Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer im Längsverkehr und um eine höhere Verkehrssicherheit (auffällige Strecke gemäß Analyse, Kapitel 8). Die Gehwege sind dort teilweise sehr schmal. Die Freiherr-vom Stein-Straße ist außerdem kurvig und steil. Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsgefühl von Fußgängern und Radfahrern.

Die Vorfahrt dieser Strecken gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss.

- **Umgestaltung des Stadtteilzentrums Fürstenhausen [K24]**

Umgestaltung

- der Saarbrücker Straße (L271) zwischen Karolinger Straße und Zechenstraße
- des fünfarmigen Knotenpunktes Saarbrücker Str. (L271) / Freiherr-vom-Stein-Straße (L271) / Karolingerstraße (L136) / Vereinshausstraße / Fürstenstraße

Damit sollen eine städtebauliche Aufwertung mit Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Verbesserungen für Fußgänger erreicht werden. Am fünfarmigen Knoten geht es auch um die städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen in den Platz und um eine Vereinfachung des Verkehrssystems.

- **Ausbau Saaruferstraße [K25]**

Ausbau der Saaruferstraße (L163) mit Knoten Kokereistraße und Bahnhofstraße.

Die Maßnahme wird zurzeit vom Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) geplant. Damit soll ein Engpass in der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes beseitigt werden. Die Anbindung der südlichen Stadtteile von Völklingen, aber auch von Saarbrücken-Klarenthal und Großrosseln an die A620 wird

dadurch verbessert. Für Völklingen ist die Maßnahme vor allem wichtig, um die Ortsdurchfahrten im Lautertal (L165) durch Verkehrsverlagerungen auf die Warndtstraße – Kokereistraße (L163) entlasten zu können. Außerdem wird die Erschließungsqualität des Gewerbepark Ost verbessert. Die Maßnahme liegt zum Großteil auf Gemarkung der Stadt Saarbrücken.

Folgende **weitere Maßnahme** ist zweckmäßig. Zur Machbarkeit sind aber **nähere Untersuchungen** erforderlich.

- **Verbindung Saarbrücker Straße – Karolinger Straße nördlich der Bahn [K26]**

Die Maßnahme besteht aus zwei Teilen:

- Unterführung des Anschlussgleises des Kraftwerks Fenne zwischen Saarbrücker Straße und Saarwiesenstraße
Hierfür müsste die Saarwiesenstraße im Anschlussbereich vermutlich abgesenkt werden.
- Linksabbiegemöglichkeit Saarwiesenstraße – Karolinger Straße (Süd)

Durch die Verbindung zwischen der Saarbrücker Straße (Fenne) und Saarwiesenstraße (Fürstenhausen) nördlich der Bahn wird eine bessere Anbindung des Stadtteils Fenne und des Gewerbeparks Ost an die Autobahnanschlüsse Völklingen-Ost und Völklingen sowie ans Gewerbegebiet Saarwiesen, die Kernstadt und Püttlingen geschaffen. Für Fürstenhausen entsteht eine Straßenumgehung, die das Stadtteilzentrum von Kfz-Verkehr (einschließlich Lkw-Verkehr) stark entlastet.

Durch eine Linksabbiegemöglichkeit Saarwiesenstraße – Karolinger Straße (Süd) kann auch der Geradeausverkehr der L271 (Saarbrücker Straße – Freiherr-vom-Stein-Straße) aus dem Stadtteilzentrum verlagert werden.

1.5 Kfz-Verkehr Geislautern

Vorrangige Ziele sind eine Stärkung des Stadtteilzentrums Geislautern und eine Reduzierung zu hoher Verkehrslärmbelastungen an der Ludweilerstraße (L165) entsprechend dem Lärmaktionsplan.³⁶

Um diese Ziele zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.1** und **21.1**):

³⁶ Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 14.11.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

- **Geschwindigkeitskonzept [K27]**

- **Tempo 30-Strecken, Stufe 1 (kurzfristig) [K27a]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgenden Strecken:

- Ludweilerstraße (L165) im Stadtteilzentrum (zwischen Eisenbahnstraße und Am Hammergraben)
- Ludweilerstraße (L165) außerhalb des Stadtteilzentrums, nachts

Durch Tempo 30 in der Ludweilerstraße zwischen Eisenbahnstraße und Hammergraben wird das Stadtteilzentrum von Geislautern gestärkt. Konflikte mit querenden Fußgängern, dem Radverkehr sowie abbiegenden und ein-/ ausparkenden Kfz werden entschärft. Die Verkehrssicherheit wird erhöht (auffällige Strecke gemäß Analyse, Kapitel 8), die Aufenthalts- und Wohnqualität werden verbessert. Die Vorfahrt dieser Strecke gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss. Die Fahrzeitverluste, auch für den öffentlichen Verkehr, bleiben begrenzt, da im Stadtteilzentrum bereits heute zu vielen Zeiten nicht schnell gefahren werden kann. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten.

Der Lärmaktionsplan empfiehlt Tempo 30 darüber hinaus auch auf den Abschnitten der Ludweilerstraße nördlich und südlich des Stadtteilzentrums im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt der L165. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre dies auch für die Verkehrssicherheit (auffällige Strecke gemäß Analyse, Kapitel 8) und den Radverkehr von Vorteil, da separate Radverkehrsanlagen in der Ludweilerstraße ohne größere Umbaumaßnahmen nicht möglich sind und Radfahrer sich die Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr teilen müssen. Die ca. 3,0 km lange Tempo 30-Strecke zwischen der Hallerstraße in Wehrden und der Ortseinfahrt Ludweiler führt (bei Annahme eines üblichen Rückgangs der mittleren Geschwindigkeit um 10 km/h) zu Fahrzeitverlusten in der Größenordnung von 70 Sekunden im Kfz-Verkehr (mit tageszeitlichen Schwankungen). Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass allein dadurch ca. 20% des Kfz-Verkehrs, überwiegend auf die Verbindung Rotweg (L164) – Warndtstraße/Kokereistraße (L163), verlagert werden kann. Dies setzt allerdings eine ausreichende Leistungsfähigkeit im Anschluss an die Saaruferstraße (L163) voraus. Von Fahrzeitverlängerungen sind auch die Buslinien 182 (neu), 184 und 185 betroffen. Wegen der Verzögerungen an den Haltestellen sind die Fahrzeitverluste im Öffentlichen Verkehr aber geringer als im Individualverkehr.

Unter Abwägung der verschiedenen Aspekte wird empfohlen, in Stufe 1 Tempo 30 außerhalb des Stadtteilzentrums in den Nachtstunden einzurichten, weil die Betroffenheit der Anwohner dann am größten ist. Zur Lärminderung an der Ludweilerstraße außerhalb des Stadtteilzentrums kommen auch Lärmschutzfenster oder lärmindernde Beläge in Frage,

die den ganzen Tag und noch stärker wirksam sind als eine Geschwindigkeitsbegrenzung.

- **Tempo 70 im Rotweg [K27c]**

Im Rotweg soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 70 km/h erhöht werden. Dadurch soll Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt Geislautern (L165) und aus der Rosseler Straße in Ludweiler auf den Rotweg verlagert werden.

- **Umgestaltung des Stadtteilzentrums Geislautern [K28a]**

Umgestaltung der

- Ludweiler Straße (L165) zwischen Eisenbahnstraße und Am Hammergraben

Damit soll eine städtebauliche Aufwertung mit Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Verbesserungen für Fußgänger erreicht werden. Die Knotenpunkte sind in die Umgestaltung mit einzubeziehen.

Folgende **weitere Maßnahmen** können zweckmäßig sein. Zur Machbarkeit und Zweckmäßigkeit sind aber **nähere Untersuchungen** erforderlich.

- **Tempo 30-Strecke [K27]**

- **Stufe 2 (mittelfristig) [K27b]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgender Strecke:

- Ludweilerstraße (L165) außerhalb des Stadtteilzentrums, auch tags

Wenn Tempo 30 im Stadtteilzentrum von Geislautern erfolgreich ist, sollte die Zweckmäßigkeit einer Ausweitung von Tempo 30 an der Ludweilerstraße (tags) erneut geprüft werden. Durch die empfohlenen Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr (siehe Kapitel 4) ergeben sich möglicherweise andere Spielräume für Fahrzeitverlängerungen. Dies ist dabei mit zu berücksichtigen.

Sobald die Saaruferstraße (L163) ausgebaut ist, sollten auch die Potenziale für eine Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt Geislautern durch Tempo 30 genutzt werden. Es wird empfohlen, die Wirkungen von Tempo 30 auf die verschiedenen Verkehrsmittel in einem Feldversuch zu testen, da dies mit geringen Mitteln möglich ist. Tempo 30 in der Ludweilerstraße ist auch in Kombination mit einer Ortsumgehung Geislautern (siehe unten) sinnvoll.

- **Freisperranlage im Stadtteilzentrum Geislautern [K28b]**

Um im Stadtteilzentrum Geislautern Fußgängerquerungen und das Einbiegen aus Nebenstraßen zu erleichtern, soll eine Freisperranlage, wie Am

Hammergraben, geprüft werden, die den Kfz-Verkehr in der Ortsdurchfahrt (L165) periodisch anhält.

- **Parkraumkonzept Stadtteilzentrum Geislautern [K28c]**

Für das Stadtteilzentrum Geislautern soll ein Parkraumkonzept erstellt werden, um zu klären, wie hoch der Parkraumbedarf im öffentlichen Raum ist, wie viele Parkstände in der Ortsdurchfahrt erforderlich sind, wo der Parkraumbedarf möglicherweise sonst abgedeckt werden kann (z.B. altes Feuerwehrgerätehaus) und wie der Parkraum bewirtschaftet werden sollte (z.B. durch Halteverbote, Parkdauerbeschränkungen, Parkgebühren, Bewohnerparken).

Ziel des Parkraumkonzeptes ist es insbesondere auch, im Ortszentrum Freiräume für den Fuß- und Radverkehr und für eine höhere Aufenthalts- und Gestaltqualität zu schaffen.

- **Ortsumgehung Geislautern [K29]**

Für eine Ortsumgehung Geislautern wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells 2 Varianten (**Pläne 20.1** und **20.2**) untersucht.

Mit einer ortsfernen Umgehung östlich von Geislautern zwischen dem Rotweg (L164) und der L271 (Hallerstraße im Bereich der Bahnüberführung)³⁷, kann – in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Ortszentren – die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt von Geislautern in etwa halbiert werden (- 10.400 Kfz/Tag), wie Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell zeigen. Auch die Hallerstraße (L271) wird stark entlastet (-7.900 Kfz/Tag). Mit Mehrbelastungen ist in der Freiherr-vom-Stein-Straße in Fürstenhausen (+3.800 Kfz/Tag) und Wehrden (+800 Kfz/Tag) zu rechnen. Zusammen mit einem vollwertigen Autobahnanschluss Völklingen-Geislautern, der auch Verkehrsströme aus und nach Saarlouis ermöglicht, könnte die Ortsdurchfahrt Wehrden ebenfalls entlastet werden (-2.600 Kfz/Tag).

Eine ortsnahe Umgehung auf der Trasse der stillgelegten Rosseltalbahn kann an mehr Stellen mit dem Straßennetz von Geislautern verknüpft werden (Ludweiler Straße Süd, Am Hammergraben, Am Dietrichsberg, Ludweilerstraße Süd/Bahnhof) und dadurch auch Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr von Geislautern aufnehmen. Durch die Ortsnähe und die Knotenpunkte ist sie aber etwas langsamer (max. Tempo 70) als die ortsferne Variante (max. Tempo 100). Es wird davon ausgegangen, dass die Trasse im Norden direkt an die Autobahnanschlussstelle Geislautern angeschlossen

³⁷ Entsprechend der ortsnahe Umgehungsstraße aus der „Verkehrsuntersuchung im Zuge der L165 – Völklingen-Geislautern“ des Ingenieurbüros Koehler und Leutwein im Auftrag des LfS, Karlsruhe, Juli 2010

sen werden kann. Die ortsnahe Trasse führt im Ortszentrum von Geislautern ebenfalls zu einer Halbierung der Verkehrsbelastung (-10.000 Kfz/Tag). Im Norden, zwischen Bahnhof und Hallerstraße (Wehrden), ist die Verkehrsentlastung jedoch wesentlich größer (-15.800 Kfz/Tag), weil die Umgehung dann auch Verkehre von Geislautern aufnimmt. Auch die Hallerstraße (L271) wird stärker entlastet (-11.100 Kfz/Tag). Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrten von Wehrden (Schaffhauser Straße) und Fürstenhausen (Freiherr-vom-Stein-Straße) entfallen oder sind deutlich geringer als bei der ortsfernen Variante.

Bei den Angaben zu den verkehrlichen Wirkungen noch nicht berücksichtigt sind Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsmittel (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr), die ebenfalls zu erwarten sind.

Die verkehrlichen Wirkungen beider Varianten einer Ortsumgehung Geislautern sind insgesamt sehr positiv. Es ist jedoch unklar, ob eine solche bautechnisch möglich und hinsichtlich des Eingriffs in Natur und Landschaft vertretbar ist. Die ortsnahe Variante ist vermutlich baulich weniger aufwändig und mit geringeren landschaftlichen Eingriffen verbunden als die ortsferne Variante. Die Trassenführung steht allerdings im Widerspruch zu Überlegungen zur Reaktivierung der Rosseltalbahn, z.B. im Rahmen einer grenzüberschreitenden Erweiterung der Saarbahn.³⁸ Es wird empfohlen, beide Varianten einer Ortsumgehung im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung näher zu untersuchen und dabei die Überlegungen zur Reaktivierung der Rosseltalbahn mit abzuwägen.

1.6 Kfz-Verkehr Ludweiler

Vorrangige Ziele sind eine Stärkung des Stadtteilzentrums Ludweiler, eine Reduzierung zu hoher Verkehrslärmbelastungen an der Völklinger Straße (L165) entsprechend dem Lärmaktionsplan³⁹ und die Vermeidung von Durchgangsverkehr durch Wohngebiete.

Um diese Ziele zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.2** und **21.2**):

- **Tempo 30-Strecken [K30]**

- **Stufe 1 (kurzfristig) [K30a]**

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgenden Strecken:

³⁸ Eurodistrict SaarMoselle – Bericht zur Machbarkeit der grenzüberschreitenden Stadtbahnerweiterung in der Metropole SaarMoselle; Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH, Luxembourg, 09.10.2015

³⁹ Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 14.11.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

- Völklinger Straße (L165) zwischen Werbelner Straße (L280) und Hugenottenstraße
- Werbelner Straße (L280) zwischen Völklinger Straße (L165) und Mozartstraße
- Lauterbacher Straße (L165) zwischen Hugenottenstraße und L276 (nachts)

Dadurch wird das Stadtteilzentrum von Ludweiler gestärkt. Konflikte mit querenden Fußgängern, dem Radverkehr sowie abbiegenden und ein-/ausparkenden Kfz werden entschärft. Die Verkehrssicherheit wird erhöht (Unfallhäufungsstelle und -linie in der Völklinger Straße, auffällige Strecke in der Werbelner Straße gemäß Analyse, Kapitel 8). Die Aufenthalts- und Wohnqualität werden verbessert.

Der Lärmaktionsplan empfiehlt Tempo 30 im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt der L165 (Völklinger Straße). Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre dies auch für die Verkehrssicherheit und den Radverkehr von Vorteil, da separate Radverkehrsanlagen in der Lauterbacher Straße ohne größere Umbaumaßnahmen nicht möglich sind und Radfahrer sich die Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr teilen müssen. Die ca. 2,1 km lange Tempo 30-Strecke zwischen der Käsbergstraße im Norden und der L276 im Süden führt (bei Annahme eines üblichen Rückgangs der mittleren Geschwindigkeit um 10 km/h) zu Fahrzeitverlusten in der Größenordnung von 50 Sekunden im Kfz-Verkehr (mit tageszeitlichen Schwankungen). Von Fahrzeitverlängerungen sind auch die Buslinie 184 und zum Teil die Buslinien 182 (neu) und 185 betroffen. Wegen der Verzögerungen an den Haltestellen sind die Fahrzeitverluste im Öffentlichen Verkehr aber geringer als im Individualverkehr. Unter Abwägung der verschiedenen Aspekte wird empfohlen, Tempo 30 außerhalb des Stadtteilzentrums (nur) in den Nachtstunden einzurichten, weil die Betroffenheit der Anwohner dann am größten ist. Zur Lärminderung an der Lauterbacher Straße kommen auch Lärmschutzfenster oder lärmindernde Beläge in Frage, die den ganzen Tag und noch stärker wirksam sind als eine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Die Vorfahrt dieser Strecken gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen in angrenzende Wohnstraßen sind nicht ganz auszuschließen und ggf. durch Gegenmaßnahmen (z.B. Fahrbahnverengungen) zu vermeiden.

Um in Ludweiler Erfahrungen mit den Wirkungen von Tempo 30 zu sammeln, wird empfohlen, die Maßnahme zunächst versuchsweise für 2 Jahre anzuordnen und danach darüber zu entscheiden, ob die Geschwindigkeitsbeschränkung dauerhaft eingeführt werden soll.

- **Umgestaltung des Stadtteilzentrums Ludweiler [K31b]**

- Umgestaltung der Völklinger Straße (L165) zwischen Karlsbrunner Straße und Hugenottenstraße
- Prüfung Kreisverkehr am Knoten Völklinger Straße (L165) / Werbelner Straße (L280)

Damit soll eine städtebauliche Aufwertung des Stadtteilzentrums mit Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Verbesserungen für Fußgänger erreicht werden. Die Knotenpunkte sind in die Umgestaltung mit einzubeziehen. Am Knoten Völklinger Straße (L165) / Werbelner Straße (L280) sollte geprüft werden, ob die Verkehrssituation dort (Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Linksein-/abbiegen von Kfz und Radfahrern, Ein-/Ausfahrt Tankstelle) durch einen Kreisverkehr verbessert werden kann.

- **Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen Hohlstraße [K32a]**

Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in der Hohlstraße

Damit soll Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zwischen Völklinger Straße (L165) und Werbelner Straße (L280) vermieden werden. Die Maßnahmen können zunächst auch mit Provisorien umgesetzt werden.

- **Sperrung Rosseler Straße im Bereich Spielhalle [K32c]**

Um Durchgangsverkehr durch die Rosseler Straße zu reduzieren, soll diese im Bereich der Spielhalle für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Die Anbindung der Rosseler Straße an den Rotweg soll weiterhin indirekt über die Grubenstraße möglich bleiben.

Unterstützt wird dieses Konzept durch eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 70 km/h im Rotweg (siehe Kap. 1.5 Kfz-Verkehr Geislautern [K27c]).

Folgende **weitere Maßnahmen** können zweckmäßig sein. Zur Machbarkeit und Zweckmäßigkeit sind aber **nähere Untersuchungen** erforderlich:

- **Tempo 30-Strecke [K30]**

Stufe 2 (mittelfristig) [K30b]

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgender Strecke:

- Lauterbacher Straße (L165) zwischen Hugenottenstraße und L276, auch tags

Wenn Tempo 30 im Stadtteilzentrum von Ludweiler erfolgreich ist, sollte die Zweckmäßigkeit einer Ausweitung von Tempo 30 an der Lauterbacher Straße (tags) erneut geprüft werden. Durch die empfohlenen Maßnahmen

im Öffentlichen Verkehr (siehe Kapitel 4) ergeben sich möglicherweise andere Spielräume für Fahrzeitverlängerungen. Dies ist mit zu berücksichtigen.

- **Gesamtkonzept Ortsdurchfahrt Ludweiler [K31c]**

Für die gesamte Ortsdurchfahrt Ludweiler soll ein Verkehrskonzept zur Verbesserung der Verkehrssituation durch kurz- und mittelfristige Maßnahmen erstellt werden. Dabei sollen alle Verkehrsarten angemessen berücksichtigt werden.

- **Kreisverkehr Lauterbacher Straße (L165) / L276 [K33]**

Prüfung eines Kreisverkehrs am Knoten Lauterbacher Straße (L165) / L276 (Straße nach Karlsbrunn)

Damit soll das Queren von Fußgängern (siehe Kapitel 2) und das Linksabbiegen von Kfz und Radfahrern (siehe Kapitel 3) erleichtert werden. Außerdem dient die Maßnahme der Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang Ludweiler.

- **Händelstraße und Brahmsstraße als Einbahnstraße [K32b]**

Es soll geprüft werden, ob in der Händelstraße und Brahmsstraße gegenläufige Einbahnstraßen zweckmäßig sind, um Verkehre der Gesamtschule, der Warndthalle, des Seniorenzentrums und der angrenzenden Wohngebiete gleichmäßig auf beide Straßen zu verteilen.

Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell zu einer **Ostumgehung Ludweiler**, als Verlängerung einer Ortsumgehung Geislautern, haben gezeigt, dass dadurch die Ortsdurchfahrt Ludweiler (Völklinger Straße – Lauterbacher Straße) um ca. 4.000 Kfz/Tag entlastet werden könnte. Die Entlastungswirkung rechtfertigt nicht die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Kosten und sollte deshalb nicht weiter verfolgt werden.

1.7 Kfz-Verkehr Lauterbach

Vorrangiges Ziel ist eine Stärkung des Stadtteilzentrums Lauterbach.

Um dieses Ziel sowie weitere Verbesserungen in den Ortsdurchfahrten zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.2** und **21.2**):

- **Tempo 30-Strecke [K34a]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgender Strecke:

- Hauptstraße (L165) zwischen Köhlerstraße (L277) und Remsinger Straße

Dadurch wird das Stadtteilzentrum von Lauterbach gestärkt. Konflikte mit querenden Fußgängern, dem Radverkehr sowie abbiegenden und ein-/ausparkenden Kfz werden entschärft. Die Aufenthalts- und Wohnqualität werden verbessert. Die Vorfahrt dieser Strecke gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss. Die Fahrzeitverluste, auch für den öffentlichen Verkehr, bleiben begrenzt. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten.

Der Lärmaktionsplan⁴⁰ enthält für Lauterbach keine Aktionsbereiche mit Maßnahmen zur Lärmreduzierung.

Um in Lauterbach Erfahrungen mit den Wirkungen von Tempo 30 zu sammeln, wird empfohlen, die Maßnahme zunächst versuchsweise für 2 Jahre anzuordnen und danach darüber zu entscheiden, ob die Geschwindigkeitsbeschränkung dauerhaft eingeführt werden soll.

- **Bauliche Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten [K34b]**

Zur weiteren Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahrten der Hauptstraße (L165) und Köhlerstraße (L277) sollen bauliche Maßnahmen (Umgestaltung der Ortseingänge, Fahrbahnteiler, Kreisverkehre) geprüft werden.

1.8 Kfz-Verkehr Luisenthal

Vorrangige Ziele sind eine Stärkung des Stadtteilzentrums, eine Reduzierung zu hoher Verkehrslärmbelastungen an der Straße des 13. Januar (B51) entsprechend dem Lärmaktionsplan⁴¹ und eine Vermeidung unnötiger Verkehre in Wohngebieten.

Um diese Ziele zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.1** und **21.1**):

- **Tempo 30-Strecken [K35]**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgender Strecke:

- Straße des 13. Januar (B51) zwischen Parkstraße und Neuer Straße

⁴⁰ Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 14.11.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

⁴¹ Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 14.11.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

- Straße des 13. Januar (B51) zwischen Neuer Straße und Haus Nr. 138 (nachts)

Das Stadtteilzentrum von Luisenthal wird gestärkt. Konflikte mit querenden Fußgängern, dem Radverkehr sowie abbiegenden und ein-/ ausparkenden Kfz werden entschärft. Die Aufenthalts- und Wohnqualität werden verbessert. Besonders wichtig ist dies in dem Abschnitt Bahnhofstraße bis Neue Straße, da dort die Konflikte am größten sind. Im Abschnitt Bahnhofstraße bis Parkstraße sind die zentralen Funktionen untergeordnet. Dieser Abschnitt ist aber ein sog. Hotspot gemäß Lärmaktionsplan. Außerdem gibt es Defizite in der Verkehrssicherheit (auffällige Strecke gemäß Analyse, Kapitel 8). Deshalb sollte dieser Abschnitt in den Tempo 30-Bereich mit einbezogen werden. Fahrzeitverluste für den öffentlichen Verkehr bleiben begrenzt. Die Vorfahrt dieser Strecke gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss. Un-erwünschte Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten.

Der Lärmaktionsplan empfiehlt Tempo 30 darüber hinaus auch auf der Straße des 13. Januar westlich der Neuen Straße im Bereich der Wohnbebauung. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre dies auch für die Verkehrssicherheit von Vorteil (auffällige Strecke gemäß Analyse, Kapitel 8). Die Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern sind dort aber gering. Dies gilt insbesondere dann, wenn die zum Radverkehr empfohlenen Maßnahmen (s. Kap. 3) ergriffen werden. Die Buslinien 110 und 181 wären von Tempo 30 durch Fahrzeitverlängerungen ebenfalls betroffen. In diesem Abschnitt der Straße des 13. Januar werden deshalb Lärmschutzfenster oder lärm mindernde Beläge empfohlen, die den ganzen Tag und noch stärker wirksam sind als eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Solange diese nicht installiert sind, sollte Tempo 30 in den Nachtstunden eingerichtet werden, da die Betroffenheit der Anwohner dann am größten ist.

