

3.5 Fließender motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung und den Verkehrszählungen sowie der Verkehrsmo-
dellierung zeigt sich, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) bei der alltäglichen Mobilität in
Lahr eine bedeutende Rolle spielt. Mit 59 % der Wege (9 % davon als Mitfahrer) macht er über die
Hälfte des Verkehrs der Lahrer Bevölkerung aus. 96 % der Haushalte verfügt über mindestens einen
Pkw, 50 % sogar über zwei und mehr. Die Pkw-Ausstattung liegt somit deutlich über dem Durch-
schnitt.

Diesen Ansprüchen entsprechend ausgelegt ist das Hauptverkehrsstraßennetz in der Stadt. Nahezu
alle Bereiche sind mit dem Auto erreichbar, lediglich die Innenstadt verfügt über eine weitgehend
autofreie Fußgängerzone (Lieferverkehr frei zwischen 6–11 Uhr, vgl. Kapitel 0) sowie einen ver-
kehrsberuhigten Kernbereich um diese herum.

Konflikte ergeben sich überall dort, wo der Autoverkehr durch dicht bebautes Gebiet geführt wird
und mit anderen Verkehrsmitteln um die knappen Räume konkurriert bzw. Anwohner unter den
Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs leiden. Dort wurde zumeist durch Verkehrsberuhi-
gungsmaßnahmen entgegengewirkt (flächendeckend beruhigte Wohngebiete), auf den Hauptver-
kehrsachsen ohne große Ausweichmöglichkeit führt dies jedoch nur zu einer Minderung der nega-
tiven Folgen (z. B. Lärm), eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs ist dort nicht immer möglich.

Im Folgenden werden das vorhandene Straßennetz, die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten, die MIV-
Erreichbarkeit sowie die Belastung der Straßen als Grundlage für die weiteren Analysen und spätere
Maßnahmenentwicklung näher beleuchtet. Des Weiteren wurde ein Schwerpunkt auf die Bewer-
tung der Verträglichkeit ausgewählter Straßenabschnitte mit besonderen Nutzungsansprüchen ge-
legt (vgl. Kapitel 3.5.7).

3.5.1 Straßennetz und -gliederung

Städtische Straßennetze müssen vielfältige Aufgaben erfüllen können. Im Vordergrund steht die
klassische, effiziente Kfz-Verkehrsabwicklung, nach der lange Zeit die Straßenräume und Netze aus-
gelegt und geplant wurden. Immer mehr Wert wird inzwischen jedoch auch wieder auf die ur-
sprünglichen Nutzungsansprüche städtischer Straßenräume – wie z. B. Aufenthaltsfunktion, ausrei-
chend breite und barrierefreie Seitenräume und Platz für alternative Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖV)
– gelegt. Gerade mit Blick auf wachsende Umweltbelastungen sollte definiert werden, welche Stra-
ßen für eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs benötigt werden und auf welchen auch
andere Aspekte wieder zum Wohle der Anwohner gestärkt werden können bzw. müssen.

Zur Analyse des Straßennetzes der Stadt Lahr wurde das hierarchisch gestufte Netzsystem einer
Funktionalitätsanalyse unterzogen. Neben Aspekten der zusammenhängenden Netzbildung und
der Leistungsfähigkeit (im Netz erkennbare Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung) wurde dabei
auch die Funktion der Straßenräume und deren Umfeldnutzung (z. B. Aufenthaltsfunktion und Ver-
kehrssicherheitsaspekte bei Wohnbebauung) betrachtet.

