

Lahr/ Schwarzwald

Verkehrsentwicklungsplan

Zwischenbericht: Rahmenbedingungen, Bestandsaufnahme und
-analyse, Gesamtbetrachtung und Zielkonzept

Impressum

Auftraggeber

Stadt Lahr
Stadtplanungsamt
Schillerstraße 23
77933 Lahr/ Schwarzwald

Ansprechpartner:

Stadtplanungsamt
Martin Stehr
martin.stehr@lahr.de
Tel.: 07821/910-0692
Fax: 07821/910-70682

Auftragnehmer

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner

Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34	Moltkestr. 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/589696 - 0	0721/831693 - 0
Fax: 0231/589696 - 18	0721/831693 - 19

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn, (Geschäftsführung)
Philipp Hölderich (M. Sc.), (Projektleitung)
Rolf Alexander (M. Sc.)
Raphael Domin (M. Sc.)
Johannes Lensch (Dipl.-Ing.)
Thomas Mattner (Dipl.-Ing.)

Kooperationspartner: GEOVISTA GmbH

Karlsruhe/ Dortmund, im Januar 2020

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis	10
1 Einführung	11
2 Rahmenbedingungen.....	12
2.1 Lahr und seine Lage im Raum	12
2.1.1 Geografische Lage und Stadtgliederung	12
2.1.2 Demografie	12
2.1.3 Wirtschaft und Pendlerverkehr	13
2.1.4 Verkehrliche Anbindungen	15
2.2 Vorliegende übergeordnete Planwerke	17
2.2.1 Handlungskonzept: Lahr 2025 – Jung und Alt, alle Generationen und Kulturen	17
2.2.2 Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für das Mittelzentrum Lahr	18
2.2.3 Planwerke aus dem Bereich Verkehr und Mobilität	20
2.3 Mobilität der Bevölkerung in Lahr (Haushaltsbefragung)	24
2.3.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit	25
2.3.2 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	30
2.3.3 Mobilität der Einwohner	35
2.3.4 Bewertung der Verkehrsmittel	41
2.3.5 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung	42
2.3.6 Schlussfolgerungen aus der Mobilitätsuntersuchung	47
2.4 Fahrgastzählungen und -befragungen	48
2.4.1 Aufgabenstellung	48
2.4.2 Ablauf der Erhebung	48
2.4.3 Ergebnisse	49
2.5 Planungsdialog	55
2.5.1 Arbeitskreis	55
2.5.2 Bürgerschaft	55
3 Bestandsaufnahme und -analyse.....	57
3.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit	57
3.1.1 Ansprüche und Anforderungen im Fußverkehr	58
3.1.2 Dokumentenanalyse	61
3.1.3 Status quo des Fußverkehrs	63
3.1.4 Kurzfazit	71

3.2	Radverkehr	72
3.2.1	Ansprüche und Anforderungen im Radverkehr	72
3.2.2	Dokumentenanalyse	74
3.2.3	Status quo des Radverkehrs	76
3.2.4	Kurzfasit	81
3.3	ÖPNV Fokus	82
3.3.1	Rahmenvorgaben und Ziele	82
3.3.2	Übergeordnete Planwerke	84
3.3.3	Mobilitätsverhalten	88
3.3.4	Bahn und Busangebote	94
3.3.5	Fahrgastinformation	104
3.3.6	Tarif und Vertrieb	108
3.3.7	Fahrzeuge und Infrastruktur	111
3.3.8	Transparenz und intuitive Nutzung	116
3.3.9	Potenzialanalyse	118
3.3.10	Kurzfasit	124
3.4	Verkehrsmodell	125
3.4.1	Aufbau und Datengrundlage des Verkehrsmodells	125
3.4.2	Wie sieht die Verkehrsbelastung in Lahr heute aus? – Analysefall 2019	128
3.4.3	Wie wird sich der Verkehr in Lahr entwickeln? – Prognose-Nullfall 2030	136
3.5	Fließender motorisierter Individualverkehr (MIV)	148
3.5.1	Straßennetz und -gliederung	148
3.5.2	Zulässige Geschwindigkeiten	151
3.5.3	Erreichbarkeit mit dem MIV	153
3.5.4	Verkehrserhebung und Kfz-Belastung im Straßennetz	154
3.5.5	Entwicklung des Kfz-Verkehrs (Rückblick)	158
3.5.6	Erhebung des Durchgangsverkehrs	159
3.5.7	Straßenraumverträglichkeitsanalyse	164
3.5.8	Kurzfasit	171
3.6	Ruhender motorisierter Individualverkehr	172
3.6.1	Dokumentenanalyse	172
3.6.2	Status quo des ruhenden motorisierten Individualverkehrs	174
3.6.3	Kurzfasit	179
3.7	Wirtschafts- und Güterverkehr	180
3.7.1	Quellen und Ziele sowie Routen des Wirtschaftsverkehrs	180
3.7.2	Entwicklung des Schwerverkehrs	185
3.7.3	Kurzfasit	186
3.8	Inter- und Multimodalität/ neue Mobilitätsdienstleistungen	187
3.8.1	Intermodale Verknüpfungsanlagen	188

3.8.2	Geteilte Verkehrsmittel	192
3.8.3	E-Mobilität	194
3.8.4	Kurzfasit	195
3.9	Mobilitätsmanagement/ Mobilitätsinformation und -marketing	196
3.9.1	Konkrete Ansätze in Lahr	197
3.9.2	Kurzfasit	199
3.10	Verkehrssicherheit	200
3.10.1	Allgemeines Unfallgeschehen	200
3.10.2	Vertiefende Auswertungen	203
3.10.3	Unfallhäufungsstellen	206
3.10.4	Verschiedene Maßnahmen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheit in Lahr	207
3.10.5	Kurzfasit	208
3.11	Verkehr und Umwelt	209
3.11.1	Klimaschutzkonzept 2012 / Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022	209
3.11.2	Lärmbelastung durch den Straßenverkehr	210
3.11.3	Luftbelastung durch den Straßenverkehr	211
3.11.4	Konkrete Ansätze in Lahr	212
3.11.5	Kurzfasit	213
4	Gesamtbetrachtung und Zielkonzept.....	214
	Quellenverzeichnis	217

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Pendlerverflechtung der Stadt Lahr – Ein- und Auspendler Top 5 Ortenaukreis und Freiburg im Breisgau	14
Abbildung 2: Anbindung der Stadt Lahr	16
Abbildung 3: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen.....	27
Abbildung 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	30
Abbildung 5: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitsorte nach Verkehrsmitteln	35
Abbildung 6: Bewertung der Erreichbarkeit der Ausbildungsorte nach Verkehrsmitteln	35
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Lahr (Modal Split).....	37
Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl Lahr nach Stadtteilen (Modal Split).....	38
Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Lahr.....	40
Abbildung 10: Zweck der zurückgelegten Wege	40
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken.....	41
Abbildung 12: Bewertung der Verkehrssysteme in durchschnittlicher Schulnote	42
Abbildung 13: Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsformen und -angeboten	43
Abbildung 14: Bereitschaft zur Nutzung neuer Mobilitätsangebote	44
Abbildung 15: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in Lahr	45
Abbildung 16: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn in Lahr	46
Abbildung 17: Fahrkartenart	49
Abbildung 18: Fahrkarten nach Art summiert.....	50
Abbildung 19: Umsteiger in die Stadtbuslinien.....	51
Abbildung 20: Umsteiger aus den Stadtbuslinien	51
Abbildung 21: Fahrtzweck	52
Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit	53
Abbildung 23: Altersstruktur	54
Abbildung 24: Verteilung nach Geschlecht	54
Abbildung 25: Karte der Online-Beteiligung.....	56
Abbildung 26: Fußgängergruppen mit vielfältigen Ansprüchen	60
Abbildung 27: Fußwegeverbindung zwischen Eisweiherweg und Schützenstraße (links); fußläufige Überwindung der Höhenunterschiede zwischen Innenstadt und Klinikum (rechts).....	64
Abbildung 28: Unzureichende Gehwege im Klinikviertel. In der Bottenbrunnenstraße ist der Gehweg äußerst schmal (links); in der Merzengasse nicht vorhanden (rechts).....	64
Abbildung 29: Fußgängerüberweg am Knoten Burgheimer Straße/ Stefaniestraße (links); planfreie Querung der B 415 als Fortsetzung der Martin-Luther-Straße (rechts)	65
Abbildung 30: Querungsanlage in Langenwinkel an der Langenwinkler Hauptstraße (vorgezogene Seitenräume und Teilaufpflasterung) (links); Querungshilfe in Kuhbach (rechts).....	65
Abbildung 31: Aufgepflasterter Mittelstreifen in der Gärtnerstraße (links); Fußgängerüberweg am Schlüssel (Fußweg in die Albert-Förderer-Straße) (rechts).....	66
Abbildung 32: Attraktive Aufenthaltsbereiche an der Schutter (zwischen Herzzentrum und Kuhbach) (links); parkende Kfz und Müllablagerung in der Schlosserstraße (rechts)	66

Abbildung 33: Dunkle, schwierig zugängliche oder schlecht einsehbare Orte, wie an der Toilettenanlage am Rathausplatz (links) und wie an der Ein- und Ausfahrt zur Parkpalette Turmstraße/ Hintere Mauergasse (rechts) stellen Angsträume dar.....	67
Abbildung 34: Legales Gehwegparken mit Einschränkungen auf die Gehwegbreite in der Seminarstraße (links); Komfortverlust durch illegales Gehwegparken in der Schillerstraße (rechts)	68
Abbildung 35: Richtungsweisung durch farbige Markierung (Fußstapfen) am Bahnhof.....	68
Abbildung 36: Mittelinsel mit differenzierten Bordhöhen in der Burgheimer Straße (links); Bodenindikatoren zur Wegweisung am Bahnhofsvorplatz (Busbahnhof) (rechts).....	70
Abbildung 37: Lahr im Vergleich mit ähnlichen Kommunen und dem Spitzenreiter in der Kategorie beim ADFC Fahrradklimatest 2018	75
Abbildung 38: Flächige Einfärbung in besonderen Konfliktbereichen wie am Knoten Friedrich-/ Gärtnerstraße (links) oder am Ortseingang in Sulz (rechts)	76
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).....	77
Abbildung 40: Teilweise sind Einbahnstraßen wie das Beispiel der Eichrodtstraße für den Radverkehr freigegeben (links); optimierte Querung im Bereich der Gutleutstraße (rechts)	77
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).....	78
Abbildung 42: In der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof stehen insgesamt 435 Abstellplätze an Bügeln (links) und in Boxen (rechts) zur Verfügung.....	79
Abbildung 43: Abschließbare Möglichkeiten zum Laden von Fahrradakkus an der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof (links) und am Rathausplatz (rechts)	79
Abbildung 44: In Lahr stehen an insgesamt zehn Stationen 52 Pedelects zum Verleih zur Verfügung	80
Abbildung 45: Wegweisung für den Radverkehr in Lahr	80
Abbildung 46: Zielkonzept 2025 SPNV Baden-Württemberg (Ausschnitt)	86
Abbildung 47: Modal Split-Anteil Bahn/ Bus nach Siedlungsbereichen.....	89
Abbildung 48: Nutzungshäufigkeit je Linie (Stadtbus Lahr)	90
Abbildung 49: Pendlerverflechtungen der Stadt Lahr	92
Abbildung 50: Erschließung nach Angebot im Busverkehr	100
Abbildung 51: Erschließungswirkung durch Bushaltestellen	101
Abbildung 52: Erschließungsqualität im Verhältnis zur Einwohnerzahl	102
Abbildung 53: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Bahnhof/ ZOB.....	103
Abbildung 54: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Schlüssel.....	104
Abbildung 55: Dynamische und statische Fahrgastinformation am Bahnhof/ ZOB Lahr	105
Abbildung 56: Kontrastreiche Frontanzeige	106
Abbildung 57: Vergleich Liniennetzpläne: Bottrop (links) und Lahr (rechts)	107
Abbildung 58: App DB Navigator.....	108
Abbildung 59: Busradar von Südwestbus.....	108

Abbildung 60: Beispiele für Bushaltestellen.....	112
Abbildung 61: W-LAN im Fahrzeug.....	114
Abbildung 62: Rein elektrisch betriebener Bus der SWEG.....	114
Abbildung 63: Kleinbus EZ10 EasyMile im Einsatz bei der SWEG	115
Abbildung 64: Fahrtweg autonomer Kleinbus zur Landesgartenschau 2018	115
Abbildung 65: Richtungsbedienung auf der Kaiserstraße und Trampler Straße.....	117
Abbildung 66: Erschließungsdefizite in den Stadtteilen Lahr-Nordstadt und -Dinglingen Ost	120
Abbildung 67: Erschließungsdefizite im Stadtteil Lahr-Sulz	121
Abbildung 68: Erschließungsdefizite im Stadtteil Lahr-Reichenbach.....	121
Abbildung 69: Schema zum Aufbau des Verkehrsmodells.....	125
Abbildung 70: Gliederung der Modellbezirke (Auszug)	126
Abbildung 71: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Gesamtstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w).....	130
Abbildung 72: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w) .	131
Abbildung 73: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr westliche Kernstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w).....	131
Abbildung 74: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Ausschnitt östl. Stadtteile (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w).....	132
Abbildung 75: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Ausschnitt Mietersheim/ Sulz (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w).....	133
Abbildung 76: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Ausschnitt Kippenheimweiler/ Langenwinkel (Kfz/24h: durchschnittl., werktägl. Verkehrsbelastung, DTV_w).....	134
Abbildung 77: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Ausschnitt westl. Bahnhof (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w).....	135
Abbildung 78: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Ausschnitt Hugsweier und Einsteinallee (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w).....	136
Abbildung 79: Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall 2030 – Gesamtstadt (Kfz/24h, DTV_w).....	139
Abbildung 80: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Gesamtstadt (Kfz/24h, DTV_w).....	140
Abbildung 81: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Innenstadt (Kfz/24h, DTV_w)	141
Abbildung 82: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – westl. Kernstadt (Kfz/24h, DTV_w)	142
Abbildung 83: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – östl. Stadtteile (Kfz/24h, DTV_w)	143

Abbildung 84: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Mietersheim/ Sulz (Kfz/24h, DTV _w).....	144
Abbildung 85: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Kippenheimweiler/ Langenwinkel (Kfz/24h, DTV _w)	145
Abbildung 86: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – westl. Bahnhof (Kfz/24h, DTV _w)	146
Abbildung 87: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Hugsweier (Kfz/24h, DTV _w)	147
Abbildung 88: Klassifiziertes Straßennetz (Bestand).....	150
Abbildung 89: Hauptstraßen und Verkehrsberuhigung in Lahr	151
Abbildung 90: Zulässige Fahrgeschwindigkeiten im MIV-Netz	152
Abbildung 91: Erreichbarkeit in 15 Minuten mit dem Kfz.....	153
Abbildung 92: Erreichbarkeit in 60 Minuten mit dem Kfz.....	154
Abbildung 93: Lage der Zählstellen der Erhebung 2019	156
Abbildung 94: Hochrechnung der Zählergebnisse auf DTV _w (Kfz/24h).....	157
Abbildung 95: Lage der Vergleichsstellen – Dauerzählstellen SVZ (lila), eigene Zählung 2019 (rot)	158
Abbildung 96: Lage der Durchgangsverkehrszählstellen	160
Abbildung 97: Durchgangsbeziehungen im Stadtgebiet (schematisch, Kfz/24h)	162
Abbildung 98: Durchgangsbeziehungen über Kuhbach/ Reichenbach (auch Ziel/ Quelle Innenstadt, Kfz/24h).....	163
Abbildung 99: Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse (tabellarisch)	167
Abbildung 100: Fehlende Querung über Lahrer Straße	168
Abbildung 101: Flächenverteilung zugunsten der Fahrbahn (Hugsweier) (links); Kaiserwaldstraße Kippenheimweiler ohne Radinfrastruktur (längs) (rechts).....	169
Abbildung 102: Einfahrtssituation Belagswechsel (l.); temporeduzierende Einbauten und Markierungen (r.).....	170
Abbildung 103: Verortung und Auslastung der Parkieranlagen in der Lahrer Innenstadt.....	175
Abbildung 104: Auslastung der Parkieranlagen in der Lahrer Innenstadt	176
Abbildung 105: Statisches Parkleitsystem in der Turmstraße (links); Dynamische Belegungsanzeige am Parkhaus Volksbank (rechts)	177
Abbildung 106: Zweirad-Parkplatz, Schillerstraße (links); Parkplätze für Bewohner am Roßplatz (rechts)	178
Abbildung 107: Illegales Gehwegparken, Lotzbeckstraße (links); Legales Gehwegparken, Eichrodtstraße (rechts)	178
Abbildung 108: Lieferverkehrs- regelung in der Fußgängerzone.....	181
Abbildung 109: Quellen und Ziele des Schwerverkehrs.....	183
Abbildung 110: Verhältnismäßige Darstellung des Schwerverkehrs im Verkehrsmodell (SV-Kfz/24h, ohne Werte).....	184
Abbildung 111: Lage der Vergleichsstellen – Dauerzählstellen SVZ (lila), eigene Zählung 2019 (rot)	186
Abbildung 112: Beispiele zu multimodalem und intermodalem Mobilitätsverhalten	188

Abbildung 113: Park- sowie Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof	189
Abbildung 114: Nutzerfreundliche Park + Ride-Anlage (Bahnhof Süd) (links); Weitere im unmittelbaren Umfeld abgestellte Pkw (rechts).....	190
Abbildung 115: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof.....	190
Abbildung 116: Abstellanlagen für motorisierte Zweiräder.....	191
Abbildung 117: Bahnhof bzw. Umfeld als Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Verkehrsangeboten (links); wenige entsprechende Informationen an der Informationstafel am ZOB	191
Abbildung 118: Carsharing: Konventionelles und Elektrofahrzeug am Rathausplatz.....	192
Abbildung 119: Nutzung des Parken + Mitfahren-Platzes an der BAB 5.....	193
Abbildung 120: E-Mobilität in Lahr: Der batterieelektrisch angetriebene Bus der SWEG am ZOB (links) und die Station des Verleihsystems von Pedelecs am Bahnhof (rechts).....	195
Abbildung 121: facebook-Post der Stadt Lahr vom 15. Juli 2019.....	197
Abbildung 122: Unfallentwicklung (2009–2018) in Lahr (ohne BAB).....	201
Abbildung 123: Verunglückte Verkehrsteilnehmer (2009–2018) in Lahr (ohne BAB)	201
Abbildung 124: Schwerverletzte und getötete Verkehrsteilnehmer (2009–2018) in Lahr (ohne BAB).....	202
Abbildung 125: Verunglückte je 1.000 Einwohner (2008–2017; Einwohnerzahlen nach Zensus 2015)	203
Abbildung 126: Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans	216

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Befragungsinhalte der Mobilitätsuntersuchung.....	24
Tabelle 2: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)	25
Tabelle 3: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)	26
Tabelle 4: Pkw-Verfügbarkeit.....	27
Tabelle 5: Besitz einer ÖV-Zeitkarte.....	28
Tabelle 6: Typen der Verkehrsmittelnutzung.....	32
Tabelle 7: Lage des Arbeits-/Ausbildungsortes.....	33
Tabelle 8: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung	34
Tabelle 9: Zahl der zurückgelegten Wege an den erhobenen Stichtagen (Di.–Do.)	36
Tabelle 10: Entfernung der zurückgelegten Wege.....	39
Tabelle 11: Maßnahmen – Umsetzungsstand.....	87
Tabelle 12: Schulanfangszeiten weiterführender Schulen in Lahr.....	93
Tabelle 13: Berufskollegs und Hochschulen.....	94
Tabelle 14: Betreiber im Schienenverkehr.....	94
Tabelle 15: Konzessionen im Busverkehr.....	95
Tabelle 16: Linienbündel in der Stadt Lahr	95
Tabelle 17: Angebote im Schienenverkehr	96
Tabelle 18: Übersicht Buslinien im Alltagsverkehr.....	98
Tabelle 19: Übersicht Saisonaler Verkehr	99
Tabelle 20: Preisstufen für relevante Strecken ab Lahr Innenstadt im regulären Busverkehr	109
Tabelle 21: Übersicht der Fahrscheine innerhalb des Tarifverbunds Ortenau	110
Tabelle 22: Übersicht Ausbaustand barrierefreier Haltestellen im Stadtgebiet Lahr	113
Tabelle 23: Zusammenfassung Transparenz im Busnetz	116
Tabelle 24: Fahrzeitenvergleich zwischen den Stadtteilen in Lahr	119
Tabelle 25: Reisezeiten und Distanzen ausgewählter Städte	153
Tabelle 26: Liste der erhobenen Zählstellen 2019	155
Tabelle 27: Vergleich Kfz-Belastung an ausgewählten Knoten, 2005 bis 2019 in Kfz/24h (DTV) ...	158
Tabelle 28: Liste der Durchgangsverkehrszählstellen mit Kennzeichenerfassung 2019.....	160
Tabelle 29: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse.....	165
Tabelle 30: Bewertungssystematik	166
Tabelle 31: Parktarife in Lahr im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe	174
Tabelle 32: Tarife in den Parkieranlagen in der Lahrer Innenstadt.....	175
Tabelle 33: Vergleich Schwerverkehrsbelastung an ausgewählten Knoten, 2005 bis 2019	185
Tabelle 34: Definition von Inter- und Multimodalität.....	187
Tabelle 35: Auslastung der Park + Ride-Anlagen zum Zeitpunkt der Erhebung an einem Normalwerktag	189
Tabelle 36: Auslastung der Parken + Mitfahren-Plätze.....	194
Tabelle 37: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung; Lahr 2014-2018 (ohne BAB).....	204
Tabelle 38: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersklasse; Lahr 2014-2018 (ohne BAB).....	205

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.
BAB	Bundesautobahn
B+R	Bike + Ride
DB	Deutsche Bahn
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h]
DTV _w	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (Mo.–Sa.) außerhalb der Ferien
DTV _{sv}	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsplan
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OSM	OpenStreetMap
P+R	Park + Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszentrale
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
TGO	Tarifverbund Ortenau GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einführung

Die Stadt Lahr hat 2019 das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät – mit Büros u. a. in Karlsruhe und Dortmund – damit beauftragt, einen Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten. Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein Planwerk, in dem die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Lahr für die nächsten Jahre definiert wird. Auf Basis einer Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation werden zunächst Stärken und Schwächen herausgearbeitet. Daraus werden Leitlinien und Ziele zur inhaltlich-thematischen Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans abgeleitet. Sie dienen anschließend als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung und das integrierte Handlungskonzept.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans werden sowohl die einzelnen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn, Kfz-Verkehr) als auch übergeordnete und querschnittsorientierte Mobilitätsthemen wie Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Carsharing etc.) betrachtet und die jeweilige Ausgangslage in Lahr analysiert. Der Verkehrsentwicklungsplan versteht sich als strategisches Planwerk, der verkehrsmittelübergreifend die „Leitplanken“ der Verkehrsplanung und -entwicklung für die nächsten Jahre definiert, ohne jedoch die Maßnahmen bis ins Detail auszuarbeiten. Dabei erfolgt eine Orientierung an rahmengebenden Herausforderungen wie bspw. dem demografischen Wandel oder den steigenden Anforderungen im Klimaschutz. Bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans liegt in Lahr ein besonderer Fokus auf der Betrachtung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Um den vielfältigen, teils gegensätzlichen Ansprüchen und Anforderungen an den Verkehrsentwicklungsplan gerecht zu werden, sind verschiedene Beteiligungsformate wesentlicher Bestandteil des Bearbeitungsprozesses. Sie schaffen frühzeitige Transparenz und qualifizieren den Verkehrsentwicklungsplan durch die Fach- und Lokalkenntnisse wichtiger Akteure.

Die Ergebnisse des Prozesses werden in zwei Berichtsteilen aufbereitet. Dies ist zum einen der hier vorliegende Zwischenbericht, in dem eine umfangreiche Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation stattfindet und Ziele der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung definiert werden. Zum anderen ist es der Endbericht, der auf den Ergebnissen des Zwischenberichts aufbaut und Maßnahmenentwicklungen sowie ein integriertes Handlungskonzept beinhalten wird.

2 Rahmenbedingungen

Dieses Kapitel widmet sich der allgemeinen Darstellung der wesentlichen Rahmenbedingungen und Merkmale, welche sowohl die Raumstruktur als auch die Mobilität in Lahr bestimmen. Damit bildet es die Grundlage für die Bestandsaufnahme und -analyse in Kapitel 3.

2.1 Lahr und seine Lage im Raum

In einem ersten Schritt werden die Stadt Lahr sowie ihre räumlichen Verflechtungen anhand einiger wesentlicher Aspekte kurz skizziert. Hier stehen vor allem solche Aspekte im Vordergrund, die eine Wirkung auf das Verkehrsgeschehen in Lahr mit sich bringen.

2.1.1 Geografische Lage und Stadtgliederung

Die Stadt Lahr liegt am westlichen Rand des Schwarzwalds am Übergang zum Oberrheingraben. Mit etwa 46.000 Einwohnern¹ ist Lahr nach Offenburg, das etwa 20 Kilometer nördlich liegt, die zweitgrößte Stadt im Ortenaukreis. Offenburg ist mit seinen etwa 59.000 Einwohnern auch das nächstgelegene Oberzentrum. Als Mittelzentrum spielt Lahr für die umliegenden Kommunen eine wichtige Rolle und fungiert daher regionalstatistisch auch als Zentrale Stadt in einer ländlichen Region (vgl. *BBSR 2018*). Die nächstgrößeren Städte sind im Süden Freiburg (230.000 Einwohner / 65 km entfernt²) sowie im Westen auf der anderen Seite des Rheins die französischen Städte Colmar (70.000 Einwohner / 65 km entfernt) und Strasbourg (280.000 Einwohner / 40 km entfernt).

Unmittelbare Nachbargemeinden von Lahr sind Friesenheim, Seelbach, Kippenheim, Mahlberg, Schwanau und Meißenheim (von Norden im Uhrzeigersinn). Lahr selbst besteht aus der Kernstadt (31.000 Einwohner), den Stadtteilen Kuhbach (1.600) und Reichenbach (3.100) im Osten, Sulz (3.650) im Süden, Mietersheim (1.900), Langenwinkel (2.100) und Kippenheimweiler (2.000) im Südwesten sowie Hugsweier (1.500) im Nordwesten (vgl. *Stadt Lahr 2019a*).

