



# Verkehrsentwicklungsplan Lahr

## mit ÖPNV-Konzept

10. Februar 2021

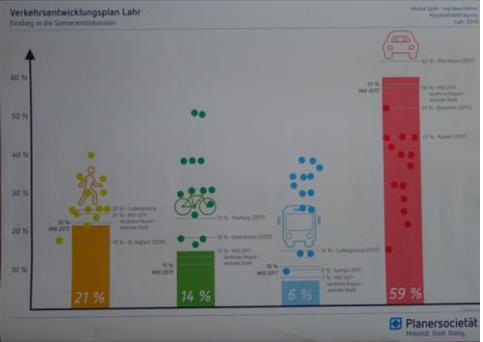
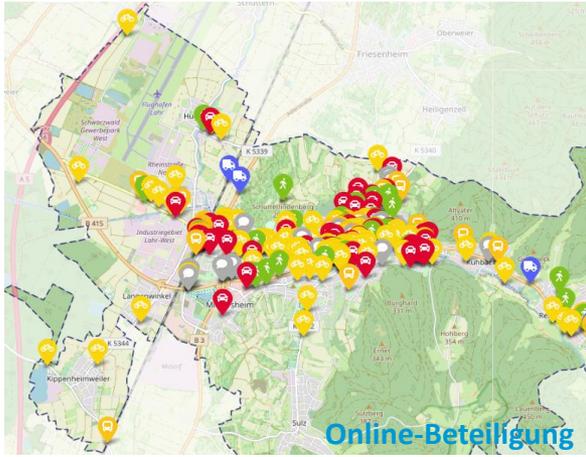
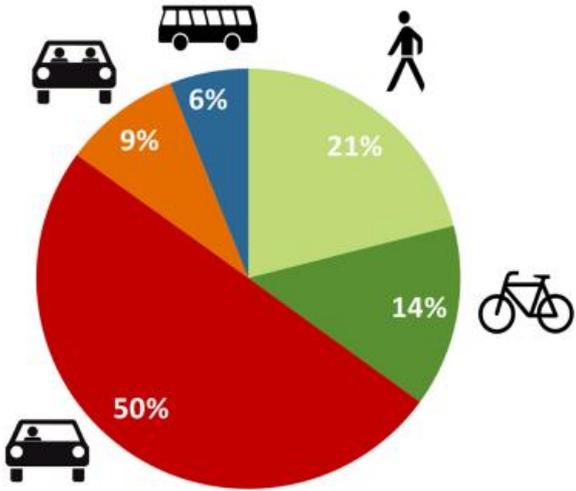
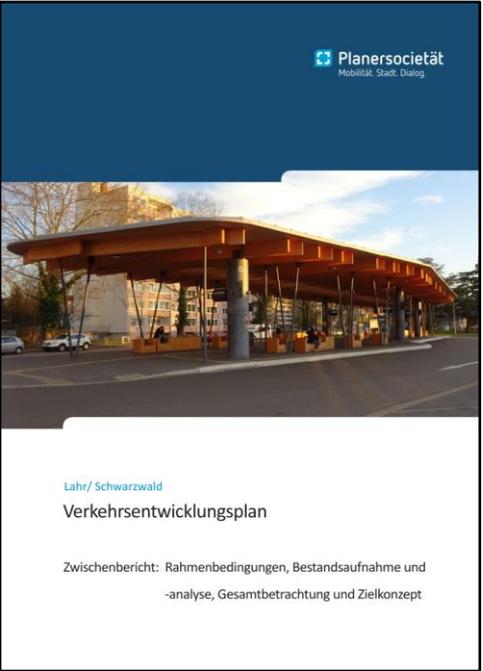
# VEP Lahr - Aufgabenverständnis

- Aktuelles und gesamtstädtisches Verkehrsmodell
- Aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Lahr
- Rahmenplan mit Zielen und Strategien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Lahr
- Aktuelle mobilitätsrelevante Trends und Entwicklungen
- Konkret ableitbares Maßnahmenprogramm für die kommenden Jahre
- Fokus auf dem ÖPNV



