



Lahr/ Schwarzwald

Verkehrsentwicklungsplan

Abschlussbericht: Handlungs- und Maßnahmenfelder,
Entwicklungsszenarien, Umsetzungskonzept
und Evaluationskonzept

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 November 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

Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Einführung	8
2 Rückblick und Arbeitsweise	9
2.1 Zielkonzept	9
2.2 Planungsdialog	10
2.2.1 Arbeitskreis	10
2.2.2 Politik	11
2.2.3 Bürgerschaft	11
3 Handlungs- und Maßnahmenfelder des VEP	12
3.1 A Nahmobilität	13
3.1.1 A1 Grundprinzipien der Nahmobilität	13
3.2 B ÖPNV	17
3.2.1 B1 Das Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr	17
3.2.2 B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen	35
3.2.3 B3 Barrierefreier Haltstellenausbau	44
3.2.4 B4 Betriebsqualität	47
3.2.5 B5 Information und Kommunikation	48
3.2.6 B6 Attraktiver Tarif	51
3.2.7 B7 Touristische Busangebote in der Ortenau	53
3.2.8 B8 Digitalisierung/Modernisierung des ÖPNV im Stadtgebiet	55
3.3 C Kfz-Verkehr	57
3.3.1 C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt	58
3.3.2 C2 Gestaltung von Straßenräumen	71
3.3.3 C3 Entwicklung eines Schwerverkehrs- und Lieferroutenkonzeptes	79
3.3.4 C4 Entlastung durch moderne City-Logistik	83
3.3.5 C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt	84
3.3.6 C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems	86
3.3.7 C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum	88
3.3.8 C8 Kommunale Stellplatzsatzung	89
3.4 D Querschnittsthemen	92
3.4.1 D1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie	92

3.4.2	D1a Verkehrsverhalten und Sensibilisierung	93
3.4.3	D1b Integration in den Planungsprozess und Infrastruktur	95
3.4.4	D2 Kommunales Mobilitätsmanagement	96
3.4.5	D2a Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	98
3.4.6	D2b Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement	99
3.4.7	D3 Ausbau von Sharing-Angeboten	101
3.4.8	D4 Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen	103
3.4.9	D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie	106
3.4.10	D5a Elektrifizierung kommunaler Fahrzeuge	107
3.4.11	D5b Verstärkter Einsatz der E-Mobilität im Wirtschaftsverkehr	109
3.4.12	D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service	111
4	Entwicklungsszenarien	114
4.1	Entwicklungsszenario 1 – „Gestärkter Umweltverbund“	115
4.2	Entwicklungsszenario 2 – „Mut zur Verkehrswende“	115
4.3	Szenarienvergleich	116
5	Umsetzungskonzept	118
5.1	Weitere Umsetzungsparameter	120
5.2	Sondierung der Förderlandschaft	125
5.3	Personelle Ressourcen	129
5.4	Relevante Akteure	129
6	Evaluationskonzept zum Verkehrsentwicklungsplan Lahr	131
6.1	Umsetzungsanalyse	131
6.2	Wirkungsanalyse	132
6.3	Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten	135
7	Fazit und Ausblick	136
	Quellenverzeichnis	137
	Anhang	I

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans	10
Abbildung 2: Plakataktion zum Bearbeitungsstand des VEP im Oktober/ November 2020.....	11
Abbildung 3: Handlungsfelder und Oberziele	12
Abbildung 4: Szenario 1 verbleibende Innenstadtumfahrung (vergrößerte Darstellung im Anhang 1)	20
Abbildung 5: Szenario 2 Neue Innenstadtbedienung (vergrößerte Darstellung im Anhang 2)	21
Abbildung 6: Standorte Mobilitätsstationen.....	38
Abbildung 7: Barrierefreie Haltestelle <i>Friedensheim</i> in Lahr	44
Abbildung 8: Skizze einer Haltestelle mit Querungshilfe für einen sicheren Fahrgastwechsel	46
Abbildung 9: Bodenmarkierungen im Haltestellenumfeld	50
Abbildung 10: (links): Display im Reisezentrum am Bahnhof Lahr; (rechts): Abfahrtsinformationen in einer Fußgängerzone	50
Abbildung 11: Kundendisplay im Fahrzeug	51
Abbildung 12: Darstellung der Maßnahmen des Geschwindigkeitskonzeptes.....	60
Abbildung 13: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) – alle Maßnahmen, ohne Verkehrsberuhigung auf der B 415 und Dinglinger Hauptstr./Kaiserstr.	60
Abbildung 14: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) – alle Maßnahmen.....	61
Abbildung 15: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei Sperrung von Urteils- und Rathausplatz und Arrondierung VB Kaiserstraße	63
Abbildung 16: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei alleinigen 20 km/h auf der Schiller- und Alleestraße	64
Abbildung 17: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 20 km/h auf Schiller und Alleestr. und Sperrung von Urteils- und Rathausplatz.....	65
Abbildung 18: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 30 km/h auf Gärtner-, Friedrich- und südliche Burgheimer Straße	66
Abbildung 19: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 40 km/h-Abschnitt B 415 gekoppelt mit weiteren Geschwindigkeitsmaßnahmen (Sperrung Plätze, T20 auf Innenring, T30 auf Gärtner-, Friedrich-, Burgheimer Straße).....	67
Abbildung 20: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 40 km/h-Abschnitt B 415 gekoppelt mit Maßnahmen aus Abb. 13 sowie T30 auf der Dinglinger Haupt-/Kaiserstr.	68
Abbildung 21: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 30 km/h auf Dinglinger Hauptstr./Kaiserstraße (Einzelmaßnahme).....	69
Abbildung 22: Arrondierung von Geschwindigkeitsregelungen	70
Abbildung 23: Prinzip der städtebaulichen Bemessung.....	72
Abbildung 24: Schwerverkehrs- und Lieferrouthenetz – konzeptionellen Gliederung	82
Abbildung 25: Ankündigungstafel in Hamburg	87
Abbildung 26: (links): Carsharing-Station am Bahnhof Unna: direkte Vernetzung an einem zentralen Standort wie einer Mobilitätsstation; (rechts): Mehrere Carsharing-Fahrzeuge an einer Station in Bremen	103

Abbildung 27: (links): Lastenrad zum Ausleihen an einer Mobilitätsstation in Köln; (rechts): Private Lastenradinitiativen können ebenfalls eigene Sharing-Modelle anbieten.....	103
Abbildung 28: (oben links): Bike + Ride-Anlage in Hamburg als Beispiel für einen effizienten und flächensparenden Ausbau; (oben rechts): Überdachte Bike + Ride-Anlage an einer zentralen ÖPNV-Umstiegsstation in Karlsruhe; (unten links): Neu ausgebauter Pendlerparkplatz in Schweinfurt; (unten rechts): Radhaus in Offenburg.....	105
Abbildung 29: Bestehender E-Bus der SWEG.....	109
Abbildung 30: (oben links): Zentrale Ladestation für die Elektro-Fahrzeugflotte der Deutschen Post; (oben rechts): Ladesäule der EnBW in St. Leon-Rot; (unten links): Elektro-Lieferfahrzeug in Dortmund; (unten rechts): Lieferlastenrad.....	111
Abbildung 31: Prognose und Szenarien im Überblick.....	117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausstattungsmerkmale der Mobilitätsstationen.....	39
Tabelle 2: Bis zur Analyse nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen	46
Tabelle 3: Umgestaltungsmöglichkeiten auf (inner-)städtischen Hauptstraßen	75
Tabelle 4: Umgestaltungsmöglichkeiten für Straßen in Wohnquartieren	77
Tabelle 5: Maßnahmenfelder und ihr Beitrag zur Zielerreichung (vergrößerte Darstellung im Anhang 3)	119
Tabelle 6: Maßnahmenfelder mit Informationen zu Priorität und Umsetzungsdauer	121
Tabelle 7: Fördermöglichkeiten auf Ebene der EU und des Bundes.....	126
Tabelle 8: Fördermöglichkeiten auf Landesebene	127

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
BAB	Bundesautobahn
B+R	Bike + Ride
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
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-BW	Elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ESAS	Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen
ESN	Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HWK	Handwerkskammer
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
Kfz	Kraftfahrzeug
IHK	Industrie- und Handelskammer
LEP	Landesentwicklungsplan
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
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

RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RP	Regierungspräsidium
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszentrale
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
TGO	Tarifverbund Ortenau GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landes- gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
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 (VEP) 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.

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 beispielsweise 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).

Die Ergebnisse des Planungsprozesses sind in einem Zwischenbericht und einem Abschlussbericht aufbereitet:

- Der Zwischenbericht beinhaltet u. a. die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Lahr sowie die umfangreichen Ergebnisse der Verkehrszählungen und Arbeiten am Verkehrsmodell der Stadt. Darüber hinaus finden sich dort auch die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse, die Bewertung der Ist-Situation und das Zielkonzept.
- Der vorliegende Abschlussbericht baut auf dem Zwischenbericht auf. Sein Schwerpunkt liegt auf der Maßnahmenkonzeption gemäß des Zielkonzepts und wird durch zwei verschiedene Entwicklungsszenarien sowie ein Umsetzungs- und Evaluationskonzept ergänzt.

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 Beteiligungsformate fanden während der Arbeiten am Zwischenbericht sowie im Rahmen der Arbeiten am Abschlussbericht statt.

2 Rückblick und Arbeitsweise

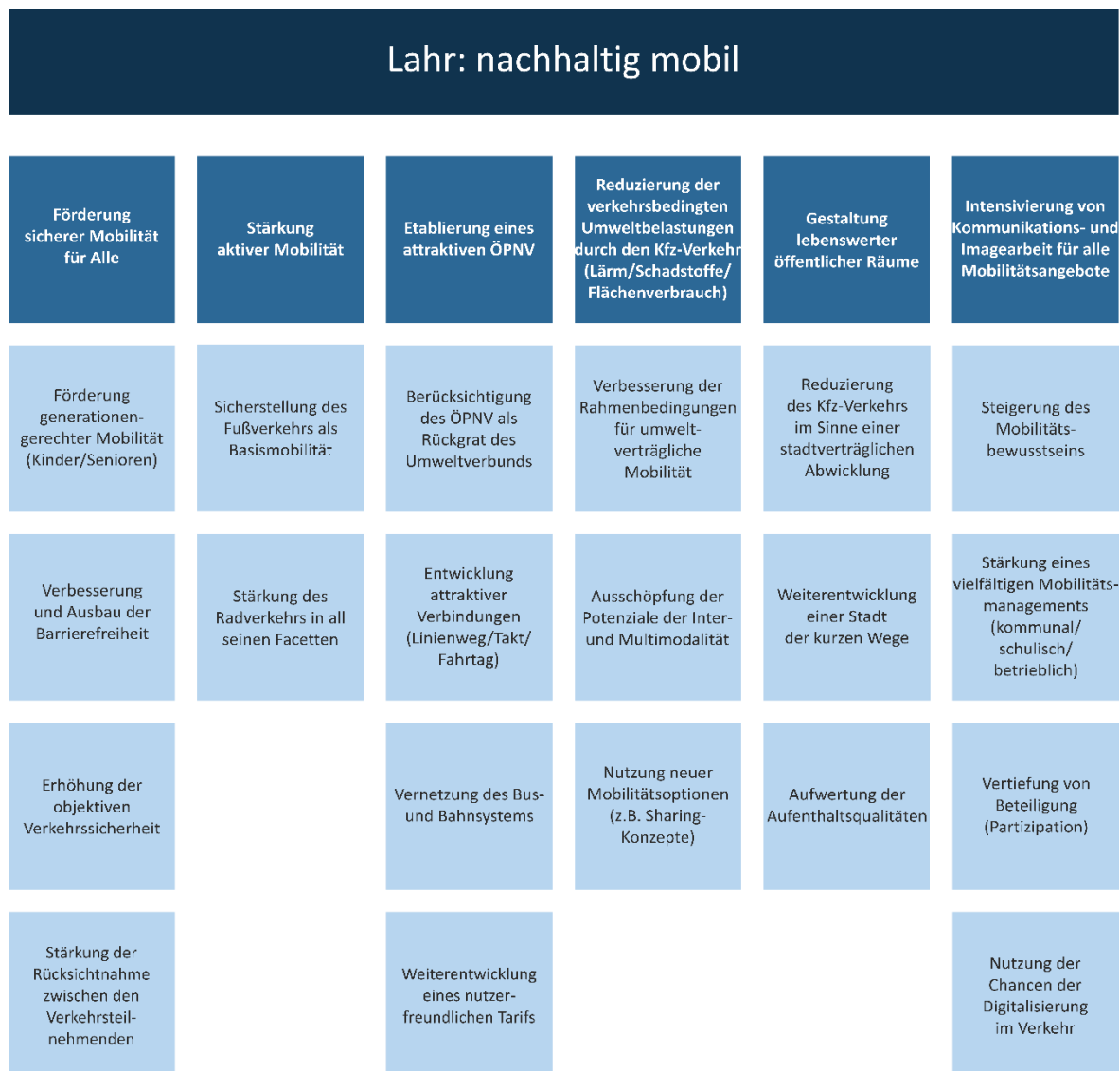
Die bisherigen Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan Lahr, die sich im Zwischenbericht wiederfinden, wurden neben dem regelmäßigen Austausch zwischen Planungsbüro und Auftraggeber bzw. den zuständigen Ämtern vom *Arbeitskreis Mobilität und Verkehr* sowie der Öffentlichkeit begleitet. Diese Arbeitsweise wurde auch für den vorliegenden Abschlussbericht weitergeführt und basiert auf dem vom Technischen Ausschuss der Stadt am 11. März 2020 vorgestellten und beschlossenen Zielkonzept, mit dem auch der Zwischenbericht abschließt.

2.1 Zielkonzept

Das Zielkonzept ist ein zentraler Baustein eines jeden Verkehrsentwicklungsplans – so auch in Lahr. Die formulierten Ober- und Unterziele sollen die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Lahr bis 2030 definieren und stellen zum einen „Leitplanken“ für die Maßnahmenentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans (vgl. Kapitel 3) dar und sind zum anderen für eine nachgelagerte Erfolgskontrolle (vgl. Kapitel 6) von Bedeutung.

Das Zielkonzept in Lahr steht unter dem übergeordneten Leitmotiv „**Lahr: nachhaltig mobil**“. Gemeinsam mit den **sechs Oberzielen** bzw. Zielfeldern setzt dieses den inhaltlichen Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln im Sinne des Verkehrsentwicklungsplans. Die sechs Oberziele stehen gleichberechtigt nebeneinander, d. h. sie sind von gleichermaßen hoher Bedeutung. Sie behandeln alle für die Stadt Lahr wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen aus dem Bereich Verkehr und Mobilität, bei denen Verbesserungen angestrebt werden. Die Oberziele werden weiterhin durch **jeweils zwei bis vier Unterziele** ergänzt, die diese präzisieren und thematisch konkretisieren. Da der Verkehrsentwicklungsplan einen Fokus auf die Entwicklung des ÖPNV legt, werden entsprechende Unterziele besonders konkret und differenziert dargestellt. Im Gegensatz dazu werden im Rahmen des Zielkonzeptes eher weitfassende Unterziele zum Fuß- und Radverkehr aufgestellt. Dies geschieht vor dem Hintergrund der entsprechenden Teilkonzepte, die entweder aktuelle Gültigkeit besitzen oder parallel zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans fortgeschrieben werden und bereits eine besondere Detailtiefe vorweisen bzw. vorweisen werden. Aufgrund der Bedeutung des Zielkonzeptes sollen die definierten und beschlossenen Ziele zu Beginn des Abschlussberichts noch einmal dargestellt werden.

Abbildung 1: Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans



Quelle: Eigene Darstellung

2.2 Planungsdialog

Der regelmäßige Austausch zwischen Planungsbüro und Auftraggeber bzw. den zuständigen Ämtern wurde auch während der Erstellung des vorliegenden Abschlussberichts vom *Arbeitskreis Mobilität und Verkehr* sowie der Öffentlichkeit begleitet.

2.2.1 Arbeitskreis

Der *Arbeitskreis Mobilität und Verkehr* begleitete den vollständigen Erarbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans. Er setzt sich aus der Stadtverwaltung (Auftraggeber), dem Planungsbüro, 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 wurden vier nichtöffentliche Sitzungen des Arbeitskreises durchgeführt. Die Ergebnisse der ersten beiden Sitzungen flossen bereits in den Zwischenbericht ein. Diese fanden am 11. Juli 2019 und 27. November 2019 statt. Zwei weitere Sitzungen folgten im Rahmen des Abschlussberichts. Die dritte Sitzung, in der die ersten Maßnahmenentwicklungen für die Stadt Lahr vorgestellt und diskutiert wurden, fand am 27. Mai 2020 statt. In der vierten Sitzung wurden weitere Maßnahmenentwicklungen aufgegriffen, mögliche Entwicklungsszenarien für Lahr diskutiert und Hinweise für eine Priorisierung von Maßnahmen bei der späteren Umsetzung gesammelt. Die Sitzung fand am 17. September 2020 statt.

2.2.2 Politik

Die Ergebnisse der Maßnahmenentwicklung sowie die Erkenntnisse aus den beiden Arbeitskreissitzungen im Mai und September 2020 wurden im Technischen Ausschuss der Stadt am 07. Oktober 2020 referiert.

2.2.3 Bürgerschaft

Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit bzw. der Bürgerschaft nicht wie geplant durchgeführt werden. Eine öffentliche Abschlussveranstaltung mit Diskussionen an verschiedenen thematischen Marktständen – wie bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung – konnte aufgrund der Infektionsgefahr nicht veranstaltet werden. Stattdessen wurde der aktuelle Bearbeitungsstand im Rahmen einer Plakataktion in zwei Leerständen (Kirchstraße 20 und Marktstraße 17) ausgestellt. Anregungen und Ideen konnten sowohl dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro als auch der Stadtverwaltung zwischen Mitte Oktober und Mitte November 2020 gemeldet werden. Ergänzend konnten die Zwischenergebnisse auf der städtischen Internetseite bzw. unter www.lahr.de/mobil eingesehen werden.

Abbildung 2: Plakataktion zum Bearbeitungsstand des VEP im Oktober/ November 2020



Quelle: Stadtverwaltung Lahr

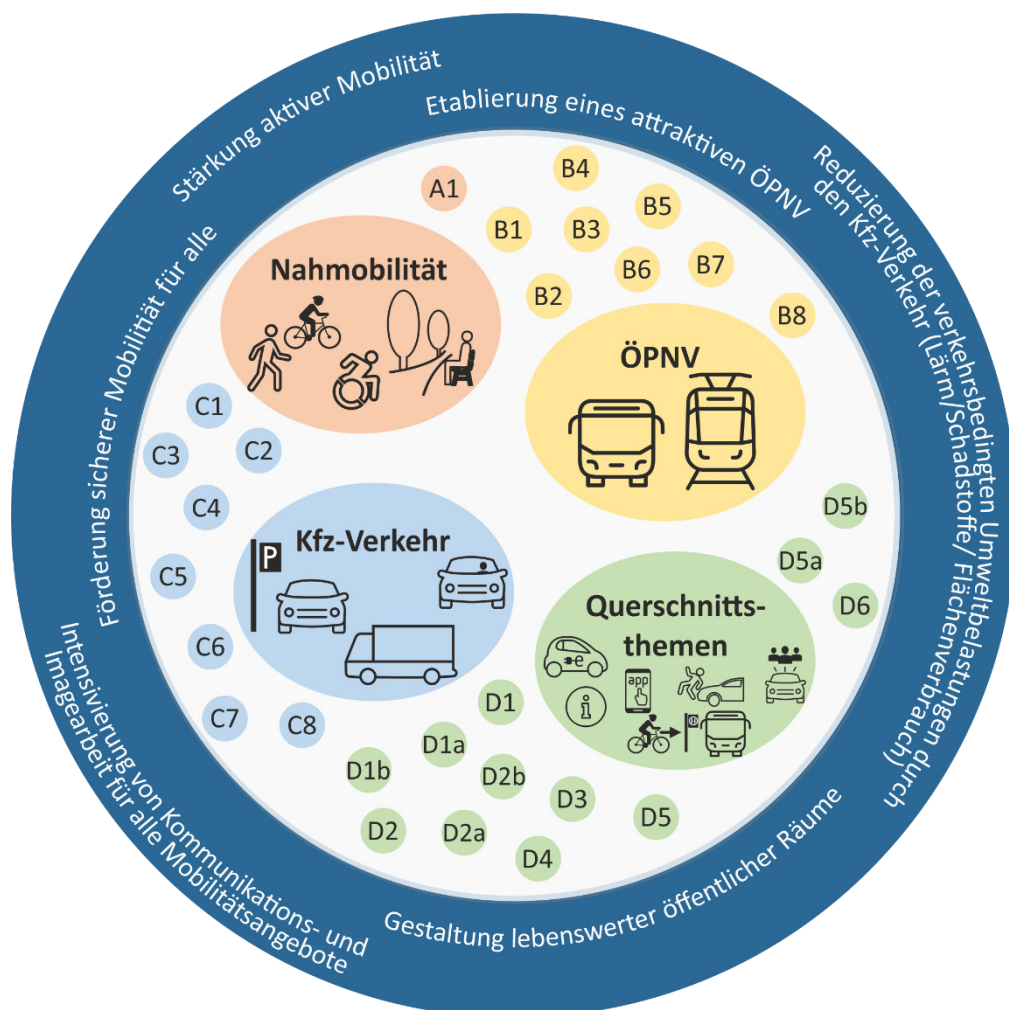
3 Handlungs- und Maßnahmenfelder des VEP

Das Kapitel 3 setzt sich aus **vier Handlungsfeldern** (Nahmobilität, Öffentlicher Personennahverkehr, Kfz-Verkehr und den Querschnittsthemen) zusammen und gliedert sich weiter in insgesamt **29 Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmenbündel**, die wiederum aus einer **Vielzahl von Einzelmaßnahmen und wichtigen Bausteinen** bestehen. Als strategisches Planwerk, das verkehrsmittelübergreifend die „Leitplanken“ der Verkehrsplanung und -entwicklung für die nächsten Jahre definiert, wird der Verkehrsentwicklungsplan die Maßnahmen nicht bis zur Baureife ausarbeiten. Vielmehr erfolgt eine Aufgliederung der Maßnahmen:

- Maßnahmen, die durch die Stadt direkt einleitbar sind.
- Maßnahmen, die einer Prüfung und Ausarbeitung im Detail oder einer Systematik bedürfen.
- Maßnahmen, die abhängig von äußeren Faktoren/Akteuren sind.

Die formulierten Maßnahmen sind aus Ideen der Bürgerschaft, des Arbeitskreises, der Stadtverwaltung und der Gutachter entstanden. Alle 29 Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmenbündel haben einen konkreten Zielbezug und besitzen demnach Bedeutung für die Umsetzung.

Abbildung 3: Handlungsfelder und Oberziele



Quelle: Eigene Darstellung

3.1 A Nahmobilität

Nahmobilität rückt die Mobilität auf kurzen Wegen in den Fokus. Aus wissenschaftlicher Sicht ist der Begriff der Nahmobilität nicht auf einzelne Verkehrsarten beschränkt. Darauf bezogene Strategien beziehen sich jedoch stets auf die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Die Analysen des VEP haben gezeigt, dass weniger als drei von zehn Wegen zwischen 2 und 5 km durch eine der beiden aktiven Mobilitätsformen zurückgelegt werden, wodurch für Lahr zum einen Verlagerungspotenziale beim Modal Split abzuleiten sind. Zum anderen haben die Analysen aber auch gezeigt, dass bspw. bei Qualitäts- und Komfortverbesserungen, Arbeiten in der Verkehrssicherheit oder bei der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum weiterer Handlungsbedarf für eine ganzheitliche Nahmobilitätsförderung besteht. Auch die Tatsache, dass fast alle Wege – wenngleich sie hauptsächlich mit anderen Verkehrsmitteln (Pkw, ÖPNV) zurückgelegt werden – im Vor- oder Nachlauf mit einem kurzen Fuß- oder Radweg beginnen, macht deutlich, dass eine reine Betrachtung der Verlagerungen im Modal Split einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung und -stärkung nicht gerecht wird.

Mit den detaillierten Teilkonzepten zum Fuß- und Radverkehr wurden Potenziale und Handlungsbedarfe bereits erkannt und verfolgt. Daher werden an dieser Stelle des VEP lediglich Grundprinzipien der Nahmobilitätsförderung dargestellt und in Verbindung mit dem Zielkonzept des VEP gebracht. Einzelmaßnahmen sind den Teilkonzepten zu entnehmen.

3.1.1 A1 Grundprinzipien der Nahmobilität

Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung kommen grundsätzlich allen zu Gute: denn nahezu jede Person ist in ihrem Mobilitätsalltag Fußgänger und/oder Radfahrer. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) ist der Fuß- und Radverkehr für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Zudem beginnt und endet jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, zu Fuß – sei es der Weg zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz.

Folgende Prinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung begünstigen im Sinne der für diesen VEP aufgestellten Ziele die Entwicklung eines hohen Fuß- und Radverkehrsanteils:

Direkte Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und -gestaltung durch kompakte Siedlungsstrukturen

Eine gute Erreichbarkeit im Sinne einer **Stadt der kurzen Wege** ist zentraler Bestandteil der Nahmobilitätsförderung. Diese bezieht sich auf die Entfernungsempfindlichkeit der Fußgänger und Radfahrer. Einerseits spielt hier die tatsächliche Entfernung und somit die Nähe zu potenziellen Zielen eine Rolle, andererseits ist aber auch die Qualität und Attraktivität der Wegeinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Kompakte Siedlungsstrukturen bzw. die geringe Entfernung zwischen Wohngebieten, Arbeitsplatzschwerpunkten, Einzelhandel, Freizeit- und Dienstleistungsangeboten erzeugen kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer. Damit stellt dies eine zentrale Voraussetzung für eine Zunahme des Fuß- und Radverkehrs dar. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung an Standorten zu konzentrieren, die bereits über eine verkehrsinfrastrukturelle Anbindung und entsprechende Versorgungsmöglichkeiten etc. verfügen. Durch die Verknüpfung der Nahmobilität mit anderen Mobilitätsangeboten kommt es zu einer **Etablierung eines attraktiven ÖPNV** bzw. zu Synergieeffekten. Damit besteht für Aspekte der

Nahmobilität auch ein unmittelbarer Bezug auf den Städtebau. Fußgänger sowie Radfahrer beleben den öffentlichen Raum und verstärken den Eindruck einer lebendigen sowie urbanen Stadt. Belebte Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Durch diese Belebung kann Nahmobilität beispielsweise den lokalen oder innerstädtischen Einzelhandel stärken.

Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die **Aufwertung der Aufenthaltsqualitäten** des öffentlichen Raums sind für die Nahmobilitätsförderung ein wichtiges Arbeitsfeld, denn Radfahrer und vor allem Fußgänger sind langsamer unterwegs und nehmen ihre Umgebung daher deutlich intensiver wahr als Autofahrer. Im Sinne einer **Förderung generationengerechter Mobilität (Kinder/Senioren)** benötigt kleinräumige Mobilität neben einer attraktiven Gestaltung des Straßenraumes und des Umfeldes (Fassaden, Grünanlagen etc.) auch besondere Orte der Immobilität. Dazu gehören Möglichkeiten zum Spielen, zum Aufenthalt und zur Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohn- oder Arbeitsumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem sind Sitzangebote wichtige Verweilorte für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen. Nahmobilität kann dadurch auch der Entstehung von Angsträumen entgegenwirken. Darüber hinaus kann eine lebenswerte, attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zu einer verstärkt positiven Wahrnehmung der Gesamtstadt Lahr oder auch einzelner Stadtteile beitragen. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums muss immer die umfangreiche **Verbesserung und der Ausbau der Barrierefreiheit** mitgedacht werden. Dabei umfassen Barrieren nicht nur räumliche Hindernisse (Borde, Treppen, etc.), sondern auch akustische, haptische, optische und sprachliche Barrieren, die seh- oder hörgeschädigte sowie motorisch oder kognitiv eingeschränkte Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigen können.

Geringe Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Die **Stärkung der Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden** sowie die **Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit** trägt im Allgemeinen zur Verringerung von Nutzungskonflikten bei. In Lahr ist der Umgang mit Parken im Straßenraum und auf Gehwegen ein wichtiger Baustein für die erfolgreiche Förderung der Nahmobilität, weil es die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im Fuß- und Radverkehr besonders beeinträchtigen kann. Weiter gibt es auch zwischen Fußgängern und Radfahrern selbst Konflikte (bspw. auf gemeinsamen Geh- und Radwegen). Auf Konflikte mit dem fahrenden Kfz-Verkehr, insbesondere Verkehrssicherheitsgefährdungen an Kreuzungen und Einmündungen, sollte ebenfalls ein Augenmerk geworfen werden.

Einbindung der Angebote in einen übergreifenden Mobilitätsverbund

Da sich Nahmobilität auf kurze Distanzen konzentriert, ist eine Vernetzung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV (vgl. Kapitel 3.2) oder den im folgenden aufgeführten Querschnittsthemen (vgl. Kapitel 3.4) sinnvoll. Durch diese Verbindung unterschiedlicher Verkehrsangebote wird die Attraktivität des Umweltverbundes im Sinne der **Ausschöpfung der Potenziale der Inter- und Multimodalität** insgesamt gestärkt und zu einer Alternative zum Auto.

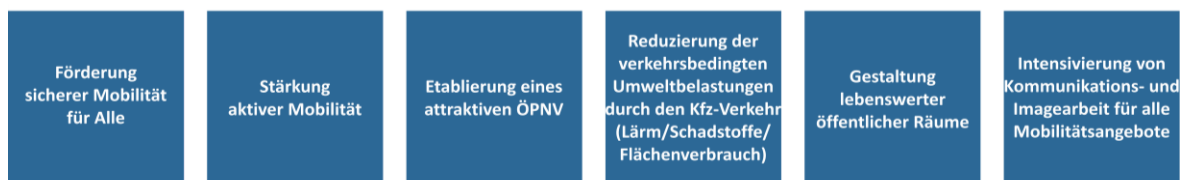
Bewusstseinsbildung für die Nahmobilität

Nahmobilitätsförderung bedeutet auch die **Stärkung des Mobilitätsbewusstseins**. Fuß- und Radverkehr spielten jahrzehntelang in der Verkehrsplanung und auch in der öffentlichen Wahrnehmung eine kaum wahrnehmbare Rolle. Hierzu bedarf es Maßnahmen der Information, der Kommunikation und Motivation. Nicht nur durch die nationalen und internationalen Klimaschutzziele gewinnt die Nahmobilität stärker an Bedeutung. Auch die Themen Lärm- und Schadstoffreduktion, Ressourcenschonung sowie Gesundheit und Bewegung (Nahmobilität kann zur Entlastung des Gesundheitswesens beitragen) sind gut kommunizierbare Eigenschaften. Hinzu kommt, dass das zu Fuß gehen und Fahrradfahren weder Schadstoffe noch Lärm verursacht. Fußgänger und Radfahrer benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig sind das Gehen und Radfahren aufgrund der kontinuierlichen Bewegung und dem direkten Aufenthalt an der „frischen Luft“ gesund.

Abgestimmte kommunikative Vermittlung

Bei der Erstellung von entsprechenden Planungen und Konzepten zur Nahmobilitätsförderung besteht in der Regel die Möglichkeit bzw. die Notwendigkeit, diese mit den lokalen Akteuren zusammen zu erarbeiten. Die **Vertiefung der Beteiligung (Partizipation)** bietet die Gelegenheit, frühzeitig Akzeptanz für die Planung zu erreichen und die Bevölkerung zu motivieren. Nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch innerhalb der Kommunalpolitik aber auch -verwaltung ist Beteiligung ein wesentliches Element: Wichtig ist, verschiedene Ämter und Fachbereiche für Nahmobilität und deren Belange zu sensibilisieren.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Umsetzung der Maßnahmen im Fußverkehrsteil des kombinierten Rad- und Fußwegekonzepts: Die Stadt Lahr hat im Jahr 2012 mit der Erarbeitung dieses Rad- und Fußwegekonzepts bereits einen wichtigen und professionellen Schritt in Richtung einer konzeptionellen Fußverkehrsförderung gemacht. Dies gilt insbesondere für den solide aufgebauten Fußverkehrsteil in diesem Konzept. Hier wurden bereits wichtige Umsetzungsschritte gemacht, dennoch besteht noch immer Handlungsbedarf. Die 2012 aufgestellten Handlungsempfehlungen, wie die weitere Umsetzung des Fußwegenetzes nach dem entsprechenden Prioritätenplan oder das Weiterverfolgen der formulierten Sicherungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr, haben nach wie vor entsprechende Relevanz und sind daher strategisch weiterzuverfolgen und umzusetzen.

- Umsetzung der Maßnahmen in der aktuellen Fortschreibung für den Teilbereich Radverkehr: Derzeit lässt die Stadt Lahr ihr Rad- und Fußwegekonzept aus dem Jahr 2012 für den Teilbereich Radverkehr fortschreiben. Die im Rahmen dieser Fortschreibung aufgestellten Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge sind kontinuierlich und entsprechend den formulierten Prioritäten abzuarbeiten.
- Interaktionen und Synergien beachten: Für die Nahmobilität ist das Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere innerhalb des Umweltverbunds, kontinuierlich im Blick zu behalten und im Falle möglicher Konflikte bei einer Entscheidungsfindung abzuwägen.

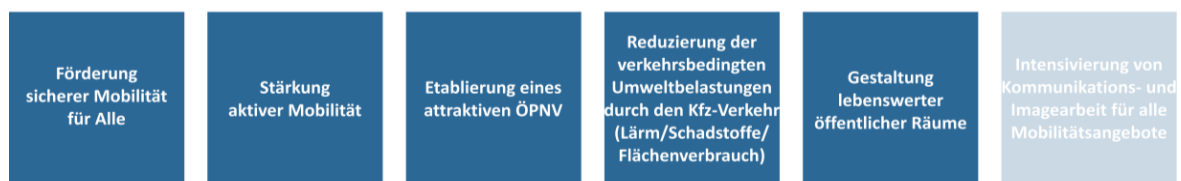
3.2 B ÖPNV

Der Nahverkehr in Lahr, im Speziellen der Busverkehr in der Stadt, wird in diesem Verkehrsentwicklungsplan als Schwerpunkt bearbeitet. An dieser Stelle wird eine Strategie erarbeitet, um den ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbunds zu etablieren. Bus und Bahn sollen zukünftig zu möglichst vielen Wegezwecken genutzt werden können. Das Angebot im ÖPNV soll zukünftig für Lahr einen stärkeren Beitrag leisten, um Verkehrsvermeidungs- und Verkehrsverlagerungspotenziale zu ermöglichen. In Siedlungsbereichen mit knappen Flächenressourcen gelingt es dem ÖPNV, seine Vorzüge aus hoher Transportkapazität mit niedrigem Flächenverbrauch einzusetzen. Dadurch trägt der ÖPNV in der Stadt zu einer verträglichen Abwicklung des Verkehrs bei.

3.2.1 B1 Das Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr

Kern des Handlungsfelds ÖPNV ist die Überarbeitung des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet. Ein ganzheitlicher Ansatz berücksichtigt dazu lokale und regionale Buslinien sowie Bedarfsangebote. Der ÖPNV soll in Zukunft in der Stadt eine entscheidende Rolle zur stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs beitragen. Das Angebot im ÖPNV soll zukünftig vielen Kunden ein attraktives Angebot bieten mit dem Ziel, möglichst viele Wegezwecke über den ÖPNV abbilden zu können. Wege enden und beginnen nicht immer im Stadtgebiet, deswegen ist der städtische Busverkehr zukünftig stärker vernetzt zu planen und zu betreiben. Dabei sind die Übergänge nicht nur zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln wie der Bahn besser zu gestalten, sondern insgesamt zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Dazu zählen z. B. der Fußverkehr und der Radverkehr. Dieser Umstieg soll an leistungsstarken Schnittstellen (Mobilitätsstationen) erfolgen.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

Entwicklung des Netzes

Die Netzentwicklung trifft in Lahr auf gewachsene Strukturen, räumliche Zwänge und ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen (wie etwa Zweckbindungen durch Fördergelder). Das erarbeitete Konzept legt seinen Schwerpunkt auf eine stärkere systematische Vertaktung der Buslinien. Maßgebend ist dabei die Verbindung zwischen den Haltestellen Bahnhof/ZOB und Rathausplatz bzw. Schlüssel (Innenstadt). Auf dieser Strecke soll durch eine gemeinsame Bedienung von mehreren Linien ein hochwertiges Angebot mit einem 15-Minuten-Takt entstehen. Diese hohe Qualität soll

mindestens über die im Nahverkehrsplan des Ortenaukreises¹ definierten Zeiten der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ) angeboten werden. Durch die geschickte, zeitliche Vertaktung des heute in der Summe bereits überwiegend vorhandenen Angebots gewinnt diese für Lahr wichtige Fahrtbeziehung an Struktur und damit Transparenz für eine intuitivere Nutzung. Neben der Vertaktung sollen zukünftig alle Stadtteile an allen Wochentagen durch Linienverkehr bedient werden. Durch mindestens zwei Abfahrten pro Stunde soll dabei zukünftig das Angebot gegenüber der Analyse erhöht werden. Wo es die Fahrplanung zulässt, ist ein Halbstundentakt herzustellen. Synergien sind, wo es geht, mit den Linien des Regionalverkehr zu ermöglichen.

Die Netzentwicklung zeigt zwei Szenarien auf, wobei Szenario 2 die weitreichendere Entwicklung darstellt. Während der Entwicklung des Netzes wurden verschiedene Mängel aus der Analyse (vgl. Zwischenbericht) analysiert und deren Behebung geprüft. So wurde die Befahrung der Bergstraße durch einen Vor-Ort-Termin geprüft, um die Erschließung der nördlichen Quartiere zu verbessern. Hier musste auf Grund von Flächenrestriktionen durch die Topografie, dem ruhenden Verkehr, der Einbahnstraßenregelungen und dem geringen Straßenquerschnitt eine erweiterte Linienführung verworfen werden. Ebenfalls auf Grund von Flächenrestriktionen im Gebäudebestand und daraus resultierender Straßenraumquerschnitte und Fahrbahnbreiten kann der Fahrweg an den Haltestellen *Feuerwehrstraße*, *Im Schadlohn* und *Heidenburgstraße* auch zukünftig nicht im Zweirichtungsbetrieb erfolgen. Dagegen ergab eine Befahrung mit einem Fahrzeug aus dem Fahrzeugbestand der SWEG ein positives Ergebnis für die Erreichbarkeit des aktuell in der Entwicklung befindenden Wohnquartiers Hosenmatten II. Hier soll an zentraler Stelle im Quartier eine Haltestelle errichtet werden.

Aus den konzeptionellen, örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten ergibt sich eine Netzentwicklung, die in den grundsätzlichen Zügen über beide Szenarien gleich ist. Die Szenarien unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Situation in der Innenstadt.

In **Szenario 1** bleiben die Fahrwege in der Innenstadt nach aktueller Planung bestehen. Damit verbleibt die heutige Situation, dass der Bus die Innenstadt umfährt und Fahrgäste über die Haltestelle keinen eindeutigen oder intuitiven Innenstadtbezug herstellen können. Bereits in Szenario 1 besteht die vertaktete Anbindung zwischen Bahnhof/ZOB und der Innenstadt, durch die eine Qualitätssteigerung erzielt werden kann.

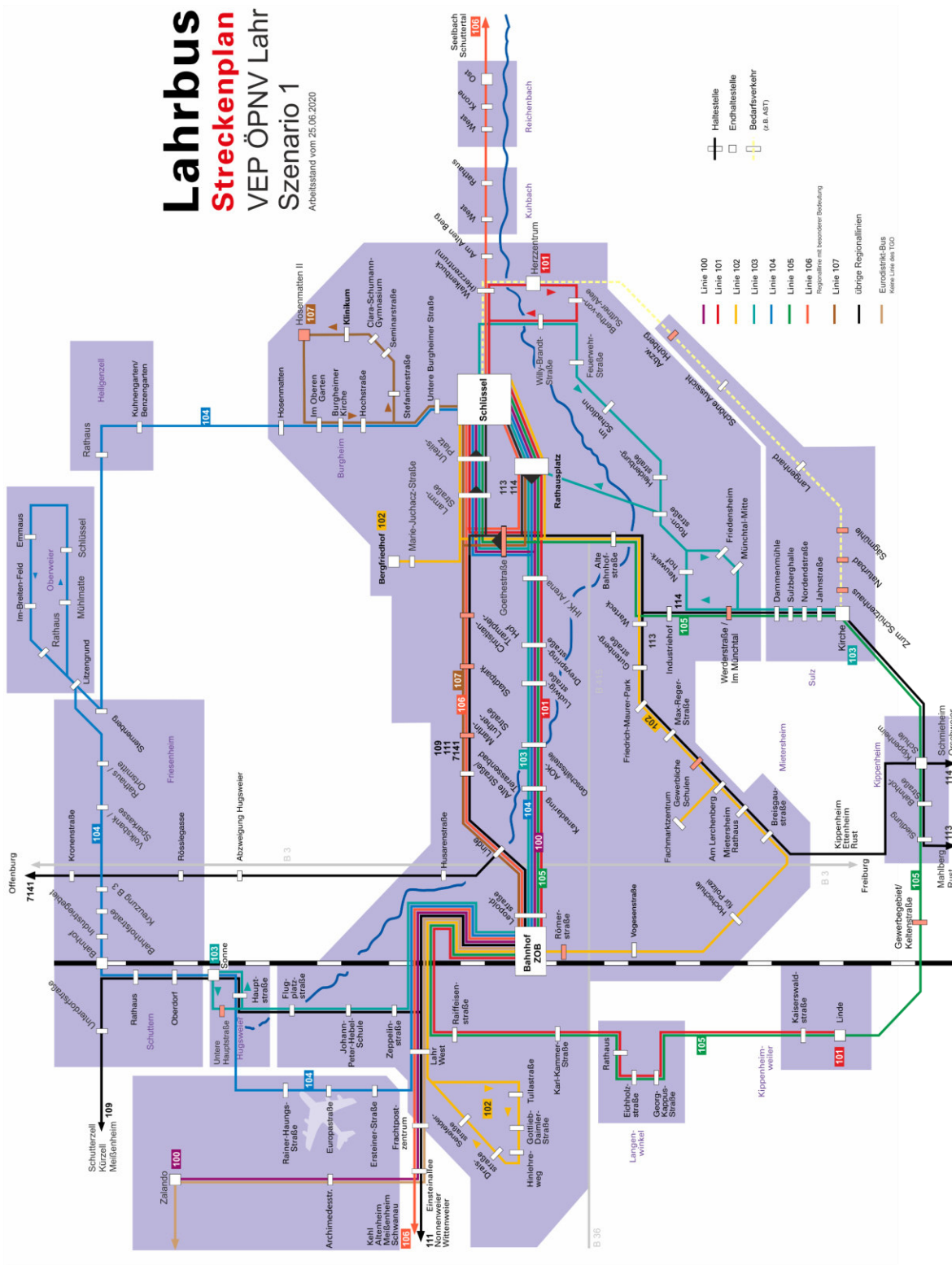
Das **Szenario 2** sieht vor, dass die Haltestelle *Rathausplatz* in beide Fahrtrichtungen bedient werden kann. Der Fahrweg verläuft somit auf direkterem Weg zwischen der Haltestelle *Bahnhof/ZOB* und der Innenstadt (den Haltestellen *Rathausplatz* und *Schlüssel*). Die Fahrtbeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt wird eindeutiger in der Kommunikation mit dem Kunden. Aus- und Einstieg kann dann zukünftig an der gleichen Haltestelle erfolgen. Das ist vor allem für Besucher, Gäste und Gelegenheitskunden ein niederschwelliges, ansprechendes und intuitiv nutzbares Angebot. Die Verkehrsführung über den Rathausplatz ist für den Kfz-Verkehr auch zukünftig im Einrichtungsbetrieb vorgesehen. Die Stadt erwägt aktuell eine Einfahrtsregulierung durch versenkbare Poller, um den Bussen die Fahrt in die Gegenrichtung selektiv zu gewähren.

1 Der Nahverkehrsplan des Ortenaukreises definiert drei Bedienungszeiten, in denen unterschiedliche Bedienungsqualitäten erbracht werden können. Siehe dazu LRA Ortenau 2016: 35 f.

In beiden Szenarien sind der zukünftige Takt und die Bedienzeiten gleich. Durch den Anschluss an das regionale und überregionale Schienennetz sollen sich die Bedienzeiten des Stadtbusses nach den Bedienzeiten der Bahn richten, um Übergänge in beide Fahrrichtungen zu gewähren. Maßgebend sind der Nahverkehrsplan für den Ortenaukreis und das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr für Baden-Württemberg. Beide Werke sehen eine grundsätzliche Bedienung zwischen 05:00 Uhr und 00:00 vor. Abweichende Bedienzeiträume sollten nur begründet erfolgen. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag erweitert sich die Bedienzeit auf 01.00 Uhr des Folgetages.

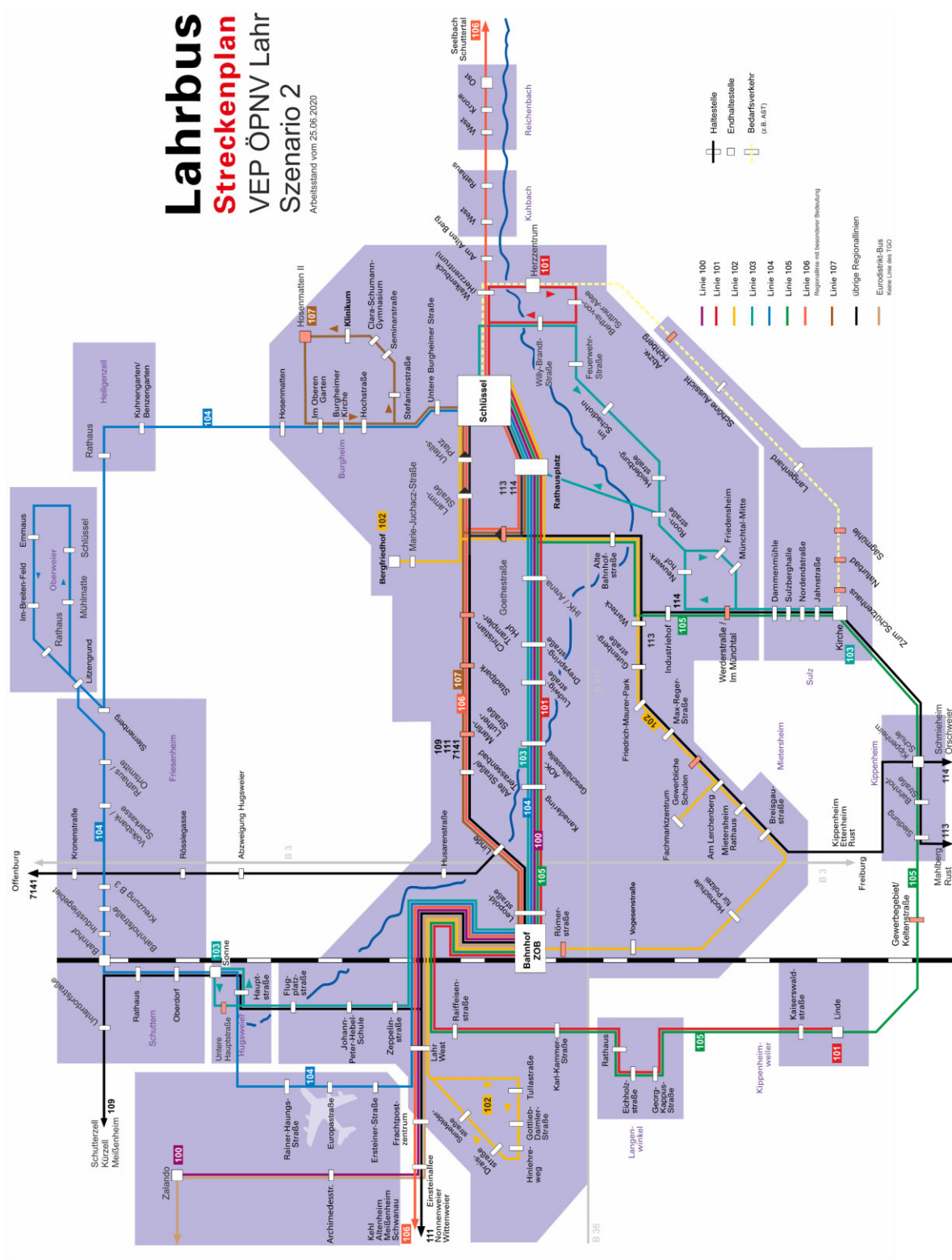
Zur Entlastung der Fahrzeuge sollte die Stadt prüfen, in welchem Umfang die Schulanfangszeiten zu staffeln sind. Dadurch können die Schülerströme und deren Einflüsse auf die Auslastungen der Busse gesteuert werden. Besonders profitieren würden Schulstandorte entlang stark frequentierter Netzabschnitte wie der Schwarzwaldstraße. Ähnlich kann das Vorgehen für große Unternehmensstandorte sein. Dies sind Inhalte des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. D2a und D2b). Durch die Koordination von Schichtanfangs- und Schichtendzeiten können Belastungen gezielt beeinflusst werden.