Um in Luisenthal Erfahrungen mit den Wirkungen von Tempo 30 zu sammeln, wird empfohlen, die Maßnahme zunächst versuchsweise für 2 Jahre anzuordnen und danach darüber zu entscheiden, ob die Geschwindigkeitsbeschränkung dauerhaft eingeführt werden soll.

- **Aufhebung Einbahnstraßen [K36]**

Aufhebung des Einrichtungsverkehrs in der Parkstraße und in der Theodor-Körner-Straße.

Durch die Aufhebung des Einrichtungsverkehrs in der Parkstraße wird eine kurze Ausfahrt vom ALDI-Markt zur Straße des 13. Januar (B51) ermöglicht. Dadurch werden Umwegfahrten über den Bahnhof Luisenthal vermieden.

Einrichtungsverkehr in der Theodor-Körner-Straße ist aufgrund der sehr geringen Verkehrsbedeutung nicht erforderlich. Durch die Aufhebung des

Einrichtungsverkehr wird die Erschließung vereinfacht, Umwegfahrten werden vermieden. Die Maßnahme kann allerdings im Widerspruch zum ÖV-Konzept (s. Kapitel 4) stehen. Dieses sieht eine Aufwertung des Bahnhofs Luisenthal mit der Verknüpfung von Zügen und 4 Buslinien vor. Ob Gegenverkehr in der Theodor-Körner-Straße mit diesem ÖV-Konzept verträglich ist, muss eine Detailplanung der Buslinienführung zeigen.

- **Umgestaltung des Stadtteilzentrums Luisenthal [K37a]**

Umgestaltung der

- Straße des 13. Januar (B51) zwischen Parkstraße und Neuer Straße

Damit soll eine städtebauliche Aufwertung mit Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Verbesserungen für Fußgänger erreicht werden. Die Knotenpunkte sind in die Umgestaltung mit einzubeziehen.

- **Park+Ride-Anlage [K38]**

Am Bahnhof Luisenthal sollte eine Park+Ride-Anlage geschaffen werden, um den Bahnverkehr zu fördern und Parksuchverkehr in den Wohnstraßen zu vermeiden. Dort sollten auch Ladestationen für Elektrofahrzeuge eingerichtet werden.

1.9 Kfz-Verkehr Röchlinghöhe

keine Maßnahmen geplant

1.10 Kfz-Verkehr Wehrden

Vorrangige Ziele sind eine Stärkung der Stadtteilzentren Unteres und Oberes Wehrden und eine Reduzierung zu hoher Verkehrslärmbelastungen an der Schaffhauser Straße (L271) und Hallerstraße (L271) entsprechend dem Lärmaktionsplan.⁴²

Um diese Ziele zu erreichen, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (siehe **Pläne 20.1** und **21.1**):

- **Tempo 30-Strecken [K39]**

Stufe 1 (kurzfristig) [K39a]

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgenden Strecken:

- Alter Haller, Nordteil (Wohngebiet)
- Kurt-Nagel-Straße im Zuge des Saar-Radwegs

⁴² Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 14.11.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

- Schaffhauser Straße (L271) zwischen Rathausstraße (L165) und kleine Bergstraße (nördlicher Anschluss an kath. Kirche)
- Hallerstraße (L271)
- Ludweilerstraße (L165) zwischen Hallerstraße und Ortseingang Geislauntern, nachts

Tempo 30 Im Alten Haller ist für das dortige Wohngebiet die angemessene Geschwindigkeitsbegrenzung. Da es sich um eine einzelne Straße handelt, reicht eine Streckengeschwindigkeitsbegrenzung (statt einer Tempo 30-Zone).

In der Kurt-Nagel-Straße, dort wo sie mit dem Saar-Radweg überlagert ist, geht es um eine bessere Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr. Die Maßnahme ist bereits umgesetzt.

Durch Tempo 30 in der unteren Schaffhauser Straße wird das Stadtteilzentrum Unteres Wehrden, durch Tempo 30 zwischen der Gehlenbrunnenstraße und der kleinen Bergstraße (nördlicher Anschluss) wird das Stadtteilzentrum Oberes Wehrden gestärkt. Die Konflikte mit querenden Fußgängern und dem Radverkehr werden entschärft. Die Verkehrssicherheit wird erhöht (auffällige Strecke im Stadtteilzentrum Oberes Wehrden gemäß Analyse, Kapitel 8). Im dazwischen liegenden Abschnitt geht es vor allem um die Reduzierung zu hoher Lärmbelastungen durch die starke Steigung und den Lkw-Verkehr. Der Lärmaktionsplan empfiehlt Tempo 30 auf der gesamten Länge der Schaffhauser Straße. Die Aufenthalts- und Wohnqualität an der Schaffhauser Straße werden durch Tempo 30 verbessert. Die Vorfahrt gegenüber den untergeordneten Straßen bleibt erhalten. Dies gewährleistet einen guten Verkehrsfluss. Eventuelle Verkehrsverlagerungen auf die L387 und A620 (Autobahnanschluss Völklingen-Wehrden) sind erwünscht. Die ca. 1,3 km lange Tempo 30-Strecke in der Schaffhauser Straße führt (bei Annahme eines üblichen Rückgangs der mittleren Geschwindigkeit um 10 km/h) zu Fahrzeitverlusten in der Größenordnung von 30 Sekunden im Kfz-Verkehr (mit tageszeitlichen Schwankungen). Von Fahrzeitverlängerungen sind auch die Buslinien 186 und 187 betroffen. Wegen der Verzögerungen an den Haltestellen sind die Fahrzeitverluste im Öffentlichen Verkehr aber geringer als im Individualverkehr.

Zur Lärminderung im mittleren, steilen Abschnitt der Schaffhauser Straße kommen auch Lärmschutzfenster in Frage, die noch stärker wirksam sind als eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Lärmmindernde Beläge helfen nur gegen Rollgeräusche. Da bei Lkw die Motorengeräusche eine große Rolle spielen, ist unklar und ggf. zu prüfen, ob auch durch lärmmindernde Beläge eine ausreichende Wirkung erzielt werden könnte. Im Abschnitt zwischen der kleinen Bergstraße (nördlicher Anschluss) und dem Kreisell L271/L387 wird Tempo 30 als nicht angemessen erachtet, weil dieser Abschnitt anbaufrei ist (ohne Grundstückserschließung).

Der Lärmaktionsplan empfiehlt Tempo 30 auch in der Hallerstraße (L271). Aus verkehrsplanerischer Sicht ist dies wegen der stark frequentierten Einmündung zu den Einkaufsmärkten und der gemeinsamen Querung des Saarland-Radweges und des Radweges „Velo visavis“ auch für die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit der abbiegenden und querenden Verkehre von Vorteil. Die Verkehrssicherheit wird erhöht (auffällige Strecke gemäß Analyse, Kapitel 8). Die Fahrzeitverluste sind begrenzt. Der Öffentliche Verkehr ist nicht betroffen. Unter Abwägung der verschiedenen Aspekte wird Tempo 30 in der Hallerstraße empfohlen.

Des Weiteren empfiehlt der Lärmaktionsplan Tempo 30 auch in der Ludweilerstraße südlich der Hallerstraße. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre dies auch für die Verkehrssicherheit (auffällige Strecke mit Unfallhäufungsstelle gemäß Analyse, Kapitel 8) und den Radverkehr von Vorteil, da separate Radverkehrsanlagen in der Ludweilerstraße ohne größere Umbaumaßnahmen nicht möglich sind und Radfahrer sich die Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr teilen müssen. Die Vor- und Nachteile sind beim Kfz-Verkehr Geislautern (Kapitel 1.5) bereits mit untersucht, weil es sich um den gleichen Streckenzug handelt. Unter Abwägung der verschiedenen Aspekte wird empfohlen, in Stufe 1 Tempo 30 in den Nachtstunden einzurichten, weil die Betroffenheit der Anwohner dann am größten ist. Zur Lärminderung an der Ludweilerstraße kommen auch Lärmschutzfenster oder lärm mindernde Beläge in Frage, die den ganzen Tag und noch stärker wirksam sind als eine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Um in Wehrden Erfahrungen mit den Wirkungen von Tempo 30 zu sammeln, wird empfohlen, die Maßnahmen zunächst versuchsweise für 2 Jahre anzusetzen und danach darüber zu entscheiden, ob die Geschwindigkeitsbeschränkung dauerhaft eingeführt werden soll.

Folgende **weitere Maßnahmen** können zweckmäßig sein. Zur Machbarkeit und Zweckmäßigkeit sind aber **nähere Untersuchungen** erforderlich.

- **Tempo 30-Strecke** [K39]

- **Stufe 2** (mittelfristig) [K39b]

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf folgender Strecke:

- Ludweilerstraße (L165) zwischen Hallerstraße und Ortseingang Geislautern, auch tags

- Wenn Tempo 30 im Stadtteilzentrum von Geislautern erfolgreich ist, sollte die Zweckmäßigkeit einer Ausweitung von Tempo 30 an der Ludweilerstraße (tags), auch im Abschnitt Wehrden, erneut geprüft werden. Durch die empfohlenen Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr (siehe Kapitel 4) ergeben sich möglicherweise andere Spielräume für Fahrzeitverlängerungen. Dies ist dabei mit zu berücksichtigen.

- **Lkw-Verbot Schaffhauser Straße (L271) [K40]**

Um die Ortsdurchfahrt Wehrden von Lkw-Verkehr zu entlasten, ist ein Lkw-Verbot in der Schaffhauser Straße (L271) in der Diskussion.

Dadurch könnten die nach Lärmaktionsplan⁴³ zu hohen Lärmbelastungen reduziert werden. Ein Lkw-Verbot hätte aber den Nachteil, dass Lkw zwischen dem Westen Völklingens (Rathausstraße, Am Hüttenwerk, Bismarckstraße) in Richtung Saarlouis und Wadgassen einen Umweg über die Südtangente (B51), Karolinger Straße (L136) und A620 nehmen müssten. Besonders problematisch ist dabei die Führung von Lkw durch die Globus-Unterführung. Sehr umwegig wäre die Verkehrsverbindung für Lkw aus Geislautern und dem Haller in Richtung Saarlouis und Wadgassen.

Anderen Maßnahmen zur Lärminderung (Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmschutzfenster, ggf. lärmindernde Beläge) wird deshalb der Vorzug gegeben.

Ein Lkw-Verbot kommt aber in Kombination mit einer Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen dem Westen von Völklingen bzw. Geislautern und Saarlouis/Wadgassen in Frage. Diese sind nachfolgend dargestellt.

- **Vollanschluss der Autobahnanschlussstelle Völklingen-Geislautern [K41]**

Vollwertiger Autobahnanschluss Völklingen-Geislautern, der auch Verkehrsströme aus und nach Saarlouis ermöglicht.

Die Verkehrsanbindung der Weststadt (einschließlich Saarstahl) und des Lauterbachtals in Richtung Saarlouis würde dadurch verbessert. Die Ortsdurchfahrt Wehrden (L271 Schaffhauser Straße) könnte, je nach begleitenden Geschwindigkeitsbeschränkungen, um 2.800 bis 3.900 Kfz/Tag entlastet werden. Auch ein ganztägiges Lkw-Verbot in der Schaffhauser Straße wäre möglich, weil der Lkw-Verkehr von der Rathausstraße in und aus Richtung Saarlouis und Wadgassen über die A620 und die L387 umgeleitet werden könnte.

Ein Autobahnvollanschluss Völklingen-Geislautern, auch in Verbindung mit einer Ortsumgehung Geislautern, wäre verkehrlich positiv. Es ist jedoch unklar, ob ein solcher bautechnisch mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Es wird deshalb empfohlen, hierzu nähere Untersuchungen durchzuführen.

- **Ortsumgehung Wehrden [K42]**

⁴³ Stadt Völklingen – Lärmaktionsplan Stufe II, GSB Schalltechnisches Beratungsbüro, Bosen, 05.04.2017; vom Stadtrat beschlossen am 14.12.2017

Ortsumgehung Wehrden auf der Trasse der stillgelegten Bisttalbahn, als Verbindung zwischen den Autobahnanschlussstellen Völklingen-Geislautern und Völklingen-Wehrden.

Dadurch könnte die Schaffhauser Straße (L271) um ca. 3.000 Kfz/Tag stark entlastet werden. Die Verkehrsanbindung der Weststadt (einschließlich Saarstahl) und des Lauterbachtals in Richtung Saarlouis und zu den Gewerbegebieten Vorderster Berg und Karl-Nagel-Straße in Wehrden würden verbessert.

Eine Ortsumgehung Wehrden ist verkehrlich positiv. Die Vorteile sind jedoch geringer als die einer Ortsumgehung Geislautern. Es ist unklar, ob eine Ortsumgehung Wehrden bautechnisch möglich und die Eingriffe in Natur und Landschaft vertretbar sind. Die Trassenführung steht im Widerspruch zu Überlegungen zur Reaktivierung der Bisttalbahn, z.B. im Rahmen einer grenzüberschreitenden Erweiterung der Saarbahn.⁴⁴ Es wird empfohlen, eine Ortsumgehung Wehrden im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung, eventuell auch in Kombination mit einer Ortsumgehung Geislautern, näher zu untersuchen und die Überlegungen zur Reaktivierung der Bisttalbahn dabei mit abzuwägen.

- **Gegenverkehr auf Nordrampe Südtangente – Am Hüttenwerk [K13]**

Die Maßnahme ist bereits in Kapitel 1.1 Kfz-Verkehr Innenstadt beschrieben.

Die Maßnahme würde ein ganztägiges Lkw-Verbot in der Ortsdurchfahrt Wehrden (L271 Schaffhauser Straße) erleichtern, weil Lkw aus dem Westen von Völklingen (Rathausstraße, Am Hüttenwerk, Bismarckstraße; einschließlich Saarstahl) stadtvträglich über die Südtangente (B51) und Karolinger Straße (L136) auf die A620 in Richtung Wadgassen/Saarlouis geleitet werden könnten.

Es sollte geprüft werden, ob die Maßnahme bautechnisch mit vertretbarem Aufwand zu realisieren ist.

- **Verlegung Lkw-Zufahrt LD-Stahlwerk [K43]**

Verlegung der Lkw-Zufahrt des LD-Stahlwerks (Saarstahl) von Tor 1 (Schlachthofstraße) zu Tor 11 (Im Alten Brühl)

Dadurch könnte Lkw-Verkehr zwischen dem LD-Stahlwerk und der Halde Hostenbach bzw. Saarlouis auf die Route Karolingerstraße (L136) – A620 verlegt werden. Dies würde die Ortsdurchfahrt Wehrden von Lkw-Verkehr entlasten.

⁴⁴ Eurodistrict SaarMoselle – Bericht zur Machbarkeit der grenzüberschreitenden Stadtbahnerweiterung in der Metropole SaarMoselle; Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH, Luxembourg, 09.10.2015

Es wird empfohlen, diese Maßnahme näher zu prüfen.

1.11 Kfz-Verkehr allgemein

- **Verbesserung Wegweisung und Parkleitsystem [K44]**

Die Wegweisung zu wichtigen Zielen (u.a. Rathaus, Saarstahl, SGH-Kliniken) und das Parkleitsystem sind zu überprüfen und an Änderungen am Straßensystem (z.B. Gegenverkehr Bismarckstraße) sowie an Parkieranlagen (z.B. Modepark Röther, Otto-Hemmer-Platz) anzupassen.

- **Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz [K45]**

Verkehrsberuhigung ist auch im untergeordneten Straßennetz, vor allem im Umfeld empfindlicher Einrichtungen (u.a. Kindergärten/-tagesstätten, Schulen, Altenheime), aber auch zur Wohnumfeldverbesserung in Stadtquartieren, sinnvoll. Es sollte deshalb geprüft werden, wo dies zweckmäßig und möglich ist. Im Zusammenhang mit ohnehin anstehenden Straßenbau- oder Leistungsarbeiten sollte dies routinemäßig erfolgen.

- **Förderung CarSharing [K46]**

CarSharing ist ein wirksamer Beitrag zur Sicherung der Mobilität von Personen, die einen Führerschein haben, sich aber kein eigenes Auto leisten können oder wollen. CarSharing ergänzt den Öffentlichen Verkehr zu Zeiten und auf Strecken mit fehlendem oder schlechtem Fahrtenangebot oder beim Transport von Waren und Gütern (z.B. Großeinkauf). Dies wahrt persönliche Flexibilität zu reduzierten Kosten. Damit erleichtert CarSharing den Verzicht auf das eigene Auto und fördert einen umwelt- und stadtvträglichen Verkehr.

CarSharing ist bereits in vielen Städten etabliert und wächst kontinuierlich. Es gibt Systeme mit festen Stationen, wo CarSharing Fahrzeuge an bestimmten Standorten abgeholt und zurück gebracht werden und Systeme, bei denen Fahrzeuge beliebig auf öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum geparkt werden können.

Das am 1. September 2017 in Kraft getretene CarSharing-Gesetz bietet eine rechtssichere Grundlage, um CarSharing-Parkplätze auszuweisen und zugänglich zu machen.

Zur Förderung von Car-Sharing in Völklingen wird deshalb empfohlen, zusammen mit einem Betreiber ein Konzept zu entwickeln und notwendige Flächen in Parkhäusern, in Tiefgaragen, auf Parkplätzen und an zentralen Stellen im Straßenraum zur Verfügung zu stellen.

- **Förderung E-Mobilität im Kfz-Verkehr [K47]**

Mit der Förderung der Elektromobilität kann ein spürbarer Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen in Völklingen geleistet werden. Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb bringen im Verkehr zwar zunächst keine verkehrsvermeidende oder straßenraumentlastende Wirkung mit sich, der Einsatz von Elektroantrieben hat im Stadtverkehr aber positive Effekte auf lokale Standortqualitäten. Vor Ort kann der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert werden. Dies gilt in eingeschränkter Form auch für Hybrid-Fahrzeuge.

Aktuelle Studien⁴⁵ und Trends zeigen, dass Elektroautos zurzeit vor allem als Zweit- oder Drittwagen angeschafft werden, wodurch sich die absolute Anzahl der Pkw zunächst eher erhöht. Dies wiederum führt zu einem erhöhten Flächenverbrauch im Straßenraum. Aufgrund deutlich geringerer Betriebskosten als bei normalen Pkw wird außerdem vor einer „Mehrnutzung“ des Pkw und somit einer Verlagerung von anderen Verkehrsmitteln (Rad, ÖPNV) gewarnt. Zu beobachten ist zudem, dass Elektroautos aufgrund fehlender Fahrzeuggeräusche zu einem erhöhten Unfallrisiko im Fuß- und Radverkehr führen können. Dem sollte mit Hilfe von sicheren Querungsstellen und angemessenen Seitenräumen entgegen gewirkt werden.

Trotz der aufgezeigten Risiken sollte Elektromobilität in Völklingen wegen der wesentlich geringeren Störwirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität (Lärm und Abgase) gefördert werden. In Abhängigkeit vom bundesweiten Strommix wird sich dies langfristig auch auf die großräumigen Wirkungen von Schadstoffen und Treibhausgasen auswirken.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Ausbau von Ladestationen in Parkhäusern, in Tiefgaragen, auf Parkplätzen, an zentralen Parkständen im Straßenraum und an städtischen Einrichtungen
- Anschaffung kommunaler Fahrzeuge mit Elektroantrieb
- Bereitstellung von Informationen über Elektromobilität im allgemeinen sowie über die Angebote in Völklingen

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit [K48]**

Es wird davon ausgegangen, dass die heute bekannten Unfallhäufungsstellen und -strecken (siehe A. Analyse, Kapitel 8) durch die im Verkehrsentwicklungsplan empfohlenen Maßnahmen beseitigt werden und sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten insgesamt erhöht.

⁴⁵ Umwelt- und Prognoseinstitut e.V. (UPI-Institut): Ökologische Folgen von Elektroautos. Heidelberg, 2015.

Eventuelle künftige Unfallhäufungsstellen und -strecken sowie sonstige Strecken mit Verkehrssicherheitsdefiziten sind einschließlich ihrer Ursachen fortlaufend zu identifizieren. Zur Beseitigung der Mängel sind geeignete Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, Verkehrsordnung oder baulichen Gestaltung zu entwickeln und zu ergreifen.

Durch eine kontinuierliche Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen, ggf. auch durch Informationen für andere Risikogruppen (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) sollte auch vorbeugend für eine hohe Verkehrssicherheit gesorgt werden.

- **Verkehrsüberwachung [K49]**

Zur Einhaltung der Verkehrsregeln ist eine regelmäßige Verkehrsüberwachung erforderlich. Dies gilt insbesondere für die Parkregeln (einschließlich regelwidrigem Gehwegparken) und die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Aber auch Lkw-Verbote oder sonstige Verkehrsbeschränkungen müssen überwacht werden, damit sie wirksam sind.

Für eine intensive Geschwindigkeitsüberwachung haben sich stationäre Messgeräte bewährt. Auch mit Geschwindigkeitsdisplays, die die Autofahrer auf zu hohe Geschwindigkeiten hinweisen, können Tempolimits wirksam unterstützt werden.

2 Fußverkehr

Fußgänger sollen überall dort, wo Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen, sich aufhalten und verweilen möchten, weitgehende Priorität gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern erhalten. Besondere Bedeutung kommt dabei den vorhandenen Bewegungsräumen im Straßenraum zu. Höchste Priorität hat die Sicherung von Fußwegen, insbesondere von Schulwegen. Behinderungen, Belästigungen und Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer sollen minimiert werden. Der Fußverkehr gewinnt als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung. Völklingen hat aufgrund seiner Siedlungsstruktur mit einem kompakten Stadtzentrum, vielen Stadtteilzentren und einem guten Angebot an Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Kultur- und Freizeitangeboten günstige Voraussetzungen dafür, dass viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Dies gilt es zu nutzen und zu stärken.

Die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und privater Kfz sind vor und nach ihrer Fahrt ebenfalls Fußgänger zwischen ihren Fahrzeugen und ihren Herkunfts-orten bzw. Zielen. Auch sie benötigen deshalb gute Bedingungen für Fußgänger.

Fußgänger sind besonders empfindlich gegenüber Umwegen und (unnötigen) Steigungen. Dies sowie die gruppenspezifischen Anforderungen von Kindern, älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen, Menschen mit Kinderwagen, Frauen usw. sind bei der Planung besonders zu beachten.

Weiteres zum Fußverkehr und zur Nahmobilität siehe Teil B „Ziele“.

2.1 Innenstadt

Es wird empfohlen, das bestehende Fußwegenetz in der Innenstadt durch folgende **Maßnahmen** zu verbessern (siehe **Plan 20.3**):

- **Attraktive Fußgänger Verbindung Weltkulturerbe – Rathaus über Rathausstraße, Karl-Janssen-Straße, Moltkestraße, Hofstattstraße, Zum Markt und Otto-Hemmer-Platz [F01]**

Eine Verbesserung der Fußgänger Verbindung Weltkulturerbe – Rathaus ist zur Aufwertung des Fußgängerverkehrs im Stadtzentrum von besonderer Bedeutung, da dort wichtige Ziele des Fußgängerverkehrs liegen (Weltkulturerbe, Saarstahl, Hauptbahnhof, Altes Rathaus, Finanzamt, Rathaus, Geschäfte und Dienstleistungen, Parkieranlagen).

Wichtige Einzelmaßnahmen in diesem Zusammenhang sind:

- attraktive Gestaltung und Wartung der Bahnunterführung, Trennung des Fuß- und Radverkehrs
- weitere Querungshilfen am Knoten Rathausstraße / Am Hüttenwerk
- Funktionale und gestalterische Aufwertung der Globus-Unterführung für Fußgänger im Längs- und Querverkehr
- Funktionale und gestalterische Aufwertung des Verteilerkreises unter der Südtangente (B51) mit einer Fußgänger Verbindung auch auf der Südseite
- Funktionale und gestalterische Aufwertung der inneren Rathausstraße, inneren Karl-Janssen-Straße und unteren Moltkestraße für Fußgänger im Längs- und Querverkehr (siehe hierzu auch Kapitel 1.1, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stadtzentrum)
- Funktionale und gestalterische Aufwertung der inneren Hofstattstraße und Straße Zum Markt (siehe hierzu auch Kapitel 1.1, Verkehrsberuhigung innere Hofstattstraße und Zum Markt)
- Herstellen einer Querungsmöglichkeit zwischen dem Otto-Hemmer-Platz und Zum Markt
- Aufwertung des Otto-Hemmer-Platzes (siehe hierzu auch Kapitel 1.1)

- **Verbesserung innere Bismarckstraße [F02]**

Verbesserung der Aufenthaltsfunktion und Querbarkeit der inneren Bismarckstraße. Bessere Verbindung zum Otto-Hemmer-Platz und Rathaus.

