

Beschlussvorlage

Amt: 61 Stehr	Datum: 11.01.2021	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 2/2021
------------------	-------------------	----------------	------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kenntung	Abstimmung
Technischer Ausschuss	10.02.2021	vorberatend	öffentlich	
Gemeinderat	22.02.2021	beschließend	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt	Abt. 10/101	Abt. 30/302	Abt. 60/603	Abt. 60/605		
Handzeichen	erfolgt					

Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Stabsstelle Recht
Behandlung in der Vorlagenkonferenz am 27.01.2021: Freigabe durch den OB					

Betreff:

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit ÖPNV-Konzept für die Stadt Lahr
- Vorstellung des Abschlussberichts und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Beschlussvorschlag:

1. Der Abschlussbericht zum Verkehrsentwicklungsplan vom November 2020 wird fester Bestandteil des Arbeitsprogramms der Stadtverwaltung. Zur Umsetzung wird es weitere Vorlagen geben.
2. Das Entwicklungsszenario 2 „Mut zur Verkehrswende“ bildet die Grundlage der zukünftigen Verkehrsplanung der Stadt Lahr.
3. Der Priorisierung der Maßnahmenfelder im Umsetzungskonzept wird zugestimmt.
4. Im Jahr 2021 werden die in der Anlage 4 markierten Maßnahmenfelder mit der Priorität 1 vorrangig vertiefend ausgearbeitet und Umsetzungsbeschlussvorschläge vorbereitet.
5. Die Verwaltung legt dem Gemeinderat im Herbst 2021 ein Arbeits- und Umsetzungsprogramm für die Zeit ab dem Jahr 2022 zur Beratung vor, welches u.a. auch als Grundlage für die darauffolgenden Haushaltsberatungen dienen soll.
6. Die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans erhält eine hohe Priorität. Der Gemeinderat ist bereit, dies auch als einen Finanzierungsschwerpunkt in den nächsten Jahren festzulegen.

Anlage(n):

- Anlage 1: Abschlussbericht (nur digital über Ratsinformationssystem und Homepage abrufbar)
- Anlage 2: Zielkonzept
- Anlage 3: Entwicklungsszenarien
- Anlage 4: Umsetzungskonzept: Maßnahmenfelder mit Informationen zu Priorität und Umsetzungsdauer

BERATUNGSERGEBNIS	Sitzungstag:	Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig <input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag <input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)		Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen Nein-Stimmen Enthalt.		

Angaben über finanzielle und personelle Auswirkungen

- Die Maßnahme hat keine finanziellen und personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50 T EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20 T EUR
- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Tabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung enthalten oder als Anlage beigefügt

-In diesen Fällen ist die Tabelle nicht auszufüllen-

Finanzielle und personelle Auswirkungen (Prognose)						
<input type="checkbox"/> Investition	Nicht investive <input type="checkbox"/> Maßnahme oder Projekt	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
		in EUR				
Investition/ Auszahlung	Aufwand/ Einmalig verminderter Ertrag					
Zuschüsse/Drittmittel (ohne Kredite)	Ertrag / Einmalig ver- minderter Aufwand					
SALDO: Finanzierungs- bedarf: Eigenmittel oder Kredite	SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)					
Folgekosten p.a. / Aufwendungen und Erträge		Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
Aufwand (inklusive Personalmehrkosten, s.u.) / Verminderung von Ertrag						
Ertrag / Verminderung von Aufwand						
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)						
Personalmehrbedarf (dauerhaft) Stelle / Bezeichnung		Entgeltgruppe/ Be- soldungsgruppe	Arbeitgeberaufwand p.a. (Lohn- und Nebenkosten) in EUR			
1.						
2.						
3.						
SUMME Personalmehrkosten (dauerhaft)						
Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						
Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						

Sachdarstellung:

Im Zeitraum Februar 2019 bis Dezember 2020 hat das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät - mit Büros u. a. in Karlsruhe und Dortmund - einen Verkehrsentwicklungsplan mit ÖPNV-Konzept für die Stadt Lahr erstellt. Nachdem am 11. März 2020 der Zwischenbericht inkl. Zielkonzept im Technischen Ausschuss vorgestellt und beschlossen wurde und das Gremium am 7. Oktober 2020 ein weiteres Mal über den Bearbeitungsstand informiert wurde, wird nun der Abschlussbericht zur Beratung vorgelegt. Alle wichtigen Informationen zum Entstehungs- und Beteiligungsprozess sind den Vorlagen Nr. 12/2020 sowie Nr. 252/2020 zu entnehmen und werden an dieser Stelle nicht erneut aufgeführt. Es folgen Erläuterungen zu den Beschlussvorschlägen 2-4, die sich auf die Kapitel 4 Entwicklungsszenarien und 5 Umsetzungskonzept beziehen.

Aufgrund der Corona-Situation findet derzeit keine Sitzung des Beirats für Verkehrsangelegenheiten statt. Der Abschlussbericht einschließlich Vorlage wird den Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Gerne kann zu einem späteren Zeitpunkt auch noch ein Vortrag in der Sitzung erfolgen.

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 VEP als am wahrscheinlichsten eintretendes Zukunftsszenario mit dem Zeithorizont 2030 ab. Dabei werden offizielle und zuvor abgestimmte rahmengebende 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.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lahr stellt die verkehrspolitische Handlungsgrundlage der Stadt für die kommenden 10-15 Jahre dar. Das im VEP enthaltene **Zielkonzept** (siehe Anlage 2) soll mindestens bis zum Jahr 2030 verfolgt werden. Aus diesem Grund wurden neben dem Prognose-Nullfall (2030) **zwei weitere Entwicklungsszenarien** abgeleitet, in denen sich 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 im VEP entwickelten Maßnahmenfelder auf und verdeutlichen den möglichen Spielraum, der sich allein durch die Intensität und Kombination der Umsetzung sowie Priorisierung dieser (und Einzelmaßnahmen) ergeben kann.

Die Ableitung der beiden Entwicklungsszenarien erfolgte wiederum unter Einbeziehung des Arbeitskreises. Die Mitglieder des Arbeitskreises hatten am Ende der dritten Arbeitskreissitzung am 27.05.2020 die Möglichkeit, ihre Wunschvorstellung des Verkehrsverhaltens im Jahr 2030 darzustellen. Die Ergebnisse wurden von der Planersocietät berücksichtigt.

In der Folgesitzung am 17.09.2020 wurden die Entwicklungsszenarien entsprechend der Darstellung in **Anlage 3** vorgestellt. Das **Entwicklungsszenario 1** „Gestärkter Umweltverbund“ geht davon aus, dass Maßnahmen aus dem VEP nur teilweise umgesetzt werden und überwiegend Kompromisse getroffen werden. Es wird zwar

vermehrt in den Ausbau des Umweltverbunds investiert, das Auto bleibt auf den meisten Wegen aber weiterhin eine sehr attraktive Alternative. Das **Entwicklungsszenario 2** „Mut zur Verkehrswende“ geht hingegen davon aus, dass Maßnahmen realisiert werden, welche die Nutzung des Autos tatsächlich unattraktiver machen, sodass sich deutliche Vorteile für alternative Verkehrsmittel ergeben und bei entsprechender Akzeptanz in der Bevölkerung eine spürbare Änderung des Modal Split erreicht werden kann.

Etwa drei Viertel der Anwesenden sprachen sich per Handzeichen klar zur zukünftigen Verfolgung des **Entwicklungsszenarios 2** aus.

Der Verkehrssektor ist verantwortlich für 20 Prozent der ausgestoßenen CO₂- Emissionen auf der Gemarkung von Lahr. Der neue Verkehrsentwicklungsplan kann und sollte mit seinen Maßnahmen auch einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der im Jahr 2012 vom Gemeinderat einstimmig beschlossenen **energie- und klimapolitischen Ziele der Stadt Lahr** leisten.

