

3.5.5 Entwicklung des Kfz-Verkehrs (Rückblick)

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

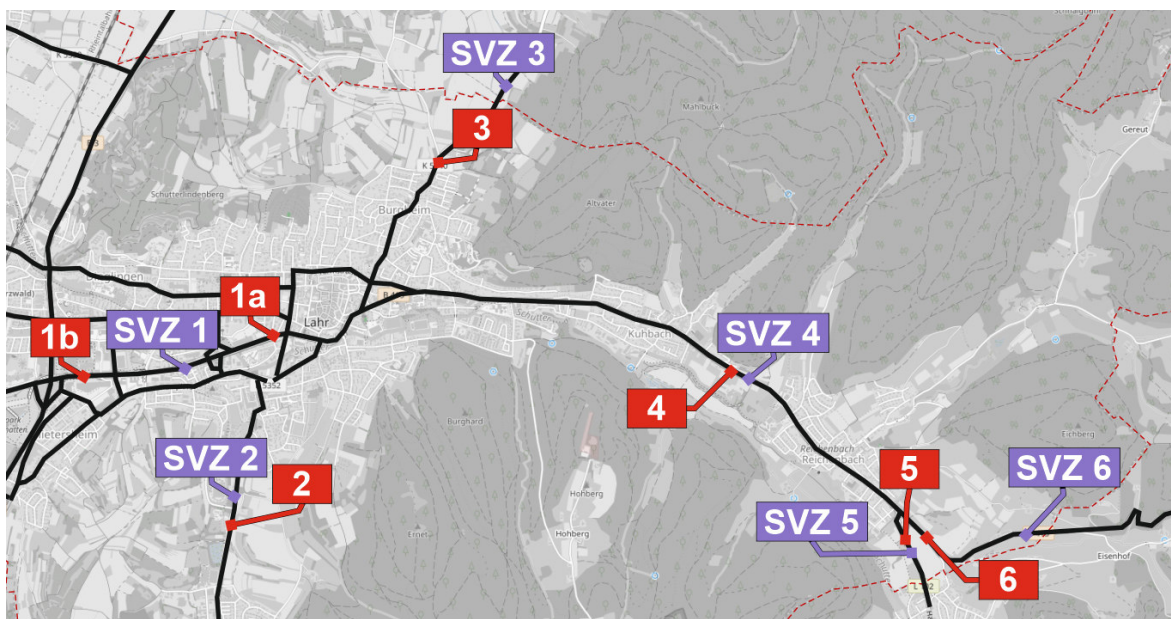
Tabelle 27: Vergleich Kfz-Belastung an ausgewählten Knoten, 2005 bis 2019 in Kfz/24h (DTV)

Zählstelle SVZ	1 (B 415)	2 (K 5352)	3 (K 5340)	4 (B 415)	5 (L 102)	6 (B 415)	
2005	17.338	6.499	10.436	17.689	8.668	6.333	
2010	16.337	5.074	6.046	18.538	9.025	6.307	
2010 zu 2005	-5,8 %	-21,9 %	-42,1 %	+4,8 %	+4,1 %	-0,4 %	
2015	21.153	5.222	6.691	16.021	10.182	5.876	
2015 zu 2010	+29,5 %	+2,9 %	-10,7 %	-13,6 %	+12,8 %	-6,8 %	
2017	18.818	5.419	6.944	13.106	10.567	6.098	
2017 zu 2015	-11,0 %	+3,8 %	+3,8 %	-18,2 %	+3,8 %	+3,8 %	
Zählstelle 2019	1a*	1b*	2*	3*	4	5	6*
2019	19.972	22.184	5.787	8.499	15.970	11.021	6.967
2019 zu 2017	+6,1 %	+17,9 %	+6,8 %	+22,4 %	+21,9 %	+4,3 %	+14,3 %
2019 zu 2005	+15,2 %	+28,0 %	-11,0 %	-18,6 %	-9,7 %	+27,1 %	+10,0 %

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

Quelle: Planersocietät

Abbildung 95: Lage der Vergleichsstellen – Dauerzählstellen SVZ (lila), eigene Zählung 2019 (rot)



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

Die Vergleichswerte lassen zwar nur Rückschlüsse auf Ausschnitte des Lahrer Straßennetzes zu und können stark durch lokale Veränderungen beeinflusst sein, insgesamt lässt sich jedoch trotzdem eine gewisse Tendenz erkennen. So waren die Verkehrsmengen von 2005 bis 2010 auf der Nord-Süd-Achse aber auch im Westen der Stadt tendenziell rückläufig. Im Osten gab es hingegen leichte Zunahmen. Bis 2015 stieg der Verkehr dann sowohl im Westen als auch im Osten spürbar an. Dies ist vermutlich eine Ursache der Gewerbeansiedlung sowie Stärkung der Zentrenfunktion. Bis 2017 gingen die Verkehrsmengen dann jedoch teilweise (auf der B 415) wieder zurück.

Der Vergleich mit den Zählungen 2017 bis 2019 ergibt wiederum ausnahmslos Verkehrsaufkommensanstiege, wobei die hohen Werte von 2005 noch nicht überall wieder erreicht wurden. Insbesondere die Nord-Süd-Beziehung (K 5352 und K 5340) hat an dieser Stelle an Bedeutung verloren. Die Beziehungen nach Seelbach und der Verkehr auf der B 415 haben hingegen insgesamt seit 2005 deutlich zugenommen – was vor allem am starken Anstieg zwischen 2010 und 2015 liegt.

