

Städtebauliches Verfahren „Im Knappenroth“

Öffentlichkeitsbeteiligung – 19.05.2022

Landeshauptstadt Saarbrücken

Themen heute:

- Was ist ein städtebauliches Verfahren?
- Ziele des Projektes ´Im Knappenroth´
 - Das Plangebiet
 - Wie läuft das Verfahren ab?
 - Was ist im Vorfeld geschehen?
 - Wer ist beteiligt?
- Bürgerbeirat – bewerben und mitmachen
- Ergebnisse des Verkehrsgutachtens
- Wie geht es weiter?
- Diskussion – Anregungen, Wünsche, Kritik?

Was ist ein städtebauliches Verfahren?

- Wettbewerb und Planungsinstrument für nachhaltige und umsichtige Stadtentwicklung
- Erarbeitung eines konkreten Entwurfs für das Plangebiet
- Insbesondere bei Fragen der Wohnraumschaffung ein effektives und interessantes Mittel



HDK Dutt + Kist | architecture + aménagement



ARGE Hepp + Zenner | HDK Dutt + Kist

Ziele des Projektes 'Im Knappenroth'

Das Plangebiet





Zufahrtssituation Jenneweg



**Topographie | Grünstrukturen
Im Knappenroth**



**Zugang Richtung
Grabelandparzellen**



**Baseballfeld mit Verlagerungsoption |
Topographie!**

Ziele des Projektes 'Im Knappenroth'

Grundsätzliches

- Die Landeshauptstadt plant, neuen Wohnraum auf der Fläche 'Im Knappenroth' zu entwickeln
- Hierfür wird in Kooperation mit zwei Privatinvestoren und Grundstückseigentümern Herrn Altin und Herrn Bakar ein städtebauliches Verfahren durchgeführt
- *Kooperatives städtebauliches Verfahren nach den Grundsätzen und Richtlinien für Wettbewerbe (GRW) Saar*



Fotos: LHS

Ziele des Projektes 'Im Knappenroth'

Entwicklungsziele

- Schaffung von bis zu 550 neuen Wohneinheiten unter Berücksichtigung des städtischen Baulandmodells
- Angemessenes Verhältnis von Bebauung zu Frei- und Grünflächen
- Klimagerechtes / nachhaltiges Bauen
- Möglicher Erhalt der bestehenden Gehölzstrukturen
- An die Topographie angepasstes Regenwassermanagement
- Anordnung und sinnvolle Vernetzung von begrünten öffentlichen Plätzen, Straßenräumen, Freiflächen sowie Spiel- und Sportflächen
- Erschließung: Keine direkte Durchbindung um Durchgangsverkehr zu reduzieren
- Minimierung der Stellplatzflächen im öffentlichen Raum
- Integration eines Rad- und Fußwegenetzes
- Integration des Altlasten-Verwahrungsbauwerkes

Ziele des Projektes 'Im Knappenroth'

Wie läuft das Verfahren ab?

- Grundlegend gegliedert in zwei Phasen
 - Teilnahmewettbewerb
 - Büros können sich für Teilnahme bewerben
 - Aus diesem Pool werden die drei bestgeeignetsten Büros für die Bearbeitungsphase ausgewählt
 - Bearbeitungsphase
 - Ortsbegehung und Auftaktkolloquium am 24. Juni
 - Zwischenkolloquium am 20. Juli
 - Preisgerichtssitzung am 13. September

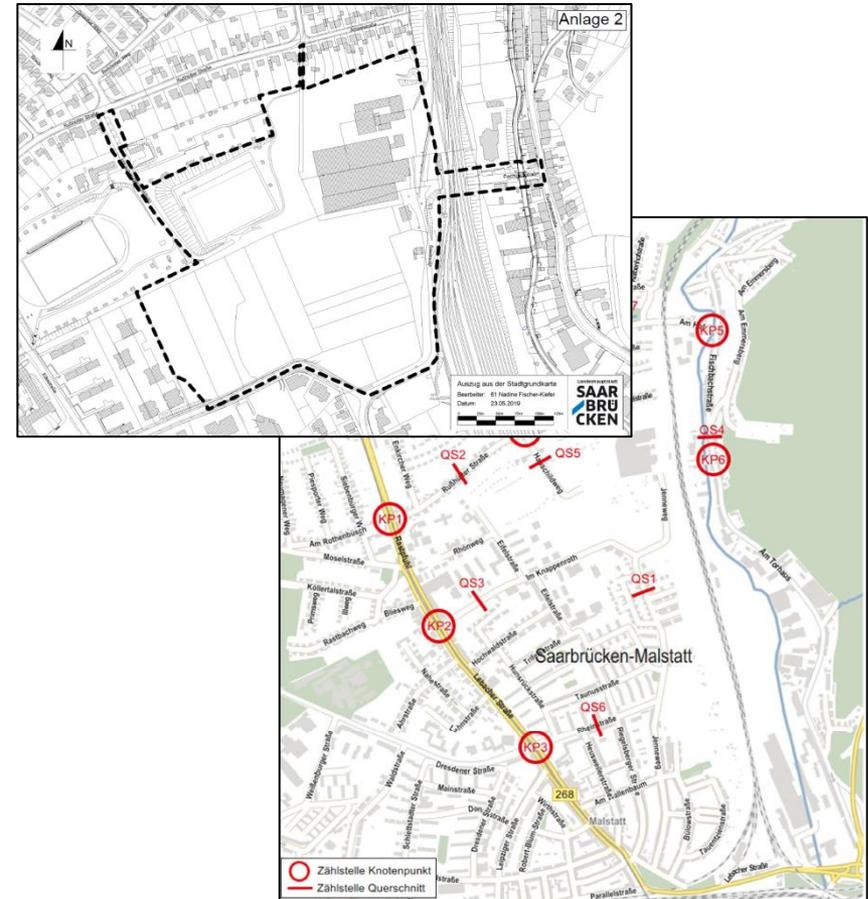


Fotos: LHS

Ziele des Projektes 'Im Knappenroth'

Was ist im Vorfeld geschehen?

- Die Fläche wurde im Rahmen eines stadtweiten Flächenscans als Potentialfläche identifiziert
- Als Voraussetzung für die Erschließung und Bebauung des Gebietes und zur Sicherung der Planungsziele, hat der Stadtrat am 18.06.2019 den Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan beschlossen
- Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens, dessen Ergebnisse im Bezirksrat Mitte und im Verkehrsausschuss vorgestellt wurden. Es dient als Beurteilungsgrundlage, wie viele neue Wohneinheiten im Gebiet entstehen können



Ziele des Projektes 'Im Knappenroth'

Wer ist beteiligt?

- Drei externe Büros, die im Wettbewerb einen Entwurf erarbeiten
- Preisgericht
 - Herr Patrick Berberich, Baudezernent
 - Frau Ursula Witry, Mitglied Gestaltungsbeirat
 - Herr Luca Kist, Mitglied Städtebaubeirat
 - Frau Carmen Dams, Landschaftsarchitektin
 - Herr Christian Schreiner, Amtsleiter Stadtplanungsamt
 - Herr Mehmet Altin, Eigentümer und Investor
 - Herr Osman Bakar, Eigentümer und Investor
- Betreuendes Büro agstaUMWELT
- Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung, die das Verfahren bearbeiten
- Vertreterinnen und Vertreter des Stadtrates
- Fünf Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit = **Bürgerbeirat**



Fotos: LHS

Bürgerbeirat – bewerben und mitmachen

- Der Bürgerbeirat ist ein Gremium, in dem **fünf Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit** das gesamte städtebauliche Verfahren begleiten
 - Ortsbesichtigung und Auftaktkolloquium am 24. Juni ab 09:00 Uhr
 - Zwischenkolloquium am 20. Juli, ab 13:00 Uhr
 - Preisgerichtssitzung am 13. September, ganztägig ab 09:00 Uhr
- Hierdurch können Sie direkt Anregungen, Wünsche und Kritik einbringen
- Sie können sich für die Teilnahme auf der Homepage der LHS noch bis Freitag, 03.06.22, 12:00 Uhr bewerben:
- Bei mehr als fünf Bewerbungen wird die Besetzung des Bürgerbeirates gelost



Foto: LHS

https://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/im_knappenroth

Ergebnisse des Verkehrsgutachtens

vorlaufende Verkehrsuntersuchung

➤ Planungsauftrag für Verkehrsgutachten an Planungsbüro ZIV, Darmstadt

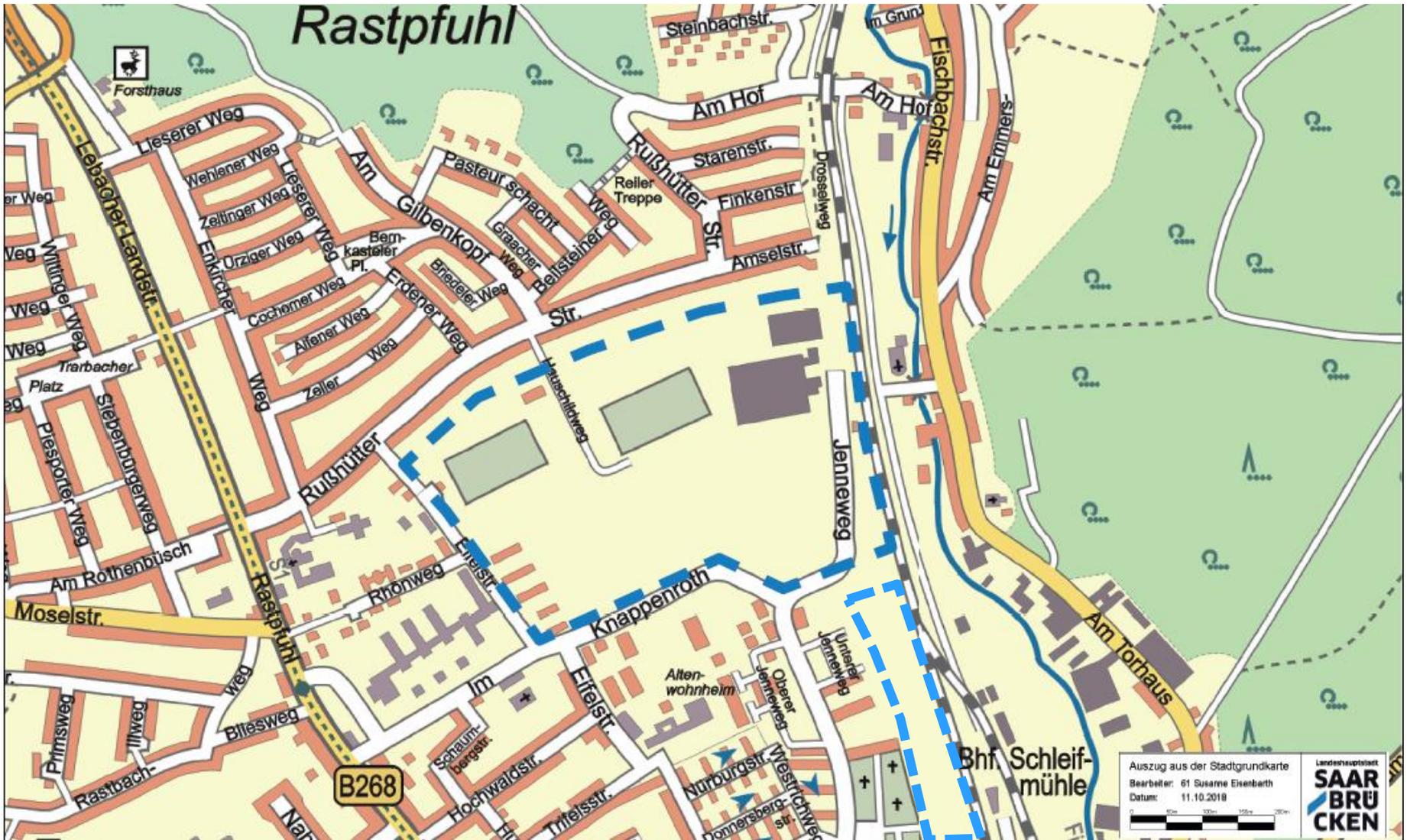
untersucht wurden:

- die verkehrlichen Rahmenbedingungen zur Entwicklung der Wohnbauflächen
- Grundsatzvarianten der Anbindung an das umliegende Erschließungsnetz
- Ermittlung der Leistungsfähigkeit in einem mehrstufigen Verfahren, bis zu welcher Anzahl Wohneinheiten die bestehende Infrastruktur den Verkehr abwickeln kann

Inhalt der Untersuchung

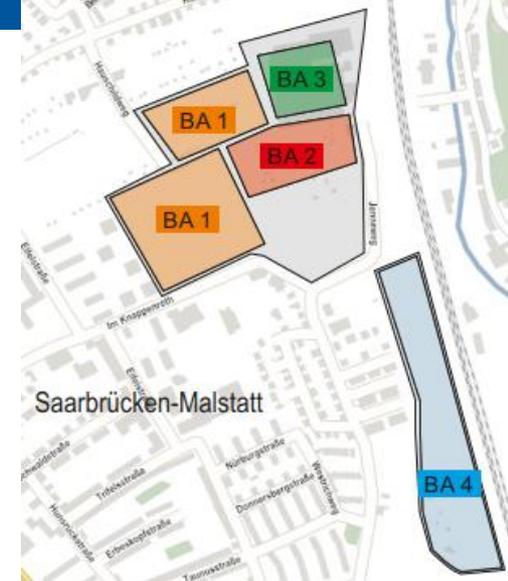
- Eingangsgrößen – Bauabschnitte
- Erschließungsvarianten
- Verkehrserzeugung
- Verkehrsverteilung/Verkehrsumlegung
- Leistungsfähigkeitsbewertung
- Sensitivitätsbetrachtung
- Beispiele für die Erschließung
- Kostenschätzung
- Fazit

Übersichtsplan: Stadtplan



Eingangsgroßen

Übersicht Bauabschnitte

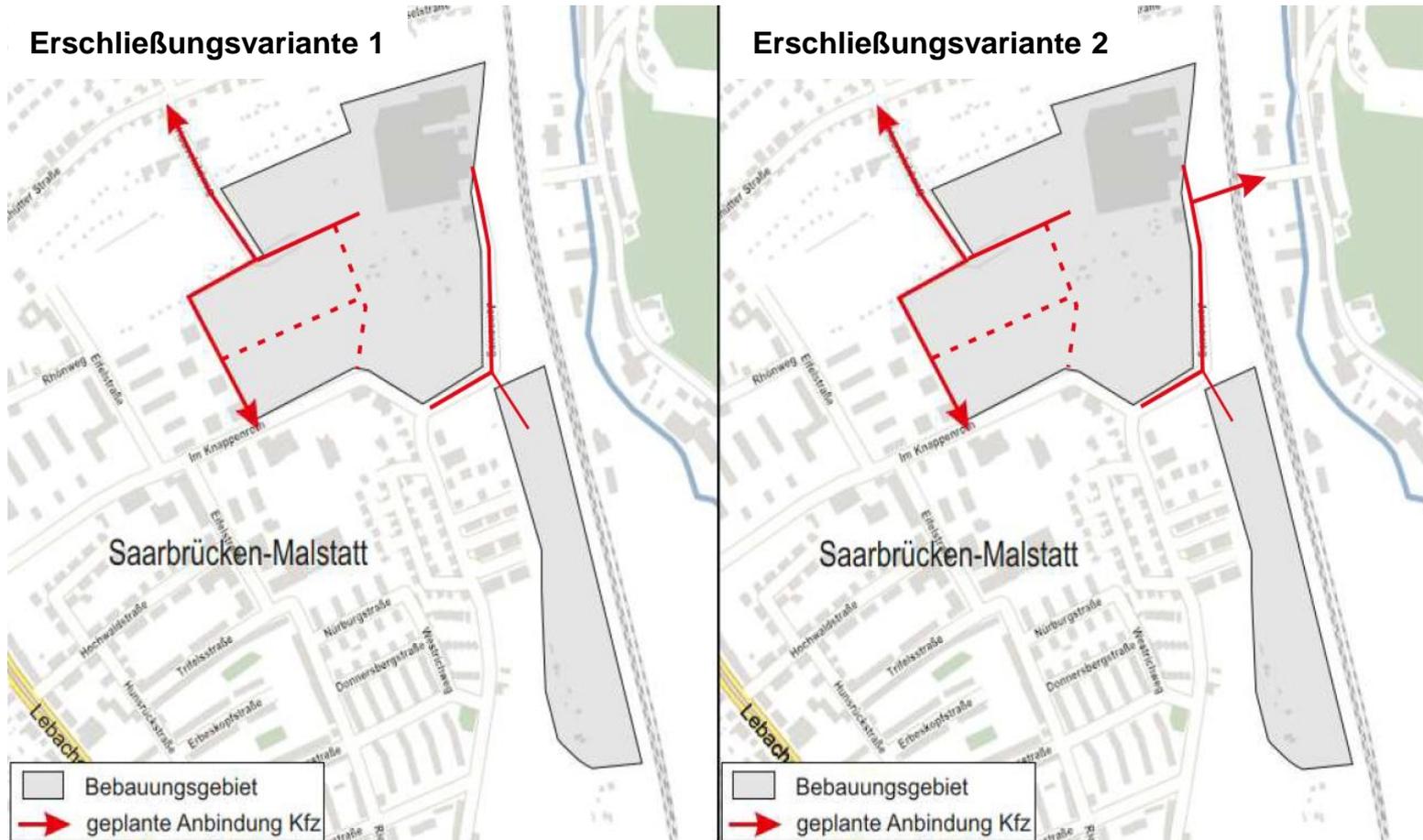


Bauabschnitt	Verkehrserzeuger pro BA	Summe Verkehrserzeuger
BA 1	250 WE (südl. Bereich) 100 WE (nördl. Bereich)	350 WE
BA 2	200 WE (östl. Bereich)	550 WE
BA 3a*	200 WE (nördl. Bereich)	750 WE
BA 3b*	1.200 m ² Nahversorger 50 WE (nördl. Bereich)	1.200 m² VKF 600 WE
BA 4a	100 WE (südlich)	850 WE
BA 4b	1.200 m ² Nahversorger 100 WE (südlich)	1200 m² VKF + 700 WE

*entweder BA3a oder BA3b

Erschließungsvarianten

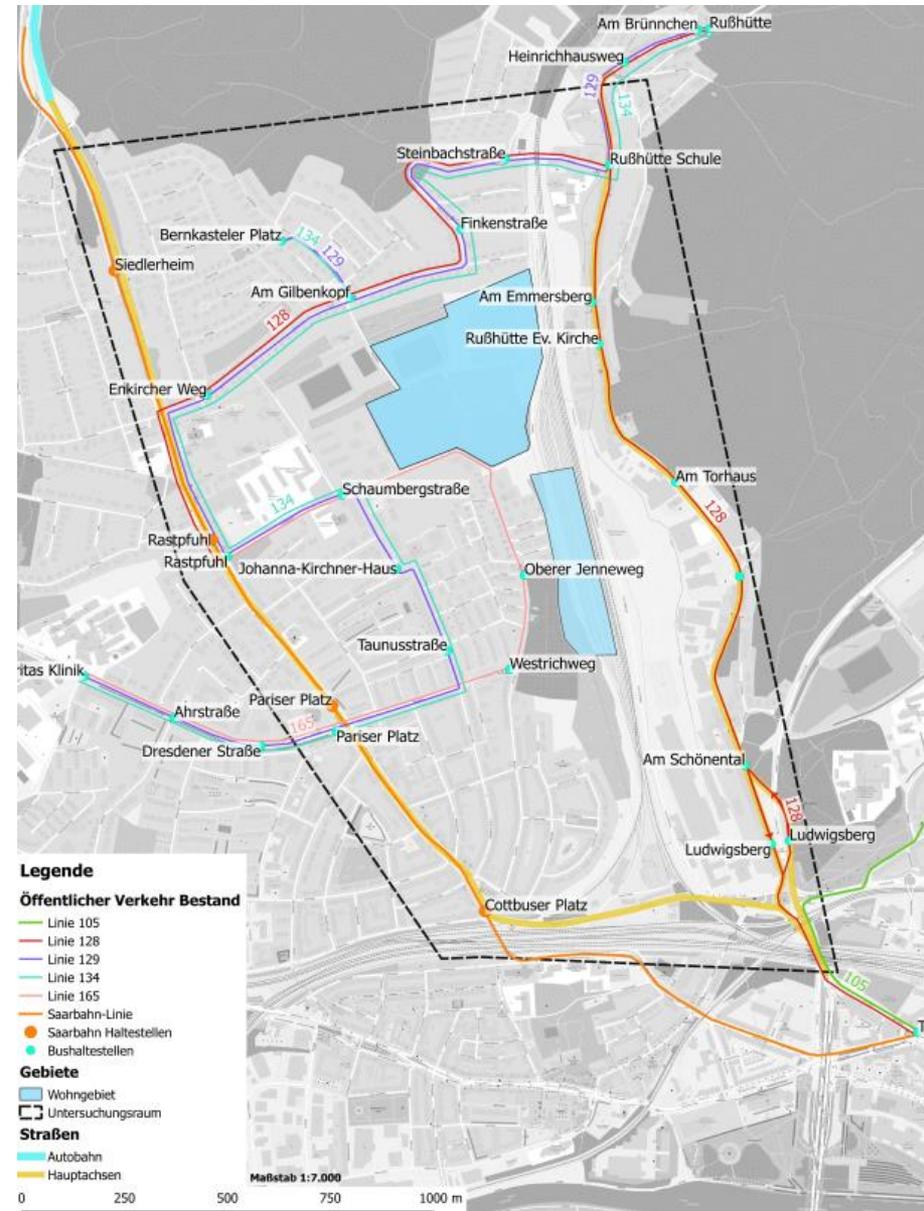
- Erschließungsvariante 1: westliche Durchbindung (PF1)
- Erschließungsvariante 2: westliche und östliche Durchbindung (PF2)



