

## 3.2 Radverkehr

Der Radverkehr vereint zahlreiche verkehrlich positive Eigenschaften in sich. Das Fahrrad wird mit eigener Muskelkraft angetrieben und ist damit im Vergleich zu Motorfahrzeugen umweltfreundlicher und sozialverträglicher. Durch den Radverkehr treten weder Lärm- noch Luftbelastungen auf. Zusätzlich sorgt er ausschließlich für marginale Umweltbelastungen, die beispielsweise durch den verhältnismäßig sehr geringen Flächenverbrauch für Abstellanlagen entstehen. Die aktive Bewegung beim Radfahren hat darüber hinaus auch positive gesundheitliche Auswirkungen. Zudem bestehen keine organisatorischen Zugangsbarrieren in Form von Führerscheinprüfungen o. Ä. Darüber hinaus sind mit Ausnahme von Leihfahrrädern keine Nutzungshemmnisse vorhanden, die zum Beispiel entsprechendes Wissen über Tarife und Fahrpläne voraussetzen. Gegenüber dem Fußverkehr erzielt der Radverkehr durch die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit einen Vorteil. Dementsprechend vergrößert sich bei gleichem Zeitaufwand der Aktionsradius und damit die Reichweite.

Die Stadt Lahr verfolgt das Ziel, mehr Bürger zum Fahrradfahren zu bewegen und das Verkehrsmittel Fahrrad kontinuierlich attraktiver zu machen. In diesen Zusammenhang hat die Stadt in den letzten Jahren zahlreiche Entwicklungen angestoßen. Daher wird das bestehende Rad- und Fußwegkonzept aus dem Jahr 2012 für den Bereich Radverkehr aktuell bereits fortgeschrieben (nahezu zeitgleich zur Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans).

### 3.2.1 Ansprüche und Anforderungen im Radverkehr

Anhand von Nutzergruppen und Fahrzeugausstattungen sollen hier Anforderungen und Spezifika für eine Radinfrastruktur aufgezeigt werden. Dabei ist die Aufzählung der Ansprüche nicht abschließend. Die Infrastruktur ist insbesondere so auszubauen, dass zukünftige Entwicklungen geeignet über die vorhandene Infrastruktur abgewickelt werden können.

#### ***Nutzergruppen***

Das Fahrrad kann von nahezu allen Menschen zur Bewältigung des Alltags eingesetzt werden. Es ermöglicht **Kindern** die erste Mobilitätsoption mit einem Fahrzeug. Der Einstieg über Laufräder erfolgt häufig bereits im Alter von drei bis vier Jahren. Bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen Kinder auf dem Gehweg fahren. Danach können sie bis zum Alter von zehn Jahren wahlweise auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn fahren. Mit der StVO-Novellierung von 2016 darf ein begleitender Erwachsener den Gehweg ebenfalls nutzen. Dies macht es umso wichtiger, Gehwege auch unter diesem Aspekt ausreichend zu dimensionieren und von anderen Nutzungen freizuhalten (beispielsweise Gehwegparken). Für Kinder ist die einfache Bedienung der Infrastruktur entscheidend. Diese muss in besonderem Maße fehlerverzeihend sein, damit Unfälle und Unsicherheiten abgebaut werden oder erst gar nicht entstehen.

In der Gruppe der **Jugendlichen** und **Erwachsenen** zeigt das Fahrrad auf Wegen zur Schule und Arbeit besondere Vorteile durch seinen flexiblen und kostengünstigen Einsatz. Um diese Wege attraktiv zu machen, muss das Ziel schnell und direkt erreichbar sein. Für kurze Reisezeiten wird zudem v.a. ein durchgehendes und damit auch attraktives Netz benötigt.

Für **Senioren** kann der Radverkehr eine eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben über die Automobilität hinaus bedeuten. Dazu muss die Infrastruktur in besonderem Maße – wie bei der Gruppe der Kinder – eine sichere und einfache Nutzung ermöglichen. Wird dabei ein hohes Niveau erreicht, kommt dies auch anderen Nutzergruppen zu Gute.

Geeignete Infrastrukturelemente für ein **Radwegenetz** sind die Führung auf separaten Radwegen oder auf Straßen mit einer entsprechend geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Ein wichtiges Netzelement für die direkte Führung in Innenstädten ist die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer. Die einzelnen Netzelemente sollten so geplant und miteinander verbunden sein, dass es wenig Wechsel zwischen den verschiedenen Infrastrukturen gibt. Ist ein solcher Wechsel der Führungsformen notwendig, muss er sicher und eindeutig durch den Radfahrer zu befahren sein.

An Schulen, am Arbeitsplatz oder an anderen Zielen des Alltags muss ein **Abstellplatz** in einer akzeptablen Qualität und Entfernung zur Verfügung stehen. Die Anlage sollte auch hochwertige Fahrräder effektiv gegen Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Einen hohen Schutz bieten Fahrradboxen oder Fahrradgaragen, in die ein Fahrrad eingeschlossen werden kann. Diese können zusätzlich mit Stromanschlüssen ergänzt werden, damit Pedelecs während der Abstellzeit geladen werden können. Das Fehlen komfortabler und sicherer Abstellanlagen am Wohn- oder Zielort kann die Entscheidung für die Nutzung und die Anschaffung eines Fahrrads negativ beeinflussen.

Eine **sichere Infrastruktur** trägt insbesondere zur Vermeidung von Unfällen bei. Hier entsteht in der öffentlichen Kommunikation häufig eine Lücke zwischen erhobener Unfallstatistik und subjektivem Empfinden. Daher reicht der Verweis auf offizielle Zahlen häufig nicht. Der Unterschied zwischen tatsächlichen Unfallereignissen und dem Empfinden wird vor allem deutlich, wenn der Verkehr im Mischprinzip geführt wird. Hier muss im Einzelfall eine gute Abwägung zwischen den Anforderungen der direkten Linienführung und dem Sicherheitsgefühl gefunden werden (vgl. Kapitel 3.10.2).

Auf Routen, die Ortsteile miteinander verbinden und außerorts geführt werden, sollte eine Beleuchtung vorhanden sein. Dies gilt insbesondere in Bereichen, in denen ein Radweg einen straßenbegleitenden Verlauf mit seiner entsprechenden Beleuchtung verlässt. Eine hochwertige Netzgestaltung bietet zwischen Quelle und Ziel mehrere Routenführungen an: beispielsweise sowohl eine als sicher empfundene Route und auch eine direkte Route, die zum Beispiel als Netzelement einen unbeleuchteten Abschnitt (z. B. über landwirtschaftliche Wirtschaftswege) oder eine in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße beinhaltet.

### ***Fahrrad fahren in der Freizeit***

In der Freizeit und zu touristischen Zwecken wird das Fahrrad von Menschen in einem breiten Spektrum eingesetzt. Mit dem Fahrrad fahren damit sowohl Einheimische als auch Touristen (u. a. Tagestouren). Auf mehrtägigen Reisen unternehmen immer mehr Menschen Radwanderungen und sind dabei auf Unterkünfte in den Kommunen auf dem Weg angewiesen. Bei Freizeitfahrten steht neben dem touristischen Ziel in der Regel auch der Weg im Vordergrund. Die Bewegung kann dabei sogar ohne festes Ziel dem reinen Selbstzweck dienen. In diesem Fall sind die Nutzer unempfindlicher gegenüber Streckenführungen, die nicht der direkten Verbindung entsprechen. Der Weg steigt

in der Attraktivität, wenn touristisch wertvolle Ziele in einer Ortslage oder in der Region durch den Verlauf des Radwegs bewusst angesteuert werden.

### ***Neue Anforderungen an die kommunale Radwegeinfrastruktur***

Fast ein Viertel der neu erworbenen Fahrräder besitzt heute einen elektrischen Zusatzmotor (vgl. ZIV 2019). Dieser Zusatzmotor unterstützt die Fahrerin und den Fahrer beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Durch diese Unterstützung wird das Fahrrad für viele Menschen attraktiver. Immer mehr Menschen setzen das sogenannte Pedelec auch im Alltag ein. Hier sind vor allem längere Pendeldistanzen oder das Transportieren von Lasten als Hauptgrund zu nennen.

Für spezielle Einsatzzwecke spielen zunehmend auch Lastenfahrräder eine tragende Rolle. In der Regel weichen Lastenfahrräder mit Ladeflächen oder Aufbauten von der klassischen Form ab, indem sie deutlich breiter oder länger ausfallen. Bauartbedingt können sie auch mit drei Rädern konstruiert sein. Lasten und Kinder werden aber auch häufig mit einem separaten Anhänger transportiert. Die Infrastrukturplanung sollte diese Breiten auf den Wegen und bei den Abstellanlagen, vor allem rund um Kindergärten und Grundschulen, beachten. Häufig werden mit diesen Fahrrädern bewusst Wege kompensiert, die bisher mit dem Pkw oder dem ÖPNV absolviert wurden.

Aus den entsprechend veränderten Fahreigenschaften ergeben sich erweiterte Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur. Nutzer von Pedelecs erzielen unter anderem eine um drei km/h höhere Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber konventionellen Fahrradfahrern mit gleichen physischen Voraussetzungen. Damit einher geht ein höherer Platzbedarf. Dieser wird vor allem notwendig, um Ausweich- und Überholmanöver sicher zu vollziehen und Gefahrenstellen früher und besser einsehen zu können.

## **3.2.2 Dokumentenanalyse**

### ***Rad- und Fußwegekonzept 2012***

Das Rad- und Fußwegekonzept für die Stadt Lahr wurde im Jahr 2012 beschlossen und ist bereits im Kapitel 3.1.2 beschrieben. Aktuell schreibt die Stadt Lahr den Teilbereich Radverkehr fort.

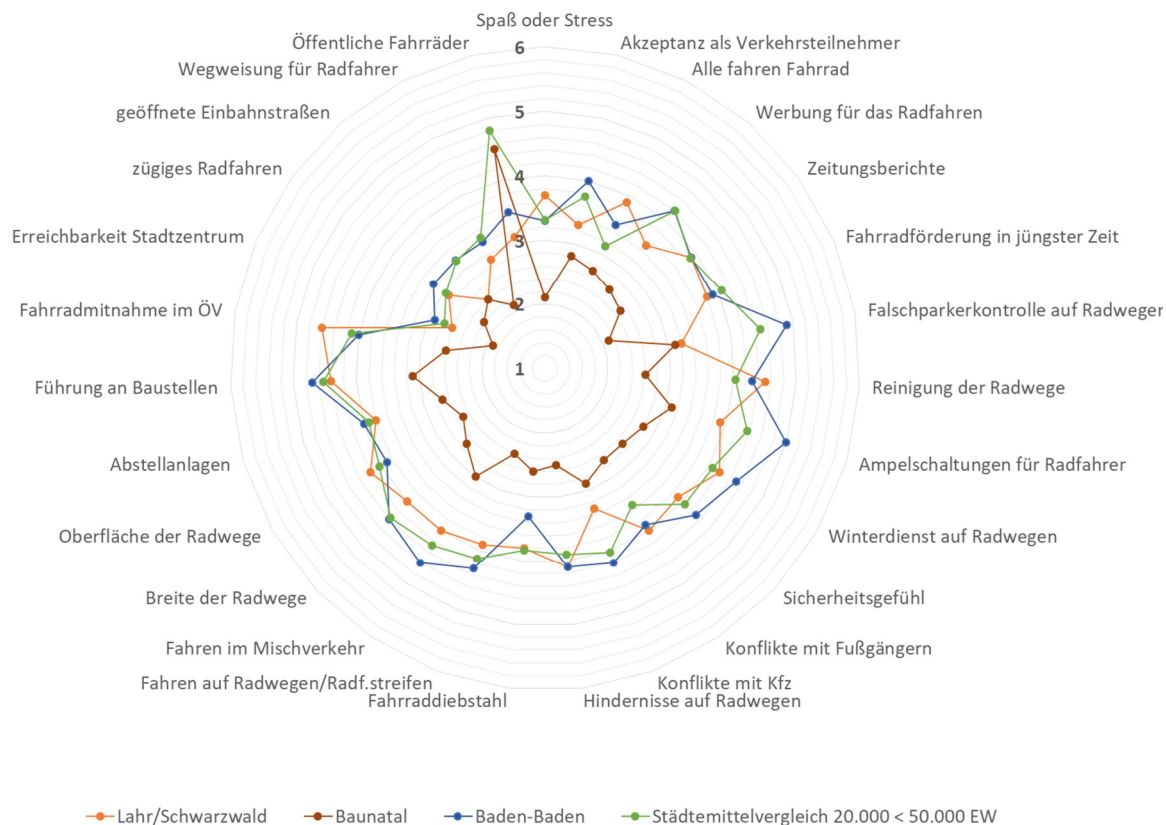
### ***ADFC Fahrradclimatest 2018***

Für die Bewertung aller für den Radverkehr relevanten Aspekte und Handlungsfelder wird seit einigen Jahren durch den ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) ein Fahrradclimatest durchgeführt. Dabei können Experten und Bürger der jeweiligen teilnehmenden Städte die Situation des Radverkehrs in ihrer Stadt online bewerten. Zu beachten ist, dass es sich beim Fahrradclimatest um eine nicht repräsentative Umfrage handelt.

Beim Fahrradclimatest 2018 haben sich insgesamt 154 Personen in Bezug auf die Stadt Lahr beteiligt. Damit ist ein Vergleich mit anderen deutschen Städten der gleichen Stadtgrößenklasse (unter

20.000–50.000 Einwohner) möglich. *Gewinner* dieser Stadtkategorie bei der Zufriedenheit der Radfahrer war im Jahr 2018 wie bereits im Jahr 2014 die Stadt Baunatal in Nordhessen mit einer Durchschnittsnote von 2,67. Lahr landete im Jahr 2018 lediglich auf Platz 88 von 311 Städten in der entsprechenden Städtekategorie. Mit einer Durchschnittsnote von 3,7 liegt Lahr sowohl im bundesweiten als auch im landesweiten Vergleich im vorderen Drittel der gesamten Stadtkategorie (vgl. ADFC 2018).

**Abbildung 37: Lahr im Vergleich mit ähnlichen Kommunen und dem Spitzenreiter in der Kategorie beim ADFC Fahrradklimatest 2018**



Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: ADFC Fahrradklimatest 2018

### 3.2.3 Status quo des Radverkehrs

Nahezu zeitgleich zur Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans schreibt die Stadt Lahr das bestehende Rad- und Fußwegekonzept aus dem Jahr 2012 für den Bereich Radverkehr fort. Um Doppelstrukturen zu vermeiden, erfolgte ausschließlich eine weitfassende Analyse besonders relevanter Punkte bzw. Aspekte. Dennoch sind im Folgenden einige typische bzw. exemplarische Situationen dargestellt.

Die entsprechende Analyse (und damit einhergehend auch die Vor-Ort-Untersuchung mittels Befahrung) erfolgte unter dem 2012 herangezogenen Planungsansatz „Radverkehr als System“. Darunter sind die vier untenstehenden gleichbedeutenden Säulen als Realisierungshorizont für ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept zu verstehen:

- Infrastruktur
- Service
- Information
- Kommunikation

#### **Infrastruktur**

Im ganzen Stadtgebiet wurden im Jahr 2019 sämtliche Markierungen und Einfärbungen der Radverkehrsanlagen aufgefrischt bzw. optimiert. Dazu zählt u. a. die Anpassung durch Nutzung einer roten flächigen Einfärbung zwischen den Markierungen der Radverkehrsanlagen an besonderen Konfliktbereichen.

**Abbildung 38: Flächige Einfärbung in besonderen Konfliktbereichen wie am Knoten Friedrich-/ Gärtnerstraße (links) oder am Ortseingang in Sulz (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus engagiert sich Lahr auch in besonderem Maß um eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren. Beispielsweise wird die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn durch entsprechende Piktogramme (Sinnbild „Fahrrad“) verdeutlicht<sup>8</sup>. Im Jahr 2019 wurden diese

<sup>8</sup> Wirkungskontrolle steht noch aus; vgl. Kapitel 3.10.4

zusätzlich auch noch in die Mitte der Kreisfahrbahn verschwenkt, um das Verbot des Überholens im Kreisverkehr zu verdeutlichen.

**Abbildung 39: Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn (nachträgliche Änderung der Markierungsposition am Kreisverkehr Lotzbeck-/ Goethestraße), um das Überholverbot zu verdeutlichen (alter Zustand: links, nach Anpassung: rechts)**



Quelle: Planersocietät

Weiter werden im Rahmen der Möglichkeiten Verbesserungen an Radverkehrsanlagen vorgenommen oder die Führung des Radverkehrs optimiert.

**Abbildung 40: Teilweise sind Einbahnstraßen wie das Beispiel der Eichrodtstraße für den Radverkehr freigegeben (links); optimierte Querung im Bereich der Gutleutstraße (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Die bereits beschriebenen Maßnahmen reihen sich in eine große Anzahl weiterer bereits umgesetzter Projekte und Maßnahmen ein. Dazu zählen u. a.:

- Einrichtung von Radwegen und Schutzstreifen (an mehreren Stellen im Stadtgebiet, wie beispielsweise in der Lotzbeckstraße),
- Fahrradgerechte Umgestaltung von Knoten (beispielsweise im Bereich der Alten Bahnhofstraße),
- Optimierung von Querungen (beispielsweise Querungshilfe für den Radverkehr am Ortsausgang Lahr in Richtung Sulz),
- Ausbau eines feinmaschigen Radverkehrsnetzes durch Fahrradschleusen bzw. -pforten (beispielsweise im Einmündungsbereich Gärtner-/ Friedrichstraße),

- Entfall von Umlaufsperrern (beispielsweise an der Verbindung zwischen Gutleut- und Dreyspringstraße),
- Fallweise Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit u.a. zur Sicherung des Radverkehrs (beispielsweise in der Goethestraße),
- Bau von Brücken und Ausbau von weiteren Lückenschlüssen zur Sicherstellung eines durchgehenden Radwegenetzes (beispielsweise Bau der Ortenau-Brücke).

Dennoch besteht in anderen Bereichen weiter Verbesserungsbedarf. Zu nennen sind hier beispielsweise die folgenden Punkte:

- Im Bereich von Baustellen ist die Führung des Radverkehrs zu beachten und damit die kontinuierliche und sichere Befahrbarkeit sicherzustellen. Beispielsweise sollten Umleitungsstrecken (vor Ort aber auch weiter umgreifend) definiert und gekennzeichnet werden.
- Die Gestaltung einiger Radverkehrsanlagen an der B 415 ist insbesondere im Bereich der Innenstadt (Tiergarten- und Bismarckstraße) zu überarbeiten.
- Wichtig ist die durchgehende und alltägliche Befahrbarkeit der vorhandenen Schutzstreifen. Dazu kann u. a. eine gezielte Sanktionierung des Parkens auf Schutzstreifen gehören

**Abbildung 41: Bei Baustellen ist die Führung des Radverkehrs häufig unklar (links); grundsätzlich sind die Radverkehrsanlagen an der B 415 zu überarbeiten, beispielsweise auf Höhe der Feuerwehr (rechts)**



Quelle: Planersocietät

### **Service**

Zum Service- und Dienstleistungsangebot im Bereich Service gehört u.a. die Verfügbarkeit intermodaler Schnittstellen und damit insbesondere die Verknüpfung mit dem ÖPNV (vgl. Kapitel 3.8). Für die Parkierung von Fahrrädern gibt es hierzu insbesondere am Bahnhof eine große Bike + Ride-Anlage mit der Möglichkeit, insgesamt 435 Fahrräder sicher abzustellen. Neben 285 frei zugänglichen, aber überdachten Radabstellplätzen gibt es 150 abschließbare Fahrradboxen (10 mit integriertem Stromanschluss), die bei der Stadt Lahr angemietet werden können. Da eine Fahrradbox für zwei Fahrräder konzipiert ist, werden die Boxen in der Regel jeweils von zwei Nutzern geteilt. Die Anlage ist in der Regel gut ausgelastet (Kapitel 3.8.1).

**Abbildung 42: In der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof stehen insgesamt 435 Abstellplätze an Bügeln (links) und in Boxen (rechts) zur Verfügung**



Quelle: Planersocietät

An der Bike + Ride-Anlage, am Rathausplatz und Marktplatz sowie im Bürgerpark und Seepark gibt es darüber hinaus Schließfächer mit der integrierten Möglichkeit, Fahrradakkus zu laden.

**Abbildung 43: Abschließbare Möglichkeiten zum Laden von Fahrradakkus an der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof (links) und am Rathausplatz (rechts)**



Quelle: Planersocietät

In den Jahren 2015 und 2018 wurde in zwei Schritten das Angebot an modernen und komfortablen Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich auf 120 Fahrradabstellbügel erhöht. Obwohl damit schon einige hochwertige Angebote zum Abstellen von Fahrrädern vorhanden sind, besteht insbesondere für das alltägliche Abstellen im öffentlichen Raum an vielen Stellen noch Optimierungsbedarf. Beispielsweise ist stadtweit, aber insbesondere im Bereich der Innenstadt, nach wie vor ein weiterer Ausbaubedarf bei adäquaten Radabstellmöglichkeiten wie Fahrradabstellbügeln angezeigt.

In Lahr existiert ein in zwei Stufen ausgebautes Pedelec-Verleihsystem des Anbieters nextbike (2018 und 2019). An insgesamt zehn Stationen, die sich im zentralen Stadtgebiet sowie den Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach befinden, können insgesamt 52 Pedelecs in unterschiedlichen Tarifmodellen gebucht werden (Basis-, Monats- und Jahrestarif).



