

Bevölkerungszunahme

Einen großen Einfluss auf das zukünftig zu erwartende Verkehrsgeschehen auf den Lahrer Straßen wird die Bevölkerungsentwicklung bzw. Demografie haben. In den offiziellen Bevölkerungsprognosen wird für Lahr bis 2030 ein weiterer Bevölkerungszuwachs vorausgesagt. Die Stadt wächst bereits seit mehreren Jahren und zieht neue Bürger an. So soll die Stadt im Jahr 2030 ca. 2,9 % mehr Einwohner (rd. 46.000) haben, als heute (2018/19, rd. 44.400) der Fall¹⁴.

Anteilig wird aufgrund demografischer Prozesse die erwerbstätige Bevölkerungsgruppe jedoch leicht abnehmen. Zukünftig werden die Senioren, aber auch die Altersklasse der Schüler hingegen an Bedeutung gewinnen. Dies wird anteilig etwas weniger beruflich motivierte Fahrten zur Folge haben, dafür aber auch den Anteil der Freizeit-, Einkaufs- und sonstigen Wege steigen lassen.

Zusätzlich zu der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung plant die Stadt Lahr weiterhin Bauland auszuweisen und neuen Wohnraum zu schaffen. Hierzu wurden in Abstimmung mit der Stadt die relevanten Siedlungsflächen, welche bis 2030 voraussichtlich bebaut sein werden, in das Verkehrsmodell aufgenommen. Es wurde angenommen, dass durch diese Entwicklungen noch zusätzlich rd. 4.300 Einwohner mehr in die Stadt kommen, sodass sie im Jahr 2030 eine Gesamtbevölkerung von ca. 50.300 Menschen erreichen wird.

Gewerbeflächenentwicklung und Handel

Zuverlässige Aussagen über die langfristige wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt sind schwer zu treffen. Es bestehen starke Abhängigkeiten mit nationalen und gesamtwirtschaftlichen Prozessen, wo sich die Rahmenbedingungen in einer globalisierten Welt sehr schnell verändern können. Für den Prognose-Nullfall 2030 wurden mit der Stadt Lahr die aller Voraussicht nach bis 2030 neu entwickelten bzw. zu besetzenden Gewerbeflächen abgestimmt. In den letzten Jahren konnte Lahr von der Ansiedlung mehrerer neuer Großfirmen insbesondere auf dem Gelände rund um den Flughafen profitieren. Es wurde angenommen, dass der jetzige Gewerbebestand weitestgehend unverändert bleibt und noch offene Gewerbeflächen erfolgreich vermarktet werden können. Daraus ergeben sich ca. 3.700 neue Arbeitsplätze im Stadtgebiet. Neue Einzelhandelsstandorte wird es nicht geben, die bestehenden Zentren werden ihren Bestand halten und die Verkaufsflächen insgesamt vergleichbar bleiben.

Pendlerströme und Umland

Die Bevölkerung im Umland der Stadt wird insgesamt etwas zurückgehen. Hier gibt es jedoch von Stadt zu Stadt unterschiedliche Entwicklungen laut den Bevölkerungsvorausberechnungen des statistischen Landesamtes. So werden für die Kommunen im Osten von Lahr sehr geringe Zunahmen bzw. tendenziell eher Stagnationen vorausgesagt (z. B. Seelbach, Haslach, Schuttertal), südlich der

¹⁴ Quelle: basierend auf *Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019a*; relative Einwohnerentwicklung umgelegt auf den im Analysefall zu Grunde gelegten offiziellen Bevölkerungsstand 2019 (Daten der Stadt Lahr 4- 2019 (Einwohnermeldeamt), Erstwohnsitz).

Stadt werden die Kommunen leicht wachsen (Kippenheim, Mahlberg, Ettenheim), ebenso im Westen (Schwanau, Meißenheim, Neuried). Im Norden von Lahr werden hingegen leichte Bevölkerungsabnahmen prognostiziert (Friesenheim, Hohberg, Offenburg).

Insgesamt lässt sich daraus schließen, dass die Stadt Lahr ihre Funktion als Zentrum in der Region weiter ausbauen kann. Angesichts stark steigender Pendlerzahlen in den zurückliegenden Jahren wird für 2030 insgesamt eine gesteigerte Pendleraktivität für die Stadt prognostiziert. Die Auspendlerzahlen nehmen wie bisher jährlich um ca. 2 % zu. Die Einpendlerzahlen erfuhren hingegen in den letzten Jahren (u. a. aufgrund neuer Gewerbeansiedlungen) starke Zunahmen. Bis 2020 wurde daher eine weiterhin vergleichsweise hohe Zunahme von etwa 5 % pro Jahr angesetzt, welche dann bis 2030 abflacht und der Trendlinie vor 2016 entspricht (ca. +0,5 %/Jahr).

Auch der Durchgangsverkehr wird gemäß den allgemein stetig zunehmenden Verkehrsleistungen auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen in Zukunft weiter zunehmen. Entsprechend der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung im Umland wird eine leichte Zunahme von rd. 5 % des reinen Durchgangsverkehrs angenommen. Lediglich auf der Autobahn ist mit mehr Verkehr zu rechnen. Von 2003 bis 2018 wurden hier Zunahmen zwischen 11 % und 16 % erhoben. Bis 2030 wird daher im Mittel je 1 % mehr Verkehr pro Jahr angesetzt.