# Rückblick

## Analysen, Beteiligung und Ergebnisse

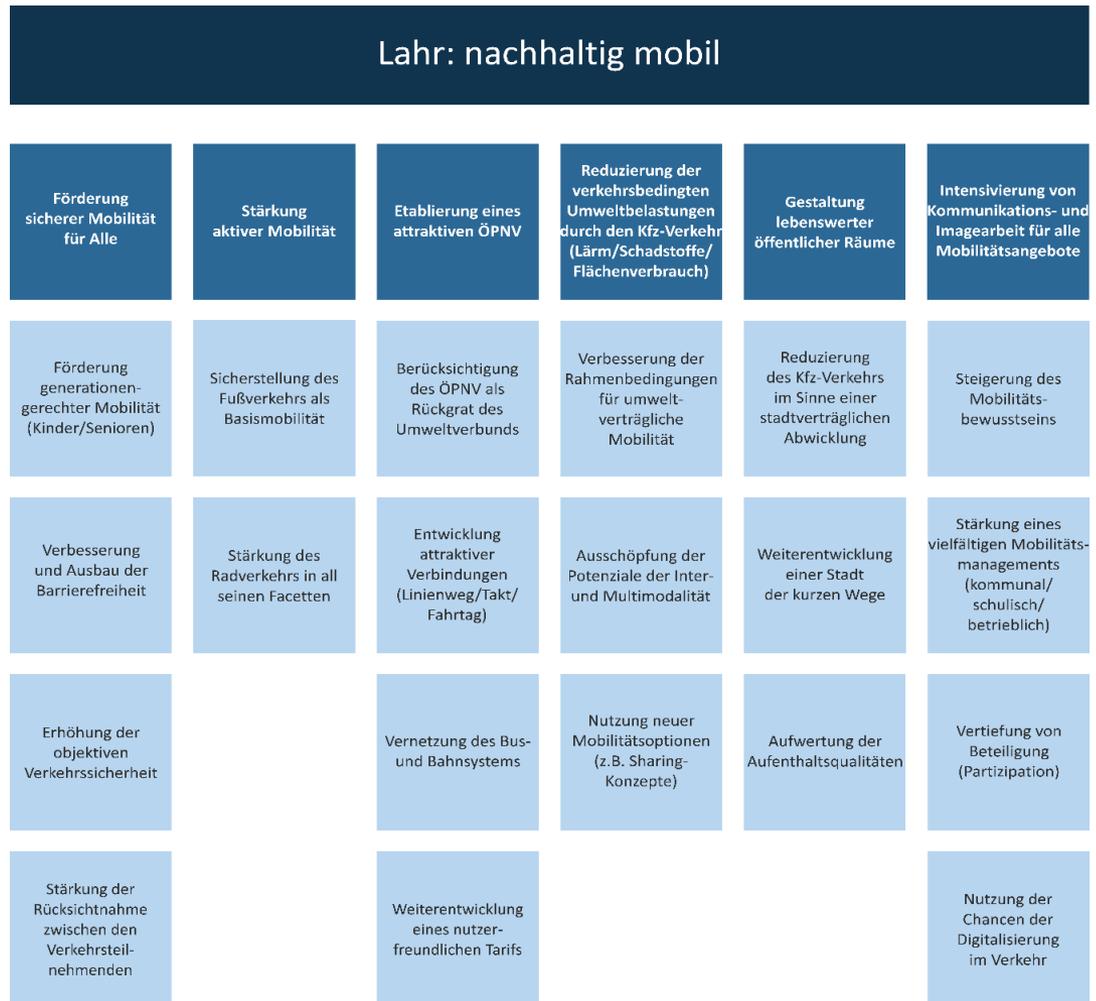


Hauptverkehrsmittel, alle Wege

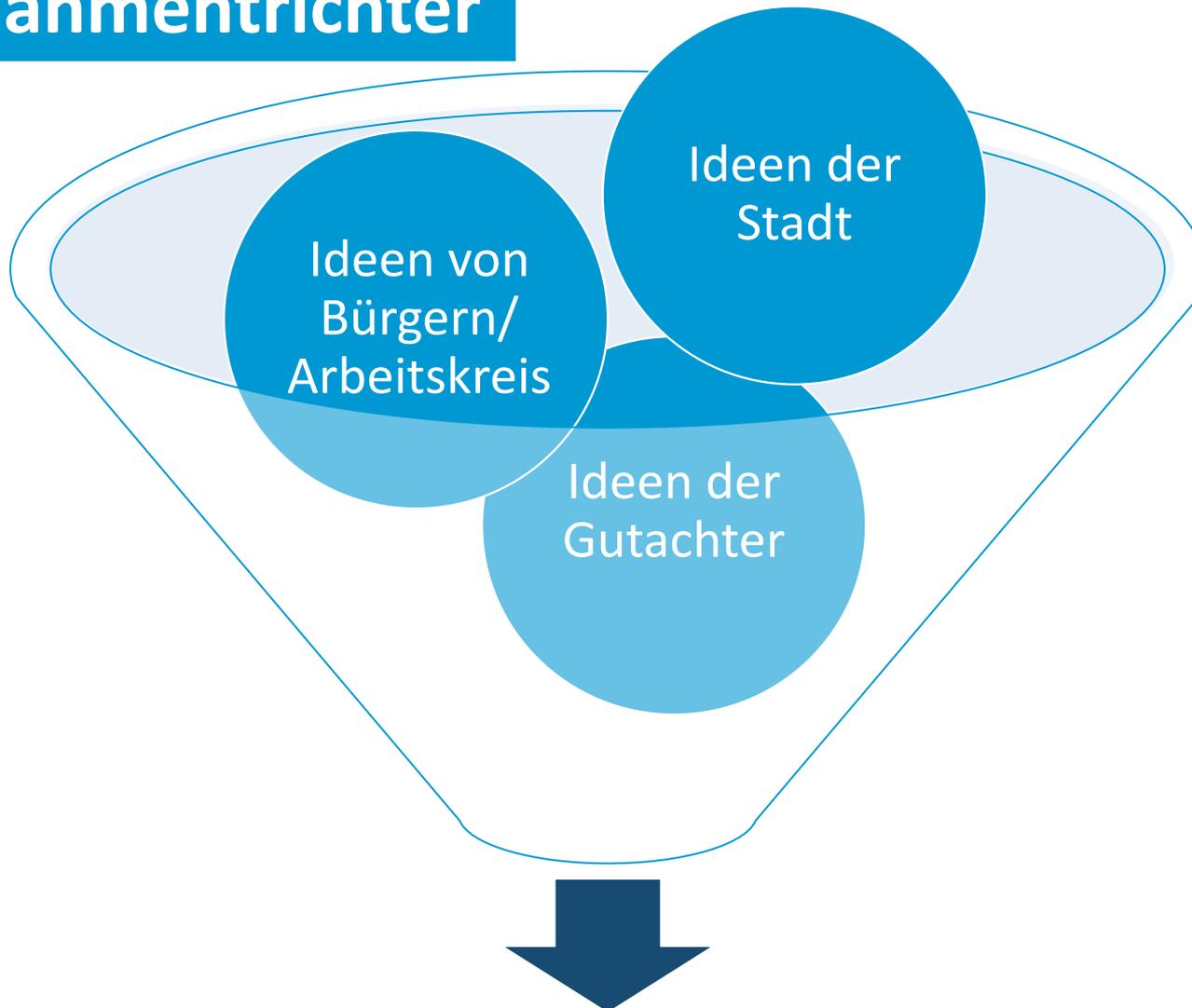
4x Arbeitskreis Mobilität und Verkehr

## Zielkonzept – wo wollen wir hin?

- **Leitmotiv:** fungiert als Dach des Zielkonzeptes
- **Oberziele:** setzen den inhaltlichen Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln im Sinne des VEP Lahr
- **Unterziele:** konkretisieren die Oberziele und gestalten sie weiter aus
- Vorstellung des Zwischenberichts am 11. März 2020 im TA
- Ergebnis: Beschluss