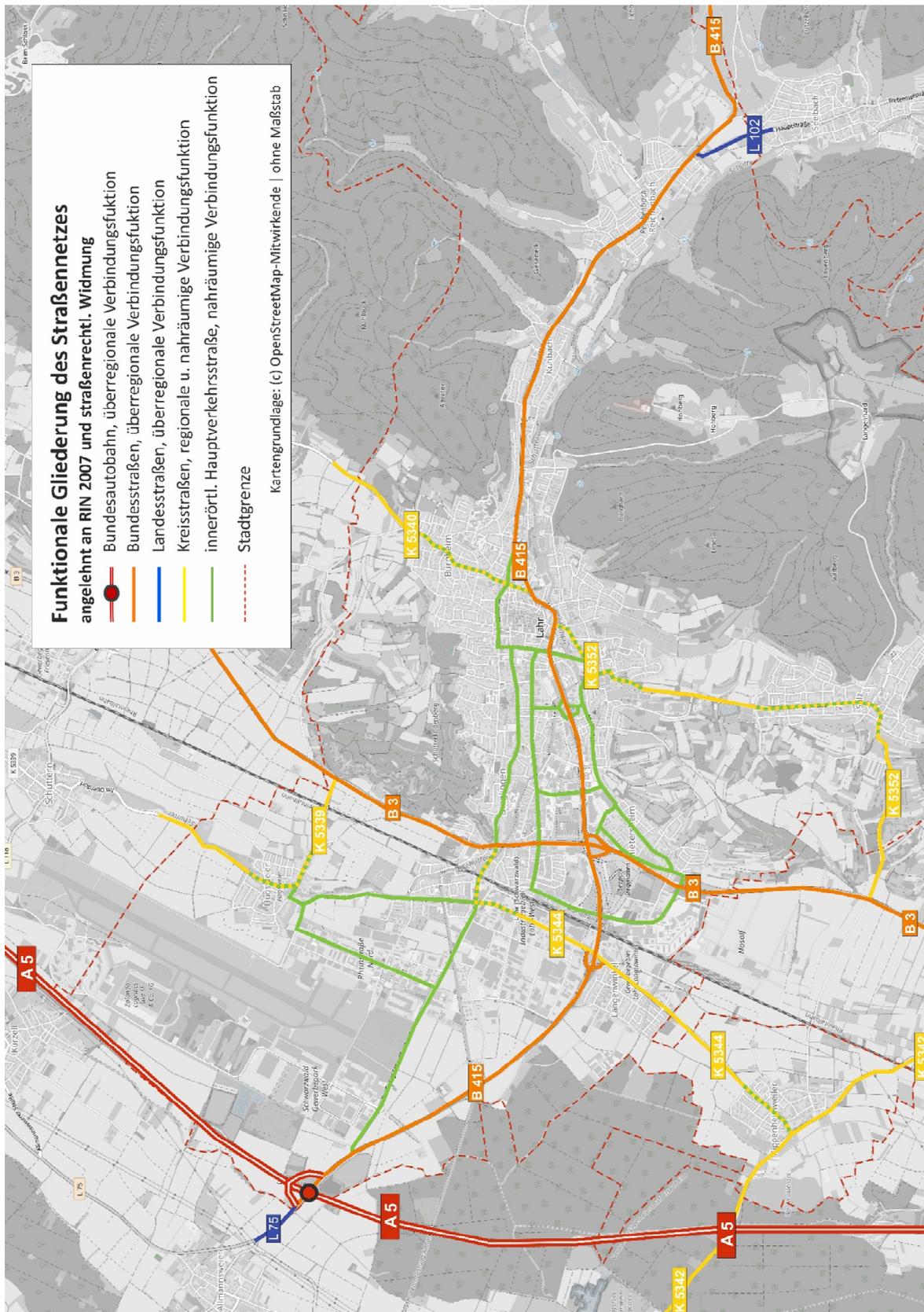
Lahr verfügt über ein weitgehend effizientes, übergeordnet klassifiziertes Straßennetz, welches mit
den beiden Bundesstraßen B 415 und B 3 die wichtigen Ost-West- als auch Nord-Süd-Achsen er-
schließt. Die Hauptströme im Kfz-Verkehr werden z. T. über Lichtsignalanlagen mit „Grüner Welle“-

Schaltung effizient abgewickelt. Im Westen der Stadt stellt die B 415 eine gewisse Barrierewirkung dar. Im Ortskern und in den östlichen Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach entspricht die Verkehrsbelastung nicht dem eher innerstädtischen Ausbauzustand. Folglich kommt es zu Luft- und Lärmbelastungen und einer eingeschränkten Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Hauptstraße. Aus diesem Grund ist eine teils kontrovers diskutierte Umgehungslösung durch das Schuttetal in Planung, welche einerseits die Ortslagen entlang der heutigen Bundesstraße im Osten der Stadt entlasten, andererseits jedoch den Naturraum im Schuttetal zerschneiden würde. Für die Innenstadt würde die Umgehung vermutlich wenig Entlastung bringen, da die Verkehre dort dann trotzdem noch das dortige „Nadelöhr“ passieren müssten.

Die meisten Stadtteile werden durch Kreisstraßen an das Hauptverkehrsstraßennetz angeschlossen. Im bebauten Bereich überschneiden sich diese z. T. mit innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Dort erfüllen sie sowohl eine Verbindungs- als auch eine Aufenthaltsfunktion mit meist dichter Randbebauung (z. B. Dinglinger Hauptstraße, Werderstraße, u. v. a.). Zudem lassen sich weitere innerörtliche Hauptverkehrsstraßen identifizieren, auf denen derzeit noch der Kfz-Verkehr eine bedeutende Rolle einnimmt, gleichzeitig aber auch andere städtische Nutzungen in den Vordergrund treten (z. B. B 415 in der Innenstadt). Diese Bereiche sind in den folgenden Planungen besonders kritisch zu betrachten und weisen sensible Nutzungsmischungen auf.