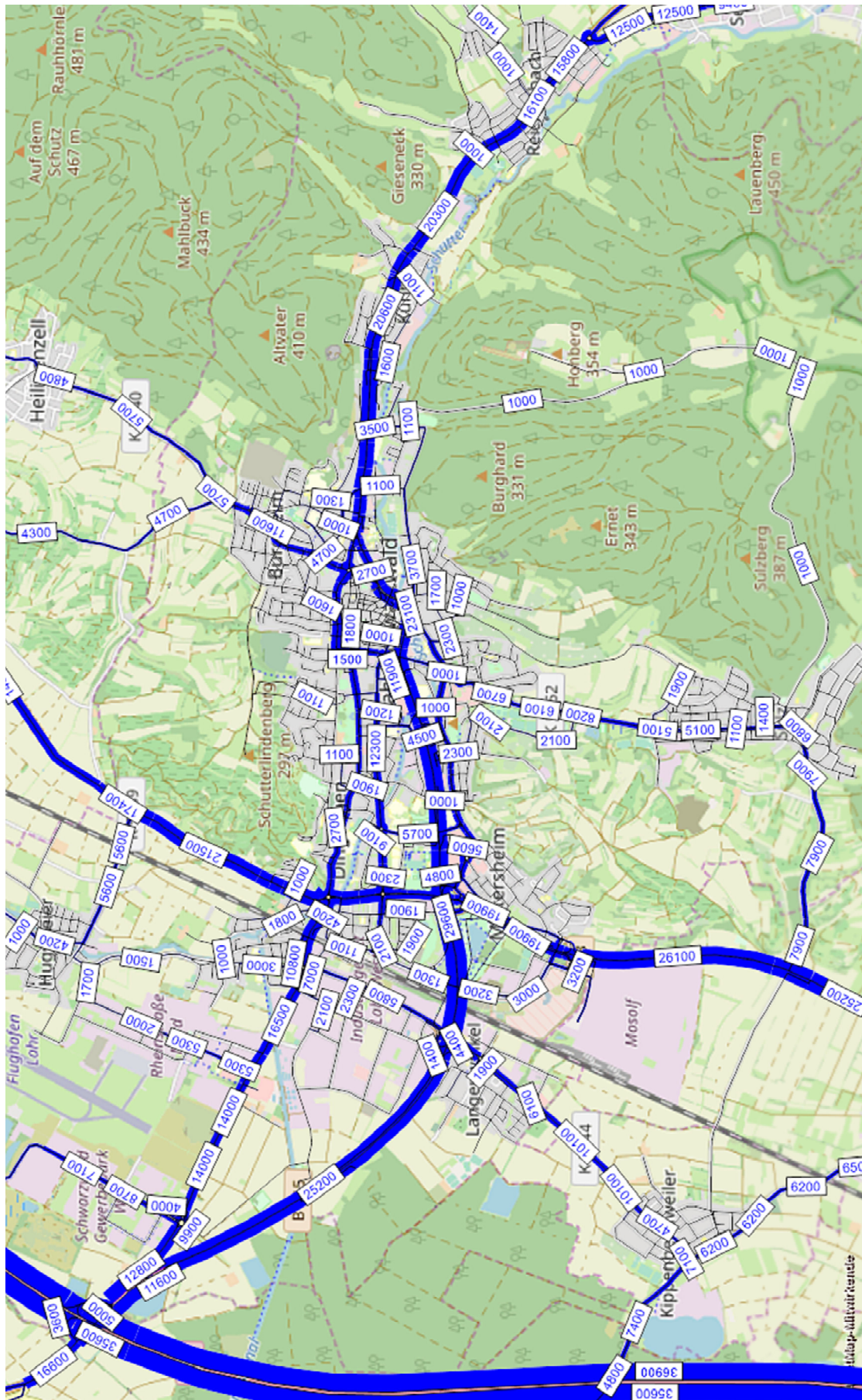
Mobilitätsverhalten: „Tendenz zum Umweltverbund, aber überwiegend bleibt alles wie es ist“