# Maßnahmenrichter



## Handlungs- und Maßnahmenfelder

Nahmobilität und  
Radverkehr

ÖPNV

Kfz-Verkehr

Querschnitts-  
themen

Darstellung von  
Grundprinzipien in  
enger Verzahnung  
mit den  
Teilkonzepten

Maßnahmenfelder

Maßnahmen, die  
durch die Stadt  
direkt einleitbar  
sind

Maßnahmen, die  
einer Detail-  
prüfung oder einer  
Systematik  
bedürfen

Maßnahmen, die  
abhängig von  
äußeren Faktoren/  
Akteuren sind

Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichem Detailgrad

# Maßnahmenkonzept

## Maßnahmenüberblick

ÖPNV

Kfz-Verkehr

Querschnittsthemen

Maßnahmenfelder

- B1 Netzkonzeption
- B2 Intermodalität, Mobilitätsstationen als Schnittstellen
- B3 Barrierefreier Haltestellenausbau
- B4 Betriebsqualität
- B5 Information und Kommunikation
- B6 Attraktiver Tarif
- B7 Touristische Busangebote in der Ortenau
- B8 Digitalisierung und Modernisierung

- C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt
- C2 Gestaltung von Straßenräumen
- C3 Entwicklung eines Schwerverkehr- und Lieferroutenkonzepts
- C4 Entlastung durch moderne City-Logistik
- C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt
- C6 Weiterentwicklung des Parkleitsystems
- C7 (Park-)Raumkonflikte im öffentlichen Raum
- C8 Kommunale Stellplatzsatzung

- D1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie
  - D1a Verkehrsverhalten und Sensibilisierung
  - D1b Integration in den Planungsprozess und Infrastruktur
- D2 Kommunales Mobilitätsmanagement
  - D2a Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement
  - D2b Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement
- D3 Ausbau von Sharing-Angeboten
- D4 Ausbau von Park+ / Bike+Ride-Anlagen
- D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie
  - D5a Elektrifizierung kommunaler Fahrzeuge
  - D5b Verstärkter Einsatz der E-Mobilität im Wirtschaftsverkehr
- D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service