Landesstraßen gibt es nur noch an den Stadtgrenzen nach Seelbaach und Allmannsweier. Ihre überregionale Verbindungsfunktion wird in Lahr durch die Bundesstraßen überlagert und mit abgedeckt. Eine großräumig übergeordnete Funktion nimmt im Westen die Autobahn A 5 mit der Anschlussstelle an die B 415 ein. In der Karte ist das klassifizierte Straßennetz in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) sowie die vorhandene straßenrechtliche Widmung abgebildet:

Abbildung 88: Klassifiziertes Straßennetz (Bestand)



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

3.5.2 Zulässige Geschwindigkeiten

Im innerörtlichen Straßennetz von Lahr gilt auf den gemäß der Klassifizierung übergeordneten Straßen (Landes- und Kreisstraßen sowie innerörtliche Hauptverkehrsstraßen) in der Regel eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h. Auf einigen Ortsdurchfahrten wurde diese auf 40 km/h reduziert (so z. B. auf der B 415 in Kuhbach und Reichenbach sowie auf der Lahrer Straße in Sulz). Teils ist dies auch als freiwillige Empfehlung beschildert. Außerhalb des bebauten Stadtgebietes gilt in der Regel 70 km/h oder mehr.

Abseits der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen wurde die Geschwindigkeit flächendeckend auf 30 km/h beschränkt. Nahezu alle Wohngebiete in Lahr sind verkehrsberuhigt (30er-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich).

Der Kern der Innenstadt ist autofreie Fußgängerzone und auch viele weitere Straßen rund um das historische Zentrum sind verkehrsberuhigt. Zudem gibt es eine 20er-Zone entlang der Bismarckstraße (Einbahnregelung) und über den Rathausplatz. Der gesamte Bereich ist fußgängerfreundlich angelegt und weist einen shared-space-ähnlichen Charakter auf. Nichts desto trotz bemängelten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung viele Anwesende den dortigen Pkw-Verkehr.

Abbildung 89: Hauptstraßen und Verkehrsberuhigung in Lahr



Quelle: Planersocietät (o. l.: B 415/ Tramplerstraße/ M.-Luther-Str.; o. r.: freiwillig Tempo 40, Ortseingang Sulz, Heitergaß; u. l.: verengte, ursprünglich überbreite Fahrbahn; u. r.: Verkehrsberuhigung im Nebennetz)

Die Zählergebnisse wurden nach Verkehrsarten ausgewertet und gemäß HBS¹⁵ auf die durchschnittliche, jährliche Tagesbelastung (DTV und DTV_w) hochgerechnet. An folgenden Zählstellen wurde erhoben:

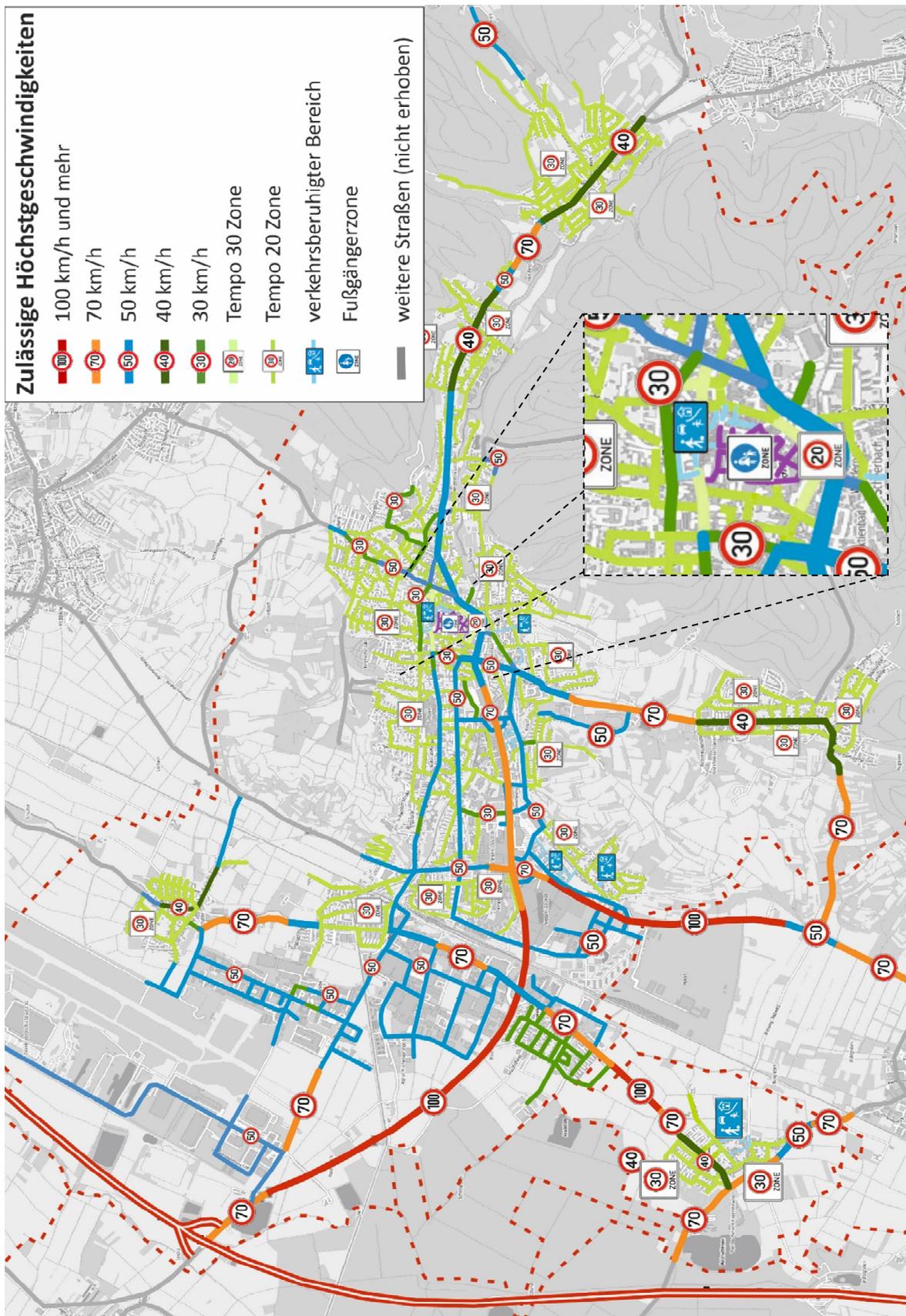
Tabelle 26: Liste der erhobenen Zählstellen 2019

