

3.6 Ruhender motorisierter Individualverkehr

Der ruhende MIV wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans für den weiter gefassten Bereich der Innenstadt untersucht. Dieses Gebiet stellt die vielfältigsten Ansprüche an das Parken und ist gemeinsames Ziel unterschiedlichster Nutzergruppen (vor allem Bewohner, Kunden, Touristen sowie Beschäftigte). Dabei wurden die größeren Parkieranlagen lokalisiert und bewertet, um einen Handlungsbedarf zu ermitteln. Darüber hinaus wurde auch der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum überblicksmäßig untersucht.

3.6.1 Dokumentenanalyse

Für den ruhenden motorisierten Individualverkehr liegt bislang ein Konzept für die Innenstadt aus dem Jahr 2014 vor. Darüber hinaus wurde 2017 eine Parkraumerhebung im Klinikviertel durchgeführt.

Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr

Im Jahr 2012, beauftragte die Stadt Lahr die Planungsgruppe Nord – PGN in Kassel mit einer Parkraumuntersuchung und Parkraumkonzeption für die Innenstadt. Die Untersuchung wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, der aus Mitgliedern des Gemeinderats und der Stadtverwaltung sowie Akteuren aus Vereinen und Verbänden bestand.

Das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt wurde nördlich durch die Berg- bzw. Turmstraße sowie westlich durch Goethe- und Alte Bahnhofstraße begrenzt. Östlich war es durch die Gärtnerstraße und südlich durch die Tiergartenstraße begrenzt. Hier wurde die Auslastung aller vorhandenen öffentlichen Parkplätze und der öffentlich zugänglichen und nutzbaren Stellplätze erhoben. Festgestellt wurden eine moderate Auslastung der Parkplätze im gesamten Untersuchungsgebiet sowie die Tatsache, dass in den Parkhäusern zu allen Tageszeiten Kapazitäten frei sind. Ergänzend wurde eine entsprechende Befragung von Parkplatznutzern und Kunden mit dem Ziel einer Einschätzung der Parkraumsituation durch die Nutzer und eine Analyse des bestehenden statischen Parkleitsystems durchgeführt.

Aufgrund der Analyse und der zu erwartenden Mehrkosten bei einem dynamischen Parkleitsystem wurde das statische Parkleitsystem im Ergebnis als angemessen und ausreichend bewertet. Im Konzept wurde jedoch empfohlen, den Bestand zu optimieren und gesondert Parkplätze für Kurz- und Langzeitparker auszuweisen.

Abschließend wurden Ziele, Strategien und Instrumente zum Parkraumkonzept formuliert und vor allem Details zur Optimierung des Parkleitsystems sowie konkrete Empfehlungen zur Bewirtschaftung der einzelnen Parkieranlagen etc. aufgeführt. Dazu zählten Hinweise zu den Parkgebühren beziehungsweise Tarifen sowie zur Bewohnerparkbevorzugung und -parkzonen. Zudem wurden Empfehlungen zu Sonderparkplätzen, wie bspw. Behindertenparkplätzen, formuliert. Die Gesamtbilanz beinhaltet zusätzlich folgende Empfehlungen:

- Unterstützung des Parkraummanagements durch Mobilitätsmanagement

- Ausbau des Carsharing-Angebots in Lahr
- Optimierung der Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit

Parkraumerhebung für das Klinikviertel Lahr/ Schwarzwald

Im Rahmen der *Fußverkehrs-Checks 2016* (vgl. Kapitel 3.1) wurde das Thema ruhender Verkehr als Handlungsfeld zur Steigerung der Sicherheit und Qualität des Fußverkehrs definiert. Daher hat die Stadt Lahr die Planersocietät damit beauftragt, für den Bereich des Lahrer Klinikviertels eine detaillierte Parkraumuntersuchung durchzuführen und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen abzuleiten. Ziel war, das Klinikviertel für Fußgänger attraktiver und sicherer zu machen und dadurch die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Der Untersuchungsraum umfasste etwa 510 öffentlich zugängliche Parkplätze, die größtenteils nicht bewirtschaftet waren. Teil des Untersuchungsraumes waren zudem ca. 580 Stellplätze im privaten Raum sowie 535 bewirtschaftete Stellplätze (Mitarbeiterparkplatz, Parkhaus, oberes und unteres Parkdeck sowie eine Tiefgarage), die an das Klinikum angegliedert sind.

Als Ergebnis wurde festgehalten, dass die Parkraumsituation im Klinikviertel Lahr insgesamt nicht kritisch ist. Es wurden jedoch einzelne Teilbereiche ausgemacht, in denen hoher Parkdruck zu Konflikten führt. An werktäglichen Vormittagen sind sowohl öffentliche als auch private Stellplätze beispielsweise in der Umgebung des Klinikums und des Ärztehauses in der Bottenbrunnenstraße beziehungsweise im Hosenmattenweg oder im Umfeld der Schulen stark ausgelastet.

Abschließend wird empfohlen, das Angebot an Parkständen im öffentlichen Straßenraum neu zu ordnen. Teilweise sollte dieses auch reduziert werden, um insbesondere auf den Schulwegen im direkten Umfeld von Klinikum, Ärztehaus und Schulen die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen. Da dennoch zu den Spitzenstunden in Teilbereichen Engpässe zu beobachten waren, wurde vorgeschlagen, das Angebot auf private Flächen zu erweitern. Zudem wurde für den südwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets aufgrund der hohen, primär durch Bewohner verursachten Auslastung empfohlen, Bewohnerparken einzurichten. Angesichts der integrierten Lage von Klinikum und Ärztehaus in einem Wohngebiet sollte darüber hinaus mit besonders großem Nachdruck versucht werden, mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements den Kfz-Anliegerverkehr zu verringern.

3.6.2 Status quo des ruhenden motorisierten Individualverkehrs

Größere Parkieranlagen

Derzeit gibt es in der Innenstadt²⁰ insgesamt 663 Parkplätze in größeren Parkieranlagen. Gegenüber den Innenstadtbereichen vergleichbarer Städte sind dies jedoch verhältnismäßig wenig Parkplätze. Dafür liegen die Parktarife im Vergleich eher im oberen Bereich.

Tabelle 31: Parktarife in Lahr im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe

	Lahr	Bretten	Bruchsal	Limburg
Einwohnerzahl	ca. 47.000	ca. 29.000	ca. 45.000	ca. 35.000
Stellplätze in Parkieranlagen (im Innenstadtbereich)	663	682	1.100	1.455
Tarife pro Stunde	1,00 – 1,50 €	0,50 – 1,00 €	Max. 1,20 €	1,00 – 1,50 €
Ladesäulen	13	3	19	27

Quelle: Eigene Erhebung; Stadt Bruchsal o.J.

Gebührenpflichtige Parkzeiten der städtischen Parkieranlagen (in der folgenden Tabelle in blau hervorgehoben) sind Montag bis Freitag zwischen 08:00 und 17:00 Uhr sowie am Samstag von 09:00 bis 12:00 Uhr. In der Regel betragen die Gebühren 0,50 Euro pro angefangener halber Stunde bei einer Höchstparkdauer von zwei Stunden. Im oberen Bereich der Parkpalette an der Turmstraße kommt dagegen statt der Gebühren eine Regelung per Parkscheibe zum Einsatz. Abweichend sind die Parkgebühren in den privaten Anlagen, die von Park Service Hüfner betrieben werden (in der folgenden Tabelle 32 in schwarz).

²⁰ Eingrenzung analog zum Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr: nördlich durch die Berg- bzw. Turmstraße, westlich durch Goethe- und Alte Bahnhofstraße, östlich durch die Gärtnerstraße und südlich durch die Tiergartenstraße.

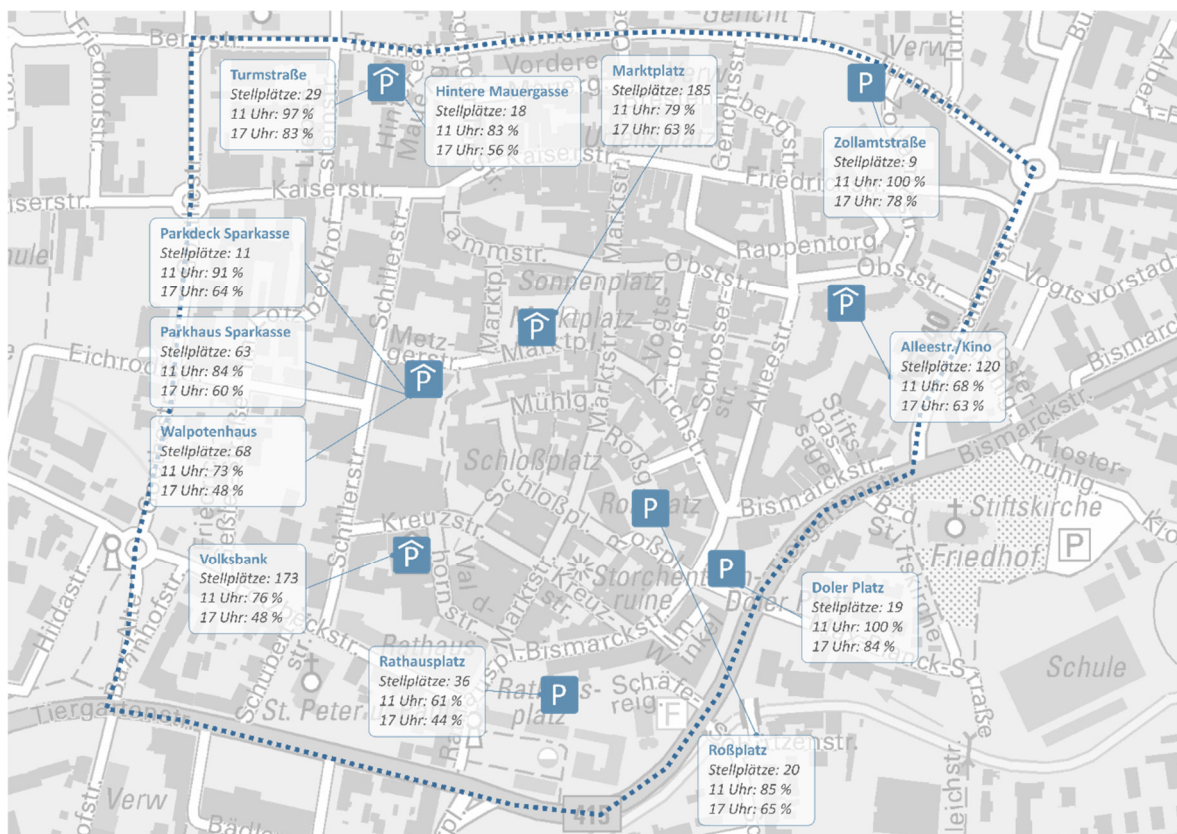
Tabelle 32: Tarife in den Parkierungsanlagen in der Lahrer Innenstadt

	Kurzzeitparken	Tarif für eine Stunde
Alleestraße/ Kino	ja	1,00 €
Marktplatz	nein	1,00 €
Volksbank	nein	1,00 €
Turmstraße/ Zollamtstraße	nein	1,00 €
Rathausplatz/ Feuerwehr	nein	1,00 €
Doler Platz	nein	1,00 €
Roßplatz	ja	1,50 €
Sparkasse Parkhaus	ja	1,50 €
Sparkasse Parkdeck	ja	1,50 €
Walpotenhaus	ja	1,50 €
Turmstraße oben	nein	Parkscheibe
Turmstraße unten	nein	1,00 €

Quelle: Eigene Erhebung

Darüber hinaus wurde die Auslastung dieser Parkierungsanlagen an einem Normalwerktag (Mittwoch, 10. Juli 2019/ Schulzeit/ ohne besonderen Wiedereinfluss) einmal vormittags (11:00 Uhr) und einmal nachmittags (17:00) begangen und analysiert.

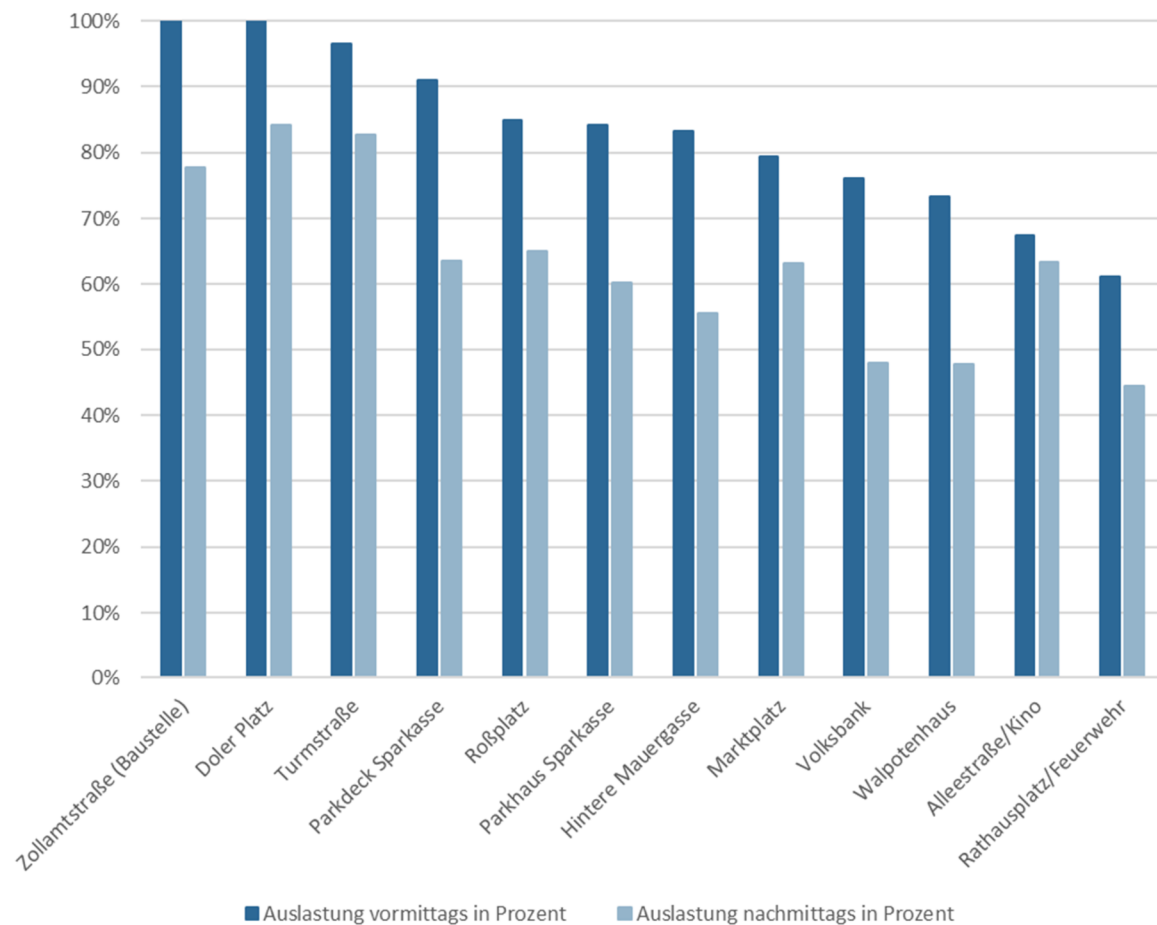
Abbildung 103: Verortung und Auslastung der Parkierungsanlagen in der Lahrer Innenstadt



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Stadt Lahr, Amt für Geoinformation und Liegenschaften

Nach Analyse der Belegungszahlen fällt auf, dass sämtliche Parkierungsanlagen vormittags stärker ausgelastet sind als nachmittags (etwa um 20 bis 30 %). Anhand der Auslastung kann der Parkdruck ermittelt werden (vgl. FGSV 2012, S. 42). Sieben der Anlagen weisen vormittags einen hohen Parkdruck über 80 % auf, davon vier einen sehr hohen über 90 %, wovon wiederum zwei auch nachmittags einen hohen Druck aufweisen. Bei vier der Anlagen ist jeweils am Nachmittag mit unter 60 % kein Parkdruck vorhanden. Die durchschnittliche Belegung ist vormittags bei 77 %, was einen mittleren Parkdruck bedeutet, und nachmittags bei 58 %, was keinen Parkdruck bedeutet.