Erschließungsvarianten

ÖV – Linienverläufe - Bestand

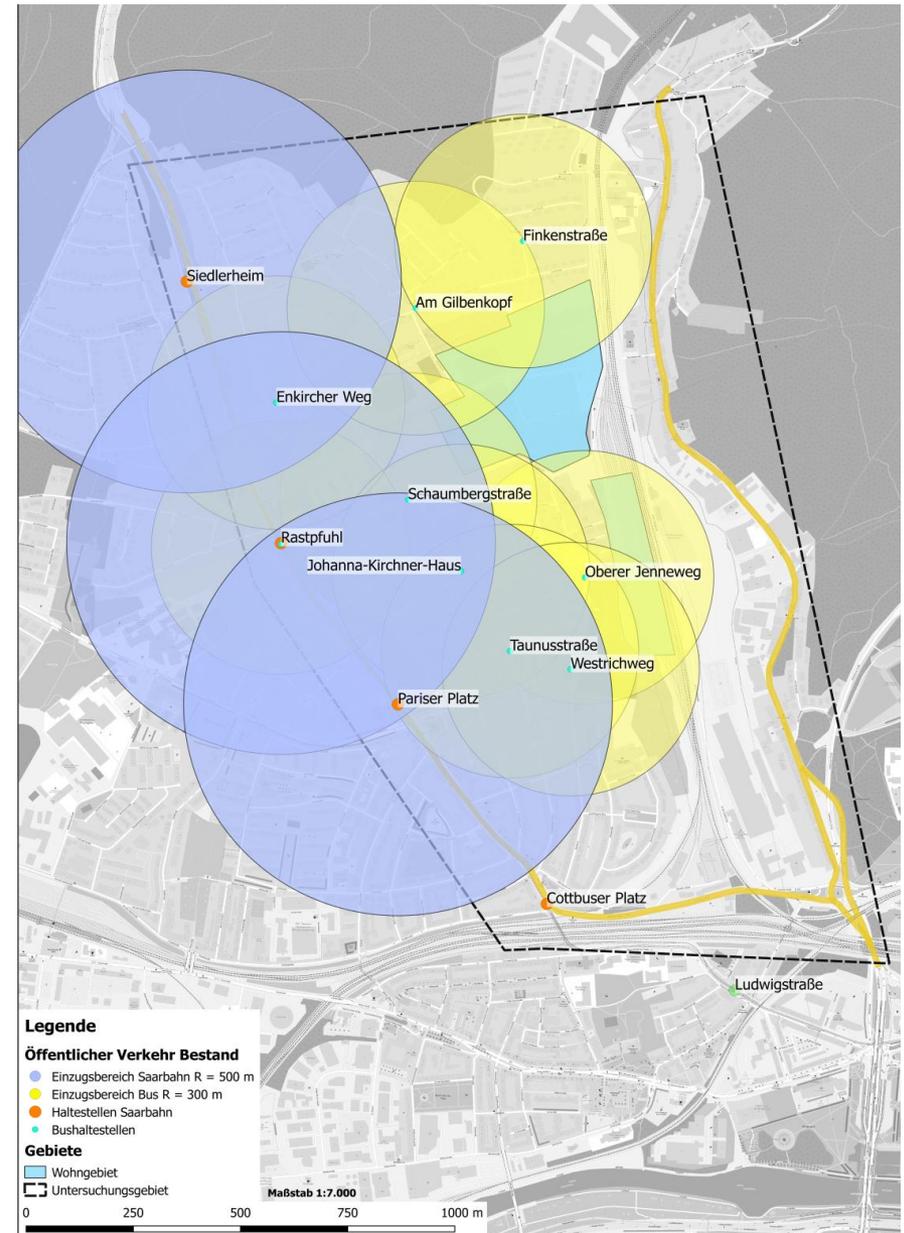
- Aktuell tangieren die Linien 165 (Im Knappenroth) sowie 128, 129 und 134 (Rußhütter Straße) das geplante Wohngebiet
- Die Linie 128 verkehrt auch in der Fischbachstraße, es besteht jedoch keine direkte Wegbeziehung für Fußgänger



Erschließungsvarianten

ÖV – Einzugsbereiche - Bestand

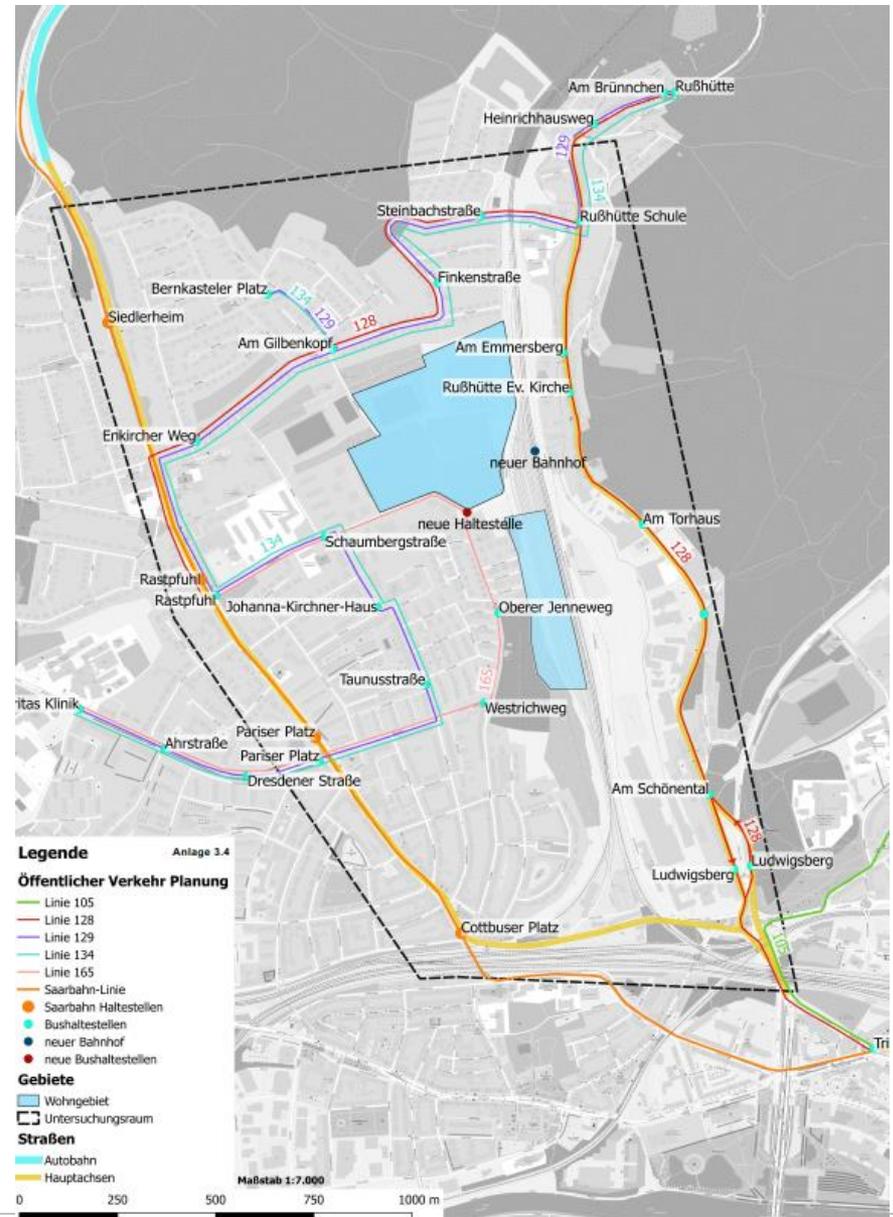
- Einzugsgebiet des Busnetzes deckt nur einen Teil des Wohngebiets ab
- Geplantes Wohngebiet liegt nicht innerhalb des Einzugsgebiets der Saarbahn



Erschließungsvarianten

ÖV – Linienverläufe - Planung

- Keine Führung von Bussen durch die westliche Durchbindung gewünscht, über die östliche Durchbindung und den Jenneweg jedoch zukünftig machbar → Entlastung Engstelle Am Hof
- Integration einer neuen Haltestelle der Linie 165 am KP Jenneweg / Im Knappenroth
- zusätzlich könnte Linie 129 über den Jenneweg fahren (höhere Taktung)
- Integration des neuen S-Bahn-Halts