#	Lage	Zähltag
KP 1	B 415 – Dr.-Georg-Schaeffler-Str.	04.04.2019
KP 2	K 5342 – Kaiserswaldstr.	28.03.2019
KP 3	Hugsweierer Hauptstr. – Hugsweierer Kirchstr.	28.03.2019
KP 4	Rheinstr. – Raiffeisenstr. – Flugplatzstr.	04.04.2019
KP 5	B 415 Auffahrt – Raiffeisenstr.	28.03.2019
KP 6	B 415 Abfahrt – Raiffeisenstr.	28.03.2019
KP 7	B 3 – Hugsweierer Hauptstr.	04.04.2019
KP 8	Rheinstr. – Freiburger Str. – Dinglinger Hauptstr.	04.04.2019
KP 9	Vogesenstr. – Schwarzwaldstr. – Bahnhofplatz	28.03.2019
KP 10	Schwarzwaldstr. – Freiburger Str.	04.04.2019
KP 11	B 415 – Rampe West B 3	04.04.2019
KP 12	B 415 – Rampe Ost B 3	04.04.2019
KP 13	B 3 – Im Götzmann	04.04.2019
KP 14	Obermatten – Vogesenstr. – Allmendstr.	28.03.2019
KP 15	Vogesenstr. – Breisgaustr. – Weidenstr.	28.03.2019
KP 16	Mietersheimer Hauptstr. – Im Götzmann	28.03.2019
KP 17	Mietersheimer Hauptstr. – O.-Hahn-Str.	28.03.2019
KP 18	Schwarzwaldstr. – Otto-Hahn-Str. – Altmühlgasse	28.03.2019
KP 19	Tramplerstr. – Dreyspringstr.	28.03.2019
KP 20	Lotzbeckstr. – Dreyspringstr.	28.03.2019
KP 21	Kaiserstr. – Goethestr.	28.03.2019
KP 22	Lotzbeckstr. – Alte Bahnhofstr. – Goethestr.	28.03.2019
KP 23	Tiergartenstr. – Alte Bahnhofstr.	04.04.2019
KP 24	Tramplerstr. – Werderstr. – Alte Bahnhofstr.	28.03.2019
KP 25	Tiergartenstr. – Werderplatz	04.04.2019
KP 26	Schäferereigasse – Tiergartenstr. – Schützenstr.	04.04.2019
KP 27	Doler Platz – Tiergartenstr. – Max-Planck-Str.	04.04.2019
KP 28	Tiergartenstr. – Bismarckstr. – Gärtnerstr.	04.04.2019
KP 29	Bismarckstr. – Geroldsecker Vorstadt – Friedrichstr.	04.04.2019
KP 30	Turmstr. – Gärtnerstr. – Friedrichstr.	04.04.2019
KP 31	Burgheimer Str. – Stefanienstr.	04.04.2019
KP 32	Stefanienstr. – Altfelixstr. – Altvaterstr.	04.04.2019
KP 33	Burgbühlstr. – Kirschbaumallee	04.04.2019
KP 34	Geroldsecker Vorstadt – Hohbergweg	04.04.2019
KP 35	Lahrer Str. – Sulzbergstr.	04.04.2019
KP 36	Dr.-Georg-Schaeffler-Str. – Einsteinallee	04.04.2019
KP 37	Dr.-Georg-Schaeffler-Str. – R.-Haungs-Str.	04.04.2019
KP 38	K 5344 - Kaiserwaldstr. – Im Stritacker	28.03.2019
KP 39	B 3 – K 5352	04.04.2019
KP 40	Bertha-von-Suttner-Allee – Hohbergweg	28.03.2019
RP 1	B 415 – Tiergartenstr., südl. Schützenstr.	04.04.2019
RP 2	B 415 – Geroldsecker Vorstadt, westl. H.-Kattermann-Str.	04.04.2019
RP 3	B 415 – Kuhbacher Hauptstr., südwestl. Brudertalstr.	04.04.2019
RP 4	L 102, zw. B 415 / L 102 und L 102 / Am Bahndamm / Reichenbacher Weg	04.04.2019
RP 5	B 415, Kreisverkehr B 415 / L 102, südöstl. Abzweig FR Biberach	04.04.2019