Wichtige Einzelmaßnahmen in diesem Zusammenhang sind:

- Funktionale und gestalterische Aufwertung der inneren Bismarckstraße für Fußgänger im Längs- und Querverkehr (siehe hierzu auch Kapitel 1.1, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stadtzentrum)
- Herstellen einer Fußgängerverbindung Bismarckstraße – Zum Markt (sobald sich hierzu liegenschaftlich eine Möglichkeit ergibt)

- **Fußgängerverbindungen Innenstadt – Saar [F03]**

Herstellung und Verbesserung von Fußgängerverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Saaruferweg (Leinpfad) mit Anbindung des Alten Brühls (Saarstahl, Parkplatz) und des Gewerbegebiets Im Betzen.

Wichtige Einzelmaßnahmen in diesem Zusammenhang sind:

- Verbindung Karolingerstraße – Leinpfad im Gewerbegebiet Im Betzen (nördlich oder südlich des ALDI-Markts)
- Verkehrsberuhigung historischer Stadtkern (siehe hierzu auch Kapitel 1.1)
- Querungshilfe im Alten Brühl (siehe auch [F05])
- Gehwege und Querungsstellen im Zuge der Karolingerstraße (siehe hierzu auch Kapitel 1.1, Umgestaltung des Knotens B51/L136 „Amtsgerichtskreisel“ und Karolingerstraße)

- **Fußgängerverbindung im Alten Brühl [F04]**

Herstellen einer Fußgängerverbindung zwischen dem Weltkulturerbe und dem Alten Brühl zur Fortführung des Saaruferwegs (Leinpfad) und zur Herstellung eines Spazierwegs südlich der Bahn, abseits der Straßen (Naherholung Innenstadt) sowie zur besseren Erschließung des Weltkulturerbes.

- **Querungshilfen [F05a/b]**

Zur leichteren und sichereren Querung von Hauptverkehrsstraßen werden Verbesserungen für Fußgänger durch geeignete Maßnahmen entsprechend den Planungsrichtlinien⁴⁶ empfohlen. Querungshilfen können Mittellinien, Aufpflasterungen, Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) oder Lichtsignalanlagen sein.

Querungshilfen sind vor allem an folgenden Stellen herzustellen oder zu verbessern:

- Verteilerkreisel Rathausstraße unter Südtangente, südliche Anschlussäste

⁴⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Köln

- Knoten Am Hüttenwerk / Rathausstraße
(vordringlicher Handlungsbedarf für eine Querungshilfe über die Rathausstraße zur besseren Verbindung Bahnhof – Innenstadt)
- Bismarckstraße, Einmündung Bergstraße
- Bismarckstraße zwischen Südtangente und Schirrbachstraße
- Moltkestraße, Bereich Cloosstraße / Versöhnungskirche
- Knoten Moltkestraße / Danziger Straße
- Knoten Moltkestraße / Heinestraße
- Knoten Hohenzollernstraße / Karolingerstraße / Karl-Janssen-Straße / Gerhardstraße
- Knoten Hohenzollernstraße / Stadionstraße
- Knoten Hohenzollernstraße / Danziger Straße
- Knoten Hohenzollernstraße / Heinestraße
- Knoten Karolingerstraße / Anschlussrampen Südtangente
- Knoten Karolingerstraße / Im Betzen
- Kreisel Karolingerstraße / Im Alten Brühl, Anschluss Im Alten Brühl
- Karolingerstraße, Bushaltestelle Karolingerstraße
- Im Alten Brühl, Querungsstelle Fuß/Rad

2.2 Fußverkehr weiteres Stadtgebiet

Die Verkehrsqualität, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fußgänger wird durch die in Kapitel 1 beschriebenen Maßnahmen zur Straßenumgestaltung, Geschwindigkeitsreduzierung, Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen und Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Kfz-Verkehr verbessert.

Darüber hinaus wird empfohlen, das bestehende Fußwegenetz durch folgende **Maßnahmen** zu verbessern (siehe **Pläne 24.1** und **24.2**):

- **Fußgängerverbindungen** [F06a/b]

Luisenthal

- Verbindung Bahnhofstraße – „Neue Ortsmitte“⁴⁷ (geplante städtebauliche Entwicklung auf ehem. Grubengelände) mit Querung der Bahnstrecke
- Verbindung Straße des 13. Januar – Leinpfad im Bereich Lebensmittelmarkt Netto
- Verbindung Straße des 13. Januar – Leinpfad am westlichen Ortseingang

⁴⁷ Völklingen – Luisenthal, Stadtteilentwicklungskonzept; Kern Plan, Illingen, 28.02.2011

- **Querungshilfen [F07a/b]**

Zur leichteren und sichereren Querung von Hauptverkehrsstraßen werden Verbesserungen für Fußgänger durch geeignete Maßnahmen entsprechend den Planungsrichtlinien⁴⁸ empfohlen. Querungshilfen können Mittellinseln, Aufpflasterungen, Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) oder Lichtsignalanlagen sein. An den Ortseingängen sollten Querungsstellen so ausgebildet werden, dass sie auch der Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr und der Wahrnehmbarkeit der Übergänge zwischen Außerorts- u. Innerortsstrecken dienen.

Querungshilfen sind vor allem an den nachfolgend genannten Stellen herzustellen oder zu verbessern. Darüber hinaus gibt es viele weitere Stellen, an denen die Querbarkeit der Straßen verbessert werden kann. Hinweise dazu geben z.B. die „Überlegungen, Ideen und Hinweise für die Stadtteile Lauterbach und Ludweiler“ der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) Warndt-Saargau e.V. vom 24.08.2017.

Kernstadt (außer Innenstadt)

- Kreisel Lehstraße / Pasteurstraße / Poststraße / Etzelstraße
- Kühlweinstraße, Bereich Am Schillerpark / Parkhausweg

Fürstenhausen und Fenne

- Saarbrücker Straße zwischen Viktoriastraße und Zechenstraße
- Kreisel Saarwiesenstraße / Zechenstraße
- Kokereistraße (L163) an den Anschlüssen Gewerbepark Ost

Geislautern

- Ludweilerstraße (L165) zwischen Warndtstraße und In der Himmelswies (bereits umgesetzt)
- Am Hammergraben, Einmündung in Ludweilerstraße

Ludweiler

- Lauterbacher Straße (L165), Bereich Zum Warndtstadion
- L276, Einmündung in Lauterbacher Straße (L165)

Luisenthal

- Straße des 13. Januar (B51), Bereich Neue Straße
- Straße des 13. Januar (B51), Bushaltestelle Aluminiumwerk

⁴⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Köln

Wehrden

- Knoten Schaffhauser Straße (L271) / Hostenbacher Straße

2.3 Fußverkehr allgemein

- **Herstellung von Barrierefreiheit [F08]**

„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“ Dieses Diskriminierungsverbot nach Grundgesetz, Artikel 3, Absatz 3, ist die Grundlage zur Integration und Inklusion von Menschen mit Behinderungen ins öffentlichen Leben. Darauf aufbauend fordert das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) unter anderem Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr sowie Informationstechnik.

Ziel der Verkehrsraumgestaltung muss es deshalb sein, möglichst allen Menschen, unabhängig von einer Behinderung, die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Beschwerden zu ermöglichen.⁴⁹ Durch die demografische Entwicklung in Deutschland mit einer zunehmenden Anzahl alter und mobilitätseingeschränkter Personen gewinnt dies zunehmende Bedeutung. Zählt man auch kleine Kinder, Schwangere, Kranke und Personen mit Kinderwagen und schwerem Gepäck hinzu, ist rund ein Drittel der Bevölkerung mobilitätseingeschränkt.

Verkehrsanlagen, Verkehrsmittel (Busse etc.) und Informationsangebote müssen deshalb barrierefrei gestaltet werden. Dies gilt sowohl für Neubaumaßnahmen und Neuanschaffungen als auch für Umbaumaßnahmen und Umrüstungen. Die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)“ sind dabei zu beachten. Über die Barrierefreiheit einzelner Anlagen und Einrichtungen hinaus ist es wichtig, dass zusammenhängende barrierefreie Verkehrsnetze und Verkehrssysteme entstehen. Betroffene und deren Vertreter sind bei den Planungen von Anfang an zu beteiligen.

Um Barrierefreiheit zu erreichen, müssen die teilweise unterschiedlichen Anforderungen von Geh-, Seh- und Hörbehinderten angemessen berücksichtigt werden. Besser als Sonderlösungen für Behinderte oder einzelne Behindertengruppen ist ein „Design für alle“, das in einer integrierten Gestaltung alle Anforderungen, einschließlich der Gestaltqualität, optimal erfüllt.

- **Verbesserung von Gehwegen [F09]**

Anpassung der Gehwegbreiten an die Anforderungen der Entwurfsrichtlinien, vor allem entlang der Hauptfußwegeverbindungen.

⁴⁹ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA); FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln, 2011

Verbesserung der Gestaltqualität und der verkehrlichen und sozialen Sicherheit der Fußwegeverbindungen.

Darauf ist insbesondere auch bei anstehenden Baumaßnahmen zu achten.

- **Sitzgelegenheiten [F10]**

Ausreichende und attraktive Sitzgelegenheiten an den Hauptfußwegebeziehungen und an den Aufenthaltsplätzen, um insbesondere älteren Menschen in regelmäßigen Abständen die Gelegenheit zum Ausruhen zu geben.

- **Beseitigung von Gehwegparken [F11]**

Gehwegparken behindert den Fußgängerverkehr und schränkt ggf. auch die Sicht ein, was die Verkehrssicherheit reduziert. Auf legales Gehwegparken sollte deshalb, wenn möglich, verzichtet werden. Illegales Gehwegparken ist durch Überwachung zu unterbinden.

3 Radverkehr

Insgesamt sollen die Attraktivität des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich gesteigert und der Radverkehrsanteil erhöht werden. Da Radverkehrsplanung eine Angebotsplanung ist, wird ein flächendeckendes Radverkehrsnetz angestrebt, welches ein sicheres und attraktives Radfahren nicht nur auf separaten Wegen und in Wohngebieten, sondern in allen Straßen ermöglicht. Dies ist deshalb wichtig, weil in allen Straßen Verkehrsquellen und -ziele (Wohnungen, Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, Geschäfte usw.) liegen und weil der Radverkehr umweg- und steigungsempfindlich ist und somit direkte und flache Verbindungen benötigt.

Darüber hinaus soll im Sinne eines stadtverträglichen Verkehrs das Miteinander der Verkehrsarten im Straßenraum gefördert werden, soweit dies angesichts der Verkehrsbelastungen vertretbar ist. Eine Mischung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ist in den meisten Fällen verträglicher als eine Mischung mit dem Fußgängerverkehr.

Radverkehr auf der Fahrbahn soll entsprechend der heutigen Rechtslage (StVO 2009 und VwV-StVO 2009) die Regel sein. Benutzungspflichtige Radwege sind nur dann zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies zwingend erfordert und wenn gleichzeitig richtlinienkonforme Rad- und Gehwege zur Verfügung stehen. Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen⁵⁰ (ERA) ist Radverkehr auf der Fahrbahn bei höheren Kfz-Belastungen nur in

⁵⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln, Dezember 2010

Verbindung mit Radfahr- oder Schutzstreifen und/oder reduzierten Geschwindigkeiten verträglich.

In Straßen, in denen die Kfz-Verkehrslast für eine Mischnutzung Kfz/Rad bei Tempo 50 zu hoch ist und in denen keine separaten Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Radwege) eingerichtet werden können, kann die Situation der Radfahrer durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h deutlich verbessert werden. Dadurch entstehen wichtige und zügige Radverkehrsverbindungen, die bei Tempo 50 nicht zumutbar sind.

Da die Interessen des Radverkehrs in den Hauptverkehrsstraßen mit denen des Kfz-Verkehrs und teilweise auch des Öffentlichen Verkehrs konkurrieren, ist in der Abwägung der verschiedenen Interessen Tempo 30 jedoch nicht überall angemessen, wo dies für den Radverkehr geboten wäre. Dies ist zum Beispiel in Teilen der Straße des 13. Januar in Luisenthal der Fall.

Ergänzend zur Sicherstellung des Radverkehrs in allen Straßen sollen für wichtige Verbindungen attraktive Fahrradroutes geschaffen werden, die vom Kfz-Verkehr weitgehend getrennt sind.

Die Planungen berücksichtigen das in der Analyse (Teil A, Kapitel 6) dargestellte Wunschnetz von Rad-Haupttrouten (**Pläne 16.1** und **16.2**).

Weiteres zum Radverkehr und zur Nahmobilität siehe Teil B „Ziele“.

3.1 Kernstadt

Es wird empfohlen, das bestehende Radverkehrssystem in der Innenstadt durch folgende **Maßnahmen** zu verbessern (siehe **Plan 20.3** und **Plan 25.1**):

- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stadtzentrum [R01]**

Ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als Tempo 20-Zone in der inneren Bismarckstraße, inneren Rathausstraße, inneren Karl-Janssen-Straße und unteren Moltkestraße machen die Mischnutzung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr noch verträglicher als Tempo 30, da die Geschwindigkeiten der beiden Verkehrsmittel weiter aneinander angeglichen werden. Es erscheint möglich, die Bismarckstraße und Rathausstraße in einer ersten Stufe bereits ohne Straßenumbau (siehe Kapitel 1.1) als Tempo 20-Zone auszuweisen.

- **Führung der Radfernverbindung durch die Innenstadt [R02]**

Die derzeitige Radfernverbindung des Köllertal-Radwegs und des Velo visavis verläuft entlang der Rathausstraße, weiter durch die Alte Schulstraße und Alter Markt, vorbei am Stadtbad und dem Neuen Rathaus, bis in die Stadionstraße. Diese Führung kann wegen der Überbauung der Alten Schulstraße durch den Modepark Röther nicht beibehalten werden. Vorgeschlagen wird stattdessen die Führung des Radverkehrs von der

Rathausstraße (mit Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer im Gegenverkehr), durch die innere Karl-Janssen-Straße und untere Moltkestraße, über den Otto-Hemmer-Platz und Rathausplatz in die Stadionstraße. Die Trasse hat weniger Steigungen und führt durch städtebaulich attraktivere Bereiche. Sie wird durch die verkehrlichen Maßnahmen des VEP im Stadtzentrum ermöglicht.

- **Radverkehr in Tempo 30-Zonen [R03]**

Durch die Ausweitung der Tempo 30-Zone in der Innenstadt, wird auch die Situation für den Radverkehr verbessert. Radverkehrsanlagen sind in Tempo 30 -Zonen nicht erforderlich.

- **Radverkehrsführung in Hauptverkehrsstraßen [R04a/b]**

Hauptverkehrsstraßen sind, insbesondere im Alltagsverkehr, auch wichtige Verbindungen für den Radverkehr und sollen von Radfahrern sicher und bequem befahren werden können. Hierfür werden in der Innenstadt folgende Maßnahmen empfohlen:

- Entlang der **Moltkestraße / Kühlweinstraße** sind Schutzstreifen bestandsnah umsetzbar. Im Bereich zwischen der Brunnenstraße und der Karl-Janssen-Straße kann die Busspur von dem nach Süden fahrenden Radverkehr mitgenutzt werden.
- In der äußeren **Bismarckstraße** ist die Realisierung von Radverkehrsanlagen ohne größere Umbaumaßnahmen nicht möglich. Hier bietet die Regelung „Gehweg Radfahrer frei“ eine Möglichkeit, die Gebäude zu erschließen. Als Radverkehrsverbindung soll die parallele Hofstattstraße (Tempo 30-Zone) genutzt werden.
- Im Zuge der Vorplanung zur Umgestaltung der L136 (von R+T im Auftrag des LfS) sind in der **Hohenzollernstraße** zwischen der Karl-Janssen-Straße und der Danzinger Straße Radfahrstreifen vorgesehen. Nördlich davon steht ein Schutzstreifen zur Verfügung. Bedingt durch die geringe Fahrbahnbreite ist dieser nur einseitig umsetzbar und sollte für den bergauf fahrenden Radverkehr hergestellt werden. Bergab können Radfahrer aufgrund der Tempo 30-Regelung gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.
- Entlang der **Karolingerstraße** sind gemäß der Vorplanung zur Umgestaltung der L136 (von R+T im Auftrag des LfS) gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Seiten vorgesehen.
- In der **Heinestraße** ist wegen der geringen Fahrbahnbreite lediglich die Umsetzung von Schutzstreifen bestandsnah möglich. An Engstellen kann dieser auch hier nur einseitig geführt werden (Fahrtrichtung bergauf).

- Entlang der äußeren **Rathausstraße** sind verschiedene Formen der Radverkehrsführung vorgesehen. Im südlichen Bereich (Weltkulturerbestätte, Saarbrücke) sollte der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Während der östliche Gehweg aufgrund seiner geringen Breite keine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr zulässt, ist dies auf der gegenüberliegenden Straßenseite teilweise möglich. Im Bereich der Bahnunterführung ist dies in umgekehrter Fahrtrichtung (östlich getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr, westlich Gehweg Radfahrer frei) vorgesehen.
- In der **Gerhardstraße** ist aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Stadtteilzentrum Heidstock die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr möglich.

Im unteren Bereich der **Gerhardstraße** (50 km/h) werden gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Schutzstreifen empfohlen. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ist dies jedoch nur einseitig möglich. Hierbei sollte der bergauf fahrende Radverkehr präferiert werden. Langfristig sollte eine Umgestaltung des Straßenraums angestrebt werden, in der Schutzstreifen beidseitig vorgesehen werden.

- **Radverbindung südliches Stadtzentrum [R05]**

Empfohlen wird eine zügige Radverkehrsverbindung zwischen der Straße Zum Hauptbahnhof und der Alten Schulstraße (an der Südseite des Modeparks Röther), um die Erschließungsqualität im Süden des Stadtzentrums mit wichtigen Zielen (Hauptbahnhof, Globus, Geschäfte, historisches Stadtzentrum, Alter Brühl) weiter zu verbessern. Die Maßnahme ist Ersatz für die durch den Modepark Röther entfallende Verbindung Rathausstraße – Alte Schulstraße.

- **Radverbindung Im Alten Brühl – Im Betzen [R06a/b]**

Die Maßnahme besteht aus 2 Teilen:

- Verbindung zwischen der Schlachthofstraße und der Straße Im Alten Brühl entlang der Bahn (Saarstahlgelände)
- Verbindung zwischen der Straße Im Betzen und dem Leinpfad (südlich oder nördlich des ALDI-Marktes)

Dadurch wird eine wichtige und zum großen Teil Kfz-freie Ost-West-Achse für den nicht motorisierten Verkehr als zügige Alternative zur Führung durch das Stadtzentrum geschaffen. Das Weltkulturerbe wird durch den Radverkehr besser erschlossen.

- **Querungshilfen [R07a/b]**

Zur leichteren und sichereren Querung von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr werden geeignete Maßnahmen entsprechend den Planungs-

richtlinien empfohlen. Vielfach werden dadurch auch bessere Querungsbedingungen für den Fußverkehr erreicht. In Bezug auf den Radverkehr sind Querungshilfen zum einen an Stellen, an denen Radrouten (oder andere wichtige Radverkehrsbeziehungen) Hauptverkehrsstraßen queren, zum anderen an Stellen, an denen ein Wechsel von einer einseitig geführten Radverkehrsanlage zu beidseitigen Radverkehrsanlagen (oder Mischverkehr) stattfindet, herzustellen.

Grundsätzlich wird in Querungsstellen mit und ohne Lichtsignalanlage unterschieden. Bei Querungsstellen ohne Lichtsignalanlagen handelt es sich in der Regel um Mittelinseln. Sollte eine Mittelinsel nicht ausreichen (z. B. bei hoch belasteten und schnell befahrenen Straßen oder bei der Querung von mehr als zwei Fahrstreifen) kommt gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen⁵¹ (ERA) der Einsatz von Lichtsignalanlagen in Betracht.

Querungshilfen sind vor allem an folgenden Stellen herzustellen oder zu verbessern:

- Einmündung Bismarckstraße / Dieselstraße
- Einmündung Bismarckstraße / Schirrbachstraße
- Knotenpunkt Kühlweinstraße / Am Schillerpark / Parkhausweg
- Knotenpunkt Hohenzollernstraße / Stadionstraße
- Knotenpunkt Hohenzollernstraße / Karolingerstraße / Karl-Janssen-Straße / Gerhardstraße / Südtangente
- Einmündung Karolingerstraße / Am Betzen
- Karolingerstraße auf Höhe der Bushaltestelle Karolingerstraße

3.2 Radverkehr weiteres Stadtgebiet

Es wird empfohlen, das bestehende Radverkehrssystem im weiteren Stadtgebiet durch folgende **Maßnahmen** zu verbessern (siehe **Pläne 25.1** und **Plan 25.2**):

- **Radverkehrsführung in Hauptverkehrsstraßen [R08a/b]**

Fürstenhausen und Fenne

- In weiten Teilen der Saarbrücker Straße ist die Markierung von Schutzstreifen bestandsnah möglich. Im Bereich der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ausreichend.
- In der Freiherr-vom-Stein-Straße ist die Markierung von Schutzstreifen bei der aktuellen Fahrbahnbreite lediglich einseitig (bergauf) möglich.

⁵¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln, Dezember 2010

- In der Straße Am Holzplatz zwischen Fürstenhausen und Fenne und in der Kokereistraße (L163 im Bereich des Gewerbeparks Ost) wird empfohlen, einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr herzustellen. Insgesamt sollte eine durchgängige Radverkehrsführung bis hin zum Bahnhof Luisenthal angestrebt werden.

Geislautern

- Die derzeitige Situation der Ortsdurchfahrt in Geislautern erweist sich für den Radverkehr als problematisch. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen sind gemäß den Empfehlungen für den Radverkehr (ERA) Radwege oder Radfahrstreifen notwendig. Dies gilt auch bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Schutzstreifen, die mit einer deutlich geringeren Fläche auskommen, werden erst bei einer Geschwindigkeitsreduzierung in Verbindung mit einer Reduzierung der Verkehrsmenge (z. B. durch eine Ortsumgehung) empfohlen. Kurzfristig besteht keine Möglichkeit zur Realisierung von Richtlinien gerechten Radverkehrsanlagen. Die Situation des Radverkehrs in der Ludweiler Straße wird durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h zwar verbessert, bietet aber dennoch keine ausreichende Sicherheit für den Radverkehr. Mittel- bis langfristig (Stufe 2) sollte eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt angestrebt werden, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer und einer attraktiven Straßengestaltung gerecht wird.

Ludweiler

- In der Ortsdurchfahrt in Ludweiler bietet sich ein ähnliches Bild wie in Geislautern. Auch hier sind gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen⁵² (ERA) Radwege oder Radfahrstreifen notwendig. Anders als in Geislautern sind, aufgrund der geringeren Verkehrsmenge, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h Schutzstreifen ausreichend. Eine bestandsnahe Realisierung von Schutzstreifen ist wegen der beidseitig vorhandenen Parkflächen nicht möglich. Es sollte daher geprüft werden, inwieweit der vorhandene Parkdruck beidseitige Parkreihen erfordert und ob die Aufgabe einer Parkreihe zu Gunsten des Radverkehrs möglich ist. Da die Breite der Parkreihe auf der östlichen Straßenseite teilweise nicht ausreichend ist, wird empfohlen, zu Gunsten des Radverkehrs auf diese Parkreihe zu verzichten. Mittel- bis langfristig (Stufe 2) sollte auch hier eine Umgestaltung des Straßenzuges angestrebt werden, um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer und einer attraktiven Straßengestaltung gerecht zu werden.
- Da sich die Fahrbahnbreite der Lauterbacher Straße in Richtung Süden verschmälert, ist hier die Markierung von Schutzstreifen nicht mehr durchgängig umsetzbar. Um dennoch eine kurzfristige Lösung für den

⁵² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln, Dezember 2010

Radverkehr zu finden, sollte der Radverkehr über die parallel verlaufende Karlsbrunner Straße geleitet werden.

- Südlich der L276 weist die Lauterbacher Straße wieder eine für Schutzstreifen ausreichende Fahrbahnbreite auf. Alternativ hierzu kann ein gemeinsamer Geh- und Radweg an der westlichen Fahrbahnseite für den nach Süden fahrenden Radverkehr hergestellt werden. An der Bedarfsampel am Sportplatz ist eine sichere Querung der L165 möglich, um auf den östlichen Zweirichtungsradweg nach Lauterbach zu gelangen.

Lauterbach

- In der Ortsdurchfahrt von Lauterbach werden Schutzstreifen empfohlen.

Luisenthal

- Die derzeitige Radverkehrsführung in der Straße des 13. Januar ist nicht richtlinienkonform (siehe Teil A. Analyse, Kapitel 6). Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen⁵³ (ERA) ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung nicht zu empfehlen. Schutzstreifen sind bestandsnah möglich und sollten umgesetzt werden.

Wehrden

- Die Fahrbahn der Schaffhauser Straße ist für eine bestandsnahe Umsetzung von Schutzstreifen ausreichend breit. Im Bereich des Ortszentrums Unteres Wehrden weist der Seitenraum jedoch eine sehr geringe Breite auf. Gehwegparken sollte an dieser Stelle unbedingt vermieden werden.