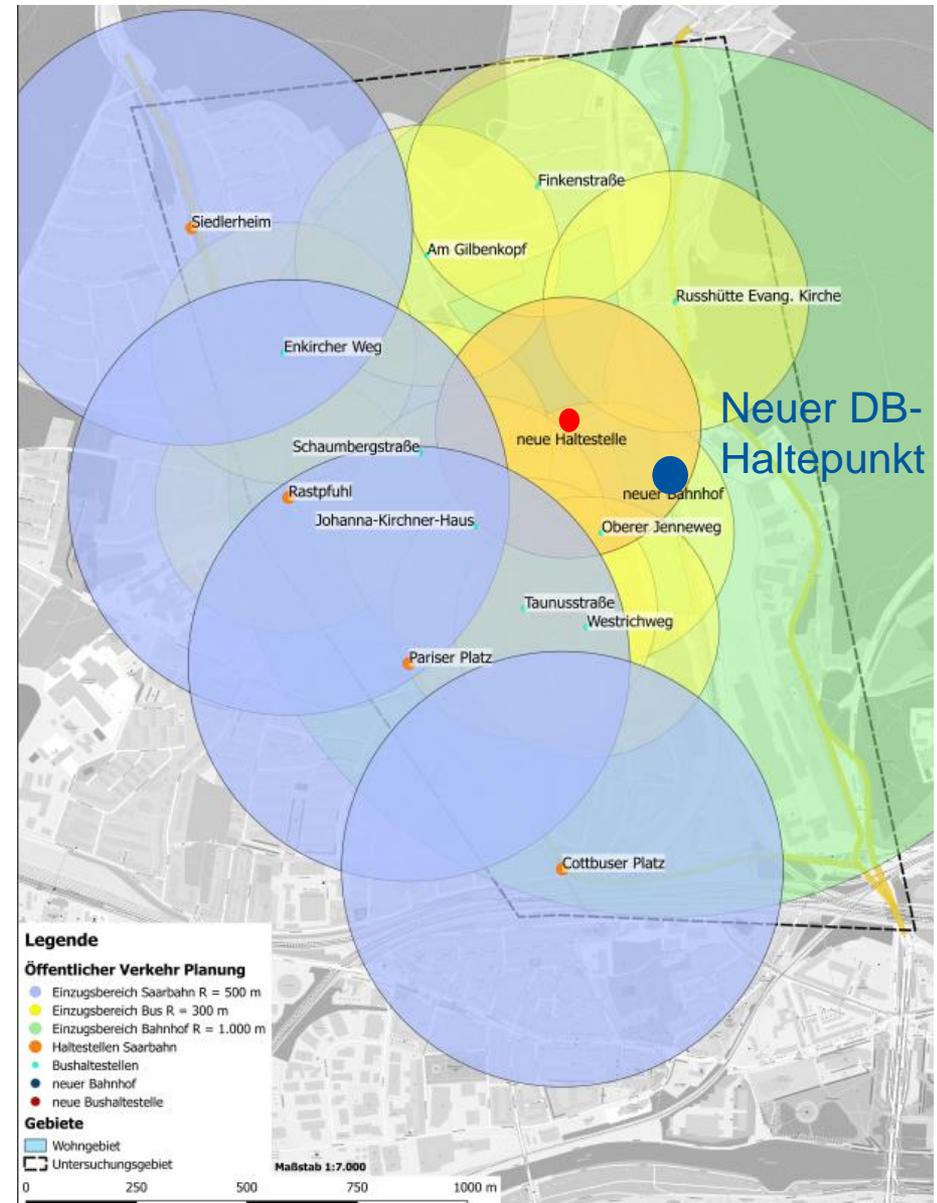


Erschließungsvarianten

ÖV – westl. + östl. Durchbindung

Optimierung der ÖPNV-Erschließung durch

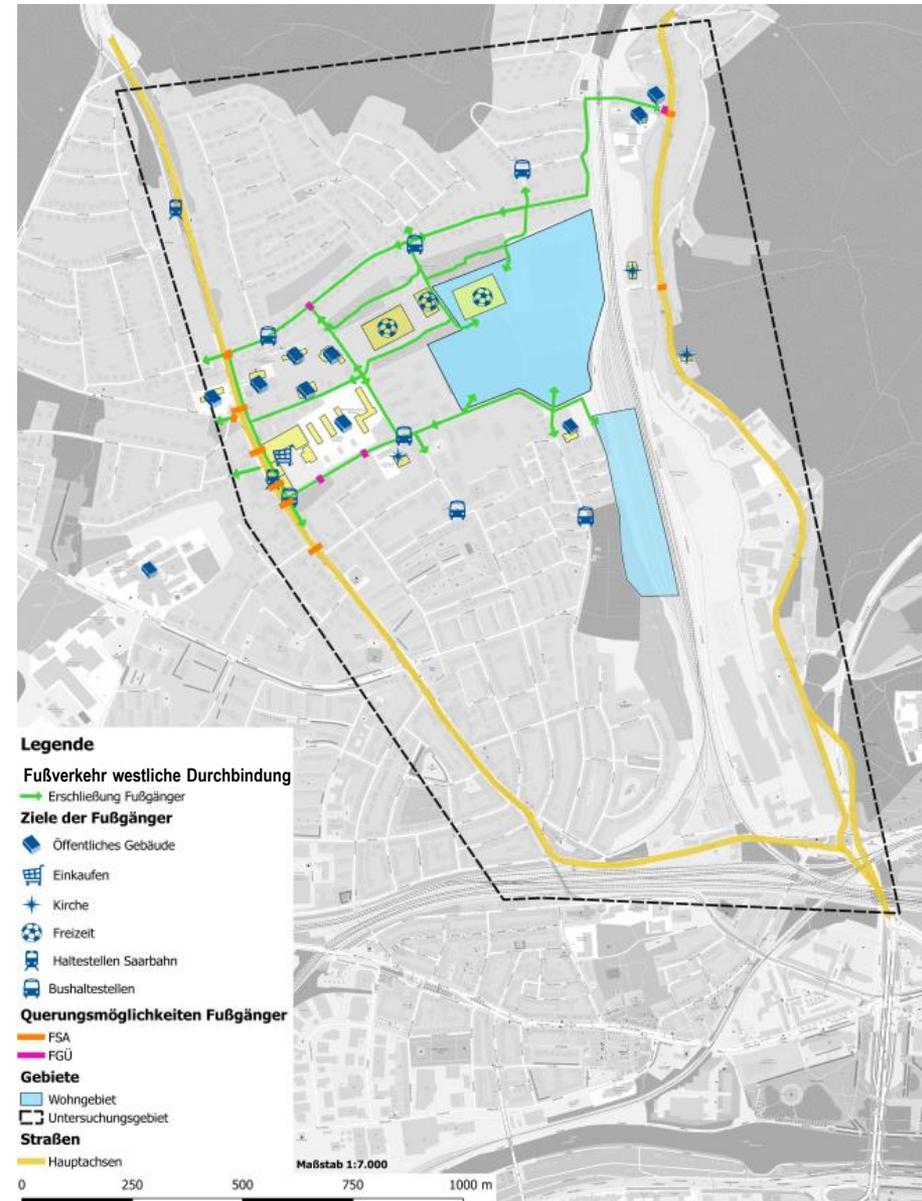
- Neue Bushaltestelle im Jenneweg
- Neue Bahnunterführung → Anbindung an die Bushaltestellen in der Fischbachstraße
- Neuer DB-Haltepunkt „Rußhütte“



Erschließungsvarianten

Fußgänger – westl. Durchbindung

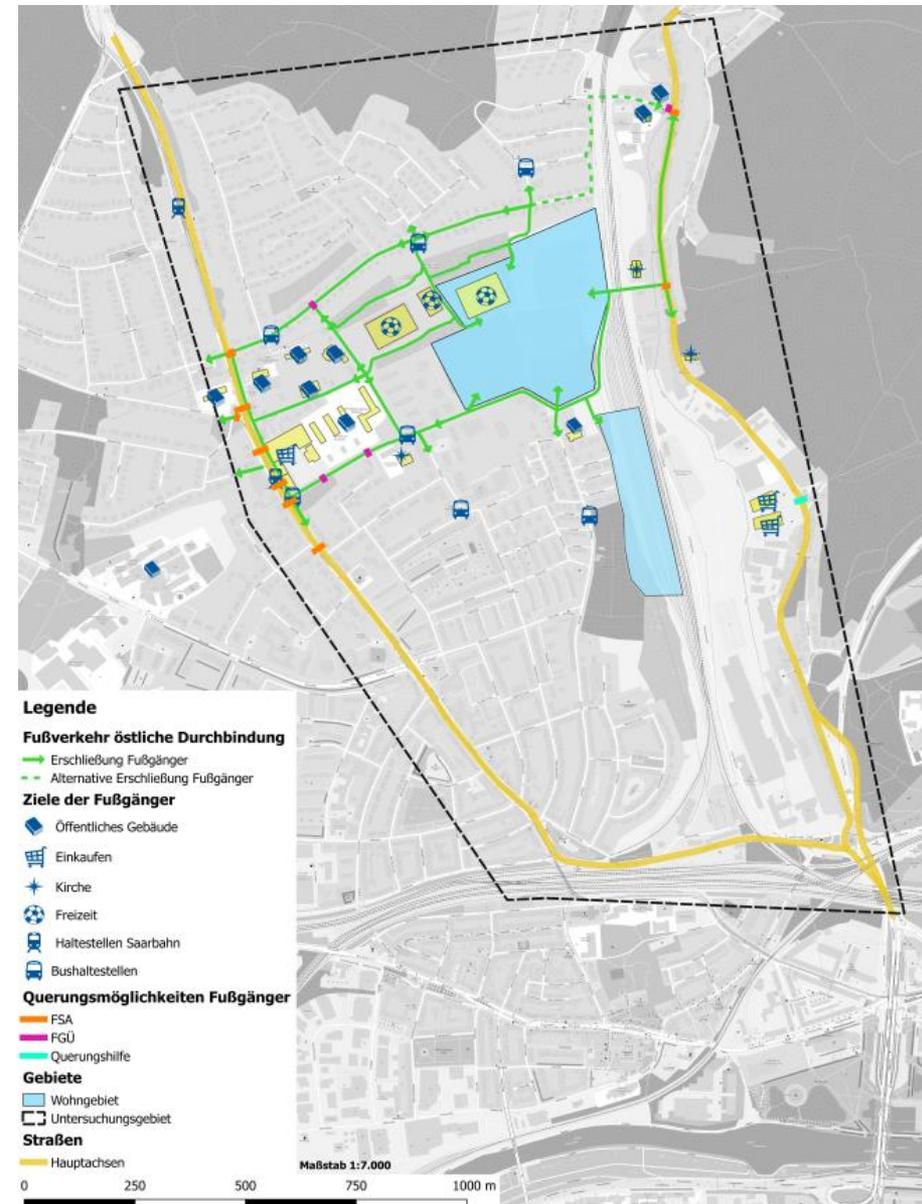
- Schaffung von möglichst vielen Anbindungen um kurze Wege zu Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen zu gewährleisten
- Anbindung an Fischbachstraße lediglich über Am Hof möglich
→ Weg verläuft am Rande des Wohngebiets und entlang der Schienen, bei Dunkelheit nicht attraktiv und zudem nicht barrierefrei