3.5.6 Erhebung des Durchgangsverkehrs

Um die Verflechtungen Lahrs mit dem Umland darzustellen und Aussagen zu treffen, wie stark die Straßen durch externen Verkehr belastet sind, wurde im Rahmen der Erhebungen an 12 ausgewählten Stellen eine automatisierte und anonymisierte Kennzeichenerfassung durchgeführt. Somit wurden ein- und ausfahrende Fahrzeuge an unterschiedlichen Knoten wiedererkannt und anhand ihrer Durchfahrzeit definiert, ob es sich um Quell-/Zielverkehr¹⁶ oder Durchgangsverkehr¹⁷ handelt.

Die Erhebung fand am Donnerstag, den 04.04.2019 von 0–24 Uhr statt.

16 Quell- bzw. Zielverkehr sind Fahrten aus bzw. in die Stadt (bzw. das definierte Untersuchungsgebiet), die dort beginnen bzw. enden. Darunter fallen z. B. Ein-/Auspendler – zweckunabhängig (Arbeit, Einkauf, Freizeit, ...).

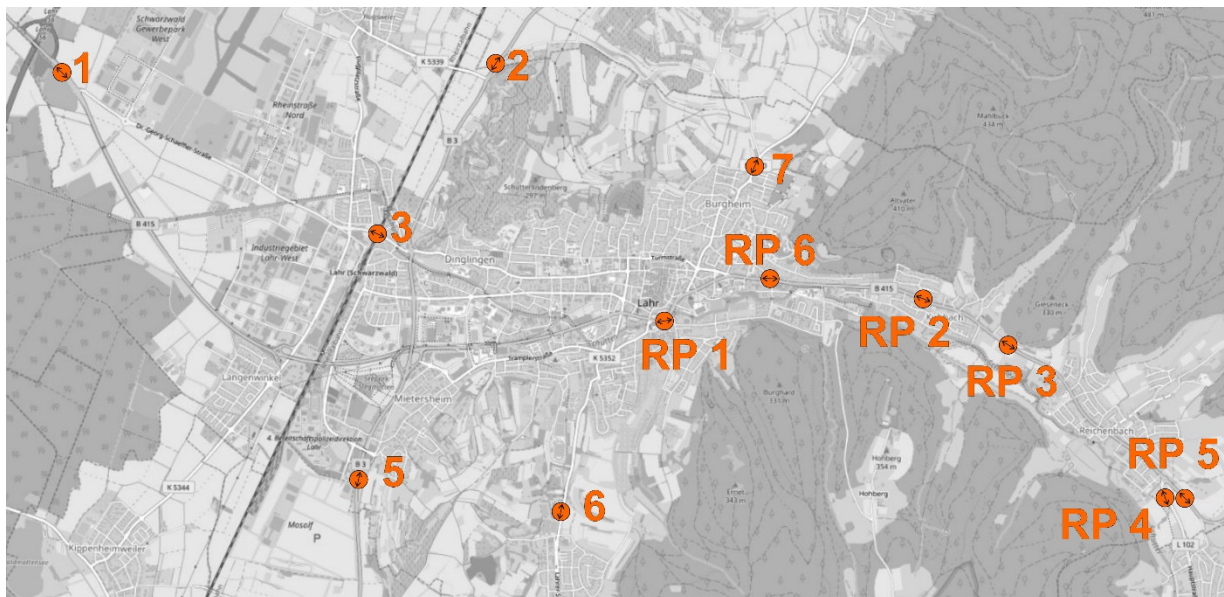
17 Als Durchgangsverkehr im gesamtstädtischen Sinn werden Fahrten definiert, die ohne Zwischenhalt das Stadtgebiet durchqueren, d. h. sie haben kein Ziel innerhalb der Stadt. Die Definition ist also abhängig von der Fahrzeit sowie des zuvor festgelegten Bezugsgebietes (Kordon).

Tabelle 28: Liste der Durchgangsverkehrszählstellen mit Kennzeichenerfassung 2019

#	Lage
1	B 415, nördl. Einmündung Dr.-Georg-Schaeffler-Str.
2	B 3, nördl. Einmündung K 5339
3	K 5344 (Rheinstr.), Höhe Bahntrasse
5	B3, südl. Rampen Vogesenstr. / Breisgaustr.
6	K 5352, südl. Einmündung Dammenmühle
7	Burgbühlstraße, südl. Einmündung Burgheimer Galgenberg
RP 1	B 415 (Tiergartenstraße), südl. Einmündung Schützenstr.
RP 2	B 415 (Geroldsecker Vorstadt), westl. Einmündung Breitmatten
RP 3	B 415 (Kuhbacher Hauptstr.), südwestl. Einmündung Brudertalstr.
RP 4	L 102, zw. Kreisverkehren B 415 / L 102 und L 102 / Am Bahndamm / Reichenbacher Weg
RP 5	B 415, Kreisverkehr B 415 / L 102, südöstl. Abzweig FR Biberach
RP 6	B 415 (Geroldsecker Vorstadt), westl. Einmündung Hildegard-Kattermann-Str.

Quelle: Planersocietät

Abbildung 96: Lage der Durchgangsverkehrszählstellen



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

Die folgende Grafik (vgl. Abbildung 97) stellt schematisch den gesamtstädtischen Durchgangsverkehr (Kfz inkl. Schwerverkehr, hochgerechnet auf DTV_w) dar. Es handelt sich also nur um Fahrten, die ohne Zwischenhalt das Lahrer Stadtgebiet durchqueren¹⁸. Dabei bleibt der genaue Streckenverlauf durch die Stadt unbekannt, ein Strompfeil kann sich durchaus auf mehrere Straßen aufteilen (z. B. über die B 415 und Dr.-Georg-Schaeffler-Straße). Die Belastungsstärken sind in unterschiedlichen Blaustufen dargestellt.

