

Lahr/ Schwarzwald

Verkehrsentwicklungsplan

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

Impressum

Auftraggeber

Stadt Lahr
Stadtplanungsamt
Schillerstraße 23
77933 Lahr/ Schwarzwald

Ansprechpartner:

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

Auftragnehmer

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog

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

Dortmund | Bremen | Karlsruhe

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

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

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

Kooperationspartner: GEOVISTA GmbH

Karlsruhe/ Dortmund, im Januar 2020

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

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

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

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

Abbildungsverzeichnis

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

Abbildung 33: Dunkle, schwierig zugängliche oder schlecht einsehbare Orte, wie an der Toilettenanlage am Rathausplatz (links) und wie an der Ein- und Ausfahrt zur Parkpalette Turmstraße/ Hintere Mauergasse (rechts) stellen Angsträume dar.....	67
Abbildung 34: Legales Gehwegparken mit Einschränkungen auf die Gehwegbreite in der Seminarstraße (links); Komfortverlust durch illegales Gehwegparken in der Schillerstraße (rechts)	68
Abbildung 35: Richtungsweisung durch farbige Markierung (Fußstapfen) am Bahnhof.....	68
Abbildung 36: Mittelinsel mit differenzierten Bordhöhen in der Burgheimer Straße (links); Bodenindikatoren zur Wegweisung am Bahnhofsvorplatz (Busbahnhof) (rechts).....	70
Abbildung 37: Lahr im Vergleich mit ähnlichen Kommunen und dem Spitzenreiter in der Kategorie beim ADFC Fahrradklimatest 2018	75
Abbildung 38: Flächige Einfärbung in besonderen Konfliktbereichen wie am Knoten Friedrich-/ Gärtnerstraße (links) oder am Ortseingang in Sulz (rechts)	76
Abbildung 39: Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn (nachträgliche Änderung der Markierungsposition am Kreisverkehr Lotzbeck-/ Goethestraße), um das Überholverbot zu verdeutlichen (alter Zustand: links, nach Anpassung: rechts).....	77
Abbildung 40: Teilweise sind Einbahnstraßen wie das Beispiel der Eichrodtstraße für den Radverkehr freigegeben (links); optimierte Querung im Bereich der Gutleutstraße (rechts)	77
Abbildung 41: Bei Baustellen ist die Führung des Radverkehrs häufig unklar (links); grundsätzlich sind die Radverkehrsanlagen an der B 415 zu überarbeiten, beispielsweise auf Höhe der Feuerwehr (rechts).....	78
Abbildung 42: In der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof stehen insgesamt 435 Abstellplätze an Bügeln (links) und in Boxen (rechts) zur Verfügung.....	79
Abbildung 43: Abschließbare Möglichkeiten zum Laden von Fahrradakkus an der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof (links) und am Rathausplatz (rechts)	79
Abbildung 44: In Lahr stehen an insgesamt zehn Stationen 52 Pedelects zum Verleih zur Verfügung	80
Abbildung 45: Wegweisung für den Radverkehr in Lahr	80
Abbildung 46: Zielkonzept 2025 SPNV Baden-Württemberg (Ausschnitt)	86
Abbildung 47: Modal Split-Anteil Bahn/ Bus nach Siedlungsbereichen.....	89
Abbildung 48: Nutzungshäufigkeit je Linie (Stadtbus Lahr)	90
Abbildung 49: Pendlerverflechtungen der Stadt Lahr	92
Abbildung 50: Erschließung nach Angebot im Busverkehr	100
Abbildung 51: Erschließungswirkung durch Bushaltestellen	101
Abbildung 52: Erschließungsqualität im Verhältnis zur Einwohnerzahl	102
Abbildung 53: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Bahnhof/ ZOB.....	103
Abbildung 54: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Schlüssel.....	104
Abbildung 55: Dynamische und statische Fahrgastinformation am Bahnhof/ ZOB Lahr	105
Abbildung 56: Kontrastreiche Frontanzeige	106
Abbildung 57: Vergleich Liniennetzpläne: Bottrop (links) und Lahr (rechts)	107
Abbildung 58: App DB Navigator.....	108
Abbildung 59: Busradar von Südwestbus.....	108

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

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

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

Tabellenverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

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

1 Einführung

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

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

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

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

2 Rahmenbedingungen

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

2.1 Lahr und seine Lage im Raum

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

2.1.1 Geografische Lage und Stadtgliederung

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

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

2.1.2 Demografie

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

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

2 jeweils die kürzeste Straßenverbindung.

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

2.1.3 Wirtschaft und Pendlerverkehr

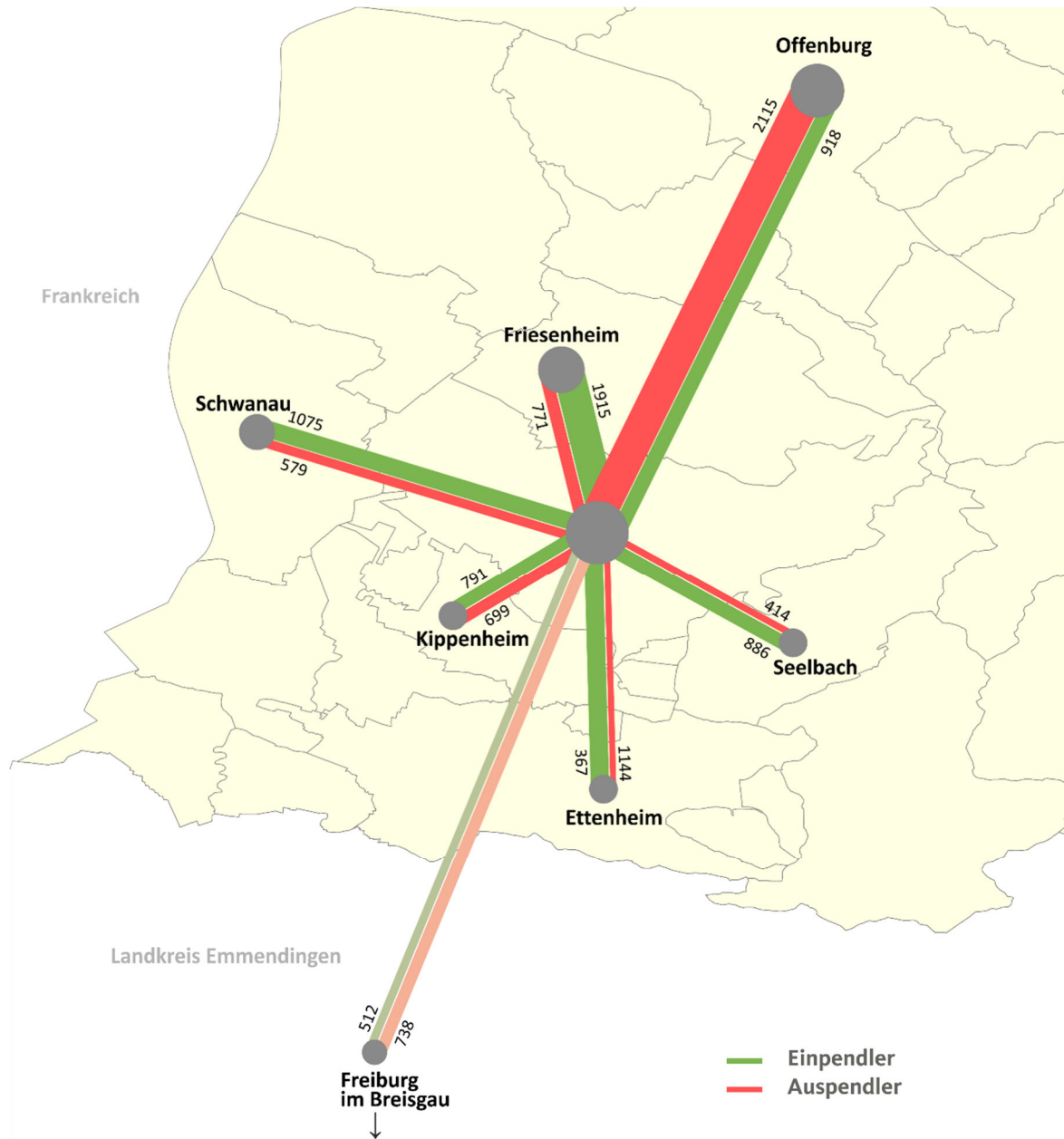
Lahr galt lange Zeit als eine wichtige Handels- sowie Industriestadt am Oberrhein. Insbesondere die Tabakindustrie hatte großen Anteil am Aufschwung im 18. Jahrhundert. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde Lahr Garnisonsstadt und damit stark vom Militär geprägt. Heute ist die Stadt Lahr ein wichtiger Dienstleistungs-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

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

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

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

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



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

2.1.4 Verkehrliche Anbindungen

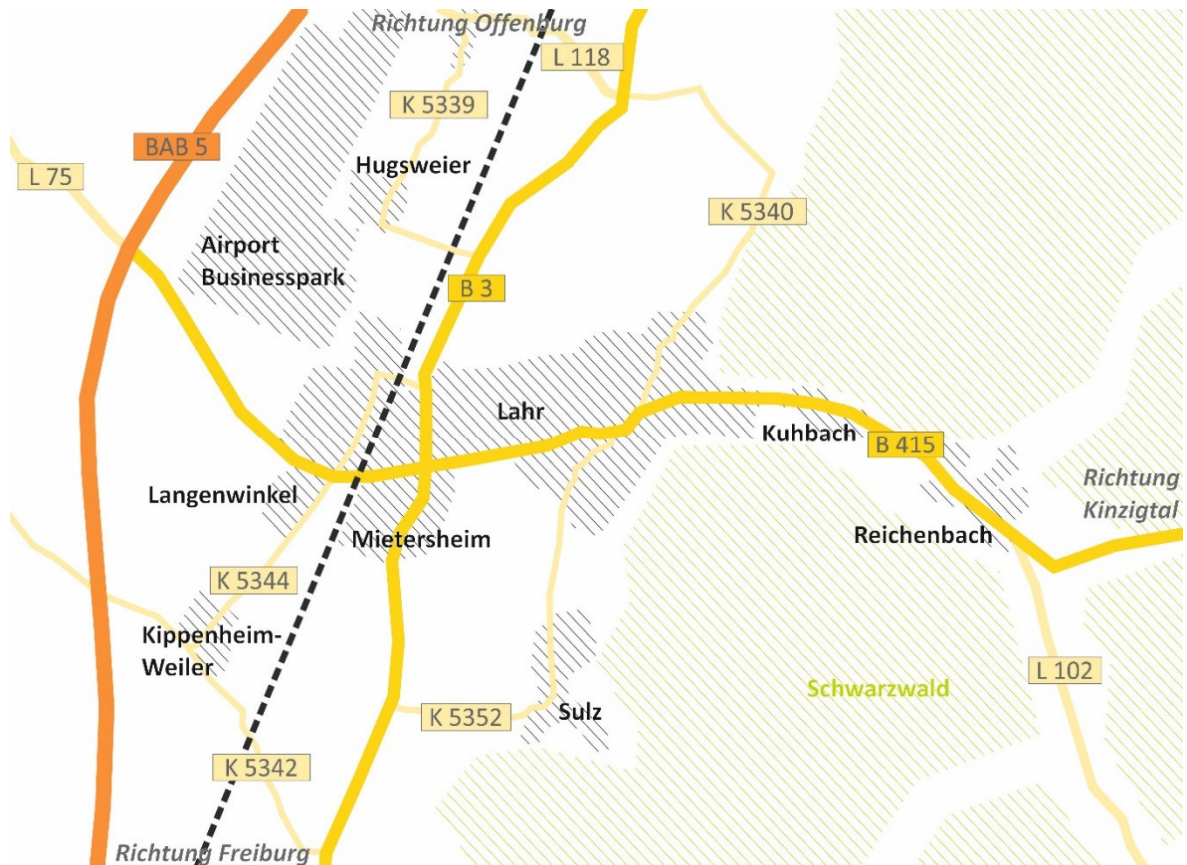
Bedingt durch die räumliche Lage am Rand des Oberrheingrabens führen die Hauptverkehrswege durch die Stadt Lahr in Nord-Süd-Richtung, parallel zum Rhein und zu den Höhenzügen des Schwarzwalds.

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

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

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

Abbildung 2: Anbindung der Stadt Lahr



Quelle: Eigene Darstellung

2.2 Vorliegende übergeordnete Planwerke

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für das Mittelzentrum Lahr

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.3 Planwerke aus dem Bereich Verkehr und Mobilität

Untersuchung zum Verkehrskonzept Innenstadt und Hauptverkehrsstraßennetz (1990)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Mobilität
- Verkehrsmittelwahl
- Verflechtungen
- Güterverkehr
- Verkehrsnetze

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

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

Verkehrskonzept Lahr Innenstadt (2001)

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

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

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

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

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

Verkehrsworkshop (2011)

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

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

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

2.3 Mobilität der Bevölkerung in Lahr (Haushaltsbefragung)

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

Tabelle 1: Befragungsinhalte der Mobilitätsuntersuchung

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

2.3.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Pkw-Ausstattung

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

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

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

Fahrradausstattung

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

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

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

Quelle: Eigene Darstellung

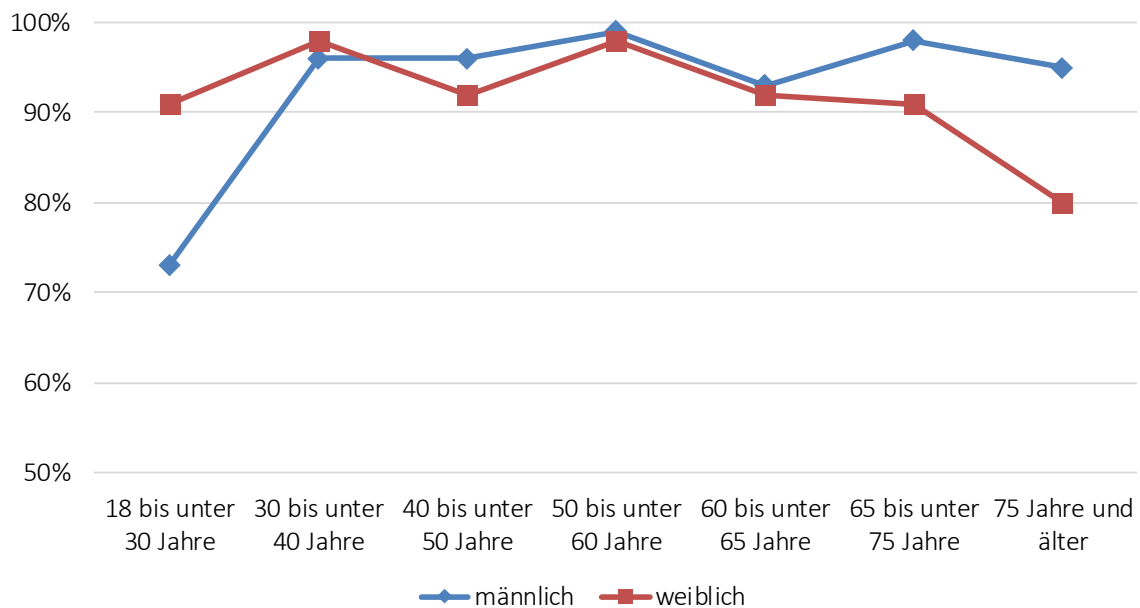
Heute besitzen 13% der Haushalte in Lahr ein Elektrofahrrad (E-Bikes/ Pedelecs)⁴. Dies stellt ein eher geringes Niveau dar. In fahrradaffinen Räumen wie beispielsweise dem Kreis Heinsberg in Nordrhein-Westfalen liegt der Anteil bei 20% und mehr. So verfügt in der Stadt Erkelenz, der größten des Kreises,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

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

Pkw-Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit

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

Abbildung 3: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen



Quelle: Eigene Darstellung

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

Tabelle 4: Pkw-Verfügbarkeit

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

*Personen ab 17 J., inkl. Carsharing

Quelle: Eigene Darstellung

ÖV-Zeitkartenbesitz

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

Tabelle 5: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

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

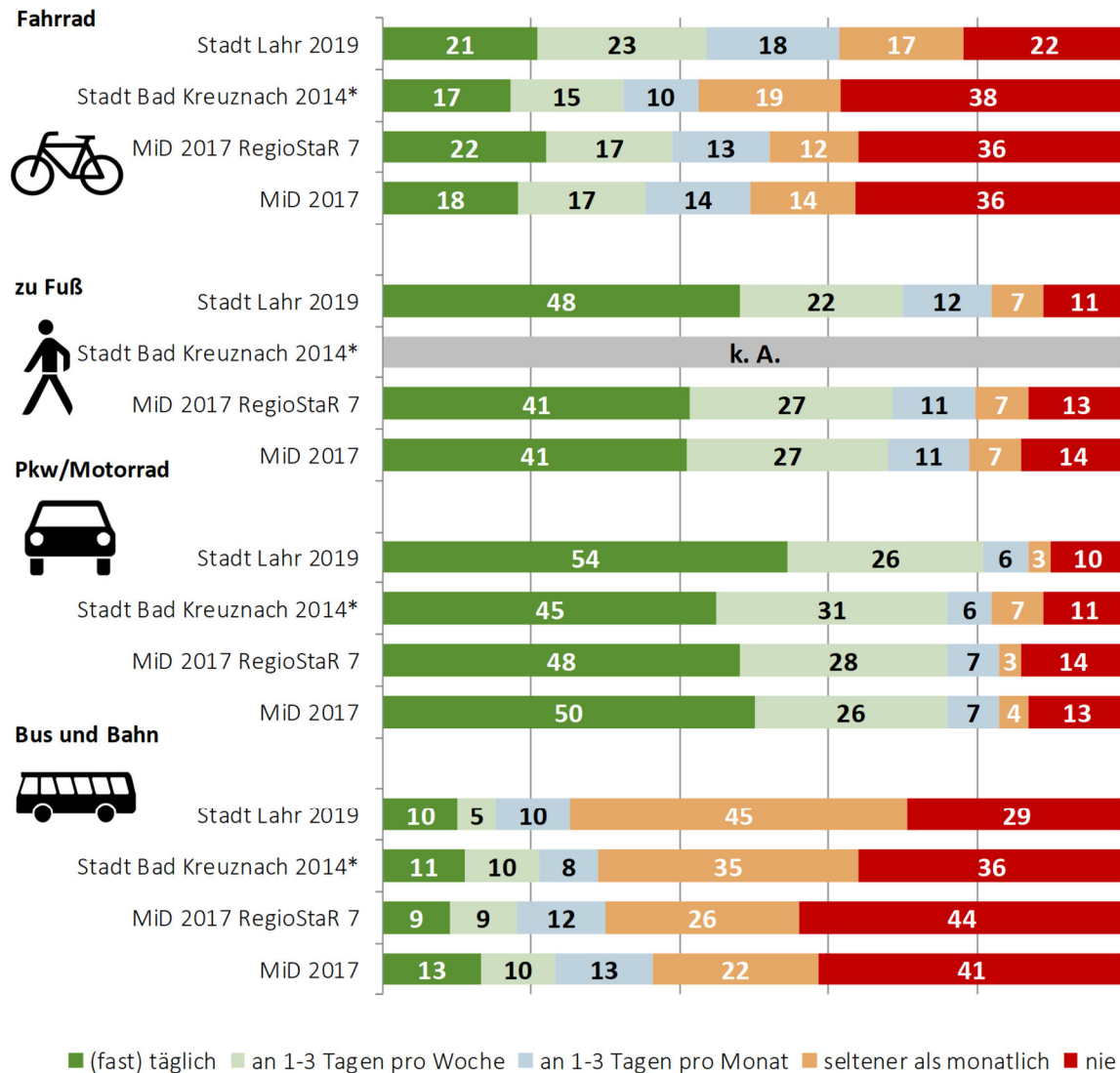
noch keine Rückschlüsse über die Angebotsqualität an den Haltestellen bzw. die Zufriedenheit der befragten Einwohner zu.

Mobilitätsvoraussetzungen und Typen der Verkehrsmittelnutzung

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

2.3.2 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Abbildung 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung



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

Quelle: Eigene Darstellung

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

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

Mobilitätstypen

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

Tabelle 6: Typen der Verkehrsmittelnutzung⁵

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte

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

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

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

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

Tabelle 7: Lage des Arbeits-/Ausbildungsortes

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

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

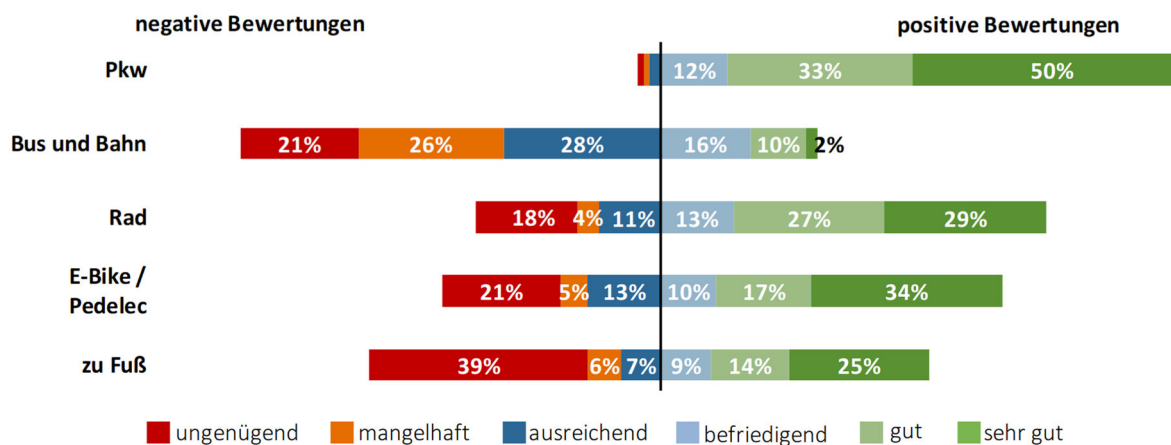
Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsplatz (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Stadt Lahr		
	gesamt (n=872)	nur zum Arbeitsplatz (n=663)	nur zur Schule (n=184)
unter 1.000 Meter	14	10	32
1 km bis unter 2 km	15	11	28
2 km bis unter 5 km	21	20	26
5 km bis unter 10 km	17	19	9
10 km bis unter 20 km	14	17	1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

Quelle: Eigene Darstellung

Bewertung der Erreichbarkeit

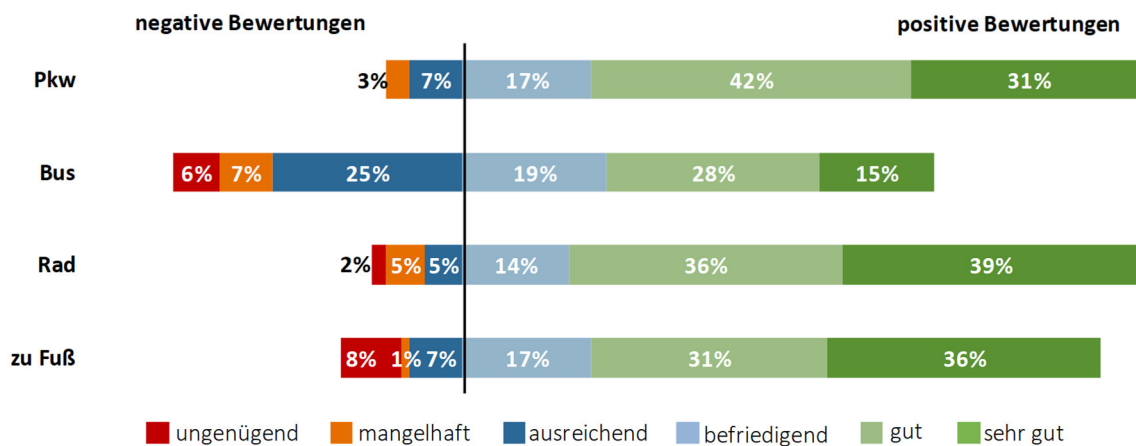
Die Bewertung der Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele (hier abgefragt für die Arbeits- und Ausbildungsorte) spiegelt im Wesentlichen die Nutzungsintensität der Verkehrsmittel wider. Die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes mit dem Auto wird am besten eingestuft. Dagegen wird die Erreichbarkeit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

Abbildung 5: Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitsorte nach Verkehrsmitteln



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 6: Bewertung der Erreichbarkeit der Ausbildungsorte nach Verkehrsmitteln



Quelle: Eigene Darstellung

2.3.3 Mobilität der Einwohner

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

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

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

Quelle: Eigene Darstellung

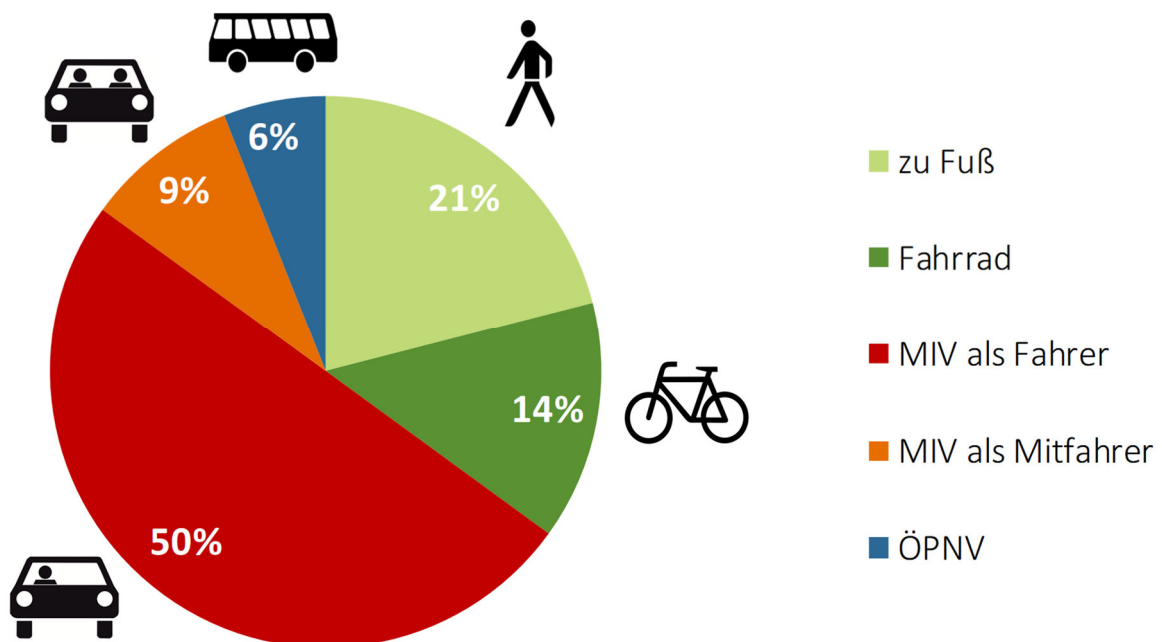
Die mobilste Gruppe ist die der Teilzeiterwerbstätigen, die 4,0 Wege/Werktag zurücklegt. Ausschließlich mobile Teilzeiterwerbstätige legen 4,2 Wege/Werktag zurück. Rentner und Schüler sind dagegen insgesamt die immobilsten Gruppen (2,7 Wege/Werktag im Schnitt). Wohingegen sich der Wert bei ausschließlich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

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

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

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

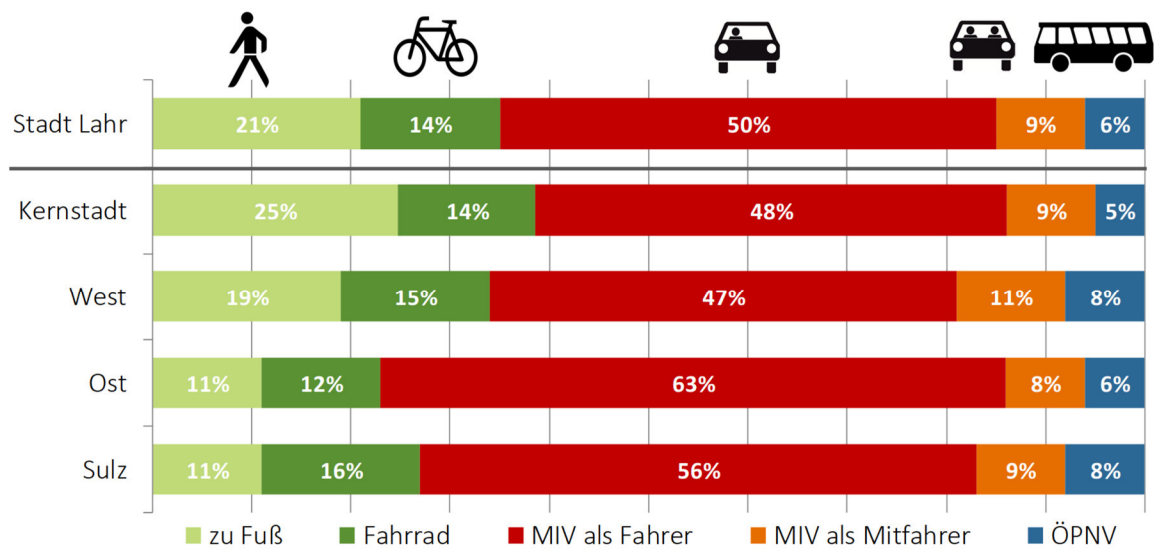
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Lahr (Modal Split)



Quelle: Eigene Darstellung

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

Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl Lahr nach Stadtteilen (Modal Split)



Quelle: Eigene Darstellung

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

Wegelänge und Wegedauer

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

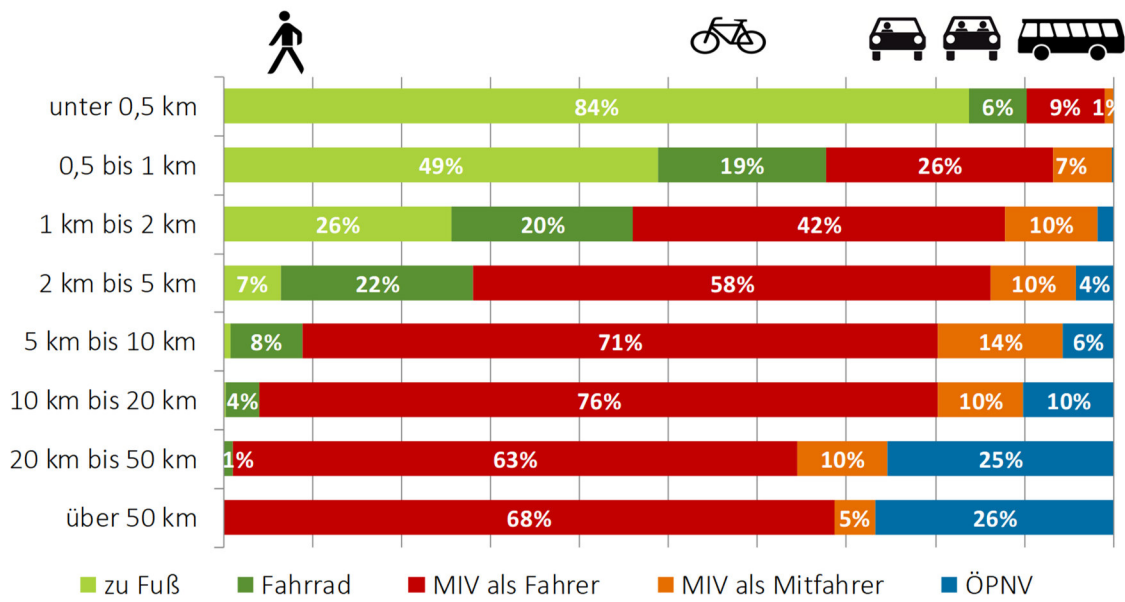
Tabelle 10: Entfernung der zurückgelegten Wege

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Lahr



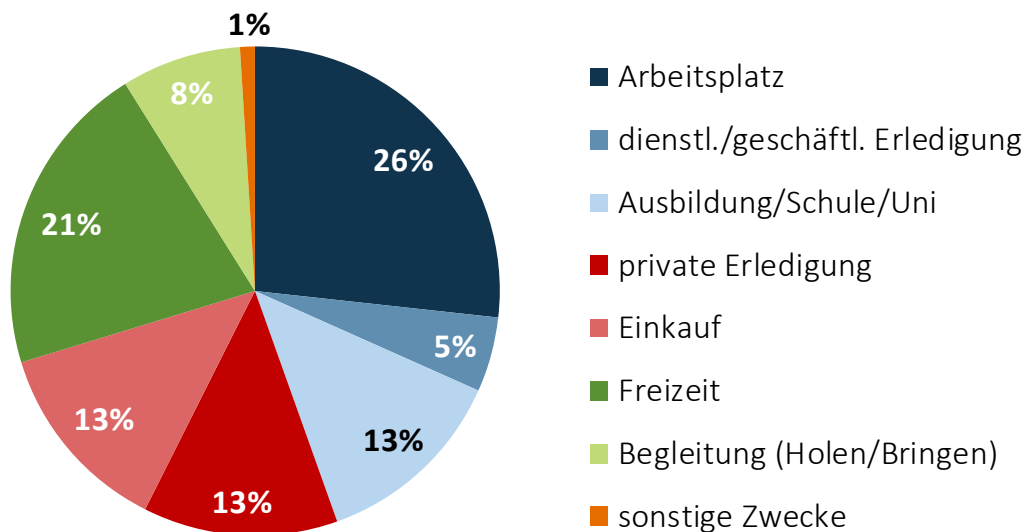
Quelle: Eigene Darstellung

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

Verkehrszwecke

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

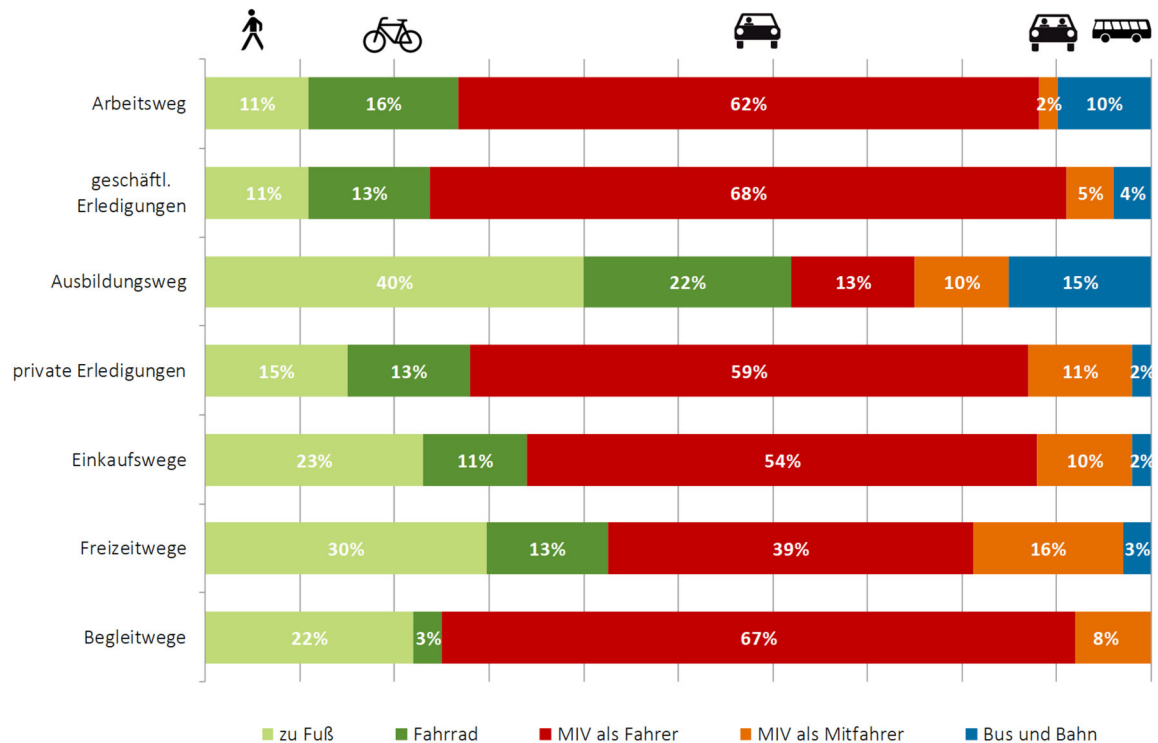
Abbildung 10: Zweck der zurückgelegten Wege



Quelle: Eigene Darstellung

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

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

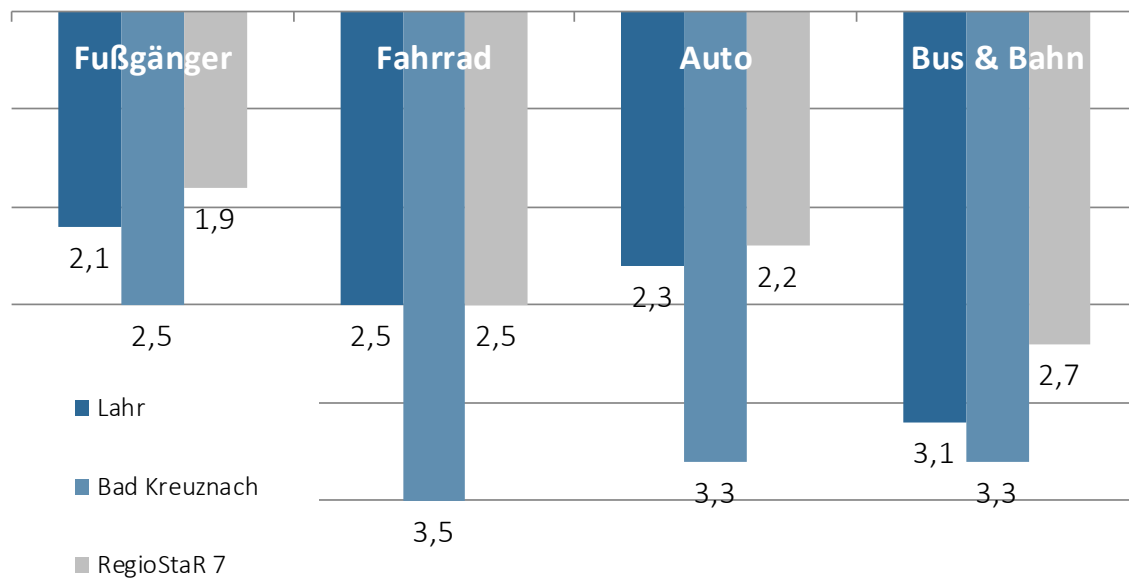


Quelle: Eigene Darstellung

2.3.4 Bewertung der Verkehrsmittel

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

Abbildung 12: Bewertung der Verkehrssysteme in durchschnittlicher Schulnote



Quelle: Eigene Darstellung

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

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

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

2.3.5 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung

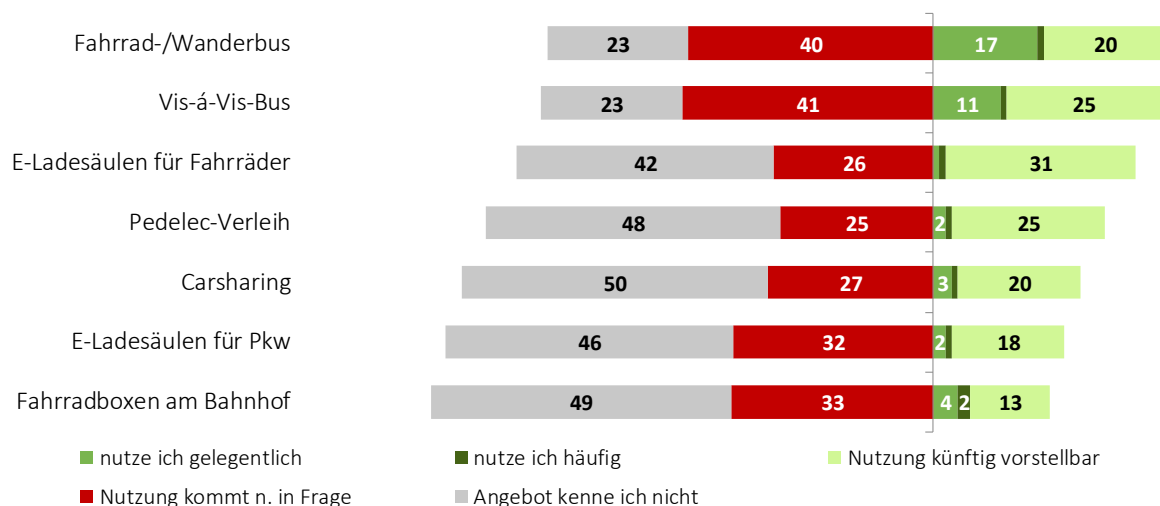
In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege in Lahr auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie auf neue Mobilitätsformen und -angebote verlagert werden können. Dabei wird einerseits die Bekanntheit und Bereitschaft zur Nutzung, andererseits welche Verlagerungspotenziale bei heutigen Nutzersegmenten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

Interessen und Nutzung neuer Mobilitätsangebote

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

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

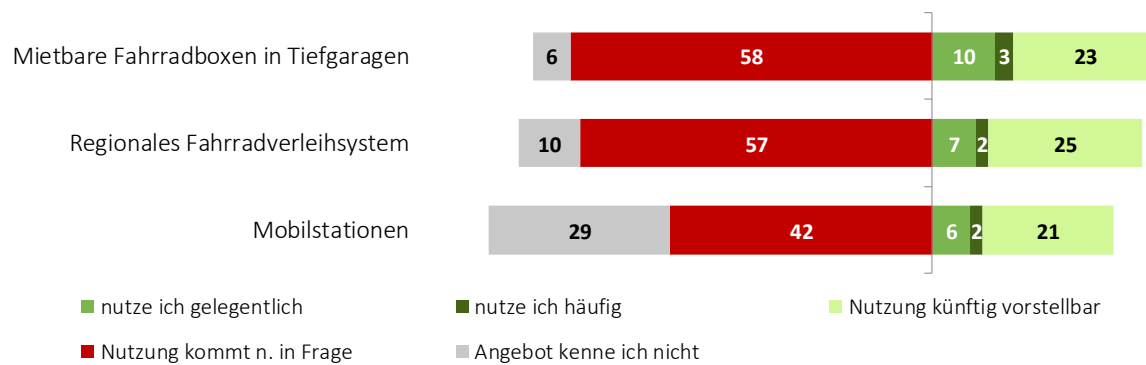
Abbildung 13: Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsformen und -angeboten



Quelle: Eigene Darstellung

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

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

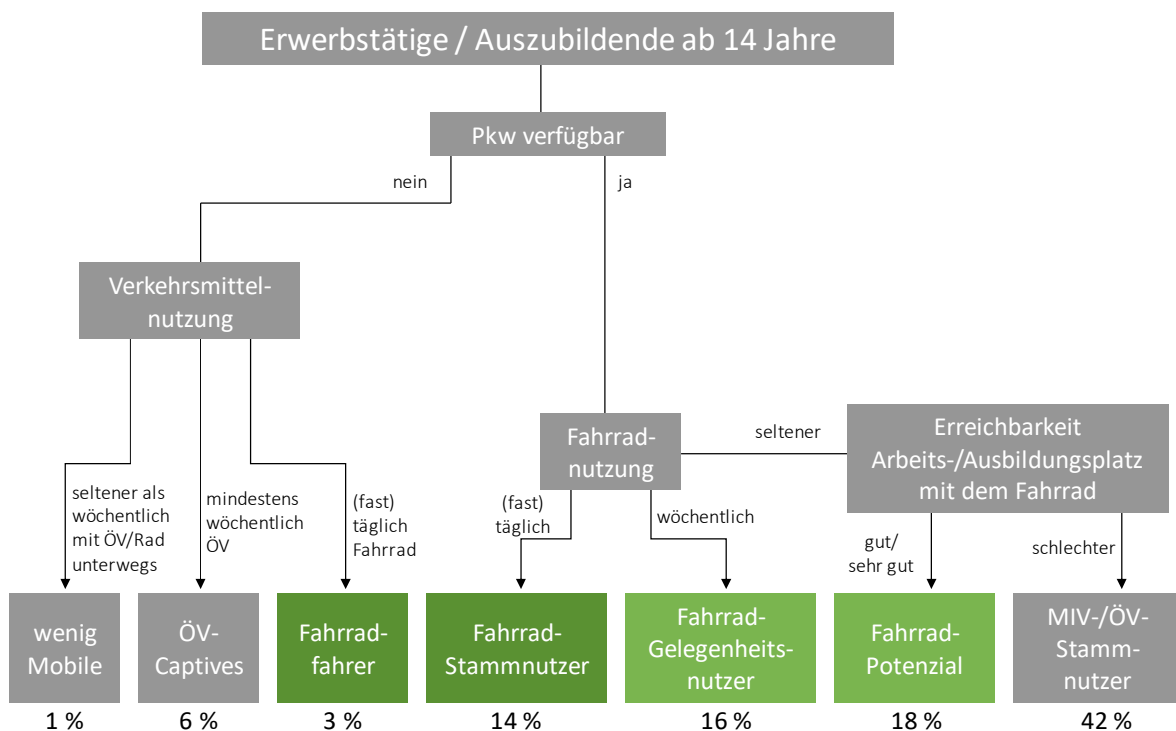
Abbildung 14: Bereitschaft zur Nutzung neuer Mobilitätsangebote

Quelle: Eigene Darstellung

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

Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr

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

Abbildung 15: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in Lahr

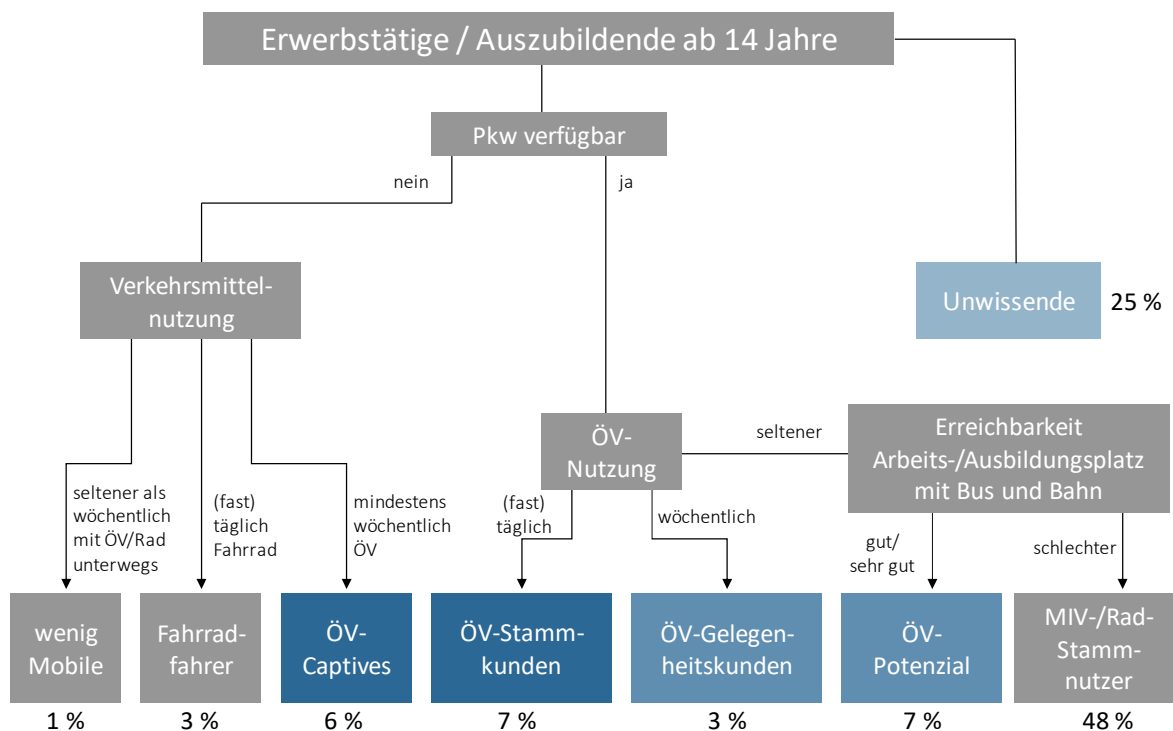
Quelle: Eigene Darstellung

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

Verlagerungspotenzial auf Bus und Bahn

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

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



Quelle: Eigene Darstellung

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

2.3.6 Schlussfolgerungen aus der Mobilitätsuntersuchung

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

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

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

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

2.4 Fahrgastzählungen und -befragungen

2.4.1 Aufgabenstellung

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

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

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

2.4.2 Ablauf der Erhebung

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

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

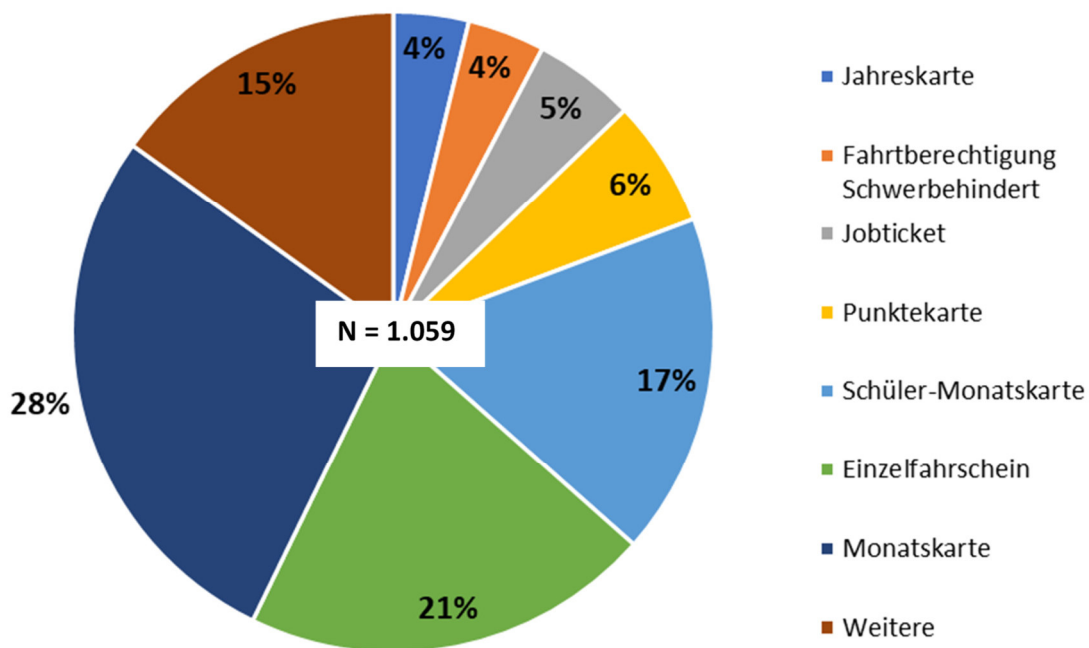
Erhoben wurden die Linien 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109. Alle diese Linien sind im Nahverkehrsplan des Ortenaukreises zu dem Linienbündel *Lahr Stadt* zusammengefasst. Zusätzlich wurde die Besetzung in den Fahrzeugen der Linie 100 und der Linie 106 zwischen allen Haltestellen im Stadtgebiet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

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

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

2.4.3 Ergebnisse

Abbildung 17: Fahrkartenart

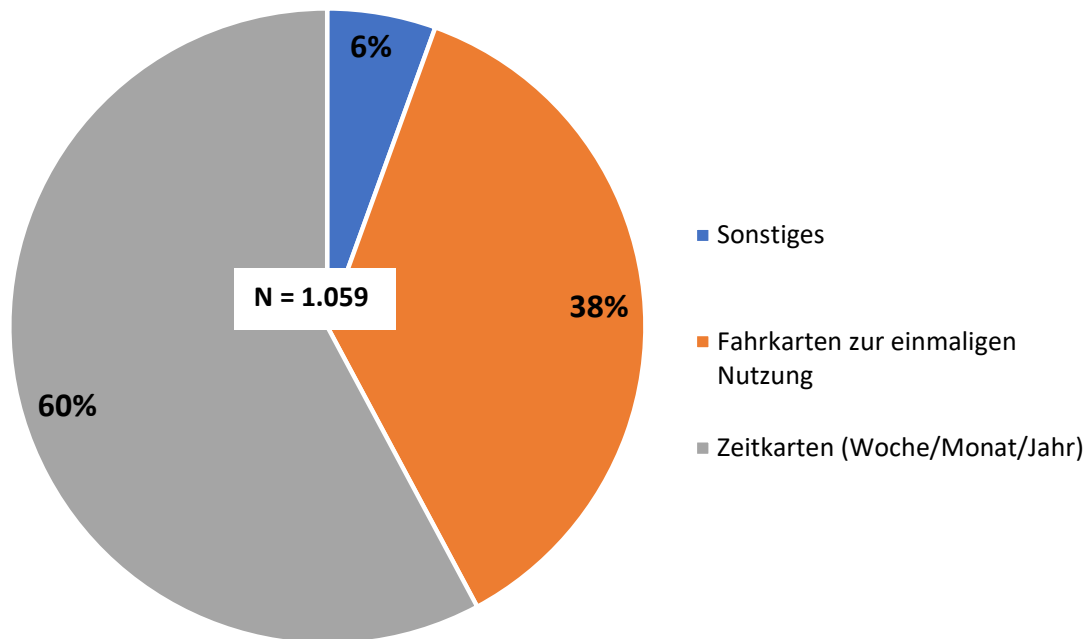


Quelle: Eigene Auswertung

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

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

Abbildung 18: Fahrkarten nach Art summiert

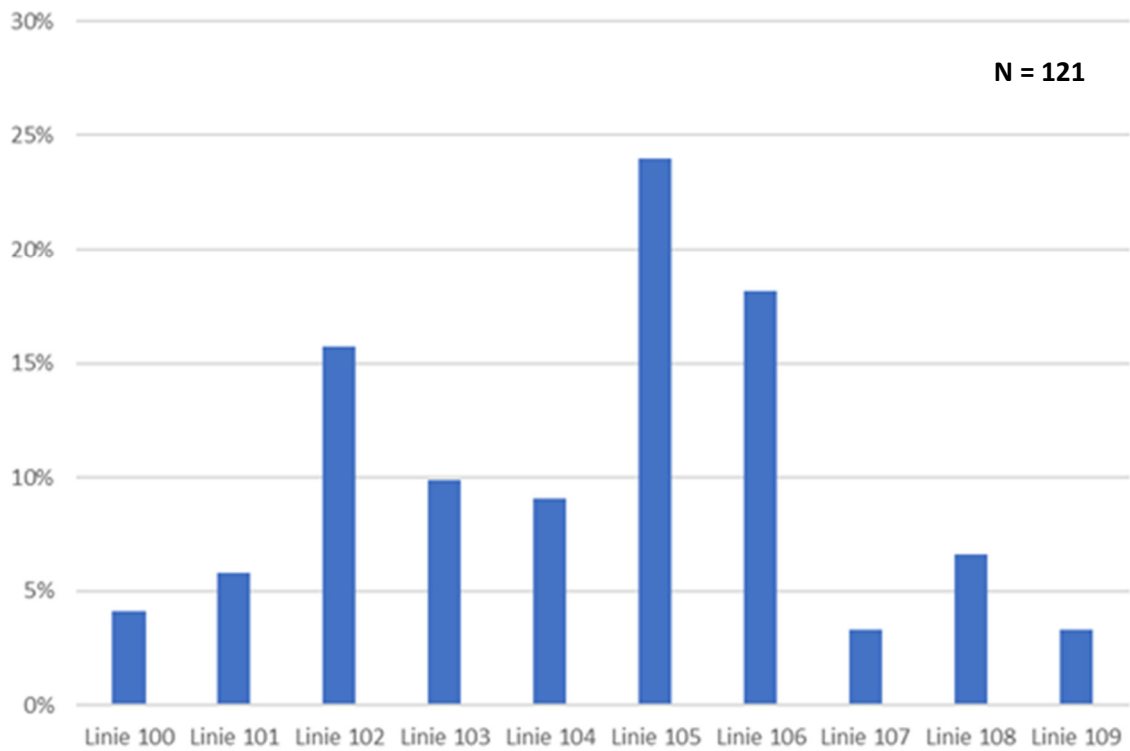


Quelle: Eigene Auswertung

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

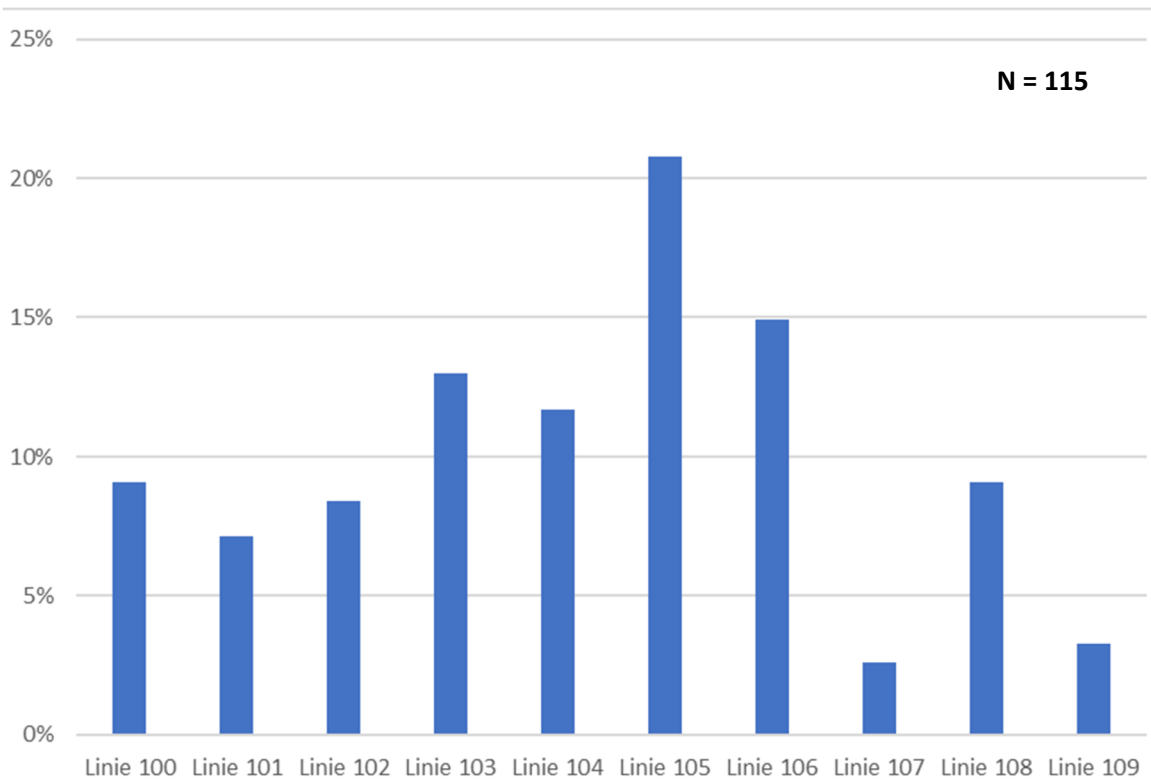
Die Auswertung zeigt, dass die Linien 105 und 106 stark von Umstiegen geprägt sind. Die Linie 106 bedient benachbarte Gemeinden über die Stadtgrenzen hinaus. Bedeutend ist die Linie auf der Achse von Ost nach West und an Sonn- und Feiertagen, an denen sie Fahrten bietet. Es werden in dieser Erhebung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