Quelle: Planersocietät

15 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001), Fassung von 2009, Köln

Abbildung 90: Zulässige Fahrgeschwindigkeiten im MIV-Netz



Quelle: Stadt Lahr und eigene Erhebungen; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.3 Erreichbarkeit mit dem MIV

Mit dem Auto ist man in und um Lahr vergleichsweise schnell unterwegs. Alle wichtigen Ziele sind mit wenig Zeitaufwand erreichbar.

Während im Stadtgebiet ein erkennbarer Erreichbarkeitsvorteil auf der Ost-West-Achse liegt (über die B 415), ist großräumig eine deutlich bessere Erreichbarkeit entlang der Nord-Süd-Achse (Autobahn 5) erkennbar. Dies ist u. a. auch den geografischen Gegebenheiten geschuldet, an die ebenfalls das Straßennetz ausgerichtet wurde. So stellen der Rhein und die Bundesgrenze nach Frankreich sowie der weniger stark besiedelte Schwarzwald natürliche Barrieren dar.

Nichtsdestotrotz kann jeder Punkt im Stadtgebiet in 15–30 Min. (abhängig von aktueller Verkehrsbelastung) mit dem Auto erreicht werden. Innerhalb einer Stunde ist man – dank der nahen Autobahnverbindung – in größeren Städten wie z. B. Karlsruhe oder Freiburg.

Tabelle 25: Reisezeiten und Distanzen ausgewählter Städte

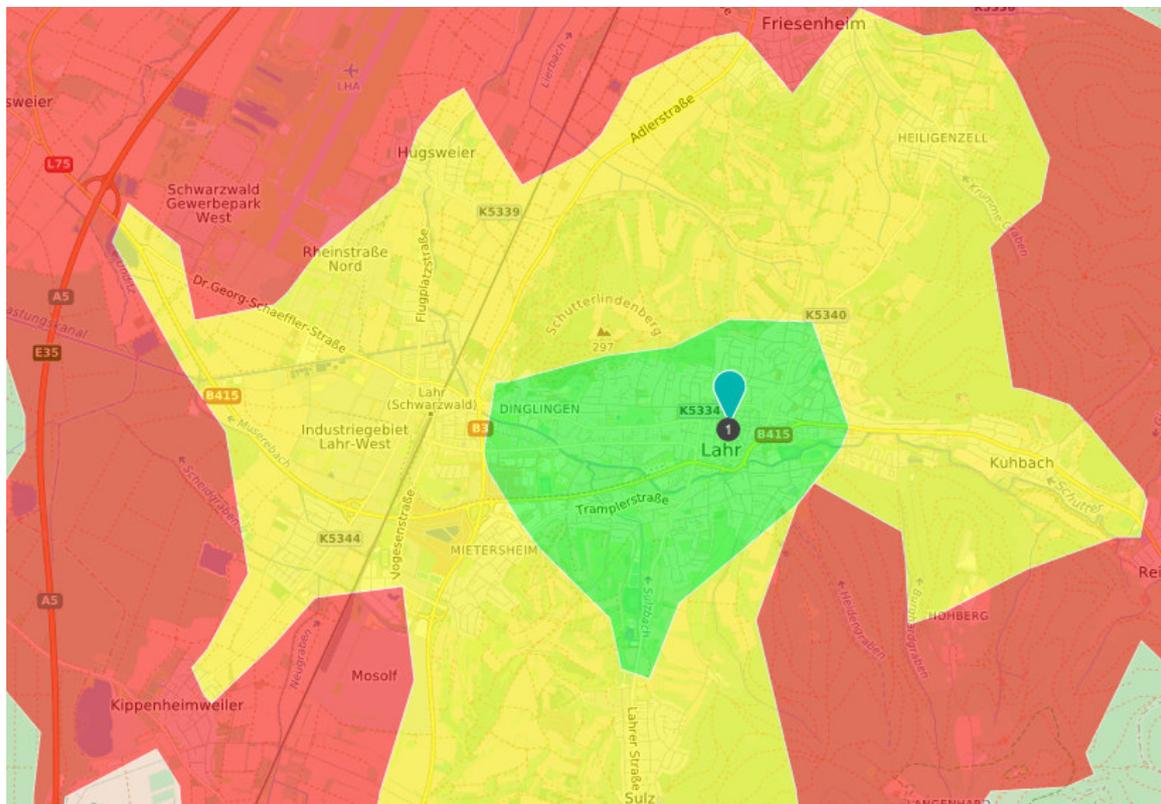
Stadt	Pkw-Reisezeit [Minuten]	Entfernung [Kilometer]
Kippenheim	12	7
Seelbach	14	8
Friesenheim	10	5
Haslach	28	23
Offenburg	25	27
Kehl	34	43
Strasbourg/ F	40	47
Freiburg i. Br.	50	61
Karlsruhe	63	99
Stuttgart	109	173