**Abbildung 44: In Lahr stehen an insgesamt zehn Stationen 52 Pedelecs zum Verleih zur Verfügung**

Quelle: Planersocietät

### Information

Im Jahr 2018 wurde die Wegweisung für den Radverkehr aktualisiert. Basis war ein eigenes Wegweisungskonzept und die entsprechende Montage neuer Wegweiser. In diesem Zusammenhang wurden neben den bislang ausgewiesenen touristischen Routen erstmalig auch weitere alltagsbezogene Ziele (Alltagsroutennetz) in die Systematik zur Wegweisung aufgenommen und entsprechend beschildert. Touristische Routen wurden zudem durch ergänzende Plaketten an den Hauptwegweisern verdeutlicht.

**Abbildung 45: Wegweisung für den Radverkehr in Lahr**

Quelle: Planersocietät

Ergänzend zur Wegweisung mit dem Fokus auf kommunale Ziele ist auch das (über-)regionale Radroutennetz von Bedeutung. Lahr ist Teil des baden-württembergischen RadNETZ, das besonderen und regelmäßig überprüften Qualitätsstandards unterliegt. Hierzu zählt eine entsprechende Wegweisung, die neben der klassischen Beschilderung auch mit Bodenpiktogrammen verdeutlicht wird. Über das RadNETZ ist Lahr in Richtung Kehl, Offenburg sowie Emmendingen/ Freiburg angeschlossen.

Für den Bereich Information ist auch das kommunale Informationsangebot zum Radverkehr relevant. Auf dem Internetauftritt der Stadtverwaltung findet sich ein erster Überblick zu den Radverkehrsangeboten der Stadt (vgl. *Stadt Lahr 2019d*). Enthalten sind dort aber auch Fachinformationen zu Führungsformen des Radverkehrs und zur Verkehrssicherheit.

### **Kommunikation**







Der Radverkehr wird primär durch eine eigene Planstelle im kommunalen Stadtplanungsamt betreut. Hier laufen sämtliche relevanten Vorhaben in den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation zusammen.

Darüber hinaus vernetzt sich die Stadt Lahr mit anderen Kommunen durch die seit 2014 bestehende Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) (vgl. *Stadt Lahr 2019d*). Über die AGFK ist eine Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit, im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement oder bei der Umsetzung von konkreten Projekten möglich. Zudem dient die AGFK-BW als kommunale Interessenvertretung in Sachen Radverkehr gegenüber Dritten. Durch die Geschäftsstelle der AGFK-BW ist eine Unterstützung und ein fachlicher Austausch gewährleistet (vgl. *AGFK-BW 2019*).

Die Stadt Lahr verfolgt das Ziel, mehr Bürger zum Fahrradfahren zu bewegen und das Verkehrsmittel Fahrrad in vielen Facetten attraktiv zu machen. Ein Beispiel hierfür ist ein kommunales Anreizprogramm, das darauf zielt, neue technische Entwicklungen und Möglichkeiten bekannt zu machen. Daher unterstützt die Stadt Privatpersonen mit einer Kaufprämie für (E-)Lastenräder. Im Jahr 2019 belief sich die Unterstützung auf einen einmaligen Zuschuss in Höhe von 300 Euro für ein herkömmliches Lastenrad und 500 Euro für ein E-Lastenrad. Als Ergänzung zu dieser Kaufprämie für (E-)Lastenräder bietet die Stadt darüber hinaus auch vier Lastenräder zum unverbindlichen Probefahren an (vgl. *Stadt Lahr 2019d*).

### **3.2.4 Kurzfazit**

Abschließend soll die Situation des *Radverkehrs* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

-  Positive Gesamtentwicklung in Sachen Radverkehr in der jüngeren Vergangenheit (insbesondere durch einen kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur)
-  Meist gut sichtbare Radverkehrsanlagen (beispielsweise durch Markierung der Schutzstreifen, Aufstellflächen)
-  Das Radwegekonzept aus dem Jahr 2012 wird derzeit fortgeschrieben.
-  Es ist ein Radverleihsystem vorhanden.
-  Kontinuierlicher Ausbaubedarf beim quantitativen Angebot von Radabstellanlagen (v.a. in der Innenstadt)
-  Gestaltung und Dimensionierung der Radverkehrsanlagen entlang der B 415 (insbesondere auf Höhe der Innenstadt)

### 3.3 ÖPNV Fokus

Innerhalb dieses Planungswerkes fällt die Analyse des öffentlichen Personennahverkehr intensiver gegenüber den anderen Untersuchungsfeldern aus. Das bestehende Stadtbussystem des Lahrbus beruht auf einem Konzept aus dem Jahr 1995 und wird heute in seiner Systematik in Frage gestellt.

#### 3.3.1 Rahmenvorgaben und Ziele

##### *Rechtliche Grundlagen*

###### *Verordnung (EG) 1370/2007*

Diese Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats beinhaltet Vorgaben zur Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich des Schienen- und Straßenverkehrs. Für die Stadt Lahr betrifft dies den kommunalen Busverkehr. Grundsätzlich sollen Leistungen im Busverkehr wirtschaftlich vergeben werden. Es besteht im Falle von gemeinwirtschaftlich finanzierten Leistungen neben einer Leistungsvergabe im Wettbewerbsverfahren weiterhin die Möglichkeit, Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf kommunaler bzw. kreisweiter Ebene an einen internen Betreiber gemäß Verordnung (EG) 1370/2007, Artikel 5, Absatz 2 zu vergeben, wobei jedoch mehrere Vorgaben zu erfüllen sind. Da jedoch weder die Stadt Lahr noch der Ortenaukreis als verantwortliche Behörden über eigene Busunternehmen verfügen, spielt das Thema Direktvergabe beim ÖPNV in Lahr keine Rolle und die Vergabe der ÖPNV-Leistungen erfolgt im Wettbewerbsverfahren.

###### *Personenbeförderungsgesetz*

Auf Bundesebene bildet das Personenbeförderungsgesetz die zentrale Grundlage zur Planung, Ausgestaltung und zum Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Wesentliche Inhalte sind zudem Vorgaben zur Bedienung, zur Barrierefreiheit sowie zur Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Zur Sicherstellung einer angemessenen Bedienung sind durch den Aufgabenträger Anforderungen an Umfang und Qualität des Bahn- und Busangebots festzulegen. Dies betrifft auch Anforderungen an den Klimaschutz und die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote (§ 8 (3) PBefG).

Mit der Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes Anfang 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange von mobilitätseingeschränkten bzw. behinderten Personen stärker in den Mittelpunkt. So ist gemäß § 8 (3) PBefG das Ziel formuliert, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erlangen. Nahverkehrspläne müssen daher aufzeigen, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Hierzu besteht die Möglichkeit, im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der Barrierefreiheit begründet festzulegen.

Weiterhin trifft das Personenbeförderungsgesetz die wesentlichen Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf der Basis der Verordnung (EG)

1370/2007. Zu unterscheiden sind eigenwirtschaftliche (durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträge gedeckte Leistungen) und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die darüber hinaus bezuschusst werden müssen. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind grundsätzlich zu priorisieren, sofern sie die Anforderungen einer ausreichenden Bedienung erfüllen (§§ 8 (4), 8a (1) PBefG). Erst wenn keine ausreichende Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, müssen Angebote im Buslinienverkehr gemeinwirtschaftlich finanziert werden. Zur Erfüllung der ausreichenden Bedienung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8a (1) PBefG maßgebend, der die Verordnung (EG) 1370/2007 in nationales Recht umsetzt.

Das PBefG regelt grundsätzlich den öffentlichen Personenverkehr in Stadt und Region. Durch den Auftrag der Daseinsvorsorge sehen Staat und Land sich in der Verantwortung, Verkehrsleistungen anzubieten und, wenn diese nicht wirtschaftlich tragfähig sind, zu subventionieren. Der gesamte Verkehr in Stadt und Region bis 50 km ist deswegen mit gewissen Monopolen geschützt. Innerhalb von Nahverkehrsplänen sind ertragreiche und weniger ertragreiche Linien in Bündeln kombiniert, damit sich die Subventionierung auf einem niedrigen Niveau hält. Um auf die Mobilitätsbedürfnisse besser eingehen zu können, sieht das PBefG eine Experimentierklausel vor und sieht sich zurzeit im Spannungsfeld einer Diskussion nach flexibleren Bedienformen. Immer stärker werden Forderungen nach einem flexibleren und effizienteren Betrieb des öffentlichen Verkehrs laut, der passgenauer nach den Wünschen der Kunden fährt und nicht mit leeren Fahrzeugen die Städte und Gemeinden zusätzlich belastet. Das PBefG muss hier das Spannungsfeld eines effizienten Verkehrs über neue Angebote wie Ridesharing/-Pooling<sup>9</sup> oder das Mietwagengeschäft mit der Aufhebung des Verbots der Einzelplatzvermittlung mit dem Daseinsversorgungsauftrag einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen abbilden. Schlagworte der Diskussion sind:

- Genehmigungspflicht von digitalen Angeboten zur Vermittlung von Fahrten
- Digitale Erfassung von Beförderungsaufträgen im Mietwagenverkehr
- Öffentliche Angebote durch Ridesharing/-Pooling als Linienverkehr einzustufen
- Einsatz von Mietwagen: Aufhebung des Pooling-Verbots und Entfall der Rückkehrpflicht

#### *Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Baden-Württemberg*

Das ÖPNV-Gesetz von Baden-Württemberg regelt die Zuständigkeiten der Aufgabenträgerschaft im straßengebundenen Linienverkehr. Landkreise und kreisfreie Städte erfüllen im Rahmen einer freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge die Planung und Koordinierung des straßengebundenen ÖPNV. Somit ist der Ortenaukreis im Sinne des Gesetzes Aufgabenträger für den Busverkehr. Als Besonderheit überlässt der Ortenaukreis den großen Kreisstädten im Landkreis die Organisation

---

9 Unter Ridesharing/ Ride-Pooling wird das Teilen eines Fahrzeugs verstanden. Existiert dieses Prinzip im öffentlichen Verkehr schon länger. Ist diese Begrifflichkeit über das Erstarken der Mitfahrerzentralen entstanden. Im Zuge der Digitalisierung ist die Vermittlung von freien Plätzen im Auto zur Mitfahrt attraktiver geworden. Durch die einfache Vermittlung von Fahrten und Fahrtwünschen über z. B. eine App wird eine neue Optionenvielfalt des ÖV gesehen. Vor allem in (ländlichen) Räumen mit nur unterdurchschnittlicher Versorgung durch reguläre Linienleistungen.

und Finanzierung der Stadtbusverkehre und genehmigt diese. Somit agiert die Stadt Lahr inhaltlich bei der Planung des Stadtbusses ähnlich wie eine kreisfreie Kommune. Aus dem Nahverkehrsplan wird der Stadt das Linienbündel „Lahr Stadt“ zugeordnet (vgl. Kapitel 3.3.2). In dem Bündel sind mit den Linien 104 und 109 aber auch Linien enthalten, die über die Stadtgrenzen hinausfahren. Ebenfalls wird das Stadtgebiet über die Linie 106 bedient. Diese Linie ist innerhalb des Nahverkehrsplans dem Bündel „Lahr Umland“ zugeordnet. Als Besonderheit verkehrt im Stadtgebiet die Linie 7141. Diese ist alleine in einem „Bündel“ mit dem Namen „Offenburg – Lahr“.

Alle Planungen des ÖPNV sollen dem Grundsatz des ÖPNV-G BW in §1 folgen. Der Paragraph formuliert das Ziel, dass der öffentliche Verkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung steht.

Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, liegt es in der Verantwortung der Aufgabenträger, Nahverkehrspläne aufzustellen (vgl. Kapitel 3.3.2). Die Stadt Lahr unterstützt diese Aufgabe des Ortsamtes mit dem vorliegenden ÖPNV-Konzept als Schwerpunkt des integrierten Verkehrsentwicklungsplans.

### 3.3.2 Übergeordnete Planwerke

#### ***Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg***

Im Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Baden-Württemberg legt das Land Ziele (Z) und Grundsätze (G) im Bereich der Landesentwicklung fest. Dabei sind die Ziele verbindlich, die Grundsätze zu berücksichtigen. Der Landesentwicklungsplan ist das wichtigste Instrument der Landesplanung. Die aktuell vorliegende gültige Fassung stammt aus dem Jahr 2002.

Im *Leitbild der räumlichen Entwicklung* werden zunächst allgemeine Grundsätze festgelegt. Im Hinblick auf den Verkehr seien „Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur [...] so aufeinander abzustimmen, dass eine bedarfsgerechte Anbindung, Erschließung und Verflechtung aller Teilräume des Landes und eine Verminderung der verkehrsbedingten Immissionsbelastungen erreicht werden.“ Dies soll sowohl die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems steigern als auch die Verlagerung motorisierten Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger bzw. die Vermeidung von motorisiertem Verkehr bezwecken.

Im Kapitel *Raumstruktur* definiert der LEP unter anderem für die Landesplanung bedeutsame Entwicklungsachsen. Lahr nimmt die Funktion eines Mittelzentrums ein und ist auf der Achse Freiburg (Breisgau) – Emmendingen – Lahr/ Schwarzwald – Offenburg verortet. Der Landesentwicklungsplan formuliert als Entwicklungsziele, dass das „Gesamtverkehrsnetz [...] im Rahmen von integrierten Verkehrskonzepten funktions- und umweltgerecht auszubauen“ ist. Dieses Ziel ist unter anderem zu erreichen, indem „der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen (soll)“. Zentrale Orte seien „als Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren sowie als Siedlungsschwerpunkte zu sichern, die Nahverkehrsverbindungen mit ihren Verflech-

tungsbereichen bedarfsgerecht auszubauen und die höheren Zentralen Orte als Verknüpfungsknoten zu überregionalen Verkehrs- und Kommunikationsnetzen zu stärken“. Zu Mittelzentren findet sich die Aussage, diese zur „Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben [...] in ein leistungsfähiges Straßennetz einzubinden und als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.“

Im Kapitel *Weiterentwicklung der Infrastruktur* werden Aussagen zum Thema Verkehr getroffen. Analog zur oben genannten Entwicklungsachse ist „der Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg (Breisgau) – Basel als wichtigste Zulaufstrecke aus Deutschland zu den Schweizer Alpenübergängen“, welche auch über Lahr führt, als Ziel verankert.

Bezüglich des Regionalverkehrs wird die Abstimmung zwischen den verschiedenen Nahverkehrsmitteln sowie der integrale Taktverkehr als Grundsatz festgelegt. Zudem wird dem Ausbau der Verkehrsträger mit hoher Kapazität Vorrang eingeräumt sowie der Ausbau des ÖPNV in Verdichtungsräumen und ein Grundangebot desselben in schwächer besiedelten Landesteilen gefordert.

### ***Regionalplan Südlicher Oberrhein***

Auch im regionalplanerischen Instrument, dem Regionalplan Südlicher Oberrhein, finden sich Aussagen zum Thema Verkehr. Dabei wird gefordert, eine „sozial- und umweltverträgliche Mobilität in der Region sicherzustellen“. Neben einem integralen Taktfahrplan mit stündlichen Verbindungen entlang der Entwicklungsachsen soll dies beispielsweise über eine Weiterentwicklung des Tarifsystems, neue Mobilitätsformen und Schnittstellen zwischen den Verkehrssystemen geschehen. Zudem wird der Stellenwert des ÖPNV bei Freizeitverkehren genannt, sowie das Potenzial von Fernbusverkehren. Gerade im ländlichen Raum soll eine weitestgehende Bedienung, auch mit innovativen Angebotsformen, in der Fläche entstehen, so dass an zentralen Orten Anschluss an das übrige, insbesondere das SPNV-Netz, besteht (vgl. *RVSO 2019: 110 f.*).

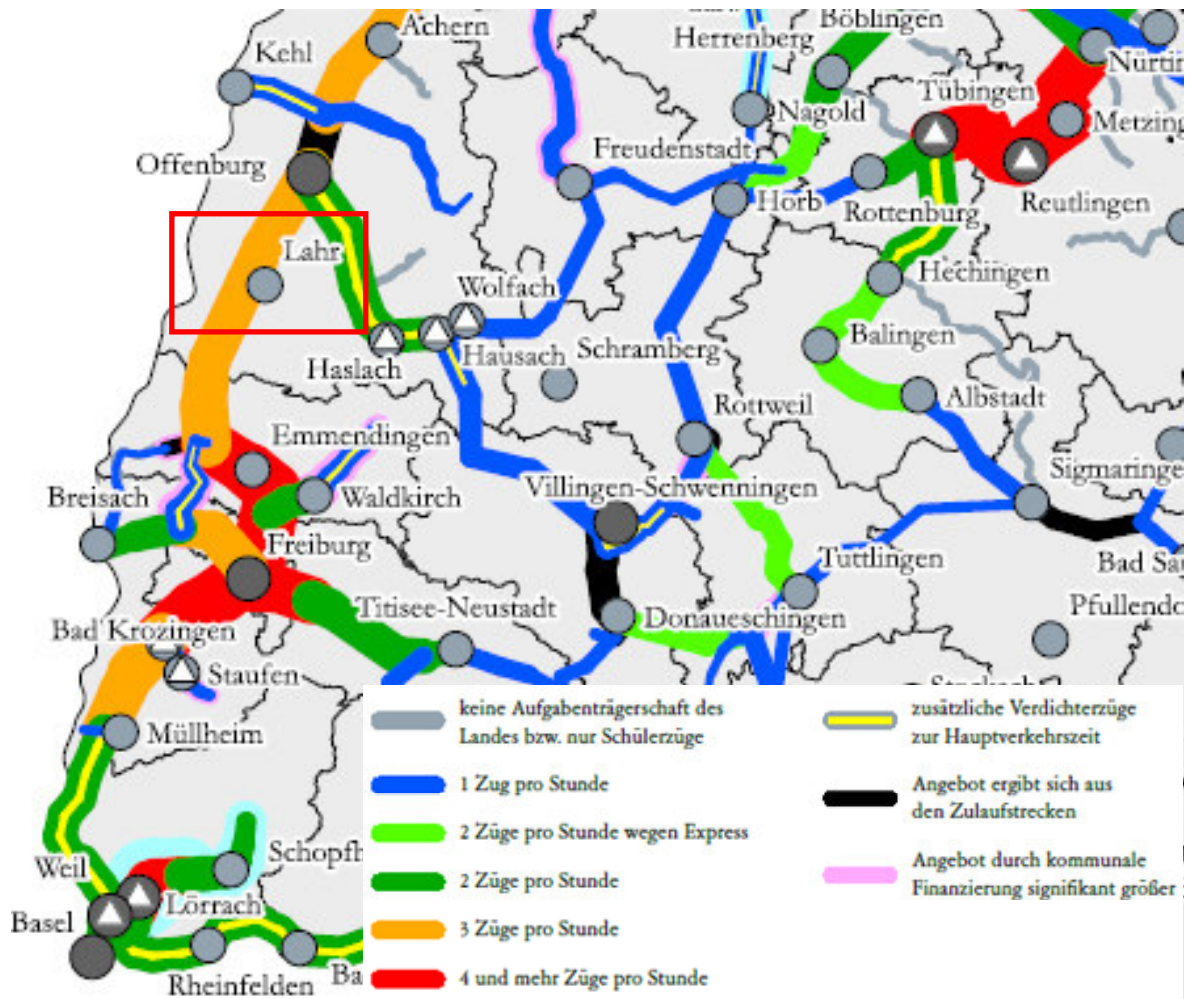
### ***Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg***

Im Zielkonzept 2025 sind landesweite Standards festgelegt, die die Angebotsqualität des SPNV in Baden-Württemberg auf ein einheitlich hohes Maß bringen sollen. Hierzu gehört eine mindestens stündliche Anbindung den ganzen Tag über, je nach Fahrgastaufkommen auch in kürzeren Taktzeiten. Dieser landeseinheitliche Takt soll von 05:00 Uhr morgens bis Mitternacht für gute Verbindungen zu den nächsten Mittel- und Oberzentren sorgen. Dieses Angebot ist grundsätzlich an allen Tagen herzustellen und nur auf Strecken mit einer sehr geringer Fahrgastnachfrage in begründeten Einzelfällen am Wochenende und zu Tagesrandzeiten laut Konzept zu reduzieren. Auf Strecken mit mehr als 5.000 Fahrgästen pro Tag ist insbesondere an Wochenenden eine verlängerte Betriebszeit bis mindestens 1.00 Uhr (des Folgetags) vorzusehen.

Auf der Rheintalbahn, an der Lahr liegt, sind zukünftig drei Fahrten pro Stunde geplant. Das Konzept sieht für diese Strecke allerdings Reserven vor, um das Angebot im Bedarfsfall zu steigern. Heute verkehren auf der Rheintalbahn in Lahr zwei Zugpaare die Stunde. Damit ist die Klassifizierung des

Zielkonzepts 2025 mit einem Grundangebot von drei Zügen in der Stunde erfüllt. Eine Taktverdichtung der Zugleistung am Bahnhof Lahr ist aus Sicht des Zielkonzepts 2025 somit nicht vordringlich.