Zuletzt wird es entscheidend für die Lahrer Verkehrssituation sein, wie sich die Bevölkerung zukünftig verhalten wird. Das tägliche Wegeaufkommen pro Kopf ist bundesweit seit langer Zeit relativ stabil, die Länge der zurückgelegten Wege nimmt jedoch tendenziell weiter zu. Dies ist auch für Lahr anzunehmen. Hierbei kann sowohl auf die Ergebnisse der Haushaltsbefragung als auch auf bundesweite Studien zum Mobilitätsverhalten (z. B. Mobilität in Deutschland, MiD) zurückgegriffen werden. Derzeit legt ein großer Teil der Lahrer Bevölkerung ihre täglichen Wege mit dem Auto zurück. Bundesweite Trends wie z. B. der vermehrte Umstieg aufs Fahrrad oder das Pedelec sind aber auch in Lahr erkennbar. Da der Prognose-Nullfall 2030 jedoch eine Zukunft ohne besonderes Eingreifen durch lenkende Maßnahmen darstellen soll, wird weiterhin ein hoher Stellenwert des Autos angenommen (MIV: -1 Prozentpunkt) und Tendenzen zum Umweltverbund nur leicht dargestellt (Rad: +1 Prozentpunkt). Die Maßnahmen des VEP werden gemäß einer ganzheitlichen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie der entsprechenden Zielfelder versuchen, diesen Umstand zu ändern, was im Prognose-Nullfall 2030 allerdings noch keine Rolle spielen soll. Insgesamt wird die Zahl der mit dem Pkw täglich zurückgelegten Binnenwege, also die Wege der Lahrer Bevölkerung innerhalb des Stadtgebietes, folglich zunehmen.

Verkehrsergebnisse des Prognose-Nullfalls 2030

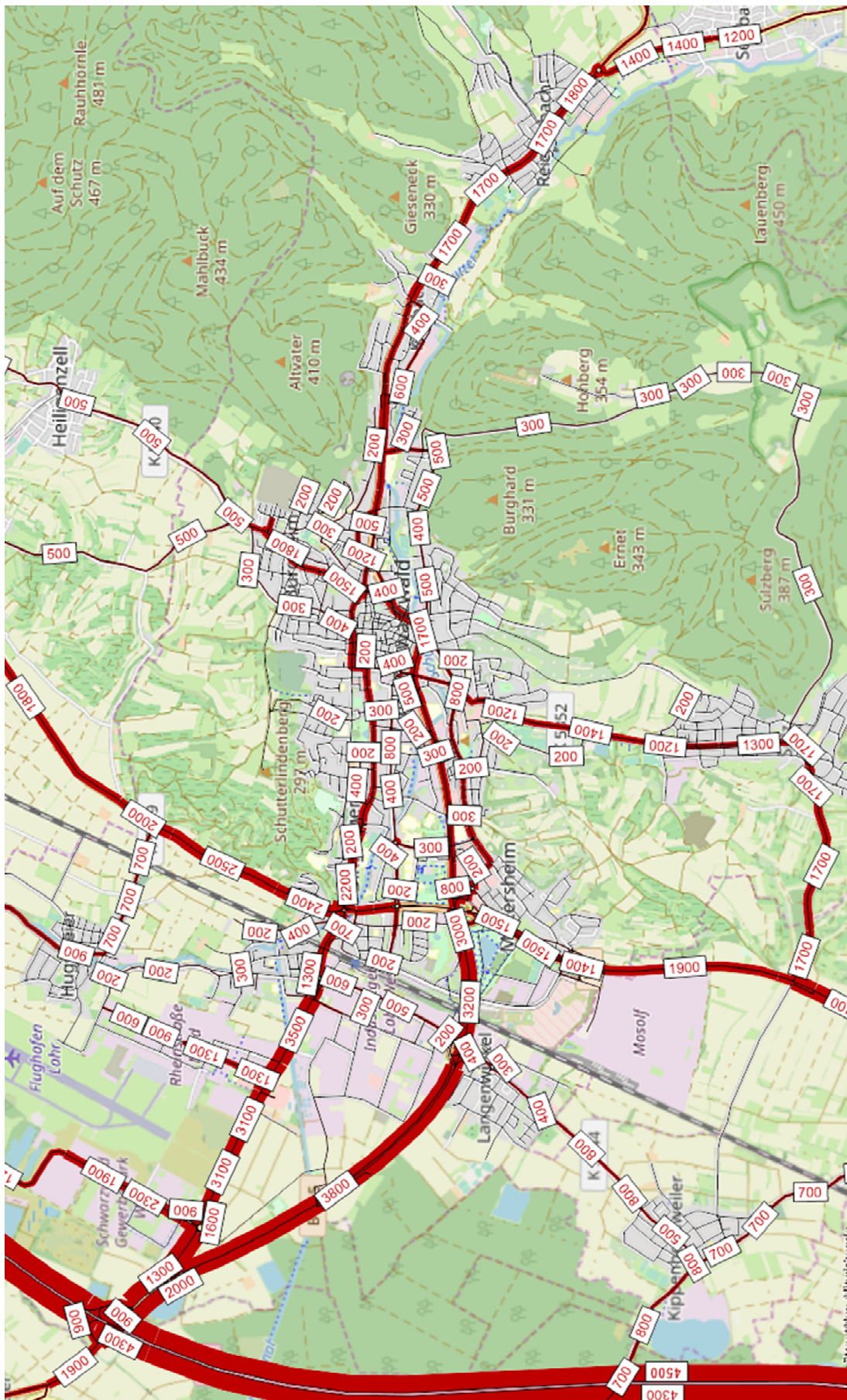
Die Ergebnisse der Prognoseannahmen und Auswirkungen im Verkehrsmodell stellen die folgenden Karten dar. Bei den dargestellten Werten handelt es sich um das durchschnittliche, werktägliche Kfz-Aufkommen (DTV_w) der Lahrer Wohnbevölkerung sowie der Einpendler und des Durchgangsverkehrs. Die Werte sind in der folgenden Abbildung querschnittsbezogen (=beide Fahrtrichtungen) dargestellt und wurden auf 100 Fahrzeuge gerundet.