Abbildung 4: Szenario 1 verbleibende Innenstadtumfahrung (vergrößerte Darstellung im Anhang 1)



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Liniennetzplan Lahrbus

Abbildung 5: Szenario 2 Neue Innenstadtbedienung (vergrößerte Darstellung im Anhang 2)



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Liniennetzplan Lahrbus

Linie 100: Lahr Schlüssel – Bahnhof/ZOB – Einsteinallee – Zalando

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	Schlüssel – Rathausplatz – Goethestraße* ² – Lammstraße* – Urteilsplatz* – IHK/Arena – Dreyspringstraße – Ludwigstraße – AOK-Geschäftsstelle – Kanadaring – Leopoldstraße – Bahnhof/ZOB – Lahr West – Frachtpostzentrum – Einsteinallee – Archimedesstraße – Zalando		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
Sa.	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
So.	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
	Einzelfahrten, die sich nach den Schichtzeiten der angefahrenen Betriebe richten		
Änderungen zum Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 100 als Pendlerlinie etablieren ▪ Aktuelle Schichtzeiten und potenzielle Nachfrage von Zalando erfragen ▪ Innerhalb des Betrieblichen Mobilitätsmanagements weitere Unternehmen anfragen 		
Leistungsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gleichbleibend bis leichte Steigerung 		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schichtzeiten (Zalando) 		

Diese Linie verbleibt in ihrer Charakteristik. Sie soll sich weiterhin an den Schichtzeiten von Zalando orientieren. Das Unternehmen Zalando unterstützt seine Mitarbeiter aktuell mit einem Jobticket. Eine Ausweitung des Busangebots ist mit der Firma Zalando zu prüfen, Schichtzeiten sind zu erfragen. Maßnahmen können Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagement sein. Es sollten weitere Unternehmen in der Umgebung von Zalando einbezogen werden. Auf dieser Linie erfolgt kein vertaktetes Angebot an Verkehrstagen. Das Industriegebiet West wird heute durch die Linie 102 bedient. Zukünftig könnte die Bedienung des Industriegebiets über die Linie 100 erfolgen. Das Industriegebiet weist in der Fahrgasterhebung kein tagesdurchgängig regelmäßig hohes Fahrgastaufkommen auf, sodass die Bedienung auch durch Einzelfahrten erfolgen könnte.

² In den Linienwegen werden die Haltestellen, die nur in eine Fahrtrichtung bedient werden, durch einen Stern gekennzeichnet.

Linie 101: Herzzentrum – Schlüssel – Kanadaring – Bahnhof/ZOB – Langenwinkel – Kippenheimweiler

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	Herzzentrum – Willy-Brandt-Straße* – Schlüssel – Rathausplatz – Goethestraße* – Lammstraße* – Urteilsplatz* – IHK/Arena – Dreyspringstraße – Ludwigstraße – AOK-Geschäftsstelle – Kanadaring – Leopoldstraße – Bahnhof – Raiffeisenstraße – Karl-Kammer-Straße – Langenwinkel-Rathaus – Langenwinkel-Eichholzstraße – Langenwinkel-Georg-Kappus-Straße – Kippenheimweiler-Kaiserwaldstraße – Kippenheimweiler-Linde		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Sa.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
So.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Änderungen zum Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung auf ein tagesdurchgehendes Angebot ▪ Angebotsverdichtung auf der Achse Schwarzwaldstraße und in den Stadtteilen Langenwinkel und Kippenheimweiler 		
Leistungsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung 		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achse auf der Schwarzwaldstraße (Linien 103/104/105) 		

Die Linie 101 bedient zukünftig tagesdurchgängig im 60-Minuten-Takt das Herzzentrum mit dem Bahnhof und darüber hinaus die Stadtteile Langenwinkel und Kippenheimweiler. Zwischen der Haltestelle *Bahnhof/ZOB* und der Haltestelle *Schlüssel* ist die Linie Teil des 15-Minuten-Takts durch die Überlagerung mit den Linien 103, der Linie 104 und der Linie 105 entlang der Schwarzwaldstraße. Durch die weitere Überlagerung mit der 105 erhöht sich das Angebot in den beiden Stadtteilen Langenwinkel und Kippenheimweiler zukünftig. So können dann in beiden Stadtteilen zwei Abfahrten pro Stunde angeboten werden.

Linie 102: Tullastraße – Bahnhof/ZOB – Mietersheim – Schlüssel – Bergfriedhof

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	Tullastraße* – Gottlieb-Daimler-Straße* – Hinlehreweg* – Draisstraße* – Senefelderstraße* – Lahr West – Bahnhof/ZOB – Römerstraße – Vogesenstraße – Hochschule für Polizei – Breisgaustraße – Mietersheim Rathaus – Am Lerchenberg – Fachmarktzentrum – Gewerbliche Schule – Max-Reger-Straße – Friedrich-Maurer-Park – Gutenbergstraße/Warteck – Alte Bahnhofstraße – Rathausplatz – Schlüssel – Rathausplatz – Goethestraße – Marie-Juchacz-Straße* – Bergfriedhof		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Sa.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
So.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Änderungen zum Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Übernahme der Bedienung vom Schlüssel zum Bergfriedhof ▪ Bedienung des Industriegebiets West ist zu prüfen. Bei attraktiver Erreichbarkeit des Bahnhofs von Westen ist Bedienung durch den Bus zu überprüfen ▪ Synergien mit der Regionallinie 113 		
Leistungsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leichte Steigerung 		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalbus Linie 113 		

Zwischen den Haltestellen *Bahnhof/ZOB* und *Schlüssel* verbleibt die Linie überwiegend im heutigen Verlauf. Der Fahrweg wird im Bereich Vogesenstraße vereinfacht. Die Haltestelle *Breslauer Straße* entfällt. Diese wird in der Analyse nur in Fahrtrichtung Mietersheim bedient. Um das Fahrtziel Innenstadt zu erreichen, muss aktuell eine längere Fahrtzeit über Mietersheim gefahren werden. Über die Haltestelle *Leopoldstraße* verbleibt eine direkte Verbindung in die Innenstadt und über die Haltestelle *Römerstraße* eine direkte Verbindung zum Bahnhof. Durch die zukünftige Bedienung der Haltestelle *Römerstraße* in beide Fahrtrichtungen erhöht sich die Fahrplanstabilität. In der Kernstadt übernimmt die Linie 102 die Bedienung der Haltestelle *Bergfriedhof*. Die Senioreneinrichtung in der Nähe der Haltestelle *Marie-Juchacz-Straße* soll auch weiterhin durch ein reguläres Linienangebot bedient werden.

Innerhalb eines betrieblichen Mobilitätsmanagements kann die Bedienungshäufigkeit des Industriegebiets West überarbeitet werden. Durch die räumlich günstige Lage zum Bahnhof Lahr ist das Industriegebiet im Grundsatz durch den Bahnhof erschlossen. Der Nahverkehrsplan sieht für diese Haltestellenart den Einzugsradius von 1.000 Meter als geeignet. Wenn es attraktive Angebote (Leihräder, westlicher Zugang zum Bahnhof und den Gleisen) gibt, kann eine bedarfsorientierte Bedienung geprüft werden. Innerhalb einer transparenten Kommunikation könnte der

Linie 102: Tullastraße – Bahnhof/ZOB – Mietersheim – Schlüssel – Bergfriedhof

Verkehr vom Bahnhof zum Industriegebiet West ebenfalls von der Linie 100 übernommen werden. Besonders zu prüfen ist dies, wenn die fahrplanerische Integration der neuen Endhaltestelle *Bergfriedhof* Herausforderungen ergibt. Zur Steigerung der Attraktivität ist die Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Gleise von Westen zu prüfen.

Im Bereich Mietersheim überlagern sich die Linien 102 und die Regionallinie 113. In der Erarbeitung des Linienkonzepts zeigt sich eine Angebotserweiterung auf der Linie 113. Zukünftig soll die Linie 113 tagesdurchgängig im 60-Minuten-Takt verkehren und ist dabei auf Übergänge am Bahnhof Orschweier ausgelegt. Um einen 30-Minuten-Takt in Mietersheim anbieten zu können, soll die Linie 102 durch die Fahrplanung die Linie 113 ergänzen.

Die beiden Abfahrtspositionen der Haltestelle *Alte Bahnhofstraße* liegen heute weit voneinander entfernt, sodass nur schwer ein räumlicher Bezug hergestellt werden kann. Die Positionen sind historisch gewachsen und haben einen Zielbezug zu umliegenden Schulen und Arbeitsplätzen. Eine Vereinheitlichung ist nach Abstimmung zwischen den Beteiligten unwahrscheinlich. Die beiden Masten sind heute zirka 300 Meter voneinander entfernt. Auf dem Fußweg zu den jeweiligen Haltestellen kommt die Barrierewirkung der Schutter hinzu. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelleninfrastruktur ist der Ausbau beider Haltestellenteile in beide Richtungen zu prüfen. Die zukünftige Bedienung in beide Richtungen im nördlichen Teil der Alten Bahnhofstraße steigert die Qualität, da die Haltestellen *Goethestraße* und *Lammstraße* zukünftig zusammengelegt werden.

Die Haltestellen *Warteck* und *Gutenbergstraße* werden heute jeweils nur in eine Fahrtrichtung bedient. Im Zuge des barrierefreien Umbaus der Haltestellen ist zu prüfen, ob eine Zusammenlegung möglich ist. In diesem Zuge ist ein gemeinsamer Haltestellenname für beide Fahrtrichtungen zu vergeben.

Im Zuge des barrierefreien Haltestellenumbaus ist darauf zu achten, die Haltestellenpositionen der Haltestelle *Max-Reger-Straße* in räumlich direkterem Bezug zueinander zu positionieren. Heute sind die Abfahrtspositionen ca. 300 Meter voneinander entfernt.

Die Haltestelle *Gewerbliche Schulen* wird heute tagesdurchgängig in eine Fahrtrichtung bedient. Soll diese Bedienung aufrechterhalten werden, ist im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle die zukünftige Bedienung in beiden Fahrtrichtungen zu prüfen.

Linie 103: Hugsweier Sonne – Flugplatzstraße – Bahnhof/ZOB – Kanadaring – Schlüssel – Herzzentrum – Münchtal - Sulz

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	Hugsweier Sonne – Hugsweier Untere Hauptstraße – Hugsweier Hauptstraße – Flugplatzstraße – Johann-Peter-Hebel-Schule – Zeppelinstraße – Bahnhof/ZOB – Leopoldstraße – Kanadaring – AOK-Geschäftsstelle – Ludwigstraße – Dreyspringstraße – IHK/Arena – Rathausplatz – Schlüssel – Willy-Brandt-Straße* – Feuerwehrstraße* – Heidenburgstraße* – Roonstraße – Friedensheim – Münchtal-Mitte – Im Münchtal/Werderstraße – Neuwerkhof* – Dammenmühle – Sulzberghalle – Nordendstraße – Jahnstraße – Sulz Kirche – Langenhard**		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Sa.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
So.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
	** Haltestelle wird nur mit Einzelfahrten bedient		
Änderungen zum Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung nach Hugsweier ▪ Übernahme Blockumfahrung Herzzentrum 		
Leistungsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung 		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achse Schwarzwaldstraße (Linien 101/104/105) 		

Die Linie 103 wird über die heutige Endhaltestelle *Flugplatzstraße* nach Hugsweier zur Haltestelle *Sonne* verlängert, um im Stadtteil Hugsweier einen 30 Minuten-Takt ermöglichen zu können. Dadurch fällt ein Wendevorgang an der Flugplatzstraße weg, der durch enge Kurvenradien geprägt ist. Zwischen der Haltestelle Bahnhof/ZOB und Schlüssel ist die Linie 103 Teil der Achse auf der Schwarzwaldstraße. Ab der Haltestelle Schlüssel fährt die Linie 103 auf dem bisherigen Weg über die Feuerwehrstraße und die Haltestellen *Friedensheim* und *Münchtal-Mitte*. Die Prüfung einer zukünftigen Bedienung der Haltestellen *Feuerwehrstraße* und *Im Schadlohn* in beiden Fahrtrichtungen blieb negativ. Aufgrund enger Straßenraumbreiten und enger Kurvenradien ist ein Begegnungsverkehr in dem beschriebenen Bereich betrieblich nur schwer realisierbar, sodass der Einrichtungsverkehr verbleiben muss. Dennoch sollten aus betrieblicher Sicht der Abbiegevorgang von der B 415 auf die Willy-Brandt-Straße durch geeignete Maßnahmen unterstützt und erleichtert werden. Im weiteren Verlauf sollten die Kurvenbereiche im Bereich Friedensheim/Münchtal für den Fahrbetrieb geeignet gesichert werden. Die Linie wird über die Haltestelle *Münchtal Mitte* in den Stadtteil Sulz verlängert, um dort das Angebot zu verdichten. In Sulz ist eine Angebotsverdichtung mit der Regionallinie 114 laut der SWEG auch in Zukunft nicht zu

Linie 103: Hugsweier Sonne – Flugplatzstraße – Bahnhof/ZOB – Kanadaring – Schlüssel – Herzzentrum – Münchtal - Sulz

erwarten. Sollte es dennoch eine Angebotserweiterung auf dieser Linie geben, ist entsprechend auf die Planung einzuwirken, sodass sie das heutige Angebot sinnvoll ergänzt. Durch die Vertaktung der Linie 105 mit den Linien auf der Schwarzwaldstraße müsste sich die Planung auf der Linie 114 idealerweise nach der Linie 105 richten. Erfolgt dies, kann die Linie 103 auf den Linienweg im Münchtal eingekürzt werden. Im Zuge der Fahrplanung kann geprüft werden, ob in Standzeiten in Sulz eine bedarfsorientierte Verlängerung zur Haltestelle *Langenhard* erfolgen kann.

Linie 104: Ringverkehr Schlüssel – Friesenheim – Hugsweier – Bahnhof/ZOB – Kanadaring – Schlüssel

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	<i>Haltestellen im Stadtgebiet:</i> Hugsweier Sonne – Hugsweier Hauptstraße – Rainer-Haungs-Straße – Europastraße – Ersteiner-Straße – Lahr West – Bahnhof/ZOB – Leopoldstraße – Kanadaring – AOK-Geschäftsstelle – Ludwigstraße – Dreyspringstraße – IHK/Arena – Goethestraße* – Lammstraße* – Urteilsplatz* – Rathausplatz* – Schlüssel – Untere Burgheimer Straße – Hochstraße – Burgheimer Kirche – Im Oberen Garten – Hosenmatten		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Sa.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
So.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
	Zwei gegenläufige Ringlinien		
Änderungen zum Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderungen der Abfahrtszeiten durch Integration in den 15 Minuten-Takt auf der Achse Schwarzwaldstraße 		
Leistungsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gleichbleibend 		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achse Schwarzwaldstraße (Linien 101/103/105) 		

Die heutige Charakteristik der Linie und des Ringbetriebs bleiben bestehen. Durch die Integration in den Takt auf der Achse Schwarzwaldstraße werden sich die heutigen Abfahrtszeiten verschieben. Durch das hier entworfene Netz mit seinem Fokus auf dem 15-Minuten-Takt auf der Lahrer Achse zwischen Bahnhof und Schlüssel kann es unter Umständen zu Verschiebungen bei den Umstiegen und Anschlüssen am Bahnhof Friesenheim zur Bahn kommen. Diese Herausforderung ist im Planungsprozess der Fahrplanung zu benennen und transparent abzuwägen. Eventuell sind Fahrzeiten der Linie 109, die an der Haltestelle *Schuttern Rathaus* Umsteigebeziehungen zur Linie 104 herstellt, neu zu planen. An den Überlegungen ist die Gemeinde Friesenheim in geeigneter Form zu beteiligen.

**Linie 105: Ringverkehr Schlüssel – Sulz – Kippenheim – Kippenheimweiler –
Langenwinkel – Bahnhof/ZOB – Kanadaring – Schlüssel**

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	<i>Haltestellen im Stadtgebiet:</i> Kippenheimweiler Linde – Kippenheimweiler Kaiserwaldstraße – Langenwinkel Georg-Kappus-Straße – Langenwinkel Eichholzstraße – Langenwinkel Rathaus – Karl-Kammer-Straße – Raiffeisenstraße – Bahnhof/ZOB – Leopoldstraße – Kanadaring – AOK-Geschäftsstelle – Ludwigstraße – Dreyspringstraße – IHK/Arena – Goethestraße* – Lammstraße* – Urteilsplatz* – Rathausplatz* – Schlüssel – Alte Bahnhofstraße – Industriebhof – Werderstraße/Im Münchtal – Sulz Dammenmühle – Sulz Sulzberghalle – Sulz Nordendstraße – Sulz Jahnstraße – Sulz Kirche		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Sa.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
So.	Takt 60	Takt 60	Takt 60
	Zwei gegenläufige Ringlinien		
Änderungen zum Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringschluss über Kippenheim ▪ Teil der Achse Schwarzwaldstraße 		
Leistungsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung 		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achse Schwarzwaldstraße (Linien 101/103/104) 		

Über die heutige Bedienung des Stadtteils Sulz hinaus soll die Linie 105 die Stadtteile Kippenheimweiler und Langenwinkel bedienen und den Ringschluss über Kippenheim ermöglichen. Die Linie 105 wird dabei Teil des 15-Minuten-Takts auf der Achse Schwarzwaldstraße. Der Ringschluss über Kippenheim ist eine verkehrlich interessante Ergänzung des aktuellen Angebots. Zwischen den beiden Lahrer Stadtteilen Kippenheimweiler und Sulz und der Gemeinde Kippenheim besteht heute eine Nachfrage an Arztbesuchen oder anderen alltäglichen Besorgungen, wie z. B. dem Einkaufen. Darüber hinaus würden auch potenzielle Freizeitziele in Kippenheim, Kippenheimweiler und Sulz erschlossen.

Auf dem Gemeindegebiet von Kippenheim bieten sich zur Prüfung innerhalb einer Abstimmung vier Haltestellen an. Es bietet sich der Fahrweg über die bereits heute bestehenden Haltestellen Bahnhofstraße und Siedlung an. Zur besseren Erschließung des Gewerbegebiets um die Keltenstraße ist die Errichtung einer neuen Haltestelle unter dem aktuellen Arbeitstitel Gewerbegebiet Keltenstraße im Umfeld der Kreuzung von Bahnhofstraße und Keltenstraße zu prüfen. Die Installation obliegt der Gemeinde Kippenheim.

**Linie 105: Ringverkehr Schlüssel – Sulz – Kippenheim – Kippenheimweiler –
Langenwinkel – Bahnhof/ZOB – Kanadaring – Schlüssel**

Die Einzelfahrten auf dem Fahrplan der Linie 105 in der Analyse in Richtung Langenhard sind durch den Ringschluss betrieblich nicht mehr sinnvoll zu leisten. Diese sollen zukünftig durch die Linie 103 erfolgen.

Linie 106 (in Lahr): Reichenbach - Schlüssel – Stadtpark– Bahnhof/ZOB – Einsteinallee

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	<i>Haltestellen im Stadtgebiet:</i> Einsteinallee – Frachtpostzentrum – Lahr West – Bahnhof/ZOB – Leopoldstraße – Linde – Alte Straße/Terrassenbad – Martin-Luther-Straße – Stadtpark – Christian-Trampler-Hof – Lammstraße* – Urteilsplatz* – Goethestraße* – Rathausplatz* – Schlüssel – Walkenbuck – Am alten Berg – Kuhbach West – Kuhbach Rathaus – Reichenbach – West – Reichenbach Krone – Reichenbach Ost		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Takt 30	Takt 30	Takt 30
Sa.	Takt 30	Takt 30	Takt 30
So.	Takt 30	Takt 30	Takt 30
Änderungen zum Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinfachung des Linienwegs und Wegfall der Blockumfahrung ▪ Steigerung der Bedienung bis Reichenbach 		
Leistungsvolumen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung 		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achse Dinglinger Hauptstraße mit Linie 107 		

Die Linie fährt auf der für Lahr insgesamt und das Verkehrsgeschehen im Speziellen charakteristischen Ost-West-Achse aus dem Schuttertal. Sie bleibt im Fahrweg überwiegend unverändert. Die Blockumfahrung über das Herzzentrum wird aufgelöst (siehe dazu auch Linie 101). Um in beiden Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach einen 30-Minuten-Takt anbieten zu können, müssen die Fahrten, die heute am Herzzentrum enden, im Fahrplan verlängert werden. Innerhalb der Beteiligungsformate wird wiederholt der Wunsch geäußert, ein hochwertiges Angebot (attraktiver Takt und Verknüpfung am Bahnhof Lahr) über die Stadtgrenze hinaus in das Schuttertal fortzuführen. Die Planung und Beteiligung der betroffenen Kommunen und Interessensvertreter ist innerhalb des städtischen Verkehrsentwicklungsplans nicht vorgesehen und sollte deswegen als separates Projekt aufbauend auf diesen Planungen initiiert werden.

Linie 107: Hosenmatten – Schlüssel – Stadtpark – Bahnhof/ZOB

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG		
Linienweg	Hosenmatten II* – Im Oberen Garten* – Burgheimer Kirche* – Hochstraße* – Stefaniestraße* – Seminarstraße* – Clara-Schumann-Gymnasium* – Klinikum* – Untere Burgheimer Straße – Schlüssel – Rathausplatz* – Goethestraße* – Lammstraße* – Urteilsplatz* – Christian-Trampler-Hof – Stadtpark – Martin-Luther-Straße – Alte Straße/Terrassenbad – Linde – Leopoldstraße – Bahnhof/ZOB		
Verkehrszeiten	HVZ	NVZ	SVZ
Mo. – Fr.	Takt 30	Takt 30	Takt 60
Sa.	Takt 30	Takt 30	Takt 60
So.	Takt 30	Takt 30	Takt 60
Änderungen zum Status-Quo	Anschluss an den Bahnhof/ZOB Angebotsverdichtung im Teilbereich Burgheim		
Leistungsvolumen	Steigerung		
Zwangspunkt in der Fahrplanung	Achse Dinglinger Hauptstraße mit Linie 106		

Die Linie 107 verändert sich grundlegend. Sie verkehrt zukünftig ebenfalls zur Haltestelle Bahnhof/ZOB und bildet mit der Linie 106 die Achse über die Dinglinger Hauptstraße. Bei der Planung dieser Achse hat sich gezeigt, dass starke fahrplanerische Restriktionen für die Linie 7141 bestehen. Aus diesen Restriktionen ist für die Linie 7141 eine grundsätzliche Bedienung der Haltestelle Bahnhof/ZOB in Lahr aus heutiger Sicht unwahrscheinlich. Um einen 15-Minuten-Takt auf der Achse anbieten zu können, muss also die Linie 107 im 30-Minuten-Takt verkehren, damit das Angebot zusammen mit der Linie 106 hergestellt werden kann. Der Takt und der direkte Anschluss an den Bahnhof werden die Verbindung zum Klinikum auf. Durch den Fahrtweg und die Taktverdichtung auf der Burgheimer Straße kann dort eine hohe Angebotsdichte erreicht werden. Vorteilhaft ist eine möglichst frühe Installation der Haltestelle Hosenmatten II in dem sich entwickelnden Wohnquartier, optimalerweise bevor das Quartier durch Bewohner zum ersten Mal bezogen wird, damit die zukünftigen Einwohner den ÖV als Angebot und Alternative wahrnehmen können. Gegenüber der Linienführung der Linie 107 aus der Analyse entfällt zukünftig die Haltestelle Am Alten Stadtbahnhof/Arena. Die Haltestelle liegt mit ca. 150 m Luftlinie unter der festgelegten Entfernung zur Haltestelle IHK, die im Nahverkehrsplan als ausreichend definiert wird. Die befahrenen Straßenzüge haben sich als schmal und im Betrieb anfällig erwiesen. Der Haltestellenname der heutigen Haltestelle IHK soll um den Zusatz „Arena“ erweitert werden.

Linie 108: entfällt

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG
-------------------------------	------

Die Bedienung von Kippenheimweiler und Langenwinkel übernehmen die Linien 101 und 105.

Linie 109: ohne Änderung

aktuelles Verkehrsunternehmen	SWEG
-------------------------------	------

Die Fahrten der Linie 109 erfolgen überwiegend außerhalb des Stadtgebiets von Lahr. Eine Integration in die neue Netzkonzeption ist aus diesen Gegebenheiten nicht nötig. Zu erwähnen ist, dass im Nahverkehrsplan die Linie 109 in das Linienbündel *Lahr Stadt* eingruppiert ist (vgl. Zwischenbericht). Die systematische Orientierung der Linie auf den Umstieg an der Haltestelle *Schuttern Rathaus* deutet auf eine Fahrgastorientierung nach Lahr. Diese Umsteigebeziehung sollte sich nach möglichen Fahrplanänderungen der Linie 104 richten.

Regionallinien**Linie 7141: Offenburg – Lahr**

aktuelles Verkehrsunternehmen

Regionalbusverkehr Südwest (RVS)

Die Regionallinie bedient das Stadtgebiet auf der Achse über die Dinglinger Hauptstraße zwischen den Haltestellen Linde und Schlüssel. Heute führen einzelne Fahrten auch über die Haltestelle Bahnhof/ZOB. Die Linie ist heute stark durch Fahrplanzwänge außerhalb des Stadtgebiets von Lahr geprägt, sodass eine Einbindung in den 15-Minuten-Takt auf der Achse Dinglinger Hauptstraße unwahrscheinlich erscheint. Sollten bei einer Neukonzeption der Linie Möglichkeiten einer Vertaktung bestehen, ist diese anzustreben.

Linie 113:

aktuelles Verkehrsunternehmen

SWEG

Auf der Regionallinie 113 soll eine Angebotserweiterung stattfinden. Es soll zukünftig ein vertaktetes Angebot im 60-Minuten-Takt angeboten werden. Hier können im Stadtgebiet Synergien für den Stadtteil Mietersheim entstehen. Gemeinsam mit der Linie 102 könnte so ein 30-Minuten-Takt angeboten werden. Die Erschließung nach Rust soll sich im Zusammenhang mit dem Europapark verbessern. Hier könnte eine attraktive umstiegsfreie Verbindung Tagesausflüge oder Touristen auch in Lahr ansprechen. Diese Angebotsverbesserung sollte durch geeignete Werbung im Stadtgebiet begleitet werden.

Linie 114:

aktuelles Verkehrsunternehmen

SWEG

Das Angebot der Linie 114 ist in der Analyse stark auf die Nachfragespitzen ausgerichtet und bietet kein tagesdurchgängiges Angebot. Eine Veränderung des Angebots ist während der Erstellung dieses Verkehrsentwicklungsplans nicht zu erkennen. Sollte diese Linie eine Angebotserweiterung erfahren, ist in Abstimmung mit den Akteuren auf mögliche Synergien in Sulz zu verweisen. Wünschenswert wäre dort eine vertaktete Überlagerung mit der Linie 105.

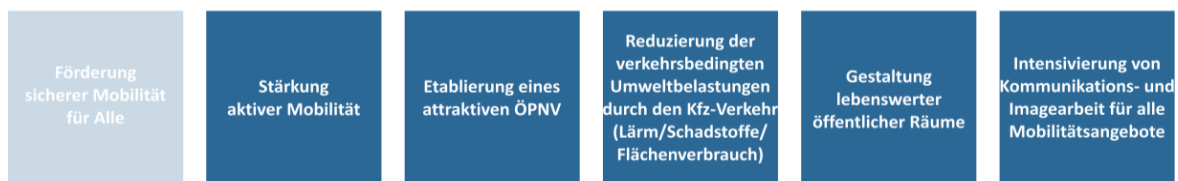
3.2.2 B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen

Der ÖPNV spielt seine Stärke im effizienten Transport von Menschen aus. Der Ressourceneinsatz verbessert sich und der Flächenverbrauch pro Fahrgast sinkt, je mehr Menschen in einem Fahrzeug transportiert werden. Durch große Fahrzeuge lassen sich aber nicht alle Ziele in der Stadt wirtschaftlich und verkehrlich erreichen. Lassen sich Fahrgastwünsche nicht effizient bündeln, sollten Teilstrecken mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dazu muss der öffentliche Personennahverkehr effizient mit weiteren Mobilitätsangeboten kombiniert und verknüpft werden.

Die Mobilität der Zukunft erfordert also intelligente vernetzte Systeme und Angebote. Dies muss sich auf unterschiedlichen Ebenen manifestieren. Erst mit sämtlichen Mobilitätsoptionen innerhalb des Umweltverbunds (multimodal und intermodal) kann eine vollwertige Alternative zum MIV angeboten werden. Dazu zählen auch Orte, an denen die vernetzte Mobilität räumlich sichtbar wird. Um Umstiege und intermodale Angebote im Stadtgebiet zu ermöglichen, ist zu prüfen, wo heute Mobilitätsstationen erweitert und neue Standorte errichtet werden können.

Solche Mobilitätsstationen fungieren als intermodale Verknüpfungspunkte. In der Haushaltsbefragung geben 21 % an, sich eine Nutzung einer Mobilitätsstation in Zukunft vorstellen zu können. Zentraler Aspekt ist die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsträger und Verkehrsangebote. Des Weiteren kommen der Mobilitätsstation Aufgaben als Ort von Kommunikation und Marketing, Information und Service sowie als Treffpunkt zu. Ergänzend können sie auch eine zentrale Anlaufstelle für die Nahversorgung etc. darstellen.

Zielbezug



Bausteine/Einzelfmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

In Lahr gibt es bereits erste Ansätze durch die Verknüpfung von ÖPNV, Carsharing, einem Pedelec-Verleihsystem, Abstellanlagen für private Zweiräder und Serviceangebote an den beiden Standorten Bahnhof und Rathausplatz. Ein weiterer Ausbau ist geplant, um geeignete Haltestellen zu Mobilitätsstationen zu erweitern. In diesem Zusammenhang stimmt sich die Stadt Lahr mit den Nachbarkommunen ab. Durch das *Mobilitätsnetzwerk Ortenau* wird derzeit auch ein konkretes regionales Konzept für Mobilitätsstationen erstellt. Zum Zeitpunkt der Bearbeitung liegen noch keine Konzeptentwürfe vor.

Je nach Standort und Funktion soll die Mobilitätsstation ein differenziertes Mobilitätsangebot vorhalten. Dabei empfehlen sich im Stadtgebiet drei Varianten von Mobilitätsstationen: Große Mobilitätsstationen; zentrale Mobilitätsstationen; kleine Mobilitätsstationen. Die Stationen sollten durch ein einheitliches, ansprechendes Design leicht zu erkennen sein und einen hohen Wieder-

kennungswert aufweisen. Lohnenswert erscheint es, das Erscheinungsbild der Haltestelle *Bahnhof/ZOB* im Stadtgebiet fortzuführen. Da sich der Aufbau von entsprechenden Stationen an solchen besonders zentralen und damit gut sichtbaren und regelmäßig frequentierten Standorten anbietet, können Mobilitätsstationen, neben ihrem primären Anspruch, Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und v. a. zu optimieren, auch eine besondere Rolle zur Vermarktung und zum Ausbau des Bekanntheitsgrades von Mobilitätsoptionen und verknüpften Wegekettens darstellen. Auch kann mit einem anspruchsvollen Design der öffentliche Raum seine Attraktivität steigern.

An „**Großen Mobilitätsstationen**“ sind alle im Stadtgebiet vorhandenen Mobilitätsangebote vor-



handen. Hier besteht ein komfortabler Übergang zu weiteren Angeboten. Für jeden Mobilitätszweck und für den Umstieg innerhalb einer multimodalen Wegekette kann das geeignete Verkehrsmittel vorgefunden werden. Für diese Station ist eine persönliche Beratung, bevorzugt durch Personal vor Ort, erstrebenswert. Die Beratungsleistung richtet sich an Interessierte sowie Gäste der Stadt Lahr. Bevorzugter Standort ist in Lahr der Bahnhof/ZOB. Am Bahnhof ist auf Grund seiner großen regionalen Erreichbarkeit mit einem hohen Aufkommen an Gästen zu rechnen. Der Bahnhof ist zwischen Innenstadt, Autobahnanschluss und der Schiene verkehrsgünstig gelegen und kann auch gut durch Bewohner erreicht werden. Er verfügt bereits über eine Vielzahl der im Stadtgebiet angebotenen Mobilitätsdienstleistungen und ist durch das Reisezentrum der Deutschen Bahn durch Personal besetzt.

„**Zentrale Mobilitätsstationen**“ verfügen über eine Vielzahl der im Stadtgebiet vorhandenen Mobilitätsangebote und sind durch ihre zentrale Lage günstig zu erreichen. Eine Beratungsleistung kann eine untergeordnete Rolle spielen, da sich die Nutzer überwiegend aus Bewohnern oder routinierten Nutzern zusammensetzen. Durch routinierte Nutzer kann es zu spezialisierten Fragen kommen, die an den Standorten durch Fachpersonal beantwortet werden sollten. Denkbar ist ein Anlaufpunkt z. B. in den Räumlichkeiten des Rathauses. Als mögliche Standorte kommen die Haltestelle *Schlüssel* und die Haltestelle *Rathausplatz* in Betracht. Beide Haltestellen liegen zentral in der Innenstadt und zeigen bereits heute erste Ansätze eines differenzierten Mobilitätsangebots. An der Haltestelle *Schlüssel* halten alle Linien des Stadtbuses Lahr. Die Haltestelle *Rathausplatz* ist zentral gelegen und somit Bezugspunkt zu Rathaus, Fußgängerzone und Marktplatz. Beide Mobilitätsstationen zusammen sollten die gesamte Bandbreite der Mobilitätsangebote abbilden, die es in Lahr gibt.



Durch die „**kleinen Mobilitätsstationen**“ sind zentrale Haltestellen in Stadtteilen und Stadtbezirken aufzuwerten. Sie sollen unter anderem Erschließungshemmnisse des ÖPNV in den Stadtteilen mildern. Die Ausstattung ist auf die Gegebenheiten vor Ort abzustimmen und gegebenenfalls mit den Nutzern vor Ort zu erarbeiten. Hierzu bieten sich die zentralen Bereiche der Stadtteile an, an denen entsprechende Angebote leicht auffindbar sind. Mögliche Standorte bestehen unter anderem an folgenden Haltestellen:

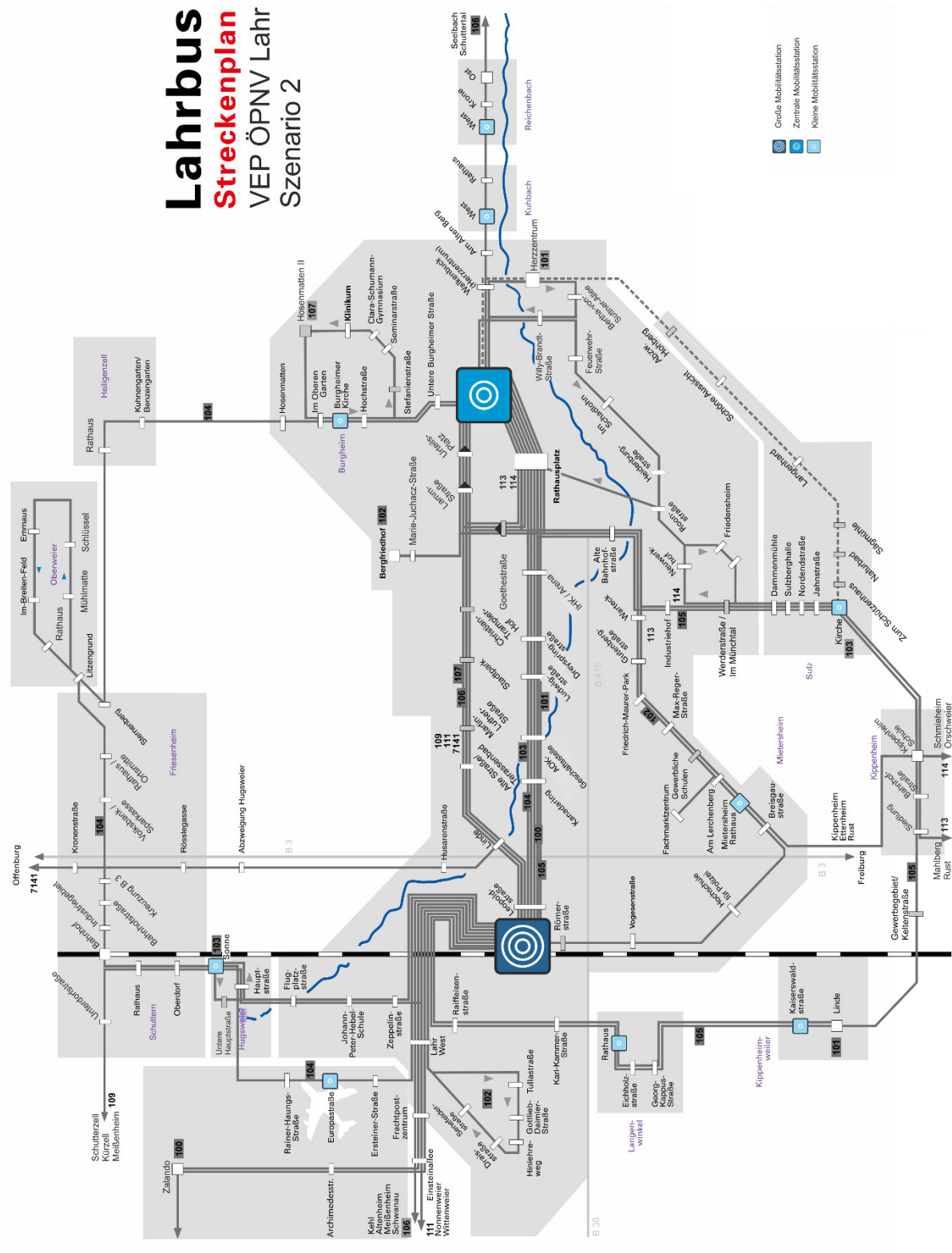


- Burgheim (Stadtteil Kernstadt): Burgheimer Kirche (mögliche Verlegung des Leihradstandorts von der Haltestelle Hosenmatten)
- Dinglingen (Stadtteil Kernstadt) (West: Rainer-Haungs-Straße/Europastraße Haltestelle Europastraße: Industriegebiet)
- Hugsweier: Hugsweier Sonne – zentrale Lage

- Kippenheimweiler: Kaiserwaldstraße – zentrale Lage
- Kuhbach: Kuhbach West – Pedelec-Leihrad aktuell vorhanden
- Langenwinkel: Langenwinkel Rathaus – zentrale Lage
- Mietersheim: Mietersheim Rathaus – zentrale Lage
- Reichenbach: Reichenbach West – Pedelec-Leihrad aktuell vorhanden / Erschließung für Wohnbebauung in Richtung Gereutertal
- Sulz: Sulz Kirche – Standort zur Erschließung des südöstlichen Wohnquartiers durch Platzierung des AST-Fahrzeugs / Leihfahrräder / Fahrradabstellanlagen oder ähnlichem

Alle Standorte sind in die Wegweisung und die Netzplanung für Fuß und Radverkehr zu integrieren.

Abbildung 6: Standorte Mobilitätsstationen



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Liniennetzplan Lahrbus

Tabelle 1: Ausstattungsmerkmale der Mobilitätsstationen

Verknüpfung mit Bahn und Bus

Bushaltestelle



Weiterer ÖV-Anschluss



Schienen- und Fernbusanschluss

Regionalbus



Verknüpfung mit dem Fahrrad

Bike-and-Ride-Abstellanlagen



Leihpedelec-Standort



Lastenrad

Lastenrad



Fahrradreparaturmöglichkeit



Werkzeug, optional Service

Werkzeug



Radwegenetzintegration



Verknüpfen mit Fußverkehr und Mikromobilität

Barrierefreiheit



Fußwegenetzintegration



Abstellflächen für Mikromobilität



Verknüpfung mit dem Auto

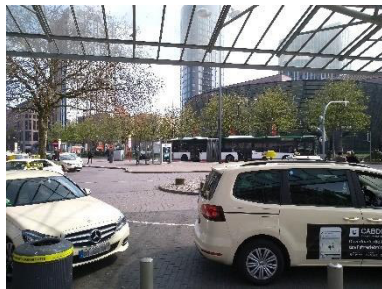
Park and Ride



Lademöglichkeiten für Elektroautos



Taxistand



Zone für Bringen und Abholen



Carsharing-Station



 mehrere Fahrzeuge


 ein Fahrzeug



Verknüpfung mit Dienstleistungen

Self-Service



 Packstation, Schließfach

 optional wegen zentraler Lage

 optional, Bücherschrank, Automat




Nahversorgung (Kiosk, Bäcker, etc.)



Ansprechperson zur Beratung



 direkt vor Ort

 in nahräumlicher Umgebung



Verknüpfung mit Infrastruktur

Corporate Design / Marke



Information und Orientierung

(barrierefrei, Mehr-Sinne-Prinzip)



Internetzugang über WLAN



Komfortabler Witterungsschutz



Toiletten



Konsumfreier Aufenthaltsraum



Gepäckschließfächer



Energieversorgung / Umwelt



Notrufeinheit (z. B. Säule)



Quelle: Eigene Darstellung

3.2.3 B3 Barrierefreier Haltstellenausbau

Der öffentliche Personennahverkehr ist in Lahr und seiner Nachbarschaft eine wichtige Säule in der Daseinsvorsorge. Die Daseinsvorsorge soll in Fragen der Mobilität jedem die Möglichkeit geben, sich eigenständig zu bewegen. Was in den Fahrzeugen der SWEG und den Regionalbussen durch den überwiegenden Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen bereits ermöglicht wird, ist bei der Infrastruktur noch in der Umsetzung. So ist in der Stadt Lahr ein Großteil der Haltestellen zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Analyse (Stand Februar 2020) nicht barrierefrei ausgebaut (vgl. Zwischenbericht). Erst aus der Kombination einer geeigneten barrierefreien Haltestelleninfrastruktur und dem Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Bussen kann eine systematische, durchgehende Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr hergestellt werden, wie sie im PBefG gefordert wird. Eine Besonderheit ist in diesem Zusammenhang, dass das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für das Erreichen der Barrierefreiheit das Zieldatum 01.01.2022 nennt. Dabei geht das PBefG grundsätzlich vom Gesamtsystem aus und bezieht sich nicht nur auf stark frequentierte Haltestellen, sondern auf alle Haltestellen.

Abbildung 7: Barrierefreie Haltestelle *Friedensheim* in Lahr



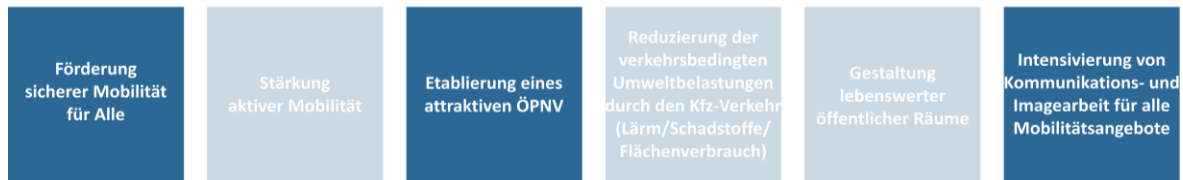
Quelle: Planersocietät

Diesem gesetzlichen Auftrag folgend hat die Stadt Lahr zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieses Planwerks einen Umbauplan erstellt. Darin werden diejenigen Haltestellen im Stadtgebiet genannt, die nach aktuell möglichem Ressourceneinsatz (finanziell und personell) bis zu dem gesetzlichen Stichtag umgebaut werden sollen. Dem Umbauplan ist zu entnehmen, dass die Stadt Lahr nicht alle Haltestellen in ihrer Baulast im Stadtgebiet bis zum geforderten Stichtag umgebaut haben wird.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan erstellt eine Übersicht aller Haltestellen, die sich in der Baulast der Stadt befinden. Da der gesetzliche Stichtag am 01.01.2022 verstrichen sein wird, wird eine zeitliche Gruppierung darüber hinaus nicht erfolgen. Diese wird allein aus den vorhandenen Ressourcen (finanziell und personell) der Stadt Lahr ermittelt. Aus dem verstrichenen Stichtag lässt

sich ab dem 01.01.2022 eine grundsätzliche Dringlichkeit ableiten, die sich in der Budgetplanung des städtischen Haushalts erkennen lassen sollte. Geprüft werden kann, ob sich der Umbau einzelner Haltestellen aus betrieblicher Sicht vorziehen lässt.

Zielbezug



Bausteine/Einzelfmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Barrierefreie Umrüstung verbleibender Haltestelle: Die Stadt Lahr rüstet im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen die verbleibenden Haltestellen barrierefrei aus³.
- Einhaltung des aktuellen Stands der Technik: Dabei hält sie den Stand der Technik der gängigen Regelwerke und des vorliegenden Musterplans *Barrierefreie Haltestelle* ein.
- Fokus auf Haltestellen mit betrieblicher Relevanz: Aus betrieblicher Sicht ergibt sich ein besonderes Augenmerk auf den Umbau/ Rückbau folgender Haltestellen
 - Hst. Stadtpark
 - Hst. Am alten Berg
insbesondere da hier der Gelenkbus Schwierigkeiten hat, die Haltebucht korrekt anzufahren
 - Hst. Leopoldstraße
 - Hst. Dreyspringstraße
 - Hst. Burgheimer Kirche
- Bordhöhe: Zukünftige Fahrzeuge sollten zur Wahrung der Barrierefreiheit die Bordhöhe von 18 cm bedienen.
- Unterstützung des sicheren Querens in Haltestellennähe: Für einen integrierten Ansatz und einen qualitativen Übergang zwischen Fußverkehr und Öffentlichem Verkehr ist ein sicheres Queren der Fahrbahn in Haltestellennähe zu berücksichtigen. Das sichere Queren kann unterschiedlich unterstützt werden. Je nach individueller Situation kann neben den klassischen Querungshilfen auch eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit beim Queren erhöhen.

³ Wie bereits in der Analyse (Zwischenbericht) dargestellt, liegt ein Umsetzungsplan für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen bis zum gesetzlichen Zieldatum 01.01.2022 vor. Für die verbleibenden Haltestellen im Stadtgebiet wird keine weitere Dringlichkeit erarbeitet, so dass sich eine Priorisierung nach dem gesetzlichen Zieldatum aus dem PBefG nicht mehr ableiten lässt. Grundsätzlich haben alle Haltestellen mit Ablauf der Frist die gleiche Dringlichkeit.

- **Bauliche Haltestellenausführung mit Fokus auf Verkehrssicherheit:** Im Sinne der Verkehrssicherheit sind Haltestellenanordnungen zu prüfen, die den fließenden (Kfz-)Verkehr für den Moment des Fahrgastwechsels komplett unterbrechen. Dies kann z. B. durch Mittellinien in baulichem Zusammenhang mit Haltestellen erreicht werden.

Abbildung 8: Skizze einer Haltestelle mit Querungshilfe für einen sicheren Fahrgastwechsel



Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 2: Bis zur Analyse nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen

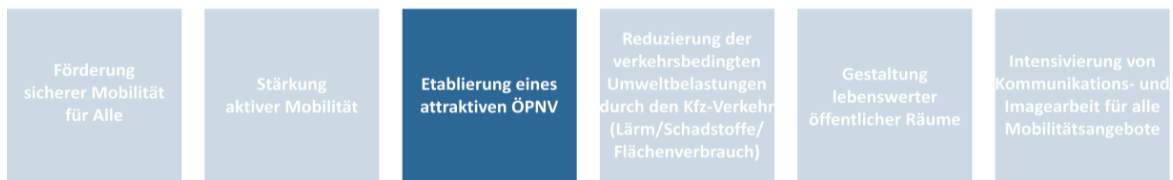
Haltestellen			
Abzweig Hohberg	Hallensportzentrum	Lahr West (Nordseite)	Römerstraße
Abzweig Hugsweier	Heidenburgstraße	Langenhard Eiche	Schlüssel
Alte Bahnhofstraße	Hinlehreweg	Langenhard Schöne Aussicht	Senefelder Straße
Alte Straße/Terrassenbad	Hosenmatten	Langenwinkel Eichholzstraße	Stadtpark
Am alten Berg	Hugsweier Hauptstraße	Langenwinkel Georg-Kappus-Straße	Stefanienstraße
Archimedesstraße	Hugsweier Sonne	Langenwinkel Rathaus	Stiftskirche
Bertha-von-Suttner-Allee	Husarental	Linde	Sulz Jahnstraße
Breslauer Straße	Im Münchtal	Lotzbeck-Apotheke	Sulz Kirche
Burgheimer Kirche (Westseite)	Im oberen Garten	Marie-Juchacz-Straße	Sulz Naturbad
Dammenmühle	Im Schadlohn	Martin-Luther-Straße	Sulz Nordendstraße
Draisstraße	Industriehof	Max-Reger-Straße	Sulz Sägmühle
Europastraße	Joh.-Peter-Hebel-Schule	Mietersheim Am Lerchenberg	Sulz Sulzberghalle
Feuerwehrstraße	Karl-Kammer-Str.	Mietersheim Breisgaustraße	Sulz Zum Schützenhaus
Flugplatzstraße	Kaufmännische Schulen / IGB	Mietersheim Rathaus	Tullastraße
Frachtpostzentrum	Kippenheimweiler Kaiserwaldstraße	Münchtal Mitte	Untere Burgheimer Straße
Gewerbliche Schulen	Kippenheimweiler Linde	Otto-Hahn-Straße	Walkenbruck (Herzzentrum)
Goethestraße	Klinikum	Raiffeisenstraße	Warteck
Gottlieb-Daimler-Straße	Kuhbach Rathaus	Rainer-Haungs-Straße Nord	Werderstraße
Gutenbergstraße	Kuhbach West	Rathausplatz	Zeppelinstraße

Quelle: Eigene Darstellung

3.2.4 B4 Betriebsqualität

Der straßengebundene Öffentliche Personen(nah)verkehr wird zusammen mit dem Motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Straßen abgewickelt. Aus dieser gemeinsamen Abwicklung ergeben sich Unwägbarkeiten für eine qualitativ hochwertige und stabile Abwicklung des Busverkehrs. Ein verlässlicher Betrieb ist wichtig, da Ausgangspunkt oder Ziel der Nutzer häufig nicht innerhalb des Stadtbussystems der Stadt Lahr liegen. Dadurch entstehen Umstiege, weswegen systemübergreifende Umstiege zwischen Stadt- und Regionalbus oder zwischen Bussen und dem schienengebundenen Regional- und Fernverkehr heute und in Zukunft bedeutend sind. Die Stabilisierung und Verbesserung der Betriebsqualität bedient somit nicht primär das Ziel, den ÖPNV öffentlichkeitswirksam zu privilegieren, sondern ist systemrelevanter Bestandteil des Gesamtsystems Öffentlicher Verkehr.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

Die Analyse zeigt für das Stadtgebiet Lahr heute wenige Maßnahmen, die den Betrieb des Stadtbusses konsequent stabilisieren. Im Austausch mit dem aktuellen Betreiber des Stadtbusses von Lahr (Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (SWEG)) wurden betriebliche Belange identifiziert, die einen stabilen Betrieb heute gefährden.