Erschließungsvarianten

Fußgänger – westl. + östl. Durchbindung

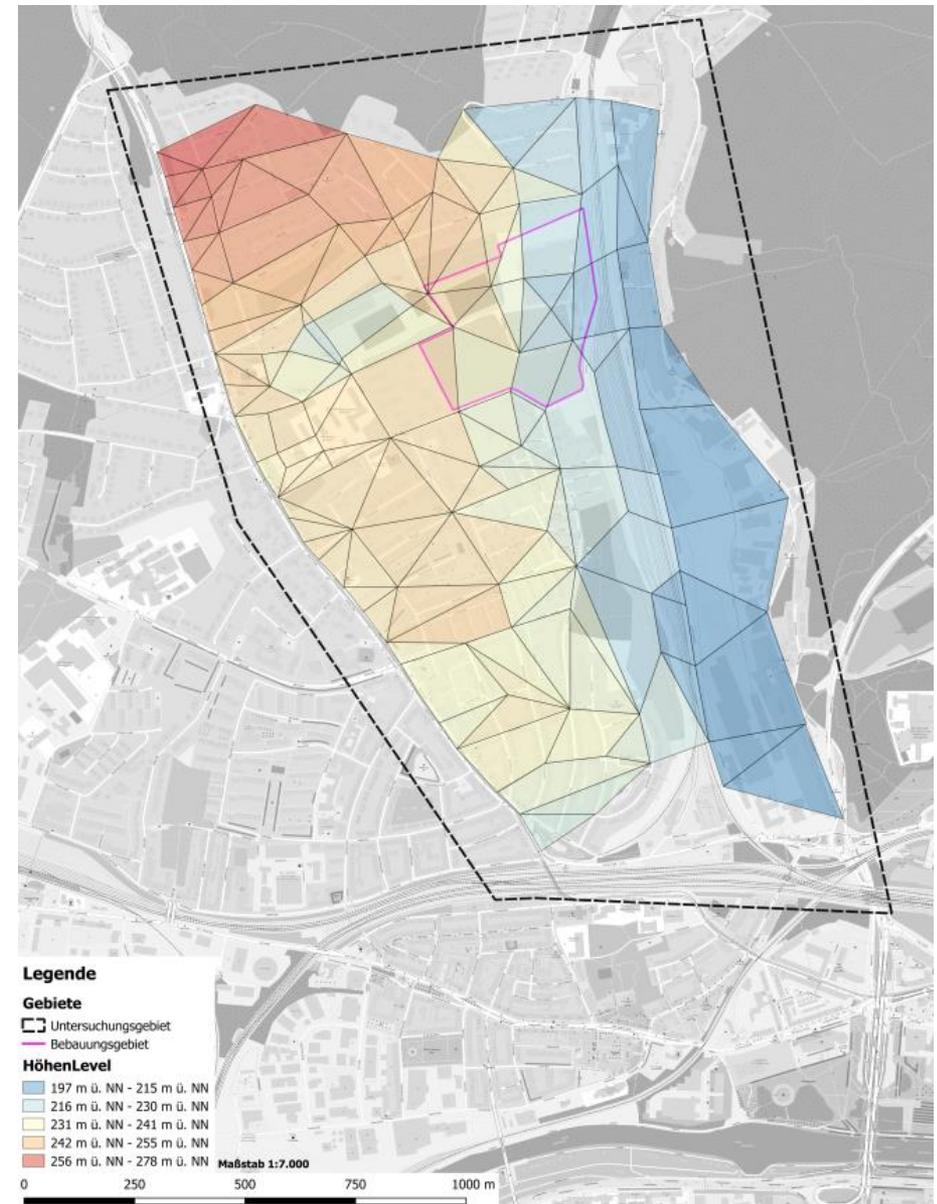
- Empfehlung: östliche Durchbindung mindestens für Fuß- und Radverkehr herstellen
- Wegbeziehung in Richtung Osten ist mit Unterführung hat einige Vorteile:
 - kürzer, direkter
 - weniger Höhenunterschiede
 - barrierefrei



Erschließungsvarianten

Radverkehr – Höhenkarte

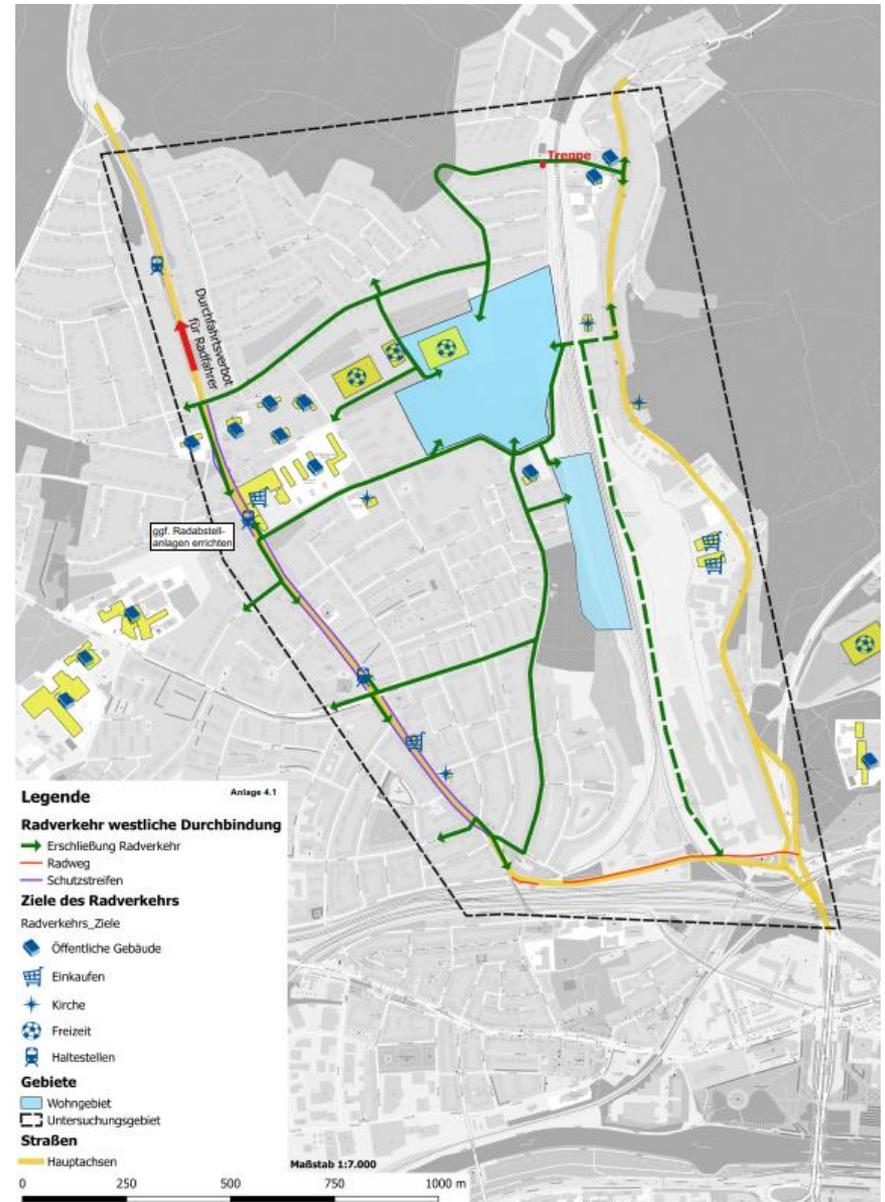
- Große Höhenunterschiede im Entwicklungsgebiet selbst und westlich der Bahnschienen
- östlich der Bahnschienen weniger Höhenunterschiede



Erschließungsvarianten

Radverkehr – westl. Durchbindung

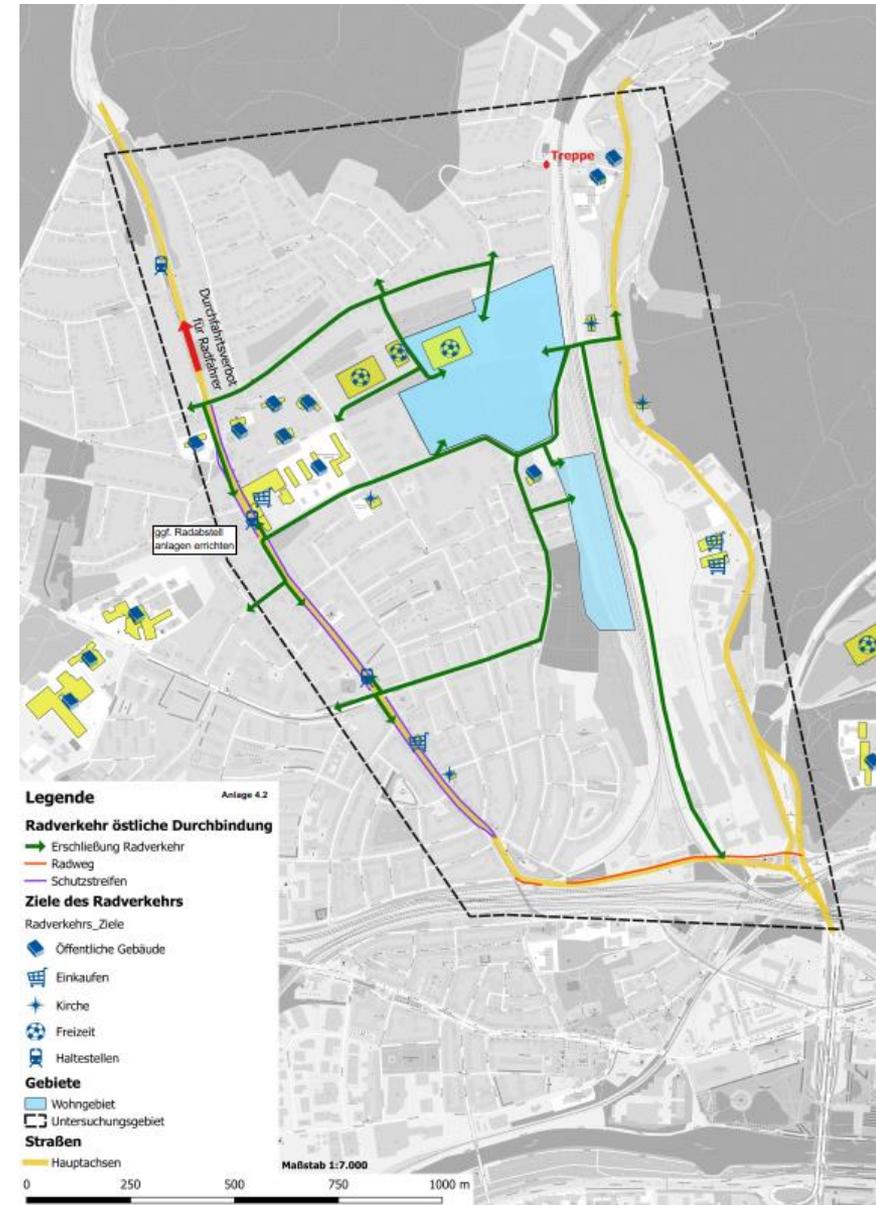
- Anbindung Richtung Osten umwegig und mit großen Höhenunterschieden verbunden
- Anbindung in Richtung Innenstadt ebenfalls mit großen Höhenunterschieden verbunden



Erschließungsvarianten

Radverkehr – westl. + östl. Durchbindung

- Empfehlung: östliche Durchbindung mindestens für Fuß- und Radverkehr herstellen
- Anschluss an Radweg östlich der Bahntrasse (günstigere Topographie)



Erschließungsvarianten

Zwischenfazit

MIV

- mind. zwei Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz und eine interne Durchbindung durch das Entwicklungsgebiet
- Erschließungsvariante 1: zusätzlicher Verkehre hauptsächlich über die vorh. Straßen Im Knappenroth, Rußhütter Straße und Jenneweg; geringer Teil über die Straße „Am Hof“
- Erschließungsvariante 2: durch neu herzustellende östliche Durchbindung wird der zusätzliche Verkehr gleichmäßiger verteilt (geringerer Verkehr Richtung Lebacher Str., dafür zusätzlicher Verkehr in der Fischbachstraße)

ÖV

- Linienführung und ggf. Takt der bestehenden Buslinien anpassen und zusätzliche Haltestelle im Bereich Im Knappenroth/Jenneweg
- Qualitätsvolle Fuß- und Radweganbindungen zu den Saarbahnhaltestellen herstellen
- Geplanter Bahnhaltepunkt „Rußhütte“ würde ÖPNV-Anbindung wesentlich aufwerten

Fußverkehr

- möglichst viele Anbindungen sowohl im Gebiet als auch in die umliegenden Bereiche herstellen
- östliche Durchbindung sinnvoll
→ aktuell keine direkte barrierefreie Führung Richtung Osten