Abbildung 79: Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall 2030 – Gesamtstadt (Kfz/24h, DTW_w)



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

Abbildung 80: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Gesamtstadt (Kfz/24h, DTW_w)



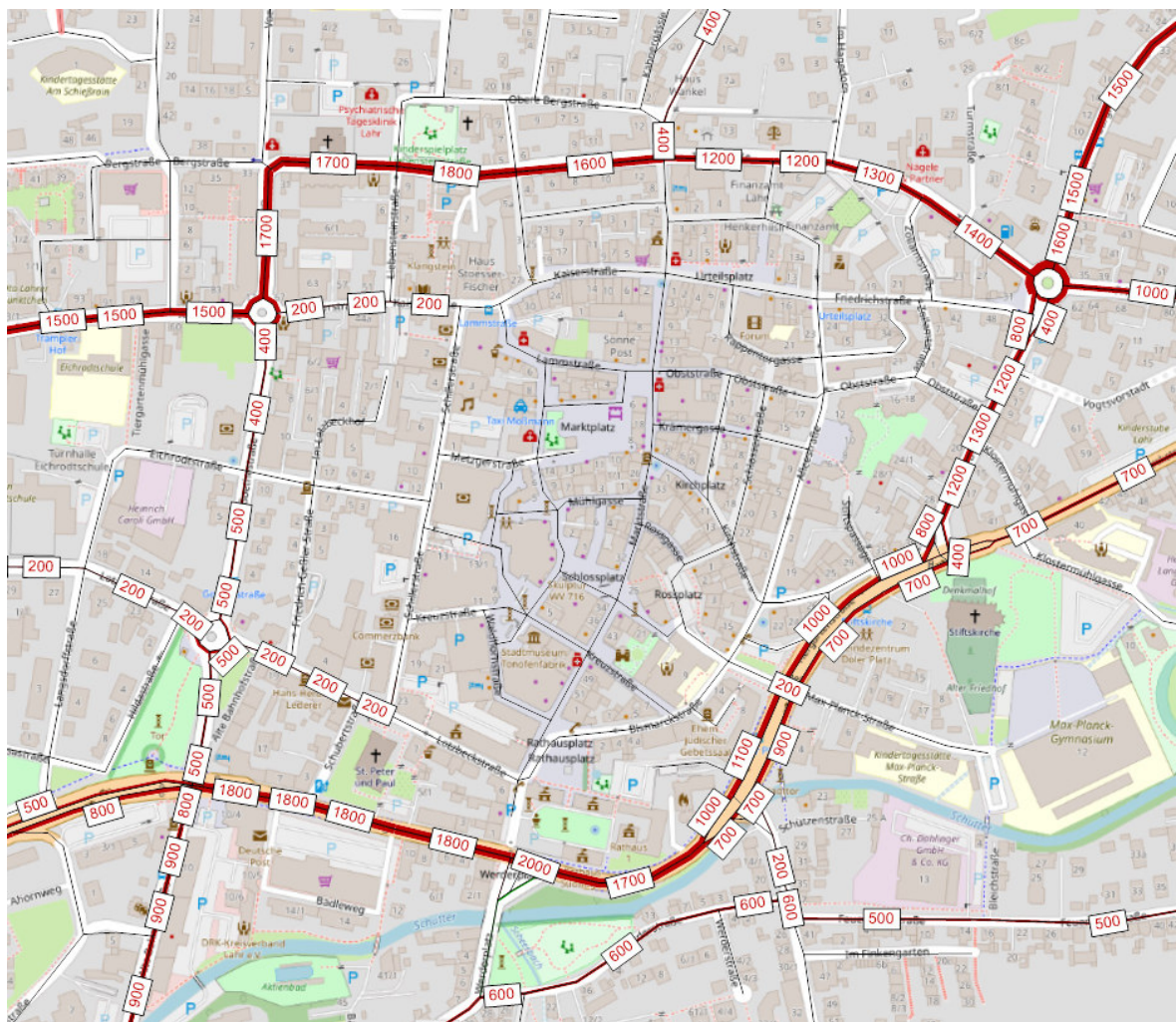
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die Differenzdarstellung (Abbildung 80) der Prognose im Vergleich zum Analysefall zeigt nahezu überall Verkehrszunahmen im Straßennetz. Die rote Färbung sollte jedoch nicht immer von der Größenordnung der dargestellten Zahlen ablenken. In Anbetracht des über 10-jährigen Zeithorizonts handelt es sich häufig auch um eher geringe absolute Zunahmen. Im Nebennetz lässt sich in der Regel von einer weitestgehenden Stagnation des Kfz-Verkehrsaufkommens sprechen.