Es bestehenden mehrere Möglichkeiten, um die Fahrplanstabilität durch lokale (Klein-)Maßnahmen zu verbessern. Inwieweit diese vor Ort sinnvoll und umsetzbar sind, ist im Einzelfall zu prüfen:

- Umbau von Busbuchten zu Buskaps
vor allem im Zuge des barrierefreien Ausbaus
- Bevorrechtigung an Kreuzungen bzw. Ausfahrten
zum Beispiel Ausfahrt vom Busbahnhof Schlüssel oder Bahnhofsvorplatz
- Vorfahrtsregeln überprüfen und anpassen
Links-Abbiege-Vorgänge unterstützen

Zur Prüfung könnten folgende Situationen dienen:

- Hst. *Lahr West* Fahrtrichtung Bahnhof – stauanfällig
- Zwischen Hst. *Alte Bahnhofstraße* und Hst. *Lotzbeck-Apotheke* (zukünftig Hst. *Goethestraße*) – stauanfällig
- Freiburger Straße im Bereich Kreisverkehrsplatz Schwarzwaldstraße und Freiburger Straße im Bereich Kreisverkehrsplatz Dinglinger Hauptstraße – stauanfällig
- Stadteinwärts aus Reichenbach Richtung Hst. *Schlüssel*

- Schwarzwaldstraße Richtung Bahnhof/ZOB
- B 415 Hst. *Schlüssel* Richtung HST *Rathausplatz*
- Ausbau/Förderung von bargeldlosem Fahrkartenerwerb mit minimiertem Kontakt zum Fahrpersonal
Automaten, Internet, App
- Verlegung von Haltestellen zur Vermeidung von mehreren Haltevorgängen direkt hintereinander
Haltestellen vor Kreuzungen mit Rechts-vor-links-Regelung und vor Lichtsignalanlagen
- Verringerung von Rechts-vor-Links-Situationen
Änderung von Tempo-30-Zonen in Tempo-30-Strecken
Es kann im Einzelfall die Rechts-vor-Links-Regel zur Stabilisierung des ÖPNV in Tempo-30-Zonen abgeändert werden.

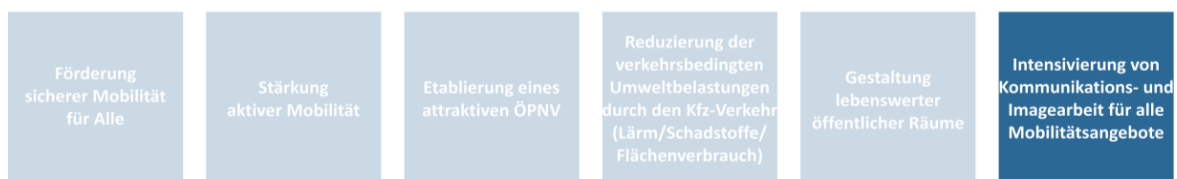
3.2.5 B5 Information und Kommunikation

Die Analyse im Zwischenbericht zeigt, dass die heutigen Kunden im Stadtbus eine überwiegend homogene Kundengruppe bzgl. Tarifen und Nutzungszwecken darstellen. Beide Aspekte legen nahe, dass es einen Nutzerkreis gibt, der überwiegend regelmäßige Wegezwecke zurücklegt. Darunter fallen der Weg zum Arbeitsplatz oder zur Schule oder etwa Versorgungswege mit dem ÖPNV. Über Fahrplandaten und deren Besonderheiten oder Tarife liegt bei diesem Nutzerkreis in einzelnen Teilbereichen ein hohes Wissen vor.

Der Anteil der Gelegenheitsnutzer ist gering, was mehrere Gründe haben kann. Grundsätzlich kann von einem Wissensdefizit in oben genannten Bereichen bei den Nicht-Nutzern ausgegangen werden. Einer einfachen Bedienung von Bus und Bahn stehen aus Sicht der Kunden häufig Undurchsichtigkeiten in der Tarifgestaltung oder bei der Orientierung der Fahrtrichtung entgegen.

Informationen und eine ansprechende Kommunikation müssen zukünftig breiter in die Gesellschaft streuen. Durch vernetzte Angebote können attraktivere Tür-zu-Tür-Verbindungen angeboten und kommuniziert werden. Grundlage ist dazu aber ein gutes Angebot (vgl. Kapitel 3.2.1). Die Anstrengungen zur Information und Kommunikation sind optimalerweise in ein Mobilitätsmanagement einzubetten.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

Für einen ganzheitlichen Ansatz müssen die Anstrengungen in das Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 3.4.4) integriert werden. Durch die Rückgratfunktion des ÖPNV innerhalb des Umweltverbundes ist die Informations- und Kampagnenarbeit zum ÖV innerhalb des Umweltverbundes herauszustellen.

Kommunikation zum Kunden:

- Verständliche Fahrplangestaltung und Kommunikation: Priorität hat eine stärkere Digitalisierung der Kommunikation des Fahrtenangebots. Fahrplandaten müssen exakt und aktuell in Auskunftsmitteln hinterlegt sein. Hauptakteur sind hier die Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen. Eine Kontrolle durch die Stadt und die Verkehrsunternehmen ist im Rahmen der Mitarbeit und Beteiligung am Tarifverbund Ortenau (TGO) unerlässlich. So können Unsicherheiten beim Fahrplanlesen und dadurch Fehlverhalten des Kunden minimiert werden. Werden Informationen digitalisiert und dem Kunden über Smartphones bereitgestellt, kann dieser sie abrufen, noch bevor er den Weg zur Haltestelle antritt. Dadurch kann der Kunde Entscheidungsfreiheit gewinnen und sich auf veränderte Betriebslagen auch kurzfristig einstellen. Durch diese Information kann der Kunde ein gesteigertes Vertrauen in das System ÖPNV und individuelle Gestaltungsfreiheit gewinnen.
- Statische Fahrpläne: Fahrpläne in gedruckter oder digitaler Form zum privaten Ausdrucken müssen leicht verständlich und intuitiv sein. Fahrpläne sollten zukünftig zum einfachen Lesen nur noch Fahrten einer Linie beauskunften und innerhalb des Fahrplans nicht mehrere Fahrten aus verschiedenen Linien mischen. Eine Sonderform des Fahrplans kann im Einzelfall die streckenbezogene Fahrplanauskunft für relevante Abschnitte (zum Beispiel Bahnhof–Schlüssel) darstellen. Plattformen wie die elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (EFA-BW) bieten den Service individueller, fahrwegbezogener Fahrplanauskünfte. Hier kann der Kunde sich einen individuellen Fahrplan z. B. zwischen den Haltestellen *Lahr Schlüssel* und *Lahr Bahnhof/ZOB* erstellen lassen. In diesem Fall ist das Mischen von mehreren Linien sinnvoll.
- Streckenplan/Netzkarte: Das Planwerk sollte für alle Nutzer eine einfache Orientierung im Stadtgebiet ermöglichen und eine Übersicht über die geeigneten Linien zu den relevanten Zielen in der Stadt ermöglichen. Die Überarbeitung ist zu empfehlen.

An den Haltestellen:

- Passive Informationen:** Werden Haltestellen im Zuge des barrierefreien Umbaus verändert, können weitere bauliche Aspekte überprüft werden. Grundsätzlich sollten zur besseren Orientierung alle Abfahrtssteige einer Haltestelle im gleichen Straßenzug installiert werden, am besten in Sichtweite zueinander. Vorteilhaft ist dies auch bei der Namensgebung. So hat z. B. die Haltestelle im Wohnumfeld bei Start und Zielen den gleichen Namen. Für eine leichte Orientierung können Abfahrtssteige eindeutige Markierungen erhalten. Geprüft werden könnte eine Farb-Codierung oder eine Benennung im Klartext über die Fahrtrichtung: Stadteinwärts (Innenstadt) vs. stadtauswärts. Besonders dann, wenn mit einem hohen Besucheranteil zu rechnen ist, z. B. auf der Relation Bahnhof <-> Innenstadt.
- Aktive Information:** Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) ermöglichen die Chance, aktuelle Informationen aus dem Fahrbetrieb zu den Kunden an die Haltestellen zu bringen. Sie erhöhen die Informationsqualität des ÖPNV. Dadurch werden Einschränkungen und Änderungen im Betrieb durch die Kunden eher akzeptiert. Informationen sind aktuell, vollständig und eindeutig über die Displays an den Kunden zu übermitteln. Dazu sind Busse aller Betreiber im Stadtgebiet mit geeigneter Infrastruktur auszurüsten. Die Versorgung der Displays ist während der gesamten Betriebszeit sicherzustellen. Ein DFI sollte in zentralen Bereichen (Stadtteil) und auf stark genutzten Streckenabschnitten eingesetzt werden. Die Haltestellen sind so auszurüsten, dass in chronologischer Reihenfolge von jeder Linie, die die Haltestelle bedient, mindestens die nächste Abfahrt erscheint. Dafür sollten die DFI-Anzeiger über drei Zeilen verfügen. An der Haltestelle *Bahnhof/ZOB* kann nach Absprache auch Fernbusbetreibern das Aufstellen von DFI gewährt werden.

Abbildung 9: Bodenmarkierungen im Haltestellenumfeld



Quelle: Planersocietät

Abbildung 10: (links): Display im Reisezentrum am Bahnhof Lahr; (rechts): Abfahrtsinformationen in einer Fußgängerzone

Linie	Ziel	Stg./Gl.	Abfahrt
103	Flugplatzstraße	5	sofort
103	Stadtmitte-Münchtal	2	9 min
106	Altenheim	4	16 min
108	Stadtmitte-Schlüsse	3	17 min
104	Hügsweler-Friesenh.	6	19 min
105	Stadtmitte-Sulz	3	19 min
17023	Basel, Badischer Bhf	1	11:27
17014	Offenburg Bhf	2	11:40



Quelle: Planersocietät

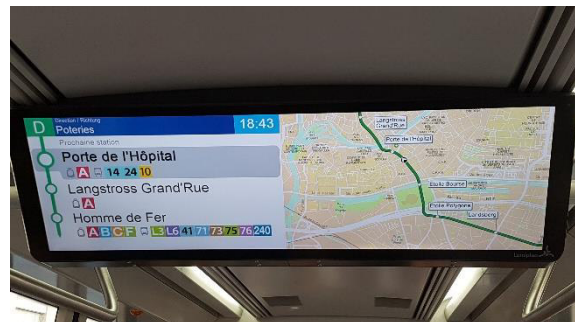
An öffentlich zugänglichen Orten:

- ÖPNV sichtbar machen: Neben den Haltestellen kann der Einsatz in bedeutenden Einrichtungen geprüft werden. Es kommen solche Einrichtungen in Betracht, von denen ein relevantes Fahrgastaufkommen zu erwarten ist:
 - Kliniken und größere medizinische Einrichtungen
 - Stehle auf dem Marktplatz bzw. größeren Geschäftslagen
 - Weitere Einzelstandorte mit größerer Relevanz für den ÖPNV
 - Innerhalb Einrichtungen für sensible Kundengruppen (Durch den dortigen Einsatz von Abfahrtsdisplays mit Echtzeitinformationen kann das Warten an der Haltestelle reduziert werden. So kann die Sicherheit im öffentlichen Raum verbessert werden, zum Beispiel für Kinder und Frauen in der Dunkelheit.)
 - Geprüft werden kann die Installation von Abfahrtsinformationen mit Echtzeitinformationen an Park & Ride-Anlagen mit ÖPNV-Anschluss

In den Fahrzeugen:

- Kundendisplays: Neufahrzeuge sollten nur noch mit Kundendisplays im Innenraum beschafft werden. Über diese Anzeigen kann eine Vielzahl an Informationen transportiert werden, z. B. die aktuellen Anschlüsse mit Ist-Fahrzeiten oder welche Anschlüsse aus einer Verspätung noch erreicht werden können. Dabei sollten auch Fahrzeiten von Regionalbus und Bahn angezeigt werden können. Um

Abbildung 11: Kundendisplay im Fahrzeug



Quelle: Planersocietät

diese Daten anzuzeigen, ist eine Bereitstellung und Abfrage der Fahrdaten notwendig (Echtzeitdatendrehscheibe der NVBW). Über die Innenraumdisplays können zudem weitere Inhalte, auch fachfremde, kommuniziert werden. Damit bieten Sie unter Umständen eine zusätzliche Werbefläche und Einnahmequelle.

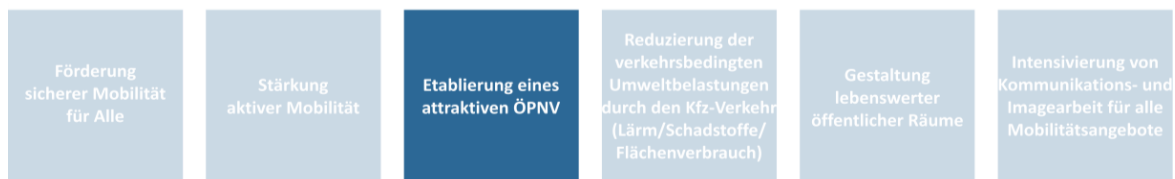
- Personal: Ein wichtiger Aspekt für den direkten Kundenkontakt erfolgt heute über den Ansprechpartner vor Ort, das Fahrpersonal oder perspektivisch ein Begleitpersonal. Von diesem Personal ist eine qualitativ hochwertige Auskunftslleistung wünschenswert. Wenn sich die aktive Fahrertätigkeit reduziert und die Ticketverkäufe zurückgehen, kann sich die Auskunftslleistung zukünftig auf Mobilitätsthemen über den reinen ÖPNV-Betrieb hinaus erstrecken. Es besteht die Chance, dass das Fahr- und Begleitpersonal zukünftig Beratungsleistungen über die gängigen Angebote des Umweltverbunds insgesamt leisten kann.

3.2.6 B6 Attraktiver Tarif

Der Nutzungstarif für den einzelnen Fahrgast in Form des Fahrscheins ist mit eine der zentralen Einflussgrößen, wenn es um die Verkehrsmittelwahl geht. Die Analyse im Zwischenbericht zeigt auf,

dass der TGO aktuell ein Tarifmodell hat, das größere Fahrdistanzen bevorzugt. Darüber hinaus besteht auf Grund der heterogenen Verbundlandschaft eine Tarifvielfalt, die vor allem auf Gelegenheitsnutzer abschreckend wirkt, da bei Verlassen des Ausgangsverkehrsverbunds Wissen über Übergangs- und Anschlussstarife vorliegen muss. Im Grundsatz ist das Lösen der Fahrscheine im Vorhinein durch Risiken geprägt, die gerade bei Gelegenheitskunden und Ortsunkundigen zum Kauf falscher Fahrkarten führen. Tarif und (Tarif-)Vertrieb sind zentrale Stellschrauben, um das System ÖPNV komfortabel und einfach zu gestalten.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- **Digitalisierung der Fahrscheine und des Tarifmodells:** Die Stadt Lahr setzt sich für die Digitalisierung der Fahrscheine und des Tarifmodells ein. Zu prüfen ist die Einführung eines Tarifs, der nach vollendeter Fahrt, idealerweise darüber hinaus, über geeignete Zeitpunkte (Tag/Woche/Monat) durch das Zusammenfassen einzelner Fahrten einen vorteilhaften Tarif für den Kunden ermittelt (sogenanntes Best-Price-Verfahren). In der Kommunikation mit dem Kunden kann dann viel stärker vermittelt werden, dass nur tatsächlich genutzte Leistung bezahlt werden muss.
- **Abbau Zugangsbarrieren:** Der Fahrkartenvertrieb ist auf das Smartphone oder eine Chipkarte zu verlagern, somit kann die Fahrtberechtigung ortsunabhängig erworben werden. Des Weiteren könnte ein „Check-in/Be-in ⇔ Check-out/Be-out“-System etabliert werden, mit dem ein aktives Bemühen um eine Fahrtberechtigung wegfallen würde. Das System ÖPNV baut somit Zugangsbarrieren über den Tarif/Vertrieb ab. Durch eine Reduzierung des Bezahlvorgangs im Fahrzeug kann die Fahrplanstabilität steigen. Zurzeit ist es im Stadtgebiet möglich, Einzelfahrkarten und auch Monatskarten in bar beim Fahrpersonal zu kaufen. Dadurch geht Fahrzeit verloren.
- **Mobility as a Service:** Als Erweiterung zu separaten ÖPNV-Tarifen ist die Einführung von Tarifmodellen nach dem Prinzip „Mobility as a Service“ (MaaS) zu erarbeiten. Diese fassen Mobilitätsleistungen (Carsharing/Taxi/Bikesharing oder Ähnliches) tariflich zusammen. So können Tür-zu-Tür-Verbindungen in einer intermodalen Wegekette zurückgelegt und mit einem durchgehenden Tarif abgerechnet werden. Die Angebote sollten so umfassend und großräumig wie möglich ausfallen und tatsächliche Nutzerwünsche abdecken. Die Angebote innerhalb des MaaS sollten nicht durch Füllangebote ausgeweitet werden, um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten. Erst wenn die Nutzung in den Mobilitätsangeboten etabliert ist, kann geprüft werden, ob mobilitätsferne Angebote in den MaaS-Service inte-

griert werden können. Anwendungsbeispiele zur Integration von verschiedenen Verkehrsmitteln in einer Anwendung sind der Verkehrsverbund Hannover oder der Verkehrsverbund Augsburg.

- Prüfung eines attraktiven Tarifmodells für das Stadtgebiet: Das heutige Tarifmodell begünstigt weite Fahrstrecken im TGO. In Kooperation mit der TGO und den Kommunen, die ebenfalls eigenständige Innenstadtverkehre anbieten, ist ein geeigneter (Kurzstrecken)Innenstadt-Tarif zu entwickeln.
- Prüfung eines Tarifmodells für Gelegenheitskunden: Bei Kultur- und Sportveranstaltungen besteht die Chance, neue (Gelegenheits-)Kunden zu gewinnen. Auf ein ansprechendes ÖPNV-Angebot aufbauend (siehe Kapitel 3.2.1), kann mithilfe eines geeigneten Tarifmodells der Anreiz unter Gelegenheitskunden erhöht werden, sich von den Qualitäten des ÖPNV zu überzeugen. Um den Ticketkauf zu vereinfachen, sollte ein Modell geprüft werden, das es ermöglicht, eine Kombination aus Eintrittskarte und Fahrkarte auszugeben. Ein solches Modell würde sich auf viele Veranstaltungen anwenden lassen, die mit nennenswerten Besucherströmen rechnen. Aus gutachterlicher Sicht eignet sich eine Prüfung für stadteigene und stadtnahe Einrichtungen wie Veranstaltungen im Parktheater oder dem Schlachthof. Eine Kombination aus Eintrittskarte und Fahrschein ist aber auch für Besucher von Sportveranstaltungen, Messen und Kongresse oder Fortbildungsveranstaltungen denkbar. Darüber hinaus sind weitere potenzielle Akteure innerhalb des städtischen Mobilitätsmanagement (siehe Kapitel 3.4.4) anzusprechen. Ein solches Angebot muss aber zwingend auf einem belastbaren ÖPNV-(Bus-)Angebot fußen, sodass vor und nach der Veranstaltung ein ernstzunehmendes Mobilitätsangebot für Kunden verfügbar ist. Solche Tarifmodelle werden in vergleichbaren Kommunen und Verkehrsverbänden häufig zwischen Veranstaltern und Verkehrsverbund pauschal abgerechnet und können somit einen Beitrag leisten, Einnahmen etwas verlässlicher kalkulieren zu können. Anwendungsbeispiel: KombiTicket Verkehrsverbund Rhein-Main-Verkehrsverbund, z. B. Staatstheater Mainz.
- Transparentere Nutzung: Die Stadt Lahr setzt sich an geeigneter Stelle und zu einem geeigneten Zeitpunkt dafür ein, dass die zukünftige Verkehrsverbundsstruktur im Einflussbereich ihrer ÖV-Kunden zu einer einfacheren und transparenteren Nutzung beiträgt.

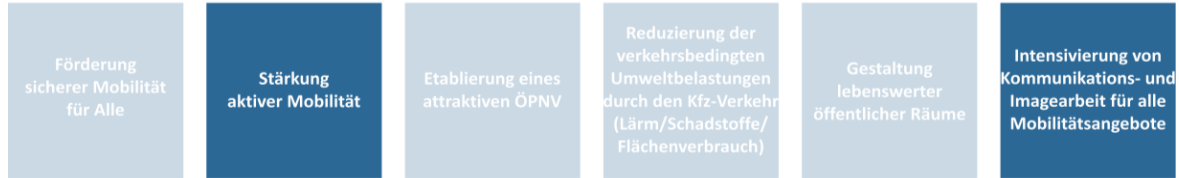
3.2.7 B7 Touristische Busangebote in der Ortenau

Immer mehr Wege werden von Menschen zurückgelegt, um Freizeitziele zu erreichen. In Lahr existiert bereits heute ein Angebot, um Freizeitziele umwelt- und sozialverträglich mit dem Bus zu erreichen. Mit zunehmender Diversifizierung von Lebensentwürfen, vor allem der steigenden Unterschiede in der Gestaltung des Arbeitsalltags, sind durch gute Angebote Belastungen im Freizeitverkehr zu minimieren.

Der Radtourismus verzeichnet große Zuwachsraten, auch im Bereich der Tagestouren und Wochenendtouren in räumlich nahem Umfeld um den Wohnort verzeichnet die Tourismusbranche allgemein Zuwächse. Hier besteht die Chance, durch attraktive Angebote in der Beförderung von Fahrgast und Fahrrad entweder Verhaltensweisen aus dem Alltag fortzuführen oder Werbung für den

Umweltverbund zu machen. Durch die Nutzung in einem positiven Umfeld (Service/Fahrzeit/Fahrzeug) können Vorbehalte gegenüber der ÖPNV-Nutzung abgebaut werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Touristische Angebote vereinheitlichen und bewerben: Die heutigen Angebote sind in der Auskunft und der Werbung uneinheitlich. Die Fahrten tauchen in verschiedenen Fahrplänen auf und sind in die Linienfahrpläne eingemischt. Zur Übersichtlichkeit sollten alle Fahrten unter einheitlicher Bezeichnung (Liniennummer oder ähnliches) zusammengeführt werden. In die Aufbereitung sind folgende Linien aufzunehmen:
 - **Rein touristische Angebote:** Vis-a-Vis Bus; Schönberg-Linie; Fahrrad- und Wanderbus(-fahrten) der Linie 106; Ferienprogramm Langenhard (Fahrten der Linie 105, zukünftig eventuell Linie 103)
 - **Linien mit touristischem Bezug:** Linie 113 mit der Anbindung an den Europapark; Linie 106 mit regionalem Anschluss in das Schuttertal und Richtung Schwanau (lokale Ziele mit entsprechenden Akteuren identifizieren)
- Qualitative Aufwertung der technischen Ausrüstung (Fahrradtransport): Fahrradtransportsysteme sollten dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und weder Fahr-/Begleitpersonal noch Fahrgäste mehr als notwendig belasten. Wünschenswert sind Lösungen, die das Heben des Fahrrades über Brusthöhe vermeiden. Eine Beschädigung unter den Fahrrädern sollte im Fahrbetrieb vermieden werden. Der Schwerpunkt des Fahrradtransports sollte auf den touristischen Linien liegen. Das Verladen der Fahrräder birgt Risiken, die den Liniendienst möglichst nicht belasten sollten.
- Kooperationen initiieren: In Kooperation mit touristischen Akteuren (Hotel- und Gaststätten, lokale Tourismusverbände, ADFC etc.) vor Ort sind geeignete Ziele und geeignete Angebote, z. B. mögliche Fahrtziele oder Tarife (KombiTicket) zu erarbeiten.
- Vorhandene Angebote bewerben: Die TGO hat eine Tarif-Kooperation mit dem Europapark Rust. Die Eintrittskarte fungiert als Fahrschein für den Nahverkehr (innerhalb des TGO-Verbundgebiets). Für die Stadt Lahr würde dieses Angebot an Attraktivität gewinnen, wenn die Linie 113 zukünftig an allen Wochentagen verkehren würde und eine umstiegsfreie Verbindung bis zum Eingang des Europaparks bieten würde.
- Vorhandene Angebote stärker bedienen: Als stadtnahes Erholungsziel dient der Langenhard. Hier ist in der Fahrplanung eine Bedienung durch Einzelfahrten, die als Verlängerung über die Haltestelle *Sulz Kirche* führen, zu prüfen.

3.2.8 B8 Digitalisierung/Modernisierung des ÖPNV im Stadtgebiet

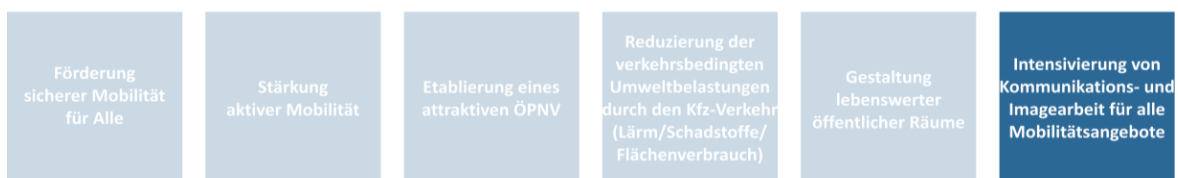
Die Digitalisierung und Automatisierung werden in der Gesellschaft und dem Verkehr in den nächsten Jahren die tägliche Arbeit und die Planung verändern. Dabei ist dieses Thema nicht isoliert zu betrachten, sondern betrifft ganze Bereiche oder deren Teilaspekte der vorangegangenen Steckbriefe.

Die Digitalisierung betrifft auch Bereiche wie die Planung. Für die zukünftige Planung des öffentlichen Verkehrs sind qualitativ hochwertige und vollständige Daten notwendig. Bereits heute zeigt sich, dass Wertschöpfung stärker in dem Bereich der Informationen und damit der Datenbeschaffung und -verarbeitung liegt als in der Herstellung eines Produkts oder dem Erbringen einer Dienstleistung.

Für die Aufgabenträger des ÖPNV bedeutet das eine Neuorientierung im Umgang mit Daten zum Fahrbetrieb und Kundendaten. Aus dem digitalen Pkw, Taxi oder Ride-/Carsharing-Betrieb und zukünftig auch teil- bis komplett autonomen Fahrbetrieb werden Fahrtwünsche, Infrastrukturnutzung und andere planungsrelevante Daten vorliegen. Dabei wird es sich auf Grund der Menge der erhobenen Daten nahezu um eine Vollerhebung handeln und nicht mehr um Stichtagserhebungen, wie sie noch diesem Planwerk als Planungsgrundlage dienen.

Bleibt die Digitalisierung im ÖPNV aus, kann es passieren, dass andere (Verkehrs-)Akteure das Wissen über Kundenwünsche abschöpfen und dem ÖPNV weitere Kunden verloren gehen.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Digitalisierung im ÖPNV als Thema in den regionalen und überregionalen Gremien priorisieren: Ansprechpartner können sein: TGO, Nachbargemeinden, Mobilitätsnetzwerk Ortenau, Ortenaukreis, Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Automatische Fahrgastzählsysteme und rechnergestützte Betriebsleitsysteme: Fahrzeuge mit einem automatischen Fahrgastzählsystem und einem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) ausstatten. Fahrgastzählsysteme liefern automatisiert Daten zur Fahrgastzahl in den einzelnen Fahrzeugen und Kursen. Das RBL erhebt Fahrzeiten im SOLL/IST-Abgleich. Somit lassen sich systematische Herausforderungen im Verkehrsnetz erkennen. Werden diese Daten als IST-Daten kommuniziert, steigt die Qualität der kommunizierten Nachricht: wann kommt das Fahrzeug genau, wo im Fahrzeug ist noch Platz usw. Anwendungsbeispiel: SWEG und Stadt Weil am Rhein

- Digitalisierung der Fahrscheine und Fahrscheinkontrolle: Alle Fahrscheine digitalisieren oder die Fahrscheinkontrolle durch das passive Auslesen von (Bar)-Codes oder einer elektrischen Einstiegskontrolle erfassen. Dadurch entsteht ein exakter Überblick über die Kundenstruktur.
- Mobilitäts-App mit ÖV als Grundlage: Weitere Mobilitätsangebote werden über diese App angeboten.
- Pilotprojekte für das automatisierte Fahren im ÖPNV weiter voranbringen: Nach dem erfolgreichen Test des automatisierten Betriebs eines Kleinbusses zur Landesgartenschau in Lahr sollte dieser Themenbereich weiterentwickelt werden, damit in der Öffentlichkeit eine Verankerung der Themen „automatisiertes Fahren“ und „ÖPNV“ hergestellt werden kann. Werden ordnungsrechtliche Änderungen und Anpassungen für einen (voll-)automatisierten Fahrbetrieb für Kommunen möglich und notwendig, sollten diese in Lahr zum Vorteil des ÖPNV formuliert werden und nicht zum Betrieb von automatisiert motorisierten Fahrzeugen für einen Individualverkehr. Automatisierte Verkehre könnten auf Einzelfahrten sinnvoll eingesetzt werden, die nicht in Taktumläufe passen. Zu prüfen sind Fahrten in Industriegebiete (z. B. Industriegebiet West, Zalando und andere) oder zu Schichtzeiten in Tagesrandlage (Nacht / früher Morgen) wie z. B. im Klinikum.
- Unterstützung des Verkehrsverbundes (heute TGO) bei der Bereitstellung der Daten auf offenen Plattformen zur weiteren Verarbeitung oder Aufbereitung durch weitere Nutzer, z. B. Datendrehscheibe Baden-Württemberg / deutschlandweite OpenData-Plattform im ÖPNV. Über diese Plattformen können unter anderem SOLL-Fahrplanzeiten und IST-Fahrzeiten veröffentlicht werden.

3.3 C Kfz-Verkehr

Das Handlungsfeld C beinhaltet den fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV), den ruhenden Pkw-Verkehr und Maßnahmen zur Abwicklung des Liefer- und Schwerverkehrs in der Stadt.

Grundsätzlich ist der **Pkw-Verkehr**, bzw. das -Verkehrsaufkommen, in Lahr in den zurückliegenden Jahren gestiegen, was v.a. mit der Bevölkerungszunahme und der positiven wirtschaftlichen Entwicklung zusammenhängt. Auch in Zukunft wird das Wachstum aller Voraussicht nach weiter anhalten und der Verkehr damit zunehmen (vgl. Prognose-Nullfall (2030) im Analysebericht). Auch in sensiblen Bereichen der Innenstadt würde der Verkehr weiter zunehmen, denn die Stadt soll mit ihren Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätzen und kulturellen Angeboten auch zukünftig gut mit dem Auto erreichbar sein. Dies ist besonders für die wachsenden Pendlerströme aus dem ländlichen Umfeld wichtig.

Jedoch sind mit Blick auf Standortfaktoren wie Aufenthaltsqualität, Gesundheit, Verkehrssicherheit und Umwelt-/Klimaschutz nutzbare Alternativen zum Pkw zu schaffen bzw. weiter zu stärken, um den Kfz-Verkehr innerhalb der Stadt perspektivisch zu reduzieren. Durch schrittweise Rücknahme der Privilegierungen des Kfz-Verkehrs an geeigneten Stellen kann der zur Förderung anderer Verkehrsträger erforderliche Raum im Sinne einer ausgleichenden Umverteilung bereitgestellt werden.

Der notwendige Kfz-Verkehr ist auf möglichst verträgliche Routen zu bündeln und u. a. durch die Förderung technologischer Entwicklungen umwelt- und stadtverträglicher zu gestalten. Dieser Wandel erfolgt nicht über Nacht – vielmehr ist er als stetiger Prozess zu sehen.

Daher unterscheidet sich dieses Handlungsfeld von den übrigen Handlungsfeldern in seiner Zielausrichtung. Während die Handlungsfelder für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr Anreize zur verstärkten Nutzung dieser Verkehrsmittel geben, zielt das Handlungsfeld Kfz-Verkehr insgesamt auf eine langfristige Reduzierung des Autoverkehrs innerhalb der Stadt ab. Dies hat aber auch durchaus Vorteile für den verbleibenden Kfz-Verkehr, der dann – z. T. zwar langsamer – aber insgesamt deutlich flüssiger abgewickelt werden kann.

Maßnahmen, die sich hingegen alleine auf eine stärkere Pkw-Nutzung konzentrieren, würden kontraproduktiv auf eine Vielzahl von formulierten Zielen des Verkehrsentwicklungsplans wirken und dem Leitmotiv des VEP entgegenstehen.

Mit zum Themenfeld Kfz-Verkehr gehört auch der **Wirtschaftsverkehr**. Denn die Stadt Lahr hat sich in den letzten Jahren zu einem wichtigen Gewerbe- und Logistikstandort entwickelt. Die überwiegende Zahl der Gewerbegebiete der Stadt befindet sich in direkter Nähe des Autobahnanschlusses, sodass der meiste Lieferverkehr nicht durch sensible Siedlungsbereiche oder die Innenstadt fahren muss. Trotzdem ist es von großer Bedeutung, die Routen des Wirtschaftsverkehrs zu kennen und festzulegen, um negative Wirkungen auf Stadt und Bevölkerung weitestgehend zu reduzieren und zugleich die Erreichbarkeit als Gewerbebestandort zu sichern. Nicht immer lässt sich dies konfliktfrei regeln. Insbesondere auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und natürlich entlang der Bundesstraße 415 als einzige Ost-West-Verbindung herrscht eine hohe Nutzungs- und Flächenkonkurrenz zwischen dem fließenden Verkehr und den Belangen der Anwohner. Gerade in den Innenstadtbereichen bieten sich neue, innovative Ansätze an, um den stetig wachsenden Lieferverkehr stadtverträglich abzuwickeln.

Flächenkonkurrenz wird insbesondere auch im **ruhenden Verkehr** (Parkmöglichkeiten im Straßen- und Seitenraum) deutlich. Dieser dritte Schwerpunkt des Handlungsfeldes steht – neben der Erreichbarkeit der Stadt – v. a. unter der Prämisse einer Aufwertung des öffentlichen Raumes und Qualitätsverbesserung für Bevölkerung, Besucher und Umwelt.

3.3.1 C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt

Die Stadt Lahr verfügt bereits über ein klar definiertes und funktionierendes Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr, welches in der Lage ist, den Verkehr weitgehend zu bündeln und leistungsfähig abzuwickeln.

Bei näherer Betrachtung des Verkehrsnetzes sind mehrere Ost-West-Achsen erkenntlich, die in unterschiedlicher Klassifizierung den Kfz-Verkehr aufnehmen und auf die Innenstadt zulaufen lassen. Als Hauptachse ist zuerst die B 415 zu nennen, deren Funktion als regionale Hauptverkehrsstraße prioritär dem Kfz-Verkehr zuzuschreiben ist. Die B 415 verläuft in Teilen auch durch sensibles Umfeld (z. B. Innenstadt, Kuhbach, Reichenbach) und stellt dort eine hohe Belastung und Barriere für Anwohner und Besucher dar. Parallel zur B 415 verlaufen des Weiteren die Trampler- und Schwarzwaldstraße. Diese, eindeutig niedriger als die B 415 einzustufenden (vgl. funktionale Gliederung im Zwischenbericht), Straßenräume können immer noch eine gewisse Menge an Kfz-Verkehr gut aufnehmen; ihre Umfeldnutzungen sind deutlich gewerblicher orientiert als z. B. die Dinglinger Hauptstraße und Kaiserstraße. Letztere stellen die dritte Achsenkategorie dar und verlaufen nördlich der Schwarzwaldstraße.

Der Prognose-Nullfall (2030) sagt bereits, ohne weiteres städtisches Eingreifen und ohne zusätzliche Maßnahmen des VEP, für alle drei Achsen Verkehrszunahmen voraus. Diese sollten zum einen durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf andere Verkehrsmittel gemäß der Zielausrichtung des VEP verringert werden. Des Weiteren sollte in diesem Zug eine noch stärkere Bündelung auf die höher klassifizierten Straßen angestrebt werden. Um dies zu erreichen, wurde ein Geschwindigkeitskonzept entwickelt, das die Kfz-Verkehrsströme in Zukunft lenken und bündeln soll und somit sensible Bereiche aufwertet und entlastet sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ermöglicht.

Geschwindigkeitsreduzierungen gibt es bereits nahezu flächendeckend in den Wohngebieten. Bau-lich bedarf es stellenweise noch Anpassungen der Straßenraumgestaltung, da die Verkehrsberuhigung nicht immer direkt am Fahrbahnumfeld ersichtlich wird. Dies wurde u. a. seitens der Öffentlichkeitsbeteiligung angemerkt (z. B. Markierung und Beschilderung von Geschwindigkeitsregelungen, Verengung von Einfahrt- und Knotenbereichen).

Auf vielen Hauptverkehrsstraßen sowie in der Innenstadt wurde an sensiblen Abschnitten (z. B. an Schulen und Kindergärten) die zulässige Fahrgeschwindigkeit gesenkt. Da es sich häufig um übergeordnete Baulastträger handelt (z. B. das Land an den Bundesstraßen), kann die Stadt Lahr hier keine eigenständigen Entscheidungen treffen und umsetzen. Trotzdem wurde die Geschwindigkeit z. B. in Reichenbach und Kuhbach auf zulässige 40 km/h reduziert. Des Weiteren gibt es Abschnitte, auf denen eine freiwillige Temporeduzierung auf 40 km/h beschildert wurde; dort wäre es wünschenswert, diese Empfehlung mittelfristig in ein verbindliches Gebot umzuwandeln.

Insgesamt sollen zusammenhängende Geschwindigkeitsregelungen bevorzugt und häufige Wechsel der Beschilderung vermieden werden. Teilweise ergibt sich bislang im Hauptverkehrsstraßennetz ein mehrfacher Wechsel von Tempoanordnungen; ein klares Geschwindigkeitskonzept ist nicht immer intuitiv ersichtlich. Sicherlich auch als eine Folge daraus wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Beschwerden über nicht eingehaltene Fahrgeschwindigkeiten abgegeben.

Durch wenige, aber gezielte und wirksame Anpassungen will der VEP im Innenstadtbereich die Regelung der Geschwindigkeiten weiter schärfen und konzeptionell verdeutlichen. Durch das Geschwindigkeitskonzept soll insbesondere die Innenstadt weiter verkehrsberuhigt und somit in ihrer Funktion für Aufenthalt und Nahmobilität gestärkt werden. Auf den Hauptverkehrsstraßen soll ferner die Bündelungswirkung des Straßennetzes weiter gestärkt und Nebenstraßen bzw. innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen niedrigerer Kategorie sollen vom Verkehr entlastet werden.

Dabei unterstützt die streckenweise Herabsetzung der Geschwindigkeit auch andere Maßnahmen aus den Bereichen des Fuß- und Radverkehrs. Auch der Lärmaktionsplan, welcher ebenfalls weitere Geschwindigkeitsreduzierungen empfiehlt, wurde in der Geschwindigkeitskonzeption berücksichtigt. Die Wirkung der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen wurde anhand des Verkehrsmodells (auf Grundlage des Prognose-Nullfalls (2030)⁴) überprüft, um unerwünschte Verdrängungseffekte in das Nebennetz auszuschließen und die zu erwartenden Potenziale abschätzen zu können.

Die folgende Kartendarstellung stellt alle empfohlenen Änderungen der Geschwindigkeitsregelungen im Zusammenhang dar:

Dies sind im Einzelnen:

- Ein Tempo 40 km/h-Abschnitt auf der B 415 im Innenstadtbereich zwischen Goethe- und Stefaniestraße (angelehnt an die Empfehlung des Lärmaktionsplans)
- Ein durchgängiger Tempo 30 km/h-Abschnitt auf der Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße zwischen Theodor-Heuss-Schule und Goethestraße
- Tempo 30 km/h-Abschnitte auf der Friedrichstraße, Gärtnerstraße und südl. Burgheimer Straße (bis Stefaniestraße)
- Tempo 20 km/h-Zonen (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) auf der Schillerstraße und Alleestraße
- Kleinteilige Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Kaiserstraße östl. der Schillerstraße
- Sperrung des Urteilsplatzes und Rathausplatzes für den Kfz-Verkehr (Bus und Lieferverkehr weiterhin frei)
- Kleinteilige Ergänzungen: Tempo-30-Zone Feuerwehrstraße/Hohbergweg, 30 km/h-Zone Willy-Brandt-Straße/Rosenweg, 30 km/h-Strecke Werderplatz

4 Die Vergleiche der Planfälle beziehen sich auf eine modifizierte Variante des Prognose-Nullfalls. Darin wurde u. a. eine zwischenzeitlich realisierte Einbahnstraßenregelung in der Eichrodtstraße ergänzt sowie entsprechend an einigen Stellen nachkalibriert.

Abbildung 12: Darstellung der Maßnahmen des Geschwindigkeitskonzeptes

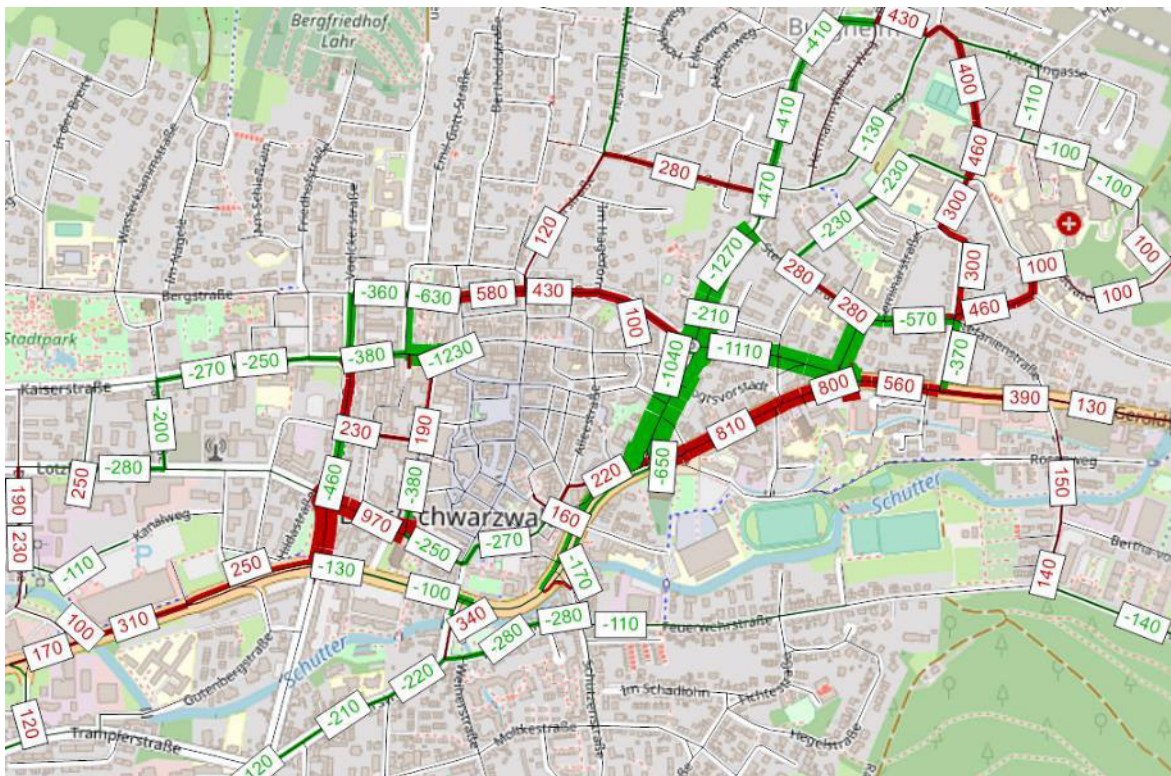


Farbliche Darstellung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten: rot: 100 km/h, orange: 70 km/h, blau: 50 km/h, dunkelgrün: 30 km/h (Strecke), hellgrün: 30 km/h (Zone), sehr helles grün: 20 km/h (Zone)/verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, hellblau: Schrittgeschw./verkehrsberuhigter Bereich, lila: Fußgängerzone; Gelb umrahmte Strecken kennzeichnen Veränderungen zum Status-Quo

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Anhand des Verkehrsmodells wurden die vorgeschlagenen Änderungen im Prognose-Nullfall (2030) überprüft und bewertet:

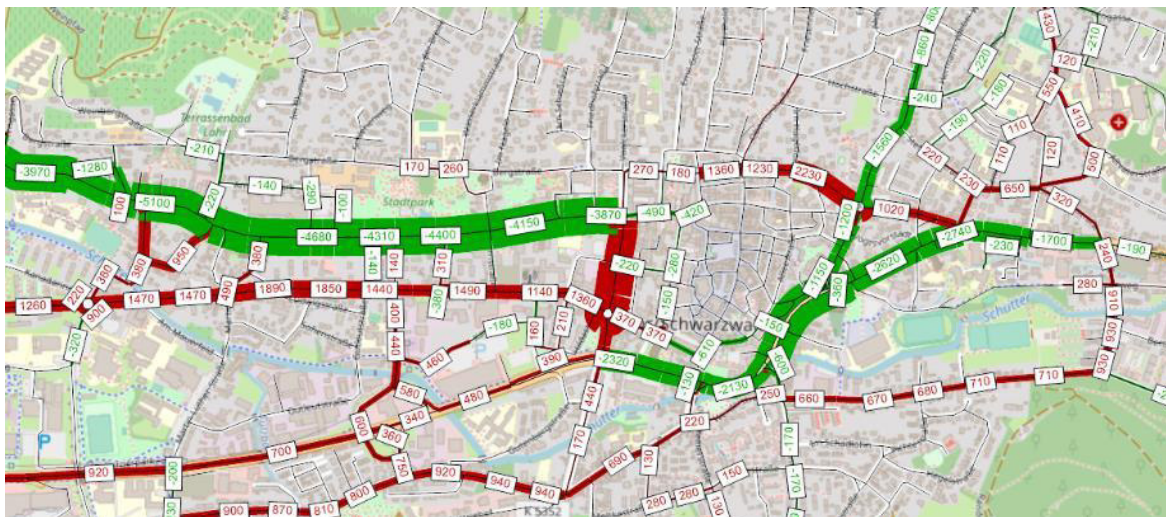
Abbildung 13: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) – alle Maßnahmen, ohne Verkehrsberuhigung auf der B 415 und Dinglinger Hauptstr./Kaiserstr.



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt inkl. Sperrung von Urteils- und Rathausplatz sowie 30 km/h auf der Gärtner-, Friedrich- und südlicher Burgheimer Straße würden kleinteilig die betroffenen Straßenabschnitte entlasten. Dies würde Spielräume ermöglichen, um die Straßenraumqualität weiter aufzuwerten; es hätte jedoch noch keine besonders bemerkenswerte Verkehrsverlagerung zur Folge. Diese stellt sich erst mit den beiden größeren Eingriffen auf der Dinglinger Hauptstraße und B 415 ein:

Abbildung 14: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) – alle Maßnahmen

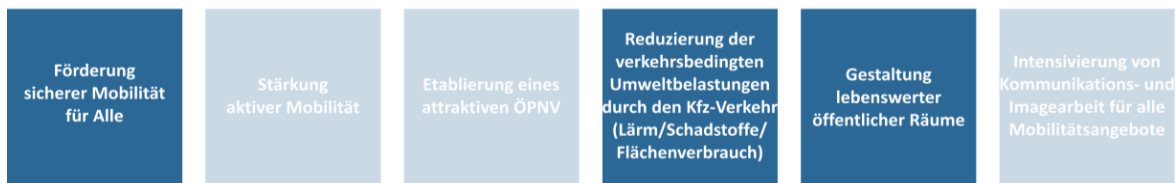


Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Durch Ausweisung von durchgängig Tempo 30 auf der Dinglinger Hauptstraße bzw. Kaiserstraße lassen sich spürbare Verkehrsrückgänge erzielen. Die Verlagerungen auf die Schwarzwaldstraße sind im Vergleich zu den Entlastungen weiter nördlich akzeptabel sowie leistungsfähig abwickelbar. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h auf dem innerstädtischen Abschnitt der B 415 (gemäß Maßnahmenvorschlag des Lärmaktionsplans) könnte zwar dieser Bereich entlastet werden, es würden sich jedoch starke Verlagerungen ins Nebennetz sowie eine übermäßige Belastung der Turmstraße ergeben. Diese negativen Effekte können durch die Maßnahme auf der Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße spürbar gemindert werden. Auch einzelne Belastungen durch Schleichverkehre im Nebennetz (z. B. Bottenbrunnen- oder Stefaniestraße) lassen sich z. B. durch leichte Umgestaltungen (die die Durchfahrt dort weniger attraktiv werden lassen) regulieren. Kritisch beobachtet werden müssten Verlagerungen von der Bundesstraße auf die Trampler- bzw. Feuerwehrstraße. Diese Verbindung sollte keinesfalls attraktiver werden als die B 415. Sofern allerdings durch andere Maßnahmen insgesamt die angestrebte, stärkere Nutzung von ÖPNV und Fahrrad erreicht wird – und somit insgesamt geringere Verkehrszunahmen zu erwarten sind – werden auch diese Verlagerungseffekte ins Nebennetz sich abschwächen.