• Netzergänzungen und Netzänderungen [R09a/b]

Fürstenhausen und Fenne

- Für den nicht motorisierten Verkehr sollte eine Verbindung von der Kurt-Schumacher-Straße zur Kokereistraße (L163) hergestellt werden. Dies ist eine wichtige Verbindung in den Gewerbepark Ost.
- Ein weiteres wichtiges Ziel stellt Luisenthal (mit Bahnhof) dar. Eine durchgängige Radverkehrsführung sollte daher angestrebt werden. Der im Bereich des Gewerbeparks Ost empfohlene gemeinsame Geh- und Radweg entlang der L163 sollte daher weitergeführt werden.

⁵³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln, Dezember 2010

Geislautern

- Eine Verbindung zwischen der Ludweilerstraße (L165, auf Höhe des Warndtgymnasiums) und der Straße Am Hammergraben schafft eine zusätzliche Wegebeziehung abseits der Hauptverkehrsstraßen und eine Verbindung zum Saarland-Radweg. Auch für den Schülerverkehr stellt dies eine Alternative zur Ludweilerstraße (L165) dar. Um den Höhenunterschied zwischen der Unterführung der Ludweilerstraße (L165) und der Rosselaue zu überwinden, muss der Radweg in die Böschung integriert werden.

Ludweiler

- Es wird empfohlen, die derzeitige Radfernverbindung „Velo visavis“ in Ludweiler durch die Hugenottenstraße aufzugeben und diese weiter nördlich zu führen. Die derzeitige Führung über die Hugenottenstraße weist eine starke Steigung auf, zudem ist der Knotenpunkt Hugenottenstraße / Lauterbacher Straße unübersichtlich und bietet für den Radverkehr derzeit keine sichere Quermöglichkeit. Der neue Routenverlauf am Friedhof und Wildpark vorbei und weiter über die Werbelner Straße bietet insbesondere für den touristischen Radverkehr eine gute Alternative.

Lauterbach

- Zur weiteren Förderung des Radverkehrs sollte geprüft werden, ob in Lauterbach auch separate Radwegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen möglich sind.

Luisenthal

- Es wird empfohlen, Verbindungen zwischen dem Leinpfad und der Straße des 13. Januar herzustellen. Vorgeschlagen wird eine Verbindung am westlichen Ortseingang und eine im Bereich des Netto-Marktes.

- **Querungshilfen [R10a/b]**

Zur leichteren und sichereren Querung von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr sind im weiteren Stadtgebiet folgende Querungshilfen herzustellen oder zu verbessern:

Fürstenhausen und Fenne

- Einmündung Saarbrücker Straße / Am Holzplatz
- Um eine sichere Verknüpfung zwischen dem ehemaligen Kokereigelande und dem Gewerbepark Ost zu schaffen, sollten an den Einmündungen Querungshilfen über die Kokereistraße (L163) entstehen.

Lauterbach

- Hauptstraße am nördlichen Ortseingang (Übergang vom einseitig geführten gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts zum Schutzstreifen innerorts)

Ludweiler

- Völklinger Straße (L165) im Bereich Karlsbrunner Straße / Velo visavis
- Knotenpunkt Völklinger Straße / Hugenottenstraße
- Im Bereich der Knotenpunkte Lauterbacher Straße (L165) / L 276 und Karlsbrunner Straße / L 276
- Die Lichtsignalanlage in der Lauterbacher Straße (L165), auf Höhe des Vereinshauses, dient bereits als Querungshilfe. Diese wäre jedoch weiter nördlicher besser platziert.
- Einmündung Lauterbacher Straße (L 165) / L 279

Luisenthal

- Einmündung Straße des 13. Januar / In der Pottaschdell

Wehrden

- Einmündung Hallerstraße / Waldstraße

3.3 Radverkehr allgemein

- **Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr [R11]**

Einbahnstraßen sollten für den Radverkehr in Gegenrichtung grundsätzlich geöffnet werden, sofern keine Sicherheitsbedenken dagegen sprechen. Die Öffnung der Einbahnstraßen trägt zu einem dichteren Radverkehrsnetz und zur Vermeidung von Umwegen bei. Hierbei handelt es sich um eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme, die schnell umgesetzt werden kann.

- **Attraktive und sichere Gestaltung der Radverkehrsanlagen [R12]**

Aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit kommt dem Radverkehr (wie dem Fußverkehr) bei der Gestaltung und Planung der Strecken und Knotenpunkte eine hohe Bedeutung zu. Dabei geht es um die Verkehrsqualität, die Verkehrssicherheit, die soziale Sicherheit und die Gestaltqualität.

Konflikte und Verkehrssicherheitsprobleme mit Kfz entstehen hauptsächlich an Querungsstellen, Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sowie im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei hohen Verkehrsbelastungen, hohen Lkw-Anteilen und Geschwindigkeiten über 30 km/h. Zusätzlich stellen parkende Fahrzeuge eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Radverkehrs

dar. Zwischen parkenden Fahrzeugen und Radverkehrsanlagen ist grundsätzlich ein Sicherheitsabstand einzuhalten. Regelwidriges Parken auf Radverkehrsanlagen stellt ebenfalls ein Risiko dar. Ausweichvorgänge können zu Gefahren führen. Parken auf Radverkehrsanlagen ist deshalb durch geeignete Maßnahmen (baulich oder durch Verkehrsüberwachung) zu verhindern bzw. zu vermeiden.

Aber auch mit Fußgängern treten Konflikte auf, insbesondere bei gemeinsamer Führung im Seitenraum (z.B. gemeinsamer Geh- und Radweg), an gemeinsamen Querungsstellen und an Bushaltestellen.

Um attraktive und sichere Radverkehrsanlagen zu schaffen, sind die Planungsrichtlinien⁵⁴ zu beachten. Umwege, auch an Knotenpunkten, sowie lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind zu vermeiden. Wichtig für die Akzeptanz sind auch gut gestaltete Straßen und ein attraktives Umfeld.

- **Fahrradabstellanlagen [R13]**

Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu steigern, kommt der Bereitstellung von ausreichenden und den Standards entsprechenden Radabstellanlagen eine bedeutende Rolle zu. Sie sollten in ausreichender Zahl grundsätzlich an allen für den Radverkehr wichtigen Zielen (Schulen, öffentliche Einrichtungen, Sport- und Freizeitanlagen, Einkaufs- und Dienstleistungszentren, Stadtteilzentren) vorhanden sein. Am Hauptbahnhof und am Bahnhof Luisenthal sind attraktive Bike+Ride-Anlagen erforderlich. Die Fahrradabstellanlagen können sowohl im öffentlichen Verkehrsraum als auch auf öffentlichen und privaten Grundstücken oder in Gebäuden liegen. Durch eine Stellplatzsatzung für Fahrräder sollten ausreichende und geeignete Fahrradabstellanlagen für die verschiedenen Nutzergruppen (Beschäftigte, Kunden, Besucher), zumindest für größere Bauvorhaben, gefordert werden.

Moderne Radabstellanlagen sollen schnell und bequem zugänglich und sicher sein (gute Abschließmöglichkeiten für den Fahrradrahmen). Überdachte Fahrradabstellanlagen verbessern darüber hinaus den Komfort und schützen das abgestellte Fahrrad vor Witterung. Auch Fahrradboxen („Minigaragen für Fahrräder“) sind an geeigneten Stellen, wie z.B. Bike+Ride-Anlagen, insbesondere für hochwertige Fahrräder (z.B. Pedelecs) sinnvoll. Fahrradboxen bieten optimalen Schutz vor Wetter, Diebstahl und Vandalismus.

- **Fahrradverleihsystem [R14]**

Fahrradverleihsysteme haben sich in den letzten Jahren in vielen Groß- und Mittelstädten etabliert. Das Potential liegt dabei vor allem auf den eher

⁵⁴ insbesondere „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“, Ausgabe 2010; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln

kurzen Wegen bis zu 4 km. Wenn das Fahrradverleihsystem als Zubringer zu Haltestellen / Bahnhöfen genutzt werden kann, entstehen auch Synergieeffekte zum ÖPNV.

Es wird deshalb empfohlen, zusammen mit einem Betreiber von Fahrradverleihsystemen ein Konzept für Völklingen zu entwickeln und die dafür notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen.

- **E-Mobilität im Radverkehr [R15]**

Im Radverkehr hat Elektromobilität bereits heute eine große Bedeutung, die künftig noch zunehmen wird. Pedelecs bieten die Chance, größere Reichweiten oder topografisch schwierige Distanzen wie im Stadtgebiet Völklingen mit vergleichsweise geringem Aufwand auch per Rad zu erreichen. Insbesondere für Pendler, ältere Personen und für Transportzwecke (z.B. im Einkaufsverkehr) bieten Pedelecs die Möglichkeit, das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu wählen.

An wichtigen Fahrradabstellanlagen sollten deshalb Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes eingerichtet werden.

4 Öffentlicher Verkehr

Das Konzept zum Öffentlichen Verkehr umfasst Änderungen im Busliniennetz und in den Takten sowie weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs.

Ziel ist es, den Öffentlichen Verkehr durch eine bessere Erschließungswirkung, direktere Linienführungen, dichtere Takte, nutzerfreundliche Bushaltestellen und Bahnhöfe, Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen sowie ergänzende Angebote (Leihfahrräder, CarSharing) zu stärken.

4.1 Schienenverkehr

Es wird empfohlen, den Schienenverkehr durch folgende **Maßnahmen** zu verbessern (siehe **Pläne 26.1** und **26.2**):

- **Bessere Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs [Ö1]**
 - Funktionale und gestalterische Aufwertung der Hauptfußwegeverbindung ins Stadtzentrum (siehe Kapitel 1.1 und 2.1)
 - Ausbau der Bike+Ride-Anlagen am Hauptbahnhof (siehe Kapitel 3)
 - Ausstattung der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen mit Ladestationen für Elektromobilität
 - Angebot an Leihfahrrädern und Car-Sharing-Fahrzeugen

- **Bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs Luisenthal [Ö2]**
 - Anbindung des Bahnhofs Luisenthal auch auf der Nordseite im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung der „Neuen Ortsmitte“ (ehem. Grubengelände) und einer Fußgängerverbindung zwischen Nord und Süd (siehe Kapitel 2.2 und 3)
 - Busanbindung vom Heidstock und von Fenne/Fürstenhausen/Saarbrücken-Klarethal (siehe Kapitel 4.2)
 - Einrichtung einer Bike+Ride-Anlage (siehe Kapitel 3) und einer Park+Ride-Anlage (siehe Kapitel 1.7)
 - Ausstattung der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen mit Ladestationen für Elektromobilität
 - Angebot an Leihfahrrädern und Car-Sharing-Fahrzeugen
- **Aufwertung des Bahnhofs Luisenthal [Ö3]**
Funktionale und gestalterische Aufwertung durch
 - barrierefreie und attraktive Zugänge zum Bahnsteig
 - verkehrssichere und attraktive Gestaltung des Bahnsteigs
 - gute Umsteigebeziehungen Bahn - Bus
 - attraktive Gestaltung des Bahnhofsumfelds
 - ggf. Einkaufsmöglichkeit von Reiseartikeln und Artikeln des täglichen Bedarfs

Durch eine Ausdehnung der **Saarbahn nach Völklingen** mit Halten am Hauptbahnhof und am Bahnhof Luisenthal⁵⁵ kann der Öffentliche Verkehr und damit auch die Bedeutung der Bahnhöfe weiter gestärkt werden.

Darüber hinaus wird empfohlen, die Machbarkeit und Zweckmäßigkeit folgender **Maßnahmen näher zu untersuchen**:

- **Bahnhaltepunkt Saarstahl [Ö4]**
Einrichtung eines neuen Bahnhaltepunkts Saarstahl im Westen von Völklingen.
Damit soll Saarstahl besser an den Bahnverkehr angebunden werden. Wenn möglich, sollte dadurch auch die ÖV-Erschließung der Weststadt verbessert werden. Hierfür müssten Fußgänger allerdings das Werksge-lände queren.

⁵⁵ vgl. Völklingen – Luisenthal, Stadtteilentwicklungskonzept; Kern Plan, Illingen, 28.02.2011

- **Reaktivierung von Bahnstrecken [Ö5]**

Es gibt Bestrebungen, die Rosseltalbahn und die Bisttalbahn im Rahmen einer grenzüberschreitenden Erweiterung der Saarbahn zu reaktivieren.⁵⁶ Dies kann zu Entlastungen der Ortsdurchfahrten Geislautern und Wehrden beitragen. Züge haben grundsätzlich eine höhere Attraktivität als Busse, weil sie schneller und bequemer und vom Straßenverkehr unabhängig sind.

Wenn diese Bahnstrecken nicht an den Hauptbahnhof, die Innenstadt und die Buslinien von Völklingen angebunden werden, besteht für Völklingen allerdings die Gefahr, dass das ÖV-System schlechter wird, wenn parallele Buslinien ausgedünnt werden und die Innenstadt von Völklingen mit öffentlichen Verkehrsmitteln dadurch schlechter erreichbar wird. Davon besonders betroffen sind Stadtteile, die nicht an den Bahnstrecken liegen und deshalb nicht von ihnen profitieren würden (z.B. Ludweiler, Oberes Wehrden). Ein weiterer Nachteil ist, dass die Erschließungswirkung der Bahnhöfe geringer ist als die der Bushaltestellen, da die Bahnstrecken nicht durch die Siedlungsschwerpunkte führen und es weniger Haltestellen gibt.

Im Rahmen weiterer Untersuchungen zur Reaktivierung der Bahnstrecken ist deshalb das Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs zu betrachten. Möglichkeiten der Anbindung des Hauptbahnhofs durch die Rosseltalbahn bzw. Bisttalbahn sind zu untersuchen. Die Anbindung der Bisttalbahn an den Hauptbahnhof Völklingen erscheint leichter, da eine vorhandene Saarbrücke genutzt werden könnte. Die Vor- und Nachteile einer Reaktivierung der Bahnstrecken für den Öffentlichen Verkehr in Völklingen sind darzustellen.

Untersuchungen zur verkehrlichen, finanziellen und organisatorischen Machbarkeit und Zweckmäßigkeit einer Reaktivierung der Rosseltalbahn und/oder Bisttalbahn, unter Berücksichtigung der Interessen Völklingens, sollten auch durchgeführt werden, um Klarheit darüber zu erlangen, ob die Schienentrassen für eventuelle Ortsumgehungen von Geislautern und Wehrden genutzt werden können oder nicht (siehe Kapitel 1.5 und 1.10).

Der 1. Vorentwurf des Landesentwicklungsplans Saarland, Teilabschnitt „Umwelt“, sieht die Freihaltung der Trasse der stillgelegten Köllertalbahn vor, um eine Reaktivierung der Köllertalbahn zu ermöglichen. Dadurch könnte die L136 in Völklingen (Hohenzollernstraße – Heinestraße – Püttlinger Straße) entlastet und der Öffentlichen Verkehr insgesamt gestärkt werden. Es wird deshalb empfohlen, auch die Machbarkeit einer Reaktivierung der Köllertalbahn zu prüfen.

⁵⁶ Eurodistrict SaarMoselle – Bericht zur Machbarkeit der grenzüberschreitenden Stadtbahnerweiterung in der Metropole SaarMoselle; Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH, Luxembourg, 09.10.2015

4.2 Busverkehr

Der aktuell aufgestellte Nahverkehrsplan für das Busliniennetz in Völklingen⁵⁷ enthält ein Anforderungsprofil zu verkehrspolitischen Zielen, zur Netzstruktur, zur Erschließung und Verkehrsbedienung und zu Qualitätsstandards im Öffentlichen Verkehr, die zu beachten sind und die hier nicht im Einzelnen wiedergegeben werden. Außerdem enthält der Nahverkehrsplan ein Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des Busverkehrs. Die linienbezogenen Maßnahmen beinhalten im Wesentlichen die zum 01.01.2017 bereits umgesetzten Änderungen im Busliniennetz. Der Nahverkehrsplan ist nach spätestens 5 Jahren zu überprüfen und fortzuschreiben.

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen geht darüber hinaus, denn er berücksichtigt auch die geplanten städtebaulichen Entwicklungen (u.a. Ausweitung der Gewerbegebiete in Fürstenhausen, „Neue Ortsmitte“⁵⁸ in Luisenthal) und hat einen Zeithorizont bis 2030. Außerdem hat er zum Ziel, den Öffentlichen Verkehr durch verbesserte Angebote attraktiver zu machen und damit einen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Völklingen zu leisten. Andererseits ist der Verkehrsentwicklungsplan weniger konkret als der Nahverkehrsplan, da u.a. betriebliche Aspekte nur bedingt berücksichtigt werden.

Die Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans beziehen sich auf das zum 01.01.2017 geänderte Busliniennetz (**Pläne 14.4, 14.5 und 14.6**) und sind als Ideen und Ziele zu verstehen, die betrieblich und wirtschaftlich noch näher zu prüfen sind.

- **Verbesserungen von Linien und Takten [Ö6a/b/c]**

Es wird empfohlen, alle Stadtteile werktags mindestens im 30-Minuten-Takt an die Innenstadt sowie an den Hauptbahnhof anzubinden und dort ein Umsteigen auf andere Buslinien und die Züge zu ermöglichen. Auch am Bahnhof Luisenthal sollte der 30-Minuten-Takt der Regionalbahnen durch eine entsprechende Busanbindung genutzt werden. Um größere Anteile des Kfz-Verkehrs auf den Öffentlichen Verkehr verlagern zu können, sind dichtere Takte erforderlich. Dies kann z.B. durch die Überlagerung von 2 oder mehr Buslinien auf wichtigen Strecken erreicht werden. Fahrplanunabhängigkeit fängt bei einem 10 Minuten-Takt an. Dieser wird in Völklingen allerdings kaum erreichbar sein. In Siedlungsrandlagen sollte die Taktichte werktags mindestens 60 Minuten betragen, um auch dort eine Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen und Personen ohne eigenes Kfz (u.a. Kinder, Jugendliche, Geringverdienender, Behinderte, Senioren) Mobilität zu ermöglichen.

⁵⁷ Nahverkehrsplan der Stadt Völklingen, Bericht 09.02.2018, BPV Consult, Koblenz

⁵⁸ Völklingen – Luisenthal, Stadtteilentwicklungskonzept; Kern Plan, Illingen, 28.02.2011

Im Einzelnen wird empfohlen, den Busverkehr durch folgende **Maßnahmen** zu verbessern (siehe **Pläne 26.1, 26.2** und **26.3**):

Kernstadt

- neue Linie 182 (SHG-Kliniken – Ludweiler Siedlung) in die Weststadt auf der bisherigen Strecke der Linie 184 (Bous – Lauterbach)
- neue Linie 183 (SHG-Kliniken – Fürstenhausen – Luisenthal) in die Weststadt
- Führung der Linien 190 (Weltkulturerbe – Lebach) und 195 (Weltkulturerbe – Saarbrücken-Riegelsberg im Gegenverkehr über die Heinestraße statt in einer Richtung durch die Stadionstraße
- Führung der Linie 185 (Heidstock – Ludweiler Friedhof) über die Stadionstraße und Moselstraße auf den Heidstock statt über die Gerhardstraße
- Führung der Buslinie 184 (Neues Rathaus – Lauterbach) durch die Heinestraße statt durch die Danziger Straße
- Verlängerung der Buslinie 186 (Luisenthal – Wadgassen) vom Heidstock über Saarbrücken-Altenkessel nach Luisenthal Bahnhof
- direkte Führung der Buslinien aus Fürstenhausen/Fenne, Luisenthal und vom Heidstock (über Gerhardstraße) im Gegenverkehr über die Karl-Janssen-Straße statt in einer Richtung über die Hohenzollernstraße – Danziger Straße – Moltkestraße
- direkte Führung der Buslinien nach Röchlinghöhe und in die Weststadt (SHG-Kliniken) im Gegenverkehr über die Moltkestraße statt in einer Richtung über die Karl-Janssen-Straße – Hohenzollernstraße – Danziger Straße
- neue Bushaltestellen in der inneren Karl-Janssen-Straße (Altes Rathaus stadteinwärts), in der Hofstattstraße (Bergstraße, Richardstraße), am Nordring (Zum Eisweiher), in der Heinestraße (Lortzingstraße) und in der Gerhardstraße (Nahestraße)
- Verlegung der Bushaltestellen Zum Markt, Bismarckstraße und Am Hüttenwerk, Gegenverkehr an der Bushaltestelle Zum Markt

Durch die Linien in der Weststadt und die neuen Haltestellen wird die Erschließung der Weststadt inkl. Saarstahl verbessert. Durch Überlagerung der Linien 182 und 183 im Bereich der SHG-Kliniken und des östlichen Nordrings entsteht dort werktags ein 30 Minuten-Takt. Die Linie 183 schafft direkte, d.h. umsteigefreie Verbindungen, auch nach Fürstenhausen, Fenne und Luisenthal.

Die Erschließungsqualität der Nordstadt wird durch Überlagerung der Linien 182, 183 und 187 in der Kühlweinstraße und durch Gegenverkehr der Linien 190 und 195 in der Heinestraße verbessert.

Durch Führung der Linie 184 durch die Heinestraße statt durch die Danziger Straße wird auch die Haltestelle Kreppstraße angebunden. Dies verbessert die Erschließung der Weststadt und Nordstadt durch diese Buslinie. Damit wird ein teilweiser Ersatz für die entfallende Direktverbindung der Buslinie 184 von Lauterbach in die Weststadt (mit SHG-Kliniken) geschaffen.

Die Erschließungsqualität in der Stadionstraße (mit Schulen und Freizeiteinrichtungen) wird durch Gegenverkehr und einen 30-Minuten-Takt werktags und einen 60-Minuten-Takt samstags und sonntags verbessert. (Dafür wird die Taktdichte in der westlichen Gerhardstraße geringer.)

Der Heidstock wird durch die Linie 186 (Luisenthal – Wadgassen) direkt, d.h. umsteigefrei und auf kurzem Weg, an Luisenthal angebunden. Am Bahnhof Luisenthal besteht Umsteigemöglichkeit auf Buslinien nach Saarbrücken-Klarenthal/Fenne/Fürstenhausen und nach Saarbrücken Rathaus sowie auf die Regionalbahnen.

Die Anbindung der Linie 186 (Heidstock/Saarbrücken-Altenkessel) sowie der Linien 182 und 183 (Fürstenhausen/Fenne/Saarbrücken-Klarenthal) ans Stadtzentrum und den Hauptbahnhof wird durch die direkte Linienführung durch die Karl-Janssen-Straße kürzer und schneller. Streckenkilometer und Kosten werden eingespart. Als Ersatz für die Haltestelle Markt (Otto-Hemmer-Platz) dient die neue Haltestelle Altes Rathaus (stadteinwärts).

Durch die Gegenverkehre der Buslinien in der Karl-Janssen-Straße, Moltkestraße Heinestraße und Stadionstraße wird das ÖV-System einfacher und damit leichter begreifbar.

Die Verlegung der Haltestelle Markt in der Moltkestraße etwas nach Norden ermöglicht barrierefreie Fußgängerquerungen zwischen dem Otto-Hemmer-Platz und der Straße Zum Markt. Die Verlegung der Bushaltestelle Bismarckstraße in Richtung Poststraße verbessert die Erschließung der Poststraße. Die Maßnahme wird möglich durch die neue Haltestelle Altes Rathaus stadteinwärts. Die Verlegung der Bushaltestelle Am Hüttenwerk vom Süden in den Norden des Anschlusses Südtangente verbessert die Erschließung der unteren Poststraße. Die neuen Haltestellen in der Heinestraße (Lortzingstraße) und Gerhardstraße (Nahestraße) verbessern die Erschließung der Nordstadt bzw. des Heidstocks und ergeben sich aus den geänderten Linienführungen.

Fürstenhausen und Fenne

- Verlängerung der Linie 189 (Weltkulturerbe – Fenne – Luisenthal) von Saarbrücken-Klarenthal zum Bahnhof Luisenthal
- Änderung der Führung der Linie 189 (Weltkulturerbe – Luisenthal) über die Kurt-Schumacher-Straße mit zwei neuen Bushaltestellen statt über die Saarbrücker Straße und die Straße Am Dünkelacker; neue Bushaltestelle an der Zechenstraße
- Einführung eines Angebotes sonntags auf der Linie 189 (Weltkulturerbe – Luisenthal) im 120-Minuten-Takt
- neue Buslinie 183 (SHG-Kliniken – Luisenthal) über Fürstenhausen Friedhof - Gewerbepark Ost – Fenne – Bahnhof Luisenthal mit neuen Haltestellen und einem Takt von 60/60/120 min (werktags/samstags/sonntags)

Zwischen Fürstenhausen Friedhof und Gewerbepark Ost nutzt die Buslinie eine Fuß- und Radwegeverbindung. Eine Schranke, die von Bussen geöffnet werden kann, verhindert eine missbräuchliche Nutzung durch den allgemeinen Kfz-Verkehr.