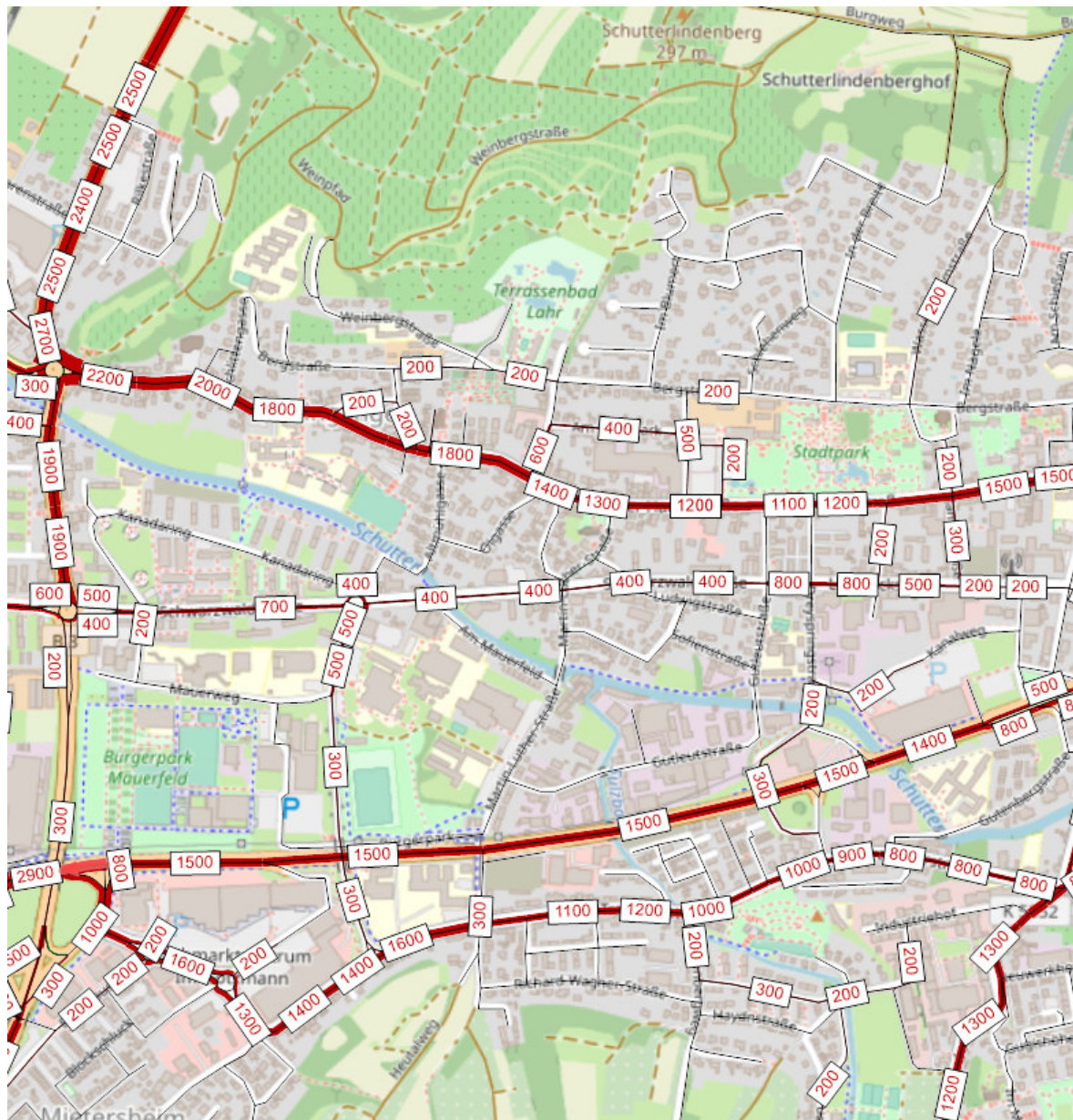
Die größten Zunahmen finden sich allerdings auf den Bundesstraßen und den meisten Einfallstraßen im Hauptverkehrsstraßennetz. Hier spiegelt sich die Annahme weiterhin wachsender Pendelbeziehungen mit dem Umland wider.

Im Folgenden werden einige Detailauszüge zur besseren Darstellung und Sichtbarkeit der Belastungen in den einzelnen Straßen gezeigt:

Abbildung 81: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Innenstadt (Kfz/24h, DTV_w)