Abbildung 104: Auslastung der Parkierungsanlagen in der Lahrer Innenstadt



Quelle: Eigene Erhebung

Im Vergleich zu den Ergebnissen der (teilweise detaillierteren) Erhebung für das *Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr* fällt auf, dass die durchschnittliche Belegung in Grundzügen vergleichbar ist. Lediglich die Tiefgarage Stadtmitte, jetzt Alleestraße/ Kino, ist deutlich stärker ausgelastet (vgl. *Stadt Lahr 2014, S.8ff*). Bei der Erhebung im Jahr 2012 lag sowohl auf den Tag zwischen 09:00 und 17:00 Uhr als auch auf Tiefgaragen sowie Parkplätzen im öffentlichen Raum bezogen eine relativ ausgeglichene Auslastung im Bereich zwischen 60 % und 70 % vor (vgl. *Stadt Lahr 2014, S.18*).

Parkleitsystem

Mit Ausnahme von vier Parkierungsanlagen, die an der Einfahrt über eine dynamische Auslastungsanzeige verfügen, erfolgt die Lenkung der Fahrzeuge zu den verschiedenen Parkierungsanlagen

durch ein statisches Parkleitsystem. Dabei werden die einzelnen Anlagen den Bereichen Nord, Ost und West zugeordnet. Diesen Bereichen ist auf den entsprechenden Schildern (vgl. Abbildung 105) jeweils eine Farbe zugeordnet (blauer, roter oder gelber Punkt). Eine Erklärung oder Übersicht im öffentlichen Raum konnte zu den farbigen Symbolen jedoch nicht ausgemacht werden. Zudem gibt es auch auf dem Internetauftritt der Stadt derzeit keine entsprechenden Hinweise oder Informationen zum oben beschriebenen Parkleitsystem.

Abbildung 105: Statisches Parkleitsystem in der Turmstraße (links); Dynamische Belegungsanzeige am Parkhaus Volksbank (rechts)



Quelle: Planersocietät

Parken im öffentlichen Raum

Neben den größeren Parkieranlagen ist auch das Parken im öffentlichen Raum eine Abstellmöglichkeit für Kfz. Zu den oben genannten Parkplätzen in Parkieranlagen kommen im Bereich der Innenstadt noch etwa 500 Parkstände im Straßenraum sowie weitere in angrenzenden Bereichen wie beispielsweise Arena, Parkplatz Klostermühlgasse oder Parkplatz Max-Planck-Straße.

Im Straßenraum finden sich neben den regulären Parkplätzen auch Sonderparkplätze. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Parkstände mit Elektroladesäulen im Bereich des Rathausplatzes oder der Schubertstraße, an denen Elektrofahrzeuge vier Stunden lang geparkt und geladen werden können. Generell ist zu erwähnen, dass Elektrofahrzeuge im gesamten Innenstadtbereich auf städtischen Parkplätzen mit Parkscheinautomaten drei Stunden lang kostenlos parken können. Auch Parkplätze für Menschen mit Behinderung finden sich im gesamten Innenstadtbereich gleichmäßig verteilt im Straßenraum (bspw. am Rathausplatz). Zudem gibt es zwei Zonen, in welchen Bewohner kostenlos parken dürfen. Weiterhin sind als Besonderheit mancherorts Parkplätze für Zweiräder zu finden.

Abbildung 106: Zweirad-Parkplatz, Schillerstraße (links); Parkplätze für Bewohner am Roßplatz (rechts)



Quelle: Planersocietät

Bestimmte Straßenabschnitte in der Innenstadt sind für Gehwegparken mittels markierter Parkstände freigegeben, so zum Beispiel in der Schiller- und Eichrodtstraße. Daneben konnte auch illegales Gehwegparken beobachtet werden, in diesem Fall besonders häufig im Bereich der Obst- und Alleestraße. Vereinzelt konnten auch anderweitig regelwidrig abgestellte Fahrzeuge ausgemacht werden. Dazu zählen beispielsweise in der Fußgängerzone parkende Fahrzeuge oder kurzzeitig haltende Lieferfahrzeuge, wie im Speziellen KEP-(Kurier-, Express- und Paket-) Dienstleister. Dies führt häufig zu Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, wie Fußgängern und Radfahrern.

Die Stadt Lahr geht mit einem Gemeinderatsbeschluss von Anfang 2019 nun konsequenter gegen das Gehwegparken vor und sanktioniert das Parken auf Gehwegen grundsätzlich, sofern es nicht mittels Markierung oder Beschilderung erlaubt ist. Zur Umsetzung bei beengten Straßenverhältnissen und bestehendem Parkdruck wurden jedoch auch unter Einhaltung von 2 m Gehwegrestbreite durch Beschilderungen, Markierungen und Bordsteinabsenkungen eine entsprechende Erlaubnis für das Parken auf Gehwegen eingerichtet. Bei Missachtung der Regelung wurden durch den kommunalen Ordnungsdienst zunächst gelbe Karten verteilt. Nach einer Eingewöhnungszeit wurde ab 2020 auch ein Bußgeld fällig.






Abbildung 107: Illegales Gehwegparken, Lotzbeckstraße (links); Legales Gehwegparken, Eichrodtstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.6.3 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *ruhenden motorisierten Individualverkehrs* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

-  Komfortable Ausgangslage hinsichtlich der Verfügbarkeit und Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt
-  Punktuell schwierige Parksituation außerhalb der Innenstadt (z. B. im Klinikviertel und in Wohngebieten)
-  Teilweise illegales Gehwegparken; auch legales Gehwegparken schränkt abschnittsweise den verfügbaren Raum für Fußgänger ein
-  Statisches Parkleitsystem vorhanden, für Nutzer jedoch kaum nachvollziehbar
-  Kein einheitliches Tarifsysteem in den innerstädtischen Parkieranlagen

3.7 Wirtschafts- und Güterverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr zählen grundsätzlich die Beförderung jeglicher Güter von A nach B sowie alle Wege und Fahrten, welche in Ausübung der beruflichen Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden und nicht der unmittelbaren Befriedigung privater Bedürfnisse des Verkehrsteilnehmers selbst dienen. Wie auch der private Personenverkehr lässt sich der Wirtschaftsverkehr in verschiedene Kategorien unterteilen. Dabei umfasst:

- der **Güterverkehr** – die reine Beförderung von Gütern, mit der praktisch keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Installation der gelieferten Ware) verbunden sind.
- der **Personenwirtschaftsverkehr** – Wege und Fahrten von Personen, die am Zielort eine Erwerbsarbeitsleistung erbringen. Ob hierbei weitere Güter oder Personen mitgenommen werden, ist zunächst nachrangig.
- der **Personenbeförderungsverkehr** – die ausschließliche Beförderung von Personen, mit der keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Betreuung am Zielort) verbunden sind.

Die nachfolgenden Ausführungen zum Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre und Personenwirtschaftsverkehre mit Lkw über 3,5 t, die vor diesem Hintergrund ihrer negativen Auswirkungen (Schadstoffe, Lärm, Straßenraumbeanspruchung), als auch bei der Ver- und Entsorgung von besonderer Relevanz in Städten sind, gleichzeitig aber auch bei der Ver- und Entsorgung eine wichtige Rolle spielen.

Für die Güter- und Personenwirtschaftsverkehre, die mit Pkw bzw. Kleintransportern oder anderen Verkehrsmitteln abgewickelt werden, liegen hingegen keine spezifischen Daten für Lahr vor. Da sie sich hinsichtlich ihrer Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind die Belange durch die allgemeinen Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie den anderen Verkehrsarten ausreichend berücksichtigt. Eine Besonderheit stellen jedoch Lieferdienste dar, deren Fahrtenzahl bundesweit stark ansteigt. Insbesondere in innerstädtischen, zentralen Bereichen stellt dieser Anstieg häufig ein Problem für die dortige Aufenthaltsqualität und Bewegungsfreiheit anderer Verkehrsteilnehmer dar. Einige Städte reagieren derzeit mit verschiedenen Maßnahmen aus dem Bereich der City-Logistik²¹ darauf. In Lahr sind den Gutachtern solche Maßnahmen bislang noch nicht bekannt.

3.7.1 Quellen und Ziele sowie Routen des Wirtschaftsverkehrs

Die Gewerbe- und Industrieflächen in Lahr sind sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die meisten Gewerbeflächen liegen im Westen der Stadt jenseits der Bahnlinie. Große Logistikbetriebe haben sich auf dem ehemals militärisch genutzten Flugplatzumfeld niedergelassen. Die Autobahn 5 ist schnell und ohne Durchfahrt sensibler Bereiche (z. B. Wohnnutzung) zu erreichen. Der großräumige gewerblich-bezogene Schwerverkehr kann somit weitestgehend aus der Kernstadt und den dicht besiedelten Gebieten herausgehalten werden.

21 z. B. eine Bündelung oder bessere Koordinierung, um das Fahrtenaufkommen zu minimieren und verträglicher abzuwickeln.

Die B 415 stellt jedoch die wichtigste und alternativlose Hauptverbindung des östlichen Orts- und Verkehrsnetzes an die Autobahn dar. Verkehr in bzw. aus Richtung Osten muss dort entlang und somit durch die entsprechenden Stadtteilzentren fahren.

Neben dem zentralen Versorgungsbereich in der Innenstadt befinden sich weitere großflächige Einzelhandelsstandorte und mehrere Nahversorgungsbereiche sowie kleinere Einzelhandelsstandorte entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes. Deren Belieferungsverkehre müssen zwangsläufig in dicht bebaute Bereiche fahren. Dasselbe gilt für die Lahrer Innenstadt. Sie zieht als bedeutender Handels- und Arbeitsplatzstandort eine größere Menge Lieferverkehr an. Sie wird auch vom Schwerverkehr neben der B 415 über die Parallelachsen Schwarzwaldstraße und Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße/ Turmstraße angebunden. Die Zunahme an Lieferfahrten in die Lahrer Fußgängerzone bzw. deren Umfeld (u. a. Lieferdienste, Marktbesucher, Geschäftsanlieferungen, private Lieferungen) wirkt sich z. T. durchaus störend auf das dortige Straßenbild und die Aufenthaltsqualität aus. Lieferfahrten in die Fußgängerzone sind in Lahr nur von 6 bis 11 Uhr zulässig. Dies wird jedoch laut Verwaltung, Öffentlichkeitsbeteiligung und eigenen Beobachtungen häufig missachtet. Auch Halten bzw. Parken von Lieferfahrzeugen auf den dortigen Gehwegen und Fußgängerbereichen wurde seitens der Öffentlichkeit bemängelt. Kontrollen finden in der Fußgängerzone zurzeit kaum statt.

Abbildung 108: Lieferverkehrsregelung in der Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Die höchsten Schwerverkehrsbelastungen konnten im Rahmen der Verkehrserhebungen neben der Autobahn 5 (rd. 5.000–6.000 Schwer-Kfz²²/Tag je Richtung) insbesondere auf der Bundesstraße B 415 festgestellt werden. Dort fahren in beide Richtungen zusammen täglich zwischen 600 und 1.200 Schwer-Kfz, teils direkt durch den Kernstadtbereich. In den Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach sind es noch rd. 600–700 Schwer-Kfz/Tag. Die Ortsdurchfahrten sind dort jedoch vereinzelt von einem für diese Verkehrsmenge zu schmalen Straßenquerschnitt gekennzeichnet und in der Regel direkt mit Wohngebäuden angebaut. Eine vergleichbare, zum Teil sogar höhere Menge (800–2.000 Schwer-Kfz/Tag) fährt über die Dr.-Georg-Schaeffler-Straße, welche eine wichtige Anbindungsfunktion der westlichen Gewerbegebiete darstellt. Hier gibt es jedoch keine angrenzenden Wohnbereiche (vgl. Abbildung 110).

Konfliktträchtiger, aber mit 200–400 Schwer-Kfz/Tag auch nicht sehr hoch, ist der Schwerverkehr auf der Schwarzwaldstraße. Hier verkehren täglich auch viele Busse und verbinden u. a. die Innenstadt mit dem Bahnhof. An der Schwarzwaldstraße befinden sich außerdem mehrere Gewerbebetriebe und Nahversorger – aber auch Wohngebäude und Schulen.

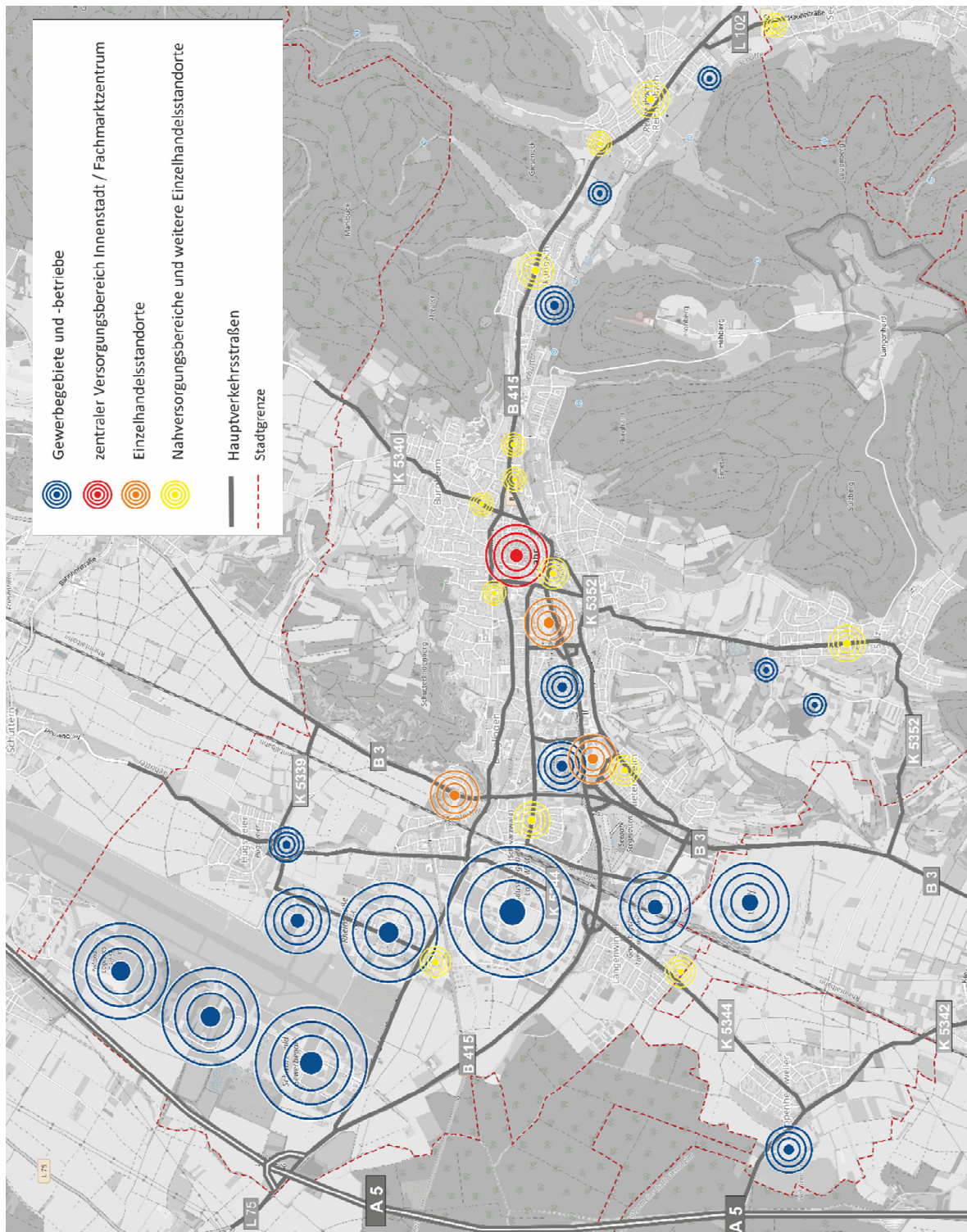
Die B 3 ist in Nord-Süd-Richtung mit rd. 500–800 Schwer-Kfz/Tag ebenfalls – für eine Bundesstraße – gering belastet. Sie ist gut ausgebaut und führt überwiegend durch konfliktarme Bereiche. Der

²² Schwer-Kfz: Lastzüge, Lkw über 3,5 t sowie Busse

meiste Schwerverkehr dort biegt – von Norden bzw. von Süden kommend – auf die B 415 bzw. die Dr.-Georg-Schaeffler-Straße sowie Richtung Innenstadt in die Schwarzwaldstraße ab. Der reine SV-Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse ist hingegen niedrig (im Rahmen einer Kennzeichenerfassung 2019 wurden 54 Schwer-Kfz/Tag von Süd nach Nord und 63 von Nord nach Süd gezählt).

