



Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Orsrates des Gemeindebezirkes Lauterbach am Mittwoch den 19.12.2018 um 18:00 Uhr, Ort: Vereinsraum der Lauterbachhalle, Fröbelstraße 14, 66333 VK-Lauterbach statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der öffentlichen Sitzung und Feststellung der Tagesordnung
- 2 Erweiterung der Kita Lauterbach
- 3 Verkehrsentwicklungsplan Völklingen. Hier: abschließender Beschluss
- 4 Verabschiedung des Hallenbelegungsplanes Winter 2018/2019
- 5 Verabschiedung des Veranstaltungskalenders von Lauterbach, Winter 2018/2019
- 6 Anträge zum Doppelhaushalt 2019/2020 der Stadt Völklingen
- 7 Jahresrückblick: Ortsrat Lauterbach 2018
- 8 Annahme der Niederschrift der Sitzung vom 28.11.2018
- 9 Annahme der Niederschrift der Sitzung vom 16.10.2018
- 10 Mitteilungen und Anfragen

Nichtöffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der nichtöffentlichen Sitzung und Feststellung der Tagesordnung
- 2 Annahme der Niederschrift der Sitzung vom 28.11.2018
- 3 Annahme der Niederschrift der Sitzung vom 16.10.2018
- 4 Mitteilungen und Anfragen

Dieter Peters

2018/569Beschlussvorlage
öffentlich

Verkehrsentwicklungsplan Völklingen. Hier: abschließender Beschluss

<i>Organisationseinheit:</i> Stadtplanung und -entwicklung	<i>Beteiligt:</i>
---	-------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Ö / N</i>
Ortsrat Völklingen (Anhörung)	Ö
Ortsrat Lauterbach (Anhörung)	Ö
Ortsrat Ludweiler (Anhörung)	Ö

Beschlussentwurf

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen wird beschlossen.

Sachverhalt

Die drei Ortsräte der Stadt Völklingen sowie der zuständige Stadtratsausschuss, der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt, wurden jeweils in Sondersitzungen im September dieses Jahres über die vorläufige Endfassung des Verkehrsentwicklungsplans Völklingen (VEP) informiert. Es ist vorgesehen, dass der Stadtrat in seiner Dezembersitzung einen abschließenden Beschluss über den VEP fasst. Zur Vorbereitung dieses Beschlusses erfolgt nun die entsprechende Anhörung der Ortsräte. Kann in den Ortsräten dem Beschlussentwurf nicht gefolgt werden, sollte dieser entsprechend mit konkreten Änderungs-/Ergänzungswünschen angepasst werden, die dann wiederum dem Stadtrat zur Abwägung und Entscheidung vorgelegt werden. Grundlage für die Ortsratsbeschlüsse ist die Fassung des VEP in Text und Plänen vom Juni 2018. Einzige Änderung in der Junifassung gegenüber der Fassung, die den Stadt- und Ortsratsfraktionen im April dieses Jahres in der Entwurfsfassung 26.03.2018 zur Verfügung gestellt wurde, ist die zusätzliche Aufnahme einer "Prüfung der Reaktivierung der Köllertalbahn" als mögliche Maßnahme im öffentlichen Verkehr, womit landesplanerischen Vorgaben gefolgt wurde. Aktueller Bericht und Pläne können weiterhin über den Pfad www.voelklingen.de - Rathaus - Stadtplanung und Stadtentwicklung - Verkehrsplanung - Verkehrsentwicklungsplan eingesehen und heruntergeladen werden. Eine Auflistung der VEP-Maßnahmen sowie die Zusammenfassung als Auszug aus dem VEP-Bericht sind als Anlage beigefügt.

Als Hintergrundinformation wird im Folgenden nochmals der Aufstellungsprozess des VEP dargelegt.

Der letzte umfassende Verkehrsentwicklungsplan für Völklingen (damals noch Generalverkehrsplan genannt) stammt aus dem Jahr 1988 und ist somit heute 30 Jahre alt. Damit der Plan wieder seine ihm ursprünglich zukommenden Funktion der umfassenden Steuerung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung wahrnehmen kann, wurde eine Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erforderlich, um so den

mittlerweile eingetretenen städtebaulichen und demografischen Rahmenbedingungen, den Änderungen in den Verkehrssystemen und im Verkehrsverhalten sowie den technischen Neuerungen Rechnung zu tragen, aber auch, um die zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen berücksichtigen zu können.