Insgesamt kann durch die Maßnahmen also eine Verkehrsreduzierung auf der Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße als nördliche Ost-West-Achse sowie rund um die Innenstadt erreicht werden. Dies eröffnet Möglichkeiten zur Förderung alternativer Verkehrsmittel und weiteren Aufwertung der Raum- und Lebensqualität.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

Im Fokus des **Geschwindigkeitskonzepts** stehen die weitere *Verkehrsberuhigung der Innenstadt* sowie die *Verlagerung des Ost-West-Verkehrs* auf die höher klassifizierten Straßenachsen. Dies soll die Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß und mit dem Fahrrad erhöhen und den innenstadteinrahmenden Straßenbereichen/-räumen die Möglichkeit geben, sich städtebaulich aufwerten und weiterentwickeln zu lassen sowie einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten.

Im Folgenden sind die einzelnen Konzeptbestandteile näher erläutert:

- Durchfahrverbot für Kfz auf zentralen Plätzen in der Innenstadt (Urteilsplatz, Rathausplatz):
Der Urteils- und Rathausplatz sind bereits verkehrsberuhigt. Ihre Bedeutung für die Erreichbarkeit der Innenstadt ist nur sehr gering (was auch die tägliche Verkehrsbelastung veranschaulicht) und macht eine durchgängige Befahrbarkeit nicht zwingend erforderlich. Auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Wunsch nach einer kompletten Sperrung mehrfach geäußert. Ausnahmen würden weiterhin für den Busverkehr – als dann noch stärker in Frage kommende Alternative – sowie zeitlich beschränkt für den Lieferverkehr bestehen. Bei Bedarf könnte auch eine reglementierte Ausnahmegenehmigung für Anlieger geprüft werden. Zur Sicherung des Durchfahrverbots sind bei Bedarf versenkbare Poller denkbar, sofern eine bloße Beschilderung nicht genügend Beachtung findet. Positive Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten ergäben sich insbesondere am Rathausplatz durch Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr: Es entstünde mehr Raum für eine angestrebte Busanbindung in beide Fahrtrichtungen sowie für die Gestaltung der Haltestellen.

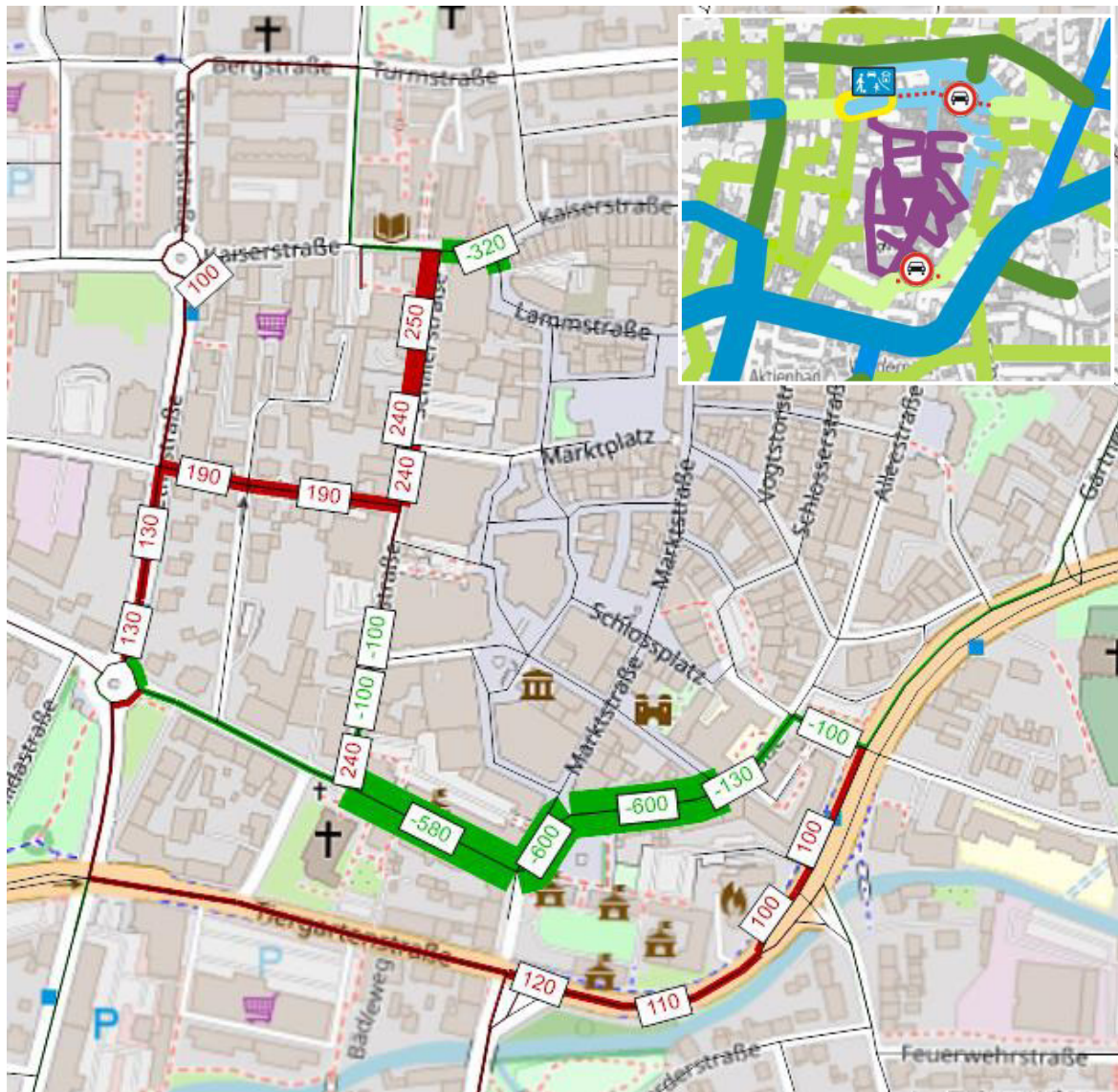
Im Planfall wurde ergänzend der verkehrsberuhigte Bereich auf der Kaiserstraße in Richtung Westen bis an die Schillerstraße verlängert. Dabei handelt es sich um eine kleine Arrondierung ohne große Verlagerungsauswirkungen.

Die Sperrung des Urteilsplatzes hätte verkehrlich ebenfalls kaum Auswirkungen (vgl. Abbildung 15), da der Verkehr dort bereits heute sehr gering ist. Sie könnte also problemlos durchgeführt werden. Auch die zentrale Kaiserstraße sollte autofrei werden.

Am Rathausplatz würde sich der Verkehr durch eine Sperrung überwiegend auf die B 415 verlagern, was zu begrüßen ist. Auch hier sind die betroffenen Verkehrsmengen insgesamt eher gering (vgl. Abbildung 15).

Die kleinteiligen Verlagerungseffekte in der Innenstadt sind im Modell stark abhängig von der gewählten Anbindung – sprich in der Realität wird es auch darauf ankommen, welche Parkplätze und -bauten dann bevorzugt aufgesucht werden.

Abbildung 15: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei Sperrung von Urteils- und Rathausplatz und Arrondierung VB Kaiserstraße

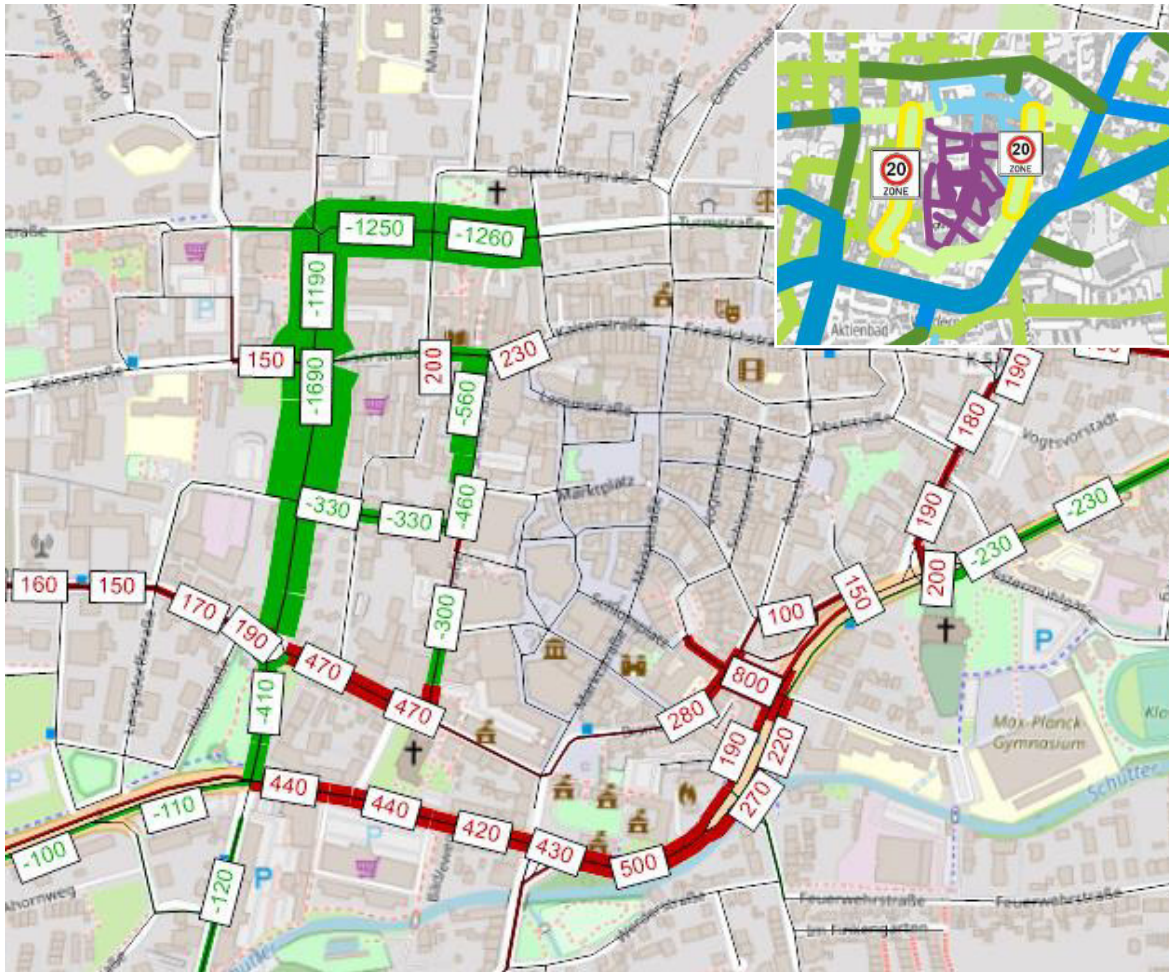


Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

- Vervollständigung der 20 km/h (Zone) auf dem „inneren Teilring“: Rund um die Fußgängerzone bzw. die verkehrsberuhigten Bereiche im Norden der Innenstadt (Kaiserstraße) bestehen heute Tempo-30-Zonen. Auf den direkt umgebenden Straßen (Friedrich-, Lotzbeck-, Bismarckstraße) sind verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo-20-Zone) ausgewiesen. Dies dient der Schaffung günstiger Bedingungen für Fuß- und Radverkehr bei gleichzeitiger Befahrbarkeit mit dem Pkw und generiert so einen Mehrwert für den Einzelhandel. Um diesen inneren Ring in seiner anzustrebenden Funktion als belebter Geschäftsbereich und Beginn der direkten Innenstadt weiter zu stärken, wird konzeptionell vorgeschlagen, die Schillerstraße und die Alleestraße ebenfalls zu Tempo-20-Zonen zu gestalten. Auch dort gibt es durchaus Geschäftsbesatz und innerstädtische Aufenthaltsfunktion. Der verkehrsberuhigte Bereich in der Kaiserstraße könnte in diesem Zuge noch bis zur Schillerstraße ausgedehnt und der dortige Straßenraum entsprechend aufgewertet werden.

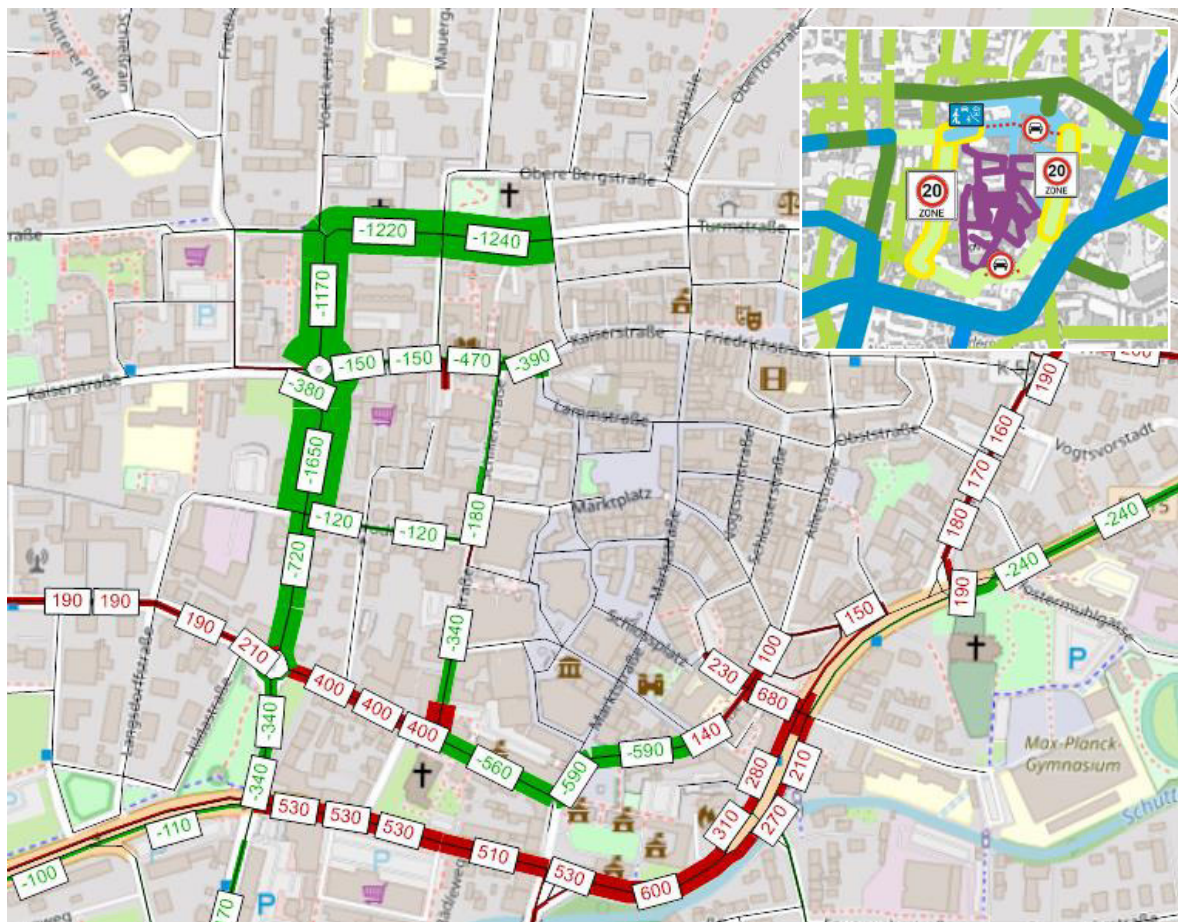
Die Geschwindigkeitssenkungen würden sich kaum in den betroffenen Bereichen, dafür aber v. a. im Nordwesten der Innenstadt positiv auswirken (Goethestraße, Kaiserstraße, Turmstraße). Etwas mehr Verkehr ergäbe sich auf dem Rathausplatz (Bismarck- und Lotzbeckstraße), weshalb es hier Gegenmaßnahmen (z. B. Sperrung des Platzes) geben sollte. Auch in diesem Planfall ist die kleinteilige Verlagerung stark abhängig von der Wahl der Anbindung (sprich: Lage der Parkplätze). Insgesamt verlagert sich der Verkehr jedoch in Richtung Bundesstraße. Der zweite Plot (Abbildung 17) zeigt eine Kombination mit der Sperrung von Urteils- und Rathausplatz.

Abbildung 16: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei alleinigen 20 km/h auf der Schiller- und Alleestraße



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 17: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 20 km/h auf Schiller und Alleestr. und Sperrung von Urteils- und Rathausplatz



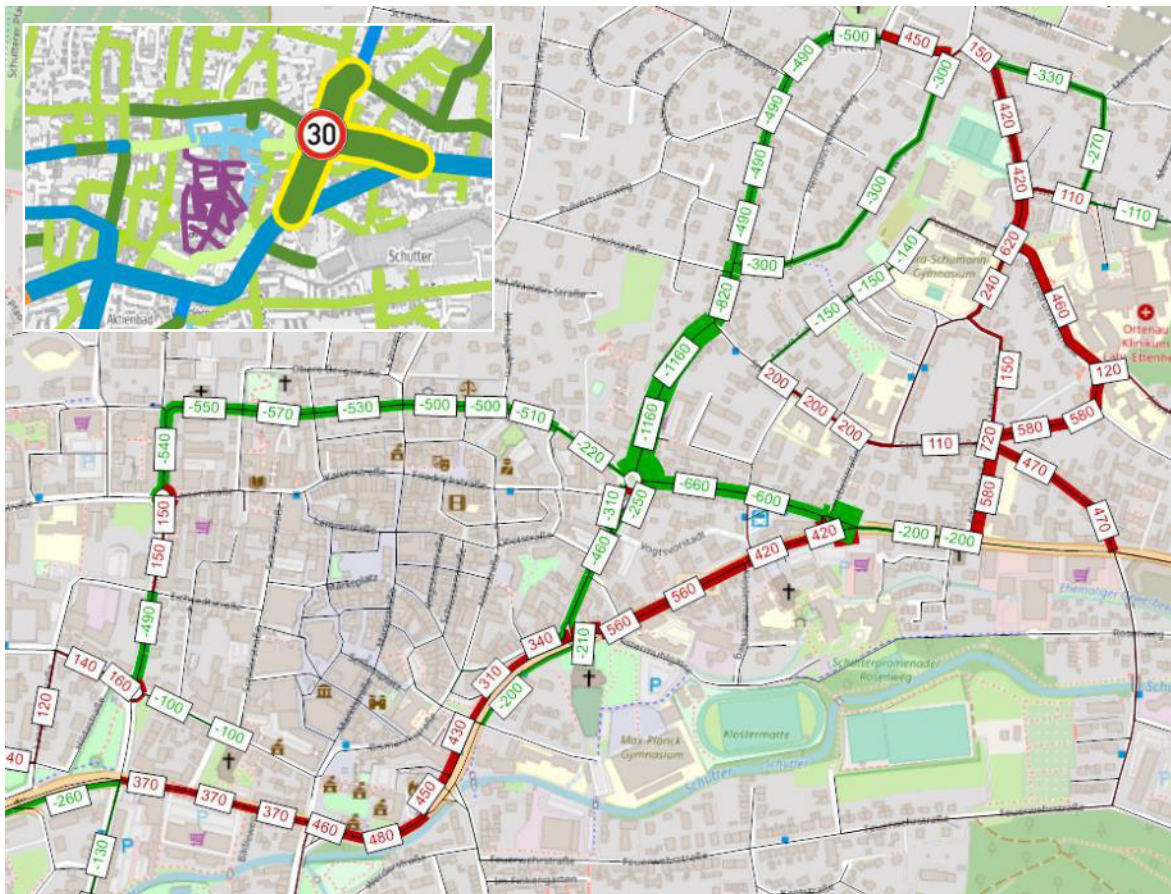
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

- Vervollständigung der 30 km/h (Streckenausweisung) auf dem „äußeren Teilring“:** Konkret damit gemeint sind die Straßenräume der Turmstraße, Goethestraße (nördlich vom Kreisverkehr Lotzbeckstraße) und Gärtnerstraße. Bis auf Letztere sind diese Straßen als 30 km/h-Strecken ausgewiesen. Sie bilden den bereits verkehrsberuhigten Eingangsring um die Innenstadt, jedoch besitzen sie nicht dieselbe Aufenthaltsfunktion wie der „innere Teilring“. Die Gärtnerstraße ist baulich aufgrund des begehbaren Mittelstreifens bereits verkehrsberuhigt und fußgängerfreundlich gestaltet. Viele Autofahrer sind dort (gefühl) nicht schneller als 30 km/h unterwegs. Eine verbindliche Tempo-30-Beschilderung würde diesen Effekt weiter verstärken und dem einfahrenden Verkehr den Beginn der Innenstadt verdeutlichen. Zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der nördlichen Innenstadt wird ergänzend die Prüfung einer Verkehrsberuhigung auf der Friedrichstraße (Bündelung von Ost-West-Verkehr auf die Bundesstraße, Stärkung des Radverkehrs in die Innenstadt) sowie zur Sicherung von Fußgängerquerungen (zum Versorgermarkt und ggf. als Schulweg) und zur Verdeutlichung der beginnenden Innenstadt auf der südlichen Burgheimer Straße empfohlen. Die Ausweisung dort sollte von Süden bis zur Stefanienstraße reichen.

Eine Temporeduzierung auf diesen Straßenabschnitten hätte überwiegend einen positiven Effekt in der Innenstadt. Der Verkehr würde sich z. T. auf die B 415 verlagern und nicht z. B.

nördlich der Innenstadt und weiter über die Dinglinger Hauptstraße und Schwarzwaldstraße verlaufen. Sichtbar werden aber auch mögliche Schleichverkehre, z. B. über die Stefanien- und Bottenbrunnenstraße. Einige Autofahrer würden versuchen, den temporeduzierten Bereich Richtung Norden zu umfahren und ggf. kann sich ein minimaler Fahrzeitgewinn über die Route entlang des Klinikums ergeben. Durch die engen Straßenräume, parkende Fahrzeuge sowie entsprechende gestalterische Maßnahmen kann dieser theoretische Modelleffekt jedoch weitgehend vermieden werden. Der Weg über die Burgheimer Straße wird weiterhin attraktiver bleiben. Mögliche Effekte sind jedoch zu beobachten.

Abbildung 18: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 30 km/h auf Gärtner-, Friedrich- und südliche Burgheimer Straße



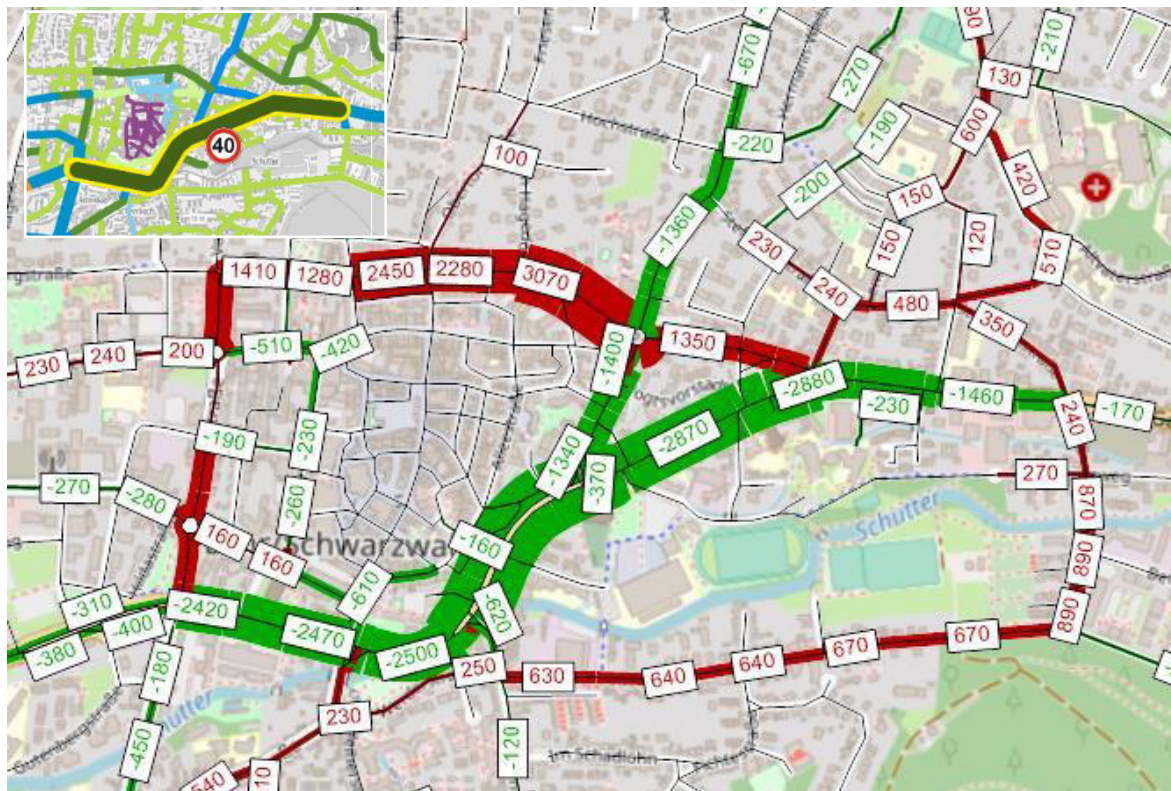
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

- **Geschwindigkeitsreduzierung der B 415 auf 40 km/h:** Die südliche Begrenzung der Innenstadt bildet die vielbefahrene B 415. Zur Minderung der Barrierewirkung nach Süden, Steigerung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Lärmwirkung im stark verdichteten Bereich empfiehlt sich hier – analog zu den Ortsdurchfahrten Kuhbach und Reichenbach – eine Geschwindigkeitsreduzierung der B 415 auf 40 km/h (mind. zwischen Goethe- und Stefanienstraße). Eine solche Maßnahme wird bereits im Lärmaktionsplan von 2010 empfohlen, das RP Freiburg hat eine Realisierung bislang jedoch abgelehnt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bundesstraße würde den gewünschten Effekt erzielen und den dortigen Verkehr spürbar reduzieren (bis zu rd. 3.000 Kfz/Tag weniger).

Allerdings würden sich auch deutliche Verlagerungen ins Nebennetz ergeben; v. a. die Turm- und Friedrichstraße sowie die Werder- und Feuerwehrstraße wären davon betroffen.

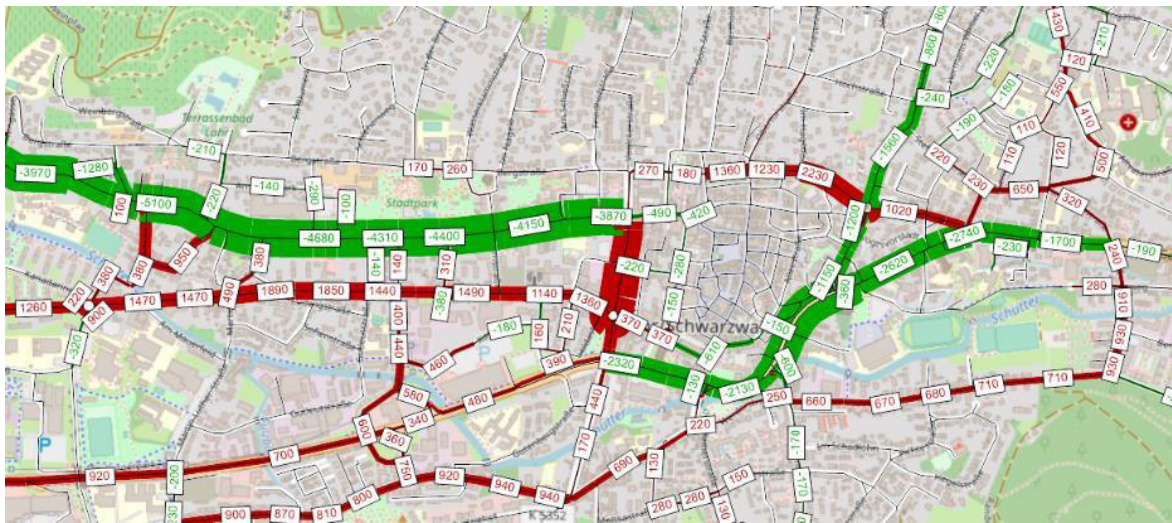
Die Maßnahme wird daher nur in Verbindung mit Tempo 30 auf der Dinglinger Hauptstraße empfohlen, was - neben der Entlastung selbiger - zu einer deutlichen Minderung der negativen Verlagerungseffekte von der Bundesstraße führt. Als vielbefahrene Stadteingänge würden die Turm- und Goethestraße fungieren, was aber auch von der Anbindung der Parkmöglichkeiten abhängig ist.

Abbildung 19: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 40 km/h-Abschnitt B 415 gekoppelt mit weiteren Geschwindigkeitsmaßnahmen (Sperrung Plätze, T20 auf Innenring, T30 auf Gärtner-, Friedrich-, Burgheimer Straße)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 20: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 40 km/h-Abschnitt B 415 gekoppelt mit Maßnahmen aus Abb. 13 sowie T30 auf der Dinglinger Haupt-/Kaiserstr.



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

- Entlastung der Achse Kaiserstraße – Dinglinger Hauptstraße: Mit der B 415 (50–70 km/h), der Schwarzwaldstraße (50 km/h), der Dinglinger Hauptstraße (30–50 km/h) und der Bergstraße (30 km/h) gibt es vier Parallelachsen in Ost-West-Richtung durch Lahr. Je weiter nördlich, desto niedriger ist die Klassifizierung bzw. Priorisierung für den Kfz-Verkehr dieser Achsen. Durch eine weitere Geschwindigkeitsreduktion auf der Dinglinger Hauptstraße soll der Verkehr auf die höher klassifizierten, südlicheren Achsen verlagert und die sensibleren Bereiche im Norden entlastet werden.

Entlang der Dinglinger Hauptstraße befinden sich mehrere sensible Einrichtungen (Schulen, Kita), die bereits heute zu einer abschnittswisen (à ca. 150–200 m) Temporeduzierung auf 30 km/h beigetragen haben. Eine weitere Kita und somit ein weiterer Tempo-30-Abschnitt befinden sich momentan in der Umsetzung. Von der Theodor-Heuss-Schule bis zur Goethestraße wird die Geschwindigkeitsregelung dann zukünftig auf einer Strecke von ca. 1,7 km dreimal zwischen 50 und 30 km/h hin und her wechseln. Dies entspräche nicht den Bestrebungen, möglichst wenig Verkehrszeichenwechsel anzuordnen.

Zwischen den beiden heutigen 30 km/h-Abschnitten liegt zudem der Stadtpark Lahr, welcher im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet genannt wird. Das bedeutet, dass Maßnahmen, die zu einer Senkung der dortigen Lärmpegel führen (z. B. Tempo 30 und damit verbundene Verkehrsverlagerung), zu begrüßen sind. Zudem ist dort auch mit vermehrtem Querungsbedarf zu rechnen. Daher wird empfohlen, die Dinglinger Hauptstraße zwischen Theodor-Heuss-Schule und Goethestraße durchgängig als Tempo 30-Strecke auszuweisen. Dies würde auch einen deutlichen Sicherheitsvorteil für den auf der Fahrbahn geführten Radverkehr bedeuten.

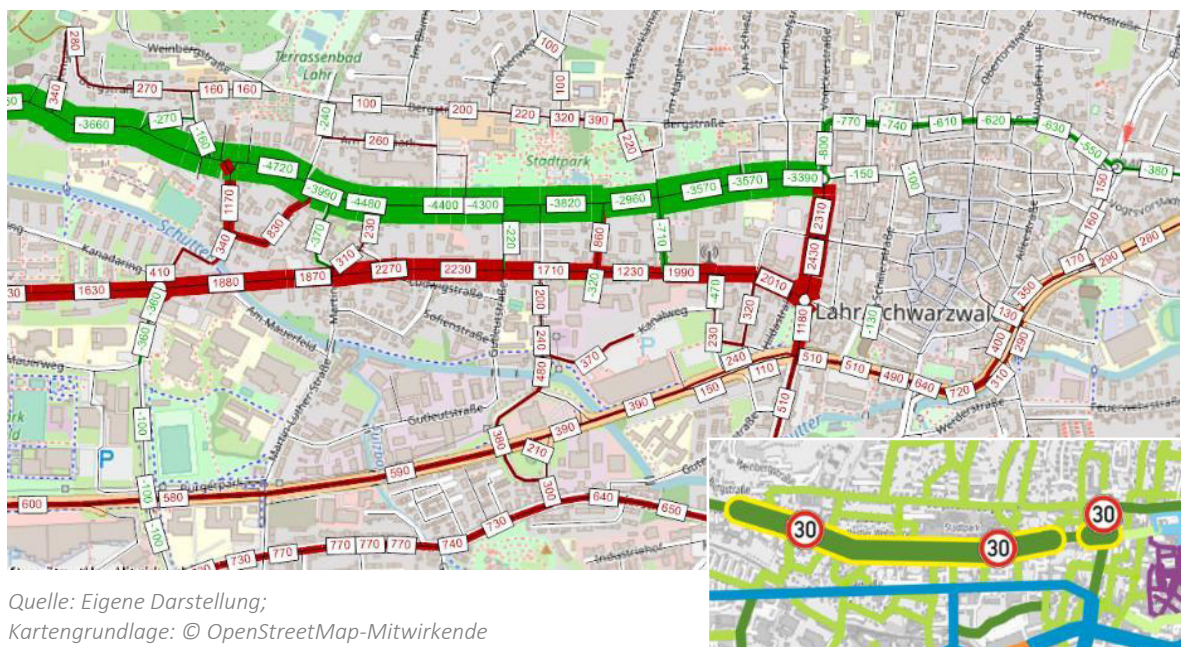
Durchgängig Tempo 30 km/h auf der Dinglinger Hauptstraße bzw. Kaiserstraße ist trotz der vielen Argumente laut derzeitiger StVO äußerst schwierig zu begründen. Sollte es nicht ge-

lingen, muss auf zukünftige Gesetzesänderungen gehofft werden, um diese durchaus sinnvolle Maßnahme rechtssicher zu realisieren. So gibt es z. B. bereits Diskussionen und Forderungen, 30 km/h innerorts zur Regelgeschwindigkeit zu machen.

Allein diese Maßnahme zur Verkehrsberuhigung der Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße hätte eine Verlagerung von ca. 3.000 bis 4.500 Kfz-Fahrten/Tag im Vergleich zum Prognose-Nullfall (2030) zur Folge. Die verlagerten Verkehre würden sich in verträglichem Rahmen auf die Schwarzwaldstraße und B 415 aufteilen. Gekoppelt mit anderen Maßnahmen (vgl. vorherige Textabschnitte) können weitere Vorteile erreicht werden.

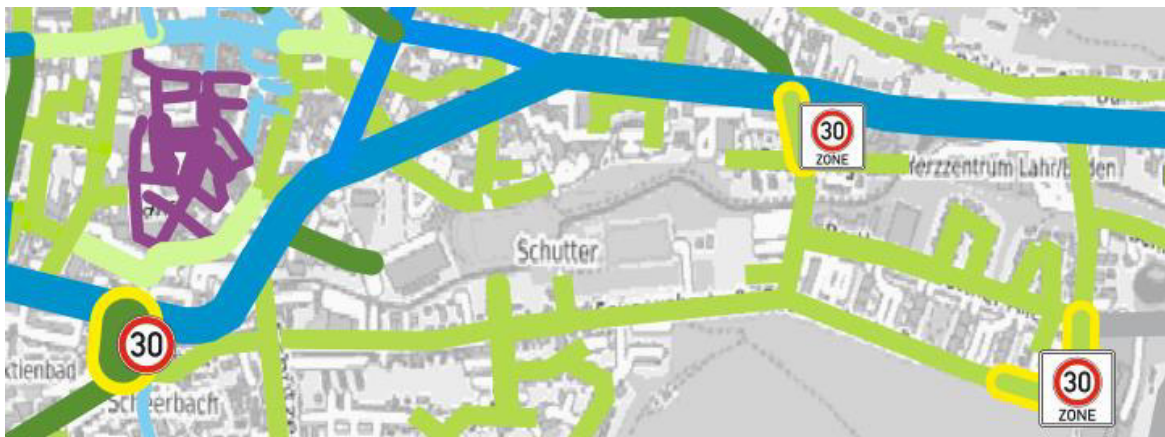
Unerwünschte Verlagerungen ins Nebennetz (z. B. Tramplerstraße, Bergstraße, Feuerwehrstraße) müssten beobachtet und durch entsprechende Gegenmaßnahmen unterbunden werden (z. B. bauliche Verkehrsberuhigung oder Verengung der Zufahrten).

Abbildung 21: Verkehrsverlagerung zum Prognose-Nullfall (2030) (in Kfz/Tag) bei 30 km/h auf Dinglinger Hauptstr./Kaiserstraße (Einzelmaßnahme)



Quelle: Eigene Darstellung;
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

- Arrondierung von Geschwindigkeitsregelungen: Weitere Möglichkeiten zur Arrondierung von Geschwindigkeitsregelungen wurden in der Tempo-30-Zone an der Feuerwehrstraße und dem Rosenweg sowie in einer Lückenschließung der 30 km/h-Streckenausweisung am Werderplatz (in Zusammenhang mit dann 40 km/h auf der B 415) identifiziert. Auf diesen Abschnitten ist der Straßenraum baulich ggf. so anzupassen, dass er dem Charakter einer Geschwindigkeitsreduzierung entspricht. Dies ist heute noch nicht der Fall, weshalb hier Lücken in der Zonierung bestehen, sollte aber im Sinne der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung angestrebt werden. Verlagerungstechnisch werden sich dadurch keine relevanten Veränderungen ergeben.

Abbildung 22: Arrondierung von Geschwindigkeitsregelungen

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zusammenfassend werden folgende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion empfohlen:

Die zentralen Plätze der Innenstadt (Urteils- und Rathausplatz) besitzen nur geringe verkehrliche Funktion. Sie können ohne große Verkehrsverlagerungen vom Kfz-Verkehr (mit Ausnahme der Busse) ausgenommen werden. Somit lassen sich weitere Qualitätsgewinne für den Fußverkehr erreichen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Dies ist auch bei der vorgeschlagenen Ausweisung von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo-20-Zonen) auf der Schiller- und Alleestraße der Fall. Diese Straßen besitzen wenig Verbindungsfunktionen aber umso mehr Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr rund um die Innenstadt. Durch die Ausweisung kann qualitativ in diesen Bereichen viel für die Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und indirekt für die Attraktivität und den Geschäftsbesatz erreicht werden. Konzeptionell würde somit ein verkehrsberuhigter „innerer Ring“ entstehen. Ebenfalls zur Verdeutlichung des Innenstadtbereichs sowie zur Reduktion der Verkehre auf der Turmstraße sollen Tempo-30-Streckenabschnitte auf der Gärtner-, Friedrich- und südliche Burgheimer Straße führen. Mögliche Verlagerungseffekte ins Nebennetz rund um das Klinikum (z. B. Stefanien- und Bottenbrunnenstraße) sind dabei zu beobachten. Abkürzungsverkehre sind zu verhindern (z. B. durch bauliche oder gestalterische Maßnahmen).

Perspektivisch werden umfassende Maßnahmen vorgeschlagen, um den Ost-West-Verkehr stärker auf der Bundesstraße zu bündeln und die nördlicheren Parallelachsen (insb. Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße) zu entlasten. Dazu sollte auf einem Abschnitt zwischen Theodor-Heuss-Schule und Goethestraße ein durchgängiger Tempo-30-Abschnitt ausgewiesen werden. Bereits heute gibt es dort zahlreiche sensible Einrichtungen aufgrund derer die Geschwindigkeit abschnittsweise gesenkt wurde. Da ein zusammenhängender Abschnitt jedoch sehr lang wäre, ist ein solcher nach heutigem Stand der StVO – trotz der zahlreichen Vorteile – nur schwierig zu realisieren. Bis 2030 ist allerdings nicht auszuschließen, dass eine rechtlich unkritische Umsetzung ermöglicht wird (vgl. Diskussionen um Regelgeschwindigkeit 30 km/h innerorts). Gegebenenfalls ergeben sich aber auch im Rahmen der Radverkehrsförderung und angesichts eines zukünftig steigenden Fahrradanteils auf der Strecke mehr Möglichkeiten (z. B. Ausweisung als Fahrradstraße). Solange wird die Strecke voraussichtlich als „Flickenteppich“ mit vielen kurzen Tempo-30-Abschnitten verbleiben.

Gleichzeitig könnte bei Ausweisung von Tempo 30 auf der Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße auch den Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans entsprochen und die Bundesstraße

selbst im innerstädtischen Abschnitt verkehrsberuhigt (40 km/h) werden. Durch die 30 km/h auf der Parallelachse würden sich Verlagerungseffekte im Rahmen halten und positive Wirkungen überwiegen. Entlang der Bundesstraße würden sich eine Senkung des Lärmniveaus sowie Erleichterungen der Querbarkeit ergeben. Auch kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses weniger Rückstaus an den Ampeln zu Spitzenzeiten bedeuten. Weitere kleinteilige Verlagerungen ins Nebennetz (z. B. Feuerwehrstraße) sind auch hier zu beobachten und ggf. durch bauliche Maßnahmen einzudämmen. Ausdrücklich sei nochmals die Kombination aus 30 km/h auf der Dinglinger Hauptstraße und den 40 km/h auf der Bundesstraße betont, denn eine alleinige Geschwindigkeitssenkung auf der B 415 hätte negative Auswirkungen auf die Parallelachsen zur Folge, welche primär entlastet werden sollten.

3.3.2 C2 Gestaltung von Straßenräumen

Der VEP verfolgt allgemein das Ziel, den Umweltverbund zu stärken und dadurch die Pkw-Verkehrsmengen sowie den Parkdruck auf den Straßen zu senken und besonders im innerstädtischen Bereich die Aufenthaltsqualität zu steigern. Durch geeignete Maßnahmen sollen daher vor allem die Innenstadt, die Kernbereiche der Stadtteile sowie die bewohnten Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr entlastet werden (vgl. z. B. C1).

Wirksame Verbesserungen im Umweltverbund sind teilweise erst möglich, wenn Flächen im Verkehrsraum neu organisiert und verteilt werden (z. B. für Radwege/Radfahrestreifen oder für sichere Fußgänger-Querungsmöglichkeiten). Durch Umgestaltung und Neuverteilung des Straßenraums können Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen baulich und gestalterisch verdeutlicht und somit intuitiver/nachvollziehbarer und besser akzeptiert werden.

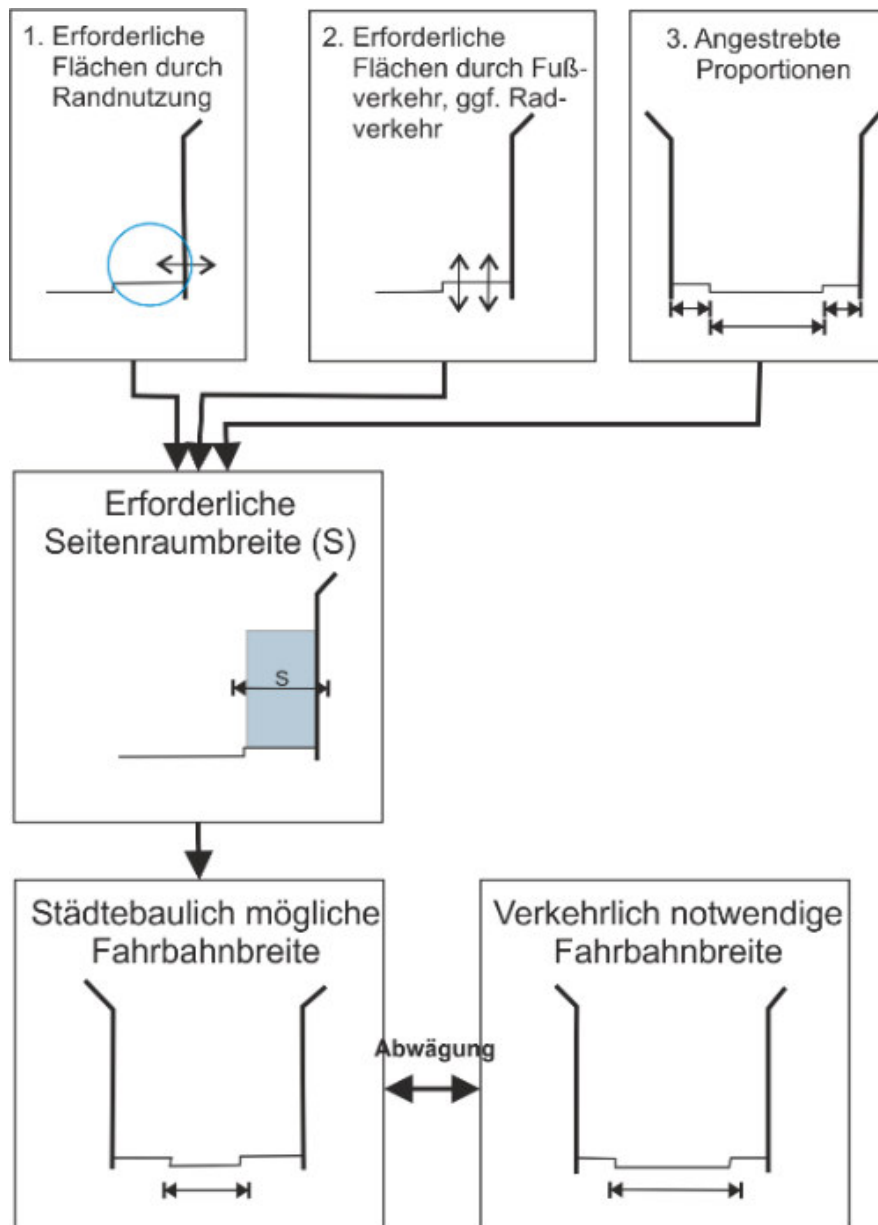
Bei allen Maßnahmen muss jedoch berücksichtigt werden, dass auch zukünftig motorisierte Individualverkehre und Wirtschaftsverkehre stattfinden werden. Ziel ist daher meist nicht die komplette Unterbindung von Kfz-Verkehren, sondern ihre Reduzierung durch attraktive Alternativen sowie die optimierte und umweltverträgliche Führung und Abwicklung aller verbleibenden Kfz-Fahrten angepasst an die Funktion des jeweiligen Straßenraums.

Für eine integrierte und verträgliche Straßenraumgestaltung ist das Prinzip der städtebaulichen Bemessung (siehe Abbildung 23) seit langem Stand der Technik bei den Regelwerken für die Verkehrs- und Straßenplanung in Deutschland. Auch in der Stadt Lahr wird dieses Prinzip bei Neubauten zu meist angewendet und sollte ebenfalls im Bestand Schritt für Schritt umgesetzt werden:

Hiernach sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d. h. Fahrbahn, Radverkehrsanlagen) zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Seitenraumverkehre (Fußgänger, ggf. auch Radfahrer) sowie Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind. Hieraus wird die erforderliche Seitenraumbreite ermittelt, die gleichzeitig die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite definiert. Letztere wird schließlich mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite abgewogen.

Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung von Straßenräumen sollte Leitbild für das bestehende Straßennetz in Lahr sein, auch wenn der Idealzustand einer Flächenaufteilung von 30:40:30 nachträglich in vielen Fällen nur langfristige Perspektive sein wird (insb. bei Beteiligung übergeordneter Baulastträger). Bei der Planung von Straßen sind die je nach Straßenraum und Verkehrsbelastung (Bedeutung für den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) unterschiedlich gewichteten Aspekte der Verbindungs-, Erschließungs- sowie der Aufenthaltsfunktion (für alle Verkehrsteilnehmenden) zu betrachten.

Abbildung 23: Prinzip der städtebaulichen Bemessung



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2006

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist es, ihre unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden und Anlieger miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei gilt

es, den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr verträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Nutzungsansprüche und Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden einzuschränken.

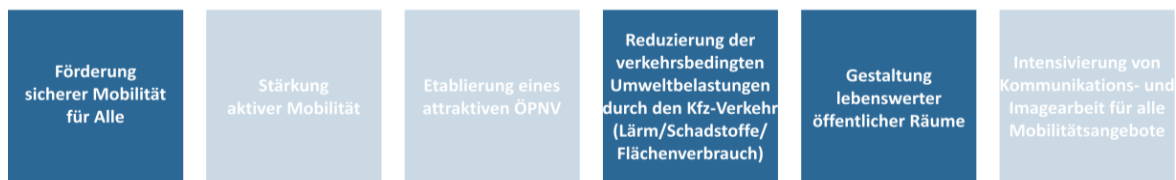
Wie auch in den anderen Maßnahmenfeldern dargestellt, gibt es zahlreiche Möglichkeiten, die Straßenraumgestaltung an die verkehrlichen und sonstigen Anforderungen anzupassen. Neben den ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, (Neu-) Ordnung des Parkens, Einrichtung von Lieferzonen, Radwegeinfrastruktur auf der Fahrbahn) tragen bauliche Maßnahmen zur besseren Integration der unterschiedlichen Straßenraumsprüche bei.