Es fällt auf, dass es insgesamt relativ wenig Durchgangsverkehr gibt, der in Gänze quer durch die Stadt fährt. So summiert sich dieser Verkehr z. B. auf der Ost-West-Achse am Querschnitt Ortszentrum auf lediglich knapp 3.000 Kfz/Werhtag auf. Eine ähnliche Summe ergibt sich auch in Kuhbach/ Reichenbach.

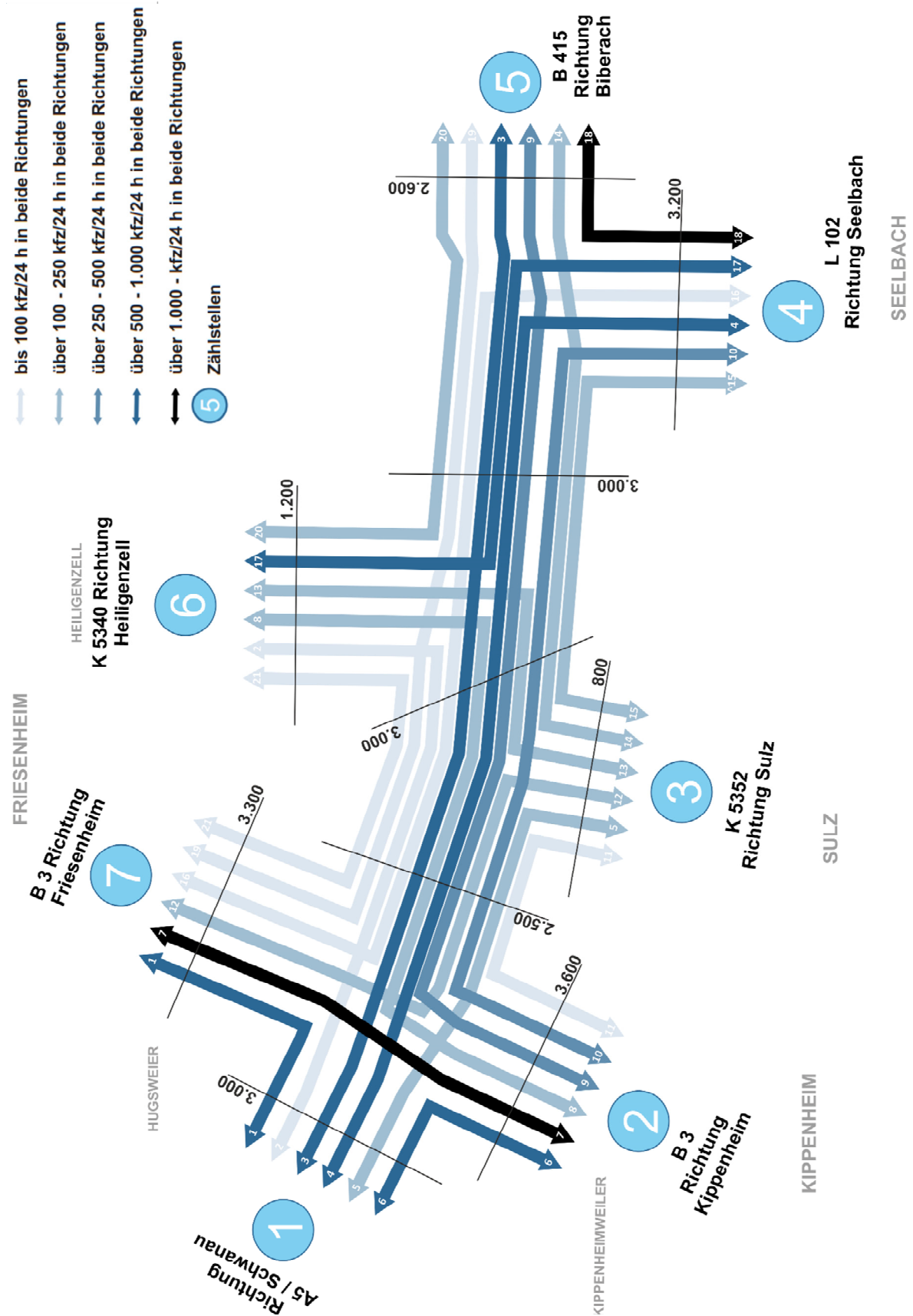
Dieses Ergebnis ist grundsätzlich positiv zu werten, bedeutet es doch, dass ein Großteil des Verkehrs in der Stadt auch einen städtischen Bezug (sei es Quell-, Ziel- oder Binnenverkehr) hat und somit auch durch entsprechende Maßnahmen beeinflussbar ist.

Sofern man den Begriff Durchgangsverkehr lediglich aus Sicht einzelner Ortsteile definiert (dargestellt wurde dies am Beispiel Kuhbach und Reichenbach) – also auch inklusive der Fahrten, die nicht durch die ganze Stadt führen, sondern über die beiden Stadtteile z. B. in der Innenstadt beginnen/ enden – ergibt sich ein anderes Bild (vgl. Abbildung 98):

Mit Blick auf eine mögliche Umgehung durch das Schuttertal könnte die heutige Bundesstraße in Kuhbach/ Reichenbach um bis zu ca. 5.000 Kfz/Werhtag entlastet werden. Mit Zwischenanbindung zwischen Kuhbach und Reichenbach könnte sich dies ggf. sogar um nochmals 6.000 bis 14.000 Kfz/Werhtag erhöhen, die nur einen Teil der Strecke befahren.