2.1.2 Demografie

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs kamen, wie in viele andere Gemeinden, zahlreiche Vertriebene aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten in die Stadt Lahr. Zudem wurde die Stadt Standort für französische Streitkräfte. Nachdem diese aufgrund des französischen Nato-Austritts abgezogen waren, wurde Lahr zum kanadischen Nato-Hauptquartier in Europa. Fortan lebten etwa 10.000 Kanadier – Streitkräfte und deren Familienangehörige – in Lahr und Umgebung. In den 90er-Jahren wurde das Hauptquartier aufgelöst. Mit dem gleichzeitigen Zusammenbruch der ehemaligen Sowjetunion nutzten nun viele entsprechende Spätaussiedler den durch den Abzug der kanadischen Streitkräfte freigewordenen Wohnraum. Heutzutage hat so etwa jeder vierte Einwohner Lahrs einen Migrationshintergrund in der ehemaligen Sowjetunion (vgl. *Deutschlandfunk Kultur 2017*).

1 Einwohnermeldeamt der Stadt Lahr, Stand: 2019 (inkl. Meldungen mit Zweitwohnsitz)

2 jeweils die kürzeste Straßenverbindung.

Heute ist Lahr vom demografischen Wandel geprägt. Dies äußert sich in einem zunehmenden Durchschnittsalter der Lahrer Bevölkerung. Insbesondere die Bevölkerung mit einem Alter über 60 Jahren soll in den kommenden Jahren stark zunehmen. Die Vorausberechnung für die Bevölkerung mit einem Alter unter 20 Jahren zeigt sich dagegen weitestgehend stabil. In den anderen statistischen Altersgruppen³ werden jedoch Rückgänge erwartet. Insgesamt soll die Bevölkerung aber bis 2035 auf knapp 48.000 Einwohner steigen (vgl. *Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019a*).

2.1.3 Wirtschaft und Pendlerverkehr

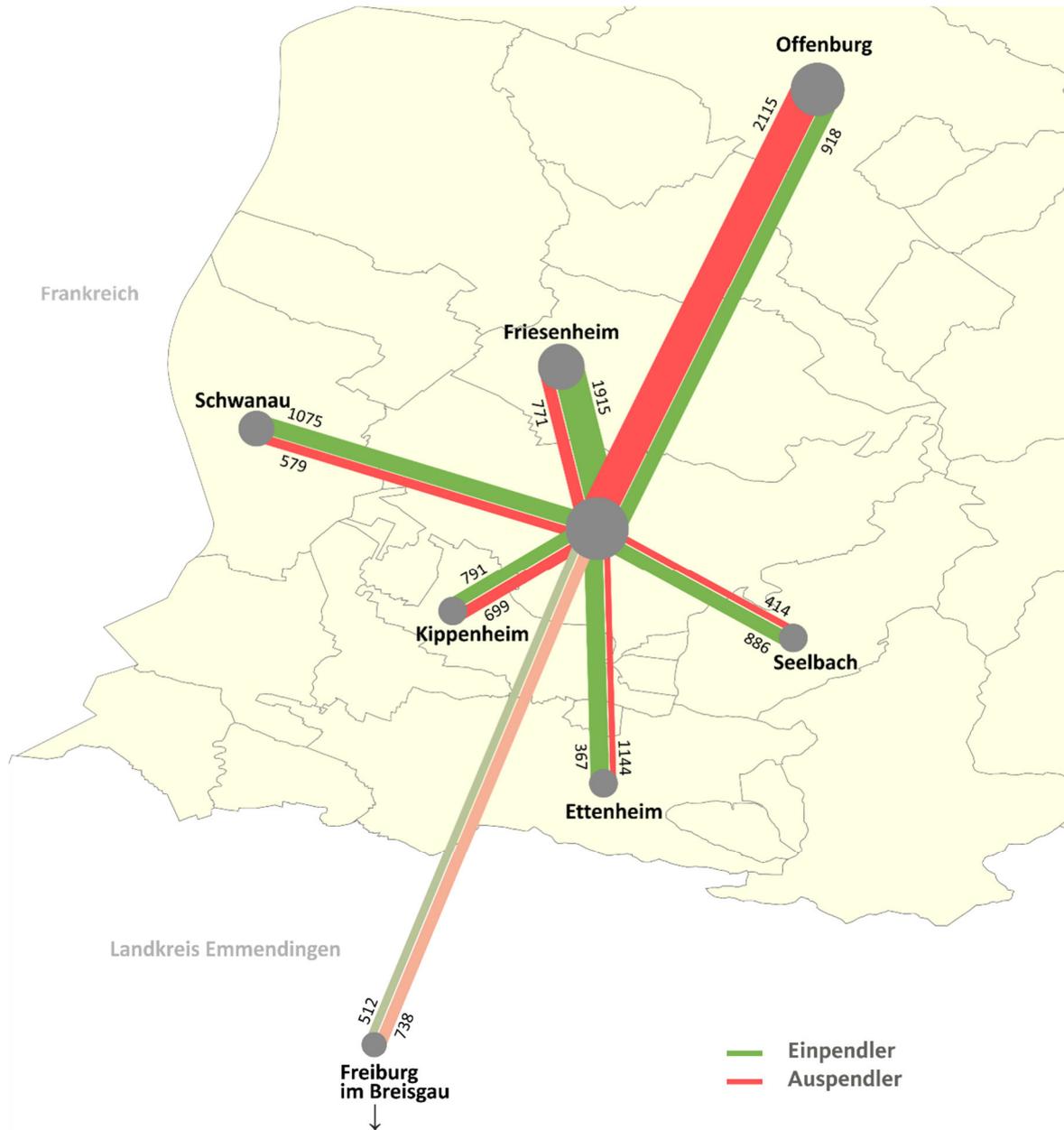
Lahr galt lange Zeit als eine wichtige Handels- sowie Industriestadt am Oberrhein. Insbesondere die Tabakindustrie hatte großen Anteil am Aufschwung im 18. Jahrhundert. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde Lahr Garnisonsstadt und damit stark vom Militär geprägt. Heute ist die Stadt Lahr ein wichtiger Dienstleistungs- und Gewerbestandort. In besonderer Weise ist dies auf dem starkLahr-Areal am Flughafen deutlich.

Die größten Arbeitgeber in Lahr sind die Maschinenbaufirma Schaeffler mit 1.350 Beschäftigten, das Ortenauklinikum Lahr-Ettenheim (1.300), der Logistikkonzern Zalando (1.200), die Stadtverwaltung (920) und das Bauunternehmen Vogel-Bau mit 900 Mitarbeitern (vgl. *Stadt Lahr 2019b*). Insgesamt gibt es in Lahr etwa 29.000 Arbeitsplätze in insgesamt 3.700 Unternehmen (vgl. *Stadt Lahr 2019c*). Zudem befindet sich direkt an Lahr angrenzend, allerdings auf Kippenheimer Gemarkung, auf einer Fläche von knapp 90 Hektar das „Autoservice und Umschlagcenter Mosolf“ mit einer Lagerkapazität für 32.000 Fahrzeuge und etwa 400 Mitarbeitern (vgl. *MOSOLF SE & Co. KG 2019a und MOSOLF SE & Co. KG 2019b*).

Lahr besitzt zudem einen positiven Pendlersaldo. Den 10.056 Auspendlern stehen 15.324 Einpendler gegenüber. Dabei wird insbesondere aus den umliegenden Kommunen nach Lahr gependelt. 22.599 Lahrer gehen in ihrer Stadt der Arbeit nach (vgl. *Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019b*). Starke Pendlerbeziehungen bestehen auch mit der Stadt Offenburg. Hier überwiegt jedoch die Zahl der Auspendler. Trotz der Entfernung bestehen aber auch Pendlerbeziehungen mit der Stadt Freiburg im Breisgau.

3 Kohorten im Alter von 20 bis unter 40 Jahren und von 40 bis unter 60 Jahren

Abbildung 1: Pendlerverflechtung der Stadt Lahr – Ein- und Auspendler Top 5 Ortenaukreis und Freiburg im Breisgau



Quelle: Eigene Darstellung; Basis: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2017

2.1.4 Verkehrliche Anbindungen

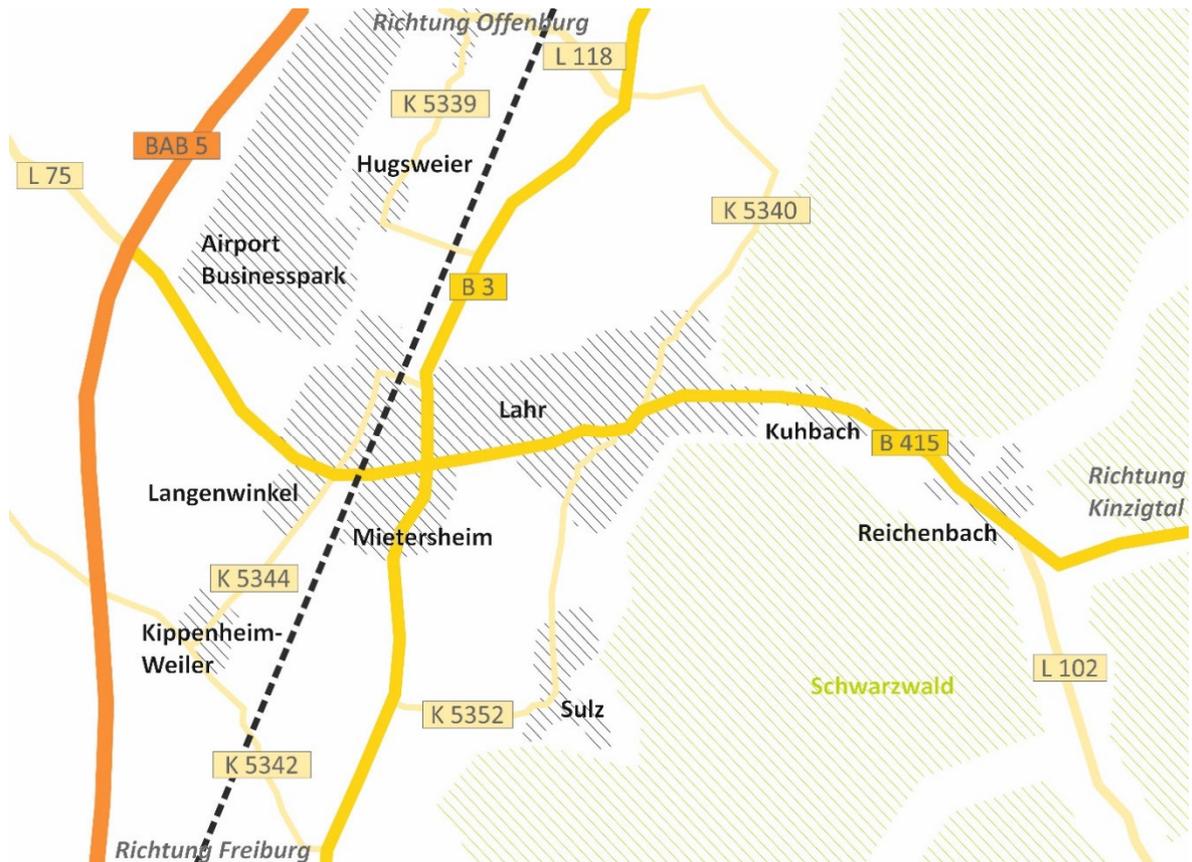
Bedingt durch die räumliche Lage am Rand des Oberrheingrabens führen die Hauptverkehrswege durch die Stadt Lahr in Nord-Süd-Richtung, parallel zum Rhein und zu den Höhenzügen des Schwarzwalds.

Einer der Hauptverkehrswege ist die Rheintalbahn, die Lahr im Süden mit Freiburg und Basel und im Norden mit Offenburg und Karlsruhe verbindet. An diese ist Lahr über den Bahnhof Lahr angeschlossen, der sich etwa zwei Kilometer westlich der Kernstadt befindet. In Lahr halten in erster Linie Regionalexpresszüge und Regionalbahnen der Relation Basel – Offenburg. Teilweise werden diese über Offenburg hinaus nach Karlsruhe durchgebunden. In Richtung Süden verkehren sie teilweise nach Neuenburg (anstatt Basel). Es ergibt sich zu den Hauptverkehrszeiten etwa ein Halbstundentakt, abseits davon etwa ein Stundentakt. Zudem gibt es vereinzelte Halte im Fernverkehr, darunter ein TGV-Zugpaar nach Paris sowie vereinzelte Intercity-Verbindungen, unter anderem in Richtung München und Hamburg.

Ein weiterer Hauptverkehrsweg in Nord-Süd-Richtung ist die Bundesautobahn 5 (BAB 5), die in Hessen beginnend über Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe und Offenburg führt und in südlicher Richtung eine Verbindung nach Freiburg sowie in die Schweiz (Basel) herstellt. Parallel zur Autobahn verläuft im Stadtgebiet Lahr die Bundesstraße 3 (B 3), die die Verbindung zu den Lahrer Nachbarorten Friesenheim im Norden sowie Kippenheim im Süden herstellt. Quer dazu verbindet die Bundesstraße 415 (B 415) in Ost-West-Richtung die Stadt Lahr mit Biberach im Kinzigtal. Die Straße beginnt im Westen an der Anschlussstelle der BAB 5, wo sie in die L 75 übergeht, welche wiederum in Richtung Rastatt führt, und verläuft durch die Innenstadt sowie durch die Lahrer Stadtteile Kuhbach und Reichenbach. Im Stadtteil Reichenbach zweigt von der B 415 die L 102 als Fortsetzung im Schuttertal ab. Weiter verbinden verschiedene Kreisstraßen die Stadtteile mit der Kernstadt: die K 5339 von Schuttern führt über Hugsweiler, die K 5340 von Friesenheim über Heiligenzell, über die K 5342 und K 5344 ist Kippenheimweiler erschlossen und die K 5352 bindet Sulz an die Kernstadt an.

Zudem verfügt Lahr wegen seiner Vergangenheit als Garnisonsstadt und Stützpunkt der französischen und kanadischen Streitkräfte über einen Flughafen. Dieser ist als „Sonderflughafen für Fracht“ klassifiziert und dient neben dem Fracht- auch Geschäfts- und Sonderverkehr (*vgl. Lahrer Flugbetriebs GmbH & Co. KG 2019*).

Abbildung 2: Anbindung der Stadt Lahr



Quelle: Eigene Darstellung

2.2 Vorliegende übergeordnete Planwerke

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan formuliert als strategisches Planwerk die grundsätzlichen Leitlinien der Verkehrsplanung der Stadt. Er steht damit in einer Reihe mit weiteren Planwerken aus der Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung, die zum Teil ebenfalls auf einer grundsätzlichen Ebene, zum Teil aber auch deutlich detaillierter auf verkehrliche Aspekte eingehen. Im Folgenden sollen vorhandene Planwerke hinsichtlich ihrer Schnittstellen mit dem Verkehrsentwicklungsplan kurz skizziert werden. Auf bestehende Planwerke und bedeutende Untersuchungen, die sich sehr spezifisch einem in Kapitel 3 dargestellten Baustein zuordnen lassen, wird an entsprechender Stelle eingegangen, so z. B. auf das *Integrierte Klimaschutzkonzept Lahr 2012*, welches im Baustein Verkehr und Umwelt (vgl. Kapitel 3.11) behandelt wird.

2.2.1 Handlungskonzept: Lahr 2025 – Jung und Alt, alle Generationen und Kulturen

Mit dem Handlungskonzept *Lahr 2025 – Jung und Alt, alle Generationen und Kulturen* (vgl. *Stadt Lahr 2015*) möchte die Stadt Lahr die anstehenden demografischen Veränderungen nicht nur auf sich zukommen lassen, sondern aktiv gestalten. Im Januar 2015 wurde hierzu eine Zukunftskonferenz veranstaltet. Im Dialog mit der Bürgerschaft konnten Erkenntnisse gewonnen werden, in welche Richtung sich Lahr für Jung und Alt in den nächsten Jahren entwickeln soll. Das vorliegende Handlungskonzept wurde im Oktober 2015 inklusive der Ziele und Maßnahmen in den Bereichen

- Miteinander der Kulturen und Generationen
- Wohnen für alle Generationen – im Zentrum und in den Ortsteilen
- Älter werden in Lahr – Hilfe und Pflege
- Infrastruktur, Mobilität und Barrierefreiheit
- Bildung und Betreuung/ Jugend- und Familienfreundlichkeit
- Information, Transparenz und Bürgerbeteiligung

dem Lahrer Gemeinderat vorgestellt. Das Handlungskonzept wurde vom Gemeinderat einstimmig verabschiedet. Nicht nur das Handlungsfeld Infrastruktur, Mobilität und Barrierefreiheit hat ganz offensichtlich eine Schnittstelle zum VEP, sondern in größerem Maße auch das Handlungsfeld Wohnen für alle Generationen – im Zentrum und in den Ortsteilen, welches mit Fragen zur Mobilität und einer gesellschaftlichen Teilhabe sowie zu Verkehrsangeboten konfrontiert wird. Als konkrete Herausforderungen im Handlungsfeld Infrastruktur, Mobilität und Barrierefreiheit werden im Handlungskonzept folgende Punkte genannt:

- Wie müssen Wohnen, Nahversorgung, Verkehr und öffentlicher Raum für Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung sein, damit ein selbstbestimmtes und aktives Leben in der gewohnten Umgebung möglich ist?
- Welche Infrastruktureinrichtungen müssen in der Gesamtstadt vorhanden sein? Wie können Mobilität und Barrierefreiheit verbessert werden?
- In Lahr gibt es insgesamt eine gute Infrastruktur und sehr gute Naherholungsmöglichkeiten. Der innerstädtische Busverkehr ist gut ausgebaut.

- In Bezug auf die Barrierefreiheit gibt es trotz vorgenommener Verbesserungen weiteren Handlungsbedarf. Dies gilt für den öffentlichen Raum, für öffentliche Gebäude, Geschäfte, Gaststätten, Bushaltestellen und insbesondere den Lahrer Bahnhof.
- Während in der Kernstadt eine gute Infrastruktur vorhanden ist, gibt es Defizite in den Stadtteilen. Der ÖPNV an Wochenenden sowie in den Abend- und Nachtstunden und ins Umland muss verbessert werden.
- In der Gesamtstadt gibt es zu wenig öffentliche Toiletten, zu wenig Toiletten für Menschen mit Behinderung und zu wenig Sitzbänke.
- Das Parken in den Parkhäusern wird als unattraktiv empfunden, weil Parkplätze und die Ein- und Ausfahrten häufig zu eng sind.

Auch wenn die Aufzählung des Handlungskonzepts durch die Gutachter des VEP nicht als abschließend gewertet werden kann, so gibt sie doch einen ersten Einblick in die Verkehrs- und Mobilitätsthemen der Stadt. Basierend auf den Herausforderungen wurde im Rahmen des Handlungskonzepts das folgende Ziel formuliert: im Jahr 2025 erreichen alle Lahrer jeden Ort in und um Lahr zu jeder Zeit auch ohne Auto. Das Ziel wird durch drei Maßnahmen und den entsprechenden Erläuterungen unterstützt.

- Maßnahme: Lahr verfügt über ein umfassendes Mobilitätskonzept, das sukzessive umgesetzt wird
- Maßnahme: Die Parkplatzsituation wird verbessert
- Maßnahme: Die Barrierefreiheit wird ausgebaut

Die Erläuterungen der Maßnahmen haben eine ganz unterschiedliche Flugebene und zeigen sowohl sehr übergeordnete (Leit-)Gedanken (z. B. In Zukunft sollen alle Verkehrsteilnehmer in Lahr gleichberechtigt sein), verkehrsträgerspezifische Gedanken (z. B. Das Radwegenetz sollte ausgebaut werden) oder Gedanken, die auf einer strategischen Ebene einzuordnen sind (z. B. Der Gemeinderat wird gebeten, ein Mobilitätskonzept entwickeln zu lassen).

Der VEP greift das formulierte Ziel auf und strukturiert viele der Maßnahmen/ Erläuterungen des Handlungskonzepts. Darüber hinaus basieren die formulierten Maßnahmen des VEP auf einer breiten Bestandsanalyse.

2.2.2 Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für das Mittelzentrum Lahr

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Lahr zielt darauf, die Einzelhandelsentwicklung in Lahr zu begleiten. Nach ersten Einzelhandelskonzepten mit starkem ökonomischem Bezug aus dem Jahr 1997 beziehungsweise einer Fortschreibung 2008 beschloss die Stadt Lahr Anfang 2016, sich konzeptionell neu aufzustellen und ein neues, integriertes Einzelhandelskonzept in Auftrag zu geben. Sie beauftragte damit das Büro Dr. Donato Acocella aus Lörrach. Für die Erarbeitung wurde eine projektbegleitende Arbeitsgruppe mit wichtigen Akteuren der Stadt und des Handels eingerichtet. Das Einzelhandelskonzept wurde nach einer Beteiligung der Bürger und relevanten Träger öffentlicher Belange am 27. März 2017 einstimmig durch den Gemeinderat beschlossen.

Das vorliegende Einzelhandelskonzept geht auch auf stadtplanerische Fragen wie die Verteilung von Funktionen, gesamtstädtische Nahversorgung, Verkehrsabwicklung, Erreichbarkeit etc. ein. Insbesondere fokussiert es die Thematik Nahversorgung und fungiert somit auch als Nahversorgungskonzept für die Stadt Lahr. Daher hat das Konzept auch mehrere Schnittstellen zum VEP.

Zunächst werden Rahmenbedingungen der Einzelhandelsentwicklung und planungsrechtliche Vorgaben sowie die Einzelhandelssituation auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet. In diesem Zusammenhang wird auch auf eine Befragung der lokalen Einzelhändler verwiesen (Stichprobe n=161), die den Themenbereich „Verkehr/ Parken“ überwiegend negativ beurteilt. Dabei wurde häufig die allgemeine Parksituation negativ bewertet. Dies bezog sich insbesondere auf die Anzahl der Parkplätze und die Parkgebühren (*vgl. Acocella 2017, S.140*).

Anschließend liegt der Fokus auf der Innenstadt, die als alleiniger zentraler Versorgungsbereich eine wichtige Rolle für die Stadt Lahr einnimmt. Darin wird die Bedeutung des Einzelhandels für eine funktionsfähige Innenstadt betont. Zudem wird auf die städtebauliche und verkehrliche Bedeutung eines attraktiven Angebots sowie einer funktionalen Mischung verwiesen, die in Lahr grundsätzlich vorhanden sei. Zusätzlich wurde eine entsprechende Stärken-Schwächen-Analyse durchgeführt. Als besondere Schwäche wird aufgeführt, dass innerhalb der Innenstadt kaum Lebensmittelangebote vorhanden sind. Zudem sind für die Bereiche Verkehr/ Sonstiges folgende Punkte als Schwächen aufgeführt:

- „Der Bahnhof von Lahr befindet sich einige Kilometer westlich von der Innenstadt. Zwischen Bahnhof und Innenstadt besteht eine Busverbindung.
- Die Verkehrsregelung ist in der Haupteinkaufszone nicht einheitlich geregelt. So stellt der Urteilsplatz z. B. nur einen verkehrsberuhigten Bereich dar und ist damit nicht vollständig für den Verkehr gesperrt.
- Eine Vielzahl an Einbahnstraßen und Baustellen erschweren die Erreichbarkeit der Innenstadt.
- Obwohl grundsätzlich viele Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind, sind diese nur eingeschränkt auffindbar. Es bestehen Mängel bei der Ausschilderung des Parkplatzangebotes“ (*Acocella 2017, S. 56*).

Neben der Innenstadt werden Nahversorgungsbereiche in Dinglingen (Schwarzwaldstraße), Sulz, Kuhbach und Reichenbach aufgeführt. Sonstige Einzelhandelschwerpunkte stellen das Einkaufszentrum Arena, die Einzelhandelskonzentration Offenburger Straße und das Fachmarktzentrum in Mietersheim dar. Hier wird auch erläutert, dass in einzelnen Siedlungsbereichen kein Lebensmittelbetrieb in einer Entfernung von bis zu 500 Metern fußläufig erreichbar ist (gilt für etwa ein Drittel der Einwohner).

Das Konzept schließt mit einem differenzierten instrumentellen Konzept zur räumlichen Einzelhandelssteuerung. Dies befasst sich auch mit dem Umgang mit nicht zentrenrelevantem Einzelhandel (also einem verkehrsgenerierenden Faktor) und umfasst eine Konkretisierung in Bezug auf die jeweiligen Standorte in der Stadt. Das Konzept hat das Ziel, in der Stadt Lahr flächendeckend Anfragen zur Ansiedlung von (großflächigem) Einzelhandel bewerten zu können: Damit soll feststellbar sein,

an welchen Standorten zentrenrelevanter Einzelhandel in Zukunft zulässig und an welchen Standorten er unzulässig ist. In diesem Zusammenhang wird herausgearbeitet, dass die Schwerpunkte der künftigen räumlichen Einzelhandelsentwicklung insbesondere auf der Stärkung der Innenstadt mit einer (gestalterischen und baulichen) Entwicklung der Eingangsbereiche und einer Neugestaltung des Marktplatzes (beides mit Anforderungen an die Thematik Verkehr bzw. insbesondere Parken) sowie der grundsätzlichen Sicherung der Nahversorgung liegen sollten.

2.2.3 Planwerke aus dem Bereich Verkehr und Mobilität

Untersuchung zum Verkehrskonzept Innenstadt und Hauptverkehrsstraßennetz (1990)

Die Untersuchung zum Verkehrskonzept Innenstadt und Hauptverkehrsstraßennetz ist ein in Grundsätzen mit dem aktuellen VEP vergleichbares, konzeptionelles Planwerk aus dem Jahr 1990. Ziel war es, Möglichkeiten für ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) aufzuzeigen. Der Fokus lag dabei auf der Innenstadt und dem örtlichen Hauptverkehrsstraßennetz. Bestandteile sind damit:

- Konzeptionelle Lösungsansätze für eine städtebaulich verträgliche Erschließung des Stadtkerns
- Eigene Konzepte für Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV, ruhenden Verkehr und motorisierten Individualverkehr
- Entscheidungshilfen für kurz-, mittel- und langfristige Planungen

Zugleich lag der Fokus auf dem Hauptverkehrsstraßennetz; es lag also keine integrierte, gesamtstädtische Betrachtung vor. Die Untersuchung wurde 1990 durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH aus Aachen durchgeführt.