Zur Zielerreichung in den Bereichen Energie und Klima ist das Szenario 2 deutlich besser geeignet. Das Szenario 2 bildet auch annähernd gut die **Ziele des Landes Baden-Württemberg** ab, den Treibhausgasausstoß des Verkehrs im Land bis 2030 gegenüber 1990 um 40 Prozent zu senken. Um diese Ziele zu erreichen, wurden Eckpunkte definiert, deren Umsetzung einen entscheidenden Schritt hin zu einer klimaneutralen Mobilität im Jahr 2050 darstellt. So soll bis 2030 jedes dritte Auto klimaneutral fahren, der öffentliche Verkehr verdoppelt werden, ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten unterwegs sein, jeder zweite Weg selbstaktiv (Fuß, Rad, Treroller) zurückgelegt werden und jede dritte Tonne im Güterverkehr klimaneutral transportiert werden. Mit dem kürzlich erfolgten Beitritt in das erweiterte Kommunennetzwerk des „Kompetenznetz Klima Mobil“ bekennt sich die Stadt Lahr zu den Klimaschutzzielen im Verkehr des Landes Baden-Württemberg (siehe Vorlage Nr. 65/2020).

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, das **Entwicklungsszenario 2** „Mut zur Verkehrswende“ als Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung der Stadt Lahr anzusehen. Die Erläuterungen zu den Entwicklungsszenarien sind in Kapitel 4 des Abschlussberichts zu finden. Die Darstellung (ohne textliche Erläuterung) ist dieser Vorlage als Anlage 3 beigelegt.

Umsetzungskonzept

Die Anlage 4 zeigt die Maßnahmenfelder mit Informationen zu Priorität und Umsetzungsdauer. Die entsprechenden Erläuterungen sind in Kapitel 5 des Abschlussberichts zu finden.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Möglichkeiten und personellen Ressourcen der Stadt Lahr schlägt die Verwaltung vor, in diesem Jahr die Maßnahmenfelder **A1, B1, B2, B3, B6, B8, C1, C5, C7, D3, D4, D5** vorrangig vertiefend auszuarbeiten bzw. umzusetzen. Es folgen die entsprechenden Erläuterungen bzw. Darstellungen des jeweiligen Sachstands.

A1 Grundprinzipien der Nahmobilität

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen steht kurz vor dem Abschluss und wird den Gremien im Frühjahr 2021 vorgestellt. Gleichzeitig widmet sich die Verwaltung der Fußver-

kehrsförderung und hierbei insbesondere der Sicherung der Querungsstellen. Nach einer Begutachtung aller Fußgängerüberwege im Rahmen mehrerer Verkehrsschauen wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser erarbeitet, die in der nächsten Sitzung des Beirates für Verkehrsangelegenheiten voraussichtlich Ende April 2021 vorgestellt und beraten werden sollen.

B1 Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr

Das Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr ist ein besonders bedeutendes Maßnahmenfeld im VEP und bedarf über den VEP hinausgehend einer weiteren Bearbeitung. Folgende Vorschläge aus dem VEP sollen als Grundlage für Abstimmungsgespräche mit den Umlandgemeinden und dem Ortenaukreis sowie vertiefende Gespräche mit der SWEG und RVS Südwestbus dienen:

- Netzentwicklung: Szenario 1 als Übergangslösung bis Szenario 2 umgesetzt werden kann
- Linienverkehr an allen Wochentagen (Montag-Sonntag)
- Bedienzeitraum zwischen 5:00 Uhr und 0:00 Uhr des Folgetages (Freitag/Samstag bis 1:00 Uhr) entsprechend dem Regionalverkehr auf der Schiene
- 15-Minuten-Takt zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Anbindung aller Stadtteile im 30-Minuten-Takt

Bei der Netzentwicklung sind die bereits im Szenario 1 enthaltene Berücksichtigung des Wohngebietes Hosenmatten II, der Ringschluss über Kippenheim und insbesondere die umsteigefreie Verbindung zwischen Bahnhof und Klinikum hervorzuheben. Beim Szenario 2 kommt die Bedienung der Haltestelle Rathausplatz in zwei Richtungen hinzu.