Abbildung 19: Umsteiger in die Stadtbuslinien



Quelle: Eigene Auswertung

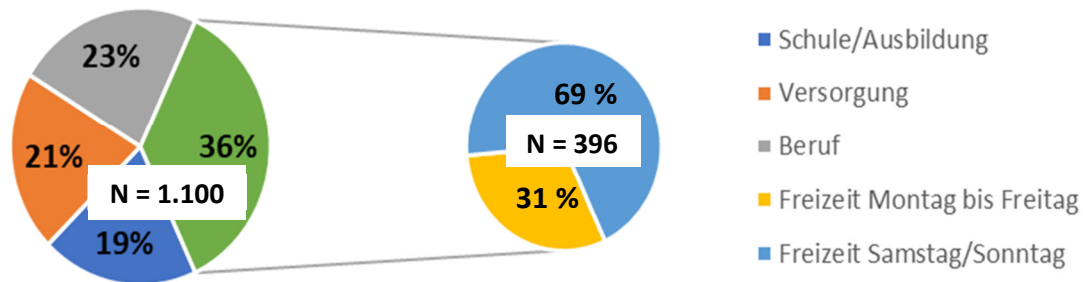
Abbildung 20: Umsteiger aus den Stadtbuslinien



Quelle: Eigene Auswertung

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

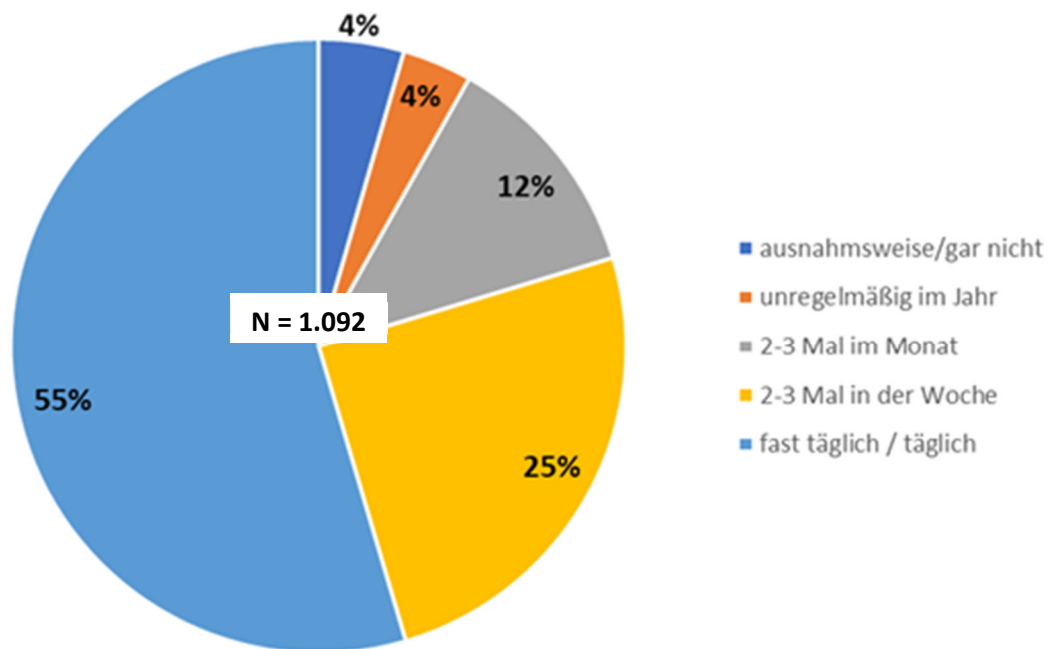
Abbildung 21: Fahrtzweck



Quelle: Eigene Auswertung

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

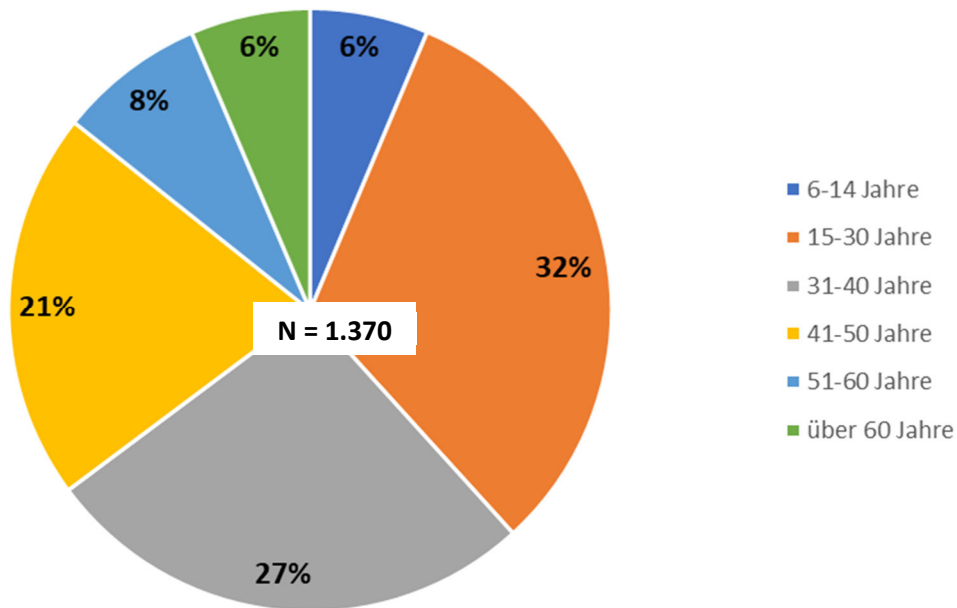
Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit



Quelle: Eigene Auswertung

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

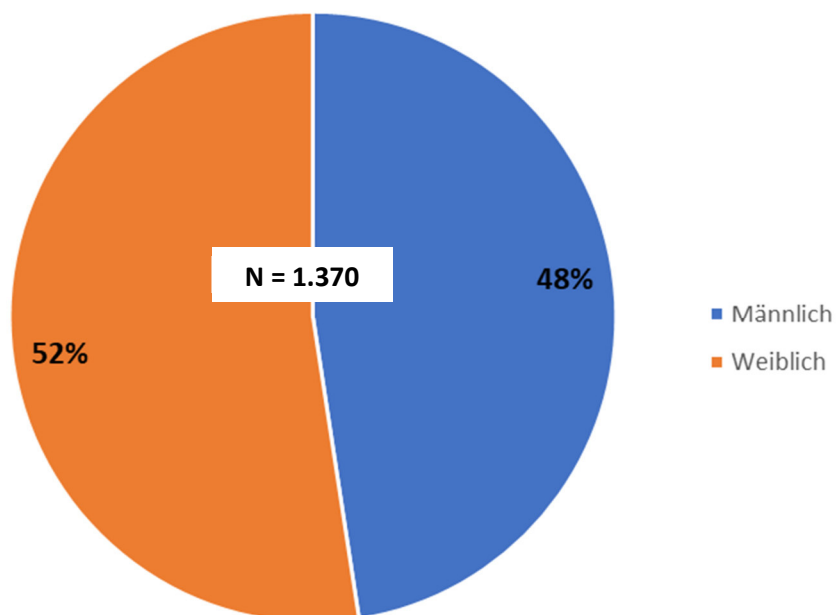
Abbildung 23: Altersstruktur



Quelle: Eigene Auswertung

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

Abbildung 24: Verteilung nach Geschlecht



Quelle: Eigene Auswertung

2.5 Planungsdialog

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

2.5.1 Arbeitskreis

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

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

2.5.2 Bürgerschaft

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

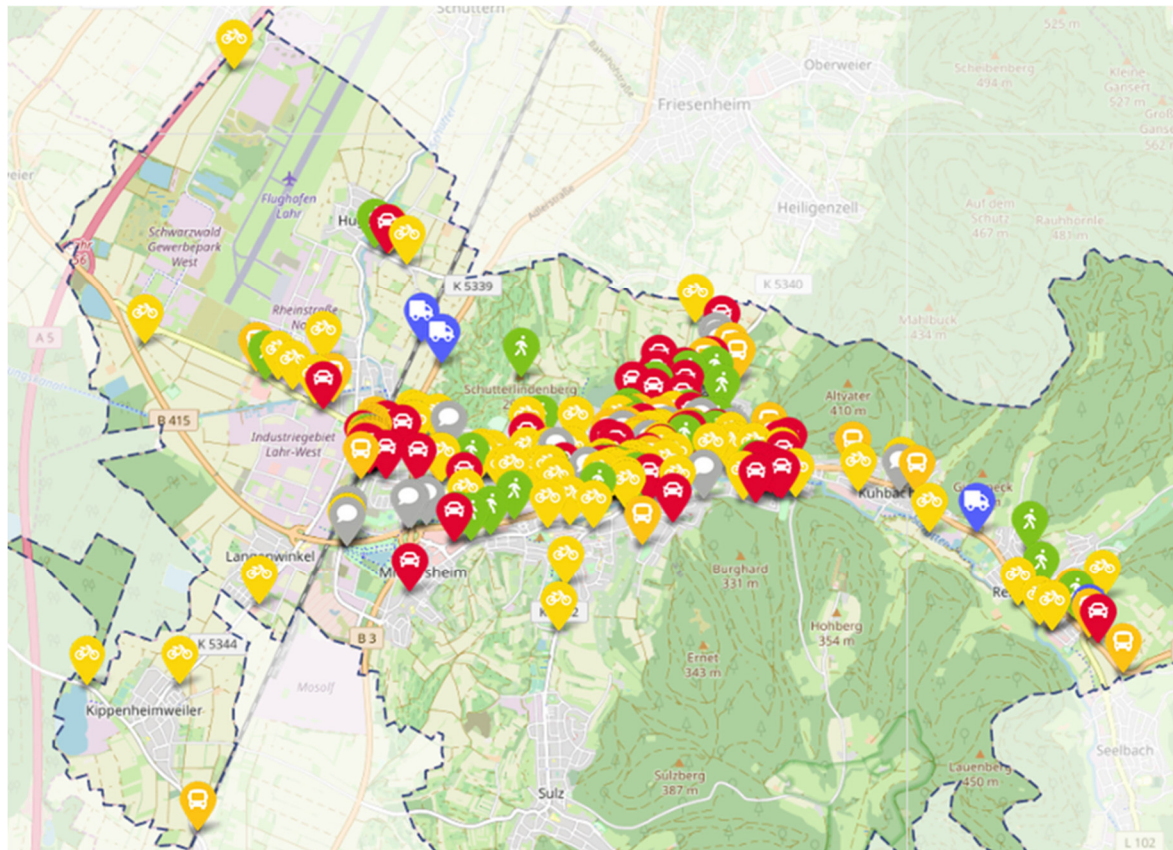
Bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung wurden erste Ergebnisse und Eindrücke der Bestandsaufnahme und -analyse vorgestellt. Im Anschluss hatten alle Anwesenden die Möglichkeit, an drei Marktständen zu den Themen Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn und Kfz-Verkehr zu diskutieren und sich auszutauschen.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

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

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

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

Abbildung 25: Karte der Online-Beteiligung



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

3 Bestandsaufnahme und -analyse

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

3.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

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

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

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

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

3.1.1 Ansprüche und Anforderungen im Fußverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

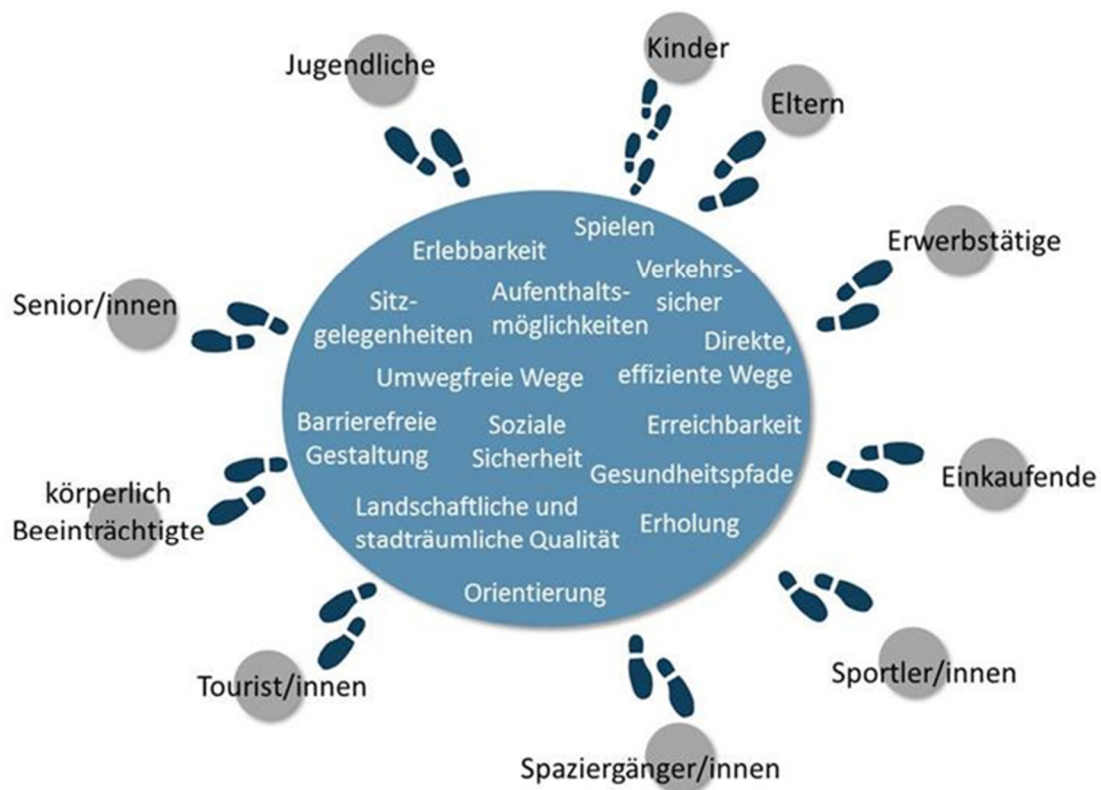
Oftmals erfüllt das Zufußgehen – abseits der bloßen Raumüberwindung – einen reinen Selbstzweck. Insbesondere für **Touristen** oder **Spaziergänger** spielt die Erholung im öffentlichen Raum oder der Genuss der Fortbewegung die entscheidende Rolle. Dazu trägt dann auch der Verkehrsraum als Ort der Kommunikation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

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

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

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

Abbildung 26: Fußgängergruppen mit vielfältigen Ansprüchen



Quelle: Eigene Darstellung

3.1.2 Dokumentenanalyse

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

Rad- und Fußwegekonzept 2012

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

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

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

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

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

Fußverkehrs-Checks 2016

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3 Status quo des Fußverkehrs

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

Längsverkehr

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

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

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

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



Quelle: Planersocietät

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

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



Quelle: Planersocietät

Querverkehr

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

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

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

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



Quelle: Planersocietät

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



Quelle: Planersocietät

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



Quelle: Planersocietät

Aufenthaltsqualität

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

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



Quelle: Planersocietät

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

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

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



Quelle: Planersocietät

Konflikte

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

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

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

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

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



Quelle: Planersocietät

Wegweisung

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

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

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



Quelle: Planersocietät

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

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

Barrierefreiheit

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

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

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

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

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

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



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

3.1.4 Kurzfazit

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

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

3.2 Radverkehr

Der Radverkehr vereint zahlreiche verkehrlich positive Eigenschaften in sich. Das Fahrrad wird mit eigener Muskelkraft angetrieben und ist damit im Vergleich zu Motorfahrzeugen umweltfreundlicher und sozialverträglicher. Durch den Radverkehr treten weder Lärm- noch Luftbelastungen auf. Zusätzlich sorgt er ausschließlich für marginale Umweltbelastungen, die beispielsweise durch den verhältnismäßig sehr geringen Flächenverbrauch für Abstellanlagen entstehen. Die aktive Bewegung beim Radfahren hat darüber hinaus auch positive gesundheitliche Auswirkungen. Zudem bestehen keine organisatorischen Zugangsbarrieren in Form von Führerscheinprüfungen o. Ä. Darüber hinaus sind mit Ausnahme von Leihfahrrädern keine Nutzungshemmnisse vorhanden, die zum Beispiel entsprechendes Wissen über Tarife und Fahrpläne voraussetzen. Gegenüber dem Fußverkehr erzielt der Radverkehr durch die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit einen Vorteil. Dementsprechend vergrößert sich bei gleichem Zeitaufwand der Aktionsradius und damit die Reichweite.

Die Stadt Lahr verfolgt das Ziel, mehr Bürger zum Fahrradfahren zu bewegen und das Verkehrsmittel Fahrrad kontinuierlich attraktiver zu machen. In diesen Zusammenhang hat die Stadt in den letzten Jahren zahlreiche Entwicklungen angestoßen. Daher wird das bestehende Rad- und Fußwegkonzept aus dem Jahr 2012 für den Bereich Radverkehr aktuell bereits fortgeschrieben (nahezu zeitgleich zur Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans).

3.2.1 Ansprüche und Anforderungen im Radverkehr

Anhand von Nutzergruppen und Fahrzeugausstattungen sollen hier Anforderungen und Spezifika für eine Radinfrastruktur aufgezeigt werden. Dabei ist die Aufzählung der Ansprüche nicht abschließend. Die Infrastruktur ist insbesondere so auszubauen, dass zukünftige Entwicklungen geeignet über die vorhandene Infrastruktur abgewickelt werden können.

Nutzergruppen

Das Fahrrad kann von nahezu allen Menschen zur Bewältigung des Alltags eingesetzt werden. Es ermöglicht **Kindern** die erste Mobilitätsoption mit einem Fahrzeug. Der Einstieg über Laufräder erfolgt häufig bereits im Alter von drei bis vier Jahren. Bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen Kinder auf dem Gehweg fahren. Danach können sie bis zum Alter von zehn Jahren wahlweise auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn fahren. Mit der StVO-Novellierung von 2016 darf ein begleitender Erwachsener den Gehweg ebenfalls nutzen. Dies macht es umso wichtiger, Gehwege auch unter diesem Aspekt ausreichend zu dimensionieren und von anderen Nutzungen freizuhalten (beispielsweise Gehwegparken). Für Kinder ist die einfache Bedienung der Infrastruktur entscheidend. Diese muss in besonderem Maße fehlerverzeihend sein, damit Unfälle und Unsicherheiten abgebaut werden oder erst gar nicht entstehen.

In der Gruppe der **Jugendlichen** und **Erwachsenen** zeigt das Fahrrad auf Wegen zur Schule und Arbeit besondere Vorteile durch seinen flexiblen und kostengünstigen Einsatz. Um diese Wege attraktiv zu machen, muss das Ziel schnell und direkt erreichbar sein. Für kurze Reisezeiten wird zudem v.a. ein durchgehendes und damit auch attraktives Netz benötigt.

Für **Senioren** kann der Radverkehr eine eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben über die Automobilität hinaus bedeuten. Dazu muss die Infrastruktur in besonderem Maße – wie bei der Gruppe der Kinder – eine sichere und einfache Nutzung ermöglichen. Wird dabei ein hohes Niveau erreicht, kommt dies auch anderen Nutzergruppen zu Gute.

Geeignete Infrastrukturelemente für ein **Radwegenetz** sind die Führung auf separaten Radwegen oder auf Straßen mit einer entsprechend geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Ein wichtiges Netzelement für die direkte Führung in Innenstädten ist die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer. Die einzelnen Netzelemente sollten so geplant und miteinander verbunden sein, dass es wenig Wechsel zwischen den verschiedenen Infrastrukturen gibt. Ist ein solcher Wechsel der Führungsformen notwendig, muss er sicher und eindeutig durch den Radfahrer zu befahren sein.

An Schulen, am Arbeitsplatz oder an anderen Zielen des Alltags muss ein **Abstellplatz** in einer akzeptablen Qualität und Entfernung zur Verfügung stehen. Die Anlage sollte auch hochwertige Fahrräder effektiv gegen Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Einen hohen Schutz bieten Fahrradboxen oder Fahrradgaragen, in die ein Fahrrad eingeschlossen werden kann. Diese können zusätzlich mit Stromanschlüssen ergänzt werden, damit Pedelecs während der Abstellzeit geladen werden können. Das Fehlen komfortabler und sicherer Abstellanlagen am Wohn- oder Zielort kann die Entscheidung für die Nutzung und die Anschaffung eines Fahrrads negativ beeinflussen.

Eine **sichere Infrastruktur** trägt insbesondere zur Vermeidung von Unfällen bei. Hier entsteht in der öffentlichen Kommunikation häufig eine Lücke zwischen erhobener Unfallstatistik und subjektivem Empfinden. Daher reicht der Verweis auf offizielle Zahlen häufig nicht. Der Unterschied zwischen tatsächlichen Unfallereignissen und dem Empfinden wird vor allem deutlich, wenn der Verkehr im Mischprinzip geführt wird. Hier muss im Einzelfall eine gute Abwägung zwischen den Anforderungen der direkten Linienführung und dem Sicherheitsgefühl gefunden werden (vgl. Kapitel 3.10.2).

Auf Routen, die Ortsteile miteinander verbinden und außerorts geführt werden, sollte eine Beleuchtung vorhanden sein. Dies gilt insbesondere in Bereichen, in denen ein Radweg einen straßenbegleitenden Verlauf mit seiner entsprechenden Beleuchtung verlässt. Eine hochwertige Netzgestaltung bietet zwischen Quelle und Ziel mehrere Routenführungen an: beispielsweise sowohl eine als sicher empfundene Route und auch eine direkte Route, die zum Beispiel als Netzelement einen unbeleuchteten Abschnitt (z. B. über landwirtschaftliche Wirtschaftswege) oder eine in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße beinhaltet.

Fahrrad fahren in der Freizeit

In der Freizeit und zu touristischen Zwecken wird das Fahrrad von Menschen in einem breiten Spektrum eingesetzt. Mit dem Fahrrad fahren damit sowohl Einheimische als auch Touristen (u. a. Tagestouren). Auf mehrtägigen Reisen unternehmen immer mehr Menschen Radwanderungen und sind dabei auf Unterkünfte in den Kommunen auf dem Weg angewiesen. Bei Freizeitfahrten steht neben dem touristischen Ziel in der Regel auch der Weg im Vordergrund. Die Bewegung kann dabei sogar ohne festes Ziel dem reinen Selbstzweck dienen. In diesem Fall sind die Nutzer unempfindlicher gegenüber Streckenführungen, die nicht der direkten Verbindung entsprechen. Der Weg steigt

in der Attraktivität, wenn touristisch wertvolle Ziele in einer Ortslage oder in der Region durch den Verlauf des Radwegs bewusst angesteuert werden.

Neue Anforderungen an die kommunale Radwegeinfrastruktur

Fast ein Viertel der neu erworbenen Fahrräder besitzt heute einen elektrischen Zusatzmotor (vgl. ZIV 2019). Dieser Zusatzmotor unterstützt die Fahrerin und den Fahrer beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Durch diese Unterstützung wird das Fahrrad für viele Menschen attraktiver. Immer mehr Menschen setzen das sogenannte Pedelec auch im Alltag ein. Hier sind vor allem längere Pendeldistanzen oder das Transportieren von Lasten als Hauptgrund zu nennen.

Für spezielle Einsatzzwecke spielen zunehmend auch Lastenfahrräder eine tragende Rolle. In der Regel weichen Lastenfahrräder mit Ladeflächen oder Aufbauten von der klassischen Form ab, indem sie deutlich breiter oder länger ausfallen. Bauartbedingt können sie auch mit drei Rädern konstruiert sein. Lasten und Kinder werden aber auch häufig mit einem separaten Anhänger transportiert. Die Infrastrukturplanung sollte diese Breiten auf den Wegen und bei den Abstellanlagen, vor allem rund um Kindergärten und Grundschulen, beachten. Häufig werden mit diesen Fahrrädern bewusst Wege kompensiert, die bisher mit dem Pkw oder dem ÖPNV absolviert wurden.

Aus den entsprechend veränderten Fahreigenschaften ergeben sich erweiterte Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur. Nutzer von Pedelecs erzielen unter anderem eine um drei km/h höhere Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber konventionellen Fahrradfahrern mit gleichen physischen Voraussetzungen. Damit einher geht ein höherer Platzbedarf. Dieser wird vor allem notwendig, um Ausweich- und Überholmanöver sicher zu vollziehen und Gefahrenstellen früher und besser einsehen zu können.

3.2.2 Dokumentenanalyse

Rad- und Fußwegekonzept 2012

Das Rad- und Fußwegekonzept für die Stadt Lahr wurde im Jahr 2012 beschlossen und ist bereits im Kapitel 3.1.2 beschrieben. Aktuell schreibt die Stadt Lahr den Teilbereich Radverkehr fort.

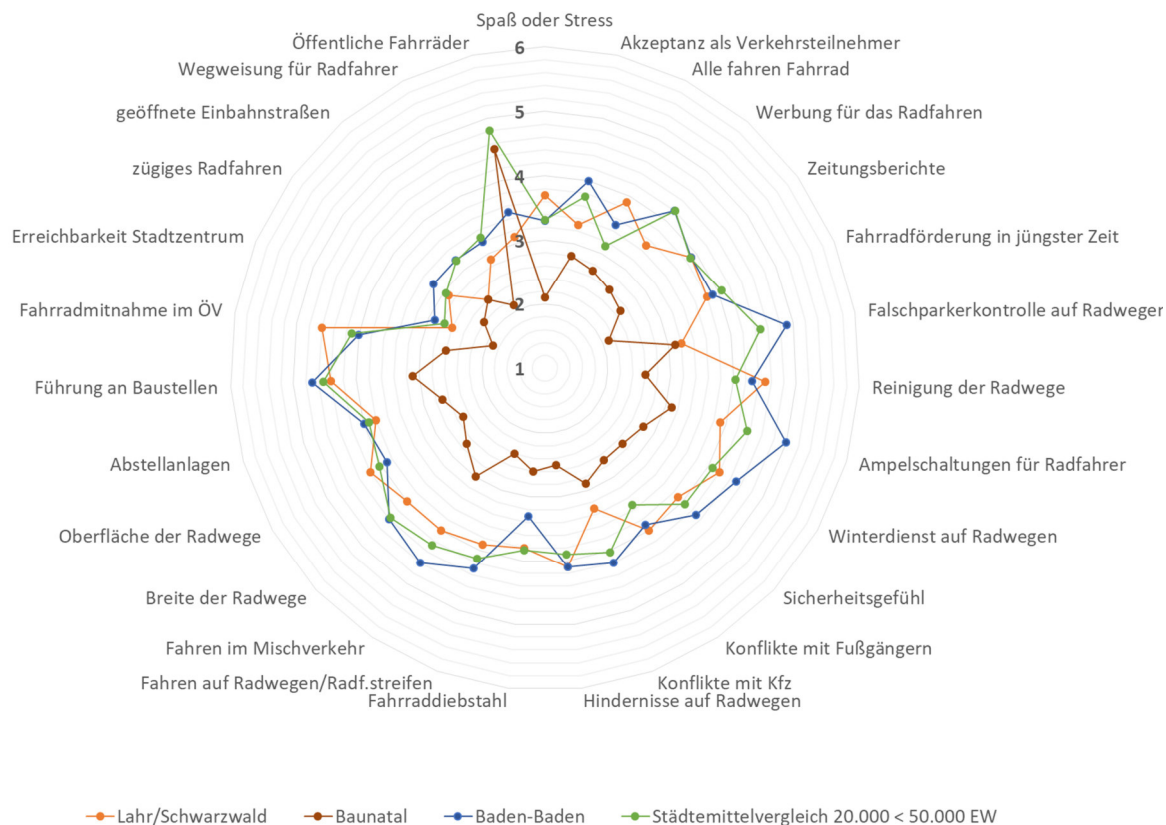
ADFC Fahrradclimatest 2018

Für die Bewertung aller für den Radverkehr relevanten Aspekte und Handlungsfelder wird seit einigen Jahren durch den ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) ein Fahrradclimatest durchgeführt. Dabei können Experten und Bürger der jeweiligen teilnehmenden Städte die Situation des Radverkehrs in ihrer Stadt online bewerten. Zu beachten ist, dass es sich beim Fahrradclimatest um eine nicht repräsentative Umfrage handelt.

Beim Fahrradclimatest 2018 haben sich insgesamt 154 Personen in Bezug auf die Stadt Lahr beteiligt. Damit ist ein Vergleich mit anderen deutschen Städten der gleichen Stadtgrößenklasse (unter

20.000–50.000 Einwohner) möglich. *Gewinner* dieser Stadtkategorie bei der Zufriedenheit der Radfahrer war im Jahr 2018 wie bereits im Jahr 2014 die Stadt Baunatal in Nordhessen mit einer Durchschnittsnote von 2,67. Lahr landete im Jahr 2018 lediglich auf Platz 88 von 311 Städten in der entsprechenden Städtekategorie. Mit einer Durchschnittsnote von 3,7 liegt Lahr sowohl im bundesweiten als auch im landesweiten Vergleich im vorderen Drittel der gesamten Stadtkategorie (vgl. ADFC 2018).

Abbildung 37: Lahr im Vergleich mit ähnlichen Kommunen und dem Spitzenreiter in der Kategorie beim ADFC Fahrradklimatest 2018



Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: ADFC Fahrradklimatest 2018

3.2.3 Status quo des Radverkehrs

Nahezu zeitgleich zur Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans schreibt die Stadt Lahr das bestehende Rad- und Fußwegekonzept aus dem Jahr 2012 für den Bereich Radverkehr fort. Um Doppelstrukturen zu vermeiden, erfolgte ausschließlich eine weitfassende Analyse besonders relevanter Punkte bzw. Aspekte. Dennoch sind im Folgenden einige typische bzw. exemplarische Situationen dargestellt.

Die entsprechende Analyse (und damit einhergehend auch die Vor-Ort-Untersuchung mittels Befahrung) erfolgte unter dem 2012 herangezogenen Planungsansatz „Radverkehr als System“. Darunter sind die vier untenstehenden gleichbedeutenden Säulen als Realisierungshorizont für ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept zu verstehen:

- Infrastruktur
- Service
- Information
- Kommunikation

Infrastruktur

Im ganzen Stadtgebiet wurden im Jahr 2019 sämtliche Markierungen und Einfärbungen der Radverkehrsanlagen aufgefrischt bzw. optimiert. Dazu zählt u. a. die Anpassung durch Nutzung einer roten flächigen Einfärbung zwischen den Markierungen der Radverkehrsanlagen an besonderen Konfliktbereichen.

Abbildung 38: Flächige Einfärbung in besonderen Konfliktbereichen wie am Knoten Friedrich-/ Gärtnerstraße (links) oder am Ortseingang in Sulz (rechts)



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus engagiert sich Lahr auch in besonderem Maß um eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren. Beispielsweise wird die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn durch entsprechende Piktogramme (Sinnbild „Fahrrad“) verdeutlicht⁸. Im Jahr 2019 wurden diese

⁸ Wirkungskontrolle steht noch aus; vgl. Kapitel 3.10.4

zusätzlich auch noch in die Mitte der Kreisfahrbahn verschwenkt, um das Verbot des Überholens im Kreisverkehr zu verdeutlichen.

Abbildung 39: Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn (nachträgliche Änderung der Markierungsposition am Kreisverkehr Lotzbeck-/ Goethestraße), um das Überholverbot zu verdeutlichen (alter Zustand: links, nach Anpassung: rechts)



Quelle: Planersocietät

Weiter werden im Rahmen der Möglichkeiten Verbesserungen an Radverkehrsanlagen vorgenommen oder die Führung des Radverkehrs optimiert.

Abbildung 40: Teilweise sind Einbahnstraßen wie das Beispiel der Eichrodtstraße für den Radverkehr freigegeben (links); optimierte Querung im Bereich der Gutleutstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die bereits beschriebenen Maßnahmen reihen sich in eine große Anzahl weiterer bereits umgesetzter Projekte und Maßnahmen ein. Dazu zählen u. a.:

- Einrichtung von Radwegen und Schutzstreifen (an mehreren Stellen im Stadtgebiet, wie beispielsweise in der Lotzbeckstraße),
- Fahrradgerechte Umgestaltung von Knoten (beispielsweise im Bereich der Alten Bahnhofstraße),
- Optimierung von Querungen (beispielsweise Querungshilfe für den Radverkehr am Ortsausgang Lahr in Richtung Sulz),
- Ausbau eines feinmaschigen Radverkehrsnetzes durch Fahrradschleusen bzw. -pforten (beispielsweise im Einmündungsbereich Gärtner-/ Friedrichstraße),

- Entfall von Umlaufsperrern (beispielsweise an der Verbindung zwischen Gutleut- und Dreyspringstraße),
- Fallweise Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit u.a. zur Sicherung des Radverkehrs (beispielsweise in der Goethestraße),
- Bau von Brücken und Ausbau von weiteren Lückenschlüssen zur Sicherstellung eines durchgehenden Radwegenetzes (beispielsweise Bau der Ortenau-Brücke).

Dennoch besteht in anderen Bereichen weiter Verbesserungsbedarf. Zu nennen sind hier beispielsweise die folgenden Punkte:

- Im Bereich von Baustellen ist die Führung des Radverkehrs zu beachten und damit die kontinuierliche und sichere Befahrbarkeit sicherzustellen. Beispielsweise sollten Umleitungsstrecken (vor Ort aber auch weiter umgreifend) definiert und gekennzeichnet werden.
- Die Gestaltung einiger Radverkehrsanlagen an der B 415 ist insbesondere im Bereich der Innenstadt (Tiergarten- und Bismarckstraße) zu überarbeiten.
- Wichtig ist die durchgehende und alltägliche Befahrbarkeit der vorhandenen Schutzstreifen. Dazu kann u. a. eine gezielte Sanktionierung des Parkens auf Schutzstreifen gehören

Abbildung 41: Bei Baustellen ist die Führung des Radverkehrs häufig unklar (links); grundsätzlich sind die Radverkehrsanlagen an der B 415 zu überarbeiten, beispielsweise auf Höhe der Feuerwehr (rechts)



Quelle: Planersocietät

Service

Zum Service- und Dienstleistungsangebot im Bereich Service gehört u.a. die Verfügbarkeit intermodaler Schnittstellen und damit insbesondere die Verknüpfung mit dem ÖPNV (vgl. Kapitel 3.8). Für die Parkierung von Fahrrädern gibt es hierzu insbesondere am Bahnhof eine große Bike + Ride-Anlage mit der Möglichkeit, insgesamt 435 Fahrräder sicher abzustellen. Neben 285 frei zugänglichen, aber überdachten Radabstellplätzen gibt es 150 abschließbare Fahrradboxen (10 mit integriertem Stromanschluss), die bei der Stadt Lahr angemietet werden können. Da eine Fahrradbox für zwei Fahrräder konzipiert ist, werden die Boxen in der Regel jeweils von zwei Nutzern geteilt. Die Anlage ist in der Regel gut ausgelastet (Kapitel 3.8.1).

Abbildung 42: In der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof stehen insgesamt 435 Abstellplätze an Bügeln (links) und in Boxen (rechts) zur Verfügung



Quelle: Planersocietät

An der Bike + Ride-Anlage, am Rathausplatz und Marktplatz sowie im Bürgerpark und Seepark gibt es darüber hinaus Schließfächer mit der integrierten Möglichkeit, Fahrradakkus zu laden.

Abbildung 43: Abschließbare Möglichkeiten zum Laden von Fahrradakkus an der Bike + Ride-Anlage am Bahnhof (links) und am Rathausplatz (rechts)



Quelle: Planersocietät

In den Jahren 2015 und 2018 wurde in zwei Schritten das Angebot an modernen und komfortablen Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich auf 120 Fahrradabstellbügel erhöht. Obwohl damit schon einige hochwertige Angebote zum Abstellen von Fahrrädern vorhanden sind, besteht insbesondere für das alltägliche Abstellen im öffentlichen Raum an vielen Stellen noch Optimierungsbedarf. Beispielsweise ist stadtweit, aber insbesondere im Bereich der Innenstadt, nach wie vor ein weiterer Ausbaubedarf bei adäquaten Radabstellmöglichkeiten wie Fahrradabstellbügeln angezeigt.

In Lahr existiert ein in zwei Stufen ausgebautes Pedelec-Verleihsystem des Anbieters nextbike (2018 und 2019). An insgesamt zehn Stationen, die sich im zentralen Stadtgebiet sowie den Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach befinden, können insgesamt 52 Pedelecs in unterschiedlichen Tarifmodellen gebucht werden (Basis-, Monats- und Jahrestarif).

Abbildung 44: In Lahr stehen an insgesamt zehn Stationen 52 Pedelecs zum Verleih zur Verfügung

Quelle: Planersocietät

Information

Im Jahr 2018 wurde die Wegweisung für den Radverkehr aktualisiert. Basis war ein eigenes Wegweisungskonzept und die entsprechende Montage neuer Wegweiser. In diesem Zusammenhang wurden neben den bislang ausgewiesenen touristischen Routen erstmalig auch weitere alltagsbezogene Ziele (Alltagsroutennetz) in die Systematik zur Wegweisung aufgenommen und entsprechend beschildert. Touristische Routen wurden zudem durch ergänzende Plaketten an den Hauptwegweisern verdeutlicht.

Abbildung 45: Wegweisung für den Radverkehr in Lahr

Quelle: Planersocietät

Ergänzend zur Wegweisung mit dem Fokus auf kommunale Ziele ist auch das (über-)regionale Radroutennetz von Bedeutung. Lahr ist Teil des baden-württembergischen RadNETZ, das besonderen und regelmäßig überprüften Qualitätsstandards unterliegt. Hierzu zählt eine entsprechende Wegweisung, die neben der klassischen Beschilderung auch mit Bodenpiktogrammen verdeutlicht wird. Über das RadNETZ ist Lahr in Richtung Kehl, Offenburg sowie Emmendingen/ Freiburg angeschlossen.

Für den Bereich Information ist auch das kommunale Informationsangebot zum Radverkehr relevant. Auf dem Internetauftritt der Stadtverwaltung findet sich ein erster Überblick zu den Radverkehrsangeboten der Stadt (vgl. *Stadt Lahr 2019d*). Enthalten sind dort aber auch Fachinformationen zu Führungsformen des Radverkehrs und zur Verkehrssicherheit.

Kommunikation







Der Radverkehr wird primär durch eine eigene Planstelle im kommunalen Stadtplanungsamt betreut. Hier laufen sämtliche relevanten Vorhaben in den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation zusammen.

Darüber hinaus vernetzt sich die Stadt Lahr mit anderen Kommunen durch die seit 2014 bestehende Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) (vgl. *Stadt Lahr 2019d*). Über die AGFK ist eine Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit, im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement oder bei der Umsetzung von konkreten Projekten möglich. Zudem dient die AGFK-BW als kommunale Interessenvertretung in Sachen Radverkehr gegenüber Dritten. Durch die Geschäftsstelle der AGFK-BW ist eine Unterstützung und ein fachlicher Austausch gewährleistet (vgl. *AGFK-BW 2019*).

Die Stadt Lahr verfolgt das Ziel, mehr Bürger zum Fahrradfahren zu bewegen und das Verkehrsmittel Fahrrad in vielen Facetten attraktiv zu machen. Ein Beispiel hierfür ist ein kommunales Anreizprogramm, das darauf zielt, neue technische Entwicklungen und Möglichkeiten bekannt zu machen. Daher unterstützt die Stadt Privatpersonen mit einer Kaufprämie für (E-)Lastenräder. Im Jahr 2019 belief sich die Unterstützung auf einen einmaligen Zuschuss in Höhe von 300 Euro für ein herkömmliches Lastenrad und 500 Euro für ein E-Lastenrad. Als Ergänzung zu dieser Kaufprämie für (E-)Lastenräder bietet die Stadt darüber hinaus auch vier Lastenräder zum unverbindlichen Probefahren an (vgl. *Stadt Lahr 2019d*).

3.2.4 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *Radverkehrs* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

-  Positive Gesamtentwicklung in Sachen Radverkehr in der jüngeren Vergangenheit (insbesondere durch einen kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur)
-  Meist gut sichtbare Radverkehrsanlagen (beispielsweise durch Markierung der Schutzstreifen, Aufstellflächen)
-  Das Radwegekonzept aus dem Jahr 2012 wird derzeit fortgeschrieben.
-  Es ist ein Radverleihsystem vorhanden.
-  Kontinuierlicher Ausbaubedarf beim quantitativen Angebot von Radabstellanlagen (v.a. in der Innenstadt)
-  Gestaltung und Dimensionierung der Radverkehrsanlagen entlang der B 415 (insbesondere auf Höhe der Innenstadt)

3.3 ÖPNV Fokus

Innerhalb dieses Planungswerkes fällt die Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs intensiver gegenüber den anderen Untersuchungsfeldern aus. Das bestehende Stadtbussystem des Lahrbus beruht auf einem Konzept aus dem Jahr 1995 und wird heute in seiner Systematik in Frage gestellt.

3.3.1 Rahmenvorgaben und Ziele

Rechtliche Grundlagen

Verordnung (EG) 1370/2007

Diese Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats beinhaltet Vorgaben zur Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich des Schienen- und Straßenverkehrs. Für die Stadt Lahr betrifft dies den kommunalen Busverkehr. Grundsätzlich sollen Leistungen im Busverkehr wirtschaftlich vergeben werden. Es besteht im Falle von gemeinwirtschaftlich finanzierten Leistungen neben einer Leistungsvergabe im Wettbewerbsverfahren weiterhin die Möglichkeit, Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf kommunaler bzw. kreisweiter Ebene an einen internen Betreiber gemäß Verordnung (EG) 1370/2007, Artikel 5, Absatz 2 zu vergeben, wobei jedoch mehrere Vorgaben zu erfüllen sind. Da jedoch weder die Stadt Lahr noch der Ortenaukreis als verantwortliche Behörden über eigene Busunternehmen verfügen, spielt das Thema Direktvergabe beim ÖPNV in Lahr keine Rolle und die Vergabe der ÖPNV-Leistungen erfolgt im Wettbewerbsverfahren.

Personenbeförderungsgesetz

Auf Bundesebene bildet das Personenbeförderungsgesetz die zentrale Grundlage zur Planung, Ausgestaltung und zum Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Wesentliche Inhalte sind zudem Vorgaben zur Bedienung, zur Barrierefreiheit sowie zur Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Zur Sicherstellung einer angemessenen Bedienung sind durch den Aufgabenträger Anforderungen an Umfang und Qualität des Bahn- und Busangebots festzulegen. Dies betrifft auch Anforderungen an den Klimaschutz und die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote (§ 8 (3) PBefG).

Mit der Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes Anfang 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange von mobilitätseingeschränkten bzw. behinderten Personen stärker in den Mittelpunkt. So ist gemäß § 8 (3) PBefG das Ziel formuliert, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erlangen. Nahverkehrspläne müssen daher aufzeigen, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Hierzu besteht die Möglichkeit, im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der Barrierefreiheit begründet festzulegen.

Weiterhin trifft das Personenbeförderungsgesetz die wesentlichen Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf der Basis der Verordnung (EG)

1370/2007. Zu unterscheiden sind eigenwirtschaftliche (durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträge gedeckte Leistungen) und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die darüber hinaus bezuschusst werden müssen. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind grundsätzlich zu priorisieren, sofern sie die Anforderungen einer ausreichenden Bedienung erfüllen (§§ 8 (4), 8a (1) PBefG). Erst wenn keine ausreichende Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, müssen Angebote im Buslinienverkehr gemeinwirtschaftlich finanziert werden. Zur Erfüllung der ausreichenden Bedienung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8a (1) PBefG maßgebend, der die Verordnung (EG) 1370/2007 in nationales Recht umsetzt.

Das PBefG regelt grundsätzlich den öffentlichen Personenverkehr in Stadt und Region. Durch den Auftrag der Daseinsvorsorge sehen Staat und Land sich in der Verantwortung, Verkehrsleistungen anzubieten und, wenn diese nicht wirtschaftlich tragfähig sind, zu subventionieren. Der gesamte Verkehr in Stadt und Region bis 50 km ist deswegen mit gewissen Monopolen geschützt. Innerhalb von Nahverkehrsplänen sind ertragreiche und weniger ertragreiche Linien in Bündeln kombiniert, damit sich die Subventionierung auf einem niedrigen Niveau hält. Um auf die Mobilitätsbedürfnisse besser eingehen zu können, sieht das PBefG eine Experimentierklausel vor und sieht sich zurzeit im Spannungsfeld einer Diskussion nach flexibleren Bedienformen. Immer stärker werden Forderungen nach einem flexibleren und effizienteren Betrieb des öffentlichen Verkehrs laut, der passgenauer nach den Wünschen der Kunden fährt und nicht mit leeren Fahrzeugen die Städte und Gemeinden zusätzlich belastet. Das PBefG muss hier das Spannungsfeld eines effizienten Verkehrs über neue Angebote wie Ridesharing/-Pooling⁹ oder das Mietwagengeschäft mit der Aufhebung des Verbots der Einzelplatzvermittlung mit dem Daseinsversorgungsauftrag einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen abbilden. Schlagworte der Diskussion sind:

- Genehmigungspflicht von digitalen Angeboten zur Vermittlung von Fahrten
- Digitale Erfassung von Beförderungsaufträgen im Mietwagenverkehr
- Öffentliche Angebote durch Ridesharing/-Pooling als Linienverkehr einzustufen
- Einsatz von Mietwagen: Aufhebung des Pooling-Verbots und Entfall der Rückkehrpflicht

Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Baden-Württemberg

Das ÖPNV-Gesetz von Baden-Württemberg regelt die Zuständigkeiten der Aufgabenträgerschaft im straßengebundenen Linienverkehr. Landkreise und kreisfreie Städte erfüllen im Rahmen einer freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge die Planung und Koordinierung des straßengebundenen ÖPNV. Somit ist der Ortenaukreis im Sinne des Gesetzes Aufgabenträger für den Busverkehr. Als Besonderheit überlässt der Ortenaukreis den großen Kreisstädten im Landkreis die Organisation

9 Unter Ridesharing/ Ride-Pooling wird das Teilen eines Fahrzeugs verstanden. Existiert dieses Prinzip im öffentlichen Verkehr schon länger. Ist diese Begrifflichkeit über das Erstarken der Mitfahrerzentralen entstanden. Im Zuge der Digitalisierung ist die Vermittlung von freien Plätzen im Auto zur Mitfahrt attraktiver geworden. Durch die einfache Vermittlung von Fahrten und Fahrtwünschen über z. B. eine App wird eine neue Optionenvielfalt des ÖV gesehen. Vor allem in (ländlichen) Räumen mit nur unterdurchschnittlicher Versorgung durch reguläre Linienleistungen.

und Finanzierung der Stadtbusverkehre und genehmigt diese. Somit agiert die Stadt Lahr inhaltlich bei der Planung des Stadtbusses ähnlich wie eine kreisfreie Kommune. Aus dem Nahverkehrsplan wird der Stadt das Linienbündel „Lahr Stadt“ zugeordnet (vgl. Kapitel 3.3.2). In dem Bündel sind mit den Linien 104 und 109 aber auch Linien enthalten, die über die Stadtgrenzen hinausfahren. Ebenfalls wird das Stadtgebiet über die Linie 106 bedient. Diese Linie ist innerhalb des Nahverkehrsplans dem Bündel „Lahr Umland“ zugeordnet. Als Besonderheit verkehrt im Stadtgebiet die Linie 7141. Diese ist alleine in einem „Bündel“ mit dem Namen „Offenburg – Lahr“.

Alle Planungen des ÖPNV sollen dem Grundsatz des ÖPNV-G BW in §1 folgen. Der Paragraph formuliert das Ziel, dass der öffentliche Verkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung steht.

Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, liegt es in der Verantwortung der Aufgabenträger, Nahverkehrspläne aufzustellen (vgl. Kapitel 3.3.2). Die Stadt Lahr unterstützt diese Aufgabe des Ortsamtkreises mit dem vorliegenden ÖPNV-Konzept als Schwerpunkt des integrierten Verkehrsentwicklungsplans.

3.3.2 Übergeordnete Planwerke

Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg

Im Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Baden-Württemberg legt das Land Ziele (Z) und Grundsätze (G) im Bereich der Landesentwicklung fest. Dabei sind die Ziele verbindlich, die Grundsätze zu berücksichtigen. Der Landesentwicklungsplan ist das wichtigste Instrument der Landesplanung. Die aktuell vorliegende gültige Fassung stammt aus dem Jahr 2002.

Im *Leitbild der räumlichen Entwicklung* werden zunächst allgemeine Grundsätze festgelegt. Im Hinblick auf den Verkehr seien „Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur [...] so aufeinander abzustimmen, dass eine bedarfsgerechte Anbindung, Erschließung und Verflechtung aller Teilräume des Landes und eine Verminderung der verkehrsbedingten Immissionsbelastungen erreicht werden.“ Dies soll sowohl die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems steigern als auch die Verlagerung motorisierten Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger bzw. die Vermeidung von motorisiertem Verkehr bezwecken.

Im Kapitel *Raumstruktur* definiert der LEP unter anderem für die Landesplanung bedeutsame Entwicklungsachsen. Lahr nimmt die Funktion eines Mittelzentrums ein und ist auf der Achse Freiburg (Breisgau) – Emmendingen – Lahr/ Schwarzwald – Offenburg verortet. Der Landesentwicklungsplan formuliert als Entwicklungsziele, dass das „Gesamtverkehrsnetz [...] im Rahmen von integrierten Verkehrskonzepten funktions- und umweltgerecht auszubauen“ ist. Dieses Ziel ist unter anderem zu erreichen, indem „der öffentliche Personennahverkehr einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen (soll)“. Zentrale Orte seien „als Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren sowie als Siedlungsschwerpunkte zu sichern, die Nahverkehrsverbindungen mit ihren Verflech-

tungsbereichen bedarfsgerecht auszubauen und die höheren Zentralen Orte als Verknüpfungsknoten zu überregionalen Verkehrs- und Kommunikationsnetzen zu stärken“. Zu Mittelzentren findet sich die Aussage, diese zur „Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben [...] in ein leistungsfähiges Straßennetz einzubinden und als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.“

Im Kapitel *Weiterentwicklung der Infrastruktur* werden Aussagen zum Thema Verkehr getroffen. Analog zur oben genannten Entwicklungsachse ist „der Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg (Breisgau) – Basel als wichtigste Zulaufstrecke aus Deutschland zu den Schweizer Alpenübergängen“, welche auch über Lahr führt, als Ziel verankert.

Bezüglich des Regionalverkehrs wird die Abstimmung zwischen den verschiedenen Nahverkehrsmitteln sowie der integrale Taktverkehr als Grundsatz festgelegt. Zudem wird dem Ausbau der Verkehrsträger mit hoher Kapazität Vorrang eingeräumt sowie der Ausbau des ÖPNV in Verdichtungsräumen und ein Grundangebot desselben in schwächer besiedelten Landesteilen gefordert.

Regionalplan Südlicher Oberrhein

Auch im regionalplanerischen Instrument, dem Regionalplan Südlicher Oberrhein, finden sich Aussagen zum Thema Verkehr. Dabei wird gefordert, eine „sozial- und umweltverträgliche Mobilität in der Region sicherzustellen“. Neben einem integralen Taktfahrplan mit stündlichen Verbindungen entlang der Entwicklungsachsen soll dies beispielsweise über eine Weiterentwicklung des Tarifsystems, neue Mobilitätsformen und Schnittstellen zwischen den Verkehrssystemen geschehen. Zudem wird der Stellenwert des ÖPNV bei Freizeitverkehren genannt, sowie das Potenzial von Fernbusverkehren. Gerade im ländlichen Raum soll eine weitestgehende Bedienung, auch mit innovativen Angebotsformen, in der Fläche entstehen, so dass an zentralen Orten Anschluss an das übrige, insbesondere das SPNV-Netz, besteht (vgl. *RVSO 2019: 110 f.*).

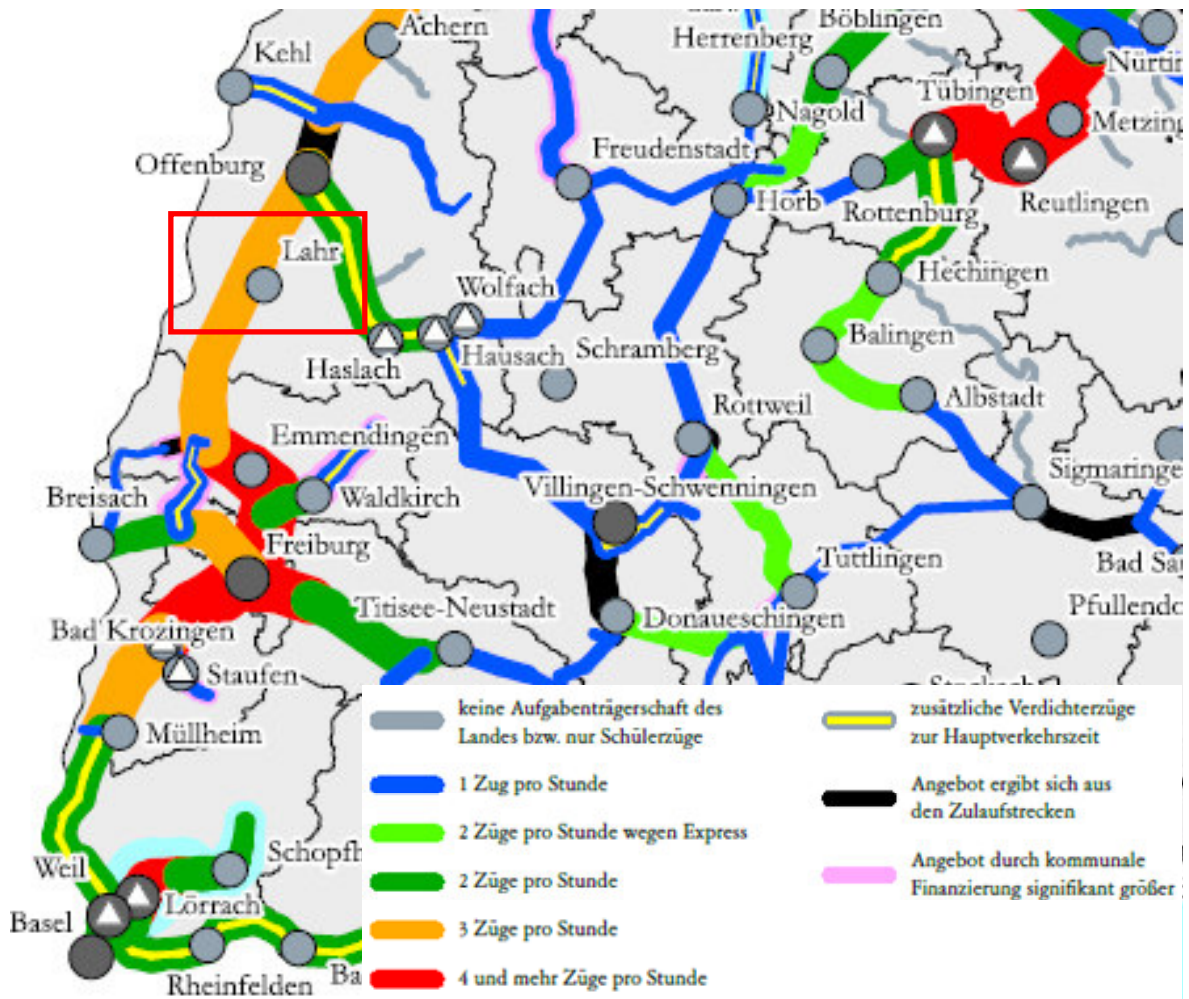
Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg

Im Zielkonzept 2025 sind landesweite Standards festgelegt, die die Angebotsqualität des SPNV in Baden-Württemberg auf ein einheitlich hohes Maß bringen sollen. Hierzu gehört eine mindestens stündliche Anbindung den ganzen Tag über, je nach Fahrgastaufkommen auch in kürzeren Taktzeiten. Dieser landeseinheitliche Takt soll von 05:00 Uhr morgens bis Mitternacht für gute Verbindungen zu den nächsten Mittel- und Oberzentren sorgen. Dieses Angebot ist grundsätzlich an allen Tagen herzustellen und nur auf Strecken mit einer sehr geringer Fahrgastnachfrage in begründeten Einzelfällen am Wochenende und zu Tagesrandzeiten laut Konzept zu reduzieren. Auf Strecken mit mehr als 5.000 Fahrgästen pro Tag ist insbesondere an Wochenenden eine verlängerte Betriebszeit bis mindestens 1.00 Uhr (des Folgetags) vorzusehen.