Abbildung 46: Zielkonzept 2025 SPNV Baden-Württemberg (Ausschnitt)



Quelle: VM Baden-Württemberg 2014

### Nahverkehrsplan Ortenaukreis

Als Aufgabenträger für den straßengebundenen Nahverkehr stellt der Ortenaukreis einen Nahverkehrsplan auf, in dem konkrete Vorgaben für die Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots gemacht werden. Der Nahverkehrsplan dient der Genehmigungsbehörde als Orientierung für ein ausreichendes Angebot und ist Genehmigungsgrundlage. Diese Tatsache verleiht dem Planwerk einen bindenden Charakter. Der aktuell Nahverkehrsplan ist aus dem Jahr 2016. Das ÖPNV Gesetz von Baden-Württemberg sieht eine Prüfung nach dem Ablauf von fünf Jahren vor und bei Bedarf eine Fortschreibung.

Für den ÖPNV in Lahr relevant sind insbesondere die Bündel *Lahr Stadt*, *Lahr Umland* und die Linie 7141, die alleine das Bündel *Offenburg – Lahr* bildet. Das Bündel *Lahr Stadt* beinhaltet hauptsächlich die innerhalb von Lahr verkehrenden Stadtbusse. Das Bündel enthält auch Linien, die über die Stadtgrenze hinausfahren. Die Linie 104 erschließt die nördlichen Nachbarkommunen. Ebenfalls über die Stadtgrenze hinaus und mit einzelnen Fahrten ohne Stadtbezug ist die Linie 109. Das Bündel *Lahr*

(Umland) beinhaltet die für den Stadtverkehr relevante Linie 106. Diese nimmt eine wichtige Verbindung auf der Ost-West-Achse zwischen Bahnhof und Schlüssel ein. Die Aufgabenträgerschaft im Nahverkehr nehmen der Kreis und die kreisangehörige Stadt Lahr gemeinsam wahr.

Ein Nahverkehrsplan formuliert Ziele und Maßnahmen für ein ausreichendes ÖPNV-Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge. Der Plan bilanziert zum Anfang die Maßnahmen aus dem vorangegangenen Nahverkehrsplan. Für Lahr zeigt sich, dass die empfohlene Ausweitung des Taktsystems zwischen Lahr und Meißenheim nach Ichenheim noch nicht erreicht werden konnte.

Der vorliegende Nahverkehrsplan definiert den Bahnhof Lahr als relevanten Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Schiene. Dort sollen kurze Umsteigezeiten realisiert werden, die 15 Minuten nicht überschreiten. Zudem ist der Lahrer Bahnhof auch als wichtiger Umsteigeknoten zwischen Bussen, genauso wie die Haltestelle Schlüssel, definiert. Der Einzugsbereich der Haltestellen soll durch ein attraktives Angebot an P+R- und insbesondere B+R-Anlagen vergrößert werden. Für die Haltestelle Schlüssel sowie den Bahnhof Lahr wird die Einrichtung von Echtzeit- und Anschlusssicherungssystemen gefordert. Zudem können weitere Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und des Mobilitätsmanagements sowie im Tarifsystem die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Wie das vorangegangene Werk formuliert der vorliegende Nahverkehrsplan Maßnahmen, die innerhalb dessen Laufzeit umgesetzt werden sollen. Hier sollen auf solche, die sich auf Lahr beziehen, eingegangen werden:

**Tabelle 11: Maßnahmen – Umsetzungsstand**

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
A.3	Verlängerung der Bahnofsunterführung In Lahr	■	Umsetzung noch offen
C.2	Taktlückenschluss am Morgen zwischen Meißenheim und Lahr (Busverkehr des Leistungsnetz Kategorie I)	■	Umsetzung noch offen
C.3	Taktlückenschluss am Vormittag zwischen Reichenbach und Seelbach (Busverkehr des Leistungsnetz Kategorie I)	■	Umsetzung noch offen
C.4	Schließung von Bedienungslücken auf der Achse Ettenheim – Orschweier Bahnhof (nur indirekter Bezug zu Lahr/ Südliche Nachbargemeinde/ Busverkehr des Leistungsnetz Kategorie I)	■	Umsetzung noch offen
I.1	Generell: Optimierung der Abstimmung zwischen Bus und Zug an den Verknüpfungspunkten	■	Umsetzung noch offen

Quelle: Ortenaukreis 2016



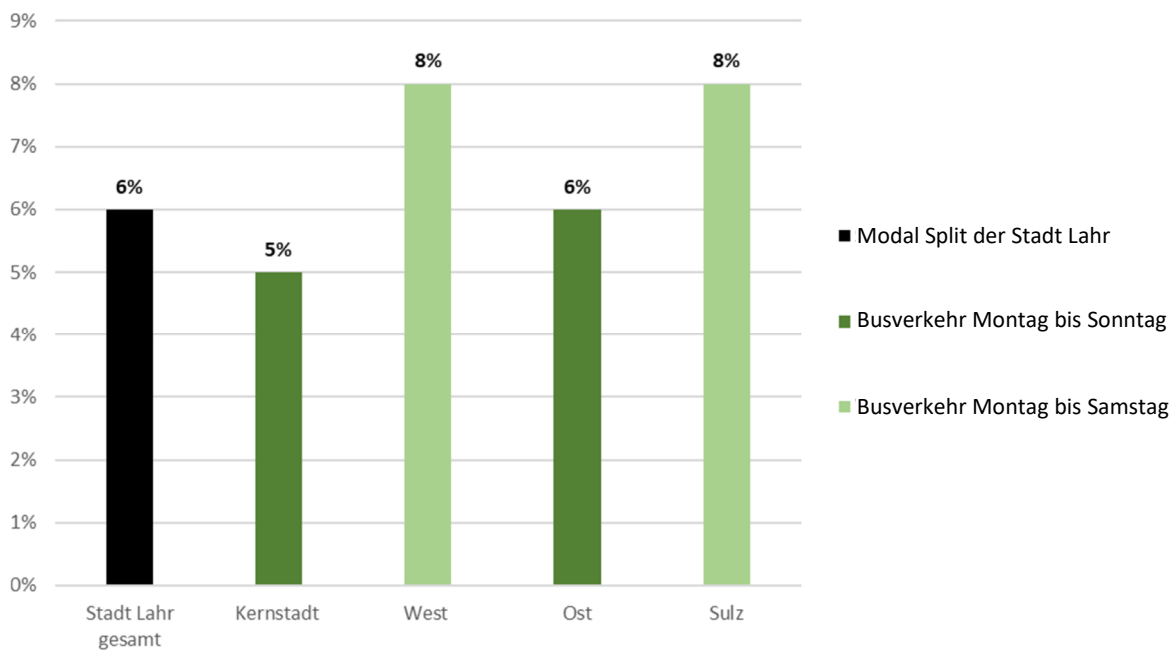
### 3.3.3 Mobilitätsverhalten

Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist ein Hinweis auf Nutzung und Akzeptanz des ÖPNV in der Stadt Lahr. Dazu wird die Nutzung qualitativ und quantitativ erhoben, um ein genaues Bild erhalten zu können. In der repräsentativen Mobilitätserhebung innerhalb dieses VEP werden explizite Inhalte zum Angebot für den öffentlichen Nahverkehr abgefragt, die hier vertieft erörtert werden sollen. Diese Ergebnisse stellen eine Besonderheit in ihrem repräsentativen Charakter dar. Dieser ermöglicht, auch Menschen zu hören, die aktuell nicht Bus und Zug nutzen. Die Fahrgasterhebung in den Bussen zeigt einen aktuellen Eindruck über die Auslastung und Nachfrage auf den Linien im Stadtgebiet. Mögliche Ziele werden in den Unterkapiteln zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Schulstandorten aufgezeigt.

#### *Mobilitätserhebung*

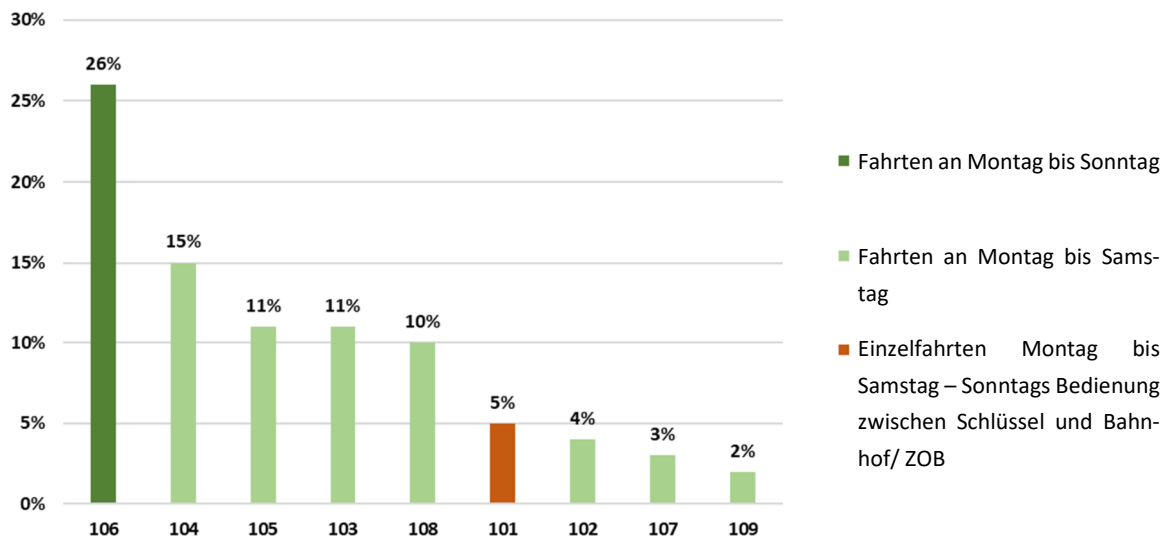
Zentrales Ergebnis ist der Modal Split. 6 % der Wege werden durchschnittlich von der Bevölkerung in Lahr mit dem ÖPNV (Bus und Bahn) zurückgelegt. Der Modal Split nach Altersgruppen zeigt dabei die Relevanz von Bahn- und Busangeboten für junge Menschen. In der Kategorie 6 bis 18 Jahre nutzen 9 % Bus und Bahn. Für Schüler ist somit das Angebot von Bus und Bahn wichtig. Die Untersuchung erkennt darüber hinaus auch in der Gruppe der 18 bis 30-Jährigen eine stärkere Nutzung des ÖV. In dieser Altersklasse nutzen 11 % den ÖV als Hauptverkehrsmittel für die alltäglichen Wege. Dieses Ergebnis könnte für einen Wandel in der Wahrnehmung in dieser Altersklasse stehen. Auch bundesweit kann eine Abkehr vom privaten Pkw in dieser Altersklasse erkannt werden. Für den öffentlichen Verkehr ist der Kundenzuwachs in dieser Altersklasse von besonderer Bedeutung, da ein Fahrgast über 18 Jahren grundsätzlich frei in seiner Verkehrsmittelwahl ist und somit auch einen Pkw nutzen könnte. In den darüberliegenden Altersklassen ab 40 Jahren zeigt sich die Nutzung von Bus und Bahn unterrepräsentiert und bewegt sich zwischen 2 % und 5 %. Dies steht in Zusammenhang mit dem Führerscheinbesitz und einer autodominierten Verkehrserziehung und -sozialisierung der letzten Jahrzehnte.

Differenzierungen ergeben sich ebenfalls in der Betrachtung der unterschiedlichen Ortslagen. Die Nutzung des ÖV ist von den vier beobachteten Teilbereichen in der Kernstadt am geringsten. Obwohl Einwohnerdichte und ÖV-Angebot des Stadtteils Sulz hinter dem der Kernstadt liegen, ist dort die Zahl der zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV höher. Ebenfalls überdurchschnittlich häufig wird mit dem ÖV in den westlichen Ortsteilen (Hugsweier, Kippenheimweiler, Langenwinkel, Mietersheim) gefahren.

**Abbildung 47: Modal Split-Anteil Bahn/ Bus nach Siedlungsbereichen**

Quelle: Stadt Lahr (2019)

Die unterdurchschnittliche Nutzung in der Kernstadt kann auch über die Abfrage der Nutzung je Linie des Stadtbussystems erkannt werden. Am häufigsten werden Linien genutzt, die über die Stadtgrenzen hinaus oder in die baulich getrennten Stadtteile fahren. Am häufigsten wird die Linie 106 genutzt, die eine regionale Verbindungsfunktion über die Stadtgrenzen hinaus hat. Danach folgt die Linie 104, die die Nachbarkommune Friesenheim bedient. Am dritthäufigsten wird die Linie 105 genannt, die die Kernstadt von Lahr mit dem Stadtteil Sulz verbindet. Unter den Linien, die unterdurchschnittlich genutzt werden, befindet sich die Linie 107, die einen Ringverkehr im Innenstadtbereich mit Anbindung von Friedhof und Krankenhaus bietet. Die schwache Nutzung ist dabei nicht eindeutig auf einzelne Faktoren zurückzuführen.

**Abbildung 48: Nutzungshäufigkeit je Linie (Stadtbus Lahr)**

Für weitere Linien im Stadtgebiet liegen aufgrund der offenen Abfrage nach der genutzten Linie keine weiteren auswertbaren Daten vor (z. B. 7141/ 111/ 113 und weiter)

Quelle: Stadt Lahr 2019

Circa 12 % der im Rahmen der Mobilitätserhebung befragten Personen geben an, Bus und Bahn täglich oder ein bis drei Mal die Woche zu nutzen. Ein Defizit erkennen die Befragten in der Anbindung des Arbeitsplatzes durch den Bus in Lahr. Ein Drittel (33 %) der Befragten empfinden, dass ihr Arbeitsplatz mangelhaft oder ungenügend mit dem Bus zu erreichen ist. 16 % empfinden die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes als gut oder sehr gut.

Die Mobilitätserhebung zeigt im Ergebnis, dass das Verkehrsverhalten im öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn in weiten Teilen dem bundesweiten Trend folgt. 6 % der alltäglichen Wege werden von der Bevölkerung in Lahr mit dem ÖPNV bestritten. Damit ist Lahr gleichauf mit Kommunen mit ähnlicher Einwohnerzahl und Umgebungsbedingungen. Die zurückhaltende Nachfrage in der Kernstadt nach Angeboten im Busverkehr ist so auch in anderen kompakten Mittelstädten zu beobachten. Dort sind, wie in Lahr, Fahrzeiten mit dem Bus häufig nicht konkurrenzfähig zum Individualverkehr (Fahrrad, Leihrad, Taxi, Pkw, vereinzelt Fußweg). Das Antwortverhalten der Befragten zeigt für den Busverkehr eine Stärke im Vorort- und Regionalverkehr.

### **Buserhebung (Fahrgastzählung)**

In den Bussen des Lahrbus wurde eine Fahrgastzählung und -befragung durchgeführt. Dazu wurden im Rahmen einer Vollerhebung alle Fahrten erhoben. Auf 100 Fahrten wurden zudem die Fahrgäste über das Nutzungsverhalten befragt. Zu der Befragung liegt ein separater Bericht vor, deswegen sollen hier nur in Kürze die wesentlichen Ergebnisse aufgezeigt werden.

Im Vergleich zu einer Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2014 sinkt die Fahrgastzahl in der aktuellen Erhebung. Fahrgastzählung und Mobilitätserhebung bestätigen sich gegenseitig in der Erkenntnis, dass die Linien 106, 104 und 105 die leistungsstärksten Linien im Stadtgebiet sind. Im Mittel sitzen in Fahrzeugen dieser Linien zwischen 12 und 19 Fahrgäste. Im Gegensatz dazu sitzen in Fahrzeugen

der Linie 107, die mit ihrem Linienweg im Bereich der Kernstadt verbleibt und als einzige Linie des Stadtbusses nicht den Bahnhof bedient, im Mittel drei Fahrgäste pro Fahrt. Die Fahrgastbefragung zeigt einen hohen Anteil von Kunden, die als Fahrtberechtigung eine Zeitfahrkarte, wie z. B. eine Monatskarte, besitzen und die Angebote von Bus und Bahn täglich oder fast täglich nutzen. Werden das Nutzungsverhalten und die Tarifgestaltung (vgl. Kapitel 3.3.6) zusammen betrachtet, kann davon ausgegangen werden, dass das Bussystem in Lahr für Kurzstrecken und Wege innerhalb der Kernstadt nicht attraktiv genug erscheint.

### **Berufspendler**

Innerhalb der Stadt Lahr existieren knapp 23.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (vgl. *Statistik-bw 2019*). Laut Bundesagentur für Arbeit besitzt Lahr, wie oben beschrieben, ein positives Pendlersaldo. Es pendeln somit mehr Menschen regelmäßig in die Stadt ein als aus dem Stadtgebiet heraus.

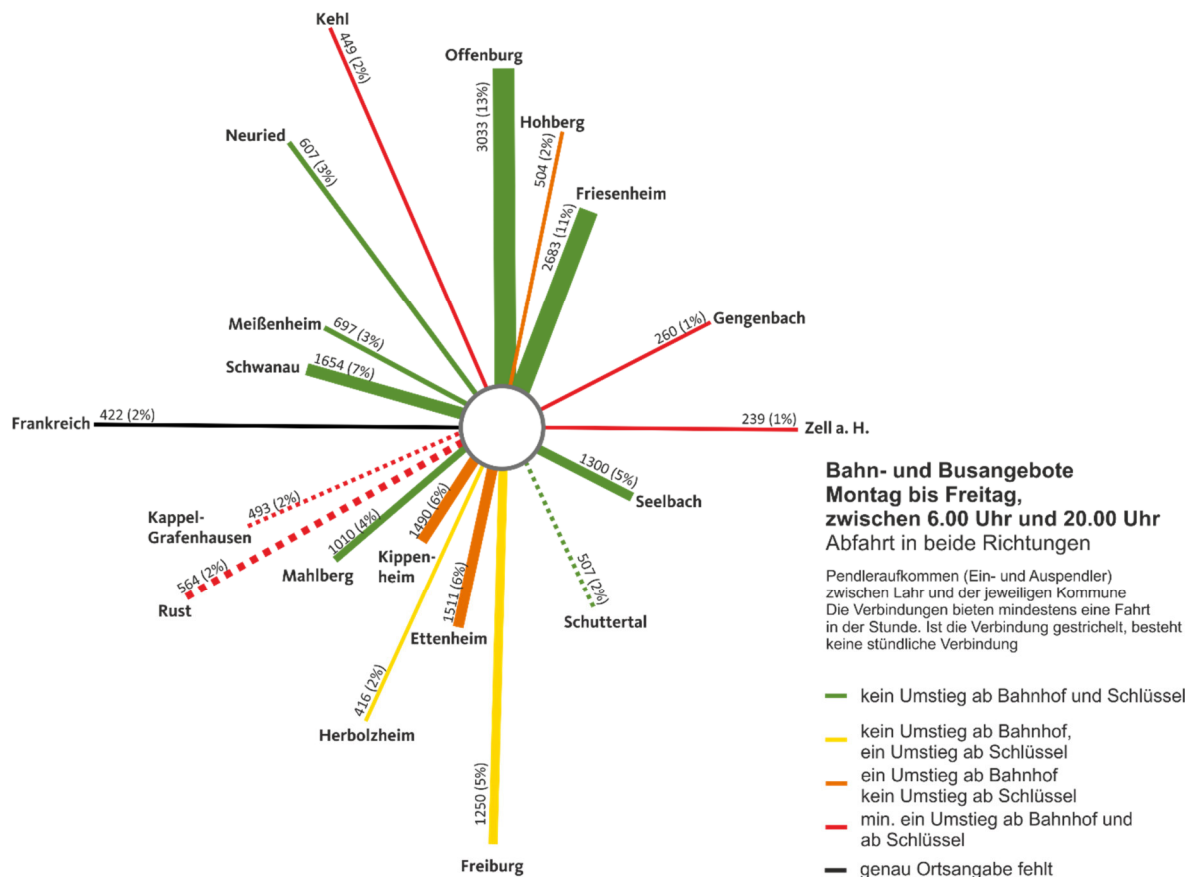
Der öffentliche Personennahverkehr hat eine besondere Stärke in der Abwicklung regelmäßiger, planbarer Fahrtwünsche wie sie zu großem Teil das Fahrverhalten von Pendlern charakterisieren. Wie die Auswertung der Pendlerströme zeigt, besteht die stärkste Nachfrage von Pendlern zwischen Offenburg und Lahr. Hier kann das aktuelle ÖV-System bereits heute umsteigefrei Verbindungen ab den Haltestellen Bahnhof und Schlüssel aus der Stadt bieten. Beide Angebote sind über das durchgehende Angebot hinaus vertaktet und bieten mindestens einmal die Stunde eine Fahrt in beide Richtungen an. Auf der Schiene bietet der Zug zwei Fahrten die Stunde an, die in etwa einen Halbstundentakt ergeben. Zwischen Friesenheim und Lahr besteht der zweitgrößte Pendlerstrom; Hier verkehrt die Linie 104 im Stundentakt und bindet den Bahnhof in Lahr und die Haltestelle Schlüssel im Stundentakt an.

Das Gemeindegebiet Schwanau mit seinen Gemeindeteilen wird durch die Linie 106 bedient. Hier verkehrt der Bus grundsätzlich ebenfalls einmal die Stunde und bedient beide zentralen Haltestellen in Lahr. Die Nachbargemeinden Kippenheim und Ettenheim sind mit dem ÖPNV aus Lahr nicht so komfortabel zu erreichen. Jeweils 6 % des gemeindeübergreifenden Pendleraufkommens entfallen auf diese Relationen. Ein stündliches Angebot zwischen den Gemeinden ist nur mit Umstiegen zu erreichen; die aktuellen Fahrpläne der Linien 113 und 114 bieten kein durchgehendes Angebot über den Tag. In Stunden, in denen diese Linien nicht fahren, müssten Verbindungen über den Bahnhof Orschweier genutzt werden, sodass laut Fahrplan zwar eine Fahrmöglichkeit besteht, diese aber unkomfortabel erscheint.