Der Aufbau des Konzepts ist in Ansätzen mit dem aktuellen VEP vergleichbar. Zunächst wurde der Bestand der verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten erfasst und analysiert. Hierbei wurden Verkehrsunfälle (gesamtstädtisch), die Parksituation (Kfz in der Innenstadt) sowie das Verkehrsaufkommen von Kfz und Lkw (Hauptverkehrsstraßen) als auch das Verkehrsaufkommen von Radverkehr (einzelne Erhebungen) und Fußverkehr (Fußgängerquerverkehr von und zur Innenstadt) ermittelt. Per Kennzeichenerhebung wurde der Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr in 16 Zellen u.a. für die Innenstadt untersucht. Darauf aufbauend wurde eine Verträglichkeitsanalyse durchgeführt und einzelne besondere Problempunkte mit Unverträglichkeiten für Fußgängerquerungen und -längsverkehr, im Umfeldbereich (Lärm, Abgase) und bei der Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen ermittelt. Zusätzlich wurden dann Verträglichkeitspotenziale ermittelt und durch Abwägung im Zuge einer Variation einzelner Einflussgrößen diskutiert. Dies diente zur „Abklärung der notwendigen Kfz-Entlastungen“ und als Argumentationsgrundlage für die „Dringlichkeit, mit der über die straßenräumliche Umgestaltung hinaus Reduzierungen der Kfz-Menge zur Problemlösung notwendig sind“. Damit konnte dies als Grundlage für weitere konzeptionelle Überlegungen herangezogen werden.

Im Folgenden wurden für die Innenstadt und für die einzelnen Verkehrsträger (MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, ruhender Verkehr) separate Handlungskonzepte entwickelt. Diese wurden durch spezifischere Konzeptionen für vier konkrete Bereiche in der Innenstadt präzisiert (Detaillösungen).

Zusätzlich wurden auf Basis dieser unterschiedlichen Ansätze zur Problembewältigung und damit der Veränderung einzelner Parameter (wie beispielsweise einem Straßenneubau) vier verschiedene Alternativen und Netzvarianten modelliert/ untersucht. Dies war dann die Basis für das Verkehrskonzept Hauptverkehrsstraßennetz, das aus einer Netzkonzeption und Ausführungen zu Verkehrsführungen im Detail besteht. Hauptaugenmerk war zwar der MIV, aber auch die übrigen Verkehrsträger fanden hier ihre entsprechende Beachtung.

Abschließend wurden unter Berücksichtigung der o. g. Verträglichkeitsanalyse Prioritäten für die Umsetzung formuliert und Synergieeffekte von einzelnen Maßnahmenbündeln aufgezeigt. Dazu wurden Maßnahmen zusammengefasst und entsprechende Zusammenhänge aufgeführt. Der Schwerpunkt liegt im Bereich der Innenstadt und entlang der Hauptverkehrsstraßen (v. a. entlang der B 415).

Untersuchungen zum Verkehrsgeschehen durch die zukünftige Entwicklung der Stadt Lahr (1995)

Schon im Jahr 1995 wurden neue konzeptionelle Überlegungen zum Verkehrsgeschehen in der Stadt Lahr erarbeitet. Die Untersuchungen zum Verkehrsgeschehen durch die zukünftige Entwicklung der Stadt Lahr stellen eine Aktualisierung und erste Überprüfung der Untersuchungen zum Verkehrsgeschehen durch die zukünftige Entwicklung der Stadt Lahr dar. Der Fokus liegt aber nahezu ausschließlich auf dem Kfz-Verkehr. Eine entsprechende breite Betrachtung über alle Verkehrsträger, wie noch 1990, wurde hier nicht verfolgt.

Ausgangslage waren die veränderten Rahmenbedingungen, die sich aus dem Abzug der kanadischen Streitkräfte aus Lahr ergeben haben. Damit bestand die primäre Aufgabe darin, die Auswirkungen der Konversion militärischer Flächen auf den MIV zu untersuchen und darzustellen. In diesem Zusammenhang war die geplante Zuführung des vorherigen militärischen Flugplatzgeländes und innerhalb der Stadt liegender militärischer Siedlungsbereiche für eine neue zivile Nutzung prioritär (die Nutzung als Gewerbe- und Logistikstandort stand hier bereits als Grundlage fest).

Im Vorgriff der Bearbeitung wurden 1994 an mehreren Punkten des Stadtgebiets und im näheren Umland Zählungen durchgeführt, die insbesondere in der Nähe kanadischer Militäreinrichtungen direkte Veränderungen der Kfz-Verkehrsbelastung ergaben (ohne entsprechende Nachnutzung war zunächst ein entsprechender Rückgang zu verzeichnen).

Für die entsprechende Modellierung wurde das Stadtgebiet zunächst (wie auch schon 1990) in Verkehrszellen unterteilt. U. a. wurde das zu entwickelnde Flugplatzareal in drei eigene Verkehrszellen unterteilt. Daraufhin wurde ein Realisierungskonzept in drei Realisierungsstufen (prognostiziert für die Jahre 2000, 2010 und 2020) abgeleitet. Für diese Zeitstufen wurden die zukünftigen verkehrs-erzeugenden Strukturdaten ermittelt und das Verkehrsaufkommen anhand folgender Parameter modelliert:

- Mobilität
- Verkehrsmittelwahl
- Verflechtungen
- Güterverkehr
- Verkehrsnetze

Um das durch die voranstehenden konzeptionellen Überlegungen entstandene Kfz-Verkehrsaufkommen wirkungsanalytisch zu überprüfen und um geplante Infrastrukturmaßnahmen auf die Verkehrsbelastungen abzuschätzen, wurden die ermittelten Kfz-Verkehrsmengen und -verflechtungen auf die jeweiligen Netze umgelegt und analysiert. In der Gegenüberstellung der jeweiligen Verkehrsstärken für 17 ausgewählte Straßenabschnitte (Status quo gegenüber Prognose) zeigte sich teilweise, insbesondere für die beiden letzten Realisierungsstufen, eine beträchtliche und problematische Zunahme des Verkehrsaufkommens.

Daher wurden drei modifizierte Netzvarianten für die jeweils drei o. g. Realisierungsstufen aufgestellt und untersucht. Enthalten waren jeweils entsprechende umsetzungsbezogene Überlegungen und Maßnahmenvorschläge (vorwiegend in der Nähe des sich verändernden Flugplatzareals). Für eine bestmögliche Entwicklung konnte dann für jede Realisierungsstufe eine der entsprechend untersuchten Netzvarianten empfohlen werden.

Verkehrskonzept Lahr Innenstadt (2001)

Im November 2001 wurde ein zweitägiger Workshop mit Vertretern des Gemeinderats, der Stadtverwaltung, entsprechender Institutionen sowie Fachorganisationen und externen Fachplanern zu konzeptionellen Verkehrsthemen in der Stadt Lahr durchgeführt. Die Ergebnisse wurden anschließend in einer Dokumentation zusammengefasst und aus fachlicher Sicht durch das Planungsbüro Kölz bewertet. Dieses erarbeitete auf dieser Basis insbesondere für die Innenstadt Schlussfolgerungen und Empfehlungen.

Ausgangslage war das Bestreben, das Verkehrskonzept aus dem Jahr 1990 zu aktualisieren und zu modifizieren. Dazu zählte auch, bereits realisierte Einzelmaßnahmen entsprechend zu berücksichtigen. Ähnlich wie bereits 1995 ging es darum, die sich aus der Konversion ergebenden maßgeblichen strukturellen Veränderungen und die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete einzupflegen und im gesamtstädtischen konzeptionellen (Verkehrs-)Kontext zu berücksichtigen. Ziel war es, einen von der Mehrheit getragenen, kurzfristig realisierbaren Handlungsrahmen zu erarbeiten.

Der Diskussionsprozess wurde in insgesamt fünf im Rahmen des Teilnehmendenkreises breit aufgestellten Arbeitsgruppen durchgeführt. Diese beschäftigten sich mit folgenden Einzelthemen:

- Ausbau Friedrich-Ebert-Platz
- Nördliche Altstadt/ Urteilsplatz
- Rathausplatz
- Überörtliche Anbindungen
- Parken in der Innenstadt

In sämtlichen Arbeitsgruppen wurde jeweils mit dem Ziel diskutiert, spezifische Lösungsansätze und thesenartige Planungsziele vorzuschlagen. Dabei wurde jedoch schwerpunktmäßig der MIV thematisiert. Aus den vorliegenden Vorschlägen ist eine vergleichbare Vertiefung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes kaum erkennbar. Zudem lag der Fokus, aufgrund der exemplarischen Herangehensweise an die oben aufgeführten, fünf Einzelthemen, nicht auf einer längerfristigen, gesamtstädtischen und integrierten Betrachtung wie im Jahr 1990.

Verkehrsworkshop (2011)

Nach dem ersten Workshop im Jahr 2001 wurde 2011 ein weiterer Workshop mit einem ähnlichen Ansatz durchgeführt. Beteiligt waren hier ebenfalls Vertreter aus der Bürgerschaft, dem Gemeinderat, der Verwaltung sowie externe Fachleute. Nachdem der Fokus 2001 auf der Innenstadt lag, wurden 2011 wichtige Einzelthemen mit Verkehrsbezug besprochen.

Aus dem bereits vorliegenden Verkehrskonzept (im Bereich Innenstadt) wurde zunächst der aktuelle Sachstand präsentiert, bevor die Festlegung der zeitlichen Abfolge weiterer Straßenumbauten diskutiert und festgelegt wurde. Hierbei wurde insbesondere auch die gegenseitige Abhängigkeit der Maßnahmen betrachtet und gegeneinander abgewogen. Anschließend wurde der Entwurf zum Rad- und Fußwegekonzept durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) vorgestellt. Das Konzept sollte einen Planungshorizont von etwa 15 Jahren umfassen. Einzelne Streckenabschnitte, Knotenpunkte, Grundsätzliches zum Rundverkehr an Hauptstraßen sowie Sicherheitsfragen wurden vertiefter diskutiert. Darüber hinaus folgte eine Diskussion des Themas Geschwindigkeitsbeschränkungen anhand des Status quo und der rechtlichen Hintergründe. Abschnittsweise wurde die Anpassung von Geschwindigkeitsbegrenzungen beispielsweise in der Nähe von Schulen und Kindergärten oder aus Lärmschutzgründen thematisiert. Zuletzt wurden fünf unterschiedliche Varianten zur Neugestaltung des Friedrich-Ebert-Platzes vorgestellt und eine Vorzugsvariante (gemäß dem heutigen Zustand) präferiert. Zudem wurde gefordert, dass hierzu weitere vertiefende Vergleichsuntersuchungen durchgeführt werden sowie dass die Führung des Fuß- und Radverkehrs bei der Planung besonders beachtet wird.

Die Workshopinhalte und -ergebnisse wurden anschließend in einer knappen Dokumentation zusammengefasst.

2.3 Mobilität der Bevölkerung in Lahr (Haushaltsbefragung)

Um Grundlagendaten für die Entwicklung eines Verkehrsentwicklungsplans zu erheben, ist eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Lahr durchgeführt worden. Mit dieser Befragung sind zwischen dem 26. März und 11. April 2019 rund 1.300 Personen zu ihrer alltäglichen Mobilität befragt worden. Dies entspricht etwa 3 % der Einwohner der Stadt Lahr. Wichtige Fragen der Untersuchung waren z. B.: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Eine vollständige Übersicht über die Inhalte der Befragung gibt Tabelle 1.

Tabelle 1: Befragungsinhalte der Mobilitätsuntersuchung

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt ▪ Stadtteil ▪ Entfernung zur nächsten Bushaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Tätigkeit der Personen im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pkw-Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Faktoren der Verkehrsmittelwahl ▪ Nutzung von ÖPNV-Linien ▪ Vorschläge bzgl. der ÖV-Nutzung, Radnutzung und Fußverkehrsnutzung ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Anregungen/ Vorschläge für die Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Außerhäusigkeit am Stichtag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Startort des ersten Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziel des Weges ▪ Uhrzeit Wegebeginn ▪ Uhrzeit Wegeende ▪ Zweck des Weges ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Quelle: Eigene Darstellung

Die Teilnahme an der Erhebung war schriftlich, online oder telefonisch möglich. Neben der Kernstadt als eine Untersuchungseinheit sind die Stadtteile wie folgt eingeteilt worden: West (Hugsweiler, Kippenheimweiler, Langenwinkel, Mietersheim), Ost (Kuhbach, Reichenbach) und Sulz. Viele Auswertungen können neben den Auswertungen auf gesamtstädtischer Ebene auch für diese Untersuchungseinheiten repräsentativ ermittelt und dargestellt werden.

2.3.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Pkw-Ausstattung

Insgesamt besitzen 96 % der befragten Haushalte in Lahr mindestens einen Pkw. 31 % der Haushalte geben an, dass sie zwei Pkw besitzen. Weitere 19 % besitzen sogar drei oder mehr Pkw. Haushalte mit einem oder mehreren Kindern besitzen am häufigsten zwei oder mehr Pkw (70 % statt 49 % im Durchschnitt). Die Pkw-Verfügbarkeit in den Teilräumen von Lahr ist auf einem ähnlich hohen Niveau. Damit lässt sich in Lahr eine Vollaussattung der Haushalte mit Pkw feststellen. Die Pkw-Ausstattung liegt deutlich über dem gesamtdeutschen Durchschnitt (78 %) und dem Durchschnitt des Stadttyps (76 %).

Tabelle 2: Pkw im Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw gesamt)

Pkw-Besitz im Haushalt (in %)	Stadt Lahr (n=604)	Vergleichswerte		
		Bad Kreuznach (n=490)	Ländliche Region Zentrale Stadt	MiD 2017
kein Auto	4	15	24	22
ein Auto	47	57	57	53
zwei Autos	31	22	17	21
drei und mehr Autos	19	6	2	3
	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	636	600	k. A.	k. A.
Anteil elektrisch angetriebener Pkw	2 %	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: Eigene Darstellung

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner in Lahr beträgt 636 und ist damit ebenfalls als leicht überdurchschnittlich einzustufen. Weiterhin verfügen 16 % der Haushalte über mindestens ein Motorrad, Motorroller oder Mofa.

Fahrradausstattung

Mehr als acht von zehn Haushalten und damit deutlich mehr als im Bundesvergleich besitzen mindestens ein Fahrrad (konventionelles oder Elektrofahrrad). In über der Hälfte der Fälle sind es sogar zwei und mehr Fahrräder. Dabei verfügt annähernd jeder Haushalt (96%) mit Kindern über wenigstens ein fahrbereites Fahrrad. Jeder fünfte Haushalt ohne Kind besitzt kein Fahrrad (20%). In Ein-Personen-Haushalten sowie Rentnerhaushalten sind es 30% bzw. 32%, die über kein fahrbereites Fahrrad verfügen. Dennoch ist die Fahrradausstattung mit 956 Fahrrädern auf 1.000 insgesamt überdurchschnittlich hoch.

Tabelle 3: Fahrräder im Haushalt („konventionelle“ und Elektrofahrräder)

Fahrrad-Besitz im Haushalt (in %)	Stadt Lahr (n=600)	Vergleichswerte		
		Bad Kreuznach (n=484)	Ländliche Region – Zentrale Stadt	MiD 2017
kein Fahrrad	16	29	24	22
ein Fahrrad	26	29	27	25
zwei Fahrräder	22	17	23	25
drei u. m. Fahrräder	36	25	25	28
	100	100	100	100
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner	956	770	k. A.	872

Quelle: Eigene Darstellung

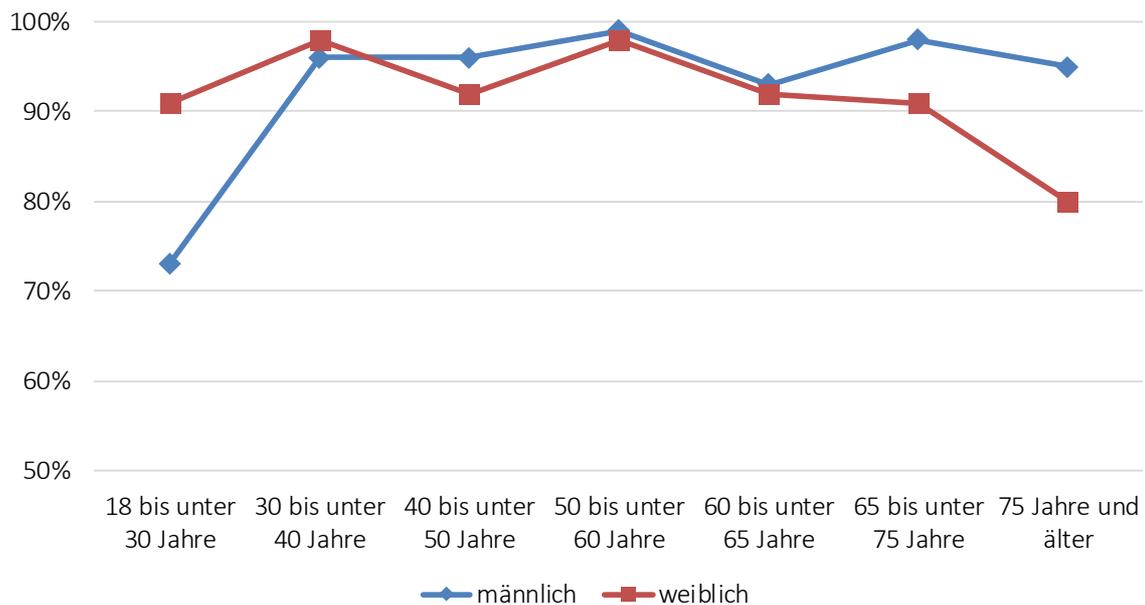
Heute besitzen 13% der Haushalte in Lahr ein Elektrofahrrad (E-Bikes/ Pedelecs)⁴. Dies stellt ein eher geringes Niveau dar. In fahrradaffinen Räumen wie beispielsweise dem Kreis Heinsberg in Nordrhein-Westfalen liegt der Anteil bei 20% und mehr. So verfügt in der Stadt Erkelenz, der größten des Kreises, annähernd jeder vierte Haushalt über mindestens ein Elektrofahrrad (23%). Es ist jedoch auch in Lahr davon auszugehen, dass vor dem Hintergrund des derzeitigen Marktbooms der Elektrofahrräder dieser Anteil in den nächsten Jahren weiter steigen wird. Dies kann ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung im Allgemeinen sowie spezifisch auf längeren Wegen wie bspw. Arbeitswegen sein. Dies gilt es aber auch entsprechend zu kommunizieren und zu bewerben. Bislang sind Elektrofahrräder besonders in Rentnerhaushalten beliebt (19%). Durch die elektrische Unterstützung können sich ältere Personen länger aktiv fortbewegen. Die Kombination aus steigenden Absatzzahlen und dem demographischen Wandel wird aller Voraussicht nach dazu führen, dass die Gruppe insgesamt, aber auch dessen Ausstattung mit Elektrofahrrädern weiter stark steigen wird. Den wachsenden Anteil von Elektrofahrrädern an der Verkehrsflotte gilt es folglich bei künftigen Infrastrukturplanungen stärker zu berücksichtigen. Rund 3% der Haushalte verfügen über gar kein Verkehrsmittel (Pkw/ Motorrad/ Fahrrad).

4 Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt. Fahrer benötigen also weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Für sie besteht zudem keine Helmpflicht oder Altersbeschränkung.

Pkw-Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit

Einen Führerschein zu besitzen wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf die Verkehrsmittelwahl aus. Insgesamt verfügen in Lahr rund 92 % der Personen ab 18 Jahren über einen Pkw-Führerschein (Bundesdurchschnitt MiD 2017: 87 %; Ländliche Region-Zentrale Stadt: 84 %). Während in den Altersgruppen von 30 – 65 Jahre nur geringfügige geschlechterspezifische Unterschiede in der Führerscheinbesitzquote zu ermitteln sind, haben vor allem über 75-Jährige Frauen seltener einen Führerschein (80 %) als Männer (95 %). Im Gegensatz dazu besitzen junge Frauen im Alter zwischen 18 und 30 Jahren deutlich häufiger einen Pkw-Führerschein als gleichaltrige Männer.

Abbildung 3: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen



Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Analyse über die Pkw-Verfügbarkeit aller erwachsenen Personen zeigt sich, dass drei Viertel der Bevölkerung jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen kann. Weitere 17 % können dies nach Absprache. Diese Werte spiegeln erneut die Autoaffinität innerhalb Lahrs wider. Lediglich 7 % der Erwachsenen steht nie ein Fahrzeug zur Verfügung. In den Stadtteilen zeigt sich dies noch deutlicher. So steht bspw. lediglich 2 % der in den östlichen Stadtteilen lebenden über 18-Jährigen nie ein Pkw zur Verfügung.

Tabelle 4: Pkw-Verfügbarkeit

Verfügbarkeit eines Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Lahr (n=1.033)	Kern- stadt (n=569)	West (n=144)	Ost (n=175)	Sulz (n=143)	Ländliche Region – Zentrale Stadt*	MiD 2017*
immer/ täglich	75	72	77	87	81	75	77
zeitweise/ Absprache	17	20	14	11	15	14	14
nie	7	8	9	2	4	11	9
	100	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 17 J., inkl. Carsharing

Quelle: Eigene Darstellung

ÖV-Zeitkartenbesitz

13 % der befragten Einwohner ab 6 Jahre besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats- und Wochenkarte, Semesterticket, etc.). Dieser Anteil liegt sowohl unter dem bundesweiten Durchschnitt als auch jenem vergleichbarer Städte.

Tabelle 5: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Besitz einer Zeitkarte für Bus und Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Lahr (n=1.116)	Vergleichswerte		
		Bad Kreuznach (n=946)	Ländliche Region Zentrale Stadt	MiD 2017 (Personen > 14 J.)
Besitz ÖV-Zeitkarte	13	13	16	22
davon: [in % aller Personen]				
- Jedermann-Monatskarte	4	8	8	12
- Schülerticket	3			
- Job-/Firmenticket	3	1	4	6
- Semesterticket	1	3		
- Schwerbehinderten-Ticket	1	k. A.	4	4
- sonstige Zeitkarten	1	k. A.		
keine ÖV-Zeitkarte	87	87	83	77
	100	100	100	100

Quelle: Eigene Darstellung

Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind in der Gruppe der Studierenden (rund die Hälfte verfügt über eine ÖV-Zeitkarte) sowie in der Gruppe der Auszubildenden (etwa jeder Vierte) und Schüler zu finden (23%). Bei den Erwerbstätigen besitzen 11 %, bei den Rentnern 8% einen Zeitfahrausweis für Bus und Bahn. In Lahr gibt es mit 7% einen wahrnehmbaren Anteil von Erwerbstätigen, die über ein Firmen- bzw. Jobticket verfügen; weitere 3 % verfügen über andere ÖV-Zeitkarten. Insgesamt zeigt sich, dass sich die Verfügbarkeit einer Zeitkarte für Bus und Bahn zwar auf den Ausbildungsverkehr konzentriert, aber vor allem ein verhältnismäßig geringer Anteil an Schülertickets zu einer vergleichsweise ausdifferenzierten Nutzerstruktur führt. Dass der Anteil an Schülertickets so gering ist, lässt sich in erster Linie auf die kompakte Stadtstruktur mit einer ausgewogenen Schulinfrastruktur zurückführen. Dadurch entstehen für einen Großteil der Schüler breite Nutzungsmöglichkeiten über alle Verkehrsmittel.

Insgesamt positiv ist die Entfernung zur nächstgelegenen Bushaltestelle zu bewerten: Angegeben wurde, dass die nächstgelegene Bushaltestelle im Durchschnitt 273 m entfernt ist. Eine Bushaltestelle gilt als fußläufig gut erreichbar, wenn die Distanz unter 400 m liegt. Dies trifft auf 76 % der Haushalte in Lahr zu, der Bundesschnitt lag im Jahr 2008 bei 55%. Unterschiede ergeben sich in Lahr zwischen den Untersuchungseinheiten. Wohingegen in den westlichen Stadtteilen 86% der Haltestellen fußläufig erreichbar sind, sind es in Sulz lediglich 59%. Diese Erkenntnisse lassen jedoch

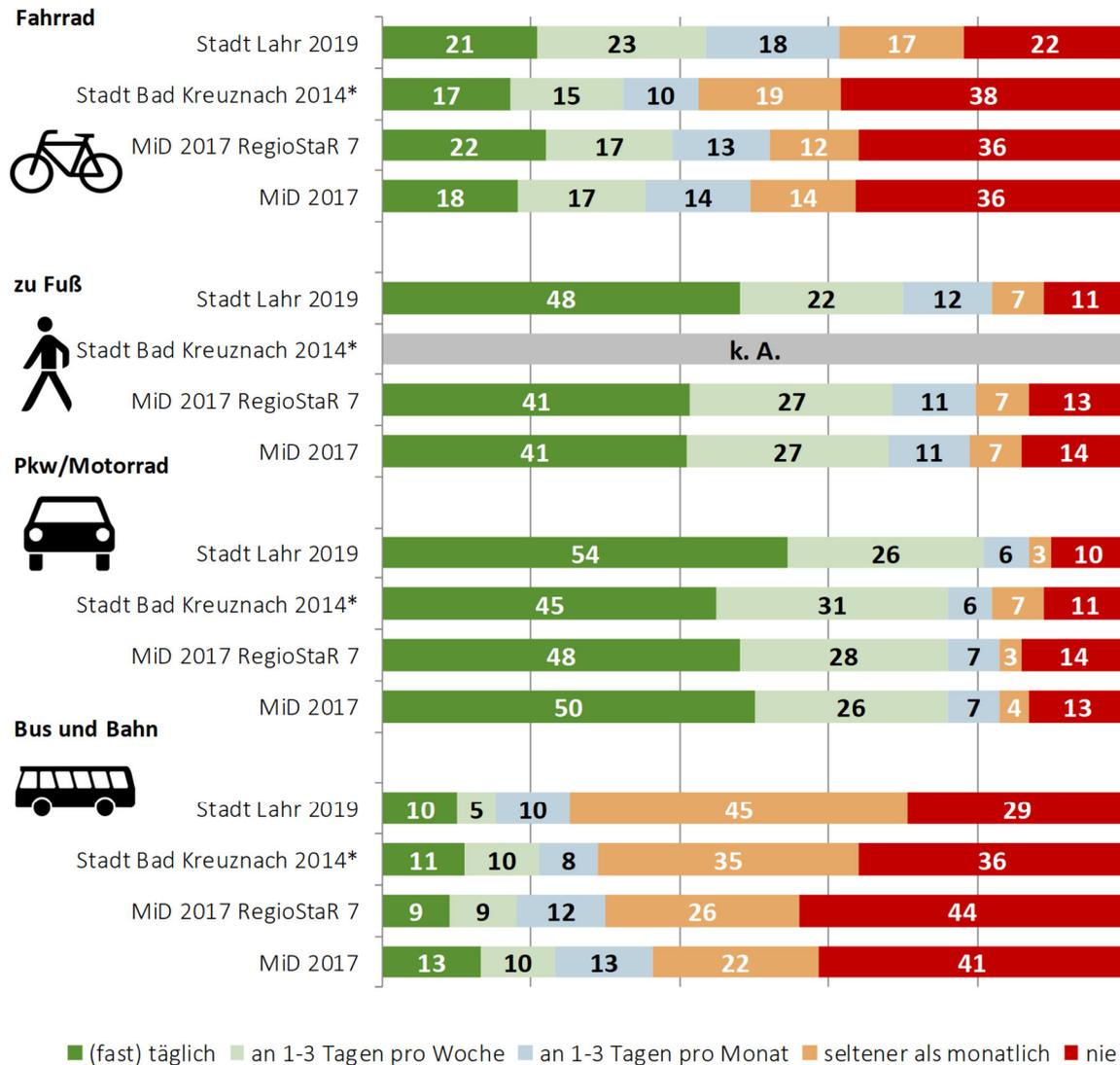
noch keine Rückschlüsse über die Angebotsqualität an den Haltestellen bzw. die Zufriedenheit der befragten Einwohner zu.