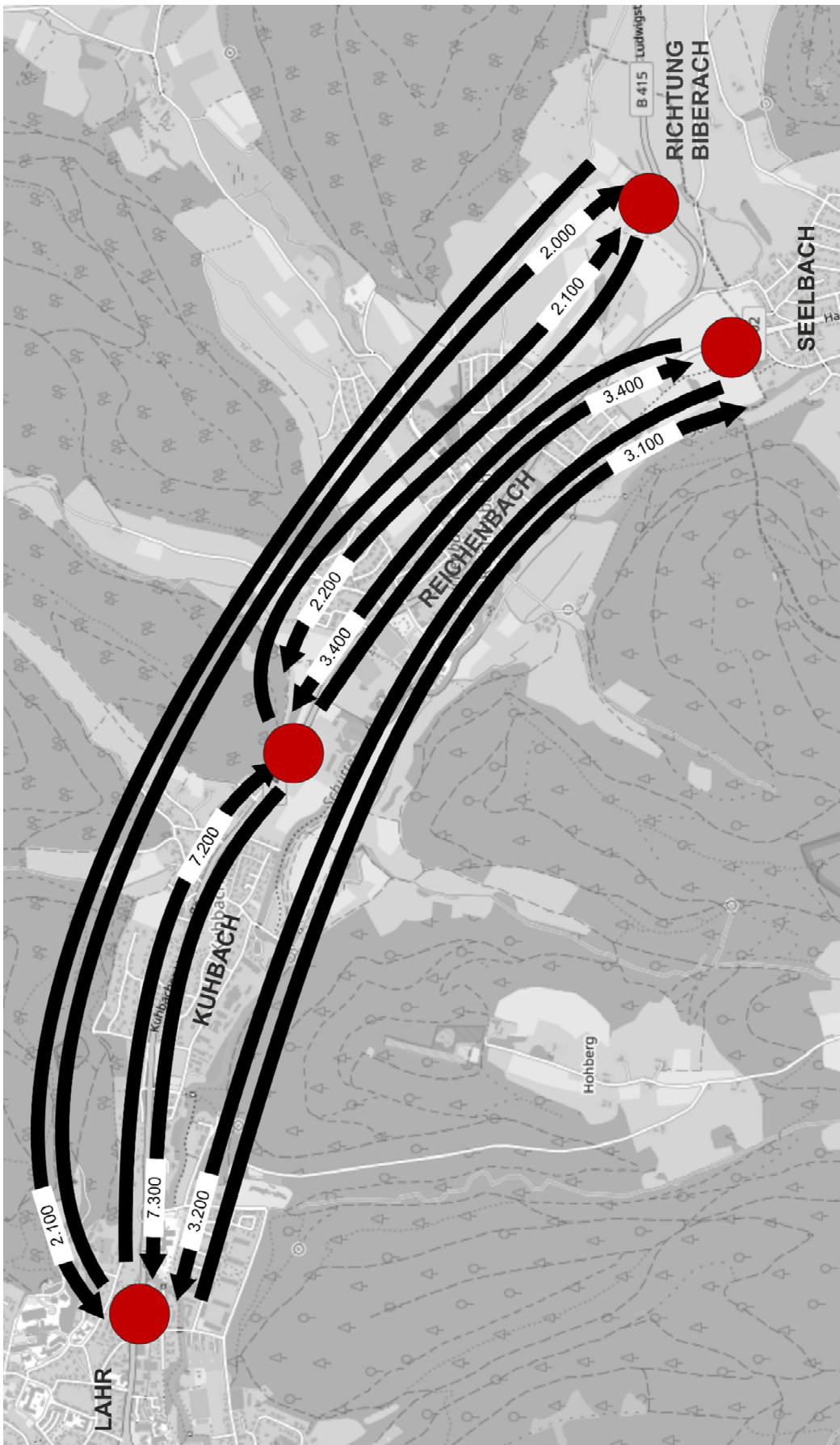
¹⁸ Aufgrund der technischen (Kennzeichenerfassung per Kamera) und methodischen (z. B. Definition der für Durchgangsverkehr relevanten Durchfahrzeit) Vorgehensweisen, sowie aufgrund von datumsabhängigen Schwankungen, kann die als Durchgangsverkehr definierte Verkehrsmenge in der Realität leicht abweichen (voraussichtlich im geringen, einstelligen Prozentbereich).

Abbildung 97: Durchgangsbeziehungen im Stadtgebiet (schematisch, Kfz/24h)



Erhebungsdaten: Geovista GmbH, Hochrechnung: Planersocietät

Abbildung 98: Durchgangsbeziehungen über Kuhbach/ Reichenbach (auch Ziel/ Quelle Innenstadt, Kfz/24h)



Erhebungsdaten: Geovista GmbH, Hochrechnung: Planersocietät; Karte: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.7 Straßenraumverträglichkeitsanalyse