Über die oben beschriebenen Kommunen mit starken Pendlerverflechtungen zeigt die kombinierte Auswertung aus Pendlerverflechtung und dem Fahrplanangebot zwischen den Nachbarkommunen und Lahr, dass Linien heute schon die Nachfrage zu Teilen abdecken können. Aus dem Schuttertal ist die Linie 106 zu erkennen, die allerdings ein stündliches Angebot bis Seelbach bietet, dieses aber nicht bis in die Gemeinde Schuttertal aufrechterhalten kann. Westlich von Lahr werden die Gemeinden Schwanau, Meißenheim und Neuried durch die Linie 106 bedient. Das Fahrgastpotenzial könnte in einer Aufwertung der Angebote der südlichen Nachbarkommunen von Lahr im Rheintal

gehoben werden. Die Verbindungen nach Kippenheim, Ettenheim, Rust und Kappel-Grafenhausen machen zusammen 16 % der Pendlerströme aus.

**Abbildung 49: Pendlerverflechtungen der Stadt Lahr**



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Pendlerstatistik

### **Schulstandorte und Ausbildungspendler**

Die Schülerzahlen sind an den allgemeinbildenden Schulen über die letzten Jahre rückläufig. Damit folgt die Entwicklung der Schülerzahlen dem landesweiten Trend. Im Schuljahr 2018/2019 werden knapp 6.000 Schüler im Stadtgebiet in staatlichen und privaten Schulen unterrichtet. Die Abwicklung der Schülerbeförderung ist durch eine Satzung geregelt. Die Stadt Lahr wendet dabei die Satzung des Ortenaukreises an.

Grundsätzlich werden die Kosten für Schüler in der Grundschule ab einer Entfernung im öffentlichen Straßennetz von 2 km und in den weiterführenden Schulen ab 3 km Wegstrecke mit einem Eigenanteil übernommen. Die Schülerbeförderung hat dabei primär mit dem Angebot des öffentlichen Linienverkehrs zu erfolgen. Nur in Ausnahmefällen sollen Fahrten zum Zweck der Schülerbeförderung laut Satzung eingerichtet werden, im Fahrplan sog. Schulkurse, die nur zu Schulzeiten verkehren. Die Satzung definiert die Wartezeit für Schüler vor dem Schulbeginn und nach Schulschluss von 45 min grundsätzlich als zumutbar. Dabei formuliert die Satzung eine anzustrebende Gesamt-wartezeit aus Hin- und Rückweg von 75 min, die im Allgemeinen nicht überschritten werden soll. Mit §10 Absatz 3 weist die Satzung darauf hin, dass Schulanfangs- und Schulschlusszeiten mit

den Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden sollen, um Verkehrsspitzen abzufangen. Die Unterrichtszeiten seien deswegen zu staffeln. Die Auswertungen in Tabelle 12 zeigen exemplarisch die Anfangszeiten der 1. Schulstunde.

Schwerpunkt für dieses ÖV-Konzept sind die weiterführenden Schulen sowie Fach(hoch)schulen in der Stadt Lahr. Durch eine zunehmende Spezialisierung der Schulen und der prognostizierten stärkeren Konzentration von Schülern auf weniger Schulstandorte können Wegebeziehungen der einzelnen Schüler länger werden. Aufgrund dessen erfahren systemische Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. Bahn <—> Bus) und auch innerhalb eines Verkehrsträgers (z. B. Bus <—> Bus) zukünftig an Bedeutung, um den Schulstandort zu erreichen. Eine Verbindung ohne Umstiege erscheint nicht mehr in allen Fällen aus wirtschaftlicher Sicht rentabel und aus Kundensicht aufgrund steigender Fahrzeiten im Fahrzeug attraktiv.

**Tabelle 12: Schulanfangszeiten weiterführender Schulen in Lahr**

Standort	Haltestelle	Anfangszeit 1. Schulstunde
Gemeinschaftsschule Friedrichschule	Seminarstraße Linie 104	7:45 Uhr
Werkrealschule Theodor-Heuss-Schule	Alte Straße/ Terrassenbad Linie 106/109/7141	n/a
Otto-Hahn-Realschule/ Scheffel-Gymnasium	Kanadaring/ AOK Geschäftsstelle Linie 103/104	7:45 Uhr
Max-Planck-Gymnasium	Stiftskirche Line 102/103/106	7:40 Uhr
Clara-Schumann-Gymnasium	Clara-Schumann-Gymnasium Linie 107	7:45 Uhr
Maria-Furtwängler-Gymnasium (berufl. Gym.)	Kanadaring Linie 103/104	7:45 Uhr
Freie Evangelische Schule Lahr	Ersteiner Straße Linie 104	7:45 Uhr
Integriertes berufliches Gymnasium	Stadtpark Linie 106	7:45 Uhr

Quelle: Stadt Lahr 2019

Durch die räumliche Nähe ist an dieser Stelle auch die Fachhochschule in Offenburg zu benennen, die als Fahrziel für Fahrgäste aus Lahr relevant ist.

**Tabelle 13: Berufskollegs und Hochschulen**

Standort	Haltestelle	Anfangszeit 1. Schulstunde
Gewerbliche/ Kaufmännische Schule	Gewerbliche Schule	Je Schulform
Bad. Malerfachschule und Lackierfachschule Bundesfachschule für Werbetechnik	Friedensheim	n/a

Quelle: Stadt Lahr 2019

Im Umfeld von Schulen existieren heute Haltestellen, die nicht durch den regulären Buslinienverkehr oder nur durch einzelne Schulkurse bedient werden. Ein Beispiel ist die Haltestelle Otto-Hahn-Straße, an der laut aktuellem Fahrplan der SWEG jeweils eine Fahrt der Linien 102 und 114 hält. Die Haltestelle Lahr IBG wird aktuell nicht durch Linien des Lahrbus bedient, sondern nur durch Regionalbusse (Linie 113 als Einzelfahrt um 13.00 Uhr laut EFA-BW). Haltestellen, an denen am Tag nur eine Fahrt anhält, sind im städtischen Umfeld besonders. Die Haltestelle ist Teil der öffentlichen Kommunikation des Systems ÖPNV. Wird eine Haltestelle nur sehr unregelmäßig oder durch sehr wenige Einzelfahrten bedient, kann sich unter Umständen ein verzerrtes Bild bei den Nutzern ergeben.

### 3.3.4 Bahn und Busangebote

#### **Organisation**

Der Schienenverkehr liegt in der Verantwortung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Zur Planung und Koordinierung ist die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH gegründet worden. Sie koordiniert das Angebot an Schienenverkehr im gesamten Land. Der Nahverkehrsplan des Ortenaukreises richtet sich daher primär an den regionalen Busverkehr und die Busverkehre in den kreisangehörigen Städten.

**Tabelle 14: Betreiber im Schienenverkehr**

Betreiber	Linien/ Bezeichnung
Deutsche Bahn (DB Regio)	Rheintalbahn
Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	Rheintalbahn
Deutsche Bahn (DB Fernverkehr)	IC 60 IC 26.2 (jeweils Einzelfahrten)
SNCF (Société nationale des chemins de fer français)	TGV

Quelle: Elektronisches Kursbuch der Bahn (2019)

Das Angebot im Busverkehr wird durch zwei Verkehrsunternehmen erbracht. Der größte Teil der Verkehrsleistung wird von der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG erbracht. Hierzu gehören neben den Linien des Stadtbusses Lahr auch weitere regionale und saisonale Buslinien. Eine weitere regionale Buslinie wird durch die Südwestbus GmbH, einem Unternehmen der Deutschen Bahn, betrieben.

**Tabelle 15: Konzessionen im Busverkehr**

Konzessionsinhaber	Linien
<b>Buslinien</b>	
Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	31 <sup>S</sup> , 100, 101, 102, 103, 104, 105 <sup>A</sup> , 106 <sup>A</sup> , 107, 108,109, 111, 113, 114, Vis-a-Vis Bus <sup>B</sup> , Schönberg-Linie <sup>B</sup> ,
Deutsche Bahn (Südwestbus GmbH)	7141
Josy Tourisme (Transort)	Eurodistrikt-Bus Erstein (FR) – Lahr (D)
<b>Bedarfsverkehre</b>	
Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	Anruf-Sammel-Taxi Lahr

A: umfasst saisonale Freizeitverkehre      B: nur saisonaler Freizeitverkehr      S: nur an Schultagen

Quelle: TGO Ortenaulinie.de (2019)

Mit dem Nahverkehrsplan des Ortenaukreises wurde ein Linienbündelungskonzept erstellt. Für die Stadt Lahr sind drei Linienbündel relevant: Lahr Stadt, Lahr Umland und Offenburg – Lahr. Zudem sind drei Linien keinem Linienbündel zugeordnet.

**Tabelle 16: Linienbündel in der Stadt Lahr**

Linienbündel	Verkehrsunternehmen	Linien	Eckdaten
Lahr Stadt	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109	586.000 Fahrzeugkilometer Konzession bis 31.01.2025
Offenburg–Lahr	Deutsche Bahn (Südwestbus GmbH)	7141	433.000 Fahrzeugkilometer Konzession bis 31.12.2024
Lahr Umland	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	106, 111, 113, 114, 115, Schönberg-Linie	967.000 Fahrplankilometer Konzession bis 31.01.2025
Ohne Linienbündel	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	31, 100, Vis-a-Vis-Bus, Eurodistriktbus	-

Quelle: Landkreis Ortenau 2016



## Schienerverkehr

Der Bahnhof Lahr/ Schwarzwald liegt im Westen der Stadt an der Grenze der Stadtbezirke Dinglingen West und Dinglingen Ost. Der Bahnhof liegt an der Bahnstrecke Offenburg – Freiburg (Breisgau). Es ist der einzige Bahnhof in der Stadt Lahr.

Der Bahnhof wird im Fernverkehr von InterCity-Zügen und dem französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV bedient. Es erfolgen nur einzelne Halte in Lahr vor allem morgens und abends. Die Bedienung durch den TGV erfolgt nur montags bis freitags. Im Nahverkehr erfolgt die Bedienung durch eine RegionalExpress- und eine Regionalbahn-Linie. Schwerpunkt der Bedienung ist die Rheintalstrecke zwischen den Städten Basel, Freiburg (Breisgau) und Offenburg.

**Tabelle 17: Angebote im Schienenverkehr**

Linie	Strecke	Anbindung Stadt Lahr
<b>Fernverkehr</b>		
TGV	Freiburg (Breisgau) – Offenburg – Straßburg – Paris	<ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Freitag</li> <li>eine Fahrt morgens nach Paris, eine Fahrt abends von Paris</li> </ul>
IC	Basel – Freiburg (Breisgau) – Lahr (schwarz.) – Offenburg – München/ Kiel/ Berlin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Sonntag zwischen Basel und München/ Stuttgart</li> <li>morgens und abends</li> <li>Sonntags zusätzlich eine Fahrt in Richtung Kiel/ Berlin</li> </ul>
<b>Nahverkehr</b>		
RE	(Karlsruhe) – Offenburg – Lahr – Emmendingen – Freiburg (Breisgau) – Basel Bad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Sonntag</li> <li>Stundentakt</li> </ul>
RB	Offenburg – Lahr – Kenzingen – Emmendingen – Freiburg (Breisgau) (-Neuenburg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Montag bis Sonntag</li> <li>Zweistundentakt</li> <li>Verstärkerfahrten Montag–Freitag</li> </ul>
SWE	Offenburg – Lahr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sonn- und Feiertags</li> <li>Einzelfahrten</li> </ul>

Quelle: Kursbuch der Deutschen Bahn (2019)

## Regional- und Stadtverkehre

Ergänzend zum Schienenverkehr wird die Stadt Lahr auch durch mehrere regionale Buslinien angebunden. Diese haben innerhalb der Stadt Lahr gleichzeitig eine lokale Verkehrsfunktion (zum Beispiel Anbindung der Stadtteile an das Stadtzentrum). Hierzu gehören sieben Linien, welche vor allem in Korridoren ohne Nahverkehr auf der Schiene verkehren (Linien 104, 106, 109, 111, 113, 114 und 7141). Hiervon ermöglicht die Linie 7141 eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtzentren Lahr und Offenburg. In der Stadt Lahr hat nur die Linie 104 einen Taktfahrplan. Die Linien 106 und 7141 haben ein Bedienungsangebot, welches annähernd einem Taktfahrplan entspricht. Die weiteren Linien 109, 111, 113 und 114 verkehren innerhalb der Stadt Lahr nur mit wenigen

Fahrten pro Tag. Regionale Buslinien zwischen Bahnhof und Stadtzentrum (Linien 106, 109, 111, 7141) nutzen den nördlichen Linienweg über Dinglinger Hauptstraße und Kaiserstraße.

Die regionalen Buslinien werden durch weitere, innerstädtisch verkehrende Linien ergänzt. Dies erfolgt unter dem Produkt *Lahrbus*, welches auch die regional verkehrende Linie 104 zwischen der Stadt Lahr und der Gemeinde Friesenheim umfasst. Nur die städtischen Linien 100 und 101 verkehren nicht in einem Taktfahrplan. Dies ist allerdings für die Linie 100 nicht relevant, da diese ausschließlich für den Berufsverkehr im Gewerbegebiet West/ Flughafenareal verkehrt. Mit Ausnahme der Linie 107 bedienen alle Buslinien die Haltestellen Bahnhof und Schlüssel. Abweichend von den regionalen Buslinien verkehren die städtischen Buslinien über den südlichen Linienweg über die Lotzbeckstraße und Schwarzwaldstraße.

Von allen regionalen und lokalen Buslinien verkehren drei Linien auch an Sonntagen bzw. an allen Tagen nach etwa 20:00 Uhr (Linien 101, 106, 7141). Damit besteht außerhalb eines West-Ost-Korridors mit Schwerpunkt Bahnhof – Schlüssel zu diesen Zeiten kein Bedienungsangebot im Linienverkehr. Zu diesen Zeiten kann alternativ das Angebot Anruf-Sammel-Taxi genutzt werden (vgl. folgender Abschnitt).

Zudem verkehrt noch die Linie 31 nur an Schultagen zwischen Lahr-Langenwinkel und -Kippenheimer sowie der Schule in Kippenheim. Es erfolgt morgens eine Fahrt in Richtung Kippenheim Schule um 07:00 Uhr.

Ein regelmäßiges Bedienungsangebot nach Mitternacht besteht bei den Buslinien nicht mehr. Es erfolgt allerdings auf der Linie 101 montags bis freitags eine Fahrt nach Mitternacht. Diese verlässt die Haltestelle Schlüssel um 00:07 Uhr und erreicht den Bahnhof um 00:21 Uhr. Bei allen weiteren Buslinien endet das Bedienungsangebot überwiegend zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr. Für Schwachverkehrszeiten abends kann alternativ das Anruf-Sammel-Taxi genutzt werden (vgl. folgender Abschnitt).

Tabelle 18: Übersicht Buslinien im Alltagsverkehr

Linie														Bedienung in der Stadt Lahr						
	Bahnhof	Stadtzentrum	Dinglingen Ost	Dinglingen West	Hugsweiler	Kippenheimweiler	Kuhbach	Langenwinkel	Mietersheim	Nordstadt	Oststadt	Reichenbach	Stadtmitte	Südstadt	Sulz	Anbindung außerhalb Stadt Lahr	Montag-Freitag vor ca. 20:00 Uhr	Samstag vor ca. 20:00 Uhr	Sonntag vor ca. 20:00 Uhr	ab ca. 20 Uhr
100	■	■	■	■								■	■		-		EF	EF	-	EF
101	■	■	■							■	■	■	■		-		EF	EF	[60]	[60]
102	■	■	■	■				■					■	■	-		60	60	-	-
103	■	■	■									■	■		-		60	60	-	-
104	■	■	■	■	■					■		■	■		Friesenheim		60	60	-	-
105	■	■	■									■	■	■	-		60	60	-	-
106	■	■	■	■		■				■	■	■	■		Schweighausen, Schuttertal, Seelbach, Schwanau, Meißenheim, Neuried	[20/30/60] <sup>1</sup>	[20/30/60] <sup>1</sup>	[60/120]	EF	
107		■								■		■	■		-		30	30	-	-
108	■	■	■	■		■		■				■	■		-		60	60	-	-
109	■	■	■		■							■	■		Friesenheim, Meißenheim		EF	EF	-	-
111	■	■	■	■								■	■		Schwanau		EF	EF	EF	-
113		■						■				■	■	■	Kippenheim, Mahlberg, Kappel-Grafen- hausen, Rust, Ettenheim		EF	EF	-	-
114		■										■	■	■	Kippenheim, Mahlberg, Ettenheim		EF	EF	-	-
7141	■	■	■									■	■		Offenburg, Hohberg, Friesenheim	[30/60]	60	120	EF	EF

EF Einzelfahrten ohne Takt

[...] Fahrten/Stunde ergeben keinen Taktfahrplan

<sup>1</sup> Linie 106: dichter Takt als Takt 60 nur zwischen Lahr West und Lahr-Reichenbach Ost

Quelle: Fahrpläne (2019)

### **Flexible Bedienungsangebote**

Das Angebot Anruf-Sammel-Taxi kann unabhängig dieser Zeiten nur genutzt werden, wenn keine alternative Verbindung mit Linienbussen möglich ist. Die gilt besonders für Sonntage und an allen Tagen während der Schwachverkehrszeit nach etwa 20:00 Uhr. Fahrtwünsche müssen 30 Minuten vor der Abfahrt laut Fahrplan telefonisch angemeldet werden. Zusätzlich zu Fahrten innerhalb der Stadt Lahr sind auch regionale Verbindungen in die Gemeinden Friesenheim, Kippenheim, Mahlberg, Meißenheim, Schwanau, Schuttertal und Seelbach möglich.

### **Angebot im Freizeitverkehr**

Die Stadt Lahr liegt in einer nachfragestarken Region für den Tourismus. Dies gilt besonders für die Sommersaison, für die zusätzliche Angebote im Busverkehr bestehen. Hierfür werden zwei zusätzliche Fahrten (Linien 105 und 106) und Linien (Vis-a-Vis und Schönberg-Linie) angeboten. Die Angebote können während der Sommersaison und teilweise bis in den Dezember genutzt werden.

Zusätzlich zu diesen saisonalen Linien verkehrt zwischen der Stadt Lahr und der Gemeinde Rust die Linie 113 (vgl. Tabelle 19). Eine umsteigefreie Verbindung bis zur Haltestelle Europa-Park besteht nicht. Die Fahrten enden an der Haltestelle Rust Rathaus (Fußweg zum Europa-Park rund 600 Meter).

**Tabelle 19: Übersicht Saisonalen Verkehrs**

Linie	Strecke	Angebot
105	Lahr (Stadtmitte – Langenhard)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zwischen April und Oktober</li> <li>▪ Montag bis Freitag</li> <li>▪ 2 Fahrten je Richtung</li> </ul>
106	Lahr (Dinglingen Ost – Stadtmitte – Oststadt – Kuhbach – Reichenbach) – Seelbach – Schuttertal (Geisberg Höhenhäuser)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrrad- und Wanderbus</li> <li>▪ Sonn- und Feiertag</li> <li>▪ zwischen April und Oktober</li> <li>▪ 2 bis 3 Fahrten je Richtung</li> </ul>
Vis-a-Vis Bus	Lahr (Langenwinkel – Kippenheimweiler – Sulz – Südstadt – Stadtmitte – Dinglingen Ost – Dinglingen West) – Schwanau – Frankreich (Erstein – Schaeffersheim – Meistratzheim – Niedernai – Obernai)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zwischen Mai und Dezember</li> <li>▪ Samstag</li> <li>▪ 3 bis 4 Fahrten je Richtung</li> <li>▪ Fahrradmitnahme</li> <li>▪ mehrere Linienwege</li> </ul>
Schönberg-Linie	Lahr (Dinglingen Ost – Stadtmitte – Oststadt – Kuhbach – Reichenbach) – Seelbach-Biberach	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zwischen April und November</li> <li>▪ Sonn- und Feiertag</li> <li>▪ 4 Fahrten je Richtung</li> </ul>

Quelle: Fahrpläne (2019)

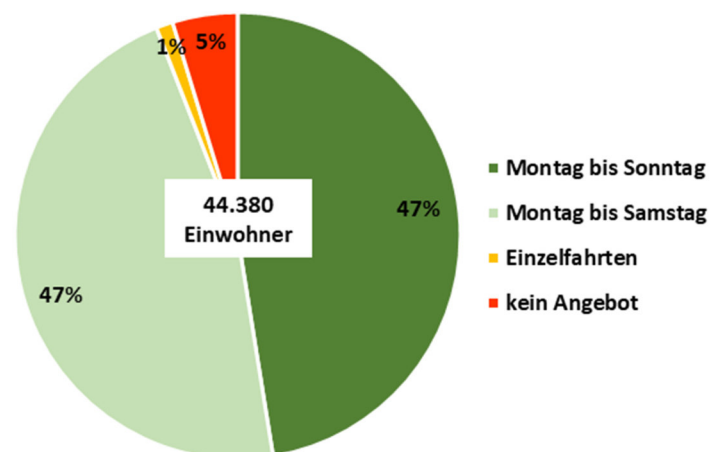
## Erschließung

Für die Erschließungsqualität wurden alle Bushaltestellen in der Stadt Lahr berücksichtigt und in einem zweiten Schritt nach der Bedienungshäufigkeit gestaffelt. Grundlage für die Bewertung der Erschließungsqualität ist der Haltestelleneinzugsbereich. Dieser entspricht einem Radius von 300 Metern um jede Bushaltestelle.