Mobilitätsvoraussetzungen und Typen der Verkehrsmittelnutzung

15 % der Befragten gaben an, weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte zu verfügen. Dem stehen 8 % der Bevölkerung gegenüber, die beides besitzen. Ausschließlich eine ÖV-Zeitkarte besitzen weitere 5%. Mobilitätsvoraussetzungen sind eng an die gesundheitlichen Voraussetzungen geknüpft. Insgesamt fühlen sich 6 % der Befragten in ihrer Mobilität durch gesundheitliche Probleme eingeschränkt. Der Anteil steigt ab einem Alter von 60 Jahren stark an. Da diese Personengruppe in den nächsten Jahren auf Grund des demographischen Wandels weiter zunehmen wird, ist davon auszugehen, dass auch der Anteil mobilitätseingeschränkter und wenig mobiler Personen steigen wird.

2.3.2 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Abbildung 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung



*Hinweis: In Bad Kreuznach ist eine leicht abweichende Skala zur Einordnung der Nutzungshäufigkeit angewendet worden. Die Ergebnisse sind trotzdem weitgehend vergleichbar.

Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Betrachtung der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung fällt die grundsätzliche Autoaffinität der Bürger Lahrs auf. Vier von fünf Einwohner nutzen den Pkw bzw. das Motorrad wenigstens wöchentlich. Damit wird in Lahr häufiger auf das Auto zurückgegriffen als im Bundesdurchschnitt. Ein differenziertes Bild ergibt sich in der Nutzung des ÖPNV: Zwar geben unterdurchschnittliche 15% der Befragten an, mindestens einmal in der Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Somit ist der ÖPNV-Stammkundenanteil vergleichsweise gering. Gleichzeitig ist der Anteil derjenigen, die den ÖPNV nie nutzen, verhältnismäßig gering (29%), so dass der Anteil der Gelegenheitskunden im ÖPNV vergleichsweise hoch ist. Dies kann auch als Potenzial verstanden werden, da das ÖPNV-System einem Großteil nicht unbekannt ist und dieser lediglich von einer regelmäßigeren Nutzung überzeugt werden muss. Als Handlungsansatz und -aufgabe lässt sich folglich eine stärkere Kundenbindung im ÖPNV festhalten.

In der Radverkehrsnutzung ist der geringe Anteil Nichtnutzender hervorzuheben. Dies trifft auf nur 22 % der Lahrer zu und bewegt sich damit auf einem niedrigen Niveau. Insgesamt ist die Fahrradnutzung mit 44 % wöchentlicher Nutzung bereits leicht überdurchschnittlich. Gerade vor dem Hintergrund steigender Elektrofahrradnutzer gilt es aber auch in Zukunft, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu ergreifen. Ähnlich verhält es sich mit dem Fußverkehr. Annähernd die Hälfte der Bewohner sind täglich zu Fuß unterwegs. Der Fußverkehr ist damit das meistgenutzte „Verkehrsmittel“. Speziell für den Bus- und Bahnverkehr gilt es, die Gründe für eine geringe Nutzung zu hinterfragen und etwaige Hemmnisse abzubauen.

Mobilitätstypen

Insgesamt gaben 93 % der Befragten an, mit mindestens einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) regelmäßig unterwegs zu sein. Die starke Stellung des Autos zeigt sich darin, dass 45 % der Befragten ausschließlich dieses Verkehrsmittel mindestens wöchentlich nutzen. Trotzdem ist auch über ein Drittel der Bewohner der Stadt Lahr mit mehreren Verkehrsmitteln regelmäßig unterwegs und zählt daher zu den multimodalen Mobilitätstypen. Dabei sticht die Gruppe der Pkw/ Rad-Multimodalen mit 29% heraus. Eher untypisch ist, dass die Gruppe der Rad/ ÖV-Multimodalen die der Pkw/ ÖV-Multimodalen überwiegt. Insgesamt entspricht das Verhältnis mono- und multimodaler Nutzer etwa dem Verhältnis vergleichbarer Städte. Unterschiede zeigen sich aber in den jeweiligen Untergruppen. Der Anteil von 2 % ÖV-Monomodalen in Lahr gegenüber 8 % in vergleichbaren Städten zeigt wiederum die Handlungserfordernisse im ÖPNV. Da der Fußverkehr in dieser Einteilung nicht als eigenständiges Verkehrsmittel aufgeführt wird, werden „Fuß-Monomodale“ zu Zwecken der Vergleichbarkeit den wenig Mobilien zugeordnet. Daraus resultiert, dass lediglich 2 % der Bevölkerung seltener als wöchentlich mobil sind und sich kaum außerhalb der eigenen Wohnung bewegen.

Tabelle 6: Typen der Verkehrsmittelnutzung⁵

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Lahr (n=923)	Vergleichswerte		
		Bad Kreuznach (n=880)	Ländliche Region Zentrale Stadt	MiD 2017
Monomodale	56	67	57	58
Pkw-Monomodale	45	47	43	45
Fahrrad-Monomodale	9	12	6	5
ÖV-Monomodale	2	8	8	8
Multimodale Nutzer	38	13	35	37
Pkw/ Rad-Multimodale	29	7	24	21
Pkw/ ÖV-Multimodale	3	4	5	7
Rad/ ÖV-Multimodale	5	2	3	5
Pkw/ Rad/ ÖV- Multimodale	1	1	3	4
wenig Mobile	7	19	7	6
„Fuß-Monomodale“	5	k. A.	k. A.	k. A.
	100	100	100	100

Quelle: Eigene Darstellung

Jüngere Bewohner (6 bis 18 Jahre) bewegen sich im Alltag deutlich häufiger multimodal fort als ältere Einwohner Lahrs. Dieses multimodale Verhalten gilt es auch nach Besitz des Führerscheins weiter zu fördern. Der Anteil wenig Mobiler nimmt ab einem Alter von 50 Jahren erkennbar zu. Diese Personen sind folglich in ihrer Versorgung auf externe Hilfe angewiesen. Um die Mobilität bis ins hohe Alter zu erhalten, ist ein Augenmerk auf eine altersgerechte Verkehrs- und Stadtplanung zu richten und es sind insbesondere wohnortnahe, idealerweise fußläufig erreichbare Nahversorgungsstandorte zu stärken.

Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte

Gut die Hälfte der Erwerbstätigen in Lahr arbeitet in der eigenen Stadt. Wiederum etwa die Hälfte davon hat ihren Arbeitsplatz im eigenen Stadtteil. Dieser Anteil liegt bei Schülern bei 59%. Weitere 29% besuchen eine Schule in Lahr, die nicht im Stadtteil der Wohnung liegt. Lediglich 11% verlassen Lahr zu Bildungszwecken. Der insgesamt hohe Anteil von Binnenpendlern, insbesondere innerhalb

⁵ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen und Bahnen und orientiert sich an dem Vorgehen der „Mobilität in Deutschland“. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1–3x pro Monat angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 2 bis 3 Tagen pro Woche das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/ Fahrradfahrer“. Der Fußverkehr gilt hier nicht als „eigenes Verkehrsmittel“. Es wird angenommen, dass jeder auch zu Fuß Wege zurücklegt. Jemand, der die genannten Verkehrsmittel nur selten bis gar nicht nutzt, aber häufig zu Fuß unterwegs ist, gilt demnach als „wenig Mobiler“. Dieser Anteil wird an dieser Stelle zur Information ebenfalls ausgewiesen, zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit aber weiterhin den „wenig Mobilen“ zugeordnet.

des eigenen Stadtteils, stellt eine wesentliche Basis für kurze Wege dar und bietet gute Voraussetzungen für die Nahmobilität.

Der wichtigste Arbeits- und Ausbildungsort außerhalb Lahrs ist Offenburg. 26% der Befragten geben an, dort zu arbeiten oder zur (Hoch-)Schule zu gehen. Mit großem Abstand folgt die Stadt Freiburg (11%). Hier spiegelt sich in den Verflechtungen eine typische zentralörtliche Struktur wider. Für beide Städte gilt eine gute Erreichbarkeit sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Weitere wichtige Beziehungen bestehen vor allem ins direkte Umfeld Lahrs und liegen damit im Potenzialbereich des Radverkehrs. Insbesondere für Elektrofahrräder sind dies angemessene Distanzen. Die Stärkung des Radverkehrs auf diesen Achsen ist entsprechend zu prüfen.

Tabelle 7: Lage des Arbeits-/Ausbildungsortes

Arbeits-/Ausbildungsort (alle Personen ab 6 J, in %)	Arbeits-/Ausbildungsplatz (n=541)
Stadt Lahr	58
Außerhalb Lahrs, davon	42
Offenburg	26
Freiburg	11
Friesenheim	8
Seelbach	7
Schwanau	6
Ettenheim	5
Kippenheim	5
Emmendingen	3
Kehl	3
	100
gleicher Ortsteil wie Wohnung	32 %

Quelle: Eigene Darstellung

Das hohe Potenzial des Radverkehrs zeigt sich darüber hinaus bei der Betrachtung der Entfernung der Arbeits- und Ausbildungsorte von der eigenen Wohnung. Strecken bis zu 5 km sind ideal mit dem Fahrrad zu bewältigen. Dies trifft auf 41% der Arbeits- und 86% der Ausbildungsorte der Befragten zu. Strecken bis 10 km fallen ebenfalls in den Potenzialbereich. Dies erfüllen weitere 19% der Arbeits- und 9% der Ausbildungsorte. Schulwege sind dabei erwartungsgemäß kürzer (5,9 km) als Arbeitswege (13,4 km). In Kombination liegt der Mittelwert bei 11,9 km und ist damit im Vergleich deutlich unterdurchschnittlich. Diese kurze Distanz spricht für die guten Standortqualitäten Lahrs.

Tabelle 8: Entfernung des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes von der Wohnung

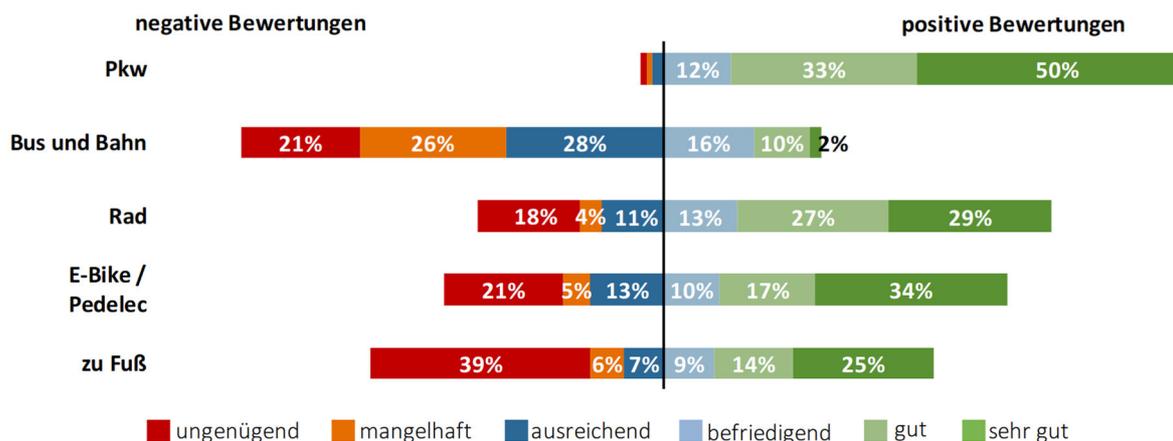
Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsplatz (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Lahr		
	gesamt (n=872)	nur zum Arbeitsplatz (n=663)	nur zur Schule (n=184)
unter 1.000 Meter	14	10	32
1 km bis unter 2 km	15	11	28
2 km bis unter 5 km	21	20	26
5 km bis unter 10 km	17	19	9
10 km bis unter 20 km	14	17	1
20 km bis unter 50 km	16	18	3
50 km und mehr	3	4	1
	100	100	100
Durchschnittliche Entfernung in km	11,9	13,4	5,9

Quelle: Eigene Darstellung

Bewertung der Erreichbarkeit

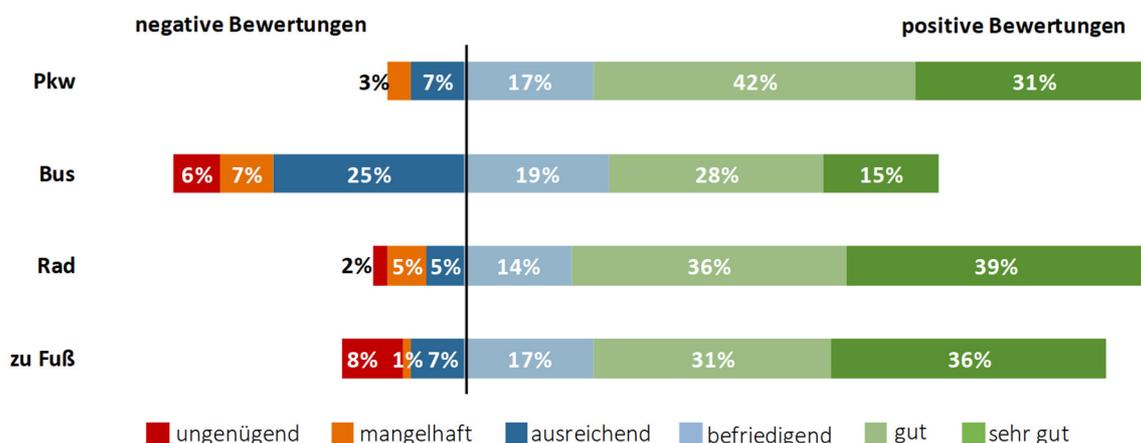
Die Bewertung der Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele (hier abgefragt für die Arbeits- und Ausbildungsorte) spiegelt im Wesentlichen die Nutzungsintensität der Verkehrsmittel wider. Die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes mit dem Auto wird am besten eingestuft. Dagegen wird die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV erwartungsgemäß am schlechtesten bewertet. Gleichzeitig ergeben sich im öffentlichen Verkehr aber auch die größten Unterschiede zwischen Schul- und Arbeitsverkehr. So bewerten lediglich 12% der Arbeitnehmer die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV mindestens gut. Dem stehen 43% der Schüler bei der Erreichbarkeit des Schulortes gegenüber (hier nur Bus), was auf ein adäquates Angebot im Schülerverkehr hindeutet. Dennoch äußert sich auch über ein Drittel der Schülerschaft negativ über die Erreichbarkeit ihrer Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sodass weiter Optimierungsbedarf besteht. Auffällig gut wird sowohl im Arbeits- als auch im Ausbildungsverkehr die Nahmobilität bewertet. Dies ist im engen Zusammenhang mit der Kompaktheit und den Standortqualitäten der Stadt Lahr zu sehen, die im Stadtgebiet viele kurze Wege ermöglichen. Mit 12 bzw. 16% ist der Anteil negativer Bewertungen der Nahmobilität im Schulverkehr deutlich unterdurchschnittlich. Um der positiven Bewertung auch langfristig gerecht zu werden, gilt es, weiter ein großes Augenmerk auf die Sicherheit im Schulverkehr zu legen und diese stetig zu verbessern. Dies kann vor allem auch unter Einbezug der Schüler in verkehrsbezogene Vorhaben auf Schulwegen gelingen.

Abbildung 5: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitsorte nach Verkehrsmitteln



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 6: Bewertung der Erreichbarkeit der Ausbildungsorte nach Verkehrsmitteln



Quelle: Eigene Darstellung

2.3.3 Mobilität der Einwohner

89% der Befragten waren am werktäglichen Stichtag unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,7 Wege pro Tag zurückgelegt. Annähernd vier von fünf Befragten haben am jeweiligen Berichtstag zwischen einem und vier Wege zurückgelegt. Insgesamt sind die Werte sehr ähnlich zu den Vergleichswerten. Das ist vor allem auch damit zu erklären, dass sich in der Anzahl der Wege die Anzahl wahrgenommener außerhäuslicher Aktivitäten wie Arbeiten, Einkaufen oder Freizeitgestaltung widerspiegelt. Diese werden stärker von der Lebenssituation der Menschen als von Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens (wie etwa der Raumstruktur) bestimmt.

Tabelle 9: Zahl der zurückgelegten Wege an den erhobenen Stichtagen (Di.–Do.)

Anzahl der zurückgelegten Wege (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Lahr (n=1.163)	Vergleichswerte		
		Bad Kreuznach (n=854)	Ländliche Region – Zentrale Stadt	MiD 2017
keinen Weg (immobil)	11	8	14	15
einen bis zwei Wege	35	32	34	36
drei bis vier Wege	33	34	30	30
fünf bis sechs Wege	14	16	21	20
sieben bis acht Wege	6	9		
neun Wege und mehr	2	1		
	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	3,3	3,5	3,2	3,1
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	3,7	3,8	3,7	3,7

Quelle: Eigene Darstellung

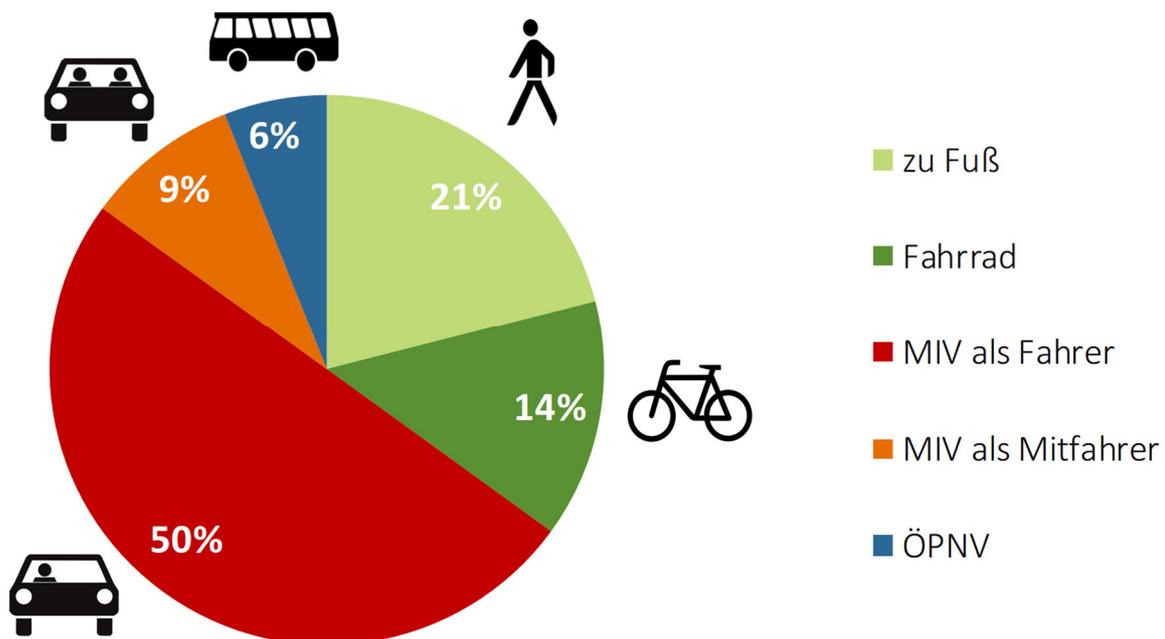
Die mobilste Gruppe ist die der Teilzeiterwerbstätigen, die 4,0 Wege/Werktag zurücklegt. Ausschließlich mobile Teilzeiterwerbstätige legen 4,2 Wege/Werktag zurück. Rentner und Schüler sind dagegen insgesamt die immobilsten Gruppen (2,7 Wege/Werktag im Schnitt). Wohingegen sich der Wert bei ausschließlich mobilen Schülern kaum ändert (2,8), steigt der Wert bei mobilen Rentnern etwa auf das Durchschnittsniveau (3,6). Diese Ergebnisse können durchaus als untypisch bezeichnet werden. In der Regel entfallen bei Rentnern Arbeitswege ersatzlos. In Lahr steigt der Wert bei mobilen Personen gegenüber Vollzeit Erwerbstätigen (3,1) sogar.

Auch unter den Haushaltstypen können Unterschiede festgestellt werden. Haushalte mit Kindern sind mobiler. Die mobilste Haushaltsgruppe in Lahr stellen Paarhaushalte mit mehreren Kindern (4,4 Wege/Werktag) dar. Aufgrund ihrer Familiensituation müssen sie viele Lebensbereiche abdecken und koordinieren (Beruf, Familie, Freunde/ Verwandte, Freizeit etc.), die mit einer überdurchschnittlich hohen Mobilität verbunden sind. Die Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern kann diese Haushalte entlasten. Weniger Wege unternehmen Einpersonenhaushalte (3,3 Wege/Werktag) und Mehrererwachsenenhaushalte ohne Kinder (3,1 Wege/Werktag), in denen Vollzeit-Erwerbstätige jeweils mit Abstand die stärkste Erwerbsgruppe stellen.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split stellt die zentrale Kenngröße der Verkehrsmittelwahl dar. Annähernd drei von fünf Einwohnern in Lahr legen ihre Wege mit dem Pkw zurück. Dabei fährt die Hälfte den Pkw selbst und 9% sind Mitfahrer. Dieser Anteil ist im Verhältnis zu vergleichbaren Städten etwas überdurchschnittlich. Vor allem der MIV-Fahrer-Anteil spiegelt dabei die erhöhte Autoaffinität in Lahr wider (50% zu 41%). Im Umweltverbund ergeben sich nur kleine Unterschiede gegenüber vergleichbaren Städten: Es wird etwas weniger zu Fuß gegangen (21% zu 24%) und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren (6% zu 7%). Dagegen ist der Radverkehrsanteil mit 14% gegenüber 13% leicht überdurchschnittlich.

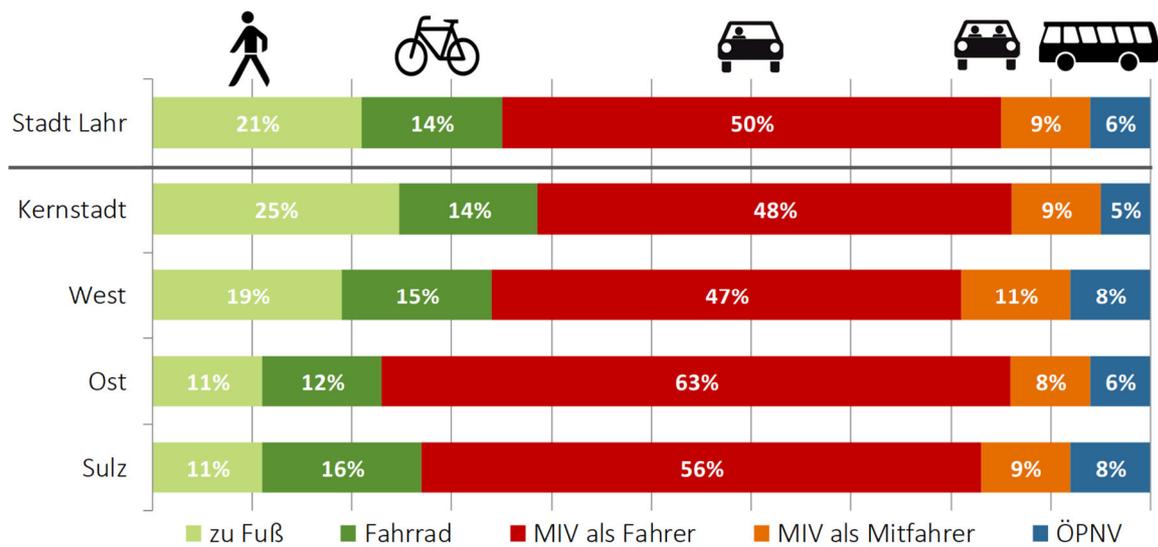
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Lahr (Modal Split)



Quelle: Eigene Darstellung

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich auch zwischen den Stadtteilen. Die östlichen Stadtteile und Sulz können als besonders autoaffin bezeichnet werden. Dies äußert sich auch in unterdurchschnittlichen Anteilen in der Nahmobilität. Hier gilt es, die zentralen Wegeverbindungen zwischen den Ortsteilen für die Nahmobilität zu stärken. Es zeigt sich demnach, dass mit einem höheren Grad an Zentralität bzw. der Nähe zum Stadtkern (Kernstadt und in Teilen westliche Ortsteile) auch eine starke Nutzung der Nahmobilität einhergeht. Dies gilt es, auf die gesamtstädtische Ebene auszuweiten.

Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl Lahr nach Stadtteilen (Modal Split)



Quelle: Eigene Darstellung

Typischerweise ergibt sich ein in der Verkehrsmittelwahl deutlich geringerer ÖPNV-Anteil mit Zugewinnen vorwiegend für den MIV, wenn der Ausbildungsverkehr, d. h. Wege zur Schule oder Universität, unberücksichtigt bleibt. In Lahr aber sinkt der Anteil des ÖPNV lediglich um einen Prozentpunkt, der Anteil der Nahmobilität aber geht deutlich zurück (- 5 Punkte). Schüler greifen folglich eher auf aktive Verkehrsmittel und nicht so stark auf öffentliche Verkehrsmittel zurück, wie dies in anderen Städten der Fall ist. Bei einer genauen Betrachtung des Modal Splits auf Ausbildungswegen fällt auf, dass ein Großteil diesen zu Fuß bewältigt. Der Fußverkehrsanteil von 40 % ist deutlich überdurchschnittlich und ein Indiz für eine gute Schulinfrastruktur, die sich gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad (22 %) erreichen lässt. Trotz dieses hohen Nahmobilitätsanteils sollte weiter an eine Förderung der Nahmobilität angeknüpft und eine sichere Schulwegplanung verfolgt werden. Besonders der MIV-Anteil von knapp ein Viertel aller Ausbildungswege (davon 13 % als Fahrer und 10 % als Mitfahrer) haben ein Verlagerungspotenzial auf die Nahmobilität. Weitere 15 % der Ausbildungsverkehre nutzen den ÖPNV.

Wegelänge und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge an einem Werktag von Bewohnern aus Lahr liegt bei rund 8,5 km. Bei Wegen unterhalb von 100 km reduziert sich dieser Wert weiter auf 7,4 km. Zwei von fünf Wegen sind kürzer als 2 km und zwei Drittel kürzer als 5 km. Wie der Median zeigt, ist die Hälfte der Wege 3 km oder kürzer. Diese außerordentlich kurzen Wege in Lahr stellen ein enormes Verlagerungspotenzial zugunsten der Nahmobilität dar und bieten für eine „Stadt der kurzen Wege“ eine sehr gute Grundlage.

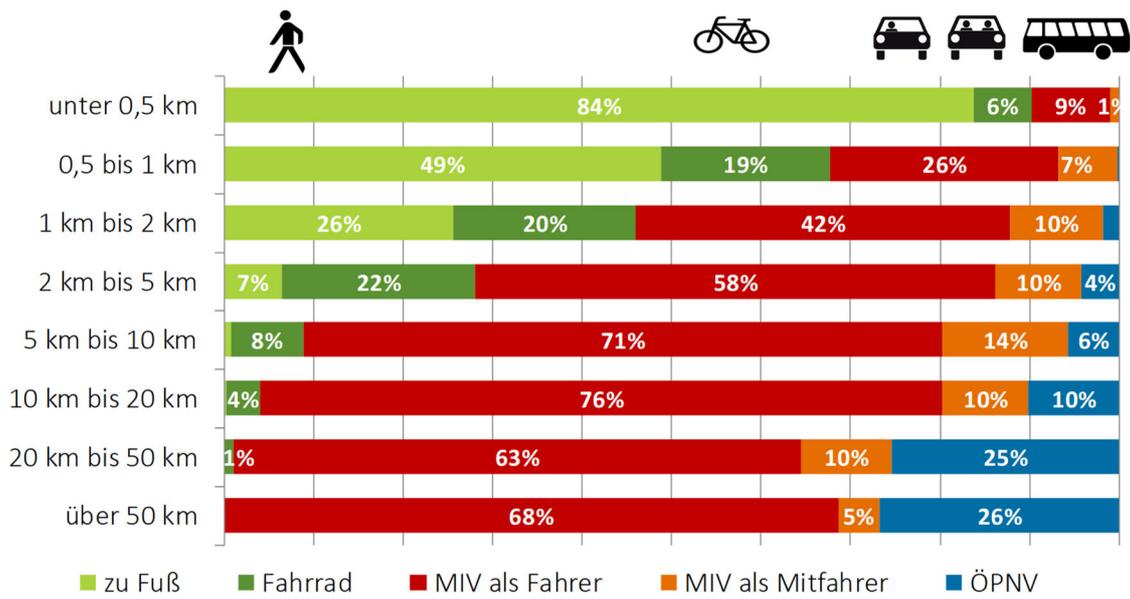
Tabelle 10: Entfernung der zurückgelegten Wege

Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Lahr (n=3.835)	Vergleichswerte		
		Bad Kreuznach 2014 (n=3.145)	Ländliche Region – Zentrale Stadt	MiD 2017
bis zu 0,5 km	10	11	10	10
0,5 km bis zu 1 km	12	11	11	11
1 km bis zu 2 km	18	17	16	14
2 km bis zu 5 km	26	31	29	23
5 km bis zu 10 km	13	13	15	16
10 km bis zu 20 km	9	6	8	13
20 km bis zu 50 km	8	9	7	9
mehr als 50 km	4	4	5	4
	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	8,5	10,2	11,4	12,5
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	7,4	8,8	k. A.	k. A.
Median (alle Wege) (in km)	3,0	k. A.	k. A.	k. A.

Quelle: Eigene Darstellung

Während zu Arbeitszwecken mit durchschnittlich 13,3 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Wege zum täglichen Einkauf (4,3 km) sowie Begleitwege mit 4,2 km in Lahr am kürzesten. Jeweils 5,1 km werden für Ausbildungswege, private Erledigungen sowie Freizeitwege benötigt. Damit sind die Wegelängen aller Zwecke deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte. Die geringste Differenz ist bei Einkaufswegen festzustellen (1,2 km). Die Voraussetzungen, dass die Bevölkerung Lahrs ihre Wege aktiv zurücklegt, sind also umso mehr gegeben. Dennoch ist der Pkw bereits ab einer Entfernung von 1 km das dominante Verkehrsmittel (42 % Fahrer- + 10 % Mitfahreranteil). Die Bedeutung steigt mit zunehmender Entfernung weiter an. Weniger als 3 von 10 Wegen zwischen 2 und 5 km werden aktiv zurückgelegt. Hier bietet sich enormes Potenzial für eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Ebenso zeigt sich die Bedeutung des ÖPNV auf langen Strecken (vorwiegend Arbeitswege) ab 20 km. Die Bedeutung im Stadtverkehr und somit wie bereits angedeutet auch für den Schülerverkehr ist dagegen verhältnismäßig gering.

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Lahr



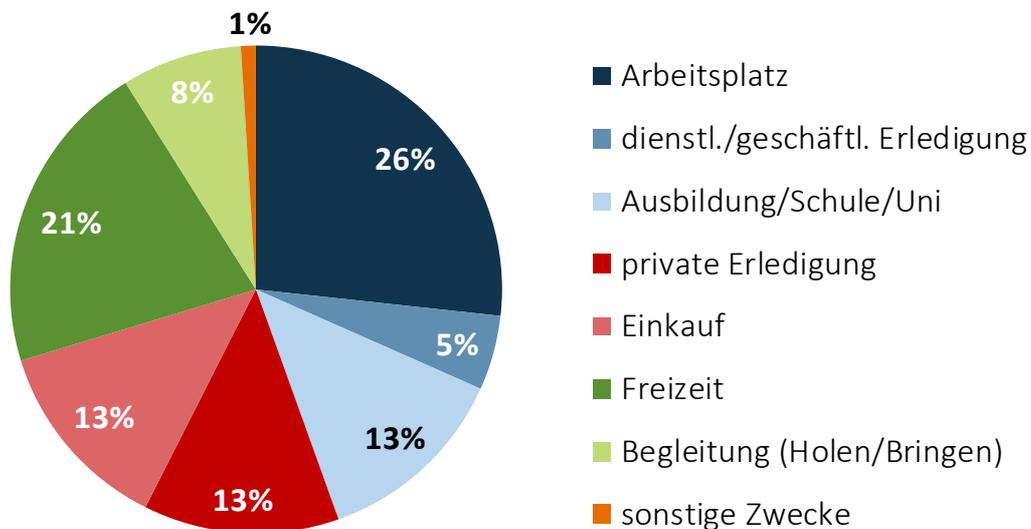
Quelle: Eigene Darstellung

Im Schnitt dauert werktags ein Weg ca. 19 Minuten. Das heißt, ein mobiler Einwohner der Stadt Lahr ist werktags ca. 67 Minuten unterwegs. Die Unterwegszeit liegt ebenso deutlich unter dem Bundesdurchschnitt und zeigt das Potenzial kurzer und schneller Wege innerhalb Lahrs.

Verkehrszwecke

Am häufigsten werden werktäglich die Wege zum Arbeitsplatz (27%) und für Freizeitaktivitäten (21%) zurückgelegt. Jeweils 13% der Wege entfallen auf Ausbildungs-, Einkaufs- und Erledigungswege. Weitere 8% entfallen auf Begleit- sowie 5% auf Dienstwege.

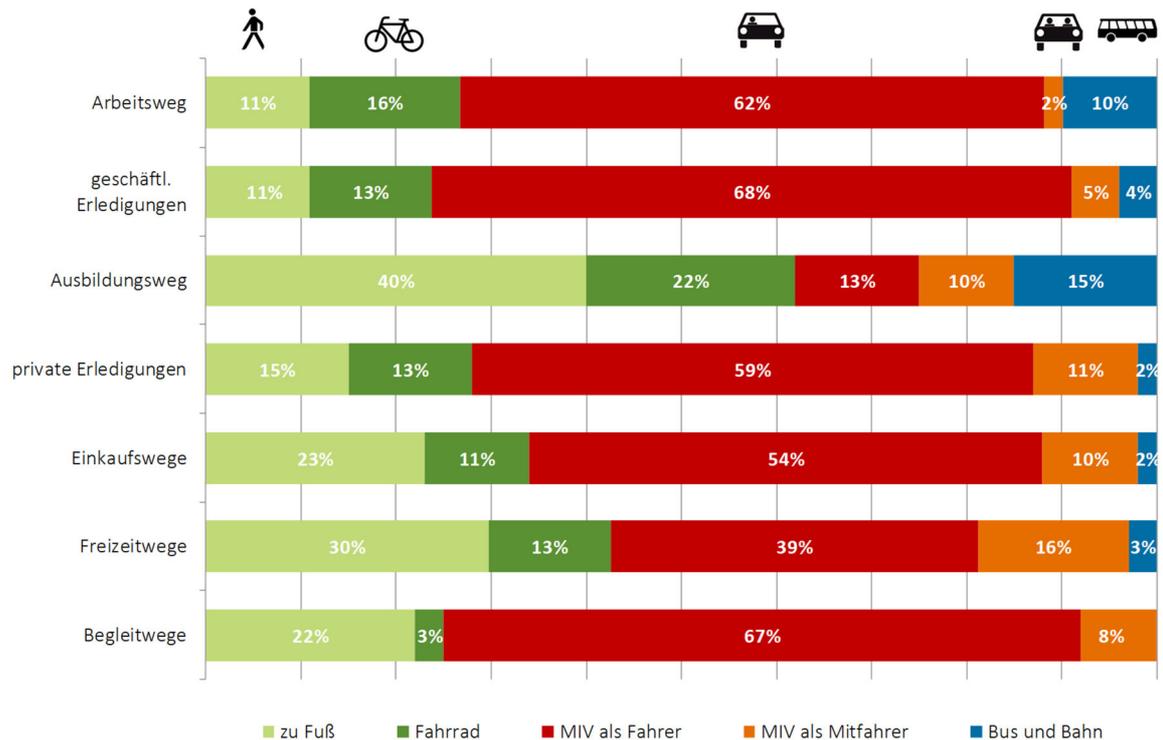
Abbildung 10: Zweck der zurückgelegten Wege



Quelle: Eigene Darstellung

Die Verkehrsmittelnutzung weicht je nach Wegezweck ab. Arbeitsorientierte Wege sowie Begleitwege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf. Auch Einkaufs- bzw. Erledigungswege werden vermehrt im MIV bewältigt. Dagegen haben in erster Linie Ausbildungswege und auch Freizeitwege einen überdurchschnittlichen Nahmobilitätsanteil. Speziell im Freizeitverkehr ist ein hoher Anteil an Fußwegen festzustellen. Die höchsten ÖPNV-Anteile ergeben sich auf Ausbildungs- und Arbeitswegen. Hinsichtlich einer „Stadt der kurzen Wege“ gilt es, vor allem die Erreichbarkeit der Versorgungsinfrastrukturen (Erledigungs- und Einkaufswege) für den Umweltverbund zu stärken.

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

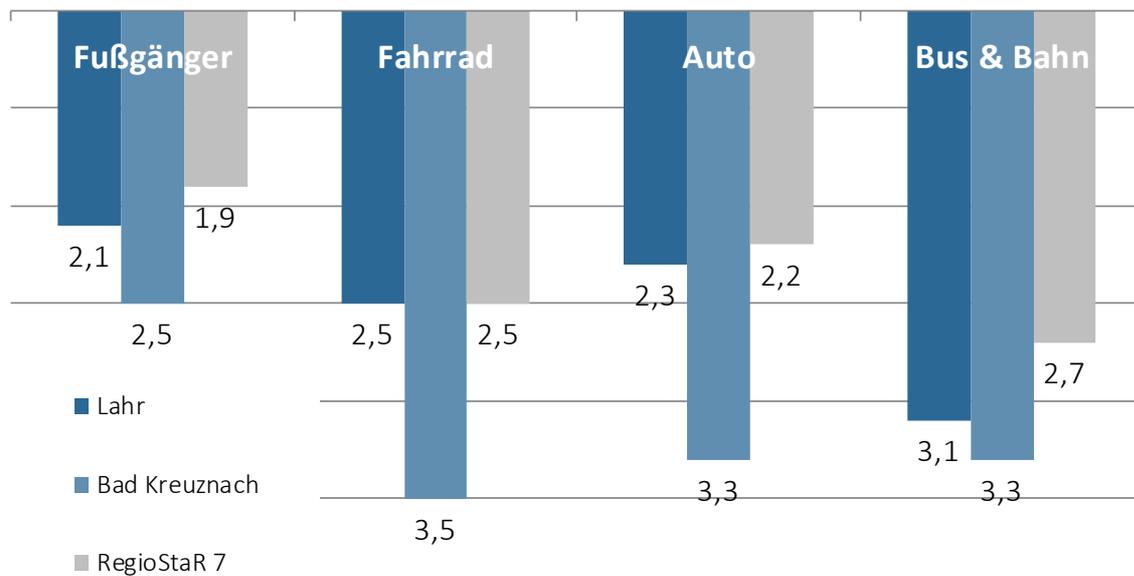


Quelle: Eigene Darstellung

2.3.4 Bewertung der Verkehrsmittel

Ein weiterer Baustein der Befragung war es, die Zufriedenheit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie Verbesserungsvorschläge abzufragen. Am besten bewertet wird mit einer Schulnote von 2,1 die Verkehrssituation im Fußverkehr; wenn auch etwas schlechter als im Vergleich zu strukturähnlichen Städten. Der Autoverkehr wird mit 2,3 ebenfalls etwas schlechter bewertet. Das Fahrradsystem in Lahr entspricht dem bundesweiten Durchschnitt. Bus und Bahn werden dagegen sowohl deutlich schlechter als die anderen Verkehrsmittel als auch im Vergleich zu weiteren zentralen Städten ländlicher Regionen bewertet.

Abbildung 12: Bewertung der Verkehrssysteme in durchschnittlicher Schulnote



Quelle: Eigene Darstellung

Für die verschiedenen Verkehrsmittel werden unterschiedliche Verbesserungen gefordert. Im Fußverkehr erhalten dabei folgende Vorschläge die größte Zustimmung: Querungen/ Kreuzungen sicherer machen (77% sehr wichtig bzw. wichtig), Verbesserung der Sicherheit (72%) und Trennen von Geh- und Radwegen (70%). Das Thema Erhöhung der Sicherheit spielt im Fußverkehr folglich die größte Rolle.

Auch für den Radverkehr unterstützt ein sehr großer Teil den Vorschlag sichererer Querungen und Kreuzungen (80%). Große Zustimmung erhält auch die Verbesserung vorhandener Radwege (75%) sowie kürzere und schnellere Verbindungen zwischen den Stadtteilen (63%).

Im Busverkehr liegt der größte Handlungsbedarf in einer Verbesserung der Fahrpläne (62%). Darüber hinaus halten 60% der Befragten eine Verbesserung der Tarif- und Preisstrukturen mindestens für wichtig. Ebenso wünscht sich ein Großteil weniger Umstiege und bessere Anschlüsse (57%).

2.3.5 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung

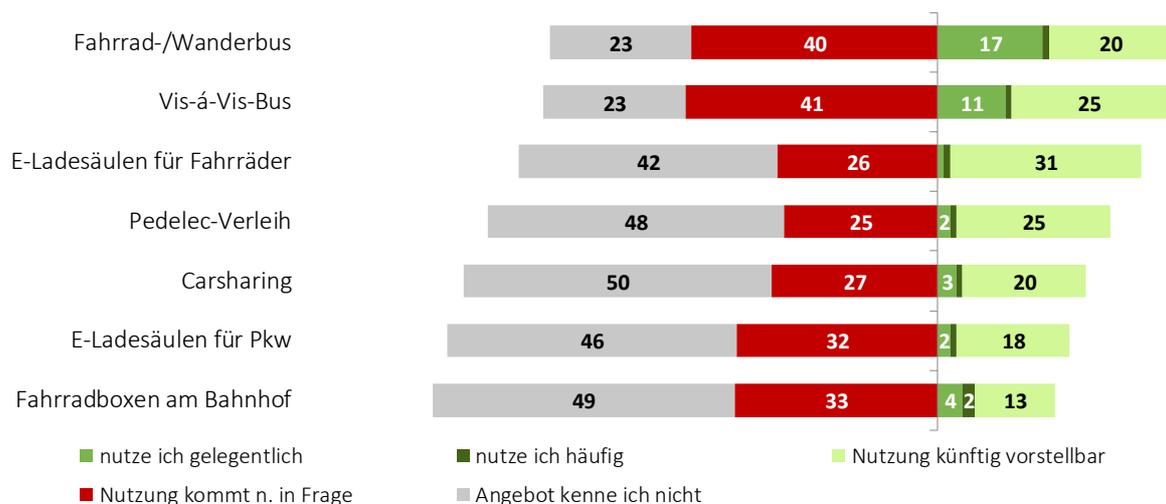
In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege in Lahr auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie auf neue Mobilitätsformen und -angebote verlagert werden können. Dabei wird einerseits die Bekanntheit und Bereitschaft zur Nutzung, andererseits welche Verlagerungspotenziale bei heutigen Nutzersegmenten vorliegen, untersucht.

Interessen und Nutzung neuer Mobilitätsangebote

In Lahr gibt es bereits eine angemessene Anzahl neuer Mobilitätsformen und -angebote. Diese wurden hinsichtlich ihrer Bekanntheit und Nutzung untersucht. Aktuell am stärksten wird dabei der Fahrrad- und Wanderbus genutzt. 17% nutzen diesen gelegentlich, 1% häufiger. Auch die gelegent-

liche Nutzung des Vis-à-Vis-Busses ist mit 11 % zweistellig. Hinzu kommen 1 %, die jenen häufig nutzen. Diese beiden Mobilitätsformen erfahren aktuell eine nennenswerte regelmäßige Nutzung. Interessant ist dabei, dass sie gleichzeitig die Angebote sind, die viele grundsätzlich ablehnen (40 % bzw. 41 %). Lediglich jeweils 23 % kennen die Angebote gar nicht. Sie sind damit die bekanntesten in Lahr. In der Nutzungsintensität folgen mit 4 % gelegentlicher und 2 % häufiger Nutzung die Fahrradboxen am Bahnhof⁶. Mit 13 % potenzieller Nutzer weisen sie aber ein unterdurchschnittliches Niveau auf. Da auch annähernd die Hälfte nicht von diesem Angebot weiß, gilt es dieses besser zu bewerben. Ähnlich verhält es sich mit E-Ladesäulen (Schließfächer mit Steckdosen) für Fahrräder, dem Pedelec-Verleihsystem und dem Carsharing-Angebot. Erwähnenswert ist hier allerdings, dass der Anteil potenzieller Nutzer bereits wenigstens bei 20 % liegt. Dieses Potenzial gilt es aufzugreifen und auch jenen zu vermitteln, denen die Angebote bislang unbekannt sind. Die Bereitschaft zur Umstellung auf E-Mobilität im Pkw-Bereich ist bislang nur bedingt festzustellen (2 % gelegentliche, 1 % regelmäßige, 18 % potenzielle Nutzung). Wiederum zeigt sich die „klassische“ Autoaffinität der Bürger Lahrs. Auch hier kann durch entsprechendes Marketing und den Ausbau der Ladeinfrastrukturen ein Umdenken einsetzen. Grundsätzlich gilt es, die Vermarktung der Angebote weiter voran zu treiben.

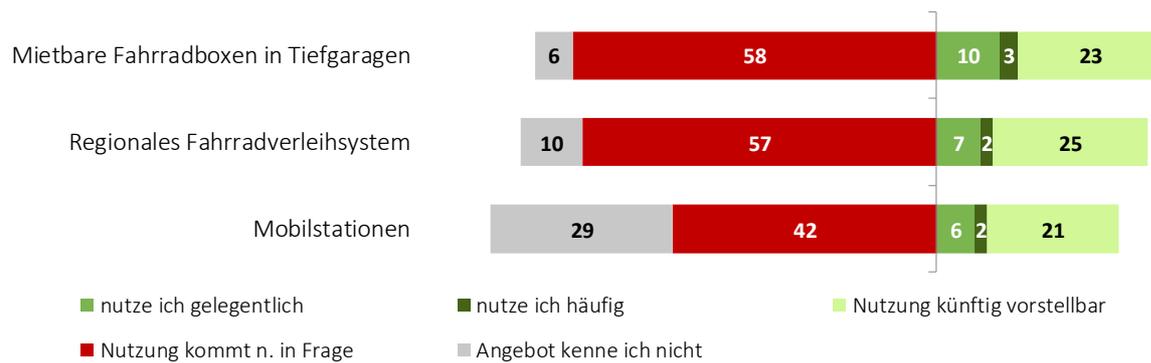
Abbildung 13: Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsformen und -angeboten



Quelle: Eigene Darstellung

Neben bereits eingeführten neuen Mobilitätsformen wurden drei weitere Angebote abgefragt, deren Einführung noch geprüft wird. Mit Hilfe der Mobilitätsbefragung sollte die Bereitschaft zur Nutzung dieser Angebote festgestellt werden.

6 Anmerkung: Gute Auslastung; Warteliste auch nach Erweiterung des Angebotes Anfang 2018.

Abbildung 14: Bereitschaft zur Nutzung neuer Mobilitätsangebote

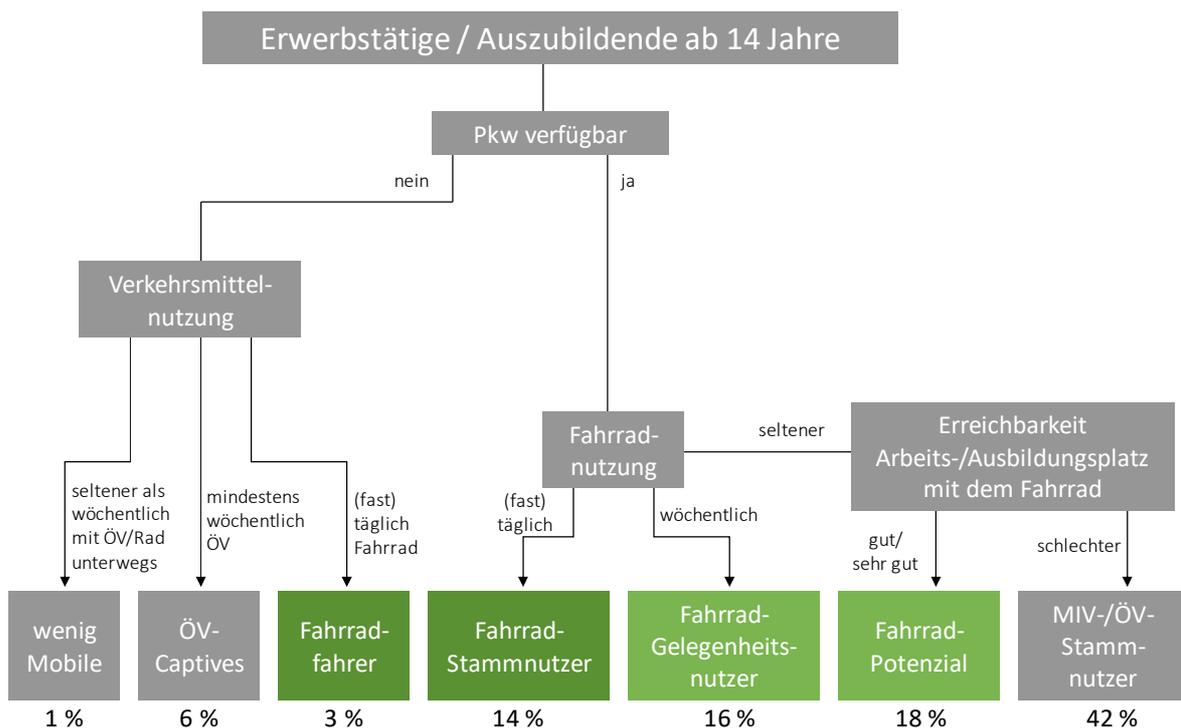
Quelle: Eigene Darstellung

Demnach weisen mietbare Fahrradboxen in Tiefgaragen sowohl das größte Potenzial als auch die größte Ablehnung auf. Dennoch scheint das Angebot für Haushalte ohne adäquate Abstellmöglichkeiten ein attraktives Angebot zu sein und sollte weiter ausgereift werden. Selbst wenn nur jeder Zehnte, der sich heute eine Miete von Fahrradboxen in Tiefgaragen künftig vorstellen kann, ein solches Angebot tatsächlich in Anspruch nimmt, könnten hierdurch bereits rund 1.000 Nutzer gewonnen werden. Es kann langfristig also dazu beitragen, den Radverkehr weiter zu stärken. Gleiches gilt für ein regionales Fahrradverleihsystem. Mobilstationen sind dagegen fast jedem dritten Bürger Lahrs noch unbekannt. Hier kann durch gezielte Werbemaßnahmen ein besseres Verständnis über die Vorzüge von Mobilstationen erreicht und somit auch die Bereitschaft zur Nutzung erhöht werden.

Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad, hergeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, dass bei vielen Bewohnern des Stadtgebietes noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr bestehen.