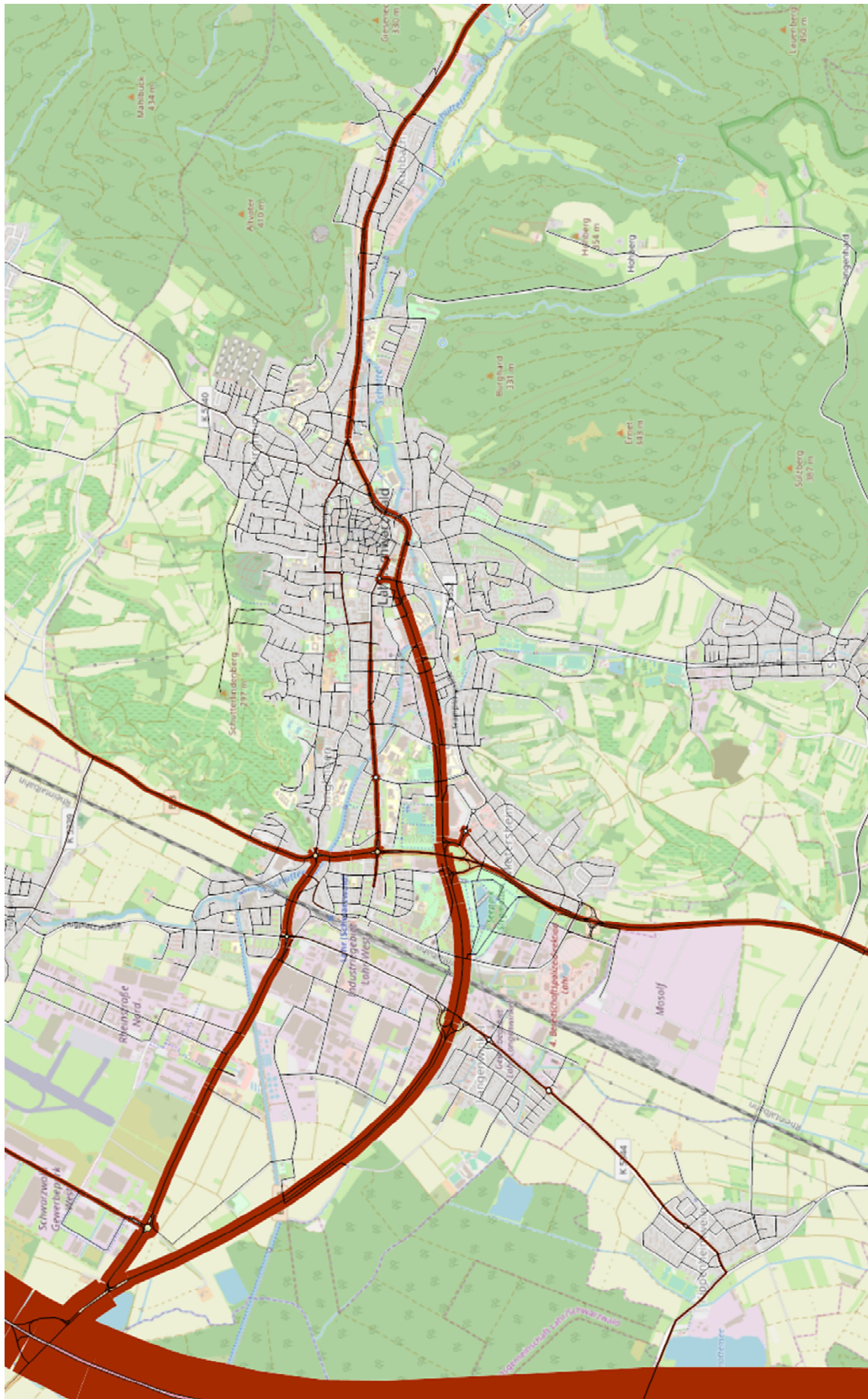
Insgesamt lässt sich sagen, dass der Schwerverkehr in Lahr gut auf den dafür angedachten Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden kann. Die meisten davon sind für die vorliegende Belastung ausgebaut und können ihre Funktion erfüllen. Zu Konflikten kommt es hingegen an den Ortsdurchfahrten (v. a. B 415 in der Innenstadt, Reichenbach und Kuhbach), wo der Straßenraum deutlich enger wird und die Anwohner Lärm- und Luftbelastungen stärker empfinden. Im derzeitigen Straßennetz gibt es allerdings keine Alternativrouten für Lkw, um störungsfrei von Ost nach West bzw. West nach Ost die Stadt zu durchqueren bzw. die Innenstadt anzufahren.

Abbildung 109: Quellen und Ziele des Schwerververkehrs



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 110: Verhältnismäßige Darstellung des Schwerververkehrs im Verkehrsmodell (SV-Kfz/24h, ohne Werte)



Quelle: Eigene Darstellung/ Verkehrsmodell (SV-Fahrten/Tag); Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.7.2 Entwicklung des Schwerverkehrs

Wie sich der Verkehr in den letzten Jahren entwickelt hat, zeigt ein exemplarischer Vergleich der Belastungen an ausgewählten Querschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes. Die Querschnitts-
vergleiche wurden dort angegeben, wo entsprechend vergleichbare Daten vorlagen. Dazu wurden
die Daten der SVZ Baden-Württemberg/ Verkehrsmonitoring von 2005–2017, als auch die 2019
selbst erhobenen Zählstellen herangezogen.

Tabelle 33: Vergleich Schwerverkehrsbelastung an ausgewählten Knoten, 2005 bis 2019

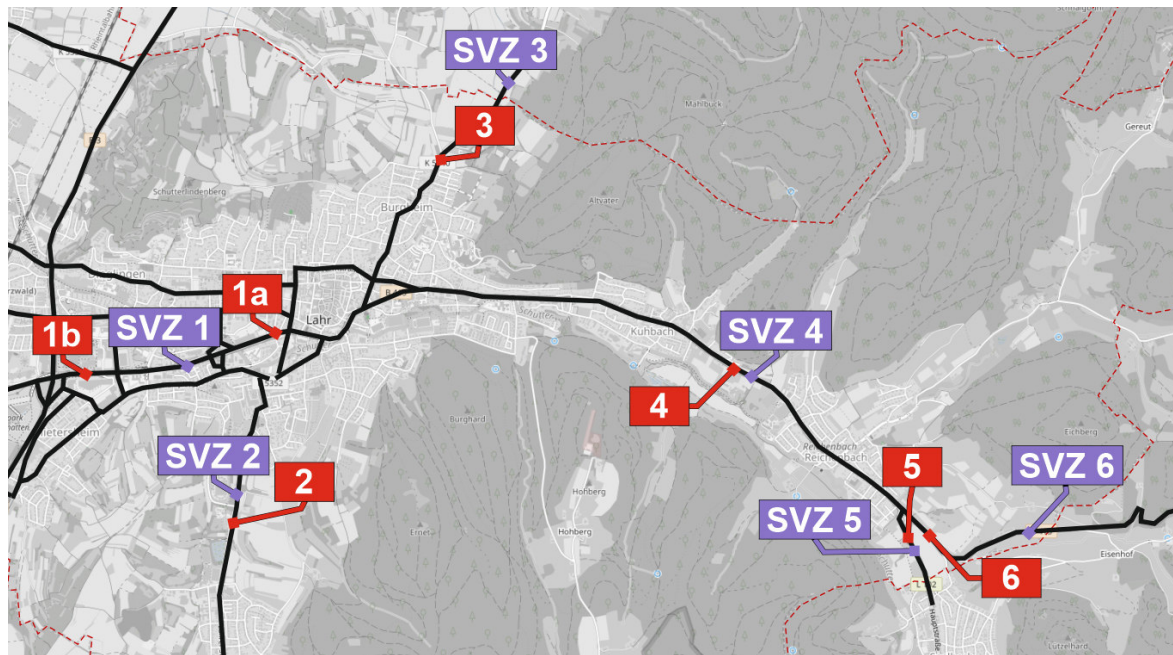
(Schwer-Kfz/24h (DTV_{SV} und %-Anteil am Gesamtverkehr)

Zählstelle SVZ	1 (B 415)		2 (K 5352)	3 (K 5340)	4 (B 415)	5 (L 102)	6 (B 415)
2005	767 (4,4 %)		136 (2,1 %)	450 (4,3 %)	783 (4,4 %)	509 (5,9 %)	409 (6,5 %)
2010	684 (4,2 %)		106 (2,1 %)	109 (1,8 %)	796 (4,3 %)	275 (3,1 %)	481 (7,6 %)
2010 zu 2005	-10,8 %		-22,1 %	-75,8 %	+1,7 %	-46,0 %	+17,6 %
2015	736 (3,5 %)		110 (2,1 %)	94 (1,4 %)	700 (4,4 %)	303 (3,0 %)	465 (7,9 %)
2015 zu 2010	+7,6 %		+3,8 %	-13,8 %	-12,1 %	+10,2 %	-3,3 %
2017	773 (4,1 %)		117 (2,2 %)	99 (1,4 %)	548 (4,2 %)	314 (3,0 %)	487 (8,0 %)
2017 zu 2015	+5,0 %		+6,4 %	+5,3 %	-21,7 %	+3,6 %	+4,7 %
Zählstelle 2019	1a*	1b*	2*	3*	4	5	6*
2019	660 (3,3 %)	725 (3,3 %)	120 (2,1 %)	93 (1,1 %)	627 (3,9 %)	246 (2,4 %)	455 (7,1 %)
2019 zu 2017	-14,6 %	-6,2 %	+2,6 %	-6,1 %	-14,4 %	-21,7 %	-6,6 %
2019 zu 2005	-14,0 %	-5,5 %	-11,8 %	-79,3 %	-19,9 %	-51,7 %	+11,2 %

* leicht abweichende Zählstandorte (mit Zu-/Abfahrten dazwischen)

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 111: Lage der Vergleichsstellen – Dauerzählstellen SVZ (lila), eigene Zählung 2019 (rot)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Es ist festzustellen, dass an den betrachteten Zählstellen in Lahr überwiegend sowohl absolute Schwerverkehrsmengen als auch relative Schwerverkehrsanteile am Gesamtverkehr rückläufig sind. Die Hauptziele der großen Lkw liegen größtenteils in den westlichen Gewerbegebieten, die Verkehre in bzw. aus Richtung Osten verlieren mehr und mehr an Bedeutung. Grundsätzlich ist jedoch, laut generellen Prognosen des Bundes, mit einer Zunahme der Schwerverkehre auf den Fernstraßen auszugehen. In Lahr wird dies insbesondere die Autobahn sein. Und auch Lieferverkehre nehmen im Bundestrend nahezu überall zu. Ein Grund dafür ist u. a. der stark wachsende Onlinehandel.

3.7.3 Kurzfazit

Abschließend wird die Situation des Wirtschafts- und Güterverkehrs in Lahr übersichtlich bewertet:

- ⊕ Sehr gute Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industrie-/Logistikstandorte über die Hauptverkehrsstraßen (B 415 und Autobahn 5)
- ⊕ Aufgrund der Lage der Gewerbegebiete vergleichsweise geringe Belastung der Siedlungsbereiche und Innenstadt; effektive Bündelung auf das Hauptnetz
- ⊕ Überwiegend sinkende Schwerverkehrsmengen und -anteile
- ⊖ Nutzungskonflikte und Anliegerbelastungen entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, insb. B 415 in der Kernstadt und den östlichen Stadtteilen
- ⊖ Wachsender Anteil an Lieferdienstfahrten (Fahrzeuge unter 3,5 t; bundesweiter Trend)

3.8 Inter- und Multimodalität/ neue Mobilitätsdienstleistungen

Das Mobilitätsverhalten vieler Menschen verändert sich durch vielfältige Lebensstile, ein neues Mobilitäts- und Umweltbewusstsein, die demografische Entwicklung, technische Entwicklungen (v. a. in der Informations- und Kommunikationstechnologie) aber auch aufgrund finanzieller Aspekte. Die Kombination verschiedener Modi²³ auf einem Weg oder die Nutzung verschiedener Modi bei der Durchführung von Wegen lassen sich mit den Begriffen Inter- und Multimodalität (vgl. Tabelle 34) spezifizieren.

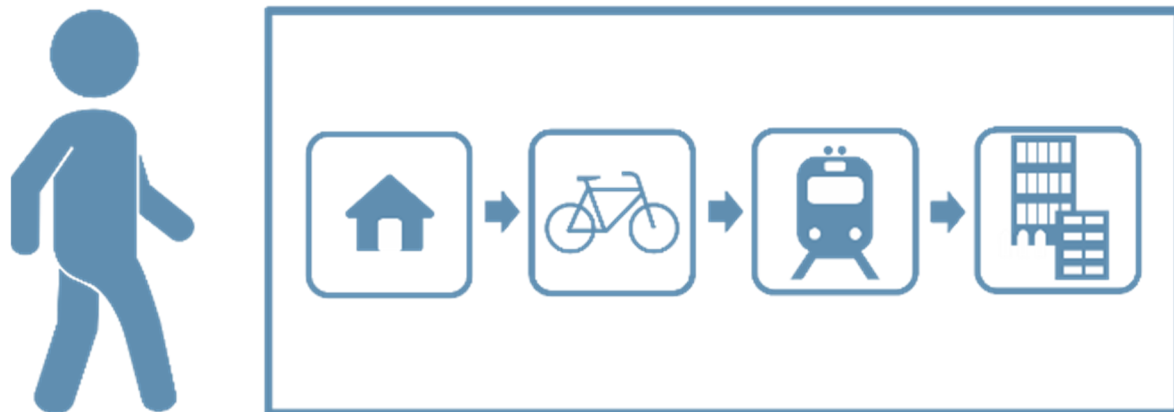
Tabelle 34: Definition von Inter- und Multimodalität

	Intermodalität	Multimodalität
Angebot	<p>Intermodale Mobilitätsdienstleistungen: Dienstleistungen, die die Kombination von verschiedenen Modi auf einem Weg ermöglichen bzw. erleichtern</p> <p>Intermodale Verknüpfungsanlage: Infrastruktur, die die Kombination von verschiedenen Modi auf einem Weg ermöglicht</p>	<p>Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Dienstleistungen, die die Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Wegen ermöglichen bzw. erleichtern</p>
Nachfrage	<p>Intermodales Verhalten: Die Nutzung von verschiedenen Modi für die einzelnen Etappen eines Wegs</p>	<p>Multimodales Verhalten: Die Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums</p>

Quelle: Eigene Darstellung nach Kagerbauer et al. 2018

Grundsätzlich kommen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad eher auf vergleichsweise kurzen Distanzen in Frage. Deshalb hat die Vernetzung bzw. Kombination mit anderen Verkehrsangeboten eine besondere Bedeutung. Bei der Förderung eines intermodalen Mobilitätsverhaltens müssen nicht nur die entsprechenden Dienstleistungen, sondern insbesondere auch die Verknüpfungsanlagen bzw. Schnittstellen betrachtet werden. Darüber hinaus können diese intermodalen Schnittstellen eine Bedeutung innerhalb eines multimodalen Mobilitätsverhaltens haben. Abbildung 112 zeigt jedoch auch, dass eine Person, die einen intermodalen Weg zurücklegt, gleichzeitig zur Gruppe der multimodalen Personen gehört. Dahingegen verhält sich eine Person, die sich in einem bestimmten Betrachtungszeitraum multimodal fortbewegt, nicht zwangsläufig intermodal. Das intermodale Mobilitätsverhalten ist demnach ein Spezialfall des multimodalen Mobilitätsverhaltens.

²³ Klassische Modi sind: Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV

Abbildung 112: Beispiele zu multimodalem und intermodalem Mobilitätsverhalten**Multimodales Verkehrsverhalten****Intermodales Verkehrsverhalten**

Quelle: Eigene Darstellung nach ZNM NRW 2015

3.8.1 Intermodale Verknüpfungsanlagen

Zu den intermodalen Schnittstellen in Lahr gehören Park- sowie Bike + Ride-Anlagen und Mitfahrerparkplätze für Fahrgemeinschaften. Darüber hinaus können an solchen Schnittstellen auch mehrere und vielfältig ausdifferenzierte Mobilitätsangebote angeboten werden.