Nach Abschluss der notwendigen Abstimmungsgespräche wird den Gremien das ÖPNV-Konzept inkl. genauerer Kostenschätzung zur abschließenden Beratung vorgelegt.

B2 Intermodalität - Mobilitätsstationen als Schnittstellen

Dieses Thema wurde nicht nur im VEP aufgegriffen, sondern wird aktuell auch vom Mobilitätsnetzwerk Ortenau in einer deutlich umfangreicheren und detaillierteren Form bearbeitet. Am 4. November 2020 wurde im Technischen Ausschuss über den Arbeitsstand im Netzwerk informiert (siehe Vorlage Nr. 265/2020). Eine weitere Information speziell zum Thema Mobilitätsstationen soll im März 2021 erfolgen.

B3 Barrierefreier Haltestellenausbau

Die Verwaltung hat am 16. September 2020 im Technischen Ausschuss über den Umsetzungsstand beim barrierefreien Haltestellenausbau informiert. In der Vorlage Nr. 217/2020 wurde auf einen Förderantrag über 18 Haltestellen hingewiesen (4 Haltestellen 2020, 14 Haltestellen 2021). Da der Zuwendungsbescheid erst im Dezember 2020 ausgestellt wurde, kann erst jetzt mit der Umsetzung begonnen werden.

B6 Attraktiver Tarif

Am 3. November 2020 hat der Kreistag des Ortenaukreises ein von der TGO erarbeitetes Konzept zur Tarifreform 2021 beschlossen, welches zum August 2021 hin umgesetzt werden soll und eine Vereinfachung der Tariflandschaft sowie eine Absenkung der Tarife vorsieht. Folgende Änderungen an der bisherigen Tarifgestaltung werden in dem Konzept vorgeschlagen: Reduzierung und Neubenennung der Tarifzonen, Absenkung und Erweiterung des Einzelfahrscheins, Einführung eines Schülertickets mit Netzwirkung, Preisgestaltung der Monatskarte. Die Einzelheiten sind

der Vorlage Nr. UTA 6.1.2.2020 zu entnehmen, welche im Kreistagsinformationssystem zu finden ist.

Über die grundsätzliche Absenkung der Tarife hinausgehend besteht von den Großen Kreisstädten Kehl, Lahr und Offenburg das Interesse an der Einführung eines von den Städten subventionierten Angebots für Einzelfahrten in den jeweiligen Stadtverkehren. Die Verwaltung wird sich diesem Thema vorrangig annehmen und eine Beschlussvorlage erarbeiten.

B8 Digitalisierung/Modernisierung des ÖPNV im Stadtgebiet

Nachdem zum Jahresende 2020 hin die Haltestellen Goethestraße, Lammstraße, Urteilsplatz, Schlüssel und Rathausplatz mit Displays zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet wurden, folgen im Laufe des Jahres 2021 alle 12 Haltestellen entlang der Schwarzwald- und Lotzbeckstraße (ÖPNV-Hauptachse Innenstadt-Bahnhof). Die Verwaltung wird im Laufe des Jahres eine weitere Umsetzungsstufe mind. für das Jahr 2022 erarbeiten und im Herbst 2021 einen Antrag auf Aufnahme ins Förderprogramm stellen.

C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt

Im Fokus des Geschwindigkeitskonzepts stehen die weitere Verkehrsberuhigung der Innenstadt sowie die Verlagerung des Ost-West-Verkehrs auf die höher klassifizierten Straßenachsen. Die Verwaltung wird sich zunächst näher mit den im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt befassen – dazu zählt insbesondere das Durchfahrverbot für Kfz auf zentralen Plätzen in der Innenstadt (Urteilsplatz, Rathausplatz) – und eine Beschlussvorlage erarbeiten.

C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt

Im Abschlussbericht wurden die Parkgebühren den vergleichsweise hohen Kosten für einen Einzelfahrschein im ÖPNV gegenübergestellt. Die Verwaltung schlägt vor, dem Gremium erst nach der Umsetzung der Tarifreform der TGO sowie der Einführung eines vergünstigten Einzelfahrscheins im Stadtgebiet Lahr einen Vorschlag zur Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt – insb. im Hinblick auf die Parkgebühren – zu unterbreiten.