Charakter und Zuschnitt der Straßen sind heute häufig so ausgelegt, dass prioritär der Kraftfahrzeugverkehr effizient abgewickelt wird. Dabei sollten innerstädtische, angebaute Straßenräume weitere Funktionen bedienen können. Sie sollen auch Raum für Aktivitäten neben der Verkehrsabwicklung bieten. Der Straßenraum ist neben Verkehrs- und Parkraum auch unmittelbarer Lebensraum der Anwohner, Ort zum Verweilen, von Spaziergängen, von Kinderspielen und Nachbarschaftstreffpunkt. Darüber hinaus ist speziell in Innenstädten der öffentliche Raum auch immer Fläche zur Präsentation von Waren, hat also wirtschaftliche Interessen zu befriedigen. Unter einer monofunktionalen, häufig Kfz-orientierten Straßenraumgestaltung sind andere Funktionen häufig zurückgedrängt. Die Tatsache, dass Straßenräume viele Jahrzehnte nahezu allein nach den Bedürfnissen des Autoverkehrs geplant und geprägt wurden, birgt ein erhebliches Konfliktpotenzial. Insbesondere die „langsame“ Dimension des Verkehrs, also vor allem der Fußverkehr, aber auch der Aufenthalt im Straßenraum, ist dabei in der Vergangenheit zum Teil vernachlässigt worden, sodass die nachfolgende Straßenraumverträglichkeitsanalyse die Gestaltung für die Nahmobilität sowie den Aufenthalt in den Mittelpunkt stellt.

Den Straßenraum bestimmen neben Regelbreiten und dem grundsätzlichen Vorhandensein von Infrastruktur weitere Indikatoren, die zum Teil quantifizierbar, teils aber auch subjektiver Natur sind. Die erhobenen Kfz-Belastungen stellen bei der Ermittlung der Belastung des Straßenraums einen wichtigen Aspekt dar. Lediglich diese Größe als Indikator für eine gelungene Straßenraumgestaltung heranzuziehen, würde allerdings nicht ausreichen. Eine schwach belastete Straße über die geringe Verkehrsstärke pauschal als attraktiv zu bezeichnen, greift zu kurz. Dieses wird z. B. bei Betrachtung der Gereutertalstraße in Reichenbach deutlich. Durch die Doppelstruktur, die den Gereutertalbach in Reichenbach begleitet, entsteht ein Straßenzug mit erhöhter Trennwirkung und nicht ausreichender Barrierefreiheit. Dadurch sinkt die Attraktivität der Nutzung durch Fuß- und Radverkehr – auch ohne starke Kfz-Verkehrsströme.

Im Rahmen der Straßenraumverträglichkeitsanalyse wurden systematisch Konfliktpotenzial und Qualität entlang ausgewählter und mit der Verwaltung abgestimmter Abschnitte von innerörtlichen Straßen bewertet.

Methodik

Entsprechend der unterschiedlichen Nutzungsansprüche wurden in die Straßenraumverträglichkeitsanalyse mehrere relevante Themenbereiche einbezogen. Hierzu zählen im Wesentlichen:

- die Umfeldnutzung und Art der Bebauung
- der motorisierte Verkehr
- die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- die Straßenraumgestaltung und -qualität

Diese Themenbereiche sind mit Bewertungskriterien belegt worden, die möglichst in allen Situationen zu finden sind, um eine gewisse Vergleichbarkeit und ein Problembewusstsein herstellen zu

können (vgl. Tabelle 29). Die Bewertungskriterien folgen dabei gängigen Entwurfsrichtlinien aus den aktuell geltenden technischen Regelwerken unter anderem aus RAS 2006 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen), ESG 2011 (Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete), EFA 2002 (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) und ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Tabelle 29: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse

Themenbereich	Bewertungskriterien
Umfeldnutzung und Art der Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> • Art der Umfeldnutzung (reines Wohnen, Gewerbe, Mischnutzung etc.) • Anbauart (ein-/beidseitig) und Dichte der Bebauung • Sensible Einrichtung (Schule/ Kita)
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisierte Geschwindigkeit • Subjektive Geschwindigkeit • Fahrbahnqualität
Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Baulicher Zustand der Wege • Bedingungen für Fußgänger/ Radfahrer im Längs- und Querverkehr, Trennwirkung
Straßenraum und Straßenraumqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Räumliche Proportionen (Verhältnis Seitenraum – Fahrbahn), Trennwirkung • Ruhender Verkehr: Lage und ggf. Beeinträchtigung (z. B. optisch) • Art und Wirkung von Grünelementen (privat und öffentlich)

Quelle: Eigene Darstellung

Die Bewertung basiert auf einer Begehung der einzelnen Abschnitte und der Analyse vorliegender Daten. Zur Untersuchung wurden beispielhafte Straßenabschnitte in Lahr ausgewählt, auf denen mit einem hohen und vielseitigen Nutzungsanspruch zu rechnen ist und die damit als besonders sensibel gelten. Untersucht werden im Hauptstraßennetz die zentralgelegenen Abschnitte in den Ortsteilen und bedeutende Straßenzüge im Innenstadtbereich. Durch eine umfassende Erhebung der Verkehrsbelastungen kann für alle Streckenabschnitte auch die aktuelle Kfz-Stärke abgeleitet werden und fließt in die Betrachtung mit ein.