Park + Ride und Bike + Ride

Park- sowie Bike + Ride-Anlagen sind im Stadtgebiet lediglich am Bahnhof zu finden. Sie bieten kostenlose Parkplätze für insgesamt 94 Pkw und 435 Fahrräder. Beide befinden sich in direkter Nähe der Gleise sowie des ZOB.

Abbildung 113: Park- sowie Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof

Quelle: Planersocietät

Teil der Analyse war eine überschlägige Untersuchung der Auslastung und Nachfrage der Park + Ride-Anlage. Die Erhebung fand an einem Normalwerktag (Dienstag, 17.09.2019, um 11:00 Uhr/Schulzeit/ohne besonderen Wettereinfluss) statt, da hier bezogen auf klassische Arbeits- und Pendlerzeiten auf die überwiegende Nutzung durch Mittel- und Langzeitparker geschlossen werden kann. Einerseits wurde die Auslastung erhoben und andererseits qualitative Merkmale der Parkplätze aufgenommen. Da alle Parkplätze unbewirtschaftet sind, ist im Gegensatz zu Kapitel 3.6 der Vergleich von Preisstruktur obsolet.

Am Bahnhof waren beide Park + Ride-Anlagen sehr gut ausgelastet. An der südlichen Anlage waren mit Ausnahme von drei Parkplätzen, bei denen es sich um die drei Behindertenparkplätze handelt, alle Plätze belegt. Darüber hinaus waren im unmittelbaren Umfeld (unter der Baumreihe entlang der Gleise) mehrere Pkw abgestellt. Dort ist jedoch ein Abstellen originär nicht vorgesehen, da keine definierten Parklätze vorhanden sind. An der nördlichen Anlage, die einen direkten, barrierefreien Zugang zum Hausbahnsteig (Bahnsteig am Bahnhofsgebäude) besitzt, waren gleichermaßen sämtliche Parkplätze belegt.

Beide Anlagen machen hinsichtlich der Gestaltung und dem optischen Gesamteindruck einen hochwertigen Eindruck. Auch die bauliche Anordnung zeigt sich aufgrund der hinreichenden Bemessung und der Ausstattung mit (noch jungen) schattenspendenden Bäumen nutzerfreundlich.

Tabelle 35: Auslastung der Park + Ride-Anlagen zum Zeitpunkt der Erhebung an einem Normalwerktag

	Bahnhof Nord	Bahnhof Süd
Verfügbare Parkplätze	40	51 ²⁴
Genutzte Parkplätze	40	51 (+ weitere im Umfeld)

Quelle: Eigene Erhebung

24 54 inkl. Behindertenparkplatz

Abbildung 114: Nutzerfreundliche Park + Ride-Anlage (Bahnhof Süd) (links); Weitere im unmittelbaren Umfeld abgestellte Pkw (rechts)



Quelle: Planersocietät

Des Weiteren stehen Radfahrern in der Bike + Ride-Anlage unmittelbar am Hausbahnsteig überdachte Radabstellplätze und Fahrradboxen zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren die 135 Radabstellplätze mit einer Auslastung von etwa 90 % sehr gut ausgelastet. Zudem sind zwölf kleine Ladefächer für Fahrradakkus vorhanden.

Neben diesen frei zugänglichen Radabstellplätzen gibt es 150 abschließbare Fahrradboxen, die bei der Stadt Lahr angemietet werden können. In zehn dieser Boxen lassen sich mittels einem eingebauten Stromanschluss Fahrradakkus aufladen. Da eine Fahrradbox für zwei Fahrräder konzipiert ist, werden die Boxen in der Regel jeweils von zwei Nutzern geteilt. Die Jahresmiete für eine halbe Box beträgt 50,00 Euro (vgl. Stadt Lahr 2019d).

Die Bike + Ride-Anlage befindet sich aufgrund der unmittelbaren Nähe und guten Anfahrbarkeit in guter Lage für einen Umstieg in Bus oder Bahn. Der Weg zu den Anlagen ist durch Piktogramme auf der Straße gut gekennzeichnet. Die bauliche Anordnung ist ausreichend dimensioniert und ansprechend gestaltet. Zudem sind die Abstellmöglichkeiten durch gut positionierte Bügel und die abschließbaren Boxen auch hinreichend sicher. Somit liegt auch hier eine hohe Nutzerfreundlichkeit vor. Für Spezialfahrräder, wie Lastenräder oder Liegeräder sind jedoch keine eigenen gesicherten Abstellplätze (Bügel o. Ä.) vorhanden.

Abbildung 115: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus lag für die Abstellanlagen für motorisierte Zweiräder zum Zeitpunkt der Erhebung mit einer Auslastung von etwa 80 % ebenfalls ein hoher Parkdruck vor.

Abbildung 116: Abstellanlagen für motorisierte Zweiräder



Quelle: Planersocietät

Mobilitätsstation

Eine Mobilitätsstation als inter- und multimodaler Verknüpfungspunkt hat als Kernaufgabe die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote. Des Weiteren kommen der Mobilitätsstation Aufgaben als Ort von Kommunikation und Marketing, Information/ Service und als Treffpunkt zu (vgl. ZNM NRW 2015). In Lahr gibt es keine explizit als ebensolche ausgewiesenen Mobilstationen. Jedoch erfüllt der Bahnhof bzw. das entsprechende Umfeld als inter- und multimodaler Verknüpfungspunkt diese Funktion. Mit der Bahnstation und damit dem Anschluss an das regionale Schienennetz, dem ZOB, der Station für den Fahrradverleih, den Abstell- und Lademöglichkeiten für private Fahrräder, den durch Parkscheibe reglementierten Kurzzeitparkplätzen etc. sind zentrale Bestandteile einer Mobilitätsstation komprimiert und vernetzt vorhanden. Dennoch besteht hier hinsichtlich Kommunikation, Marketing und Service Ausbaubedarf.

Abbildung 117: Bahnhof bzw. Umfeld als Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Verkehrsangeboten (links); wenige entsprechende Informationen an der Informationstafel am ZOB



Quelle: Planersocietät

Gleiches trifft auch auf den Rathausplatz zu. Dort sind in unmittelbarer räumlicher Nähe eine Bushaltestelle, eine Station für den Fahrradverleih, Abstell- und Lademöglichkeiten für private Fahrräder, zwei Carsharing-Fahrzeuge und eine Ladesäule mit einem Ladepunkt für private E-Fahrzeuge verortet.

3.8.2 Geteilte Verkehrsmittel

Geteilte Verkehrsmittel sind nicht Eigentum des Nutzers und beziehen sich auf die Individualverkehrsmittel. Eine Nutzung ist daher an eine Nutzungsvereinbarung gekoppelt. Aktuell bekommen Carsharing und Bikesharing (vgl. Kapitel 3.2) gesteigerte Aufmerksamkeit. Gleichzeitig sind klassische Mieten von Verkehrsmitteln nicht zu vergessen.

Carsharing-Fahrzeuge

In Lahr gibt es zwei unterschiedliche Carsharing-Angebote. Insgesamt stehen drei Fahrzeuge zur Verfügung. Das in beiden Fällen dahinterstehende, stationsgebundene System sieht vor, dass das jeweilige Carsharing-Fahrzeug jeweils am gleichen Ort entliehen und wieder abgestellt wird.

Dazu gehören zwei konventionell angetriebene Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters "Gemeinsam Mobil Lahr" (GML), die ihren Stellplatz im Innenstadtbereich von Lahr (Rathausplatz und Gutleutstraße) haben. Die Fahrzeuge können (auch) über den Dienstleister Flinkster via Internetportal etc. ausgeliehen werden. Durch den entsprechenden Kooperationsvertrag mit dem Dienstleister wird das Angebot attraktiver, unabhängiger und durch Quernutzungen im Bundesverband Carsharing für Gäste in vielen Fällen barriereärmer²⁵.

Darüber hinaus wird durch die my-e-car GmbH mit Stellplatz am Rathausplatz ein Elektrofahrzeug zum Teilen angeboten. Dieses ist ebenfalls mit allen entsprechenden Vorteilen über den Dienstleister Stadtmobil Carsharing Südbaden buchbar. Zudem wird das Fahrzeug häufig durch Angestellte der Stadtverwaltung für Dienstgänge genutzt.

Abbildung 118: Carsharing: Konventionelles und Elektrofahrzeug am Rathausplatz



Quelle: Planersocietät

25 Es fällt beispielsweise kein erhöhter Aufwand für eine separate Registrierung an.

Bikesharing

Durch den Anbieter nextbike werden in Lahr an zehn Stationen Pedelecs zum Verleih angeboten (vgl. Kapitel 3.2).

Parken + Mitfahren-Platz

Ein attraktiver und leistungsfähiger Personennahverkehr ist die Grundvoraussetzung, um den Pendelverkehr umweltverträglich abzuwickeln. Dennoch sind einige Pendler auf das Auto angewiesen, um ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu erreichen. In Baden-Württemberg werden sogenannte Parken + Mitfahren-Plätze (kurz: P+M-Plätze) an Autobahnen und Bundesstraßen ausgewiesen. An diesen Plätzen sollen Fahrten gebündelt werden, wodurch die Kfz-Infrastruktur entlastet, Emissionen minimiert und private Kosten (z. B. für Kraftstoff und Verschleiß des Kfz) gesenkt werden.

Abbildung 119: Nutzung des Parken + Mitfahren-Platzes an der BAB 5



Quelle: Planersocietät

Direkt an der Anschlussstelle der BAB 5 befindet sich ein Parken + Mitfahren-Platz. Hier waren zum Zeitpunkt der Erhebung an einem Normalwerktag (Dienstag, 17.09.2019, vormittags um 11:00 Uhr/Schulzeit/ohne besonderen Wittereinfluss) die meisten nutzbaren Parkplätze belegt (vgl. Tabelle 36). Zudem standen noch weitere Pkw am Straßenrand im Halteverbot, sodass in der Regel von einem sehr hohen Parkdruck ausgegangen werden kann. Der Parkplatz ist unmittelbar an das Radwegenetz angeschlossen. Für Pendler, die diesen Parkplatz mit dem Fahrrad anfahren möchten, besteht jedoch keine adäquate Abstellmöglichkeit. Im Hinblick auf die empfundene soziale Sicherheit ist die geringe Beleuchtung des Parkplatzes zu erwähnen.

Anders sieht die Auslastung am Parken + Mitfahren-Platz am Ortsausgang in Reichenbach (Kreisverkehr) aus. Zum Zeitpunkt der Erhebung war nur etwa ein Drittel der Parkplätze belegt. Dafür standen ein Obstverkaufsstand sowie ein abgestellter Werbeanhänger auf dem Platz. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass hier kein Parkdruck vorliegt.

Tabelle 36: Auslastung der Parken + Mitfahren-Plätze

	Anschlussstelle BAB 5	Reichenbach
Verfügbare Parkplätze	etwa 21	etwa 12
Genutzte Parkplätze	17	4

Quelle: Eigene Erhebung

Aktion „Mitfahrerbankle Schuttertal“

Die Aktion „Mitfahrerbankle Schuttertal“ wird von der benachbarten Gemeinde Schuttertal organisiert und begleitet. Ziel ist es, koordinierte und strukturierte Mitfahrangebote mit dem privaten, vorab registrierten und durch Aufkleber gekennzeichneten Pkw anzubieten. Der Zustieg erfolgt an Mitfahrbanken. In Lahr gibt es in der Nähe des Schlüssels sowie in Kuhbach und Reichenbach bislang drei Standorte von entsprechenden Banken (vgl. *Gemeinde Schuttertal 2019*). Die Aktion wird von der Stadt Lahr durch die kostenfreie Bereitstellung der Flächen unterstützt, jedoch nicht proaktiv begleitet.

3.8.3 E-Mobilität

Das Thema E-Mobilität (Elektromobilität) gewinnt seit Jahren eine immer höhere Aufmerksamkeit und soll ein wichtiger Baustein einer stadtverträglichen und klimagerechten Verkehrspolitik auf dem Weg hin zu einer postfossilen Mobilität werden. Sie ermöglicht beim Einsatz von Ökostrom eine CO₂-arme Fortbewegung und unterstützt die Abkehr von fossilen Brennstoffen, sofern in der Gesamtbilanz (z. B. unter Berücksichtigung des Produktionsprozesses der Fahrzeuge) keine zusätzlichen negativen Effekte auftreten. Ein weiterer Vorteil liegt in der deutlichen Reduzierung der Vor-Ort-Emission von Luftschadstoffen und Lärm.

Gleichzeitig bietet die Förderung von E-Mobilität nicht nur Chancen, sondern auch Herausforderungen. Eine effiziente Förderung muss daher gut geplant und durchdacht sein. Infrastrukturelle Maßnahmen wie Ladestationen und -plätze benötigen Platz und Investitionen. Zudem scheinen die Effekte solcher Angebotsplanungen noch nicht abschließend bewertbar zu sein, da die Nachfrage nach Angeboten aus dem Elektromobilitätsbereich in vielen Städten bisher eher gering war. In dem Programm der Bundesregierung Elektromobilität in Deutschland wird als Ziel formuliert, dass bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million sowie bis 2030 mindestens sechs Millionen Elektroautos auf den deutschen Straßen unterwegs sein sollen (vgl. *BMW i et al. 2011: 10*). Die derzeitige Entwicklung lässt, trotz staatlicher Unterstützung (z. B. durch das Elektromobilitätsgesetz von 2015) und technischer Weiterentwicklung, einen derartigen Anstieg der Fahrzeugflotte nicht erkennen.

In Lahr gibt es auf unterschiedlichen Ebenen Ansätze zur Förderung und zum Ausbau der E-Mobilität. Neben der zunehmenden privaten Nutzung von Pedelecs wird die E-Mobilität im Radverkehr auch durch das Angebot der Stadt Lahr zum Test von (E-)Lastenrädern oder die entsprechende kommunale Förderprämie zum Kauf von (E-)Lastenrädern unterstützt (vgl. *Stadt Lahr 2019d*). Darüber hinaus ist das Leihradssystem mit Pedelecs und die Verfügbarkeit von Schließfächern mit je zwei

Steckdosen zum Aufladen des Fahrradakkus am Bahnhof, am Rathausplatz und Marktplatz sowie im Bürgerpark und Seepark zu nennen (vgl. Kapitel 3.2). Auch im städtischen Buslinienverkehr wird ein batterieelektrisch angetriebener Bus eingesetzt (vgl. Kapitel 3.3). Genauso trägt das bereits vorhandene Elektro-Carsharing-Fahrzeug hierzu bei (vgl. Kapitel 3.8.2). Nicht zuletzt sind die 13 Ladesäulen im Stadtgebiet zum Laden privater E-Fahrzeuge zu nennen. Auf bewirtschafteten städtischen Parkplätzen können E-Fahrzeuge darüber hinaus mit entsprechendem Nachweis und Parkscheibe bis zu drei Stunden gebührenfrei parken.

Abbildung 120: E-Mobilität in Lahr: Der batterieelektrisch angetriebene Bus der SWEG am ZOB (links) und die Station des Verleihsystems von Pedelecs am Bahnhof (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.8.4 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation der *Inter- und Multimodalität/ neuen Mobilitätsdienstleistungen* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Die Park + Ride und Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof haben eine hohe Qualität und werden derzeit sehr gut angenommen.
- ⊙ Bereits vielfältige Ansätze zur Förderung von E-Mobilität; Potenzial zur Weiterentwicklung dennoch erkennbar.
- ⊙ Momentan gibt es nur einen Standort für Park + Ride und Bike + Ride – Anlagen (am Bahnhof)
- ⊙ Im Stadtgebiet gibt es Möglichkeiten zum Teilen eines Verkehrsmittels. Carsharing-Angebote sind nur in geringem Umfang vorhanden.
- ⊙ Auf Gemarkung der Stadt Lahr gibt es zwei Parken + Mitfahren-Plätze mit unterschiedlich starker Auslastung. Insbesondere am Parken + Mitfahren-Platz an der BAB 5 besteht Ausbaubedarf.
- ⊖ Nachholbedarf bei der Einrichtung von Verknüpfungspunkten/ Mobilitätsstationen, u. a. bei entsprechenden Service-, Kommunikations- und Marketingangeboten.