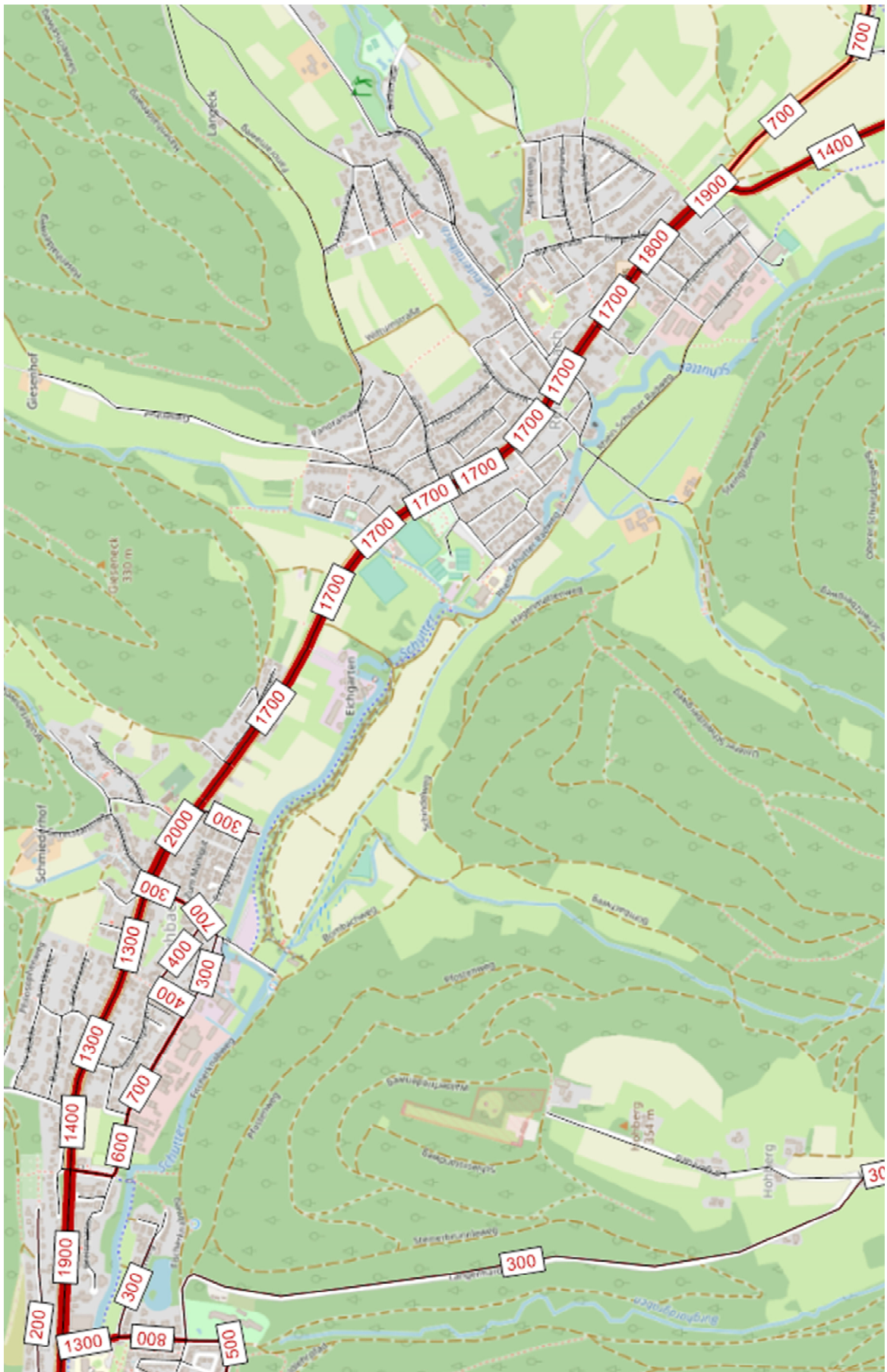


Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 82: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – westl. Kernstadt (Kfz/24h, DTV_w)