Radverkehr

- Problematik Topographie
- östliche Durchbindung auch hier sinnvoll
→ Parallelweg zur Fischbachstraße als attraktive, ebene Verbindung Richtung Innenstadt

Planfälle

- Bestand: → Verkehrszählung 2019: 6 Knotenpunkte + 7 Querschnitte
- Planfall P_0 : allgemeine Verkehrsentwicklung Prognosehorizont 2030
 - aus dem Verkehrsmodell geht keine Verkehrszunahme bis 2030 hervor
 - Berücksichtigung weiterer geplanter Vorhaben im Betrachtungsraum
- Planfall P_{F1} : westliche Durchbindung im Planungsgebiet
 - Allgemeine Verkehrsentwicklung
 - Berücksichtigung von Verkehrsverlagerung bestehender Verkehre
 - Berücksichtigung von vorhabenbezogenem Verkehr
- Planfall P_{F2} : westliche **und östliche** Durchbindung im Planungsgebiet
 - Allgemeine Verkehrsentwicklung
 - Berücksichtigung von Verkehrsverlagerung bestehender Verkehre
 - Berücksichtigung von vorhabenbezogenem Verkehr

Verkehrserzeugung im Gebiet nach Bauabschnitten



Quell- & Zielverkehr:
1.456 Kfz / Tag

Quell- & Zielverkehr:
2.256 Kfz / Tag

Quell- & Zielverkehr:
3.057 Kfz / Tag

Quell- & Zielverkehr:
4.054 Kfz / Tag

MS QV: 96 Kfz / h
MS ZV: 18 Kfz / h

MS QV: 151 Kfz / h
MS ZV: 28 Kfz / h

MS QV: 205 Kfz / h
MS ZV: 37 Kfz / h

MS QV: 165 Kfz / h
MS ZV: 53 Kfz / h

AS QV: 45 Kfz / h
AS ZV: 96 Kfz / h

AS QV: 69 Kfz / h
AS ZV: 150 Kfz / h

AS QV: 93 Kfz / h
AS ZV: 204 Kfz / h

AS QV: 175 Kfz / h
AS ZV: 250 Kfz / h

In P0-Fall 2030 der IVK wurden Entwicklungen in der Größenordnung des BA 2 berücksichtigt.
→ LFN für den Ludwigsbergkreisel liegt für diesen Fall vor. (Gutachten GGR 2019 mit Optimierung des Ludwigsbergkreisels)

Verkehrserzeugung

Verkehrserzeugung im Gebiet nach Bauabschnitten

Ausgeprägte Morgenspitze

Ausgeprägte Abendspitze



Quell- & Zielverkehr:
3.458 Kfz / Tag

Quell- & Zielverkehr:
4.455 Kfz / Tag

MS QV: 232 Kfz / h
MS ZV: 42 Kfz / h

MS QV: 191 Kfz / h
MS ZV: 58 Kfz / h

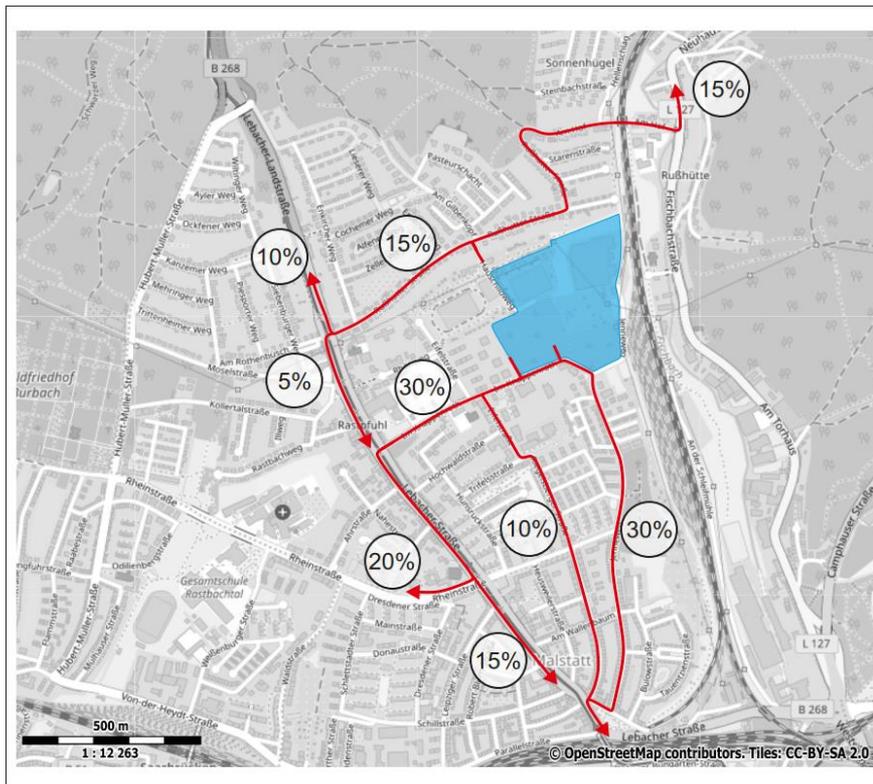
AS QV: 105 Kfz / h
AS ZV: 231 Kfz / h

AS QV: 190 Kfz / h
AS ZV: 267 Kfz / h

Verkehrsverteilung

Prozentuale Verteilung vorhabenbezogener Verkehr – westl. Durchbindung

Quellverkehr



Zielverkehr



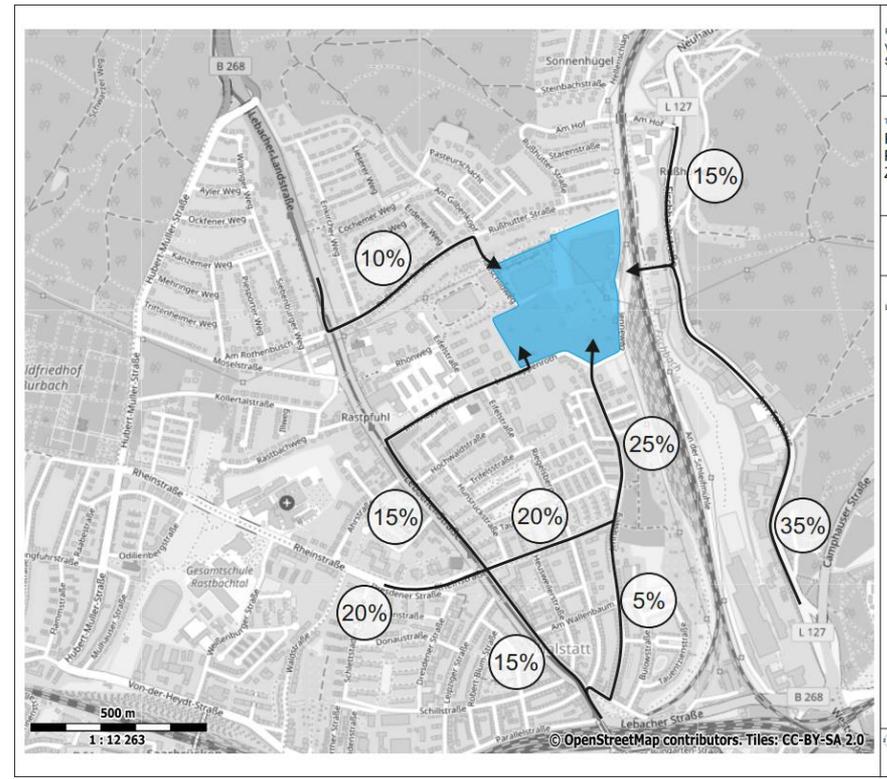
Verkehrsverteilung

Prozentuale Verteilung vorhabenbezogener Verkehr – westl. +östl. Durchbindung

Quellverkehr

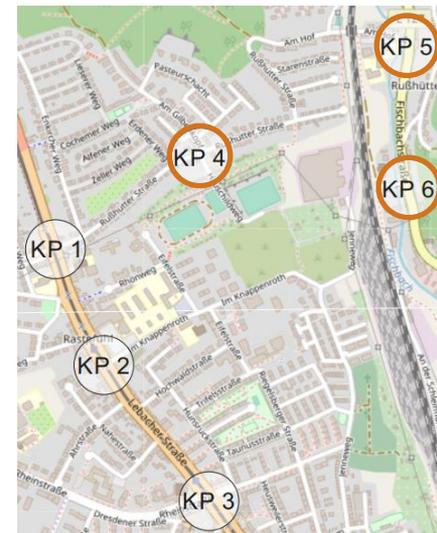


Zielverkehr



PF1 / PF2 - unsignalisierte Knotenpunkte

- Kfz-Verkehrsaufkommen – und Verteilung der Spitzenstunden aus der Verkehrsumlegung
- Aktuelle Knotenpunktgeometrien der Knotenpunkte KP 4 – KP 6
- eine anliegende FSA wird nicht berücksichtigt



KP 4: Rußhütter Straße / Hausschildweg
 KP 5: Fischbachstraße / Am Hof
 KP 6: Fischbachstraße / Am Torhaus

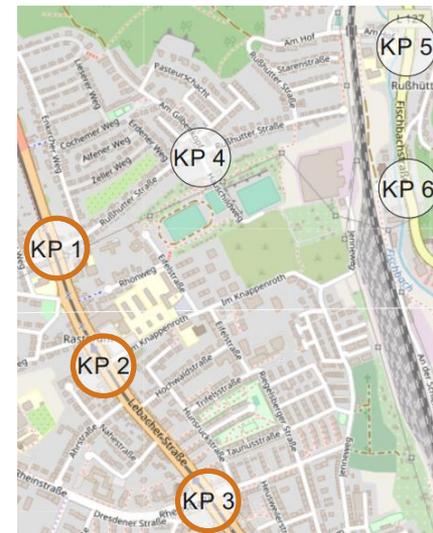
	Bestand		PF 1		PF 2	
	MS	AS	BA 4a	BA 4b	BA 4a	BA 4b
	QSV _{ges}	QSV _{ges}	MS	AS	MS	AS
KP 4	B	B	B	B	B	B
KP 5	A	A	A	A	A	A
KP 6	A	A	A	A	A	B

→ Die Knotenpunkte KP4 - KP6 sind nach wie vor leistungsfähig.

PF1 / PF 2 – signalisierte Knotenpunkte

- Kfz-Verkehrsaufkommen – und Verteilung der Spitzenstunden aus der Verkehrsumlegung
- Aktuelle Knotenpunktgeometrien
- Anpassung der Freigabezeiten am KP 2

	Bestand		PF 1		PF 2	
	MS	AS	BA 4a	BA 4b	BA 4a	BA 4b
	QSV _{Kfz}					
KP 1	C	D	C	D	C	C
KP 2	F	F	D	D	C	D
KP 3	D	C	D	C	D	C



KP 1: Lebacher Str. / Rußhütter Str.
 KP 2: Lebacher Str. / Im Knappenroth
 KP 3: Lebacher Str. / Rheinstraße

- Für die Knotenpunkte kann über alle Bauabschnitte im Kfz-Verkehr mindestens die QSV-D nachgewiesen werden.
- Keine maßgebliche Verschlechterung der QSV durch das Vorhaben.