**Nahmobilität und  
Radverkehr**

## Maßnahmenkonzept

# Handlungsfeld ÖPNV

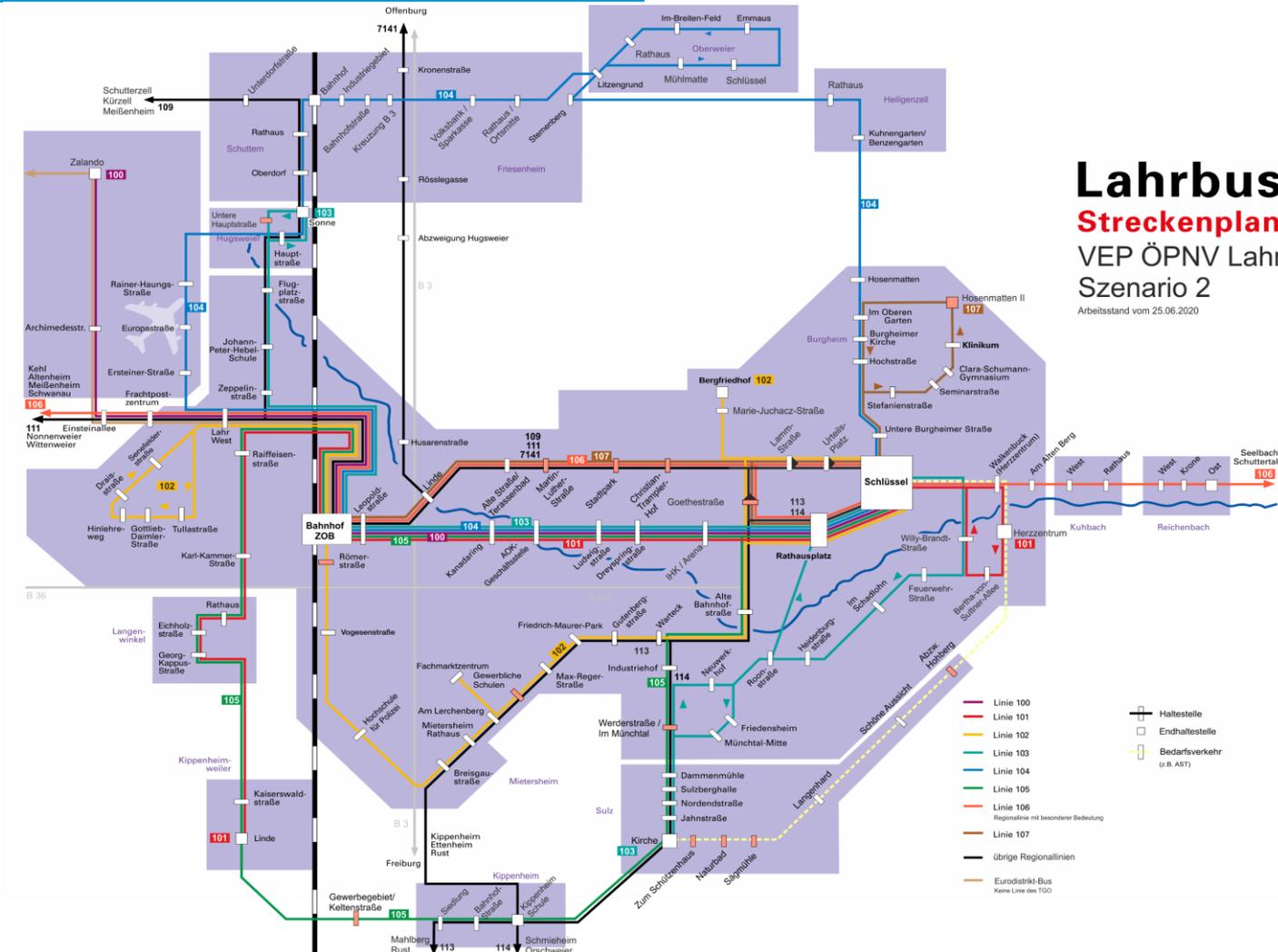
### B1 Netzkonzeption ① ★

- Die ÖV-Nutzung ist aktuell unterdurchschnittlich, mit einem Anteil am Modal-Split von 6 %
- Öffentlicher Verkehr soll in Lahr als Rückgrat des Umweltverbunds fungieren
- Dazu soll ein attraktives Angebot für alle Einwohner in allen Stadtteilen und in die Region hergestellt werden



# Maßnahmenkonzept

# Handlungsfeld ÖPNV



# Handlungsfeld ÖPNV

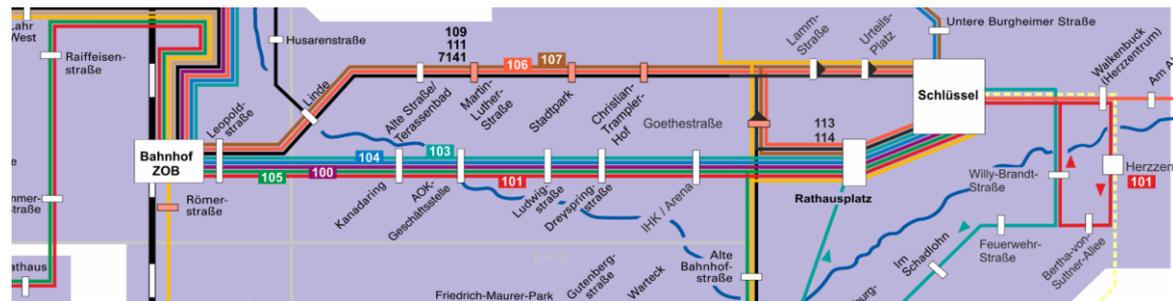
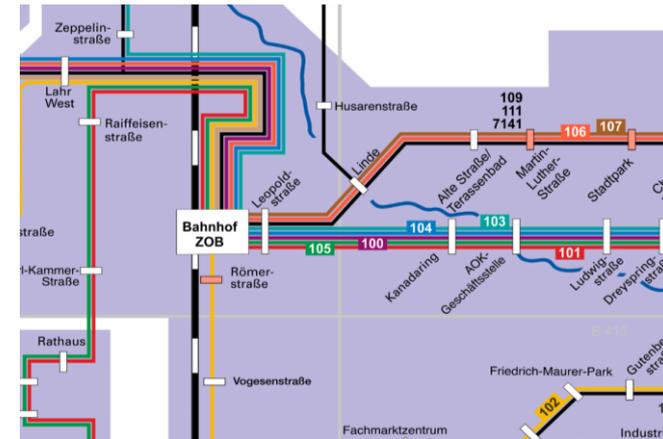
- Netzkonzeption wurde von Gutachtern, Verwaltung, Verkehrsunternehmen und Arbeitskreis erarbeitet
- Umsetzung erfolgt in Stufen
- Zentraler Bestandteil der zweiten Stufe: Bedienung der Haltestelle Rathausplatz in zwei Richtungen
- Dazu Umgestaltung der Lotzbeckstraße und Bismarckstraße für den Busverkehr
- Aktuell: Einfahrtsbeschränkung durch Poller in der Prüfung -> für MIV bleibt Einbahnregelung



## Handlungsfeld ÖPNV

### Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Es soll ein Linienverkehr an allen Tagen erfolgen (Montag – Sonntag)
- So wie das Land für den Regionalverkehr auf der Schiene, sollte ein Bedienzeitraum zwischen 5.00 Uhr und 00.00 Uhr des Folgetages eingeführt werden (Freitag/ Samstag bis 01.00 Uhr Folgetag)
- Eine Vertaktung soll auf der Verbindung Bahnhof/ZOB <-Rathausplatz -> Schlüssel einen 15-Min-Takt ergeben

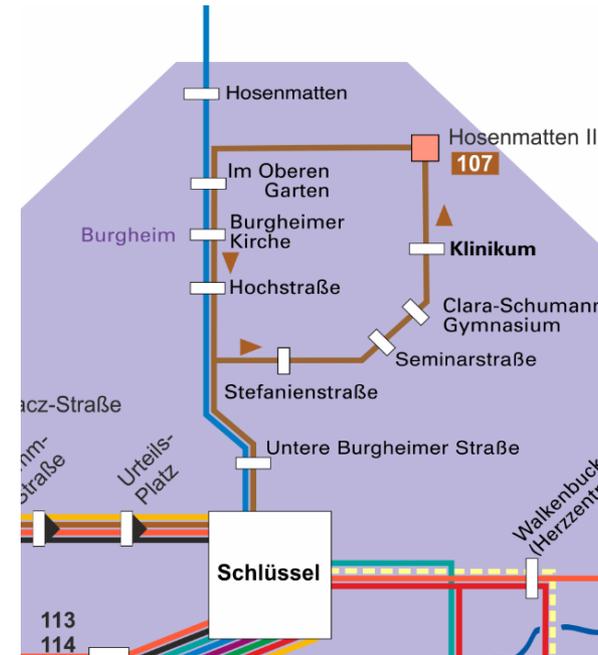
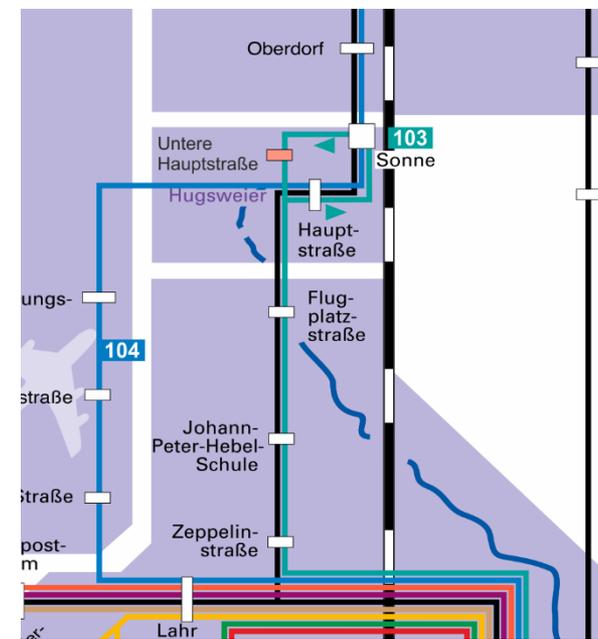