Auf der Rheintalbahn, an der Lahr liegt, sind zukünftig drei Fahrten pro Stunde geplant. Das Konzept sieht für diese Strecke allerdings Reserven vor, um das Angebot im Bedarfsfall zu steigern. Heute verkehren auf der Rheintalbahn in Lahr zwei Zugpaare die Stunde. Damit ist die Klassifizierung des

Zielkonzepts 2025 mit einem Grundangebot von drei Zügen in der Stunde erfüllt. Eine Taktverdichtung der Zugleistung am Bahnhof Lahr ist aus Sicht des Zielkonzepts 2025 somit nicht vordringlich.

Abbildung 46: Zielkonzept 2025 SPNV Baden-Württemberg (Ausschnitt)



Quelle: VM Baden-Württemberg 2014

Nahverkehrsplan Ortenaukreis

Als Aufgabenträger für den straßengebundenen Nahverkehr stellt der Ortenaukreis einen Nahverkehrsplan auf, in dem konkrete Vorgaben für die Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots gemacht werden. Der Nahverkehrsplan dient der Genehmigungsbehörde als Orientierung für ein ausreichendes Angebot und ist Genehmigungsgrundlage. Diese Tatsache verleiht dem Planwerk einen bindenden Charakter. Der aktuell Nahverkehrsplan ist aus dem Jahr 2016. Das ÖPNV Gesetz von Baden-Württemberg sieht eine Prüfung nach dem Ablauf von fünf Jahren vor und bei Bedarf eine Fortschreibung.

Für den ÖPNV in Lahr relevant sind insbesondere die Bündel *Lahr Stadt*, *Lahr Umland* und die Linie 7141, die alleine das Bündel *Offenburg – Lahr* bildet. Das Bündel *Lahr Stadt* beinhaltet hauptsächlich die innerhalb von Lahr verkehrenden Stadtbusse. Das Bündel enthält auch Linien, die über die Stadtgrenze hinausfahren. Die Linie 104 erschließt die nördlichen Nachbarkommunen. Ebenfalls über die Stadtgrenze hinaus und mit einzelnen Fahrten ohne Stadtbezug ist die Linie 109. Das Bündel *Lahr*

(Umland) beinhaltet die für den Stadtverkehr relevante Linie 106. Diese nimmt eine wichtige Verbindung auf der Ost-West-Achse zwischen Bahnhof und Schlüssel ein. Die Aufgabenträgerschaft im Nahverkehr nehmen der Kreis und die kreisangehörige Stadt Lahr gemeinsam wahr.

Ein Nahverkehrsplan formuliert Ziele und Maßnahmen für ein ausreichendes ÖPNV-Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge. Der Plan bilanziert zum Anfang die Maßnahmen aus dem vorangegangenen Nahverkehrsplan. Für Lahr zeigt sich, dass die empfohlene Ausweitung des Taktsystems zwischen Lahr und Meißenheim nach Ichenheim noch nicht erreicht werden konnte.

Der vorliegende Nahverkehrsplan definiert den Bahnhof Lahr als relevanten Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Schiene. Dort sollen kurze Umsteigezeiten realisiert werden, die 15 Minuten nicht überschreiten. Zudem ist der Lahrer Bahnhof auch als wichtiger Umsteigeknoten zwischen Bussen, genauso wie die Haltestelle Schlüssel, definiert. Der Einzugsbereich der Haltestellen soll durch ein attraktives Angebot an P+R- und insbesondere B+R-Anlagen vergrößert werden. Für die Haltestelle Schlüssel sowie den Bahnhof Lahr wird die Einrichtung von Echtzeit- und Anschlusssicherungssystemen gefordert. Zudem können weitere Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und des Mobilitätsmanagements sowie im Tarifsystem die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Wie das vorangegangene Werk formuliert der vorliegende Nahverkehrsplan Maßnahmen, die innerhalb dessen Laufzeit umgesetzt werden sollen. Hier sollen auf solche, die sich auf Lahr beziehen, eingegangen werden:

Tabelle 11: Maßnahmen – Umsetzungsstand

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
A.3	Verlängerung der Bahnofsunterführung In Lahr	■	Umsetzung noch offen
C.2	Taktlückenschluss am Morgen zwischen Meißenheim und Lahr (Busverkehr des Leistungsnetz Kategorie I)	■	Umsetzung noch offen
C.3	Taktlückenschluss am Vormittag zwischen Reichenbach und Seelbach (Busverkehr des Leistungsnetz Kategorie I)	■	Umsetzung noch offen
C.4	Schließung von Bedienungslücken auf der Achse Ettenheim – Orschweier Bahnhof (nur indirekter Bezug zu Lahr/ Südliche Nachbargemeinde/ Busverkehr des Leistungsnetz Kategorie I)	■	Umsetzung noch offen
I.1	Generell: Optimierung der Abstimmung zwischen Bus und Zug an den Verknüpfungspunkten	■	Umsetzung noch offen

Quelle: Ortenaukreis 2016

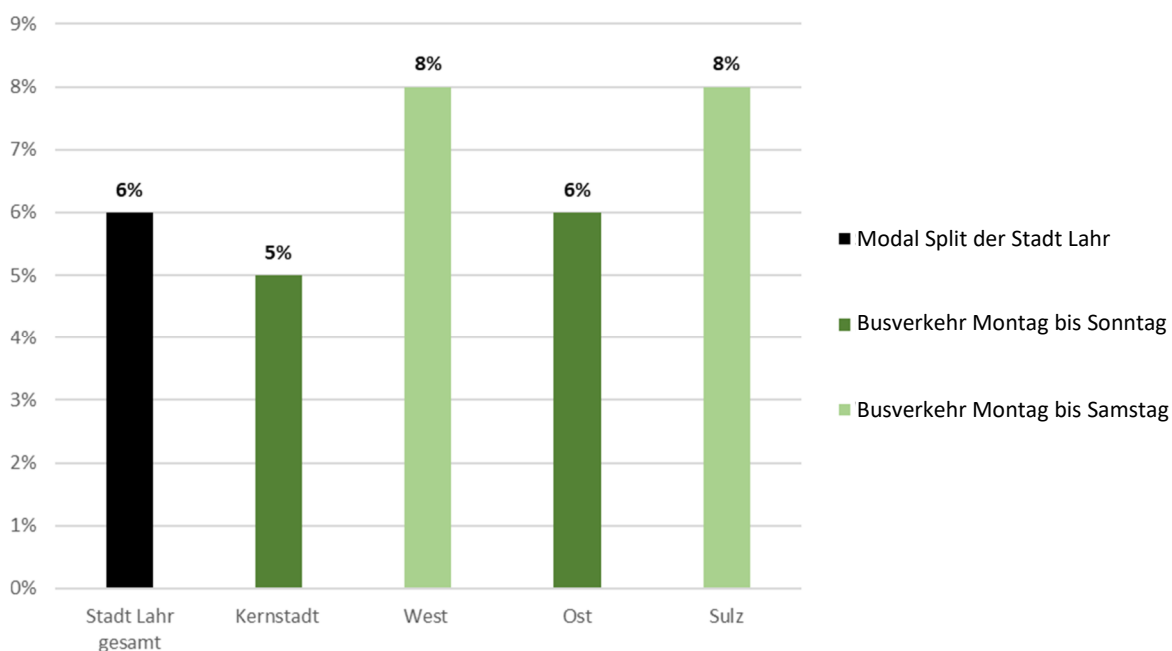
3.3.3 Mobilitätsverhalten

Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist ein Hinweis auf Nutzung und Akzeptanz des ÖPNV in der Stadt Lahr. Dazu wird die Nutzung qualitativ und quantitativ erhoben, um ein genaues Bild erhalten zu können. In der repräsentativen Mobilitätserhebung innerhalb dieses VEP werden explizite Inhalte zum Angebot für den öffentlichen Nahverkehr abgefragt, die hier vertieft erörtert werden sollen. Diese Ergebnisse stellen eine Besonderheit in ihrem repräsentativen Charakter dar. Dieser ermöglicht, auch Menschen zu hören, die aktuell nicht Bus und Zug nutzen. Die Fahrgasterhebung in den Bussen zeigt einen aktuellen Eindruck über die Auslastung und Nachfrage auf den Linien im Stadtgebiet. Mögliche Ziele werden in den Unterkapiteln zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Schulstandorten aufgezeigt.

Mobilitätserhebung

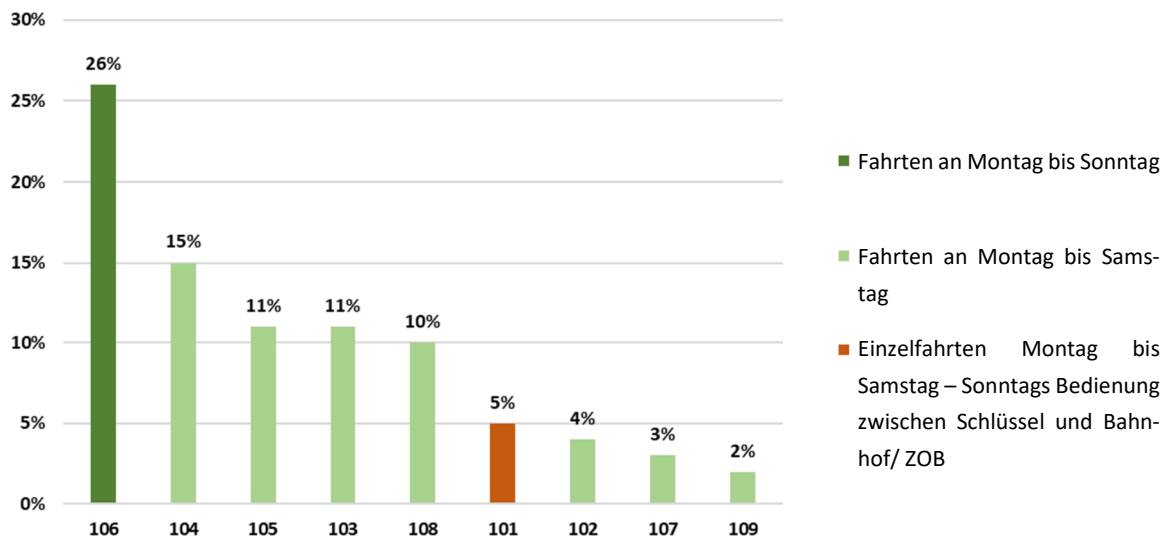
Zentrales Ergebnis ist der Modal Split. 6 % der Wege werden durchschnittlich von der Bevölkerung in Lahr mit dem ÖPNV (Bus und Bahn) zurückgelegt. Der Modal Split nach Altersgruppen zeigt dabei die Relevanz von Bahn- und Busangeboten für junge Menschen. In der Kategorie 6 bis 18 Jahre nutzen 9 % Bus und Bahn. Für Schüler ist somit das Angebot von Bus und Bahn wichtig. Die Untersuchung erkennt darüber hinaus auch in der Gruppe der 18 bis 30-Jährigen eine stärkere Nutzung des ÖV. In dieser Altersklasse nutzen 11 % den ÖV als Hauptverkehrsmittel für die alltäglichen Wege. Dieses Ergebnis könnte für einen Wandel in der Wahrnehmung in dieser Altersklasse stehen. Auch bundesweit kann eine Abkehr vom privaten Pkw in dieser Altersklasse erkannt werden. Für den öffentlichen Verkehr ist der Kundenzuwachs in dieser Altersklasse von besonderer Bedeutung, da ein Fahrgast über 18 Jahren grundsätzlich frei in seiner Verkehrsmittelwahl ist und somit auch einen Pkw nutzen könnte. In den darüberliegenden Altersklassen ab 40 Jahren zeigt sich die Nutzung von Bus und Bahn unterrepräsentiert und bewegt sich zwischen 2 % und 5 %. Dies steht in Zusammenhang mit dem Führerscheinbesitz und einer autodominierten Verkehrserziehung und -sozialisierung der letzten Jahrzehnte.

Differenzierungen ergeben sich ebenfalls in der Betrachtung der unterschiedlichen Ortslagen. Die Nutzung des ÖV ist von den vier beobachteten Teilbereichen in der Kernstadt am geringsten. Obwohl Einwohnerdichte und ÖV-Angebot des Stadtteils Sulz hinter dem der Kernstadt liegen, ist dort die Zahl der zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV höher. Ebenfalls überdurchschnittlich häufig wird mit dem ÖV in den westlichen Ortsteilen (Hugsweier, Kippenheimweiler, Langenwinkel, Mietersheim) gefahren.

Abbildung 47: Modal Split-Anteil Bahn/ Bus nach Siedlungsbereichen

Quelle: Stadt Lahr (2019)

Die unterdurchschnittliche Nutzung in der Kernstadt kann auch über die Abfrage der Nutzung je Linie des Stadtbussystems erkannt werden. Am häufigsten werden Linien genutzt, die über die Stadtgrenzen hinaus oder in die baulich getrennten Stadtteile fahren. Am häufigsten wird die Linie 106 genutzt, die eine regionale Verbindungsfunktion über die Stadtgrenzen hinaus hat. Danach folgt die Linie 104, die die Nachbarkommune Friesenheim bedient. Am dritthäufigsten wird die Linie 105 genannt, die die Kernstadt von Lahr mit dem Stadtteil Sulz verbindet. Unter den Linien, die unterdurchschnittlich genutzt werden, befindet sich die Linie 107, die einen Ringverkehr im Innenstadtbereich mit Anbindung von Friedhof und Krankenhaus bietet. Die schwache Nutzung ist dabei nicht eindeutig auf einzelne Faktoren zurückzuführen.

Abbildung 48: Nutzungshäufigkeit je Linie (Stadtbus Lahr)

Für weitere Linien im Stadtgebiet liegen aufgrund der offenen Abfrage nach der genutzten Linie keine weiteren auswertbaren Daten vor (z. B. 7141/ 111/ 113 und weiter)

Quelle: Stadt Lahr 2019

Circa 12 % der im Rahmen der Mobilitätserhebung befragten Personen geben an, Bus und Bahn täglich oder ein bis drei Mal die Woche zu nutzen. Ein Defizit erkennen die Befragten in der Anbindung des Arbeitsplatzes durch den Bus in Lahr. Ein Drittel (33 %) der Befragten empfinden, dass ihr Arbeitsplatz mangelhaft oder ungenügend mit dem Bus zu erreichen ist. 16 % empfinden die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes als gut oder sehr gut.

Die Mobilitätserhebung zeigt im Ergebnis, dass das Verkehrsverhalten im öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn in weiten Teilen dem bundesweiten Trend folgt. 6 % der alltäglichen Wege werden von der Bevölkerung in Lahr mit dem ÖPNV bestritten. Damit ist Lahr gleichauf mit Kommunen mit ähnlicher Einwohnerzahl und Umgebungsbedingungen. Die zurückhaltende Nachfrage in der Kernstadt nach Angeboten im Busverkehr ist so auch in anderen kompakten Mittelstädten zu beobachten. Dort sind, wie in Lahr, Fahrzeiten mit dem Bus häufig nicht konkurrenzfähig zum Individualverkehr (Fahrrad, Leihrad, Taxi, Pkw, vereinzelt Fußweg). Das Antwortverhalten der Befragten zeigt für den Busverkehr eine Stärke im Vorort- und Regionalverkehr.

Buserhebung (Fahrgastzählung)

In den Bussen des Lahrbus wurde eine Fahrgastzählung und -befragung durchgeführt. Dazu wurden im Rahmen einer Vollerhebung alle Fahrten erhoben. Auf 100 Fahrten wurden zudem die Fahrgäste über das Nutzungsverhalten befragt. Zu der Befragung liegt ein separater Bericht vor, deswegen sollen hier nur in Kürze die wesentlichen Ergebnisse aufgezeigt werden.

Im Vergleich zu einer Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2014 sinkt die Fahrgastzahl in der aktuellen Erhebung. Fahrgastzählung und Mobilitätserhebung bestätigen sich gegenseitig in der Erkenntnis, dass die Linien 106, 104 und 105 die leistungsstärksten Linien im Stadtgebiet sind. Im Mittel sitzen in Fahrzeugen dieser Linien zwischen 12 und 19 Fahrgäste. Im Gegensatz dazu sitzen in Fahrzeugen

der Linie 107, die mit ihrem Linienweg im Bereich der Kernstadt verbleibt und als einzige Linie des Stadtbusses nicht den Bahnhof bedient, im Mittel drei Fahrgäste pro Fahrt. Die Fahrgastbefragung zeigt einen hohen Anteil von Kunden, die als Fahrtberechtigung eine Zeitfahrkarte, wie z. B. eine Monatskarte, besitzen und die Angebote von Bus und Bahn täglich oder fast täglich nutzen. Werden das Nutzungsverhalten und die Tarifgestaltung (vgl. Kapitel 3.3.6) zusammen betrachtet, kann davon ausgegangen werden, dass das Bussystem in Lahr für Kurzstrecken und Wege innerhalb der Kernstadt nicht attraktiv genug erscheint.

Berufspendler

Innerhalb der Stadt Lahr existieren knapp 23.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (vgl. *Statistik-bw 2019*). Laut Bundesagentur für Arbeit besitzt Lahr, wie oben beschrieben, ein positives Pendlersaldo. Es pendeln somit mehr Menschen regelmäßig in die Stadt ein als aus dem Stadtgebiet heraus.

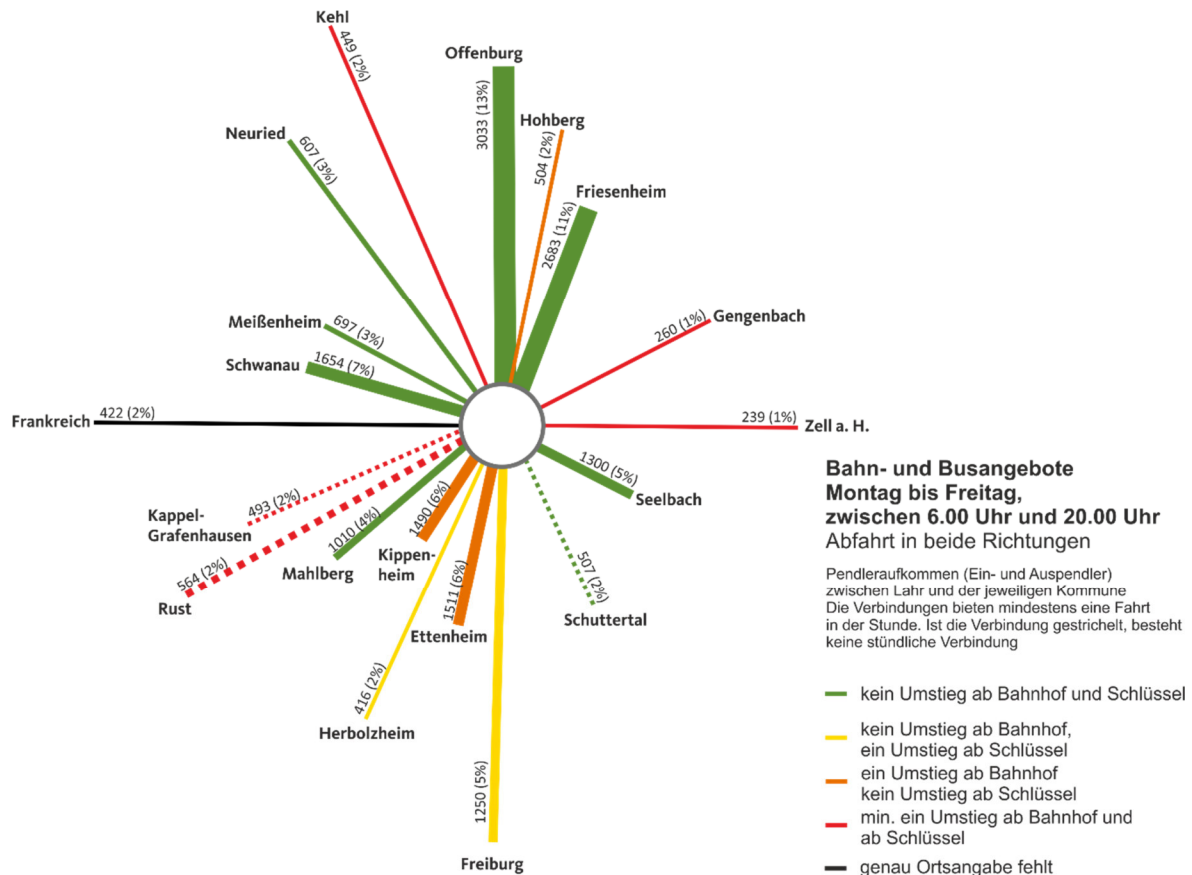
Der öffentliche Personennahverkehr hat eine besondere Stärke in der Abwicklung regelmäßiger, planbarer Fahrtwünsche wie sie zu großem Teil das Fahrverhalten von Pendlern charakterisieren. Wie die Auswertung der Pendlerströme zeigt, besteht die stärkste Nachfrage von Pendlern zwischen Offenburg und Lahr. Hier kann das aktuelle ÖV-System bereits heute umsteigefrei Verbindungen ab den Haltestellen Bahnhof und Schlüssel aus der Stadt bieten. Beide Angebote sind über das durchgehende Angebot hinaus vertaktet und bieten mindestens einmal die Stunde eine Fahrt in beide Richtungen an. Auf der Schiene bietet der Zug zwei Fahrten die Stunde an, die in etwa einen Halbstundentakt ergeben. Zwischen Friesenheim und Lahr besteht der zweitgrößte Pendlerstrom; Hier verkehrt die Linie 104 im Stundentakt und bindet den Bahnhof in Lahr und die Haltestelle Schlüssel im Stundentakt an.

Das Gemeindegebiet Schwanau mit seinen Gemeindeteilen wird durch die Linie 106 bedient. Hier verkehrt der Bus grundsätzlich ebenfalls einmal die Stunde und bedient beide zentralen Haltestellen in Lahr. Die Nachbargemeinden Kippenheim und Ettenheim sind mit dem ÖPNV aus Lahr nicht so komfortabel zu erreichen. Jeweils 6 % des gemeindeübergreifenden Pendleraufkommens entfallen auf diese Relationen. Ein stündliches Angebot zwischen den Gemeinden ist nur mit Umstiegen zu erreichen; die aktuellen Fahrpläne der Linien 113 und 114 bieten kein durchgehendes Angebot über den Tag. In Stunden, in denen diese Linien nicht fahren, müssten Verbindungen über den Bahnhof Orschweier genutzt werden, sodass laut Fahrplan zwar eine Fahrmöglichkeit besteht, diese aber unkomfortabel erscheint.

Über die oben beschriebenen Kommunen mit starken Pendlerverflechtungen zeigt die kombinierte Auswertung aus Pendlerverflechtung und dem Fahrplanangebot zwischen den Nachbarkommunen und Lahr, dass Linien heute schon die Nachfrage zu Teilen abdecken können. Aus dem Schuttertal ist die Linie 106 zu erkennen, die allerdings ein stündliches Angebot bis Seelbach bietet, dieses aber nicht bis in die Gemeinde Schuttertal aufrechterhalten kann. Westlich von Lahr werden die Gemeinden Schwanau, Meißenheim und Neuried durch die Linie 106 bedient. Das Fahrgastpotenzial könnte in einer Aufwertung der Angebote der südlichen Nachbarkommunen von Lahr im Rheintal

gehoben werden. Die Verbindungen nach Kippenheim, Ettenheim, Rust und Kappel-Grafenhausen machen zusammen 16 % der Pendlerströme aus.

Abbildung 49: Pendlerverflechtungen der Stadt Lahr



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Pendlerstatistik

Schulstandorte und Ausbildungspendler

Die Schülerzahlen sind an den allgemeinbildenden Schulen über die letzten Jahre rückläufig. Damit folgt die Entwicklung der Schülerzahlen dem landesweiten Trend. Im Schuljahr 2018/2019 werden knapp 6.000 Schüler im Stadtgebiet in staatlichen und privaten Schulen unterrichtet. Die Abwicklung der Schülerbeförderung ist durch eine Satzung geregelt. Die Stadt Lahr wendet dabei die Satzung des Ortenaukreises an.

Grundsätzlich werden die Kosten für Schüler in der Grundschule ab einer Entfernung im öffentlichen Straßennetz von 2 km und in den weiterführenden Schulen ab 3 km Wegstrecke mit einem Eigenanteil übernommen. Die Schülerbeförderung hat dabei primär mit dem Angebot des öffentlichen Linienverkehrs zu erfolgen. Nur in Ausnahmefällen sollen Fahrten zum Zweck der Schülerbeförderung laut Satzung eingerichtet werden, im Fahrplan sog. Schulkurse, die nur zu Schulzeiten verkehren. Die Satzung definiert die Wartezeit für Schüler vor dem Schulbeginn und nach Schulschluss von 45 min grundsätzlich als zumutbar. Dabei formuliert die Satzung eine anzustrebende Gesamt-wartezeit aus Hin- und Rückweg von 75 min, die im Allgemeinen nicht überschritten werden soll. Mit §10 Absatz 3 weist die Satzung darauf hin, dass Schulanfangs- und Schulschlusszeiten mit

den Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden sollen, um Verkehrsspitzen abzufangen. Die Unterrichtszeiten seien deswegen zu staffeln. Die Auswertungen in Tabelle 12 zeigen exemplarisch die Anfangszeiten der 1. Schulstunde.

Schwerpunkt für dieses ÖV-Konzept sind die weiterführenden Schulen sowie Fach(hoch)schulen in der Stadt Lahr. Durch eine zunehmende Spezialisierung der Schulen und der prognostizierten stärkeren Konzentration von Schülern auf weniger Schulstandorte können Wegebeziehungen der einzelnen Schüler länger werden. Aufgrund dessen erfahren systemische Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. Bahn <→> Bus) und auch innerhalb eines Verkehrsträgers (z. B. Bus <→> Bus) zukünftig an Bedeutung, um den Schulstandort zu erreichen. Eine Verbindung ohne Umstiege erscheint nicht mehr in allen Fällen aus wirtschaftlicher Sicht rentabel und aus Kundensicht aufgrund steigender Fahrzeiten im Fahrzeug attraktiv.

Tabelle 12: Schulanfangszeiten weiterführender Schulen in Lahr

Standort	Haltestelle	Anfangszeit 1. Schulstunde
Gemeinschaftsschule Friedrichschule	Seminarstraße Linie 104	7:45 Uhr
Werkrealschule Theodor-Heuss-Schule	Alte Straße/ Terrassenbad Linie 106/109/7141	n/a
Otto-Hahn-Realschule/ Scheffel-Gymnasium	Kanadaring/ AOK Geschäftsstelle Linie 103/104	7:45 Uhr
Max-Planck-Gymnasium	Stiftskirche Line 102/103/106	7:40 Uhr
Clara-Schumann-Gymnasium	Clara-Schumann-Gymnasium Linie 107	7:45 Uhr
Maria-Furtwängler-Gymnasium (berufl. Gym.)	Kanadaring Linie 103/104	7:45 Uhr
Freie Evangelische Schule Lahr	Ersteiner Straße Linie 104	7:45 Uhr
Integriertes berufliches Gymnasium	Stadtpark Linie 106	7:45 Uhr

Quelle: Stadt Lahr 2019

Durch die räumliche Nähe ist an dieser Stelle auch die Fachhochschule in Offenburg zu benennen, die als Fahrziel für Fahrgäste aus Lahr relevant ist.

Tabelle 13: Berufskollegs und Hochschulen

Standort	Haltestelle	Anfangszeit 1. Schulstunde
Gewerbliche/ Kaufmännische Schule	Gewerbliche Schule	Je Schulform
Bad. Malerfachschule und Lackierfachschule Bundesfachschule für Werbetechnik	Friedensheim	n/a

Quelle: Stadt Lahr 2019

Im Umfeld von Schulen existieren heute Haltestellen, die nicht durch den regulären Buslinienverkehr oder nur durch einzelne Schulkurse bedient werden. Ein Beispiel ist die Haltestelle Otto-Hahn-Straße, an der laut aktuellem Fahrplan der SWEG jeweils eine Fahrt der Linien 102 und 114 hält. Die Haltestelle Lahr IBG wird aktuell nicht durch Linien des Lahrbus bedient, sondern nur durch Regionalbusse (Linie 113 als Einzelfahrt um 13.00 Uhr laut EFA-BW). Haltestellen, an denen am Tag nur eine Fahrt anhält, sind im städtischen Umfeld besonders. Die Haltestelle ist Teil der öffentlichen Kommunikation des Systems ÖPNV. Wird eine Haltestelle nur sehr unregelmäßig oder durch sehr wenige Einzelfahrten bedient, kann sich unter Umständen ein verzerrtes Bild bei den Nutzern ergeben.

3.3.4 Bahn und Busangebote

Organisation

Der Schienenverkehr liegt in der Verantwortung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Zur Planung und Koordinierung ist die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH gegründet worden. Sie koordiniert das Angebot an Schienenverkehr im gesamten Land. Der Nahverkehrsplan des Ortenaukreises richtet sich daher primär an den regionalen Busverkehr und die Busverkehre in den kreisangehörigen Städten.

Tabelle 14: Betreiber im Schienenverkehr

Betreiber	Linien/ Bezeichnung
Deutsche Bahn (DB Regio)	Rheintalbahn
Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	Rheintalbahn
Deutsche Bahn (DB Fernverkehr)	IC 60 IC 26.2 (jeweils Einzelfahrten)
SNCF (Société nationale des chemins de fer français)	TGV

Quelle: Elektronisches Kursbuch der Bahn (2019)

Das Angebot im Busverkehr wird durch zwei Verkehrsunternehmen erbracht. Der größte Teil der Verkehrsleistung wird von der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG erbracht. Hierzu gehören neben den Linien des Stadtbusses Lahr auch weitere regionale und saisonale Buslinien. Eine weitere regionale Buslinie wird durch die Südwestbus GmbH, einem Unternehmen der Deutschen Bahn, betrieben.

Tabelle 15: Konzessionen im Busverkehr

Konzessionsinhaber	Linien
Buslinien	
Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	31 ^S , 100, 101, 102, 103, 104, 105 ^A , 106 ^A , 107, 108,109, 111, 113, 114, Vis-a-Vis Bus ^B , Schönberg-Linie ^B ,
Deutsche Bahn (Südwestbus GmbH)	7141
Josy Tourisme (Transort)	Eurodistrikt-Bus Erstein (FR) – Lahr (D)
Bedarfsverkehre	
Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	Anruf-Sammel-Taxi Lahr

A: umfasst saisonale Freizeitverkehre B: nur saisonaler Freizeitverkehr S: nur an Schultagen

Quelle: TGO Ortenaulinie.de (2019)

Mit dem Nahverkehrsplan des Ortenaukreises wurde ein Linienbündelungskonzept erstellt. Für die Stadt Lahr sind drei Linienbündel relevant: Lahr Stadt, Lahr Umland und Offenburg – Lahr. Zudem sind drei Linien keinem Linienbündel zugeordnet.

Tabelle 16: Linienbündel in der Stadt Lahr

Linienbündel	Verkehrsunternehmen	Linien	Eckdaten
Lahr Stadt	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109	586.000 Fahrzeugkilometer Konzession bis 31.01.2025
Offenburg–Lahr	Deutsche Bahn (Südwestbus GmbH)	7141	433.000 Fahrzeugkilometer Konzession bis 31.12.2024
Lahr Umland	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	106, 111, 113, 114, 115, Schönberg-Linie	967.000 Fahrplankilometer Konzession bis 31.01.2025
Ohne Linienbündel	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG	31, 100, Vis-a-Vis-Bus, Eurodistriktbus	-

Quelle: Landkreis Ortenau 2016

Schienerverkehr

Der Bahnhof Lahr/ Schwarzwald liegt im Westen der Stadt an der Grenze der Stadtbezirke Dinglingen West und Dinglingen Ost. Der Bahnhof liegt an der Bahnstrecke Offenburg – Freiburg (Breisgau). Es ist der einzige Bahnhof in der Stadt Lahr.

Der Bahnhof wird im Fernverkehr von InterCity-Zügen und dem französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV bedient. Es erfolgen nur einzelne Halte in Lahr vor allem morgens und abends. Die Bedienung durch den TGV erfolgt nur montags bis freitags. Im Nahverkehr erfolgt die Bedienung durch eine RegionalExpress- und eine Regionalbahn-Linie. Schwerpunkt der Bedienung ist die Rheintalstrecke zwischen den Städten Basel, Freiburg (Breisgau) und Offenburg.

Tabelle 17: Angebote im Schienenverkehr

Linie	Strecke	Anbindung Stadt Lahr
Fernverkehr		
TGV	Freiburg (Breisgau) – Offenburg – Straßburg – Paris	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag bis Freitag ▪ eine Fahrt morgens nach Paris, eine Fahrt abends von Paris
IC	Basel – Freiburg (Breisgau) – Lahr (schwarz.) – Offenburg – München/ Kiel/ Berlin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag bis Sonntag zwischen Basel und München/ Stuttgart ▪ morgens und abends ▪ Sonntags zusätzlich eine Fahrt in Richtung Kiel/ Berlin
Nahverkehr		
RE	(Karlsruhe) – Offenburg – Lahr – Emmendingen – Freiburg (Breisgau) – Basel Bad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag bis Sonntag ▪ Stundentakt
RB	Offenburg – Lahr – Kenzingen – Emmendingen – Freiburg (Breisgau) (-Neuenburg)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag bis Sonntag ▪ Zweistundentakt ▪ Verstärkerfahrten Montag–Freitag
SWE	Offenburg – Lahr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sonn- und Feiertags ▪ Einzelfahrten

Quelle: Kursbuch der Deutschen Bahn (2019)

Regional- und Stadtverkehre

Ergänzend zum Schienenverkehr wird die Stadt Lahr auch durch mehrere regionale Buslinien angebunden. Diese haben innerhalb der Stadt Lahr gleichzeitig eine lokale Verkehrsfunktion (zum Beispiel Anbindung der Stadtteile an das Stadtzentrum). Hierzu gehören sieben Linien, welche vor allem in Korridoren ohne Nahverkehr auf der Schiene verkehren (Linien 104, 106, 109, 111, 113, 114 und 7141). Hiervon ermöglicht die Linie 7141 eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtzentren Lahr und Offenburg. In der Stadt Lahr hat nur die Linie 104 einen Taktfahrplan. Die Linien 106 und 7141 haben ein Bedienungsangebot, welches annähernd einem Taktfahrplan entspricht. Die weiteren Linien 109, 111, 113 und 114 verkehren innerhalb der Stadt Lahr nur mit wenigen

Fahrten pro Tag. Regionale Buslinien zwischen Bahnhof und Stadtzentrum (Linien 106, 109, 111, 7141) nutzen den nördlichen Linienweg über Dinglinger Hauptstraße und Kaiserstraße.

Die regionalen Buslinien werden durch weitere, innerstädtisch verkehrende Linien ergänzt. Dies erfolgt unter dem Produkt *Lahrbus*, welches auch die regional verkehrende Linie 104 zwischen der Stadt Lahr und der Gemeinde Friesenheim umfasst. Nur die städtischen Linien 100 und 101 verkehren nicht in einem Taktfahrplan. Dies ist allerdings für die Linie 100 nicht relevant, da diese ausschließlich für den Berufsverkehr im Gewerbegebiet West/ Flughafenareal verkehrt. Mit Ausnahme der Linie 107 bedienen alle Buslinien die Haltestellen Bahnhof und Schlüssel. Abweichend von den regionalen Buslinien verkehren die städtischen Buslinien über den südlichen Linienweg über die Lotzbeckstraße und Schwarzwaldstraße.

Von allen regionalen und lokalen Buslinien verkehren drei Linien auch an Sonntagen bzw. an allen Tagen nach etwa 20:00 Uhr (Linien 101, 106, 7141). Damit besteht außerhalb eines West-Ost-Korridors mit Schwerpunkt Bahnhof – Schlüssel zu diesen Zeiten kein Bedienungsangebot im Linienverkehr. Zu diesen Zeiten kann alternativ das Angebot Anruf-Sammel-Taxi genutzt werden (vgl. folgender Abschnitt).

Zudem verkehrt noch die Linie 31 nur an Schultagen zwischen Lahr-Langenwinkel und -Kippenheimer sowie der Schule in Kippenheim. Es erfolgt morgens eine Fahrt in Richtung Kippenheim Schule um 07:00 Uhr.

Ein regelmäßiges Bedienungsangebot nach Mitternacht besteht bei den Buslinien nicht mehr. Es erfolgt allerdings auf der Linie 101 montags bis freitags eine Fahrt nach Mitternacht. Diese verlässt die Haltestelle Schlüssel um 00:07 Uhr und erreicht den Bahnhof um 00:21 Uhr. Bei allen weiteren Buslinien endet das Bedienungsangebot überwiegend zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr. Für Schwachverkehrszeiten abends kann alternativ das Anruf-Sammel-Taxi genutzt werden (vgl. folgender Abschnitt).

Tabelle 18: Übersicht Buslinien im Alltagsverkehr

Linie														Bedienung in der Stadt Lahr						
	Bahnhof	Stadtzentrum	Dinglingen Ost	Dinglingen West	Hugsweiler	Kippenheimweiler	Kuhbach	Langenwinkel	Mietersheim	Nordstadt	Oststadt	Reichenbach	Stadtmitte	Südstadt	Sulz	Anbindung außerhalb Stadt Lahr	Montag-Freitag vor ca. 20:00 Uhr	Samstag vor ca. 20:00 Uhr	Sonntag vor ca. 20:00 Uhr	ab ca. 20 Uhr
100	■	■	■	■								■	■		-		EF	EF	-	EF
101	■	■	■							■	■		■		-		EF	EF	[60]	[60]
102	■	■	■	■				■					■	■	-		60	60	-	-
103	■	■	■									■	■		-		60	60	-	-
104	■	■	■	■	■					■			■		Friesenheim		60	60	-	-
105	■	■	■									■	■	■	-		60	60	-	-
106	■	■	■	■		■				■	■		■		Schweighausen, Schuttertal, Seelbach, Schwanau, Meißenheim, Neuried	[20/30/60] ¹	[20/30/60] ¹	[60/120]	EF	
107		■								■		■			-		30	30	-	-
108	■	■	■	■		■		■				■			-		60	60	-	-
109	■	■	■		■							■	■		Friesenheim, Meißenheim		EF	EF	-	-
111	■	■	■	■								■	■		Schwanau		EF	EF	EF	-
113		■						■				■	■		Kippenheim, Mahlberg, Kappel-Grafen- hausen, Rust, Ettenheim		EF	EF	-	-
114		■										■	■	■	Kippenheim, Mahlberg, Ettenheim		EF	EF	-	-
7141	■	■	■									■	■		Offenburg, Hohberg, Friesenheim	[30/60]	60	120	EF	

EF Einzelfahrten ohne Takt

[...] Fahrten/Stunde ergeben keinen Taktfahrplan

¹ Linie 106: dichterer Takt als Takt 60 nur zwischen Lahr West und Lahr-Reichenbach Ost

Quelle: Fahrpläne (2019)

Flexible Bedienungsangebote

Das Angebot Anruf-Sammel-Taxi kann unabhängig dieser Zeiten nur genutzt werden, wenn keine alternative Verbindung mit Linienbussen möglich ist. Die gilt besonders für Sonntage und an allen Tagen während der Schwachverkehrszeit nach etwa 20:00 Uhr. Fahrtwünsche müssen 30 Minuten vor der Abfahrt laut Fahrplan telefonisch angemeldet werden. Zusätzlich zu Fahrten innerhalb der Stadt Lahr sind auch regionale Verbindungen in die Gemeinden Friesenheim, Kippenheim, Mahlberg, Meißenheim, Schwanau, Schuttertal und Seelbach möglich.

Angebot im Freizeitverkehr

Die Stadt Lahr liegt in einer nachfragestarken Region für den Tourismus. Dies gilt besonders für die Sommersaison, für die zusätzliche Angebote im Busverkehr bestehen. Hierfür werden zwei zusätzliche Fahrten (Linien 105 und 106) und Linien (Vis-a-Vis und Schönberg-Linie) angeboten. Die Angebote können während der Sommersaison und teilweise bis in den Dezember genutzt werden.

Zusätzlich zu diesen saisonalen Linien verkehrt zwischen der Stadt Lahr und der Gemeinde Rust die Linie 113 (vgl. Tabelle 19). Eine umsteigefreie Verbindung bis zur Haltestelle Europa-Park besteht nicht. Die Fahrten enden an der Haltestelle Rust Rathaus (Fußweg zum Europa-Park rund 600 Meter).

Tabelle 19: Übersicht Saisonalen Verkehrs

Linie	Strecke	Angebot
105	Lahr (Stadtmitte – Langenhard)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen April und Oktober ▪ Montag bis Freitag ▪ 2 Fahrten je Richtung
106	Lahr (Dinglingen Ost – Stadtmitte – Oststadt – Kuhbach – Reichenbach) – Seelbach – Schuttertal (Geisberg Höhenhäuser)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrrad- und Wanderbus ▪ Sonn- und Feiertag ▪ zwischen April und Oktober ▪ 2 bis 3 Fahrten je Richtung
Vis-a-Vis Bus	Lahr (Langenwinkel – Kippenheimweiler – Sulz – Südstadt – Stadtmitte – Dinglingen Ost – Dinglingen West) – Schwanau – Frankreich (Erstein – Schaeffersheim – Meistratzheim – Niedernai – Obernai)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Mai und Dezember ▪ Samstag ▪ 3 bis 4 Fahrten je Richtung ▪ Fahrradmitnahme ▪ mehrere Linienwege
Schönberg-Linie	Lahr (Dinglingen Ost – Stadtmitte – Oststadt – Kuhbach – Reichenbach) – Seelbach-Biberach	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen April und November ▪ Sonn- und Feiertag ▪ 4 Fahrten je Richtung

Quelle: Fahrpläne (2019)

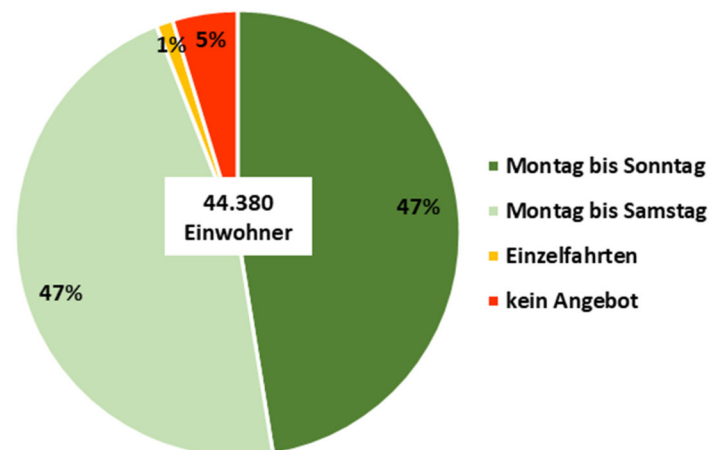
Erschließung

Für die Erschließungsqualität wurden alle Bushaltestellen in der Stadt Lahr berücksichtigt und in einem zweiten Schritt nach der Bedienungshäufigkeit gestaffelt. Grundlage für die Bewertung der Erschließungsqualität ist der Haltestelleneinzugsbereich. Dieser entspricht einem Radius von 300 Metern um jede Bushaltestelle.

Unabhängig von der Bedienungshäufigkeit haben 95 % der Einwohner der Stadt Lahr eine Bushaltestelle in der Nähe, für die Fußwege von maximal 300 Metern erforderlich sind. Damit ist auch die Mehrzahl der ÖPNV-relevanten Ziele wie Arbeitsplätze und Einzelhandel mit kurzen Fußwegen von den Bushaltestellen aus erreichbar.

Allerdings liegen auch mehrere ÖPNV-relevante Ziele in den nicht erschlossenen Bereichen. Dazu zählen soziale Einrichtungen (Dinglinger Haus Evangelisches Kinder- und Jugendzentrum) sowie mehrere Schwimmbäder (Terrassenbad, Naturbad Sulz sowie Familien- und Freizeitbad Reichenbach). Zudem wird der Bereich um den Bergfriedhof nur unregelmäßig bedient (weniger als 1 Fahrt/Stunde im Mittel).

Abbildung 50: Erschließung nach Angebot im Busverkehr



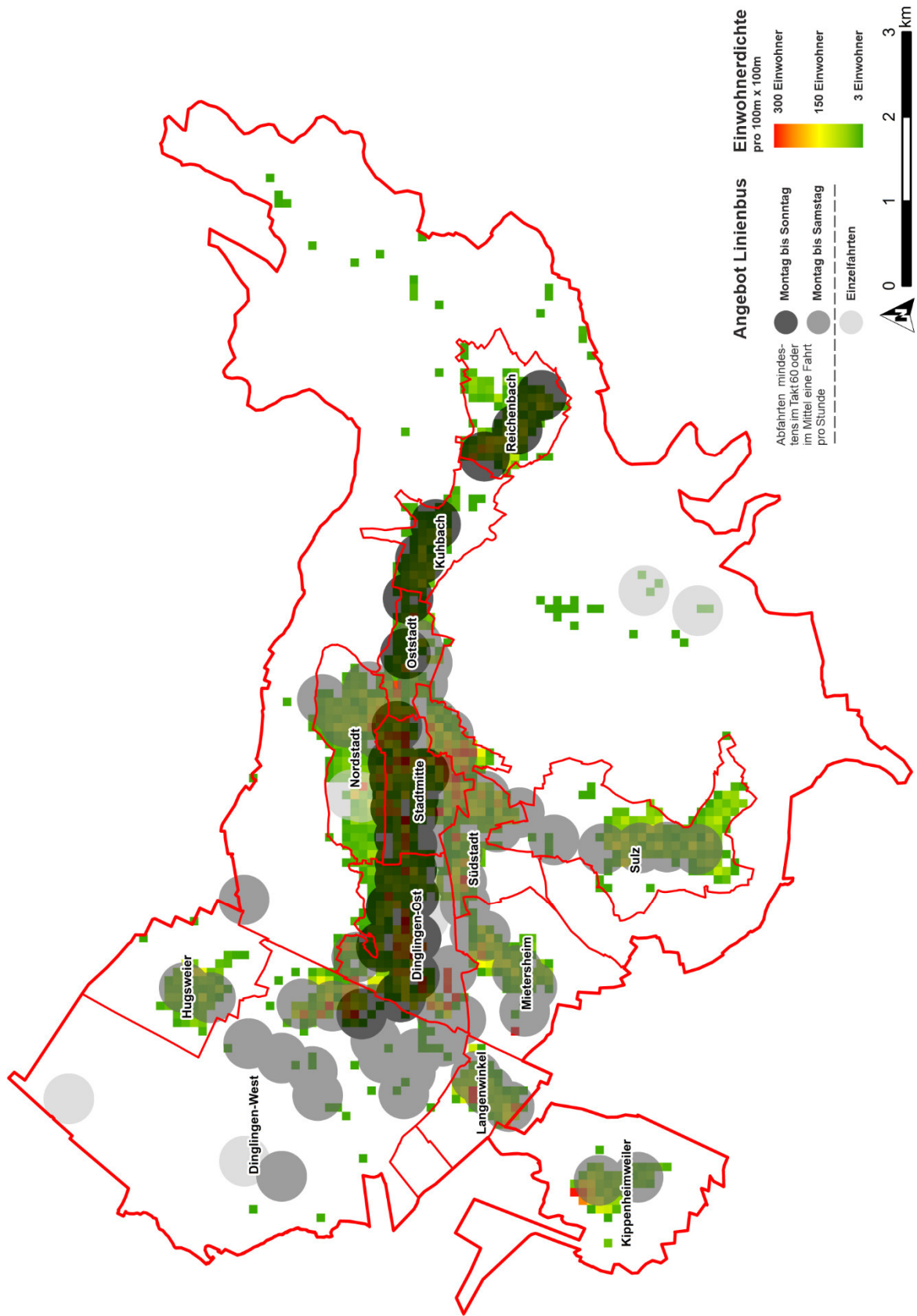
Quelle: Eigene Auswertung (2019)

Die Erschließungswirkung tagsüber verteilt sich dabei ungleichmäßig auf die einzelnen Stadtteile bzw. Gebiete und außerhalb der Stadtteile (Außenbereiche). Da nur die Linien 101 und 106 auch an Sonntagen regelmäßig mit 1 Fahrt/Stunde im Durchschnitt verkehren, haben sechs Stadtteile an Sonntagen keine Erschließung durch klassische Buslinien. Hier besteht dann alternativ die Möglichkeit, ein Anruf-Sammel-Taxi zu nutzen.

In drei Stadtteilen sowie einem Teilbereich der nördlichen Kernstadt (nachfolgend Nordstadt genannt) weist die rechnerisch nicht erschlossene Siedlungsfläche einen Anteil über 5 % auf: Hugsweier (7 %), Nordstadt (9 %), Reichenbach (15 %) und Sulz (23 %). Hinzu kommt beim Stadtbezirk Nordstadt ein vergleichsweise großer Anteil an Einwohnern, der nur durch unregelmäßig bediente Haltestellen erschlossen wird. Während in dieser Kategorie in allen anderen Stadtteilen zwischen 0 % und 1 % liegen, beträgt dieser Wert in der Nordstadt 19 %. Dies umfasst die Bereiche, welche durch die beiden Haltestellen Marie-Juchacz-Straße und Bergfriedhof erschlossen werden.

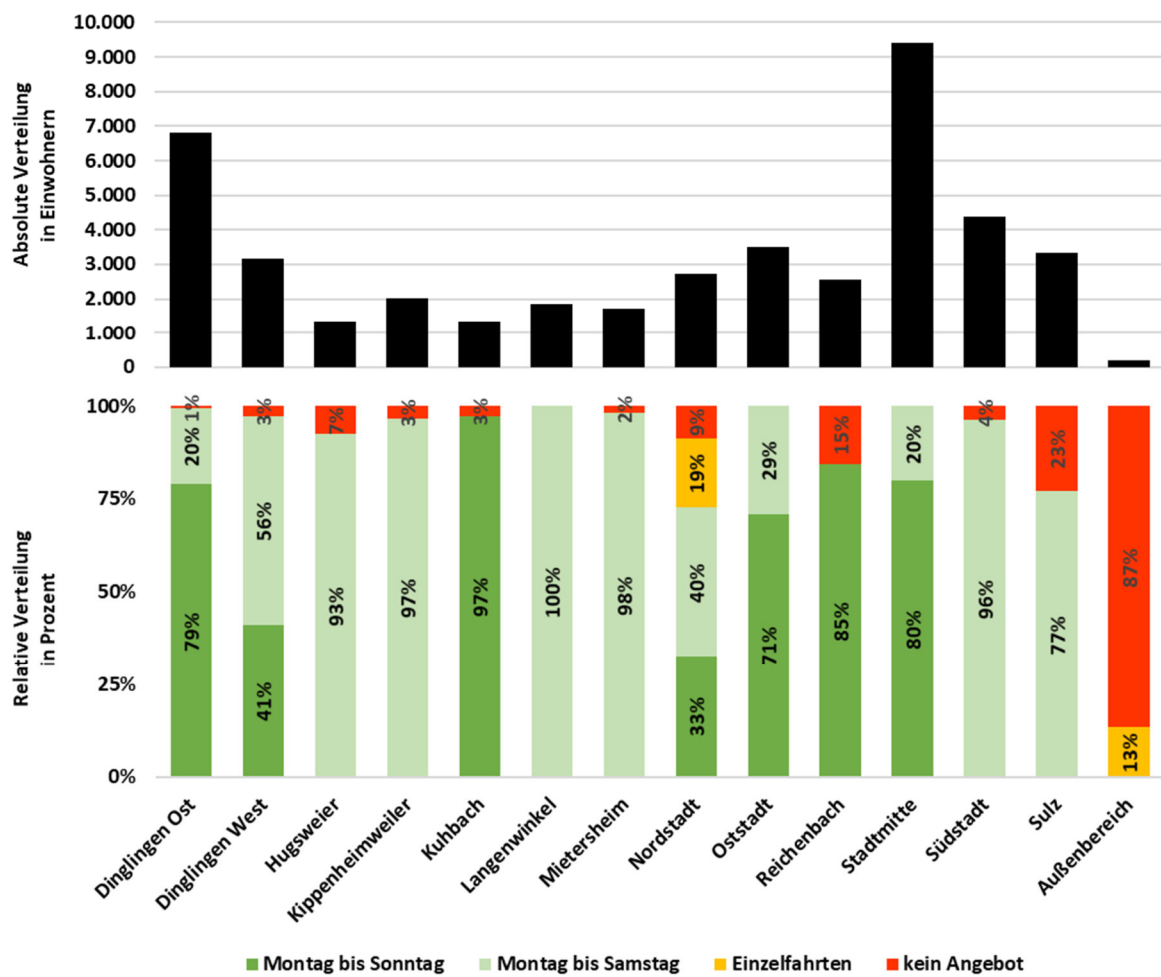
Zusätzlich wurde auch die Erschließungswirkung außerhalb der Stadtteile (Außenbereich) ermittelt. Hier besteht grundsätzlich kein regelmäßiges Angebot. Immerhin 13 % der Einwohner werden durch unregelmäßig bediente Haltestellen erschlossen. Dies erfolgt vor allem entlang der Linie 105 mit den Haltestellen Schöne Aussicht und Langenhard. Weitere 87 % der im Außenbereich lebenden Einwohner werden nicht durch Bushaltestellen erschlossen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Außenbereich mit rund 200 Einwohnern vergleichsweise wenige Menschen leben. Gegenüber der Bevölkerungszahl aller Stadtteile sind dies 0,5 %.

Abbildung 51: Erschließungswirkung durch Bushaltestellen



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 52: Erschließungsqualität im Verhältnis zur Einwohnerzahl



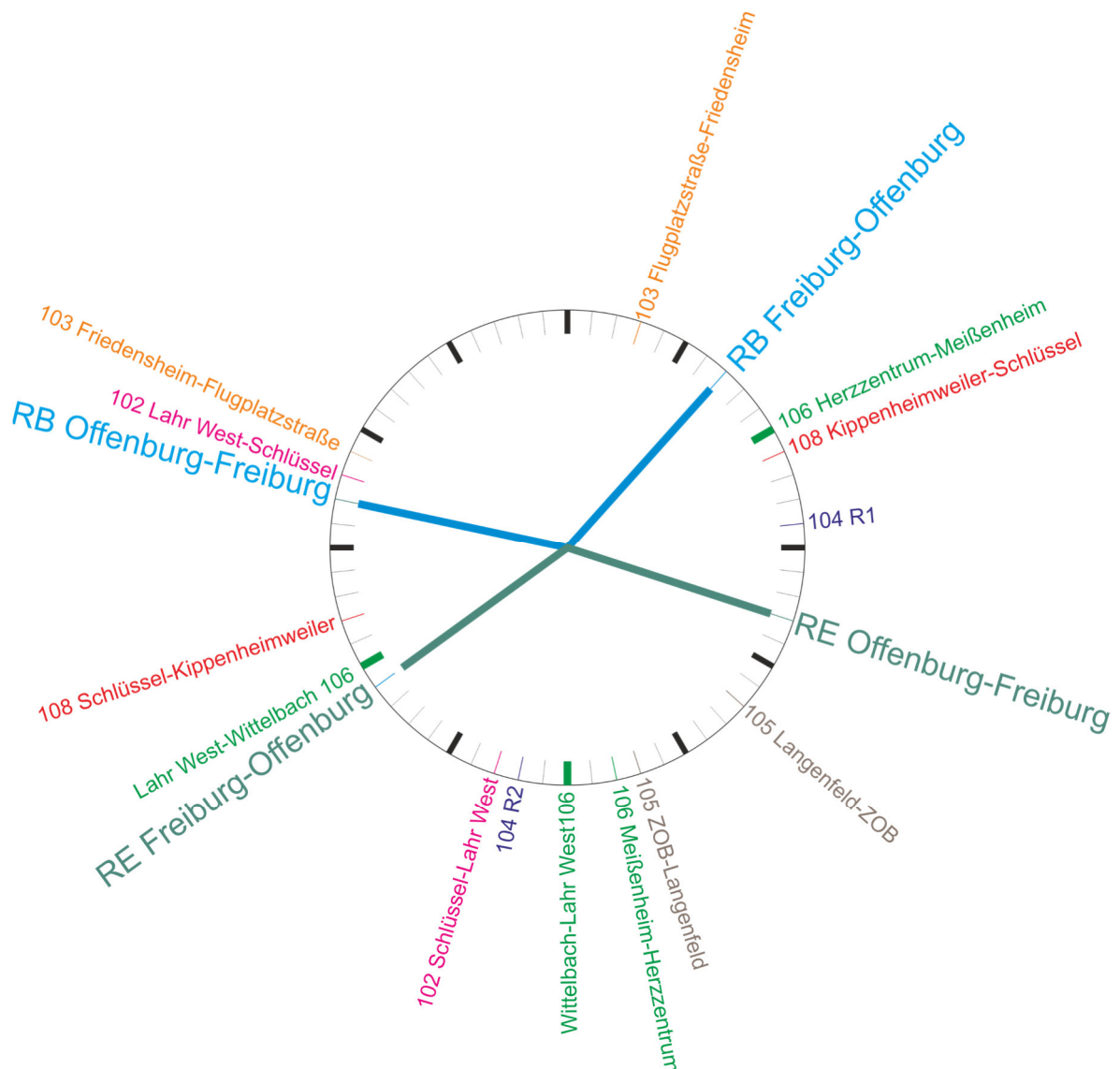
Quelle: Eigene Auswertung (2019)

Verknüpfungspunkte

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte in der Stadt Lahr liegen im Westen (Bahnhof Lahr) und östlich des Stadtzentrums (Haltestelle Schlüssel). Beide Haltestellen bieten systemische Umstiege zwischen dem städtischen und regionalen Linienverkehr. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten folgen an beiden Haltestellen nicht einer strengen Fahrplangestaltung im Rendezvous-Prinzip. Dieses Fahrplankonzept sieht einen Halt aller Linien zu der exakt gleichen Zeit vor, damit ein Umstieg unter den Linien erfolgen kann. Rendezvous-Fahrpläne werden häufig in Nachtverkehren realisiert, um den Umstieg zu sichern, oder in Klein- und Mittelstädten, um auch hier trotz größerer Taktfolgen einen komfortablen Umstieg zu gewährleisten. Das Potenzial einer zentralen Haltestelle zum Umstieg ist bei beiden Haltestellen heute nicht voll ausgeschöpft. Am Bahnhof/ ZOB werden die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des regionalen Zugverkehrs heute nicht systematisch bedient. Um eine attraktive Umsteigezeit von zehn Minuten zu erreichen, gibt es heute eine Ankunft aus der Innenstadt mit der Linie 103 (Erreichbarkeit Zug Richtung Offenburg zur Minute '07). Das Umsteigen aus den Zügen des Regionalverkehrs in die Innenstadt ist ebenfalls nicht systematisch verbunden. Bei Ankunft aus Offenburg zur Minute '47 fährt der nächste Bus in Richtung Innenstadt offiziell zur Minute '48 und

zur Minute '03. Damit besteht ein Fahrtangebot erst 16 Minuten nach Ankunft. Dadurch fällt die Wartezeit höher aus als die veröffentlichte Fahrzeit bis zur Haltestelle Schlüssel.