Ludwigsbergkreisel (LBK)

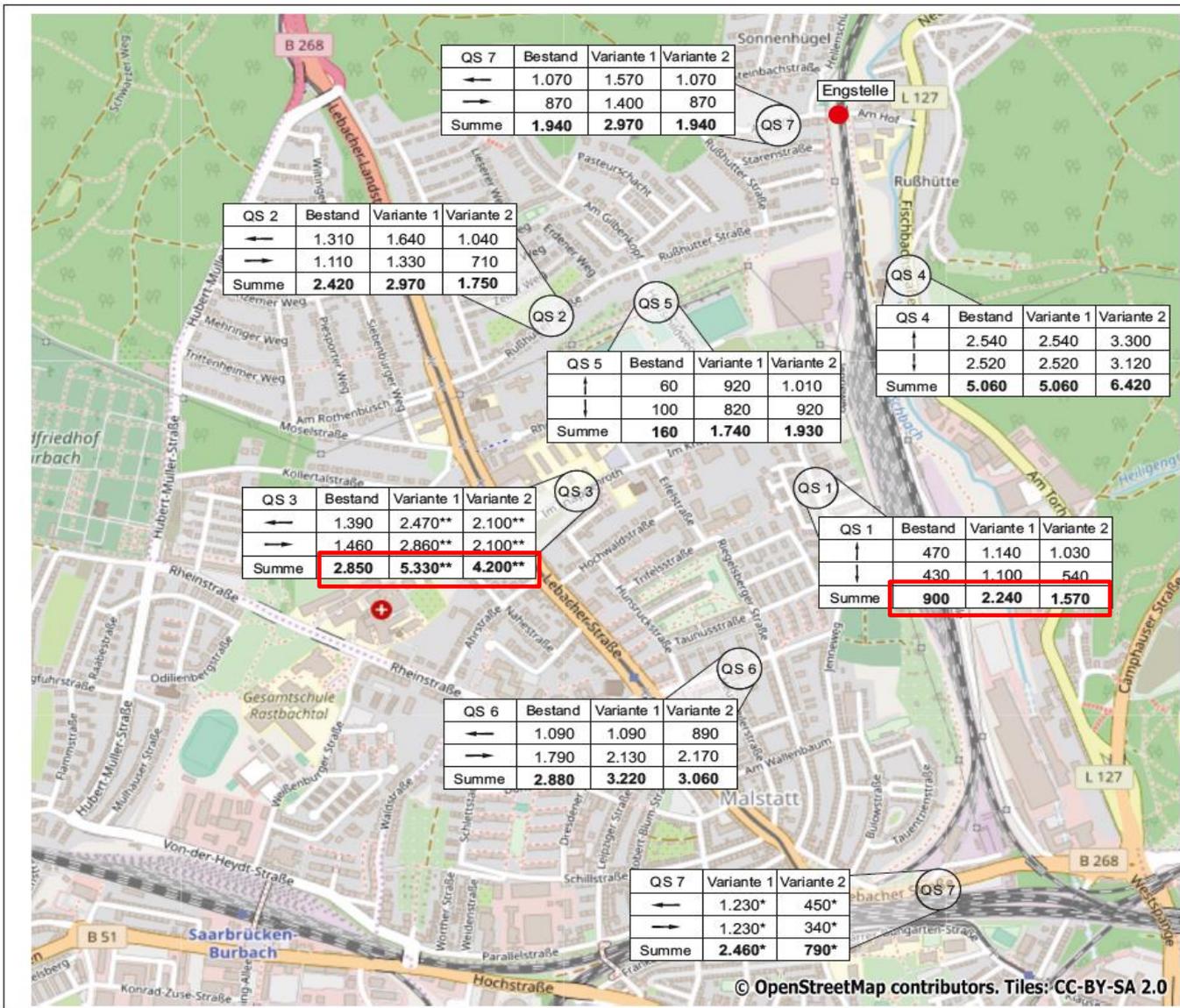
- Ein großer Teil (ca. 55%) des vorhabenbezogenen Verkehrs verläuft über den Ludwigsbergkreisel
 - bei Erschließungsvariante 1 komplett über die Lebacher Straße
 - bei Erschließungsvariante 2 teilweise über die Lebacher Straße bzw. das Fischbachtal
- Auswirkungen auf LBK wurden mittels einer Verkehrsfluss-Simulation überprüft:
 - bei Erschließungsvariante 1: erhöhte Verlustzeit in der Zufahrt Lebacher Straße (von ca. 70 s auf ca. 90 s)
 - Leistungsfähigkeit kann ggf. durch kleinere Grünzeitverschiebungen noch leicht optimiert werden
 - bei Erschließungsvariante 2: in den Hauptverkehrszeiten keine ausreichende Verkehrsqualität in der Zufahrt „Am Ludwigsberg“ vorhanden
 - In Spitzenzeiten werden doch mehr Verkehre als prognostiziert über die Lebacher Straße fahren
 - Außerhalb der Spitzenzeiten ist die Zufahrt über das Fischbachtal leistungsfähig

Zwischenfazit

- Die unsignalisierten Knotenpunkte KP 4-6 und die Engstelle „Am Torhaus“ erreichen nach wie vor QSV **A** bzw. **B**
- Die signalisierten Knotenpunkte an der Lebacher Straße (KP 1-3) erreichen für den Kfz-Verkehr über alle Bauabschnitte mindesten QSV **D**
 - KP 2 muss bzgl. der Freigabezeiten für die BA 2, BA 3, BA 4 in der Hauptrichtung angepasst werden
 - Keine maßgebliche Verschlechterung der QSV durch das Vorhaben auch für den ungünstigsten Planfall (Erschließungsvariante 1, alle 4 BA realisiert)
- Auswirkungen auf die „Grüne Welle“ in der Lebacher Straße
 - Rückstaulängen sind in den Planfällen teilweise höher als im Bestand
 - Grünzeiten in den Hauptrichtungen müssen für QSV **D** angepasst werden
 - Grüne Welle wird zwar beeinträchtigt, allerdings können alle Fahrzeuge innerhalb eines Umlaufs abfließen → keine Überstauung des Systems
- Ludwigsbergkreisel: Leistungsfähigkeitsengpässe in den Spitzenstunden

Sensitivitätsbetrachtung

Vergleich der Querschnittsbelastung – Bestand – PF1 – PF2



Projekt
Verkehrsuntersuchung Saarbrücken Knappenroth

Titel
Belastung Querschnitte

Datum
12.11.2020

Legende
Querschnittsbelastungen 24h-Werte [Kfz]

Variante 1:
Erschließungsvariante 1 westliche Durchbindung

Variante 2:
Erschließungsvariante 2 westliche und östliche Durchbindung

*vorhabenbezogene Werte
**inkl. allgemeine Verkehrsentwicklung (500 Fz. je Richtung von Drogeriemarkt Ecke Knappenroth / Lebacher Str.)

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme
Friedrich-Straße 7
66123 Saarbrücken
www.ziv.de
kontakt@ziv.de

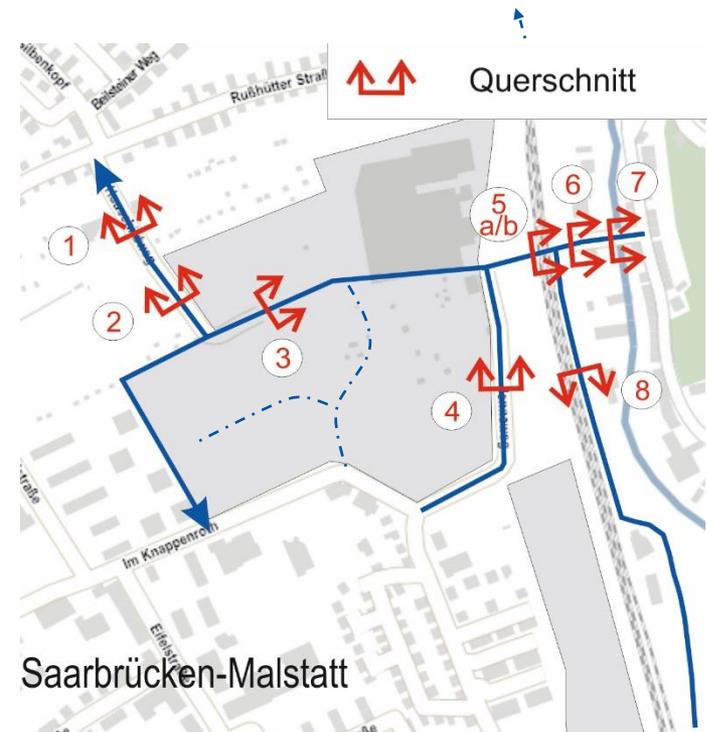
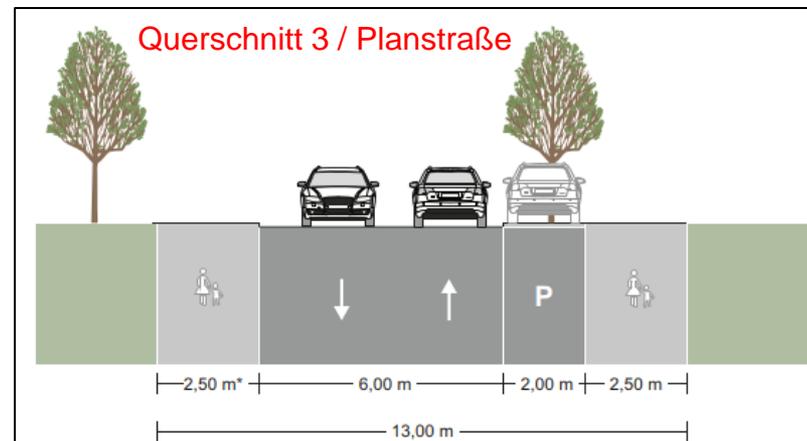
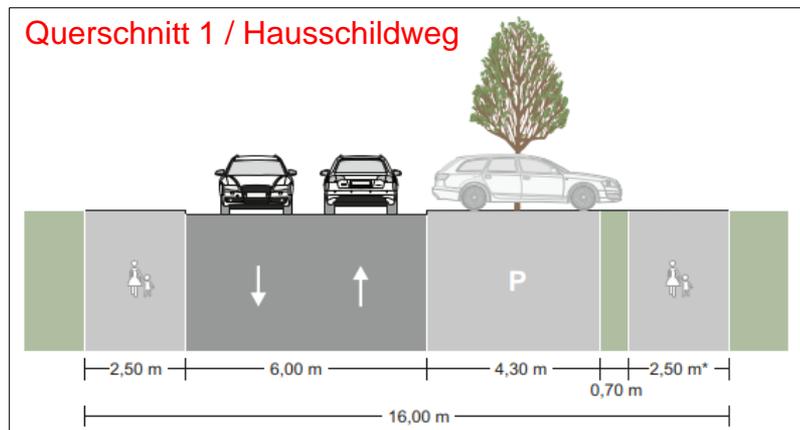
Anlage 9