C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum

Auf Grundlage der Empfehlung des Beirates für Verkehrsangelegenheiten ordnet die Verwaltung die straßenbegleitenden Stellplätze sukzessive neu mit dem Ziel, die Gehwege im größtmöglichen Umfang den zu Fuß Gehenden zur Verfügung zu stellen. Im Laufe des Jahres soll eine Vorlage zum Parkraumkonzept Klinikviertel zunächst im Beirat für Verkehrsangelegenheiten und anschließend im Gemeinderat beraten werden.

D3 Ausbau von Sharing-Angeboten

Der Ausbau von Sharing-Angeboten steht im direkten Zusammenhang mit dem Aufbau eines Netzes aus Mobilitätsstationen (siehe B2).

D4 Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen

Die Stadt Lahr hat einen Antrag auf Aufnahme ins Förderprogramm für die Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof um 40 Fahrradboxen gestellt. Die Umsetzung kann erst nach positivem Abschluss des Antragsverfahrens erfolgen, voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021.

Für eine langfristige Verbesserung der Gesamtsituation am Lahrer Bahnhof beabsichtigt die Stadt auf der Westseite der Bahnstrecke eine Park- sowie Bike + Ride-Anlage zu realisieren. Das Stadtplanungsamt wird dafür die Änderung des bestehenden Bebauungsplans INDUSTRIEGEBIET-WEST, 5. Änderung vorbereiten. Nach dem Erlass einer Vorkaufsrechtsatzung wurden Angebote für ein Lärmgutachten eingeholt. Nun werden Angebote für die artenschutzrechtliche Relevanzprüfung vorbereitet. Das Änderungsverfahren ist sehr aufwändig, da aufgrund von Störfallbetrieben das Regelverfahren durchzuführen ist.

D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie

Die Städte Kehl, Lahr und Offenburg lassen aktuell kommunale Elektromobilitätskonzepte erstellen, die zu einem interkommunalen/regionalen Konzept zusammengefügt werden. Mit der Fertigstellung ist im Frühjahr 2021 zu rechnen. Im Anschluss erfolgt eine Vorstellung und Beratung in den Gremien.

Bezug zur Gemeinderatsklausur

Im Rahmen der Gemeinderatsklausur am 16./17. Oktober 2020 haben sich Verwaltung und Gemeinderat u.a. auch mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. Mit dem Beschluss der zusammenfassenden Vorlage Nr. 328/2020 wurde die Verwaltung beauftragt, das Aktionsprogramm „Vision Lahr 2030“ in allen Themenfeldern weiter auszuarbeiten und dem Gremium ergebnisorientierte Beratungs- und Beschlussvorlagen zur Entscheidung vorzulegen. Diese Vorlage bildet den ersten Schritt im Themenfeld Mobilität.

Angaben über finanzielle und personelle Auswirkungen

Bereits jetzt können nicht mehr alle Verkehrs- und Mobilitätsthemen von der Verkehrsplanerstelle bearbeitet werden, sodass bereits eine weitere Ingenieursstelle Aufgaben übernimmt. Mittelfristig ist zu entscheiden, wie weit größeres Engagement politisch gewollt ist bzw. ob den politischen Ankündigungen auch Taten folgen sollen, da eigenes Personal auch für fremdfinanzierte oder investitionsarme Maßnahmen fehlt.

Im Abschlussbericht werden in Kapitel 5 ab S. 122 Kostenangaben als erste Schätzung zur Orientierung gemacht. In Abhängigkeit der politischen Beschlüsse werden höhere Beträge zur Erreichung der Ziele benötigt. Es wird zu jedem Maßnahmenfeld Vorlagen geben, sodass die Politik dann die Schwerpunktsetzung und den Finanzumfang definieren kann.

Tilman Petters

Sabine Fink

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit zu den einzelnen Tagesordnungspunkten selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich **in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen**. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.