Der Verkehrsentwicklungsplan Völklingen (VEP) zielt auf das Prognosejahr 2030. Mit dem neuen VEP werden also die Strategien und Ziele im Bereich des Verkehrs und der Mobilität bis zum Jahr 2030 definiert und die dafür erforderlichen Veränderungen dargelegt. Der VEP stellt somit den Handlungsrahmen, eine Vision für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Völklingen dar und dient gleichzeitig zur Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte.

Mit der Erarbeitung des VEP wurde das Fachbüro R+T Ingenieure für Verkehrsplanung aus Darmstadt beauftragt. In dem ca. dreijährigen Planungsprozess wurden in enger Abstimmung mit den relevanten Fachdiensten der Stadtverwaltung folgende Arbeitspakete und Planungsphasen bearbeitet:

1. Bestandsaufnahme und -analyse: Stärken und Schwächen
 - Verkehrsbelastungen und Verkehrsmodell
 - Analyse fließender u. ruhender Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Verkehrssicherheit, Straßenraumqualität
2. Festlegung von Leitlinien und Zielen
3. Erstellung von Prognosen und Szenarien
4. Erarbeitung von Handlungsfeldern und Maßnahmen in einem integrierten Gesamtkonzept
5. Maßnahmenbewertung und Priorisierung, Evaluierung.

Planungsprozess

Der Bericht zur **Bestandsanalyse** wurde am 28.09.2016 vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt gebilligt. Darin enthalten sind die Auswertungen der Bestandsaufnahmen vor Ort sowie umfangreicher Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen als Grundlage der späteren Erstellung eines Verkehrsmodells. In gleicher Sitzung wurde auch dem unter Berücksichtigung der Analyse entwickelten Zielkonzept für den VEP, gegliedert in Leitlinien, Oberziele und Planungsziele, zugestimmt. Als Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung wurden benannt:

- 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.

Zu Beginn der **konzeptionellen Phase** wurden zunächst Prognosen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs bis 2030 erstellt. Dabei wurden sowohl alle relevanten gesellschaftlichen Entwicklungen (Bevölkerung, Wirtschaft, Arbeitsplätze etc.), die absehbaren städtebaulichen Entwicklungen und Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur als auch die möglichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung berücksichtigt. Als Ergebnis dieses Arbeitsschrittes wurde eine Verkehrsprognose 2030, der sog. Prognose-Nullfall 2030 (wie entwickelt sich der Verkehr, wenn nicht durch einen VEP gelenkt wird),

entwickelt, der als Vergleichsfall für die weiteren verkehrlichen Untersuchungen herangezogen wurde. Anschließend wurden die Maßnahmen entwickelt und auf ihre Auswirkungen hin überprüft. Bei einer Maßnahme im Sinne des VEP kann es sich um einen

programmatistischen Ansatz (z.B. zusätzliche Querungshilfen zur Verbesserung der Fußgängersituation, schrittweise barrierefreie und attraktive Umgestaltung von Bushaltestellen) handeln, um übergeordnete Maßnahmen (z.B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, verbessertes Parksysteem), für deren Umsetzung ein Paket an weiteren Einzelmaßnahmen erforderlich ist, als auch um eine konkrete Einzelmaßnahme (z.B. Umbau Amtsgerichtskreisel) handeln. Der Ebene des VEP als Rahmenplan entsprechend werden für verschiedene Maßnahmen weitergehende Prüfaufträge zu relevanten Einzelaspekten gegeben. Die Maßnahmenplanung besteht aus verkehrsmittelbezogenen Teilkonzepten für den

- Kfz-Verkehr
- Fußverkehr
- Radverkehr und den
- Öffentlichen Verkehr

mit dem Planungshorizont 2030. Die Teilkonzepte wurden im Rahmen der Bearbeitung aufeinander abgestimmt, so dass 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.