Merkmale der attraktiven Straßen- und Platzgestaltung sind u. a.:

- Breiter Gehweg, geringe Trennwirkung der Straße bzw. ausreichende Querungshilfen
- Sitz- und Aufenthaltsflächen, Bewegungs- bzw. Spielflächen sowie Außengastronomie (so weit dies mit der Nutzungsstruktur der anliegenden Bebauung in Einklang steht) sorgen für eine Belebung des Straßen- und Platzraumes
- Möglichst getrennte, ausreichend dimensionierte Bereiche für Fußgänger und Radfahrer vermeiden Konflikte zwischen den beiden Gruppen
- Einflüsse des Kfz-Verkehrs sind gering (wenig Flächenverbrauch für Fahrbahn und parkende Kfz, möglichst wenig Emissionsbelastung)
- Barrierefreiheit erleichtert die Mobilität für alle Menschen
- insbesondere belebte öffentliche Räume und übersichtliche, helle Gestaltung sorgen für ein hohes Sicherheitsgefühl
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entgegen „wildem“ Abstellen von Fahrrädern
- Begrünung und Bäume tragen zur Verschattung und Abkühlung versiegelter Bereiche bei
- Gepflegte Wege und ansprechendes Stadtmobiliar schaffen positive Sinneseindrücke

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmen sollten zukünftig auf den Straßen in Lahr bei Neubau und Umgestaltungsvorhaben situativ geprüft und eingesetzt werden (teilweise ist dies bereits der Fall, wie z. B. der Mittelstreifen auf der Gärtnerstraße). Ergänzend sind in den Tabellen stets einige konkrete Beispiele aus Lahr genannt, für die die jeweilige Maßnahme in Frage kommen kann.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Umgestaltung von Straßenräumen an Hauptverkehrsstraßen: Die Straßenverträglichkeitsanalyse hat gezeigt, dass in Lahr viele Straßenräume an Hauptverkehrsstraßen durch den ruhenden und fahrenden Kfz-Verkehr geprägt sind. Das Stadtbild sowie die Attraktivitäten

der öffentlichen Räume für andere Verkehrsteilnehmende können dadurch stark beeinträchtigt werden. Dies ist z. B. auf der Lahrer Straße in Sulz und auf weiteren Hauptverkehrsstraßen der Fall.

Aufgrund der wichtigen Verkehrsfunktion für den Kfz-Verkehr und der oft hohen Verkehrsbelastung sind hier zwar entsprechende Räume für den fließenden Verkehr vorzusehen, die weiteren (inner-)städtischen Funktionen sollten jedoch ebenfalls Berücksichtigung finden.

Auch für verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche kommen die Gestaltungsbausteine für innerstädtische Hauptstraßen in Frage. Dabei handelt es sich zwar nicht unbedingt um Hauptverkehrsstraßen und meist ist auch die Verkehrsbelastung deutlich geringer, jedoch sind dies besondere Straßenräume mit vielfältigen Nutzungsansprüchen und hoher Qualität für den Fußverkehr und Einzelhandel. Beispiele sind die Allee- und Schillerstraße (vgl. C1).

Durch welche baulichen Maßnahmen der Straßenquerschnitt von Haupt- und Stadtteilstraßen, insbesondere vor dem Hintergrund der zuvor dargestellten Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten, verändert werden kann, wird in der folgenden Tabelle deutlich:

Tabelle 3: Umgestaltungsmöglichkeiten auf (inner-)städtischen Hauptstraßen

<p>Attraktive Gehwege</p> <p>Stark frequentierte Erdgeschossnutzungen; Hauptverkehrsstraße</p> 	<p>Einengungen</p> <p>Gefahrenbereiche; Eingangsbereiche zu Stadtteilen/-zentren</p> 
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, z. B. Schiller- und Alleestraße - Umfeld Innenstadt - Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße 	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Burgheimer Straße - Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße - Lahrer Straße (Sulz)
<p>Mittelstreifen</p> <p>hohes Fußverkehrsaufkommen; attraktive Erdgeschosszonen</p> 	<p>Niveaugleicher Ausbau</p> <p>hohes Fußverkehrsaufkommen; zentrale Versorgungsbereiche; belebte Ortsdurchfahrten</p> 
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, z. B. Schiller- und Alleestraße - ggf. Turmstraße 	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lahrer Straße (Zentrum Sulz) - weitere Ortskerndurchfahrten
<p>Aufenthaltsbereiche</p> <p>Zentren und Ortskerne; Entlang von Hauptfußwegen</p> 	<p>Attraktive Radabstellanlagen</p> <p>durch Einzelhandel geprägte Bereiche</p> 
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innenstadt - Ortsteil-/Quartierszentren - Plätze und zentrale Knotenrandbereiche 	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, z. B. Schiller- und Alleestraße - Kaiserstraße - Rathausplatz/Urteilsplatz

Quelle: Eigene Darstellung

- Umgestaltung von Straßenräumen in Wohnquartieren: Neben den zentralen Hauptverkehrsstraßen, an denen sich viele Funktionen bündeln, sind aber auch die Wohnstraßen in den Quartieren oftmals stark durch den Kfz-Verkehr und ein Missverhältnis in der Straßenraumaufteilung geprägt (z. B. Feuerwehrstraße, Königsberger Ring). Hier sollten klar die Belange anderer Verkehrsmittel und -teilnehmenden in den Vordergrund rücken.

Die Gestaltung von Wohnquartieren beeinflusst das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerschaft. Zumeist steht das eigene Kfz vor der Haustür und kann häufig – aufgrund einer autoorientierten Straßenraumgestaltung – direkt und ohne größere Umwege zum Zielort genutzt werden. Demgegenüber sind die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr häufig deutlich ungünstiger (insb. schmale Wegeinfrastruktur, unattraktive oder fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder). Daher fällt die Verkehrsmittelwahl auch bei kurzen Wegen häufig auf das Kfz, obwohl diese gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. In Wohnquartieren ist daher auf eine hohe Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr zu achten, während eine gradlinige bzw. direkte Kfz-Erreichbarkeit möglichst eingeschränkt werden sollte. Dies führt zudem dazu, **unerwünschten Fremd- und Schleichverkehr zu reduzieren**, da die Durchfahrt unattraktiver wird und die Anwohner entlastet werden.

Eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Wohnquartieren verbessert die Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs und erhöht die Aufenthaltsqualität und Sicherheit von Wohnstraßen, insbesondere auch für Kinderspiel. Bei Neubaugebieten und Umbau im Bestand ist daher für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter und nahmobilitätsfreundlicher Ausbau zu empfehlen.

In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für Verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo-30-Zonen sinnvoll. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden. Je nach Größe des Wohnquartiers sollte auf eine möglichst direkte bzw. durchlässige und attraktive Wegeföhrung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine gute Erschließung mit dem ÖPNV geachtet werden. Ansätze des autoreduzierten Wohnens sind dabei ebenfalls zu prüfen – wo viele der im VEP benannten Maßnahmenfelder ansetzen.

Für bestehende Wohnstraßen ist hingegen ein vollständiger Umbau aufgrund der hohen Investitionskosten abseits der üblichen Decken- oder Kanalsanierungszyklen schwierig umzusetzen und für einige Stadtbereiche mit einem städtebaulich gewachsenen Erscheinungsbild auch nicht immer wünschenswert. Es bieten sich dort meist punktuelle Maßnahmen an, die vergleichsweise schnell und unaufwändig installiert werden können (z. B. Versätze, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen etc.).

Diese kleinteiligen, meist baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Qualitätssteigerung im Sinne der Nahmobilitätsförderung in Wohnstraßen werden in dem in der folgenden Tabelle dargestellten Baukasten ersichtlich:

Tabelle 4: Umgestaltungsmöglichkeiten für Straßen in Wohnquartieren

<p>Einengung</p> <p>Fahrspurverengung durch Begrünungselemente od. Möblierung; Geschwindigkeitsreduzierung</p> 	<p>Querungsstellen</p> <p>Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA</p> 
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Königsberger Ring - Mietersheimer Hauptstraße 	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stefaniestraße - Mietersheimer Hauptstraße - Breisgaustr. (Zugang Seepark)
<p>Fahrradstraße</p> <p>Bevorrechtigung & Bündelung des Radverkehrs</p> 	<p>Aufpflasterung & Markierung</p> <p>Deutliche Temporeduzierung an Knotenpunkten; Höhenunterschied oder nur Belagswechsel; Markierungen: Tempo 30, Kinder</p> 
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ggf. Dinglinger Hauptstraße - Radhaupt- u. Nebenrouten, vgl. Teilkonzept Radverkehr (i.A.) 	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sulzbergstraße - Feuerwehrstraße - Bottenbrunnen-/Stefaniestraße
<p>Gehwegüberfahrt</p> <p>Vorrang und niveaugleiche Querung für Fußgänger; Verkehrsberuhigung; Straßennetzhierarchisierung</p> 	<p>Niveaugleicher Umbau</p> <p>Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung; insb. bei Neubaugebieten oder Fahrbahn-/Kanalsanierung</p> 
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nord-Süd-Stiche zw. Dinglinger Haupt-/Kaiser- und Schwarzwaldstraße (z. B. Jamm-/Geigerstr.) - Einmündungen zu vorfahrtberechtigten Sammelstraßen 	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohnstr., VBs („Spielstraßen“) - Innenstadt (z. B. Bismarckstraße, Metzgerstraße, Obststraße)

<p>Abbindung von Straßen</p> <p>Diagonalsperren, Durchfahrtsverbote, Einbahnstraßen; Widerstand für Kfz, durchlässig für Fuß- und Rad; Aufenthaltsqualität schaffen</p> 	<p>Spiel-/Aufenthaltsbereiche</p> <p>Verkehrsberuhigter Bereich; Punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- & Aufenthaltsbereiche</p> 
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rathausplatz, Urteilsplatz - Lahrer Wohnquartiere eher wenig Potenzial (keine Blockbebauung) 	<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohnstr., VBs („Spielstraßen“) - Ränder übergroßer Knoten - Umfeld von Schulen und Kitas - Versorgungszentren - Innenstadt und Ortskerne
<p>Mobilpunkt</p> <p>Angebot Carsharing, attraktive Radabstellanlagen, Leihfahrradangebot, Bushaltestellen</p> 	
<p>Beispielhafter Anwendungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vgl. B 2 	

Quelle: Eigene Darstellung

- Verhinderung unerwünschter Verlagerung von Verkehren ins Nebennetz: Wie bereits bei der Gestaltung von Wohnstraßen angesprochen, kann die bauliche Gestaltung der Straßenräume dazu beitragen, eine unerwünschte Verlagerung von Verkehren ins Nebennetz zu verhindern. Auf Hauptverkehrsstraßen kann sich durch z. B. gesenkte Fahrgeschwindigkeiten (vgl. C1) oder aber temporäre Rückstaus an LSA-Knoten eine subjektiv als höher empfundene Fahrzeit ergeben, so dass Verkehrsteilnehmende beginnen, alternative „Schleichwege“ zu suchen. Sofern die Zufahrten in diese dafür in Frage kommenden Nebenverbindungen verengt werden und in Folge deren Straßenräume derart gestaltet sind, dass schnelles Durchfahren nicht möglich ist, können dieser Effekt deutlich reduziert und die Anwohnenden geschützt werden. Zusätzlich profitieren sie von attraktiveren und sicheren öffentlichen Räumen im direkten Wohnumfeld. Dies kann z. B. durch ebenerdige Gestaltung, Fahrbahnverschwenkungen und -verengungen, Anordnung von Seitenraumparken, Straßenmobiliar, Bepflanzung und Spielgeräte erfolgen. Auch die Ausweisung von Fahrradstraßen, verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen kann unerwünschten Pkw-Verkehr von der Durchfahrt abhalten.

In Lahr kommen solche Maßnahmen unter anderem auf der Feuerwehrstraße, Bottenbrunnenstraße, Stefaniestraße in Frage. Dies sind Straßenräume, die auch als Alternative zu den stärker belasteten Hauptverkehrsstraßen genutzt werden. Bei Umsetzung des Geschwindigkeitenkonzeptes sind solche Straßenabschnitte besonders zu beobachten.

Bei allen Maßnahmen sind die Durchfahrtsmöglichkeiten für den Rettungsdienst und ggf. Busverkehr zu beachten.

3.3.3 C3 Entwicklung eines Schwerverkehrs- und Lieferroutenkonzeptes

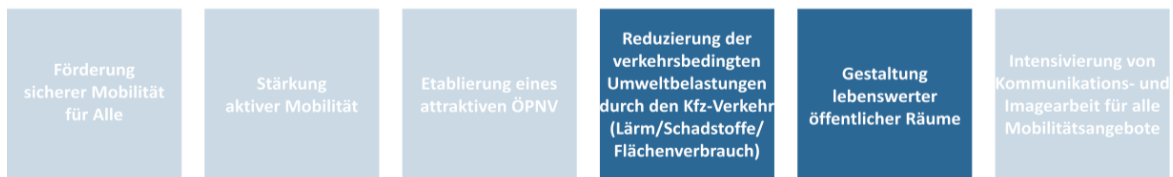
In Lahr konzentriert sich der Wirtschaftsverkehr besonders auf die Autobahn und die westlichen Gewerbegebiete um das Flughafengelände. Dort kann dieser auch weitgehend stadtverträglich abgewickelt werden. Konflikte mit städtischen Nutzungen bzw. nennenswerte Belastungen von Anwohnern durch den Liefer- und Schwerverkehr entstehen überwiegend erst östlich der B 3. Dort liegt der Hauptsiedlungskörper der Stadt inkl. der Innenstadt; die dortigen Hauptverkehrsstraßen führen durch Misch- und Wohnbebauung. Vor allem die Ortsdurchfahrten der Ost-West-Achse (z. B. die B 415, die Schwarzwaldstraße und die Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße sowie die Tramplerstraße) und die Straßen rund um die Innenstadt (z. B. Turmstraße, Goethestraße, Friedrichstraße) werden durch den Wirtschaftsverkehr belastet.

Der (über-)regionale Lieferverkehr wird ziel- und nutzungsgerecht auf der B 415 gebündelt. Allerdings verläuft die Bundesstraße südlich der Innenstadt und in den östlichen Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach – als einzige Durchgangsverbindung zwischen Schuttertal und A 5 – durch eng bebauten Gebiet, was dort zu gesteigerter Lärm- und Luftbelastung sowie geminderter Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit (z. B. bei Querungen) führt. Aus diesem Grund konnten die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten in den Stadtteilen bereits auf 40 km/h reduziert werden, was den Schwerverkehr zwar beruhigt, jedoch nicht reduziert oder verlagert.

Nördlich der B 415 und rund um die Innenstadt ist der Wirtschaftsverkehr in der Lahrer Innenstadt insbesondere durch zielbezogene Anlieferverkehre und Zustelldienste der dortigen Geschäfte und Unternehmen sowie private Zulieferungen (vgl. C8) geprägt.

In Form einer konzeptionellen Kartendarstellung (Abbildung 24) wurde im Rahmen des VEP die Sensibilität der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen bewertet. Auf dieser Grundlage ist eine direkte und schnelle Anbindung der Gewerbegebiete – jedoch unter Berücksichtigung der sensiblen Gebiete und Wohnbevölkerung – abzuleiten. Dies ermöglicht die Herausbildung von Maßnahmen zum Schutz vor negativen Wirkungen des (Wirtschafts-)Verkehrs. Sensible Bereiche, in denen andere Belange vorliegen, aber Schwerverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, werden ersichtlich (z. B. die Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße, Turmstraße oder die Durchfahrten B 415 Kuhbach und Reichenbach). Durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Temporeduzierungen, Logistikkonzepte oder der Einsatz alternativer Verkehrsmittel) sollen die negativen Auswirkungen insbesondere dort zukünftig minimiert werden. Um keine zusätzlichen Belastungen im weiteren Straßennetz bzw. nach Möglichkeit auf den sensiblen Streckenabschnitten zu erzeugen, ist das Konzept der Schwerverkehrs- und Lieferrouten bei zukünftigen Ausweisungen von Gewerbegebieten oder der Ansiedlung von Nahversorgern zu berücksichtigen.

Zielbezug



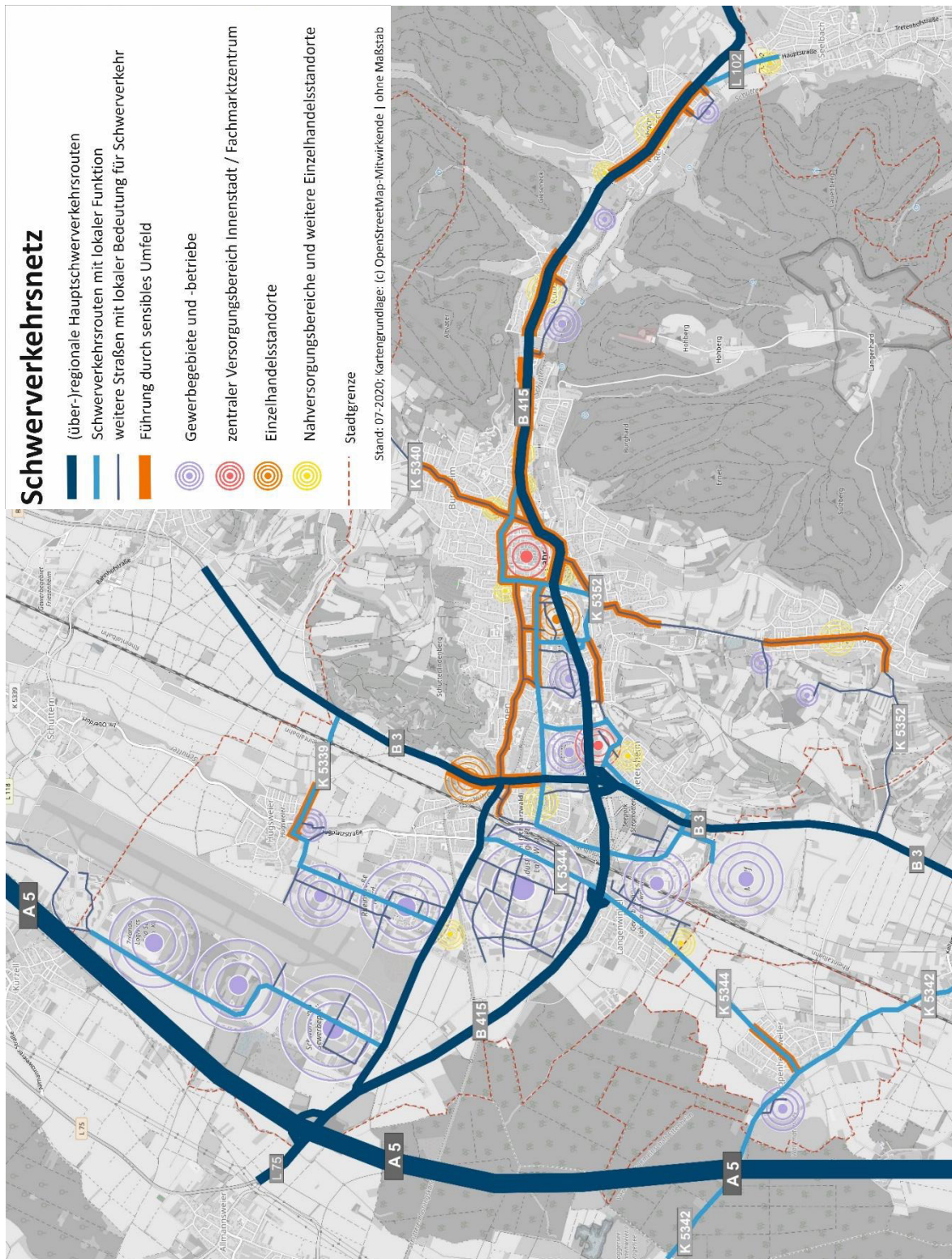
Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Konzeptionelle Gegenüberstellung von Schwerverkehrs- und Lieferrouten und sensiblen Gebieten: es wurde ein „Schwerverkehrs- und Lieferroutennetz“ erarbeitet. Die Karte stellt eine konzeptionelle Gliederung auf Grundlage der Analyse dar. Diese kann im weiteren Planungsprozess weiterentwickelt und ggf. angepasst werden. Dabei sollten auch ansässige Unternehmen sowie Einzelhandels- und Wirtschaftsverbände bei der Abstimmung von Lieferrouten und Anfahrtswegen beteiligt werden. Auf dieser Grundlage soll die Stadt Lahr das Vorrang- und Ausschlussnetz sowie Maßnahmen zur Reduzierung negativer Wirkungen ausarbeiten und bei Veränderungen sowie i. R. einer Wirkungskontrolle stetig aktualisieren.
- Ausschilderung von Lieferrouten: Zur besseren Orientierung der Anlieferer bietet sich die Ausschilderung von Lieferrouten an. Dadurch können sensible Abschnitte, die umfahren werden sollen, besser geschützt werden.
- Berücksichtigung der Lieferrouten bei zukünftigen Planungen und Gewerbeansiedlungen: Die Stadt Lahr soll weiterhin eine verkehrsreduzierende Standortentwicklung und Flächenplanung verfolgen. Neben den Anfahrt- und Lieferwegen zu Gewerbeflächen und -betrieben sind dabei auch eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV bzw. Rad von Bedeutung. Da sich die meisten Gewerbeentwicklungsflächen bislang allerdings im Westen der Stadt und somit

in direkter Autobahnnähe befinden, ist durch die dortige Ansiedlung derzeit nicht mit einer stärkeren Verkehrsbelastung sensibler Stadtbereiche zu rechnen.

- Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung oder Verlagerung: Abgeleitet aus dem Wirtschaftsverkehrsnetz wurden konfliktträchtige Straßenabschnitte identifiziert, wo Schwerverkehr und Belange der Anwohner und weiterer Nutzungen in besonderem Konflikt stehen. Hier ist im speziellen die Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung (Bündelung Lieferwege, Fahrtenmanagement, Flächenausweisung) oder Verlagerung (auf unsensiblere Strecken oder andere Verkehrsmittel) erforderlich. Dort wo dies nicht oder nur in geringem Maße möglich ist, sollte zumindest der **Schutz bzw. die Minderung der negativen Folgen** (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung (vgl. C1), Fahrbahnsanierung, temporäre Fahrverbote, passiver Lärmschutz) das Ziel sein.

Abbildung 24: Schwerverkehrs- und Lieferroutennetz – konzeptionellen Gliederung



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

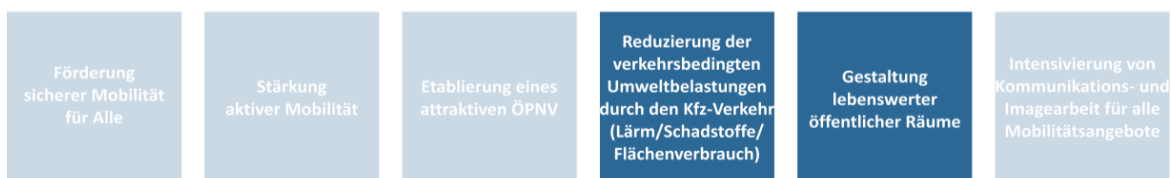
3.3.4 C4 Entlastung durch moderne City-Logistik

Der wachsende Waren- und Wirtschaftsverkehr in Städten wird heute überwiegend mit Dieselfahrzeugen durchgeführt, deren schädliche Emissionen (Feinstaub, Lärm) im innerstädtischen Bereich besonders belastend sind. Insbesondere für die Lahrer Innenstadt ist der Wirtschaftsverkehr – und v. a. der Verkehr der Logistikdienstleister – eine Herausforderung. Einige Städte erarbeiten aktuell entsprechende City-Logistik-Konzepte oder versuchen sich an einzelnen (innovativen) Logistikan-sätzen und -lösungen, um zwar das wachsende Verkehrsaufkommen in diesem Sektor stadt- und umweltverträglicher zu machen, aber auch um den differenzierenden Kundenansprüchen und dem Bedeutungsgewinn von individuellen Serviceleistungen des Lieferns und Abholens gerecht zu werden.

Für Lahr stellt sich neben den ohnehin komplexen Aufgaben der Stadt- und Verkehrsplanung im Innenstadtbereich, wo die Flächenkonkurrenzen und Nutzungsansprüche verschiedener Verkehrs-träger am stärksten sind, die Aufgabe, die o. g. Verkehre bestmöglich abzuwickeln. Dabei geht es vor allem um die Feindistribution im Waren- und Wirtschaftsverkehr, also die „letzte Meile“.

Die Stadt Lahr ist an dieser Stelle vor allem als „Treiber“ zu sehen und steht insbesondere bei Informations-, Überzeugungs- und Koordinationsarbeiten in der Verantwortung. Die städtische Stadt- und Verkehrsplanung wird die aktuellen Entwicklungen des Logistiksektors und die damit verbun-den Wirkungen auf den öffentlichen Raum nicht alleine auffangen können – muss aber die entspre-chenden Rahmenbedingungen schaffen und Impulse geben.

Zielbezug



Bausteine/Einzelfmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- City-Logistik-Konzept: Ein umfassendes Konzept sollte durch einen spezialisierten externen Gutachter begleitet und unterstützt werden. Eine langfristige Strategie steht hier im Zentrum und ist eng mit rechtlichen Fragestellungen verbunden. Gleichzeitig sind solche Konzepte unter Beteiligung der größeren KEP-Dienstleister zu erarbeiten. Auch die Beteiligung von relevanten Akteuren in der Lahrer Innenstadt scheint ratsam. Aktuell sind solche Konzepte vor allem in Großstädten in Bearbeitung (z. B. Hamburg und Bielefeld) und starten hier mit diversen Pilotprojekten.
- Umschlagsplatz: Voraussetzung für die stadt- und umweltverträgliche Feindistribution des Waren- und Wirtschaftsverkehrs ist ein entsprechender Umschlagsplatz. Ein Multi-User Mirco Hub kann bspw. von mehreren Dienstleistern gemeinsam genutzt werden, wodurch sich u. a. Kostenvorteile ergeben, und befindet sich in der Regel in Innenstadtnähe an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Gärtnerstraße, Friedrichstraße). Die Feinverteilung auf der

„letzten Meile“ in der Innenstadt von Lahr findet dann bspw. über Lastenfahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge statt (z. B. Forschungsprojekt „KoMoDo“ in Berlin). Bei Flächenmangel können auch Multi-Use-Lösungen in innerstädtischen Parkieranlagen möglich sein. In Lahr ergeben sich bereits tagsüber Auslastungsreserven in den innerstädtischen Parkhäusern – nachts sind diese Reserven noch größer. Ein solches Nutzungskonzept wird aktuell im Forschungsprojekt „Park_Up“ in Stuttgart erprobt. Auch hier findet die Feinverteilung über Lastenfahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge statt. Die Flächenverfügbarkeiten und das Interesse / die Bereitschaft der Logistikdienstleister ist durch die Stadt zu prüfen.

- Lastenfahrräder bringen für Logistikdienstleister aber auch für den ortsansässigen Einzelhandel bspw. in den engen Gassen der Innenstadt durch die flexible Anwendung einige Vorteile mit sich. Insbesondere die Kombination mit Elektroantrieben hat die Einsatzmöglichkeiten eher schwerer Lastenfahrräder deutlich erweitert und die Reichweite sowie die Geschwindigkeit erhöht. Geräuscharm und abgasfrei sind sie ohnehin. Lahr fördert bereits den Lastenradgebrauch für Private. Eine zukünftige Ausdehnung auf Gewerbetreibende ist anzustreben (z. B. die Stadt Wiesbaden und der Versorger ESWE bezuschussen 25 % des Kaufpreises – max. 1.000 € – eines neuen E-Lastenfahrads und auch das Land Baden-Württemberg hat ein Förderprogramm aufgesetzt).
- Elektromobilität: Elektroautos wird aktuell in Lahr beim Parken bereits ein Vorteil eingeräumt. Im Waren- und Wirtschaftsverkehr ist auch ein Parkausweis für emissionsfreie Logistikdienstleister und Handwerker möglich. Neben den herkömmlichen Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr können unter Berücksichtigung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) privilegierte Elektrofahrzeuge von registrierten Dienstleistern und Handwerkern vorgehalten werden.
- Rahmenbedingungen: Neben der Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur für bspw. die Lastenfahrräder (vgl. Radverkehrskonzept) und die Elektromobilität (vgl. D3) sind weitere Einschränkungen des herkömmlichen Waren- und Wirtschaftsverkehrs zu empfehlen. Eine weitere Beschränkung der Freigabezeiten für Liefer-Kfz in der Innenstadt/Fußgängerzone kann bspw. den uneingeschränkten Lieferverkehr per Lastenrad fördern.
- Paketservice: Private Paketempfangsanlagen auf privatem Grund stehen nur einem bestimmten Kundenkreis zur Verfügung und können städtebaulich-gestalterisch gut integriert werden. Eine Paketabholung oder auch eine Retourenaufgabe kann jederzeit durch den Kunden erfolgen – Fehlzustellungen können somit reduziert und dadurch anfallende Fahrten vermieden werden. Einsatz finden sie in größeren Wohngebäuden, was bei der Bauleitplanung mitberücksichtigt werden kann. Öffentliche Quartiersboxen stehen demgegenüber auf öffentlichen Grund und können insbesondere an Mobilitätsstationen (vgl. B2) in Mobilitätsketten eingebunden werden und gleichzeitig eine synergetische Flächennutzung mit sich bringen. Beide Systeme sind sowohl im Innenstadtbereich von Lahr als auch in den Stadtteilen denkbar.

3.3.5 C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt

In der Innenstadt liegt derzeit eine grundsätzlich komfortable Ausgangslage hinsichtlich der Verfügbarkeit und Auslastung von Parkieranlagen vor (Ergebnis der VEP-Bestandsanalyse und des

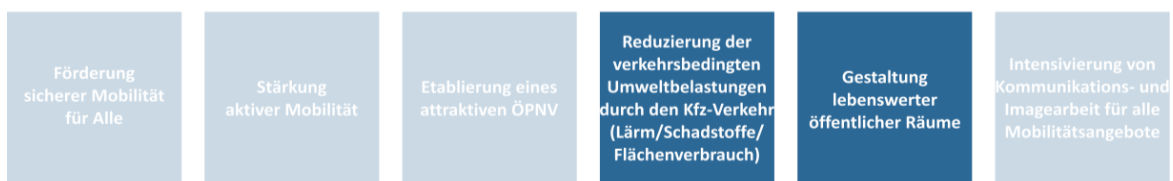
Parkraumkonzepts für die Innenstadt von Lahr). Diese leichte Zugänglichkeit begünstigt jedoch eine etablierte und häufige Nutzung des Kraftfahrzeugs für Erledigungen in der Innenstadt. Hinzu kommen weitere straßenbegleitende Parkstände im öffentlichen Raum der Innenstadt, die sich in ihrer tariflichen Ausgestaltung kaum zu den Parkmöglichkeiten der Parkieranlagen unterscheiden. Lediglich durch die Beschränkung der Parkdauer zur Vermeidung von längerem Parken über mehrere Stunden tut sich ein Unterschied auf.

Die nicht vorhandenen bzw. marginalen Unterschiede in der Tarifgestaltung und die objektiv geringen aber häufig subjektiv wahrgenommenen Standortvorteile der straßenbegleitenden Parkstände bedingen Parksuchverkehr und beeinflussen die effiziente Auslastung der Parkieranlagen negativ. Gleichzeitig bringen einige straßenbegleitende Parkstände in Lahr Nachteile mit sich und schränken bspw. die Aufenthaltsqualität, die Barrierefreiheit oder die Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmer ein (z. B. in Teilen der Lotzbeckstraße).

Aus diesen Gründen ist die Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt von Lahr ein bedeutender Hebel, um „nachhaltig mobil“ gemäß dem Leitmotiv des VEP zu sein. Die Weiterentwicklung zielt darauf ab, den begrenzten städtischen öffentlichen Raum nicht mehr vorrangig dem Kfz-Verkehr zuzuschreiben, sondern neue attraktive und sichere Räume für Fußgänger, Radfahrer und solche Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, zu schaffen. Davon profitiert nicht nur der Umweltverbund, sondern auch der innerstädtische Einzelhandel, der – im Gegensatz zur Konkurrenz auf der „grünen Wiese“ oder dem wachsenden Online-Handel – mit einem Einkaufserlebnis und realen Begegnungen punkten kann. Hauptargument für letzteren ist insbesondere auch die Tatsache, dass durch weniger Stillstand in Form von parkenden Pkw die Passanten- und damit auch Kundenfrequenz erhöht werden kann.

Darüber hinaus ist die Gebührengestaltung ein intensiv diskutiertes Thema, weshalb die Notwendigkeit und der sich vielfältig entfaltende Mehrwert für den Innenstadtbereich, die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer gut kommuniziert werden muss. Gleichzeitig entfalten viele Pull-Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans (z. B. aus dem Handlungsfeld ÖPNV) aber auch anderer Teilkonzepte (z. B. Radverkehr) ihre größte Wirkung, wenn an anderen Stellen auch Push-Maßnahmen umgesetzt werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt von Lahr als zentraler und steuernder Hebel: Grundprinzip für die effiziente Steuerung des ruhenden Verkehrs sowie

die Aufwertung des öffentlichen Stadt- und Straßenraums (vgl. C2) muss es sein, die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum (deutlich) höher zu gestalten als auf den vorhandenen Parkieranlagen. Dabei ist eine Vereinheitlichung der Tarife in den Parkieranlagen anzustreben, um eine stark unterschiedliche Nachfrage und damit verbundenen Mehrverkehr zu vermeiden (da kein „klassisches“ dynamisches Parkleitsystem vorhanden, vgl. C6)

- Anpassung der Tarifstruktur: Um eine Verlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltbunds zu erreichen, ist auch eine Erhöhung entsprechender Parktarife nötig. Daher sollte diese in Relation zur ÖPNV-Tarifstruktur gebracht werden (aktuell: Hin- und Rückfahrt mit Einzelfahrschein Stadtgebiet 5,30 € vs. 120 Minuten Parken in der Innenstadt i. d. R 2,00 €)
- Multi-Use-Lösungen: Zu prüfen ist, in wie weit die Parkieranlagen zu Zeiten geringer Auslastung effizienter genutzt werden können. Nächtliche Freigaben bzw. Angebote für Anwohner oder die Freigabe einer bestimmten Fläche für Logistik- und Paketunternehmen für den Umschlag von Waren auf der „Letzten Meile“ bspw. per Lastenfahrrad (z. B. aktuelles Forschungsprojekt „Park-Up“ in Stuttgart, vgl. C4)
- Privilegiertes Parken: Zu prüfen ist, wie weit aktuelle Privilegien (z. B. 3 Stunden gebührenfreies Parken für Elektroautos im öffentlichen Straßenraum) beim ruhenden Verkehr ausgeweitet werden können, um entsprechende Rahmenbedingungen für umweltschonende und nachhaltige Mobilität zu stärken. Privilegierte Parkflächen für elektromobiles Handwerk und Gewerbe (z. B. Düsseldorf, vgl. C 4 oder Carsharing-Fahrzeuge, vgl. D3) als einfacher Ansatz zur Einflussnahme auf die Fahrzeugwahl von privaten Unternehmen, aber auch Privater.
- Weiterentwicklung des Bewohnerparkens: Nach der o. g. Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt sollte auch das vorhandene Bewohnerparken kontinuierlich evaluiert und ggf. bedarfsgerecht angepasst werden (bspw. durch generelle räumliche Ausweitung oder Angebote für Anwohner in den Parkieranlagen etc.).

3.3.6 C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems

In den Bestandsanalysen des VEP wurde Verbesserungsbedarf beim vorhandenen Parkleitsystem festgestellt. Der Verbesserungsbedarf fußt nicht auf der Gestaltung oder der Logik des statischen Parkleitsystems, sondern in der Ansprache der eigentlichen „Nutzer“. Die Grundintention eines Parkleitsystems ist es, den Fahrzeugführer auch ohne Orts- und Streckenkenntnis kontinuierlich bis zum Parkziel zu führen. Nutzer sind in Teilen Kunden des Einzelhandels, aber in erster Linie Besucher und Gäste der Stadt Lahr.

Stadtfunktional zusammenhängende Parkbereiche wurden durch das bestehende statische Parkleitsystem bereits gebildet und in den Farben Rot, Blau und Gelb dargestellt. Was fehlt – und das ist für Besucher und Gäste der Stadt entscheidend – sind so genannte Ankündigungstafeln an den Ortseingängen, mit denen auf das Parkraumangebot und die dahinterstehende Systematik aufmerksam gemacht wird.

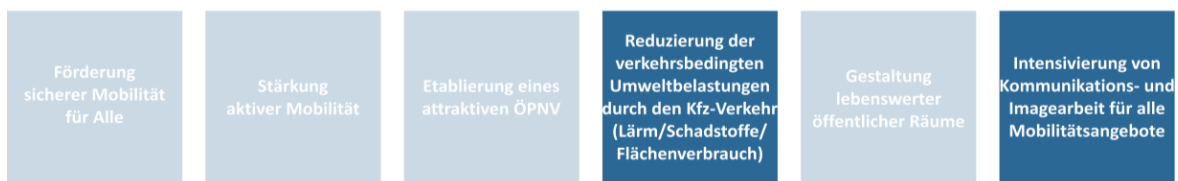
Das statische Parkleitsystem gibt ausschließlich Hinweise auf die Lage der Parkieranlagen. Eine frühzeitige Information über die freien Parkplätze ist damit nicht verbunden, weshalb auch der unerwünschte Parksuchverkehr nur bedingt reduziert werden kann. Letzteres scheint für Lahr vor allem vor dem Hintergrund der unterschiedlich stark nachgefragten Parkieranlagen im Innenstadtbereich (vgl. eigene Erhebung 2019) ein Ansatzpunkt, um Fahrten im sensiblen Innenstadtbereich zu vermeiden. Aufgrund des erst vor kurzem modernisierten statischen Parkleitsystems und der zunehmenden Digitalisierung wird von der Empfehlung eines „klassischen“ dynamischen Parkleitsystem abgesehen. Vielmehr ist die Optimierung des statischen Parkleitsystems umzusetzen und die aktuellen Entwicklungen der Parking-Apps aufzugreifen.

Abbildung 25: Ankündigungstafel in Hamburg



Quelle: Planersocietät

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- **Entwurf und Aufstellung von Ankündigungstafeln an den Ortseingängen:** Entwurf und Aufstellung entsprechend der Systematik bzw. Farbkodierung des aktuellen Parkleitsystems (z. B. B 415 Eingang zur Kernstadt, Burgbühlstraße, Rheinstraße)
- **Parking-App:** Beratung und Prüfung der technischen Voraussetzungen für die Integration von Parkieranlagen in ein „digitales Parkleitsystem“ einer Plattform über Sensoren⁵. Ziel ist es vor allem, Parksuchverkehre durch Echtzeitinformationen zu reduzieren. Darüber hinaus können auch Parkgebühren digital beglichen werden (z. B. Park and Joy in Ettlingen).
- **Ergänzung des aktuellen Parkplatz-Flyers:** Eine Ergänzung um die Erläuterung der vorhandenen Parkleitsystematik (bzw. Farbkodierung) des aktuellen Parkleitsystems sowie die Möglichkeit zur Nutzung einer entsprechenden Parking-App.

⁵ Aktuell werden Sensoren verstärkt auf Parkplätzen von Supermärkten eingesetzt, um das Langzeitparken zu verhindern und bswp. Verlagerungseffekte aus einer nahräumlichen Parkraumbewirtschaftung zu mindern.

3.3.7 C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum

Nicht nur in der Innenstadt führen abgestellte Fahrzeuge zu Einschränkungen im öffentlichen Raum. Auch in den Stadtteilen oder an sensiblen Orten im Stadtgebiet hat sich regelwidriges Parken beispielsweise auf Gehwegen oder an Knotenpunkten etabliert, wodurch weitere Einschränkungen wie schlechtere Sichtbeziehungen verursacht werden. Teilweise schränkt aber auch das legale oder legalisierte Parken die Nutzbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer und die Gestaltung des öffentlichen Raums stark ein.

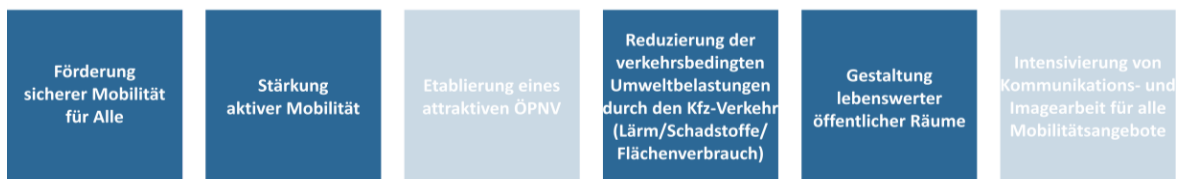
Seit dem Jahr 2019 geht die Stadt Lahr nach einem entsprechenden Gremienbeschluss gegen das Gehwegparken vor und sanktioniert das Parken auf Gehwegen grundsätzlich, sofern es nicht mittels Markierung oder Beschilderung (Einhaltung von 2 m Gehwegrestbreite) erlaubt ist. Mit diesem Vorgehen ist ein erster äußerst wichtiger Schritt getan.

Dennoch können neben der Ordnung des ruhenden Verkehrs auf den Gehwegen abschnittsweise auch durch andere (bauliche) Maßnahmen Verbesserungen für die stadträumliche Qualität erreicht werden. Damit lassen sich dann v. a. Verbesserungen für den Fußverkehr erzielen. Anzustreben ist insbesondere eine Minderung von (Park-)Raumkonflikten durch eine Verringerung des Parkens im öffentlichen Raum und eine Verlagerung auf private Stellplätze oder in bereits bestehende Parkieranlagen (vgl. C 5), um damit den öffentlichen Raum lebenswerter zu gestalten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die aktiven Mobilitätsformen zu stärken.

In Frage kommen dafür besonders sensible Bereiche mit hohem Fußverkehrsaufkommen oder einzelne Straßenabschnitte, in denen das Parken auf Gehwegen (legal oder illegal) besonders etabliert ist. Beispielsweise führen in Bereichen vor Schulen oder an Kreuzungen und Einmündungen, an denen Fußgänger besonders häufig die Straße queren, (ordnungswidrig) abgestellte Fahrzeuge nicht nur zu einem Komfortverlust für Fußgänger. Es ist auch von Gefahren durch eingeschränkte Sichtverhältnisse zwischen Fußgängern und heranfahrenden Fahrzeugführern auszugehen.

Hier bietet sich der Rückgriff auf bauliche Umgestaltungen im Seitenraum an (im einfachsten Fall oder provisorisch zunächst durch Poller oder Anlehnbügel für Fahrräder). Diese können an fraglichen Stellen effektiv verhindern, dass auf Gehwegen geparkt oder auch nur kurzzeitig gehalten wird. In besonderem Maße können diese durch eine ansprechende Gestaltung und Verbindung mit einer professionellen Freiraumplanung auch ganz neue, attraktive Stadträume geschaffen werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Kontinuierliche und stadtweite Durchsetzung des entsprechenden Gremienbeschlusses von 2019: Durchsetzung zur Sanktionierung und Legalisierung des Gehwegparkens mittels Ausweisung unter Einhaltung von 2 m Gehwegrestbreite.
- Kontrolle: Eine effizient angelegte Parkraumbewirtschaftung (vgl. C 5) kann nur funktionieren, wenn auf ihre Einhaltung hingewirkt wird. Ein Einsatz des Personals des Kommunalen Ordnungsdienstes ist daher über die gesamte Bewirtschaftungszeit sowie alle bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in regelmäßigen Intervallen notwendig. Gleiches gilt für die Durchsetzung der o. g. Sanktionierung des illegalen Gehwegparkens. Hierzu sind die personellen Ressourcen zu schaffen/sicherzustellen.
- Effiziente Raumnutzung: Der vorhandene Parkraum kann durch Doppelnutzung (Stellplätze von Einzelhandelsbetrieben stehen beispielsweise nachts Anwohnern zur Verfügung) oder Parksyste me (halb-/vollautomatisch, platzsparend) besser und effizienter genutzt werden. Eine entsprechende organisatorische und konzeptionelle Unterstützung ist sicherzustellen.
- Mehrwert schaffen: Sowohl durch die effiziente Nutzung der vorhandenen Parkierungsanlagen als auch eine Lenkung durch angepasste Tarife (vgl. C 5) sowie die Durchsetzung des o. g. Beschlusses können Reduzierungen der straßenbegleitenden Parkstände einhergehen. Beides sollte im Sinne der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans z. B. für breitere Gehwege, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen, Radinfrastruktur im Längsverkehr, Stadtgrün und Flächenentsiegelung sowie Außengastronomie im Sommer genutzt werden. Die städtebauliche Qualität lässt sich dabei wie bspw. am Vorgehen am Urteilsplatz/Kaiserstraße schon geschehen baulich umsetzen. Hinweise dazu liefert die Fachbroschüre des Umweltbundesamts: „Straßen und Plätze neu denken“. Eine kurzfristige, temporäre oder versuchsweise Umgestaltung mittels einfacher und schnell einrichtbarer Interventionen ist ebenfalls denkbar. In Frage kommen dafür innenstadtnahe Bereiche beispielsweise in der Lotzbeck-, Schiller- oder Bismarckstraße. Beispiele sind Parklets (z. B. in Stuttgart und Wien), die Umgestaltung von Kreuzungsbereichen (z. B. Forschungsprojekt Reallabor GO Karlsruhe!) oder die temporäre bzw. zeitlich begrenzte Umwidmung von Straßenabschnitten (z. B. Sendlinger Straße in München zur Fußgängerzone). Die temporären Aktionen und/oder Verkehrsversuche können die Akzeptanz und Erfolgchancen bzw. die spätere Verstetigung und bauliche Umsetzung stärken.
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen: Freifahrt im ÖPNV an Adventssamstagen fördern statt freiem Kfz-Parken (siehe ebenfalls D2)

3.3.8 C8 Kommunale Stellplatzsatzung

Auch über das geltende Bauordnungsrecht lässt sich der ruhende Verkehr gezielt steuern und der Gedanke „weniger Auto – mehr Umweltverbund“ unterstützen. Nach §37 LBO BW sind bei der Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Anlagen (und anderen Anlagen) – bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist – notwendige Kfz-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des ÖPNV ausreichen. Entsprechendes gilt auch für Fahrradstellplätze. Dabei ist die Verwaltungsvorschrift des

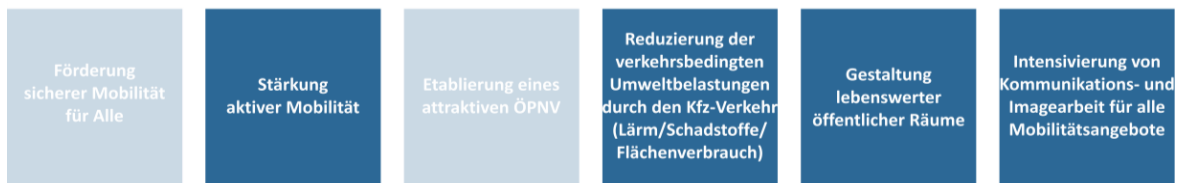
Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV-Stellplätze) zu berücksichtigen.

Mit der aktuellen Landesbauordnung Baden-Württemberg in der Fassung vom 5. März 2010 (mehrfach geändert, zuletzt durch Gesetz vom 18. Juli 2019) hat die Kommune die Chance, den Stellplatzbedarf kommunalspezifisch zu regeln und damit kommunale stadt- und verkehrsplanerische Ziele zu unterstützen. Im Sinne des für Lahr formulierten Zielkonzepts des VEP ist es möglich, die Stellplatzverpflichtung (§ 37 LBO BW) einzuschränken (§ 74 LBO BW) soweit Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Ebenso können mit der Satzung konkrete qualitative Festsetzungen für Fahrradstellplätze von baulichen Anlagen erfolgen.

Per Satzung kann für einen bestimmten Geltungsbereich (Gemeindegebiet oder abgegrenzter Teil des Gemeindegebiets) eine kommunalspezifische Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze und notwendiger Fahrradstellplätze für verschiedene Nutzungen festgelegt werden. Darüber hinaus können Minderungspotenziale des notwendigen Kfz-Stellplatzbedarfs für bestimmte Nutzungen (z. B. geförderter Wohnungsbau) aufgrund von ÖPNV-Erschließungsqualitäten oder durch besondere Maßnahmen der Bauherrschaft beschlossen werden. Auf die Kommune zugeschnittene Anwendung finden solche kommunalspezifischen (Kfz-)Stellplatzsatzungen bspw. in Stuttgart, Freiburg und Tübingen. Dabei ist häufig die qualitativ hochwertige Anbindung an den ÖPNV eine konkrete Voraussetzung für die Minderung des Stellplatzbedarfs, wodurch sich in Lahr ein unmittelbarer und notwendiger Maßnahmenbezug zum Handlungsfeld ÖPNV des VEP ergibt. Zudem können Bauherren oder Investoren durch Anreize motiviert werden, alternative und verkehrsmindernde Mobilitätsangebote bereitzustellen oder zu fördern (Carsharing, Jobtickets, die Schaffung von mehr und qualitätsvolleren Fahrradabstellanlagen als mindestens notwendig, Rahmenbedingungen für E-Mobilität). Bauherren/Investoren, die entsprechende Maßnahmen nachweisen, können Abschläge auf die eigentlich notwendige Zahl der Kfz-Stellplätze geltend machen. Das heißt, sie müssen weniger Parkplätze schaffen und können kostensparsamer bauen/umbauen, wovon auch Mieter durch geringere Mieten profitieren können. Darüber hinaus können sich ökologische (Reduktion des Flächenverbrauchs und der Versiegelung) und gestalterische (positiver Einfluss auf das Straßenbild und den öffentlichen Raum) Benefits entfalten.