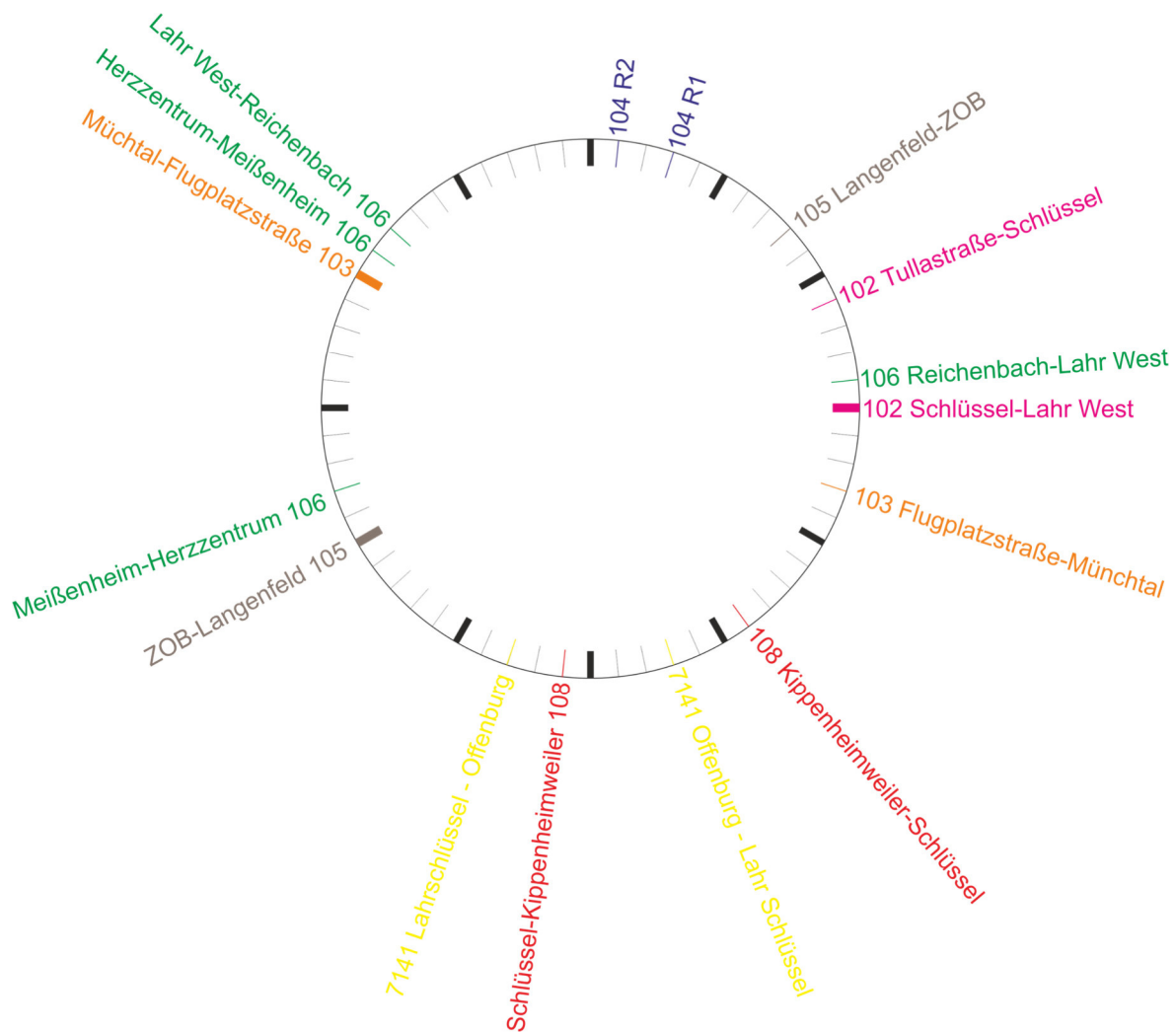
Abbildung 53: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Bahnhof/ ZOB



Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: Fahrpläne SWEG 2019

An der Haltestelle Schlüssel bietet sich ein ähnliches Bild. Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind innerhalb einer Linie systematisiert, aber nicht zwischen den Linien, so dass im aktuellen Fahrplan Umstiege zwischen den Linien überwiegend zufällig erscheinen. Betroffen sind davon neben den Stadtlinien auch die Linien 106 und 7141 mit Zielen in der Region.

Abbildung 54: Abfahrtszeiten Haltestelle Lahr Schlüssel



Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: Fahrpläne SWEG 2019

3.3.5 Fahrgastinformation

Bahnhöfe und Bushaltestellen

Die Haltestellen sind der „erste“ Kontakt, der Zugang zum System des öffentlichen Linienverkehrs. Zentrale Bezugspunkte für Einheimische sowie für Gäste in Lahr sind die Haltestellen Bahnhof/ ZOB und die Haltestellen in der Innenstadt, dort neben der Haltestelle Schlüssel die Haltestellen Urteilsplatz, Rathausplatz und andere. Alle Haltestellen mit hohem Fahrgaststrom sind mit fest ausgehängten Informationen bestückt. Meist gehen die Aushänge über die Grundausrüstung des Fahrplans hinaus. Vereinzelt auch in den Stadtteilen, wie z. B. an der Haltestelle Müchtal Mitte, hängen in den Schaukästen ein Liniennetzplan, Informationen zum Anruf-Sammel-Taxi und dem Angebot der Freizeitverkehre.

Der Bahnhof in Lahr ist zusammen mit dem ZOB zuletzt zur Landesgartenschau 2018 modernisiert worden. Die Haltestelle Bahnhof/ ZOB bietet ein modernes und ansprechendes Erscheinungsbild.

Die Orientierung zwischen beiden Haltestellen gelingt einfach. Zwischen den beiden Haltestellenbereichen steht eine dynamische Fahrgastinformationstafel. Diese Tafel informiert Reisende je nach Ziel über die Abfahrtszeiten der Stadtbusse (aus Richtung Gleise kommend), oder über die Zugfahrten (vom ZOB kommend). Umfassende Informationen bieten auch großflächige Schaukästen am ZOB und statische Fahrpläne an den einzelnen Abfahrtspositionen des ZOB. Am ZOB werden auch Informationen über weitere Mobilitätsangebote (z. B. Leihradsystem nextbike) bereitgestellt.

Abbildung 55: Dynamische und statische Fahrgastinformation am Bahnhof/ ZOB Lahr



Quelle: Planersocietät

Die dynamische Fahrgastinformation zeigt zum Zeitpunkt der Erhebung nur Soll-Abfahrtszeiten der Stadtbusse an, darüber hinaus ist der Regionalbus 7141 mit den Einzelfahrten, die den Bahnhof bedienen, nicht in das Hintergrundsystem der Anzeige eingepflegt.

Dynamische Anzeigen befinden sich über die Haltestelle Bahnhof/ ZOB hinaus derzeit nicht im Stadtgebiet Lahr. Hierdurch können Fahrgäste nicht kurzfristig über Änderungen im Betriebsablauf oder Störungen informiert werden. Die Stadtverwaltung hat für das Jahr 2020 das Errichten weiterer Displays geplant.

Fahrzeuge

Auf der Rheintalbahn werden im regulären Linienverkehr moderne barrierefreie Doppelstocktriebzüge der Deutschen Bahn eingesetzt. Diese haben eine dynamische Zielanzeige an Triebfahrzeugkopf und Elektrolokomotive und an den Seiten mit Fahrgastzustiegen. Auf den Bahnsteigen am Bahnhof Lahr hängen dynamische Fahrgastinformationen und gedruckte Abfahrts- wie Ankunftspläne. Die Abfahrtssteige sind mit Lautsprechern ausgerüstet, die Fahrgäste mittels ansagen informieren können.

Alle Fahrzeuge im Busverkehr verfügen über eine dynamische Zielbeschilderung an der Fahrzeugfront und an der Seite des Fahrgastzusteigs. Im Fahrzeug besteht eine akustische und optische Haltestelleninformation. Diese umfasst bei der optischen Information mindestens die nächste Haltestelle. Die akustische Haltestellenansage erfolgt durch Bandansagen. Während der Fahrgasterhebung und Befragung hat sich gezeigt, dass diese bei vereinzelt Fahrzeugen defekt oder zu leise waren.

Die SWEG erbringt für den Stadtbus Lahr alle Fahrten in Eigenleistung, ohne auf Subunternehmer zurückgreifen zu müssen. Dadurch besteht die Chance, ein einheitliches Erscheinungsbild der Busse zu ermöglichen. Zur leichteren Wiedererkennung oder einfachen Beschreibung für Gäste, welcher Bus wohin fährt, können einheitliche Lackierungen der Fahrzeuge hilfreich sein. Als landeseigenes Unternehmen setzt die SWEG bei Ihren Fahrzeugen zum Teil schon das aktuelle Landesdesign um. Dadurch kann ein Zusammenhang innerhalb des Systems ÖPNV zwischen Bus und Bahn den Nutzern leichter vermittelt werden. Die Funktion und Leistung eines Verkehrs-/oder Tarifverbunds lassen sich so gut vermitteln. Besonders bei einem Umstieg am Bahnhof kann durch die einheitliche Lackierung verdeutlicht werden, dass der ÖPNV als System funktioniert und Wegeketten sich zum Beispiel auch noch in Offenburg oder Freiburg (Breisgau) mit der gleichen Fahrkarte fortsetzen lassen. Heute ist die Lackierung des Fuhrparks der SWEG, mit dem die Stadtbuslinien bedient werden, heterogen. Neben den Fahrzeugen im Landesdesign fahren Fahrzeuge im Firmendesign der SWEG und im Design des Lahrbusse. Das letztgenannte Design hätte das Potenzial, eine eigene Marke in Lahr zu etablieren oder als Grundlage für eine Mobilitätsmarke, die alle Mobilitätsformen des Umweltverbundes neu bündelt und kommuniziert. Dabei stehen die beiden Interessen aus Landesdesign und dem Design der Stadt gegeneinander. Beide vereinen Vor- und Nachteile auf sich.

Abbildung 56: Kontrastreiche Frontanzeige



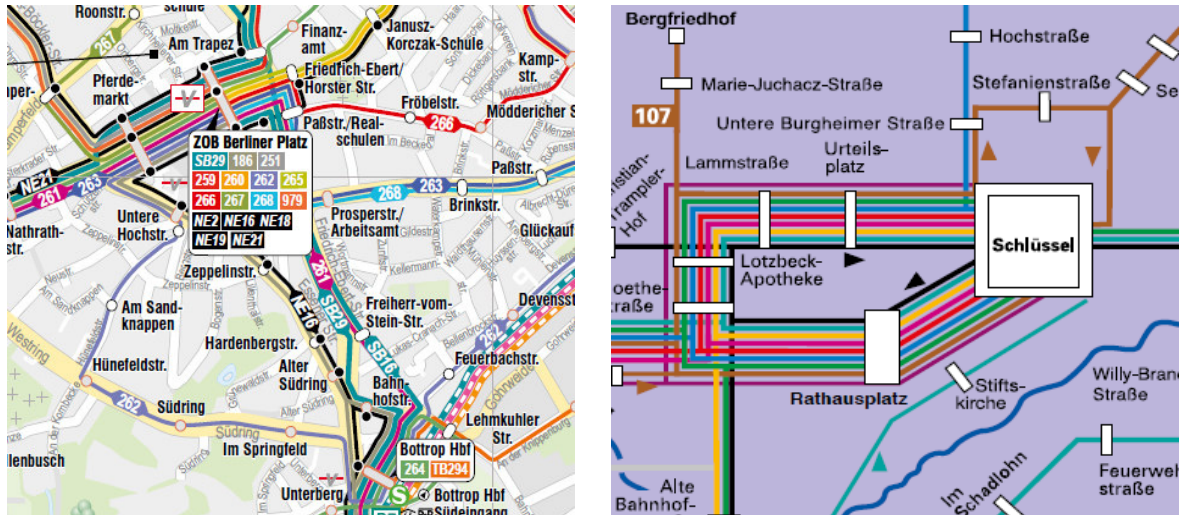
Quelle: Planersocietät

Druckmedien

Wichtigste Informationsquelle für den überwiegenden Teil der Fahrgäste erfolgt über gedruckte Medien. Dazu liegen in Lahr verschiedene Angebote vor. An den Haltestellen hängt ein Abfahrtsplan derjenigen Linie, die die Haltestelle bedient. An großen Haltestellen hängt darüber hinaus ein Liniennetzplan, der die Haltestellenfolge der Linien im Stadtgebiet graphisch darstellt. In Lahr existiert dieser Plan schematisch, was die Orientierung in der Haltestellenfolge vereinfacht, die Orientierung der Lage der Haltestelle im Stadtgebiet aber erschwert. Der hohe Abstraktionsgrad fordert von einem Nutzer einen hohen Grad an Ortskenntnis.

Im Zuge der Digitalisierung sind der Liniennetzplan sowie die Fahrpläne der Buslinien aktuell auf der Homepage des Tarifverbunds Ortenau abzurufen. Ein gedrucktes Fahrplanbuch mit allen Fahrplänen der Stadt Lahr wird jährlich ausgegeben und an alle Haushalte verteilt sowie in den Bussen ausgelegt.

Abbildung 57: Vergleich Liniennetzpläne: Bottrop (links) und Lahr (rechts)



Quelle: vrr 2019 (links); Stadt Lahr 2019 (rechts)

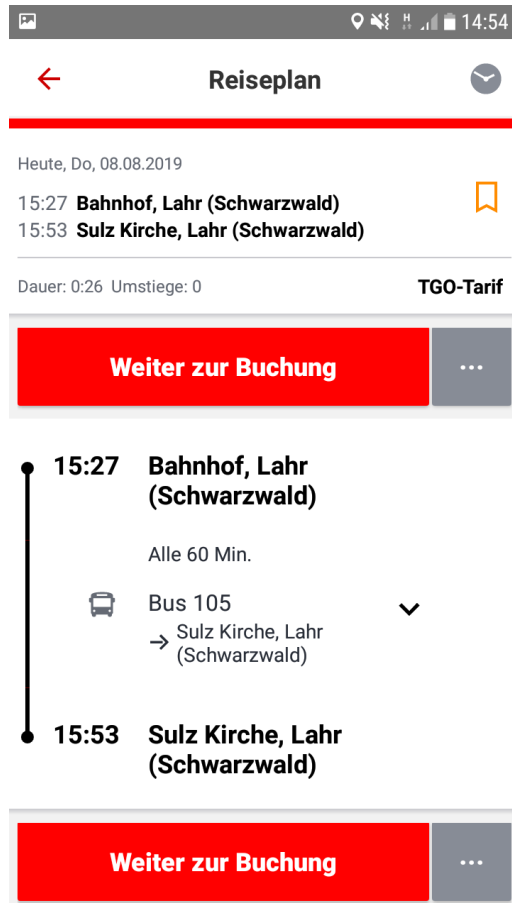
Digitale Information

Bei der Informationsvermittlung und Aufbereitung von ÖPNV-Inhalten bietet die Digitalisierung ein großes Potenzial. Fahrplanauskünfte können für den Kunden in einer leichteren Form und verständlicher digital aufbereitet werden, als es bisher über Fahrpläne in gedruckter Form erfolgt ist. Die gezielte Abfrage über Start- und Zielhaltestelle unter der Angabe des Fahrtdatums reduziert das fehlerbehaftete Lesen von Fahrplantabellen mit Fahrteinschränkungen (z. B. „verkehrt nur an Schultagen in BW“) oder Saisonverkehr (z. B. „verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen von 1.5. bis zum 3.10.“). Um diese Einstiegshürde bei der Nutzung des ÖPNV zu minimieren, greift der TGO auf seiner Homepage auf das landesweite Angebot der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) zurück. Über diese kann eine gezielte Abfrage zu einer Start- und Zielhaltestelle getätigt werden. Neben dem Angebot der Elektronischen Fahrplanauskunft bewirbt der TGO ein weiteres landesweites Angebot im Bereich der ÖPNV-Digitalisierung. Mit der App „Bus&Bahn“ bereitet das Programm für Smartphones und Tablets Informationen über ÖV-Verbindungen in ganz Baden-Württemberg auf.

Auf Grundlage der landesweiten Datendrehscheibe und der Echtzeitdaten vom Fahrzeug bietet die Südwestbus GmbH über eine eigene Smartphone-App Informationen über die Fahrten der Linie 7141 an. Mit der App DB Busradar Südwestbus kann eine Fahrt in der App verfolgt werden. Dabei kann sich der Nutzer Echtzeitdaten von der Fahrt und einen groben Fahrtverlauf anzeigen lassen. Über diese App hinaus bietet die App DB-Navigator des Bahn-Konzerns die Möglichkeit, gültige Fahrscheine für den TGO zu erwerben. Durch diese Möglichkeit des digitalen Fahrscheinerwerbs entfallen Restriktionen infolge von Öffnungszeiten. Auch die Suche nach Verkaufsstellen entfällt.

Für Gäste und Gelegenheitsnutzer steigt die Sicherheit, einen gültigen Fahrschein erworben zu haben. Besonders für Gäste, die in verschiedenen Verbänden unterwegs sind, erübrigt sich die Frage, ob erworbene Fahrschein bereits entwertet sind oder noch entwertet werden müssen.

Abbildung 58: App DB Navigator



Quelle: DB Navigator

Abbildung 59: Busradar von Südwestbus



3.3.6 Tarif und Vertrieb

Tarifsystem

Die Stadt Lahr ist Mitglied im Aufsichtsratsgremium der Tarifverbunds Ortenau GmbH (TGO), die in Kooperation mit den aktiven Verkehrsunternehmen eine einheitliche Tarifstruktur (Verbundtarif) organisiert. Der Fahrpreis innerhalb des Tarifverbunds bestimmt sich zuerst nach der Anzahl der durchfahrenen Zonen. Danach werden die Zonen zusammengefasst: Jeweils ein bestimmter Preis für 1–3 durchfahrene Zonen, für 4–5 durchfahrene Zonen, für 6 und mehr durchfahrene Zonen. Die Stadt Lahr liegt in der Zone 60. Für Fahrten innerhalb dieser Zone gilt die Preisstufe 1, mit der alle Ziele in der Stadt Lahr zum gleichen Preis erreicht werden. Die Nutzung des Anruf-Sammel-Taxis unterliegt einer eigenen Tarifordnung. Diese orientiert sich an der Zoneneinteilung des TGO. Es können nur Einzelfahrten abgerechnet werden. Es gibt jeweils einen vollen und einen reduzierten Preis (für Kinder und TGO-Zeitkarteninhaber), die höher ausfallen als die Fahrpreise des TGO für die

jeweilige Fahrtbeziehung. Dieser höhere Fahrpreis begründet sich mit einem Komfortzuschlag, den die TGO festgelegt hat. Fahrgäste mit einem Schwerbehindertenausweis zahlen eine Pauschale, die sich unter dem günstigsten ermäßigten Einzelfahrschein befindet.

Tabelle 20: Preisstufen für relevante Strecken ab Lahr Innenstadt im regulären Busverkehr

Verbindungen nach ...	Zonen	Einzelfahrschein	Monatskarte
Stadt Lahr mit allen Stadtteilen	1	2,65 €	50,20 €
Friesenheim	2	2,65 €	50,20 €
Seelbach (Schuttertal)	3	2,65 €	50,20 €
Ringsheim	3	2,65 €	50,20 €
Offenburg	4	4,55 €	67,50 €
Kehl	>6	6,45 €	84,70 €

Quelle: TGO (2019) – Stand: 01.08.2019

Obwohl die TGO Zonen ausweist, werden zur Ermittlung des Fahrpreises Zonen wie oben beschrieben zusammengefasst. Auffällig ist die Zusammenfassung der Zonen 1 bis 3. So fallen Fahrten im Stadtgebiet Lahr auf kurzer Distanz verhältnismäßig teuer aus. Die Fahrt in den Stadtteil Sulz schlägt mit dem gleichen Betrag zu Buche, wie die Fahrt mit der Regionalbahn von Lahr Bahnhof nach Ringsheim (vgl. Tabelle 20). Damit wird die regionale Bedeutung auch innerhalb der Tarifgestaltung deutlich.

Es besteht ein umfangreiches Fahrkartensortiment für gelegentliche und regelmäßige Nutzer. Für Fahrgäste, die das Bahn- und Busangebot in Einzelfällen nutzen, stehen Einzelfahrkarten sowie vergünstigte Mehrfahrtenkarten zur Verfügung. Für regelmäßige Nutzer werden personengebundene und übertragbare Zeitfahrkarten angeboten. Diese unterscheiden sich zusätzlich nach Altersgruppen. Ab der Preisstufe (Zone) 3 gelten alle Zeitkarten als Netzkarte und berechtigen somit zur Fahrt im gesamten Bedienungsgebiet der TGO. Als Zeitkartennutzer kann für Einzelfahrten ein 1. Klasse-Ticket für den Regionalverkehr gelöst werden. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gelten alle Zeitkarten im gesamten Bedienungsgebiet des TGO und berechtigen auch zu Fahrten mit der Linie D nach Straßburg. An Wochenend- und Feiertagen gilt darüber hinaus die Mitnahmeregelung. Einen weiteren Erwachsenen und zwei (oder alle eigenen) Kinder kann ein Besitzer einer Zeitkarte zusätzlich mitnehmen.

Tabelle 21: Übersicht der Fahrscheine innerhalb des Tarifverbunds Ortenau

Gelegenheitsnutzer	Regelmäßige Nutzer	Gruppenspezifische Angebote
Einzelfahrkarte/ - Kind	Wochenkarte	JOB-Ticket
Ortenaukarte/ - mini	Monatskarte	JOB-Ticket BW
Punktekarte	Europass-Monatskarte	Senioren-ABO
Wochenkarte	Jahreskarte	Schüler-Monatskarte
Europass 24h/ - +FDS	Badisch 24	Semesterticket
Europass Family/ - +FDS		Fanta 5
Neubürgerticket		

Quelle: Tarifverbund Ortenau (2019)

Die allgemeinen Zeitfahrkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarte) werden durch gruppenspezifische Angebote ergänzt. Um diese Angebote zu nutzen, müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein wie zum Beispiel das Rentenalter erreicht zu haben.

Zusätzlich bietet der Tarifverbund Ortenau besondere Fahrkarten für Freizeitaktivitäten und in Kooperation mit weiteren Verkehrsverbänden für Touristen an. In Kooperation mit dem Europa-Park Rust gibt es eine kombinierte Fahrkarte und Eintrittskarte für den Besuch des Europa-Parks. Diese umfasst Hin- und Rückfahrt sowie den Eintrittspreis. Die Fahrkarte kann differenzieren zwischen Kind, Erwachsenen und Familie und zwischen einem Nahbereich und der Netzkarte. Aus der Stadt Lahr zahlen zwei Eltern mit zwei Kindern (4–11 Jahre) für dieses Angebot 183,50 Euro. Die Konusgästekarte ist ein Produkt von mehreren Verbänden und der Schwarzwald Tourismus GmbH. Jeder Gast im Schwarzwald erhält für die Dauer seines Aufenthalts eine Fahrtberechtigung für Bus und Bahn (Nahverkehr).

Fahrtwünsche nach Freiburg (Breisgau) oder Karlsruhe gehen über die Grenzen des Tarifverbunds Ortenau hinaus und bedürfen somit zusätzlicher oder anderer Tickets. Bis zur kürzlich erfolgten Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs, der es erleichtern soll, Fahrten im Regionalverkehr über Verbundsgrenzen zu tätigen, mussten bei solchen Fahrtrelationen Anschluss-Tickets oder reguläre Fahrkarten des Nachbarverbunds gelöst werden. Der Tarifverbund Ortenau bietet zu allen Nachbarverbänden Übergangskarten an. Darüber hinaus bietet der TGO z. B. für Pendler und Schüler im „Grenzbereich“ spezielle Übergangs-Monatskarten an. Mit dem Produkt „badisch24“ geht der TGO eine Kooperation mit weiteren benachbarten Verbänden ein und bietet mit einer einzelnen Fahrkarte dem Fahrgast die Möglichkeit, mehrere Verbände nutzen zu können. Für den Nutzer erhöht sich bei Fahrtwünschen über Verbundsgrenzen hinaus das zu überblickende Angebot an Fahrkarten und somit die Komplexität zum Kauf eines tariflich ausreichenden, gültigen Fahrscheins.

Vertriebskanäle

Der Fahrkartenverkauf erfolgt überwiegend in den Bussen. Grundsätzlich ist dort auch der Erwerb von Monatskarten und weiterer Zeitfahrkarten möglich. Darüber hinaus unterhalten die Bahn und SWEG an Bahnhöfen Fahrkartenautomaten zum Fahrscheinverkauf. Die Bahn unterhält am Bahnhof Lahr ein Reisezentrum mit schalterbasiertem Fahrkartenverkauf.

Der Tarifverbund Ortenau beschreibt auf seiner Internetseite drei Vorverkaufsstellen in Lahr:

- DB Reiszentrum im Bahnhof: Verkauf des vollen Fahrscheinsortiments des TGO ohne Annahme von Schulberechtigungsscheinen
- BürgerBüro im Rathaus: Eingeschränktes Fahrkartensortiment. Annahme von Schulberechtigungsscheinen
- Betriebshof der SWEG in der Rheinstraße: Verkauf des vollen Fahrkartensortiments und Annahme von Schulberechtigungsscheinen

Die SWEG führt auf ihrer Homepage zusätzlich die Verkaufsstellen:

- Lahr Reichenbach: Elektrogeschäft Billian; Reichenbacher Hauptstraße
- Lahr Sulz: Meier Fruchtsaft und Getränke; Weingartenstraße

Die Stadt Lahr führt auf ihrer Homepage abweichend noch die Vorverkaufsstellen:

- Lahr Reichenbach: Apotheke am Geroldseck; Reichenbacher Hauptstraße
- Lahr Kuhbach: Toto-Lotto-Geschäft Kuhbach; Kuhbacher Hauptstraße
- Lahr Hugsweier: Privatadresse; Hugsweier Hauptstraße

Vorverkaufsstellen sind somit nicht in allen Stadtteilen zu finden und nicht immer offensichtlich als solche zu erkennen. Beratung und Information konzentrieren sich auf die Verkaufssituation im Bus zwischen Fahrer und Fahrgast beim Einstieg.

3.3.7 Fahrzeuge und Infrastruktur

Bahnhöfe und Haltestellen

Der Bahnhof von Lahr ist zur Landesgartenschau im Jahr 2018 in Teilen modernisiert worden. Gleise und Bahnhofsgebäude sind barrierefrei zu erreichen. Im Bahnhofsgebäude betreibt die Bahn ein Reisezentrum, das von Montag bis Samstag geöffnet hat. Die Öffnungszeiten sind montags bis freitags von 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr und samstags von 9.00 bis 13.00 Uhr. Für Berufspendler können diese Öffnungszeiten knapp ausfallen.

Im Stadtgebiet von Lahr existieren 105 Bushaltestellen, 94 Haltestellen werden im regelmäßigen Liniendienst durch die Linien des Stadtbusses angefahren. Die Ausrüstung und Pflege der Bushaltestellen ist überwiegend in Verantwortung der Stadt. Mit über 30.000 Einwohnern ist die Stadt grundsätzlich der Straßenbaulastträger von Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen entlang der Orts-

durchfahrten. In den Stadtteilen und der Kernstadt existieren bereits hochwertige Haltestellenanlagen, häufig mit Ausstattungselementen, die über die Grundausrüstung hinausgehen, z. B. einem Witterungsschutz (vgl. Abbildung 60 Münchtal Mitte). Zum Zeitpunkt der Erhebung sind neben den Haltestellen mit vielen Fahrgästen wie dem Bahnhof/ ZOB (vgl. Abbildung 60) auch in den Stadtteilen bereits Haltestellen barrierefrei ausgebaut (vgl. Abbildung 60 Friedensheim). Die Haltestelle Schlüssel bietet als zentrale Umstiegshaltestelle in der Kernstadt noch keinen barrierefreien Ausbaustandard. In der Bürgerbeteiligung wird angemerkt, dass das Umfeld der Haltestelle Schlüssel nicht einladend wirkt und der Aufenthalt unkomfortabel sei (vgl. Kapitel 2.5). Zur Verbesserung des Aufenthalts und Umfeld wird die Installation eines öffentlichen WC angeregt.

Abbildung 60: Beispiele für Bushaltestellen



Schlüssel



Münchtal Mitte



Friedensheim



Bahnhof/ ZOB

Quelle: Planersocietät

Die Stadt Lahr kommt heute schon ihren gesetzlichen Verpflichtungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet nach. Wie das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (zuletzt geändert am 21.12.2019) fordert, soll der Nahverkehrsplan die Belange der Menschen mit sensorischen Einschränkungen berücksichtigen und eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs bis zum 1. Januar 2022 erreichen (vgl. PBefG 2019 §8 Abs.3). Der Begriff der Barrierefreiheit wird dabei nicht alleine auf den Ausbau der Haltestellenanlagen beschränkt. Die physische Erreichbarkeit des Systems ÖPNV wird aber als wesentlicher Auftrag aus dem Gesetztext verstanden. In Lahr sind bereits elf Haltestellen nach aktuellem Stand der Technik barrierefrei ausgebaut (vgl. Tabelle 22). Zum Zeitpunkt der Erhebung befinden sich weitere acht Haltestellen in der Planung für einen barrierefreien Ausbau.

Tabelle 22: Übersicht Ausbaustand barrierefreier Haltestellen im Stadtgebiet Lahr

Bereits barrierefrei	In Planung
Zalando	Kanadaring (2021)
Einsteinallee	IHK (2020)
Ersteiner Straße	Roonstraße (2020)
Bahnhof/ ZOB	Seminarstraße (2020)
Fachmarktzentrum	Clara-Schumann-Gymnasium (2020)
Friedensheim	Reichenbach-West (2020)
Neuwerkhof	Reichenbach-Krone (2019)
Christian-Trampler-Hof	Reichenbach-Ost (2020)
Bergfriedhof	Lammstraße (2020)
Urteilsplatz	Vogesenstraße (2020)
Hochstraße	Lahr West (Südseite) (2020)
Burgheimer Kirche (Ostseite)	Hochschule für Polizei (2021)
	Leopoldstraße (2021)
	AOK-Geschäftsstelle (2021)
	Ludwigstraße (2021)
	Dreyspringstraße (2021)
	Willy-Brandt-Straße (2021)

Quelle: Stadt Lahr 2019

Fahrzeuge

Eisenbahnverkehr

Auf der Rheintalbahn wird der Regionalverkehr aktuell von der Deutschen Bahn betrieben. Der Verkehrsvertrag für die Rheintalstrecke läuft im Juni 2020 aus und wird ab dann zu neuen Konditionen weiterhin von der DB Regio betrieben. Der neue Verkehrsvertrag gilt für 12,5 Jahre. Ab Juni 2020 verkehren dann Doppelstock-Elektrotriebwagen zwischen Karlsruhe – Offenburg – Basel vom Typ „Desiro HC“ und Single-Deck-Elektrotriebwagen vom Typ „Mireo“ als Regionalbahn auf der Strecke Offenburg – Freiburg (Breisgau) – Basel/ Neuenburg. Die neu eingesetzten Züge erfüllen umfangreiche Kundenbedürfnisse und werden in den Farben des Landesdesigns verkehren (vgl. VM Baden-Württemberg 2019).

Busverkehr

Im Busverkehr werden Fahrzeuge der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG eingesetzt. Die SWEG erneuert ihren Fuhrpark kontinuierlich und setzt überwiegend moderne, verbrauchsarme Fahrzeuge ein. Alle Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (Niederflurfahrzeug, Klapprampe, Rollstuhlplatz mit Haltewunschtafel). In jedem Fahrzeug kann ein Rollstuhlfahrer sicher befördert werden. Als besonderen Komfort bietet die SWEG ihren Fahrgästen W-LAN in ihren Fahrzeugen zur kostenfreien Nutzung des Internets.

Die Stadt Lahr beauftragt zusammen mit den Gemeinden Schuttertal, Seelbach, Friesenheim, Meißenheim, Schwanau, Kippenheim und Mahlberg ein Anruf-Sammel-Taxi. Dieses wird durch die Taxiunternehmer betrieben. Für den Betrieb ergeben sich dadurch Vorlaufzeiten von 30 Minuten (in Schuttertal 60 min). Eingesetzt werden nach Bedarf Pkw oder Kleinbusse (8-Sitzer).

Alternative Antriebe

Die SWEG betreibt auf dem Betriebshof in Lahr seit dem Frühjahr 2018 einen rein elektrisch angetriebenen Solobus in der Standard-12-Meter Ausführung von Solaris. Das Fahrzeug bietet den aktuellen Komfort wie vergleichbare dieseldetriebene Busse und fasst eine Kapazität von 70 Fahrgästen. Dabei hat sich laut SWEG die Herstellerangabe der Reichweite von 150 bis 200 km je nach Witterung und Einsatzort bestätigt. Mit dieser Kilometerleistung kann der Einsatz der aktuellen Busflotte mit Verbrennungsmotor noch nicht kompensiert werden. Die Reichweite eines aktuellen Busses mit Verbrennungsmotor liegt bei 750 km. Im Einsatz befinden sich die Busse heute mit einer täglichen Fahrleistung von ca. 300 km. Würde diese Leistung durch elektrisch betriebene Busse erbracht werden müssen, müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden.

Abbildung 61: W-LAN im Fahrzeug



Quelle: Stadt Lahr

Abbildung 62: Rein elektrisch betriebener Bus der SWEG



Quelle: Planersocietät

Autonomer Fahrbetrieb (Bus)

Mit dem Kleinbus EZ 10 des französischen Herstellers EasyMile hat die SWEG während der Landesgartenschau Lahr 2018 den autonomen Fahrbetrieb erfolgreich getestet. Mehr als 4.000 Fahrgäste wurden befördert. Die Teststrecke war rund einen Kilometer lang und führte auf öffentlichen Straßen rund um das Gelände der Landesgartenschau. Es wurden die Haltestellen Kanadaring und Bürgerpark/ LGS bedient. Der Kleinbus wird nicht mehr durch einen Menschen gesteuert. Während der Testphase ist lediglich Begleitpersonal mitgefahren, um im Notfall eingreifen zu können. Das Fahrzeug hat kein Lenkrad, Gaspedal oder weitere manuelle Steuerungselemente. Der Kleinbus bietet für sechs

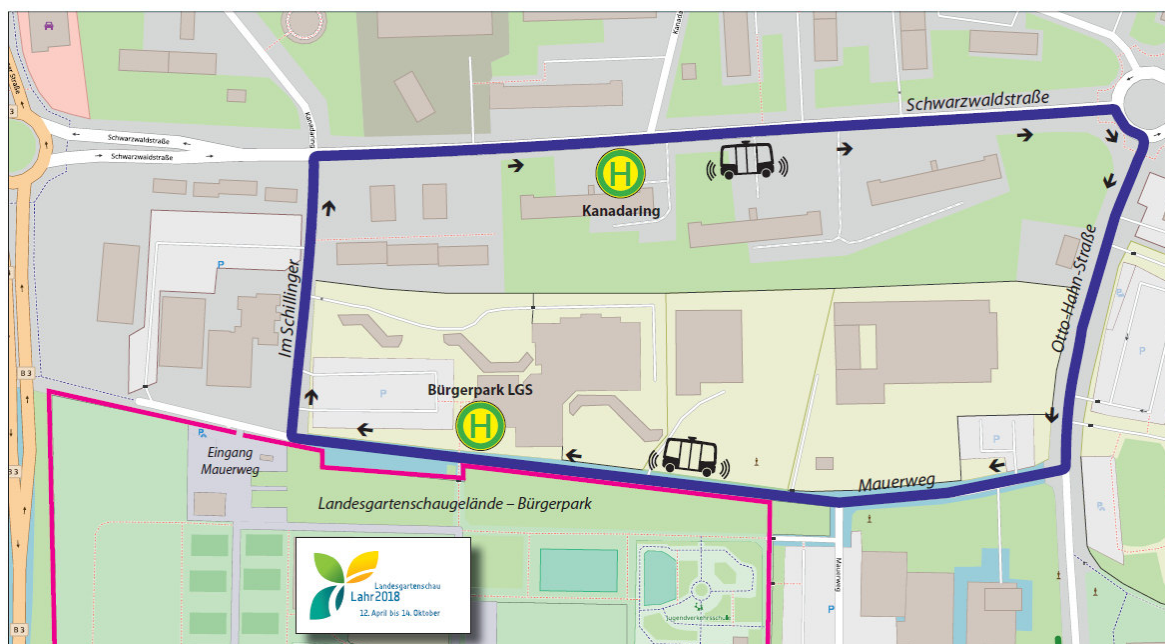
Fahrgäste Sitzplätze und erreicht eine Geschwindigkeit von maximal 15 km/h. Dies war der erste Test eines autonomen Busses in Baden-Württemberg im öffentlichen Straßenraum. Aus dem Test zieht die SWEG eine grundsätzlich positive Bilanz: Es konnte wertvolles Wissen aus dem Betrieb für nötige zukünftige technische Entwicklungen gezogen werden. Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Einsatz im regulären Liniendienst sind nach Einschätzung der SWEG höhere Fahrtgeschwindigkeiten und die Möglichkeit, mehr Fahrgäste zu transportieren.

Abbildung 63: Kleinbus EZ10 EasyMile im Einsatz bei der SWEG



Quelle: SWEG 2018

Abbildung 64: Fahrtweg autonomer Kleinbus zur Landesgartenschau 2018



Quelle: SWEG 2018

3.3.8 Transparenz und intuitive Nutzung

Der öffentliche Personennahverkehr soll weitere Einwohner, Pendler und Gäste für eine regelmäßige Nutzung gewinnen. Dies gilt besonders für die Stadt Lahr als Stadt mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung. Ein Mehr an Einwohnern soll nicht zu einem Mehr an motorisiertem Individualverkehr führen. Um neue Kunden zu gewinnen – was genau so wichtig ist, wie Bestandskunden die Nutzung weiter zu erleichtern – ist die Weiterentwicklung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs hin zu mehr Transparenz und einer intuitiveren Nutzung erforderlich. Die intuitive Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist vor allem abhängig von den Bereichen Bedienungsangebot und Tarifsystem.

Bedienungsangebote

Die Linie 108 (Lahr, Schlüssel – Lahr-Kippenheimweiler, Linde) ist das beste Beispiel für ein transparentes und damit leicht verständliches Busangebot. Die Linie hat einen Linienweg für Hin- und Rückweg. Lediglich wenige Haltestellen im Stadtzentrum können aufgrund von Einbahnstraßen nur in eine Fahrtrichtung bedient werden. Dies gilt allerdings für alle Buslinien in der Stadt Lahr. Zudem erfolgt das komplette Bedienungsangebot, bis auf die erste Fahrt morgens, in einem klaren Takt. Einzelne Fahrten variieren daher auch nicht an Schul- und Ferientagen.

Demgegenüber bestehen größere Defizite bei mehreren Linien, die eine Priorität für den städtischen Busverkehr in Lahr haben (vgl. Tabelle 23). Hier haben auch die regional bedeutsamen Buslinien 106 (Schweighausen – Lahr – Altenheim) und 7141 (Lahr – Offenburg) Defizite bei allen vier Kriterien. Hinzu kommen die Linien 101 (Lahr, Stadtzentrum – Lahr, Bahnhof), 102 (Lahr, Schlüssel – Lahr, West), 104 (Ringverkehr Lahr – Friesenheim) und 105 (Lahr, Bahnhof – Lahr, Sulz/ Langenhard) mit Defiziten bei drei von vier Kriterien.

Tabelle 23: Zusammenfassung Transparenz im Busnetz

Kriterien	Linien mit Priorität für den Stadtverkehr Lahr									Weitere Linien mit Haltestellen in Lahr				
	101	102	103	104	105	106	107	108	7141	100	109	111	113	114
Es gibt mehrere Linienwege auch in den Ferien	■	■		■	■	■	■		■		■	■	■	■
Haltestellen werden nur in eine Richtung bedient ¹	■	■	■	■	■	■	■		■		■	■	■	■
Es besteht überwiegend kein Taktfahrplan	■					■			■	■ ²		■	■	■
Dieselbe Fahrt variiert an Schul- und Ferientagen		■		■	■	■			■		■	■	■	■

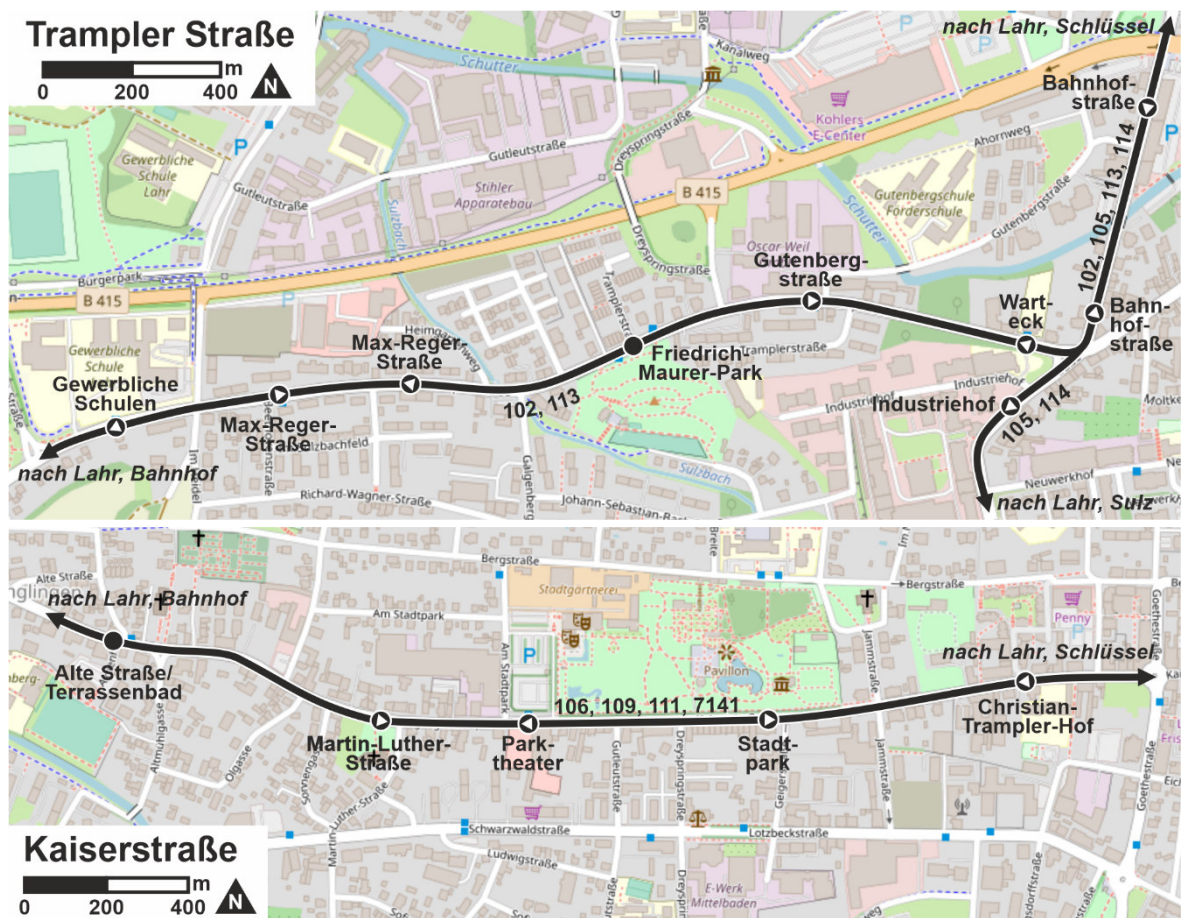
Die zusammenfassende Auswertung gewichtet sich die einzelnen Einschränkungen bei den Buslinien. Die Auswirkungen können daher je nach Linie unterschiedlich stark ausgeprägt sein.

¹ ohne Stadtzentrum, was alle Buslinien betrifft ² nicht erforderlich, da nur Berufsverkehr

Quelle: Fahrplan 2019

Das Ziel, alle Haltestellen in beide Fahrtrichtungen zu bedienen, lässt sich vor Ort nicht immer umsetzen. Dies gilt vor allem, wenn vermehrt Einbahnstraßen genutzt werden müssen (zum Beispiel Lahr Stadtzentrum) oder an der Endhaltestelle keine Wendemöglichkeit besteht. Hier erfolgt das Wenden dann durch eine Blockumfahrung über mehrere Straßen, bei denen die Haltestellen dann nur in eine Richtung bedient werden (zum Beispiel Linie 102 Dinglingen West und Linie 103 Süd-stadt). Auf zwei Streckenabschnitten erfolgt allerdings die Bedienung in beide Richtungen auf derselben Straße. Dennoch werden hier je nach Fahrtrichtung unterschiedliche Haltestellen bedient (Kaiserstraße/ Dinglinger Hauptstraße: Linien 106, 109, 111, 7141 und Tramplerstraße: Linie 102 und 113). Erschwerend für die Transparenz wird dies nicht im Liniennetzplan dargestellt.

Abbildung 65: Richtungsbedienung auf der Kaiserstraße und Trampler Straße



Quelle: Fahrplan 2019

Tarifsystem

Einnahmen durch ein Tarifsystem sind eine wichtige Einnahmequelle für den öffentlichen Personennahverkehr, um einen Teil des Defizits auszugleichen. Das Tarifsystem steht dabei im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (ein Preis pro Fahrt) und möglichst gerecht (Preise nach Entfernungen, Alter, Nutzungshäufigkeit, usw.). Aus diesen beiden Ansprüchen sind in der Vergangenheit Tarifsysteme entstanden, die auf den Aspekt möglichst gerecht aufbauen. Entsprechend komplex und schwer nachvollziehbar sind diese Tarifsysteme. Dies wird zusätzlich erschwert, wenn ein Fahrschein an einem Automaten gekauft werden muss.

Für die Stadt Lahr gilt das Tarifsystem des Tarifverbunds Ortenau (vgl. Kapitel 3.3.6). Auch hier besteht eine umfangreiche Auswahl an Fahrkarten. Diese können teilweise nur zu bestimmten Zeiten und/oder von bestimmten Personengruppen genutzt werden. Dies zeigte sich auch bei der Fahrgastbefragung. Hier konnten die Fahrgäste zwischen 38 unterschiedlichen Fahrkarten wählen (Einzel- bzw. Mehrfahrtenkarten: 19 Varianten, Zeitkarten: 14 Varianten, Weitere: 5 Varianten).

Zusätzlich zur Auswahl an Fahrkarten kommt erschwerend hinzu, dass in Lahr – wie auch meist in ganz Deutschland – der (potenzielle) Fahrgast bereits vor Beginn der Fahrt die richtige bzw. für ihn günstigste Fahrkarte wählen muss. Eine intensivere Beratung durch das Fahrpersonal ist nicht möglich. Es entsteht daher für den (potenziellen) Fahrgast ein zusätzlicher Aufwand durch eine telefonische Beratung oder dem Besuch im Kundenzentrum. Ein Kundenzentrum besteht allerdings in der Stadt Lahr nicht.

Eine wichtige psychologische Komponente kommt dabei auch für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Lahr zum Tragen. Fahrgäste, die sich nicht sicher sind, die richtige Fahrkarte gekauft zu haben, können während der Fahrt weniger gut entspannen (ungewolltes Fahren ohne richtige Fahrkarte und die Gefahr der Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts). Dies wäre eigentlich ein großer Vorteil des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

3.3.9 Potenzialanalyse

Das Fahrgastpotenzial für Bahn und Bus sind die Gelegenheits- und Nichtnutzer. Für eine Potenzialabschätzung werden Relationen mit günstigen Voraussetzungen gezeigt, die ein attraktives Preis-Zeit-Verhältnis aufzeigen.

Innerstädtische Verbindungen

In Lahr kann der ÖPNV heute konkurrenzfähige Fahrzeiten auf der Ost-West-Verbindung zum Kfz-Verkehr bieten. Auf der Relation aus Kuhbach und Reichenbach erzielt der Bus laut Fahrplan heute schon attraktive Reisezeiten bis zur Haltestelle Schlüssel. Um diesen Vorteil zum Bahnhof aufrecht zu erhalten, bräuchte es eine effektive Steuerung des Verkehrs in der Innenstadt. Ebenfalls konkurrenzfähig in Abhängigkeit der Fahrtrichtung sind die Fahrzeiten nach Sulz und Mietersheim. Hier könnte durch einen Eingriff in die Verkehrssteuerung das Verhältnis zu Gunsten des Busverkehrs verbessert werden.

Tabelle 24: Fahrzeitenvergleich zwischen den Stadtteilen in Lahr

	Ortsteile > Schlüssel (Morgens)	Schlüssel > Ortsteile (Abends)	Auto (Google)
Hugsweier Hauptstr. (Linie 104)	22 min	21 min	11 min
Kippenheimweiler Linde (Linie 108)	25 min	26 min	14 min
Kuhbach West (Linie 106)	6 min	4 min	5 min
Langenwinkel Eichholzstr. (Linie 108)	19 min	19 min	10 min
Mietersheim (Linie 102)	16 min	13 min	10 min
Reichenbach Krone (Linie 106)	9 min	9 min	8 min
Sulz Kirche (Linie 105)	17 min	13 min	10 min

Die Fahrzeit mit dem Bus ist im Verhältnis zum PKW (Angaben aus Routenberechnung google): Gut (grün) bei < 25 %; akzeptabel (orange bei 25 %-75 %); unattraktiv (rot) bei > 75 %

Quelle: Eigene Darstellung; Grundlage: Fahrpläne und Fahrtzeiten für Pkw nach Google

Regionale Verbindungen

Im Regionalverkehr kann der TGO aktuell seine attraktive Tarifgestaltung ausspielen. Die Fahrkarten nach Friesenheim und Ringsheim kosten genauso viel wie die Fahrkarten für Fahrten, die innerhalb des Stadtgebiets Lahr bleiben. Für einen standardisierten Monat mit 20 Arbeitstagen kommt die Monatskarte des TGO für die Strecke Lahr Schlüssel – Ringsheim auf einen Kostensatz von 0,08 Euro pro Kilometer. Diesen Vorteil erfahren je nach tatsächlichem Fahrtweg auch weitere Ziele aus Lahr.

Erschließungsqualität

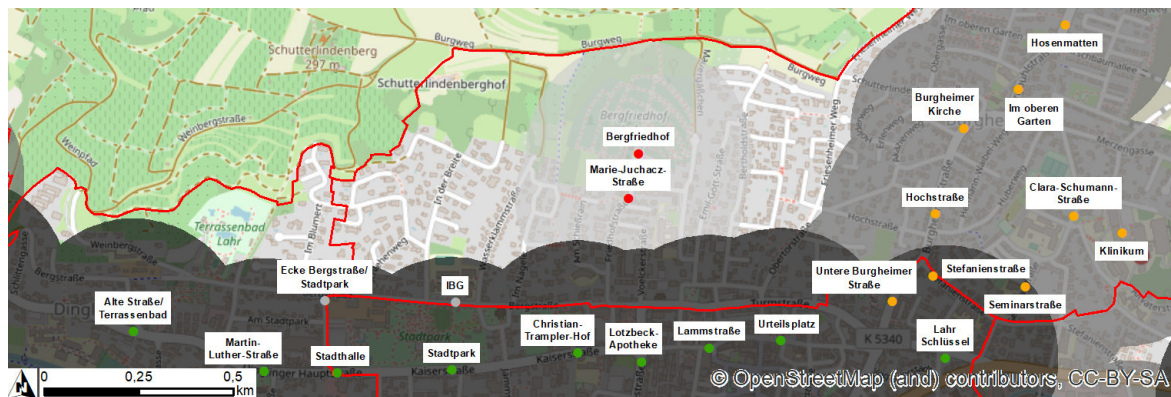
Weitere Potenziale können bei den nicht erschlossenen Siedlungsgebieten liegen. Hier ist allerdings der Mehrwert an Erschließung mit den entstehenden Kosten abzugleichen. Dies gilt besonders, wenn Sprungkosten in Form eines weiteren Umlaufs (Fahrzeug + Personal) entstehen.

Aus den Auswertungen zur Erschließungsqualität (vgl. Kapitel 3.3.4) ergeben sich drei Bereiche, welche für eine Verbesserung der Erschließungsqualität interessant sind. Dies sind Bereiche, in denen mehr als 10 % der Einwohner nicht erschlossen werden (Kategorie kein Angebot) oder wo im Schnitt auch montags bis freitags weniger als eine Abfahrt pro Stunde erfolgt (Kategorie Einzelfahrt). Dies trifft für die Nordstadt, sowie die Stadtteile Reichenbach und Sulz zu.