Unabhängig von der Bedienungshäufigkeit haben 95 % der Einwohner der Stadt Lahr eine Bushaltestelle in der Nähe, für die Fußwege von maximal 300 Metern erforderlich sind. Damit ist auch die Mehrzahl der ÖPNV-relevanten Ziele wie Arbeitsplätze und Einzelhandel mit kurzen Fußwegen von den Bushaltestellen aus erreichbar.

Allerdings liegen auch mehrere ÖPNV-relevante Ziele in den nicht erschlossenen Bereichen. Dazu zählen soziale Einrichtungen (Dinglinger Haus Evangelisches Kinder- und Jugendzentrum) sowie mehrere Schwimmbäder (Terrassenbad, Naturbad Sulz sowie Familien- und Freizeitbad Reichenbach). Zudem wird der Bereich um den Bergfriedhof nur unregelmäßig bedient (weniger als 1 Fahrt/Stunde im Mittel).

Abbildung 50: Erschließung nach Angebot im Busverkehr



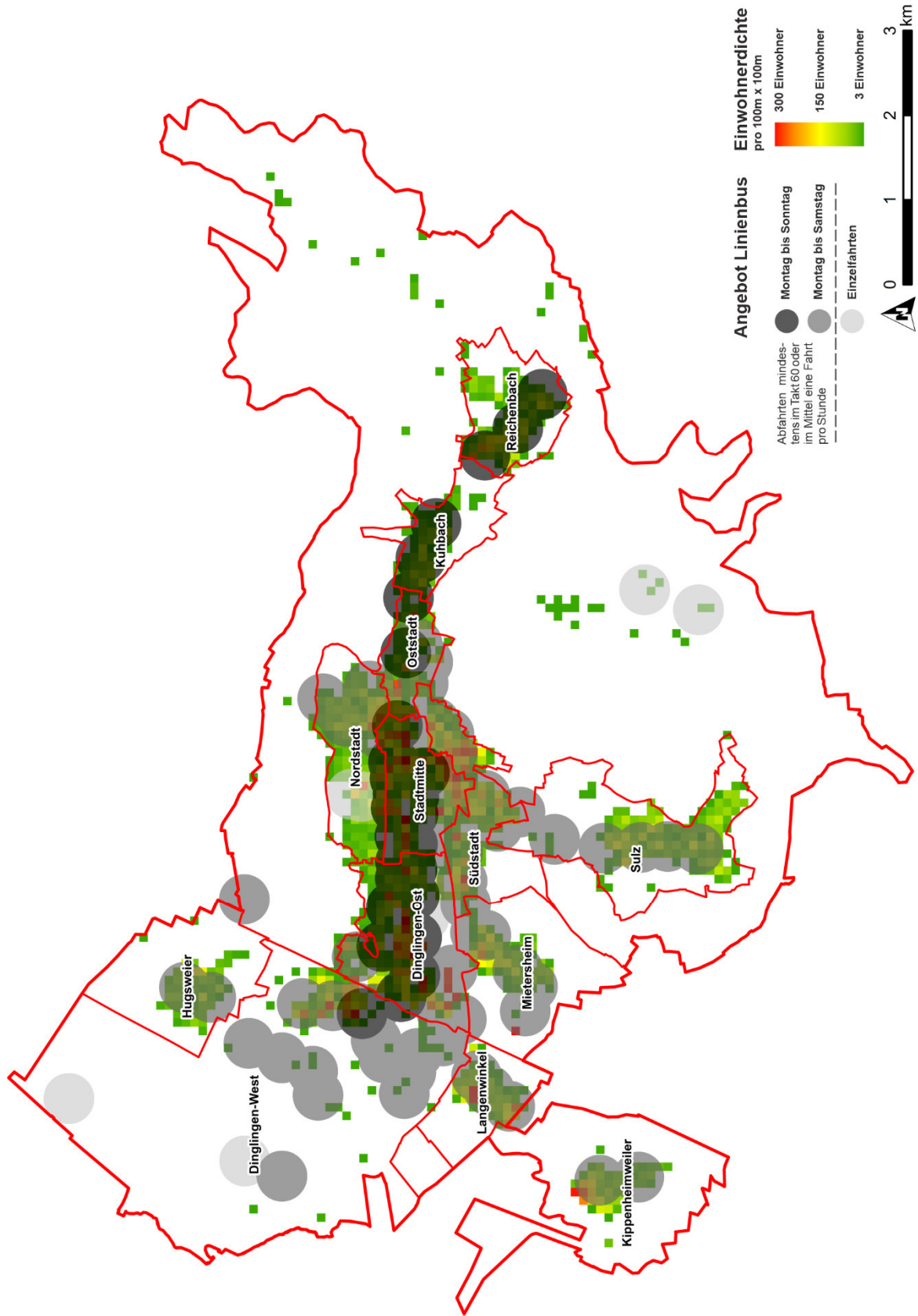
Quelle: Eigene Auswertung (2019)

Die Erschließungswirkung tagsüber verteilt sich dabei ungleichmäßig auf die einzelnen Stadtteile bzw. Gebiete und außerhalb der Stadtteile (Außenbereiche). Da nur die Linien 101 und 106 auch an Sonntagen regelmäßig mit 1 Fahrt/Stunde im Durchschnitt verkehren, haben sechs Stadtteile an Sonntagen keine Erschließung durch klassische Buslinien. Hier besteht dann alternativ die Möglichkeit, ein Anruf-Sammel-Taxi zu nutzen.

In drei Stadtteilen sowie einem Teilbereich der nördlichen Kernstadt (nachfolgend Nordstadt genannt) weist die rechnerisch nicht erschlossene Siedlungsfläche einen Anteil über 5 % auf: Hugsweier (7 %), Nordstadt (9 %), Reichenbach (15 %) und Sulz (23 %). Hinzu kommt beim Stadtbezirk Nordstadt ein vergleichsweise großer Anteil an Einwohnern, der nur durch unregelmäßig bediente Haltestellen erschlossen wird. Während in dieser Kategorie in allen anderen Stadtteilen zwischen 0 % und 1 % liegen, beträgt dieser Wert in der Nordstadt 19 %. Dies umfasst die Bereiche, welche durch die beiden Haltestellen Marie-Juchacz-Straße und Bergfriedhof erschlossen werden.

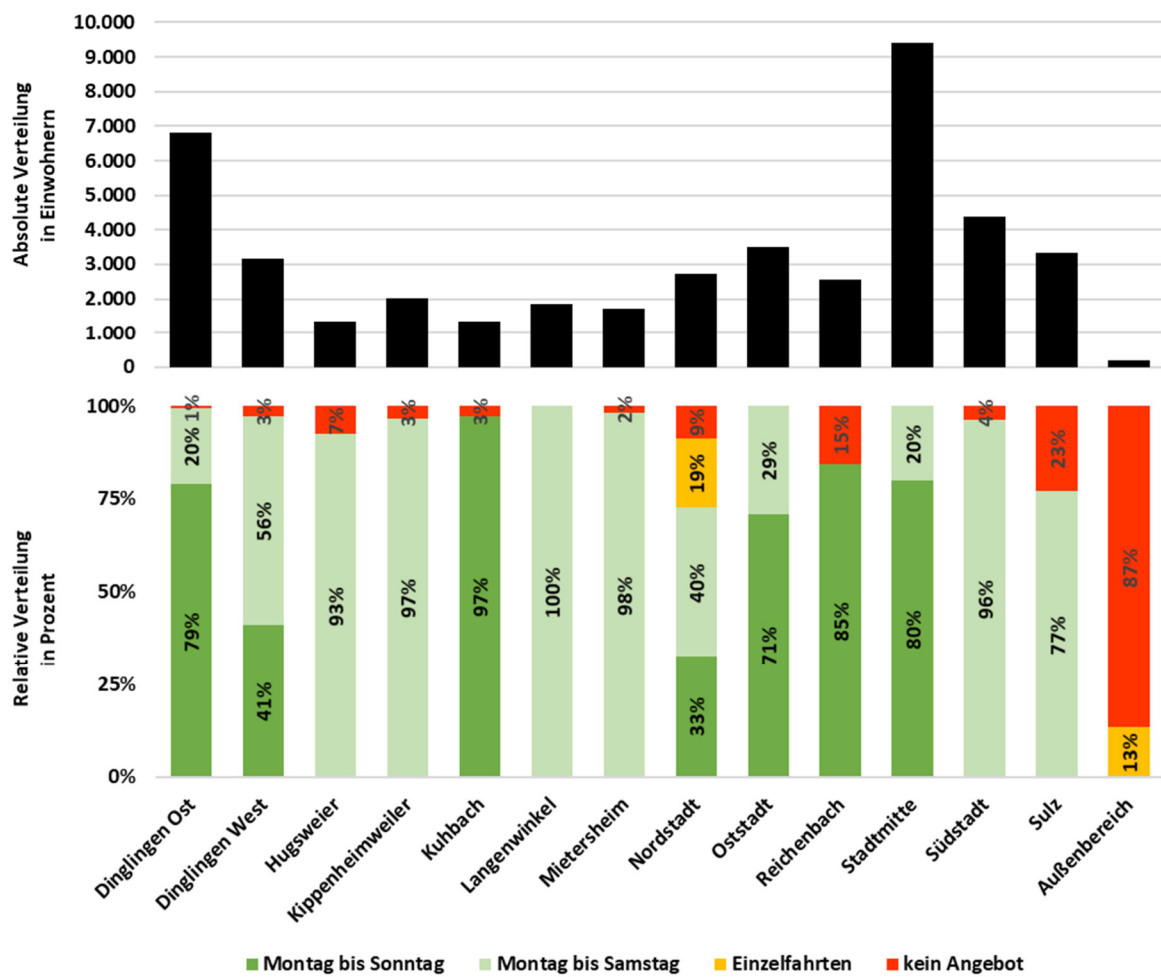
Zusätzlich wurde auch die Erschließungswirkung außerhalb der Stadtteile (Außenbereich) ermittelt. Hier besteht grundsätzlich kein regelmäßiges Angebot. Immerhin 13 % der Einwohner werden durch unregelmäßig bediente Haltestellen erschlossen. Dies erfolgt vor allem entlang der Linie 105 mit den Haltestellen Schöne Aussicht und Langenhard. Weitere 87 % der im Außenbereich lebenden Einwohner werden nicht durch Bushaltestellen erschlossen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Außenbereich mit rund 200 Einwohnern vergleichsweise wenige Menschen leben. Gegenüber der Bevölkerungszahl aller Stadtteile sind dies 0,5 %.

Abbildung 51: Erschließungswirkung durch Bushaltestellen



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 52: Erschließungsqualität im Verhältnis zur Einwohnerzahl



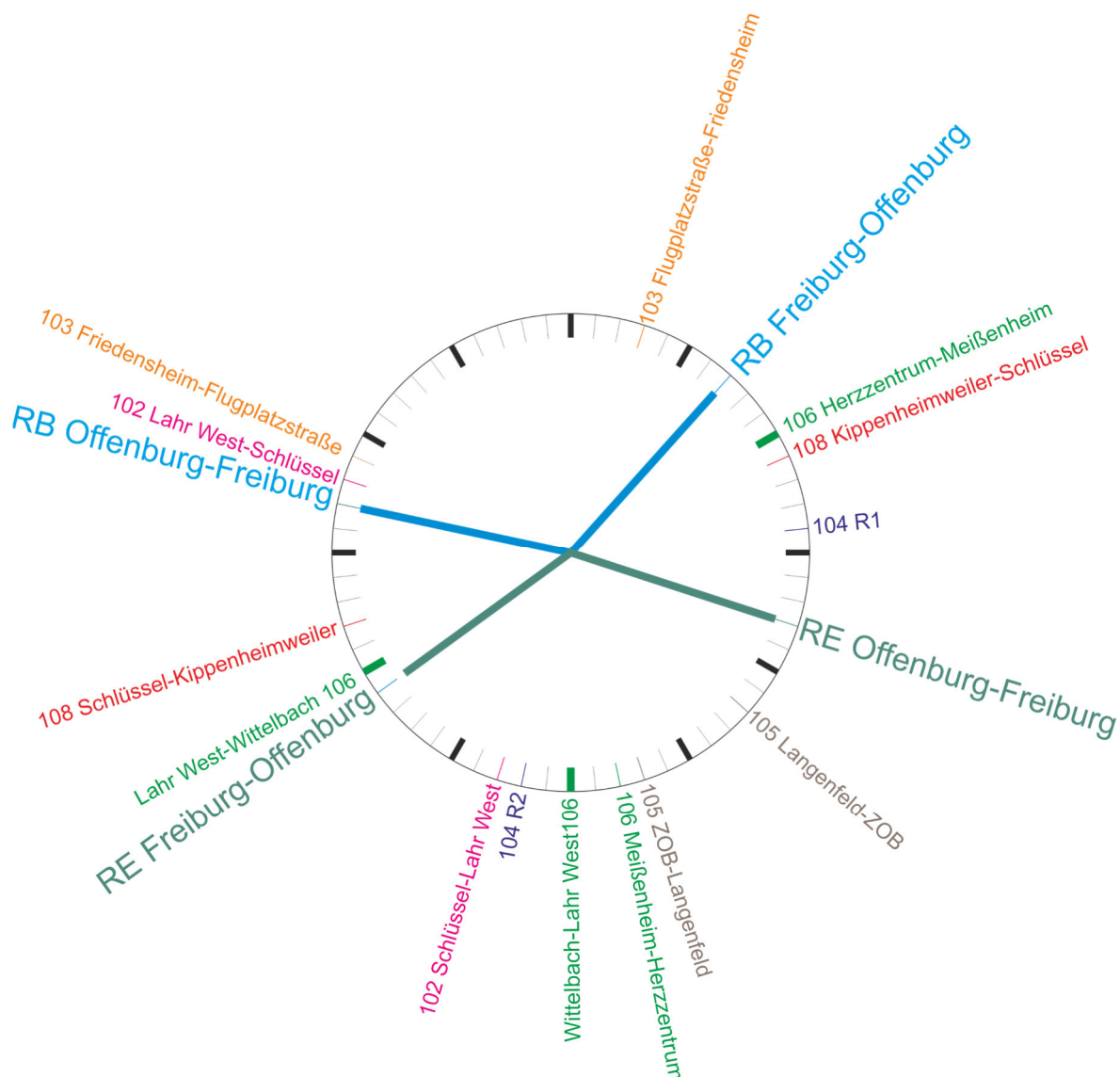
Quelle: Eigene Auswertung (2019)

### Verknüpfungspunkte

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte in der Stadt Lahr liegen im Westen (Bahnhof Lahr) und östlich des Stadtzentrums (Haltestelle Schlüssel). Beide Haltestellen bieten systemische Umstiege zwischen dem städtischen und regionalen Linienverkehr. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten folgen an beiden Haltestellen nicht einer strengen Fahrplangestaltung im Rendezvous-Prinzip. Dieses Fahrplankonzept sieht einen Halt aller Linien zu der exakt gleichen Zeit vor, damit ein Umstieg unter den Linien erfolgen kann. Rendezvous-Fahrpläne werden häufig in Nachtverkehren realisiert, um den Umstieg zu sichern, oder in Klein- und Mittelstädten, um auch hier trotz größerer Taktfolgen einen komfortablen Umstieg zu gewährleisten. Das Potenzial einer zentralen Haltestelle zum Umstieg ist bei beiden Haltestellen heute nicht voll ausgeschöpft. Am Bahnhof/ ZOB werden die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des regionalen Zugverkehrs heute nicht systematisch bedient. Um eine attraktive Umsteigezeit von zehn Minuten zu erreichen, gibt es heute eine Ankunft aus der Innenstadt mit der Linie 103 (Erreichbarkeit Zug Richtung Offenburg zur Minute '07). Das Umsteigen aus den Zügen des Regionalverkehrs in die Innenstadt ist ebenfalls nicht systematisch verbunden. Bei Ankunft aus Offenburg zur Minute '47 fährt der nächste Bus in Richtung Innenstadt offiziell zur Minute '48 und

zur Minute '03. Damit besteht ein Fahrtangebot erst 16 Minuten nach Ankunft. Dadurch fällt die Wartezeit höher aus als die veröffentlichte Fahrtzeit bis zur Haltestelle Schlüssel.

Abbildung 53: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Bahnhof/ ZOB

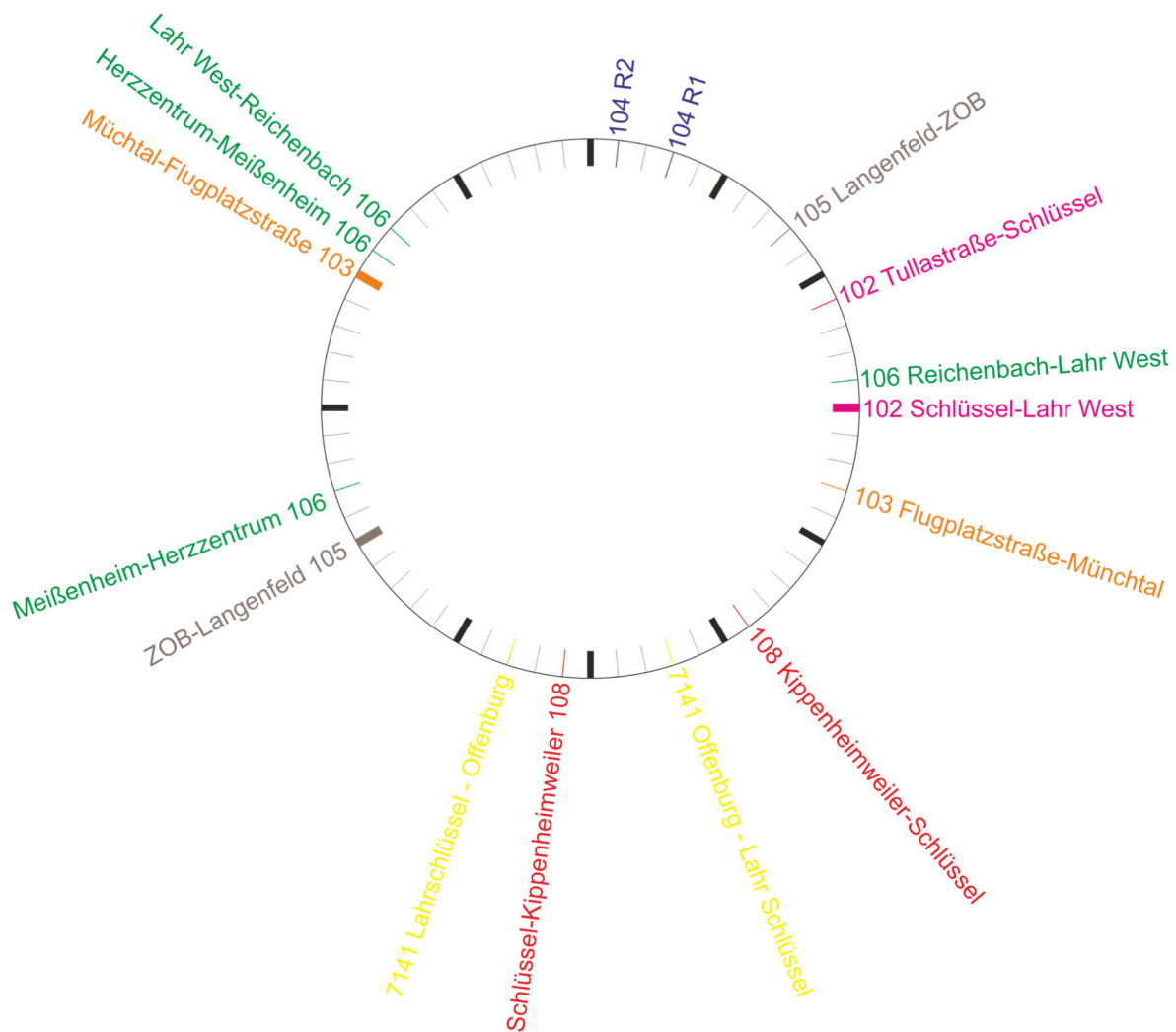


Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: Fahrpläne SWEG 2019

An der Haltestelle Schlüssel bietet sich ein ähnliches Bild. Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind innerhalb einer Linie systematisiert, aber nicht zwischen den Linien, so dass im aktuellen Fahrplan Umstiege zwischen den Linien überwiegend zufällig erscheinen. Betroffen sind davon neben den Stadtlinien auch die Linien 106 und 7141 mit Zielen in der Region.