3.9 Mobilitätsmanagement/ Mobilitätsinformation und -marketing

Mobilitätsmanagement dient – im Gegensatz zu aufwendigen infrastrukturellen Lösungen – dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und dadurch einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten. Hilfsmittel hierzu sind vor allem die **Information** und **Beratung** sowie das **Marketing** von Mobilitätsangeboten. Auch durch bessere Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmer zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Der öffentliche Verkehr, Fuß- und Radverkehr sowie Fahrgemeinschaften und Carsharing können hierbei durch verschiedene Maßnahmen gestärkt werden und fungieren so als eine wirkliche Alternative zum eigenen Pkw. Zum Mobilitätsmanagement bestehen folgende Handlungsfelder:

Beim **kommunalen Mobilitätsmanagement** geht es um die dauerhafte Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung mit dem Ziel, das kommunale Planen und Handeln auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auszurichten. Das zentrale Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements auf strategischer Ebene ist ein kommunales Mobilitätskonzept, welches die organisatorische Verankerung in der Verwaltung, konkrete Lösungsansätze infrastruktureller Art und die Themen Beratung, Information und Öffentlichkeitsarbeit zusammenführt.

Das **betriebliche Mobilitätsmanagement** umfasst Konzepte zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Unternehmen und Verwaltungen und setzt auf die Themen Information und Motivation. Bestandteile können u. a. spezielle Angebote und Anreize für Fahrrad fahrende Mitarbeiter (z. B. Duschmöglichkeiten oder die Nutzung von Firmenrädern), EDV-basierte Mitfahrerbörsen, Flotten- und Fuhrparkmanagement (z. B. die Nutzung von energieeffizienter Technik oder die Förderung energiesparender Fahrweise), Job-Tickets etc. sein.

Schulisches Mobilitätsmanagement setzt auf Maßnahmen, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern sollen. Es sollen attraktive Alternativen zu Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt zur/von der Schule, aufgezeigt werden.

Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen: Hierunter sind weitere Ansätze mit speziellen Personengruppen zu verstehen, bspw. die Förderung der Mobilität von Senioren, der Abbau von Nutzungshemmnissen des ÖPNV bei Senioren oder das Neubürgermarketing/ die Neubürgerinformation.

3.9.1 Konkrete Ansätze in Lahr

In Lahr lassen sich bereits einzelne Maßnahmen und Ansätze zum Mobilitätsmanagement sowie den Schnittstellen zu Information, Beratung und Marketing von Mobilitätsangeboten finden. Eine Auswahl soll im Folgenden beispielhaft dargestellt werden:

Information, Beratung und Marketing

- Mobilitätsinformation, Aktionen und Tätigkeiten im Bereich Verkehr werden durch die entsprechenden Fachämter formuliert und durch die Pressestelle mithilfe verschiedener Kanäle kommuniziert. Neben Printmedien und der Internetseite der Stadt Lahr werden auch soziale Medien wie Facebook und Twitter bedient. (vgl. Abbildung 121)
- Veranstaltungen zum Thema Mobilität werden ebenfalls im städtischen Veranstaltungskalender kommuniziert. So z. B. ein Vortrag zum Thema „Sichere Mobilität für ältere Menschen“ am 21. Mai 2019.
- Im *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* ist das Mobilitätsmarketing in der Stadt/ Gemeinde verankert. Als Maßnahme sind hier u. a. die Durchführung regelmäßiger Aktivitäten zum Mobilitätsmarketing (z. B. Mobilitätstag) oder die Einrichtung einer (Internet-)Mobilitätsberatung genannt.
- Eine zentrale Informations- und Beratungsstelle zu (allen) Mobilitätsangeboten existiert nicht. Allerdings wird auf der Internetseite zum Radverkehr, Bus und Bahn sowie zum Autoverkehr unterschiedlich ausführlich informiert. Vor allem das Informationsangebot zum Radverkehr ist hier positiv hervorzuheben.

Abbildung 121: facebook-Post der Stadt Lahr vom 15. Juli 2019



Quelle: Planersocietät

Kommunales Mobilitätsmanagement

- Das aktuelle *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* ist eine solide Grundlage des kommunalen Mobilitätsmanagements. Im Handlungsfeld Mobilität greift es (grobformulierte) Infrastrukturmaßnahmen auf und führt diese mit Maßnahmen zur Information und Beratung von Mobilitätsangeboten zusammen. Dabei werden konkrete Zuständigkeiten einzelnen Akteuren (Ämter und Abteilungen) zugewiesen. Verankert ist das Arbeitsprogramm bei der Stabsstelle Umwelt der Stadtverwaltung.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Im *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* ist die Unterstützung einer „bewussten Mobilität“ in der Verwaltung verankert und mit konkreten Maßnahmen ausgestaltet. Bereits umgesetzt sind die Erstattung von BahnCards für städtische Mitarbeiter für dienstliche Zwecke, die Erhöhung des ÖPNV-Zuschusses und die Einführung einer monatlichen Bonuszahlung für Radfahrer (Weg zur Arbeitsstelle). Außerdem haben bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen, die hauptsächlich eine innerstädtische Nutzung haben, E-Fahrzeuge Vorrang (auch im Fall von einzelwirtschaftlichen Nachteilen).
- Maßnahmen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement, die von größeren Arbeitgebern in der Stadt ergriffen werden, sind den Gutachtern nicht bekannt.

Schulisches Mobilitätsmanagement

- Maßnahmen aus dem schulischen Mobilitätsmanagement, wie z. B. ein „walking-bus“, Schulwegmarkierungen oder Elternhaltestellen, die die Verkehrserziehung und die Mobilitätsbildung betreffen, sind den Gutachtern nicht bekannt. Schulwegepläne aus dem Jahr 2016 liegen für die Grundschulen allerdings vor (vgl. Kapitel 3.10.4).

Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen

- Ein ÖPNV- und Mobilitäts-Begrüßungspaket für Neubürger ist konkret im *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* vorgesehen.
- Gebührenfreies Parken von elektrisch betriebenen Autos bis zu drei Stunden auf Parkplätzen mit Parkscheinautomaten (Start Frühjahr 2019; vorerst befristete Aktion bis 2025).
- Die Stadt Lahr unterstützt Bürger seit dem 1. März 2019 beim Kauf eines (E-)Lastenrads mit einem einmaligen Zuschuss.

3.9.2 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *Mobilitätsmanagement* sowie der *Mobilitätsinformation und des -marketings* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* als solide und umfangreiche Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung (kommunales Mobilitätsmanagement)
- ⊕ Das *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* setzt auch bei der Stadtverwaltung an und sieht Ansätze aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement vor (Vorbildfunktion der Stadtverwaltung)
- ⊙ Erste Ansätze im Bereich „Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen“
Informationen zu Mobilitätsangeboten finden sich auf der Internetseite der Stadt je nach Verkehrsmittel in unterschiedlicher Intensität. Eine zentrale und physische Anlaufstelle zur Mobilitätsinformation und -beratung existiert nicht.
- ⊖ Nachholbedarf beim schulischen Mobilitätsmanagement und dem betrieblichen Mobilitätsmanagements (mit Ausnahme der Stadtverwaltung) vorhanden
- ⊖ Zentrale Schnittstelle (Mobilitätsmanager/ -beauftragter) innerhalb der Stadtverwaltung nicht vorhanden

3.10 Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsanalyse wird zunächst das allgemeine Unfallgeschehen in den Jahren 2009 bis 2018 betrachtet. Darüber hinaus werden vertiefende Auswertungen für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer durchgeführt (2014–2018) und Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet dargestellt. Grundlage für die Analyse (insbesondere für die vertiefende Analyse) sind Unfalldaten (ohne Bundesautobahn), die vom Polizeipräsidium Offenburg zur Verfügung gestellt wurden. Für eine Einordnung im Vergleich zu anderen Städten ist eine analoge Datenbasis von Nöten. Daher wird ergänzend auch auf öffentlich zugängliche Unfalldaten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zurückgegriffen.

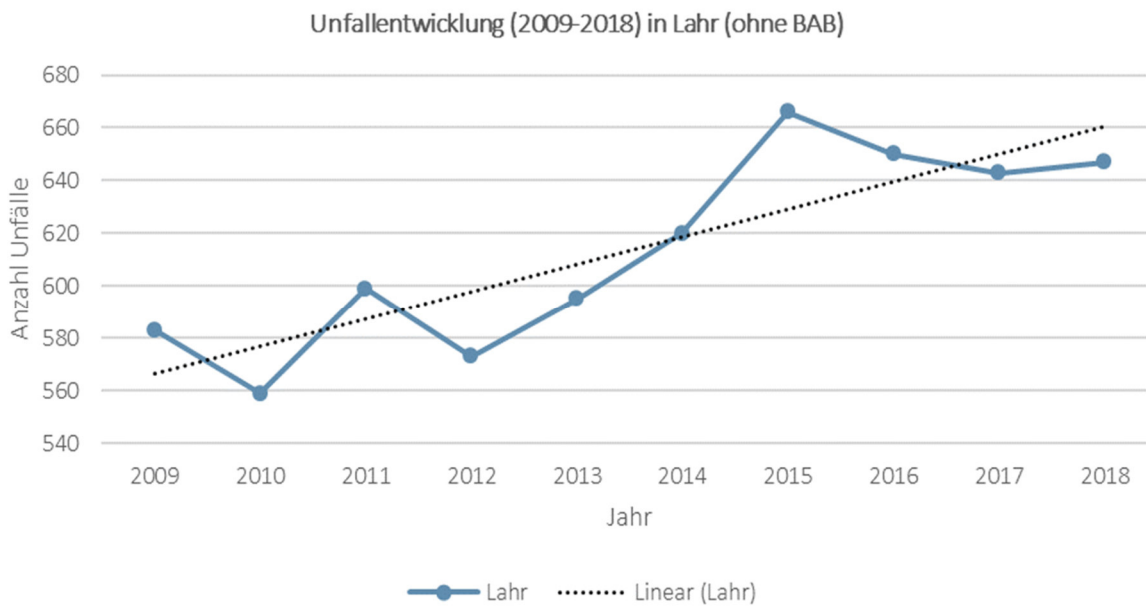
3.10.1 Allgemeines Unfallgeschehen

In der Stadt Lahr ereigneten sich im Zehnjahreszeitraum 2009–2018 insgesamt 6.135 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle im Straßenverkehr. Dabei verunglückten 2.362 Menschen, wovon 9 getötet²⁶ (ca. 0,4 %) und 386 schwerverletzt²⁷ (ca. 16,3 %) wurden. Für die Entwicklung der für die Verkehrssicherheit besonders bedeutsamen Unfälle mit Personenschaden ist hinsichtlich der Aussagekraft die Betrachtung der Entwicklung über einen längeren Zeitraum sinnvoll, um eine Überbewertung kurzzeitiger Veränderungen zu vermeiden. Im Zeitraum 2009–2018 zeigt sich, dass die Unfallentwicklung im linearen Trend ansteigt (vgl. Abbildung 122). Ebenso steigt die Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer, wenngleich die Anzahl der schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer rückläufig ist (vgl. Abbildung 123 und Abbildung 124). Letzteres ist u. a. auf sicherer werdende Pkw (z. B. technische Fortschritte) und Fortschritte der Rettungs- und Notfallmedizin zurückzuführen.

26 Getötete: Personen, die innerhalb von 30 Tagen an der Unfallfolge verstorben sind.

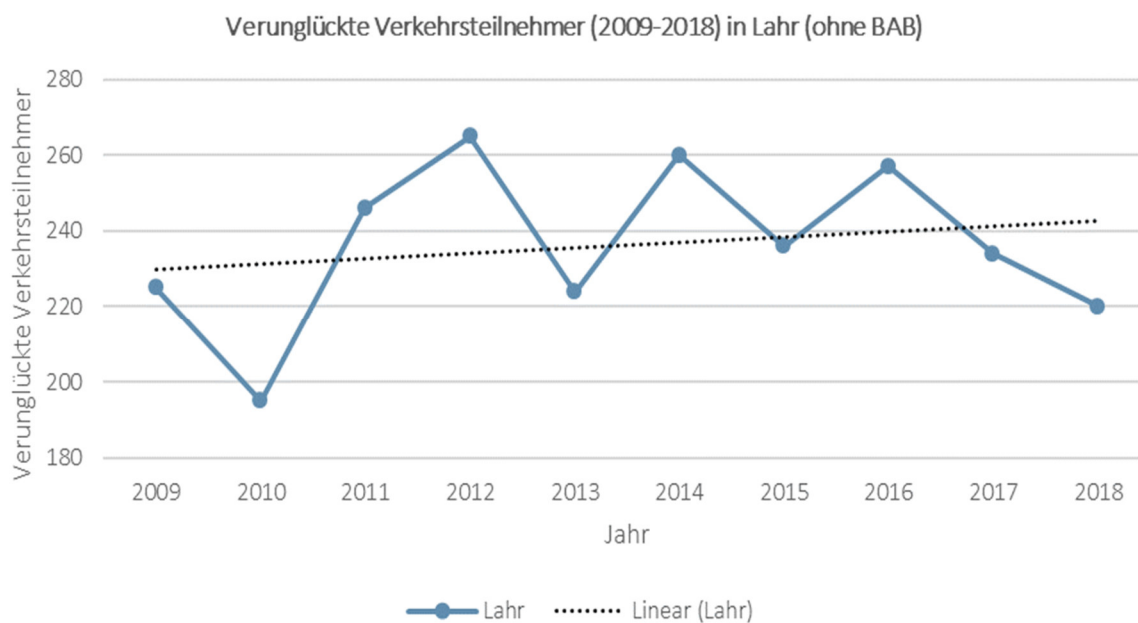
27 Schwerverletzte: Personen, die zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert worden sind.

Abbildung 122: Unfallentwicklung (2009–2018) in Lahr (ohne BAB)

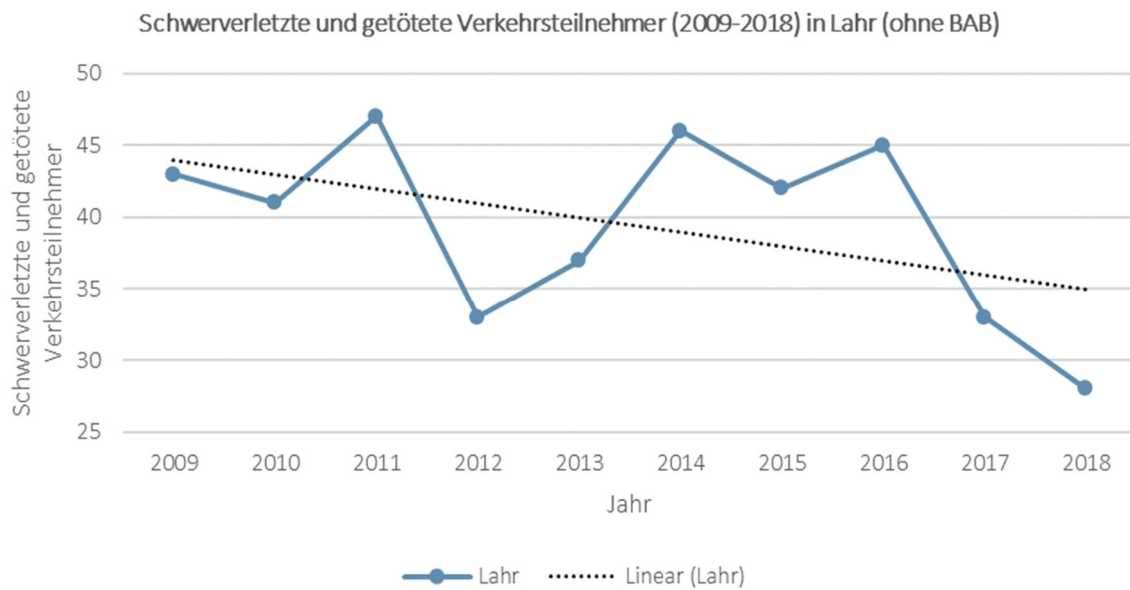


Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Abbildung 123: Verunglückte Verkehrsteilnehmer (2009–2018) in Lahr (ohne BAB)