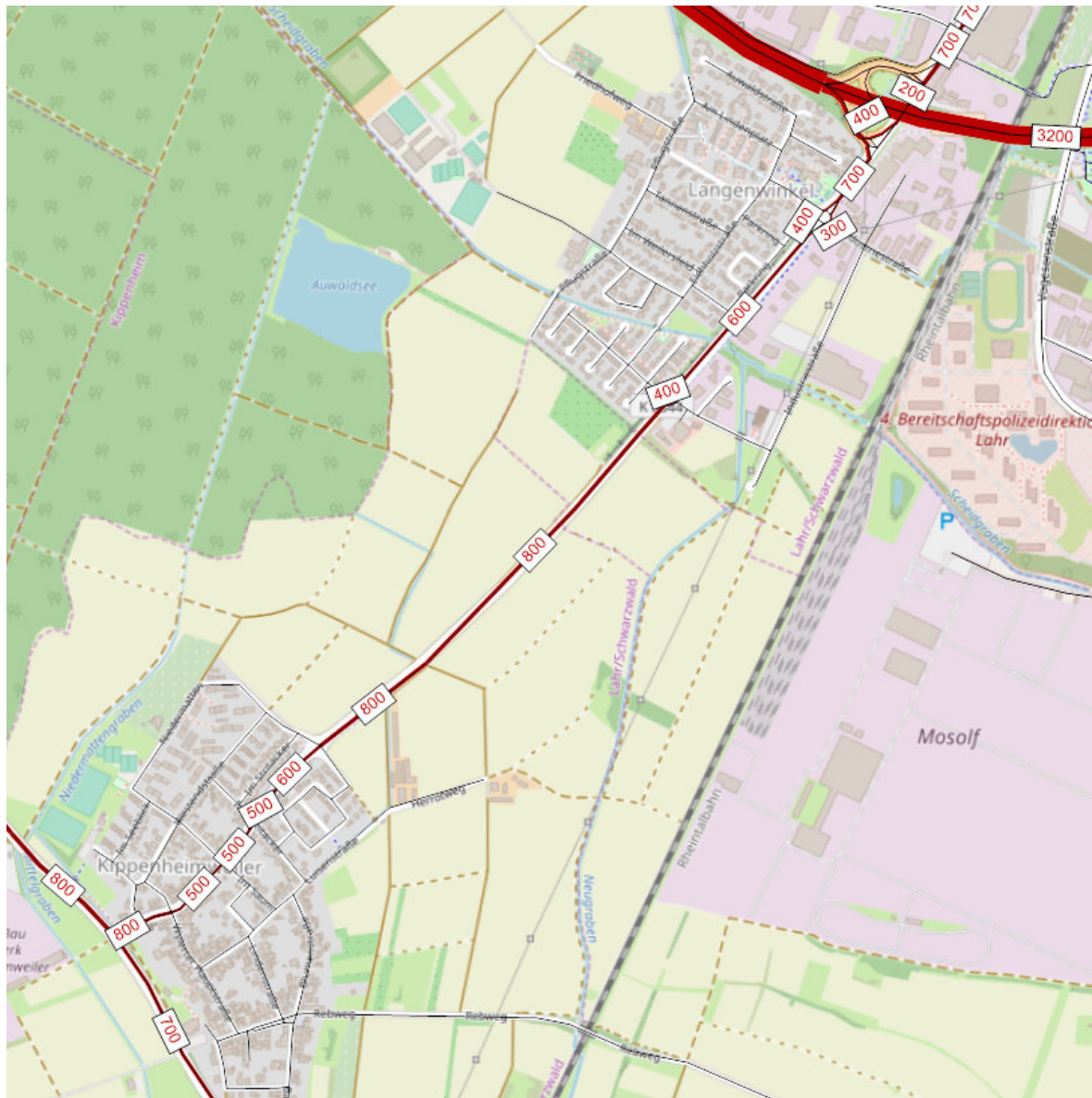
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 83: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – östl. Stadtteile (Kfz/24h, DTV_w)