Startpunkt: Lahr Marktplatz;

Reisezeitabfrage: openrouteservice.de

Quelle: Planersocietät

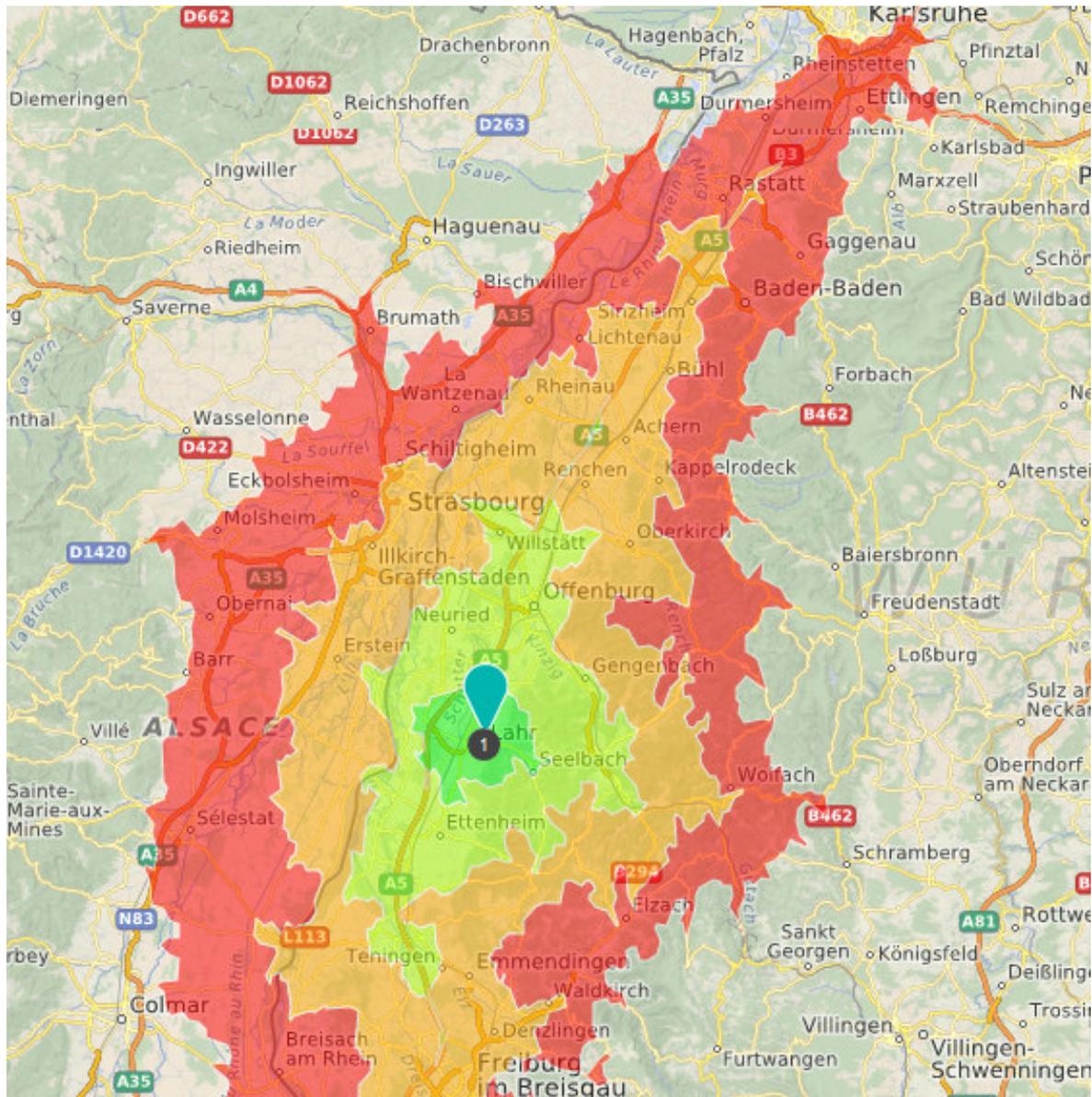
Abbildung 91: Erreichbarkeit in 15 Minuten mit dem Kfz