Abbildung 15: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in Lahr



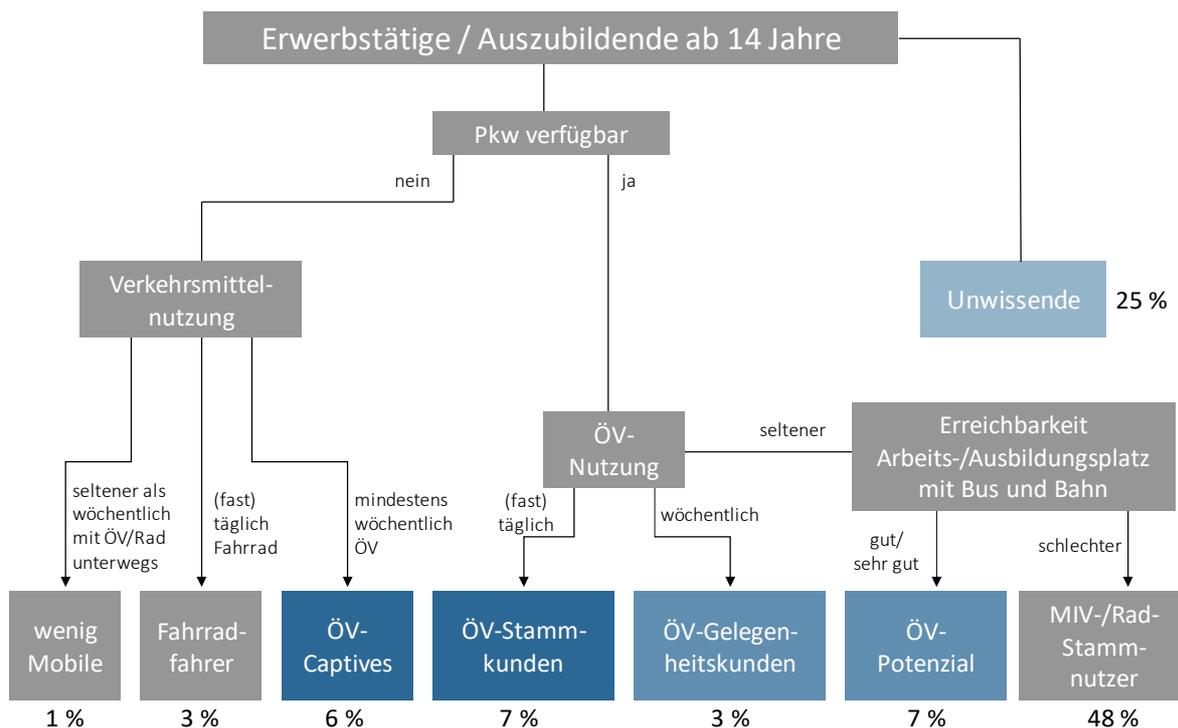
Quelle: Eigene Darstellung

Die Auswertung zeigt, dass ein Drittel der Bevölkerung Lahrs zu den Fahrradnutzern gezählt werden kann. Dabei entfallen 3% auf reine Fahrradfahrer, denen auch kein Pkw zur Verfügung steht. Ähnlich häufig nutzen weitere 14% das Fahrrad, obwohl ein Pkw verfügbar wäre (Fahrrad-Stammnutzer). Gelegentlich nutzen das Fahrrad 16%. Hier ergeben sich bereits Potenziale für eine stärkere Nutzung. Tatsächliche Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere in dem Nutzersegment, das bisher das Fahrrad nur selten oder gar nicht nutzt, aber die Erreichbarkeit der täglichen Ziele (in diesem Fall des Arbeits-/Ausbildungsplatzes) mit gut oder sehr gut bewertet. Dies trifft auf 18% der Lahrer zu. Hier bestehen folglich gute Voraussetzungen, insgesamt mehr Wege, vor allem aber auch Alltagswege zum Arbeits-/Ausbildungsplatz, auf das Fahrrad zu verlagern. Mit 42% ist der Anteil der MIV-/ÖV-Stammnutzer im Vergleich zu anderen Städten hoch. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die angeben, dass sie ihren Arbeits- und Ausbildungsplatz nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können. Dennoch lassen sich insbesondere durch Elektrofahräder auch aus dieser Gruppe Potenziale abschöpfen.

Verlagerungspotenzial auf Bus und Bahn

Mit gleicher Vorgehensweise wie im Radverkehr lassen sich auch Verlagerungspotenziale auf Bus und Bahn bestimmen.

Abbildung 16: Nutzersegmente und Potenziale für Bus und Bahn in Lahr



Quelle: Eigene Darstellung

6% der Befragten im erwerbsfähigen Alter in Lahr gelten als sogenannte ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht über einen Pkw verfügen können und auch nicht oder nur selten mit dem Rad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen. Im Vergleich ist dieser Anteil etwas geringer. Dies lässt sich vorwiegend auf den verhältnismäßig geringen Anteil des ÖPNV im Schülerverkehr zurückführen. Der Anteil der ÖV-Stammkunden liegt mit 7% im erwarteten Bereich. Die Personen dieses Nutzersegments verfügen über ein Auto und nutzen trotzdem fast täglich Bus und Bahn. Weitere 3% gehören zu den Gelegenheitskunden von Bus und Bahn, die dieses Angebot etwa wöchentlich nutzen. Mit insgesamt 16% liegt die Stamm- und Gelegenheitskundschaft von Bus und Bahn auf einem durchschnittlichen Niveau. Vor dem Hintergrund weniger ÖV-Captives bzw. geringerer Schülerverkehrsanteile zeigt dieser Wert gleichzeitig auch die etwas stärker ausdifferenzierte Nutzerstruktur des ÖPNV in Lahr. Lediglich 7% der Befragten sind als ÖV-Potenzial im engeren Sinne zu bezeichnen: Sie verfügen über einen Pkw und fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Ein Teil dieses Potenzials kann über geeignete Maßnahmen (attraktive Umstiegsangebote, Tarifgestaltung, Jobticket, Marketing und Kommunikation) erreicht werden und als Gelegenheits- oder Stammkunden für Bus und Bahn gewonnen werden. Noch viel stärker müssen die Unwissenden auf das ÖPNV-Angebot hingewiesen werden. 25% der Bevölkerung weiß nicht, wie gut oder schlecht die Erreichbarkeit ihres Arbeits- oder Ausbildungsortes mit dem ÖPNV ist. Diese Unwissenheit gilt es, zwingend durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit abzulegen, um weiteres Potenzial abzuschöpfen. Ein Teil dieser Gruppe wird womöglich gar nicht von der (sehr) guten Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes mit dem ÖPNV wissen. Die übrigen Nutzersegmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf.

2.3.6 Schlussfolgerungen aus der Mobilitätsuntersuchung

Im Vergleich zu anderen Städten zeigt sich, dass das Mobilitätsverhalten in Lahr stark durch das Auto dominiert wird und der ÖPNV sowie das Fahrrad noch entwicklungsfähige Anteile am Modal Split aufweisen. Mit fast vier von zehn Einwohnern Lahrs ist zudem der Anteil jener Personen, die regelmäßig unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen und damit multimodal unterwegs sind, bereits auf einem guten Weg. Es bestehen hohe Potenziale, dies weiter auszubauen, z. B. durch verstärkte Einrichtung von Mobilstationen oder auch einzelnen Mobilitätsangeboten, etwa in Wohnquartieren.

Die Stadtstruktur Lahrs weist insgesamt gute Voraussetzungen für die Nahmobilität auf. Dies zeigt sich unter anderem an einem bedeutenden Anteil kurzer Wege. Aktuell ist bereits ab einer Wegelänge von 1 km das Auto das dominierende Verkehrsmittel. Die Potenzialanalyse hat gezeigt, dass noch starke Entwicklungspotenziale für den Radverkehr bestehen. Ein angemessener Teil der Bevölkerung nutzt das Fahrrad bereits regelmäßig, jedoch besteht bei 18% der Einwohner ein Verlagerungspotenzial zugunsten des Fahrrades. Insbesondere auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten durch Elektrofahrräder liegen hier Potenziale für ein verstärkt multimodales Verkehrsverhalten und für die Stärkung des Umweltverbundes. Durch eine aktive Radverkehrsförderung kann dieses Potenzial besonders für kürzere Wege abgerufen werden.

Bus und Bahn werden leicht unterdurchschnittlich genutzt und auch als Verkehrssystem am schlechtesten bewertet. Auffällig ist vor allem der im Verhältnis geringe ÖPNV-Anteil im Schülerverkehr. Dieser ist vorwiegend auf die kompakte Stadtstruktur und eine gute Schulinfrastruktur zurückzuführen und äußert sich in höheren Anteilen bei aktiven Mobilitätsformen. Dennoch gibt es auch in Lahr ein nicht zu vernachlässigendes Verlagerungspotenzial zu Gunsten von Bus und Bahn. Hier besteht die Möglichkeit, attraktive Anreize zum Umstieg zu schaffen. Hinzu kommt, dass einem Großteil gar nicht bekannt ist, ob der eigene Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz gut mit Bus und Bahn erreichbar ist. Dies lässt zum einen auf Defizite des bestehenden Bus- und Bahnangebotes und zum anderen auch auf Verbesserungspotenziale im Marketing des Bus- und Bahnangebotes schließen. Mit einer detaillierten Analyse des bestehenden Bus- und Bahnangebotes sowie einem Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mit einem aktiven Marketing können für den ÖPNV noch Potenziale abgeschöpft werden.

Neue Mobilitätsangebote sind vielen Einwohnern noch unbekannt; das betrifft insbesondere auch E-Ladesäulen für Pkw und Rad sowie Car- und Bikesharing. Wenn auch weiterhin ausbaufähig, ist die angegebene Nutzungsbereitschaft in Zukunft positiv zu werten. Somit ist davon auszugehen, dass mit attraktiven Angeboten in Verbindung mit einer ganzheitlichen Marketing-Strategie für diese Angebote neue Zielgruppen erschlossen werden können. Mit dem Marketing sollten auch gezielt Personen angesprochen werden, denen die Angebote neuer Mobilitätsmöglichkeiten bislang gänzlich unbekannt sind.

2.4 Fahrgastzählungen und -befragungen

2.4.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Lahr setzt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans einen Schwerpunkt auf die konzeptionelle Entwicklung des städtischen Busverkehrs. Die Stadt strebt an, durch ein attraktives Angebot im Busverkehr eine Verlagerung der Nutzer vom Auto zum ÖPNV zu erzielen.

Um ein attraktives Angebot erstellen zu können, braucht es aktuelle Nutzungsdaten. Diese Daten geben Aufschluss über aktuelle Nutzungsgewohnheiten und Nutzungsmuster. So können aktuelle Stärken und Herausforderungen im bestehenden Busverkehr der Stadt Lahr identifiziert werden.

Dieser Band gibt neben dem Analyseband des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Lahr einen Überblick über die Ergebnisse der Fahrgasterhebung und -befragung.

2.4.2 Ablauf der Erhebung

Um einen Überblick über die aktuelle Nutzung der Busse im Stadtbus Lahr zu erhalten, wurden die Fahrgäste in den Bussen gezählt. Darüber hinaus wurden Fahrgäste nach der Art ihres Fahrscheins und der Nutzungshäufigkeit gefragt.

Die Erhebung fand in der Woche vom 24.06. bis zum 30.06.2019 statt. Zu dieser Zeit war in Baden-Württemberg reguläre Schulzeit. In Lahr findet Busverkehr in unterschiedlichem Umfang statt. Der Fahrplan unterscheidet nach *Montag bis Freitag*, *Samstag* und *Sonn- und Feiertagen*. Für alle drei Fahrtage wurden die angebotenen Fahrten, die auf den Fahrplänen veröffentlicht sind, erhoben. Dabei wurde eine Fahrt, die die Einschränkung *nur an Schultagen* trägt, nur dann erhoben, wenn sie durch eine Fahrt gedoppelt wird, die zu Ferienzeiten fährt und im Fahrtverlauf variiert. Meist werden hier Haltestellen mit einem Schulbezug in den Ferien nicht bedient. Reine Schulkurse, die als Verstärker zum Taktverkehr fahren, sind nicht Gegenstand der Erhebung. Dadurch kann es zu Abweichungen bei der Wahrnehmung der vorliegenden Ergebnisse kommen, da das prägende Bild der Schulbusse und Schulkindern als Kundengruppe in den Bussen sich nicht so dominant in den Ergebnissen widerspiegeln wird.

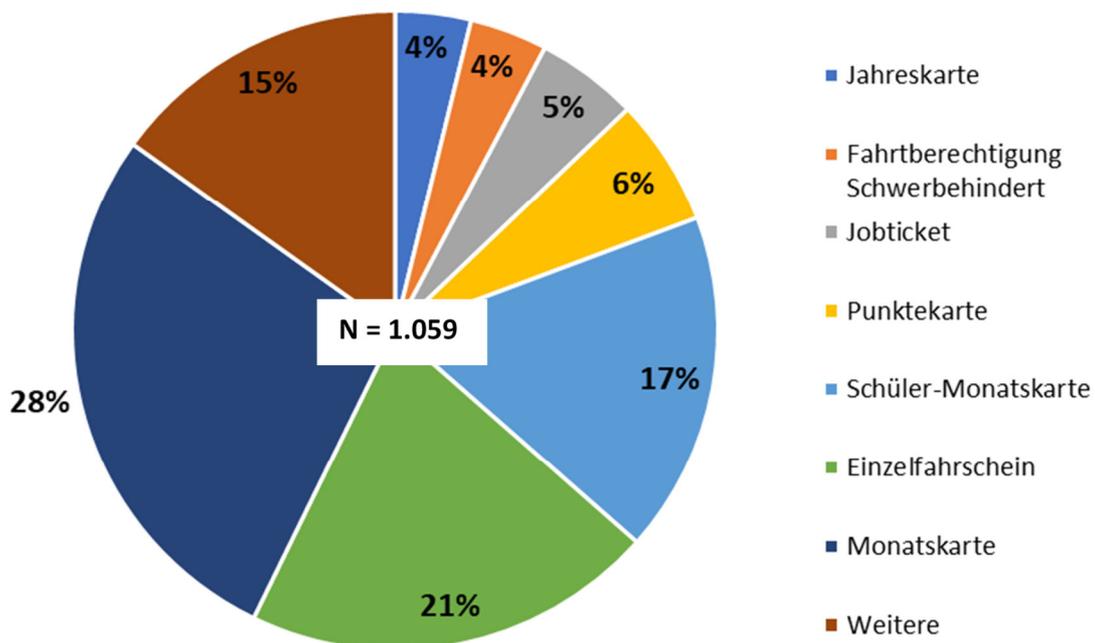
Erhoben wurden die Linien 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109. Alle diese Linien sind im Nahverkehrsplan des Ortenaukreises zu dem Linienbündel *Lahr Stadt* zusammengefasst. Zusätzlich wurde die Besetzung in den Fahrzeugen der Linie 100 und der Linie 106 zwischen allen Haltestellen im Stadtgebiet (Einsteinallee – Reichenbach Ost) erhoben. Auf weiteren regionalen Linien wie 111, 113, 114 und 7141 und den Saisonverkehren wie Vis-a-Vis Bus oder Wander-/Fahrradbusse erfolgten keine Erhebungen bzw. Befragungen.

Für die Erhebung *Montag bis Freitag* wurde jede Fahrt einmalig an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag erhoben.

Die Erhebung der Besetzung der Stadtbusse ist eine Vollerhebung und umfasst somit rund 540 Fahrten. Auf 100 Fahrten wurden die Fahrgäste befragt. Von diesen 100 Fahrten wurden 28 am Samstag und 24 am Sonntag durchgeführt. Zur Befragung wurde geschultes Personal eingesetzt, das die Fahrgäste im Fahrzeug während der Fahrt angesprochen hat. Die Beantwortung fand auf freiwilliger Basis statt.

2.4.3 Ergebnisse

Abbildung 17: Fahrkartenart

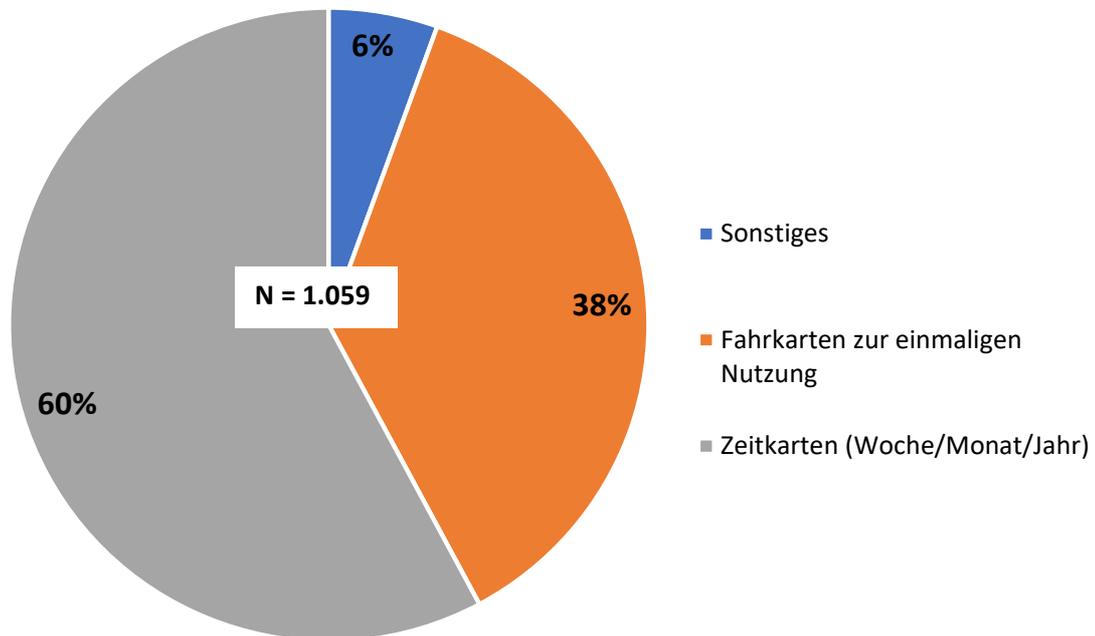


Quelle: Eigene Auswertung

In der Fahrgastbefragung werden alle im Fahrzeug befindlichen Fahrgäste mit sechs Fragen befragt. Vier Fragen behandeln das Nutzungsverhalten, zwei Fragen beziehen sich auf die persönlichen Merkmale Alter und Geschlecht.

Die Fahrkartenauswahl ist im Tarifverbund Ortenau vielfältig. Die angetroffene Variation der Fahrkarten am Stichtag ist dementsprechend gestreut. Die Auswertung zeigt alle Fahrscheinarten ab einem Anteil von 4 % der erhobenen Fahrkarten. Das Ergebnis zeigt einen hohen Anteil an Nutzern von Zeitkarten. Dieses Ergebnis bestätigt sich auch in der summierten Darstellung nach Einzelfahrkarten und Zeitfahrkarten. Zeitfahrkarten ermöglichen beliebig viele Fahrten in einem bestimmten Zeitraum (z. B.: Monat oder Woche) und sind besonders für Berufstätige geeignet. Besondere Bedeutung hat für Kunden dabei die Monatskarte. Ebenfalls stark vertreten ist die Schülermonatskarte. In dem Diagramm werden unter „Weitere“ Fahrkarten zusammengefasst, die am Stichtag einen Anteil unter 4 % ausmachten, zum Beispiel: Baden-Württemberg-Ticket ca. 2 %, Senioren-ABO ca. 1 %, Konusgästekarte ca. 0,2 %.

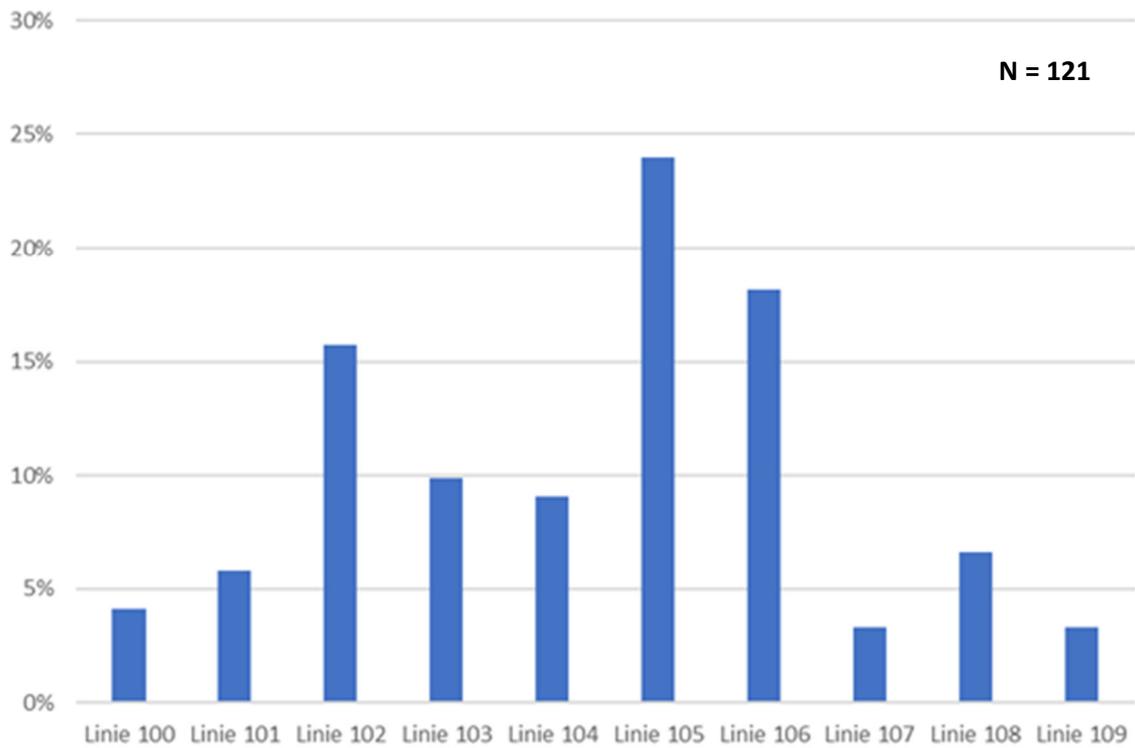
Abbildung 18: Fahrkarten nach Art summiert



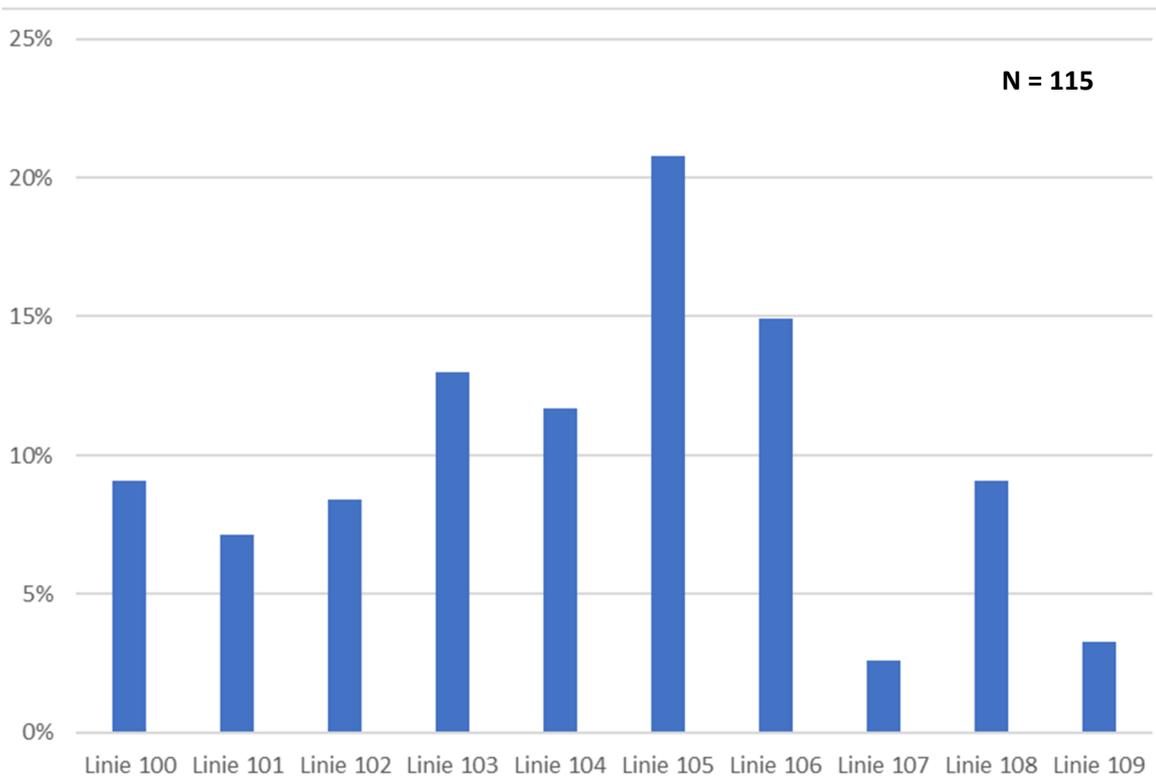
Quelle: Eigene Auswertung

Das Stadtbussystem kann nicht alle Fahrtwünsche bedienen, sodass es zu Umstiegen kommt. Vor allem der Wechsel auf die Bahn und den regionalen Busverkehr ist für die Fahrgäste in Lahr von Bedeutung.

Die Auswertung zeigt, dass die Linien 105 und 106 stark von Umstiegen geprägt sind. Die Linie 106 bedient benachbarte Gemeinden über die Stadtgrenzen hinaus. Bedeutend ist die Linie auf der Achse von Ost nach West und an Sonn- und Feiertagen, an denen sie Fahrten bietet. Es werden in dieser Erhebung nur die Umstiege im Stadtgebiet erhoben. Als Schwerpunkt zeigen sich hier der Schlüssel und der Bahnhof/ ZOB. Es liegen keine Umstiege außerhalb des Stadtgebiets von und zur Linie 106 vor. Die Linie 105 verbindet den Stadtteil Sulz mit dem Bahnhof/ ZOB und ermöglicht so Umstiege zu den Zügen des Regionalverkehrs.