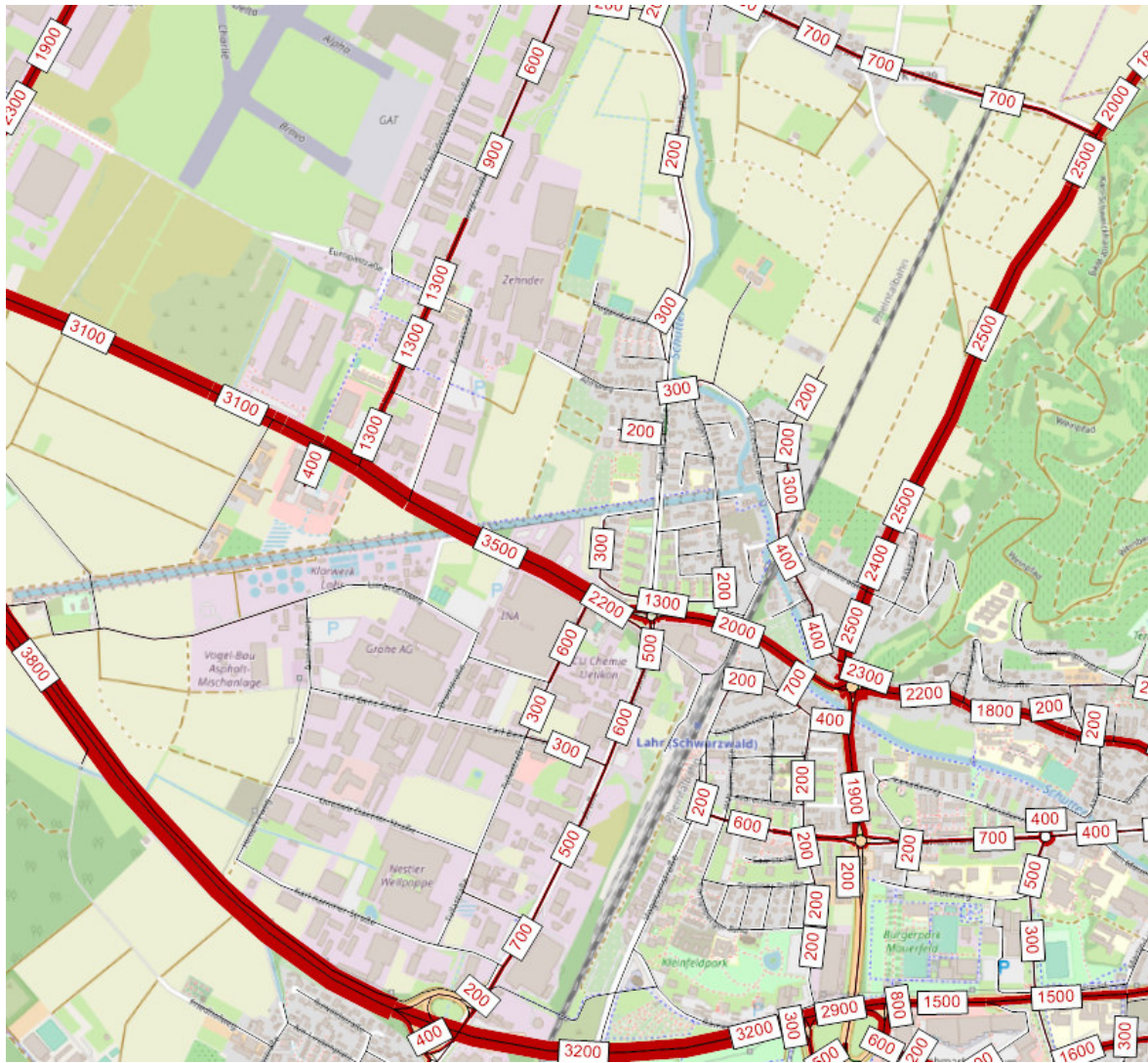


Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 85: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Kippenheimweiler/ Langenwinkel (Kfz/24h, DTV_w)

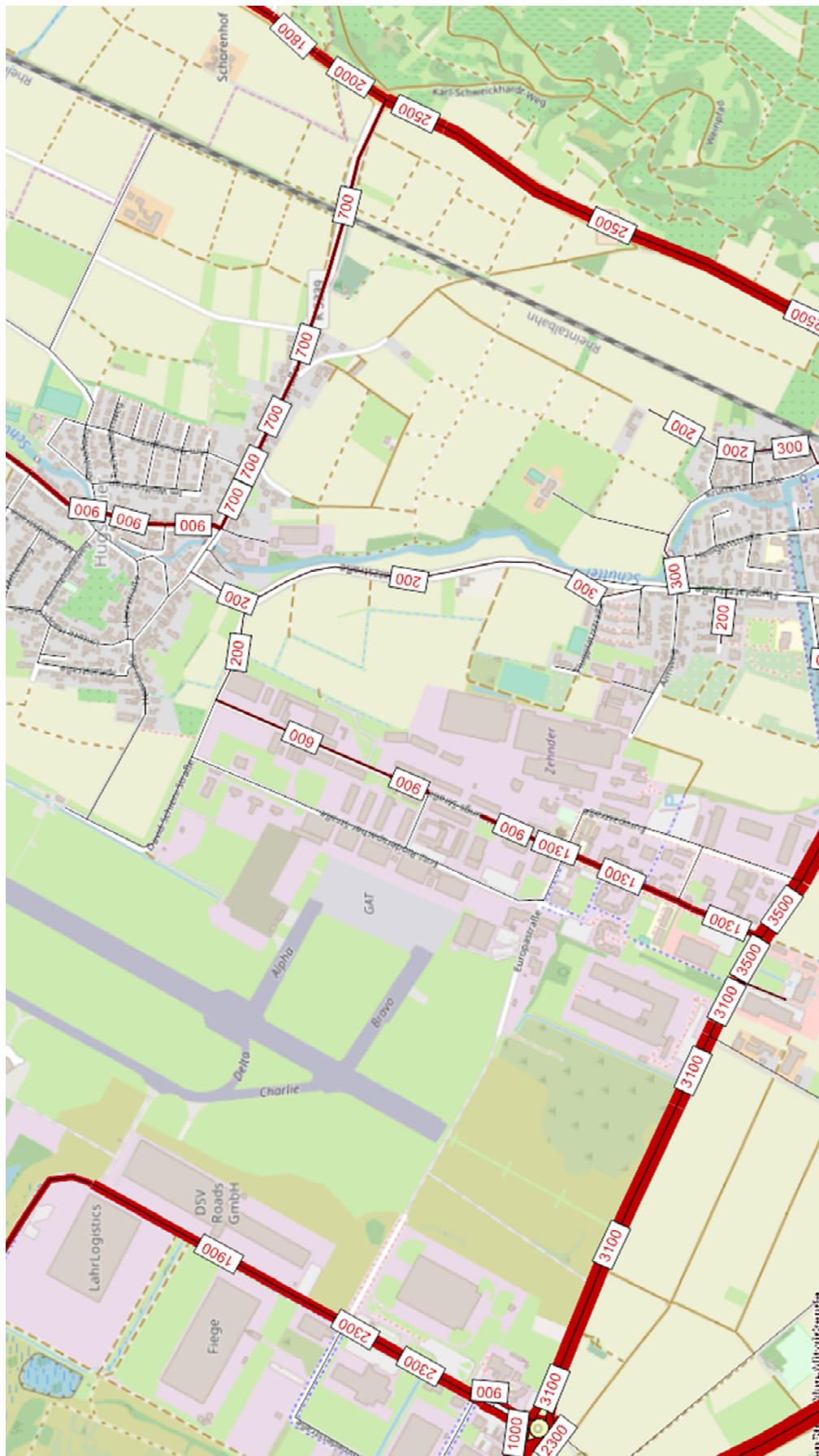


Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 86: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – westl. Bahnhof (Kfz/24h, DTV_w)

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

Abbildung 87: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Hugsweier (Kfz/24h, DTV_w)



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