Durch diese Maßnahmen wird der Gewerbepark Ost auf kurzem Weg sowohl an die Innenstadt und den Hauptbahnhof als auch an den Bahnhof Luisenthal angebunden. Fürstenhausen und Fenne werden ebenfalls an den Bahnhof Luisenthal angebunden. Dadurch kann zum einen das dortige Zugangebot besser genutzt werden, zum anderen werden die Stadtteile links und rechts der Saar direkt, d.h. ohne Umsteigen und ohne Umweg über die Innenstadt, miteinander verbunden. Die südlichen Teile von Fürstenhausen und Fenne (Haltestelle Kirche) erhalten einen dichteren Takt (dafür entfällt die Haltestelle Hausenstraße). Das Gewerbegebiet Saarwiesenstraße wird über die Haltestelle Zechenstraße besser an den Öffentlichen Verkehr angebunden.

Geislautern und Ludweiler

Die Ortsdurchfahrten Geislautern und Ludweiler sind besonders stark vom Kfz-Verkehr belastet. Verkehrsverlagerungen auf die Alternativstrecke Rotweg (L164) / Raffineriestraße (L163) sind nur in geringem Umfang möglich. Der Bau von Ortsumgehungen ist schwierig und ungewiss (siehe Kapitel 1.4 und 1.6). Eine Realisierung ist ggf. nur langfristig möglich. Eine kurz- und mittelfristige Entlastung der Ortsdurchfahrten ist deshalb nur durch eine Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den Öffentlichen Verkehr möglich.

Um dies zu erreichen, wird eine Taktverdoppelung zwischen Ludweiler und Innenstadt von 30/60/60 min auf 15/30/30 min (werktags/samstags/sonntags) durch folgende Maßnahmen empfohlen:

- Taktverdichtung der Linie 185 (Heidstock – Ludweiler Friedhof) von 60/60/60 min auf 30/60/60 min (werktags/samstags/sonntags)
- neue Linie 182 (SHG-Kliniken – Ludweiler Siedlung) mit einem Takt von 60/60/60 min (werktags/samstags/sonntags)

Neben der Taktverdoppelung in den Ortsdurchfahrten (L165) wird auch eine bessere Erschließung der östlichen Gebiete von Ludweiler (mit Graf-Ludwig-Gesamtschule, AWO Seniorenzentrum und Warndthalle) erreicht. Die heutigen Umwege durch Anbindung von Ludweiler Friedhof und Ludweiler Siedlung durch dieselbe Buslinie entfallen.

Außerdem wird empfohlen:

- Änderung der Führung der Linie 185 (Heidstock – Ludweiler Friedhof) zwischen Heidstock und Innenstadt über die Stadionstraße und Moselstraße statt über die Gerhardstraße

Dadurch werden Geislautern und Ludweiler direkt, d.h. umsteigefrei, an die Schulen und Freizeiteinrichtungen in der Stadionstraße angebunden. Das Busangebot in der unteren Gerhardstraße wird dafür allerdings schlechter.

Lauterbach

Durch die Änderungen der Buslinien in der Kernstadt endet die Buslinie 184 in der Innenstadt (Neues Rathaus). Die Weiterführung durch die Weststadt und auf die Röchlinghöhe entfällt.

Der 60-Minuten-Takt in Lauterbach stellt nur eine Grundversorgung im Öffentlichen Verkehr sicher. Das Wohngebiet nördlich der Hauptstraße (L165) wird nicht von allen Bussen angefahren. Um den Öffentlichen Verkehr in Lauterbach attraktiver zu machen, sollten die Möglichkeiten einer Taktverdichtung und einer besseren Erschließung des Wohngebiets nördlich der Hauptstraße (L165) geprüft werden (siehe auch Verknüpfung mit dem französischen ÖV-System [Ö7]).

Luisenthal

- Anbindung von Luisenthal (Bahnhof) durch die Buslinien 186 (Luisenthal – Heidstock – Wadgassen), 183 (SHG-Kliniken – Fürstenhausen – Luisenthal) und 189 (Weltkulturerbe – Fenne – Luisenthal)
- Verkürzung der Linie 181 (Weltkulturerbe – Luisenthal) durch Ende an der Haltestelle Albertstraße statt Saarbrücken-Altenkessel
- Verlegung des Halts der Linie 110 (Weltkulturerbe – Saarbrücken Rathaus) von der Haltestelle „Straße des 13. Januar“ zur Haltestelle „Grube“
- 1 zusätzlicher Halt der Linie 186 (Luisenthal – Heidstock – Wadgassen) an der Parkstraße

Durch die Anbindung dreier zusätzlicher Buslinien an den Bahnhof Luisenthal wird der Öffentliche Verkehr in Luisenthal wesentlich gestärkt. Es entstehen neue direkte, d.h. umsteigefreie und kurze Verbindungen, auf den Heidstock, nach Fürstenhausen, Fenne und Saarbrücken-Klarenthal. Der Bahnhof Luisenthal wird als Verknüpfung zwischen verschiedenen Buslinien und den Zügen stark aufgewertet. Die Buslinie 110 (Weltkulturerbe – Saarbrücken Rathaus) wird an der Haltestelle Grube mit den anderen Buslinien und dem Bahnhof Luisenthal verknüpft.

Das geplante Entwicklungsgebiet „Neue Ortsmitte“ auf dem ehem. Grubengelände wird durch die neue Haltestelle der Linie 181 an der Parkstraße sowie 5 Buslinien und die Regionalbahnen am Bahnhof Luisenthal in Verbindung mit der empfohlenen Fußgängerquerung der Bahnstrecke (siehe Kapitel 2.2) sehr gut an den Öffentlichen Verkehr angebunden. Das Entwicklungsgebiet erhöht die Nachfragepotenziale für den Öffentlichen Verkehr in Luisenthal, wovon auch andere Gebiete des Stadtteils profitieren können. Der Standort ist damit ein gutes Beispiel für eine am Öffentlichen Verkehr ausgerichtete Stadtentwicklung. Zu prüfen ist, welche Maßnahmen kurzfristig oder erst mit Realisierung des Entwicklungsgebiets „Neue Ortsmitte“ umgesetzt werden können.

Röchlinghöhe

- Direkte Führung der Linie 187 (Wadgassen – Bous) über die Kühlweinstraße statt mit der bisherigen Linie 184 (Lauterbach – Bous) durch die Weststadt

Dadurch wird die Anbindung der Röchlinghöhe an die Innenstadt und den Hauptbahnhof verbessert. Die Anbindung der Röchlinghöhe an die Weststadt wird dadurch allerdings schlechter. Die SHG-Kliniken sind von der Haltestelle Lehstraße, durch Personen ohne Mobilitätseinschränkung, in 400m noch zu Fuß zu erreichen.

Wehrden

- Führung der Linie 187 (Wadgassen – Bous) nach Röchlinghöhe statt nach Heidstock
- Führung der Linie 187 (Wadgassen – Bous) durch die Straße Zum Rauhübel und die Gehlenbrunnenstraße mit 2 neuen Bushaltestellen im Oberen Wehrden
- Taktverdoppelung samstags von 60 Minuten auf 30 Minuten durch Taktverdichtung der Linien 186 (Heidstock – Wadgassen) und 187 (Heidstock – Röchlinghöhe, bisher Heidstock)
- Taktverdichtung für das Untere Wehrden (Haltestelle Wehrder Brücke) durch die Taktverdichtung im Lauterbachtal (siehe Geislautern und Ludweiler)

Durch die Taktverdichtungen wird das Busangebot im Unteren Wehrden und Oberen Wehrden / Wadgassen, z.B. samstags zum Einkauf in der Innenstadt, verbessert. Die geringeren Haltestellenentfernungen im Oberen Wehrden erhöhen die Erschließungsqualität (dadurch aber Umwege für Wadgassen – Innenstadt auf der Linie 187). Es entsteht eine direkte, d.h. umsteigefreie, Verbindung zwischen Wehrden / Wadgassen und den SHG-Kliniken sowie Röchlinghöhe (dafür werden die Direktverbindungen auf den Heidstock ausgedünnt).

- **Verknüpfung mit dem französischen ÖV-System [Ö7]**

Es wird empfohlen zu **prüfen**, ob in Lauterbach und in Großrosseln eine Verknüpfung mit dem französischen ÖV-System zweckmäßig und möglich ist. In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob dadurch in Lauterbach eine Taktverdichtung und bessere Erschließung des Wohngebiets nördlich der Hauptstraße (L165) erreicht werden kann.

4.3 Öffentlicher Verkehr allgemein

Auf die Festlegungen des Nahverkehrsplans Völklingen 2018 wird verwiesen. Der Verkehrsentwicklungsplan übernimmt wichtige Maßnahmen daraus und ergänzt sie teilweise.

- **Anschlussicherung [Ö8]**

Der Öffentliche Verkehr ist nur dann attraktiv, wenn die Anschlüsse sowohl zwischen den Buslinien als auch zwischen Bussen und Zügen funktionieren. Hierfür sind die Fahrpläne aufeinander abzustimmen und die Anschlüsse an Umsteigepunkten zu sichern.

- **Attraktive, nutzerfreundliche Haltestellen [Ö9]**

Die Qualität der Haltestellen ist ebenfalls ein wichtiger Baustein für die Attraktivität und Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs. Hierfür sind alle Haltestellen und Umsteigeanlagen bis zum 01.01.2022 barrierefrei auszubauen⁵⁹. Vor allem Einstiegshaltestellen benötigen Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz und übersichtliche, leicht verständliche Informationen über das Liniennetz, die Fahrzeiten und die Tarife.

An Haltestellen mit großem Einzugsbereich sollten auch Fahrradabstellanlagen zur Förderung von Bike+Ride geschaffen werden.

Aufgrund seiner geplanten zunehmenden Bedeutung im Öffentlichen Verkehr sind Verbesserungen am Bahnhof Luisenthal auch für den Busverkehr und für den Umstieg Bahn – Bus sehr wichtig.

⁵⁹ Frist nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Begründete Ausnahmen sind möglich.

- **Dynamische Fahrgastinformation [Ö10]**

Durch dynamische Fahrgastinformationen an den Umsteigestellen, an wichtigen Haltestellen und in den öffentlichen Verkehrsmitteln sollen die Verkehrsteilnehmer in Echtzeit über die nächsten Abfahrten der öffentlichen Verkehrsmittel und über eventuelle Verspätungen informiert werden, damit sie ihre Mobilität und sonstigen Aktivitäten entsprechend der aktuellen Verkehrslage optimal gestalten können. Die Informationen sollen auch über das Internet (Computer, Smartphones etc.) empfänglich sein.

- **Busbeschleunigung [Ö11]**

Auf Strecken mit häufigen Behinderungen sollten Busbeschleunigungsmaßnahmen ergriffen werden, z.B. Vorrangschaltungen, Busschleusen, Busspuren.

- **E-Mobilität im Öffentlichen Verkehr [Ö12]**

Trotz der wesentlich besseren Umweltbilanz des Öffentlichen Verkehrs als des individuellen Kfz-Verkehrs, tragen auch die Busse zu Lärm- und Abgasbelastungen in Völklingen bei. Deshalb sollten die Busse auf Elektromobilität umgestellt werden.

5 Integriertes Gesamtkonzept

Die verkehrsmittelbezogenen Teilkonzepte (Kapitel 1 bis 4) wurden im Rahmen der Bearbeitung aufeinander abgestimmt, sodass das Integrierte Gesamtkonzept aus der Überlagerung der Einzelkonzepte entsteht. Dabei auftretende Zielkonflikte wurden abgewogen. Nicht alle Wirkungen können vorab in vollem Umfang abgeschätzt werden. Sollten nach der Umsetzung von Maßnahmen unerwünschte Wirkungen auftreten, sind diese erneut abzuwägen oder durch zu ergreifende Begleitmaßnahmen zu vermeiden.

Nachfolgend wird dargestellt, wie Zielkonflikte von Maßnahmen in der Entwicklung des integrierten Gesamtkonzepts gelöst wurden und künftig gelöst werden können.

Konfliktlösung

Geschwindigkeitskonzept

Zielkonflikte treten im Geschwindigkeitskonzept häufig auf. Während niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten (i.d.R. Tempo 30) günstig für den Radverkehr, den Fußverkehr, die Aufenthaltsqualität, die Wohnqualität und die Verkehrssicherheit sind, bringen sie Fahrzeitverluste für den Kfz-Verkehr und ggf. für den Öffentlichen Verkehr mit sich. Niedrigere Geschwindigkeiten können außerdem zu Verkehrsverlagerungen führen, die – je nach Empfindlichkeit der

betroffenen Straßen – erwünscht oder unerwünscht sein können. Im Öffentlichen Verkehr sind Fahrzeitverluste problematisch, wenn vorhandene Pufferzeiten durch niedrigere Geschwindigkeiten nicht mehr ausreichen und zusätzliche Busse eingesetzt werden müssen, wodurch „Sprungkosten“ entstehen. Gleichfalls unerwünscht ist es, wenn getaktete, aufeinander abgestimmte Fahrpläne durch eine niedrige Geschwindigkeit nicht mehr sicher eingehalten werden können. Beides ist allerdings selten der Fall, da die Fahrpläne i.d.R. für die Hauptverkehrszeiten ausgelegt sind, in denen die Geschwindigkeiten auf konfliktreichen Strecken, die für Tempo 30 in erster Linie in Frage kommen, ohnehin niedrig sind. Hinsichtlich der Fahrzeitverluste ungünstiger können Strecken sein, an denen i.d.R. schneller gefahren wird und an denen die Geschwindigkeit vor allem aus Lärmschutzgründen reduziert wird. Ggf. sind Busbeschleunigungsmaßnahmen (z.B. Vorrangschaltungen, Busschleusen, Busspuren) als Ausgleich für Reisezeitverlängerungen zu prüfen. Durch bessere Bedingungen auf den Fußwegen zu und von den Haltestellen und angenehmere Haltestellenaufenthalte profitiert der Öffentliche Verkehr auch von niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten. Durch niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten ggf. verursachte, unerwünschte Verkehrsverlagerungen aus Hauptverkehrsstraßen in untergeordnete Straßen sollten durch ergänzende Begleitmaßnahmen verhindert werden.

Die Empfehlungen in Kapitel D.1 (Kfz-Verkehr) zu Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen beruhen auf einer Abwägung der verschiedenen Wirkungen und Interessen. Eventuell entstehende Sprungkosten im Öffentlichen Verkehr konnten dabei allerdings nicht berücksichtigt werden. Es wird empfohlen, diese ggf. im Rahmen eines Verkehrsversuchs mit Tempo 30 zu untersuchen.

Buslinienkonzept

Auch die empfohlenen Änderungen im Busliniensystem haben Einfluss auf die Reisezeiten der Busse und damit auf Zeitpuffer und eventuelle Sprungkosten. Diese Wirkungen sollten vor Umsetzung der Linienänderungen durch Testfahrten mit Bussen untersucht werden.

Fuß- und Radverkehrskonzept

Zielkonflikte entstehen auch, wenn der Straßenraum nicht ausreicht, um die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der Straßengestaltung zu erfüllen. Diese Zielkonflikte treten oft dann auf, wenn im Straßenraum Radverkehrsanlagen zusätzlich unterzubringen sind. Bei den Empfehlungen in Kapitel D.3 (Radverkehr) wurden diese Zielkonflikte abgewogen. Dies konnte jedoch nur für repräsentative Straßenquerschnitte erfolgen. Die Empfehlungen sind als Grundsatzlösungen zu verstehen, die im Detail näher zu untersuchen sind. Besondere Lösungen können an Engstellen erforderlich werden.

Zielkonflikte können auch an Querungsstellen entstehen, insbesondere dann, wenn Mittelinseln eingerichtet werden sollen.

Zielkonflikte im Straßenentwurf müssen in jedem Einzelfall konkret gelöst werden.

E. Umsetzung und Evaluierung

1 Umsetzung und Maßnahmenbewertung

Die Umsetzung der in den Konzepten enthaltenen Maßnahmen (Kapitel D) soll stufenweise (kurz-, mittel- und langfristig) erfolgen. Daneben gibt es kontinuierliche Maßnahmen, die laufend oder jedes Jahr anfallen (wie z.B. Verkehrsüberwachung) oder solche, deren Umsetzung schrittweise erfolgen soll (wie z.B. die barrierefreie und attraktive Umgestaltung von Bushaltestellen). Hinzu kommen Maßnahmen, die hinsichtlich ihrer Machbarkeit und Zweckmäßigkeit noch näher zu prüfen sind. Maßnahmen, die sich dabei als sinnvoll und machbar erweisen, sollten dann ins Umsetzungskonzept integriert werden.

Nachfolgend sind alle Maßnahmen aus den Einzelkonzepten zusammengestellt, hinsichtlich ihres Nutzens sowie ihrer Investitions- und laufenden Kosten bewertet und nach Umsetzungsstufen geordnet. Die für die Umsetzung Zuständigen werden benannt. Einige Maßnahmen sind mehreren Verkehrsarten zugeordnet und entsprechend mehrfach gelistet.

Der Nutzen der Maßnahmen ergibt sich aus der summarischen Wirksamkeit bezüglich der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans (Teil B) und wird in die drei Bewertungsstufen hoch, mittel, gering unterteilt. Die Investitionskosten und laufenden Kosten werden i.d.R. ebenfalls in diese drei Stufen gegliedert. Dabei werden Kosten bis ca. 100.000 EUR als gering, Kosten bis ca. 1.000.000 EUR als mittel und Kosten über 1.000.000 EUR als hoch eingestuft. Wenn mit den Maßnahmen Kosteneinsparungen oder Einnahmen erzielt werden können, wird dies vermerkt.

Die Kosten sind nur grob geschätzt. Für eine genauere Kostenermittlung sind detailliertere Planungen erforderlich. Für viele Maßnahmen (z.B. Querungshilfen, Straßenumgestaltungen) wird es auch kostengünstigere bzw. aufwändigere Ausführungsvarianten geben. Die Kostenträger sind je nach Maßnahme verschieden (Stadt, Land, Bund, Verkehrsbetriebe etc.). Teilweise handelt es sich um gemeinsame Maßnahmen (z.B. Land/Stadt bei der Umgestaltung von Landesstraßen innerhalb von Ortsdurchfahrten). Die Finanzierung vieler Maßnahmen kann durch Zuschüsse aus Förderprogrammen des Landes oder des Bundes erleichtert werden.

Die Umsetzungsstufen sind:

- kurzfristig: 2018 - 2020
- mittelfristig: 2021 - 2025
- langfristig: 2026 - 2030
- kontinuierlich: 2018 - 2030

Die Prüfung der Zweckmäßigkeit und Machbarkeit weiterer Maßnahmen sollte zeitnah erfolgen.

1.1 Kurzfristige Maßnahmen

1. Kfz-Verkehr - kurzfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
1.1 Kfz-Verkehr Innenstadt					
K01	Tempo 30-Strecken	Stadt	hoch	gering	gering
K02	Tempo 30-Zonen	Stadt	hoch	gering	gering
K03a	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stadtzentrum - Ausweisung Tempo 20-Zone	Stadt	mittel	gering	gering
K05a	Verkehrsberuhigung südliche Hofstattstraße und Zum Markt - Kfz-Sperrung u. Ausweisung Verkehrsberuhigter Bereich	Stadt	hoch	gering	gering
K12	Verbessertes Parksystem	Stadt	hoch	gering	kosten- deckend
1.2 Kfz-Verkehr weitere Kernstadt (Nord- und Weststadt)					
K17	Tempo 50 Bismarckstr.	Stadt	hoch	gering	gering
K18	Tempo 30 Bismarckstr., nachts	Stadt	hoch	gering	gering
K02	Tempo 30-Zone	Stadt	hoch	gering	gering
K19	Einrichtungsverkehr in Püttlinger Str.	Stadt	hoch	gering	gering
1.3 Kfz-Verkehr Heidstock					
K22	Tempo 30 Gerhardstr.	Stadt	hoch	gering	gering
1.4 Kfz-Verkehr Fürstenhausen und Fenne					
K23	Tempo 30-Strecken	Stadt	hoch	gering	gering
1.5 Kfz-Verkehr Geislautern					
K27a	Tempo 30 L165, Stufe 1	Stadt	hoch	gering	gering
K27c	Tempo 70 Rotweg	Stadt	mittel	gering	gering
1.6 Kfz-Verkehr Ludweiler					
K30a	Tempo 30-Strecken, Stufe 1	Stadt	hoch	gering	gering
K32a	Geschwindigkeitsdämpfung Hohlstr.	Stadt	mittel	gering	gering
K32c	Sperrung Rosseler Straße	Stadt	mittel	gering	gering
1.7 Kfz-Verkehr Lauterbach					
K34a	Tempo 30 L165	Stadt	hoch	gering	gering
1.8 Kfz-Verkehr Luisenthal					
K35	Tempo 30 B51	Stadt	hoch	gering	gering
K36	Aufhebung Einbahnstraßen	Stadt	mittel	gering	gering
1.9 Kfz-Verkehr Wehrden					
K39a	Tempo 30-Strecken, Stufe 1	Stadt	hoch	gering	gering

2. Fußverkehr - kurzfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
2.1 Fußverkehr Innenstadt					
F05a	Querungshilfen (Stufe 1)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel
2.2 Fußverkehr weiteres Stadtgebiet					
F06a	Fußgängerverbindungen (Stufe 1)	Stadt	hoch	gering	gering
F07a R07a	Querungshilfen (Stufe 1)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel

3. Radverkehr - kurzfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
3.1 Radverkehr Kernstadt					
R01a K03a	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stadtzentrum - Tempo 20-Zone (Stufe 1)	Stadt	mittel	gering	gering
R03/K02	Tempo 30-Zonen	Stadt	hoch	gering	gering
R04a	Radverkehrsführung in Hauptverkehrsstraßen (Stufe 1)	Land, Stadt	hoch	gering	gering
R05	Radverbindung südliches Stadtzentrum	Stadt, Modemark Röther	hoch	gering	gering
R07a F05a	Querungshilfen (Stufe 1)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel
3.2 Radverkehr weiteres Stadtgebiet					
R08a	Radverkehrsführung in Hauptverkehrsstraßen (Stufe 1)	Land, Stadt	hoch	gering	gering
R09a	Netzergänzungen und Netzänderungen (Stufe 1)	Land, Stadt	hoch	gering/ mittel	gering
R10a F07a	Querungshilfen (Stufe 1)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel
3.3 Radverkehr allgemein					
R11 K04	Öffnung von Einbahnstraßen	Stadt	hoch	gering	gering

4. Öffentlicher Verkehr - kurzfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
4.1 Schienenverkehr					
Ö1 div. K/F/R	bessere Erreichbarkeit Hauptbahnhof (Stufe 1)	Stadt, VVB, Betreiber	hoch	gering	mittel
Ö2 div. K/F/R/Ö	bessere Erreichbarkeit Bahnhof Luisenthal (Stufe 1)	Stadt, VVB, Betreiber	hoch	gering	mittel
4.2 Busverkehr					
Ö6a	Verbesserung Linien und Takte (Stufe 1)	Stadt, VVB	hoch	mittel	mittel

1.2 Mittelfristige Maßnahmen

1. Kfz-Verkehr - mittelfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
1.1 Kfz-Verkehr Innenstadt					
K03b F01	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stadtzentrum - Straßenumgestaltung	Stadt	hoch	hoch	gering
K04	Gegenverkehr Bismarckstraße	Stadt, Land	hoch	mittel	gering
K05b F01	Verkehrsberuhigung südliche Hofstattstraße und Zum Markt - Straßenumgestaltung	Stadt	mittel	mittel	gering
K06 F01	Aufwertung Otto-Hemmer-Platz	Stadt	hoch	mittel	gering
K07 F03	Verkehrsberuhigung historischer Stadtkern	Stadt	mittel	mittel	gering
K08	Verbesserungen Knoten Am Hüttenwerk / Saarstahl	Land, Saarstahl	mittel	mittel	gering
K09 F03	Umgestaltung des Knotens B51 / L136 (Amtsgerichtskreisel)	Land, Stadt	hoch	hoch	gering
K10	Umgestaltung Hohenzollernstraße	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
K11 F03	Umgestaltung Karolingerstraße	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
1.2 Kfz-Verkehr weitere Kernstadt (Nord- und Weststadt)					
K20	Verkehrsberuhigter Bereich Grundschule Bergstraße	Stadt	mittel	mittel	gering
1.4 Kfz-Verkehr Fürstenhausen und Fenne					
K24	Umgestaltung Stadtteilzentrum	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
K25	Ausbau Saaruferstraße	Land	hoch	hoch	mittel
1.5 Kfz-Verkehr Geislautern					
K28a	Umgestaltung Stadtteilzentrum	Land, Stadt	hoch	hoch	gering
K28b	Freisperranlage Stadtteilzentrum	Land, Stadt	mittel	mittel	gering
1.6 Kfz-Verkehr Ludweiler					
K31	Umgestaltung Stadtteilzentrum	Land, Stadt	hoch	hoch	gering
1.7 Kfz-Verkehr Lauterbach					
K34b	bauliche Maßnahmen Ortsdurchfahrten	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
1.8 Kfz-Verkehr Luisenthal					
K37	Umgestaltung Stadtteilzentrum	Land, Stadt	hoch	hoch	gering
K38	Park+Ride-Anlage	Stadt	hoch	mittel	gering

Straßenumgestaltungen können baulich und finanziell aufwändig sein. Dies ergibt sich erst aus der konkreten Objektplanung. Die Maßnahmen müssen deshalb möglicherweise zeitlich gestreckt werden. Bei der Priorisierung sollten die Konfliktlage zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Fuß- und Radverkehr

sowie die Anforderungen der Straßenrandnutzungen (Wohnen, Einkauf, Gastronomie usw.) eine große Rolle spielen.