Abbildung 19: Umsteiger in die Stadtbuslinien

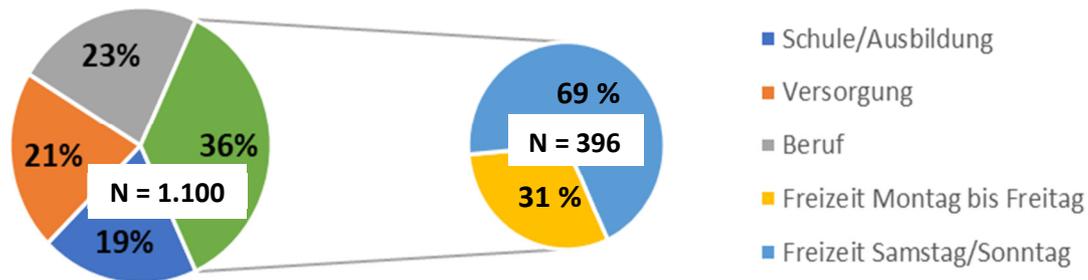
Quelle: Eigene Auswertung

Abbildung 20: Umsteiger aus den Stadtbuslinien

Quelle: Eigene Auswertung

Die Abfrage der Fahrtzwecke ergibt eine nahezu gleiche Verteilung. Der Fahrtzweck *Freizeit* wird dabei am häufigsten genannt. Im Detail wird deutlich, dass eine überwiegende Zahl der Fahrten mit dem Fahrtzweck *Freizeit* am Fahrttag Samstag oder Sonntag angegeben worden ist. 69 % finden an den beiden Fahrtagen statt. 42 % der Fahrtzwecke werden mit einem beruflichen oder schulischen Hintergrund angegeben.

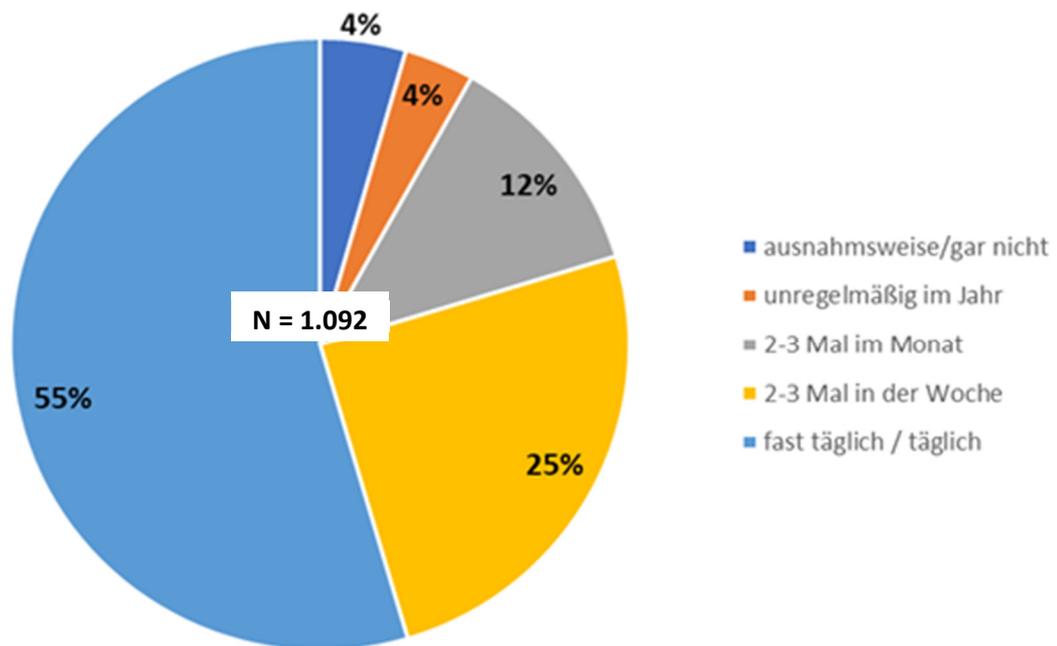
Abbildung 21: Fahrtzweck



Quelle: Eigene Auswertung

Die angetroffenen Fahrgäste geben in den Fahrzeugen eine hohe Nutzungshäufigkeit an. Rund 55 % nutzen den Bus fast täglich oder täglich. Ein weiteres Viertel gibt an, Bus und Bahn in Lahr mindestens zwei- bis dreimal die Woche zu nutzen. In Kombination mit einem hohen Grad an Zeitkarten, die zu beliebig vielen Fahrten berechtigen, kann die angegebene Nutzungsintensität darauf hindeuten, dass das System für diese Kundengruppe am attraktivsten ist. Für spontane Fahrten wird der ÖV nicht in gleichem Maße herangezogen.

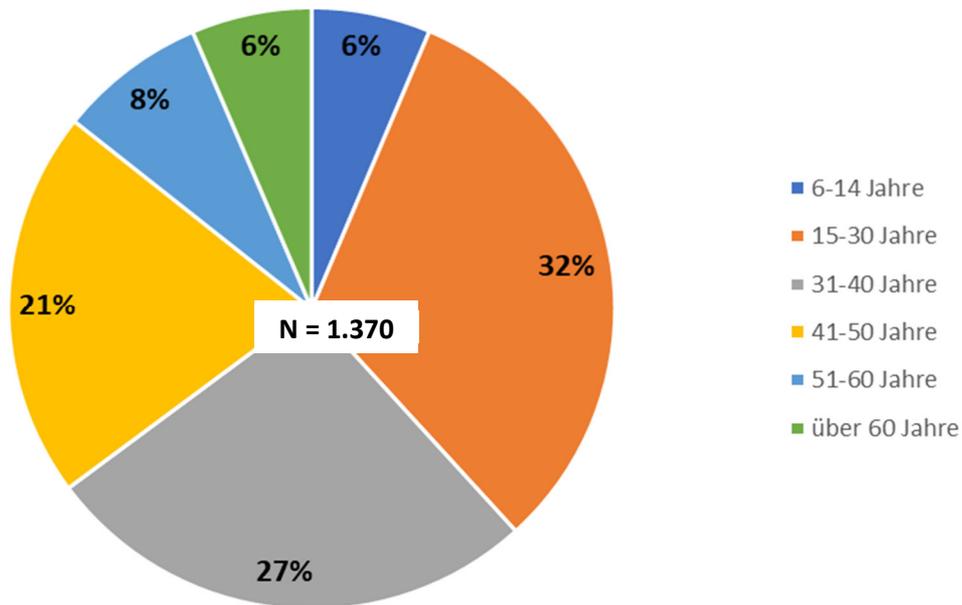
Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit



Quelle: Eigene Auswertung

Die beiden letzten Fragen zielen auf soziodemographische Größen ab. Die Altersstruktur zeigt einen Fokus auf den Altersklassen der 15–30-Jährigen, 31–40-Jährigen und 41–50-Jährigen. Hier spiegelt sich ein Fokus auf Werkstätige und Schüler wider. Der Anteil der 6–14-Jährigen fällt in der Erhebung nicht so stark aus. Hier ist zu wiederholen, dass die Auslastung von Schulverstärkerfahrten nicht Gegenstand dieser Erhebung ist.

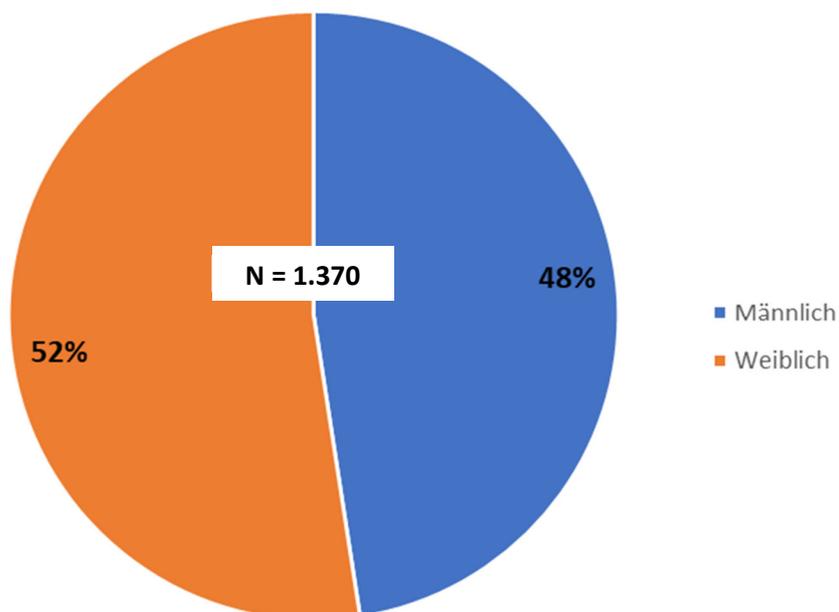
Abbildung 23: Altersstruktur



Quelle: Eigene Auswertung

Die Verteilung nach Geschlecht zeigt ein ausgewogenes Befragungsmuster. Die geringfügig höhere Anzahl an weiblichen Fahrgästen spiegelt sich auch an anderen nationalen Erhebungen wider.

Abbildung 24: Verteilung nach Geschlecht



Quelle: Eigene Auswertung

2.5 Planungsdialog

Der bisherige Erarbeitungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan wurde neben dem regelmäßigen Austausch zwischen Planungsbüro und Auftraggeber bzw. den zuständigen Ämtern von einem Arbeitskreis sowie der Öffentlichkeit begleitet.

2.5.1 Arbeitskreis

Der Arbeitskreis begleitet den vollständigen Erarbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans. Er setzt sich aus der Stadtverwaltung (Auftraggeber), dem Planungsbüro und Vertretern der Politik sowie aus Verbänden und gesellschaftlichen Gruppen zusammen und arbeitet in allen Phasen aktiv inhaltlich mit. Insbesondere durch Fach- und Lokalkenntnisse sorgt die Begleitung des Arbeitskreises für eine Qualifizierung des Verkehrsentwicklungsplans. Dadurch fungiert der Arbeitskreis auch als Bindeglied zwischen den externen Gutachtern des Planungsbüros, der Stadtverwaltung und den Bürgern vor Ort. Insgesamt sind vier nichtöffentliche Sitzungen des Arbeitskreises bis zur Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplans vorgesehen. Mit Abschluss des vorliegenden Dokuments – dem Zwischenbericht – fanden zwei Sitzungen statt:

- Die erste Sitzung, in der erste Ergebnisse und Eindrücke der Bestandsaufnahme und -analyse sowie die weiteren Projektschritte behandelt wurden, fand am 11. Juli 2019 statt.
- Die zweite Sitzung, in der die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse (Mobilitäts-erhebung, Bürgerbeteiligung und gutachterliche Analyse) zusammenfassend dargestellt sowie das Zielkonzept diskutiert und vorbereitet wurde, fand am 27. November 2019 statt.

2.5.2 Bürgerschaft

Auch die Beteiligung der Bürgerschaft ist wesentlicher Bestandteil der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans. Bisher konnte sich die Bürgerschaft im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung (4. Juli 2019) und einer einmonatigen Online-Beteiligung (Juli–August 2019) in den Planungsprozess einbringen.

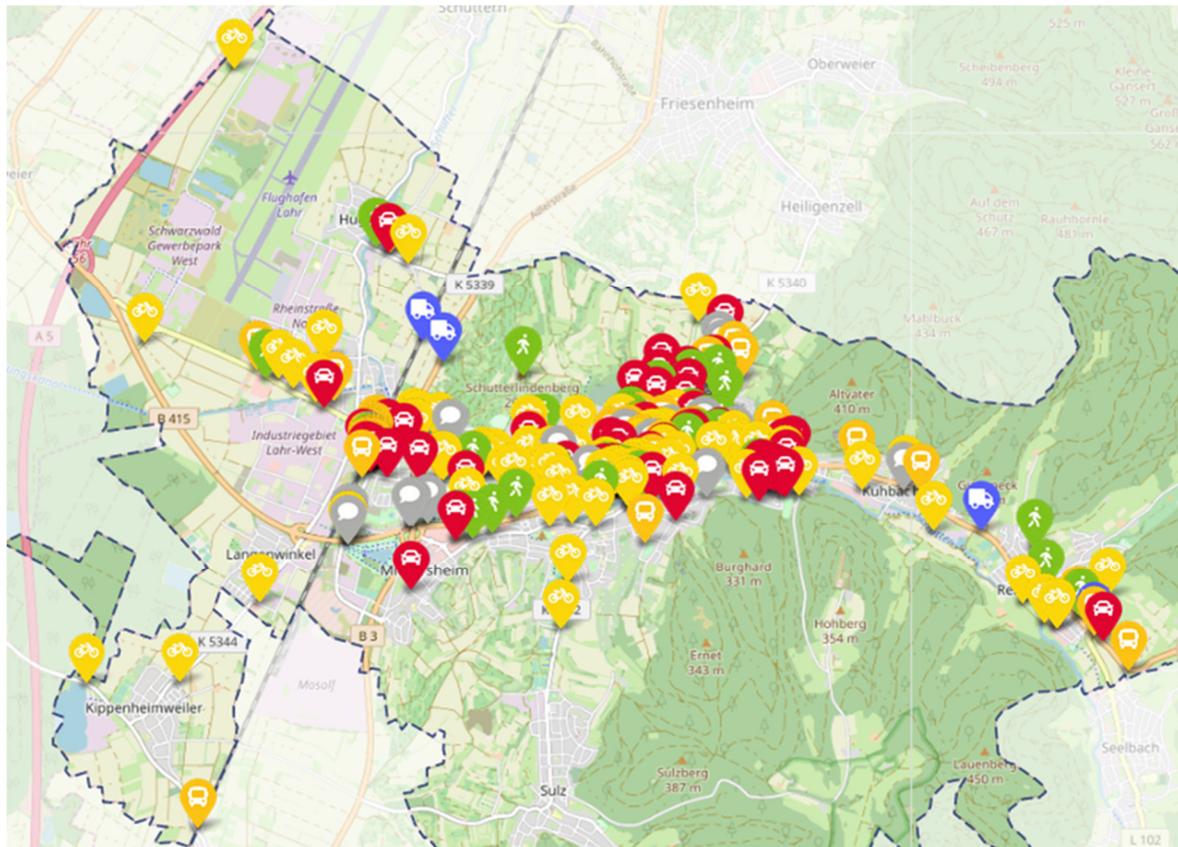
Bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung wurden erste Ergebnisse und Eindrücke der Bestandsaufnahme und -analyse vorgestellt. Im Anschluss hatten alle Anwesenden die Möglichkeit, an drei Marktständen zu den Themen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn und Kfz-Verkehr zu diskutieren und sich auszutauschen. In drei Gesprächsrunden von jeweils zwanzig Minuten informierten sich die Besucher themenbezogen und brachten ihre Ideen und Kritikpunkte ein. Dabei wurden sowohl grundsätzliche Meinungen und konzeptionelle Wünsche als auch Situationsbeschreibungen und konkrete Maßnahmenvorschläge genannt und dokumentiert.

Anschließend an die öffentliche Auftaktveranstaltung fand eine einmonatige Online-Beteiligung statt. Auf einer interaktiven Karte konnten Anregungen niedergeschrieben, verortet und den sechs Rubriken Fußverkehr, Radverkehr, Bus und Bahn, Pkw-Verkehr (fließend und ruhend), Wirtschafts- und Güterverkehr und einer Kategorie für Lob, Kritik und Sonstiges zugeordnet werden. Zudem bestand die Möglichkeit, Anregungen anderer Personen zu kommentieren oder mit einem „like“ oder

„dislike“ zu bewerten. Insgesamt sind rund 250 Ideen und Hinweise sowie über 1.800 Reaktionen (like und dislike) eingegangen.

Sowohl für die öffentliche Auftaktveranstaltung als auch für die Online-Beteiligung wurde eine ausführliche Dokumentation zusammengestellt und auf der Öffentlichkeit zur Einsicht unter www.lahr.de/mobil zur Verfügung gestellt. Die Erkenntnisse der Beteiligungsformate fließen in die weitere Bearbeitung des vorliegenden Dokuments ein und werden ebenso in den anschließenden Phasen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt.

Abbildung 25: Karte der Online-Beteiligung



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

3 Bestandsaufnahme und -analyse

Die Bestandsaufnahme und -analyse basiert auf den vorangestellten Rahmenbedingungen in Lahr, einer Analyse der vorhandenen Daten sowie zugänglichen Informationen und den Erkenntnissen aus eigenen Bestandserhebungen. Ergänzt wird die Bestandsaufnahme und -analyse durch Hinweise aus der Stadtverwaltung, dem initiierten Arbeitskreis, der öffentlichen Auftaktveranstaltung und der Online-Beteiligung. Zu jedem Verkehrsträger und den Querschnittsthemen werden jeweils Stärken und Schwächen aufgelistet, anhand derer im weiteren Verlauf des Prozesses Ziele und Maßnahmen entwickelt werden.

3.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg wird unabhängig vom entsprechenden Verkehrsmittel zu Fuß begonnen und beendet; sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Damit sind jegliche Verkehrsteilnehmer immer auch Fußgänger. Vor allem auf kurzen Strecken in einem Entfernungsbereich bis zu 3 km sind die eigenen Füße von großer Bedeutung für die Alltagsmobilität.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen ohne jeglichen materiellen Einsatz möglich ist (kostenlos) und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht. Fußgänger benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist das Zufußgehen gesund. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund wichtig, da sich dadurch die selbständige Mobilität vor allem von Gruppen wie Kindern, Senioren und Mobilitätsbeeinträchtigten sichern lässt. Dies spielt insbesondere auch vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle.

Obwohl das Zufußgehen so selbstverständlich ist, wird der Fußverkehr häufig nicht als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen. Selbst in der Verkehrsplanung und -forschung spielte er in den letzten Jahrzehnten eine eher unterrepräsentierte Rolle. Dabei tragen Fußgänger im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume unterstützen das Wohlbefinden, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Insofern können besondere Qualitäten in Sachen Fußverkehr bzw. Nahmobilität auch den „Mehr-Wert“ einer Stadt ausmachen.

Der Stadt Lahr liegen ein 2012 beschlossenes Fußwegekonzept sowie die Ergebnisse des 2016 durchgeführten Fußverkehrs-Checks vor. Da beide Dokumente und entsprechend enthaltene Maßnahmen etc. daher noch vergleichsweise aktuell sind, beschränkt sich die Analyse im Fußverkehr allein auf eine Dokumentenanalyse sowie die Benennung von wichtigen Stärken und Schwächen.

3.1.1 Ansprüche und Anforderungen im Fußverkehr

Das Verhalten der Fußgänger sowie deren Ansprüche an den öffentlichen Raum hängen von unterschiedlichen Faktoren ab. Der Zweck ihrer Fortbewegung, der demografische Hintergrund, das infrastrukturelle und soziale Umfeld oder die Wetterlage haben Einfluss auf das Mobilitätsverhalten (vgl. FGSV 2002, S.7). Im Folgenden werden die wichtigsten Fußverkehrsgruppen mit ihren unterschiedlichen objektiven und subjektiven Anforderungen an den Raum dargestellt.⁷

Kinder zeichnen sich durch relativ raumfordernde Verhaltensweisen aus. Spielen und Erleben im öffentlichen Raum nehmen einen hohen Stellenwert ein, während mitgeführte Spielgeräte (z. B. Bälle, Roller, etc.) eine erweiterte Raumnutzung nach sich ziehen können. Die Aufmerksamkeit richtet sich dabei weniger auf eine zügige Bewältigung der Wegstrecke, sondern vielmehr auf Elemente der Straßenraumgestaltung, die spielerisch in die Fortbewegung eingebunden werden können („der Weg ist das Ziel“). Eine animierende und „interessante“ Gestaltung nimmt bei Kindern demnach einen hohen Stellenwert ein. Darüber hinaus können durch ihre altersbedingte Unachtsamkeit unvorhergesehene Wegeänderungen oder unbedachte Überschreitungen von gekennzeichneten Verkehrsräumen zu erhöhten Sicherheitsrisiken und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führen. Für **Eltern** sind in diesem Zusammenhang Wegeverbindungen wie z. B. Spielstraßen, Fußgängerzonen oder Parkanlagen wichtig, in denen sie sich weniger um die Sicherheit ihrer Kinder sorgen müssen. Aber auch die Breite von Gehwegen sowie Absperrgitter bei Brücken oder Baustellen erleichtern ihnen die Aufsichtspflicht.

Auch für **Jugendliche** besitzt die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes eine hohe Bedeutung. Er wird vermehrt als Ort der Kommunikation und der Freizeit außerhalb des Elternhauses genutzt. Grünflächen in Parkanlagen oder öffentliche Plätze sind als Treffpunkte mit Freunden und als Bewegungsorte beliebt. Die Erreichbarkeit solcher Orte in Wohnungsnähe ist für sie besonders wichtig. Gleichzeitig wird die Anwesenheit von Jugendlichen von anderen Nutzern oftmals als störend empfunden (z. B. durch lautes Abspielen von Musik), sodass öffentliche Orte, die für sie konfliktfrei zugänglich sind, umso wichtiger werden.

Für **Senioren** bieten möglichst barriere- und umwegfreie Verbindungen eine hohe Attraktivität. Aufgrund möglicher altersbedingter körperlicher Einschränkungen ist insbesondere auf den Komfort (z. B. Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen) und die technische Sicherheit der Wegebeziehungen zu achten. Auch ein erhöhtes soziales Sicherheitsbedürfnis spielt für Ältere eine erhebliche Rolle. Deswegen werden gerade dunkle bzw. schlecht beleuchtete und einsame Strecken häufig gemieden. Einen weiteren wichtigen Aspekt stellt das Verhältnis zu anderen, teilweise erheblich schnelleren Verkehrsteilnehmern dar. Aufgrund einer verlängerten Reaktionszeit, einer damit einhergehenden erhöhten Schreckhaftigkeit und einer gegebenenfalls geringeren körperlichen Stabilität besteht hier ein höheres Sicherheitsbedürfnis.

Ähnliche Anforderungen werden auch bei **körperlich beeinträchtigten Personen** festgestellt. Insbesondere für Rollstuhlfahrende und gehbehinderte Personen ist die Überwindbarkeit von Hindernissen (z. B. in Form von Nullabsenkungen von Bordsteinen) und die Vermeidung von Umwegen ein

⁷ Dabei kann aufgrund der Bandbreite der Einflussfaktoren kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden. Ferner sind Überschneidungen möglich, z. B. spazierende Senioren.

zentrales Anliegen. Für Blinde und Sehbehinderte ist die Erfassbarkeit des Straßenraumes, vor allem bei Nullabsenkungen von Bordsteinen, wichtig. Hilfestellung können hier beispielsweise taktile Bodenelemente oder kontrastreiche Markierungen von Räumen mit unterschiedlicher Verkehrsnutzung sein. Auch bei Gehörlosen und Hörbehinderten besteht aufgrund der erschwerten Orientierung und der dadurch meist verlangsamten Fortbewegungsgeschwindigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Weitere besondere Ansprüche an den Raum ergeben sich aus dem Zweck bzw. dem Ziel der Fortbewegung. **Erwerbstätige** Personen, die sich auf dem Weg zu ihrem Arbeitsort befinden, suchen in der Regel nach der effizientesten Strecke. Auch bei **Einkaufenden** geht es meist um den kürzesten Weg zum Zielort. Hier liegt der Fokus auf netzschlüssigen Fußverkehrsanlagen, bei denen das Störungspotenzial durch andere Verkehrsteilnehmer minimiert wird.

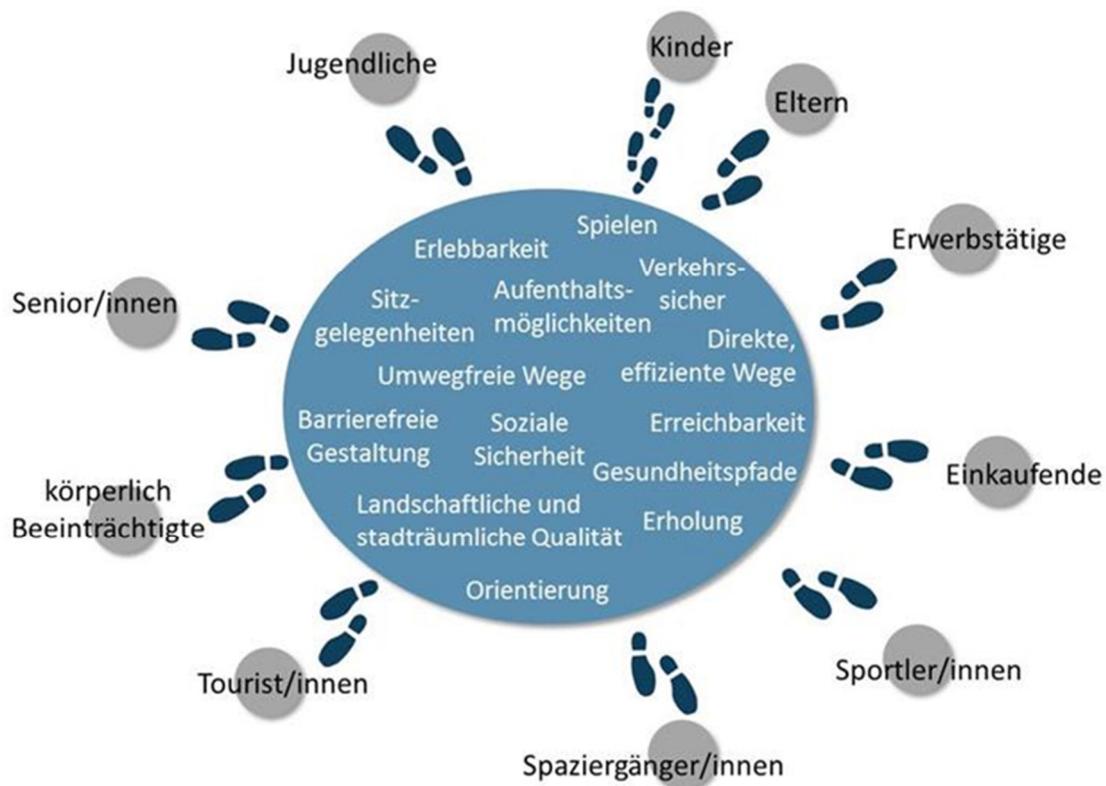
Oftmals erfüllt das Zufußgehen – abseits der bloßen Raumüberwindung – einen reinen Selbstzweck. Insbesondere für **Touristen** oder **Spaziergänger** spielt die Erholung im öffentlichen Raum oder der Genuss der Fortbewegung die entscheidende Rolle. Dazu trägt dann auch der Verkehrsraum als Ort der Kommunikation bei. Ihre Fortbewegung kann durch Langsamkeit und „gedankenverlorene Unachtsamkeit“ geprägt sein. Plötzliche, unbedachte Veränderungen des Wegeverlaufes können zu Konflikten mit zielgerichtetem Verkehr führen. Gleichmaßen forcieren **Sportler** (z. B. Jogger) kein örtliches Ziel, sondern legen Wert auf die Attraktivität der Strecke.