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Abbildung 124: Schwerverletzte und getötete Verkehrsteilnehmer (2009–2018) in Lahr (ohne BAB)

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Exkurs:

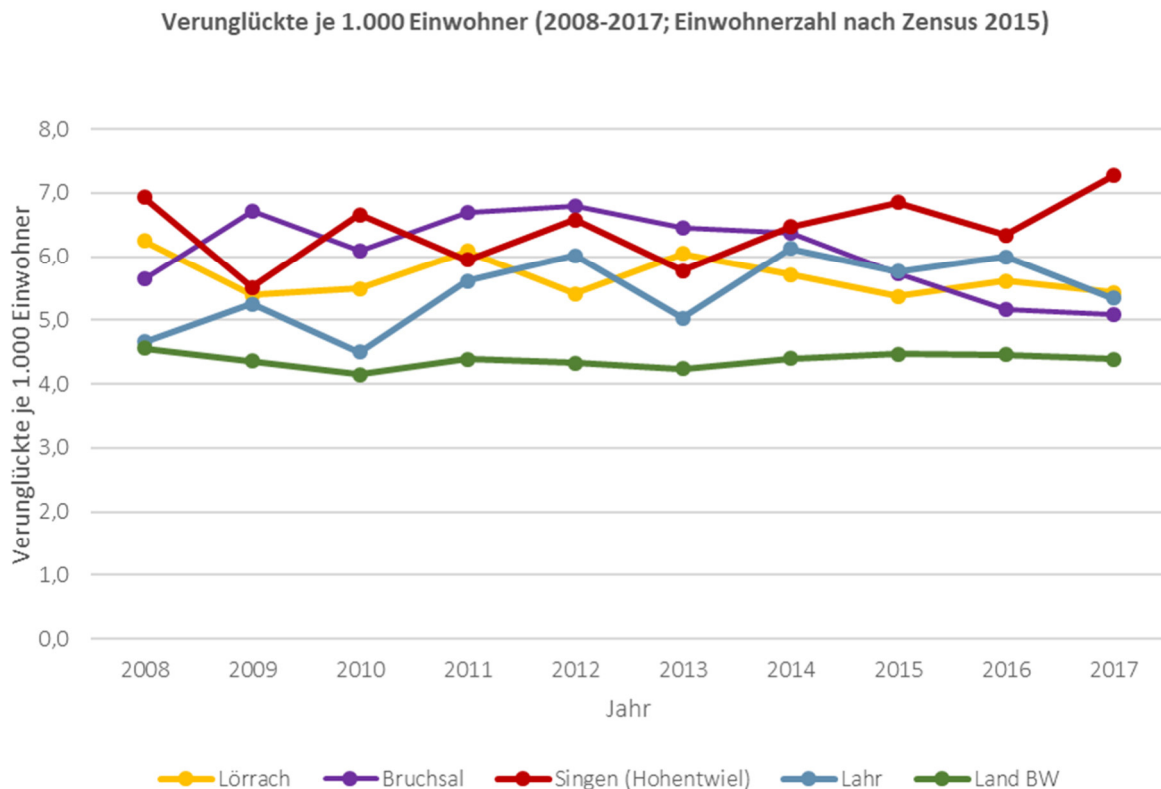
In der Verkehrssicherheitsforschung wird die Kategorisierung nach Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten – zumindest in Teilen – kritisch betrachtet. So gilt die Kategorisierung der Personenschäden als sehr grob, was zu einer großen Heterogenität, insbesondere in der Gruppe der Schwerverletzten, führt (vgl. Lank et al. 2009: 19). Grund hierfür sind die verschiedenen Extreme in dieser Gruppe. Zum einen beziehen sie sich auf Patienten, die nur eine Nacht im Krankenhaus aufgenommen und danach gesund entlassen werden. Zum anderen aber auch auf solche, die mit schwersten Verletzungen mehrere Wochen operativ und intensivstationär behandelt werden müssen und womöglich, aufgrund chronischer Schmerzen oder bleibender Behinderungen, ein Leben lang unter den Unfallfolgen leiden werden (vgl. Auerbach et al. 2011: 90).

Für einen Vergleich mit dem Landesdurchschnitt und anderen Städten wurde auf Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg zurückgegriffen²⁸. Der Städtevergleich erfolgt mit ähnlich großen Städten in Baden-Württemberg, die vergleichbare städtische Strukturen besitzen. Dabei handelt es sich um die Städte Lörrach, Bruchsal und Singen (Hohentwiel). Eine vergleichbare Darstellung findet unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahlen statt, weshalb die Einwohnerzahlen nach dem Zensus 2015 genutzt werden. Abbildung 125 zeigt, dass die Anzahl der Verunglückten in Lahr zu Beginn der Betrachtung unter der der Vergleichskommunen liegt und sich nahe am Landesdurchschnitt bewegt. Während der Landesdurchschnitt relativ konstant bleibt und sich die Anzahl der Verunglückten in Lörrach und Bruchsal verringert, ist in Lahr ein Anstieg der Verunglücktenzahl zu sehen. Auch wenn die Vergleichskommunen eine ähnliche Einwohnerzahl wie Lahr aufweisen,

²⁸ Unfälle auf Bundesautobahnen sind jeweils inbegriffen.

muss darauf hingewiesen werden, dass solche Vergleiche verschiedene lokale Faktoren nicht berücksichtigen können.

Abbildung 125: Verunglückte je 1.000 Einwohner (2008–2017; Einwohnerzahlen nach Zensus 2015)



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg

3.10.2 Vertiefende Auswertungen

Die Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern als ungeschützte Verkehrsteilnehmer mündet darin, dass der überwiegende Anteil der Unfälle mit deren Beteiligung in einem Personenschaden endet. Eine vertiefende Auswertung der Verunglückten nach Art der Verkehrsbeteiligung zeigt, dass jeweils die Summe der Anteile von Getöteten und Schwerverletzten der beiden Verkehrsmittel deutlich höher ist als die Summe der Anteile des Pkw-Verkehrs (vgl. Tabelle 37). Die Verteilung spiegelt die Schutzmöglichkeiten bzw. die Sensitivität der Verkehrsmittel deutlich wider.

Tabelle 37: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung; Lahr 2014-2018 (ohne BAB)

	Verunglückte 2014-2018 1207 (100 %)	davon Leichtver- letzte	davon Getötete und Schwerver- letzte	Anteil Getötete und Schwerverletzte
Fußgänger¹	93 (8 %)	66	27	29 %
Radfahrer	308 (26 %)	247	61	20 %
Pedelec	17 (1 %)	15	3	18 %
Pkw-In- sasse	510 (42 %)	457	53	10 %

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Exkurs:

Die amtliche Unfallstatistik beinhaltet nur solche Unfälle, die polizeilich gemeldet wurden. Daraus folgt eine Abweichung zwischen den statistischen Unfalldaten und der real geschehenen Unfallzahl. Das Nichthinziehen von Polizeibeamten dürfte dann der Fall sein, wenn es zu einer gütlichen Einigung zwischen den Unfallparteien kommt. Zum anderen scheint ein solches Verhalten Anwendung zu finden, wenn außer dem Unfallverursacher keine zweite Unfallpartei am Unfall beteiligt ist. Im letzteren Fall ist von Alleinunfällen die Rede (vgl. DESTATIS 2014: 4). Folge ist eine Dunkelziffer, die nicht in der amtlichen Statistik erfasst ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Dunkelziffer in den Unfallstatistiken bei Radfahrern besonders ausgeprägt ist (vgl. BMVBW 2004: 38; BfU 2005: 68). Gestärkt wird die Aussage – vor dem Hintergrund der starken Einflussnahme von Alleinunfällen auf die Dunkelziffer – dadurch, dass es sich im Jahr 2013 in etwa 17% der erfassten Fahrradunfälle mit Personenschaden um Alleinunfälle handelt (vgl. DESTATIS 2014: 8). Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) beruft sich auf eine Fahrradunfallstudie aus Münster, in der alle verletzten Radfahrer, die sich in der Notaufnahme eines Münsteraner Krankenhauses behandeln ließen, mit der Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfällen verglichen wurden. In den Ergebnissen dieser Untersuchung tauchen fast 70% der Unfälle nicht in der polizeilichen Erfassung auf. Ergänzend weist das Difu darauf hin, dass diejenigen Verunglückten, die nach Schadenseintritt nicht ein Krankenhaus, sondern eine Arztpraxis aufsuchen, die Dunkelziffer weiter erhöhen können (vgl. Difu 2012: 2).

Tabelle 38 zeigt u. a., wie sich die Anzahl der verunglückten Fußgänger auf die entsprechenden Altersklassen verteilt. Auffällig ist, dass etwa jeder zweite Fußgänger im Alter von 65 Jahren oder älter bei einer Unfallbeteiligung getötet oder schwerverletzt wurde. Ähnlich verhält es sich bei den Radfahrern der gleichen Altersklasse. Diese Unfallschwere ist bei den übrigen Altersklassen sowohl bei Radfahrern als auch bei Fußgängern deutlich geringer.

Tabelle 38: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersklasse; Lahr 2014-2018 (ohne BAB)

	Altersklassen	Anteilig zur Anzahl der Verunglückten der Verkehrsart	Getötete und Schwerverletzte anteilig zur Anzahl der Verunglückten in der entsprechenden Altersklasse der Verkehrsart
Fußgänger (Summe 93)	0-17	25 %	26 %
	18-64	52 %	21 %
	65+	24 %	55 %
Radfahrer (Summe 306¹)	0-17	29 %	14 %
	18-64	56 %	18 %
	65+	15 %	55 %
Pedelec (Summe 17)	0-17	12 %	Keine Angabe auf Grund der geringen Anzahl
	18-64	41 %	
	65+	47 %	

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Jedem Unfall wird ein Unfalltyp zugeordnet, der eindeutig festlegt, wie der Verkehrsunfall entstanden ist. In der Unfallforschung wird dabei zwischen sieben Unfalltypen unterschieden. Betrachtet man die 306 Unfälle, bei denen ein Radfahrer verunglückt ist, sowie die 93 Unfälle mit verunglückten Fußgängern und die 424 Unfälle mit verletzten Pkw-Insassen (jeweils im Zeitraum 2014–2018; ohne BAB), werden unterschiedliche Ausprägungen bei den Unfallauslösern ausgemacht. Von den 306 Unfällen mit verunglückten Radfahrern werden ca. 40 % dem Unfalltyp 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall²⁹) zugeordnet. Etwa ein weiteres Viertel entfällt auf den Unfalltyp 7 (Sonstiger Unfall³⁰) und lediglich ca. 9 % auf den Unfalltyp 6 (Unfall im Längsverkehr³¹). Dieser Unfalltyp 6 ist hingegen mit ca. 41 %, der am häufigsten registrierte Unfalltyp im Hinblick auf die 424 Unfällen mit verletzten Pkw-Insassen. Etwa weitere 23 % werden dem Unfalltyp 3 zugeschrieben. Bei den 93 Unfällen mit verunglückten Fußgängern nimmt hingegen mit ca. 43 % der Unfalltyp 4 (Überschreiten-Unfall³²) die „Spitzenposition“ ein und wird gefolgt vom Unfalltyp 7 (ein Drittel). Deutlich wird hierbei, dass die Entstehungsphase des Schadenseintritts – die verunglückten Verkehrsteilnehmer – bei den Verkehrsteilnehmern verschiedene Ausprägungen hat. Damit sind unterschiedliche und vielfältige Verkehrssicherungsmaßnahmen notwendig und zu ergreifen, um eine ganzheitliche Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

29 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

30 Unfall, der sich nicht den Typen 1–6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parken untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o. Ä.).

31 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

32 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.

3.10.3 Unfallhäufungsstellen

Von Unfallhäufungsstellen wird gesprochen, wenn an einer konkreten Stelle – mit nur geringer Längenausdehnung – gehäuft Unfälle auftreten und ein bestimmter Grenzwert überschritten wird. Dabei werden 1-Jahresbetrachtungen und 3-Jahresbetrachtungen unterschieden. In Baden-Württemberg gelten folgende Grenzwerte:

- | | |
|---|---------------------------|
| • 1-Jahresbetrachtung: | Vier gleichartige Unfälle |
| • 3-Jahresbetrachtung Personenschaden: | Fünf Unfälle |
| • 3-Jahresbetrachtung schwerer Personenschaden: | Drei Unfälle |

1-Jahresbetrachtung

Auf der 1-Jahreskarte gibt es in Lahr kaum Unfallhäufungsstellen. Zu nennen sind lediglich:

- 2016: keine Unfallhäufungsstelle
- 2017: Rheinstraße/ Alte Rheinstraße 10 Unfälle, davon 9 Unfälle des Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall); Bismarckstraße/ Friedrichstraße 10 Unfälle, davon 6 Unfälle des Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall)
- 2018: Bismarckstraße/ Friedrichstraße 6 Unfälle, davon 6 Unfälle des Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall)

3-Jahresbetrachtung

Auf der 3-Jahreskarte (2016–2018) tauchen folgende Unfallhäufungsstellen auf:

- Kreisverkehr Rheinstraße/ Raiffeisenstraße: 6 Unfälle mit 4 Leichtverletzten und 3 Schwerverletzten
- Offenburger Straße/ Kruttenuastraße: 6 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Kreisverkehr Hirschplatz/ Offenburger Straße: 7 Unfälle mit 6 Leichtverletzten, 1 Schwerverletzten und 1 Getöteten
- Kreisverkehr Freiburger Straße: 8 Unfälle mit 6 Leichtverletzten und 2 Schwerverletzten
- Schwarzwaldstraße/ Breslauer Straße: 7 Unfälle mit 7 Leichtverletzten
- Goethestraße/ Kaiserstraße: 5 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Goethestraße/ Eichrodtstraße: 5 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Lotzbeckstraße/ Goethestraße: 6 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Tiergartenstraße/ Alte Bahnhofstraße: 10 Unfälle mit 10 Leichtverletzten und 1 Schwerverletzten
- Tiergartenstraße (Höhe Hausnummer 16): 3 Unfälle mit 2 Leichtverletzten und 1 Schwerverletzten
- Tiergartenstraße/ Werderplatz: 5 Unfälle mit 4 Leichtverletzten und 1 Schwerverletzten
- Bismarckstraße/ Schützenstraße: 6 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Bismarckstraße/ Friedrichstraße: 5 Unfälle mit 4 Leichtverletzten und 2 Schwerverletzten
- Mietersheimer Hauptstraße/ Otto-Hahn-Straße: 5 Unfälle mit 3 Leichtverletzten und 2 Schwerverletzten

Auch anhand der Unfallhäufungsstellen der 3-Jahresbetrachtung lässt sich erkennen, dass für Fußgänger und Radfahrer eine besondere Gefährdung herrscht, die sich auf die Unfallschwere der Verunglückten auswirkt. Eine detailliertere Auswertung der Unfälle an den Unfallhäufungsstellen zeigt, dass sich unter den 14 schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmern 7 Radfahrer und 5 Fußgänger wiederfinden. Auch in den für verunglückte Radfahrer und Fußgänger typischen Unfalltypen *Einbiegen/Kreuzen-Unfall* (Anzahl 6) und *Überschreiten-Unfall* (Anzahl 5) spiegelt sich dies wider. Des Weiteren ist es auffällig, dass die Unfallhäufungsstellen schwerpunktmäßig an Kreisverkehren (5) und entlang der Bundesstraßen B 3 und B 415 liegen.