Abschließend enthält der Bericht zum VEP ein **Umsetzungs- und Evaluierungskonzept**. Dabei werden 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.

Beteiligungsprozess

Die gesamte Erarbeitung des VEP wurde durch einen Beteiligungsprozess auf mehreren Ebenen begleitet. So hat sich eigens ein VEP-Verkehrsforum konstituiert. Dazu eingeladen wurden alle für den Verkehr in Völklingen relevanten Akteure und Sachverständige aus der Politik, dem Handel und der Wirtschaft, aus Vereinen und Initiativen und übergeordneten Behörden. Als externer Beirat hatte das Forum eine beratende Funktion. Insgesamt wurde das Verkehrsforum zu vier Sitzungen einberufen, jeweils entsprechend dem Bearbeitungsstand des VEP (die Protokolle der Sitzungen sind auf der Internetseite der Stadt Völklingen einsehbar).

Zur Beteiligung der Bürger wurden zwei halbtägige Bürgerwerkstätten durchgeführt, jeweils eine in der Analysephase und eine in der Planungsphase (die Protokolle der beiden Bürgerwerkstätten sind ebenfalls auf der Internetseite der Stadt Völklingen nachlesbar).

Fortlaufend erfolgten während der VEP-Erarbeitung verwaltungsinterne Abstimmungen zwischen den relevanten Fachdiensten und der Verwaltungsspitze.

Anlage/n

- VEP -Vk_Auszug-Bericht_Stand-14-06-2018 (öffentlich)



Verkehrsentwicklungsplan

Völklingen

Juni 2018

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

Julius-Reiber-Straße 17
D-64293 Darmstadt
Telefon 06151-2712-0
Telefax 06151-2712-20
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

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	94
1.8	Kfz-Verkehr Luisenthal	95
1.9	Kfz-Verkehr Röchlinghöhe	97
1.10	Kfz-Verkehr Wehrden	97
1.11	Kfz-Verkehr allgemein	101
2	Fußverkehr	104
2.1	Innenstadt	104
2.2	Fußverkehr weiteres Stadtgebiet	107
2.3	Fußverkehr allgemein	108
3	Radverkehr	110
3.1	Kernstadt	111
3.2	Radverkehr weiteres Stadtgebiet	114
3.3	Radverkehr allgemein	118
4	Öffentlicher Verkehr	120
4.1	Schienenverkehr	120
4.2	Busverkehr	122
4.3	Öffentlicher Verkehr allgemein	128
5	Integriertes Gesamtkonzept	129
E.	Umsetzung und Evaluierung	132
1	Umsetzung und Maßnahmenbewertung	132
1.1	Kurzfristige Maßnahmen	134
1.2	Mittelfristige Maßnahmen	137
1.3	Langfristige Maßnahmen	140
1.4	Kontinuierliche Maßnahmen	141
1.5	Näher zu prüfende Maßnahmen	143
2	Evaluierung	144
	Zusammenfassung	145

Verzeichnisse	154
Abbildungen (im Text)	154
Anlagen	156
Anlage 1: Zielkonzept: Präambel und Zielkatalog	156
Anlage 2: 1. Bürgerwerkstatt vom 21.11.2015 – Ergebnisprotokoll	156
Anlage 3: 2. Bürgerwerkstatt vom 18.11.2017 – Ergebnisprotokoll	156
Pläne	156

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. 100.00 EUR als gering, Kosten bis ca. 1.000.00 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	Investi- tionen	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
1.6 Kfz-Verkehr Ludweiler					
K30a	Tempo 30-Strecken, Stufe 1	Stadt	hoch	gering	gering
K32	Geschwindigkeitsdämpfung Hohlstr.	Stadt	mittel	gering	gering
1.7 Kfz-Verkehr Lauterbach					
K34	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	Investi- tionen	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	Investi- tionen	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	Netzerweiterungen 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	Investi- tionen	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					
Ö6	Verbesserung Linien und Takte (Stufe 1)		hoch	mittel	mittel

