

VERKEHRSFORUM 2 - ERGEBNISPROTOKOLL

Datum: 12.05.2016, 18:30-20:00 Uhr

Ort: Völklingen, Neues Rathaus

Teilnehmende: siehe Liste Anlage)

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vorstellung der Analyseergebnisse
3. Fragen und Anregungen der Teilnehmenden

Punkt	Ergebnis	Zuständig
1	<p>Begrüßung und Einführung</p> <p>Herr Oberbürgermeister Lorig begrüßt zum zweiten Verkehrsforum im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Völklingen und bedankt sich bei den Mitgliedern für ihre Teilnahme und ihr Engagement.</p> <p>Er erläutert, dass seit dem letzten Verkehrsforum Verkehrserhebungen stattgefunden haben, ein Verkehrsmodell erstellt wurde, eine Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse vorgenommen wurden und Ziele für die Verkehrsentwicklung von Völklingen entwickelt wurden. Die Ergebnisse sollen nun vorgestellt und diskutiert werden.</p> <p>Er spricht das weitere Vorgehen an, in dem er auf die nächsten geplanten Treffen des Verkehrsforums (Ende 2016: Diskussion von Maßnahmen, Anfang 2017: Diskussion Gesamtkonzept) hinweist.</p>	
2	<p>Vorstellung der Analyseergebnisse</p> <p>Herr Dr. Schleicher-Jester (R+T) begrüßt die Mitglieder des Verkehrsforums. Er bittet um Verständnis dafür, dass in der Analyse zwangsläufig vor allem Mängel aufgezeigt werden. In den folgenden Forumsitzungen wird es dann um konstruktive Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Völklingen gehen.</p> <p>Der Ablauf des VEP Völklingen (Planungsstufen und Beteiligte) und der derzeitige Planungsstand werden dargestellt. Die Analyseergebnisse werden in einer Präsentation vorgestellt und erläutert. Die Präsentation ist diesem Protokoll als Anhang beigefügt.</p> <p>Die Verkehrszählungen haben gezeigt, dass einige Stadt- und Ortsdurchfahrten hoch belastet sind. Auf der Grundlage einer Kordonbe-</p>	

	<p>fragung wurden die Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehre von Völklingen ermittelt. Relativ hoch sind die Durchgangsverkehrsanteile an den Stadteinfahrten B51 West (29%), Autobahnausfahrt Völklingen aus Saarbrücken kommend (28%), Autobahnausfahrt Völklingen aus Saarlouis kommend (24%) und B51 Luisenthal (20%). In Geislautern beträgt der Durchgangsverkehr (bezogen aufs Stadtgebiet Völklingen) dagegen nur 12%. Insgesamt dominiert an den Befragungsstellen der Ziel-/Quellverkehr (51% – 73%).</p> <p>In Wohngebieten der Weststadt gibt es einige Lücken bei den Tempo 30-Zonen.</p> <p>Die Unfälle wurden im 3-Jahres-Zeitraum 2012-2014 ausgewertet. Unfallhäufungsstellen und –linien gibt es am Amtsgerichtskreisel, in der Karl-Janssen-Str., am Kreisel Moltkestr./Kühlweinstr./Heinstr./Kreppstr., an der L165 südlich der Hallerstr. und an der L165 in Ludweiler. Darüber hinaus tritt an vielen anderen Hauptverkehrsstraßen eine Vielzahl von Unfällen, auch mit Personenschaden, auf, ohne dass diese Strecken in die Kategorie Unfallhäufungsstelle oder –linie fallen.</p> <p>Defizite im Kfz-, Fuß- Rad- und öffentlichen Verkehr werden aufgezeigt. Unter anderem wird auf Mängel im Verkehrssystem der Innenstadt hingewiesen: u.a. auf Orientierungsprobleme und Umwege durch fehlende Anschlüsse an die B51, fehlende Abbiegebeziehungen und Einbahnstraßen, auf die Führung von Hauptverkehrsstraßen durch Wohngebiete und auf fehlende Fußgänger- und Radverbindungen usw. Angesprochen werden außerdem die Dominanz des Kfz-Verkehrs in Völklingen sowie unattraktive und attraktive Straßenräume, vor allem in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren. Die Ergebnisse der Parkraumerhebung werden vorgestellt.</p> <p>Abschließend wird der Zielkatalog vorgestellt, in dem Oberziele, Leitlinien für den VEP und Planungsziele aufgeführt sind. Die besonders wichtigen Ziele für Völklingen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr stärken - Gestalt- und Aufenthaltsqualität verbessern - Ortsdurchfahrten von Kfz- und Lkw-Verkehr entlasten - Verkehrssystem in der Innenstadt verbessern 	
3	<p>Fragen und Anregungen der Teilnehmenden</p> <p>Herr Holderbaum, ADFC-Saar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Können auch Radverkehrsunfälle dargestellt werden? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Ermittlung von Unfallhäufungsstellen und –linien werden Radverkehrsunfälle nicht gesondert betrachtet. Da die Daten zu Radverkehrsunfällen aber vorliegen, können diese 	