Startpunkt: Tiefgarage am Marktplatz/ Lahr, Farbintervall: 5 Minuten

Quelle: www.openrouteservice.org (Abfrage: 19.9.2019); Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 92: Erreichbarkeit in 60 Minuten mit dem Kfz



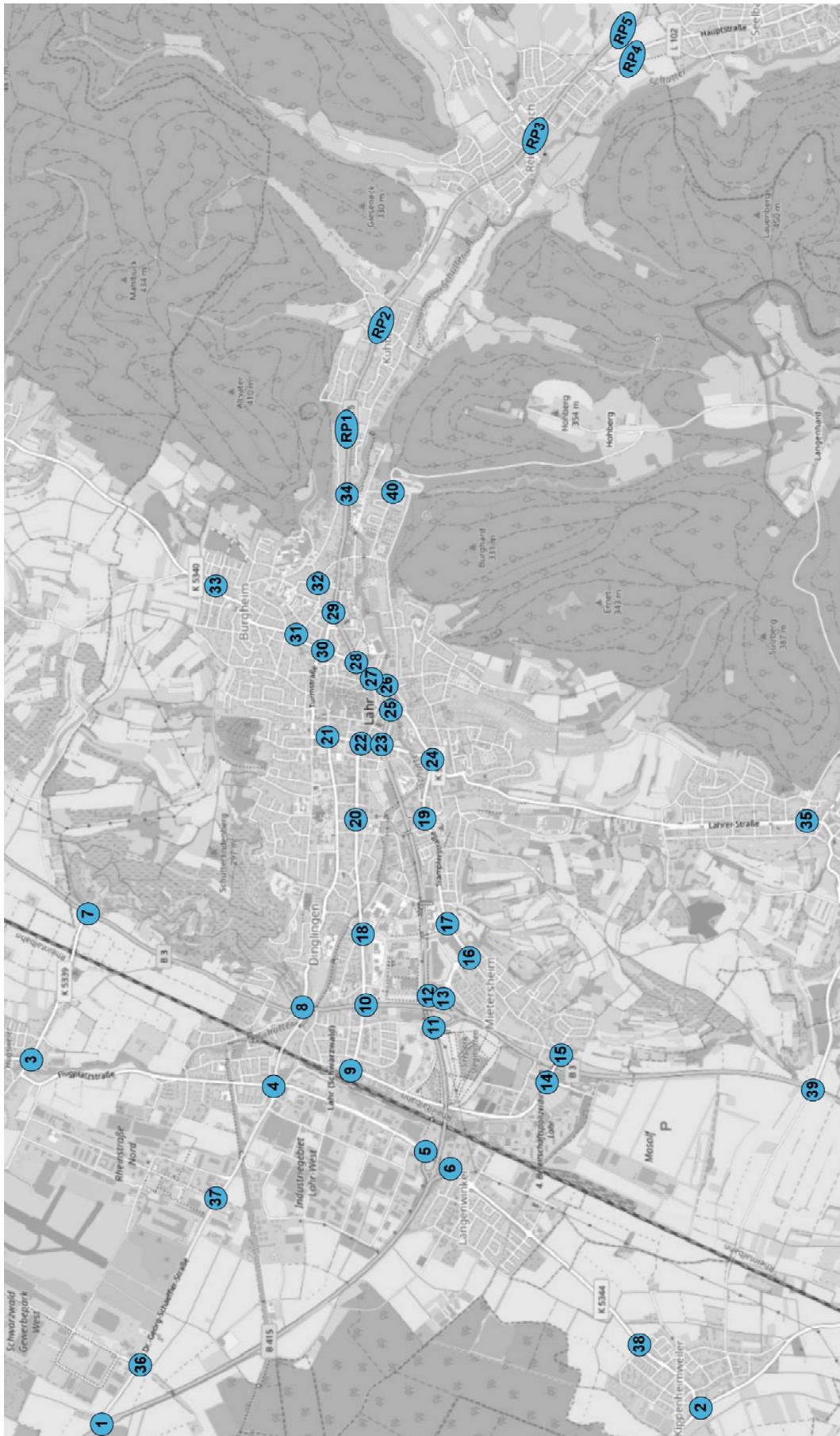
Startpunkt: Tiefgarage am Marktplatz/ Lahr, Farbintervall: 15 Minuten

Quelle: www.openrouteservice.org (Abfrage: 19.9.2019); Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.4 Verkehrserhebung und Kfz-Belastung im Straßennetz