1.2 Mittelfristige Maßnahmen

1. Kfz-Verkehr - mittelfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investi- tionen	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					
K28	Umgestaltung Stadtteilzentrum	Land, Stadt	hoch	hoch	gering
1.6 Kfz-Verkehr Ludweiler					
K31	Umgestaltung Stadtteilzentrum	Land, Stadt	hoch	hoch	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	Investi- tionen	laufende Kosten
2.1 Fußverkehr Innenstadt					
F01 K03/K05/ K06	Attraktive Fußgänger Verbindung Weltkulturerbe - Rathaus	Stadt	hoch	hoch	gering
F02 K03	Verbesserung innere Bismarckstraße	Stadt	hoch	mittel	gering
F03 K07-K11	Fußgänger Verbindungen 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	Fußgänger Verbindungen (Stufe 2)	Stadt	hoch	hoch	mittel
F07b	Querungshilfen (Stufe 2)	Land, Stadt	hoch	mittel	gering/ mittel

3. Radverkehr - mittelfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investi- tionen	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	Netzerweiterungen 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	Investi- tionen	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					
Ö6	Verbesserung Linien und Takte (Stufe 2)		hoch	mittel	hoch

1.3 Langfristige Maßnahmen

2. Fußverkehr - langfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investi- tionen	laufende Kosten
2.1 Fußverkehr Innenstadt					
F04	Fußgängerverbindung im Alten Brühl	Stadt	mittel	mittel	gering

3. Radverkehr - langfristig					
Nr.	Maßnahme	zuständig	Nutzen	Investi- tionen	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	Anschlussicherung	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
K29	Ortsumgehung	Land, Stadt	hoch	hoch	hoch
1.6 Kfz-Verkehr Ludweiler					
K30b	Tempo 30 L165, Stufe 2	Stadt	hoch	gering	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					
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 Berufsbildungszentrum 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 (Pedelects, 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 Halterstraße (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, Heinestraße, 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 wegen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Leistungsfähigkeitsproblemen an der Saaruferstraße (L271) ihre Potenziale zur Verlagerung von Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt Geislautern nicht voll ausschöpfen. Für die dominierenden Ziel-/Quellverkehre Völklingens ist die Route aber auch zu umwegig.

Im Stadtzentrum führen fehlende Verkehrsbeziehungen am westlichen Anschluss der Südtangente (B51) im Bereich Rathausstraße/Am Hüttenwerk/Bismarckstraße, fehlende Abbiegebeziehungen in der Hohenzollernstraße sowie das Einbahnstraßensystem Bismarckstraße / untere Poststraße / 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 jedoch zum Teil. In einigen konfliktreichen Hauptverkehrsstraßen sind Streckengeschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h angeordnet. In anderen vergleichbaren Straßenzügen, vor allem in den Statteilzentren und in Teilen der Innenstadt, gilt dagegen die allgemeine innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h.

An Normalwerktagen sind in der Innenstadt große Parkraumreserven vorhanden. Ein freier Parkstand in Zielnähe ist zu jeder Zeit erreichbar. Einschränkungen gibt es nur für Langzeitparker, da diese wegen der Parkdauerbeschränkungen nur in der nördlichen Innenstadt, Im Alten Brühl und – kostenpflichtig – am Bahnhof und in den Parkbauten parken können.

Ein sehr hoher Parkdruck mit Werten von zeitweise über 90% herrscht lediglich auf den Parkplätzen am Otto-Hemmer-Platz und Im Alten Brühl. Die Parkplätze am Rathausplatz und am Hindenburgplatz erreichen dagegen nur maximale 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 Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren, Behinderte), stört die Aufenthaltsfunktion 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 Lauterbachthal (L165) bei.

Durch die Buslinien werden nicht alle Stadtgebiete gut erschlossen. Insbesondere viele Gewerbegebiete (große Teile von Saarstahl, Saarwiesen, Alte Kokerei, 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 Fürstenthausen 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 Parksysteem.

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 Saarluisenstraße nördlich der Bahn in Fürstentum/Fenne, verschiedene Kreisverkehrsanlagen, ein Parkraumkonzept für die SHG-Kliniken, ein Bahnhofstempel Saarluisen 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.