Lahr-Nordstadt: nordwestlicher Bereich und Lahr-Dinglingen Ost: nordöstlicher Bereich

- Bereich nördlich Bergstraße und westlich Friedhofstraße
- überwiegend Einzelhausbebauung (rund 1.700 Einwohner)
- weitere Einrichtungen: Bergfriedhof, Terrassenbad, Evangelisches Kinder- und Jugendhilfzentrum, Kaufmännische Schulen
- Haltestellen ohne Bedienung an Kaufmännischen Schulen (Haltestelle IGB) und Kreuzung Bergstraße/ Am Stadtpark (Haltestelle Ecke Bergstraße/ Stadtpark)
- unregelmäßig bediente Haltestellen erschließen Friedhofstraße (Marie-Juchacz-Straße und Bergfriedhof, beide Linie 107)
- regelmäßig bediente Haltestellen auf Kaiserstraße (Linien 106, 109, 111, 7141), Entfernung bis zu 850 Meter

Abbildung 66: Erschließungsdefizite in den Stadtteilen Lahr-Nordstadt und -Dinglingen Ost



● Montag bis Sonntag
min. Takt 60 bzw. 1 Fahrt/Stunde

● Montag bis Samstag
weniger Takt 60 bzw. 1 Fahrt/Stunde

● Montag bis Samstag
min. Takt 60 bzw. 1 Fahrt/Stunde

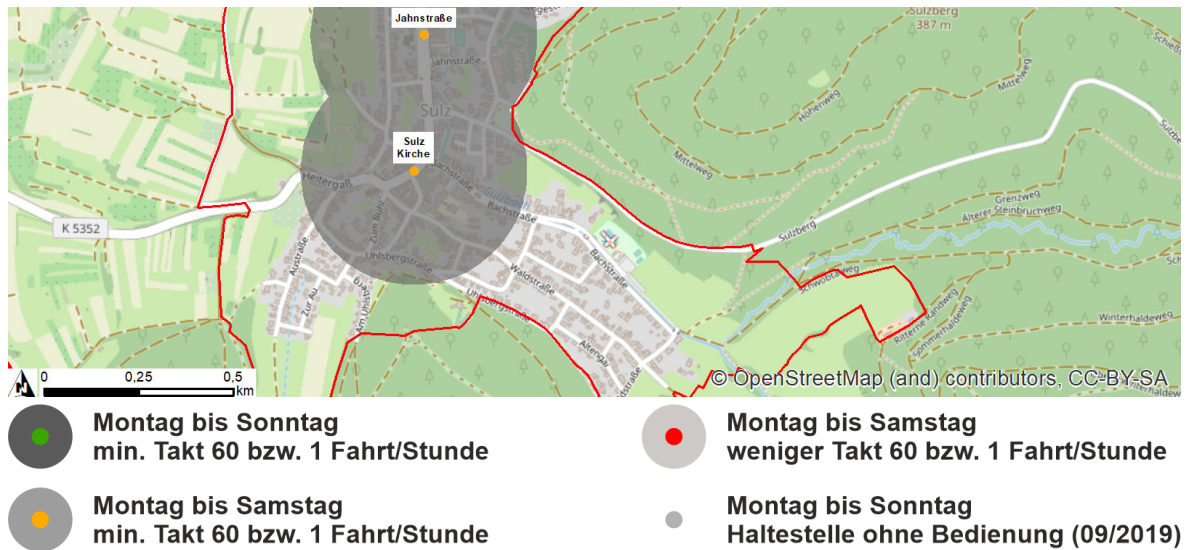
● Montag bis Sonntag
Haltestelle ohne Bedienung (09/2019)

Quelle: Eigene Auswertung (2019)

Lahr-Sulz: südöstlicher Bereich

- Bereich vor allem zwischen Bachstraße und Uhlsbergstraße
- überwiegend Einzelhausbebauung (rund 580 Einwohner)
- weitere Einrichtungen: Naturbad Sulz
- regelmäßig bediente Haltestelle Lahr-Sulz, Kirche (Linie 105), Entfernung bis zu 750 Meter

Abbildung 67: Erschließungsdefizite im Stadtteil Lahr-Sulz

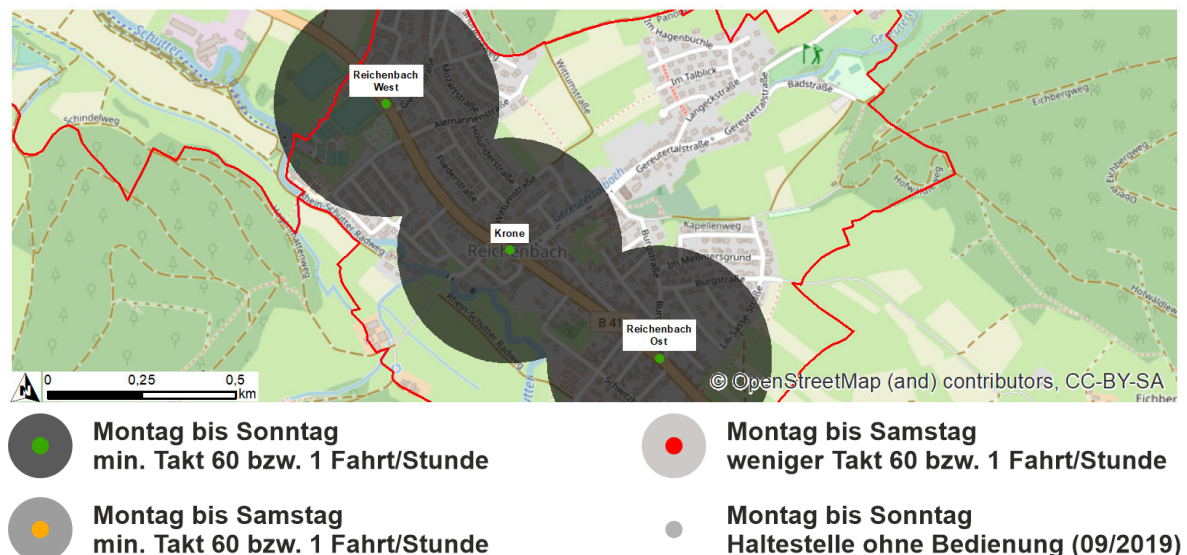


Quelle: Eigene Auswertung (2019)

Lahr-Reichenbach: nordöstlicher Bereich

- Bereich vor allem entlang Gereutertalstraße und Landeckstraße
- überwiegend Einzelhausbebauung (rund 400 Einwohner)
- weitere Einrichtungen: Familien- und Freizeitbad Reichenbach
- regelmäßig bediente Haltestelle Lahr-Reichenbach, Krone (Linie 106), Entfernung bis zu 850 Meter

Abbildung 68: Erschließungsdefizite im Stadtteil Lahr-Reichenbach



Quelle: Eigene Auswertung (2019)

Betrieb

Zuverlässigkeit im öffentlichen Personenverkehr hat einen hohen Stellenwert, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Dies gilt besonders, wenn bei Umsteigeverbindungen auf den relevanten Linien kein Takt besteht. So kann eine kleine Verspätung zu einem verpassten Anschluss führen. Ist dies dann zum Beispiel eine Buslinie, die alle 30 Minuten fährt, führt eine kleine Verspätung zu Beginn der Fahrt zu einer 30-minütigen späteren Ankunft am Ziel.

Die Zuverlässigkeit im Busverkehr verfolgt das Ziel, dass während der Hauptverkehrszeit die gleichen Fahrzeiten und die gleiche Zuverlässigkeit erreicht werden, wie zum Beispiel während der Schwachverkehrszeit. Entsprechend wichtig sind bauliche Lösungen (zum Beispiel Haltestellenkaps¹⁰ statt Busbuchten), organisatorische Lösungen (Ausnahmen in der StVO-Beschilderung) und technische Lösungen (zum Beispiel Kommunikation zwischen Bus und Lichtsignalanlagen (Ampeln)), um Bussen eine schnelle und zuverlässige Fahrt auch während der Hauptverkehrszeit zu ermöglichen.

Insbesondere im Bereich der baulichen und technischen Lösungen besteht noch Potenzial für die Stadt Lahr. So existieren bisher keine Bevorrechtigungen für Busse, da unter anderem keine Bussonderfahrstreifen und Einflussmöglichkeiten für LSA-Anlagen bestehen.

Intuitivere Nutzung

Der öffentliche Personenverkehr besitzt als einziges Verkehrsmittel die Möglichkeit, die Nachfrage zu bündeln. Er ist daher vor allem für längere Entfernungen ab 1 km (Fußverkehr) und 5 km (Fahrrad) eine attraktive Alternative zur Nutzung des (eigenen) Autos. Mit der Voraussetzung eines Führerscheins kann die Nutzung eines Autos als weitestgehend vereinfachte Mobilität interpretiert werden. Demgegenüber ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit subjektiven Hemmnissen und Barrieren verbunden. Auch die intuitive Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs weist typische Elemente auf, die für die Gewinnung von neuen Fahrgästen ein Hemmnis darstellen. Diese sind aber gleichzeitig ein Potenzial, wenn sich passende Lösungen etablieren lassen.

Potenziale für die Verbesserung einer intuitiveren Nutzung:

- Dichtere Bedienungsangebote für eine flexiblere Nutzung bis in die Stadtteile; dabei bessere Integration von Stadt- und Regionalbuslinien auf parallelen Streckenabschnitten
- Vereinfachung und Vereinheitlichung von Linienwegen
- Nutzung der Digitalisierung, um das Hemmnis Tarifsystem abzubauen und vom Image her positiv zu besetzen

¹⁰ Ist eine Bushaltestelle als Haltestellenkap ausgebaut verbleibt der Bus während des Fahrgastwechsel auf der Fahrbahn, sodass sich der Bus leichter in den Verkehr wiedereingliedern kann. Durch diese Form der Haltestelle verbleiben auf dem Gehweg Flächen für einen sicheren und komfortablen Fahrgastwechsel.

Neukundengewinnung

Die Fahrgasterhebung deutet auf eine stagnierende bis leicht rückgängige Fahrgastzahl in den Bussen in Lahr hin. Aus verschiedenen Themenbereichen der städtischen Mobilität wird dabei in der hier vorliegenden Analyse deutlich, dass es im Stadtgebiet Herausforderungen gibt, die durch eine effizientere und sozialverträglichere Abwicklung des Verkehrs gelöst werden kann. Dies kann der Nahverkehr leisten, vor allem im Umweltverbund. Dazu muss das System des öffentlichen Nahverkehrs neue Kunden gewinnen und überzeugen.

Das heutige System zeigt in Teilbereichen Stärken, z. B. in modernen Haltestellenanlagen wie dem Bahnhof/ ZOB oder den schon länger erfolgreichen Betrieb mit einem Batterieelektrisch angetriebenen Bus in der Stadt, der keine lokalen Abgase und keinen Lärm produziert und damit besonders sozialverträglich in sensiblen Innenstadtbereichen ist.

Aus der Fahrgastbefragung und der Mobilitätsbefragung geht hervor, dass die aktuellen Kunden den ÖV intensiv nutzen, sie also als Stammkunden bezeichnet werden können. Der Anteil an Gelegenheitskunden ist dagegen gering. Ergänzend zeigt eine hohe Nutzung der Linien mit regionalem Bezug (z. B. Linie 106 nach Schuttertal/ Schwanau oder 104 nach Friesenheim) Schwächen im Innenstadtverkehr von Lahr auf. Neukunden sind also überwiegend in den Gelegenheitskunden zu suchen. Diese Kundengruppe ist besonders schwer von den Vorzügen des öffentlichen Verkehrssystems zu überzeugen. Hier müssen die intuitive und einfache Benutzung besonders ausgeprägt sein. Hier schließt sich die Diskussion um die Barrierefreiheit im ÖPNV, die im PBefG gefordert wird an. Der Begriff ist durchaus nicht alleine auf eine Kundengruppe mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen im medizinischen Sinn gemeint, sondern in der barrierefreien Nutzung aller Kunden. Ein neuer Kunde muss in Lahr sicher sein, im richtigen Bus, zum richtigen Tarif zu sitzen und den Systemwechsel zu Regionalbus oder Regional- und Fernverkehrszug zu erreichen. Gibt es in diesem System Störungen, muss darüber für den Kunden ausreichend informiert werden. Die Digitalisierung kann dabei zwar unterstützen, aber ein robustes, attraktives Angebot in der Stadt nicht ersetzen.

3.3.10 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *öffentlichen Personennahverkehrs* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Die Stadt Lahr und die SWEG engagieren sich mit dem Test eines autonomen Busshuttle und dem Einsatz eines batterieelektrisch angetriebenen Busses bei der Suche nach zukunftsfähigen Lösungen
- ⊕ Moderner Fuhrpark der SWEG im Liniendienst; ohne Busse weiterer Auftragnehmer
- ⊕ Moderne Haltestelle Bahnhof/ ZOB als positiver erster Eindruck von der Stadt
- ⊕ Ein Beschluss des Gemeinderates zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet liegt vor und befindet sich in der Umsetzung
- ⊕ Die Stadt Lahr wirbt mit einem Neubürgerticket um neue Kunden
- ⊙ Die Kundenstruktur ist durch Vielfahrer geprägt, die überwiegend eine Zeitkarte (Monatskarten o. Ä.) besitzen
- ⊙ Durch die Einzugsradien um die Haltestellen wird das Stadtgebiet gut erschlossen. Einzelne Teilbereiche wie z. B. die Nordstadt werden dann aber nur unregelmäßig bedient
- ⊖ Mangelnde Vertaktung lässt das Angebot zwischen Bahnhof/ ZOB und Schlüssel unattraktiv und unübersichtlich erscheinen
- ⊖ An Sonntagen werden ganze Stadtteile nicht durch ein reguläres Buslinienangebot bedient
- ⊖ Der Stundentakt auf den Linien ist im städtischen Buslinienverkehr unattraktiv zur Gewinnung von Neukunden
- ⊖ Das Fahrkartenangebot des TGO ist sehr breit und neigt zur Unübersichtlichkeit
- ⊖ Die Tarifgestaltung bevorteilt längere Relationen und hält für Fahrtrelationen im Stadtgebiet kein Angebot vor
- ⊖ Umstiege zwischen den ÖV-Systemen Bus und Bahn sind nicht systematisch angelegt
- ⊖ Keine Bevorrechtigung für Busse im fließenden Verkehr (LSA-Priorisierung)

3.4 Verkehrsmodell

Ein Verkehrsmodell stellt ein zentrales Werkzeug dar, um die verkehrlichen Strukturen einer Stadt und Region besser zu verstehen, eventuelle Probleme zu analysieren und schließlich die zu entwickelnden Maßnahmen im Hinblick auf ihre voraussichtlichen Wirkungen und Wechselwirkungen fundiert bewerten zu können. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde daher ein strukturdatenbasiertes, makroskopisches Verkehrsmodell für den motorisierten Individual- sowie Schwerverkehr (Kfz/Tag) im Gebiet der Stadt Lahr erarbeitet.

Mithilfe des Modells wurde das aktuelle und zukünftige Verkehrsverhalten (Wegeaufkommen und -zwecke, Verkehrsmittel- und Routenwahl, Darstellung der Streckenbelastung) simuliert. Basierend auf einer umfassenden Grundlage an Netz-, Struktur- und Verhaltensdaten (u. a. Straßen-/Wege-netze, Bevölkerungszahlen und Altersstruktur, Arbeitsplatzangebot, Ergebnisse aktueller Verkehrs- und der Mobilitätsbefragung) wurde – zusammenfassend gesagt – eine vereinfachte Abbildung der verkehrlichen Realität in Lahr erstellt.

Das Verkehrsmodell beinhaltet in der Enddarstellung alle Wege der Bevölkerung von Lahr (Binnenwege und Auspendler), die Wege der Einpendler in die Stadt sowie den Durchgangsverkehr. Der öffentliche Verkehr (Bus und Bahn) sowie der Rad- und Fußverkehr wurden beim Netzaufbau berücksichtigt und als vollwertige Verkehrsmittel im Rahmen der Verkehrsmittelwahl eingepflegt. Dargestellt und nähergehend analysiert wird mittels des Modells jedoch nur der Kfz-Verkehr.

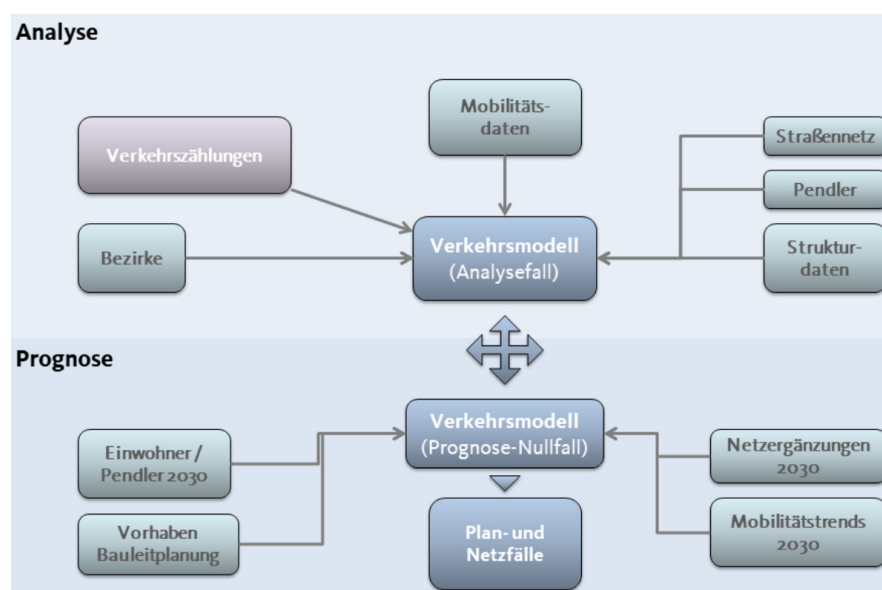
Die Erstellung des Verkehrsmodells erfolgte mit der Software VISUM Expert – Version 17.

3.4.1 Aufbau und Datengrundlage des Verkehrsmodells

Der Aufbau des Verkehrsmodells erfolgt in mehreren Schritten. Es handelt sich um ein sogenanntes nachfragebasiertes 4-Stufen-Modell. Diese Stufen stellen Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsmittelwahl und die abschließende Verkehrsumlegung dar.

Nach jedem Schritt wurde das Modell mittels empirischer Daten

Abbildung 69: Schema zum Aufbau des Verkehrsmodells



Quelle: Eigene Darstellung

und Erhebungswerten kalibriert und validiert. Wesentliche Datengrundlagen und Vorgehensweisen beim Aufbau des Verkehrsmodells werden in Abbildung 69 skizziert.

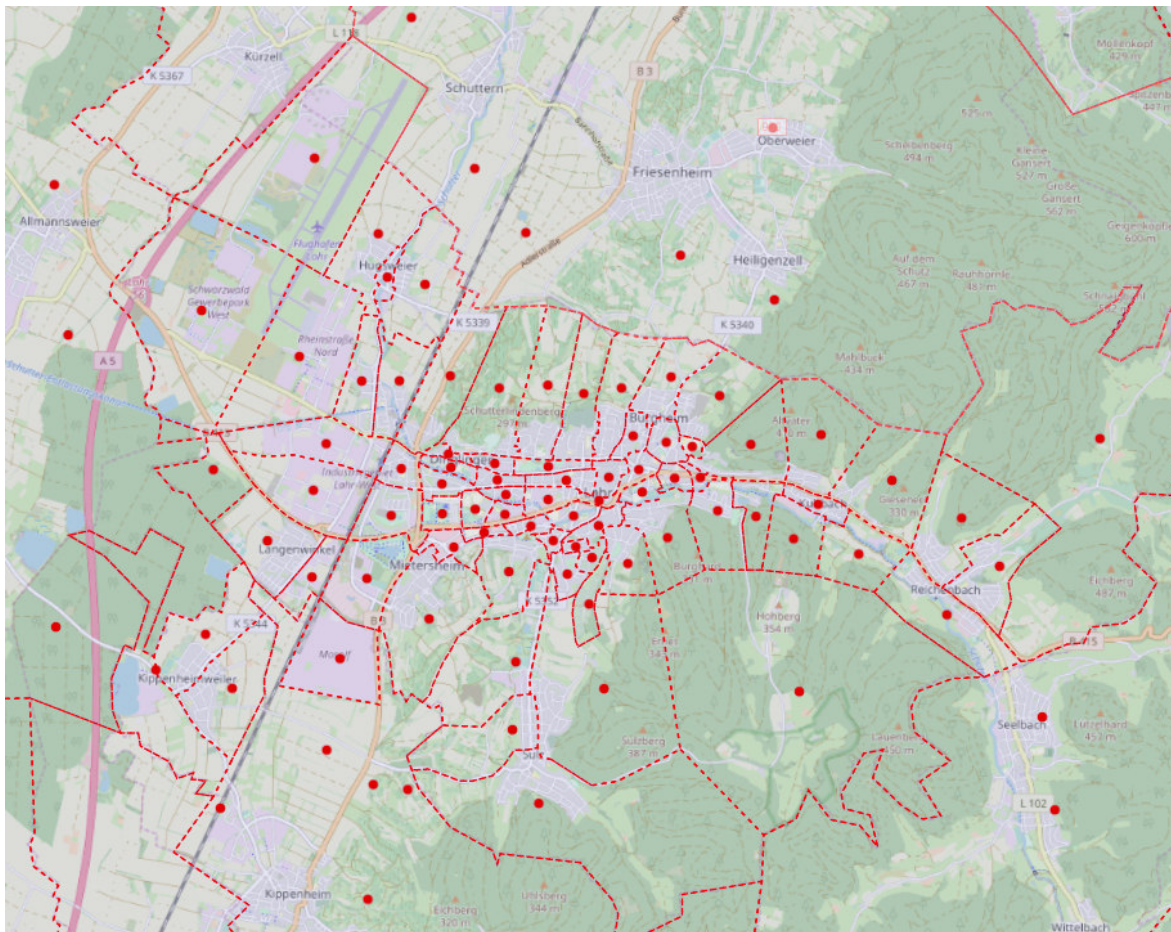
Gliederung in Modellbezirke

Das Verkehrsmodell greift sowohl die räumliche als auch statistische Gliederung der Stadt Lahr auf. Auf Grundlage der Wahlbezirke und Stadtteilgrenzen sowie der Raumnutzungs- und Siedlungsstrukturen wurde das Stadtgebiet sowie das nähere Umland in einzelne Verkehrsbezirke bzw. -zellen unterteilt, für die daraufhin – auf Basis der bezirksspezifischen Strukturdatengrößen – die Verkehrsnachfrage je Reisezweck für Quell- und Zielverkehr generiert wurde.

Die Übernahme der politischen Abgrenzungen (Stadtteile und Wahlbezirke) ermöglicht eine bessere Kompatibilität mit den in überwiegend dieser Gliederungsebene vorliegenden statistischen Daten. Die Orientierung der Modellbezirke an Stadtstruktur, Realnutzung und Wegeinfrastruktur ermöglicht eine feinteilige Gliederung und realitätsnahe Zuordnung der Quell-Ziel-Beziehungen.

Insgesamt wurden für das Stadtgebiet Lahr im Verkehrsmodell 78 Bezirke gebildet. Zusätzlich wurden Verkehrszellen im Umland zur Darstellung und Anbindung der Pendler- und Durchgangsverkehre in/ aus den Nachbarkommunen und -regionen generiert. Die Gliederung der Bezirke des Verkehrsmodells werden in Abbildung 70 dargestellt.

Abbildung 70: Gliederung der Modellbezirke (Auszug)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Modellierung der Verkehrsnetze

Auf GIS-Basis wurden die relevanten Straßen-, Wege- und ÖPNV-Liniennetze der Stadt Lahr in das Verkehrsmodell übertragen. Mit entsprechenden Strecken- und Knotenparametern wurde das Netz realitätsgetreu auf makroskopischer Ebene nachgebildet. Zu den Daten zählen u. a. die Streckenlängen, die Spurenzahl je Fahrbahn, die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten, der Straßentyp (Klassifizierung und Kapazität), eventuelle Nutzungsbeschränkungen sowie Einbahnregelungen. Dabei wurde neben eigenen Bestandserhebungen und städtischen Daten auch auf frei verfügbare Datenquellen (z. B. Open Street Map) zurückgegriffen.

Erhebung von verkehrsrelevanten Struktur- und Verhaltensdaten

Bei der Zusammenstellung der für das Verkehrsmodell maßgeblichen Strukturdaten erfolgte eine detaillierte Erfassung der verkehrserzeugenden Strukturen (Quellen und Ziele) nach Lage und Kenngrößen. Die Strukturdaten wurden nach Verkehrsbezirken den Personengruppen und Reisezwecken zugeordnet und damit die jeweiligen Verkehrserzeugungsraten bestimmt.

Darunter fallen einerseits die einwohnerbezogenen Strukturdaten (Quellen; Zuordnung über relevante Personengruppen, z. B. Schüler, Studenten, Beschäftigte, Senioren etc., u. a. definiert nach Altersklassen und soziodemografischen Statistiken) und andererseits die stadt- und nutzungsstrukturellen Daten (Ziele; z. B. Arbeitsplätze, Schulstandorte, Freizeiteinrichtungen, Verkaufsflächen des Einzelhandels sowie Nahversorgungsstandorte).

Hinzu kamen stadtspezifische Daten zum Mobilitätsverhalten, die über die aktuelle Haushaltsbefragung (vgl. Kapitel 2.3) vorliegen. Aus der Haushaltsbefragung konnte durch Detailauswertungen das Verkehrsverhalten der Lahrer Bevölkerung ermittelt werden. Dazu zählen u. a. personengruppenbezogene Kennwerte wie z. B. die Wegehäufigkeit, die Reisezweckverteilung, die Wegelänge und -dauer sowie die jeweilige Verkehrsmittelwahl. Sie wurden durch allgemeine Verhaltensdaten aus der deutschlandweiten Erhebung MiD (Mobilität in Deutschland) ergänzt.

Pendler- und Durchgangsverkehr

Neben den einwohner- und stadtbezogenen Daten spielt auch das Umland eine bedeutende Rolle im Verkehrsgeschehen der Stadt Lahr. Insbesondere der Durchgangsverkehr wird auch im Rahmen der Öffentlichkeit immer wieder thematisiert.

Unter Pendlerdaten werden im Verkehrsmodell nicht nur die Berufs- und Ausbildungspendler subsummiert, sondern auch alle anderen stadtgrenzüberschreitenden Verkehre (z. B. Freizeitwege). Der Berufsverkehr stellt bei den Pendlern allerdings in der Regel den nachfragestärksten Reisezweck dar. Zur Ermittlung der Pendlerverkehre wurden die Datengrundlagen der Stadt-Umland-Beziehung (Pendlerzahlen und -ziele) analysiert und zur Einarbeitung in das Modell aufbereitet. Die erforderlichen Daten lassen sich z. B. über die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit zu den so-

zialversicherungsspflichtigen Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort ableiten. Einen weiteren Orientierungsrahmen boten auch hier Daten aus der Haushaltsbefragung. Gestützt wurde die Datengrundlage durch die Erhebung des Durchgangsverkehrs mittels Kordonzählung¹¹ (vgl. Kapitel 3.5.6).

3.4.2 Wie sieht die Verkehrsbelastung in Lahr heute aus? – Analysefall 2019

Zunächst wurde ein Analysefall für die Stadt Lahr mit Datenbasis 2019 erstellt. Der Analysefall stellt den Ist-Zustand dar. Er wurde auf Grundlage der aktuellen Verkehrserhebungen erstellt bzw. kalibriert und dient vorrangig zur Identifikation von möglichen Problemstellen bzw. allgemeinen Analysezielen.

Die Erstellung beinhaltet den bereits beschriebenen Aufbau des Modells mit aktuellen Netzdaten, der Ermittlung des Verkehrsaufkommens (Verkehrserzeugung, u. a. nach Siedlungs- und Bevölkerungsstrukturen sowie Mobilitätsverhalten), der Quell-Ziel-Beziehungen und Verkehrsverteilung (klassifiziert nach Personengruppen und Aktivitäten, z. B. Wohnen, Arbeit, Freizeit; basierend auf einem Logit-Ansatz¹²), die Simulation der Verkehrsmittelwahl (mittels Nutzenfunktion, kalibriert u. a. auf Grundlage der Haushaltsbefragung) sowie die Routenwahl und iterative Umlegung des Verkehrs im Netz inklusive einer umfassenden Kalibrierung der Ergebnisse anhand von aktuellen Verkehrszählungsdaten.

Anhand dessen konnte eine realistische Abbildung des städtischen Verkehrsgeschehens als Ausgangspunkt für später folgende Prognosen und Planfalluntersuchungen (z. B. Folgen möglicher Netzänderungen) erstellt werden. Die Ergebnisse des Analysefalls ergänzen zudem das bekannte Belastungsbild (Pkw-Belastung der Straßen an einem durchschnittlichen Werktag, DTV_w) im gesamten Straßennetz flächendeckend, welches bislang durch die Verkehrszählungen nur punktuell bzw. max. abschnittsbezogen vorlag.

Das Modell kann somit auch als übergeordnete Datengrundlage für den städtischen Planungsalltag (z. B. Aussage zur Belastung von Straßen bei möglichen Umgestaltungen oder Hinweise zur Lärmbelastung) dienen.

Ist-Belastung im Analysefall 2019

Im Analysefall 2019 (Darstellung des Ist-Zustands) ergeben sich die in den folgenden Abbildungen und Belastungsplots dargestellten Belastungswerte. Die Ergebnisse wurden mittels der eigens durchgeführten Verkehrserhebungen kalibriert und erreichen insgesamt sehr gute Übereinstimmungswerte. An wenigen Stellen, z.B. rund um das Fachmarktzentrum Mietersheim und auf der Otto-Hahn-Straße sowie weiter auf der Schwarzwaldstraße Richtung Innenstadt, liegen die Modellwerte tendenziell etwas unter den Zählwerten, insgesamt etwas zu viel Verkehr weist das Modell

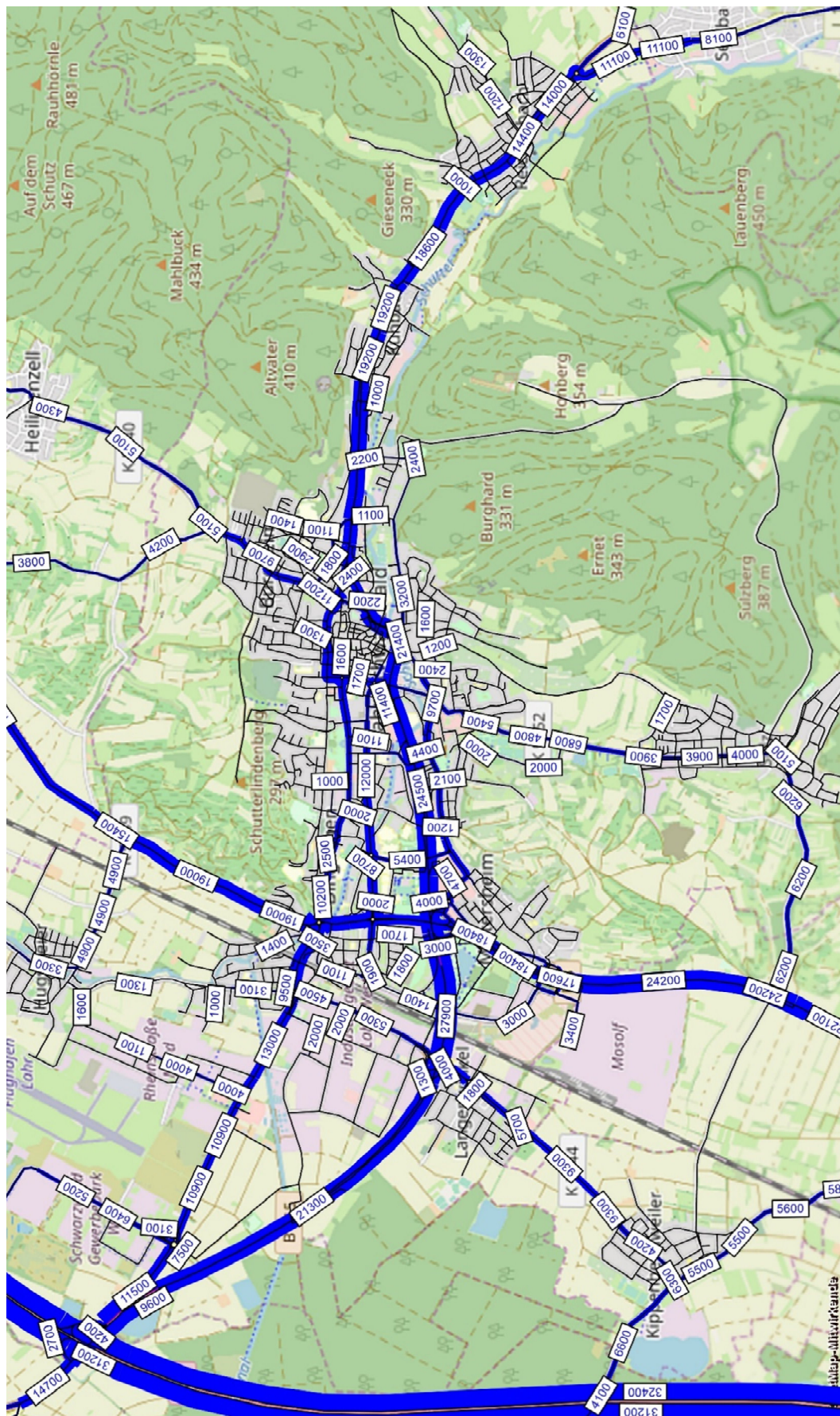
¹¹ Zeitgleiche Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung an allen Ein- und Ausfahrtknoten eines vorher definierten Bereiches (hier Gesamt-Lahr sowie einige Zwischenpunkte). Durch Abgleich der Daten an unterschiedlichen Punkten kann ein durchfahrendes Fahrzeug identifiziert werden. Anhand der Durchfahrzeit erfolgt eine Zuordnung zum Durchgangs- oder Quell-Ziel-Verkehr (mit relevanten Zwischenstopps oder ohne).

¹² Logit-Modell (logistische Regression): mathematisches Verfahren, um eine Verteilung in Abhängigkeit von verschiedenen Variablen zu simulieren (hier die Zielwahl von Verkehrsteilnehmenden)

hingegen auf der westlichen B 415 auf. Das könnte in Teilen daran liegen, dass das Modell nicht von Wegeketten (z. B. Arbeit-Einkaufen-Zuhause) ausgeht, sondern von Wegepaaren. Erledigungen auf dem Nachhauseweg werden also z. B. nicht simuliert, Einkaufswege beginnen im Modell stets am Wohnort. Insgesamt betrachtet liegen jedoch 95 % der Vergleichsstellen innerhalb eines vertretbaren Abweichungsrahmens (Kalibrierung mittels GEH-Faktor¹³). Bei den dargestellten Werten handelt es sich um das durchschnittliche, werktägliche Kfz-Aufkommen (DTV_w) der Lahrer Wohnbevölkerung sowie der Einpendler und des Durchgangsverkehrs. Die Werte sind querschnittsbezogen dargestellt und wurden auf 100 Fahrzeuge/Tag gerundet.

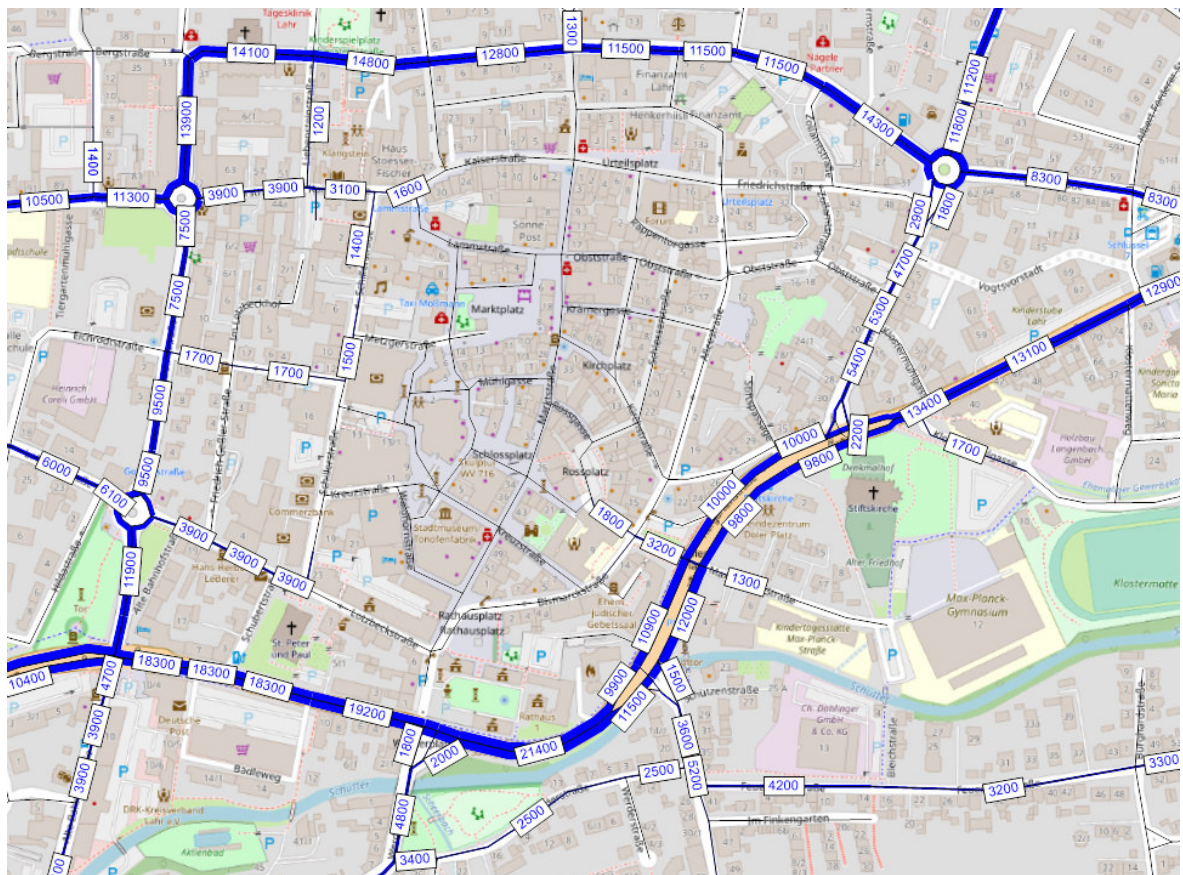
¹³ Qualitätsindikator der modellierten Verkehrsstärke, welcher sowohl die absolute, als auch prozentuale Abweichung eines Vergleichspunktes zwischen Modell und Zählung berücksichtigt.

Abbildung 71: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr Gesamtstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTW_w)



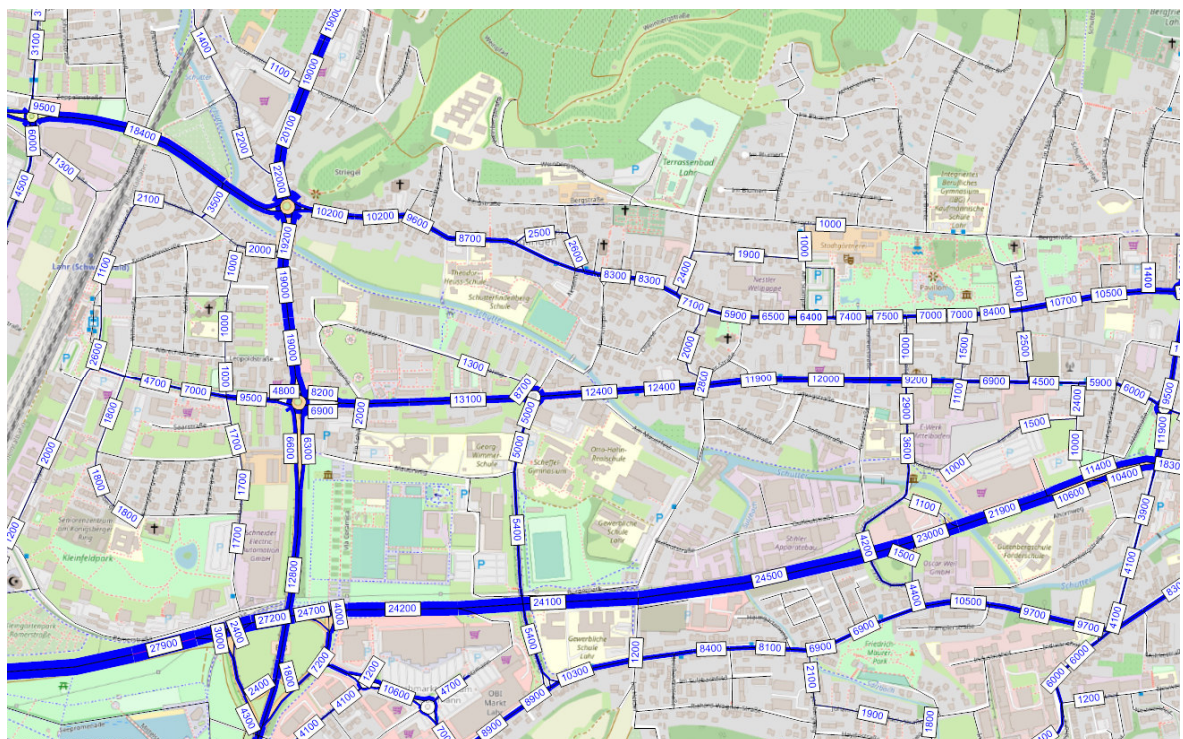
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

**Abbildung 72: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr
Ausschnitt Innenstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w)**



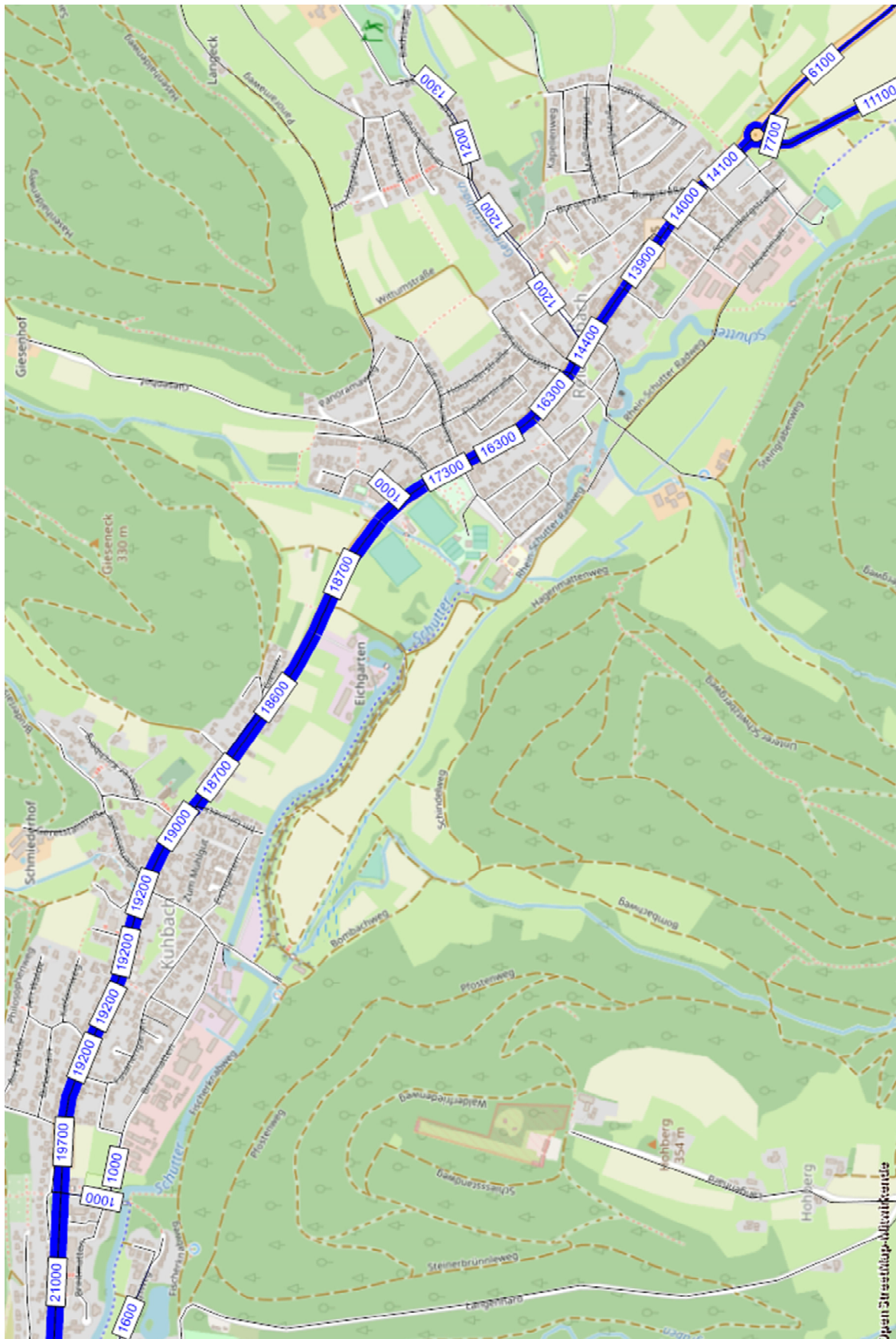
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

**Abbildung 73: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr
westliche Kernstadt (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w)**



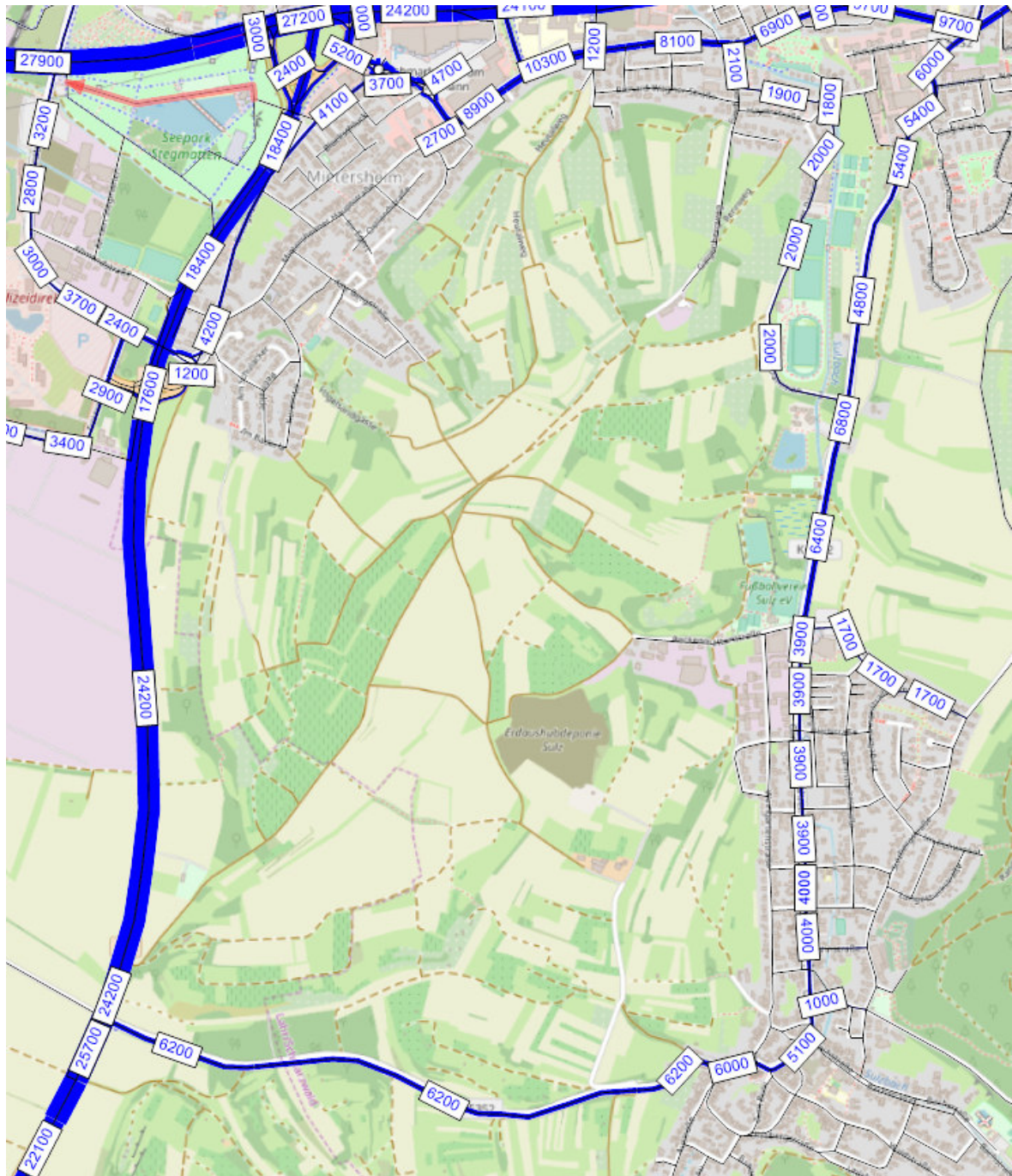
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 74: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr
Ausschnitt östl. Stadtteile (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 75: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr
Ausschnitt Mietersheim/ Sulz (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w)



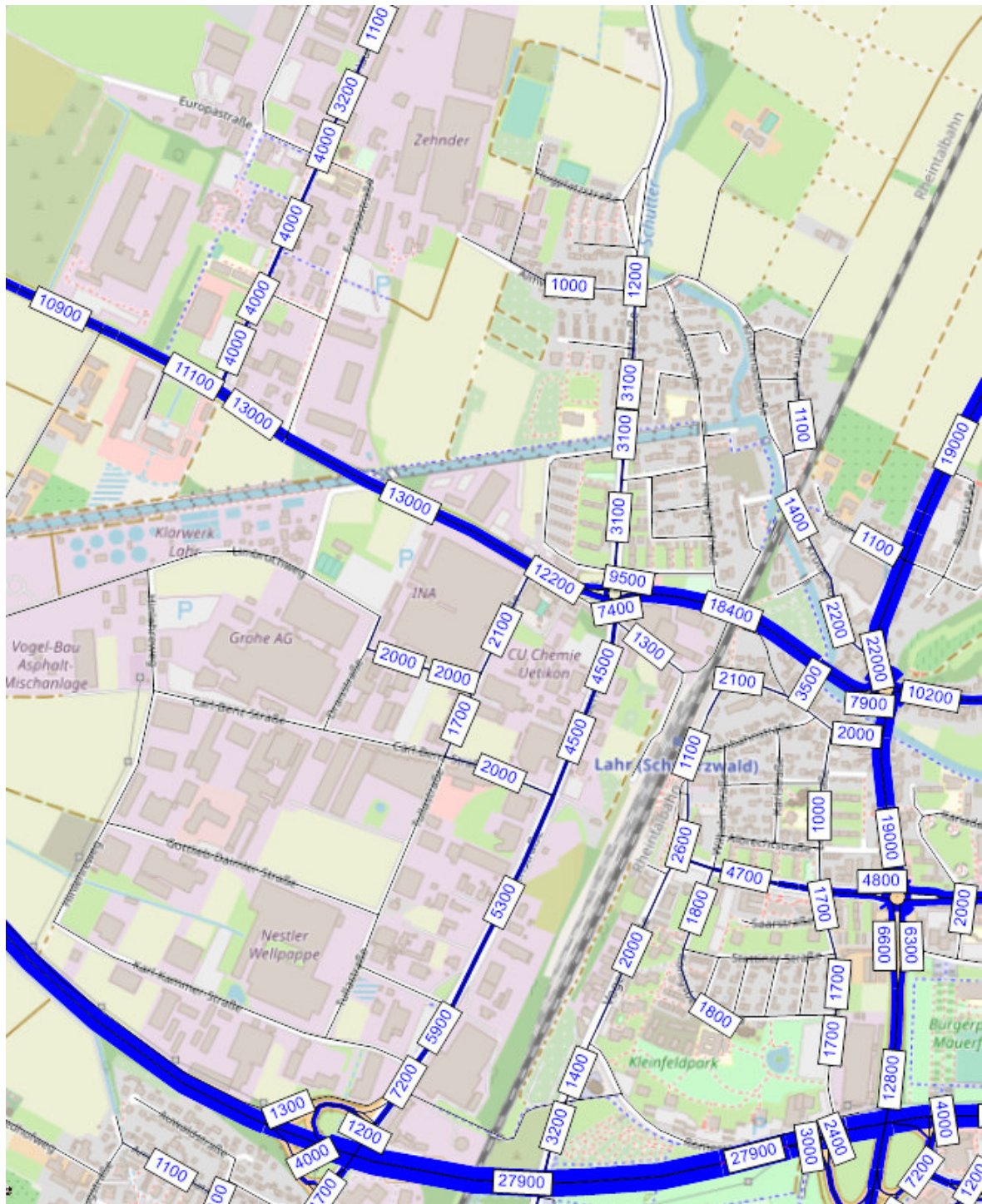
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 76: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr
Ausschnitt Kippenheimweiler/ Langenwinkel (Kfz/24h: durchschnittl., werktägl. Verkehrsbelastung, DTV_w)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 77: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr
Ausschnitt westl. Bahnhof (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 78: Analysefall 2019 – Darstellung der modellierten Verkehrsbelastung in Lahr
Ausschnitt Hugsweier und Einsteinallee (Kfz/24h: durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung, DTV_w)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Neben der stärksten Belastung im Untersuchungsgebiet auf der Autobahn (rd. 63.000 Kfz/Tag) fallen die Bundesstraßen mit 16–33.600 Kfz/Tag (B 415) bzw. 12–25.000 Kfz/Tag (B 3) ins Auge. Ebenfalls stärker belastet sind die Dr.-Georg-Schaeffler-Straße (11–13.000 Kfz/Tag) sowie die innerstädtischen Ost-West-Verbindungen Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße/ Turmstraße (7–14.000 Kfz/Tag), Schwarzwaldstraße (5–13.000 Kfz/Tag) und Tramplerstraße (7–11.000 Kfz/Tag). Auch die Burgheimer Straße nach/ aus Heiligenzell wird täglich von rd. 8–11.000 Kfz befahren. Grundsätzlich konzentriert sich der Verkehr jedoch auf das dafür gedachte Hauptverkehrsstraßennetz.

3.4.3 Wie wird sich der Verkehr in Lahr entwickeln? – Prognose-Nullfall 2030

Für die Stadt Lahr wurde ein sogenannter 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. Diese Entwicklungen nehmen allesamt Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt sowie auf die Pendler- und Durchgangsverkehere.

Bevölkerungszunahme

Einen großen Einfluss auf das zukünftig zu erwartende Verkehrsgeschehen auf den Lahrer Straßen wird die Bevölkerungsentwicklung bzw. Demografie haben. In den offiziellen Bevölkerungsprognosen wird für Lahr bis 2030 ein weiterer Bevölkerungszuwachs vorausgesagt. Die Stadt wächst bereits seit mehreren Jahren und zieht neue Bürger an. So soll die Stadt im Jahr 2030 ca. 2,9 % mehr Einwohner (rd. 46.000) haben, als heute (2018/19, rd. 44.400) der Fall¹⁴.

Anteilig wird aufgrund demografischer Prozesse die erwerbstätige Bevölkerungsgruppe jedoch leicht abnehmen. Zukünftig werden die Senioren, aber auch die Altersklasse der Schüler hingegen an Bedeutung gewinnen. Dies wird anteilig etwas weniger beruflich motivierte Fahrten zur Folge haben, dafür aber auch den Anteil der Freizeit-, Einkaufs- und sonstigen Wege steigen lassen.

Zusätzlich zu der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung plant die Stadt Lahr weiterhin Bauland auszuweisen und neuen Wohnraum zu schaffen. Hierzu wurden in Abstimmung mit der Stadt die relevanten Siedlungsflächen, welche bis 2030 voraussichtlich bebaut sein werden, in das Verkehrsmodell aufgenommen. Es wurde angenommen, dass durch diese Entwicklungen noch zusätzlich rd. 4.300 Einwohner mehr in die Stadt kommen, sodass sie im Jahr 2030 eine Gesamtbevölkerung von ca. 50.300 Menschen erreichen wird.

Gewerbeflächenentwicklung und Handel

Zuverlässige Aussagen über die langfristige wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt sind schwer zu treffen. Es bestehen starke Abhängigkeiten mit nationalen und gesamtwirtschaftlichen Prozessen, wo sich die Rahmenbedingungen in einer globalisierten Welt sehr schnell verändern können. Für den Prognose-Nullfall 2030 wurden mit der Stadt Lahr die aller Voraussicht nach bis 2030 neu entwickelten bzw. zu besetzenden Gewerbeflächen abgestimmt. In den letzten Jahren konnte Lahr von der Ansiedlung mehrerer neuer Großfirmen insbesondere auf dem Gelände rund um den Flughafen profitieren. Es wurde angenommen, dass der jetzige Gewerbebestand weitestgehend unverändert bleibt und noch offene Gewerbeflächen erfolgreich vermarktet werden können. Daraus ergeben sich ca. 3.700 neue Arbeitsplätze im Stadtgebiet. Neue Einzelhandelsstandorte wird es nicht geben, die bestehenden Zentren werden ihren Bestand halten und die Verkaufsflächen insgesamt vergleichbar bleiben.

Pendlerströme und Umland

Die Bevölkerung im Umland der Stadt wird insgesamt etwas zurückgehen. Hier gibt es jedoch von Stadt zu Stadt unterschiedliche Entwicklungen laut den Bevölkerungsvorausberechnungen des statistischen Landesamtes. So werden für die Kommunen im Osten von Lahr sehr geringe Zunahmen bzw. tendenziell eher Stagnationen vorausgesagt (z. B. Seelbach, Haslach, Schuttertal), südlich der

¹⁴ Quelle: basierend auf *Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019a*; relative Einwohnerentwicklung umgelegt auf den im Analysefall zu Grunde gelegten offiziellen Bevölkerungsstand 2019 (Daten der Stadt Lahr 4- 2019 (Einwohnermeldeamt), Erstwohnsitz).

Stadt werden die Kommunen leicht wachsen (Kippenheim, Mahlberg, Ettenheim), ebenso im Westen (Schwanau, Meißenheim, Neuried). Im Norden von Lahr werden hingegen leichte Bevölkerungsabnahmen prognostiziert (Friesenheim, Hohberg, Offenburg).

Insgesamt lässt sich daraus schließen, dass die Stadt Lahr ihre Funktion als Zentrum in der Region weiter ausbauen kann. Angesichts stark steigender Pendlerzahlen in den zurückliegenden Jahren wird für 2030 insgesamt eine gesteigerte Pendleraktivität für die Stadt prognostiziert. Die Auspendlerzahlen nehmen wie bisher jährlich um ca. 2 % zu. Die Einpendlerzahlen erfuhren hingegen in den letzten Jahren (u. a. aufgrund neuer Gewerbeansiedlungen) starke Zunahmen. Bis 2020 wurde daher eine weiterhin vergleichsweise hohe Zunahme von etwa 5 % pro Jahr angesetzt, welche dann bis 2030 abflacht und der Trendlinie vor 2016 entspricht (ca. +0,5 %/Jahr).

Auch der Durchgangsverkehr wird gemäß den allgemein stetig zunehmenden Verkehrsleistungen auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen in Zukunft weiter zunehmen. Entsprechend der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung im Umland wird eine leichte Zunahme von rd. 5 % des reinen Durchgangsverkehrs angenommen. Lediglich auf der Autobahn ist mit mehr Verkehr zu rechnen. Von 2003 bis 2018 wurden hier Zunahmen zwischen 11 % und 16 % erhoben. Bis 2030 wird daher im Mittel je 1 % mehr Verkehr pro Jahr angesetzt.