Mit Ausnahme der Bewertung des straßenbegleitenden Grüns kann jedes Kriterium von 0 bis 2 Punkten das Ergebnis beeinflussen. Das Kriterium „Straßenbegleitendes Grün“ beeinflusst das Ergebnis von -1 bis +1, um den positiven Einfluss vorhandenen Grüns besonders hervorheben zu können. Mit steigender Punktzahl des Gesamtergebnisses wird der zu erhebende Straßenraum schlechter bewertet, sodass ein Gesamtergebnis mit hoher Punktzahl ein schlechtes Ergebnis widerspiegelt. Ergebnis der Verträglichkeitsanalyse ist je Straßenraum ein Punktwert, der die in der folgenden Tabelle dargestellten Klassen der Verträglichkeit widerspiegelt:

Tabelle 30: Bewertungssystematik

Punktwertklasse	Erklärung
Von 3 bis 6	verträglich: Der Straßenabschnitt weist keine oder nur sehr geringe Mängel in Hinblick auf die Verträglichkeit auf. Es leitet sich i. d. R. nur ein nachgeordneter Handlungsbedarf ab.
Von 6 bis 8	weitestgehend verträglich: Der Straßenabschnitt weist einzelne Mängel auf, die Verträglichkeit ist insgesamt aber positiv zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht Handlungsbedarf.
Von 8 bis 10	eingeschränkt verträglich: Der Straßenabschnitt weist eine vermehrte Anzahl an Mängeln auf, wobei mehrere Nutzergruppen und Bereiche betroffen sind.
Über 10 Punkte	nicht verträglich: In nahezu allen Bereichen sind größere Mängel festzustellen. Es besteht vordringlicher Handlungsbedarf.

Quelle: Eigene Darstellung

Das Gesamtergebnis wird in gewissen Situationen auch noch von Auf- und Abschlägen oder Gewichtungen beeinflusst. Die Art der Nutzung und die Bebauung wirken sich mit Auf- und/ oder Abschlägen auf die Bruttopunktzahl aus. Die Kriterien „Geschwindigkeit“ und „baulicher Zustand“ summieren Teilaspekte¹⁹ und werden deswegen schwächer gewichtet, um gleichwertig in das Gesamtergebnis einzufließen. Diese beiden Kriterien fließen deswegen unter Umständen mit Zahlwerten ein, die nicht ganzzahlig sind.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse sind tabellarisch (vgl. Abbildung 99) aufbereitet. Anhand einzelner Kriterien sollen Schwerpunkte einer verträglichen Straßenraumgestaltung verdeutlicht werden. Durch das Aufzeigen von Schwachpunkten und Stärken aus den Abschnitten kann verdeutlicht werden, wie Straßenräume gestaltet werden können, um einer Vielzahl an Nutzungsansprüchen gerecht werden zu können.

In Lahr lassen sich Straßenabschnitte aus allen Bewertungsklassen identifizieren. Die Straßenzüge Kuhbacher Hauptstraße und Gereutertalstraße (Reichenbach) sowie ein Abschnitt auf der Dinglinger Hauptstraße (Glockengumpen bis Alte Straße) fallen im gewählten Bewertungsraster in die Kategorie *nicht verträglich*. Die überwiegende Mehrheit der bewerteten Straßenabschnitte befindet sich in den Kategorien *weitestgehend verträglich* und *verträglich*. Dieses Ergebnis, mit mehr positiv bewerteten als negativ bewerteten Straßenabschnitten zeigt, dass in Lahr schon heute Rahmenbedingungen geboten sind, die Attraktivität abseits des Kfz-Verkehrs bieten. Straßenzüge werden häufig mit einem ansprechenden Grün begleitet, das sich im öffentlichen Raum und zum Teil auch im privaten Raum befindet. Der Bewertungstabelle ist allerdings auch zu entnehmen, dass es in einzelnen Themen Entwicklungschancen gibt. Die Querungssituation bildet sich über die Analyse als Thema mit Entwicklungspotenzial heraus. Auch die Verteilung von Fahrbahn zu Seitenraum ist in vielen Bereichen noch „ganz klassisch“ zu Gunsten der Fahrbahn verteilt.

¹⁹ „baulicher Zustand“: Gehweg/ Radweg (wenn vorhanden und Fahrbahn/ „Geschwindigkeit“: signalisierte Geschwindigkeit/ gefühlte gefahrene Geschwindigkeit während der Erhebung

Abbildung 99: Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse (tabellarisch)

ID	Merkmale Straße	gewichtete Kriterien										Bewertung					
		Verkehrs- belastung	Geschwin- digkeit	baulicher Zustand	räumliche Proportionen	Querungs- situation	Trenn- wirkung	Fußverkehr längs	Radverkehr längs	Parken	Grün	Punktzahl ohne Auf-/Abschlag	Ab-/ Aufschlag Nutzung	Ab-/ Aufschlag Bebauung	Punktzahl mit Auf-/Abschlag		
2	Hugsweiler Hauptstraße	0,0	1,0	0,3	1,0	2,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,3	0,5	7,3
3	Flugplatzstraße	0,0	1,0	0,7	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	6,2
4	Hugsweiler Kirchstraße	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,3	0,5	6,9
5	Langenwinkel Hauptstraße	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	-1,0	1,0	0,0	6,0
6	Langenwinkel Eichholzstraße	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,5	5,5
7	Langenwinkel Eichholzstraße	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	-1,0	0,0	0,5	5,5
8	Kippenheimweiler Kaiserswaldstraße	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	1,0	-1,0	0,3	0,5	5,8
9	Mietersheim Hauptstraße	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,0	0,2	0,4	4,6
10	Reichenbach Gereutalstraße	0,0	0,0	0,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	10,6
11	Kuhbacher Hauptstraße	1,0	0,0	0,7	1,0	0,0	2,0	0,0	2,0	1,0	1,0	2,0	1,0	0,0	1,8	0,9	11,9
12	Dinglinger Hauptstraße	1,0	0,0	0,7	1,0	0,0	2,0	0,0	2,0	1,0	2,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,9	9,5
13	Dinglinger Hauptstraße	0,5	0,5	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	1,0	-0,5	0,0	0,9	10,4
14	Dinglinger Hauptstraße	0,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	-1,0	0,3	0,5	7,5
15	Lahrer Straße / Sulz	0,0	0,5	0,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	-1,0	0,0	0,0	6,5
16	Lahrer Straße / Sulz	0,0	0,5	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0	-0,5	1,1	0,5	7,4
17	Feuerwehrstraße	0,0	0,5	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0	-1,0	0,0	0,0	6,5