2. Fußverkehr - mittelfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
2.1 Fußverkehr Innenstadt					
F01 K03/K05/ K06	Attraktive Fußgängerbindung Weltkulturerbe - Rathaus	Stadt	hoch	hoch	gering
F02 K03	Verbesserung innere Bismarckstraße	Stadt	hoch	mittel	gering
F03 K07-K11	Fußgängerbindungen Innenstadt - Saar	Stadt, Land	hoch	gering	gering
F05b R07b K09-K11	Querungshilfen (Stufe 2)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel
2.2 Fußverkehr weiteres Stadtgebiet					
F06b	Fußgängerbindungen (Stufe 2)	Stadt	hoch	hoch	mittel
F07b	Querungshilfen (Stufe 2)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel

3. Radverkehr - mittelfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
3.1 Radverkehr Innenstadt					
R01b K03b	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stadtzentrum - Tempo 20-Zone (Stufe 2)	Stadt	hoch	hoch	gering
R02 K03b	Radfernverbindung durch die Innenstadt	Land, Stadt	mittel	gering	gering
R04b K09-K11	Radverkehrsführung in Hauptverkehrsstraßen (Stufe 2: Straßenumgestaltung)	Land, Stadt	hoch	mittel	mittel
R06a	Radverbindung im Betzen	Stadt	hoch	gering	gering
R07b F05b K09-K11	Querungshilfen (Stufe 2)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
3.2 Radverkehr weiteres Stadtgebiet					
R08b	Radverkehrsführung in Hauptverkehrsstraßen (Stufe 2: Straßenumgestaltung)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
R09b	Netzergänzungen und Netzänderungen (Stufe 2)	Land, Stadt	hoch	mittel	mittel
R10b F07b	Querungshilfen (Stufe 2)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel

4. Öffentlicher Verkehr - mittelfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
4.1 Schienenverkehr					
Ö1 div. K/F/R	bessere Erreichbarkeit Hauptbahnhof (Stufe 2)	Stadt, VVB, Betreiber	hoch	mittel/ hoch	mittel
Ö2 div. K/F/R/Ö	bessere Erreichbarkeit Bahnhof Luisenthal (Stufe 2)	Stadt, VVB, Betreiber	hoch	mittel/ hoch	mittel
Ö3	Aufwertung Bahnhof Luisenthal	DB, Stadt, Private	hoch	hoch	mittel
4.2 Busverkehr					
Ö6b	Verbesserung Linien und Takte (Stufe 2)	Stadt, VVB	hoch	mittel	hoch

1.3 Langfristige Maßnahmen

2. Fußverkehr - langfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
2.1 Fußverkehr Innenstadt					
F04	Fußgängerverbindung im Alten Brühl	Stadt	mittel	mittel	gering

3. Radverkehr - langfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
3.1 Radverkehr Innenstadt					
R06b F04	Radverbindung im Alten Brühl	Stadt	mittel	mittel	gering

1.4 Kontinuierliche Maßnahmen

1. Kfz-Verkehr - kontinuierlich					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
1.10 Kfz-Verkehr allgemein					
K44	Wegweisung und Parkleitsystem	Land, Stadt	mittel	gering	gering
K45	Verkehrsberuhigung untergeordnetes Straßennetz	Stadt	mittel	mittel	gering
K46	Förderung Car-Sharing	Stadt, Betreiber	hoch	gering	kostendeckend
K47	Förderung E-Mobilität	Stadt, Stadtwerke, Betreiber	hoch	kostendeckend	
K48	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Polizei, Stadt	hoch	gering/mittel	gering
K49	Verkehrsüberwachung	Polizei, Stadt	hoch	kostendeckend	

2. Fußverkehr - kontinuierlich					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
2.3 Fußverkehr allgemein					
F08	Herstellung von Barrierefreiheit	Land, Stadt	hoch	mittel/hoch	mittel
F09	Verbesserung von Gehwegen	Stadt	hoch	mittel	gering
F10	Sitzgelegenheiten	Stadt	hoch	gering	gering
F11/K49	Beseitigung von Gehwegparken	Stadt	hoch	gering	gering

3. Radverkehr - kontinuierlich					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
3.3 Radverkehr allgemein					
R12	Attraktive und sichere Gestaltung der Radverkehrsanlagen	Land, Stadt	hoch	gering/mittel	gering/mittel
R13	Fahrradabstellanlagen	Stadt	hoch	gering/mittel	mittel
R14	Förderung Fahrradverleihsystem	Stadt, Betreiber	mittel	kostendeckend	
R15	Förderung E-Mobilität	Stadt, Stadtwerke, Betreiber	mittel	kostendeckend	

4. Öffentlicher Verkehr - kontinuierlich					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
4.3 Öffentlicher Verkehr allgemein					
Ö8	Anschlusssicherung	VVB, DB	hoch	gering/ mittel	gering/ mittel
Ö9/Ö3	attraktive, nutzerfreundliche Haltestellen	Stadt, VVB	hoch	mittel/ hoch	mittel
Ö10	dynamische Fahrgastinformation	Stadt, VVB	hoch	mittel/ hoch	mittel
Ö11	Busbeschleunigung	Stadt, VVB	hoch	mittel	mittel
Ö12	E-Mobilität im ÖV	VVB	mittel	mittel	kosten- deckend

1.5 Näher zu prüfende Maßnahmen

1. Kfz-Verkehr - prüfen					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
1.1 Kfz-Verkehr Innenstadt					
K13	Gegenverkehr auf Nordrampe Südtangente – Am Hüttenwerk	Land	hoch	mittel	gering
K14 F01	Verbesserungen am Knoten Am Hüttenwerk / Rathausstraße	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
K15	Rückbau der Südtangente als Hochstraße	Land, Stadt	hoch	hoch	Ein- sparung
K16	Erweiterung des Parkplatzes „Bahnhof“	DB, Land, Stadt	gering/ mittel	kostendeckend	
1.2 Kfz-Verkehr weitere Kernstadt (Nord- und Weststadt)					
K21	Parkraumkonzept SHG-Kliniken	Stadt, SHG-Kliniken	hoch	gering/ hoch	kosten- deckend
1.4 Kfz-Verkehr Fürstenhausen und Fenne					
K26	Verbindung Saarbrücker Straße – Karolinger Straße	Land, Stadt	hoch	hoch	mittel
1.5 Kfz-Verkehr Geislautern					
K27b	Tempo 30 L165, Stufe 2	Stadt	hoch	gering	gering
K28c	Parkraumkonzept Stadtteilzentrum	Stadt	hoch	gering	gering
K29	Ortsumgehung	Land, Stadt	hoch	hoch	hoch
K32b	Einbahnstraßen Händel-/Brahmsstr.	Stadt	mittel	gering	gering
1.6 Kfz-Verkehr Ludweiler					
K30b	Tempo 30 L165, Stufe 2	Stadt	hoch	gering	gering
K31c	Gesamtkonzept Ortsdurchfahrt	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
K33	Kreisverkehr L165 / L276	Land, Stadt	hoch	mittel	gering
1.9 Kfz-Verkehr Wehrden					
K39b	Tempo 30 L165, Stufe 2	Stadt	hoch	gering	gering
K40	Lkw-Verbot Schaffhauser Str.	Stadt	mittel	gering	gering
K41	Vollanschluss AS Geislautern	Land	mittel	hoch	hoch
K42	Ortsumgehung	Land	mittel	hoch	hoch
K43	Verlegung Lkw-Zufahrt LD-Stahlwerk	Saarstahl	mittel	mittel	mittel

4. Öffentlicher Verkehr - prüfen					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investitionen	laufende Kosten
4.1 Schienenverkehr					
Ö4	Bahnhaltepunkt Saarstahl	Saarstahl, DB		zu untersuchen	
Ö5 K29/K42	Reaktivierung Bahnstrecken	Metropolregion, Land		zu untersuchen	
4.2 Busverkehr					
Ö6c	weitere Verbesserungen Linien und Takte, u.a. Lauterbach	Stadt, VVB		zu untersuchen	
Ö7	Verknüpfung mit dem französischen ÖV-System	Metropolregion, ZPreS, VVB		zu untersuchen	

2 Evaluierung

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen kann nur dann seine Wirkungen im Sinne der definierten Ziele (Teil B) entfalten, wenn die in ihm enthaltenen Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden. Deshalb soll der Stand der Umsetzung regelmäßig überprüft werden. Verzögerungen in der Umsetzung sind zu begründen, Vorschläge zum weiteren Vorgehen sind zu entwickeln. Die Ergebnisse sollen in einem Bericht zur Umsetzung des VEP zusammengefasst werden und in die jährlichen Haushaltsberatungen einfließen.

Auch die Wirkungen der Maßnahmen und die tatsächlich eingetretene Verkehrsentwicklung in Völklingen sollen mit Hilfe von Verkehrserhebungen überprüft werden. Damit wird eine gute Grundlage zur Nachjustierung des Verkehrsentwicklungsplans geschaffen, falls unerwünschte Wirkungen eintreten oder die Ziele nicht im gewünschten Maß erreicht werden.

Hierfür soll die verkehrliche Entwicklung in Völklingen alle 4 Jahre, das heißt in den Jahren 2020, 2025

und 2030, beobachtet werden. Die Jahre ergeben sich daraus, dass bis zu diesen Jahren die kurz-, mittel- bzw. langfristigen Maßnahmen umgesetzt sein sollen.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Entwicklung sollten folgende Untersuchungen durchgeführt werden:

- Kfz-Verkehrsmengen an ausgewählten Querschnitten und Knotenpunkten (nach Richtungen getrennt, mit Lkw-Anteilen)
- Fuß- und Radverkehrsmengen an ausgewählten Querschnitten (nach Straßenseite bzw. Richtungen getrennt)
- Fahrgastzahlen im ÖPNV (für einzelne Strecken)
- Unfallzahlen (Verkehrstote, Schwer- u. Leichtverletzte)

Anhand der Kfz-, Fuß- und Radverkehrsmengen und der Anzahl ÖV-Fahrgäste kann abgeleitet werden, wie sich der Gesamtverkehr und die Verkehrsmittelanteile an ausgewählten Querschnitten in Völklingen entwickeln und ob die Entwicklung den Zielen entspricht.

Auf der Grundlage der Verkehrszählungen, der städtebaulichen Entwicklungen und der durchgeführten Maßnahmen des VEP sollte das Verkehrsmodell fortgeschrieben werden, damit es auch für künftige Fragestellungen eingesetzt werden kann.

Zusammenfassung

Analyse

Völklingen ist über die Autobahn A620, die Bundesstraße B51 und zahlreiche Landesstraßen gut ans regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Dies gilt auch für die großen Einkaufs- und Gewerbegebiete Völklingens beidseits der Saar. Fehlende Verkehrsbeziehungen an den Autobahnanchlussstellen Völklingen Ost, Völklingen und Völklingen-Geislautern führen allerdings zu Umwegfahrten und Mehrbelastungen vor allem der Ortsdurchfahrten Wehrden und Fürstenhausen an der L271. Ungünstig ist auch die Verkehrserschließung der Firma ThyssenKrupp Schulte in Fürstenhausen, der SHG-Kliniken in der Weststadt und des Berufsbildungszentrums auf dem Heidstock, da diese Verkehrserzeuger nicht an Hauptverkehrsstraßen liegen, sondern über Wohn- und Sammelstraßen erschlossen werden.

Die Anbindung an den regionalen Schienenverkehr an den Bahnhöfen Völklingen und Luisenthal im 30-Minuten-Takt ist gut. Für Stadtgebiete, die vom Bus nur im 60-Minuten erschlossen werden, bringt der 30-Minuten-Takt der Regionalbahn allerdings keinen Nutzen. Vom Bahnhof Völklingen verkehrt stündlich ein Regionalexpress, der umsteigefreie Verbindungen nach Mannheim, Trier und Koblenz ermöglicht. An den Fernverkehr ist Völklingen über den nahe gelegenen Hauptbahnhof Saarbrücken angebunden. Schnelle Bahnverbindungen nach Norden (Nordrhein-Westfalen) gibt es jedoch nicht.

Für Park-and-Ride und Bike-and-Ride sind am Bahnhof Völklingen Angebote vorhanden, am Bahnhof Luisenthal fehlen sie aber. Der Bahnhof Luisenthal ist funktional und gestalterisch in einem sehr schlechten Zustand. Auf den Bahnstrecken links der Saar (Rosseltalbahn und Bisttalbahn) gibt es keinen allgemeinen Zugverkehr mehr. Es gibt aber aktuelle Initiativen diesen wieder zu beleben und mit dem französischen Schienennetz zu verknüpfen.

An den Luftverkehr ist Völklingen über den ca. 30 Kfz-Minuten entfernten Regionalflughafen Saarbrücken-Ensheim und den 60 Kfz-Minuten entfernten internationalen Flughafen Luxemburg ebenfalls gut angebunden.

Mit ca. 14.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat Völklingen eine große Bedeutung als Arbeitsplatzstandort. Die Summe der Ein- und Auspendler ist mit ca. 19.050 Beschäftigten hoch. Rund 73% der in Völklingen Beschäftigten pendeln von außen ein. Rund 69% der Beschäftigten unter den Einwohnern Völklingens pendeln aus. Völklingen hat einen Überschuss an Berufseinspendlern von 17% (1.550 Beschäftigte).

Das Stadtgebiet hat durch die Stadtteile im Lauterbachtal eine gestreckte Form. Die besiedelten Bereiche konzentrieren sich jedoch im nordöstlichen Teil beidseits der Saar. In einem 3 km-Radius ums Stadtzentrum wohnen

etwa 73% der Bevölkerung. Dort liegt auch ein Großteil der Arbeitsplätze, Einkaufsmärkte und Schulen. In einem 5 km-Radius ums Stadtzentrum liegen alle Völklinger Stadtteile außer Lauterbach und südliche Teile von Ludweiler. Dies sind Entfernungen, die für den Radverkehr gut geeignet sind. Mit Elektrounterstützung (Pedelecs, E-Bikes) sind auch die höher gelegenen Stadtteile gut mit dem Rad erreichbar. Das Stadtzentrum hat von Ost bis West und von Nord bis Süd eine Ausdehnung von jeweils ca. 600 m. Fußgänger können es leicht durchqueren. Damit bestehen in Völklingen günstige Voraussetzungen für eine Mobilität ohne Auto.

Dennoch dominiert in Völklingen der Kfz-Verkehr das Verkehrsgeschehen und die Straßenräume. Im Binnenverkehr hat der Kfz-Verkehr (MIV) einen Anteil von 58% an allen Fahrten und Wegen, im Ziel-/Quellverkehr (Ein- und Auspendler) beträgt der Kfz-Anteil sogar 93%.⁶⁰ Sehr hohe Steigerungspotenziale werden in Völklingen vor allem im Radverkehr gesehen. Nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2020⁶¹ wird ein Radverkehrsanteil von durchschnittlich 16% in Städten für möglich gehalten. Davon ist Völklingen noch weit entfernt.

Die höchsten Verkehrsbelastungen an Straßen mit Wohnnutzung treten mit Werten zwischen 19.000 und 24.000 Kfz/Werntag in der Hohenzollernstraße (L136) und Ludweilerstraße (L165, Wehrden und Geislautern) nördlich des Rotwegs (L164) auf. Hoch belastet sind auch die Heinestraße (L136), die Halberstraße (L271, Wehrden), die Ludweilerstraße (L165, Geislautern) südlich des Rotwegs (L164), die Völklinger Straße (L165, Ludweiler), die Schaffhauer Straße (L271, Wehrden), die Straße des 31. Januar (B51, Luisenthal) und die Kühlweinstraße mit Werten zwischen 10.000 und 18.000 Kfz/Werntag.

Die Durchgangsverkehrsanteile liegen an den Befragungsstellen im Außenbereich der Stadt zwischen 9 und 29%. Besonders hoch sind sie mit Werten zwischen 20% und 29% an der L136 (Püttlinger Str., Nord), an der Autobahnanschlussstelle Völklingen und an der B51 Ost und West. Die Werte beziehen sich auf das gesamte Stadtgebiet Völklingen. Werden kleinere Einheiten, z.B. einzelne Stadtteile, betrachtet, ist der Anteil des Durchgangsverkehrs entsprechend höher. Aus einer Verkehrsuntersuchung zur Ortsdurchfahrt L165 Geislautern⁶² geht hervor, dass der Durchgangsverkehr, bezogen auf diesen Stadtteil, bei 82% liegt. Bezogen auf das gesamte Stadtgebiet Völklingen liegt er dort nur bei 12%. Dies unterstreicht die große Bedeutung Völklingens als Quell- und Zielort vieler Fahrten. So dominieren die Ziel-/Quellverkehre am

⁶⁰ Dabei ist ein mittlerer Kfz-Besetzungsgrad von 1,25 berücksichtigt. Bezogen auf Personen (unter Einbeziehung der Mitfahrer in Kfz) liegen die Kfz-Anteile noch höher.

⁶¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020

⁶² Völklingen – Geislautern, Verkehrsuntersuchung im Zuge der L165; Ingenieurbüro für Verkehrswesen Koehler und Leutwein GmbH&Co.KG im Auftrag des Landesbetriebs für Straßenbau Saarland (LfS), Juli 2010

Außenkordon mit Werten zwischen 51% und 73%. Die wichtigsten Herkunfts- bzw. Zielorte der Ein- und Auspendler sind Saarbrücken, Püttlingen, Bous, Saarlouis, Wadgassen und Frankreich.

Für die hoch belasteten Ortsdurchfahrten der L136 (Hohenzollernstraße, Hei-
nestraße, Püttlinger Straße) und der L165 (Wehrden, Geislautern, Ludweiler)
gibt es kaum leistungsfähige und schnelle Alternativrouten zur Autobahn A620
und zur Bundesstraße B51. Die Strecke vom Lauterbachtal über die L164
(Rotweg) und L163 (Warndtstraße / Kokereistraße, Saaruferstraße) kann we-
gen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Leistungsfähigkeitsproblemen an
der Saaruferstraße (L271) ihre Potenziale zur Verlagerung von Durchgangs-
verkehren aus der Ortsdurchfahrt Geislautern nicht voll ausschöpfen. Für die
dominierenden Ziel-/Quellverkehre Völklingens ist die Route aber auch zu um-
wegig.

Im Stadtzentrum führen fehlende Verkehrsbeziehungen am westlichen An-
schluss der Südtangente (B51) im Bereich Rathausstraße/Am Hütten-
werk/Bismarckstraße, fehlende Abbiegebeziehungen in der Hohenzollern-
straße sowie das Einbahnstraßensystem Bismarckstraße / untere Post-
straße / Rathausstraße zu Umwegen und erhöhten Verkehrsbelastungen. Der
daraus resultierende Durchgangsverkehr in der unteren Poststraße ist mit
dem Verkehrsberuhigten Bereich dort nicht verträglich.

Die Wohngebiete sind überwiegend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. In
den Wohngebieten der nördlichen Innenstadt und Weststadt fehlen diese je-
doch zum Teil. In einigen konfliktreichen Hauptverkehrsstraßen sind Stre-
ckengeschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h angeordnet. In anderen
vergleichbaren Straßenzügen, vor allem in den Stätteilzentren und in Teilen
der Innenstadt, gilt dagegen die allgemeine innerörtliche Geschwindigkeitsbe-
schränkung von 50 km/h.

An Normalwerktagen sind in der Innenstadt große Parkraumreserven vorhan-
den. Ein freier Parkstand in Zielnähe ist zu jeder Zeit erreichbar. Einschrän-
kungen gibt es nur für Langzeitparker, da diese wegen der Parkdauerbe-
schränkungen nur in der nördlichen Innenstadt, Im Alten Brühl und – kosten-
pflichtig – am Bahnhof und in den Parkbauten parken können.

Ein sehr hoher Parkdruck mit Werten von zeitweise über 90% herrscht ledig-
lich auf den Parkplätzen am Otto-Hemmer-Platz und Im Alten Brühl. Die Park-
plätze am Rathausplatz und am Hindenburgplatz erreichen dagegen nur ma-
ximale Auslastungen von knapp 50%. Bei den Straßenparkplätzen werden die
höchsten Auslastungen im Stadtzentrum Mitte und Stadtzentrum West mit
Werten bis 72% erreicht.

Parken auf Geh- und Radwegen ist in Völklingen weit verbreitet. Dies mindert
die Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteil-
nehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren, Behinderte), stört die Auf-
enthaltsfunktion und trägt zur Dominanz des Kfz-Verkehrs in den Straßen bei.

Im Stadtzentrum gibt es einige für Fußgänger und für den Aufenthalt sehr attraktive Bereiche. Dies gilt insbesondere für die Fußgängerzone im westlichen Stadtzentrum. Trotz seiner städtebaulichen Attraktivität ist dieser Bereich allerdings wenig belebt. In den Haupteinkaufsstraßen Bismarckstraße und Rathausstraße sind die Fußgängerflächen überwiegend ausreichend, teilweise sogar großzügig. Dennoch prägt der Kfz-Verkehr stark das Erscheinungsbild dieser Straßen. Die Gestaltung lässt Wünsche offen und lädt kaum zum Aufenthalt ein. Im östlichen Stadtzentrum gibt es mit dem Otto-Hemmer-Platz, dem Rathausplatz und den Grünzonen zwischen Rathaus, Stadtbad und Finanzamt teilweise ebenfalls attraktive Bereiche für Fußgänger. Die starke Nutzung der Plätze durch den ruhenden Kfz-Verkehr schränkt die Aufenthalts- und Gestaltqualität aber stark ein. Die Potenziale bleiben ungenutzt. Ein großes Defizit für die Attraktivität des Stadtzentrums als Ganzes liegt darin, dass die Fußgängerbereiche und Plätze im Osten und Westen nicht durch direkte und attraktive Wege miteinander verbunden sind.

Darüber hinaus fehlen attraktive Anbindungen der Innenstadt an die Saar, die Weltkulturerbstätte Völklinger Hütte, den Hauptbahnhof und das Globus-Warenhaus. Die Potenziale werden kaum genutzt. Die natürliche Lagegunst Völklingens an der Saar ist kaum erlebbar. Für Fußgänger und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen gibt es zahlreiche Barrieren und Behinderungen durch fehlende Querungshilfen, Treppen und Unterführungen, Sperren, fehlende Bordsteinabsenkungen, zu geringe Gehwegbreiten, Gehwegparken und Gehwegeinbauten. Am Amtsgerichtskreisel ist das Queren für Fußgänger sogar verboten.

Auch in den Stadtteilzentren gibt es viele Defizite für Fußgänger. Die Aufenthaltsqualität ist meist gering. Dies liegt zum einen an oft hohen Kfz-Belastungen, zum anderen an zu schmalen Gehwegen, fehlenden Aufenthaltsflächen und einem erheblichen Gestaltdefizit. So können die Stadtteilzentren ihre Funktion als Lebensmittelpunkte kaum erfüllen.

In Völklingen gibt es einen hohen Nachholbedarf hinsichtlich eines attraktiven Radverkehrssystems. Dies erklärt den in Völklingen sehr geringen Radverkehrsanteil. Für den Freizeitverkehr gibt es recht attraktive Fernradwege. Für den Alltagsverkehr fehlt dagegen ein zusammenhängendes, zügiges, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz. An den meisten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gibt es keine Radverkehrsanlagen. Geeignete Querungsstellen fehlen häufig, auch bei den Fernradwegen. Besonders problematisch ist u.a. die fehlende Radverkehrsinfrastruktur zwischen der Karolingerstraße und Hohenzollernstraße im Zuge der L136. Die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den Radverkehr wird auch durch Einbahnstraßen erschwert, die in Völklingen selten in Gegenrichtung befahren werden dürfen. Tempo 30, das den Kfz-Verkehr mit dem Radverkehr verträglicher macht, gibt es in den meisten Wohngebieten sowie in einigen Hauptverkehrsstraßen.

Völklingen hat im Großen und Ganzen ein dichtes Busliniennetz mit insgesamt 11 Buslinien. Die Linien verbinden die Stadtteile mit dem Stadtzentrum,

dem Bahnhof und der Weltkulturerbstätte. Einige Buslinien stellen auch Direktverbindungen zu den benachbarten Kommunen her. Nach Großrosseln ist jedoch Umsteigen in Geislautern erforderlich. Dies reduziert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und führt zu höheren Kfz-Anteilen. Öffentliche Verkehrsangebote zu dem relativ dicht besiedelten französischen Umland im Süden und Osten des Warndt gibt es nicht. Beides trägt zu den hohen Kfz-Belastungen im Lauterbachtal (L165) bei.