Das Instrument der kommunalen Stellplatzsatzung kann einen langfristig erfolgreichen Baustein der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung darstellen. Hierzu ist aufgrund der wenigen vergleichbaren Beispiele kommunale Eigeninitiative gefragt, die der Stadt Lahr in Baden-Württemberg zu einem herausstechenden, zukunftsweisenden Merkmal verhelfen kann. Zusammen mit weiteren Maßnahmen des VEP und anderen Teilkonzepten (z. B. Radverkehrskonzept) unterstützt eine kommunale Stellplatzsatzung zwar die nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung bzw. die „Verkehrswende“, muss zur Entfaltung ihrer Wirksamkeit aber mit flankierenden Maßnahmen (z. B. Radverkehrsförderung und Verbesserungen im ÖPNV) verzahnt werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Identifizierung von Potenzialen für die Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung für Lahr: Aus gutachterlicher Sicht bestehen insbesondere Potenziale im geförderten Wohnungsbau („Lahrer Sozialwohnungsquote“) und bei gewerblichen Nutzungen. Starke Bezüge sind hier vor allem zu den Maßnahmen des ÖPNV und verschiedenen Querschnittsthemen, wie Maßnahmen des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements oder diversen Sharing-Angeboten, aber auch zu den separat geführten Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept (insbesondere qualitätvolle Radabstellanlagen im Sinne des VEP-Ziels) zu schaffen.
- Abstimmung und Definition: konkrete Werte zur Minderung der Stellplätze, notwendige Voraussetzungen (z. B. im Radius von x Metern muss sich mind. eine Haltestelle des ÖPNV befinden und mind. x Fahrten/ Stunde sichern) und Abgrenzung des Geltungsbereichs.
- Ausarbeitung einer Stellplatzsatzung: Ausarbeitung unter Federführung des Stadtplanungsamts.

3.4 D Querschnittsthemen

Das Handlungsfeld D behandelt verschiedene Querschnittsthemen, die die vorangestellten Handlungsfeldern Nahmobilität, ÖPNV und Kfz-Verkehr kombinieren und dadurch verkehrsmittelübergreifende Maßnahmenfelder vorstellen. Neben den bereits vorgestellten „harten“ Maßnahmen, wie einer Neustrukturierung von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen, einer Umgestaltung im Linien- und Tarifsystem des ÖPNV oder einer Veränderung in der Nahmobilität benötigt Lahr zur Erfüllung des Zielkonzepts „weiche“ Maßnahmen, die einen direkten Einfluss auf Verkehrsverhalten, Angebot und Nachfrage besitzen. Es werden weiterführende Ansätze dargelegt, mit denen durch beispielsweise Mobilitätsmanagement, Sensibilisierungsarbeit und Mobilitätsverhaltensänderungen gezielt Veränderungen für Lahr erreicht werden können. Ein Fokus liegt hierbei auf dem Faktor *Mensch*. Auf Grund dessen soll eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie (vgl. D1) für das Stadtgebiet verwirklicht werden und diese in den Planungsprozess integriert werden. Die Integration von Betrieben (vgl. D2a) und Schulen (vgl. D2b) in einem einheitlichen Mobilitätsmanagementkonzept führt zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Mobilitätsinfrastruktur. Durch den Ausbau von Sharing-Angeboten (vgl. D3) und Park- sowie Bike + Ride-Anlagen (vgl. D4) wird ein multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten gefördert. Neben einem veränderten Mobilitätsverhalten zeigt sich auch der kulturelle Wandel zu anderen Antriebsarten bei Verkehrsmitteln. Auf das erhöhte Aufkommen von Elektromobilität wird in einer ganzheitlichen E-Mobilitätsstrategie (vgl. D5) eingegangen. Die Umsetzung des VEP steuert die Stadt Lahr. Ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Umsetzung ist allerdings auch die Integration der Bevölkerung und verschiedener weiterer Akteure. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Service (vgl. D6) können hier Transparenz hergestellt und Annahme gefördert werden.

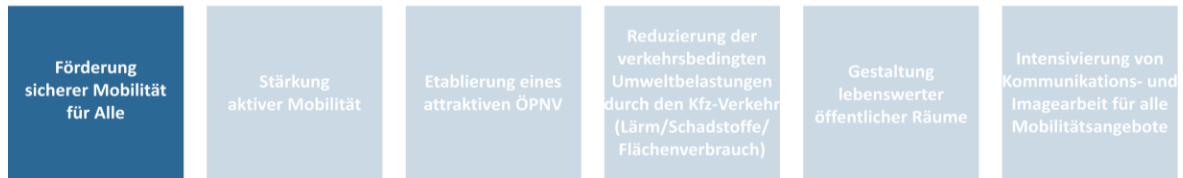
3.4.1 D1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie

Die Analysen zur Verkehrssicherheit zeigen in den vergangenen Jahren zwar einen Rückgang bei der Anzahl von schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmern – im gleichen Zeitraum aber auch einen Anstieg der Anzahl der polizeilich erfassten Unfälle sowie der verunglückten Verkehrsteilnehmer in Lahr. Der Anstieg der verunglückten Verkehrsteilnehmer (absolut) sowie der gleichzeitige Rückgang der schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer (ohne BAB) ist vor allem mit dem technischen und medizinischen Fortschritt in Zusammenhang zu bringen – zwei Faktoren auf die die Stadt Lahr selbst nur wenig Einfluss hat bzw. nehmen kann. Die Straßenverkehrsbehörde in Lahr benennt bei der aktuellen Unterteilung der Verkehrssicherheitsarbeiten folgende bereits vorhandene „Bausteine“:

- Ortstermine mit gesammelten Anliegen verschiedener Art (u. a. konkrete Bürgeranliegen)
- Allgemeine Verkehrsschauen auf Gemeindestraßen (und im klassifizierten Straßennetz gemeinsam mit dem Landratsamt Ortenaukreis und der Straßenmeisterei Lahr)
- Unfallhäufungsstellenverkehrsschau
- Nachtverkehrsschauen
- Sonderverkehrsschauen zu anlassbezogenen Neuregelungen

Daneben sind weitere Arbeitsfelder (vgl. D1a und D1b) sinnvoll, die in ihrer Tendenz früher in die Verkehrssicherheitsarbeit eingreifen (stärker präventiv) und die bisherigen Arbeitsfelder ergänzen sollen. Hierzu sind entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen.

Zielbezug



Bausteine/Einzelfmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Initiierung eines Netzwerkes zur Verkehrssicherheit: Zur Vernetzung der Akteure und Aktivitäten sowie zur mittel- bis langfristigen Entwicklung einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie bietet sich die Initiierung eines Netzwerkes zur Verkehrssicherheit an (z. B. mit regelmäßigem Jour fixe). Neben behördlichen Institutionen (u. a. Stadt- und Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Schulbehörde) sollten auch relevante Vereine und Verbände teilnehmen (u. a. ADAC, ADFC). Vorteile ergeben sich neben dem Aspekt der Vernetzung bei der Öffentlichkeitswirksamkeit auch bei der Institutionalisierung der Aufgabe. Beispiele finden sich sowohl auf regionaler Ebene (Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“) als auch auf kommunaler Ebene (Netzwerk „Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement in Münster“, Berliner Forum für Verkehrssicherheitsarbeit). Neben der Vereinbarung ganz konkreter Ziele und Kontrollen ist auch die Bildung von Arbeitsgruppen zu einzelnen Arbeitsfeldern (vgl. D1a und D1b) denkbar.
- Erstellung eines regelmäßigen und ausführlichen Verkehrssicherheitsberichts durch die Verwaltung: Basis für die ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie ist ein standardisierter Verkehrssicherheitsbericht, ggf. in Orientierung an den Aufbereitungen des Zwischenberichts. Neben der Unfallentwicklung und Anzahl der Verunglückten sind vor allem auch verkehrsmittelspezifische Auswertungen und solche nach Altersklassen zu machen. Darüber hinaus ist die Analyse von Unfalltypen, Beteiligungskombinationen etc. sinnvoll.

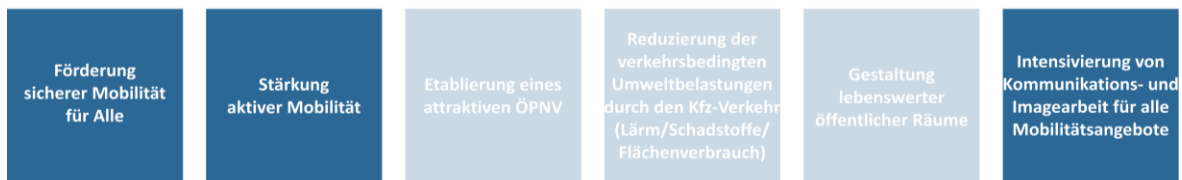
3.4.2 D1a Verkehrsverhalten und Sensibilisierung

Die Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit ist nicht alleine durch Reglementierungen (Verkehrsregelungen, Verkehrskontrollen) des Verkehrssystems zu erreichen, wengleich auch dies ein wichtiger Bestandteil der Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ist. Anstatt eigene Rechte und Vorteile im Straßenverkehr zu wollen, ist die Stärkung der Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern ein ebenso wichtiger Bestandteil einer langfristigen Entwicklung und Verstetigung. Auch wenn in der Analyse einige sensibilisierende und bewusstseinsbildende Maßnahmen registriert wurden, erscheint es sinnvoll, dieses Arbeitsfeld noch stärker auszugestalten und die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Neben der „allgemeinen“ Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und Beiträgen zur Sensibilisierung zum Thema Verkehrssicherheit ist es sinnvoll, zielgruppenspezifische Maßnahmen in der präventiven Unfallverhütung zu ergreifen. Hier stehen die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer, bspw. Fußgänger und Radfahrer, die aufgrund einer fehlenden „Schutzhülle“ häufiger schwerere Unfallfolgen davontragen als Pkw-Insassen, aber auch Kinder und Senioren, im Vordergrund.

Nachfolgend werden allgemeine und exemplarische Maßnahmen gelistet, welche bspw. im Rahmen der Arbeiten des Netzwerkes zur Verkehrssicherheit ausgestaltet werden können (vgl. D1). Ebenso werden beispielhafte Maßnahmen zu den unterschiedlichen Zielgruppen aufgezeigt. Es ist denkbar, die allgemeinen Maßnahmen zum Verkehrsverhalten und der Sensibilisierung durch jährliche, zielgruppenspezifische Maßnahmen zu ergänzen.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Entwicklung einer allgemeinen Verkehrssicherheitskampagne: mit öffentlichkeitswirksamen Bausteinen und einem „lokalen“ Label
- Durchführung und Unterstützung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Kindern: Lerneinheiten in Kindergärten und Schulen, Projektstage, Initiierung von Walking Bus und/ oder Cycle Train, Schulwegdetektive und Schulweghelfer, Fahrradschule (vgl. D2b)
- Service für Senioren: Freiwilliger Führerschein-/Gesundheits-Check, regelmäßige Angebote zum Fahrtraining auf Pedelecs
- Verkehrsmittelbezug: Testfahrten mit dem Lastenfahrrad, Anlehnung an das Projekt Crash-Test NRW (Unfallsimulationen klären vor allem junge Leute über Sicherheit und Risiken im Straßenverkehr auf), Anlehnung an „Pass-op“ – ein Mahnbrief der Polizei Münster (Warnschreiben, falls Beweisnot beim Verkehrsverstoß vorliegt), Anlehnung an die „Poolnudel-Aktion“ der ADFC-Kampagne #MehrPlatzFürsRad (Abstand halten beim Überholen von Radfahrern), sukzessive Nutzung der AGFK-BW Angebote zur Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Verkehrssicherheit, Kommunikation des „Holländer-Griff“ (Schulterblick beim Öffnen der Kfz-Tür durch den Fahrzeugführer), Anlehnung an das Projekt „SaarBOB“ (don't drink and drive für junge Leute)
- Ausweitung des Einsatzes von Dialogdisplays: Der Einsatz von digitalen Geschwindigkeitsanzeigen hat nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung. Dies gilt insbesondere, wenn ein korrektes Verhalten der Verkehrsteilnehmer mit einer positiven Rückmeldung „belohnt“ wird (z. B. Danke!). Geeignet sind Streckenabschnitte mit reduzierten

Höchstgeschwindigkeiten sowie solche mit sensiblen Umfeldnutzungen (z. B. Friesenheimer Weg, Goethestraße zwischen Kaiserstraße und Lotzbeckstraße, Stefaniestraße, Burgheimer Straße)

- Sanktionen: Ausweitung von Kontrollen und konsequenten Ahndungen bezüglich illegalem Gehwegparken, einzuhaltender Geschwindigkeiten und Abständen, Handynutzung während der Fahrt, „Geisterradlern“, Rotverstöße

3.4.3 D1b Integration in den Planungsprozess und Infrastruktur

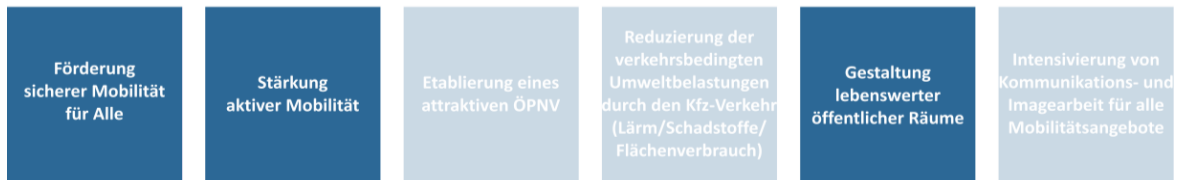
Das Arbeitsfeld setzt zu einem sehr frühen Zeitpunkt der Stadt- und Verkehrsplanung (in allen Phasen vor der Ausführung) an und orientiert sich im Wesentlichen an zwei Prämissen: „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ und „Orientierung am schwächsten Verkehrsteilnehmer“. Beispielhaft zu nennen sind entsprechende Hilfen für sehingeschränkte Personen an Lichtsignalanlagen, abgesenkte Borde und kurze Querungsdistanzen für geheingeschränkte Personen, ausreichend Aufstellfläche an Querungen für Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Radfahrer oder auch die Berücksichtigung der Sichtbeziehungen von Kindern mit anderen Verkehrsteilnehmern. Gleiches gilt auch für die Ausgestaltung des Straßenquerschnitts und die Straßenraumaufteilung für den Längsverkehr. Hier sind ausreichend breite Gehwege, geeignete Radinfrastruktur (bzw. eine geeignete zugelassene Höchstgeschwindigkeit) oder auch die Querneigungen von Gehwegen als Beispiele anzuführen.

Im Vergleich zum Maßnahmenfeld D1a setzt dieses Maßnahmenfeld nicht am Faktor Mensch an, sondern an der Infrastruktur bzw. dem Umfeld. So sind auch auf Ebene der Stadt- und Verkehrsplanung (in verschiedenen Flughöhen) gewisse Rahmenbindungen zu schaffen, die sich auf die Verkehrssicherheit auswirken können und an die beiden genannten Prämissen anknüpfen. Lineare und breit dimensionierte Fahrbahnen sowie eine offene Bauweise im Umfeld wirken sich bspw. beschleunigend auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs aus. Dahingegen wirken Aufpflasterungen, Fahrbahnverswenkungen oder eine intensive Randnutzung aufgrund des höheren Fußverkehrsaufkommens und daraus folgend höherem Querungsbedarf geschwindigkeitsdämpfend. Die gemeinsame Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn erfordert zusätzlich eine „angepasste Geschwindigkeit“ des Kfz-Verkehrs an den schwächeren Verkehrsteilnehmer. So stehen Umfeldnutzung und nutzbare bzw. optische Fahrbahnbreite in einem direkten Zusammenhang mit der Geschwindigkeit und damit auch mit der Verkehrssicherheit (vgl. Schüller 2010).

Zur verstärkten Einbindung der Verkehrssicherheit in den üblichen Prozess der Verkehrsplanung sind Sicherheitsaudits ein bewährtes Instrument, um mögliche Sicherheitsdefizite von Maßnahmen und Vorhaben im Planungsprozess zu erkennen und noch vor der Ausführung entsprechend nachzusteuern. Als Element der Qualitätssicherung sollen diese Sicherheitsdefizite von ausgebildeten und zertifizierten Sicherheitsauditoren erkannt werden. Dieses Vorgehen trägt aktiv zu einer sicheren Gestaltung bei und verhindert eventuell nachträglich anfallende Folgekosten für den Umbau von etwaigen zukünftigen Unfallschwerpunkten. Darüber hinaus trägt das Instrument zur dauerhaften Sensibilisierung für verkehrssicherheitsrelevante Belange (z. B. Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmern) bei allen Beteiligten im Planungs- und Verwaltungshandeln der Stadt Lahr bei, sodass eine Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit vorangetrieben werden kann.

In Deutschland dienen die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (ESAS) sowie die „Sicherheitsanalysen von Straßennetzen“ (ESN) als hilfreiche Planungsgrundlagen für die Durchführung von Sicherheitsaudits auf kommunaler Ebene.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Entsprechende Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten in der Stadt- und Verkehrsplanung z. B. hoher Geschäftsbesatz, der ein situativ hohes Fußverkehrsaufkommen generiert; optische Verringerung der Fahrbahnbreite durch Verschwenkungen der Fahrbahn oder Verringerung des Baufluchtabstands durch Begrünung; geschlossene Bauweise; Stadtmobiliar (bspw. Radabstellanlagen in Kurvenbereichen zur Sicherstellung von Sichtbeziehungen, bspw. in Karlsruhe); Fahrbahnanhebungen; weitere Reduktion der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten im Rahmen der Straßennetzkonzeption (vgl. C1+C2)
- Qualifizierung einer Stelle für Verkehrssicherheit im Bereich der Verkehrsplanung: Fortbildung des Stelleninhabers zum Verkehrssicherheitsauditor (Schwerpunkt auf Innerortsstraßen); mögliche Aufgaben: Durchführung von Sicherheitsaudits, Multiplikator von Fachwissen innerhalb der Stadtverwaltung (z. B. auch im Rechts- und Ordnungsamt) und innerhalb des Netzwerks zur Verkehrssicherheit (vgl. D1), Unterstützung der Unfallkommission, Initiierung von Kampagnen und Aktionen (vgl. D1a)
- Durchführung von Sicherheitsaudits: (durch o. g. Stelle) insbesondere bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben mit hohen Nutzungsansprüchen durch alle Verkehrsarten, ggf. Kooperation mit dem RP; alternativ Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung von Sicherheitsaudits
- Konsequente Umsetzung der Teilkonzepte zum Fuß- und Radverkehr (mit starkem Bezug auf die Prämisse „Orientierung am schwächsten Verkehrsteilnehmer“)

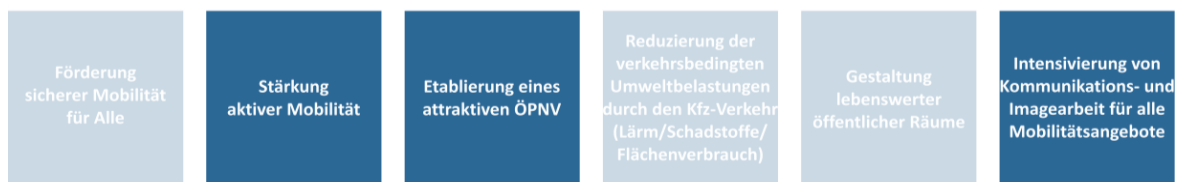
3.4.4 D2 Kommunales Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement dient – im Gegensatz zu aufwendigen infrastrukturellen Lösungen – dazu, die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen und dadurch einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten. Der Stadt Lahr kommt hierbei vor allem eine initiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Hierzu ist eine dauerhafte Verankerung einer ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung notwendig.

Mit dem „Energie und Klima – Aktionsprogramm 2018–2022“ besteht eine solide Grundlage in Lahr, in der zum einen konkrete Maßnahmen zur Unterstützung einer bewussten Mobilität in der Verwaltung und zum anderen Maßnahmen und Richtlinien mit Bezug auf den kommunalen Fahrzeugpool formuliert werden (vgl. Zwischenbericht). Hier übernimmt die Stadt eine Vorbildfunktion und erprobt verschiedene Ideen innerhalb der eigenen Verwaltungsstrukturen. Erworbenes Know-how kann für die Übertragung und Weiterentwicklung von Maßnahmen für Betriebe und Unternehmen (vgl. D2a) genutzt werden.

Bisher fehlt allerdings eine Gesamtstrategie, die es der Stadt ermöglicht, eine übergeordnete Positionierung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung zu erreichen. Zwar werden Einzelmaßnahmen innerhalb des „Energie und Klima – Aktionsprogramm 2018–2022“ initiiert, eine koordinierende Stelle (Mobilitätsmanager/-beauftragter) oder eine entsprechend koordinierende Arbeitsgruppe gibt es nicht. Die im Arbeitsprogramm aufgezeigten Zuständigkeiten von verschiedenen städtischen Ämtern und Abteilungen zeigt gegenteilig die Komplexität des kommunalen Mobilitätsmanagements auf. Lediglich mit einer zentralen Schnittstelle wird es möglich sein, Parallelarbeiten zu vermeiden und vorhandenes Know-how innerhalb der Verwaltung noch effektiver zu verbinden, aber auch nach außen (bspw. Betriebe und Schulen, aber auch für einzelne Privatpersonen) zu tragen und so beratend tätig zu werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Abarbeitung und Weiterentwicklung des gesamten „Handlungsfelds 4: Mobilität“ des aktuellen „Energie und Klima – Arbeitsprogramms 2018–2022“; perspektivisch zu einer eigenständigen und umfänglichen Strategie
- Ergänzende Aktivitäten und Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements innerhalb der Stadtverwaltung initiieren und erproben, bspw.: Erarbeitung von Mobilitätsrichtlinien für die Stadtverwaltung; Erstellung eines Homeoffice-Konzepts; Telefon-, Web- und Videokonferenzen (wo sinnvoll) statt Dienstreisen; positiv erprobte Maßnahmen können auf Lahrer Unternehmen übertragen werden (vgl. D2a)
- Schaffung einer zentralen Schnittstelle innerhalb der Verwaltung zur Initiierung und Koordinierung von Ideen, Konzepten, Informationen und Maßnahmen sowie zur Beratung
- Teilnahme an Programmen und Wettbewerben (z. B. Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement in Behörden“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg)
- Verkehrslenkung durch Aktionen: Freifahrt im ÖPNV an Adventswochenenden statt freiem Kfz-Parken (zu prüfen ist eine Kooperation mit dem TGO für regionale Fahrtwünsche)

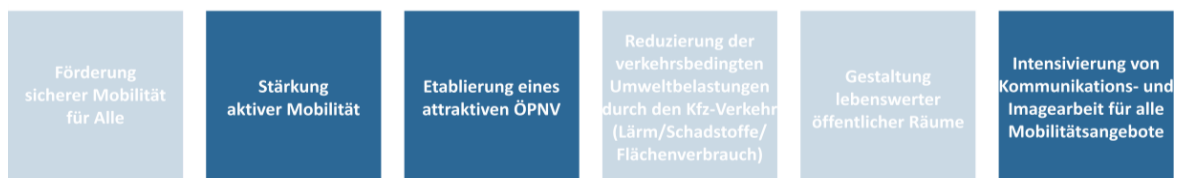
3.4.5 D2a Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeiter der Betriebe, Unternehmen und des Einzelhandels im Lahrer Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement sollen die Vorteile und Potenziale nachhaltiger Mobilität einer möglichst großen Zahl an Arbeitgebern und Arbeitnehmern vermittelt werden.

Die Notwendigkeit solche Wege zu beeinflussen, besteht in Lahr vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Mobilitätserhebung. So werden 27 % aller werktäglichen Wege für das Pendeln zum Arbeitsplatz zurückgelegt, weitere 5 % der Wege haben einen dienstlichen/geschäftlichen Hintergrund. Andere Wegezwecke nehmen einzeln gesehen jeweils einen geringeren Anteil ein. Gleichzeitig ist die durchschnittliche Wegedauer (in Kilometer) zum Arbeitsplatz geringer als in vergleichbaren Städten (13,3 km) und der MIV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl beim Arbeitsweg hoch (62 % Arbeitsweg, 68 % dienstliche/geschäftliche Wege) (vgl. Zwischenbericht).

Nur in Ausnahmefällen ist davon auszugehen, dass Unternehmen in Lahr selbstständig die Vielfalt der chancenreichen Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement erkennen und ausschöpfen. Deshalb kommt der koordinierenden und beratenden Ansprache von Betrieben, Unternehmen und Einzelhändlern eine wichtige Bedeutung zu (vgl. D2). Erprobte Maßnahmen aus der eigenen Verwaltungsstruktur können weitergetragen, aus „Fehlern“ kann gelernt und Know-how im Stadtgebiet von Lahr gestreut werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Systematische Ansprache der Lahrer Unternehmen: Zu Beginn sind die größeren Betriebe und Unternehmen in Lahr anzusprechen, die vor allem im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe sowie in der Logistikbranche zu finden sind (z. B. Zalando)
- Sammlung und Austausch von in Lahr erprobten Maßnahmen: Initiierung und Leitung eines Netzwerks (Akteure aus Wirtschaft und Einzelhandel) zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, ggf. auch über die Stadtgrenzen hinaus im Ortenaukreis
- Beratung beim Aufbau von Organisationsstrukturen und der Entwicklung von Maßnahmen (z. B. Nutzung von Dienstpedelecs oder E-Fahrzeugen, Flottenmanagement insgesamt, verschiedene Carsharing-Modelle, Jobticket, Parkgebühren, Fahrgemeinschaftsförderung, Home-Office-Programme, etc.)

- Initiierung von Datengrundlagen: Konkretes Wissen über die spezifizierten Rahmenbedingungen und Anforderungen in Unternehmen und Betrieben ist ein wichtiger Baustein eines zielgerichteten betrieblichen Mobilitätsmanagements, weshalb Betriebe bei der Befragung ihrer Beschäftigten zum Mobilitätsverhalten unterstützt werden sollten (z. B. beim Aufbau eines geeigneten Befragungsbogens).
- Anstoß zu betriebsübergreifenden Maßnahmen und Konzeptionen: Initiierung von „Betriebsgemeinschaften“ zur Schaffung von Synergieeffekten, bspw. Zusammenschluss mehrerer Unternehmen für ein Jobticket
- Unterstützung von Unternehmen bei der Teilnahme an Programmen und Wettbewerben (z. B. Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg)

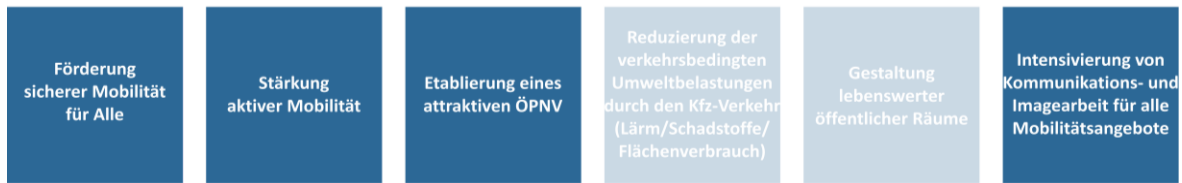
3.4.6 D2b Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten in Lahr auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sind aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen. Darüber hinaus können über die Berufs-, Berufsfach- und Fachschulen in Lahr auch junge Erwachsene angesprochen werden. Durch schulisches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Anzahl an Menschen der heranwachsenden Generation angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden.

Äquivalent zum betrieblichen Mobilitätsmanagement ist nur in Ausnahmefällen davon auszugehen, dass Schulen in Lahr die zahlreichen Maßnahmenmöglichkeiten selbstständig erkennen und effizient ergreifen. Deshalb liegt auch hier die Kernaufgabe bei der koordinierenden und beratenden Ansprache von Schulen sowie Unterstützung bei der Durchführung von Maßnahmen (vgl. D2). Auf den vorhandenen Schulwegeplänen von 2016 kann dabei aufgebaut werden.

Eine größere Schnittstelle hat das schulische Mobilitätsmanagement auch zur zielgruppenspezifischen Verkehrssicherheitsarbeit. Das Land Baden-Württemberg legt mit seiner landesweiten Verkehrssicherheitsaktion *GIB ACHT IM VERKEHR* ebenfalls einen Schwerpunkt auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Das Ministerium für Inneres, Digitales und Migration unterstützt die Verminderung von Unfällen mit Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr sowie auf Schulwegen mit dem Erlass „Sicherer Schulweg“ für das Schuljahr 2019/2020. Dieser Erlass beinhaltet den Auftrag zur Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung (vgl. D1a), die Schulwegsicherung durch Schulwegepläne, eine Fuß- und Radverkehrsförderung (vgl. A) und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. IM 2019: 4).

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Systematische Ansprache der Lahrer Schulen: Die Mobilitätsbedürfnisse und Handlungserfordernisse sind stark vom Alter der Kinder und Jugendlichen sowie der Schulform abhängig. Zu Beginn sind die verschiedenen Schulen in Gruppen aufzuteilen, z. B. Grundschulen, Sekundarstufe I, Sekundarstufe II und sonstige Schulformen. So können entsprechend wirksame Maßnahmen herausgearbeitet werden und innerhalb (teilweise auch übergreifend) der Gruppen Anwendung finden. Auch hier kann von Erfahrungen profitiert werden. Schwerpunktarbeiten sind mit einem zeitlichen Horizont denkbar.
- Weiterentwicklung der vorhandenen Schulwegepläne für Grundschulen und Entwicklung von Schulwegeplänen für weiterführende Schulen: z. B. durch ein Maßnahmenprogramm zur Gestaltung der Geh- und Radwege im Schulumfeld; Hilfestellung durch den Schulwegplaner Baden-Württemberg
- Prüfung und Einrichtung von Elternhaltestellen im Schulumfeld
- Information und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr: (z. B. Flyer und weiteres Info-Material, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation von Walking-Bus und/oder Cycle-Train-Projekten (vgl. D1a); Initiierung der SchulRadler (Projekt der AGFK-BW, bei dem Schülergruppen der Sekundarstufe I in den ersten Wochen auf dem Schulweg von älteren Schülern begleitet werden)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit: z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität / umweltbewusste Mobilität / sichere Mobilität; Aktion „mein Schulweg“ (geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung, Programm „Ich fahre Rad“ oder „Busfahren lernen“); Aktion Kindermeilen (Sammlung von „grünen“ Kilometern als Einzelner oder Klassengemeinschaft); Aktion Verkehrsdetektiv (Kinder untersuchen als Detektive das Schulumfeld und ihren Schulweg hinsichtlich mobilitätsrelevanter Aspekte)
- Beratung zur Zertifizierung zur Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ in Baden-Württemberg
- Unterstützung der Schulen bei Befragungen der Lehrer, Schüler und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst-/Schulweg
- Begleitung der Evaluation der ein- und durchgeführten Maßnahmen

3.4.7 D3 Ausbau von Sharing-Angeboten

Das lange Zeit etablierte Nutzungsverhalten im Bereich Mobilität wird in zunehmender Weise diverser und differenzierter. Einerseits trifft dies im Sinn der Multimodalität auf die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für eine Wegeketten zu. Andererseits spielt auch die Möglichkeit, ein Verkehrsmittel und im Speziellen ein Fahrzeug nicht ausschließlich persönlich, sondern geteilt zu nutzen (also durch unterschiedliche Nutzer), eine immer wichtigere Rolle. Prinzipiell ist dieses „Teilen“ (Sharing) für alle Fahrzeugarten, deren Nutzung v. a. auf persönlichem Besitz basiert, möglich. Dazu gehören Autos, Transporter, Kleinbusse, Fahrräder, Roller und viele mehr. Für ein nutzerfreundliches und im Alltag praktikables Teilen sind jedoch entsprechende organisatorische Rahmenbedingungen notwendig.

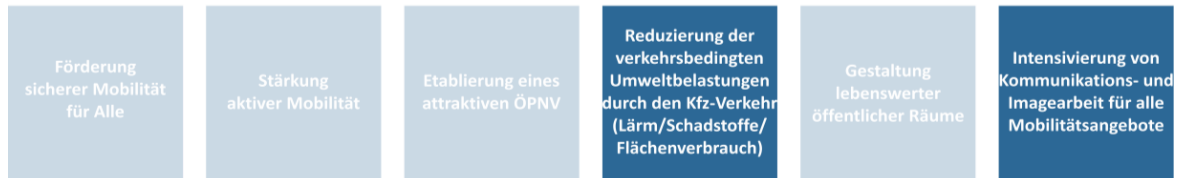
Zielgruppe sind neben Einzelpersonen auch private und öffentliche Unternehmen sowie im Speziellen auch die öffentliche Verwaltung. Bei klassischen stationsgebundenen Sharing-Angeboten kann das entsprechende Fahrzeug an einem definierten Standort zur Nutzung abgeholt werden. Am Ende der Nutzung ist das Fahrzeug auch wieder dorthin zurückzubringen, um dann wiederum dort durch eine andere Person weitergenutzt zu werden. Daneben gibt es auch Free-Floating-Modelle, bei denen keine definierten Standorte vorhanden sind. Die Fahrzeuge können nach Nutzung innerhalb eines in der Regel begrenzten Gebietes frei abgestellt werden (beispielsweise innerhalb der Stadtgrenzen). Für Lahr eignet sich primär aber der Ausbau der bereits vorhandenen standortbasierten Angebote. Dabei ist eine enge Abstimmung mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen (vgl. B2) notwendig.

In Lahr gibt es bereits ein Angebot für das Teilen von Fahrrädern, konkret von Pedelecs (Bikesharing). Hier ist bereits ein Grundangebot an zehn Stationen im Stadtgebiet vorhanden (das 48 % der Bevölkerung nicht kennen). Zur Erreichung der Ziele des VEP (insbesondere des Unterziels „Nutzung neuer Mobilitätsoptionen (z. B. Sharing Konzepte)“) ist jedoch in besonderem Maße auch das Teilen von Autos (Carsharing) auszubauen. Carsharing-Angebote eignen sich hervorragend als neue bzw. weiter zu etablierende Mobilitätsoption. In Lahr stehen dazu bislang nur drei Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung, die laut Mobilitätserhebung 50 % der Bevölkerung in Lahr nicht kennen. Da Carsharing ein flexibles Angebot an Fahrzeugen für eine besondere Vielzahl von Nutzungszwecken (vor allem aber für viele kurze Wege) bietet, ist ein weiterer entsprechender Ausbau hier besonders gefragt. Nicht zu vernachlässigen sind hier auch die positiven Synergieeffekte, die sich aus der möglichen Reduzierung des persönlichen Fahrzeugbesitzes ergeben: durch eine Reduzierung von Fahrzeugen (da ein Carsharing-Fahrzeug bestenfalls mehrere private Fahrzeuge ersetzt) entstehen neue Nutzungsoptionen für den öffentlichen Raum, weil weniger Parkflächen in Anspruch genommen werden müssen. Für Lahr ergibt sich hier zum einen aufgrund der Tatsache, dass 31 % der Haushalte auf zwei Pkw und 19 % auf drei oder mehr Pkw zurückgreifen können, ein Handlungsbedarf und die Chance, die Quote von Zweit- und Drittwagen zu reduzieren. Zum anderen kann sich auch das Nutzerpotenzial aus der Mobilitätserhebung ableiten: 20 % können sich eine Nutzung von Carsharing künftig vorstellen.

Für eine leicht zugängliche Nutzung von Sharing-Angeboten ist insbesondere auch eine transparente und attraktive Tarifstruktur notwendig. Darüber hinaus spielen ein dichtes Standortnetz, eine

leichte Handhabung für den Buchungs-, Leih- und Nutzungsprozess und die technische Zuverlässigkeit zentrale Rollen.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Buchung und Tarifstruktur vereinfachen: Für die einfache und transparente Nutzbarkeit sämtlicher Sharing-Angebote ist eine gemeinsame, nutzerfreundliche und (bestenfalls) auch überregional anwendbare Tarifstruktur notwendig. Dazu zählt eine einheitliche Buchbarkeit aller entsprechenden Angebote über eine Plattform. Sinnvoll ist auch die Einbindung der Sharing-Angebote in die Tarifstruktur des ÖPNV. Dazu sollten dann auch vergünstigte Angebote für die kombinierte Nutzung, also für multimodale Wege, integriert werden. Vorbild könnte die Polygo-Karte in der Region Stuttgart oder die Mobil-Flatrate in Augsburg sein.
- Großflächiger Ausbau des bestehenden Carsharing-Angebots durch Etablierung weiterer Standorte. Sämtliche Mobilitätsstationen sollten auch Standort (mindestens) eines Carsharing-Fahrzeugs sein (vgl. B2).
- Aufstockung der Carsharing-Fahrzeugflotte durch zusätzliche Fahrzeuge und eine größere Fahrzeugvielfalt (Transporter, Kleinbusse etc.). Denkbar ist die Einführung einer Zielmarke: beispielsweise 1 Carsharing-Fahrzeug/1.000 Einwohner
- Einrichtung weiterer Standorte für das Pedelec-Verleihsystem: Sämtliche Mobilitätsstationen sollten auch Standort von mindestens drei Leih-Pedelecs sein (Basisangebot). Dazu ist insbesondere die Einrichtung weiterer Verleihstationen in den Stadtteilen notwendig. Darüber hinaus sollten die entsprechenden Stationen durch weitere Fahrradarten, wie beispielsweise Lastenräder etc. ergänzt werden. Beispiel ist das RegioRad Stuttgart.
- Unterstützung privater Sharing-Initiativen: Da das Teilen insbesondere auch auf die private Fahrzeugnutzung zutrifft, ist auch die Förderung bzw. die Unterstützung kleiner, privater oder freier Initiativen denkbar. Beispielsweise ist der bundesweit tätige Zusammenschluss von Förderern geteilter Lastenräder *Freies Lastenrad* o. Ä. zu nennen.
- Förderung weiterer Sharing-Fahrzeugarten: Neben dem Car- und Bikesharing ist auch das Teilen anderer Fahrzeuge, wie beispielsweise Roller (E-Scooter) oder Mofas denkbar. Falls entsprechende Anbieter ein entsprechendes Interesse einer Etablierung in Lahr äußern, soll offen mit den Optionen umgegangen bzw. sollen die aktuellen Entwicklungen verfolgt werden. Derzeit fordert der Deutsche Städtetag eine Möglichkeit, Verbotszonen für E-Scooter in sensiblen Bereichen (stark besuchte Orte) einzurichten.

- **Sicherstellung der regionalen Vernetzung:** Sämtliche Sharing-Angebote machen insbesondere bei einer Einbindung in den regionalen Kontext Sinn. Daher ist eine Verknüpfung über kommunale Grenzen hinweg jederzeit sinnvoll.

Abbildung 26: (links): Carsharing-Station am Bahnhof Unna: direkte Vernetzung an einem zentralen Standort wie einer Mobilitätsstation; (rechts): Mehrere Carsharing-Fahrzeuge an einer Station in Bremen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 27: (links): Lastenrad zum Ausleihen an einer Mobilitätsstation in Köln; (rechts): Private Lastenradinitiativen können ebenfalls eigene Sharing-Modelle anbieten



Quelle: Planersocietät

3.4.8 D4 Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen

Mit zunehmender Häufigkeit verknüpfen Menschen verschiedene Verkehrsmittel für ihre Wege. Wenn dadurch Fahrten mit dem privaten Auto ersetzt werden, schont dieser Trend die Umwelt, schützt das Klima, entlastet den Verkehr und steigert damit die Lebensqualität in der Stadt.

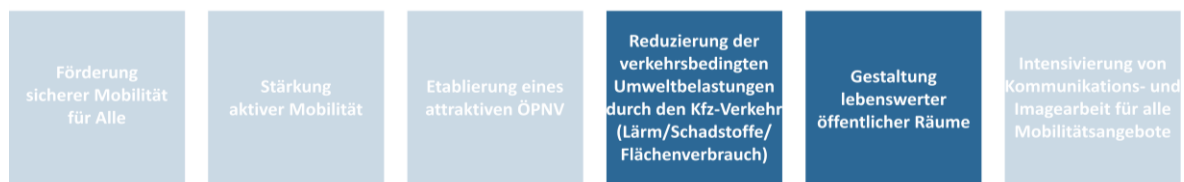
Einerseits spielen dafür innerhalb der Stadt Mobilitätsstationen als Schnittstellen für die lokale Mobilität eine tragende Rolle (vgl. B2). Andererseits haben auch regionale und überregionale Wege ein großes Potenzial, mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden zu können. Besonders relevante Verknüpfungspunkte sind hierfür Bahnhöfe oder andere zentrale Haltestellen des ÖPNV. An diesen können gut gestaltete und nutzerfreundliche Park- sowie Bike + Ride-Anlagen den

Umstieg merklich vereinfachen und erleichtern. Deswegen spielt aber vor allem auch die entsprechende Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad eine immer wichtigere Rolle. Wenn eine Wegstrecke beispielsweise zunächst mit dem Fahrrad begonnen und anschließend mit einem Regionalzug oder dem Bus fortgesetzt wird, liegt der Vorteil in der ausschließlichen Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.

Auch in Lahr wird ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs durch Verkehrsbeziehungen in oder aus dem Umland erzeugt. Zielführend wäre es, möglichst große Teile dieser Wege über Verkehrsmittel des Umweltverbunds zurückzulegen. Dazu kann sich auch in Lahr der Umstieg auf den ÖPNV, das Fahrrad etc. an den Stadtgrenzen oder zentralen Orten durchaus eignen. Bislang gibt es im Stadtgebiet nur eine bereits ausgewiesene Park- sowie Bike + Ride-Anlage am Bahnhof. Diese ist jedoch in der Regel stark ausgelastet. Daher besteht im Hinblick auf die verfügbaren Park- und Radabstellplätzen Ausbaubedarf. Die hohe Nachfrage am Standort Bahnhof lässt aber auch die Überlegung zu, weitere mit dem ÖPNV gut angebundene Standorte bzw. Haltestellen entsprechend anzuschließen.

Dennoch ist zu beachten, dass v. a. durch einen entsprechenden Ausbau von Park + Ride – Anlagen und damit eine Angebotsausweitung beim Parkraum auch zusätzlicher Kfz-Verkehr induziert werden kann. Ggf. lassen sich hinsichtlich der Kfz-Nutzung allerdings noch positive Aspekte durch eine gemeinsame Nutzung eines privaten Fahrzeugs erzielen. Ansätze hierfür bieten in Lahr beispielsweise die bereits vorhandenen Parken + Mitfahren-Plätze (kurz: P+M-Plätze) an der BAB 5 (gut ausgelastet) oder am Ortsausgang in Reichenbach (kaum ausgelastet). In diesem Zusammenhang gab es im Zeitraum 2016-2018 Erweiterungsüberlegungen zur entsprechenden Gestaltung mehrerer Stadteingänge mit konkreteren Überlegungen zum bestehenden Parkplatz an der BAB.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Kapazitätsausbau der Park- sowie Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof durch die Einrichtung zusätzlicher Parkplätze und Radabstellplätze. Für die Park + Ride-Anlage ist eine Erweiterung westlich des Bahnhofs an der Raiffeisenstraße denkbar (neuer, direkter Gleisübergang separat notwendig). Für die Bike-Ride-Anlage ist eine Kapazitätserweiterung beispielsweise durch die Erweiterung des Bestands oder den Bau eines effizienten und flächensparenden Fahrradparkhauses (voll- oder halbautomatische Abstellanlagen) sinnvoll.
- Einrichtung weiterer Bike + Ride-Anlagen an relevanten Standorten mit gutem ÖPNV-Anschluss im gesamten Stadtgebiet. Hier sollten mindestens alle Mobilitätsstationen (vgl. 3.2.2 B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen) entsprechend ausgerüstet

werden. Richtwerte zur Bedarfsabschätzung liefert der Leitfaden Bike+Ride des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg.

- Aufbau mehrerer Umstiegspunkte (v.a. Parken + Mitfahren) an den Stadteingängen bzw. -ausgängen: Wiederaufnahme der konzeptionellen und gestalterischen Überlegungen aus dem Zeitraum 2016-2018 zum Ausbau der Stadteingänge mit besonderer Berücksichtigung der Erweiterung des bestehenden Parken + Mitfahren-Platzes an der BAB 5. Für diesen ist eine Optimierung der Zu- und Abfahrt von der B 415, eine Kapazitätserhöhung durch zusätzliche Parkplätze, die Herstellung einiger überdachter Fahrradstellplätze sowie die Optimierung der Beleuchtung (siehe VEP-Zwischenbericht) und u. U. eine ÖPNV Anbindung (mit Haltestelle der Linie 106) sicherzustellen. Neben diesem Standort bietet mit einer vergleichbaren Qualifizierung auch der Parken + Mitfahren-Platz am Ortsausgang in Reichenbach entsprechendes Potenzial. Zusätzlich ist auch die Einrichtung weiterer Anlagen (mit geringeren Ausstattungskriterien) entlang der B 3 am nördlichen und südlichen Stadtrand möglich.
- Verknüpfung mit weiteren Maßnahmenfeldern: Auch im Rahmen der Bestrebungen im Mobilitätsmanagement bzw. hier durch gezieltes Marketing sollten entsprechende Angebote insbesondere für Einpendler auch regional beworben und bekannt gemacht werden.

Abbildung 28: (oben links): Bike + Ride-Anlage in Hamburg als Beispiel für einen effizienten und flächensparenden Ausbau; (oben rechts): Überdachte Bike + Ride-Anlage an einer zentralen ÖPNV-Umstiegsstation in Karlsruhe; (unten links): Neu ausgebauter Pendlerparkplatz in Schweinfurt; (unten rechts): Radhaus in Offenburg



Quelle: Planersocietät

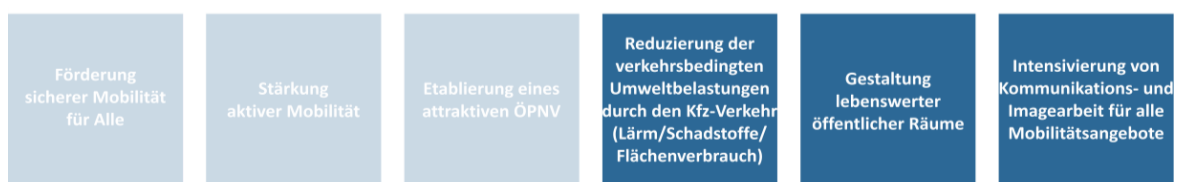
3.4.9 D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie

E-Mobilität ist ein wichtiger Baustein einer modernen, stadtverträglichen und klimagerechten Verkehrspolitik auf dem Weg hin zu einer postfossilen Mobilität. Die Integration von E-Mobilität bietet die Chance, Verkehrs- und Stadträume neu zu denken und einen Beitrag zu einem emissionsarmen Verkehr mit weniger Lärm- und Schadstoffbelastung zu leisten. Sie umfasst Fahrzeuge, die von einem Elektromotor angetrieben werden und ihre Energie überwiegend aus dem Stromnetz beziehen, also extern aufladbar sind (auch Plug-In Hybridfahrzeuge).

In Lahr gibt es bereits vielfältige Ansätze zur Förderung von E-Mobilität. Dazu zählen unter anderem der Pedelec-Verleih, die Testangebote der Stadt Lahr für (E-)Lastenfahrräder, die entsprechende kommunale Förderprämie zum Kauf von (E-)Lastenfahrrädern, die teilweise Verfügbarkeit von Schließfächern mit je zwei Steckdosen zum Aufladen von Fahrradakkus, der Einsatz eines batterieelektrisch angetriebenen Busses im Stadtverkehr, ein Elektro-Carsharing-Fahrzeug, Ladesäulen zum Laden privater E-Fahrzeuge oder das gebührenbefreite Parken von E-Fahrzeugen auf bewirtschafteten städtischen Parkständen. Auch das kommunale „Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022“ hat bereits erste strategische Schritte beziehungsweise Handlungsempfehlungen formuliert.

Dennoch besteht hier Potenzial zur Weiterentwicklung und zur strategischen, konzeptionellen Vernetzung. Notwendig ist die Erarbeitung einer Gesamtstrategie zur übergeordneten Positionierung der E-Mobilität. Hierfür kann auch eine koordinierende Stelle oder eine entsprechende Arbeitsgruppe unterstützend, beratend beziehungsweise aktiv umsetzend eingerichtet werden. Damit könnte auch das gleichlautende Handlungsfeld *Erarbeitung und Umsetzung einer Strategie für Elektromobilität in Lahr* im „Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022“ zur Erarbeitung und Umsetzung einer Strategie für Elektromobilität in Lahr umgesetzt werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Umsetzung der Inhalte des E-Mobilitätskonzepts: Die Stadt Lahr lässt derzeit gemeinsam mit den Städten Kehl und Offenburg ein Elektromobilitätskonzept erarbeiten, das bis zum Frühjahr 2021 vorliegen soll. Dieses soll als Masterplan oder Fahrplan eine Gesamtstrategie zur übergeordneten Positionierung der E-Mobilität und zum kommunalen Vorgehen darstellen. Hier gilt es, dort entsprechend formulierte Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge umzusetzen. Sofern dies nicht ohnehin Bestandteil dieses o. g. E-Mobilitätskonzepts ist, sollte jeweils zusätzlich ein **Ladeinfrastrukturkonzept** bzw. ein **Konzept zum E-Parkraummanagement** als Arbeitshilfe für die Betreiber der Ladeinfrastruktur, Carsha-

ring-Anbieter etc. erarbeitet werden. Wichtig sind Aussagen zu den Standorten für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sowie technische und gestalterische Anforderungen an die Ladesäulen. Vorbild können entsprechende Konzepte aus Potsdam oder Wolfsburg sein.