## Maßnahmenkonzept

# Handlungsfeld ÖPNV

## Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Alle Ortsteile sollen im 30-Min-Takt angebunden werden
- Neuplanungen werden in der Konzeption berücksichtigt (Hosenmatten II)
- Durch Neukonzeption kann das Klinikum direkt mit dem Bahnhof verbunden werden





# Handlungsfeld ÖPNV

## B2 Intermodalität - Mobilitätsstationen als Schnittstellen ① ★

- Schnittstellen zwischen den Mobilitätsarten für inter- und multimodale Verkehre
- Effizientestes Verkehrsmittel auf den Teilstrecken
- Gestaltung/Aufwertung des öffentlichen Raums



## Maßnahmenkonzept

# Handlungsfeld ÖPNV

### Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Planungen laufen parallel mit dem Mobilitätswertungssystem
- 3 Stationsgrößen: *Groß* – *Zentral* – *Klein*
- Einheitliches Auftreten/  
Wiedererkennung für leichte Orientierung
- Wiedererkennbare Angebote je Stationsgröße
- Verkehrsangebote und Angebote zum Aufenthalt, Self-Service-Angebote: Verkaufsautomat/ Packstation/ Bücherschrank





## Maßnahmenkonzept

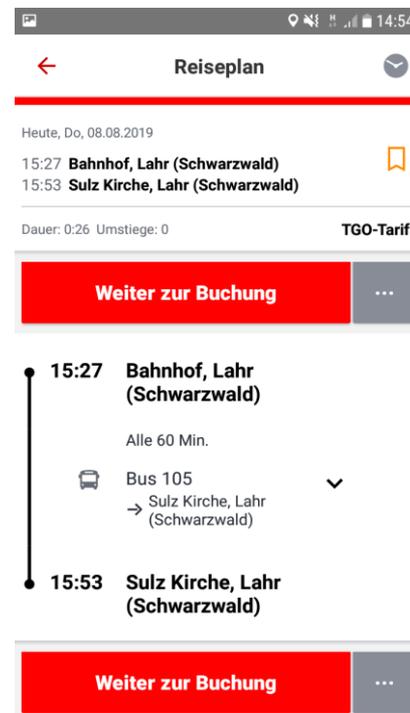
# Handlungsfeld ÖPNV

### Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Digitalisierung der ÖV-Tarife
- Kreistag hat Tarifreform 2021 beschlossen, die es Offenburg, Lahr und Kehl ermöglicht, zusätzlich einen vergünstigten Einzelfahrschein für den Stadtbusverkehr einzuführen
- Prüfung und Abstimmung digitaler Abrechnungsmethoden Mobility as a Service (MaaS), um alle Angebote an einer Mobilitätsstation mit der gleichen App (Anmeldung) zu nutzen
- Mobilitätsnetzwerk Ortenau und Ortenaukreis/ TGO arbeiten bereits an einer Mobilitäts-App für die Region



Quelle: VRN.de 2020



Quelle: bahn.de 2020

# Handlungsfeld Kfz-Verkehr

## C1 Geschwindigkeitskonzept Innenstadt ①

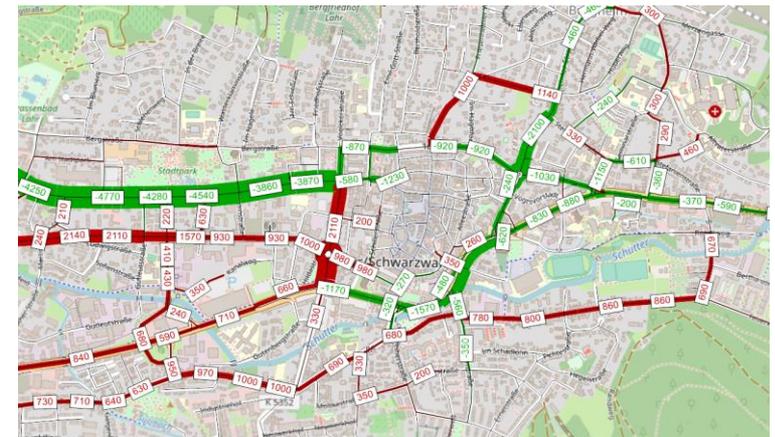
- Definiertes und funktionierendes Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr vorhanden
- Prognose-Nullfall 2030 mit Verkehrszunahmen
- Gezielte Anpassungen der Geschwindigkeiten im Innenstadtbereich zur Verkehrsbündelung weniger kritischer Bereiche und Aufwertung sensibler Bereiche



## Handlungsfeld Kfz-Verkehr

### Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Beachtung rechtlicher Voraussetzungen (heute und zukünftig)
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt
  - Tempo 30 auf Abschnitten der Friedrichstraße, Gärtnerstraße und südl. Burgheimer Straße
  - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf der Schillerstraße und Alleestraße
  - MIV-freier Urteils- und Rathausplatz
- Verlagerung des Ost-West-Verkehrs
  - Tempo 40-Abschnitt auf der B 415
  - Durchgängiger Abschnitt Tempo 30 auf der Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße



# Handlungsfeld Kfz-Verkehr

## C2 Gestaltung von Straßenräumen ① ★

- Straßenräume zumeist stark auf MIV ausgerichtet
- Flächenverteilung und Straßenraumgestaltung überdenken
- Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Anlieger in Einklang bringen

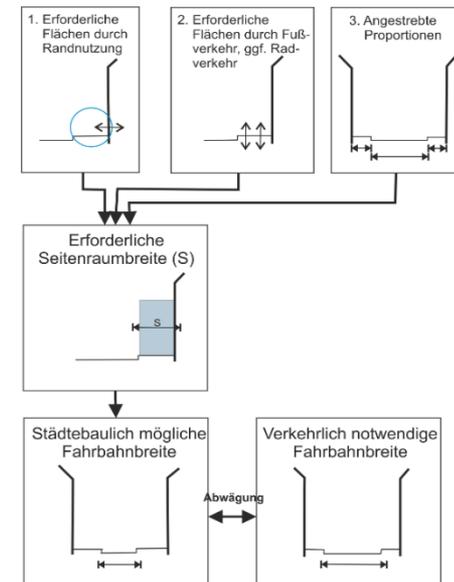


# Maßnahmenkonzept

## Handlungsfeld Kfz-Verkehr

### Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Straßenräume an Hauptverkehrsstraßen
- Wohnstraßen in Quartieren
- Charakter der Straße zukünftig stärker/ intuitiver in der Gestaltung erkennen („Straßen und Plätze neu denken“)
- Breite Gehwege, geringe Trennwirkung, ausreichend Querungshilfen
- Sitz-, Bewegungs- und Aufenthaltsflächen
- geringe Negativeinflüsse des Kfz-Verkehrs (Emission, Fläche)
- Begrünung
- ...



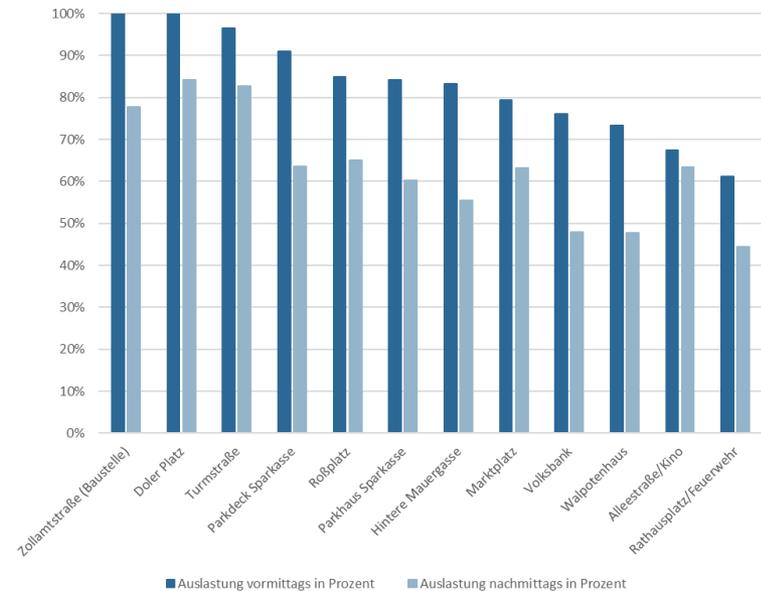
Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2012



## Handlungsfeld Kfz-Verkehr

### C5 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt ① ★

- Grundsätzlich komfortable Ausgangslage hinsichtlich Verfügbarkeit und Auslastung der Parkierungsanlagen
- Kaum Unterschiede der Tarifgestaltung zwischen Parkierungsanlagen und straßenbegleitenden Parkständen



	Lahr	Bretten	Bruchsal	Limburg
Einwohnerzahl	ca. 47.000	ca. 29.000	ca. 45.000	ca. 35.000
Stellplätze in Parkierungsanlagen (im Innenstadtbereich)	663	682	1.100	1.455
Tarife pro Stunde	1,00 – 1,50 €	0,50 – 1,00 €	Max. 1,20 €	1,00 – 1,50 €
Ladesäulen	13	3	19	27

Quelle: Eigene Erhebung; Stadt Bruchsal o.J.

# Handlungsfeld Kfz-Verkehr

## Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Grundprinzip für die effiziente Steuerung des ruhenden Verkehrs: Parkgebühren im öffentlichen Raum müssen (deutlich) teurer sein als in den Parkieranlagen > Anpassung der Tarifstruktur
- Multi-Use-Lösungen: Zeiten geringer Nachfrage in Parkieranlagen nutzen, z. B. Umschlagsplatz zur Feindistribution von Waren
- Privilegiertes Parken: für elektromobiles Handwerk und Gewerbe oder Carsharing-Fahrzeuge
- Einführung digitales Parken (Parkschein per APP)