3.10.4 Verschiedene Maßnahmen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheit in Lahr

Neben infrastrukturellen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen, die der Optimierung der Verkehrssicherheit dienen und Resultat einer konkreten Verkehrsschau³³ sein können, gibt es weitere Ansätze zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Diese sollen mehrheitlich die Bevölkerung sensibilisieren sowie Bewusstsein schaffen und somit das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr beeinflussen. Im Folgenden werden beispielhaft einige konkrete Maßnahmen und Aktivitäten dargestellt³⁴:

- Als Mitglied der AGFK-BW setzt die Stadt vermehrt auf Öffentlichkeitsaktionen im Radverkehr. Hier sind bspw. die Nikolaus-Aktion zum Thema Fahrradbeleuchtung und die Brötchentüten-Aktion, die für den Schulterblick von Fahrzeugführern werben soll, zu nennen.
- Schulwegepläne aus dem Jahr 2016 liegen für die Grundschulen vor, stellen jedoch ausschließlich Querungsmöglichkeiten dar und geben keine Querungsempfehlung für Fußgänger. Vergleichbare Pläne für den Radverkehr von und zu weiterführenden Schulen existieren nicht. Weitere Maßnahmen an Schulen bzw. im Schulumfeld, wie z. B. ein „walking-bus“, sind den Gutachtern nicht bekannt.
- Die Verkehrswacht in Lahr wirbt zum Schulanfang mit Bannern für niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und möchte mit Hinweisschildern an Ampelanlagen auf die Vorbildfunktion der Erwachsenen aufmerksam machen.
- Die Verkehrswacht hat – auf Initiative des Stadtseniorenbeirats – am 25. April 2019 ein Fahrsicherheitstraining für Senioren angeboten. Hierbei wurden mit dem eigenen Pkw Gefahrensituationen trainiert.
- Am 4. Juni 2019 wurde vom Stadtseniorenbeirat ein Sicherheitstraining für Senioren auf dem Pedelec angeboten.
- Mithilfe von Dialogdisplays, die die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit der Fahrzeugführer anzeigen und „bewerten“, sowie mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von „freiwilligen 40 km/h“ (in Hugsweier, Kippenheimweiler und Sulz) wird versucht, auf die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer Einfluss zu nehmen.
- Aufgrund der Unfallhäufungsstelle im Bereich Goethestraße/ Eichrodtstraße wurde im Herbst 2016 die zugelassene Geschwindigkeit auf der Goethestraße auf 30 km/h reduziert.

³³ Insbesondere an Unfallhäufungsstellen

³⁴ Die Auflistung ist nicht abschließend

- Zur Steigerung der Aufmerksamkeit und als Hinweis zur Rücksichtnahme wurden im Frühjahr 2019 auf der Kreisfahrbahn des Kreisverkehrs der Lotzbeckstraße Fahrradpiktogramme aufgebracht. Eine Wirkungskontrolle steht aus.
- Im Zuge des Umbaus der Anschlussstelle zur A5 wurden Unterflurleuchten installiert, die Falschfahrten verhindern sollen (2017/ 2018).
- Derzeit werden alle Fußgängerüberwege im Stadtgebiet systematisch einer Nachtbetrachtung unterzogen. So werden die Beleuchtungen der Fußgängerüberwege und Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern überprüft.
- In der Lokalpresse wurde mit einer Reihe von fünf Beiträgen zum Thema Verhalten im Straßenverkehr zu mehr Rücksichtnahme aufgerufen. Initiiert wurde die Öffentlichkeitsarbeit von der Stadt Lahr (2018).
- Hervorzuheben ist die Jugendverkehrsschule im Bürgerpark. Sie dient den Grundschulern als Austragungsort ihrer Radfahrausbildung und ist darüber hinaus vielfältig und öffentlich als Spiel- und Sportfläche zu nutzen.

3.10.5 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation zur *Verkehrssicherheit* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Bislang wurden bereits einige sensibilisierende und bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Verkehrssicherheit durchgeführt
- ⊕ Unfallhäufungsstellen sind in der 1-Jahresbetrachtung kaum auszumachen
- ⊕ Besondere Maßnahmen: Systematische Nachbetrachtung von Fußgängerüberwegen, Integration der Jugendverkehrsschule
- ⊙ Rückgang der schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer (im Zusammenhang mit dem Anstieg der Unfallentwicklung ist dieser Rückgang v. a. auf den technischen und medizinischen Fortschritt zurückzuführen)
- ⊖ Anstieg der Unfallentwicklung sowie der Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer
- ⊖ Unfallhäufungsstellen: Vergleichsweise hoher Anteil von schwerverletzten und getöteten Radfahrern und Fußgängern

3.11 Verkehr und Umwelt

Die unmittelbaren Umweltauswirkungen des motorisierten Verkehrs äußern sich vor allem in der Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Um einen lebensfreundlichen und nicht-gesundheitsgefährdenden Raum für die Bewohner und Besucher zu schaffen, sollte die Reduktion der Belastungen in jeder Stadt eine wichtige Rolle in der strategischen Verkehrsplanung spielen.

3.11.1 Klimaschutzkonzept 2012 / Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022

Mit dem im Oktober 2012 vom Gemeinderat beschlossenen *Integrierten Klimaschutzkonzept Lahr 2012* (vgl. *Stadt Lahr 2012*) liegt der Stadt ein umfangreiches Planwerk vor, welches vorhandene CO₂-Minderungspotenziale in Lahr aufzeigt und entsprechende Maßnahmen formuliert, um CO₂-Emissionen einzusparen sowie den Energieverbrauch zu senken. Für den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan ist der Verkehrssektor näher zu betrachten.

Im *Integrierten Klimaschutzkonzept Lahr 2012* wird aufgeführt, dass der Energieverbrauch im Bereich Verkehr in Lahr von 1990 bis 2010 jährlich um 1 % wuchs. Des Weiteren wird eine, im bundesweiten Vergleich, überproportionale Verbrauchssteigerung von Kraftstoff im Verkehr analysiert, woraus die Autoren des *Integrierten Klimaschutzkonzepts Lahr 2012* schließen, dass Lahr eine allgemeine Entwicklungstendenz zu mehr öffentlichem Verkehr und zum Fahrrad nur in sehr geringem Maße vollzogen hat. Dem Verkehrssektor werden 20 % der CO₂-Emissionen in Lahr zugeschrieben, dem Wirtschaftssektor 50 %.

Innerhalb einer Potenzialanalyse für den Bereich Verkehr wird der MIV als Hauptverursacher für den Anstieg (18 %) der Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2010 benannt. Dargestellt wird, dass sich der Stadt im innerörtlichen Verkehr Einflussmöglichkeiten bieten und Treibhausgasemissionen insbesondere durch die Verlagerung von privaten Pkw-Fahrten auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad- und Fußverkehr gesenkt werden können.

Auf Basis der Potenzialanalyse und einer Akteursbeteiligung erfolgte die Erarbeitung erster Maßnahmen für den Bereich Mobilität. Diese sind in einem Maßnahmenkatalog sowie in Streckbriefen dargestellt und umfassen folgende Punkte:

- Erstellung eines Modal Split + Gutachten + Initiierung von Folgemaßnahmen
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes
- Analysierung und Kundenbefragung ÖPNV
- Werksbusse (Bedarfsanalyse, Finanzierungs- und Zuschussmodell)
- Rad- und Fußwegekonzept schneller umsetzen
- Aktion für Fahrrad statt MIV
- Anrufsammeltaxi (Ist-Analyse)
- Verlegung Busbahnhof
- Mitfahrerbörsen
- Konzept Stadt der kurzen Wege
- Analyse und ggf. Ausbau Park + Ride

Mit dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan werden einige dieser Maßnahmenvorschläge weitergeführt.

Das *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* aktualisiert und ergänzt den 10-Jahres-Aktionsplan aus dem *Integrierten Klimaschutzkonzept Lahr 2012* und wurde 2018 vom Gemeinderat einstimmig beschlossen. Hier werden neue Maßnahmen im Bereich der Unterstützung bewusster Mobilität in der Verwaltung (z. B. Fortentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, Fahrradleasing) oder beim kommunalen Fuhrpark (z. B. bei Beschaffung von Dienstfahrzeugen für die hauptsächliche innerstädtische Nutzung haben E-Fahrzeuge Vorrang) formuliert. Hervorzuheben sind die Aktualisierung und Weiterentwicklung des Aktionsplans sowie die große Bandbreite der Maßnahmen im Bereich Mobilität.

3.11.2 Lärmbelastung durch den Straßenverkehr

Im Jahr 2007 wurden landesweit erstmals Lärmkarten erstellt. In diesem Zusammenhang wurden für den Straßenverkehr die B 36/ B 415 und die B 3 sowie die A 5 analysiert, der *Lärmaktionsplan Lahr 2010* (vgl. *Fichtner Water & Transportation GmbH 2010*) erarbeitet sowie im April 2010 vom Gemeinderat verabschiedet.

Aufbauend auf der Analyse der Lärmsituation und der Identifikation von Lärmschwerpunkten bzw. Gebieten mit hoher Lärmbelastung, welche sich auf das direkte Umfeld der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen konzentrieren, wurde durch die Gutachter des Lärmaktionsplans ein Maßnahmenkonzept erstellt. Dieses umfasst acht Leitlinien, welche bei der weiteren Entwicklung der Stadt berücksichtigt werden sollen, um langfristige Verbesserungen der Lärmsituation zu erreichen. Die Leitlinien lauten:

- Lärmreduzierung auf den Bundesstraßen
- Aktiver baulicher Lärmschutz
- Passiver Lärmschutz
- Optimierung des Verkehrsnetzes
- Förderung lärmarmen Verkehrsmittel
- Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Berücksichtigung von Lärmaspekten in der Stadtplanung
- Einrichtung ruhiger Gebiete

Der Bau einer Lärmschutzwand entlang der B 415 in Langenwinkel, die Erarbeitung des Parkraumkonzepts 2012 oder vielfältige Maßnahmen zur Förderung lärmarmen Verkehrsmittel (z. B. systematische Radverkehrsförderung, E-Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark) zeigen, dass die Leitlinien berücksichtigt werden. Gleichzeitig sind einige konkrete Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang der Bundesstraßen, noch immer Bestandteil der aktuellen Diskussion.

Im Jahr 2018 hat die Stadt Lahr mit der *Fortschreibung des Lärmaktionsplans* begonnen. Auf Grund des geringen Umfangs³⁵ wurde die Aufarbeitung der Ergebnisse anhand des Musterberichts des Landes Baden-Württemberg durchgeführt. Der Beschluss des Lärmaktionsplans steht noch aus (Stand: November 2019), da noch detaillierte Untersuchungen zu lärmindernden Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten der B 415 durchgeführt werden. Gegenstand der Untersuchungen sind zum einen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und zum anderen die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbots. Als langfristige Strategie wird auch in der Fortschreibung u. a. die Förderung lärmarter Verkehrsmittel festgeschrieben. Dieser langfristigen Strategie wird ebenso durch diesen Verkehrsentwicklungsplan und die Fortschreibung des Radwegekonzepts Rechnung getragen.

3.11.3 Luftbelastung durch den Straßenverkehr

Zur Überwachung der Luftqualität betreibt die LUBW ein Luftmessnetz in Baden-Württemberg. Dieses dient der Langzeitüberwachung von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung verschiedener Belastungssituationen. Dabei werden u.a. Verkehrsmessstationen an verkehrsreichen Straßen betrieben. Messstationen für das Luftmessnetz werden langfristig betrieben und sind in Lahr nicht vorzufinden. Spotmessungen sind im Gegensatz dazu zeitlich befristete Messungen, die an straßennahen Belastungsschwerpunkten die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM10 messen. Werden die Grenzwerte an einer Spotmessstelle eingehalten, werden die Messstationen abgebaut und an einer anderen zu untersuchenden verkehrsreichen Straßen in Baden-Württemberg aufgestellt. (vgl. *Internetseite LUBW 2019*)

Im September 2012 wurde in Lahr (Reichenbacher Hauptstraße³⁶) eine Spotmessstelle aufgestellt. In 2013 überschritt der NO₂-Jahresmittelwert den Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ knapp (41 µg/m³)³⁷. Der Immissionsgrenzwert (40 µg/m³; Jahresmittelwert) für Feinstaub PM10 (23 µg/m³) wurde hingegen eingehalten. (vgl. *LUBW 2014*)

Aufgrund der eingehaltenen Immissionsgrenzwerte für Feinstaub PM10 im Jahr 2013, wurde die Spotmessstelle teilweise eingestellt (Abbau des PM10-Sammlers). NO₂-Messungen fanden hingegen auch 2014 in Lahr (Reichenbacher Hauptstraße) statt. Mit 37 µg/m³ im Jahresmittelwert konnte der Immissionsgrenzwert 2014 eingehalten werden. Von 24 Spotmessstellen und 8 Verkehrsmessstationen in Baden-Württemberg, an denen 2014 eine Jahreskenngröße berechnet werden konnte, wurde der Immissionsgrenzwert insgesamt lediglich an drei Messpunkten eingehalten. (vgl. *LUBW 2015a*)

35 Im Vergleich zum Lärmaktionsplan Lahr 2010 musste zusätzlich lediglich die B3 südlich der B415 ergänzt werden.

36 Hausnummer 12

37 Die zulässige Anzahl von 18 Überschreitungen im Kalenderjahr für den Immissionsgrenzwert von 200 µg/m³ (Einstundenmittelwert) wurde hingegen eingehalten.

Da 2014 auch der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid in Lahr (Reichenbacher Hauptstraße) eingehalten wurde, wurde die Spotmessung komplett abgebaut (vgl. LUBW 2016). In den Jahren 2015 bis 2018 fanden keine weiteren Messungen von Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 in Lahr statt. Auch für 2019 ist keine Messung angekündigt.

Die Auswahl der Straßenabschnitte, an denen landesweite Spotmessungen durchgeführt werden, basiert auf einer Voruntersuchung aus dem Jahr 2006. Auf einer Prioritätenliste von 105 Straßenabschnitten in Baden-Württemberg wird auch die Offenburger Straße³⁸ gelistet. Eine Messung von Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 fand hier jedoch noch nicht statt. (vgl. LUBW 2015b)

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des 1. Teilbebauungsplans Willy-Brandt-Straße werden momentan die gesundheitsbezogenen Luftbelastungen für die Stoffe PM10 (einatembarer Feinstaub), PM2,5 (lungengängiger Feinstaub) und Stickstoffdioxid im Plangebiet, welches den Bereich zwischen B 415 und Rosenweg umfasst, ermittelt (Stand: November 2019). Die Ausbreitungsberechnung der Luftschadstoffe erfolgt mit dem Langrange'schen Partikelmodell LASAT.

3.11.4 Konkrete Ansätze in Lahr

Mit der im November 2018 veröffentlichten Broschüre *Klimaschutz in Lahr „Gutes Klima – gutes Leben.“* (Stadt Lahr 2018b) gibt die Stadt Lahr einen aktuellen Überblick über ihre Aktivitäten für Klimaschutz und Klimaanpassung. Im dort aufgeführten Handlungsfeld Mobilität werden diesbezüglich konkrete Maßnahmen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung dargestellt, die einen Schnittpunkt zum Umwelt- und Klimaschutz haben. Die konkreten Maßnahmen haben selbstverständlich auch immer Berührungspunkte zu den voranstehenden Kapiteln und werden dort ausführlicher betrachtet. Beispielhaft zu nennen sind folgende Maßnahmen, die in der Broschüre gelistet sind:

- Ein Elektrobus, der zuerst als Pendelbus zwischen Landesgartenschau Gelände und Bahnhof/ ZOB fungierte und später in den Stadtverkehr eingebunden wurde
- Vorbildfunktion Stadtverwaltung: Abgasfreie Elektrofahrzeuge im kommunalen Fuhrpark sowie Nutzung von Pedelecs durch die Stadtverwaltung
- Systematische Bearbeitung des Rad- und Fußwegekonzepts seit 2010 (derzeit Fortschreibung des Radkonzepts)
- Parkraumkonzept unter dem Motto „Qualität statt Quantität“

Bereits die kurze Auflistung innerhalb der Broschüre, aber insbesondere die ausführlichen Darstellungen in den vorangestellten Kapiteln, zeigen die Bemühungen der Stadt, den Umwelt- und Klimaschutz im Verkehrssektor voranzutreiben und Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglicher zu machen.

38 Hausnummer 21

3.11.5 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation für *Verkehr und Umwelt* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Abarbeitung von konkreten Maßnahmen im Maßnahmenbereich Mobilität des *Integrierten Klimaschutzkonzepts Lahr 2012* sowie des *Lärmaktionsplans Lahr 2010*
- ⊕ Aktualisierung und Weiterentwicklung/ Fortschreibung des 10-Jahres-Aktionsplans des *Integrierten Klimaschutzkonzepts Lahr 2012* und der Lärmaktionsplanung
- ⊙ Bereits vielfältige Ansätze zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs vorhanden; Potenzial zur Weiterentwicklung dennoch erkennbar

4 Gesamtbetrachtung und Zielkonzept

Die Darstellung der wesentlichen Rahmenbedingungen und Merkmale (Kapitel 2) wurde durch umfangreiche Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, die Ergebnisse verschiedener Beteiligungsformate sowie die gutachterlichen Analysen vor Ort (Kapitel 3) konkretisiert. Für die einzelnen Verkehrsträger sowie verkehrsträgerübergreifenden Querschnittsthemen wurden jeweils ausführliche Stärken- und Schwächenanalysen durchgeführt und im Rahmen von Kurzfazits in den entsprechenden Unterkapiteln des Kapitels 3 zusammengefasst.