Quelle: Eigene Auswertung

Ableitungen aus den Ergebnissen der Straßenraumverträglichkeitsanalyse

Aus den Ergebnissen der Straßenverträglichkeitsanalyse lassen sich grundsätzliche Herausforderungen aus einzelnen Kriterien ziehen. Hier soll auf die Kriterien eingegangen werden, bei denen die Straßenraumverträglichkeitsanalyse die größten Herausforderungen erkennt. Darauf folgt die exemplarische Beschreibung eines verträglichen Straßenabschnitts und eines nicht verträglichen Straßenabschnitts.

Herausforderungen

Die Ergebnisse zeigen eine besondere Herausforderung beim *Queren* der beobachteten Abschnitte für Fußgänger. Häufig gibt es keine oder zu wenige Querungshilfen. Dabei braucht es nicht immer Querungshilfen, die dem Fußverkehr einen Vorrang gewähren. Rein bauliche Unterstützung in Form von Mittelinseln können zum Teil zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls beitragen. Es sei darauf hingewiesen, dass das Kriterium der Querungshilfe mit einer erhöhten Sensibilität bewertet wurde. Das Land Baden-Württemberg hat innerhalb des Leitfadens *Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg* (vgl. VM BW: 2019) grundsätzlich die Möglichkeit eingeräumt, Fußgängerüberwege (Zeichen 350) wieder in Straßenabschnitten anzuordnen, die sich in Tempo 30 Zonen befinden und schützenswerte Fußgängergruppen unterstützen. Auffällig sind fehlende Querungsmöglichkeiten unter anderem in der Hugsweierer Hauptstraße. Dort beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach StVO 50 km/h kombiniert mit dem Schild „freiwillig 40 km/h“. Eben-

Abbildung 100: Fehlende Querung über Lahrer Straße



Quelle: Planersocietät

falls über weite Abschnitte wird auf der Lahrer Straße in Sulz dem Fußverkehr keine Querungsmöglichkeit geboten. Verstärkend kommt hinzu, dass die Brücken über den Sulzbach heute nur geringe Aufstellflächen besitzen, bevor der Fußgänger die Fahrbahn betreten muss. Die Bauwerke sind darüber hinaus nicht barrierefrei ausgebaut. Die Fahrbahn der Lahrer Straße muss dann ohne Querungshilfe an einem Stück gequert werden (vgl. Abbildung 100).

Die Kriterien *Trennwirkung* und *Querungssituation* hängen thematisch eng miteinander zusammen und bedingen sich in vielen Situationen gegenseitig. Die Herausforderungen für einen Straßenraum, die aus dem Kriterium *Trennwirkung* entstehen, sind exemplarisch durch die Situation an der Lahrer Straße und der Gereutertalstraße in Reichenbach zu verdeutlichen. Beide Straßenzüge werden durch einen Bachlauf geprägt, der durch Brücken gequert werden kann. Diese Brücken sind bis auf einzelne wenige Ausnahmen nicht barrierefrei. Das erschwert das Queren der Bäche mit Hilfsgeräten wie Rollatoren, Kinderwagen oder Ähnlichem und erhöht somit die Trennwirkung. Über diese natürliche Trennwirkung kann in anderen Straßenabschnitten z. B. auch von der Kfz-Verkehrsstärke

eine Trennwirkung ausgehen, wie in der Dinglinger Hauptstraße oder der Kuhbacher Hauptstraße. Breite Fahrbahnen erschweren das Queren und erhöhen ebenso die Trennwirkung für Fußgänger.

Breite Fahrbahnen bedingen knappe, nicht ausreichend ausfallende Seitenräume. Herausforderungen aus diesem Themenbereich werden im Kriterium *räumliche Proportionen* untersucht. Überwiegend sind Straßenräume heute zugunsten der Fahrbahn angelegt. Zurückzuführen ist dies auf Planungsleitlinien wie der *autogerechten Stadt* und älteren Verwaltungsvorlagen, die dazu anhalten, Fahrbahnquerschnitte in bebauten Bereichen in der Breite unverändert fortzuführen. Eine Nahmobilität mit attraktivem Straßenraum entsteht bei einer Flächenverteilung zu Gunsten des Seitenraums. Als optimal wird aktuell die Verteilung von linkem und rechten Seitenraum zur Fahrbahn von 30 % : 40 % : 30 % angesehen. Diese Verteilung ist auf den betrachteten Straßenräumen in Lahr nicht anzutreffen. Häufig dominieren enge Seitenbereiche, die dem Fußgänger keine komfortable Gehlinien bieten und Menschen mit Rollstühlen oder Kinderwagen durch häufige Wechsel in der Längs- und Querneigung durch Hofeinfahrten die Nutzung erschweren.

Abbildung 101: Flächenverteilung zugunsten der Fahrbahn (Hugsweier) (links); Kaiserwaldstraße Kippenheimweiler ohne Radinfrastruktur (längs) (rechts)



Quelle: Planersocietät

Der Seitenraum wird dabei in einzelnen Situationen auch durch den Radverkehr mitgenutzt, sodass sich die Konfliktsituation noch einmal erhöht. Die Straßenraumverträglichkeitsanalyse zeigt in dem Kriterium *Radverkehr längs*, dass sich innerhalb von Straßenzügen auch entlang von Abschnitten mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht immer Radverkehrsinfrastruktur befindet. Davon können konfliktreiche Nutzungen des Seitenbereichs ausgehen. Besonders auffällig ist das Fehlen einer Radinfrastruktur im Stadtteil Kippenheimweiler und Kuhbach auf den Stadtdurchfahrten und auf der Dinglinger Hauptstraße.