- Initiierung eines Netzwerkes zur E-Mobilität: Zur Vernetzung relevanter Akteure und Aktivitäten sowie zur mittel- bis langfristigen Entwicklung einer ganzheitlichen E-Mobilitätsstrategie bietet sich die Einrichtung eines Netzwerkes, Arbeitskreises oder Runden Tisches an (z. B. mit regelmäßigem Jour fixe). Neben behördlichen Institutionen (u. a. Stadt- und Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung) sollten auch relevante Vereine und Verbände teilnehmen (u. a. IHK, VDA, Bundesverband eMobilität). Vorteile ergeben sich neben dem Aspekt der Vernetzung bei der Öffentlichkeitswirksamkeit auch bei der Institutionalisierung der Aufgabe. Beispiele finden sich sowohl auf Landesebene (Nationale Plattform Elektromobilität / e-mobil BW GmbH, Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg), auf regionaler Ebene (beispielsweise über das bestehende Mobilitätsnetzwerk Ortenau) als auch auf kommunaler Ebene (Netzwerk Elektromobilität Darmstadt Rhein Main Neckar). Neben der Vereinbarung ganz konkreter Ziele und Kontrollen ist auch die Bildung von Arbeitsgruppen zu einzelnen Arbeitsfeldern (vgl. D5a und D5b) denkbar.
- Schaffung einer zentralen Schnittstelle innerhalb der Verwaltung zur Initiierung und Koordinierung von Ideen, Konzepten, Informationen und Maßnahmen sowie zur Beratung. Die Schnittstelle sollte auch die Geschäftsführung für das o.g. Netzwerks zur E-Mobilität innehaben.
- Breite Berücksichtigung der E-Mobilität im kommunalen Handeln: Wichtig ist auch die Verankerung in der Bauleitplanung (beispielsweise durch Festsetzung von Sonderparkzonen für Elektrofahrzeuge als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung im Bebauungsplan, Stellplatzsatzung (vgl. C8) oder bei Sondernutzugsatzungen). Auch bei Kooperationen und Verträgen wie in der interkommunalen Zusammenarbeit, bei städtebaulichen Verträgen oder Sondernutzungsverträgen sind die Belange zu berücksichtigen.
- Kommunale Förderung der privaten E-Mobilität: Dazu gehört die Erarbeitung spezieller Konzepte zur Förderung (wie die vorhandene Förderprämie zum Kauf von E-Lastenrädern), das o. g. Ladeinfrastrukturkonzept etc. Wichtig ist hier auch eine Verknüpfung mit der Stadtplanung beispielsweise im Bereich Wohnungsbau.
- Teilnahme an Programmen und Wettbewerben (z. B. de-minimis-Beihilfen „Landesinitiative III Marktwachstum Elektromobilität BW“, „Charge@BW für Ladeinfrastruktur“ etc. des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg)

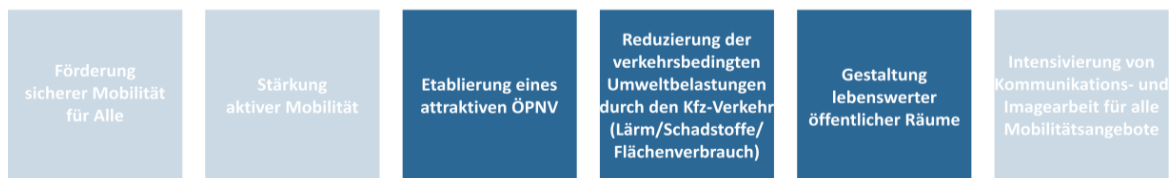
3.4.10 D5a Elektrifizierung kommunaler Fahrzeuge

Kommunale Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die im primären Auftrag der Stadtverwaltung unterwegs sind, haben in der Regel eine hohe Fahrleistung innerhalb des Stadtgebiets. Daher sind diese auch besonders häufig in sensiblen städtischen Bereichen von Lahr, wie Wohngebieten, Fußgängerzonen oder im Umfeld von sensiblen Einrichtungen, wie Krankenhäusern und anderen sozialen Einrichtungen, unterwegs. Die Fahrzeugpalette ist zudem entsprechend groß: neben den kleineren Dienstfahrzeugen der Stadtverwaltung spielen v. a. Nutzfahrzeuge des Bau- und Gartenbetriebs Lahr eine

zentrale Rolle. Durch eine Elektrifizierung des Antriebs als Alternative zu den (noch) oft gängigen Verbrennungsmotoren können einerseits Schadstoffemissionen lokal reduziert werden und andererseits kann in besonderem Maße eine Vorbildfunktion eingenommen werden.

Daher besteht hier die besondere Chance, mit dem eigenen kommunalen Fuhrpark eine Vorreiterrolle in der alltäglichen Nutzung der E-Mobilität einzunehmen (siehe auch bereits formuliertes Handlungsfeld im „Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022“). Kommunen sind nur grundsätzlich haushaltsrechtlich an das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gebunden. Somit liegt die Beschaffung entsprechender Fahrzeuge zurzeit noch nicht direkt auf der Hand. Neben der technischen Zuverlässigkeit und der Nutzerfreundlichkeit gehören im Besonderen aber auch die geringen Verbrauchskosten zu den Beschaffungskriterien. Hier sind die Lebenszykluskosten stärker in die Argumentation zu integrieren.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Berücksichtigung der E-Mobilität bei den kommunalen Beschaffungsrichtlinien: Sofern möglich, soll beim Kauf neuer Fahrzeuge auf elektrische Antriebe gesetzt werden. Hier sind jedoch das fahrzeugindividuelle Anforderungsprofil und der Aktionsradius teilweise sehr heterogen, so dass Einzelfallprüfungen nötig sind. Vorbild kann das Vorgehen der Stadt Sonthofen im Allgäu oder der entsprechende Umstellungsprozess des städtischen Fuhrparks in München (Teilprojekt des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München) sein.
- Überprüfung der kommunalen Fahrzeuge: Die Fahrzeugflotte der Verwaltung, der städtischen Unternehmen und entsprechender Auftragnehmer ist auf Möglichkeiten zur Elektrifizierung zu überprüfen. Dies kann Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sein. Zu überprüfen ist in diesem Zug, ob Fahrzeuge überhaupt benötigt werden und ob die Einsatzzwecke und Einsatzräume effizient sind (vgl. D2). Grundsätzlich sollte auch versucht werden, Dienstfahrten mittels E-Carsharing abzuwickeln (vgl. D3). Im Rahmen des Elektromobilitätskonzepts wird bereits eine Fuhrparkanalyse für ausgewählte Fahrzeuge durchgeführt.
- Einführung verträglicher Antriebsformen für Busse im Stadtgebiet: Für die Busse in Lahr ist es zu empfehlen, dass innerhalb der Ausschreibung die Antriebsform berücksichtigt wird. Als Orientierung beim Antriebswandel soll die Überarbeitung der sog. „Clean Vehicles Richtlinie“ dienen, die in der Richtlinie (EU) 2019/1161 durch Rat und Parlament beschlossen worden ist. Diese Richtlinie sieht vor, dass Behörden und Betreiber von öffentlichen Verkehren im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 bis zum Jahr 2025 45 % und bis 2030 65 %

der neu gekauften sowie geliehenen, geleasten und mit Fahrer angemieteten Busse „saubere“ Antriebskonzepte aufweisen. Dabei benennt die Kommission neben den elektrischen Antrieben auch Plug-In-Hybrid-Antriebe, sowie Wasserstoff- und Gasfahrzeuge als „sauber“. Gasfahrzeuge sollen vor allem dann zum Einsatz kommen, wenn das Gas synthetisch hergestellt worden ist (Power-to-Gas, Biomethan, etc). Aus der Sicht eines stabilen Betriebs ist dabei ein Antriebsmix genau abzuwägen. Um diese Vorgabe zu überprüfen, sollte diese Quote Teil eines vertraglich festgelegten Qualitätsberichts sein. Mit Hilfe des Förderprogramms zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des Bundesumweltministeriums wird der Fuhrpark der städtischen Linienbusse in Wiesbaden auf einen batterieelektrischen Antrieb umgestellt. Auch die städtische Busflotte in Hamburg wird verstärkt auf elektrische Antriebe umgestellt.

Abbildung 29: Bestehender E-Bus der SWEG



Quelle: Planersocietät

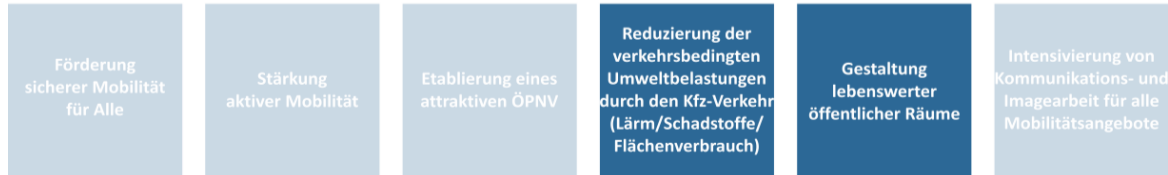
3.4.11 D5b Verstärkter Einsatz der E-Mobilität im Wirtschaftsverkehr

Neben der Beförderung von großen Gütern oder Gütermengen (Schwerverkehr) umfasst der Wirtschaftsverkehr auch alle beruflichen Transportfahrten (z. B. Handwerker, Pflegedienste) sowie sogenannte KEP-Dienstleistungen. All diese Fahrten sind für Gesellschaft und Wirtschaft unabdingbar und nur selten in Gänze zu vermeiden. Daher gilt es, solche Fahrten so stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten.

Konkret kann dies bedeuten, auch im Wirtschaftsverkehr auf alternative Antriebe umzusteigen, um Emissionen aus Abgasen und Lärm möglichst zu minimieren. Um den Umstieg auf die E-Mobilität auch im Wirtschaftsverkehr voranzutreiben, bedarf es der Abstimmung zahlreicher Akteure und eines koordinierten Vorgehens. Die Stadt Lahr sollte dazu zielgerichtet informieren, zusammenführen und vermitteln sowie letztendlich Anreize zum Umstieg schaffen. Aber auch lokale größere und

mittlere Unternehmen mit relevantem Fuhrpark oder regelmäßigen Anlieferungen sollten mit ins Boot geholt werden.

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Arbeitsgruppe zur Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr: Aufbauend auf den strategischen Vorgaben des Elektromobilitätskonzepts (in Aufstellung, vgl. D5) und den daraus hervorgehenden Netzwerken stellt eine Arbeitsgruppe zur Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr die organisatorische Grundlage für Maßnahmen und Aktivitäten in diesem Bereich dar (vgl. ebenfalls Maßnahmen in D5). Gemeinsam mit allen relevanten Akteuren aus der Wirtschaft sollen auch für den Liefer- und Schwerverkehr Lösungswege und Maßnahmen gefunden und ausgearbeitet werden. In diesem Rahmen könnten auch weitere ansässige Unternehmen vom Umstieg überzeugt werden.
- Infrastruktur: Um andere vom Umstieg zu überzeugen, ist eine geeignete Infrastruktur mit Ladesäulen auch in Gewerbegebieten oder entlang der Lieferrouten unverzichtbar. Vielleicht lassen sich hierzu auch Kooperationen oder Verträge mit ansässigen oder ansiedlungswilligen Unternehmen schließen, die Bau und Finanzierung von Infrastruktur bzw. Nutzung entsprechender Lieferfahrzeuge regeln.
- Anreize zur Nutzung der Elektromobilität schaffen: In der Innenstadt macht sich der Wirtschaftsverkehr besonders durch Zustelldienste (KEP) und kleinere Lieferfahrzeuge bemerkbar. Hier sollten ebenfalls seitens der Stadt Anreize zur Nutzung der Elektromobilität geschaffen werden. Beim Parken genießen Elektrofahrzeuge in Lahr bereits Vorteile. Zusätzlich ist die Ausweitung des Lieferzeitfensters für E-Fahrzeuge möglich (beispielsweise hat die Stadt Essen seit 2017 die Anlieferungszeiten in der Fußgängerzone für E-Fahrzeuge erweitert). Darüber hinaus kann die Erreichbarkeit spezieller Be- und Entladezonen in sehr guter Lage optimiert werden (das Zustellunternehmen UPS setzt in der Dortmunder Innenstadt ein elektrisches Lasten-Dreirad für die „letzte Meile“ ein). Möglich sind auch Sonderfahrgenehmigungen in sonst gesperrten Innenstadtbereichen, beispielsweise auch für Handwerksbetriebe. Mit E-Fahrzeugen müssen in diesem Zusammenhang nicht zwangsläufig E-Kfz gemeint sein; auch E-Lastenräder bieten eine sehr gute innerstädtische Alternative (vgl. C4).

Abbildung 30: (oben links): Zentrale Ladestation für die Elektro-Fahrzeugflotte der Deutschen Post; **(oben rechts):** Ladesäule der EnBW in St. Leon-Rot; **(unten links):** Elektro-Lieferfahrzeug in Dortmund; **(unten rechts):** Lieferlastenrad



Quelle: Planersocietät

3.4.12 D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service

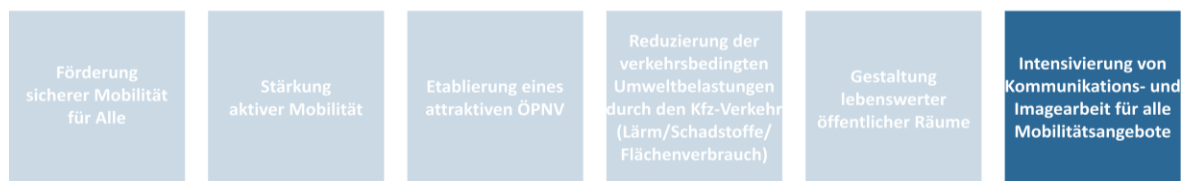
Grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige Beeinflussung der Verkehrsnachfrage der Bevölkerung ist eine umfangreiche, einfache und transparente Information über die verschiedenen Mobilitätsangebote und -optionen. Dazu zählt auch die Kommunikation von etwaigen Vor- und Nachteilen verschiedener Verkehrsträger, um das Mobilitätsbewusstsein zu steigern und Akzeptanz für eine gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken.

Derzeit werden Informationsangebote zu den jeweiligen Verkehrsmitteln in unterschiedlicher Intensität auf dem Internetauftritt der Stadt zur Verfügung gestellt – teilweise wird über Social Media Kanäle informiert. Eine separate, umfängliche und leicht zu bedienende Informationsplattform mit Informations- und Beratungsangeboten zu Mobilitätsoptionen ist allerdings nicht vorhanden. Dies sollte in Bezug auf das Oberziel „Intensivierung von Kommunikations- und Imagearbeit für alle Mobilitätsangebote“ ein wichtiger Baustein sein und damit eine zentrale Rückgratfunktion einnehmen. Gleichzeitig kann so u. a. der Bekanntheitsgrad vorhandener und neu einzuführender Mobilitätsangebote gesteigert werden. Der Handlungsbedarf in Lahr wird insbesondere dadurch deutlich, dass ein großer Anteil der befragten Bürger in der Mobilitätsbefragung antwortet, das Carsharing-Angebot (50 %), den Pedelec-Verleih (48 %) oder E-Ladesäulen für Pkw (46 %) im Stadtgebiet nicht zu

kennen. Die Potenziale werden jedoch in den entsprechenden Maßnahmenfeldern (vgl. A1, B2, D3, D5) deutlich.

Um Informations- und Beratungsangebote gut und zielgerichtet zu kommunizieren, ist eine übergreifende kommunikative Öffentlichkeitsarbeit, die im Optimalfall mit einer wiedererkennbaren Dachmarke (ggf. gemäß dem Leitmotiv des VEP „Lahr: nachhaltig mobil“) in Verbindung steht, nötig. Die regelmäßige und breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit soll den Informationsfluss unterstützen, optimieren, beschleunigen und durch Mobilitätsaktionen (vgl. u. a. D1a und D2b) ergänzt werden. Letztere eignen sich besonders, um die Stadtgesellschaft an der Transformation zur nachhaltig mobilen Stadt zu beteiligen (Partizipation). Damit lässt sich nicht nur die Akzeptanz, sondern auch die Wertschätzung nachhaltiger Mobilität steigern. Die Einwohner kennen die Gegebenheiten und Konfliktpunkte auf ihren täglichen Wegen im Stadtgebiet besonders gut und sind als lokale Experten sowie Nutzer bestehender bzw. potenzieller Angebote in die Planungs- und Umsetzungsprozesse einzubeziehen. Gleiches gilt für die im Stadtgebiet ansässigen Betriebe, Unternehmen, Händler und Gastronomen sowie ihre jeweiligen institutionellen Vertretungen (z. B. IHK, Handwerkskammer, Wirtschaftsförderung, etc.) und für mobilitätsbezogene Institutionen (z. B. ADAC, ADFC, VCD, etc.).

Zielbezug



Bausteine/Einzelmaßnahmen/Anwendungsbeispiele

- Entwicklung einer wiedererkennbaren Dachmarke ggf. gemäß dem Leitmotiv des VEP „Lahr: nachhaltig mobil“: Wichtig sind einheitliche und gut erkennbare Elemente hinsichtlich Design, Layout, Sprache etc. (z. B. EinfachMobil in Offenburg, ROLPH in Rheinland-Pfalz, bwegt in BW).
- Aufbau und Pflege einer zentralen und umfänglichen Informationsplattform zur Mobilität in Lahr: Integration einer Informationsplattform in den bestehenden Internetauftritt der Stadt Lahr; Berücksichtigung von Querverweisen zu weiteren Mobilitätsdienstleistern und externen Internetseiten zu wesentlichen Verkehrsanbietern (z. B. DB); mobile Nutzung der Informationsplattform ermöglichen; mögliche Inhalte: Kontaktinformation zur zentralen Schnittstelle in der Stadtverwaltung (vgl. D2); Nutzungshinweise zu den Sharing-Angeboten (u. a. Pedelec-Verleih und Carsharing); Überblick zu relevanten Verkehrsinformationen (u. a. Baustellen); Regelmäßige Berichterstattung aus aktuellen Mobilitätsprojekten (z. B. der Radverkehrsförderung); Überblick über das Radverkehrsnetz; ggf. aktuelle Daten einer Dauerzählstelle des Radverkehrs, zertifizierte bett+bike Unterkünfte in Lahr, Einbindung eines digitalen Mängelmelders, Werbung über Social Media (vgl. „Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022“, Maßnahme 4.5.1f).

- Etablierung der Idee „Mobilität aus einer Hand“ bzw. „mobility as a service“: Ein intermodales Verkehrsverhalten, d. h. die Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette, erfordert häufig verschiedene Reiseauskünfte, Fahrkarten und Tarife. Um den Kunden die sequenzielle Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen zu vereinfachen und daraus resultierend für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu motivieren, ist deren Bündelung, z. B. als Mobilitätskarte oder als App sinnvoll. Die Basis stellt der ÖPNV dar. Weiter können hierin Auskünfte und Angebote wie Bahncards, Parktickets, Bike- und Carsharing, Aufbewahrungsmöglichkeiten, Taxi oder Mietwägen integriert sein. Die Nutzung und Abrechnung der verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen erfolgt gebündelt. In Kombination mit zusätzlichen Vergünstigungen, z. B. für Kultureinrichtungen, kann die Mobilitätskarte auch ein attraktives Angebot für Besucher und Touristen darstellen. Beispiele für Mobilitätskarten sind Polygo Stuttgart (ÖPNV, Car- und Bikesharing, E-Ladestationen, Parkvergünstigungen, weitere städtische Angebote) , switchh Hamburg (ÖPNV, Taxi, Fahrrad, Mietwagen, Carsharing), SWA Mobil-Flat in Augsburg (erstmalige Flatrate für Mobilität: ÖPNV, Car- und Bikesharing), VRN-Mobilitätskarte Mannheim (ÖPNV, S-Bahnen im VRN-Gebiet, Car- und Bikesharing, Ruftaxi); Ziel: Bei erfolgreicher Integration von zwei oder mehr Mobilitätsangeboten in einer Plattform Zertifizierung des „Blauen Engels“ des Umweltbundesamts.
- Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen für die Intensivierung der mobilitätsbezogenen Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die partizipativen Elemente.
- Gewinnung von stadtbekanntem Themenpaten/ Schirmherren: Patenschaften können die Bekanntheit der Verkehrswende erhöhen. Kann z. B. in Kombination mit einer Auszeichnung „Verkehrswende Persönlichkeit“ im Jahreswechsel vergeben werden. Anwendungsbeispiel: Deutscher Fahrradpreis „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2020“.
- Initiierung von Projekt- und Themenwochen mit Aktionstagen, Veranstaltungen, Vortragsreihen und Medienberichten (vgl. u. a. D1a und D2b); Ggf. Querbezüge zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung oder dem Energiesparen herstellen.

4 Entwicklungsszenarien

Für die Stadt Lahr wurde bereits für den Zwischenbericht ein Prognose-Nullfall (2030) entwickelt. Dieser bildet aufbauend auf dem Analysefall 2019 ein ohne weiteres städtisches Eingreifen und ohne zusätzliche Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans als am wahrscheinlichsten eintretendes Zukunftsszenario mit dem Zeithorizont 2030 ab. Dabei werden offizielle und zuvor abgestimmte rahmende Entwicklungen zu Hilfe genommen.

Neben Entwicklungen aus den Bereichen „Bevölkerungsentwicklung“, „Gewerbeflächenentwicklung und Handel“ sowie „Pendlerströme und Umland“ trägt auch das „Mobilitätsverhalten“ der Lahrer Bevölkerung zum Verkehrsergebnis des Prognose-Nullfalls (2030) bei. Für den Prognose-Nullfall wird angenommen, dass das tägliche Wegeaufkommen pro Kopf stabil bleibt, die Länge der Wege allerdings weiter zunimmt. Ein großer Teil der Lahrer Bevölkerung wird auch weiterhin, wie auch im Analysefall 2019, seine täglichen Wege mit dem Auto zurücklegen. Ein vermehrter Umstieg aufs Fahrrad oder das Pedelec ist aber auch in Lahr erkennbar und äußert sich im Vergleich zwischen Analysefall 2019 und Prognose-Nullfall (2030) in einer Abnahme des MIV-Anteils um 1 % und der Zunahme des Fahrrad-Anteils um 1 % am Modal Split von Lahr.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lahr stellt die verkehrspolitische Handlungsgrundlage der Stadt für die kommenden 10-15 Jahre dar. Mit diesem hat die Stadt sich selbst Ziele (vgl. Kapitel 1) aufgestellt, die sie mindestens im Zeitraum bis 2030 verfolgt und welche realisiert werden sollen. Dennoch ist ein starres Konzept angesichts vieler Unwägbarkeiten in Bezug auf die Rahmenbedingungen nicht immer zielführend. Es können sich in diesem langen Zeitraum unterschiedliche lokale, regionale oder auch globale Bewegungen und Einflüsse ergeben, die derzeit nicht oder nur schwer vorherzusehen sind. Dies hat sich in der jüngeren Vergangenheit in Ansätzen bspw. durch einen erhöhten Flüchtlingszuzug, verstärkte Diskussionen um Luftschadstoffbelastungen in den Städten oder auch durch die Corona-Krise gezeigt. So können sich Rahmenbedingungen, Finanzierungsspielräume, Zuständigkeiten und neue politische Handlungsschwerpunkte verschieben. Durch diese Vielzahl an variablen Rahmenbedingungen ergeben sich zahlreiche, theoretisch vorstellbare Entwicklungsszenarien für die Stadt. Dabei wäre es aus heutiger Sicht jedoch eher unwahrscheinlich, ein Szenario mit z. B. schrumpfenden Einwohnerzahlen abzubilden. Auch finanzielle und wirtschaftliche Spielräume können sich kurzfristig ändern (z. B. Einbruch des Wirtschaftswachstums als Folge der Corona-Pandemie bzw. des Lockdowns, allerdings auch neue Fördermöglichkeiten durch die Novellierung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in Baden-Württemberg). Die Ziele des VEP als Basis der verkehrlichen Entwicklung der Stadt sollen dabei weiter gelten.

Aus diesem Grund wurden neben dem Prognose-Nullfall (2030) zwei weitere Entwicklungsszenarien abgeleitet, in denen die städtischen Rahmenbedingungen nicht verändert wurden (Annahmen gemäß des Prognose-Nullfalls), sich jedoch das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Lahr – beeinflusst durch unterschiedliche Schwerpunkte und Intensitäten bei der Umsetzung der im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen – unterschiedlich entwickeln wird.

Die Entwicklungsszenarien greifen die vorangestellten Maßnahmenfelder des VEP auf und verdeutlichen den möglichen Spielraum, der sich allein durch die Intensität und Kombination der Umsetzung sowie Priorisierung von Maßnahmenfeldern (und Einzelmaßnahmen) ergeben kann. Mit Hilfe

der Entwicklungsszenarien soll deutlich gemacht werden, dass eine starre Umsetzungsvorgabe zu vermeiden ist und Maßnahmen stets evaluiert und den jeweiligen Rahmenbedingungen entsprechend angepasst werden müssen. Dadurch kann der Umgang mit den Maßnahmen für die Stadt deutlich flexibler gestaltet werden. Es wird jedoch auch ersichtlich, dass eine konsequente und möglichst ganzheitliche Umsetzung der formulierten Maßnahmenvorschläge, aufgrund von diversen Wechselwirkungen und Zusammenhängen, weitaus stärker auf die Zielerreichung einwirken kann als eine (willkürliche) Auswahl von Maßnahmenfeldern und Einzelmaßnahmen.

4.1 Entwicklungsszenario 1 – „Gestärkter Umweltverbund“

Das Entwicklungsszenario 1 geht davon aus, dass die Maßnahmen aus Kapitel 3 beschlossen und umgesetzt werden, um die formulierten Ziele zu erreichen. Dabei werden jedoch überwiegend politische Kompromisse getroffen. Während die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr zwar weiter verbessert wird und auch das ÖPNV-Angebot einige Optimierungen erhält, bleibt das Auto weiterhin auf den meisten Wegen eine sehr attraktive Alternative. Die Verbesserungen im Umweltverbund stellen in diesem Szenario überwiegend sogenannte „Pull“-Maßnahmen dar, d. h. sie zielen darauf ab, durch Angebotsverbesserung die Menschen zum Umstieg vom Auto zu den anderen Verkehrsmitteln herüber zu „ziehen“. Dabei wird die Nutzung und Attraktivität des Autos jedoch kaum eingeschränkt (im Gegensatz zu „Push“-Maßnahmen, die den erforderlichen „Anschub“ zur Umstiegsentscheidung erbringen würden).

In konkreten Maßnahmenbeispielen würde dies z. B. bedeuten, dass der „innere Stadtring“, also die Schiller- und Alleestraße verkehrsberuhigt (Tempo 20) werden würden, auf weitergehende Einschränkungen für den Kfz-Verkehr wie z. B. eine Verkehrsberuhigung auf der Dinglinger Hauptstraße oder die Sperrung des Urteils- oder Rathausplatzes jedoch verzichtet werden würde. Im Busverkehr würde zwar das kostenintensive Linienangebot erweitert werden, jedoch bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem eigenen Kfz entsprechend der heutigen Rahmenbedingungen (Anzahl der Parkmöglichkeiten und Tarifstruktur).

Folglich würden sich zwar die gewünschten Verschiebungen in der Verkehrsmittelwahl andeuten (mit 43 % statt 49 % Fahreranteil stärker als im Prognose-Nullfall), jedoch kaum ein merklicher Rückgang des MIV erreicht werden können, welcher für die gesetzten Ziele erforderlich wäre. Die Zahl der mit dem Auto gefahrenen Wege würde lediglich um 3 % zurückgehen, trotz der Anstiege bei den übrigen Verkehrsmitteln (vgl. Abbildung 31 im Kapitel 4.3).

4.2 Entwicklungsszenario 2 – „Mut zur Verkehrswende“

Das Entwicklungsszenario 2 beinhaltet hingegen – seinem Namen entsprechend – deutlich „mutigere“ Maßnahmen und Beschlüsse. Neben der Stärkung des Umweltverbunds werden hier nun auch Maßnahmen realisiert, welche die Nutzung des Autos tatsächlich unattraktiver machen. Dem Handlungs- und Maßnahmenkonzept des VEPs entsprechend wird eine ausgewogene Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen realisiert. Durch die deutlich spürbaren Angebotsverbesserungen und

ausgebauten Alternativangebote kann dafür jedoch zugleich ausreichende Akzeptanz geschaffen werden.

In konkreten Beispielen ausgedrückt würde sich z. B. die Fahrgeschwindigkeit reduzieren und die erlebte Reisezeit mit dem Pkw durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen verlängern, während man mit dem Fahrrad auf direkten Routen schneller und flüssiger die Innenstadt erreichen kann als zuvor. Der Bus gewinnt Bedeutung als Rückgrat im Umweltverbund durch das gute Angebot und eine starke Vernetzung an den Mobilitätsstationen. Dazu steigen die Kosten für einen innerstädtischen Parkplatz und sie werden quantitativ auf die Nutzergruppen zugeschnitten, die einen Parkplatz in der Innenstadt notwendigerweise brauchen (Menschen mit Beeinträchtigungen/ Lieferdienste/ Dienstfahrzeuge etc.). Gleichzeitig verbessert sich die Aufenthaltsqualität auf Plätzen bzw. Wegequalität in Seitenräumen, so dass viele kurze bis mittlere Wege lieber zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Im Ergebnis würde nicht nur eine echte Verkehrswende im Modal Split ersichtlich (nur noch rund ein Drittel der Wege wird als Pkw-Fahrer zurückgelegt), sondern auch die Gesamtanzahl der gefahrenen MIV-Wege würde um 25 % zurückgehen. Im Gegenzug würde die Nutzung aller anderen Verkehrsmittel deutlich ansteigen (vgl. Abbildung 31 im Kapitel 4.3).

4.3 Szenarienvergleich

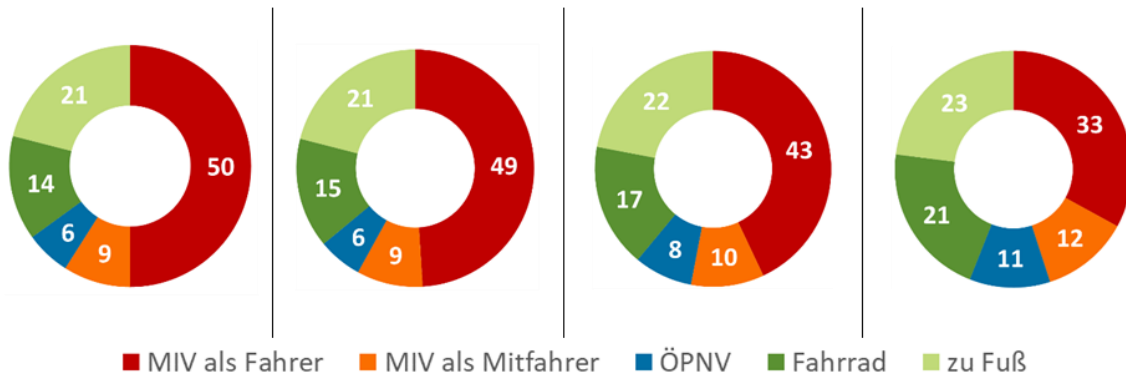
Die folgende Tabelle veranschaulicht die Inhalte und zu erwartenden Effekte der Prognosen und Szenarien. Deutlich erkennbar werden im Szenario 2 die gewünschten Verlagerungseffekte vom MIV auf den Umweltverbund, welche erreichbar sind, sofern denn der nötige Mut bei allen Akteuren vorhanden ist und konsequent das Handlungs- und Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans realisiert wird.

Dazu gehören nicht nur Förderungen und Investitionen in den Umweltverbund, sondern durchaus auch einschränkende Maßnahmen auf Seiten des MIV. Von Bedeutung wird sein, dass zeitgleich zu unbequemen Maßnahmen (wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen und höheren Parkgebühren im öffentlichen Raum) auch entsprechend nutzbare Alternativen bereitgestellt werden (z. B. höhere Taktfrequenz im Busverkehr, Ausbau von Carsharing, etc.).

Abbildung 31: Prognose und Szenarien im Überblick

Analyse (2019)	Prognose-Nullfall (2030)	Szenario 1 (2030)	Szenario 2 (2030)
„Status Quo“	„Weiter, wie gehabt“	„Gestärkter Umweltverbund“	„Mut zur Verkehrswende“
Ist-Zustand; hoher MIV-Anteil, auch auf kurzen Wegen; das Auto spielt eine hohe Rolle in der alltäglichen Mobilität, das Fahrrad wird zunehmend auch als Alternative genutzt, Busse sind eher unbeliebt.	Es ist die Tendenz zu mehr Radverkehr erkennbar (u.a. aufgrund bisheriger planerischer Bestrebungen), insgesamt nimmt der motorisierte Verkehr jedoch zu. Maßnahmen des VEP werden nicht umgesetzt.	Es wird vermehrt in den Ausbau des Umweltverbunds investiert; Maßnahmen des VEP werden zum Teil umgesetzt. Dabei werden zahlreiche Kompromisse gesucht, so dass der MIV weiterhin sehr attraktiv bleibt.	Zusätzlich zu Szenario 1 werden Maßnahmen umgesetzt, welche den MIV spürbar unattraktiver machen. Es ergeben sich deutlichere Vorteile bei Nutzung des Umweltverbunds. Positive Maßnahmensynergien wirken. Weit mehr Menschen steigen um.

Erreichbare Verkehrsmittelwahl nach Wegen:

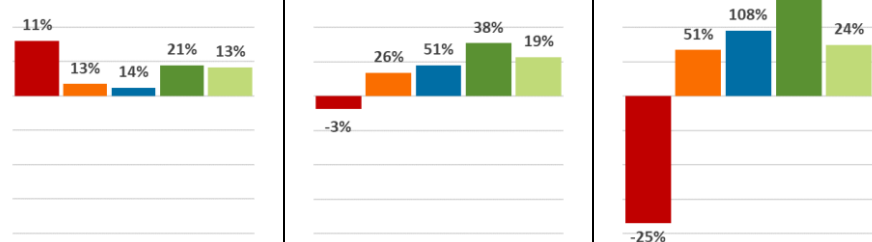


Entwicklung der gefahrenen MIV-Wege/Tag (alle Einwohner), bezogen auf den Analysefall:
 (Annahmen für P-0 und S1, S2: Bevölkerungszunahme und Zahl der Wege/Einwohner/Tag bleibt gleich)

Ausgangsbasis 2019

(Wege/Tag)

MIV-Fahrer:	73.300
MIV-Mitfahrer:	13.200
ÖV:	8.800
Rad:	20.500
Fuß:	30.800



Die Balkendiagramme zeigen die absoluten Veränderungen der täglichen Einwohnerwege je Verkehrsmittel im Vergleich zum Analysezustand 2019. Zusätzlich wird die prozentuale Änderung in der Balkenbeschriftung angegeben.

Quelle: Eigene Darstellung

5 Umsetzungskonzept

Für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Lahr wird in Kapitel 3 eine große Maßnahmenvielfalt aufgezeigt. Die Fülle der Maßnahmen in den vier Handlungsfeldern ist dabei das Ergebnis der erarbeiteten und abgeleiteten Handlungsnotwendigkeiten, die sich aus der Bestandsaufnahme und -analyse sowie der Erarbeitung des Zielkonzepts aus Sicht aller Beteiligten ergeben haben.

Das Umsetzungskonzept soll unterstützen und einen Weg aufzeigen, die zielgerichtete und effiziente Umsetzung der Maßnahmen voranzutreiben. Der Verkehrsentwicklungsplan versteht sich als Rahmenplan: die Einzelmaßnahmen können bis zum Zielhorizont 2030 durch die Stadt passgenau in die Umsetzung gebracht werden. Durch das Aufzeigen verschiedener Parameter kann sich die Umsetzung aber auch auf sich ändernde Rahmenbedingungen bis 2030 einlassen.

In einem ersten Schritt wurden zunächst die 29 Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmenbündel auf ihre **Beiträge zur Zielerreichung** untersucht (vgl. Tabelle 5). Diese Untersuchung macht verschiedene Sachverhalte des Verkehrsentwicklungsplans in Lahr im Allgemeinen aber auch im Speziellen in Bezug auf die Maßnahmenfelder deutlich.

Eine Besonderheit besitzt das Handlungsfeld Nahmobilität bzw. das Maßnahmenfeld *A1 Grundprinzipien der Nahmobilität*. Durch die Formulierung von Grundprinzipien und durch den Verweis auf die Flughöhe des gültigen Fußwegekonzepts und der Fortschreibung des Radwegekonzepts (beide innerhalb der Aufgabenstellung mit höherem Detaillierungsgrad im Vergleich zu der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans) kann kein ausdifferenzierter Zielbezug innerhalb des Verkehrsentwicklungsplans ermittelt werden. Dadurch wird allerdings auch deutlich, welche Bedeutung eine umfangreiche Fuß- und Radverkehrsförderung im Sinne des Zielkonzepts des Verkehrsentwicklungsplans einnimmt. Sie ist ein wesentlicher Grundstein für beide Entwicklungsszenarien (vgl. Kapitel 4.1 und 4.2) und ist in engem Zusammenhang mit dem Handlungsfeld ÖPNV zu sehen. Die starke Wechselwirkung wird auch im Maßnahmenfeld *B1 Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr* deutlich.

Tabelle 5 zeigt aber auch, dass insbesondere Maßnahmenfelder aus den Handlungsfeldern ÖPNV und Querschnittsthemen auf das Oberziel *Intensivierung von Kommunikations- und Imagearbeit für alle Mobilitätsangebote* sowie seine Unterziele wirken. Ziele zur Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr werden – selbsterklärend – in erster Linie aus Maßnahmenfeldern des Handlungsfelds Kfz-Verkehr erreicht.

Deutlich zu erkennen ist, dass es Maßnahmenfelder gibt, die viele Oberziele erfüllen und solche, die spezialisiert nur wenige oder einzelne Oberziele erreichen. Aus der reinen Anzahl der erfüllten Oberziele lässt sich allerdings noch nicht alleine eine geeignete Priorisierung für die Phase der Umsetzung ableiten. Aus Tabelle 5 kann zwar schnell abgelesen werden, wie breit ein Maßnahmenfeld im Zielkonzept wirkt. Was jedoch nicht abgelesen kann, ist die Intensität der Wirkung des Maßnahmenfeldes auf ein spezielles Oberziel. So wirkt bspw. ein sehr breit und vielfältig angelegtes Maßnahmenfeld wie *D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service* stärker auf das Oberziel *Intensivierung von Kommunikations- und Imagearbeit für alle Mobilitätsangebote* als *C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems*.

Mit Hilfe der Tabelle 5 soll während des Umsetzungsphase auch kontrolliert werden, welche Ziele bisher folgt werden konnten. Es wird empfohlen, eine Umsetzung, die sich auf ein einzelnes Oberziel fokussiert oder einzelne Oberziele nicht berücksichtigt zu vermeiden. An dieser Stelle soll nochmals darauf verwiesen werden, dass die sechs Oberziele gleichberechtigt nebeneinanderstehen und damit von gleichermaßen hoher Bedeutung sind.

Tabelle 5: Maßnahmenfelder und ihr Beitrag zur Zielerreichung (vergrößerte Darstellung im Anhang 3)

Maßnahmenfelder	Seite	Oberziele des Zielkorzes					
		Förderung sicherer Mobilität für alle	Stärkung aktiver Mobilität	Etablierung eines attraktiven ÖPNV	Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch den (Z-)Verkehr (Lärm/Schadstoffe/ Flächenverbrauch)	Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume	Intensivierung von Kommunikations- und Imagearbeit für alle Mobilitätsangebote
A1 Grundprinzipien zur Nahmobilität	13						
B1 Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr	17						
B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen	35						
B3 Barrierefreier Haltestellenausbau	44						
B4 Betriebsqualität	47						
B5 Information und Kommunikation	48						
B6 Attraktiver Tarif	51						
B7 Touristische Busangebote in der Ortenau	53						
B8 Digitalisierung/ Modernisierung des ÖPNV im Stadtgebiet im ÖV	55						
C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt	58						
C2 Gestaltung von Straßenräumen	71						
C3 Entwicklung eines Schwerverkehr – und Lieferrouthenkonzepts	79						
C4 Entlastung durch moderne City-Logistik	83						
C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt	84						
C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems	86						
C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum	88						
C8 Kommunale Stellplatzsatzung	89						
D1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie	92						
D1a Verkehrsverhalten und Sensibilisierung	93						
D1b Integration in den Planungsprozess und Infrastruktur	95						
D2 Kommunales Mobilitätsmanagement	96						
D2a Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	98						
D2b Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement	99						
D3 Ausbau von Sharing-Angeboten	101						
D4 Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen	103						
D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie	106						
D5a Elektrifizierung kommunaler Fahrzeuge	107						
D5b Verstärkter Einsatz der E-Mobilität im Wirtschaftsverkehr	109						
D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service	111						

Quelle: Eigene Darstellung

5.1 Weitere Umsetzungsparameter

Neben dem Parameter der Zielerreichung gibt es weitere Parameter, die durch Verwaltung und politische Entscheidungsträger während der Umsetzungsphase herangezogen werden können. Eine Priorisierung der Maßnahmenfelder kann sich wie bereits angedeutet nicht einzig aus Tabelle 5 ableiten, sondern sollte auch die Erkenntnisse aus dem Beteiligungs- und Bearbeitungsprozess berücksichtigen. Gleichzeitig spielen die Umsetzungsdauern von Maßnahmenfeldern eine wichtige Rolle, um vor allem mittel- und langfristige Investitionen effizient zu steuern.

Tabelle 6 zeigt Empfehlungen zur **Priorisierung** von Maßnahmenfeldern. Diese Empfehlungen fußen auf den Hinweisen des Arbeitskreises Mobilität und Verkehr, der während der gesamten Bearbeitungszeit den VEP qualifizierend begleitete und aus Vertretern der zentralen Institutionen und Akteuren im Teilbereich Mobilität/Verkehr sowie Politik besteht. Das Weiterfließen in die Empfehlungen die Einschätzungen der Verwaltung sowie der Gutachter ein. Es wird davon ausgegangen, dass alle Maßnahmenfelder eine Bedeutung für den VEP haben und deshalb umgesetzt werden sollten – was auch mit den jeweils dargestellten Zielbezügen der Maßnahmenfeldern zu begründen ist. Die Priorisierung erfolgt in zwei Stufen. Maßnahmenfelder, die mit einer ① gekennzeichnet sind, haben eine höhere Priorität als solche Maßnahmenfelder, die mit einer ② gekennzeichnet sind. „Darüber“ stehen lediglich solche Maßnahmenfelder, die vor allem im Rahmen des Szenario „Mut zur Verkehrswende“ (vgl. Kapitel 4.2) eine „Leuchtturm-Wirkung“ einnehmen oder als Schlüsselprojekt der Verkehrswende zu sehen sind. Sie sind mit einem ★ versehen. Von der Umsetzung des Fuß- und Radwegekonzepts wird ausgegangen – auch weil nur so die Basis für beide Szenarien geschaffen wird.

Nicht alle Maßnahmenfelder des Verkehrsentwicklungsplans können zeitgleich umgesetzt werden. Sie erfordern, je nach Intensität und finanzieller Wirkung, einen unterschiedlichen, planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Tabelle 6 zeigt daher **Umsetzungsdauern** auf, die in Verbindung mit Priorität, den finanziellen Möglichkeiten und personellen Ressourcen, bspw. frühzeitig angegangen werden sollten oder aber auch „hintenangestellt“ werden können. Langfristige Maßnahmenfelder sind meist finanziell aufwändig oder bedürfen eines großen Planungsaufwands (z. B. *B1 Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr* oder *C2 Gestaltung von Straßenräumen*) und sind frühzeitig einzuleiten. Andere Maßnahmenfelder wie bspw. *B7 Touristische Busangebote in der Ortenau* sind aufgrund der eher geringen Umsetzungsdauer und auch einer unterzuordnenden Priorität ggf. nach hinten zu stellen. Des Weiteren gibt es Maßnahmenfelder, die in Teilen kurzfristig umzusetzen sind und zu einem späteren Zeitpunkt weiterentwickelt oder angepasst werden müssen (z. B. *C8 Kommunale Stellplatzsatzung*). Erweiternd kommen Maßnahmenfelder hinzu, die als Daueraufgabe anzusehen sind. Hierunter sind vor allem solche Maßnahmenfelder zu fassen, die der Sensibilisierung, Bewusstseinsbildung oder Kontrolle dienen.

Übersichtlich werden die genannten Parameter bzw. Eigenschaften der 29 Maßnahmenfelder in Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6: Maßnahmenfelder mit Informationen zu Priorität und Umsetzungsdauer

Maßnahmenfelder	Seite	kurz bis 2 Jahre	mittel bis 5 Jahre	lang 10 Jahre	Daueraufgabe	Priorität
A1 Grundprinzipien der Nahmobilität	13			>		①
B1 ★ Zukunfts-konzept für den ÖPNV in Lahr	17			>		①
B2 ★ Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen	35		>			①
B3 Barrierefreier Haltstellenausbau	44		>			①
B4 Betriebsqualität	47		>			②
B5 Information und Kommunikation	48			>	8	①
B6 Attraktiver Tarif	51	>				①
B7 Touristische Busangebote in der Ortenau	53	>				②
B8 Digitalisierung/ Modernisierung des ÖPNV im Stadtgebiet im ÖV	55	>				②
C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt	58			>		①
C2 ★ Gestaltung von Straßenräumen	71			>		①
C3 Entwicklung eines Schwerverkehr – und Lieferrouthenkonzepts	79	>				②
C4 Entlastung durch moderne City-Logistik	83		>			②
C5 ★ Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt	84	>				①
C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems	86	>				②
C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum	88			>	8	①
C8 Kommunale Stellplatzsatzung	89	>				①
D1 ★ Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie	92			>	8	①
D1a Verkehrsverhalten und Sensibilisierung	93			>	8	①
D1b Integration in den Planungsprozess und Infrastruktur	95			>	8	②
D2 ★ Kommunales Mobilitätsmanagement	96			>	8	①
D2a Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	98			>	8	②
D2b Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement	99			>	8	①
D3 Ausbau von Sharing-Angeboten	101		>			①
D4 ★ Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen	103		>			①
D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie	106		>			①
D5a Elektrifizierung kommunaler Fahrzeuge	107	>				②
D5b Verstärkter Einsatz der E-Mobilität im Wirtschaftsverkehr	109	>				②
D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service	111			>	8	①

Quelle: Eigene Darstellung

Neben dem Beitrag zur Zielerreichung, der im Bearbeitungsprozess identifizierten Priorität und der voraussichtlichen Umsetzungsdauer der Maßnahmenfelder ist die Finanzierung der Umsetzung ein wichtiger Parameter. Aus dem Charakter eines Rahmenplans ergibt sich die Tatsache, dass die Maßnahmenfelder nicht ausreichend konkret heruntergebrochen werden können, um eine exakte Kostenschätzung vorzunehmen. Das hängt zum Teil an vielen weiteren Planungsschritten oder auch an einer Bandbreite der späteren Ausgestaltung (bspw. *C2 Gestaltung von Straßenräumen*), aber auch an Varianz in der Intensität der Umsetzung (bspw. *D1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie* oder *D2b Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement*). Nichtsdestotrotz soll sich im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans den entstehenden Kosten angenähert werden. Für diese **erste Grobkostenschätzung** werden die 29 Maßnahmenfelder in drei Klassen gegliedert. Hierbei ist allerdings anzumerken, dass Fördermöglichkeiten noch nicht berücksichtigt sind – diese in einzelnen Maßnahmen jedoch einen sehr hohen Anteil ausmachen können, u. a. Maßnahmenfeld B2 (vgl. Kapitel 5.2) und durch die Aufstellung / den Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans nicht automatisch eine verpflichtende Umsetzung einzelner Großprojekte zu folgern ist. Die Stadt Lahr bleibt frei in der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen.

Maßnahmenfelder mit sehr hohen Kosten

A1 Grundprinzipien der Nahmobilität: Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans sind zum Fuß- und Radverkehr keine differenzierten Einzelmaßnahmen hinterlegt. Dies geschieht im Fuß- und Radwegekonzept. Zieht man den Nationalen Radverkehrsplan 2020 heran, wird einer „Aufsteiger“-Stadt empfohlen, 13-18 € je Einwohner und Jahr in die Radverkehrsförderung zu investieren. Hierzu zählen Infrastruktur genauso wie nicht-investive Maßnahmen oder z. B. das Fahrradverleihsystem. Überschlägig bedeutet das für Lahr ein jährliches Investitionsvolumen von 600.000-850.000 €. Für die Fußverkehrsförderung existieren solche Empfehlungen nicht. Unter der Prämisse, dass ähnliche Beträge angenommen werden könnten, ist in Summe mit 1,5 Mio € pro Jahr für eine umfangliche Fuß- und Radverkehrsförderung zu rechnen.

B1 Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr: Die Großen Kreisstädte sind im Ortenaukreis für Organisation und Finanzierung der jeweiligen Stadtbussysteme selbst zuständig. Durch die geplante Angebotserweiterung muss in einer groben Kostenkalkulation davon ausgegangen werden, dass sich die Aufwendungen grob um den Faktor 2,5 erhöhen. Dieser Anstieg beruht v. a. auf der Einführung des Halbstundentakts gegenüber dem heutigen Stundentakt sowie der Angebotserweiterung auf Sonntage und in die späten Abend- und Nachtstunden. Den Aufwendungen stehen Fahrgeldeinnahmen gegenüber (vgl. auch B6) – während die Kosten des Angebots bei Einführung anfallen, wird sich die Fahrgastzahl dynamisch und zeitverzögert über die nächsten Jahre anpassen. Schlussendlich ist das Angebot des ausführenden Verkehrsunternehmens maßgebend und berücksichtigt individuelle Faktoren wie bspw. „Sprungkosten“ und Synergien durch regionalen Linienverkehr.