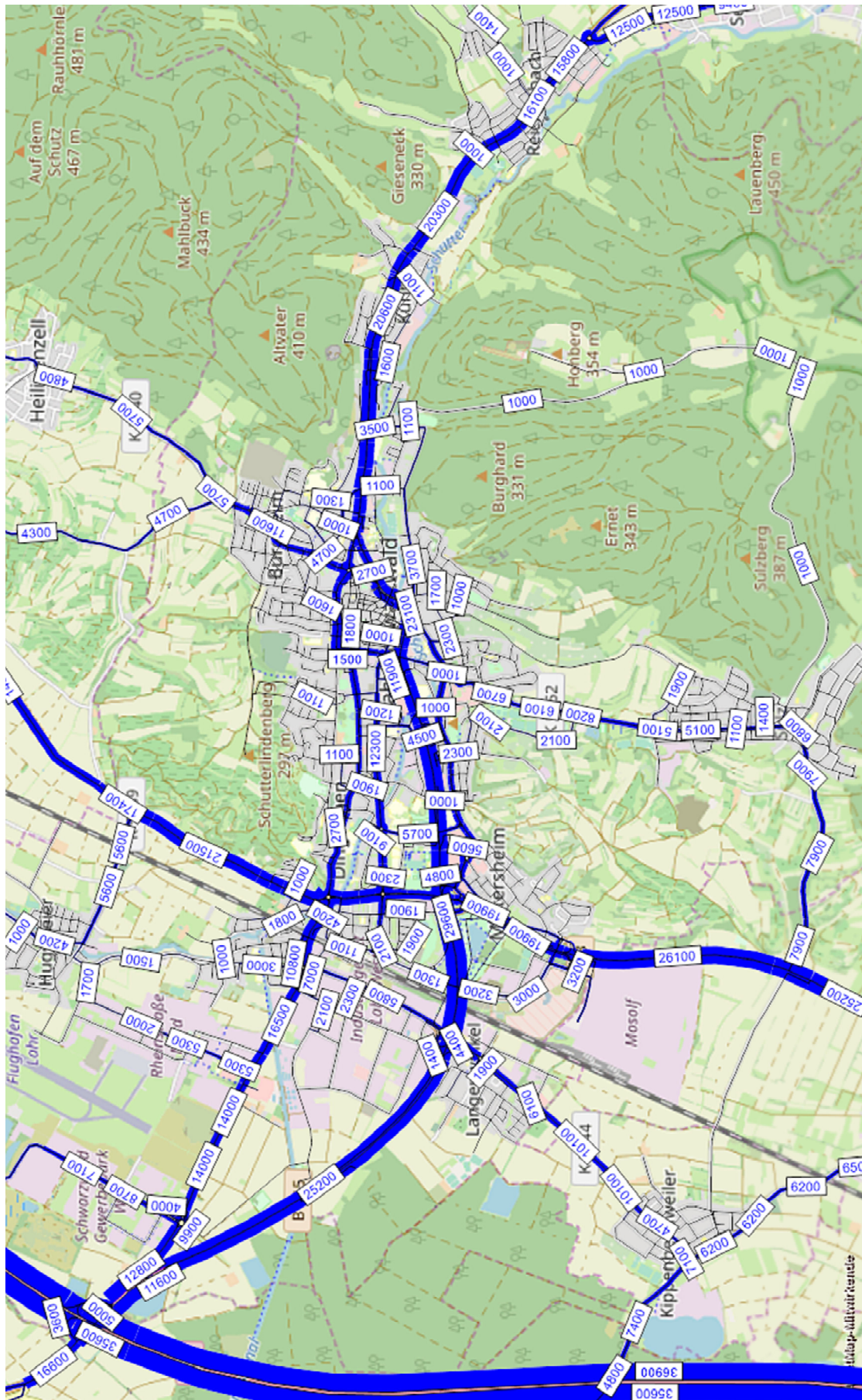
Mobilitätsverhalten: „Tendenz zum Umweltverbund, aber überwiegend bleibt alles wie es ist“

Zuletzt wird es entscheidend für die Lahrer Verkehrssituation sein, wie sich die Bevölkerung zukünftig verhalten wird. Das tägliche Wegeaufkommen pro Kopf ist bundesweit seit langer Zeit relativ stabil, die Länge der zurückgelegten Wege nimmt jedoch tendenziell weiter zu. Dies ist auch für Lahr anzunehmen. Hierbei kann sowohl auf die Ergebnisse der Haushaltsbefragung als auch auf bundesweite Studien zum Mobilitätsverhalten (z. B. Mobilität in Deutschland, MiD) zurückgegriffen werden. Derzeit legt ein großer Teil der Lahrer Bevölkerung ihre täglichen Wege mit dem Auto zurück. Bundesweite Trends wie z. B. der vermehrte Umstieg aufs Fahrrad oder das Pedelec sind aber auch in Lahr erkennbar. Da der Prognose-Nullfall 2030 jedoch eine Zukunft ohne besonderes Eingreifen durch lenkende Maßnahmen darstellen soll, wird weiterhin ein hoher Stellenwert des Autos angenommen (MIV: -1 Prozentpunkt) und Tendenzen zum Umweltverbund nur leicht dargestellt (Rad: +1 Prozentpunkt). Die Maßnahmen des VEP werden gemäß einer ganzheitlichen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie der entsprechenden Zielfelder versuchen, diesen Umstand zu ändern, was im Prognose-Nullfall 2030 allerdings noch keine Rolle spielen soll. Insgesamt wird die Zahl der mit dem Pkw täglich zurückgelegten Binnenwege, also die Wege der Lahrer Bevölkerung innerhalb des Stadtgebietes, folglich zunehmen.

Verkehrsergebnisse des Prognose-Nullfalls 2030

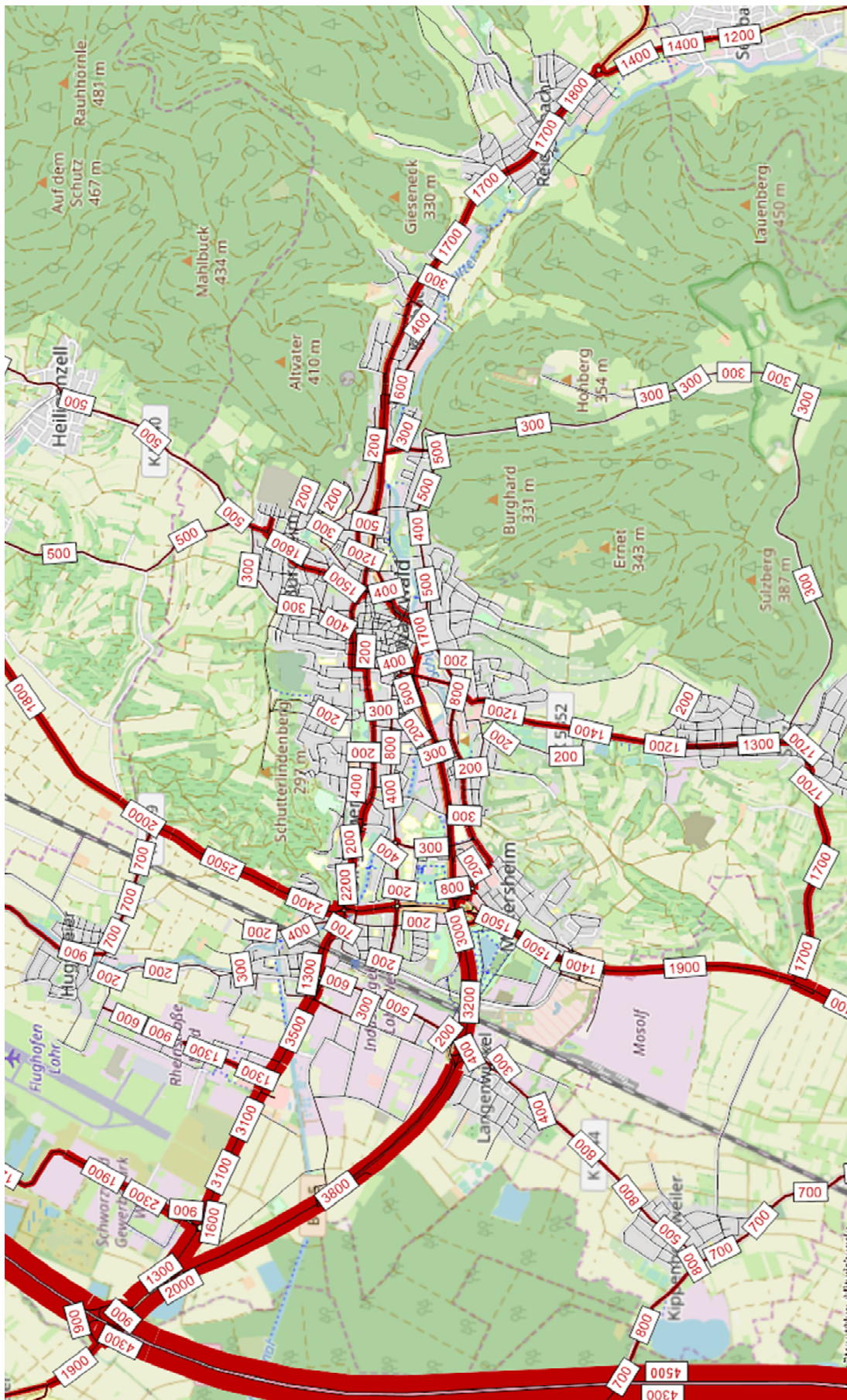
Die Ergebnisse der Prognoseannahmen und Auswirkungen im Verkehrsmodell stellen die folgenden Karten dar. Bei den dargestellten Werten handelt es sich um das durchschnittliche, werktägliche Kfz-Aufkommen (DTV_w) der Lahrer Wohnbevölkerung sowie der Einpendler und des Durchgangsverkehrs. Die Werte sind in der folgenden Abbildung querschnittsbezogen (=beide Fahrtrichtungen) dargestellt und wurden auf 100 Fahrzeuge gerundet.

Abbildung 79: Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall 2030 – Gesamtstadt (Kfz/24h, DTW_w)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 80: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Gesamtstadt (Kfz/24h, DTW_w)



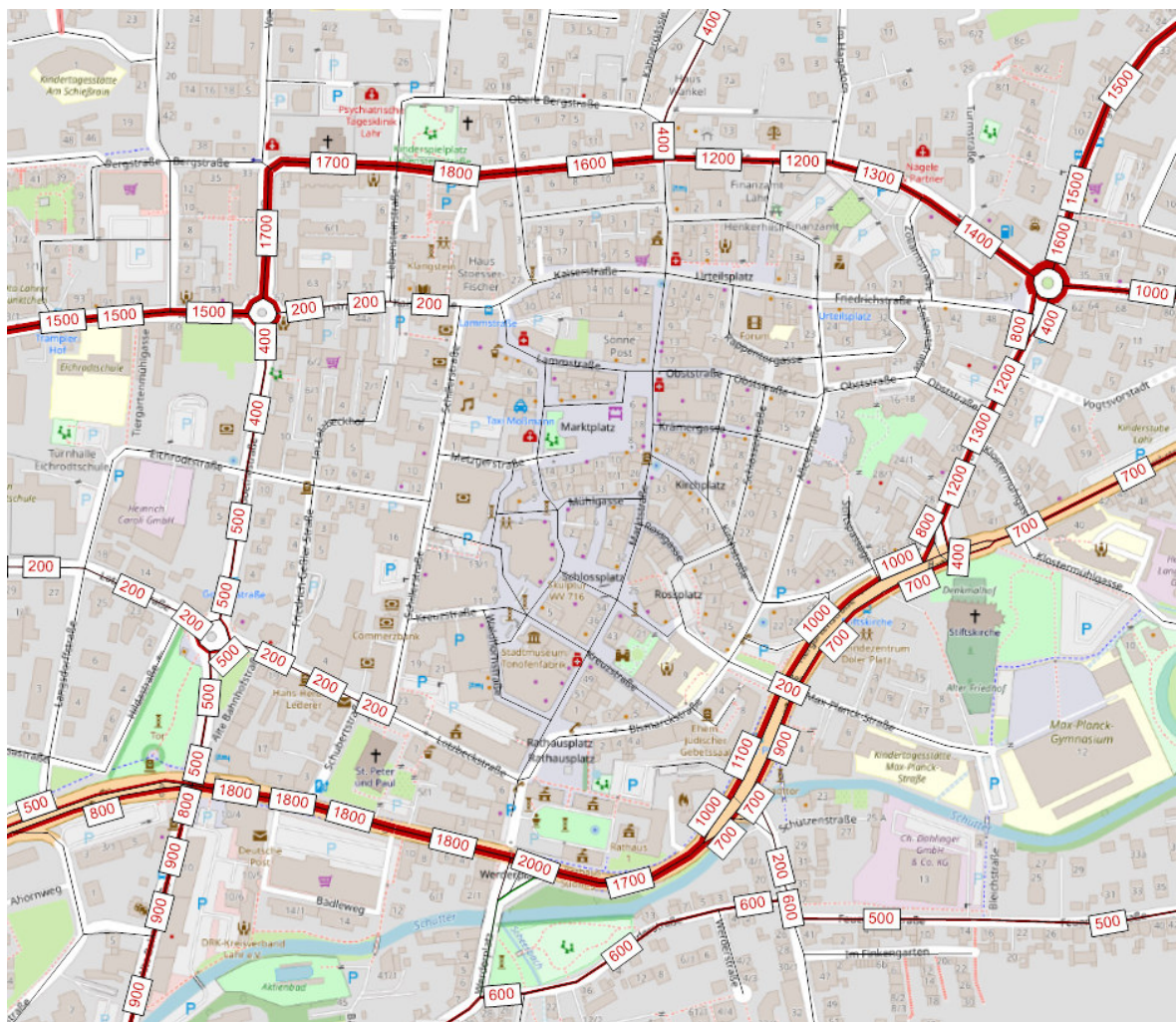
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die Differenzdarstellung (Abbildung 80) der Prognose im Vergleich zum Analysefall zeigt nahezu überall Verkehrszunahmen im Straßennetz. Die rote Färbung sollte jedoch nicht immer von der Größenordnung der dargestellten Zahlen ablenken. In Anbetracht des über 10-jährigen Zeithorizonts handelt es sich häufig auch um eher geringe absolute Zunahmen. Im Nebennetz lässt sich in der Regel von einer weitestgehenden Stagnation des Kfz-Verkehrsaufkommens sprechen.

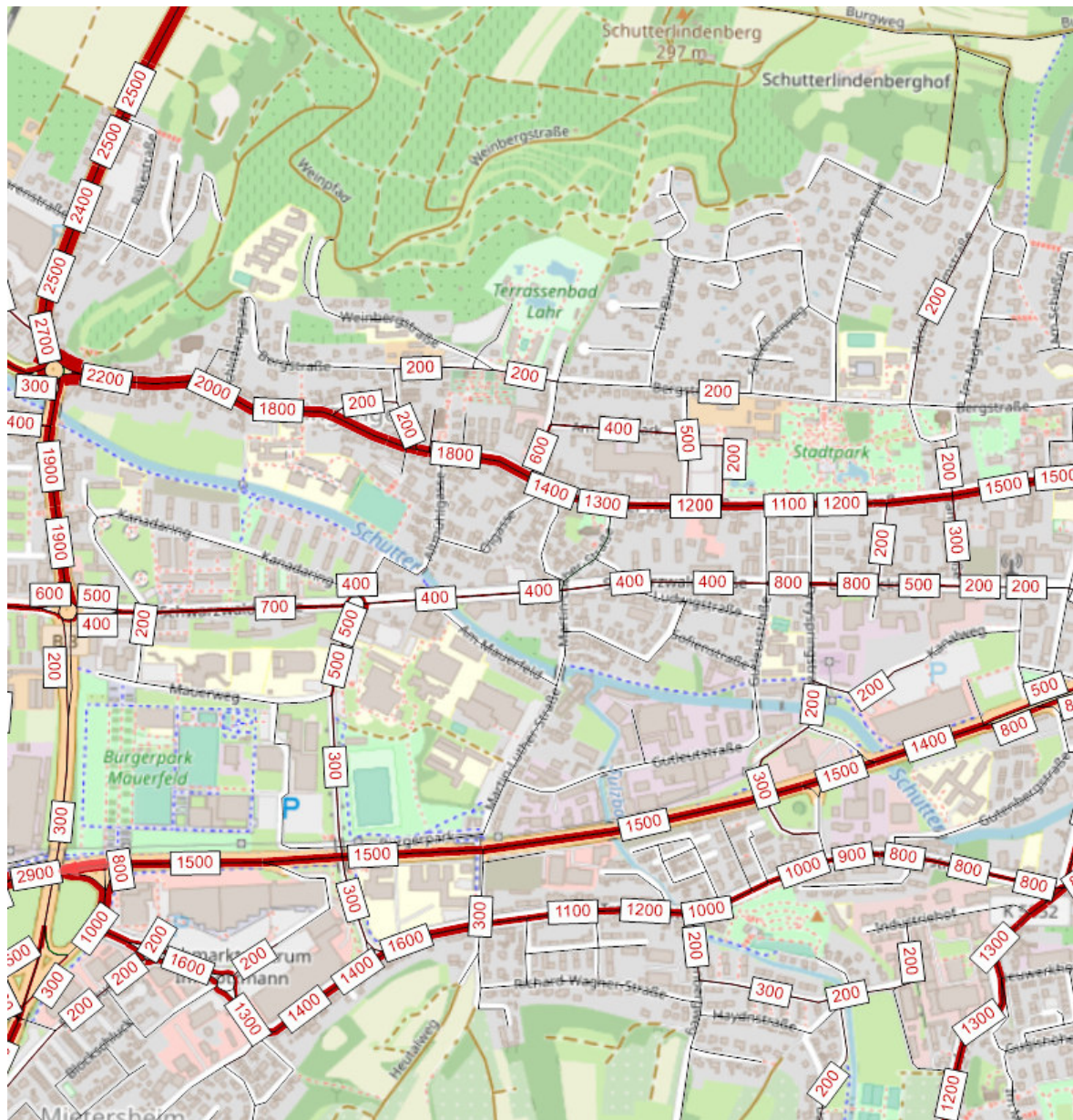
Die größten Zunahmen finden sich allerdings auf den Bundesstraßen und den meisten Einfallstraßen im Hauptverkehrsstraßennetz. Hier spiegelt sich die Annahme weiterhin wachsender Pendelbeziehungen mit dem Umland wider.

Im Folgenden werden einige Detailauszüge zur besseren Darstellung und Sichtbarkeit der Belastungen in den einzelnen Straßen gezeigt:

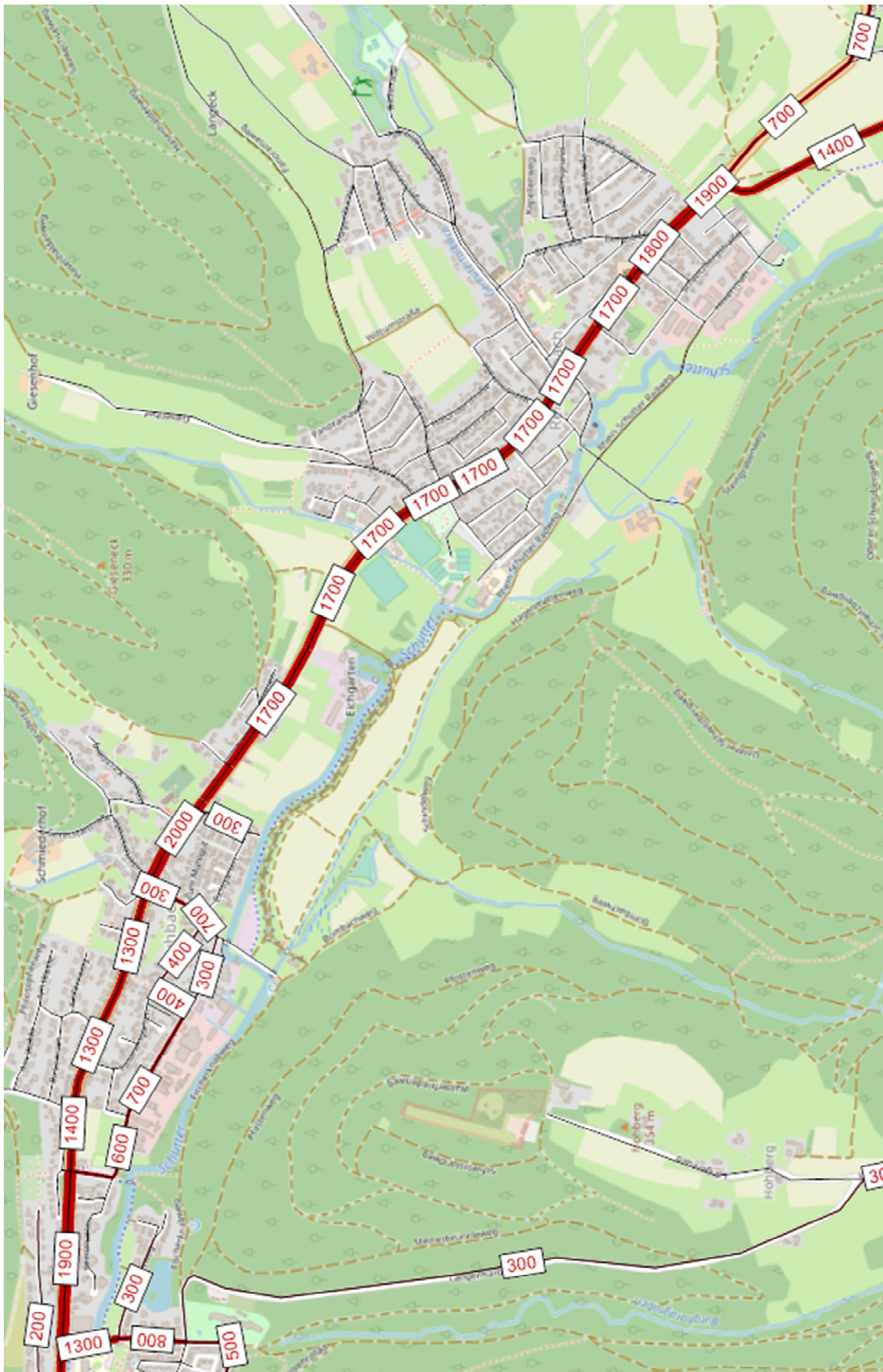
Abbildung 81: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Innenstadt (Kfz/24h, DTV_w)



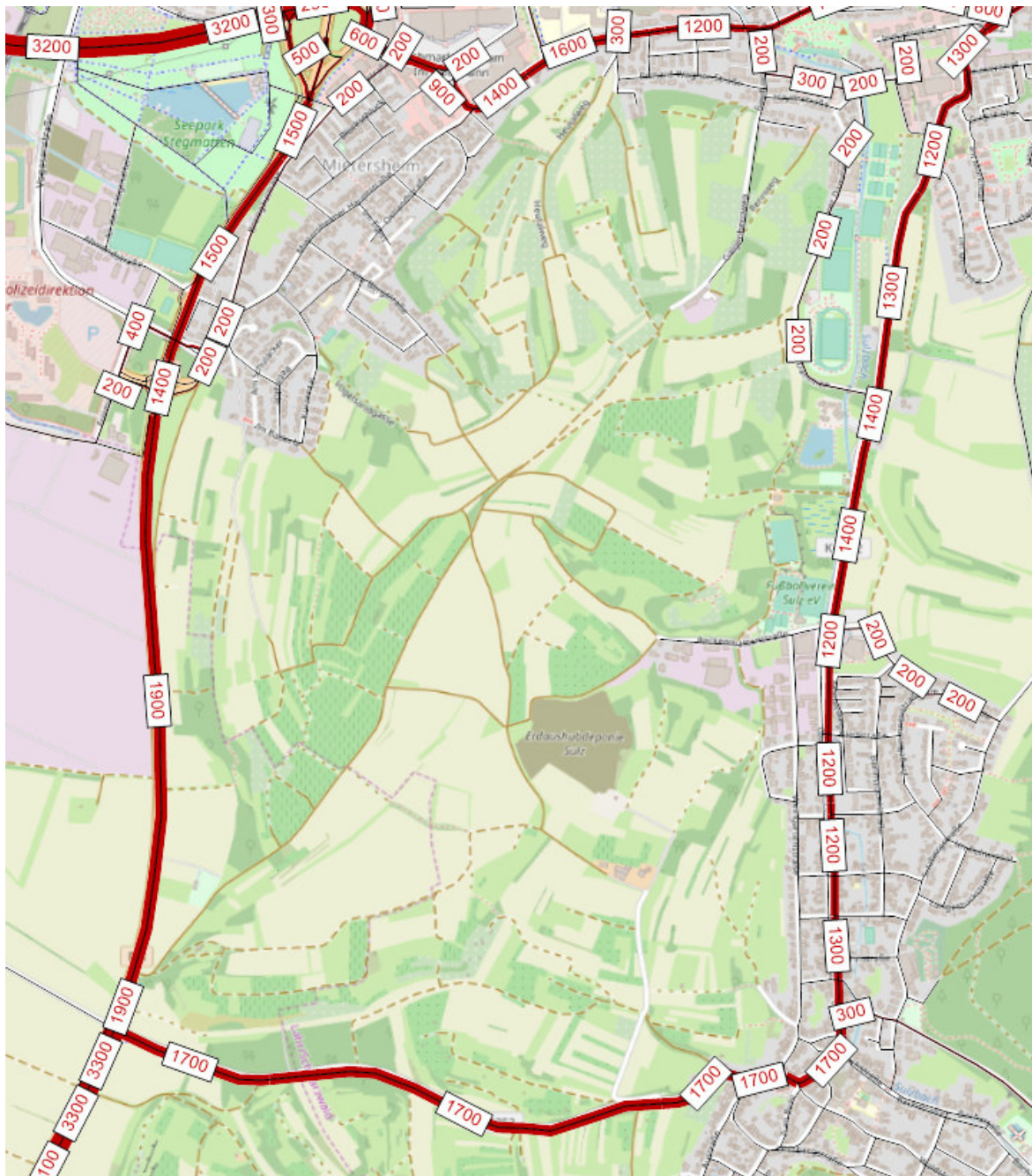
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 82: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – westl. Kernstadt (Kfz/24h, DTV_w)

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

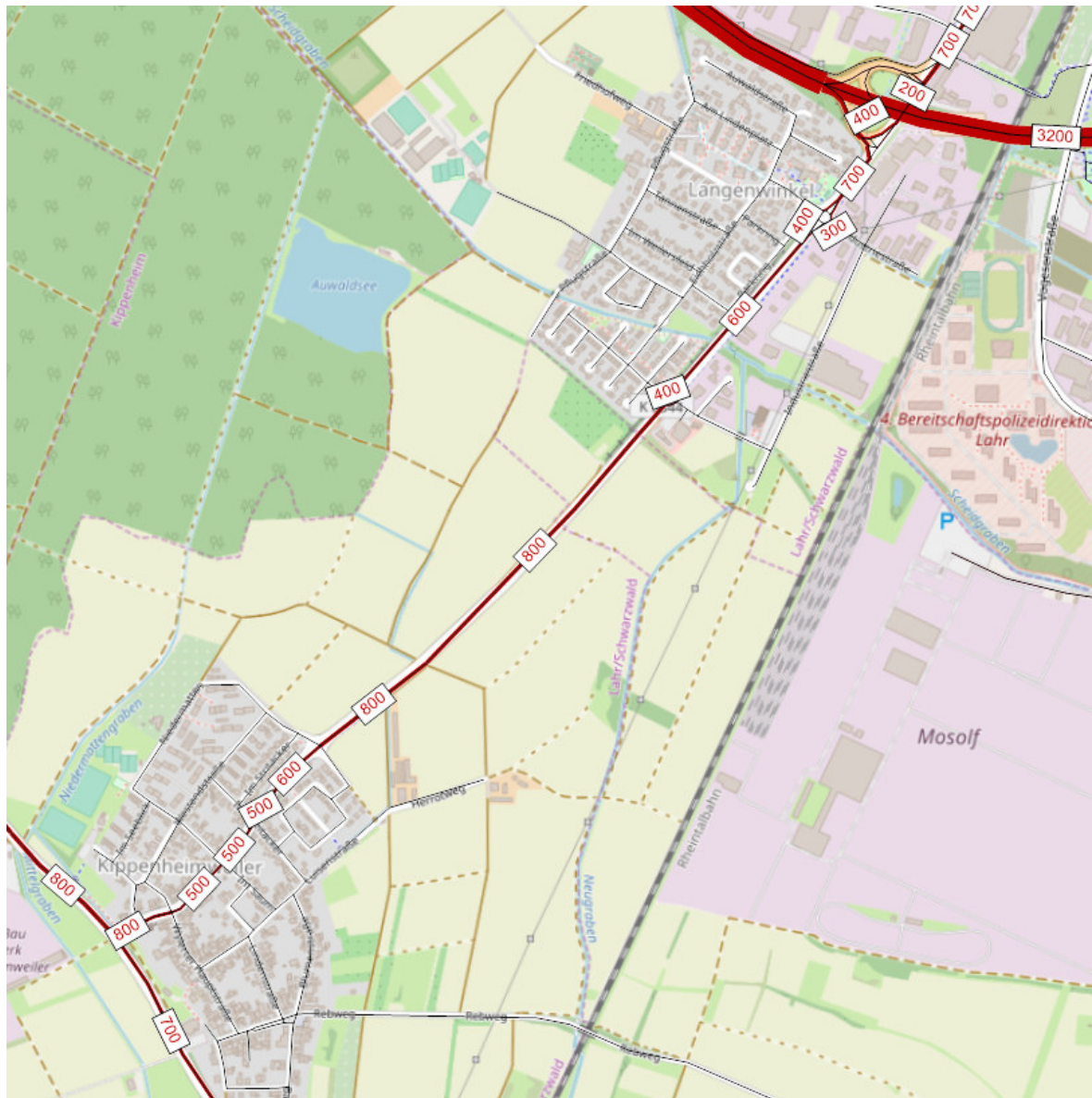
Abbildung 83: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – östl. Stadtteile (Kfz/24h, DTV_w)

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

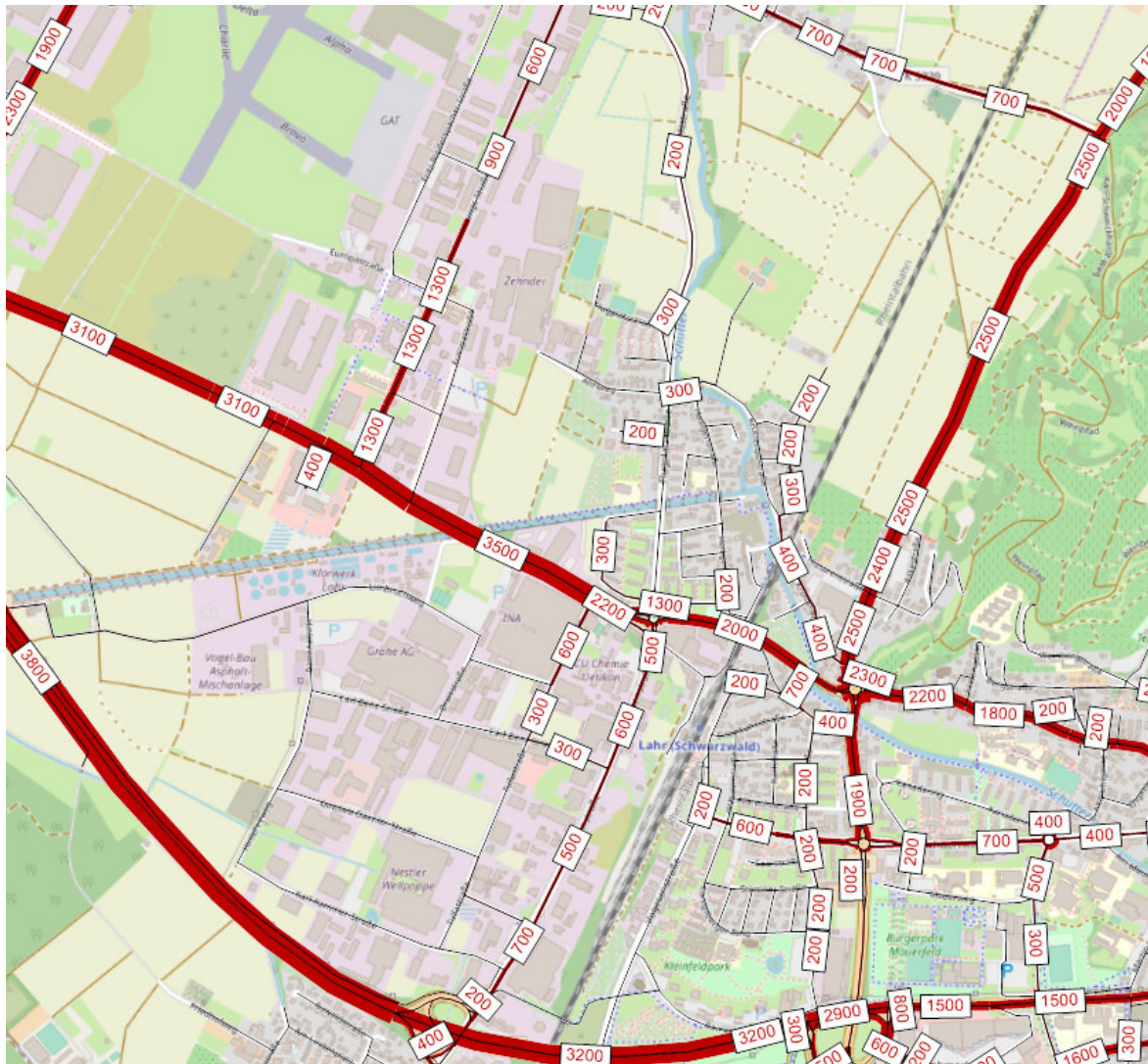
Abbildung 84: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Mietersheim/ Sulz (Kfz/24h, DTW_w)

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 85: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Kippenheimweiler/ Langenwinkel (Kfz/24h, DTV_w)

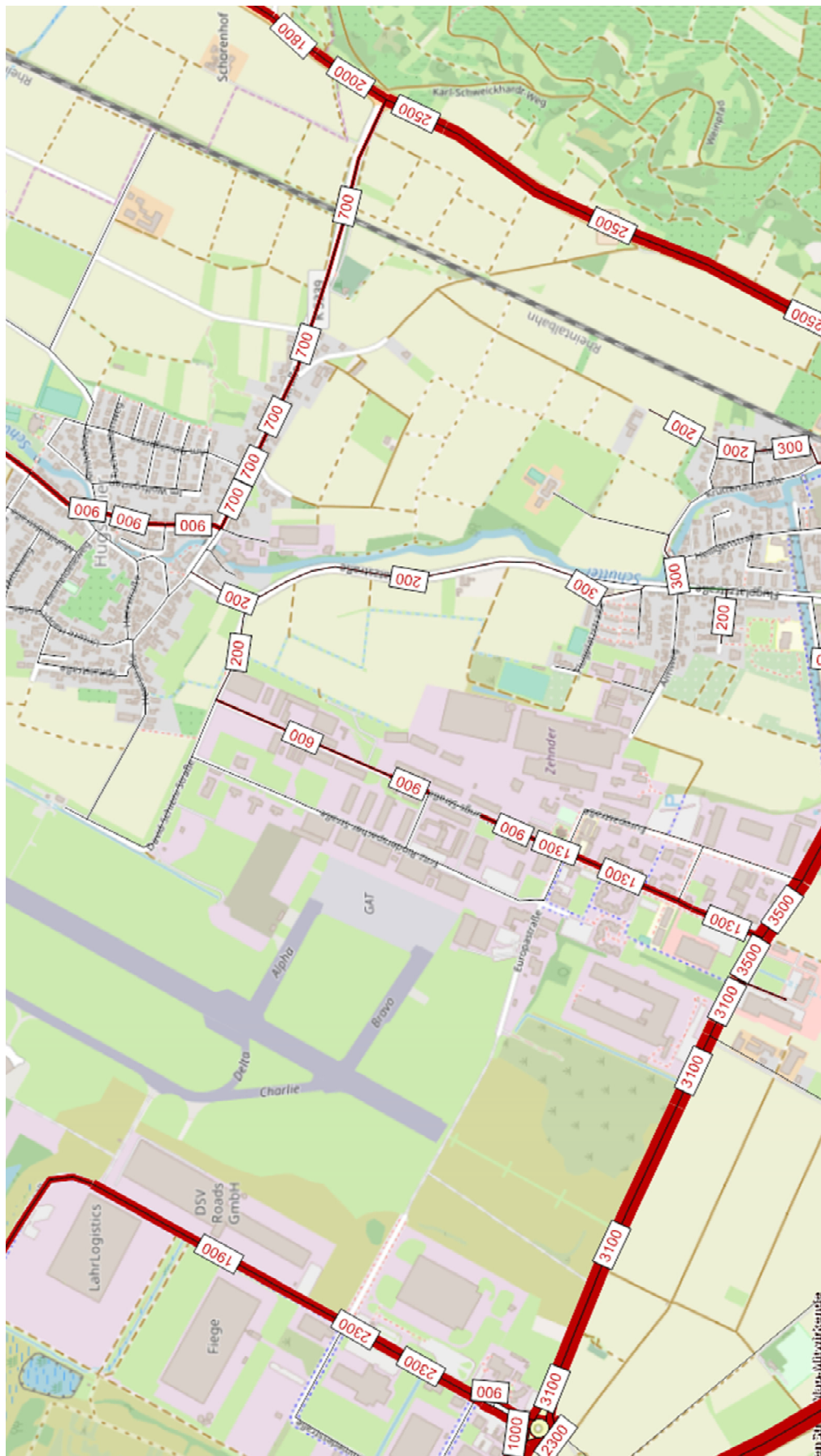


Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 86: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – westl. Bahnhof (Kfz/24h, DTV_w)

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 87: Differenz Prognose-Nullfall 2030 zum Analysefall 2019 – Hugsweiler (Kfz/24h, DTV_w)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.5 Fließender motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung und den Verkehrszählungen sowie der Verkehrsmo-
dellierung zeigt sich, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) bei der alltäglichen Mobilität in
Lahr eine bedeutende Rolle spielt. Mit 59 % der Wege (9 % davon als Mitfahrer) macht er über die
Hälfte des Verkehrs der Lahrer Bevölkerung aus. 96 % der Haushalte verfügt über mindestens einen
Pkw, 50 % sogar über zwei und mehr. Die Pkw-Ausstattung liegt somit deutlich über dem Durch-
schnitt.

Diesen Ansprüchen entsprechend ausgelegt ist das Hauptverkehrsstraßennetz in der Stadt. Nahezu
alle Bereiche sind mit dem Auto erreichbar, lediglich die Innenstadt verfügt über eine weitgehend
autofreie Fußgängerzone (Lieferverkehr frei zwischen 6–11 Uhr, vgl. Kapitel 0) sowie einen ver-
kehrsberuhigten Kernbereich um diese herum.

Konflikte ergeben sich überall dort, wo der Autoverkehr durch dicht bebautes Gebiet geführt wird
und mit anderen Verkehrsmitteln um die knappen Räume konkurriert bzw. Anwohner unter den
Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs leiden. Dort wurde zumeist durch Verkehrsberuhi-
gungsmaßnahmen entgegengewirkt (flächendeckend beruhigte Wohngebiete), auf den Hauptver-
kehrsachsen ohne große Ausweichmöglichkeit führt dies jedoch nur zu einer Minderung der nega-
tiven Folgen (z. B. Lärm), eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs ist dort nicht immer möglich.

Im Folgenden werden das vorhandene Straßennetz, die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten, die MIV-
Erreichbarkeit sowie die Belastung der Straßen als Grundlage für die weiteren Analysen und spätere
Maßnahmenentwicklung näher beleuchtet. Des Weiteren wurde ein Schwerpunkt auf die Bewer-
tung der Verträglichkeit ausgewählter Straßenabschnitte mit besonderen Nutzungsansprüchen ge-
legt (vgl. Kapitel 3.5.7).

3.5.1 Straßennetz und -gliederung

Städtische Straßennetze müssen vielfältige Aufgaben erfüllen können. Im Vordergrund steht die
klassische, effiziente Kfz-Verkehrsabwicklung, nach der lange Zeit die Straßenräume und Netze aus-
gelegt und geplant wurden. Immer mehr Wert wird inzwischen jedoch auch wieder auf die ur-
sprünglichen Nutzungsansprüche städtischer Straßenräume – wie z. B. Aufenthaltsfunktion, ausrei-
chend breite und barrierefreie Seitenräume und Platz für alternative Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖV)
– gelegt. Gerade mit Blick auf wachsende Umweltbelastungen sollte definiert werden, welche Stra-
ßen für eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs benötigt werden und auf welchen auch
andere Aspekte wieder zum Wohle der Anwohner gestärkt werden können bzw. müssen.

Zur Analyse des Straßennetzes der Stadt Lahr wurde das hierarchisch gestufte Netzsystem einer
Funktionalitätsanalyse unterzogen. Neben Aspekten der zusammenhängenden Netzbildung und
der Leistungsfähigkeit (im Netz erkennbare Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung) wurde dabei
auch die Funktion der Straßenräume und deren Umfeldnutzung (z. B. Aufenthaltsfunktion und Ver-
kehrssicherheitsaspekte bei Wohnbebauung) betrachtet.

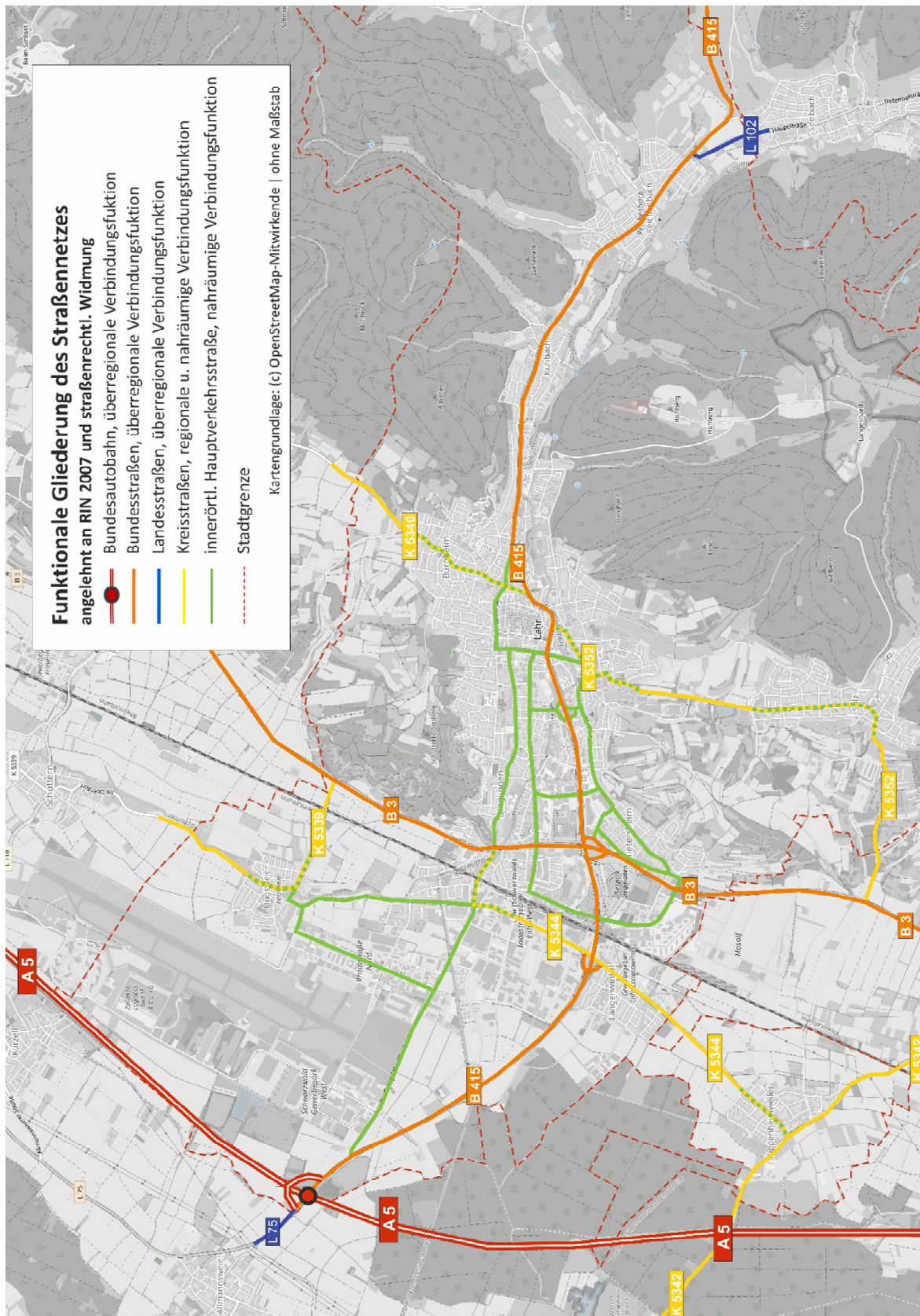
Lahr verfügt über ein weitgehend effizientes, übergeordnet klassifiziertes Straßennetz, welches mit
den beiden Bundesstraßen B 415 und B 3 die wichtigen Ost-West- als auch Nord-Süd-Achsen er-
schließt. Die Hauptströme im Kfz-Verkehr werden z. T. über Lichtsignalanlagen mit „Grüner Welle“-

Schaltung effizient abgewickelt. Im Westen der Stadt stellt die B 415 eine gewisse Barrierewirkung dar. Im Ortskern und in den östlichen Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach entspricht die Verkehrsbelastung nicht dem eher innerstädtischen Ausbauzustand. Folglich kommt es zu Luft- und Lärmbelastungen und einer eingeschränkten Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Hauptstraße. Aus diesem Grund ist eine teils kontrovers diskutierte Umgehungslösung durch das Schutttertäl in Planung, welche einerseits die Ortslagen entlang der heutigen Bundesstraße im Osten der Stadt entlasten, andererseits jedoch den Naturraum im Schutttertäl zerschneiden würde. Für die Innenstadt würde die Umgehung vermutlich wenig Entlastung bringen, da die Verkehre dort dann trotzdem noch das dortige „Nadelöhr“ passieren müssten.

Die meisten Stadtteile werden durch Kreisstraßen an das Hauptverkehrsstraßennetz angeschlossen. Im bebauten Bereich überschneiden sich diese z. T. mit innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Dort erfüllen sie sowohl eine Verbindungs- als auch eine Aufenthaltsfunktion mit meist dichter Randbebauung (z. B. Dinglinger Hauptstraße, Werderstraße, u. v. a.). Zudem lassen sich weitere innerörtliche Hauptverkehrsstraßen identifizieren, auf denen derzeit noch der Kfz-Verkehr eine bedeutende Rolle einnimmt, gleichzeitig aber auch andere städtische Nutzungen in den Vordergrund treten (z. B. B 415 in der Innenstadt). Diese Bereiche sind in den folgenden Planungen besonders kritisch zu betrachten und weisen sensible Nutzungsmischungen auf.

Landesstraßen gibt es nur noch an den Stadtgrenzen nach Seelbaach und Allmannsweier. Ihre überregionale Verbindungsfunktion wird in Lahr durch die Bundesstraßen überlagert und mit abgedeckt. Eine großräumig übergeordnete Funktion nimmt im Westen die Autobahn A 5 mit der Anschlussstelle an die B 415 ein. In der Karte ist das klassifizierte Straßennetz in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) sowie die vorhandene straßenrechtliche Widmung abgebildet:

Abbildung 88: Klassifiziertes Straßennetz (Bestand)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.2 Zulässige Geschwindigkeiten

Im innerörtlichen Straßennetz von Lahr gilt auf den gemäß der Klassifizierung übergeordneten Straßen (Landes- und Kreisstraßen sowie innerörtliche Hauptverkehrsstraßen) in der Regel eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h. Auf einigen Ortsdurchfahrten wurde diese auf 40 km/h reduziert (so z. B. auf der B 415 in Kuhbach und Reichenbach sowie auf der Lahrer Straße in Sulz). Teils ist dies auch als freiwillige Empfehlung beschildert. Außerhalb des bebauten Stadtgebietes gilt in der Regel 70 km/h oder mehr.

Abseits der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen wurde die Geschwindigkeit flächendeckend auf 30 km/h beschränkt. Nahezu alle Wohngebiete in Lahr sind verkehrsberuhigt (30er-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich).

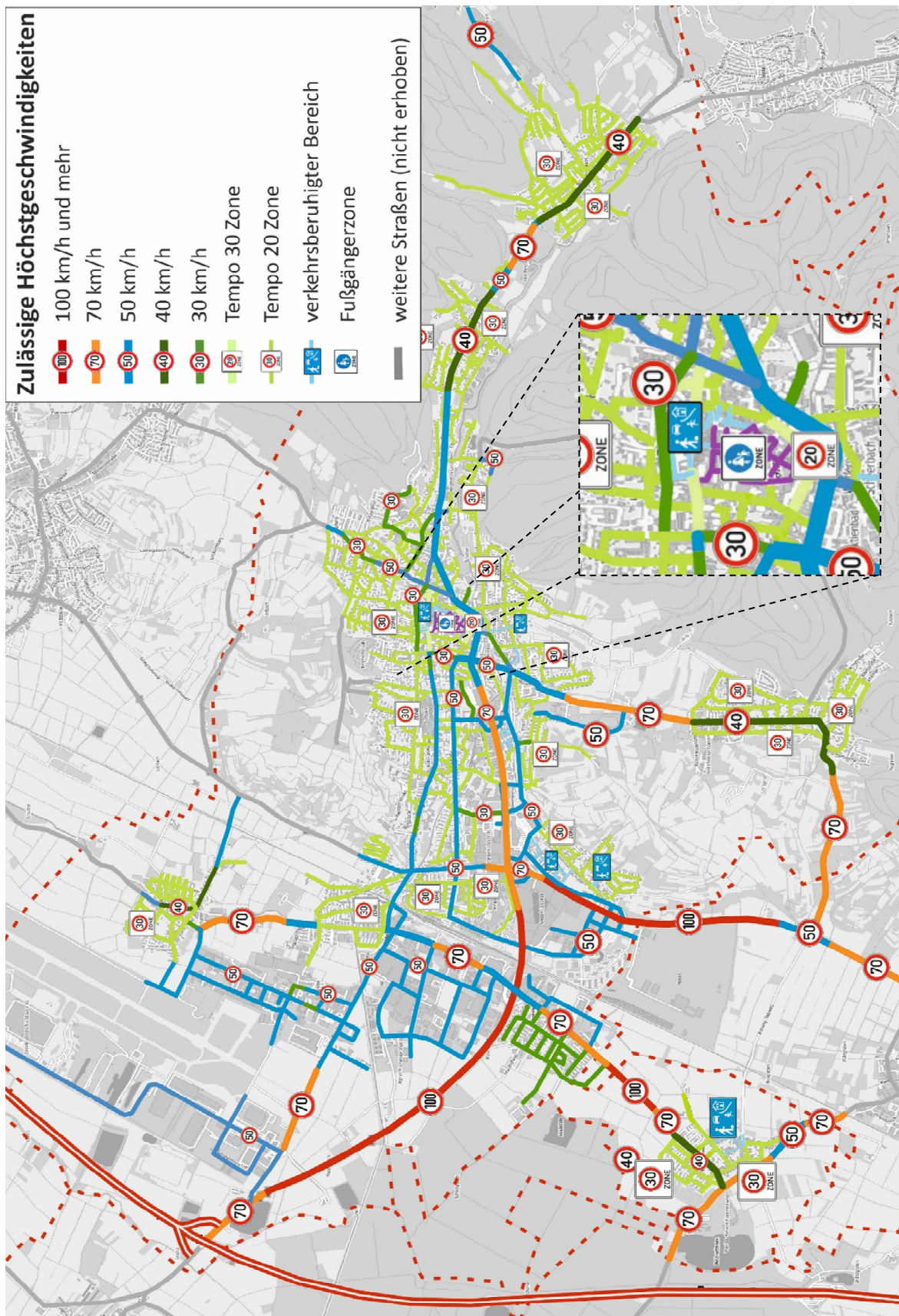
Der Kern der Innenstadt ist autofreie Fußgängerzone und auch viele weitere Straßen rund um das historische Zentrum sind verkehrsberuhigt. Zudem gibt es eine 20er-Zone entlang der Bismarckstraße (Einbahnregelung) und über den Rathausplatz. Der gesamte Bereich ist fußgängerfreundlich angelegt und weist einen shared-space-ähnlichen Charakter auf. Nichts desto trotz bemängelten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung viele Anwesende den dortigen Pkw-Verkehr.

Abbildung 89: Hauptstraßen und Verkehrsberuhigung in Lahr



Quelle: Planersocietät (o. l.: B 415/ Tramplerstraße/ M.-Luther-Str.; o. r.: freiwillig Tempo 40, Ortseingang Sulz, Heitergaß; u. l.: verengte, ursprünglich überbreite Fahrbahn; u. r.: Verkehrsberuhigung im Nebennetz)

Abbildung 90: Zulässige Fahrgeschwindigkeiten im MIV-Netz



Quelle: Stadt Lahr und eigene Erhebungen; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.3 Erreichbarkeit mit dem MIV

Mit dem Auto ist man in und um Lahr vergleichsweise schnell unterwegs. Alle wichtigen Ziele sind mit wenig Zeitaufwand erreichbar.

Während im Stadtgebiet ein erkennbarer Erreichbarkeitsvorteil auf der Ost-West-Achse liegt (über die B 415), ist großräumig eine deutlich bessere Erreichbarkeit entlang der Nord-Süd-Achse (Autobahn 5) erkennbar. Dies ist u. a. auch den geografischen Gegebenheiten geschuldet, an die ebenfalls das Straßennetz ausgerichtet wurde. So stellen der Rhein und die Bundesgrenze nach Frankreich sowie der weniger stark besiedelte Schwarzwald natürliche Barrieren dar.

Nichtsdestotrotz kann jeder Punkt im Stadtgebiet in 15–30 Min. (abhängig von aktueller Verkehrsbelastung) mit dem Auto erreicht werden. Innerhalb einer Stunde ist man – dank der nahen Autobahnverbindung – in größeren Städten wie z. B. Karlsruhe oder Freiburg.