Ein verträglicher und nicht verträglicher Straßenraum

Der untersuchte Abschnitt der *Gereutertalstraße* in Reichenbach wird in der Straßenraumverträglichkeitsanalyse als *nicht verträglich* eingestuft. Hauptsächlich die Trennwirkung und die fehlenden barrierefreien Querungsmöglichkeiten führen zu diesem Ergebnis. Die Gereutertalstraße führt zu beiden Seiten des Gereutertalbaches Straßeninfrastruktur. Die nördliche Straße ist als Fahrbahn dem Fahrzeugverkehr gewidmet. Der Fahrzeugverkehr erreicht darüber den Golfclub und die Aussiedlerhöfe. Die Verkehrserhebung hat ein Aufkommen von ca. 2.000 Kfz pro Werktag ermittelt. Entlang des Teils der Gereutertalstraße, auf der die Fahrzeuge fahren, gibt es keinen durchgehenden baulich gesicherten Seitenbereich für den Fußverkehr. Der Abschnitt der Gereutertalstraße, der sich südlich des Baches befindet, ist zwischen Burgstraße und Lindenstraße als Fußweg (Zeichen 239) ausgewiesen. In Kombination mit dem Lindenplatz ergibt sich eine platzartige Fläche für den Fußverkehr mit Aufenthaltsfunktion. Trotz der Widmung als Fußweg wurden am Tag der Erhebung parkende Fahrzeuge in dem Abschnitt angetroffen.

Die *Eichholzstraße in Langenwinkel* wird in der Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung als *verträglich* bewertet. Der beobachtete Straßenabschnitt von der Langenwinkler Hauptstraße bis zur Georg-Kappus-Straße bietet zum Zeitpunkt der Erhebung attraktive Elemente für die Nutzung und den Aufenthalt aller Verkehrsteilnehmer. Die Einfahrtssituationen an beiden Enden des Abschnitts sind durch eine Verengung und einen Belagswechsel so gestaltet, dass der Kfz-Lenker auf die Charakteristik eines temporeduzierten Straßenabschnitts mit Wohnbebauung effektiv hingewiesen wird. Diese Elemente der Geschwindigkeitsreduzierung durch Einbauten und Markierungen auf der Fahrbahn wiederholen sich im Verlauf der Straße. Zum Zeitpunkt der Erhebung konnte unter anderem wegen dieser temporeduzierenden Elemente festgestellt werden, dass sich die Kfz mehrheitlich an die zugelassene Geschwindigkeit halten. Dem Fußverkehr wird im Seitenraum ein ausreichend breiter Gehweg geboten, der stellenweise von der Fahrbahn abgesetzt ist. Die Querung der Fahrbahn erscheint durch die gefahrene Geschwindigkeit und die Einbauten auf der Fahrbahn problemlos. Innerhalb des Straßenzugs stehen Bäume, die alleeartig eine Straßenseite begleiten. Im südlichen Teil kann von der Straße ein Spielplatz direkt erreicht werden. Die Barrierefreiheit wird an einzelnen Stellen durch fehlende Bordabsenkung und Infrastruktureinbauten (DSL-Versorgerkasten) erschwert.

Abbildung 102: Einfahrtssituation Belagswechsel (l.); temporeduzierende Einbauten und Markierungen (r.)



Quelle: Planersocietät

3.5.8 Kurzfazit

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

- ⊕ Sehr gute Erreichbarkeit mit dem MIV
- ⊕ Direkter Autobahnanschluss der Gewerbegebiete
- ⊕ Gut ausgebautes Hauptverkehrsstraßennetz mit z. T. „Grüner Welle“-Schaltung
- ⊕ Verkehrsberuhigte, aber befahrbare Innenstadt (z. B. Rathausplatz, Urteilsplatz)
- ⊙ Nahezu durchgängige Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, baulich nicht immer klar
- ⊙ Innerstädtische Parallelen zur B 415 (z. B. Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße, Schwarzwaldstraße/ Lotzbeckstraße) entlasten die Bundesstraße, belasten aber zugleich auch die angrenzenden Siedlungsbereiche
- ⊙ Vergleichsweise geringer Durchgangsverkehr (aus gesamtstädtischer Sicht), jedoch teils hohe Verkehrsbelastung auf Hauptachsen (als stadtteilbezogener Durchgangsverkehr)
- ⊖ Starke Belastung auf der Ost-West-Achse
- ⊖ Enge, oft vielbefahrene Ortsdurchfahrten (z. B. Reichenbach, Kuhbach, Sulz); aber auch in der Innenstadt selbst (B 415/ Tiergartenstraße)
- ⊖ Schwierige Erschließungssituation Ortenau Klinikum und Clara-Schumann-Gymnasium (Lage in gewachsener Struktur)
- ⊖ Stetige Verkehrszunahmen und damit steigende Konkurrenz um den innerstädtischen Straßenraum (v. a. mit dem Radverkehr)
- ⊖ Aufteilung des Straßenraumes auch in zentralen Bereichen häufig stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet; erschwerte Querungsbedingungen für den Fußverkehr (Straßenraumverträglichkeitsanalyse)