

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 umfangreiche 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 Schülerstraße 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