Technische Regelwerke benennen entsprechend Grundanforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur. So geben die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2006)* die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ für den Entwurfsvorgang von Straßenräumen vor, um die städtebauliche Bemessung im Einklang mit den spezifischen Nutzungsansprüchen vor Ort zu definieren. Anhand dieser Prioritäten setzenden Vorgehensweise wird vermieden, dass für den Fußverkehr ausschließlich „Restflächen“ bleiben. Stattdessen sollen ausreichend breite Seitenräume für den Fußverkehr (und ggf. den Radverkehr) gewährleistet werden. Als verträgliche Aufteilung der Straßenraumflächen wird das Verhältnis 30 : 40 : 30 (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) empfohlen. Als Regelfall für die Dimensionierung des Gehweges gelten 2,50 m Breite (mindestens 1,50 m), um den Begegnungsverkehr zweier Fußgänger unter einem entsprechenden Abstand zu den Randnutzungen (Hauswand und Fahrbahn) sicherzustellen. Die tatsächliche Gestaltung ist dabei abhängig von den Gegebenheiten vor Ort (z. B. Fußgängerdichte, Straßentyp und Randnutzungen), sodass beispielsweise bei gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsführung – abhängig von Fuß- und Radverkehrsbelastungen der Spitzenstunde – auch Seitenraumbreiten von bis zu über 4 m empfohlen werden (*vgl. FGSV 2006*).

Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV 2002) benennen darüber hinaus weitere Grundanforderungen für Fußverkehrsanlagen:

- hohe Verkehrssicherheit im Längs- und Querverkehr
- hohe soziale Sicherheit (Angsträume vermeiden)
- umwegfreie und netzschlüssige Fußverkehrsverbindungen
- leichtes Vorankommen und hinreichende Bewegungsfreiheit
- keine/ minimale Störung durch andere Verkehrsteilnehmer und andere Nutzungen
- Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit für eine gute Orientierung im öffentlichen Raum
- ansprechende Gestaltung, hohe Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit; Fußverkehrsanlagen sind für alle nutzbar

Abbildung 26: Fußgängergruppen mit vielfältigen Ansprüchen



Quelle: Eigene Darstellung

3.1.2 Dokumentenanalyse

In Lahr gibt es mit dem im Jahr 2012 beschlossenen Fußwegekonzept (Rad- und Fußwegekonzept 2012) sowie den Ergebnissen des im Jahr 2016 durchgeführten Fußverkehrs-Checks zwei aktuelle und nach wie vor relevante Dokumente.

Rad- und Fußwegekonzept 2012

Das Rad- und Fußwegekonzept für die Stadt Lahr zielt auf eine grundsätzliche Verbesserung der Situation für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr, indem flächendeckend und schrittweise attraktive Rahmenbedingungen für den Fahrrad- und Fußverkehr geschaffen werden. Mit einer entsprechenden geeigneten Infrastruktur sowie einem fahrrad- und fußgängerfreundlichen Klima soll der Rad- sowie Fußverkehr systematisch gefördert werden. Im Konzept wird hierzu insbesondere die Attraktivierung des Alltagsverkehrs in den Vordergrund gerückt. Für die Entwicklung des Rad- und Fußwegekonzeptes hat die Stadt Lahr das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) beauftragt. Die Erarbeitung erfolgte in den Jahren 2010 bis 2012 und wurde durch einen interdisziplinär besetzten Arbeitskreis begleitet. Das Rad- und Fußwegekonzept für die Stadt Lahr wurde im Jahr 2012 beschlossen.

Das Konzept berücksichtigt gemäß dem Titel sowohl den Rad- als auch den Fußverkehr, legt jedoch einen offensichtlichen Schwerpunkt auf die Entwicklung des Radverkehrs. Es beinhaltet neben allgemeinen Empfehlungen auch eine Mängelanalyse mit daraus abgeleiteten Sofortmaßnahmen, eine Prioritätenliste sowie konkrete Vorschläge für neuralgische Punkte und Strecken.

Das Konzept umfasst eine Bestandsanalyse (mit dem Fokus auf vergleichsweise hohe Unfallzahlen). Mittels Methodik der Zielnetzplanung (Angebotsplanung auf Basis der potentiellen Nachfrage) wird unter Berücksichtigung des Bestands an Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen anschließend ein Rad- und Fußverkehrsnetz erarbeitet. Dies erfolgte durch die Entwicklung eines idealtypischen Netzes von Zielverbindungen zwischen Quellen und Zielen auf Grundlage der Analyse potentieller Ziel- und Quellpunkte und natürlicher oder nutzungsbedingter Hindernisse.

Anschließend wird für den Radverkehr zwischen überregionalen (je eine Verbindung in Nord-Süd- und eine in West-Ost-Richtung) und kommunalen (Verdichtung, Vernetzung und Feinerschließung) Routen unterschieden. Das Fußwegenetz ist unterteilt in Hupterschließungsachsen (hohes Fußverkehrsaufkommen z. B. auf Schulwegen), Erschließungsachsen (weitere Verdichtung des Netzes aus Hupterschließungsachsen, v.a. Wohngebiete sowie Anknüpfungspunkte wie Haltestellen und Parkplätze) und Verbindungsachsen (meist außerorts, zwischen den Ortsteilen).

Das Konzept umfasst auch eine Analyse und qualitative Überprüfung über gängige Richtlinien und Regelwerke (wie EFA) von Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Serviceelementen (wie Abstellanlagen) und Informationsangeboten (Wegweisung, Kartenmaterial etc.). Auf dieser Basis konnten dann Planungsprioritäten ermittelt werden, die durch Handlungsempfehlungen und Praxisbeispiele konkretisiert werden.

Fußverkehrs-Checks 2016

Nach der Erarbeitung des oben aufgeführten Rad- und Fußwegekonzepts im Jahr 2012 hat die Stadt Lahr durch die erfolgreiche Bewerbung und Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks bereits einen weiteren und wichtigen Schritt in Richtung systematischer Fußverkehrsförderung getan.

Das partizipative Verfahren der Fußverkehrs-Checks wird vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unterstützt und finanziert. Dabei bewerten Bürger, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In Workshops und Begehungen erfassen sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten Vorschläge, wie die Wege zu Fuß künftig noch attraktiver und sicherer gestaltet werden können. Die Fußverkehrs-Checks tragen dazu bei, den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu rücken. Im Jahr 2016 konnte sich die Stadt Lahr unter insgesamt 36 Kommunen in Baden-Württemberg, die sich ebenfalls um eine Teilnahme beworben haben, durchsetzen und sich für die Teilnahme qualifizieren.

Aufbauend auf insgesamt vier Beteiligungsveranstaltungen, darunter je zwei Begehungen und Workshops, hat die Stadt Lahr folgende Bausteine erhalten:

- Status quo-Bericht zum Fußverkehr
- Stärken-Schwächen-Analyse
- Maßnahmenplan mit Prioritäten und Kostenplanung
- Anregungen und Hinweise zur weiteren Verstetigung der Fußverkehrsförderung

Im Ergebnis wurde ein Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen empfohlen, um auch in kurzer Zeit Ergebnisse vorweisen zu können und zeitaufwendige Prozesse anzustoßen. Schwerpunkte des Fußverkehrs-Checks waren die Viertel im Bereich der Ernetstraße sowie des Ortenau Klinikums. Die Maßnahmenvorschläge verteilten sich (mit inhaltlichem Fokus auf die Begehungsstrecken) auf die folgenden Handlungsfelder:

- Querungen
- Gehwege
- Ruhender Verkehr
- Geschwindigkeiten
- Aufenthaltsqualität
- Wegebeziehungen
- Barrierefreiheit

Im Abschlussbericht wird zudem auf die Notwendigkeit verwiesen, die Fußverkehrsförderung in Lahr zu institutionalisieren. Um eine Kontinuität zu erreichen, sollten in der Verwaltung Strukturen zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs in den städtischen Planungsprozessen etabliert werden. Zudem wurde empfohlen, die gewonnenen Erkenntnisse auch bei (Bau-)Projekten mit anderen Schwerpunkten anzuwenden.

Im Nachgang und als Folge des Fußverkehrs-Checks wurde im Jahr 2017 im Klinikviertel eine detaillierte Parkraumerhebung durchgeführt (vgl. Kapitel 3.6.1) und im *Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018 – 2022* festgehalten, dass ab 2019 weitere Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden.

3.1.3 Status quo des Fußverkehrs

Im Folgenden werden die derzeitigen Bedingungen für Fußgänger in Lahr dargestellt. Die vorgelagerte entsprechende Analyse wurde in den sechs Themenfeldern Längsverkehr, Querverkehr, Aufenthaltsqualität, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, Wegweisung und Barrierefreiheit durchgeführt. Die „Flughöhe“ des Verkehrsentwicklungsplans beruht auf einer groben (aber dennoch gesamtstädtischen) Betrachtung des Fußverkehrs. Wenngleich nicht jeder Weg untersucht werden kann, sind dennoch typische bzw. exemplarische Situationen in der Innenstadt aber auch den Ortsteilen für Fußgänger in Lahr abgebildet.

Längsverkehr

Aufgrund der hohen Umwegempfindlichkeit der Fußgänger ist ein engmaschiges Wegenetz eine Grundvoraussetzung für einen attraktiven Fußverkehr. Dieses Wegenetz setzt sich neben den straßenbegleitenden Gehwegen auch aus öffentlichen oder halböffentlichen Durchgängen, Brücken oder Treppenanlagen zusammen, die oft dem Fußverkehr (und dem Radverkehr) vorbehalten sind und direkte, attraktive Wegebeziehungen ermöglichen. Hier sind auch die für den Fußverkehr durchlässigen Sackgassen oder andere Verknüpfungen außerhalb des für (Kraft-)Fahrzeuge vorbehaltenen Netzes zu erwähnen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen besonders komfortabel für den Fußverkehr.

In Lahr lässt sich ein sehr differentes Bild für dieses Themenfeld feststellen. Überwiegend attraktive Bedingungen für Fußgänger im Längsverkehr finden sich z. B. in den zentralen Bereichen der Lahrer Innenstadt, beispielsweise in den Fußgängerzonen zwischen Sonnenplatz und Rathausplatz. Hier können verschiedene Ansprüche und Anforderungen unterschiedlicher Fußgänger Rechnung getragen werden. Auch angrenzende Bereiche, die sich unweit der Fußgängerzone befinden, weisen vor allem für Fußgänger Potenzial auf (z. B. bei Flanierenden), für die das Zufußgehen nicht die bloße Raumüberwindung darstellt. Dennoch kann das Verkehrsaufkommen, wie beispielsweise in der Schillerstraße oder am Urteilsplatz, zu subjektiven Einschränkungen der Aufenthaltsqualität führen.

Öffentliche und halböffentliche Durchgänge sind in Lahr teilweise zwischen parallel der Höhenlinien verlaufenden Straßen oder zur Feinerschließung vorhanden. Beispielsweise ist damit die Anbindung des Schutterlindenbergs oder des Klinikums für Fußgänger leichter und direkter zu begehen. Sie sind wichtiger Bestandteil kurzer und konfliktarmer Wege.

Abbildung 27: Fußwegeverbindung zwischen Eisweiherweg und Schützenstraße (links); fußläufige Überwindung der Höhenunterschiede zwischen Innenstadt und Klinikum (rechts)



Quelle: Planersocietät

Neben einem engmaschigen Netz von Fußwegeverbindungen sind für den Längsverkehr die nutzbaren Breiten der straßenbegleitenden Gehwege von zentraler Bedeutung. Auch wenn eine richtlinienkonforme Dimensionierung (Regelfall) nicht flächendeckend realisiert ist bzw. realisiert werden kann, sind in Lahr in einzelnen Bereichen attraktive und komfortable Gehwegbreiten (z. B. auf Abschnitten der Schwarzwaldstraße) vorhanden. In einigen Fällen gibt es jedoch auch Gehwege, die aufgrund ihrer Restbreiten nicht oder nur unter Einschränkungen nutzbar sind. Dies zeigt sich in den Stadtteilen aber auch in der Kernstadt, wie beispielsweise im Klinikviertel. Teilweise sind sogar keine separaten Gehwege vorhanden, sodass der Fußverkehr die Fahrbahn nutzen muss.

Abbildung 28: Unzureichende Gehwege im Klinikviertel. In der Bottenbrunnenstraße ist der Gehweg äußerst schmal (links); in der Merzengasse nicht vorhanden (rechts)



Quelle: Planersocietät

Querverkehr

Das Queren von Fahrbahnen stellt für Fußgänger häufig eine der größten Einschränkungen beziehungsweise Hindernisse im Alltag dar. Adäquaten Querungsmöglichkeiten kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit entsprechenden Fußwegen durchgängige Wegenetze bilden. Stärken und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen spielen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Neben Kfz-Fahrbahnen sind auch fließende Gewässer wie die Schutter, Bahnlinien oder die Topografie wie beispielsweise in den Randbereichen der Kernstadt für eine subjektive Trennwirkung verantwortlich.

Besondere Bedeutung und Notwendigkeit haben Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und zentralen Achsen wie der B 415 in Lahr. Diese entfalten aufgrund ihrer Verkehrsfunktion häufig eine besonders große Trennwirkung und weisen Einschränkungen für die Nahmobilitätsqualität durch Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung auf.

In Lahr lässt sich ein vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Querungsanlagen im gesamten Stadtgebiet erkennen, die einige der vorangestellten Situationen berücksichtigen.

Abbildung 29: Fußgängerüberweg am Knoten Burgheimer Straße/ Stefaniestraße (links); planfreie Querung der B 415 als Fortsetzung der Martin-Luther-Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 30: Querungsanlage in Langenwinkel an der Langenwinkler Hauptstraße (vorgezogene Seitenräume und Teilaufpflasterung) (links); Querungshilfe in Kuhbach (rechts)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 31: Aufgepflasterter Mittelstreifen in der Gärtnerstraße (links); Fußgängerüberweg am Schlüssel (Fußweg in die Albert-Förderer-Straße) (rechts)



Quelle: Planersocietät

Aufenthaltsqualität

Auch für den Aufenthalt im öffentlichen Raum spielt das Zufußgehen eine besondere Rolle. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum wird einerseits durch das ästhetische Empfinden (z. B. architektonische und städtebauliche Qualität oder naturräumliche Aspekte) sowie externe Einflüsse (z. B. Lärm- oder Luftbelastung) und andererseits durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßig nutzbaren Möglichkeiten (u. a. von Sitz- und Spielgelegenheiten) eine wichtige Bedeutung zu. Diese sollten nicht nur auf Platzsituationen und Fußgängerzonen beschränkt sein, sondern auch Wegeverbindungen berücksichtigen. In Lahr beschränken sich Sitz- und Spielgelegenheiten weitestgehend auf Plätze, großräumige Grünflächen (z. B. Stadtpark oder Gelände der Landesgartenschau), die Fußgängerbereiche in der Innenstadt oder Spielplätze. Hervorzuheben sind attraktive Platzsituationen außerhalb zentraler Lagen (z. B. entlang des Weges an der Schutter zwischen Herzzentrum und Kuhbach oder an der Trotte in Sulz). Vor allem sind jedoch große Teile der Innenstadt ansprechend und attraktiv gestaltet. In den Fußgängerbereichen in der Innenstadt (Fußgängerzone) liegt mit wenigen Ausnahmen (vgl. Abbildung 32) eine gute Aufenthaltsqualität vor.

Abbildung 32: Attraktive Aufenthaltsbereiche an der Schutter (zwischen Herzzentrum und Kuhbach) (links); parkende Kfz und Müllablagerung in der Schlosserstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

In diesem Zusammenhang ist auch die objektive und v.a. subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum zu sehen. Diese spielt nahezu für alle Bevölkerungsgruppen eine wichtige Rolle im Mobilitätsverhalten. Auch in Lahr gibt es Orte, die aufgrund als subjektiv niedrig empfundener sozialer Sicherheit als Angsträume bezeichnet werden können. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist dabei einerseits von der objektiven Kriminalitätsbelastung, andererseits vom subjektiven Sicherheitsempfinden abhängig. Letzteres wird durch persönliche Betroffenheit, entsprechende mediale Berichterstattung, individuelle Ängste, dem persönlichen Toleranzniveau gegenüber abweichendem Verhalten, dem Wissen über Selbstschutzmaßnahmen oder der eigenen Risikovorbeugung geprägt. Merkmale eines Angstraums können beispielsweise mangelhafte oder sogar gänzlich fehlende Beleuchtung, Unübersichtlichkeit, nicht oder geringfügig vorhandene Blickbeziehungen, fehlende soziale Kontrolle oder Vermüllung und Vandalismus sein (vgl. auch Abbildung 32). Im Umkehrschluss sind belebte Orte (durch die Anwesenheit von Menschen), gute Beleuchtung, Übersichtlichkeit eines Raumes und ein ansprechendes Umfeld sicherheitserzeugende Faktoren.

Zudem spielt insbesondere auch vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung die schnelle und komfortable Erreichbarkeit von (öffentlichen) Toiletten eine wichtige Rolle. In der Lahrer Innenstadt gibt es zwei öffentliche Toilettenanlagen am Marktplatz und am Rathausplatz.

Abbildung 33: Dunkle, schwierig zugängliche oder schlecht einsehbare Orte, wie an der Toilettenanlage am Rathausplatz (links) und wie an der Ein- und Ausfahrt zur Parkpalette Turmstraße/ Hintere Mauergasse (rechts) stellen Angsträume dar



Quelle: Planersocietät

Konflikte

Konflikte können insbesondere mit dem Kfz- und Radverkehr entstehen. Dabei liegt die Ursache für die Konflikte häufig in den unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmustern der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden.

Für Konflikte mit dem Radverkehr ist überwiegend die räumliche Nähe des Rad- und Fußverkehrs ausschlaggebend, die entweder durch für den Radverkehr freigegebene Gehwege, aber auch durch getrennte oder gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum hervorgerufen wird. Hinzu kommt die nicht regelkonforme Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer. Die Nutzung derselben bzw. eng angrenzender Flächen bergen insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgängern und Radfahrern ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Ergänzend können Komforteinbußen

durch abgestellte Fahrräder entstehen, wenn dadurch die Bewegungsräume der Fußgänger eingeschränkt sind. Die sich im Seitenraum befindliche Radverkehrsinfrastruktur bewegt sich in Lahr jedoch gesamtstädtisch auf einem vergleichsweise geringen Niveau. Weitere Einschränkungen für Fußgänger können durch den ruhenden Kfz-Verkehr in Erscheinung treten. Parkende Fahrzeuge auf Gehwegen, ob legal oder illegal, können nicht nur einen Komfortverlust für Fußgänger bedeuten, sondern auch Gefahrensituationen, z. B. durch Sichtbehinderungen beim Queren der Fahrbahn, erzeugen.

Teilweise bestehen jedoch auch weitergehende Behinderungen für den Fußverkehr. Gerade im Innenstadtbereich gibt es partiell Einschränkungen der Begehbarkeit durch Mobiliar der Außengastronomie, Aufsteller (so genannte Kundenstopper) oder herumstehende Mülltonnen.

Abbildung 34: Legales Gehwegparken mit Einschränkungen auf die Gehwegbreite in der Seminarstraße (links); Komfortverlust durch illegales Gehwegparken in der Schillerstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Wegweisung

Die schild- oder stelenbasierte Ausweisung von Alltags- und Freizeitzielen hat für den Fußverkehr besondere Bedeutung. Dies trifft sowohl auf eigenständige Fußwege als auch auf fahrbahnbegleitende Gehwege zu. Informationen zur Wegweisung für Fußgänger sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen Wege in der Stadt kennen (z. B. Neubürger, Touristen).

Generell kann zwischen einem zielorientierten System und einem routenorientierten System unterschieden werden. Auf Verbindungen des Alltagverkehrs können Ziele wie z. B. Haltestellen kommuniziert werden. Routenorientierte Systeme sind für Freizeitrouten gedacht, auf denen flaniert, geschlen-

Abbildung 35: Richtungsweisung durch farbige Markierung (Fußstapfen) am Bahnhof



Quelle: Planersocietät

dert und gebummelt werden kann. Kommunizierten Informationen sind wenig Grenzen gesetzt. Sie können Distanzen in Längen- oder Zeiteinheiten wiedergeben, verbrauchte Kalorien anzeigen, Hinweise zur Barrierefreiheit (inklusive etwaiger Alternativrouten) oder zu überwindende Höhenunterschiede wiedergeben. Sie können gestalterisch im öffentlichen Raum wiedergegeben werden oder nur temporär für Veranstaltungen notwendig sein.

In Lahr liegt noch kein entsprechendes Wegweisungssystem vor. Touristische oder freizeitbezogene Rundgänge werden nicht ausgeschildert. Lediglich im Umfeld vom Gelände der Landesgartenschau 2018 und des Bahnhofs sind einige Wegweiser vorhanden (vgl. Abbildung 35).

Barrierefreiheit

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Rang eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderungen u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. FGSV 2011, S. 8f).

In den vergangenen Jahren erfährt die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes eine zunehmende Bedeutung in der Stadt- und Verkehrsplanung. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und dem damit einhergehenden verstärkten Auftreten von körperlichen Einschränkungen muss Barrierefreiheit umfassend als Ziel in die Verkehrsplanung integriert werden. Zudem ist zu bedenken, dass barrierefreie bzw. -arme Bedingungen in der Regel auch einen Zugewinn für nicht mobilitätseingeschränkte Personen darstellen. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass Maßnahmen (zur Erhöhung der Barrierefreiheit) nur als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes zweckdienlich sind. Entscheidend für die Qualität eines barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Lücken und Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg erfordern. Ziel ist ein ganzheitlicher Planungsansatz, der unter dem Ansatz „Design für alle“ zusammenfassbar ist und in Einzelfällen eine nicht immer einfache Abwägung der unterschiedlichen Belange notwendig macht.

Das Thema Barrierefreiheit besitzt unterschiedliche Schnittstellen zu den vorangestellten Themenfeldern. Beispielsweise sind beim Längsverkehr vor allem die Wegebreite und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Personen mit einer Gehhilfe benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum (dies gilt aufgrund der Rotationsfläche vor allem auch für den Richtungswechsel). Insbesondere im Bestand sind die anzustrebenden Gehwegbreiten aufgrund von eingeschränkten Flächenverfügbarkeiten oftmals nicht zu realisieren. Ist die Realisierung der Mindestmaße nicht möglich, ist der Straßenraum als Misch- bzw. höhengleiche Verkehrsfläche mit entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für den Kfz-Verkehr auszubilden, z. B. durch die Herabsetzung

der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (vgl. FGSV 2011). Da der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Hilfsmitteln wie Langstöcken oder Rollstühlen größer als die allgemeinen Anforderungen für den Fußverkehr (siehe oben) ist, werden entsprechende Mindestmaße in weiten Teilen des Stadtgebiets nicht erreicht. Um die allgemeine Leichtigkeit in der Fortbewegung vor allem für gehbehinderte Personen zu gewährleisten, sind jedoch bestimmte Anforderungen hinsichtlich der Oberflächengestaltung und -qualität zu berücksichtigen. Gehwege bzw. Verkehrsräume sollten u. a. griffig/ rutschfest, fugenarm/ engfugig und erschütterungsfrei/-arm sein. Problematisch ist vor allem das in Teilen der Lahrer Innenstadt genutzte kleinteilige Pflaster, das technisch oftmals in Ordnung aber für viele Personengruppen (Rollstuhlfahrer, Kinderwagen) nur als bedingt geeignet anzusehen ist. Ansonsten finden sich in der Kernstadt und in den Ortsteilen verschiedene Materialien im Seitenraum, wie Asphalt und Gehwegplatten unterschiedlicher Größe aus Naturstein und Beton.

Bei Knotenpunkten und Querungsstellen kommt es zu Zielkonflikten zwischen den Ansprüchen seh- und gehbehinderter Menschen. Während z. B. Personen im Rollstuhl eine möglichst fahrbahngleiche Absenkung benötigen, sind Sehbehinderte auf die gute Ertast- bzw. Wahrnehmbarkeit der Bordsteinkanten angewiesen. An Querungsstellen sollte daher immer eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten durch differenzierte Bordhöhen und ein auf die örtliche Situation angepasstes Leit-/Orientierungssystem erfolgen. Ist dies nicht möglich, kann eine Kompromisslösung angewendet werden (Bordhöhe von 3 cm; wichtig ist hierbei jedoch eine korrekte Bauausführung mit nur geringen Einbautoleranzen). Getrennte Führungen mit differenzierten Bordhöhen existieren in Lahr bisher nur vereinzelt. Die Belange der gehbehinderten Menschen können im Stadtgebiet häufig berücksichtigt werden (wenngleich nicht flächendeckend); auf die Belange der sehbehinderten Menschen wird jedoch nur in Einzelfällen eingegangen (Berücksichtigung z. B. am Doler Platz (Querung der B 415) oder auf dem Bahnhofsvorplatz).

Abbildung 36: Mittelinsel mit differenzierten Bordhöhen in der Burgheimer Straße (links); Bodenindikatoren zur Wegweisung am Bahnhofsvorplatz (Busbahnhof) (rechts)



Quellen: Stadt Lahr (links); Planersocietät (rechts)

3.1.4 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *Fußverkehrs und der Barrierefreiheit* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Früher und professioneller Einstieg in Fußverkehrsförderung mit Rad- und Fußwegekonzept im Jahr 2012; solide aufgebauter Fußverkehrsteil im Rad- und Fußwegekonzept
- ⊕ Attraktive Gestaltung mit guter Aufenthaltsqualität der Fußgängerbereiche in der Innenstadt (Fußgängerzone)
- ⊕ Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks des Landes Baden-Württemberg; Maßnahmevorschläge werden nach und nach umgesetzt
- ⊙ Vielfältige Querungshilfen für Fußgänger im Hauptstraßennetz; partiell jedoch mit Nachholbedarf (Wartezeiten, Dimensionierung, Barrierefreiheit)
- ⊙ Fußwegeverbindungen, die das Straßennetz ergänzen, können teilweise ausgebaut/ beschildert werden
- ⊙ Teilweise starke Einschränkungen durch Gehwegparken (legal und illegal)
- ⊙ Erste Schritte in Sachen Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wurden bereits unternommen, Ausbaubedarf vorhanden
- ⊖ In Lahr gibt es kein Wegweisungssystem für den Fußverkehr