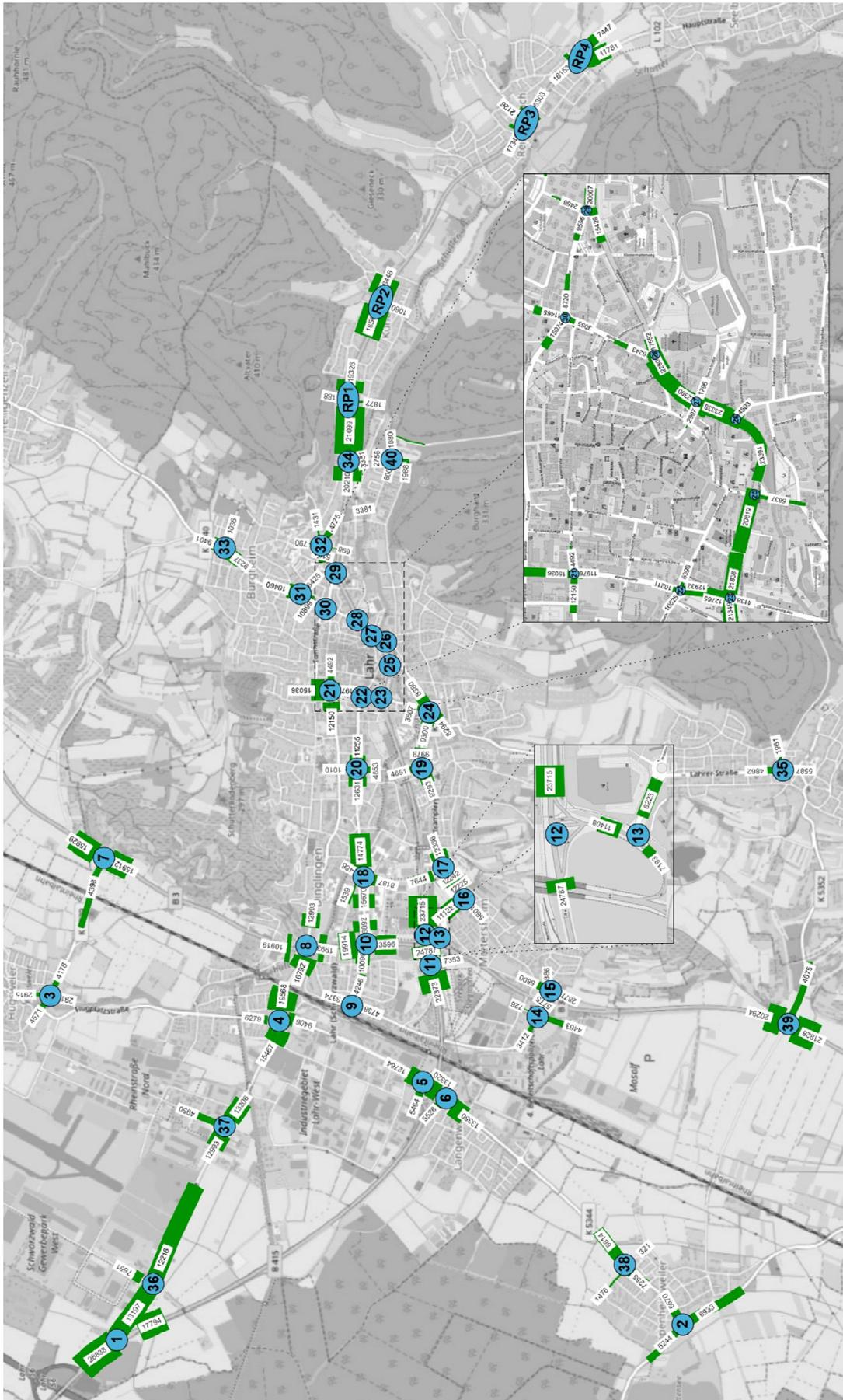
Zur Analyse der Kfz-Belastung in Lahr und als Kalibrierungsgrundlage für das Verkehrsmodell wurden im März/April 2019 von 0-24 Uhr Verkehrszählungen an 40 Knoten und Querschnitten (KP) im Stadtgebiet durch das Büro Geovista GmbH durchgeführt. Hinzu kamen fünf Zählstellen an der östlichen B 415, die im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg gezählt wurden (RP). Die Erhebung fand außerhalb der Ferien und in Wochen ohne Feiertage statt. Es gab keine besonderen Ereignisse (z. B. Volksfeste, Baustellen etc.), welche das Kfz-Nutzungsverhalten beeinflussen könnten.

Abbildung 93: Lage der Zählstellen der Erhebung 2019



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

Abbildung 94: Hochrechnung der Zählergebnisse auf DTV_w (Kfz/24h)



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