Tabelle 25: Reisezeiten und Distanzen ausgewählter Städte

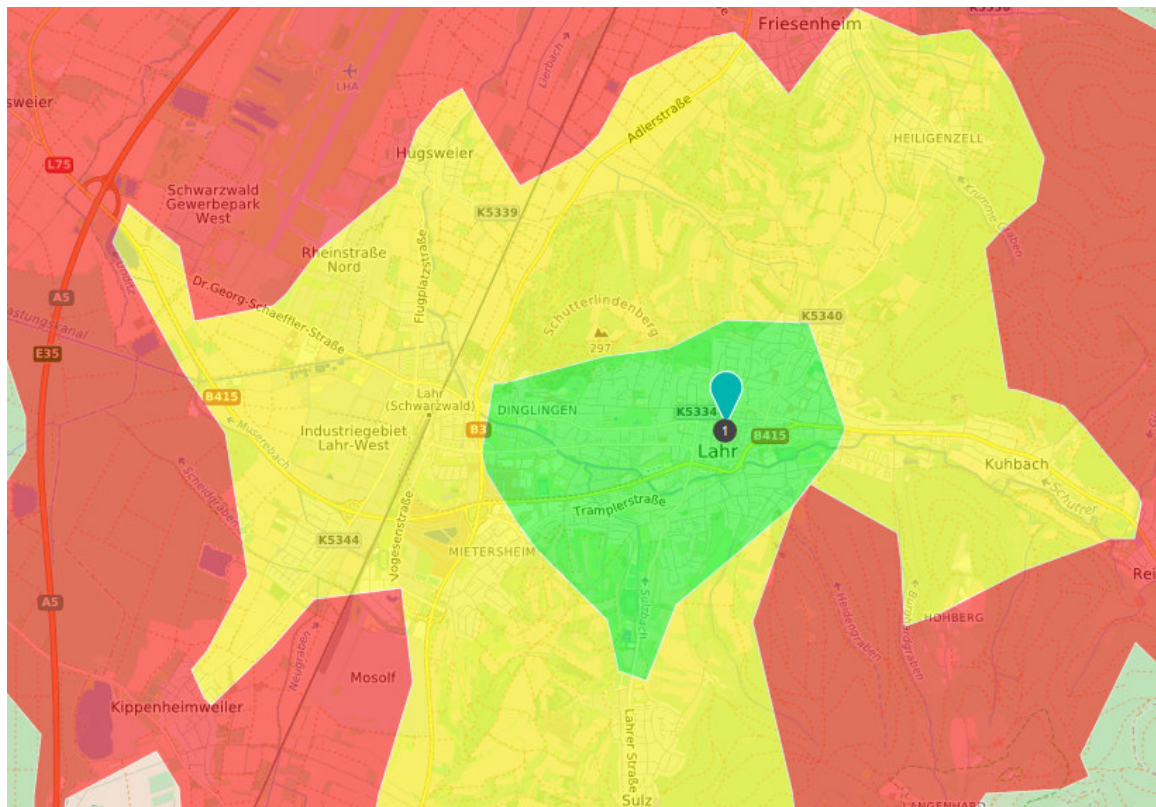
Stadt	Pkw-Reisezeit [Minuten]	Entfernung [Kilometer]
Kippenheim	12	7
Seelbach	14	8
Friesenheim	10	5
Haslach	28	23
Offenburg	25	27
Kehl	34	43
Strasbourg/ F	40	47
Freiburg i. Br.	50	61
Karlsruhe	63	99
Stuttgart	109	173

Startpunkt: Lahr Marktplatz;

Reisezeitabfrage: openrouteservice.de

Quelle: Planersocietät

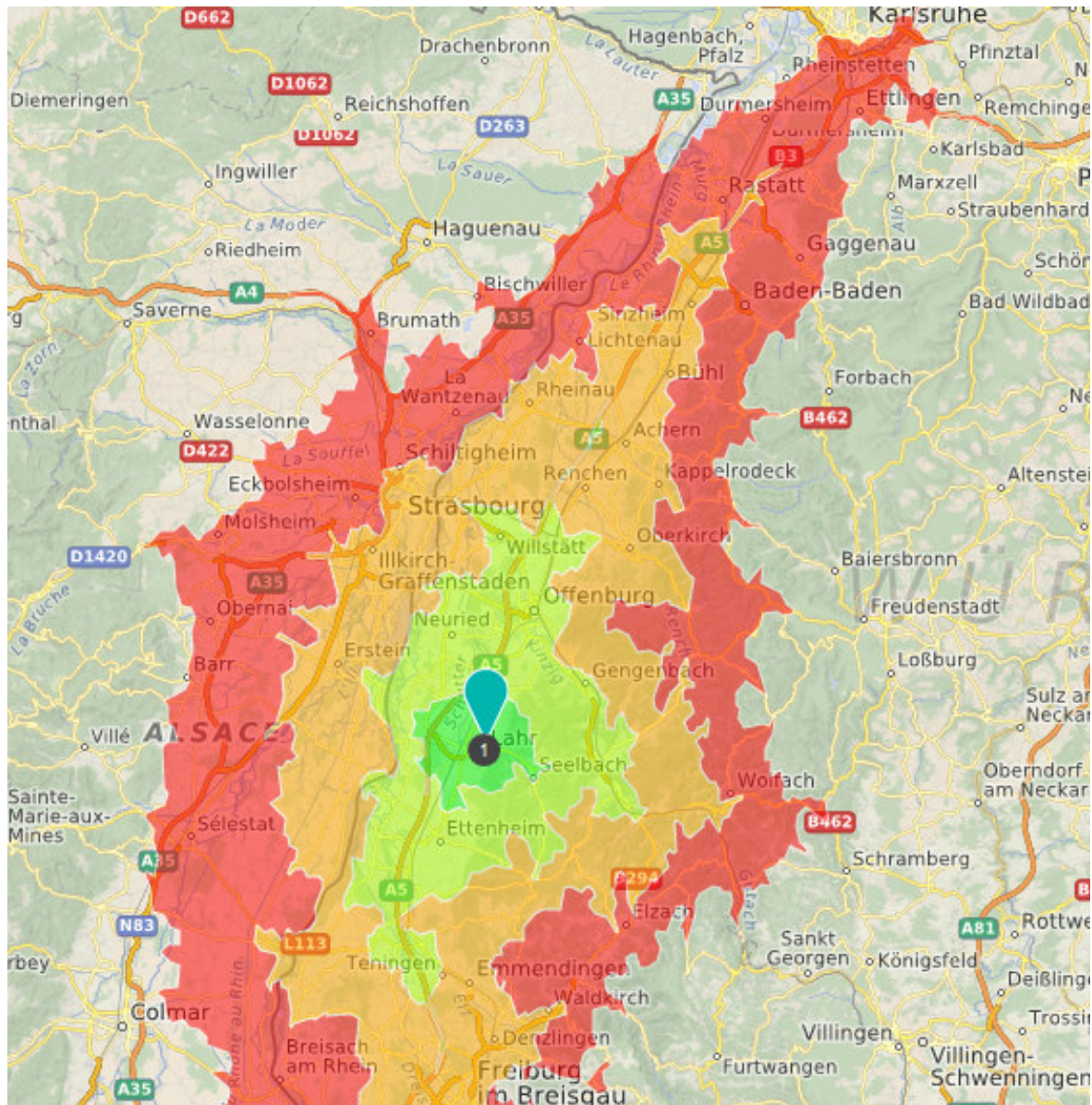
Abbildung 91: Erreichbarkeit in 15 Minuten mit dem Kfz



Startpunkt: Tiefgarage am Marktplatz/ Lahr, Farbintervall: 5 Minuten

Quelle: www.openrouteservice.org (Abfrage: 19.9.2019); Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 92: Erreichbarkeit in 60 Minuten mit dem Kfz



Startpunkt: Tiefgarage am Marktplatz/ Lahr, Farbintervall: 15 Minuten

Quelle: www.openrouteservice.org (Abfrage: 19.9.2019); Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.4 Verkehrserhebung und Kfz-Belastung im Straßennetz

Zur Analyse der Kfz-Belastung in Lahr und als Kalibrierungsgrundlage für das Verkehrsmodell wurden im März/April 2019 von 0-24 Uhr Verkehrszählungen an 40 Knoten und Querschnitten (KP) im Stadtgebiet durch das Büro Geovista GmbH durchgeführt. Hinzu kamen fünf Zählstellen an der östlichen B 415, die im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg gezählt wurden (RP). Die Erhebung fand außerhalb der Ferien und in Wochen ohne Feiertage statt. Es gab keine besonderen Ereignisse (z. B. Volksfeste, Baustellen etc.), welche das Kfz-Nutzungsverhalten beeinflussen könnten.

Die Zählergebnisse wurden nach Verkehrsarten ausgewertet und gemäß HBS¹⁵ auf die durchschnittliche, jährliche Tagesbelastung (DTV und DTV_w) hochgerechnet. An folgenden Zählstellen wurde erhoben:

Tabelle 26: Liste der erhobenen Zählstellen 2019

#	Lage	Zähltag
KP 1	B 415 – Dr.-Georg-Schaeffler-Str.	04.04.2019
KP 2	K 5342 – Kaiserswaldstr.	28.03.2019
KP 3	Hugsweierer Hauptstr. – Hugsweierer Kirchstr.	28.03.2019
KP 4	Rheinstr. – Raiffeisenstr. – Flugplatzstr.	04.04.2019
KP 5	B 415 Auffahrt – Raiffeisenstr.	28.03.2019
KP 6	B 415 Abfahrt – Raiffeisenstr.	28.03.2019
KP 7	B 3 – Hugsweierer Hauptstr.	04.04.2019
KP 8	Rheinstr. – Freiburger Str. – Dinglinger Hauptstr.	04.04.2019
KP 9	Vogesenstr. – Schwarzwaldstr. – Bahnhofplatz	28.03.2019
KP 10	Schwarzwaldstr. – Freiburger Str.	04.04.2019
KP 11	B 415 – Rampe West B 3	04.04.2019
KP 12	B 415 – Rampe Ost B 3	04.04.2019
KP 13	B 3 – Im Götzmann	04.04.2019
KP 14	Obermatten – Vogesenstr. – Allmendstr.	28.03.2019
KP 15	Vogesenstr. – Breisgaustr. – Weidenstr.	28.03.2019
KP 16	Mietersheimer Hauptstr. – Im Götzmann	28.03.2019
KP 17	Mietersheimer Hauptstr. – O.-Hahn-Str.	28.03.2019
KP 18	Schwarzwaldstr. – Otto-Hahn-Str. – Altmühlgasse	28.03.2019
KP 19	Tramplerstr. – Dreyspringstr.	28.03.2019
KP 20	Lotzbeckstr. – Dreyspringstr.	28.03.2019
KP 21	Kaiserstr. – Goethestr.	28.03.2019
KP 22	Lotzbeckstr. – Alte Bahnhofstr. – Goethestr.	28.03.2019
KP 23	Tiergartenstr. – Alte Bahnhofstr.	04.04.2019
KP 24	Tramplerstr. – Werderstr. – Alte Bahnhofstr.	28.03.2019
KP 25	Tiergartenstr. – Werderplatz	04.04.2019
KP 26	Schäferereigasse – Tiergartenstr. – Schützenstr.	04.04.2019
KP 27	Doler Platz – Tiergartenstr. – Max-Planck-Str.	04.04.2019
KP 28	Tiergartenstr. – Bismarckstr. – Gärtnerstr.	04.04.2019
KP 29	Bismarckstr. – Geroldsecker Vorstadt – Friedrichstr.	04.04.2019
KP 30	Turmstr. – Gärtnerstr. – Friedrichstr.	04.04.2019
KP 31	Burgheimer Str. – Stefanienstr.	04.04.2019
KP 32	Stefanienstr. – Altfelixstr. – Altvaterstr.	04.04.2019
KP 33	Burgbühlstr. – Kirschbaumallee	04.04.2019
KP 34	Geroldsecker Vorstadt – Hohbergweg	04.04.2019
KP 35	Lahrer Str. – Sulzbergstr.	04.04.2019
KP 36	Dr.-Georg-Schaeffler-Str. – Einsteinallee	04.04.2019
KP 37	Dr.-Georg-Schaeffler-Str. – R.-Haungs-Str.	04.04.2019
KP 38	K 5344 - Kaiserwaldstr. – Im Stritacker	28.03.2019
KP 39	B 3 – K 5352	04.04.2019
KP 40	Bertha-von-Suttner-Allee – Hohbergweg	28.03.2019
RP 1	B 415 – Tiergartenstr., südl. Schützenstr.	04.04.2019
RP 2	B 415 – Geroldsecker Vorstadt, westl. H.-Kattermann-Str.	04.04.2019
RP 3	B 415 – Kuhbacher Hauptstr., südwestl. Brudertalstr.	04.04.2019
RP 4	L 102, zw. B 415 / L 102 und L 102 / Am Bahndamm / Reichenbacher Weg	04.04.2019
RP 5	B 415, Kreisverkehr B 415 / L 102, südöstl. Abzweig FR Biberach	04.04.2019

Quelle: Planersocietät

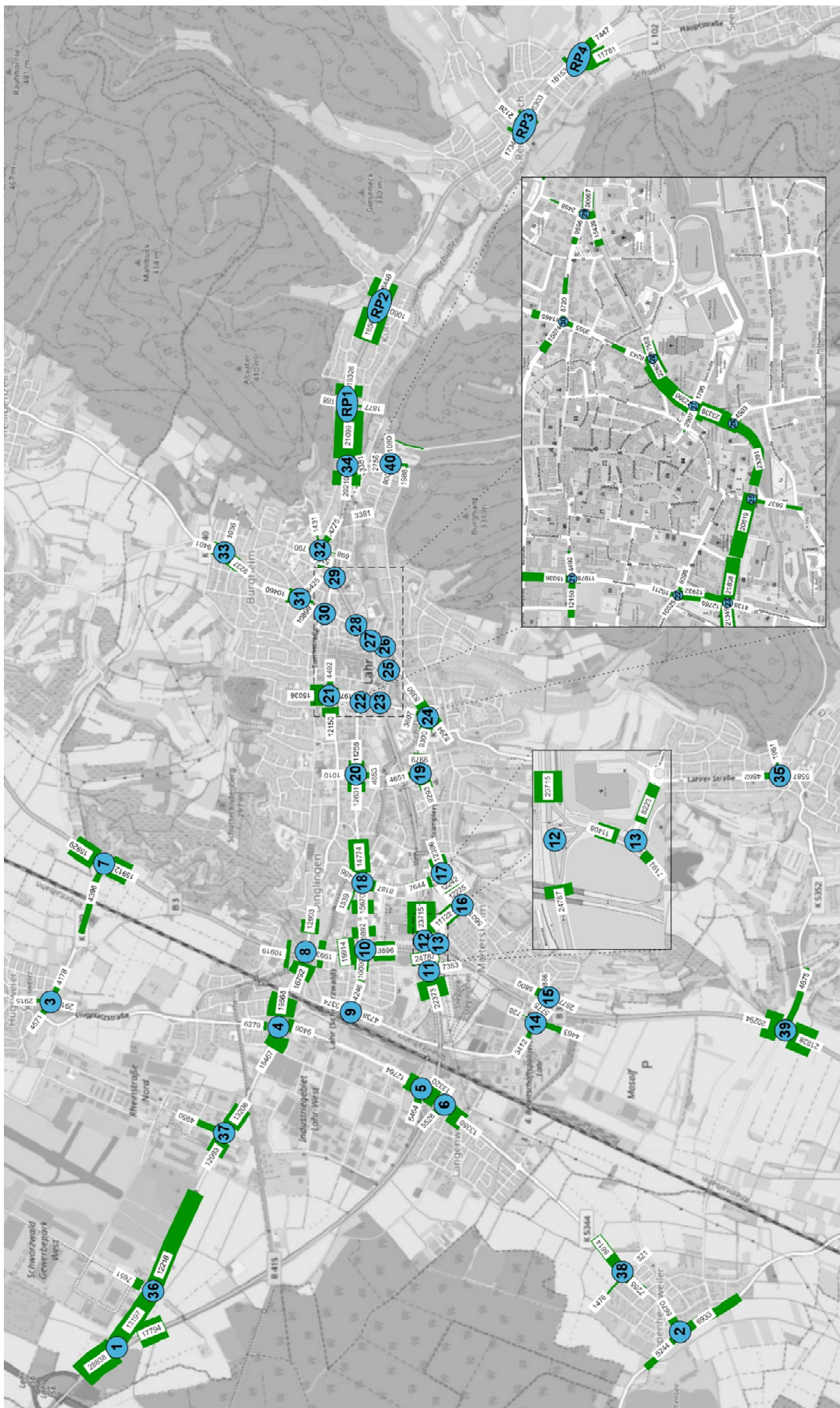
15 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001), Fassung von 2009, Köln

Abbildung 93: Lage der Zählstellen der Erhebung 2019



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 94: Hochrechnung der Zählergebnisse auf DTV_w (Kfz/24h)



Erhebungsdaten: Geovista GmbH, Hochrechnung: Planersocietät; Karte: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.5 Entwicklung des Kfz-Verkehrs (Rückblick)

Wie sich der Verkehr in den letzten Jahren entwickelt hat, zeigt ein exemplarischer Vergleich der Belastungen an ausgewählten Querschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes. Die Querschnittsvergleiche wurden dort angegeben, wo entsprechend vergleichbare Daten vorlagen. Dazu wurden die Daten der Straßenverkehrszentrale (SVZ) Baden-Württemberg/ Verkehrsmonitoring von 2005–2017, als auch die 2019 selbst erhobenen Zählstellen herangezogen.

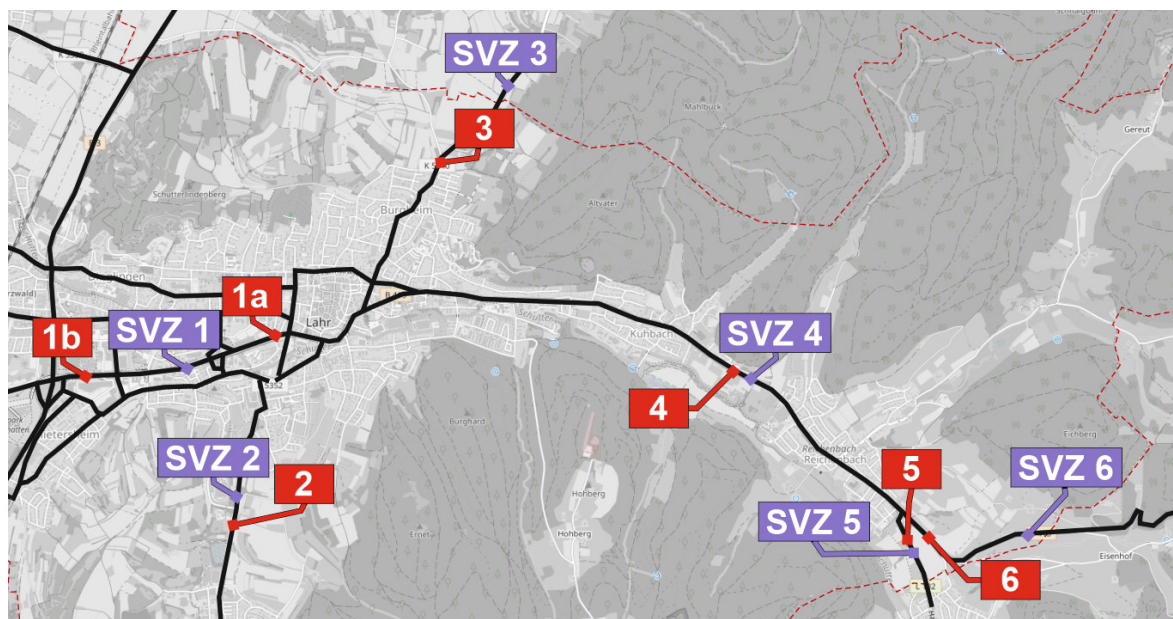
Tabelle 27: Vergleich Kfz-Belastung an ausgewählten Knoten, 2005 bis 2019 in Kfz/24h (DTV)

Zählstelle SVZ	1 (B 415)	2 (K 5352)	3 (K 5340)	4 (B 415)	5 (L 102)	6 (B 415)	
2005	17.338	6.499	10.436	17.689	8.668	6.333	
2010	16.337	5.074	6.046	18.538	9.025	6.307	
2010 zu 2005	-5,8 %	-21,9 %	-42,1 %	+4,8 %	+4,1 %	-0,4 %	
2015	21.153	5.222	6.691	16.021	10.182	5.876	
2015 zu 2010	+29,5 %	+2,9 %	-10,7 %	-13,6 %	+12,8 %	-6,8 %	
2017	18.818	5.419	6.944	13.106	10.567	6.098	
2017 zu 2015	-11,0 %	+3,8 %	+3,8 %	-18,2 %	+3,8 %	+3,8 %	
Zählstelle 2019	1a*	1b*	2*	3*	4	5	6*
2019	19.972	22.184	5.787	8.499	15.970	11.021	6.967
2019 zu 2017	+6,1 %	+17,9 %	+6,8 %	+22,4 %	+21,9 %	+4,3 %	+14,3 %
2019 zu 2005	+15,2 %	+28,0 %	-11,0 %	-18,6 %	-9,7 %	+27,1 %	+10,0 %

* leicht abweichende Zählstandorte (mit Zu-/Abfahrten dazwischen)

Quelle: Planersocietät

Abbildung 95: Lage der Vergleichsstellen – Dauerzählstellen SVZ (lila), eigene Zählung 2019 (rot)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die Vergleichswerte lassen zwar nur Rückschlüsse auf Ausschnitte des Lahrer Straßennetzes zu und können stark durch lokale Veränderungen beeinflusst sein, insgesamt lässt sich jedoch trotzdem eine gewisse Tendenz erkennen. So waren die Verkehrsmengen von 2005 bis 2010 auf der Nord-Süd-Achse aber auch im Westen der Stadt tendenziell rückläufig. Im Osten gab es hingegen leichte Zunahmen. Bis 2015 stieg der Verkehr dann sowohl im Westen als auch im Osten spürbar an. Dies ist vermutlich eine Ursache der Gewerbeansiedlung sowie Stärkung der Zentrenfunktion. Bis 2017 gingen die Verkehrsmengen dann jedoch teilweise (auf der B 415) wieder zurück.

Der Vergleich mit den Zählungen 2017 bis 2019 ergibt wiederum ausnahmslos Verkehrsaufkommensanstiege, wobei die hohen Werte von 2005 noch nicht überall wieder erreicht wurden. Insbesondere die Nord-Süd-Beziehung (K 5352 und K 5340) hat an dieser Stelle an Bedeutung verloren. Die Beziehungen nach Seelbach und der Verkehr auf der B 415 haben hingegen insgesamt seit 2005 deutlich zugenommen – was vor allem am starken Anstieg zwischen 2010 und 2015 liegt.

3.5.6 Erhebung des Durchgangsverkehrs

Um die Verflechtungen Lahrs mit dem Umland darzustellen und Aussagen zu treffen, wie stark die Straßen durch externen Verkehr belastet sind, wurde im Rahmen der Erhebungen an 12 ausgewählten Stellen eine automatisierte und anonymisierte Kennzeichenerfassung durchgeführt. Somit wurden ein- und ausfahrende Fahrzeuge an unterschiedlichen Knoten wiedererkannt und anhand ihrer Durchfahrzeit definiert, ob es sich um Quell-/Zielverkehr¹⁶ oder Durchgangsverkehr¹⁷ handelt.

Die Erhebung fand am Donnerstag, den 04.04.2019 von 0–24 Uhr statt.

16 Quell- bzw. Zielverkehr sind Fahrten aus bzw. in die Stadt (bzw. das definierte Untersuchungsgebiet), die dort beginnen bzw. enden. Darunter fallen z. B. Ein-/Auspendler – zweckunabhängig (Arbeit, Einkauf, Freizeit, ...).

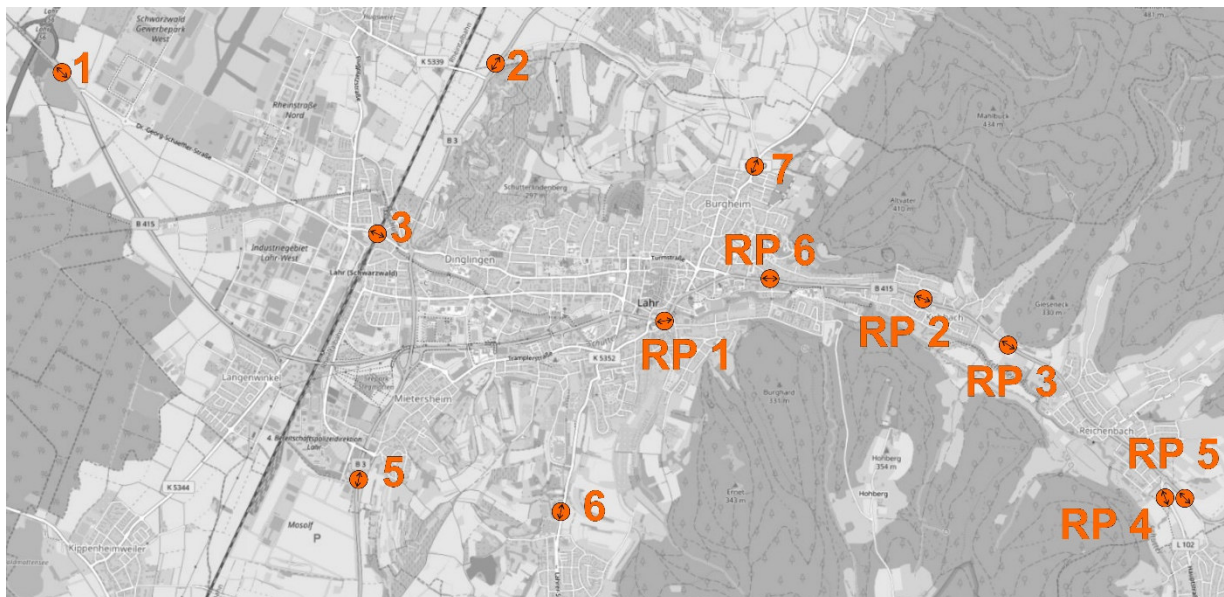
17 Als Durchgangsverkehr im gesamtstädtischen Sinn werden Fahrten definiert, die ohne Zwischenhalt das Stadtgebiet durchqueren, d. h. sie haben kein Ziel innerhalb der Stadt. Die Definition ist also abhängig von der Fahrzeit sowie des zuvor festgelegten Bezugsgebietes (Kordon).

Tabelle 28: Liste der Durchgangsverkehrszählstellen mit Kennzeichenerfassung 2019

#	Lage
1	B 415, nördl. Einmündung Dr.-Georg-Schaeffler-Str.
2	B 3, nördl. Einmündung K 5339
3	K 5344 (Rheinstr.), Höhe Bahntrasse
5	B3, südl. Rampen Vogesenstr. / Breisgaustr.
6	K 5352, südl. Einmündung Dammenmühle
7	Burgbühlstraße, südl. Einmündung Burgheimer Galgenberg
RP 1	B 415 (Tiergartenstraße), südl. Einmündung Schützenstr.
RP 2	B 415 (Geroldsecker Vorstadt), westl. Einmündung Breitmatten
RP 3	B 415 (Kuhbacher Hauptstr.), südwestl. Einmündung Brudertalstr.
RP 4	L 102, zw. Kreisverkehren B 415 / L 102 und L 102 / Am Bahndamm / Reichenbacher Weg
RP 5	B 415, Kreisverkehr B 415 / L 102, südöstl. Abzweig FR Biberach
RP 6	B 415 (Geroldsecker Vorstadt), westl. Einmündung Hildegard-Kattermann-Str.

Quelle: Planersocietät

Abbildung 96: Lage der Durchgangsverkehrszählstellen



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die folgende Grafik (vgl. Abbildung 97) stellt schematisch den gesamtstädtischen Durchgangsverkehr (Kfz inkl. Schwerverkehr, hochgerechnet auf DTV_w) dar. Es handelt sich also nur um Fahrten, die ohne Zwischenhalt das Lahrer Stadtgebiet durchqueren¹⁸. Dabei bleibt der genaue Streckenverlauf durch die Stadt unbekannt, ein Strompfeil kann sich durchaus auf mehrere Straßen aufteilen (z. B. über die B 415 und Dr.-Georg-Schaeffler-Straße). Die Belastungsstärken sind in unterschiedlichen Blaustufen dargestellt.

Es fällt auf, dass es insgesamt relativ wenig Durchgangsverkehr gibt, der in Gänze quer durch die Stadt fährt. So summiert sich dieser Verkehr z. B. auf der Ost-West-Achse am Querschnitt Ortszentrum auf lediglich knapp 3.000 Kfz/Werntag auf. Eine ähnliche Summe ergibt sich auch in Kuhbach/ Reichenbach.

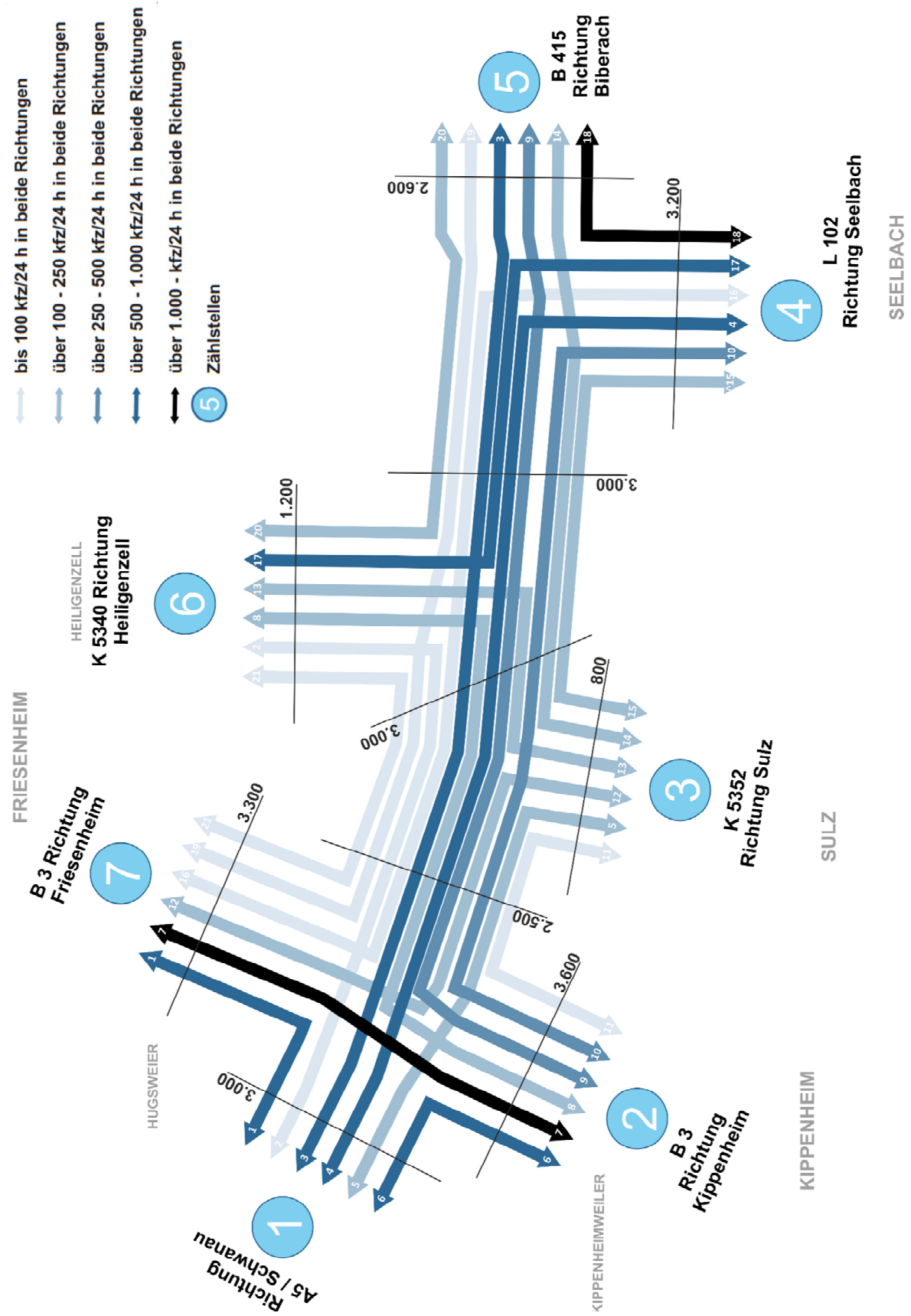
Dieses Ergebnis ist grundsätzlich positiv zu werten, bedeutet es doch, dass ein Großteil des Verkehrs in der Stadt auch einen städtischen Bezug (sei es Quell-, Ziel- oder Binnenverkehr) hat und somit auch durch entsprechende Maßnahmen beeinflussbar ist.

Sofern man den Begriff Durchgangsverkehr lediglich aus Sicht einzelner Ortsteile definiert (dargestellt wurde dies am Beispiel Kuhbach und Reichenbach) – also auch inklusive der Fahrten, die nicht durch die ganze Stadt führen, sondern über die beiden Stadtteile z. B. in der Innenstadt beginnen/ enden – ergibt sich ein anderes Bild (vgl. Abbildung 98):

Mit Blick auf eine mögliche Umgehung durch das Schuttertal könnte die heutige Bundesstraße in Kuhbach/ Reichenbach um bis zu ca. 5.000 Kfz/Werntag entlastet werden. Mit Zwischenanbindung zwischen Kuhbach und Reichenbach könnte sich dies ggf. sogar um nochmals 6.000 bis 14.000 Kfz/Werntag erhöhen, die nur einen Teil der Strecke befahren.

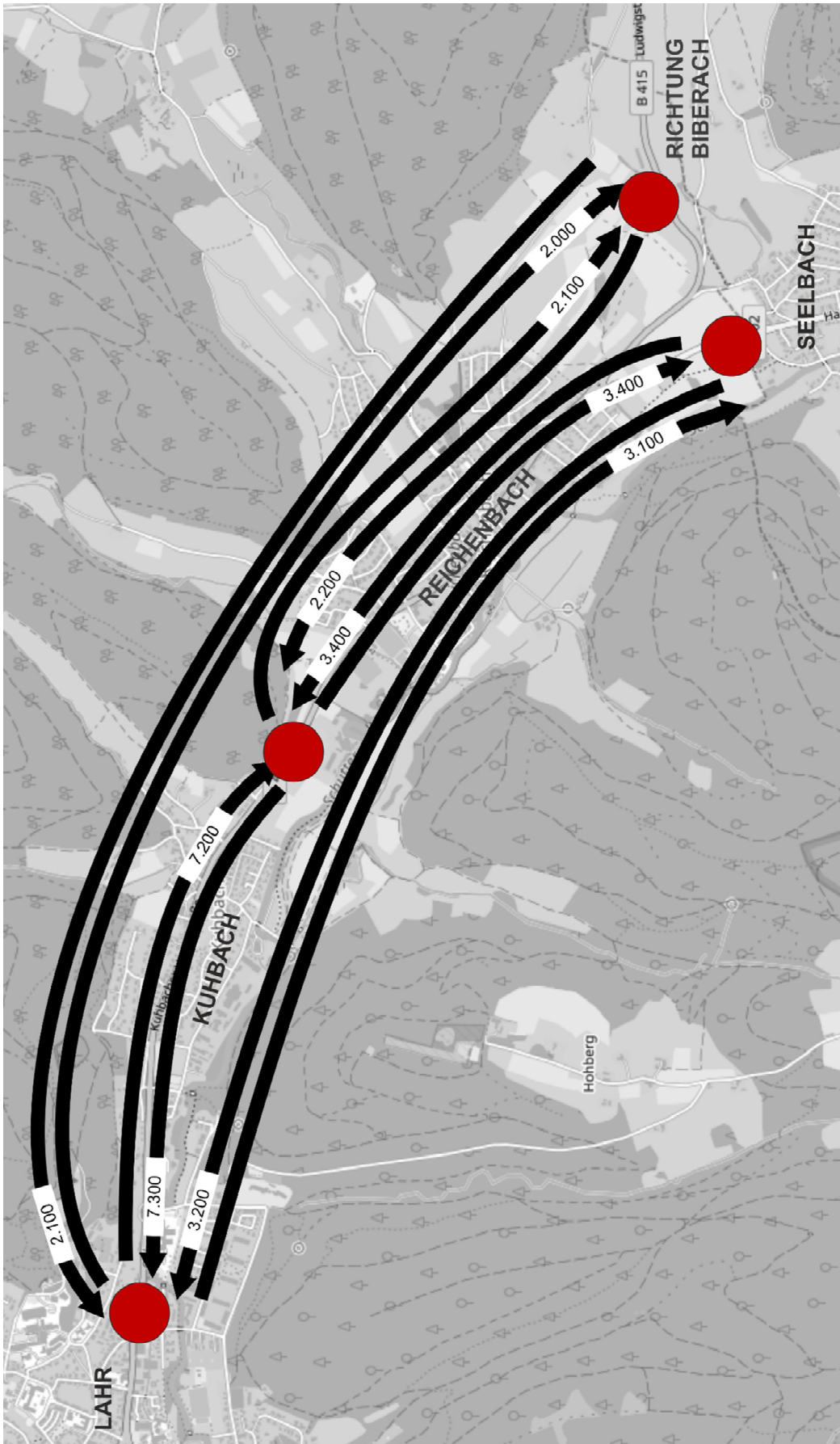
¹⁸ Aufgrund der technischen (Kennzeichenerfassung per Kamera) und methodischen (z. B. Definition der für Durchgangsverkehr relevanten Durchfahrzeit) Vorgehensweisen, sowie aufgrund von datumsabhängigen Schwankungen, kann die als Durchgangsverkehr definierte Verkehrsmenge in der Realität leicht abweichen (voraussichtlich im geringen, einstelligen Prozentbereich).

Abbildung 97: Durchgangsbeziehungen im Stadtgebiet (schematisch, Kfz/24h)



Erhebungsdaten: Geovista GmbH, Hochrechnung: Planersocietät

Abbildung 98: Durchgangsbeziehungen über Kuhbach/ Reichenbach (auch Ziel/ Quelle Innenstadt, Kfz/24h)



Erhebungsdaten: Geovista GmbH, Hochrechnung: Planersocietät; Karte: © Open Street Map Mitwirkende

3.5.7 Straßenraumverträglichkeitsanalyse

Charakter und Zuschnitt der Straßen sind heute häufig so ausgelegt, dass prioritär der Kraftfahrzeugverkehr effizient abgewickelt wird. Dabei sollten innerstädtische, angebaute Straßenräume weitere Funktionen bedienen können. Sie sollen auch Raum für Aktivitäten neben der Verkehrsabwicklung bieten. Der Straßenraum ist neben Verkehrs- und Parkraum auch unmittelbarer Lebensraum der Anwohner, Ort zum Verweilen, von Spaziergängen, von Kinderspielen und Nachbarschaftstreffpunkt. Darüber hinaus ist speziell in Innenstädten der öffentliche Raum auch immer Fläche zur Präsentation von Waren, hat also wirtschaftliche Interessen zu befriedigen. Unter einer monofunktionalen, häufig Kfz-orientierten Straßenraumgestaltung sind andere Funktionen häufig zurückgedrängt. Die Tatsache, dass Straßenräume viele Jahrzehnte nahezu allein nach den Bedürfnissen des Autoverkehrs geplant und geprägt wurden, birgt ein erhebliches Konfliktpotenzial. Insbesondere die „langsame“ Dimension des Verkehrs, also vor allem der Fußverkehr, aber auch der Aufenthalt im Straßenraum, ist dabei in der Vergangenheit zum Teil vernachlässigt worden, sodass die nachfolgende Straßenraumverträglichkeitsanalyse die Gestaltung für die Nahmobilität sowie den Aufenthalt in den Mittelpunkt stellt.

Den Straßenraum bestimmen neben Regelbreiten und dem grundsätzlichen Vorhandensein von Infrastruktur weitere Indikatoren, die zum Teil quantifizierbar, teils aber auch subjektiver Natur sind. Die erhobenen Kfz-Belastungen stellen bei der Ermittlung der Belastung des Straßenraums einen wichtigen Aspekt dar. Lediglich diese Größe als Indikator für eine gelungene Straßenraumgestaltung heranzuziehen, würde allerdings nicht ausreichen. Eine schwach belastete Straße über die geringe Verkehrsstärke pauschal als attraktiv zu bezeichnen, greift zu kurz. Dieses wird z. B. bei Betrachtung der Gereutertalstraße in Reichenbach deutlich. Durch die Doppelstruktur, die den Gereutertalbach in Reichenbach begleitet, entsteht ein Straßenzug mit erhöhter Trennwirkung und nicht ausreichender Barrierefreiheit. Dadurch sinkt die Attraktivität der Nutzung durch Fuß- und Radverkehr – auch ohne starke Kfz-Verkehrsströme.

Im Rahmen der Straßenraumverträglichkeitsanalyse wurden systematisch Konfliktpotenzial und Qualität entlang ausgewählter und mit der Verwaltung abgestimmter Abschnitte von innerörtlichen Straßen bewertet.

Methodik

Entsprechend der unterschiedlichen Nutzungsansprüche wurden in die Straßenraumverträglichkeitsanalyse mehrere relevante Themenbereiche einbezogen. Hierzu zählen im Wesentlichen:

- die Umfeldnutzung und Art der Bebauung
- der motorisierte Verkehr
- die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- die Straßenraumgestaltung und -qualität

Diese Themenbereiche sind mit Bewertungskriterien belegt worden, die möglichst in allen Situationen zu finden sind, um eine gewisse Vergleichbarkeit und ein Problembewusstsein herstellen zu

können (vgl. Tabelle 29). Die Bewertungskriterien folgen dabei gängigen Entwurfsrichtlinien aus den aktuell geltenden technischen Regelwerken unter anderem aus RASSt 2006 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen), ESG 2011 (Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete), EFA 2002 (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) und ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Tabelle 29: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse

Themenbereich	Bewertungskriterien
Umfeldnutzung und Art der Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> • Art der Umfeldnutzung (reines Wohnen, Gewerbe, Mischnutzung etc.) • Anbauart (ein-/beidseitig) und Dichte der Bebauung • Sensible Einrichtung (Schule/ Kita)
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisierte Geschwindigkeit • Subjektive Geschwindigkeit • Fahrbahnqualität
Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Baulicher Zustand der Wege • Bedingungen für Fußgänger/ Radfahrer im Längs- und Querverkehr, Trennwirkung
Straßenraum und Straßenraumqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Räumliche Proportionen (Verhältnis Seitenraum – Fahrbahn), Trennwirkung • Ruhender Verkehr: Lage und ggf. Beeinträchtigung (z. B. optisch) • Art und Wirkung von Grünelementen (privat und öffentlich)

Quelle: Eigene Darstellung

Die Bewertung basiert auf einer Begehung der einzelnen Abschnitte und der Analyse vorliegender Daten. Zur Untersuchung wurden beispielhafte Straßenabschnitte in Lahr ausgewählt, auf denen mit einem hohen und vielseitigen Nutzungsanspruch zu rechnen ist und die damit als besonders sensibel gelten. Untersucht werden im Hauptstraßennetz die zentralgelegenen Abschnitte in den Ortsteilen und bedeutende Straßenzüge im Innenstadtbereich. Durch eine umfassende Erhebung der Verkehrsbelastungen kann für alle Streckenabschnitte auch die aktuelle Kfz-Stärke abgeleitet werden und fließt in die Betrachtung mit ein.

Mit Ausnahme der Bewertung des straßenbegleitenden Grüns kann jedes Kriterium von 0 bis 2 Punkten das Ergebnis beeinflussen. Das Kriterium „Straßenbegleitendes Grün“ beeinflusst das Ergebnis von -1 bis +1, um den positiven Einfluss vorhandenen Grüns besonders hervorheben zu können. Mit steigender Punktzahl des Gesamtergebnisses wird der zu erhebende Straßenraum schlechter bewertet, sodass ein Gesamtergebnis mit hoher Punktzahl ein schlechtes Ergebnis widerspiegelt. Ergebnis der Verträglichkeitsanalyse ist je Straßenraum ein Punktwert, der die in der folgenden Tabelle dargestellten Klassen der Verträglichkeit widerspiegelt:

Tabelle 30: Bewertungssystematik

Punktwertklasse	Erklärung
Von 3 bis 6	verträglich: Der Straßenabschnitt weist keine oder nur sehr geringe Mängel in Hinblick auf die Verträglichkeit auf. Es leitet sich i. d. R. nur ein nachgeordneter Handlungsbedarf ab.
Von 6 bis 8	weitestgehend verträglich: Der Straßenabschnitt weist einzelne Mängel auf, die Verträglichkeit ist insgesamt aber positiv zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht Handlungsbedarf.
Von 8 bis 10	eingeschränkt verträglich: Der Straßenabschnitt weist eine vermehrte Anzahl an Mängeln auf, wobei mehrere Nutzergruppen und Bereiche betroffen sind.
Über 10 Punkte	nicht verträglich: In nahezu allen Bereichen sind größere Mängel festzustellen. Es besteht vordringlicher Handlungsbedarf.

Quelle: Eigene Darstellung

Das Gesamtergebnis wird in gewissen Situationen auch noch von Auf- und Abschlägen oder Gewichtungen beeinflusst. Die Art der Nutzung und die Bebauung wirken sich mit Auf- und/ oder Abschlägen auf die Bruttopunktzahl aus. Die Kriterien „Geschwindigkeit“ und „baulicher Zustand“ summieren Teilaspekte¹⁹ und werden deswegen schwächer gewichtet, um gleichwertig in das Gesamtergebnis einzufließen. Diese beiden Kriterien fließen deswegen unter Umständen mit Zahlenwerten ein, die nicht ganzzahlig sind.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse sind tabellarisch (vgl. Abbildung 99) aufbereitet. Anhand einzelner Kriterien sollen Schwerpunkte einer verträglichen Straßenraumgestaltung verdeutlicht werden. Durch das Aufzeigen von Schwachpunkten und Stärken aus den Abschnitten kann verdeutlicht werden, wie Straßenräume gestaltet werden können, um einer Vielzahl an Nutzungsansprüchen gerecht werden zu können.

In Lahr lassen sich Straßenabschnitte aus allen Bewertungsklassen identifizieren. Die Straßenzüge Kuhbacher Hauptstraße und Gereutertalstraße (Reichenbach) sowie ein Abschnitt auf der Dinglinger Hauptstraße (Glockengumpen bis Alte Straße) fallen im gewählten Bewertungsraster in die Kategorie *nicht verträglich*. Die überwiegende Mehrheit der bewerteten Straßenabschnitte befindet sich in den Kategorien *weitestgehend verträglich* und *verträglich*. Dieses Ergebnis, mit mehr positiv bewerteten als negativ bewerteten Straßenabschnitten zeigt, dass in Lahr schon heute Rahmenbedingungen geboten sind, die Attraktivität abseits des Kfz-Verkehrs bieten. Straßenzüge werden häufig mit einem ansprechenden Grün begleitet, das sich im öffentlichen Raum und zum Teil auch im privaten Raum befindet. Der Bewertungstabelle ist allerdings auch zu entnehmen, dass es in einzelnen Themen Entwicklungschancen gibt. Die Querungssituation bildet sich über die Analyse als Thema mit Entwicklungspotenzial heraus. Auch die Verteilung von Fahrbahn zu Seitenraum ist in vielen Bereichen noch „ganz klassisch“ zu Gunsten der Fahrbahn verteilt.

¹⁹ „baulicher Zustand“: Gehweg/ Radweg (wenn vorhanden und Fahrbahn/ „Geschwindigkeit“: signalisierte Geschwindigkeit/ gefühlte gefahrene Geschwindigkeit während der Erhebung

Abbildung 99: Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse (tabellarisch)

ID	Merkmale Straße	gewichtete Kriterien										Bewertung					
		Verkehrs- belastung	Geschwin- digkeit	baulicher Zustand	räumliche Proportionen	Querungs- situation	Trenn- wirkung	Fußverkehr längs	Radverkehr längs	Parken	Grün	Punktzahl ohne Auf-/Abschlag	Ab-/ Aufschlag Nutzung	Ab-/ Aufschlag Bebauung	Punktzahl mit Auf-/Abschlag		
2	Hugsweiler Hauptstraße	0,0	1,0	0,3	1,0	2,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,3	0,5	7,3
3	Flugplatzstraße	0,0	1,0	0,7	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	6,2
4	Hugsweiler Kirchstraße	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,3	0,5	6,9
5	Langenwinkel Hauptstraße	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	-1,0	1,0	0,0	6,0
6	Langenwinkel Eichholzstraße	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,5	5,5
7	Langenwinkel Eichholzstraße	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	-1,0	0,0	0,5	5,5
8	Kippenheimweiler Kaiserswaldstraße	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	1,0	-1,0	0,3	0,5	5,8
9	Mietersheim Hauptstraße	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,0	0,2	0,4	4,6
10	Reichenbach Gereutalstraße	0,0	0,0	0,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	10,6
11	Kuhbacher Hauptstraße	1,0	0,0	0,7	1,0	0,0	2,0	0,0	2,0	1,0	2,0	2,0	1,0	0,0	1,8	0,9	11,9
12	Dinglinger Hauptstraße	1,0	0,0	0,7	1,0	0,0	2,0	0,0	2,0	1,0	2,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,9	9,5
13	Dinglinger Hauptstraße	0,5	0,5	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	1,0	-0,5	0,0	0,9	10,4
14	Dinglinger Hauptstraße	0,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	-1,0	0,3	0,5	7,5
15	Lahrer Straße / Sulz	0,0	0,5	0,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	-1,0	0,0	0,0	6,5
16	Lahrer Straße / Sulz	0,0	0,5	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	1,0	-0,5	1,1	0,5	7,4
17	Feuerwehrstraße	0,0	0,5	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0	-1,0	0,0	0,0	6,5

Quelle: Eigene Auswertung

Ableitungen aus den Ergebnissen der Straßenraumverträglichkeitsanalyse

Aus den Ergebnissen der Straßenverträglichkeitsanalyse lassen sich grundsätzliche Herausforderungen aus einzelnen Kriterien ziehen. Hier soll auf die Kriterien eingegangen werden, bei denen die Straßenraumverträglichkeitsanalyse die größten Herausforderungen erkennt. Darauf folgt die exemplarische Beschreibung eines verträglichen Straßenabschnitts und eines nicht verträglichen Straßenabschnitts.

Herausforderungen

Die Ergebnisse zeigen eine besondere Herausforderung beim *Queren* der beobachteten Abschnitte für Fußgänger. Häufig gibt es keine oder zu wenige Querungshilfen. Dabei braucht es nicht immer Querungshilfen, die dem Fußverkehr einen Vorrang gewähren. Rein bauliche Unterstützung in Form von Mittelinseln können zum Teil zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls beitragen. Es sei darauf hingewiesen, dass das Kriterium der Querungshilfe mit einer erhöhten Sensibilität bewertet wurde. Das Land Baden-Württemberg hat innerhalb des Leitfadens *Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg* (vgl. VM BW: 2019) grundsätzlich die Möglichkeit eingeräumt, Fußgängerüberwege (Zeichen 350) wieder in Straßenabschnitten anzuordnen, die sich in Tempo 30 Zonen befinden und schützenswerte Fußgängergruppen unterstützen. Auffällig sind fehlende Querungsmöglichkeiten unter anderem in der Hugsweierer Hauptstraße. Dort beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach StVO 50 km/h kombiniert mit dem Schild „freiwillig 40 km/h“. Eben-

Abbildung 100: Fehlende Querung über Lahrer Straße



Quelle: Planersocietät

falls über weite Abschnitte wird auf der Lahrer Straße in Sulz dem Fußverkehr keine Querungsmöglichkeit geboten. Verstärkend kommt hinzu, dass die Brücken über den Sulzbach heute nur geringe Aufstellflächen besitzen, bevor der Fußgänger die Fahrbahn betreten muss. Die Bauwerke sind darüber hinaus nicht barrierefrei ausgebaut. Die Fahrbahn der Lahrer Straße muss dann ohne Querungshilfe an einem Stück gequert werden (vgl. Abbildung 100).

Die Kriterien *Trennwirkung* und *Querungssituation* hängen thematisch eng miteinander zusammen und bedingen sich in vielen Situationen gegenseitig. Die Herausforderungen für einen Straßenraum, die aus dem Kriterium *Trennwirkung* entstehen, sind exemplarisch durch die Situation an der Lahrer Straße und der Gereutertalstraße in Reichenbach zu verdeutlichen. Beide Straßenzüge werden durch einen Bachlauf geprägt, der durch Brücken gequert werden kann. Diese Brücken sind bis auf einzelne wenige Ausnahmen nicht barrierefrei. Das erschwert das Queren der Bäche mit Hilfsgeräten wie Rollatoren, Kinderwagen oder Ähnlichem und erhöht somit die Trennwirkung. Über diese natürliche Trennwirkung kann in anderen Straßenabschnitten z. B. auch von der Kfz-Verkehrsstärke

eine Trennwirkung ausgehen, wie in der Dinglinger Hauptstraße oder der Kuhbacher Hauptstraße. Breite Fahrbahnen erschweren das Queren und erhöhen ebenso die Trennwirkung für Fußgänger.

Breite Fahrbahnen bedingen knappe, nicht ausreichend ausfallende Seitenräume. Herausforderungen aus diesem Themenbereich werden im Kriterium *räumliche Proportionen* untersucht. Überwiegend sind Straßenräume heute zugunsten der Fahrbahn angelegt. Zurückzuführen ist dies auf Planungsleitlinien wie der *autogerechten Stadt* und älteren Verwaltungsvorlagen, die dazu anhalten, Fahrbahnquerschnitte in bebauten Bereichen in der Breite unverändert fortzuführen. Eine Nahmobilität mit attraktivem Straßenraum entsteht bei einer Flächenverteilung zu Gunsten des Seitenraums. Als optimal wird aktuell die Verteilung von linkem und rechten Seitenraum zur Fahrbahn von 30 % : 40 % : 30 % angesehen. Diese Verteilung ist auf den betrachteten Straßenräumen in Lahr nicht anzutreffen. Häufig dominieren enge Seitenbereiche, die dem Fußgänger keine komfortable Gehlinien bieten und Menschen mit Rollstühlen oder Kinderwagen durch häufige Wechsel in der Längs- und Querneigung durch Hofeinfahrten die Nutzung erschweren.

Abbildung 101: Flächenverteilung zugunsten der Fahrbahn (Hugsweier) (links); Kaiserwaldstraße Kippenheimweiler ohne Radinfrastruktur (längs) (rechts)



Quelle: Planersocietät

Der Seitenraum wird dabei in einzelnen Situationen auch durch den Radverkehr mitgenutzt, sodass sich die Konfliktsituation noch einmal erhöht. Die Straßenraumverträglichkeitsanalyse zeigt in dem Kriterium *Radverkehr längs*, dass sich innerhalb von Straßenzügen auch entlang von Abschnitten mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht immer Radverkehrsinfrastruktur befindet. Davon können konfliktreiche Nutzungen des Seitenbereichs ausgehen. Besonders auffällig ist das Fehlen einer Radinfrastruktur im Stadtteil Kippenheimweiler und Kuhbach auf den Stadtdurchfahrten und auf der Dinglinger Hauptstraße.

Ein verträglicher und nicht verträglicher Straßenraum

Der untersuchte Abschnitt der *Gereutertalstraße* in Reichenbach wird in der Straßenraumverträglichkeitsanalyse als *nicht verträglich* eingestuft. Hauptsächlich die Trennwirkung und die fehlenden barrierefreien Querungsmöglichkeiten führen zu diesem Ergebnis. Die Gereutertalstraße führt zu beiden Seiten des Gereutertalbaches Straßeninfrastruktur. Die nördliche Straße ist als Fahrbahn dem Fahrzeugverkehr gewidmet. Der Fahrzeugverkehr erreicht darüber den Golfclub und die Aussiedlerhöfe. Die Verkehrserhebung hat ein Aufkommen von ca. 2.000 Kfz pro Werktag ermittelt. Entlang des Teils der Gereutertalstraße, auf der die Fahrzeuge fahren, gibt es keinen durchgehenden baulich gesicherten Seitenbereich für den Fußverkehr. Der Abschnitt der Gereutertalstraße, der sich südlich des Baches befindet, ist zwischen Burgstraße und Lindenstraße als Fußweg (Zeichen 239) ausgewiesen. In Kombination mit dem Lindenplatz ergibt sich eine platzartige Fläche für den Fußverkehr mit Aufenthaltsfunktion. Trotz der Widmung als Fußweg wurden am Tag der Erhebung parkende Fahrzeuge in dem Abschnitt angetroffen.

Die *Eichholzstraße in Langenwinkel* wird in der Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung als *verträglich* bewertet. Der beobachtete Straßenabschnitt von der Langenwinkler Hauptstraße bis zur Georg-Kappus-Straße bietet zum Zeitpunkt der Erhebung attraktive Elemente für die Nutzung und den Aufenthalt aller Verkehrsteilnehmer. Die Einfahrtssituationen an beiden Enden des Abschnitts sind durch eine Verengung und einen Belagswechsel so gestaltet, dass der Kfz-Lenker auf die Charakteristik eines temporeduzierten Straßenabschnitts mit Wohnbebauung effektiv hingewiesen wird. Diese Elemente der Geschwindigkeitsreduzierung durch Einbauten und Markierungen auf der Fahrbahn wiederholen sich im Verlauf der Straße. Zum Zeitpunkt der Erhebung konnte unter anderem wegen dieser temporeduzierenden Elemente festgestellt werden, dass sich die Kfz mehrheitlich an die zugelassene Geschwindigkeit halten. Dem Fußverkehr wird im Seitenraum ein ausreichend breiter Gehweg geboten, der stellenweise von der Fahrbahn abgesetzt ist. Die Querung der Fahrbahn erscheint durch die gefahrene Geschwindigkeit und die Einbauten auf der Fahrbahn problemlos. Innerhalb des Straßenzugs stehen Bäume, die alleeartig eine Straßenseite begleiten. Im südlichen Teil kann von der Straße ein Spielplatz direkt erreicht werden. Die Barrierefreiheit wird an einzelnen Stellen durch fehlende Bordabsenkung und Infrastruktureinbauten (DSL-Versorgerkasten) erschwert.

Abbildung 102: Einfahrtssituation Belagswechsel (l.); temporeduzierende Einbauten und Markierungen (r.)



Quelle: Planersocietät

3.5.8 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *fließenden motorisierten Individualverkehrs* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Sehr gute Erreichbarkeit mit dem MIV
- ⊕ Direkter Autobahnanschluss der Gewerbegebiete
- ⊕ Gut ausgebautes Hauptverkehrsstraßennetz mit z. T. „Grüner Welle“-Schaltung
- ⊕ Verkehrsberuhigte, aber befahrbare Innenstadt (z. B. Rathausplatz, Urteilsplatz)
- ⊙ Nahezu durchgängige Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, baulich nicht immer klar
- ⊙ Innerstädtische Parallelen zur B 415 (z. B. Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße, Schwarzwaldstraße/ Lotzbeckstraße) entlasten die Bundesstraße, belasten aber zugleich auch die angrenzenden Siedlungsbereiche
- ⊙ Vergleichsweise geringer Durchgangsverkehr (aus gesamtstädtischer Sicht), jedoch teils hohe Verkehrsbelastung auf Hauptachsen (als stadtteilbezogener Durchgangsverkehr)
- ⊖ Starke Belastung auf der Ost-West-Achse
- ⊖ Enge, oft vielbefahrene Ortsdurchfahrten (z. B. Reichenbach, Kuhbach, Sulz); aber auch in der Innenstadt selbst (B 415/ Tiergartenstraße)
- ⊖ Schwierige Erschließungssituation Ortenau Klinikum und Clara-Schumann-Gymnasium (Lage in gewachsener Struktur)
- ⊖ Stetige Verkehrszunahmen und damit steigende Konkurrenz um den innerstädtischen Straßenraum (v. a. mit dem Radverkehr)
- ⊖ Aufteilung des Straßenraumes auch in zentralen Bereichen häufig stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet; erschwerte Querungsbedingungen für den Fußverkehr (Straßenraumverträglichkeitsanalyse)

3.6 Ruhender motorisierter Individualverkehr

Der ruhende MIV wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans für den weiter gefassten Bereich der Innenstadt untersucht. Dieses Gebiet stellt die vielfältigsten Ansprüche an das Parken und ist gemeinsames Ziel unterschiedlichster Nutzergruppen (vor allem Bewohner, Kunden, Touristen sowie Beschäftigte). Dabei wurden die größeren Parkieranlagen lokalisiert und bewertet, um einen Handlungsbedarf zu ermitteln. Darüber hinaus wurde auch der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum überblicksmäßig untersucht.