Durch die Buslinien werden nicht alle Stadtgebiete gut erschlossen. Insbesondere viele Gewerbegebiete (große Teile von Saarstahl, Saarluisen, Alte Kokerie, Gewerbegebiete Ost und Wehrden) liegen außerhalb des Einzugsbereichs der Bushaltestellen. Dies gilt auch für einige periphere Wohngebiete. Im Stadtzentrum ist die Linienführung der Busse umwegig. Dies führt zu längeren Fahrzeiten und erhöhten Betriebskosten. Das Einbahnsystem macht die Orientierung für die Fahrgäste schwierig.

Die Buslinien haben tagsüber i.d.R. einen 60-Minuten-Takt. Dadurch wird eine Grundversorgung im öffentlichen Verkehr sichergestellt. Teile von Fürstenthalten und Fenne haben allerdings einen geringeren Takt. Auf Strecken, auf denen sich mehrere Buslinien überlagern, entsteht ein dichter Takt, der gegenüber dem Kfz-Verkehr konkurrenzfähiger ist. Die SHG-Kliniken sind mit einem 60-Minuten-Takt als großer Verkehrserzeuger nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden.

In Völklingen gibt es kaum Busbeschleunigungsmaßnahmen. Dies schwächt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und führt zu erhöhten Betriebskosten. Um das jährliche Defizit im Busbetrieb zu reduzieren, hat der Stadtrat von Völklingen am 07.07.2016 die Grundsätze für ein geändertes Buslinienkonzept beschlossen.

Die Unfallhäufungsstellen, Unfallhäufungslinien und sonstigen gefährlichen Strecken liegen ausschließlich im Hauptverkehrsstraßennetz. Dies ist auf die dort hohen Verkehrsbelastungen, meist höheren Geschwindigkeiten und vermehrten Konflikte zurückzuführen.

Die Straßenraumqualität ist ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Stadt. Straßenraumqualität umfasst die Verkehrsqualität, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, die Aufenthaltsqualität für Kommunikation, Erholung, Gastronomie und Einkauf und die Umfeldqualität für Bewohner und Beschäftigte. Eine hohe Straßenraumqualität fördert sowohl die Lebensqualität als auch die Wirtschaftskraft.

Große Mängel in der Straßenraumqualität werden vor allem an den Einfahrten ins Stadtzentrum (Amtsgerichtskreisel und Bereich Globus) und in den Stadtteilzentren gesehen. Aber auch viele andere Straßen sind durch breite Fahrbahnen, schmale Seitenräume, Gehwegparken und fehlende Begrünung stark vom Kfz-Verkehr geprägt. Gestaltdefizite gibt es nicht nur bei den öffentlichen Verkehrsflächen, sondern auch auf vielen privaten Vorflächen, die den Straßenraum mitprägen.

Ziele

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen hat zum Ziel, einerseits Mobilität zu ermöglichen und zu fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

Die **Leitlinien** des Verkehrsentwicklungsplans sind:

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

Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung liegen weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen als auf der intelligenten Nutzung und städtebaulichen Integration vorhandener Verkehrsanlagen.

Die wichtigsten Ziele in Völklingen sind die Förderung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad und die funktionale und gestalterische Aufwertung des Stadtzentrums sowie der Stadtteilzentren.

Das Thema Verkehr muss integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung sein, weil die Art und die Lage der städtebaulichen Nutzungen und die Art der Verkehrserschließung großen Einfluss auf die Verkehrserzeugung, die Verkehrsmittelwahl und die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung haben.

Prognose

Um die künftige Verkehrsnachfrage in Völklingen zu ermitteln wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 durchgeführt.

Der Verkehrsprognose liegen folgende Entwicklungen von 2014 bis 2030 zugrunde:

- Rückgang der Einwohnerzahl Völklingens um 3,5% auf 38.200
- überproportionaler Rückgang bei den Kindern bis 6 Jahre (-7%) und bei den Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren (-14%)
- Zunahme der erwerbstätigen Bevölkerung um 4% in Völklingen und um 2% in der Region
- Zunahme der Arbeitsplätze in Völklingen um 5%

- Zunahme im Fernverkehr (Durchgangsverkehr): +10% Pkw, +15% Lkw. Davon ist in erster Linie die Autobahn A620 betroffen.

Daraus ergeben sich folgende Veränderungen bei den Pendlerzahlen:

- Zunahme der Binnen- und Auspendler um 4%
- Zunahme der Einpendler um 2%

Die geplanten städtebaulichen Entwicklungen in Völklingen, bereits umgesetzte oder bekannte Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur und im Verkehrsangebot (Öffentlicher Verkehr) sowie allgemeine Entwicklungen beim Motorisierungsgrad und im Mobilitätsverhalten sind in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

Daraus ergeben sich folgende veränderte Verkehrsmengen:

- Anzahl aller Wege: +4,4%
- Anzahl der Kfz-Fahrten: +4,9% (+3% ohne Autobahn A620)
- Anzahl der Wege/Fahrten im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV): + 2,6%

Darin nicht enthalten sind Änderungen in der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr), die vom Verkehrsentwicklungsplan angestrebt werden und durch die empfohlenen Maßnahmen erreicht werden können.

Planung und Umsetzung

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Völklingen werden zahlreiche Maßnahmen im Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) und im Kfz-Verkehr (einschließlich Parken) empfohlen. Dazu gehören sowohl einfach umsetzbare Maßnahmen der Verkehrsordnung (Verkehrszeichen und Markierungen) und Verkehrsüberwachung als auch kleine bis große Maßnahmen baulicher Art sowie Angebotsverbesserungen im Öffentlichen Verkehr.

Außerdem werden Maßnahmen aufgezeigt, die verkehrlich wünschenswert sind oder Vorteile bringen können, deren Wirkungen und Machbarkeit aber noch näher untersucht werden müssen. Maßnahmen, die sich dabei als zweckmäßig und machbar erweisen, sollten dann ins Umsetzungskonzept integriert werden.

Im Umsetzungskonzept sind die Maßnahmen entsprechend ihres finanziellen und planerischen Aufwands in kurzfristige (2018-2020), mittelfristige (2021-2025), langfristige (2026-2030) und kontinuierliche Maßnahmen gegliedert. Kontinuierliche Maßnahmen fallen laufend an (z.B. Verkehrsüberwachung) oder können schrittweise umgesetzt werden (z.B. Umgestaltung von Bushaltestellen).

Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden sollen, sind vor allem Geschwindigkeitsbegrenzungen, Schutz- und Radfahrstreifen für den Radver-

kehr, einfache oder wichtige Querungshilfen und Netzergänzungen für Fußgänger und Radfahrer, die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr, einfache Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten, Verbesserungen im Busliniensystem und bei den Takten (ggf. teilweise) und Verbesserungen am Parksystem.

Maßnahmen, die mittelfristig umgesetzt werden sollen, sind vor allem Straßenumgestaltungen, insbesondere im Stadtzentrum und in den Stadtteilzentren, eine Aufwertung des Bahnhofs Luisenthal (inkl. Park+Ride und Bike+Ride) sowie weitere Querungshilfen und Netzergänzungen für Fußgänger und Radfahrer.

Eine Maßnahme, die aufgrund ihrer geringeren Priorität später, das heißt langfristig, umgesetzt werden kann, ist eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Karolingerstraße und der Rathausstraße im Alten Brühl. Weitere langfristige Maßnahmen können wegen des mit ihnen verbundenen Aufwands z.B. Ortsumgehungen von Geislautern und Wehrden sein. Hierzu besteht aber noch weiterer Untersuchungsbedarf.

Maßnahmen, die kontinuierlich anfallen, sind die Verkehrsüberwachung im fließenden und ruhenden Verkehr, die attraktive und sichere Gestaltung von Geh- und Radwegeverbindungen, der Ausbau von Fahrradabstellanlagen, Barrierefreiheit vor allem im Fuß- und Öffentlichen Verkehr, Busbeschleunigung, Optimierungen und Anpassungen der Wegweisung und des Parkleitsystems, weitere Verkehrsberuhigungen im untergeordneten Straßennetz, die Förderung von Car-Sharing, Fahrradverleih und E-Mobilität.

Maßnahmen, die hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit, ihrer baulichen Machbarkeit und ggf. ihrer Eingriffe in Natur und Landschaft noch näher untersucht werden müssen, sind vor allem eine Ausdehnung der Tempo 30-Bereiche in den Ortsdurchfahrten Geislautern, Ludweiler und Wehrden, Verbesserungen in der Anbindung der Südtangente an die Straße Am Hüttenwerk, Ortsumgehungen für Geislautern und Wehrden, Möglichkeiten zur Entlastung der Schaffhauser Straße in Wehrden von Lkw-Verkehr, eine Verbindung zwischen der Saarbrücker Straße und Saarwiesenstraße nördlich der Bahn in Fürstenthausen/Fenne, verschiedene Kreisverkehrsanlagen, ein Parkraumkonzept für die SHG-Kliniken, ein Bahnhofsteilpunkt Saarstahl und Verknüpfungen mit dem Öffentlichen Verkehrssystem von Frankreich (Buslinien, Reaktivierung von Bahnstrecken).

Zur Stärkung der Attraktivität Völklingens als Wohn-, Einkaufs-, Schul-, Arbeits- und Freizeitstandort liegt der Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans auf Maßnahmen, die das Stadtzentrum und die Stadtteilzentren von Kfz-Verkehr entlasten, den Fuß- und Radverkehr stärken und die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen.

Im Rahmen einer Evaluierung sollen der Stand der Umsetzung der Maßnahmen sowie eventuelle Hindernisse jährlich überprüft und in einem Bericht zu-

sammengefasst werden. Dies ist eine wichtige Grundlage für die Haushaltsberatungen und die Klärung des weiteren Vorgehens und damit letztendlich für den Erfolg des Verkehrsentwicklungsplans. Die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen auf die Verkehrsentwicklung in Völklingen sollen in regelmäßigen Abständen durch Verkehrserhebungen geprüft werden.

Verzeichnisse

Abbildungen (im Text)

Abbildung 1:	Ablaufprozess des VEP Völklingen	6
Abbildung 2:	Einwohner nach Stadtteilen	8
Abbildung 3:	Schematische Darstellung der verschiedenen Ziel- /Quell-Typen	17
Abbildung 4:	Befragungsstellen mit Anteilen Binnen-, Ziel-/Quell- u. Durchgangsverkehr	18
Abbildung 5:	Schema Aufbau Verkehrsmodell	20
Abbildung 6:	Verkehrsmittelanteile der Einwohner deutscher Städte	22
Abbildung 7:	Anteile der Parkraumregelungen in der Innenstadt	30
Abbildung 8:	Parkraumauslastung in der Innenstadt, gesamt	33
Abbildung 9:	Parkraumauslastung in den Straßen des Stadtzentrums	34
Abbildung 10:	Parkraumauslastung in den Straßen der nördlichen Innenstadt	36
Abbildung 11:	Parkraumauslastung auf den Parkplätzen des Stadtzentrums	37
Abbildung 12:	Parkraumauslastung in den Parkbauten	38
Abbildung 13:	Parkraumauslastung auf den Parkplätzen der südlichen Innenstadt	39
Abbildung 14:	Legales und illegales Gehwegparken	40
Abbildung 15:	Aufenthaltsqualitäten im westlichen Stadtzentrum	42
Abbildung 16:	Aufenthaltsqualitäten im östlichen Stadtzentrum	42
Abbildung 17:	Barrieren in der Innenstadt – Beispiele	43
Abbildung 18:	Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität – Bsp. Geislautern	44

Abbildung 19: Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität – Bsp. Ludweiler	44
Abbildung 20: Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität – Bsp. Luisenthal	44
Abbildung 21: Mängel in der Fußgänger- und Aufenthaltsqualität – Bsp. Wehrden	44
Abbildung 22: Fehlverhalten von Radfahrern durch fehlende Radverkehrsanlagen / nicht regelkonformer Radfahrstreifen – Bsp. Luisenthal	46
Abbildung 23: Zugeparkte Fuß- und Radverkehrsanlagen / Konflikte an Bushaltestelle – Bsp. Luisenthal	46
Abbildung 24: Funktionale und gestalterische Mängel am Bahnhof Luisenthal	50
Abbildung 25: Beispiele guter und schlechter Bushaltestellen	53
Abbildung 26: Gute Straßenraumqualität um die Kulturhalle in Wehrden	57
Abbildung 27: Stadteingänge Amtsgerichtskreisel und Rathausstraße (Globus)	58
Abbildung 28: Beispiele für Gestaltdefizite in Innenstadtstraßen	58
Abbildung 29: Beispiele für Gestaltdefizite in Ortsdurchfahrten	59
Abbildung 30: Gesamtverkehrsmengen im Vergleich Analyse 2014 zu Prognose-Nullfall 2025 (Wege / 24h)	69
Abbildung 31: Umgestaltung des Knotens B51 / L136	77
Abbildung 32: Umgestaltung der Hohenzollernstraße (L136)	78
Abbildung 33: Umgestaltung der Karolingerstraße (L136)	79

Anlagen

- Anlage 1: Zielkonzept: Präambel und Zielkatalog
Anlage 2: 1. Bürgerwerkstatt vom 21.11.2015 – Ergebnisprotokoll
Anlage 3: 2. Bürgerwerkstatt vom 18.11.2017 – Ergebnisprotokoll

Pläne

- Plan 1: Großräumige Lage
Plan 2: Kleinräumige Lage
Plan 3.1: Straßennetz – Teil Nord, Bestand
Plan 3.2: Straßennetz – Teil Süd, Bestand
Plan 3.3: Straßen- und Wegenetz – Zentrum, Bestand
Plan 4.1: Geschwindigkeiten – Teil Nord, Bestand
Plan 4.2: Geschwindigkeiten – Teil Süd, Bestand
Plan 5: Zählstellenplan
Plan 6.1: Verkehrsbelastungen Kfz/Lkw – Teil Nord, Bestand
Plan 6.2: Verkehrsbelastungen Kfz/Lkw – Teil Süd, Bestand
Plan 6.3: Verkehrsbelastungen Kfz/Lkw – Zentrum, Bestand
Plan 7: Binnen-/Ziel-Quell-/Durchgangsverkehr, Kordonbefragung
Plan 8.1: Unfälle -Teil Nord, mit Verletzten 2012-2014
Plan 8.2: Unfälle -Teil Süd, mit Verletzten 2012-2014
Plan 8.3: Unfälle -Teil Nord, Radverkehrsunfälle 2012-2014
Plan 8.4: Unfälle -Teil Süd, Radverkehrsunfälle 2012-2014
Plan 9.1: Straßennetz – Teil Nord, Mängel
Plan 9.2: Straßennetz – Teil Süd, Mängel
Plan 9.3: Straßen- und Wegenetz – Zentrum, Mängel
Plan 10: Parken - Zentrum, Bestand
Plan 11.1: Fußverkehr – Teil Nord, Bestand und Mängel
Plan 11.2: Fußverkehr – Teil Süd, Bestand und Mängel
Plan 12.1: Radverkehrsnetz – Teil Nord, Bestand
Plan 12.2: Radverkehrsnetz – Teil Süd, Bestand
Plan 13.1: Radverkehr – Teil Nord, Mängel

- Plan 13.2: Radverkehr – Teil Süd, Mängel
- Plan 14.1: Öffentlicher Verkehr – Teil Nord, Bestand und Mängel
- Plan 14.2: Öffentlicher Verkehr – Teil Süd, Bestand und Mängel
- Plan 14.3: Öffentlicher Verkehr – Zentrum, Bestand und Mängel
- Plan 14.4: Öffentlicher Verkehr – Teil Nord, Bestand 2017 und Mängel
- Plan 14.5: Öffentlicher Verkehr – Zentrum, Bestand 2017 und Mängel
- Plan 15.1: Öffentlicher Verkehr Nachtbus – Teil Nord, Bestand und Mängel
- Plan 15.2: Öffentlicher Verkehr Nachtbus – Teil Süd, Bestand und Mängel
- Plan 16.1: Rad-Haupttrouten, Zielnetz – Teil Nord, Planung
- Plan 16.2: Rad-Haupttrouten, Zielnetz – Teil Süd, Planung

- Plan 17: Prognose-Nullfall, geplante Entwicklungen bis 2030
- Plan 18: Verkehrsbelastungen Kfz/Lkw – Zentrum, Bestand Plus
- Plan 19.1: Verkehrsbelastungen Kfz/Lkw – Teil Nord, Prognose-Nullfall 2030
- Plan 19.2: Verkehrsbelastungen Kfz/Lkw – Teil Süd, Prognose-Nullfall 2030
- Plan 19.3: Verkehrsbelastungen Kfz/Lkw – Zentrum, Prognose-Nullfall 2030

- Plan 20.1: Straßennetz – Teil Nord, Planung
- Plan 20.2: Straßennetz – Teil Süd, Planung
- Plan 20.3: Straßen- und Wegenetz – Zentrum, Planung
- Plan 21.1: Geschwindigkeiten – Teil Nord, Planung
- Plan 21.2: Geschwindigkeiten – Teil Süd, Planung
- Plan 22: Parken - Zentrum, Planung
- Plan 23: Differenzbelastungen Kfz – Kernstadt, Planung
- Plan 24.1: Fußverkehr – Teil Nord, Planung
- Plan 24.2: Fußverkehr – Teil Süd, Planung
- Plan 25.1: Radverkehrsnetz – Teil Nord, Planung
- Plan 25.2: Radverkehrsnetz – Teil Süd, Planung
- Plan 26.1: Öffentlicher Verkehr – Teil Nord, Planung
- Plan 26.2: Öffentlicher Verkehr – Teil Süd, Planung

Plan 26.3: Öffentlicher Verkehr – Zentrum, Planung

Anlagen

Anlage 1

Zielkonzept: Präambel und Zielkatalog

Mobilität sichert die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Sie ist unverzichtbar für alle Bürgerinnen und Bürger. Die individuelle Gestaltung von Mobilität muss auch denen möglich sein, die aufgrund ihres Alters, ihres Geschlechts, ihrer Herkunft, ihrer Gesundheit oder ihrer wirtschaftlichen und sozialen Situation benachteiligt sind. Die demografische Entwicklung ist dabei zu berücksichtigen. Ebenso ist die Wirtschaft auf eine gute Erreichbarkeit für ihre Kunden und auf einen weitgehend reibungslosen Austausch von Gütern, Waren und Dienstleistungen angewiesen.

Mobilität von Personen und Gütern bringt Verkehr mit sich. Dieser hat neben seinen positiven Effekten auch negative Auswirkungen: auf die Stadtstruktur, die Wohn- und Umfeldqualität, die Verkehrssicherheit und auf Natur und Umwelt.

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen hat deshalb zum Ziel, einerseits Mobilität zu ermöglichen und zu fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

Die Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung sind:

- ⇒ Mobilitätsangebote in Form von Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsmitteln, Informations- und Organisationsdiensten bereitstellen und managen.
- ⇒ Verkehrsaufwand, vor allem durch kurze Wege und hohe Besetzungsgrade der Fahrzeuge, vermeiden.
- ⇒ Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagern.
- ⇒ Verkehr optimal abwickeln, das heißt sicher, stadtgerecht, umweltfreundlich und zügig.
- ⇒ Verkehrsinfrastrukturen städtebaulich integrieren, damit sie die Stadt nicht dominieren sondern mit ihr eine Einheit bilden und zu einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität in Völklingen beitragen.

Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung liegen heute weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen als auf der intelligenten Nutzung und städtebaulichen Integration vorhandener Verkehrsanlagen und auf der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement). Kostengünstige Maßnahmen sind dabei zu bevorzugen, um einen hohen Kosten-Nutzen-Effekt zu erreichen. Eine große Bedeutung hat auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um zu einem optimalen Gesamtverkehrssystem zu kommen.

Das Thema Verkehr muss integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung sein, weil die Art und die Lage der städtebaulichen Nutzungen und die Art der Verkehrserschließung großen Einfluss auf die Verkehrserzeugung, die Verkehrsmittelwahl und die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung haben.

Das Zielkonzept bildet zusammen mit der Analyse die Grundlage für die nächsten Stufen der Verkehrsentwicklungsplanung: die Entwicklung von Verkehrskonzepten und Maßnahmen.

Oberziele, Leitlinien und Planungsziele des Zielkonzeptes sind im beiliegenden Zielkatalog dargestellt.

OBERZIELE

Mobilität gleiche Mobilitätschancen für alle nachhaltige Mobilität	Wirtschaft gute Erreichbarkeit von Handel, Gewerbe und Industrie 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
---	--	---	--	--

PLANUNGSZIELE

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 stadtverträglich 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/Autoteilen, Fahrgemeinschaften) optimale Führung des Kfz-Verkehrs, Information und Wegweisung	Öffentlichen Verkehr fördern kurze, sichere u. attraktive Wege zu den Haltestellen, Lage der Haltestellen an Aufkommenschwerpunkten orientieren schnelle, umsteigearme u. zuverlässige Verbindungen; Busbeschleunigung leicht greifbares ÖV-Angebot dichte Takte, kurze Umsteigezeiten, gutes Angebot auch in Normal- und Schwachverkehrszeiten nutzerfreundliche, attraktive Haltestellen, Umsteigeanlagen und Fahrzeuge (Barrierefreiheit, Komfort, Sicherheit, Gestaltung) Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsmitteln ("Mobilitätspunkte" mit Carsharing, Leihfahrrädern 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 Radler (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 zielnah an 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 stadtverträglich abwickeln gute Erreichbarkeit aller Gewerbe- und Industriegebiete 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 Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten (z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte) betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten (z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte) qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums, auch in Gewerbe- und Industriegebieten	Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistungen stadtverträglich 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) qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums insbes. im Bereich von Einzelhandel und Dienstleistung, auch in Gewerbe- und Sondergebieten	Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten geringe Anzahl und Schwere von Unfällen u. Verkehrskonflikten hohe soziale Sicherheit, wenig Angsträume (soziale Kontrolle durch Belebung u. Einsehbarkeit) sichere, barrierefreie Wege für Mobilitätseingeschränkte geringe Komplexität des Verkehrssystems	Stadt- und Umfeldverträglichkeit sicher stellen hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums attraktive, nutzerfreundliche Gestaltung der Verkehrsanlagen für alle Nutzergruppen nur notwendiger Kfz-Verkehr stadtverträgliche 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 (verursacherbezogen) 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

Anlage 2

1. Bürgerwerkstatt vom 21.11.2015 - Ergebnisprotokoll

1. BÜRGERWERKSTATT – Ergebnisprotokoll

Datum: 21.11.2015, 14:00 – 17:00 Uhr

Ort: Völklingen, Kulturhalle Wehrden

Teilnehmende: siehe Liste der Teilnehmenden (Anlage)

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Einführung in die Thematik
3. Diskussion an Thementischen
4. Formulierung von Planungszielen
5. Weiteres Vorgehen

Punkt	Ergebnis
1	<p>Begrüßung</p> <p>Herr Bürgermeister Bintz begrüßt zur 1. Bürgerwerkstatt, erläutert die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) und dankt den Bürgern für ihre Teilnahme.</p>
2	<p>Einführung in die Thematik</p> <p>Herr Dr. Schleicher-Jester (R+T) erläutert die Aufgaben und den Ablauf des VEP. Er stellt die aktuellen Ergebnisse der Bestandsanalyse vor und geht beispielhaft auf einige Problempunkte im Stadtgebiet ein.</p> <p>Er erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Inhalte der verschiedenen Thementische (Fuß- / Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr / Parken).</p>
3	<p>Diskussion an den Thementischen</p> <p>Ergebnisse der 3 Thementische:</p> <p>Fuß- und Radverkehr</p> <p>Mängel / Probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radwegebeschilderung lückenhaft • Konflikte zwischen Fußgängern / Radfahrern / Mopeds auf Saarradweg • Radfahrer / Mopedfahrer in Fußgängerzone → gefährlich für Fußgänger • Radfahrer häufig auf Gehwegen → Konflikte mit Fußverkehr • Sehr viele Barrieren im Fuß- und Radwegenetz (Treppen, Rampen, Drängelgitter, Sperren...) • Häufiges Gehwegparken zwingt Fußgänger (mit Kinderwagen) auf die Fahrbahn • Fehlende (sichere) Verbindung Wehrdener Brücke (Rathausstraße) Richtung Warndt

- L165 heute zu gefährlich zum Radfahren auf der Fahrbahn
- Touristische Ziele in Völklingen (Völklinger Hütte usw.) für Fuß-/Radverkehr nicht attraktiv, unzureichend erschlossen
- Mitnahme von Fahrrädern in Bussen wird von vielen Busfahrern nicht geduldet
- Rücksichtsloser Kfz-Verkehr auf Waldstraße (Wehrden/Geislautern) Richtung Lebenshilfe und Sebastian-Riewer-Weiher, gefährliche Situation an Bahnunterführung

Wünsche / Anregungen:

- Attraktivität im Fußverkehr stärken
- Fußgängersicherung an L165 → sichere (barrierefreie) Querungsanlagen
- Stadtquerverbindungen herstellen (Ost-West-Achse: Verlängerung Köllertalradweg und Saarradweg)
- Verbindung / Anbindung der vorhandenen Radwege verbessern
- Bestehende Infrastruktur nutzen / verbessern → keine hohen Ausgaben für die Herstellung neuer Radwege erwünscht wegen geringem Radverkehr
- Schutzstreifen zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs bei Führung auf der Fahrbahn (z.B. L165, B51 Luisenthal)
- Einbahnstraßen für Radfahrer freigeben
- Gehwege für Radfahrer freigeben, wenn ausreichend breit
- Klarere Strukturierung des Seitenraums, z.B. getrennte Geh-/ Radwege mit Piktogrammen
- Aufmerksamkeitsflächen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Sichere Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradbügel) an wichtigen Zielen im Stadtgebiet schaffen
- Schaffung von B+R-Anlagen und Fahrradverleihsystemen prüfen → Förderung des Radverkehr im Tourismus, aber auch Chancen für Einwohner schaffen

ÖPNV

Mängel / Probleme:

- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsbetriebe schlecht → Anschlüsse oft nicht zu bekommen (Bus und Bahn)
- Wohnquartiere oft unzureichend angebunden Takte in vielen Bereichen zu gering → zu Fuß oft schneller
- Geislautern: Haltestellen zu weit entfernt, Anbindung einiger Wohngebiete unzureichend
- Fehlende Nahversorgung in Fürstenhausen und schlechte Anbindung ÖV
- Schlechte Anbindung der Einkaufsflächen auf der „grünen Wiese“

- Taktung in Luisenthal sonntags zu dicht → Busse oft leer
- Haltestellen häufig zugeparkt
- Haltestellen oft nicht barrierefrei ausgebaut
- Keine Unterstellmöglichkeiten an Haltestellen in Fürstenhausen
- Informationen an Haltestellen oft unzureichend
- Zu wenig Öffentlichkeitsarbeit → keine Informationen über (spezielle) Angebote
- Fehlende Informationen für Touristen am Bahnhof
- Anrufsammeltaxi funktioniert nicht → Taxi kommt nicht
- Tarife zu teuer
- Service nicht ausreichend → kein Kümern um bestimmte Anliegen

Wünsche / Anregungen:

- Ringlinie zur besseren Anbindung von Wohnquartieren zu bestimmten Zeiten (vor- und nachmittags)
- Dichtere Taktung, besonders in Abendstunden und am Wochenende
- Vorhandene Bahngleise reaktivieren → Rosseltalbahn
- In Verbindung mit Rosseltalbahn → P+R-Platz auf Gelände des alten Kraftwerks
- Verbindung Heidstock – Luisenthal (Schule) zu Schulzeiten wünschenswert → nicht nur Schulbusse
- Im Stadtgebiet mehr P+R-Möglichkeiten schaffen
- Überwachung und Ahndung von Parken in Bushaltestellen
- Saarlandweite Lösung → u.a. gleiche Preisstruktur im gesamten Saarland

Kfz-Verkehr / Parken

Mängel / Probleme:

- Autoverkehr wird in Völklingen bevorzugt
- Autoverkehr problematisch, besonders ruhender Verkehr
Fußgängerverkehr dadurch unattraktiv
Völklingen ist P+R-Platz für Auspendler
- Zunehmender Autoverkehr, u.a. auf L136 (Verkehr aus dem Köllertal)
- Stadionstraße wird von Schleichverkehr genutzt
- Besonders problematische Straßen: L165 (Lauterbachtal), Schaffhauser Str. (L271); tlw. auch Gerhardstr.
- Ortsdurchfahrt L165 problematisch wegen hoher Verkehrsbelastungen u. Geschwindigkeiten → viele Unfälle, Ein- u. Abbiegen schwierig (z.B. Geislautern, Baugebiet Am Dietrichsberg)
Signalanlage am Haller bevorzugt Verkehr ins Lauterbachtal
- Starker Lkw-Verkehr in Schaffhauser Str. durch Saarstahl (wegen Lkw-Maut auf A620)

<ul style="list-style-type: none">• Starker Lkw-Verkehr auf B51 in Luisenthal (wegen Lkw-Maut auf A620 und ungünstigem Autobahnanschluss SB-Klarenthal)• Verkehr auf der Raffineriestr. wird durch Müllfahrzeuge und Tempo 50 (wg. Setzungen) behindert. Verkehrsverlagerung aus dem Lauterbachtal (L165) dadurch erschwert.• Verkehr zu Thyssen in Fürstenhausen (Viktoriastr., Kurt-Schumacher-Str.) problematisch Verkehrssystem Innenstadt unübersichtlich durch Einbahnstraßen• Verkehrssituation innere Poststraße für Fußgänger problematisch wegen Durchgangsverkehr (sogar in Richtung Wehrden)• Verkehrsführung im Amtsgerichtskreisel schwierig, keine Angebot für Fußgänger• Querung der Straßen mit Rollator u. Rollstuhl oft schwierig wegen hoher Bordsteine• Ludweiler: Fußgängerquerungen über L165 problematisch, bes. Am Marktplatz u. an der Ratsschenke (Einmündung Werbelner Str.)• Keine Fußgängerquerungen über Karolingerbrücke möglich• Verkehrssituation an Grundschule Geislautern problematisch → evtl. Einbahnsystem Warndtstr. / Schlossstraße einführen• Ausgeschaltete Ampeln (nachts u. am Wochenende) für Fußgänger problematisch (z.B. an der Sparkasse in der Bismarckstr.), vorteilhaft aber für Anwohner (weniger Bremsen u. Beschleunigen)• Verkehrsregeln werden nicht eingehalten: Gehwegparken, Parken gegen die Fahrtrichtung, Parken in Bushaltestellen, hohe Geschwindigkeiten in Wohngebieten (z.B. Tempo 30-Zone oberes Wehrden) und in Hauptverkehrsstraßen, vor allem abends und an Wochenenden (z.B. Hauptstr. u. Kreuzwaldstr. In Lauterbach; Kreuzung Rathausstr./Ludweilerstr./Schaffhauser Str. in Wehrden)• zu wenig Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs• Gehwegparken in Lauterbach, Einmündung Hauptstr. / Remsingerstr., bes. problematisch• Tempo 30 im oberen Wehrden (Wohngebiet westl. Schaffhauser Str.) wird nicht eingehalten• Parkplätze im Überfluss, z.B. auf Busspur in Rathausstr.• Zu wenig Kurzzeitparkstände vor Geschäften• Parken am Berufsbildungszentrum auf dem Heidstock katastrophal• Hoher Parkdruck in Saarbrücker Str. (Fürstenhausen) und in Leostraße (Fenne) wg. Hochhäusern• Minikreisel (z.B. in Fürstenhausen) werden missachtet• Hohe Verkehrslärmbelastungen in Wehrden durch A620 und in Luisenthal durch A620, B51 und Bahn• Bahnunterführung in Geislautern problematisch wg. Durchfahrthöhe• Fehlschaltungen an den Signalanlagen nördl. u. südl. der Saarbrücke in

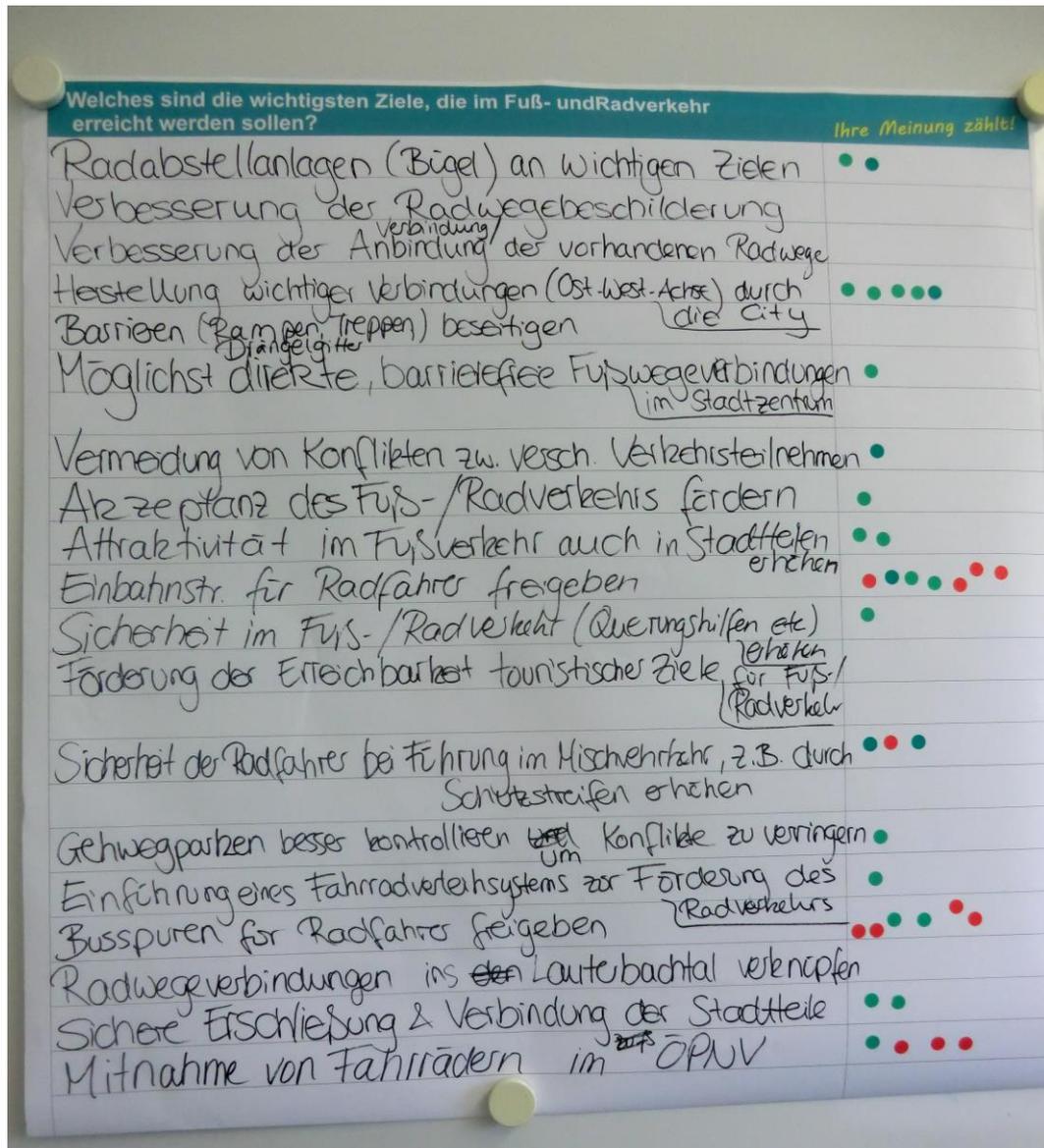
	<p>Luisenthal</p> <p>Wünsche / Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Tempo 30 auf der L165 innerorts (entsprechend Heinstr.)• Ertüchtigung der Raffineriestr. zur Verlagerung von mehr Verkehr aus dem Lauterbachtal (L165)• Osttangente L136 (Püttlingen – A620) zur Entlastung Heinstr. – Hohenzollernstr.• Maßnahmen zur Unterstützung der Tempo 30-Regel in Wohngebieten (Gehwegparken auf Fahrbahn verlagern, Markierungen, Farbe, Materialien, Einengungen, Fahrbahnanhebungen ...)• Bereich vor Schulen besser kenntlich machen• Verkehrsüberwachung an Schulen• Mehr Fußgängerüberwege in Geislautern (L165)• Mehr Parkplätze in Geislautern, um Straßen von parkenden Fahrzeugen zu entlasten• Gehwegparken für Anwohner an B51 in Luisenthal, da Parken auf der Fahrbahn zu gefährlich
--	--

4

Formulierung von Planungszielen

An den Thementischen formulieren die Bürgerinnen und Bürger Planungsziele, die sich aus den Mängeln und Problemen sowie den Wünschen und Anregungen ergeben. Diese werden im Anschluss mit grünen („Ich stimme zu“) und roten („Ich stimme nicht zu“) Klebepunkten bewertet und dadurch gewichtet.

Fuß- / Radverkehr



Öffentlicher Verkehr

Welches sind die wichtigsten Ziele, die im Öffentlichen Verkehr erreicht werden sollen?	Ihre Meinung zählt!
• Zusammenfassung der verschiedenen Verkehrsbetriebe (kommunal)	● ● ●
• mind. Erhalt der vorhandenen Taktung	● ● ●
↳ möglichst Erweiterung	● ●
• Straßeneutlastung zugunsten der Schiene	● ● ● ● ●
↳ (z.B. Rosseltalbahn)	
• Verbessertes Marketing zu speziellen Angeboten	● ●
• Einrichtung von P+R-Angeboten (z.B. Bahnhof)	●
• Verbesserung der Haltestellenausstattung (barrierefrei) (Unterstellmöglichkeiten etc.)	●
• Verbesserte Erschließung der Wohngebiete	●
• Verbesserte Preisstruktur (z.B. Waben, Stärkung) Jobticket etc.	

Kfz-Verkehr / Parken	
<p>Welches sind die wichtigsten Ziele, die im Kfz-Verkehr erreicht werden sollen?</p> <p><i>Ihre Meinung zählt</i></p>	
Verkehrsmengen mindern im überörtl. Verkehr ^{L165}	••••
Fußgängerüberwege an Ortsdurchfahrten	
Ein- u. Ausfahrten ans to Nebenstraßen verbessern	•
Parken besser regeln u. kontrollieren	•••
Parken für Behinderte verbessern	
Geschwindigkeitsbegrenzungen besser deutlich machen (z.B. Tempo 30-Zonen möglich)	•••••
Geschwindigkeitskontrollen	•••••
Gehwegparken verhindern	•••••
Verkehrsführung verbessern (Parkstr. + Amtsgerichtskreis)	••••
Lärmschutz Autobahnbrücke verbessern + Abd ^{Luisenthal}	
Lkw-Verkehr aus Schaffhauser Str. bringen	•••••
Lkw-Saarsteil nur noch über Tor M (Alte Brühl) Raffi nicht erfinden	•••
Einlassung B51 Luisenthal von Lkw	•
Verkehr aus Köllertal zur Autobahn (Heinestr....) besser gestalten (z.B. Ortsgarten)	•••••
Ampel B51/Saarbrücke in Luisenthal • verbessern	•
5	<p>Weiteres Vorgehen</p> <p>Herr Scherer, Stadt Völklingen und Herr Dr. Schleicher-Jester, R+T, bedanken sich für die rege und konstruktive Mitarbeit. Sie weisen auf die nächste Bürgerwerkstatt zu Maßnahmen und Konzepten im nächsten Jahr hin.</p>

Darmstadt, 25.11.2015

R+T, Dr. Frank Schleicher-Jester

R+T, M.Sc. Sabrina Weisz

Anlage 3

2. Bürgerwerkstatt vom 18.11.2017 - Ergebnisprotokoll

2. BÜRGERWERKSTATT – Ergebnisprotokoll

einschließlich schriftlicher Stellungnahmen im Nachgang zur 2. Bürgerwerkstatt

Datum: 18.11.2017, 14:00 – 17:30 Uhr

Ort: Völklingen, Turnhalle der Grundschule Bergstraße

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (Anlage)

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Einführung in die Thematik
3. Diskussion an Thementischen
4. Ergebniszusammenfassung der Thementische
5. Abschlussdiskussion

Punkt	Ergebnis
1	<p>Begrüßung</p> <p>Herr Oberbürgermeister Lorig begrüßt die zahlreich erschienenen Bürger, erläutert die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) und dankt den Bürgern für ihre Teilnahme.</p>
2	<p>Einführung in die Thematik</p> <p>Herr Dr. Schleicher-Jester (R+T) erklärt die Aufgaben und Bearbeitungsschritte des VEP Völklingen. Er erläutert den Ablauf der 2. Bürgerwerkstatt und die Inhalte der 3 Thementische (Fuß-/Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr/Parken) und stellt die Tischmoderatoren vor. Er erläutert die bereits erarbeiteten Konzepte und Maßnahmen.</p>
3	<p>Diskussion an den Thementischen</p> <p>An den 3 Thementischen werden die vorliegenden Konzepte und Maßnahmen diskutiert. Außerdem bringen die Bürger eigene Ideen und Vorschläge ein. Stellungnahmen und Vorschläge:</p> <p>Fuß- und Radverkehr (Tischmoderatorin: M.Eng. Gloria Berghaus)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Querungshilfe „Im Alten Brühl“ mit Hinweisschild Fußgänger • mehr Radabstellanlagen am Bahnhof • mehr Radabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet • Fußgängerquerungen am Knoten Saarwiesenstraße / Zechenstraße (Kreisverkehr) und in der Zechenstraße (Höhe Lidl) verbessern; Fußgänger werden hier übersehen • zusätzliche Querungshilfen (keine Fußgängerschutzanlagen) in der Schaffhauser Straße in Wehrden

<ul style="list-style-type: none">• zusätzliche Querungshilfe in der Werbelner Straße in Ludweiler (Höhe Knoten Werbelner Straße / Hahnenkopfstraße)• Unterführung im südlichen Bereich der Karolingerstraße radverkehrsfreundlicher gestalten• Öffnung der Bahnunterführung in der Zechenstraße (Einbahnstraße) in Fürstenhausen für den Radverkehr in Gegenrichtung; Radverkehr könnte auch parallel zur Saarbrücker Straße in der Saarluisenstraße geführt werden• Verbindung zwischen Oberes Wehrden und Saar-Radweg, evtl. entlang der L 387 und Kurt-Nagel-Straße• Verbindung in Geislautern zwischen dem Saarland-Radweg und der Unterführung am Warndtgynasium• Fußwegeverbindung zwischen der Pasteurstraße und dem Henri-Dunant-Weg für den Radverkehr freigeben• Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen• Radverkehr alternativ zur Heinestraße durch die Stadionstraße führen• Moselstraße für den Radverkehr attraktiver gestalten• Verbindung zwischen der B 51 in Luisenthal und dem Leinpfad herstellen (im Bereich der Gewerbeansiedlungen südlich der B 51)• Tempo 30 auch im südlichen Bereich von Ludweiler, damit der Radverkehr lückenlos entlang der L 165 geführt werden kann• Hinweis, dass auf die Einhaltung der Verkehrsregeln nach Durchsetzung der Maßnahmen geachtet werden muss <p>ÖPNV (Tischmoderator: Dipl.-Geogr. Moritz Albrecht)</p> <ul style="list-style-type: none">• Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten im Lauterbachtal macht auch den Busverkehr langsamer• Betriebsstart einiger Buslinien zu spät, um z.B. zur Frühschicht bei Saarstahl rechtzeitig am Arbeitsplatz zu sein (u.a. von der Röchlinghöhe; Zählungen ergaben bislang nur sehr wenige Mitfahrer)• Zustand der Haltestellen überwiegend mangelhaft: Fehlende Überdachung, z.B. in Fürstenhausen. Digitale Fahrgastanzeigen werden vermisst.• Neben dem Sanierungsbedarfs des Bahnhofs Luisental ist auch der Vorplatz zu erneuern. Problematisch ist hierbei voraussichtlich die komplexe Eigentümersituation.• Maßnahmen erforderlich, um das Parken in Haltestellenbereichen zu unterbinden• bei einer Neubebauung des BBZ sollte eine Buserschließung in das Gebiet inkl. Wendemöglichkeit geprüft werden• geplante Haltestelle „Altes Rathaus“ überwiegend positiv bewertet; aber Umsetzungsschwierigkeiten prognostiziert (zu lange Rückstaus und zu schmale Gehwege)
--

<ul style="list-style-type: none">• Aufhebung der Einbahnregelungen im Zentrum überwiegend positiv gesehen• Großteil der Anwesenden wünscht Reaktivierung der stillgelegten Bahntrassen (z.B. Rosseltalbahn)• P&R-Angebote schaffen (z.B. in Wehrden)• Vereinzelt Wohngebiete sind auch im Konzept noch ungenügend an den ÖPNV angeschlossen (z.B. in Wehrden)• kombinierte Nutzung von Radverkehr und ÖPNV stärken: an wichtigen Umsteigehaltestellen hochwertige Radabstellanlagen schaffen, Möglichkeit der Fahrradmitnahme prüfen• Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels: Seniorenbus zur gezielten Anbindung von Verbrauchermärkten. Senioren können evtl. in die Finanzierung miteingebunden werden.• regionsspezifische Haltestellengestaltung mit Wiedererkennungswert zur Förderung des ÖPNV• Haltestelle Torhaus 10 liegt zu weit von der tatsächlichen Arbeitsstelle entfernt, neue Linie 183 könnte evtl. verkürzt werden• attraktivere Preisgestaltung gefordert• fehlende Busverbindung zwischen Geislautern und Fürstenhausen/Fenne südlich der Saar <p>Kfz-Verkehr / Parken (Tischmoderator: Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester)</p> <ul style="list-style-type: none">• Sperrung der Kfz-Durchfahrt am Alten Rathaus in der Rathausstraße kontrovers diskutiert. Es werden Gefahren für die Geschäfte, aber auch Chancen in einer Aufwertung der Achse Weltkulturerbe – Bahnhof – Zentrum gesehen; teilweise Probleme bei Durchsetzung/Überwachung einer Sperrung erwartet; keine Mischfläche für Busse und Fußgänger am Alten Rathaus (wie in der Poststraße)• tlw. mehr Kurzzeitparkstände in der Innenstadt (u.a. in Rathausstr. durch schmalere Gehwege und Schrägparken) gefordert• neuer Parkplatz östlich Hauptbahnhof zwischen Bahn und Südtangente und unter Südtangente vorgeschlagen; Flächen gehören vermutlich Bahn und Bund• unterschiedliche Meinungen zur teilweisen Umwandlung des als Parkplatz genutzten Otto-Hemmer-Platzes in einen Stadtplatz mit Aufenthalt und Gastronomie; Markthalle am Otto-Hemmer-Platz vorgeschlagen• Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Vermeidung des Lkw-Verkehrs in der Schaffhauser Straße gefordert; Lkw-Verkehr von Saarstahl umorganisieren, damit Lkw über die Karolinger Str. statt über die Rathausstr. ein- und ausfahren• mehr Kfz-Verkehr aus dem Lauterbachtal auf Raffineriestraße verlagern;
--

	<p>Verkehrssystem im Bereich Saaruferstraße in Saarbrücken-Klarenthal verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsumgehung Geislautern in Landesverkehrsplan aufnehmen; naturschutzrechtliche Probleme u.a. in Rosselauen erwartet • unterschiedliche Meinungen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsdurchfahrten: von unzumutbar für Kfz-Verkehr bis erforderlich für Fußgänger, Radfahrer und Anwohner auf gesamter Länge der Ortsdurchfahrten • LAG Warndt-Saargau entwickelt Maßnahmen zur besseren Gestaltung der Ortsdurchfahrten und für bessere Bedingungen für Fußgänger; hierfür werden ebenfalls Bürgerwerkstätten veranstaltet • am Bürgermeisteramt in der Karlsbrunner Str. in Ludweiler könnten Schrägparkstände zur Einengung der Fahrbahn sinnvoll sein • Durchgangsverkehr in der Hohl-, Händel- und Brahmstr. in Ludweiler vermeiden, z.B. durch „Anlieger frei“ und Geschwindigkeitsmessungen • Verdrängung von Durchgangsverkehr aus Püttlinger Straße in Heinestraße teilweise kritisch gesehen • Tempo 30 und Grüninseln in Heinestraße behindern Kfz-Verkehr; Nordtangente zwischen Heinestraße und Kühlweinstraße fehlt • Verkehrsprobleme nicht durch immer mehr Straßen lösen, Köllertalbahn reaktivieren • Püttlinger Straße und Bismarckstraße sind Rennstrecken • Parkdruck durch SHG-Kliniken in Leh-, Pasteur- und Röntgenstr. reduzieren, da er Verkehr behindert (u.a. Rettungsfahrzeuge); SHG-Parkhaus zu eng und teilweise voll (vor allem am Wochenende) • behindertengerechte Anpassung des direkten Umfeldes öffentlicher Behindertenparkstände (z.B. Bordsteinhöhen)
4	<p>Ergebniszusammenfassung der Thementische</p> <p>Die wichtigsten Ergebnisse der Diskussionen an den Thementischen werden von den Tischmoderatoren vorgestellt.</p>
5	<p>Abschlussdiskussion</p> <p>Die Bürger bedanken sich für die Veranstaltung und die Möglichkeit, am VEP aktiv mitwirken zu können.</p> <p>Herr Scherer, Stadt Völklingen, und Herr Dr. Schleicher-Jester, R+T, bedanken sich für die rege und konstruktive Mitarbeit.</p>

Darmstadt, 04.12.2017

R+T, Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

R+T, M.Eng. Gloria Berghaus

R+T, Dipl.-Geogr. Moritz Albrecht

Pläne