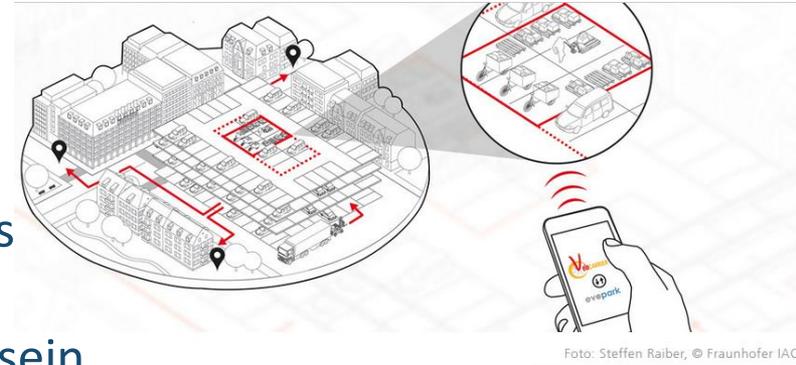


Foto: Steffen Raiber, © Fraunhofer IAO



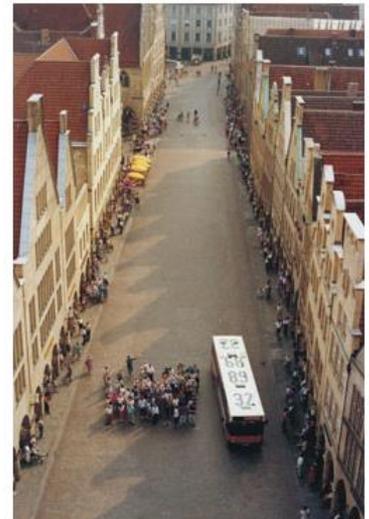
# Handlungsfeld Querschnittsthemen

## D2 Kommunales Mobilitätsmanagement ① ★

- Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen > effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur
- Stadt vor allem mit initiierenden, koordinierenden und beratenden Aufgaben, Vorbildfunktion Stadtverwaltung
- „Energie und Klima – Aktionsprogramm 2018-2022“



Quelle: stadt-münster.de 2020



Quelle: stadt-münster.de 2020

# Handlungsfeld Querschnittsthemen

## Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Abarbeitung und Weiterentwicklung des gesamten „Handlungsfelds 4: Mobilität“
- Ergänzende Aktivitäten und Maßnahmen des betriebl. Mobilitätsmanagements innerhalb der Stadtverwaltung initiieren und erproben, um Vorbildfunktion einzunehmen und Unternehmen beraten zu können
- Schaffung einer zentralen Schnittstelle
- Teilnahme an Programmen und Wettbewerben (z. B. Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement Behörden“ MV BW)
- D2a/ D2b Initiierung von betriebl./ schul. Mobilitätsm.



Lahr  
**Stadtverwaltung bietet wieder Lastenräder zum Testen**

Stefan Maier, 15.05.2020 - 15:40 Uhr



Verschiedene Lastenrad-Modelle können bei der Stadt geliehen und getestet werden. Foto: Stadt

Lahr - Wer sich für ein Lastenrad interessiert, kann sich mit den aktuellen Angeboten der Stadtverwaltung im Praxistest schlau machen und beim Kauf unterstützen lassen. Ein kostenloses Test-Angebot und eine Kaufprämie für Privatpersonen aus Lahr stehen zur Verfügung, teilt die Stadt mit.

Quelle: lahre-zeitung.de 2020

# Handlungsfeld Querschnittsthemen

### D3 Ausbau von Sharing-Angeboten ①

- Fahrzeuge nutzen statt besitzen schafft Flexibilität
- Kann Zweit- und Drittwagen reduzieren (Hohe Anzahl in den Lahrer Haushalten)
- 50 % der Einwohner kennen vorhandenes Angebot nicht (Car-Sharing); 20 % können sich eine Nutzung künftig vorstellen



# Handlungsfeld Querschnittsthemen

## Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

- Buchung und Tarifstruktur vereinfachen
- Großflächiger Ausbau des bestehenden Car- und Bike-Sharing-Angebots in Verbindung mit dem Aufbau von Mobilitätstationen
- Ggf. Unterstützung privater Sharing-Initiativen
- Förderung weiterer Sharing-Fahrzeugarten
- Sicherstellung regionaler Vernetzung



# Handlungsfeld Querschnittsthemen

## D4 Ausbau von Park+ / Bike+Ride-Anlagen ① ★

- Im Umweltverbund werden auf mehr Wegen Verkehrsmittel verknüpft
- Erleichtert das Pendeln ins und aus dem Umland



# Handlungsfeld Querschnittsthemen

## Einzelmaßnahmen/ Bausteine/ Beispiele

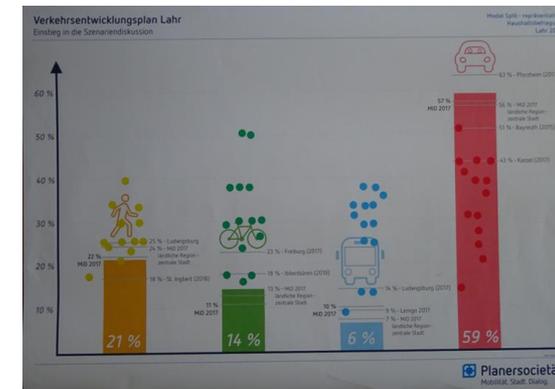
- Kapazitätsausbau von B+R und P+R am Bahnhof durch Einrichtung zusätzlicher Parkplätze und Radabstellanlagen i.V.m westlichem Bahnhofzugang
- Zusätzliche B+R-Anlagen an relevanten Standorten mit gutem ÖPNV-Anschluss (verstärkter Bezug zum Maßnahmenfeld Intermodalität, Mobilstationen)
- Standorte von „Parken und Mitfahren“ in Stadtrandlagen ausbauen, u.a. Wiederaufnahme der konzeptionellen und gestalterischen Überlegungen zum P+M BAB 5
- Verknüpfung in Kommunikationsmaßnahmen (u.a. Mobilitätsmanagement)