Ausgehend von diesen Analyseergebnissen wurde gemeinsam mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis ein Zielkonzept für den Verkehrsentwicklungsplan diskutiert und vorbereitet. Die formulierten Ziele sollen die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Lahr bis in das Jahr 2030 proaktiv und steuernd begleiten. Sie stellen damit zum einen Leitplanken für die Maßnahmenuntersuchung und -entwicklung für die weitere Bearbeitung des VEP dar und zum anderen sind sie für eine nachgelagerte Erfolgskontrolle von Bedeutung. Grundsätzlich besteht der Anspruch, dass die Ziele voneinander unabhängig sind, auch wenn sie in gewissem Ausmaß miteinander konkurrieren können. Zudem wird eine Zielantinomie, also ein gegenseitiger Ausschluss von Zielen, vermieden.

Neben den für Lahr spezifischen Stärken und Schwächen sowie charakterisierenden Rahmenbedingungen sind die Ziele auch auf räumlich unabhängige Faktoren ausgerichtet. Hierunter verstehen sich allgemein gültige Chancen und Potenziale sowie Risiken und Herausforderungen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Die künftige Entwicklung im Verkehrsbereich wird insbesondere vom demografischen Wandel, von den verkehrspolitischen Entwicklungsrichtungen (auch auf übergeordneten Ebenen) sowie von gesellschaftlichen Veränderungen gekennzeichnet sein. Zudem sind die erhöhten Anforderungen aus dem Umwelt- und Klimabereich verstärkt zu betrachten.

Die langfristigen Auswirkungen der demografischen Entwicklung sind gerade in der Verkehrsplanung – einem Bereich mit langen Vorlaufzeiten und einer langfristig wirkenden Infrastruktur – rechtzeitig zu beachten und in einem Verkehrsentwicklungsplan ausreichend zu verankern. Gleichzeitig sind neue Entwicklungen, wie z. B. neue Informationsmedien und -angebote oder die Herausbildung neuer Mobilitätsmuster und -angebote frühzeitig zu integrieren. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Spielräume der öffentlichen Hand gewinnen Mobilitätsmanagement sowie organisatorische Konzepte aufgrund ihrer flexiblen Anpassungsmöglichkeiten an Bedeutung und sind neben den baulichen Maßnahmen ein ebenso wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Ein gesellschaftlicher Wertewandel, perspektivisch steigende Energie- und Mobilitätskosten auf der Nutzerseite sowie ein wachsender Stellenwert von Umwelt- und Klimaschutz und städtebaulichen Qualitäten liefern gute Voraussetzungen dafür, die Position des Umweltverbundes im Verkehrsmarkt nachhaltig zu stärken. Mit den bestehenden Teilkonzepten im Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV-Fokus in diesem Verkehrsentwicklungsplan ist hierfür ein guter Grundstein gelegt.

Das hierauf basierende Zielkonzept steht unter dem übergeordneten **Leitmotiv: „Lahr: nachhaltig mobil“**. Gemeinsam mit den **sechs Oberzielen** bzw. Zielfeldern setzt dieses den inhaltlichen Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln im Sinne des Verkehrsentwicklungsplans. Die

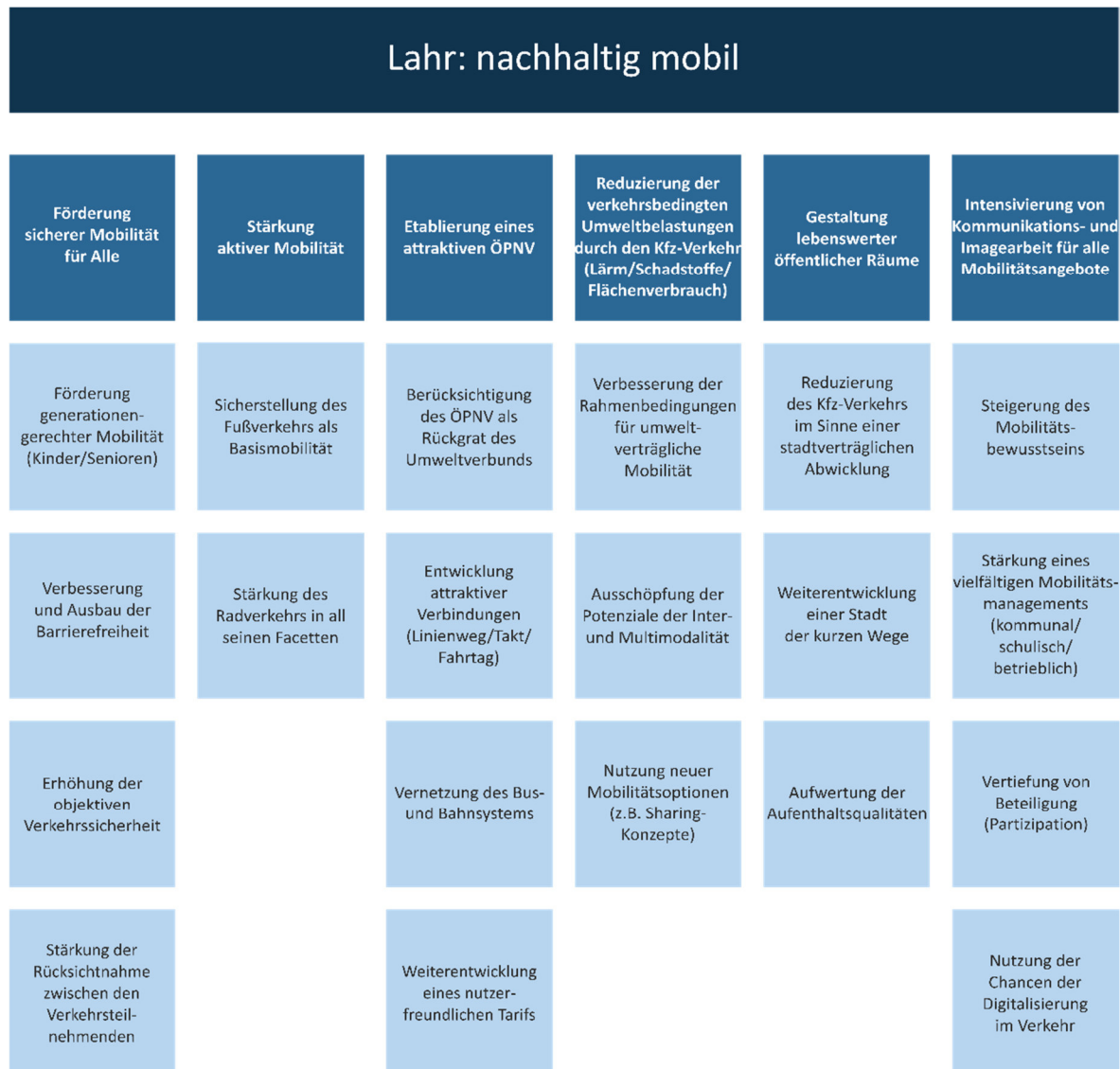
sechs Oberziele stehen gleichberechtigt nebeneinander, d. h. sie sind von gleichermaßen hoher Bedeutung. Sie behandeln alle für die Stadt Lahr wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen aus dem Bereich Verkehr und Mobilität, bei denen Verbesserungen angestrebt werden. Sie lauten:

- Förderung sicherer Mobilität für Alle
- Stärkung aktiver Mobilität
- Etablierung eines attraktiven ÖPNV
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastung durch den Kfz-Verkehr (Lärm/ Schadstoffe/ Flächenverbrauch)
- Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume
- Intensivierung von Kommunikations- und Imagearbeit für alle Mobilitätsangebote

Die Oberziele werden weiterhin durch **jeweils zwei bis vier Unterziele** ergänzt, die diese präzisieren und thematisch konkretisieren. Da der Verkehrsentwicklungsplan einen Fokus auf die Entwicklung des ÖPNV legt, werden entsprechende Unterziele besonders konkret und differenziert dargestellt. Im Gegensatz dazu werden im Rahmen des Zielkonzeptes eher weitfassende Unterziele zum Fuß- und Radverkehr aufgestellt. Dies geschieht vor dem Hintergrund der entsprechenden Teilkonzepte, die entweder aktuelle Gültigkeit besitzen oder parallel zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans fortgeschrieben werden und bereits eine besondere Detailtiefe vorweisen bzw. vorweisen werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt das ausformulierte Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans entsprechend der oben erläuterten Systematik:

Abbildung 126: Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans



Quelle: Eigene Darstellung

Mit diesem Zielkonzept, das sowohl die lokalen Rahmenbedingungen als auch die analysierten Stärken und Schwächen sowie die aktuellen und zentralen Potenziale und Chancen/ Risiken und Herausforderungen der Verkehrsplanung berücksichtigt, ist das Fundament für eine entsprechende Maßnahmenentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans gelegt.

Quellenverzeichnis

- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2018):** ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2018; https://www.fahrradklima-test.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=/files/2/6/ADFC-Fahrradklimatest_2018_Ergebnistabelle_Druck_Gesamt_A3_190404.pdf; Stand Juli 2019.
- AGFK-BW, Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (2019):** Das ist die AGFK-BW: <https://www.agfk-bw.de/verein/>; Stand Dezember 2019.
- Acocella, Dr. Donato; Stadt- und Regionalentwicklung (2017):** Gutachten als Grundlage zur Erarbeitung eines Einzelhandelskonzeptes (inkl. Nahversorgungskonzept) für das Mittelzentrum Lahr/ Schwarzwald, 2017.
- Auerbach, K.; Schmidt, E. A.; Otte, D.; Jänsch, M.; Lefering, R. (2011):** Verletzungsschwere und Verletzungsmuster: Drei Studien zu Unfallfolgen im Straßenverkehr. in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2/2011, S. 90-95.
- BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018):** Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>; Stand August 2019.
- BfU, Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hrsg.) (2005):** Fahrradverkehr. Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention. Autoren: Walter, E.; Cavegn, M.; Allenbach, R.; Scaramuzza, G., Sicherheitsdossier 02, Budenberg Druck- und Verlags-AG, Bern (Schweiz).
- BMVBW, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2004):** Fahrradverkehr. Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland. Direkt, 59.2004, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven.
- BMWi; Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.) (2011):** Regierungsprogramm Elektromobilität, <https://www.bmu.de/download/regierungsprogramm-elektromobilitaet/>; Stand November 2019.
- DESTATIS, Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2014):** Verkehrsunfälle. Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2013. Wiesbaden.
- Deutschlandfunk Kultur (2017):** Integration - Klein-Russland in Lahr; https://www.deutschlandfunkkultur.de/integration-klein-russland-in-lahr.1001.de.html?dram:article_id=398416; Stand Juli 2019.
- Difu, Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2012):** Unfallrisiken beim Radfahren. Forschung Radverkehr – Analyse A-6/2012.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012):** Empfehlungen für Verkehrserhebungen. Köln, 2012.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006):** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006.

- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.
- Fichtner Water & Transportation GmbH (2010):** Lärmaktionsplan Lahr 2010. Freiburg, 2010.
- Gemeinde Schuttertal (2019):** Schuttertäler Mitfahrbänkechen kommt gut an! <https://www.schuttertal.de/index.phtml?La=1&mNavID=1892.1&object=tx,1892.1424.1&kat=&quo=2&sub=0>; Stand November 2019.
- Kagerbauer, Ackermann, Gertz, Loose, Nobis, Sommer (2018):** Definition zu „Multi- und Intermodalität“. in: Straßenverkehrstechnik 5.2018.
- Lahrer Flugbetriebs GmbH & Co. KG (2019):** Der Flughafen; <http://airport-lahr.de/der-flughafen/>; Stand Juli 2019.
- Landkreis Ortenau 2016:** Nahverkehrsplan 2019 für den Ortenaukreis; Offenburg
- Lank, C.; Becher, T.; Steinhauer, B.; Erli, H.-J.; Sellei, R. M. (2009):** Differenzierte Betrachtung der Verletzungsschwere, Teil 1: Grundlage effizienter Verkehrssicherheitsarbeit. in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1/2009, S.15-19.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2014):** Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2013. Karlsruhe, 2014.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2015a):** Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2014. Karlsruhe, 2015.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2015b):** Spotmessungen ab dem Jahr 2016 – Aktualisierung der Prioritätenliste. Karlsruhe, 2015.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2016):** Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2015. Karlsruhe, 2016.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2019):** <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft>; Stand April 2019.
- MOSOLF SE & Co. KG (2019a):** Kippenheim; <https://www.mosolf.com/netzwerk/d-77971-kippenheim.html>; Stand Juli 2019.
- MOSOLF SE & Co. KG (2019b):** MOSOLF baut Standort Kippenheim aus; <https://www.mosolf.com/presse-media/pressemitteilungen/news-detailansicht/mosolf-baut-standort-kippenheim-aus.html>; Stand Juli 2019.
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (2019):** Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886) geändert worden ist
- RVSO (2019):** Regionalplan Südlicher Oberrhein
- Stadt Bruchsal (o.J.):** Parken in Bruchsal – Flyer; https://www.bruchsal.de/site/Bruchsal-Internet/get/params_E-1066720435/516374/BTMV_Parken%20in%20BR_Flyer_22_08_2017.pdf; Stand September 2019.
- Stadt Lahr (2012):** Integriertes Klimaschutzkonzept Lahr 2012. Lahr/ Schwarzwald, 2012.
- Stadt Lahr (2014):** Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr. Lahr/ Schwarzwald, 2014.
- Stadt Lahr (2015):** Lahr 2025 – Jung und Alt, alle Generationen und Kulturen. Lahr/ Schwarzwald, 2015.
- Stadt Lahr (2018b):** Klimaschutz in Lahr „Gutes Klima – gutes Leben.“. Lahr/ Schwarzwald, 2018.

- Stadt Lahr (2019a):** Lahr – eine vielseitige und einzigartige Stadt; <https://www.lahr.de/portraet.10818.htm>; Stand Juli 2019.
- Stadt Lahr (2019b):** Die größten Arbeitgeber; <https://www.lahr.de/die-groessten-arbeitgeber-in-lahr.11679.htm>; Stand Juli 2019.
- Stadt Lahr (2019c):** Porträt; <https://www.lahr.de/portraet.11662.htm>; Stand Juli 2019.
- Stadt Lahr (2019d):** Radverkehrsangebote; <https://www.lahr.de/sixcms/detail.php/11688>, Stand Oktober 2019.
- Stadt Lahr 2019e: Haushaltsbefragung** im Rahmen des VEP ÖPNV; Lahr
- Statistik-bw 2019:** https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistische_Berichte/315318001.pdf ; Stand Juli 2019
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019a):** Bevölkerungsvorausrechnung nach Altersgruppen; <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/98015021.tab?R=GS317065>; Stand Juli 2019.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019b):** Pendlersaldo: 205 Gemeinden Baden-Württembergs mit positivem Pendlersaldo; <https://www.statistik-bw.de/Pendler/Ergebnisse/Pendlersaldo.jsp>; Stand Juli 2019.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2017):** Statistische Daten 3/2017, Berufspendler in Baden-Württemberg, Stuttgart, 2017.
- SWEG 2018:** Mobilität der Zukunft / Autonomer Bus in Lahr; Broschüre vom 9.7.2018
- SWEG 2019:** Stadtverkehr Lahr und Umland. https://www.sweg.de/html/media/stadtverkehr_lahr_und_umland.html; Stand Juli 2019
- VM Baden-Württemberg 2014:** Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden Württemberg – Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV; Stuttgart
- VM Baden-Württemberg 2019:** <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/die-db-regio-ag-erhaelt-zuschlag-fuer-das-netz-rheintal/>; Stand August 2019
- VM BW, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019):** Fußgängerüberwege-Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019.
- ZNM NRW; Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2015):** Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Köln; 2015.
- ZIV, Zweirad-Industrie-Verband (2019):** Pressemitteilung. Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrradmarkt 2018; https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2019_21.03._Fahrradmarkt_und_E-Bike_Markt_2018.pdf ; Stand August 2019