Abbildung 54: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Schlüssel



Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: Fahrpläne SWEG 2019

### 3.3.5 Fahrgastinformation

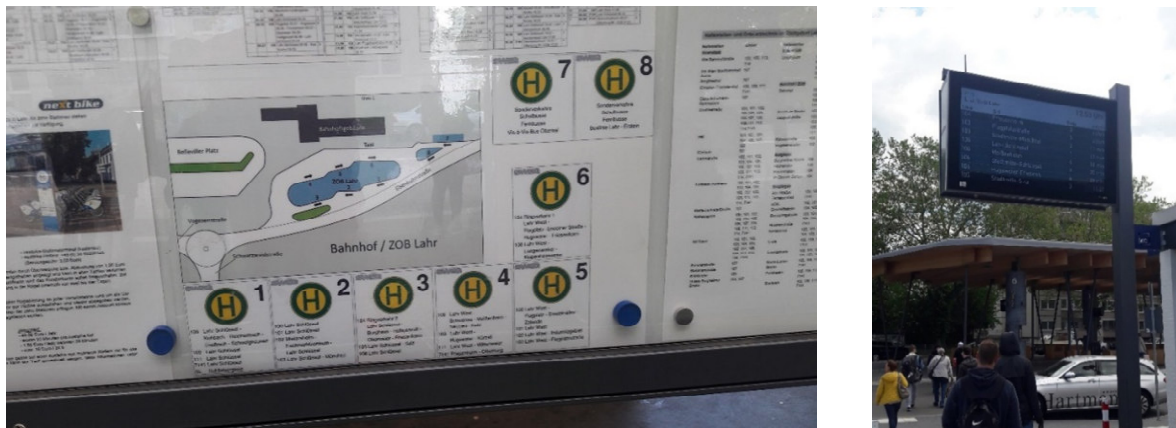
#### ***Bahnhöfe und Bushaltestellen***

Die Haltestellen sind der „erste“ Kontakt, der Zugang zum System des öffentlichen Linienverkehrs. Zentrale Bezugspunkte für Einheimische sowie für Gäste in Lahr sind die Haltestellen Bahnhof/ ZOB und die Haltestellen in der Innenstadt, dort neben der Haltestelle Schlüssel die Haltestellen Urteilsplatz, Rathausplatz und andere. Alle Haltestellen mit hohem Fahrgaststrom sind mit fest ausgehängten Informationen bestückt. Meist gehen die Aushänge über die Grundausrüstung des Fahrplans hinaus. Vereinzelt auch in den Stadtteilen, wie z. B. an der Haltestelle Münchtal Mitte, hängen in den Schaukästen ein Liniennetzplan, Informationen zum Anruf-Sammel-Taxi und dem Angebot der Freizeitverkehre.

Der Bahnhof in Lahr ist zusammen mit dem ZOB zuletzt zur Landesgartenschau 2018 modernisiert worden. Die Haltestelle Bahnhof/ ZOB bietet ein modernes und ansprechendes Erscheinungsbild.

Die Orientierung zwischen beiden Haltestellen gelingt einfach. Zwischen den beiden Haltestellenbereichen steht eine dynamische Fahrgastinformationstafel. Diese Tafel informiert Reisende je nach Ziel über die Abfahrtszeiten der Stadtbusse (aus Richtung Gleise kommend), oder über die Zugfahrten (vom ZOB kommend). Umfassende Informationen bieten auch großflächige Schaukästen am ZOB und statische Fahrpläne an den einzelnen Abfahrtspositionen des ZOB. Am ZOB werden auch Informationen über weitere Mobilitätsangebote (z. B. Leihradsystem nextbike) bereitgestellt.

**Abbildung 55: Dynamische und statische Fahrgastinformation am Bahnhof/ ZOB Lahr**



Quelle: Planersocietät

Die dynamische Fahrgastinformation zeigt zum Zeitpunkt der Erhebung nur Soll-Abfahrtszeiten der Stadtbusse an, darüber hinaus ist der Regionalbus 7141 mit den Einzelfahrten, die den Bahnhof bedienen, nicht in das Hintergrundsystem der Anzeige eingepflegt.

Dynamische Anzeigen befinden sich über die Haltestelle Bahnhof/ ZOB hinaus derzeit nicht im Stadtgebiet Lahr. Hierdurch können Fahrgäste nicht kurzfristig über Änderungen im Betriebsablauf oder Störungen informiert werden. Die Stadtverwaltung hat für das Jahr 2020 das Errichten weiterer Displays geplant.

### **Fahrzeuge**

Auf der Rheintalbahn werden im regulären Linienverkehr moderne barrierefreie Doppelstocktriebzüge der Deutschen Bahn eingesetzt. Diese haben eine dynamische Zielanzeige an Triebfahrzeugkopf und Elektrolokomotive und an den Seiten mit Fahrgastzustiegen. Auf den Bahnsteigen am Bahnhof Lahr hängen dynamische Fahrgastinformationen und gedruckte Abfahrts- wie Ankunftspläne. Die Abfahrtssteige sind mit Lautsprechern ausgerüstet, die Fahrgäste mittels ansagen informieren können.

Alle Fahrzeuge im Busverkehr verfügen über eine dynamische Zielbeschilderung an der Fahrzeugfront und an der Seite des Fahrgastzusteigs. Im Fahrzeug besteht eine akustische und optische Haltestelleninformation. Diese umfasst bei der optischen Information mindestens die nächste Haltestelle. Die akustische Haltestellenansage erfolgt durch Bandansagen. Während der Fahrgasterhebung und Befragung hat sich gezeigt, dass diese bei vereinzelt Fahrzeugen defekt oder zu leise waren.

Die SWEG erbringt für den Stadtbus Lahr alle Fahrten in Eigenleistung, ohne auf Subunternehmer zurückgreifen zu müssen. Dadurch besteht die Chance, ein einheitliches Erscheinungsbild der Busse zu ermöglichen. Zur leichteren Wiedererkennung oder einfachen Beschreibung für Gäste, welcher Bus wohin fährt, können einheitliche Lackierungen der Fahrzeuge hilfreich sein. Als landeseigenes Unternehmen setzt die SWEG bei Ihren Fahrzeugen zum Teil schon das aktuelle Landesdesign um. Dadurch kann ein Zusammenhang innerhalb des Systems ÖPNV zwischen Bus und Bahn den Nutzern leichter vermittelt werden. Die Funktion und Leistung eines Verkehrs-/oder Tarifverbunds lassen sich so gut vermitteln. Besonders bei einem Umstieg am Bahnhof kann durch die einheitliche Lackierung verdeutlicht werden, dass der ÖPNV als System funktioniert und Wegeketten sich zum Beispiel auch noch in Offenburg oder Freiburg (Breisgau) mit der gleichen Fahrkarte fortsetzen lassen. Heute ist die Lackierung des Fuhrparks der SWEG, mit dem die Stadtbuslinien bedient werden, heterogen. Neben den Fahrzeugen im Landesdesign fahren Fahrzeuge im Firmendesign der SWEG und im Design des Lahrbusse. Das letztgenannte Design hätte das Potenzial, eine eigene Marke in Lahr zu etablieren oder als Grundlage für eine Mobilitätsmarke, die alle Mobilitätsformen des Umweltverbundes neu bündelt und kommuniziert. Dabei stehen die beiden Interessen aus Landesdesign und dem Design der Stadt gegeneinander. Beide vereinen Vor- und Nachteile auf sich.

**Abbildung 56: Kontrastreiche Frontanzeige**



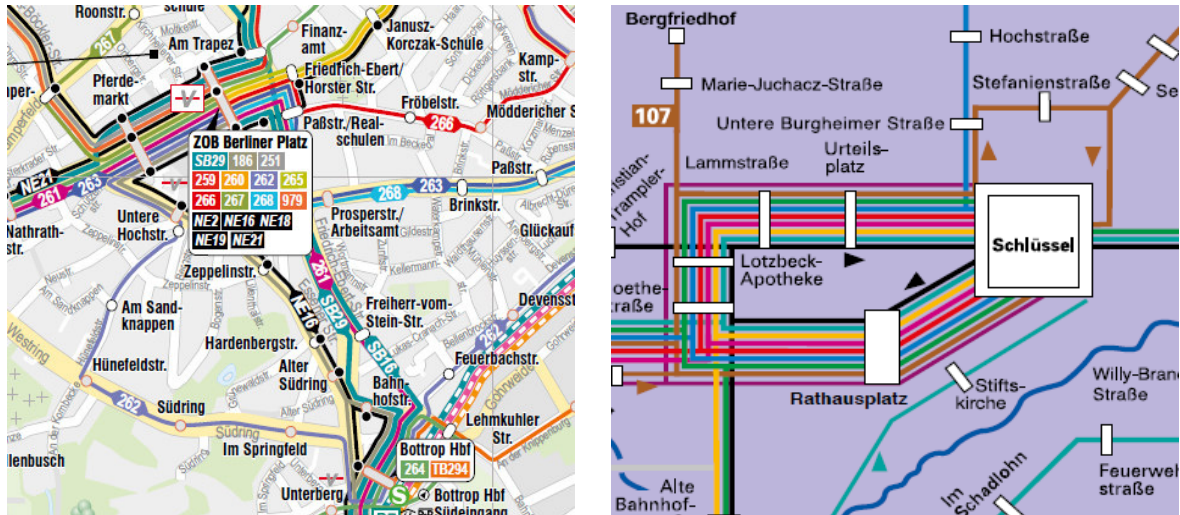
Quelle: Planersocietät

### **Druckmedien**

Wichtigste Informationsquelle für den überwiegenden Teil der Fahrgäste erfolgt über gedruckte Medien. Dazu liegen in Lahr verschiedene Angebote vor. An den Haltestellen hängt ein Abfahrtsplan derjenigen Linie, die die Haltestelle bedient. An großen Haltestellen hängt darüber hinaus ein Liniennetzplan, der die Haltestellenfolge der Linien im Stadtgebiet graphisch darstellt. In Lahr existiert dieser Plan schematisch, was die Orientierung in der Haltestellenfolge vereinfacht, die Orientierung der Lage der Haltestelle im Stadtgebiet aber erschwert. Der hohe Abstraktionsgrad fordert von einem Nutzer einen hohen Grad an Ortskenntnis.

Im Zuge der Digitalisierung sind der Liniennetzplan sowie die Fahrpläne der Buslinien aktuell auf der Homepage des Tarifverbunds Ortenau abzurufen. Ein gedrucktes Fahrplanbuch mit allen Fahrplänen der Stadt Lahr wird jährlich ausgegeben und an alle Haushalte verteilt sowie in den Bussen ausgelegt.

**Abbildung 57: Vergleich Liniennetzpläne: Bottrop (links) und Lahr (rechts)**



Quelle: vrr 2019 (links); Stadt Lahr 2019 (rechts)

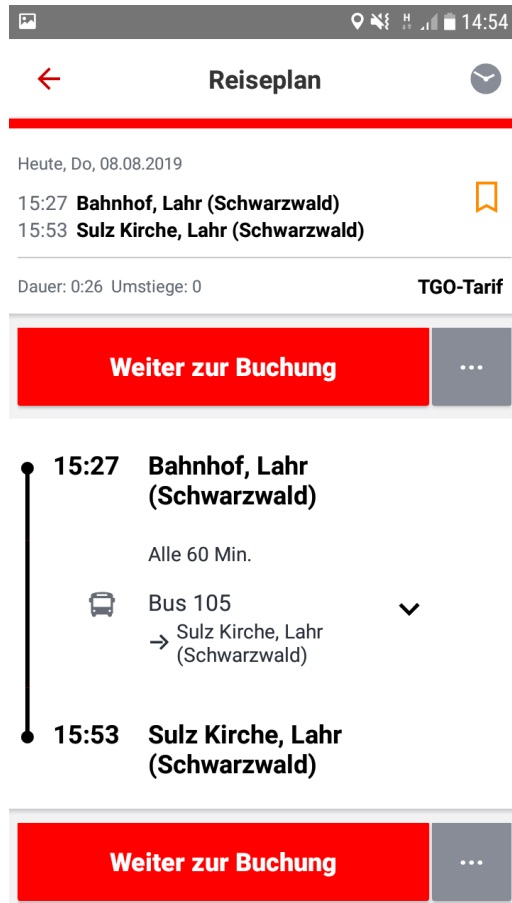
### **Digitale Information**

Bei der Informationsvermittlung und Aufbereitung von ÖPNV-Inhalten bietet die Digitalisierung ein großes Potenzial. Fahrplanauskünfte können für den Kunden in einer leichteren Form und verständlicher digital aufbereitet werden, als es bisher über Fahrpläne in gedruckter Form erfolgt ist. Die gezielte Abfrage über Start- und Zielhaltestelle unter der Angabe des Fahrtdatums reduziert das fehlerbehaftete Lesen von Fahrplantabellen mit Fahrteinschränkungen (z. B. „verkehrt nur an Schultagen in BW“) oder Saisonverkehr (z. B. „verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen von 1.5. bis zum 3.10.“). Um diese Einstiegshürde bei der Nutzung des ÖPNV zu minimieren, greift der TGO auf seiner Homepage auf das landesweite Angebot der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) zurück. Über diese kann eine gezielte Abfrage zu einer Start- und Zielhaltestelle getätigt werden. Neben dem Angebot der Elektronischen Fahrplanauskunft bewirbt der TGO ein weiteres landesweites Angebot im Bereich der ÖPNV-Digitalisierung. Mit der App „Bus&Bahn“ bereitet das Programm für Smartphones und Tablets Informationen über ÖV-Verbindungen in ganz Baden-Württemberg auf.

Auf Grundlage der landesweiten Datendrehscheibe und der Echtzeitdaten vom Fahrzeug bietet die Südwestbus GmbH über eine eigene Smartphone-App Informationen über die Fahrten der Linie 7141 an. Mit der App DB Busradar Südwestbus kann eine Fahrt in der App verfolgt werden. Dabei kann sich der Nutzer Echtzeitdaten von der Fahrt und einen groben Fahrtverlauf anzeigen lassen. Über diese App hinaus bietet die App DB-Navigator des Bahn-Konzerns die Möglichkeit, gültige Fahrscheine für den TGO zu erwerben. Durch diese Möglichkeit des digitalen Fahrscheinerwerbs entfallen Restriktionen infolge von Öffnungszeiten. Auch die Suche nach Verkaufsstellen entfällt.

Für Gäste und Gelegenheitsnutzer steigt die Sicherheit, einen gültigen Fahrschein erworben zu haben. Besonders für Gäste, die in verschiedenen Verbänden unterwegs sind, erübrigt sich die Frage, ob erworbene Fahrschein bereits entwertet sind oder noch entwertet werden müssen.

Abbildung 58: App DB Navigator



Quelle: DB Navigator

Abbildung 59: Busradar von Südwestbus



### 3.3.6 Tarif und Vertrieb

#### Tarifsystem

Die Stadt Lahr ist Mitglied im Aufsichtsratsgremium der Tarifverbands Ortenau GmbH (TGO), die in Kooperation mit den aktiven Verkehrsunternehmen eine einheitliche Tarifstruktur (Verbundtarif) organisiert. Der Fahrpreis innerhalb des Tarifverbands bestimmt sich zuerst nach der Anzahl der durchfahrenen Zonen. Danach werden die Zonen zusammengefasst: Jeweils ein bestimmter Preis für 1–3 durchfahrene Zonen, für 4–5 durchfahrene Zonen, für 6 und mehr durchfahrene Zonen. Die Stadt Lahr liegt in der Zone 60. Für Fahrten innerhalb dieser Zone gilt die Preisstufe 1, mit der alle Ziele in der Stadt Lahr zum gleichen Preis erreicht werden. Die Nutzung des Anruf-Sammel-Taxis unterliegt einer eigenen Tarifordnung. Diese orientiert sich an der Zoneneinteilung des TGO. Es können nur Einzelfahrten abgerechnet werden. Es gibt jeweils einen vollen und einen reduzierten Preis (für Kinder und TGO-Zeitkarteninhaber), die höher ausfallen als die Fahrpreise des TGO für die

jeweilige Fahrtbeziehung. Dieser höhere Fahrpreis begründet sich mit einem Komfortzuschlag, den die TGO festgelegt hat. Fahrgäste mit einem Schwerbehindertenausweis zahlen eine Pauschale, die sich unter dem günstigsten ermäßigten Einzelfahrschein befindet.

**Tabelle 20: Preisstufen für relevante Strecken ab Lahr Innenstadt im regulären Busverkehr**

Verbindungen nach ...	Zonen	Einzelfahrschein	Monatskarte
Stadt Lahr mit allen Stadtteilen	1	2,65 €	50,20 €
Friesenheim	2	2,65 €	50,20 €
Seelbach (Schuttertal)	3	2,65 €	50,20 €
Ringsheim	3	2,65 €	50,20 €
Offenburg	4	4,55 €	67,50 €
Kehl	>6	6,45 €	84,70 €

Quelle: TGO (2019) – Stand: 01.08.2019

Obwohl die TGO Zonen ausweist, werden zur Ermittlung des Fahrpreises Zonen wie oben beschrieben zusammengefasst. Auffällig ist die Zusammenfassung der Zonen 1 bis 3. So fallen Fahrten im Stadtgebiet Lahr auf kurzer Distanz verhältnismäßig teuer aus. Die Fahrt in den Stadtteil Sulz schlägt mit dem gleichen Betrag zu Buche, wie die Fahrt mit der Regionalbahn von Lahr Bahnhof nach Ringsheim (vgl. Tabelle 20). Damit wird die regionale Bedeutung auch innerhalb der Tarifgestaltung deutlich.

Es besteht ein umfangreiches Fahrkartensortiment für gelegentliche und regelmäßige Nutzer. Für Fahrgäste, die das Bahn- und Busangebot in Einzelfällen nutzen, stehen Einzelfahrkarten sowie vergünstigte Mehrfahrtenkarten zur Verfügung. Für regelmäßige Nutzer werden personengebundene und übertragbare Zeitfahrkarten angeboten. Diese unterscheiden sich zusätzlich nach Altersgruppen. Ab der Preisstufe (Zone) 3 gelten alle Zeitkarten als Netzkarte und berechtigen somit zur Fahrt im gesamten Bedienungsgebiet der TGO. Als Zeitkartennutzer kann für Einzelfahrten ein 1. Klasse-Ticket für den Regionalverkehr gelöst werden. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gelten alle Zeitkarten im gesamten Bedienungsgebiet des TGO und berechtigen auch zu Fahrten mit der Linie D nach Straßburg. An Wochenend- und Feiertagen gilt darüber hinaus die Mitnahmeregelung. Einen weiteren Erwachsenen und zwei (oder alle eigenen) Kinder kann ein Besitzer einer Zeitkarte zusätzlich mitnehmen.

**Tabelle 21: Übersicht der Fahrscheine innerhalb des Tarifverbunds Ortenau**

Gelegenheitsnutzer	Regelmäßige Nutzer	Gruppenspezifische Angebote
Einzelfahrkarte/ - Kind	Wochenkarte	JOB-Ticket
Ortenaukarte/ - mini	Monatskarte	JOB-Ticket BW
Punktekarte	Europass-Monatskarte	Senioren-ABO
Wochenkarte	Jahreskarte	Schüler-Monatskarte
Europass 24h/ - +FDS	Badisch 24	Semesterticket
Europass Family/ - +FDS		Fanta 5
Neubürgerticket		

Quelle: Tarifverbund Ortenau (2019)

Die allgemeinen Zeitfahrkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarte) werden durch gruppenspezifische Angebote ergänzt. Um diese Angebote zu nutzen, müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein wie zum Beispiel das Rentenalter erreicht zu haben.

Zusätzlich bietet der Tarifverbund Ortenau besondere Fahrkarten für Freizeitaktivitäten und in Kooperation mit weiteren Verkehrsverbänden für Touristen an. In Kooperation mit dem Europa-Park Rust gibt es eine kombinierte Fahrkarte und Eintrittskarte für den Besuch des Europa-Parks. Diese umfasst Hin- und Rückfahrt sowie den Eintrittspreis. Die Fahrkarte kann differenzieren zwischen Kind, Erwachsenen und Familie und zwischen einem Nahbereich und der Netzkarte. Aus der Stadt Lahr zahlen zwei Eltern mit zwei Kindern (4–11 Jahre) für dieses Angebot 183,50 Euro. Die Konusgästekarte ist ein Produkt von mehreren Verbänden und der Schwarzwald Tourismus GmbH. Jeder Gast im Schwarzwald erhält für die Dauer seines Aufenthalts eine Fahrtberechtigung für Bus und Bahn (Nahverkehr).

Fahrtwünsche nach Freiburg (Breisgau) oder Karlsruhe gehen über die Grenzen des Tarifverbunds Ortenau hinaus und bedürfen somit zusätzlicher oder anderer Tickets. Bis zur kürzlich erfolgten Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs, der es erleichtern soll, Fahrten im Regionalverkehr über Verbundsgrenzen zu tätigen, mussten bei solchen Fahrtrelationen Anschluss-Tickets oder reguläre Fahrkarten des Nachbarverbunds gelöst werden. Der Tarifverbund Ortenau bietet zu allen Nachbarverbänden Übergangskarten an. Darüber hinaus bietet der TGO z. B. für Pendler und Schüler im „Grenzbereich“ spezielle Übergangs-Monatskarten an. Mit dem Produkt „badisch24“ geht der TGO eine Kooperation mit weiteren benachbarten Verbänden ein und bietet mit einer einzelnen Fahrkarte dem Fahrgast die Möglichkeit, mehrere Verbände nutzen zu können. Für den Nutzer erhöht sich bei Fahrtwünschen über Verbundsgrenzen hinaus das zu überblickende Angebot an Fahrkarten und somit die Komplexität zum Kauf eines tariflich ausreichenden, gültigen Fahrscheins.

### **Vertriebskanäle**

Der Fahrkartenverkauf erfolgt überwiegend in den Bussen. Grundsätzlich ist dort auch der Erwerb von Monatskarten und weiterer Zeitfahrkarten möglich. Darüber hinaus unterhalten die Bahn und SWEG an Bahnhöfen Fahrkartenautomaten zum Fahrscheinverkauf. Die Bahn unterhält am Bahnhof Lahr ein Reisezentrum mit schalterbasiertem Fahrkartenverkauf.