B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstelle: Das Maßnahmenfeld sieht neun kleine Mobilitätsstationen, eine zentrale Mobilitätsstation mit Elementen an den Haltestellen *Schlüssel* und *Rathausplatz* und eine weitere Mobilitätsstation am Bahnhof vor. Ein konkretisierendes und ausdifferenziertes Standortkonzept mit insgesamt 36 Stationen unterschiedlicher Größe wird aktu-

ell im Mobilitätsnetzwerk Ortenau erstellt und abgestimmt. Dort wird aktuell von gerundeten Gesamtkosten in Höhe von 1,3 Mio € ausgegangen, die sich über drei Ausbau-/Umsetzungsstufen erstrecken. Laufende Service- und Betriebskosten sind hier jedoch nicht berücksichtigt.

B3 Barrierefreier Haltestellenausbau: Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist wie im Maßnahmenfeld beschrieben durch ein gesetzliches Datum terminiert. Dieses Datum kann durch die aktuellen Ausbauplanungen der Stadt nicht eingehalten werden. Es wird empfohlen, das aktuelle Budget von 200.000 € im Jahr aufzustocken – um schnell den gesetzlichen Vorgaben gerecht zu werden. In gleichem Zuge ist jedoch auch darauf zu achten, dass personelle Ressourcen zur Umsetzung mitberücksichtigt werden.

C2 Gestaltung von Straßenräumen: Das Maßnahmenfeld ist in Bezug auf seine finanzielle Ausgestaltung in höchstem Maße von der eigentlichen Gestaltung abhängig, weshalb an dieser Stelle auf zwei Beispiele verwiesen werden soll. Die Tübinger Straße (300 m) am Rande der Stuttgarter Innenstadt wurde bspw. 2012 für 1,2 Mio € zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich umgestaltet und kann Orientierung für Allee- und Schillerstraße sein. Die Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt (650 m) zu einem lebenswerten Ortskern in Rudersberg hat 3,7 Mio € gekostet und ist in Lahr in ähnlicher Weise bspw. für Kippenheimweiler denkbar.⁶

D4 Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen: Der Ausbau von Park + Ride-Anlagen ist häufig mit Grundstückserwerb und Tiefbauarbeiten verbunden. Aus bereits erarbeiteten Fachgutachten lässt sich eine Investitionssumme von etwa 1,0 Mio € für die Anlage in Autobahnnähe ableiten. Der VEP benennt die Prüfung weiterer Parken und Mitfahren-Anlagen an den Ortseingängen der B 3 (Nord und Süd) und in Reichenbach. Diese Anlagen fallen kleiner und in einer geringeren Ausstattung gegenüber der untersuchten aus, mit Grobkosten von ca. 500.000 € je Anlage ist aus gutachterlicher Sicht dennoch mindestens zu rechnen.

Maßnahmenfelder mit hohen Kosten

B4 Betriebsqualität: Die Betriebsqualität kann sich im Zuge anderer Umbaumaßnahmen (z. B. B3) verbessern. Soll ein Signalprogramm an einer Kreuzung verändert werden, ergeben sich je nach Komplexität Kosten bis zu 100.000 €. Sind Lichtsignalanlagen, z. B. im Verlauf der B 415, in Abhängigkeit zueinander geschaltet, werden sich die Kosten erhöhen.

B5 Information und Kommunikation: Die Aufbereitung von geeigneten Inhalten der Information und Kommunikation ist eine Daueraufgabe und kann sich vielfältig ausprägen. Ein jährliches Budget von 75.000 € wird in den ersten Jahren vorgeschlagen, kann jedoch mit Blick auf den Zielhorizont des Verkehrsentwicklungsplans und darüber hinaus angepasst bzw. nach unten korrigiert werden.

B6 Attraktiver Tarif: Die Tarifhoheit liegt bei der TGO – eventuelle Fehlbeträge durch rabattierte Fahrkarten sind Aushandlungsgegenstand, der in Zusammenhang mit dem zukünftigen Angebot (vgl. B1) zu sehen ist. Beispielhafte Infrastrukturkosten an den Haltestellen, die einem attraktiven

6 Beide und weitere Beispiele zur Gestaltung von Straßenräumen finden sich illustriert in der Fachbroschüre „Straßen und Plätze neu denken“ des Umweltbundesamts.

Tarif zweckdienlich sind, sind zwischen Stadt und TGO abzusprechen. Die Ausstattung aller Haltestellen mit „Check-in/Be-in↔Check-out/Be-out“-Lesegeräten wäre bspw. mit mindestens 100.000 € zu beziffern.

C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt: Mit den Ausführungen im Verkehrsentwicklungsplan ist der Grundstein für Entwicklungen gelegt. Es ist nicht zu erwarten, dass alle Einzelmaßnahmen direkt umgesetzt werden können – gleichzeitig bedingen sich Einzelmaßnahmen teilweise gegenseitig, weshalb in Summe eine langfristige Umsetzungsdauer veranschlagt werden muss. Hierbei werden weitere Planungen und Abwägungen notwendig sein, weshalb bis zur vollständigen Realisierung mit mindestens 50.000 € zu rechnen ist (z. B. Poller, Beschilderung, etc.) – hinzu kommen Investitionskosten vor Ort. Hierbei ist allerdings auch die direkte Verbindung mit dem Maßnahmenfeld C2 zu sehen. Die Einrichtung von bspw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in der Allee- und Schillerstraße ist nicht alleine durch Geschwindigkeitsregelungen ausreichend. Eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums sollte damit einhergehen.

C4 Entlastung durch moderne City-Logistik: Zur Entlastung des Stadtgebiets und effektiven Steuerung der City-Logistik schlägt der VEP die Erarbeitung eines Citylogistik-Konzepts vor. Für die Erarbeitung durch ein Fachbüro sollte mit bis zu 50.000 € gerechnet werden. Für bspw. einen Umschlagsplatz als Voraussetzung für die stadt- und umweltverträgliche Feindistribution ist von weiteren Planungs- und Abstimmungsarbeiten mit den entsprechenden Dienstleistern sowie mit Infrastrukturmaßnahmen von mindestens weiteren 100.000 € auszugehen.

C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum: Mit dem entsprechenden Gremienbeschluss von 2019 zur Sanktion und Legalisierung des Gehwegparkens wurde der Grundstein des Maßnahmenfeldes bereits gelegt. Bei den Einzelmaßnahmen „Kontrolle“ und der „Schaffung eines Mehrwerts“ der gewonnenen Flächen treten wiederkehrende Kosten auf. Bei ersterer sind es Personalkosten, bei zweiterer punktuelle und sehr unterschiedliche Investitionskosten. Insgesamt sind an dieser Stelle 50.000-100.000 € im Jahr einzuplanen.

D1 Ganzheitliches Verkehrssicherheitsstrategie: Es wird empfohlen, D1 gemeinsam mit D1a und D1b zu betrachten. Hier fallen Netzwerkarbeiten und weitere regelmäßige Arbeiten in der Verwaltung (bspw. regelmäßiger Verkehrssicherheitsbericht) sowie diverse sensibilisierende und bewusstmachende Maßnahmen an. Es wird empfohlen, mindestens 50.000 € im Jahr für eine umfangreiche Verkehrssicherheitsarbeit bereitzustellen.

D2 Kommunales Mobilitätsmanagement: Es wird empfohlen, D2 gemeinsam mit D2a und D2b zu betrachten. Zur Koordinierung und Initiierung verschiedener Einzelmaßnahmen ist eine zentrale Schnittstelle für die Zukunft angedacht. Für die geschaffene Personalstelle sowie die entsprechende Realisierung von Einzelmaßnahmen sind jährlich mindestens 75.000 € vorzusehen.

D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie: Maßnahmen aus den Maßnahmenfeldern in D5 haben Schnittmengen mit denen von D5a und D5b. Der städtische Haushalt wird in diesem Zusammenhang v. a. durch kurzfristige Konzeptionen und beschlossene Strategien belastet sowie durch rahmengebende Infrastrukturmaßnahmen bis etwa 250.000 €. Die größeren Kostenblöcke liegen in den Fahrzeugen, die im spezifischen kommunalen Umstellungsprozess zu sehen sind oder aber durch bspw. die inhaltliche Ausschreibung des ÖPNV im Stadtgebiet. Insgesamt kann sich das Maßnahmenfeld durchaus zu einem „sehr teuren“ Maßnahmenfeld entwickeln.

Maßnahmenfelder mit geringen Kosten

B7 Touristische Busangebote: Hier sollten Anschubfinanzierungen, Beteiligungen oder Werbepartnerschaften entstehen. Die technische Ausrüstung, wie Fahrradtransport, ist vom Verkehrsunternehmen zu prüfen. Für die übrigen „weichen“ Maßnahmen ist jährlich von 10.000 € auszugehen.

B8 Digitalisierung/Modernisierung des ÖPNV Im Stadtgebiet: Das Maßnahmenfeld formuliert Trends, die in die Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Kooperationspartnern eingebracht werden sollten. Ein Investitionsbedarf ist daraus nur schwer ableitbar. Es kann mit bis zu 50.000 € gerechnet werden.

C3 Entwicklung eines Schwerverkehrs- und Lieferroutenkonzeptes: Auf die angeführten Ansätze im Verkehrsentwicklungsplan kann im weiteren Planungsprozess aufgebaut bzw. diese können weiterentwickelt werden. Weitere Planungskosten sollten 50.000 € nicht mehr überschreiten.

C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt: Es werden in erster Linie weitere Planungs- und Konzeptkosten entstehen, bei denen mit 50.000 € zu rechnen ist. Gleichzeitig macht das Maßnahmenfeld kontinuierliche Evaluationen und Planungskontrollen notwendig, weshalb in geringem Maße Folgekosten im Bereich der Planung entstehen können.

C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems: Für den Entwurf und die Aufstellung von Ankündigungstafeln sowie die Ergänzung des aktuellen Parkplatz-Flyers wird von knapp 50.000 € ausgegangen. Die Beratung und Prüfung der technischen Voraussetzungen im Zusammenhang mit einer Parking-App sind hierbei nicht berücksichtigt.

C8 Kommunale Stellplatzsatzung: In diesem Maßnahmenfeld fallen in erster Linie einmalige Planungs- und Konzeptkosten an, die 50.000 € nicht überschreiten sollten. Spätere Weiterentwicklungen und Anpassungen sind davon ausgenommen.

D3 Ausbau von Sharing-Angeboten: Auch hier sollten die weiteren Planungskosten gering ausfallen, 50.000 € nicht überschreiten und kurzfristig zu konkretisieren sein. Der erheblich größere finanzielle Aufwand entsteht bei den tatsächlich anfallenden Investitions- und Betriebskosten, die mit den Einzelmaßnahmen „Aufstockung der Carsharing-Fahrzeugflotte“ oder aber auch mit der „Einrichtung weiterer Standorte für das Pedelec-Verleihsystem“ je nach Aufwand stark variieren können. Letzteres ist auch im Zusammenhang mit dem Maßnahmenfeld A1 und B2 zu sehen.

D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service: Das Maßnahmenfeld ist breit gefächert und beinhaltet u. a. die kostenfreie Gewinnung von stadtbekanntem Schirmherren bis hin zur Etablierung der Idee Mobility as a Service (MaaS) – „Mobilität aus einer Hand“, welche zu Beginn mit Investitionskosten (z. B. für eine Mobilitätskarte oder eine App) und mit fortlaufenden Betriebskosten verbunden ist. Bis zum Zielhorizont 2030 kann im Mittel von bis zu 50.000 € pro Jahr ausgegangen werden.

5.2 Sondierung der Förderlandschaft

Die Benennung der groben Kosten richtet sich nach Planungs-/Konzeptkosten, Investitionskosten und Betriebskosten, berücksichtigt jedoch noch keine Förderzulagen durch Bund oder Land. Aktuell

ist die Förderlandschaft im Bereich Verkehr und Mobilität vielfältig und dynamisch. Es ist notwendig, diese auch in den kommenden Jahren intensiv zu beobachten. Dadurch kann die tatsächliche finanzielle Belastung des kommunalen Haushalts reduziert werden. Über die Fördermöglichkeiten auf europäischer Ebene und Bundesebene soll hier ein kurzer Überblick gegeben werden, um dann etwas genauer das Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu beleuchten.

Europäische Ebene und Bundesebene

Tabelle 7: Fördermöglichkeiten auf Ebene der EU und des Bundes

Ebene	Titel
EU-Förderprogramm	„Europäischer Fonds für regionale Entwicklung EFRE“ – über BMWi / Zuschuss unter anderem zur Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr
Förderprogramme des Bundes	<p>„IKK – Investitionskredit Kommune“ – KfW Bank / Direktkredit zwischen 50 % und 100 % der Kosten für kommunale förderfähige Infrastruktur</p> <p>„Klimaschutzinitiative“ – BMU/PtJ / Zuschuss unter anderem bis zu 40 % für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs</p> <p>„Städtische Logistik“ – BMVI / Zuschuss bis zu 70 % für effiziente und nachhaltige städtische Logistikkonzepte, Machbarkeitsstudien, Einzelvorhaben mit Modellcharakter</p> <p>„Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen (schwere Kommunalfahrzeuge)“ – BMVI / Zuschuss zur Nachrüstung kommunaler Nutzfahrzeuge zur Stickstoffreduzierung</p> <p>„Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ – BMVI / Zuschuss für Vorhaben zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme mit dem Ziel der Stickstoffdioxidreduzierung</p> <p>„ExWoSt“ – BMI / Zuschuss innovative Vorhaben im Bereich Städtebau</p> <p>„Schienengüterfernverkehrsfördergesetz (SGFFG)“ – BMVI / Zuschuss zur Eisenbahninfrastruktur</p> <p>„Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ – BMVI / Zuschuss z. B. zu richtungsweisenden infrastrukturellen Maßnahmen</p>

Quelle: Eigene Darstellung nach Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, 2020

Landesebene

In Baden-Württemberg wurde Ende September 2020 eine novellierte Verwaltungsvorschrift zum LGVFG veröffentlicht. Diese tritt rückwirkend zum 1. Januar in Kraft und bestimmt zentral die Realisierung von Verkehrsprojekten in baden-württembergischen Kommunen. Gefördert werden kön-

nen Projekte aus den Bereichen **ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und Straßenbau/Lärmschutz**. Im Folgenden sollen einzelne bedeutende Aspekte benannt werden, die besondere Bedeutung bei der Umsetzung dieses VEP haben.

Tabelle 8: Fördermöglichkeiten auf Landesebene

Bereich	Aspekte
ÖPNV	Bau, Aus- oder Umbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen. Im funktionalen Zusammenhang mit der Haltestelle stehen auch Einrichtungen wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze, Fahrkartenautomaten, Aufzüge, Einrichtungen zur Fahrgastinformation
	Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dienen (multimodaler Knoten) (in diesem VEP Mobilitätsstation genannt)
	Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen
	Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen, wie mit Echtzeitdaten arbeitenden Systeme für die dynamische Fahrgastinformation oder Anschlusssicherung und für interoperable elektrische Fahrausweise
	Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit
	Bau, Aus- oder Umbau von Schnittstellen des Güterverkehrs
	Als Besonderheit fördert das Land Baden-Württemberg unter gewissen Voraussetzungen auch (ÖPNV-)Fahrzeuge neben der klassischen Infrastrukturförderung. Förderfähige Infrastrukturmaßnahmen werden bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten, zuzüglich einer Planungspauschale, die grundsätzlich 10 % der zuwendungsfähigen Kosten betragen kann.

Bereich	Aspekte
Fuß- und Radverkehr	Alle Vorhaben, die gefördert werden, müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit über aussagekräftige Fuß- beziehungsweise Radverkehrskonzepte nachzuweisen.
	Verkehrswichtige Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> • auch wenn separat geführt • Fuß- und Radverkehrsanlagen (die wie oben beschrieben verkehrswichtig sind) im Zuge von nicht förderfähigen kommunalen Straßen • Fuß- und Radverkehrsanlagen, die nicht im Zuge der förderfähigen kommunalen Straße realisiert worden sind • Fuß- und Radverkehrsanlagen im Zuge von Landes- und Bundesstraßen in kommunaler Baulast
	<i>Radverkehrsinfrastruktur:</i> Das sind grundsätzlich sämtliche Maßnahmen zur Schaffung von Radverkehrsführung. Insbesondere: Schutzstreifen, Radfahrstreifen, LSA mit radfreundlicher Programmierung, Zählstellen für den Radverkehr, Randmarkierung außerorts ...
	<i>Fußverkehrsinfrastruktur:</i> Es sind sämtliche Maßnahmen zur Schaffung von Fußverkehrsführung im Längs- und Querverkehr gemäß EFA förderfähig. Insbesondere werden Mittelinseln, Fußgängerüberwege, Maßnahmen zur Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, planfreie Querungsanlagen (Unter- und Überführung), Zählstellen für den Fußverkehr, weitere notwendige Elemente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und andere Maßnahmen gefördert.
	Bei förderfähigen Fuß- und Radverkehrsanlagen werden in der Regel 50 % innerhalb eines pauschalierten Höchstsatzes gefördert. Wenn das Vorhaben besonders klimafreundlich ist, können bis 75 % gefördert werden.
Straßenbau / Lärmschutz	Dynamische Verkehrsleit-, -steuerungs- und -informationssysteme sowie Umsteigeplätze und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs
	Öffentliche Verkehrsflächen, für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der mit ihnen in Zusammenhang stehenden Verkehrsflächen
	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen
	Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung
	Grundsätzlich werden Maßnahmen im Straßenbau ab einer Bagatellgrenze von 100.000 € aufgenommen. In den Bereichen Lärmschutz und Luftreinhaltung beträgt die Bagatellgrenze 30.000 €. Ist ein Vorhaben förderfähig, können Grunderwerbs- und Baukosten übernommen werden. Es werden Planungskosten bis zu 10 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten übernommen.

Quelle: Eigene Darstellung nach Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) aktuelle Fassung vom 04.09.2020

5.3 Personelle Ressourcen

Die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans bedarf neben der Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen, der Deckung von Betriebskosten (z. B. in Mobilitätsstationen) und Sachkosten (u. a. im Maßnahmenfeld der Verkehrssicherheit) auch der Berücksichtigung der personellen Ressourcen. Der Verkehrsentwicklungsplan mit seinen ambitionierten Zielen und Szenarien wird sich nicht mit dem bestehenden Personal der Verwaltung stemmen lassen. Eine gezielte Aufstockung des Personals gemäß der Maßnahmenfelder ist an dieser Stelle zweckdienlich. Aber auch hier existieren Unterstützungen, z. B. durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, welches ein behördliches Mobilitätsmanagement in kommunalen Behörden fördert und die Förderung von projektbezogenen Personalkosten in Höhe von 50 % beinhaltet. Ebenso wurde im vergangenen Jahr die Einstellung von zusätzlichem Personal für die Konzeption und Umsetzung von Mobilitätsstationen gefördert – eine Fortführung ist derzeit offen.

5.4 Relevante Akteure

Neben Aufgaben mit eindeutiger Verantwortlichkeit, wie dem ÖPNV nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg oder wie Infrastrukturmaßnahmen über die entsprechenden Baulastträger, gibt es Maßnahmen, die keine klare Zuordnung oder Verantwortlichkeit aufweisen. Zur Bewältigung können Kooperationen oder andere Formen der Zusammenarbeit eingegangen werden. Auch können einzelne Maßnahmen unter Umständen von Akteuren zum Teil übernommen werden. Dann verbleibt der Stadt eine initiiierende und koordinierende Rolle.

Verwaltung:

- Während der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans konnte auf den *Arbeitskreis Mobilität und Verkehr* zurückgegriffen werden. Die Zusammensetzung des Arbeitskreises bildet einen breiten Querschnitt der Stadtgesellschaft ab. In den Arbeitskreissitzungen zum Verkehrsentwicklungsplan waren neben Verbänden und Organisationen auch die Fraktionen des Lahrer Gemeinderats kontinuierlich vertreten. Der Arbeitskreis ist auch dafür geeignet, die Umsetzungsdiskussionen in den kommenden Jahren transparent zu führen und in die Stadtöffentlichkeit zu streuen.
- Bereits heute bestehen diverse Arbeitskreise innerhalb der Stadt Lahr sowie über die Stadtgrenzen hinaus. Zum Beispiel ist die Stadt Lahr im Mobilität Netzwerk Ortenau mit den Nachbargemeinden vernetzt und im kontinuierlichen Austausch. Dieses Netzwerk eignet sich unter anderem, um *Maßnahmen des Mobilitätsmanagements* (D2) in die Bearbeitung und den Erfahrungsaustausch mit den Nachbarkommunen zu bringen. Ebenfalls sollte die *Planung von Park & Ride – Anlagen* (D4) in einem solchen Format diskutiert werden, um die regionale Akzeptanz und Unterstützung zu sichern.
- Da die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung nicht nur innerhalb der administrativen Grenzen zu diskutieren ist, ist eine formale kommunalübergreifende Zusammenarbeit zwingend angezeigt. Dazu zählt das Identifizieren und Initiieren von geeigneten Arbeitskreisen beim

Landkreis (Ortenau) und dem Regionalverband (Südlicher Oberrhein). Zu prüfen ist eine Zusammenarbeit z.B. im Maßnahmenfeld *Ganzheitliche Verkehrssicherheit* (D1). Hier könnten bereits Strukturen und Wissen bestehen.

Stadtnahe Gesellschaften / Verkehrsunternehmen:

- In den stadtnahen Gesellschaften liegt neben der fachlichen eine hohe lokale Kompetenz: z. B. bei Stadtwerken und/oder den Energieversorgern, aber auch Bäderbetrieben und Gesellschaften zur Integration von Menschen mit Behinderungen oder für Menschen, die auf dem Arbeitsmarkt schwer vermittelbar sind. Hier hat die Stadtverwaltung relativ direkte Kontakte. Geeignete Kooperationen können die Sichtbarkeit einer nachhaltigen Mobilität erhöhen (z. B. Ausstattung mit E-Lastenräder einzelner Betriebe) oder die Sensibilisierung durch Programme kann in die Stadtöffentlichkeit getragen werden (z. B. Aktionen und Programme in einem Schwimmbad).
- Zentrale Akteure im ÖPNV sind das aktuell beauftragte Verkehrsunternehmen und der lokale Verkehrs- oder Tarifverbund. Die SWEG bedient das Stadtgebiet von Lahr. Eine Umsetzung der Maßnahmenfelder im Handlungsfeld ÖPNV wird von der Kooperationsbereitschaft abhängen. Die SWEG sollte beispielsweise weiterhin festes Mitglied des *Arbeitskreises Mobilität und Verkehr* bleiben.

Lokale Wirtschaft:

- Bereits heute kann auf den *Unternehmertreff* zurückgegriffen werden. Dieser ermöglicht einen regelmäßigen Austausch. Hier könnten zukünftig Themen des betrieblichen Mobilitätsmanagements eingebracht werden. Häufig übernehmen die lokale Industrie- und Handelskammer (IHK) oder die lokale Handwerkskammer (HWK) der Region weitere Vernetzungsfunktionen, die genutzt werden können.

Verbände / Interessensgruppen

- Zivilgesellschaftliches Engagement ist ein wichtiger Baustein, um Entwicklungen in der Stadt nachhaltig und tiefgreifend zu beeinflussen. Die Akzeptanz von Maßnahmen kann erhöht werden, wenn Interessensgruppen und (lokale) Verbände beteiligt werden. Eine Beteiligung ist dabei von der Planung bis zur Durchführung wichtig. Besonders bei Maßnahmen, die eine intensive Kommunikations- und Informationsarbeit in die Bevölkerung hinein benötigen, ist diese Kooperation geeignet.
- Während der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans haben sich folgende Gruppierungen konstruktiv beteiligt: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND e.V.), Beirat für die Belange von Menschen mit Behinderung (Lahr), Seniorenbeirat der Stadt Lahr, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V. (ADFC), Interessensgemeinschaft (IG) Rad/ÖPNV; Jugendgemeinderat (Lahr). Diese und weitere sind künftig auch für die Umsetzung der Maßnahmen zu integrieren.

6 Evaluationskonzept zum Verkehrsentwicklungsplan Lahr

Mit dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan hat die Stadt Lahr ihre verkehrspolitischen Ziele für die nächsten Jahre definiert. Es werden Maßnahmen empfohlen, welche durch die Stadt Lahr weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen.

Häufig wird der Fokus in der Verkehrsplanung einzig und allein auf einer rechtlich und finanziell abgesicherten Realisierung von Einzelmaßnahmen gelegt. Ob eine Maßnahme tatsächlich die gewünschten verkehrlichen Ergebnisse erzielt, ist häufig nicht mehr Gegenstand der Bearbeitung. Daher wird an dieser Stelle für Lahr ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die dazugehörigen Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Der Verkehrsentwicklungsplan sollte nicht als abgeschlossenes Planwerk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an den jeweils bestehenden Erfordernissen angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt und bspw. mit den Entwicklungsszenarien abgeglichen werden.

Im vorgeschlagenen Evaluationskonzept für den Verkehrsentwicklungsplan in Lahr wird zwischen einer **Umsetzungsanalyse** und einer **Wirkungsanalyse** unterschieden – darüber hinaus kann es zweckdienlich sein, **Einzelmaßnahmen und Projekte** zu evaluieren. Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Evaluationsberichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans bzw. der Maßnahmen, sondern auch für die Durchführung der Evaluation gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Gemäß den Formulierungen im Maßnahmenfeld *Kommunales Mobilitätsmanagement* (D2) und der dort empfohlenen zentralen Schnittstelle ist die Federführung in Bezug auf die Evaluation auch an dieser Stelle anzusiedeln. Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sowie zur Fortführung und Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

6.1 Umsetzungsanalyse

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung oder einer anderen Phase befinden. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen etwa alle zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen **Umsetzungsbericht** in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In der Maßnahmentabelle, die alle Maßnahmenfelder des Verkehrsentwicklungsplans enthält (vgl. z. B. Tabelle 5), wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt:

- Grün: Maßnahmenfeld bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahmenfeld in Umsetzung (Einzelmaßnahmen teilweise umgesetzt; in Detailplanung)
- Orange: Maßnahmenfeld noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahmenfeld wird nicht weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufung sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden. Im Zielkonzept von Lahr gibt es mitunter einige Unterziele, die sich nur schwer quantifizieren lassen. Hier kann in einer Evaluation die Anzahl der Einzelmaßnahmen herangezogen werden. Hierzu zählen die Unterziele: *Stärkung der Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden, Steigerung des Mobilitätsbewusstseins, Vertiefung von Beteiligung (Partizipation), Nutzung der Chancen der Digitalisierung im Verkehr*. Die reine quantitative Betrachtung ist hier allerdings nicht ausreichend und muss weiter ergänzt werden (vgl. Kapitel 6.3). Darüber hinaus gibt es Unterziele, die in stärkerem Maße an die Umsetzung spezifischer Maßnahmenfelder geknüpft sind. Dies sind die Unterziele *Vernetzung des Bus- und Bahnsystems* (vgl. B1) und *Weiterentwicklung eines nutzerfreundlichen Tarifs* (vgl. B6).

6.2 Wirkungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger
- Auswertungen von Statistiken und Messungen

Die Evaluation erfordert die Festlegung von Indikatoren, welche die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf die Ziele ermöglicht. Die Indikatoren sollten möglichst objektiv und quantitativ erfasst werden können. Vor allem die Wirkungsanalyse muss für die Verwaltung handhabbar sein und sollte soweit möglich auf schon vorhandenen Daten aufbauen. Die Indikatoren/Messgrößen sind daher im weiteren Verlauf durch die Stadt Lahr zu prüfen, mit bestehenden Daten abzugleichen und ggf. anzupassen.

Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können. Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können für einen regelmäßig zu erstattenden **Wirkungsbericht** genutzt werden. Dieser sollte ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden, was für Lahr bedeuten könnte 2025/2026 und 2030/2031. Einzelne Wirkungsaspekte können auch in sehr kurzen Zwischenberichten aufbereitet werden (z. B. Dauerzählstelle im Radverkehr, s. u.). Insgesamt kann in Lahr auf eine sehr breite Bestandsaufnahme und -analyse aus den Jahren 2019/2020 zurückgegriffen werden.

Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen

Eine Mobilitätserhebung, wie sie in Lahr 2019 durchgeführt wurde, spielt in der Wirkungsanalyse eine wichtige Rolle. Sie liefert aussagekräftige Mobilitätsdaten der Bevölkerung in Lahr. Die Entwicklungsszenarien (vgl. Kapitel 4) können bezüglich des Modal Split oder der Veränderung der täglichen Einwohnerwege je Verkehrsmittel analysiert werden. Ebenso können bspw. die Verkehrsleistung, das Mobilitätsverhalten (u. a. multimodale und intermodale Wege) verglichen werden. Darüber hinaus können auch qualitative Einschätzungen greifbar gemacht werden. So wurde bspw. 2019 nach der Bewertung der verschiedenen Verkehrssysteme in Lahr gefragt. Entwicklungen und Tendenzen des Nutzerempfindens können hieraus abgeleitet werden, was bspw. in der Fußverkehrsförderung von größerer Bedeutung ist, da nicht alle fußverkehrsfreundlichen Maßnahmenumsetzungen eine Auswirkung auf den Modal Split-Anteil des Fußverkehrs haben müssen (u. a. Maßnahmen zur Barrierefreiheit oder Maßnahme im Rahmen einer gesteigerten Aufenthaltsqualität). Die Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung kann damit über die Mobilitäts- und Verkehrsdaten hinaus als Instrument des Monitorings genutzt werden und wird aufgrund des großen Aufwands lediglich in einem Intervall von ca. fünf Jahren empfohlen – das Untersuchungsdesign sollte nicht oder nur geringfügig von der Mobilitätserhebung 2019 abweichen. Folgende Indikatoren/Kenngrößen eignen sich bspw. in Bezug auf das Zielkonzept in Lahr:

- Modal Split-Anteil der verschiedenen Verkehrsträger (bspw. Oberziel: *Stärkung aktiver Mobilität*)
- Pkw-Besitz im Haushalt (bspw. Unterziel: *Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Sinne einer stadtverträglichen Abwicklung*)
- Entfernung zwischen Wohnung und Arbeits-/Ausbildungsplatz (bspw. Unterziel: *Weiterentwicklung einer Stadt der kurzen Wege*)
- Nutzungshäufigkeit von Bussen oder anderen Verkehrsträgern (bspw. Unterziel: *Entwicklung attraktiver Verbindungen (Linienweg/Takt/Fahrtag)*)
- Mobilitätstypen in Bezug auf ihre Multimodalität, wie Pkw/Rad-Multimodale (bspw. Unterziel: *Ausschöpfung der Potenziale der Inter- und Multimodalität*)
- Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten, insbesondere neuer Mobilitätsangebote (bspw. Oberziel: *Intensivierung von Kommunikations- und Imagearbeit für alle Mobilitätsangebote*)
- Anteil „Begleitung von Personen“ als Wegezweck unter Berücksichtigung gleichbleibender Mobilität bzw. Wegezweckzahl (bspw. Unterziel: *Förderung generationengerechter Mobilität (Kinder/Senioren)*)

Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger

Auch Zählraten der verschiedenen Verkehrsträger sind wesentliche Indikatoren/Kenngrößen, um Wirkungen der eingeschlagenen Handlungsstrategien zu evaluieren. Insbesondere Zählraten des Kfz-Verkehrs (bspw. DTV_w) stellen ein wichtiges Werkzeug dar, um die Verkehrsleistung und -belastung des Kfz-Verkehrs zu messen und ggf. Verlagerungen, Entlastungen oder steigende Kfz-Belastungen an ausgewählten Standorten zu ermitteln. Mit den umfangreichen Verkehrserhebungen

und den entsprechenden Analysen aus der Bestandsaufnahme besteht eine Vielzahl an Evaluationsmöglichkeiten, die bspw. auch zur Evaluation von Durchgangsverkehren genutzt werden können. Für den Radverkehr empfiehlt sich punktuell die Einrichtung von Dauerzählstellen, da hier jahreszeitliche und wetterbedingte Effekte eine größere Rolle spielen als beim Kfz-Verkehr. Für Marketingzwecke können einzelne Zählstellen mit Displays, welche die gemessene Radfahrerzahl (Tages- und Jahreswert) anzeigen, versehen werden. Für regelmäßige Erhebungen der Fahrgastzahlen im städtischen ÖPNV ist ein funktionierendes System von automatischen Zählgeräten in Bussen sinnvoll (vgl. *Digitalisierung/Modernisierung des ÖPNV im Stadtgebiet (B8)*).

An die rein quantitative Erhebung geknüpfte Befragungen der Verkehrsteilnehmer (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen) können darüber hinaus wichtige Aussagen zu Wegekettten, Nutzerstrukturen oder subjektiver Wahrnehmung der Angebote machen:

- Kfz-Mengen oder Radverkehrsmengen im Straßenquerschnitt (bspw. Oberziel: *Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr (Lärm/Schadstoffe/Flächenverbrauch)*)
- Passantenfrequenz in der Fußgängerzone oder auf Fußverkehrsachsen (bspw. Oberziel: *Stärkung aktiver Mobilität*)
- Anzahl und Auslastung von Parkieranlagen (bspw. Oberziel: *Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr (Lärm/Schadstoffe/Flächenverbrauch)*)
- Fahrgastzahlen im ÖPNV (bspw. Oberziel: *Etablierung eines attraktiven ÖPNV*)

Auswertungen von Statistiken und Messungen

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen zur Evaluation hinzuzuziehen. Anhand von Zeitreihen kann so ein Monitoring der Entwicklungen und Wirkungen erfolgen. Dazu gehören bspw. Nachfragezahlen aus alternativen Mobilitätsangeboten (u. a. stationsabhängige und -unabhängige Ausleihvorgänge des Pedelec-Verleih-Systems) oder Angeboten, die auf eine Intermodalität zielen (u. a. Auslastungen der B+R- und P+R-Anlagen). Im ÖPNV können Pünktlichkeitsanalysen ein wichtiges Instrument sein, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung können im Hinblick auf die Regelakzeptanz ausgewertet werden. Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen. Insbesondere die Informationen aus Statistiken und Messungen eignen sich auch für kurze Zwischenberichte. Folgende Indikatoren/Kenngrößen eignen sich bspw. in Bezug auf das Zielkonzept in Lahr:

- Analyse der Unfalldaten und deren Entwicklung (bspw. Unterziel: *Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit*)
- Anzahl der JobTickets (bspw. Unterziel: *Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/schulisch/betrieblich)*)
- Analyse der Nachfragezahlen von Sharing-Angeboten (bspw. Unterziel: *Nutzung neuer Mobilitätsoptionen (z. B. Sharing-Konzepte)*)

- Anzahl barrierefreier Haltestellen nach PBefG (bspw. Unterziel: *Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit*)
- Anzahl öffentlicher Ladesäulen sowie Schnellladesäulen (bspw. Unterziel: *Verbesserung der Rahmenbedingungen für umweltverträgliche Mobilität*)
- Anteil der Busse im Stadtgebiet mit verträglichen Antriebsformen (bspw. Oberziel: *Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr (Lärm/Schadstoffe/Flächenverbrauch)*)
- Reisezeitvergleiche Vorher/Nachher im öffentlichen Verkehr (bspw. Unterziel: *Entwicklung attraktiver Verbindungen (Linienweg/Takt/Fahrtag)*)

6.3 Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten

Unter den Einzelmaßnahmen befinden sich auch solche, bei denen in Lahr neue Wege gegangen werden (z. B. Einzelmaßnahmen im Maßnahmenfeld D2b). Es wird empfohlen, die Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewerten zu können. Besonders Vorher-Nachher-Untersuchungen (z. B. in diesem Zusammenhang mit Schülerbefragungen) können Pilotprojekte effektiv unterstützen. Im Ergebnis können Erfolge der Einzelmaßnahmen ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht auch ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben von neuen Handlungsansätzen kann mit der Idee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden (z. B. Einzelmaßnahme „*Prüfung und Einrichtung von Elternhaltestellen im Schulumfeld*“).

7 Fazit und Ausblick

Der Verkehrsentwicklungsplan Lahr hat mit seinem Leitmotiv „Lahr: nachhaltig mobil“ einen Zielhorizont bis 2030. Er ist allerdings auch darauf ausgerichtet, über das Zieljahr hinaus Wirkungen zu entfalten. Insbesondere die übergeordneten Klimaschutzziele können nur durch dauerhafte Anstrengungen erreicht werden – was die Stadt Lahr mit ihrem Bekenntnis zu den Klimazielen 2050 des Landes, unabhängig vom Verkehrsentwicklungsplan, unterstrichen hat. Der Verkehrsentwicklungsplan, mit seinen konkretisierenden „Leitplanken“ zur Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, liefert dazu einen wichtigen Beitrag.

Die ambitionierten Ziele sind jedoch nur zu erreichen, wenn ein gewisser Paradigmenwechsel „in den Köpfen“ stattfindet, sodass neben der Förderung des Umweltverbundes ein stringenter Mix aus „Push“- und „Pull“-Maßnahmen einhergeht. „Pull“-Maßnahmen bedeuten eine weitere Angebotsplanung für den Umweltverbund. Dazu zählen u. a. die Umsetzung der in der Fortschreibung befindlichen Radwegeplans sowie die Umsetzung des Schwerpunktes dieses Verkehrsentwicklungsplans – dem ÖPNV. Die Maßnahmen müssen insbesondere für die Erreichung des Szenarios „**Mut zur Verkehrswende**“ durch „Push“-Maßnahmen flankiert werden. Das bedeutet beispielsweise, dass Flächen des Kfz-Verkehrs aktiv für andere Nutzungen (insbesondere Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Aufenthalt) umverteilt werden. Dies ist auch eine grundlegende Notwendigkeit, da der vorhandene Straßenraum begrenzt ist. Dies benötigt Mut und Durchhaltevermögen der Kommunalpolitik und Verwaltung, auch solche Maßnahmen umzusetzen, die anfänglich u. U. als unpopulär empfunden werden, in ihrer Gesamtheit allerdings dem Wohle der Allgemeinheit dienen und die gesetzten Ziele konsequent verfolgen.

Mit seiner Vielzahl an Maßnahmenfeldern und Einzelmaßnahmen sowie in Kombination mit dem Fußwege- und Radverkehrskonzept steht ein breites Spektrum für die Umsetzung zur Verfügung. Die volle Wirkung entfalten der Verkehrsentwicklungsplan und die beiden Teilkonzepte jedoch erst bei der Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei der Integration aller Handlungs- und Maßnahmenfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen, voneinander abhängig sind oder in Wechselwirkung zueinander stehen. Dennoch ist es wichtig, die Maßnahmenfelder und das Umsetzungskonzept nicht als starres Konstrukt zu sehen, um auf unvorhergesehene Umstände, dynamische Entwicklungen und Änderungen bei gesetzlichen Vorschriften und Möglichkeiten reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen werden. Hieraus sind ggf. Konkretisierungen und Anpassungen in den Maßnahmenfeldern abzuleiten oder aber auch fortzuschreiben.

Bei aller Flexibilität ist das Leitmotiv: „Lahr nachhaltig mobil“ mit dem beschlossenen Zielkonzept maßgebend für die künftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Für die anspruchsvolle Phase der Umsetzung wird empfohlen, die Meilensteine der Umsetzung und die Zusammenhänge mit dem Verkehrsentwicklungsplan öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren, um eine Transparenz und Akzeptanz zu sichern und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität zu stärken.

Quellenverzeichnis

Förderdatenbank 2020: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Berlin

IM 2019: Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration (2019): Erlass Sicherer Schulweg für das Schuljahr 2019/2020

LRA 2016: Landkreis Ortenau (2016): Nahverkehrsplan 2019 für den Ortenaukreis; Offenburg

Schüller, Hagen Dr.-Ing. 2010: Modelle zur Beschreibung des Geschwindigkeitsverhaltens auf Stadtstraßen und dessen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf Grundlage der Straßengestaltung, TU Dresden, Dez. 2010, <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vnm/ressourcen/dateien/institutsschriftenreihe/Heft-12.pdf?lang=de>

VwV-LGVFG 2020: Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG), gültig ab: 01.01.2020; aktuelle Fassung vom 04.09.2020; Aktenzeichen: 3-3894.0/1146

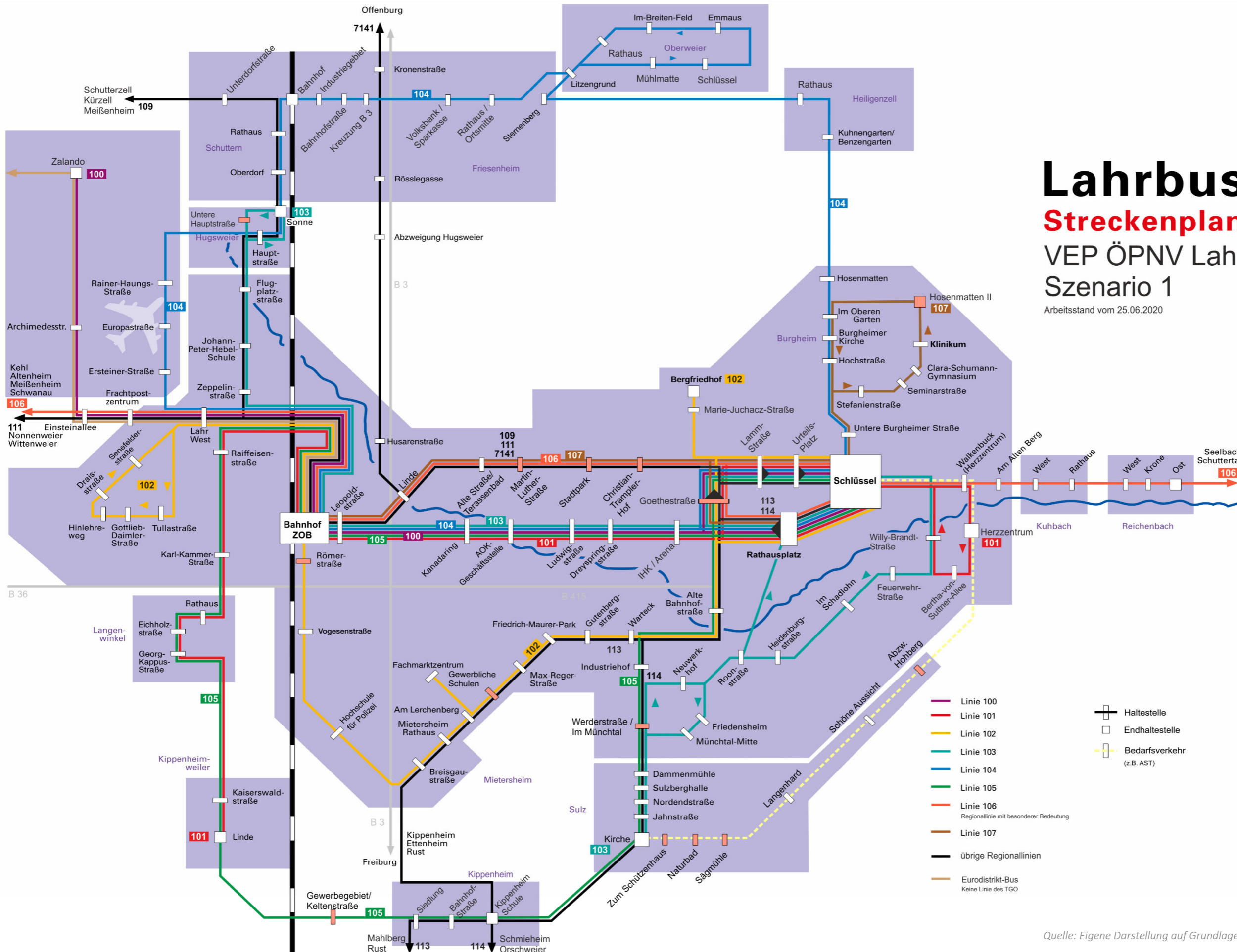
Anhang

Anhang 1: Szenario 1 verbleibende Innenstadtumfahrung (vergrößerte Darstellung Abbildung 4)

Anhang 2: Szenario 2 Neue Innenstadtbedienung (vergrößerte Darstellung Abbildung 5)

Anhang 3: Maßnahmenfelder und ihr Beitrag zur Zielerreichung (vergrößerte Darstellung Tabelle 5)

Anhang 1: Szenario 1 verbleibende Innenstadtumfahrung



Lahrbus

Streckenplan

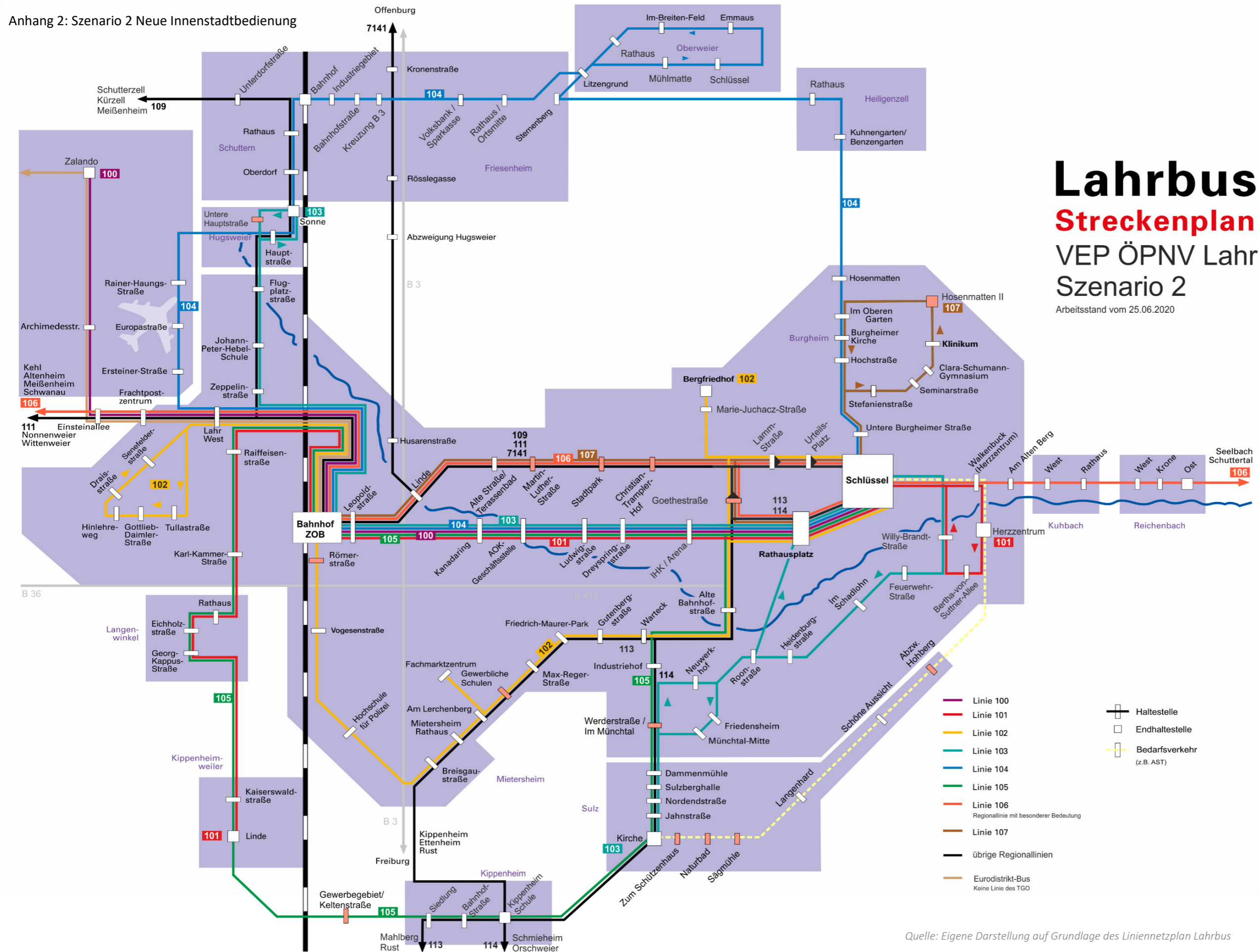
VEP ÖPNV Lahr

Szenario 1

Arbeitsstand vom 25.06.2020

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Liniennetzplan Lahrbus

Anhang 2: Szenario 2 Neue Innenstadtbedienung



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Liniennetzplan Lahrbus

Anhang 3: Maßnahmenfelder und ihr Beitrag zur Zielerreichung

Maßnahmenfelder	Seite	Ziele des Zielframeworks				
		Förderung sicherer Mobilität für alle	Stärkung aktiver Mobilität	Erhaltung eines attraktiven ÖPNV	Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Lärm/Schadstoffe/Fächerverbrauch)	Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume
A1 Grundprinzipien zur Nahmobilität	13					
B1 Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr	17					
B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen	35					
B3 Barrierefreier Haltestellenausbau	44					
B4 Betriebsqualität	47					
B5 Information und Kommunikation	48					
B6 Attraktiver Tarif	51					
B7 Touristische Busangebote in der Ortenau	53					
B8 Digitalisierung/ Modernisierung des ÖPNV im Stadtgebiet im ÖV	55					
C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt	58					
C2 Gestaltung von Straßenräumen	71					
C3 Entwicklung eines Schwerverkehr – und Lieferrouthenkonzepts	79					
C4 Entlastung durch moderne City-Logistik	83					
C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt	84					
C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems	86					
C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum	88					
C8 Kommunale Stellplatzatzung	89					
D1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie	92					
D1a Verkehrsverhalten und Sensibilisierung	93					
D1b Integration in den Planungsprozess und Infrastruktur	95					
D2 Kommunales Mobilitätsmanagement	96					
D2a Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	98					
D2b Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement	99					
D3 Ausbau von Sharing-Angeboten	101					
D4 Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen	103					
D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie	106					
D5a Elektrifizierung kommunaler Fahrzeuge	107					
D5b Verstärkter Einsatz der E-Mobilität im Wirtschaftsverkehr	109					
D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service	111					

Quelle: Eigene Darstellung