	<p>auch ausgewertet und separat dargestellt werden.</p> <p>Herr Peters, Ortsvorsteher Ortsrat Lauterbach</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kann man in der Unfallauswertung erkennen, um wie viele Unfälle es sich handelt? – Gibt es genaue Zahlen zum Durchgangsverkehr in Lauterbach und wie viele Fahrzeuge kommen aus Frankreich? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jeder im Plan dargestellte Punkt stellt einen Unfall dar. – An den wichtigsten Stadteinfahrten fand eine achtstündige Verkehrsbefragung statt, in der Start- und Zielpunkte der Fahrzeuge erfragt wurden. Dazu gehören auch Start- und Zielorte in Frankreich. Darauf aufbauend wurde ein Verkehrsmodell erstellt. Mit dessen Hilfe können Durchgangsverkehre für einzelne Straßenabschnitte ermittelt werden. Die Verkehrsbelastung der L165 im Westen von Lauterbach beträgt ca. 2.000 Kfz/Werktag. <p>Frau Folz, Mitglied des Stadtrats (SPD)</p> <ul style="list-style-type: none"> – An welchen Stellen wurde befragt? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Befragungsstellen an den Stadteingängen sind in den Plänen 5 und 7 dargestellt. Viele Personen fahren nicht durch Völklingen durch, sondern haben Ziel oder Quelle ihrer Fahrt in Völklingen. <p>Frau Herzhauser, Sachverständige Vertreterin für Kinder- und Jugendfragen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verständnisfrage: Was versteht man unter Binnen-, Ziel-/ Quell- und Durchgangsverkehr? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Binnenverkehr: Fahrten innerhalb des Stadtgebiets Völklingen – Ziel-/Quellverkehr: Fahrten von Völklingen nach außerhalb oder von außerhalb nach Völklingen – Durchgangsverkehr: Fahrten von außerhalb nach außerhalb durchs Stadtgebiet Völklingen <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Was ist die Definition für „unbekannte“ und „bekannte“ Orte bei den Unfällen (Plan 8)? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Unfalldaten liefern nicht immer Aufschluss darüber, an welcher Stelle ein Unfall genau passiert ist; teilweise ist nur der Straßename hinterlegt, ohne genaue Ortsangabe (z. B. Hausnummer oder Kreuzung). Diese Unfallstellen sind als „unbekannte Orte“ benannt. Sie wurden gleichmäßig auf den 	
--	--	--

	<p>betreffenden Straßenzug verteilt.</p> <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Kennzeichnung ist seiner Meinung nach irreführend. „Unbekannter Ort“ sollte eher als „nicht eindeutig zuzuordnender Ort“ bezeichnet werden. – Zu welchen Zeiten hat die Verkehrsbefragung stattgefunden? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Befragt wurde an einem repräsentativen Werktag acht Stunden von 06:00 – 10:00 Uhr und von 15:00 - 19:00 Uhr. Damit sind die Hauptverkehrszeiten erfasst. <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eine Befragung zu diesen Zeiten ist seiner Meinung nach nicht aussagekräftig. – Die Fragen waren seiner Erfahrung nach nicht genau genug. – Welche Umrechnungsfaktoren zur Berechnung des Verkehrs wurden verwendet? Seiner Meinung nach spiegelt der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) die wahre Situation vor Ort nicht wider. <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Methodik der Befragung entspricht den deutschlandweit geltenden Standards. Innerhalb Völklingens wurde bei Quelle und Ziel der Fahrten nach der Straße gefragt. Außerhalb nur nach dem Ort bzw. Stadtteil (Saarbrücken). An allen Befragungsstellen wurde ergänzend eine 24-Stunden-Zählung des Verkehrs durchgeführt. Damit konnten die Ergebnisse der Befragung auf Ganztageswerte (eines „normalen“ Werktags) hochgerechnet werden. Beim DTV handelt es sich um die Durchschnittsbelastung einer Straße über ein gesamtes Jahr (inkl. Wochenenden, Feiertagen, Ferienzeiten). Im VEP werden jedoch die höheren Belastungen eines „normalen Werktags“ betrachtet. <p>Frau Herzhauser, Sachverständige Vertreterin für Kinder- und Jugendfragen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Liegt das Alter der Unfallbeteiligten vor? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Alter ist nicht bekannt. <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Bürgerwerkstatt wurden weitere Anbindungen im Radverkehr genannt (Anbindungen in den Warndt und in das Bisttal). <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p>	
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Dies wird geprüft. <p>Herr Holderbaum, ADFC Saar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung ist in Völklingen nur in einer Straße erlaubt. <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung sollte in Tempo 30-Zonen grundsätzlich erlaubt werden, soweit dies richtlinienkonform ist. <p>Herr Peters, Ortsvorsteher Ortsrat Lauterbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Errichtung von Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteilen führt dazu, dass das Parken am Gehwegrand nicht mehr möglich sein wird und somit sehr viele Parkplätze verloren gehen. Wie kann man mit dieser Problematik umgehen? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der überörtliche Radverkehr kann in vielen Fällen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen geführt werden. In den Ortszentren liegen aber auch viele Ziele für den Radverkehr. Es ist deshalb wichtig, auch hierfür gute Lösungen zu finden. - Bei der Radverkehrsführung kommt es immer auf die örtlichen Gegebenheiten (Platzverhältnisse, Verkehrsbelastungen, Geschwindigkeiten ...) an. Eine allgemein gültige Lösung gibt es hier nicht. <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frage nach der benötigten Straßenbreite, wenn auf einer Straßenseite geparkt wird und sich trotzdem noch zwei Fahrzeuge begegnen können. Wie ist dies im Zusammenhang mit Radverkehrsanlagen zu sehen? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dies kommt auf die jeweiligen Gegebenheiten an. Es gibt für den Radverkehr verschiedene Möglichkeiten: Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege, Geschwindigkeitsreduzierungen. <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frage nach der Priorität bei den Leitbildern: Verkehrsaufwand vermeiden Verkehr verlagern Verkehr stadt- und umweltverträglich abwickeln <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es gibt diesbezüglich keine Prioritäten. Alles ist wichtig. Grundsätzlich sollen kurze Wege geschaffen werden. Diese fördern den Fuß- und Radverkehr. Der Kfz-Verkehr soll dorthin verlagert werden, wo er weniger 	
--	---	--