Der Tarifverbund Ortenau beschreibt auf seiner Internetseite drei Vorverkaufsstellen in Lahr:

- DB Reiszentrum im Bahnhof: Verkauf des vollen Fahrscheinsortiments des TGO ohne Annahme von Schulberechtigungsscheinen
- BürgerBüro im Rathaus: Eingeschränktes Fahrkartensortiment. Annahme von Schulberechtigungsscheinen
- Betriebshof der SWEG in der Rheinstraße: Verkauf des vollen Fahrkartensortiments und Annahme von Schulberechtigungsscheinen

Die SWEG führt auf ihrer Homepage zusätzlich die Verkaufsstellen:

- Lahr Reichenbach: Elektrogeschäft Billian; Reichenbacher Hauptstraße
- Lahr Sulz: Meier Fruchtsaft und Getränke; Weingartenstraße

Die Stadt Lahr führt auf ihrer Homepage abweichend noch die Vorverkaufsstellen:

- Lahr Reichenbach: Apotheke am Geroldseck; Reichenbacher Hauptstraße
- Lahr Kuhbach: Toto-Lotto-Geschäft Kuhbach; Kuhbacher Hauptstraße
- Lahr Hugsweier: Privatadresse; Hugsweier Hauptstraße

Vorverkaufsstellen sind somit nicht in allen Stadtteilen zu finden und nicht immer offensichtlich als solche zu erkennen. Beratung und Information konzentrieren sich auf die Verkaufssituation im Bus zwischen Fahrer und Fahrgast beim Einstieg.

### **3.3.7 Fahrzeuge und Infrastruktur**

#### ***Bahnhöfe und Haltestellen***

Der Bahnhof von Lahr ist zur Landesgartenschau im Jahr 2018 in Teilen modernisiert worden. Gleise und Bahnhofsgebäude sind barrierefrei zu erreichen. Im Bahnhofsgebäude betreibt die Bahn ein Reisezentrum, das von Montag bis Samstag geöffnet hat. Die Öffnungszeiten sind montags bis freitags von 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr und samstags von 9.00 bis 13.00 Uhr. Für Berufspendler können diese Öffnungszeiten knapp ausfallen.

Im Stadtgebiet von Lahr existieren 105 Bushaltestellen, 94 Haltestellen werden im regelmäßigen Liniendienst durch die Linien des Stadtbusses angefahren. Die Ausrüstung und Pflege der Bushaltestellen ist überwiegend in Verantwortung der Stadt. Mit über 30.000 Einwohnern ist die Stadt grundsätzlich der Straßenbaulastträger von Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen entlang der Orts-



durchfahrten. In den Stadtteilen und der Kernstadt existieren bereits hochwertige Haltestellenanlagen, häufig mit Ausstattungselementen, die über die Grundausrüstung hinausgehen, z. B. einem Witterungsschutz (vgl. Abbildung 60 Münchtal Mitte). Zum Zeitpunkt der Erhebung sind neben den Haltestellen mit vielen Fahrgästen wie dem Bahnhof/ ZOB (vgl. Abbildung 60) auch in den Stadtteilen bereits Haltestellen barrierefrei ausgebaut (vgl. Abbildung 60 Friedensheim). Die Haltestelle Schlüssel bietet als zentrale Umstiegshaltestelle in der Kernstadt noch keinen barrierefreien Ausbaustandard. In der Bürgerbeteiligung wird angemerkt, dass das Umfeld der Haltestelle Schlüssel nicht einladend wirkt und der Aufenthalt unkomfortabel sei (vgl. Kapitel 2.5). Zur Verbesserung des Aufenthalts und Umfeld wird die Installation eines öffentlichen WC angeregt.

**Abbildung 60: Beispiele für Bushaltestellen**



**Schlüssel**



**Münchtal Mitte**



**Friedensheim**



**Bahnhof/ ZOB**

Quelle: Planersocietät

Die Stadt Lahr kommt heute schon ihren gesetzlichen Verpflichtungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet nach. Wie das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (zuletzt geändert am 21.12.2019) fordert, soll der Nahverkehrsplan die Belange der Menschen mit sensorischen Einschränkungen berücksichtigen und eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs bis zum 1. Januar 2022 erreichen (vgl. PBefG 2019 §8 Abs.3). Der Begriff der Barrierefreiheit wird dabei nicht alleine auf den Ausbau der Haltestellenanlagen beschränkt. Die physische Erreichbarkeit des Systems ÖPNV wird aber als wesentlicher Auftrag aus dem Gesetztext verstanden. In Lahr sind bereits elf Haltestellen nach aktuellem Stand der Technik barrierefrei ausgebaut (vgl. Tabelle 22). Zum Zeitpunkt der Erhebung befinden sich weitere acht Haltestellen in der Planung für einen barrierefreien Ausbau.

**Tabelle 22: Übersicht Ausbaustand barrierefreier Haltestellen im Stadtgebiet Lahr**

Bereits barrierefrei	In Planung
Zalando	Kanadaring (2021)
Einsteinallee	IHK (2020)
Ersteiner Straße	Roonstraße (2020)
Bahnhof/ ZOB	Seminarstraße (2020)
Fachmarktzentrum	Clara-Schumann-Gymnasium (2020)
Friedensheim	Reichenbach-West (2020)
Neuwerkhof	Reichenbach-Krone (2019)
Christian-Trampler-Hof	Reichenbach-Ost (2020)
Bergfriedhof	Lammstraße (2020)
Urteilsplatz	Vogesenstraße (2020)
Hochstraße	Lahr West (Südseite) (2020)
Burgheimer Kirche (Ostseite)	Hochschule für Polizei (2021)
	Leopoldstraße (2021)
	AOK-Geschäftsstelle (2021)
	Ludwigstraße (2021)
	Dreyspringstraße (2021)
	Willy-Brandt-Straße (2021)

Quelle: Stadt Lahr 2019

## **Fahrzeuge**

### **Eisenbahnverkehr**

Auf der Rheintalbahn wird der Regionalverkehr aktuell von der Deutschen Bahn betrieben. Der Verkehrsvertrag für die Rheintalstrecke läuft im Juni 2020 aus und wird ab dann zu neuen Konditionen weiterhin von der DB Regio betrieben. Der neue Verkehrsvertrag gilt für 12,5 Jahre. Ab Juni 2020 verkehren dann Doppelstock-Elektrotriebwagen zwischen Karlsruhe – Offenburg – Basel vom Typ „Desiro HC“ und Single-Deck-Elektrotriebwagen vom Typ „Mireo“ als Regionalbahn auf der Strecke Offenburg – Freiburg (Breisgau) – Basel/ Neuenburg. Die neu eingesetzten Züge erfüllen umfangreiche Kundenbedürfnisse und werden in den Farben des Landesdesigns verkehren (vgl. VM Baden-Württemberg 2019).

### Busverkehr

Im Busverkehr werden Fahrzeuge der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG eingesetzt. Die SWEG erneuert ihren Fuhrpark kontinuierlich und setzt überwiegend moderne, verbrauchsarme Fahrzeuge ein. Alle Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (Niederflurfahrzeug, Klapprampe, Rollstuhlplatz mit Haltewunschtafel). In jedem Fahrzeug kann ein Rollstuhlfahrer sicher befördert werden. Als besonderen Komfort bietet die SWEG ihren Fahrgästen W-LAN in ihren Fahrzeugen zur kostenfreien Nutzung des Internets.

Die Stadt Lahr beauftragt zusammen mit den Gemeinden Schuttertal, Seelbach, Friesenheim, Meißenheim, Schwanau, Kippenheim und Mahlberg ein Anruf-Sammel-Taxi. Dieses wird durch die Taxiunternehmer betrieben. Für den Betrieb ergeben sich dadurch Vorlaufzeiten von 30 Minuten (in Schuttertal 60 min). Eingesetzt werden nach Bedarf Pkw oder Kleinbusse (8-Sitzer).

### Alternative Antriebe

Die SWEG betreibt auf dem Betriebshof in Lahr seit dem Frühjahr 2018 einen rein elektrisch angetriebenen Solobus in der Standard-12-Meter Ausführung von Solaris. Das Fahrzeug bietet den aktuellen Komfort wie vergleichbare dieseldetriebene Busse und fasst eine Kapazität von 70 Fahrgästen. Dabei hat sich laut SWEG die Herstellerangabe der Reichweite von 150 bis 200 km je nach Witterung und Einsatzort bestätigt. Mit dieser Kilometerleistung kann der Einsatz der aktuellen Busflotte mit Verbrennungsmotor noch nicht kompensiert werden. Die Reichweite eines aktuellen Busses mit Verbrennungsmotor liegt bei 750 km. Im Einsatz befinden sich die Busse heute mit einer täglichen Fahrleistung von ca. 300 km. Würde diese Leistung durch elektrisch betriebene Busse erbracht werden müssen, müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden.

Abbildung 61: W-LAN im Fahrzeug



Quelle: Stadt Lahr

Abbildung 62: Rein elektrisch betriebener Bus der SWEG



Quelle: Planersocietät

### Autonomer Fahrbetrieb (Bus)

Mit dem Kleinbus EZ 10 des französischen Herstellers EasyMile hat die SWEG während der Landesgartenschau Lahr 2018 den autonomen Fahrbetrieb erfolgreich getestet. Mehr als 4.000 Fahrgäste wurden befördert. Die Teststrecke war rund einen Kilometer lang und führte auf öffentlichen Straßen rund um das Gelände der Landesgartenschau. Es wurden die Haltestellen Kanadaring und Bürgerpark/ LGS bedient. Der Kleinbus wird nicht mehr durch einen Menschen gesteuert. Während der Testphase ist lediglich Begleitpersonal mitgefahren, um im Notfall eingreifen zu können. Das Fahrzeug hat kein Lenkrad, Gaspedal oder weitere manuelle Steuerungselemente. Der Kleinbus bietet für sechs

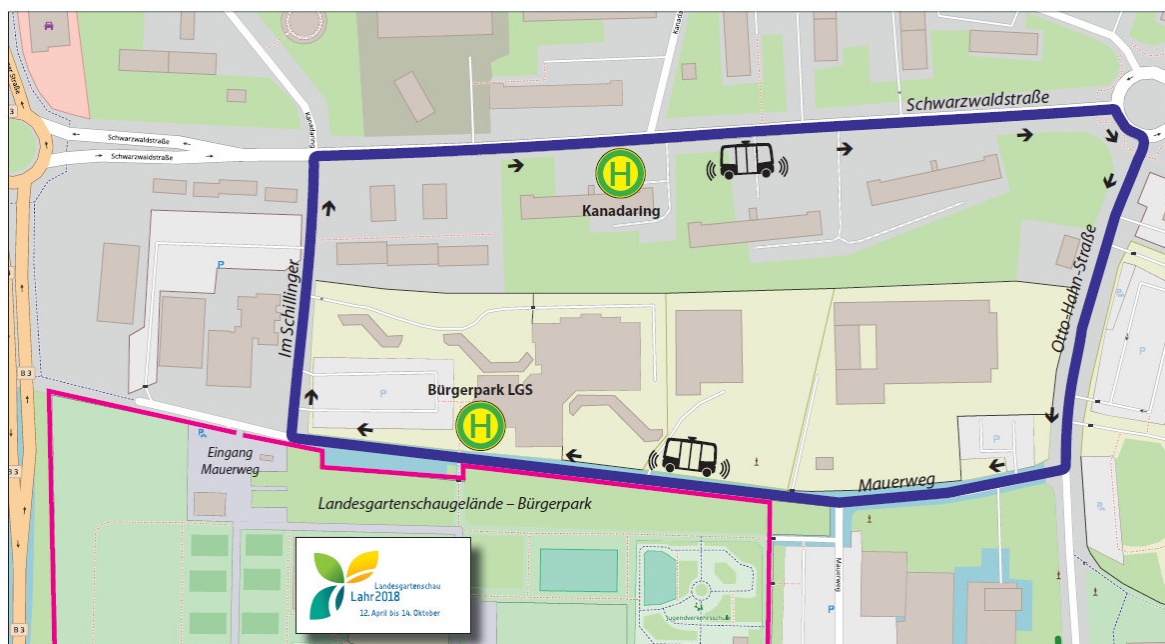
Fahrgäste Sitzplätze und erreicht eine Geschwindigkeit von maximal 15 km/h. Dies war der erste Test eines autonomen Busses in Baden-Württemberg im öffentlichen Straßenraum. Aus dem Test zieht die SWEG eine grundsätzlich positive Bilanz: Es konnte wertvolles Wissen aus dem Betrieb für nötige zukünftige technische Entwicklungen gezogen werden. Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Einsatz im regulären Liniendienst sind nach Einschätzung der SWEG höhere Fahrtgeschwindigkeiten und die Möglichkeit, mehr Fahrgäste zu transportieren.

Abbildung 63: Kleinbus EZ10 EasyMile im Einsatz bei der SWEG



Quelle: SWEG 2018

Abbildung 64: Fahrtweg autonomer Kleinbus zur Landesgartenschau 2018



Quelle: SWEG 2018

### 3.3.8 Transparenz und intuitive Nutzung

Der öffentliche Personennahverkehr soll weitere Einwohner, Pendler und Gäste für eine regelmäßige Nutzung gewinnen. Dies gilt besonders für die Stadt Lahr als Stadt mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung. Ein Mehr an Einwohnern soll nicht zu einem Mehr an motorisiertem Individualverkehr führen. Um neue Kunden zu gewinnen – was genau so wichtig ist, wie Bestandskunden die Nutzung weiter zu erleichtern – ist die Weiterentwicklung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs hin zu mehr Transparenz und einer intuitiveren Nutzung erforderlich. Die intuitive Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist vor allem abhängig von den Bereichen Bedienungsangebot und Tarifsystem.

#### **Bedienungsangebote**

Die Linie 108 (Lahr, Schlüssel – Lahr-Kippenheimweiler, Linde) ist das beste Beispiel für ein transparentes und damit leicht verständliches Busangebot. Die Linie hat einen Linienweg für Hin- und Rückweg. Lediglich wenige Haltestellen im Stadtzentrum können aufgrund von Einbahnstraßen nur in eine Fahrtrichtung bedient werden. Dies gilt allerdings für alle Buslinien in der Stadt Lahr. Zudem erfolgt das komplette Bedienungsangebot, bis auf die erste Fahrt morgens, in einem klaren Takt. Einzelne Fahrten variieren daher auch nicht an Schul- und Ferientagen.

Demgegenüber bestehen größere Defizite bei mehreren Linien, die eine Priorität für den städtischen Busverkehr in Lahr haben (vgl. Tabelle 23). Hier haben auch die regional bedeutsamen Buslinien 106 (Schweighausen – Lahr – Altenheim) und 7141 (Lahr – Offenburg) Defizite bei allen vier Kriterien. Hinzu kommen die Linien 101 (Lahr, Stadtzentrum – Lahr, Bahnhof), 102 (Lahr, Schlüssel – Lahr, West), 104 (Ringverkehr Lahr – Friesenheim) und 105 (Lahr, Bahnhof – Lahr, Sulz/ Langenhard) mit Defiziten bei drei von vier Kriterien.

**Tabelle 23: Zusammenfassung Transparenz im Busnetz**

Kriterien	Linien mit Priorität für den Stadtverkehr Lahr									Weitere Linien mit Haltestellen in Lahr				
	101	102	103	104	105	106	107	108	7141	100	109	111	113	114
Es gibt mehrere Linienwege auch in den Ferien	■	■		■	■	■	■		■		■	■	■	■
Haltestellen werden nur in eine Richtung bedient <sup>1</sup>	■	■	■	■	■	■	■		■		■	■	■	■
Es besteht überwiegend kein Taktfahrplan	■					■			■	■ <sup>2</sup>		■	■	■
Dieselbe Fahrt variiert an Schul- und Ferientagen		■		■	■	■			■		■	■	■	■

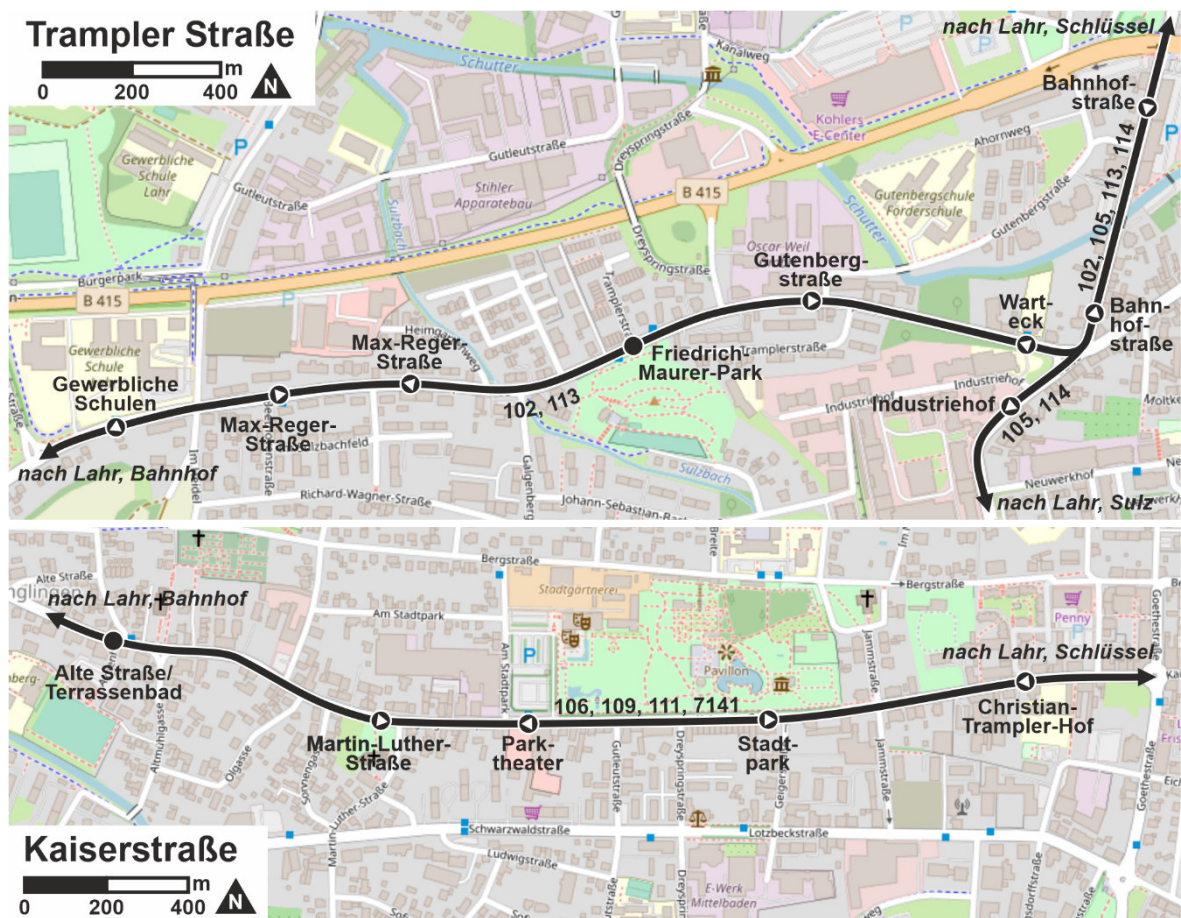
Die zusammenfassende Auswertung gewichtet sich die einzelnen Einschränkungen bei den Buslinien. Die Auswirkungen können daher je nach Linie unterschiedlich stark ausgeprägt sein.

<sup>1</sup> ohne Stadtzentrum, was alle Buslinien betrifft      <sup>2</sup> nicht erforderlich, da nur Berufsverkehr

Quelle: Fahrplan 2019

Das Ziel, alle Haltestellen in beide Fahrtrichtungen zu bedienen, lässt sich vor Ort nicht immer umsetzen. Dies gilt vor allem, wenn vermehrt Einbahnstraßen genutzt werden müssen (zum Beispiel Lahr Stadtzentrum) oder an der Endhaltestelle keine Wendemöglichkeit besteht. Hier erfolgt das Wenden dann durch eine Blockumfahrung über mehrere Straßen, bei denen die Haltestellen dann nur in eine Richtung bedient werden (zum Beispiel Linie 102 Dinglingen West und Linie 103 Süd-stadt). Auf zwei Streckenabschnitten erfolgt allerdings die Bedienung in beide Richtungen auf derselben Straße. Dennoch werden hier je nach Fahrtrichtung unterschiedliche Haltestellen bedient (Kaiserstraße/ Dinglinger Hauptstraße: Linien 106, 109, 111, 7141 und Tramplerstraße: Linie 102 und 113). Erschwerend für die Transparenz wird dies nicht im Liniennetzplan dargestellt.

Abbildung 65: Richtungsbedienung auf der Kaiserstraße und Trampler Straße



Quelle: Fahrplan 2019

### **Tarifsystem**

Einnahmen durch ein Tarifsystem sind eine wichtige Einnahmequelle für den öffentlichen Personennahverkehr, um einen Teil des Defizits auszugleichen. Das Tarifsystem steht dabei im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (ein Preis pro Fahrt) und möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter, Nutzungshäufigkeit, usw.). Aus diesen beiden Ansprüchen sind in der Vergangenheit Tarifsysteme entstanden, die auf den Aspekt möglichst gerecht aufbauen. Entsprechend komplex und schwer nachvollziehbar sind diese Tarifsysteme. Dies wird zusätzlich erschwert, wenn ein Fahrschein an einem Automaten gekauft werden muss.