## Welcher Spielraum bietet sich?

Analyse (2019)	Prognose-Nullfall (2030)	Szenario 1 (2030)	Szenario 2 (2030)																														
<b>„Status Quo“</b>	<b>„Weiter, wie gehabt“</b>	<b>„Gestärkter Umweltverbund“</b>	<b>„Mut zur Verkehrswende“</b>																														
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 Maßnahmen synergien wirken. Weit mehr Menschen steigen um.																														
<b>Erreichbare Verkehrsmittelwahl nach Wegen:</b>																																	
<table border="1"> <caption>Erreichbare Verkehrsmittelwahl nach Szenario</caption> <thead> <tr> <th>Szenario</th> <th>MIV als Fahrer</th> <th>MIV als Mitfahrer</th> <th>ÖPNV</th> <th>Fahrrad</th> <th>zu Fuß</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>„Status Quo“</td> <td>50</td> <td>9</td> <td>6</td> <td>14</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>„Weiter, wie gehabt“</td> <td>49</td> <td>9</td> <td>6</td> <td>15</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>„Gestärkter Umweltverbund“</td> <td>43</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>17</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>„Mut zur Verkehrswende“</td> <td>33</td> <td>12</td> <td>11</td> <td>21</td> <td>23</td> </tr> </tbody> </table>				Szenario	MIV als Fahrer	MIV als Mitfahrer	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß	„Status Quo“	50	9	6	14	21	„Weiter, wie gehabt“	49	9	6	15	21	„Gestärkter Umweltverbund“	43	10	8	17	22	„Mut zur Verkehrswende“	33	12	11	21	23
Szenario	MIV als Fahrer	MIV als Mitfahrer	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß																												
„Status Quo“	50	9	6	14	21																												
„Weiter, wie gehabt“	49	9	6	15	21																												
„Gestärkter Umweltverbund“	43	10	8	17	22																												
„Mut zur Verkehrswende“	33	12	11	21	23																												

- Szenariendiskussion auf Grundlage der Analysen und dem Zielkonzept sowie vor dem Hintergrund des Maßnahmenkonzepts
- Beteiligung im dritten Arbeitskreis



## Welcher Spielraum bietet sich?

Analyse (2019)	Prognose-Nullfall (2030)	Szenario 1 (2030)	Szenario 2 (2030)
<b>„Status Quo“</b>	<b>„Weiter, wie gehabt“</b>	<b>„Gestärkter Umweltverbund“</b>	<b>„Mut zur Verkehrswende“</b>
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.

- Szenario 2 knüpft an die Zielsetzung des Kompetenznetzes Klima Mobil (Landesziele) an.
- Szenario 2 passt gut zu den beschlossenen energie- und klimapolitischen Zielen der Stadt.
- Meinungsbild: Arbeitskreis empfiehlt die Verfolgung des Szenario 2 im vierten Arbeitskreis.

### 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)

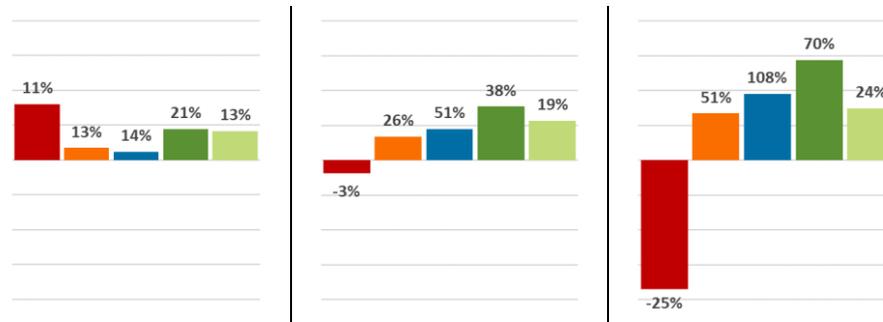
MIV-Fahrer: 73.300

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.

# Umsetzungskonzept

## Wie sieht die Umsetzung aus?

- Alle Maßnahmenfelder liefern einen Beitrag zur Zielerreichung (in unterschiedlicher Vielfalt und Intensität)
- Maßnahmenfelder besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern, die auch vor dem Hintergrund weiterer Planungen, politischer Entscheidungsprozesse sowie finanzieller Möglichkeiten und personeller Ressourcen, frühzeitig angegangen werden sollten oder auch „hintenangestellt“ werden können
- Kein starres Korsett, sondern flexible Handlungsempfehlungen
- Empfehlungen zur Priorisierung durch Gutachter, Verwaltung und unter Einbezug des Arbeitskreises

Maßnahmenfelder	Seite	kurz bis 2 Jahre	mittel bis 5 Jahre	lang 10 Jahre	Daueraufgabe	Priorität
A1	Grundprinzipien der Nahmobilität	13		>		①
B1	★ Zukunftskonzept für den ÖPNV in Lahr	17		>		①
B2	★ Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen	35	>			①
B3	Barrierefreier Haltestellenausbau	44	>			①
B4	Betriebsqualität	47	>			②
B5	Information und Kommunikation	48		>	∞	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		>	∞	①
C8	Kommunale Stellplatzsatzung	89	>			①
D1	★ Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie	92		>	∞	①
D1a	Verkehrsverhalten und Sensibilisierung	93		>	∞	①
D1b	Integration in den Planungsprozess und Infrastruktur	95		>	∞	②
D2	★ Kommunales Mobilitätsmanagement	96		>	∞	①
D2a	Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	98		>	∞	②
D2b	Initiierung von schulischem Mobilitätsmanagement	99		>	∞	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		>	∞	①

# Wie geht es weiter?

- Der Verkehrsentwicklungsplan in seiner Gesamtheit als Grundlage der zukünftigen Verkehrsplanung der Stadt
- Eine „offensive“ Ausrichtung der Umsetzung als logische Konsequenz bisheriger Anstrengungen und Beschlüsse der Stadt
- Evaluationsvorschläge: Erfolgskontrolle, die zur Transparenz des verkehrspolitischen Handelns beiträgt; Umsetzungsanalyse, Wirkungsanalyse und Evaluation von Einzelmaßnahmen des Umsetzungskonzeptes



**Vielen Dank für**

**Ihre Aufmerksamkeit.**

**Planersocietät**

Büro Karlsruhe

Moltkestr. 43, 76133 Karlsruhe

Fon 0721/ 83 16 93-0

Fax 0721/ 83 16 93-19

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

**Kontakt**

Philipp Hölderich

[hoelderich@planersocietaet.de](mailto:hoelderich@planersocietaet.de)