Vergleich Verkehrsbelastungen: Bestand – max. Planfall (BA 4)

Straße	Bestand [Kfz/Tag]	Erschließungs- variante 1 - 850 WE - [Kfz/Tag]	Erschließungs- variante 2 - 850 WE - [Kfz/Tag]	Erschließungs- variante 1 - 550 WE - [Kfz/Tag]
Rußhütter Straße	2.420	2.970	1.750	2.700
Im Knappenroth	2.850	4.520	3.640	3.700
Jenneweg	900	2.240	1.570	1.580
Rheinstraße	2.880	3.220	2.610	3.050
Am Hof	1.940	2.620	1.940	2.280
Fischbachstraße	5.060	5.060	6.640	5.060
Lebacher Straße (vor LBK)	28.000	30.500	29.000	29.250

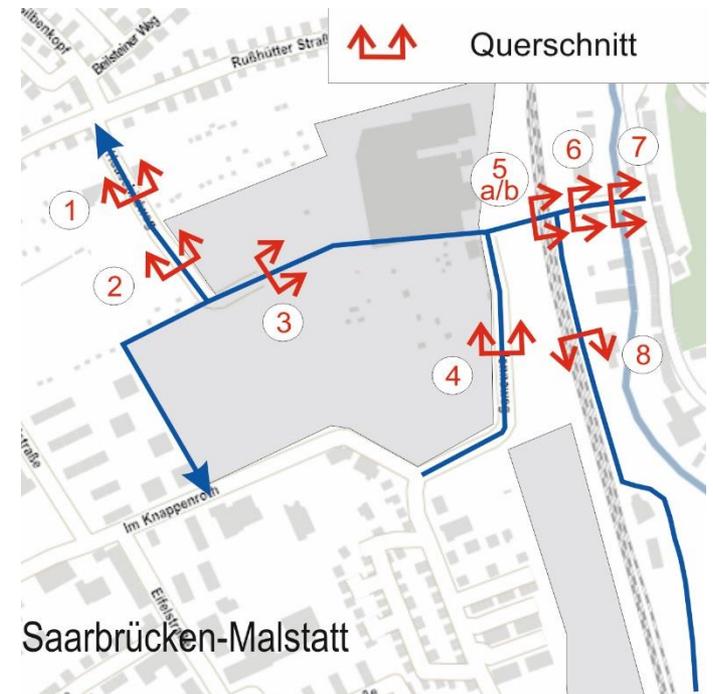
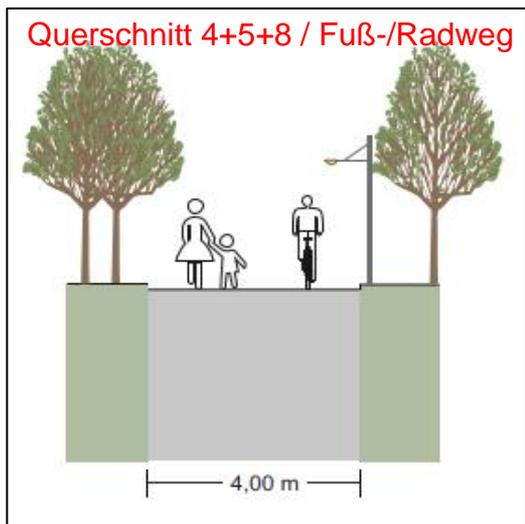
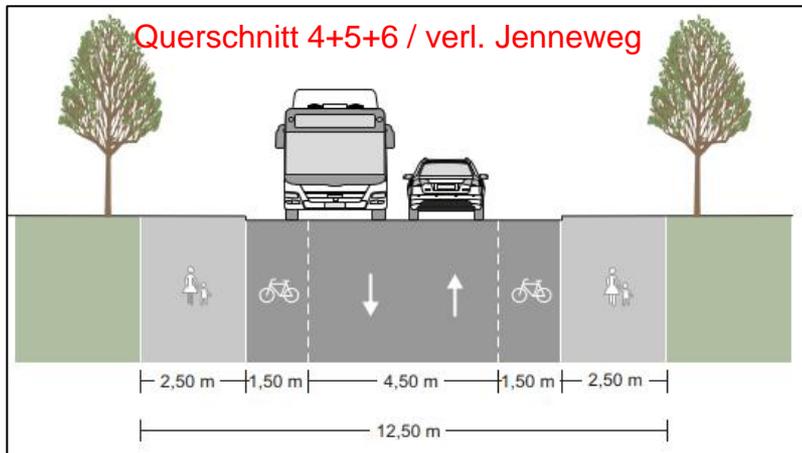
Erschließungsanlagen

Querschnitte

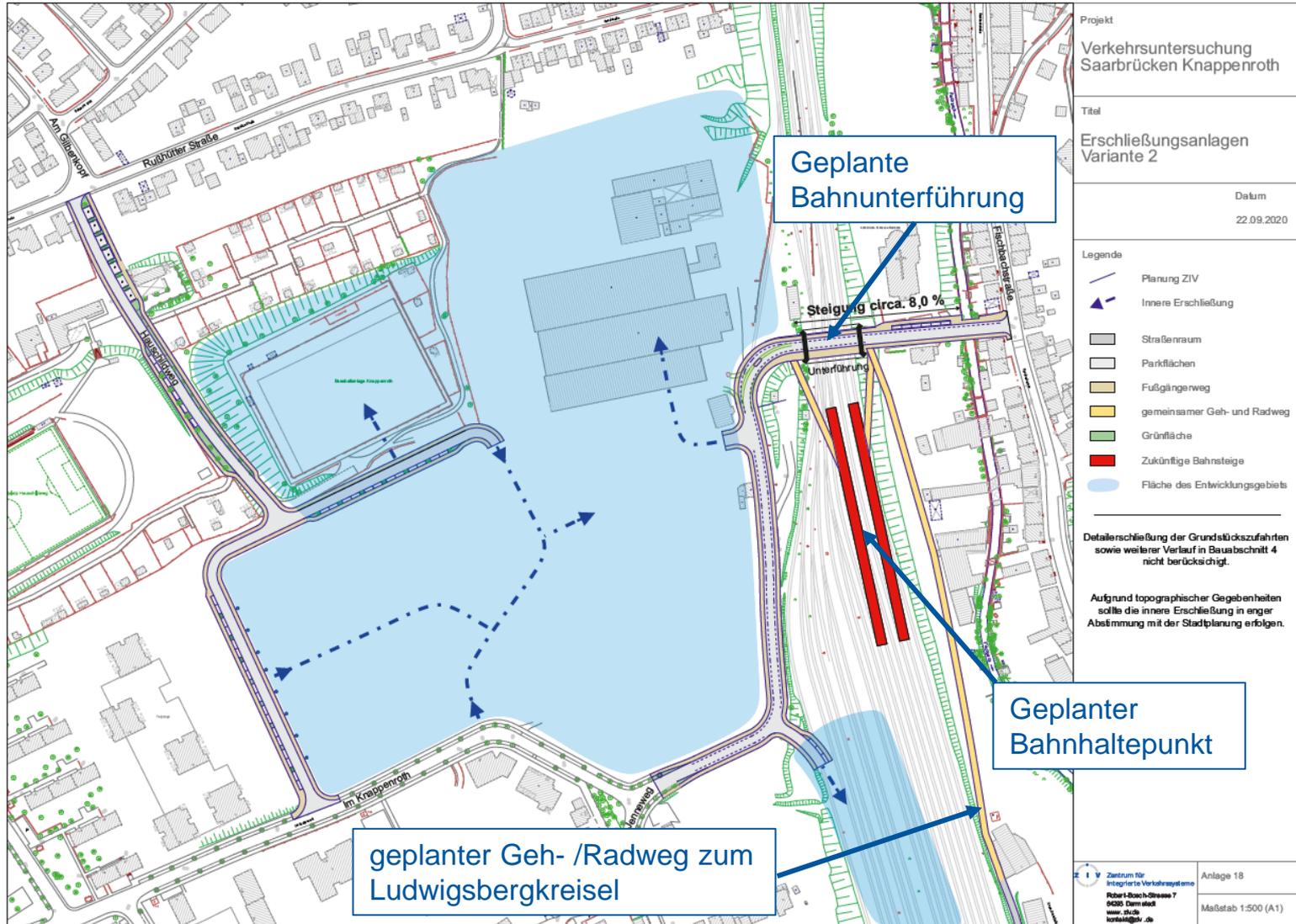


Erschließungsanlagen

Querschnitte



Erschließungsentwurf – Variante 2 (mit östlicher Durchbindung für Kfz)



Grundsätzliche Einordnung

- Entwicklungsgebiet Knappenroth ist eines der letzten größeren Flächen für eine innenstadtnahe Wohnungsbauentwicklung
- Bei Abwägung verkehrlicher Auswirkungen müssen die gesamtstädtische Bedeutung und mögliche Konsequenzen einer Beschränkung (z. B. Entstehung von neuen Wohngebieten in den Umlandgemeinden) berücksichtigt werden
- attraktives Erschließungskonzept für den Umweltverbund (Fuß-/Radverkehr, ÖPNV) erforderlich, um das Kfz-Verkehrsaufkommen so gering wie möglich zu halten

Empfehlung aus verkehrlicher Sicht:

- Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung werden Grundlage für das geplante städtebauliche Verfahren
- Beschränkung auf 550 WE im Verfahren
- für Fuß- und Radverkehr wird eine östliche Durchbindung und ein von dort separat geführter Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie auf jeden Fall empfohlen
- geplanter Bahnhofspunkt Rußhütte sollte weiter verfolgt werden

Wie geht es weiter?

- Das städtebauliche Verfahren endet mit der Preisgerichtssitzung am 13. September 2022
- Die Wettbewerbsergebnisse werden danach öffentlich ausgestellt – Zeitpunkt und Ort werden auf der Homepage bekannt gegeben
- Der Siegerentwurf des städtebaulichen Verfahrens bildet die Grundlage für die weiteren Verfahrensschritte im Bebauungsplan
- Erst durch einen Bebauungsplan wird die Bebauung und Erschließung des Plangebiets ermöglicht

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**

Diskussion

Anregungen?

Wünsche?

Kritik?

Kontakt:

[https://www.saarbruecken.de/rathaus/
stadtentwicklung/im_knappenroth](https://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/im_knappenroth)

Stadtplanungsamt:

Bahnhofstraße 31

66111 Saarbrücken

Telefon: +49 681 905-4078

Montag - Mittwoch

9 - 12 Uhr

und 13.30 - 15.30 Uhr

Donnerstag

8 - 18 Uhr

Freitag

9 - 12 Uhr