Für die Stadt Lahr gilt das Tarifsystem des Tarifverbunds Ortenau (vgl. Kapitel 3.3.6). Auch hier besteht eine umfangreiche Auswahl an Fahrkarten. Diese können teilweise nur zu bestimmten Zeiten und/oder von bestimmten Personengruppen genutzt werden. Dies zeigte sich auch bei der Fahrgastbefragung. Hier konnten die Fahrgäste zwischen 38 unterschiedlichen Fahrkarten wählen (Einzel- bzw. Mehrfahrtenkarten: 19 Varianten, Zeitkarten: 14 Varianten, Weitere: 5 Varianten).

Zusätzlich zur Auswahl an Fahrkarten kommt erschwerend hinzu, dass in Lahr – wie auch meist in ganz Deutschland – der (potenzielle) Fahrgast bereits vor Beginn der Fahrt die richtige bzw. für ihn günstigste Fahrkarte wählen muss. Eine intensivere Beratung durch das Fahrpersonal ist nicht möglich. Es entsteht daher für den (potenziellen) Fahrgast ein zusätzlicher Aufwand durch eine telefonische Beratung oder dem Besuch im Kundenzentrum. Ein Kundenzentrum besteht allerdings in der Stadt Lahr nicht.

Eine wichtige psychologische Komponente kommt dabei auch für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Lahr zum Tragen. Fahrgäste, die sich nicht sicher sind, die richtige Fahrkarte gekauft zu haben, können während der Fahrt weniger gut entspannen (ungewolltes Fahren ohne richtige Fahrkarte und die Gefahr der Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts). Dies wäre eigentlich ein großer Vorteil des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

### **3.3.9 Potenzialanalyse**

Das Fahrgastpotenzial für Bahn und Bus sind die Gelegenheits- und Nichtnutzer. Für eine Potenzialabschätzung werden Relationen mit günstigen Voraussetzungen gezeigt, die ein attraktives Preis-Zeit-Verhältnis aufzeigen.

#### ***Innerstädtische Verbindungen***

In Lahr kann der ÖPNV heute konkurrenzfähige Fahrzeiten auf der Ost-West-Verbindung zum Kfz-Verkehr bieten. Auf der Relation aus Kuhbach und Reichenbach erzielt der Bus laut Fahrplan heute schon attraktive Reisezeiten bis zur Haltestelle Schlüssel. Um diesen Vorteil zum Bahnhof aufrecht zu erhalten, bräuchte es eine effektive Steuerung des Verkehrs in der Innenstadt. Ebenfalls konkurrenzfähig in Abhängigkeit der Fahrtrichtung sind die Fahrzeiten nach Sulz und Mietersheim. Hier könnte durch einen Eingriff in die Verkehrssteuerung das Verhältnis zu Gunsten des Busverkehrs verbessert werden.

**Tabelle 24: Fahrzeitenvergleich zwischen den Stadtteilen in Lahr**

	Ortsteile > Schlüssel (Morgens)	Schlüssel > Ortsteile (Abends)	Auto (Google)
Hugsweier Hauptstr. (Linie 104)	22 min	21 min	11 min
Kippenheimweiler Linde (Linie 108)	25 min	26 min	14 min
Kuhbach West (Linie 106)	6 min	4 min	5 min
Langenwinkel Eichholzstr. (Linie 108)	19 min	19 min	10 min
Mietersheim (Linie 102)	16 min	13 min	10 min
Reichenbach Krone (Linie 106)	9 min	9 min	8 min
Sulz Kirche (Linie 105)	17 min	13 min	10 min

Die Fahrzeit mit dem Bus ist im Verhältnis zum PKW (Angaben aus Routenberechnung google): Gut (grün) bei < 25 %; akzeptabel (orange bei 25 %-75 %); unattraktiv (rot) bei > 75 %

Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: Fahrpläne und Fahrtzeiten für Pkw nach Google

### **Regionale Verbindungen**

Im Regionalverkehr kann der TGO aktuell seine attraktive Tarifgestaltung ausspielen. Die Fahrkarten nach Friesenheim und Ringsheim kosten genauso viel wie die Fahrkarten für Fahrten, die innerhalb des Stadtgebiets Lahr bleiben. Für einen standardisierten Monat mit 20 Arbeitstagen kommt die Monatskarte des TGO für die Strecke Lahr Schlüssel – Ringsheim auf einen Kostensatz von 0,08 Euro pro Kilometer. Diesen Vorteil erfahren je nach tatsächlichem Fahrtweg auch weitere Ziele aus Lahr.

### **Erschließungsqualität**

Weitere Potenziale können bei den nicht erschlossenen Siedlungsgebieten liegen. Hier ist allerdings der Mehrwert an Erschließung mit den entstehenden Kosten abzugleichen. Dies gilt besonders, wenn Sprungkosten in Form eines weiteren Umlaufs (Fahrzeug + Personal) entstehen.

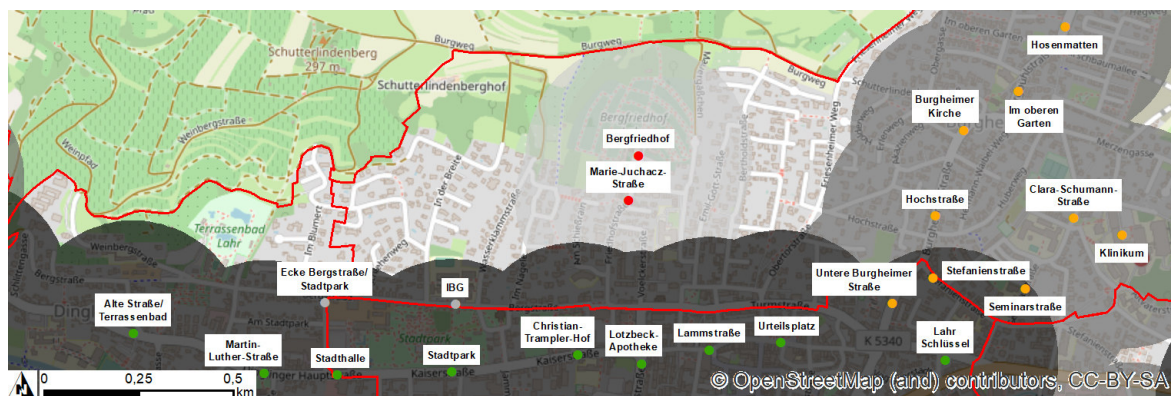
Aus den Auswertungen zur Erschließungsqualität (vgl. Kapitel 3.3.4) ergeben sich drei Bereiche, welche für eine Verbesserung der Erschließungsqualität interessant sind. Dies sind Bereiche, in denen mehr als 10 % der Einwohner nicht erschlossen werden (Kategorie kein Angebot) oder wo im Schnitt auch montags bis freitags weniger als eine Abfahrt pro Stunde erfolgt (Kategorie Einzelfahrt). Dies trifft für die Nordstadt, sowie die Stadtteile Reichenbach und Sulz zu.



### Lahr-Nordstadt: nordwestlicher Bereich und Lahr-Dinglingen Ost: nordöstlicher Bereich

- Bereich nördlich Bergstraße und westlich Friedhofstraße
- überwiegend Einzelhausbebauung (rund 1.700 Einwohner)
- weitere Einrichtungen: Bergfriedhof, Terrassenbad, Evangelisches Kinder- und Jugendhilfzentrum, Kaufmännische Schulen
- Haltestellen ohne Bedienung an Kaufmännischen Schulen (Haltestelle IGB) und Kreuzung Bergstraße/ Am Stadtpark (Haltestelle Ecke Bergstraße/ Stadtpark)
- unregelmäßig bediente Haltestellen erschließen Friedhofstraße (Marie-Juchacz-Straße und Bergfriedhof, beide Linie 107)
- regelmäßig bediente Haltestellen auf Kaiserstraße (Linien 106, 109, 111, 7141), Entfernung bis zu 850 Meter

Abbildung 66: Erschließungsdefizite in den Stadtteilen Lahr-Nordstadt und -Dinglingen Ost



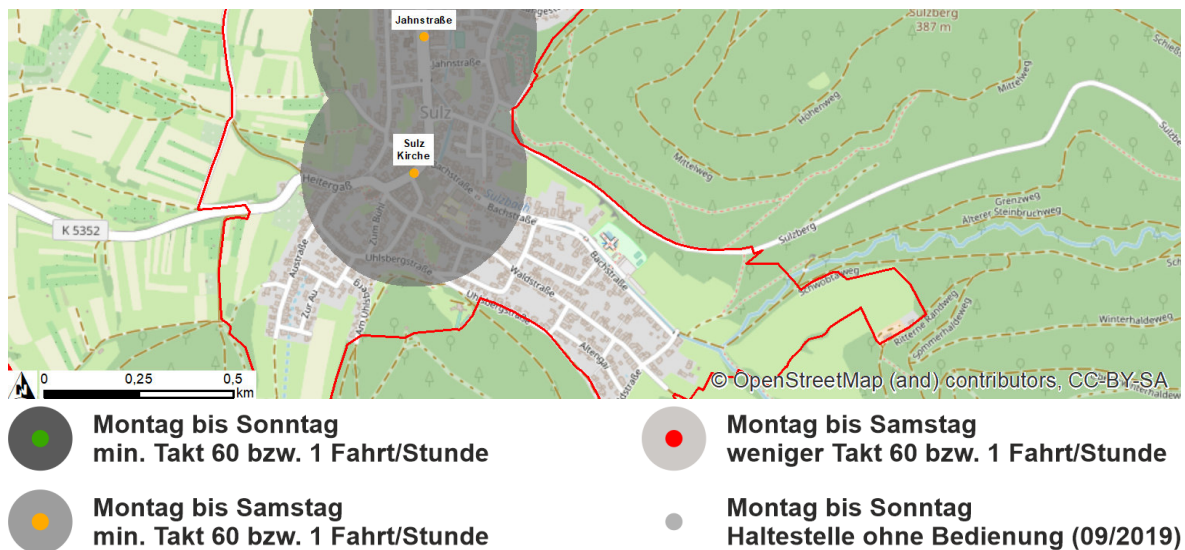
- Montag bis Sonntag  
min. Takt 60 bzw. 1 Fahrt/Stunde
- Montag bis Samstag  
min. Takt 60 bzw. 1 Fahrt/Stunde
- Montag bis Samstag  
weniger Takt 60 bzw. 1 Fahrt/Stunde
- Montag bis Sonntag  
Haltestelle ohne Bedienung (09/2019)

Quelle: Eigene Auswertung (2019)

### Lahr-Sulz: südöstlicher Bereich

- Bereich vor allem zwischen Bachstraße und Uhlsbergstraße
- überwiegend Einzelhausbebauung (rund 580 Einwohner)
- weitere Einrichtungen: Naturbad Sulz
- regelmäßig bediente Haltestelle Lahr-Sulz, Kirche (Linie 105), Entfernung bis zu 750 Meter

Abbildung 67: Erschließungsdefizite im Stadtteil Lahr-Sulz

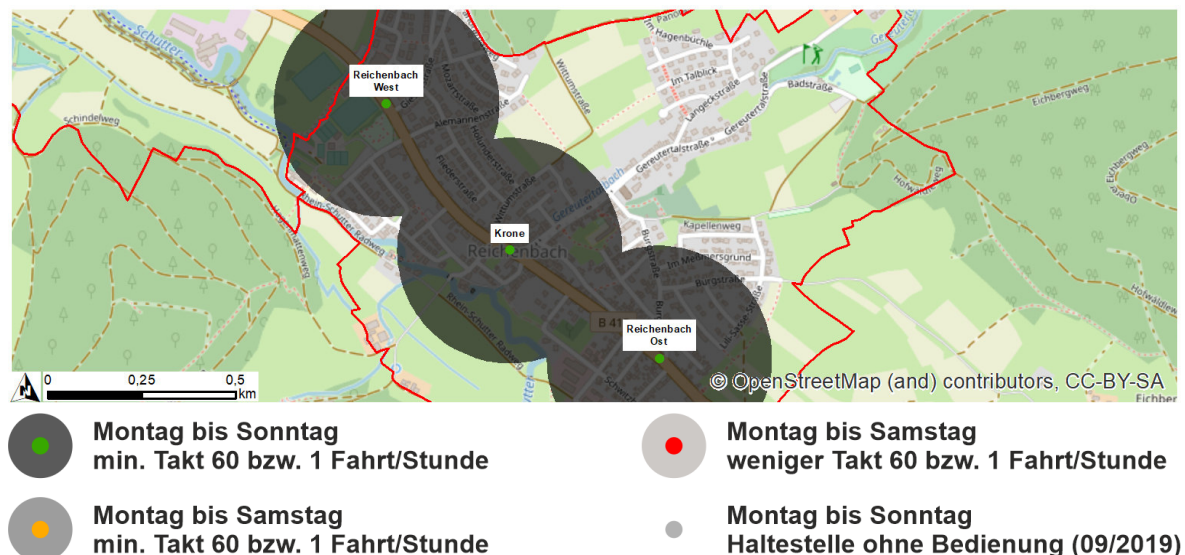


Quelle: Eigene Auswertung (2019)

*Lahr-Reichenbach: nordöstlicher Bereich*

- Bereich vor allem entlang Gereutertalstraße und Landeckstraße
- überwiegend Einzelhausbebauung (rund 400 Einwohner)
- weitere Einrichtungen: Familien- und Freizeitbad Reichenbach
- regelmäßig bediente Haltestelle Lahr-Reichenbach, Krone (Linie 106), Entfernung bis zu 850 Meter

Abbildung 68: Erschließungsdefizite im Stadtteil Lahr-Reichenbach



Quelle: Eigene Auswertung (2019)

### **Betrieb**

Zuverlässigkeit im öffentlichen Personenverkehr hat einen hohen Stellenwert, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Dies gilt besonders, wenn bei Umsteigeverbindungen auf den relevanten Linien kein Takt besteht. So kann eine kleine Verspätung zu einem verpassten Anschluss führen. Ist dies dann zum Beispiel eine Buslinie, die alle 30 Minuten fährt, führt eine kleine Verspätung zu Beginn der Fahrt zu einer 30-minütigen späteren Ankunft am Ziel.

Die Zuverlässigkeit im Busverkehr verfolgt das Ziel, dass während der Hauptverkehrszeit die gleichen Fahrzeiten und die gleiche Zuverlässigkeit erreicht werden, wie zum Beispiel während der Schwachverkehrszeit. Entsprechend wichtig sind bauliche Lösungen (zum Beispiel Haltestellenkaps<sup>10</sup> statt Busbuchten), organisatorische Lösungen (Ausnahmen in der StVO-Beschilderung) und technische Lösungen (zum Beispiel Kommunikation zwischen Bus und Lichtsignalanlagen (Ampeln)), um Bussen eine schnelle und zuverlässige Fahrt auch während der Hauptverkehrszeit zu ermöglichen.

Insbesondere im Bereich der baulichen und technischen Lösungen besteht noch Potenzial für die Stadt Lahr. So existieren bisher keine Bevorrechtigungen für Busse, da unter anderem keine Bussonderfahrstreifen und Einflussmöglichkeiten für LSA-Anlagen bestehen.

### **Intuitivere Nutzung**

Der öffentliche Personenverkehr besitzt als einziges Verkehrsmittel die Möglichkeit, die Nachfrage zu bündeln. Er ist daher vor allem für längere Entfernungen ab 1 km (Fußverkehr) und 5 km (Fahrrad) eine attraktive Alternative zur Nutzung des (eigenen) Autos. Mit der Voraussetzung eines Führerscheins kann die Nutzung eines Autos als weitestgehend vereinfachte Mobilität interpretiert werden. Demgegenüber ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit subjektiven Hemmnissen und Barrieren verbunden. Auch die intuitive Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs weist typische Elemente auf, die für die Gewinnung von neuen Fahrgästen ein Hemmnis darstellen. Diese sind aber gleichzeitig ein Potenzial, wenn sich passende Lösungen etablieren lassen.

Potenziale für die Verbesserung einer intuitiveren Nutzung:

- Dichtere Bedienungsangebote für eine flexiblere Nutzung bis in die Stadtteile; dabei bessere Integration von Stadt- und Regionalbuslinien auf parallelen Streckenabschnitten
- Vereinfachung und Vereinheitlichung von Linienwegen
- Nutzung der Digitalisierung, um das Hemmnis Tarifsystem abzubauen und vom Image her positiv zu besetzen

---

<sup>10</sup> Ist eine Bushaltestelle als Haltestellenkap ausgebaut verbleibt der Bus während des Fahrgastwechsel auf der Fahrbahn, sodass sich der Bus leichter in den Verkehr wiedereingliedern kann. Durch diese Form der Haltestelle verbleiben auf dem Gehweg Flächen für einen sicheren und komfortablen Fahrgastwechsel.

### ***Neukundengewinnung***

Die Fahrgasterhebung deutet auf eine stagnierende bis leicht rückgängige Fahrgastzahl in den Bussen in Lahr hin. Aus verschiedenen Themenbereichen der städtischen Mobilität wird dabei in der hier vorliegenden Analyse deutlich, dass es im Stadtgebiet Herausforderungen gibt, die durch eine effizientere und sozialverträglichere Abwicklung des Verkehrs gelöst werden kann. Dies kann der Nahverkehr leisten, vor allem im Umweltverbund. Dazu muss das System des öffentlichen Nahverkehrs neue Kunden gewinnen und überzeugen.

Das heutige System zeigt in Teilbereichen Stärken, z. B. in modernen Haltestellenanlagen wie dem Bahnhof/ ZOB oder den schon länger erfolgreichen Betrieb mit einem Batterieelektrisch angetriebenen Bus in der Stadt, der keine lokalen Abgase und keinen Lärm produziert und damit besonders sozialverträglich in sensiblen Innenstadtbereichen ist.

Aus der Fahrgastbefragung und der Mobilitätsbefragung geht hervor, dass die aktuellen Kunden den ÖV intensiv nutzen, sie also als Stammkunden bezeichnet werden können. Der Anteil an Gelegenheitskunden ist dagegen gering. Ergänzend zeigt eine hohe Nutzung der Linien mit regionalem Bezug (z. B. Linie 106 nach Schuttertal/ Schwanau oder 104 nach Friesenheim) Schwächen im Innenstadtverkehr von Lahr auf. Neukunden sind also überwiegend in den Gelegenheitskunden zu suchen. Diese Kundengruppe ist besonders schwer von den Vorzügen des öffentlichen Verkehrssystems zu überzeugen. Hier müssen die intuitive und einfache Benutzung besonders ausgeprägt sein. Hier schließt sich die Diskussion um die Barrierefreiheit im ÖPNV, die im PBefG gefordert wird an. Der Begriff ist durchaus nicht alleine auf eine Kundengruppe mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen im medizinischen Sinn gemeint, sondern in der barrierefreien Nutzung aller Kunden. Ein neuer Kunde muss in Lahr sicher sein, im richtigen Bus, zum richtigen Tarif zu sitzen und den Systemwechsel zu Regionalbus oder Regional- und Fernverkehrszug zu erreichen. Gibt es in diesem System Störungen, muss darüber für den Kunden ausreichend informiert werden. Die Digitalisierung kann dabei zwar unterstützen, aber ein robustes, attraktives Angebot in der Stadt nicht ersetzen.

### 3.3.10 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *öffentlichen Personennahverkehrs* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Die Stadt Lahr und die SWEG engagieren sich mit dem Test eines autonomen Busshuttle und dem Einsatz eines batterieelektrisch angetriebenen Busses bei der Suche nach zukunftsfähigen Lösungen
- ⊕ Moderner Fuhrpark der SWEG im Liniendienst; ohne Busse weiterer Auftragnehmer
- ⊕ Moderne Haltestelle Bahnhof/ ZOB als positiver erster Eindruck von der Stadt
- ⊕ Ein Beschluss des Gemeinderates zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet liegt vor und befindet sich in der Umsetzung
- ⊕ Die Stadt Lahr wirbt mit einem Neubürgerticket um neue Kunden
- ⊙ Die Kundenstruktur ist durch Vielfahrer geprägt, die überwiegend eine Zeitkarte (Monatskarten o. Ä.) besitzen
- ⊙ Durch die Einzugsradien um die Haltestellen wird das Stadtgebiet gut erschlossen. Einzelne Teilbereiche wie z. B. die Nordstadt werden dann aber nur unregelmäßig bedient
- ⊖ Mangelnde Vertaktung lässt das Angebot zwischen Bahnhof/ ZOB und Schlüssel unattraktiv und unübersichtlich erscheinen
- ⊖ An Sonntagen werden ganze Stadtteile nicht durch ein reguläres Buslinienangebot bedient
- ⊖ Der Stundentakt auf den Linien ist im städtischen Buslinienverkehr unattraktiv zur Gewinnung von Neukunden
- ⊖ Das Fahrkartenangebot des TGO ist sehr breit und neigt zur Unübersichtlichkeit
- ⊖ Die Tarifgestaltung bevorteilt längere Relationen und hält für Fahrtrelationen im Stadtgebiet kein Angebot vor
- ⊖ Umstiege zwischen den ÖV-Systemen Bus und Bahn sind nicht systematisch angelegt
- ⊖ Keine Bevorrechtigung für Busse im fließenden Verkehr (LSA-Priorisierung)