<p>stört.</p> <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohngebiete müssen von Verkehr entlastet werden. - Für die ältere Bevölkerung ist es kaum möglich, die vorhandenen Bushaltestellen zu erreichen <p>Herr Holderbaum, ADFC-Saar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niedriger Radverkehrsanteil in Völklingen. - Mit dem Fahrrad das andere Saarufer zu erreichen ist kaum möglich. - Wurde der Radverkehrsanteil bei den Verkehrszählungen ermittelt? <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Beobachtung wird geteilt, dass der Radverkehrsanteil in Völklingen sehr niedrig ist. Der genaue Radverkehrsanteil wurde allerdings nicht ermittelt. Hierzu hätte eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden müssen. <p>Herr Holderbaum, ADFC-Saar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung wäre ein erster Schritt um unnötige Umwege für den Radverkehr zu vermeiden. <p>Frau Folz, Mitglied des Stadtrats (SPD)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten zur Minimierung des Durchgangsverkehrs aufzeigen, auch wenn diese utopisch erscheinen. <p>Herr Lorig, Oberbürgermeister</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mögliche Lösungsansätze werden erst bei den nächsten Verkehrsforen thematisiert. <p>Herr Schleicher-Jester, R+T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Z.B. fehlen Busverbindungen nach Frankreich. Darunter leidet auch das Lauterbachtal. <p>Herr Lorig, Oberbürgermeister</p> <ul style="list-style-type: none"> - Versuchsweise Busverbindung in der Vergangenheit wurde wegen Nichtbenutzung eingestellt. <p>Herr Willeke, Mitglied des Stadtrats (SPD)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Versuch mit der Busverbindung nach Frankreich erstreckte sich nur auf Markttag und wenige Fahrten pro Tag. Für Ein- und Auspendler war dies uninteressant. - Die Busanbindung einer Neubausiedlung wurde eingestellt, da sich die Bewohner von dem Busverkehr gestört fühlten - Hinweis auf Verkehrsprobleme am Amtsgerichtskreisel sowie am Knotenpunkt Hohenzollernstraße / Stadionstraße <p>Frau Müller, Landesbetrieb für Straßenbau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Amtsgerichtskreisel ist unfallauffällig. Derzeit läuft eine 	
---	--

	<p>Verkehrsuntersuchung. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich im Herbst vor.</p> <p>Herr Petry, Seniorenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie gestaltet sich die weitere Planung der Ortsdurchfahrt in Geislautern? <p>Frau Müller, Landesbetrieb für Straßenbau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorschläge liegen bereits vor. <p>Herr Hahn, Landesbetrieb für Straßenbau</p> <ul style="list-style-type: none"> - An einer Lösung wird gearbeitet, die Möglichkeiten sind aber begrenzt. <p>Frau Herzhauser, Sachverständige Vertreterin für Kinder- und Jugendfragen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dank für die Arbeit des Landesbetriebs für Straßenbau - Enge Zusammenarbeit des Landesbetriebs mit dem VEP erwünscht <p>Herr Willeke, Mitglied des Stadtrats (SPD)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Kreisverkehrsplatz wie in Saarlouis könnte eventuell ein Lösungsansatz für eine Barriere in Geislautern sein. <p>Herr Hahn, Landesbetrieb für Straßenbau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kreisverkehrsplatz in Saarlouis ist leistungsfähig und somit keine Barriere. <p>Herr Oberbürgermeister Lorig dankt den Mitgliedern des Verkehrsforums für ihren zahlreichen und wertvollen Beiträge. Er weist darauf hin, dass das Protokoll und die Präsentation ins Internet gestellt werden, um den Prozess des VEP nachvollziehbar zu machen. Er macht außerdem darauf aufmerksam, dass auch übers Internet oder schriftlich jederzeit Stellungnahmen zum VEP abgegeben werden können.</p>	
--	--	--

Darmstadt, 27.05.2016

Dr. Frank Schleicher-Jester, R+T
 B.Eng. Gloria Berghaus, R+T