3.6.1 Dokumentenanalyse

Für den ruhenden motorisierten Individualverkehr liegt bislang ein Konzept für die Innenstadt aus dem Jahr 2014 vor. Darüber hinaus wurde 2017 eine Parkraumerhebung im Klinikviertel durchgeführt.

Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr

Im Jahr 2012, beauftragte die Stadt Lahr die Planungsgruppe Nord – PGN in Kassel mit einer Parkraumuntersuchung und Parkraumkonzeption für die Innenstadt. Die Untersuchung wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, der aus Mitgliedern des Gemeinderats und der Stadtverwaltung sowie Akteuren aus Vereinen und Verbänden bestand.

Das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt wurde nördlich durch die Berg- bzw. Turmstraße sowie westlich durch Goethe- und Alte Bahnhofstraße begrenzt. Östlich war es durch die Gärtnerstraße und südlich durch die Tiergartenstraße begrenzt. Hier wurde die Auslastung aller vorhandenen öffentlichen Parkplätze und der öffentlich zugänglichen und nutzbaren Stellplätze erhoben. Festgestellt wurden eine moderate Auslastung der Parkplätze im gesamten Untersuchungsgebiet sowie die Tatsache, dass in den Parkhäusern zu allen Tageszeiten Kapazitäten frei sind. Ergänzend wurde eine entsprechende Befragung von Parkplatznutzern und Kunden mit dem Ziel einer Einschätzung der Parkraumsituation durch die Nutzer und eine Analyse des bestehenden statischen Parkleitsystems durchgeführt.

Aufgrund der Analyse und der zu erwartenden Mehrkosten bei einem dynamischen Parkleitsystem wurde das statische Parkleitsystem im Ergebnis als angemessen und ausreichend bewertet. Im Konzept wurde jedoch empfohlen, den Bestand zu optimieren und gesondert Parkplätze für Kurz- und Langzeitparker auszuweisen.

Abschließend wurden Ziele, Strategien und Instrumente zum Parkraumkonzept formuliert und vor allem Details zur Optimierung des Parkleitsystems sowie konkrete Empfehlungen zur Bewirtschaftung der einzelnen Parkieranlagen etc. aufgeführt. Dazu zählten Hinweise zu den Parkgebühren beziehungsweise Tarifen sowie zur Bewohnerparkvorrechtigung und -parkzonen. Zudem wurden Empfehlungen zu Sonderparkplätzen, wie bspw. Behindertenparkplätzen, formuliert. Die Gesamtbilanz beinhaltet zusätzlich folgende Empfehlungen:

- Unterstützung des Parkraummanagements durch Mobilitätsmanagement

- Ausbau des Carsharing-Angebots in Lahr
- Optimierung der Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit

Parkraumerhebung für das Klinikviertel Lahr/ Schwarzwald

Im Rahmen der *Fußverkehrs-Checks 2016* (vgl. Kapitel 3.1) wurde das Thema ruhender Verkehr als Handlungsfeld zur Steigerung der Sicherheit und Qualität des Fußverkehrs definiert. Daher hat die Stadt Lahr die Planersocietät damit beauftragt, für den Bereich des Lahrer Klinikviertels eine detaillierte Parkraumuntersuchung durchzuführen und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen abzuleiten. Ziel war, das Klinikviertel für Fußgänger attraktiver und sicherer zu machen und dadurch die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Der Untersuchungsraum umfasste etwa 510 öffentlich zugängliche Parkplätze, die größtenteils nicht bewirtschaftet waren. Teil des Untersuchungsraumes waren zudem ca. 580 Stellplätze im privaten Raum sowie 535 bewirtschaftete Stellplätze (Mitarbeiterparkplatz, Parkhaus, oberes und unteres Parkdeck sowie eine Tiefgarage), die an das Klinikum angegliedert sind.

Als Ergebnis wurde festgehalten, dass die Parkraumsituation im Klinikviertel Lahr insgesamt nicht kritisch ist. Es wurden jedoch einzelne Teilbereiche ausgemacht, in denen hoher Parkdruck zu Konflikten führt. An werktäglichen Vormittagen sind sowohl öffentliche als auch private Stellplätze beispielsweise in der Umgebung des Klinikums und des Ärztehauses in der Bottenbrunnenstraße beziehungsweise im Hosenmattenweg oder im Umfeld der Schulen stark ausgelastet.

Abschließend wird empfohlen, das Angebot an Parkständen im öffentlichen Straßenraum neu zu ordnen. Teilweise sollte dieses auch reduziert werden, um insbesondere auf den Schulwegen im direkten Umfeld von Klinikum, Ärztehaus und Schulen die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen. Da dennoch zu den Spitzenstunden in Teilbereichen Engpässe zu beobachten waren, wurde vorgeschlagen, das Angebot auf private Flächen zu erweitern. Zudem wurde für den südwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets aufgrund der hohen, primär durch Bewohner verursachten Auslastung empfohlen, Bewohnerparken einzurichten. Angesichts der integrierten Lage von Klinikum und Ärztehaus in einem Wohngebiet sollte darüber hinaus mit besonders großem Nachdruck versucht werden, mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements den Kfz-Anliegerverkehr zu verringern.

3.6.2 Status quo des ruhenden motorisierten Individualverkehrs

Größere Parkieranlagen

Derzeit gibt es in der Innenstadt²⁰ insgesamt 663 Parkplätze in größeren Parkieranlagen. Gegenüber den Innenstadtbereichen vergleichbarer Städte sind dies jedoch verhältnismäßig wenig Parkplätze. Dafür liegen die Parktarife im Vergleich eher im oberen Bereich.

Tabelle 31: Parktarife in Lahr im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe

	Lahr	Bretten	Bruchsal	Limburg
Einwohnerzahl	ca. 47.000	ca. 29.000	ca. 45.000	ca. 35.000
Stellplätze in Parkieranlagen (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.

Gebührenpflichtige Parkzeiten der städtischen Parkieranlagen (in der folgenden Tabelle in blau hervorgehoben) sind Montag bis Freitag zwischen 08:00 und 17:00 Uhr sowie am Samstag von 09:00 bis 12:00 Uhr. In der Regel betragen die Gebühren 0,50 Euro pro angefangener halber Stunde bei einer Höchstparkdauer von zwei Stunden. Im oberen Bereich der Parkpalette an der Turmstraße kommt dagegen statt der Gebühren eine Regelung per Parkscheibe zum Einsatz. Abweichend sind die Parkgebühren in den privaten Anlagen, die von Park Service Hüfner betrieben werden (in der folgenden Tabelle 32 in schwarz).

²⁰ Eingrenzung analog zum Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr: nördlich durch die Berg- bzw. Turmstraße, westlich durch Goethe- und Alte Bahnhofstraße, östlich durch die Gärtnerstraße und südlich durch die Tiergartenstraße.

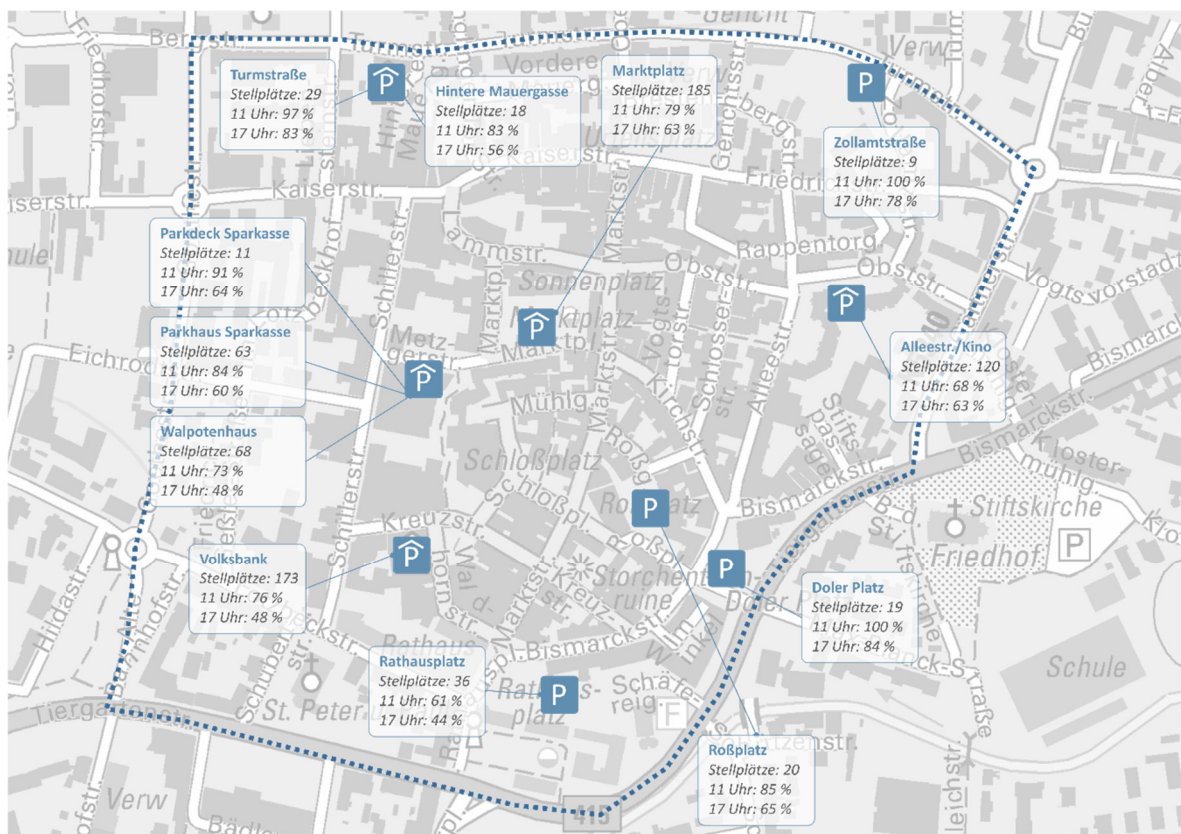
Tabelle 32: Tarife in den Parkierungsanlagen in der Lahrer Innenstadt

	Kurzzeitparken	Tarif für eine Stunde
Alleestraße/ Kino	ja	1,00 €
Marktplatz	nein	1,00 €
Volksbank	nein	1,00 €
Turmstraße/ Zollamtstraße	nein	1,00 €
Rathausplatz/ Feuerwehr	nein	1,00 €
Doler Platz	nein	1,00 €
Roßplatz	ja	1,50 €
Sparkasse Parkhaus	ja	1,50 €
Sparkasse Parkdeck	ja	1,50 €
Walpotenhaus	ja	1,50 €
Turmstraße oben	nein	Parkscheibe
Turmstraße unten	nein	1,00 €

Quelle: Eigene Erhebung

Darüber hinaus wurde die Auslastung dieser Parkierungsanlagen an einem Normalwerktag (Mittwoch, 10. Juli 2019/ Schulzeit/ ohne besonderen Wettereinfluss) einmal vormittags (11:00 Uhr) und einmal nachmittags (17:00) begangen und analysiert.

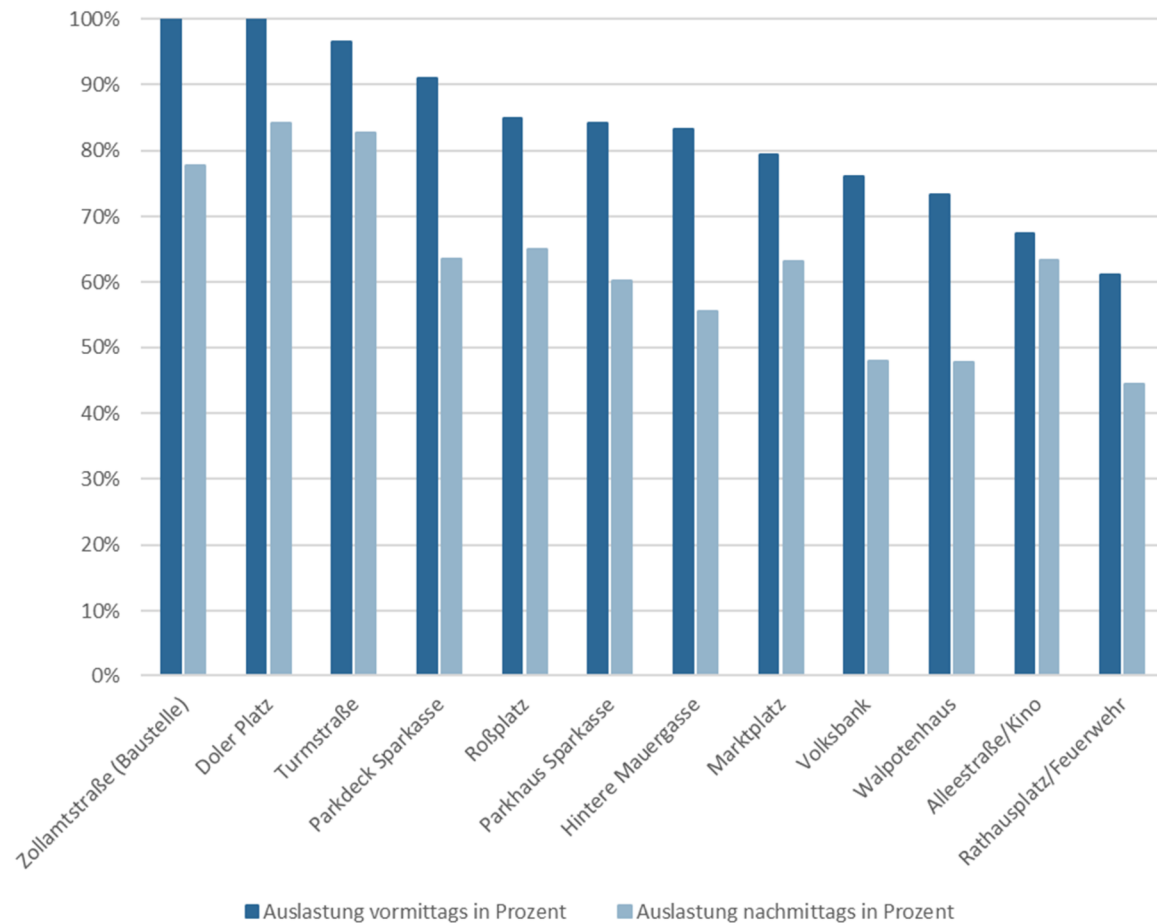
Abbildung 103: Verortung und Auslastung der Parkierungsanlagen in der Lahrer Innenstadt



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Stadt Lahr, Amt für Geoinformation und Liegenschaften

Nach Analyse der Belegungszahlen fällt auf, dass sämtliche Parkierungsanlagen vormittags stärker ausgelastet sind als nachmittags (etwa um 20 bis 30 %). Anhand der Auslastung kann der Parkdruck ermittelt werden (vgl. FGSV 2012, S. 42). Sieben der Anlagen weisen vormittags einen hohen Parkdruck über 80 % auf, davon vier einen sehr hohen über 90 %, wovon wiederum zwei auch nachmittags einen hohen Druck aufweisen. Bei vier der Anlagen ist jeweils am Nachmittag mit unter 60 % kein Parkdruck vorhanden. Die durchschnittliche Belegung ist vormittags bei 77 %, was einen mittleren Parkdruck bedeutet, und nachmittags bei 58 %, was keinen Parkdruck bedeutet.

Abbildung 104: Auslastung der Parkierungsanlagen in der Lahrer Innenstadt



Quelle: Eigene Erhebung

Im Vergleich zu den Ergebnissen der (teilweise detaillierteren) Erhebung für das *Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr* fällt auf, dass die durchschnittliche Belegung in Grundzügen vergleichbar ist. Lediglich die Tiefgarage Stadtmitte, jetzt Alleestraße/ Kino, ist deutlich stärker ausgelastet (vgl. *Stadt Lahr 2014, S.8ff*). Bei der Erhebung im Jahr 2012 lag sowohl auf den Tag zwischen 09:00 und 17:00 Uhr als auch auf Tiefgaragen sowie Parkplätzen im öffentlichen Raum bezogen eine relativ ausgeglichene Auslastung im Bereich zwischen 60 % und 70 % vor (vgl. *Stadt Lahr 2014, S.18*).

Parkleitsystem

Mit Ausnahme von vier Parkierungsanlagen, die an der Einfahrt über eine dynamische Auslastungsanzeige verfügen, erfolgt die Lenkung der Fahrzeuge zu den verschiedenen Parkierungsanlagen

durch ein statisches Parkleitsystem. Dabei werden die einzelnen Anlagen den Bereichen Nord, Ost und West zugeordnet. Diesen Bereichen ist auf den entsprechenden Schildern (vgl. Abbildung 105) jeweils eine Farbe zugeordnet (blauer, roter oder gelber Punkt). Eine Erklärung oder Übersicht im öffentlichen Raum konnte zu den farbigen Symbolen jedoch nicht ausgemacht werden. Zudem gibt es auch auf dem Internetauftritt der Stadt derzeit keine entsprechenden Hinweise oder Informationen zum oben beschriebenen Parkleitsystem.

Abbildung 105: Statisches Parkleitsystem in der Turmstraße (links); Dynamische Belegungsanzeige am Parkhaus Volksbank (rechts)



Quelle: Planersocietät

Parken im öffentlichen Raum

Neben den größeren Parkieranlagen ist auch das Parken im öffentlichen Raum eine Abstellmöglichkeit für Kfz. Zu den oben genannten Parkplätzen in Parkieranlagen kommen im Bereich der Innenstadt noch etwa 500 Parkstände im Straßenraum sowie weitere in angrenzenden Bereichen wie beispielsweise Arena, Parkplatz Klostermühlgasse oder Parkplatz Max-Planck-Straße.

Im Straßenraum finden sich neben den regulären Parkplätzen auch Sonderparkplätze. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Parkstände mit Elektroladesäulen im Bereich des Rathausplatzes oder der Schubertstraße, an denen Elektrofahrzeuge vier Stunden lang geparkt und geladen werden können. Generell ist zu erwähnen, dass Elektrofahrzeuge im gesamten Innenstadtbereich auf städtischen Parkplätzen mit Parkscheinautomaten drei Stunden lang kostenlos parken können. Auch Parkplätze für Menschen mit Behinderung finden sich im gesamten Innenstadtbereich gleichmäßig verteilt im Straßenraum (bspw. am Rathausplatz). Zudem gibt es zwei Zonen, in welchen Bewohner kostenlos parken dürfen. Weiterhin sind als Besonderheit mancherorts Parkplätze für Zweiräder zu finden.

Abbildung 106: Zweirad-Parkplatz, Schillerstraße (links); Parkplätze für Bewohner am Roßplatz (rechts)



Quelle: Planersocietät

Bestimmte Straßenabschnitte in der Innenstadt sind für Gehwegparken mittels markierter Parkstände freigegeben, so zum Beispiel in der Schiller- und Eichrodtstraße. Daneben konnte auch illegales Gehwegparken beobachtet werden, in diesem Fall besonders häufig im Bereich der Obst- und Alleestraße. Vereinzelt konnten auch anderweitig regelwidrig abgestellte Fahrzeuge ausgemacht werden. Dazu zählen beispielsweise in der Fußgängerzone parkende Fahrzeuge oder kurzzeitig haltende Lieferfahrzeuge, wie im Speziellen KEP-(Kurier-, Express- und Paket-) Dienstleister. Dies führt häufig zu Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, wie Fußgängern und Radfahrern.

Die Stadt Lahr geht mit einem Gemeinderatsbeschluss von Anfang 2019 nun konsequenter gegen das Gehwegparken vor und sanktioniert das Parken auf Gehwegen grundsätzlich, sofern es nicht mittels Markierung oder Beschilderung erlaubt ist. Zur Umsetzung bei beengten Straßenverhältnissen und bestehendem Parkdruck wurden jedoch auch unter Einhaltung von 2 m Gehwegrestbreite durch Beschilderungen, Markierungen und Bordsteinabsenkungen eine entsprechende Erlaubnis für das Parken auf Gehwegen eingerichtet. Bei Missachtung der Regelung wurden durch den kommunalen Ordnungsdienst zunächst gelbe Karten verteilt. Nach einer Eingewöhnungszeit wurde ab 2020 auch ein Bußgeld fällig.






Abbildung 107: Illegales Gehwegparken, Lotzbeckstraße (links); Legales Gehwegparken, Eichrodtstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.6.3 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *ruhenden motorisierten Individualverkehrs* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

-  Komfortable Ausgangslage hinsichtlich der Verfügbarkeit und Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt
-  Punktuell schwierige Parksituation außerhalb der Innenstadt (z. B. im Klinikviertel und in Wohngebieten)
-  Teilweise illegales Gehwegparken; auch legales Gehwegparken schränkt abschnittsweise den verfügbaren Raum für Fußgänger ein
-  Statisches Parkleitsystem vorhanden, für Nutzer jedoch kaum nachvollziehbar
-  Kein einheitliches Tarifsystem in den innerstädtischen Parkieranlagen

3.7 Wirtschafts- und Güterverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr zählen grundsätzlich die Beförderung jeglicher Güter von A nach B sowie alle Wege und Fahrten, welche in Ausübung der beruflichen Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden und nicht der unmittelbaren Befriedigung privater Bedürfnisse des Verkehrsteilnehmers selbst dienen. Wie auch der private Personenverkehr lässt sich der Wirtschaftsverkehr in verschiedene Kategorien unterteilen. Dabei umfasst:

- der **Güterverkehr** – die reine Beförderung von Gütern, mit der praktisch keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Installation der gelieferten Ware) verbunden sind.
- der **Personenwirtschaftsverkehr** – Wege und Fahrten von Personen, die am Zielort eine Erwerbsarbeitsleistung erbringen. Ob hierbei weitere Güter oder Personen mitgenommen werden, ist zunächst nachrangig.
- der **Personenbeförderungsverkehr** – die ausschließliche Beförderung von Personen, mit der keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Betreuung am Zielort) verbunden sind.

Die nachfolgenden Ausführungen zum Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre und Personenwirtschaftsverkehre mit Lkw über 3,5 t, die vor diesem Hintergrund ihrer negativen Auswirkungen (Schadstoffe, Lärm, Straßenraumbeanspruchung), als auch bei der Ver- und Entsorgung von besonderer Relevanz in Städten sind, gleichzeitig aber auch bei der Ver- und Entsorgung eine wichtige Rolle spielen.

Für die Güter- und Personenwirtschaftsverkehre, die mit Pkw bzw. Kleintransportern oder anderen Verkehrsmitteln abgewickelt werden, liegen hingegen keine spezifischen Daten für Lahr vor. Da sie sich hinsichtlich ihrer Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind die Belange durch die allgemeinen Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie den anderen Verkehrsarten ausreichend berücksichtigt. Eine Besonderheit stellen jedoch Lieferdienste dar, deren Fahrtenzahl bundesweit stark ansteigt. Insbesondere in innerstädtischen, zentralen Bereichen stellt dieser Anstieg häufig ein Problem für die dortige Aufenthaltsqualität und Bewegungsfreiheit anderer Verkehrsteilnehmer dar. Einige Städte reagieren derzeit mit verschiedenen Maßnahmen aus dem Bereich der City-Logistik²¹ darauf. In Lahr sind den Gutachtern solche Maßnahmen bislang noch nicht bekannt.

3.7.1 Quellen und Ziele sowie Routen des Wirtschaftsverkehrs

Die Gewerbe- und Industrieflächen in Lahr sind sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die meisten Gewerbeflächen liegen im Westen der Stadt jenseits der Bahnlinie. Große Logistikbetriebe haben sich auf dem ehemals militärisch genutzten Flugplatzumfeld niedergelassen. Die Autobahn 5 ist schnell und ohne Durchfahrt sensibler Bereiche (z. B. Wohnnutzung) zu erreichen. Der großräumige gewerblich-bezogene Schwerverkehr kann somit weitestgehend aus der Kernstadt und den dicht besiedelten Gebieten herausgehalten werden.

21 z. B. eine Bündelung oder bessere Koordinierung, um das Fahrtenaufkommen zu minimieren und verträglicher abzuwickeln.

Die B 415 stellt jedoch die wichtigste und alternativlose Hauptverbindung des östlichen Orts- und Verkehrsnetzes an die Autobahn dar. Verkehr in bzw. aus Richtung Osten muss dort entlang und somit durch die entsprechenden Stadtteilzentren fahren.

Neben dem zentralen Versorgungsbereich in der Innenstadt befinden sich weitere großflächige Einzelhandelsstandorte und mehrere Nahversorgungsbereiche sowie kleinere Einzelhandelsstandorte entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes. Deren Belieferungsverkehre müssen zwangsläufig in dicht bebaute Bereiche fahren. Dasselbe gilt für die Lahrer Innenstadt. Sie zieht als bedeutender Handels- und Arbeitsplatzstandort eine größere Menge Lieferverkehr an. Sie wird auch vom Schwerverkehr neben der B 415 über die Parallelachsen Schwarzwaldstraße und Dinglinger Hauptstraße/ Kaiserstraße/ Turmstraße angebunden. Die Zunahme an Lieferfahrten in die Lahrer Fußgängerzone bzw. deren Umfeld (u. a. Lieferdienste, Marktbesucher, Geschäftsanlieferungen, private Lieferungen) wirkt sich z. T. durchaus störend auf das dortige Straßenbild und die Aufenthaltsqualität aus. Lieferfahrten in die Fußgängerzone sind in Lahr nur von 6 bis 11 Uhr zulässig. Dies wird jedoch laut Verwaltung, Öffentlichkeitsbeteiligung und eigenen Beobachtungen häufig missachtet. Auch Halten bzw. Parken von Lieferfahrzeugen auf den dortigen Gehwegen und Fußgängerbereichen wurde seitens der Öffentlichkeit bemängelt. Kontrollen finden in der Fußgängerzone zurzeit kaum statt.

Abbildung 108: Lieferverkehrsregelung in der Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Die höchsten Schwerverkehrsbelastungen konnten im Rahmen der Verkehrserhebungen neben der Autobahn 5 (rd. 5.000–6.000 Schwer-Kfz²²/Tag je Richtung) insbesondere auf der Bundesstraße B 415 festgestellt werden. Dort fahren in beide Richtungen zusammen täglich zwischen 600 und 1.200 Schwer-Kfz, teils direkt durch den Kernstadtbereich. In den Stadtteilen Kuhbach und Reichenbach sind es noch rd. 600–700 Schwer-Kfz/Tag. Die Ortsdurchfahrten sind dort jedoch vereinzelt von einem für diese Verkehrsmenge zu schmalen Straßenquerschnitt gekennzeichnet und in der Regel direkt mit Wohngebäuden angebaut. Eine vergleichbare, zum Teil sogar höhere Menge (800–2.000 Schwer-Kfz/Tag) fährt über die Dr.-Georg-Schaeffler-Straße, welche eine wichtige Anbindungsfunktion der westlichen Gewerbegebiete darstellt. Hier gibt es jedoch keine angrenzenden Wohnbereiche (vgl. Abbildung 110).

Konfliktträchtiger, aber mit 200–400 Schwer-Kfz/Tag auch nicht sehr hoch, ist der Schwerverkehr auf der Schwarzwaldstraße. Hier verkehren täglich auch viele Busse und verbinden u. a. die Innenstadt mit dem Bahnhof. An der Schwarzwaldstraße befinden sich außerdem mehrere Gewerbebetriebe und Nahversorger – aber auch Wohngebäude und Schulen.

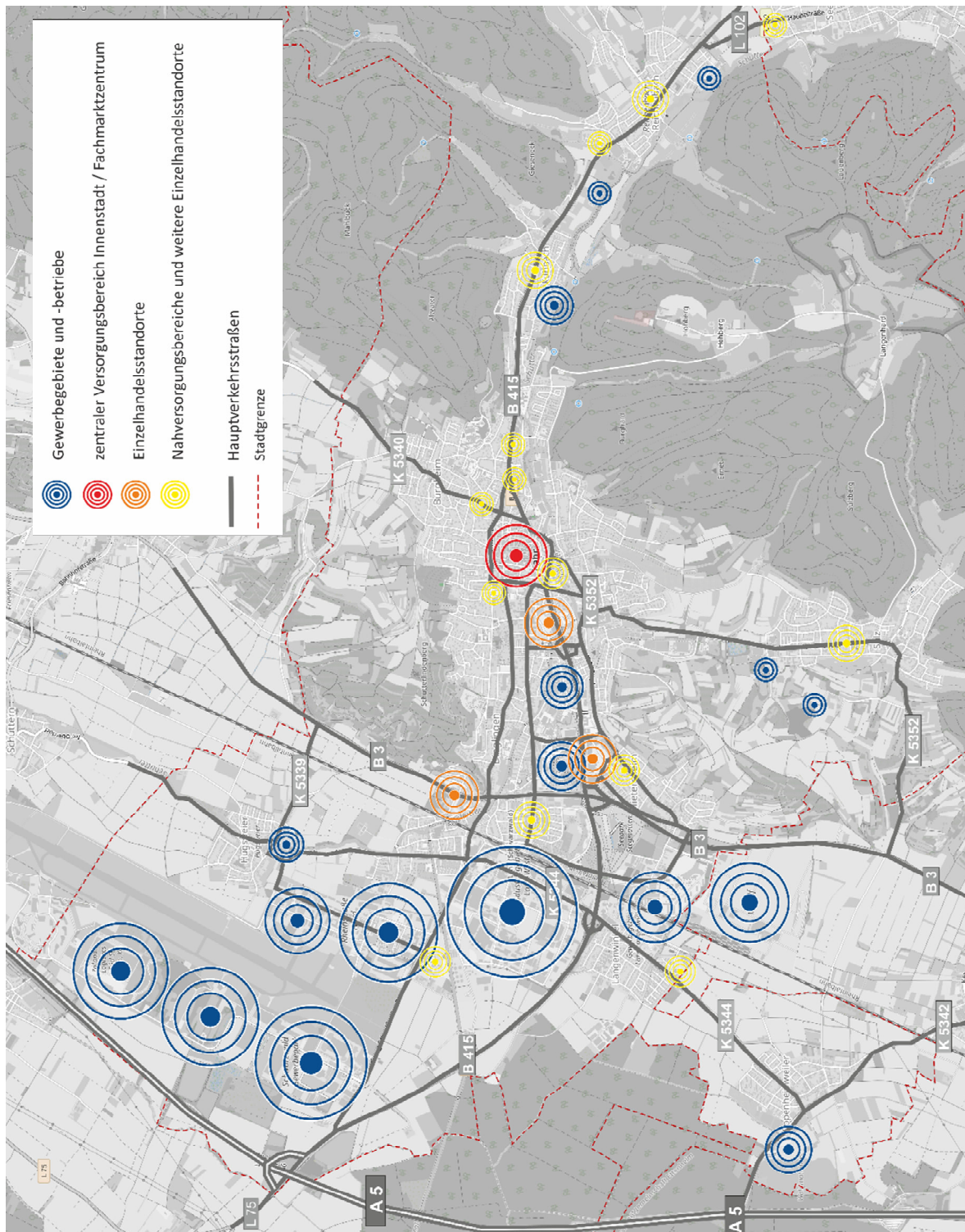
Die B 3 ist in Nord-Süd-Richtung mit rd. 500–800 Schwer-Kfz/Tag ebenfalls – für eine Bundesstraße – gering belastet. Sie ist gut ausgebaut und führt überwiegend durch konfliktarme Bereiche. Der

²² Schwer-Kfz: Lastzüge, Lkw über 3,5 t sowie Busse

meiste Schwerverkehr dort biegt – von Norden bzw. von Süden kommend – auf die B 415 bzw. die Dr.-Georg-Schaeffler-Straße sowie Richtung Innenstadt in die Schwarzwaldstraße ab. Der reine SV-Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse ist hingegen niedrig (im Rahmen einer Kennzeichenerfassung 2019 wurden 54 Schwer-Kfz/Tag von Süd nach Nord und 63 von Nord nach Süd gezählt).

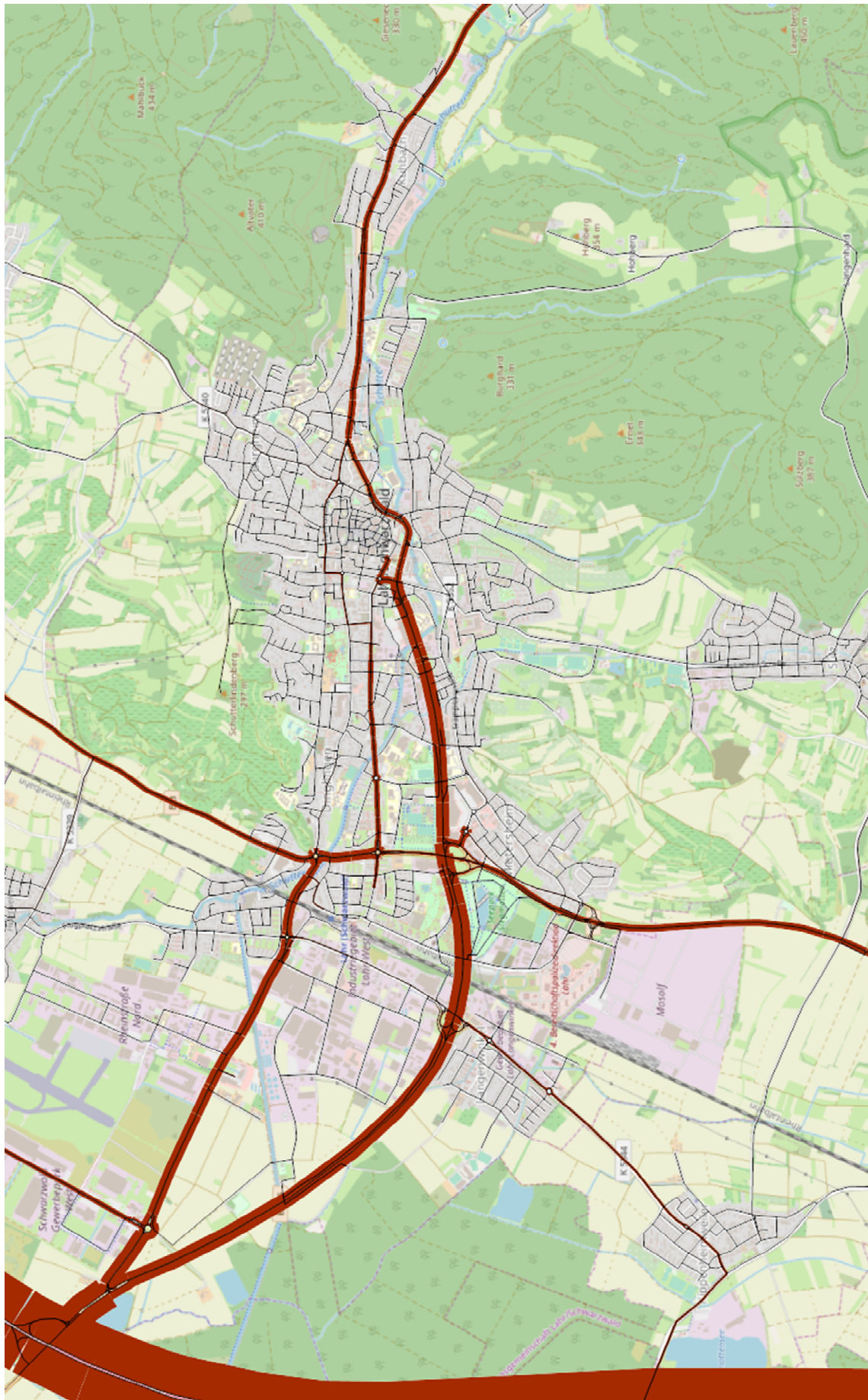
Insgesamt lässt sich sagen, dass der Schwerverkehr in Lahr gut auf den dafür angedachten Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden kann. Die meisten davon sind für die vorliegende Belastung ausgebaut und können ihre Funktion erfüllen. Zu Konflikten kommt es hingegen an den Ortsdurchfahrten (v. a. B 415 in der Innenstadt, Reichenbach und Kuhbach), wo der Straßenraum deutlich enger wird und die Anwohner Lärm- und Luftbelastungen stärker empfinden. Im derzeitigen Straßennetz gibt es allerdings keine Alternativrouten für Lkw, um störungsfrei von Ost nach West bzw. West nach Ost die Stadt zu durchqueren bzw. die Innenstadt anzufahren.

Abbildung 109: Quellen und Ziele des Schwerververkehrs



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 110: Verhältnismäßige Darstellung des Schwerververkehrs im Verkehrsmodell (SV-Kfz/24h, ohne Werte)



Quelle: Eigene Darstellung/ Verkehrsmodell (SV-Fahrten/Tag); Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

3.7.2 Entwicklung des Schwerverkehrs

Wie sich der Verkehr in den letzten Jahren entwickelt hat, zeigt ein exemplarischer Vergleich der Belastungen an ausgewählten Querschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes. Die Querschnitts-
vergleiche wurden dort angegeben, wo entsprechend vergleichbare Daten vorlagen. Dazu wurden
die Daten der SVZ Baden-Württemberg/ Verkehrsmonitoring von 2005–2017, als auch die 2019
selbst erhobenen Zählstellen herangezogen.

Tabelle 33: Vergleich Schwerverkehrsbelastung an ausgewählten Knoten, 2005 bis 2019

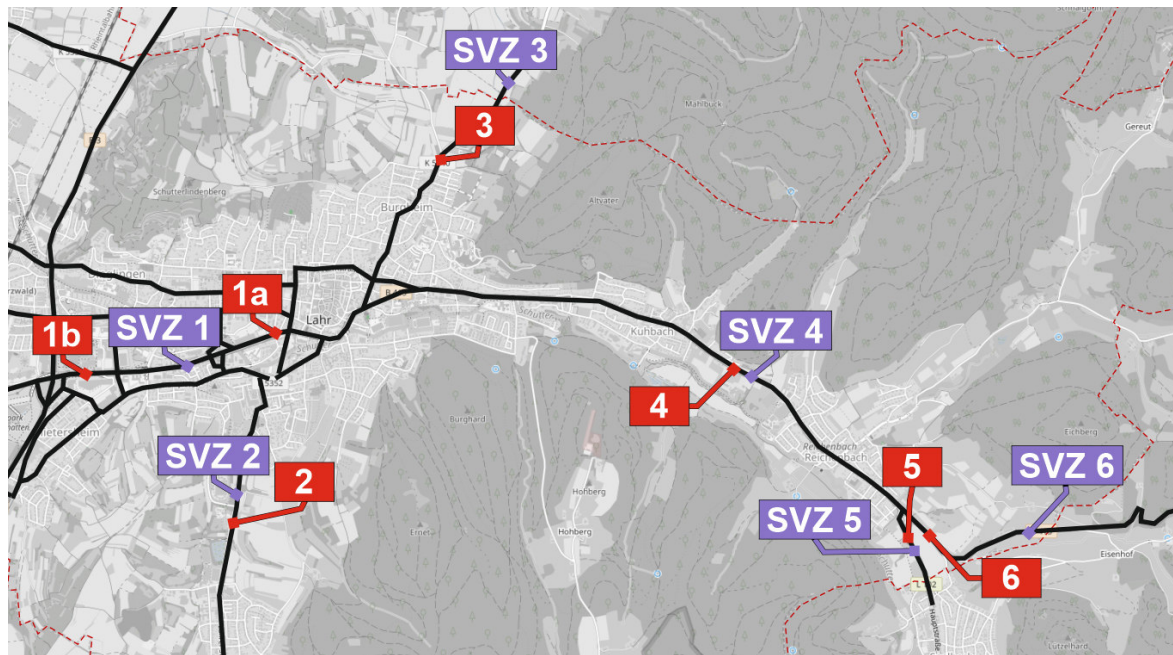
(Schwer-Kfz/24h (DTV_{SV} und %-Anteil am Gesamtverkehr)

Zählstelle SVZ	1 (B 415)		2 (K 5352)	3 (K 5340)	4 (B 415)	5 (L 102)	6 (B 415)
2005	767 (4,4 %)		136 (2,1 %)	450 (4,3 %)	783 (4,4 %)	509 (5,9 %)	409 (6,5 %)
2010	684 (4,2 %)		106 (2,1 %)	109 (1,8 %)	796 (4,3 %)	275 (3,1 %)	481 (7,6 %)
2010 zu 2005	-10,8 %		-22,1 %	-75,8 %	+1,7 %	-46,0 %	+17,6 %
2015	736 (3,5 %)		110 (2,1 %)	94 (1,4 %)	700 (4,4 %)	303 (3,0 %)	465 (7,9 %)
2015 zu 2010	+7,6 %		+3,8 %	-13,8 %	-12,1 %	+10,2 %	-3,3 %
2017	773 (4,1 %)		117 (2,2 %)	99 (1,4 %)	548 (4,2 %)	314 (3,0 %)	487 (8,0 %)
2017 zu 2015	+5,0 %		+6,4 %	+5,3 %	-21,7 %	+3,6 %	+4,7 %
Zählstelle 2019	1a*	1b*	2*	3*	4	5	6*
2019	660 (3,3 %)	725 (3,3 %)	120 (2,1 %)	93 (1,1 %)	627 (3,9 %)	246 (2,4 %)	455 (7,1 %)
2019 zu 2017	-14,6 %	-6,2 %	+2,6 %	-6,1 %	-14,4 %	-21,7 %	-6,6 %
2019 zu 2005	-14,0 %	-5,5 %	-11,8 %	-79,3 %	-19,9 %	-51,7 %	+11,2 %

* leicht abweichende Zählstandorte (mit Zu-/Abfahrten dazwischen)

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 111: Lage der Vergleichsstellen – Dauerzählstellen SVZ (lila), eigene Zählung 2019 (rot)



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Es ist festzustellen, dass an den betrachteten Zählstellen in Lahr überwiegend sowohl absolute Schwerverkehrsmengen als auch relative Schwerverkehrsanteile am Gesamtverkehr rückläufig sind. Die Hauptziele der großen Lkw liegen größtenteils in den westlichen Gewerbegebieten, die Verkehre in bzw. aus Richtung Osten verlieren mehr und mehr an Bedeutung. Grundsätzlich ist jedoch, laut generellen Prognosen des Bundes, mit einer Zunahme der Schwerverkehre auf den Fernstraßen auszugehen. In Lahr wird dies insbesondere die Autobahn sein. Und auch Lieferverkehre nehmen im Bundestrend nahezu überall zu. Ein Grund dafür ist u. a. der stark wachsende Onlinehandel.

3.7.3 Kurzfazit

Abschließend wird die Situation des Wirtschafts- und Güterverkehrs in Lahr übersichtlich bewertet:

- ⊕ Sehr gute Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industrie-/Logistikstandorte über die Hauptverkehrsstraßen (B 415 und Autobahn 5)
- ⊕ Aufgrund der Lage der Gewerbegebiete vergleichsweise geringe Belastung der Siedlungsbereiche und Innenstadt; effektive Bündelung auf das Hauptnetz
- ⊕ Überwiegend sinkende Schwerverkehrsmengen und -anteile
- ⊖ Nutzungskonflikte und Anliegerbelastungen entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, insb. B 415 in der Kernstadt und den östlichen Stadtteilen
- ⊖ Wachsender Anteil an Lieferdienstfahrten (Fahrzeuge unter 3,5 t; bundesweiter Trend)

3.8 Inter- und Multimodalität/ neue Mobilitätsdienstleistungen

Das Mobilitätsverhalten vieler Menschen verändert sich durch vielfältige Lebensstile, ein neues Mobilitäts- und Umweltbewusstsein, die demografische Entwicklung, technische Entwicklungen (v. a. in der Informations- und Kommunikationstechnologie) aber auch aufgrund finanzieller Aspekte. Die Kombination verschiedener Modi²³ auf einem Weg oder die Nutzung verschiedener Modi bei der Durchführung von Wegen lassen sich mit den Begriffen Inter- und Multimodalität (vgl. Tabelle 34) spezifizieren.

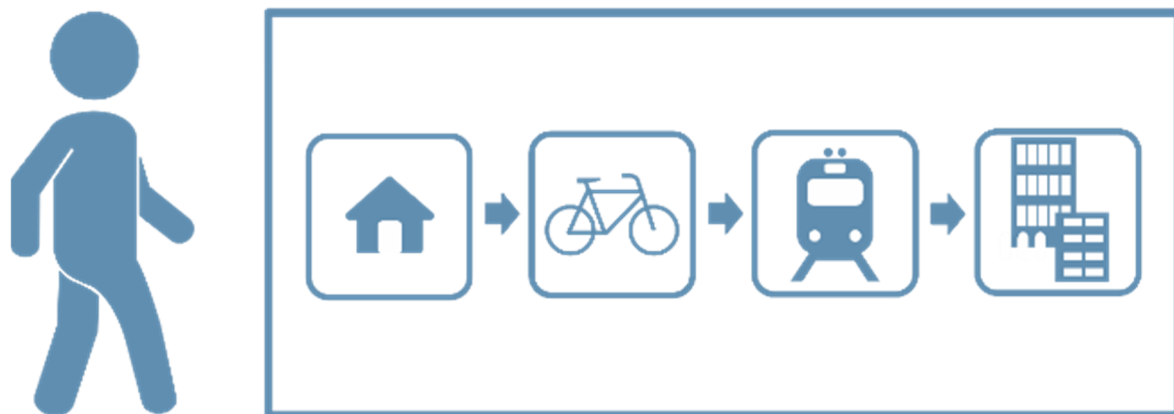
Tabelle 34: Definition von Inter- und Multimodalität

	Intermodalität	Multimodalität
Angebot	<p>Intermodale Mobilitätsdienstleistungen: Dienstleistungen, die die Kombination von verschiedenen Modi auf einem Weg ermöglichen bzw. erleichtern</p> <p>Intermodale Verknüpfungsanlage: Infrastruktur, die die Kombination von verschiedenen Modi auf einem Weg ermöglicht</p>	<p>Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Dienstleistungen, die die Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Wegen ermöglichen bzw. erleichtern</p>
Nachfrage	<p>Intermodales Verhalten: Die Nutzung von verschiedenen Modi für die einzelnen Etappen eines Wegs</p>	<p>Multimodales Verhalten: Die Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums</p>

Quelle: Eigene Darstellung nach Kagerbauer et al. 2018

Grundsätzlich kommen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad eher auf vergleichsweise kurzen Distanzen in Frage. Deshalb hat die Vernetzung bzw. Kombination mit anderen Verkehrsangeboten eine besondere Bedeutung. Bei der Förderung eines intermodalen Mobilitätsverhaltens müssen nicht nur die entsprechenden Dienstleistungen, sondern insbesondere auch die Verknüpfungsanlagen bzw. Schnittstellen betrachtet werden. Darüber hinaus können diese intermodalen Schnittstellen eine Bedeutung innerhalb eines multimodalen Mobilitätsverhaltens haben. Abbildung 112 zeigt jedoch auch, dass eine Person, die einen intermodalen Weg zurücklegt, gleichzeitig zur Gruppe der multimodalen Personen gehört. Dahingegen verhält sich eine Person, die sich in einem bestimmten Betrachtungszeitraum multimodal fortbewegt, nicht zwangsläufig intermodal. Das intermodale Mobilitätsverhalten ist demnach ein Spezialfall des multimodalen Mobilitätsverhaltens.

²³ Klassische Modi sind: Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV

Abbildung 112: Beispiele zu multimodalem und intermodalem Mobilitätsverhalten**Multimodales Verkehrsverhalten****Intermodales Verkehrsverhalten**

Quelle: Eigene Darstellung nach ZNM NRW 2015

3.8.1 Intermodale Verknüpfungsanlagen

Zu den intermodalen Schnittstellen in Lahr gehören Park- sowie Bike + Ride-Anlagen und Mitfahrerparkplätze für Fahrgemeinschaften. Darüber hinaus können an solchen Schnittstellen auch mehrere und vielfältig ausdifferenzierte Mobilitätsangebote angeboten werden.

Park + Ride und Bike + Ride

Park- sowie Bike + Ride-Anlagen sind im Stadtgebiet lediglich am Bahnhof zu finden. Sie bieten kostenlose Parkplätze für insgesamt 94 Pkw und 435 Fahrräder. Beide befinden sich in direkter Nähe der Gleise sowie des ZOB.

Abbildung 113: Park- sowie Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof

Quelle: Planersocietät

Teil der Analyse war eine überschlägige Untersuchung der Auslastung und Nachfrage der Park + Ride-Anlage. Die Erhebung fand an einem Normalwerktag (Dienstag, 17.09.2019, um 11:00 Uhr/Schulzeit/ohne besonderen Wettereinfluss) statt, da hier bezogen auf klassische Arbeits- und Pendlerzeiten auf die überwiegende Nutzung durch Mittel- und Langzeitparker geschlossen werden kann. Einerseits wurde die Auslastung erhoben und andererseits qualitative Merkmale der Parkplätze aufgenommen. Da alle Parkplätze unbewirtschaftet sind, ist im Gegensatz zu Kapitel 3.6 der Vergleich von Preisstruktur obsolet.

Am Bahnhof waren beide Park + Ride-Anlagen sehr gut ausgelastet. An der südlichen Anlage waren mit Ausnahme von drei Parkplätzen, bei denen es sich um die drei Behindertenparkplätze handelt, alle Plätze belegt. Darüber hinaus waren im unmittelbaren Umfeld (unter der Baumreihe entlang der Gleise) mehrere Pkw abgestellt. Dort ist jedoch ein Abstellen originär nicht vorgesehen, da keine definierten Parklätze vorhanden sind. An der nördlichen Anlage, die einen direkten, barrierefreien Zugang zum Hausbahnsteig (Bahnsteig am Bahnhofsgebäude) besitzt, waren gleichermaßen sämtliche Parkplätze belegt.

Beide Anlagen machen hinsichtlich der Gestaltung und dem optischen Gesamteindruck einen hochwertigen Eindruck. Auch die bauliche Anordnung zeigt sich aufgrund der hinreichenden Bemessung und der Ausstattung mit (noch jungen) schattenspendenden Bäumen nutzerfreundlich.

Tabelle 35: Auslastung der Park + Ride-Anlagen zum Zeitpunkt der Erhebung an einem Normalwerktag

	Bahnhof Nord	Bahnhof Süd
Verfügbare Parkplätze	40	51 ²⁴
Genutzte Parkplätze	40	51 (+ weitere im Umfeld)

Quelle: Eigene Erhebung

24 54 inkl. Behindertenparkplatz

Abbildung 114: Nutzerfreundliche Park + Ride-Anlage (Bahnhof Süd) (links); Weitere im unmittelbaren Umfeld abgestellte Pkw (rechts)



Quelle: Planersocietät

Des Weiteren stehen Radfahrern in der Bike + Ride-Anlage unmittelbar am Hausbahnsteig überdachte Radabstellplätze und Fahrradboxen zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren die 135 Radabstellplätze mit einer Auslastung von etwa 90 % sehr gut ausgelastet. Zudem sind zwölf kleine Ladefächer für Fahrradakkus vorhanden.

Neben diesen frei zugänglichen Radabstellplätzen gibt es 150 abschließbare Fahrradboxen, die bei der Stadt Lahr angemietet werden können. In zehn dieser Boxen lassen sich mittels einem eingebauten Stromanschluss Fahrradakkus aufladen. Da eine Fahrradbox für zwei Fahrräder konzipiert ist, werden die Boxen in der Regel jeweils von zwei Nutzern geteilt. Die Jahresmiete für eine halbe Box beträgt 50,00 Euro (vgl. Stadt Lahr 2019d).

Die Bike + Ride-Anlage befindet sich aufgrund der unmittelbaren Nähe und guten Anfahrbarkeit in guter Lage für einen Umstieg in Bus oder Bahn. Der Weg zu den Anlagen ist durch Piktogramme auf der Straße gut gekennzeichnet. Die bauliche Anordnung ist ausreichend dimensioniert und ansprechend gestaltet. Zudem sind die Abstellmöglichkeiten durch gut positionierte Bügel und die abschließbaren Boxen auch hinreichend sicher. Somit liegt auch hier eine hohe Nutzerfreundlichkeit vor. Für Spezialfahrräder, wie Lastenräder oder Liegeräder sind jedoch keine eigenen gesicherten Abstellplätze (Bügel o. Ä.) vorhanden.

Abbildung 115: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus lag für die Abstellanlagen für motorisierte Zweiräder zum Zeitpunkt der Erhebung mit einer Auslastung von etwa 80 % ebenfalls ein hoher Parkdruck vor.

Abbildung 116: Abstellanlagen für motorisierte Zweiräder



Quelle: Planersocietät

Mobilitätsstation

Eine Mobilitätsstation als inter- und multimodaler Verknüpfungspunkt hat als Kernaufgabe die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote. Des Weiteren kommen der Mobilitätsstation Aufgaben als Ort von Kommunikation und Marketing, Information/ Service und als Treffpunkt zu (vgl. ZNM NRW 2015). In Lahr gibt es keine explizit als ebensolche ausgewiesenen Mobilstationen. Jedoch erfüllt der Bahnhof bzw. das entsprechende Umfeld als inter- und multimodaler Verknüpfungspunkt diese Funktion. Mit der Bahnstation und damit dem Anschluss an das regionale Schienennetz, dem ZOB, der Station für den Fahrradverleih, den Abstell- und Lademöglichkeiten für private Fahrräder, den durch Parkscheibe reglementierten Kurzzeitparkplätzen etc. sind zentrale Bestandteile einer Mobilitätsstation komprimiert und vernetzt vorhanden. Dennoch besteht hier hinsichtlich Kommunikation, Marketing und Service Ausbaubedarf.

Abbildung 117: Bahnhof bzw. Umfeld als Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Verkehrsangeboten (links); wenige entsprechende Informationen an der Informationstafel am ZOB



Quelle: Planersocietät

Gleiches trifft auch auf den Rathausplatz zu. Dort sind in unmittelbarer räumlicher Nähe eine Bushaltestelle, eine Station für den Fahrradverleih, Abstell- und Lademöglichkeiten für private Fahrräder, zwei Carsharing-Fahrzeuge und eine Ladesäule mit einem Ladepunkt für private E-Fahrzeuge verortet.

3.8.2 Geteilte Verkehrsmittel

Geteilte Verkehrsmittel sind nicht Eigentum des Nutzers und beziehen sich auf die Individualverkehrsmittel. Eine Nutzung ist daher an eine Nutzungsvereinbarung gekoppelt. Aktuell bekommen Carsharing und Bikesharing (vgl. Kapitel 3.2) gesteigerte Aufmerksamkeit. Gleichzeitig sind klassische Mieten von Verkehrsmitteln nicht zu vergessen.

Carsharing-Fahrzeuge

In Lahr gibt es zwei unterschiedliche Carsharing-Angebote. Insgesamt stehen drei Fahrzeuge zur Verfügung. Das in beiden Fällen dahinterstehende, stationsgebundene System sieht vor, dass das jeweilige Carsharing-Fahrzeug jeweils am gleichen Ort entliehen und wieder abgestellt wird.

Dazu gehören zwei konventionell angetriebene Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters "Gemeinsam Mobil Lahr" (GML), die ihren Stellplatz im Innenstadtbereich von Lahr (Rathausplatz und Gutleutstraße) haben. Die Fahrzeuge können (auch) über den Dienstleister Flinkster via Internetportal etc. ausgeliehen werden. Durch den entsprechenden Kooperationsvertrag mit dem Dienstleister wird das Angebot attraktiver, unabhängiger und durch Quernutzungen im Bundesverband Carsharing für Gäste in vielen Fällen barriereärmer²⁵.

Darüber hinaus wird durch die my-e-car GmbH mit Stellplatz am Rathausplatz ein Elektrofahrzeug zum Teilen angeboten. Dieses ist ebenfalls mit allen entsprechenden Vorteilen über den Dienstleister Stadtmobil Carsharing Südbaden buchbar. Zudem wird das Fahrzeug häufig durch Angestellte der Stadtverwaltung für Dienstgänge genutzt.

Abbildung 118: Carsharing: Konventionelles und Elektrofahrzeug am Rathausplatz



Quelle: Planersocietät

25 Es fällt beispielsweise kein erhöhter Aufwand für eine separate Registrierung an.

Bikesharing

Durch den Anbieter nextbike werden in Lahr an zehn Stationen Pedelecs zum Verleih angeboten (vgl. Kapitel 3.2).

Parken + Mitfahren-Platz

Ein attraktiver und leistungsfähiger Personennahverkehr ist die Grundvoraussetzung, um den Pendelverkehr umweltverträglich abzuwickeln. Dennoch sind einige Pendler auf das Auto angewiesen, um ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu erreichen. In Baden-Württemberg werden sogenannte Parken + Mitfahren-Plätze (kurz: P+M-Plätze) an Autobahnen und Bundesstraßen ausgewiesen. An diesen Plätzen sollen Fahrten gebündelt werden, wodurch die Kfz-Infrastruktur entlastet, Emissionen minimiert und private Kosten (z. B. für Kraftstoff und Verschleiß des Kfz) gesenkt werden.

Abbildung 119: Nutzung des Parken + Mitfahren-Platzes an der BAB 5



Quelle: Planersocietät

Direkt an der Anschlussstelle der BAB 5 befindet sich ein Parken + Mitfahren-Platz. Hier waren zum Zeitpunkt der Erhebung an einem Normalwerktag (Dienstag, 17.09.2019, vormittags um 11:00 Uhr/Schulzeit/ohne besonderen Wittereinfluss) die meisten nutzbaren Parkplätze belegt (vgl. Tabelle 36). Zudem standen noch weitere Pkw am Straßenrand im Halteverbot, sodass in der Regel von einem sehr hohen Parkdruck ausgegangen werden kann. Der Parkplatz ist unmittelbar an das Radwegenetz angeschlossen. Für Pendler, die diesen Parkplatz mit dem Fahrrad anfahren möchten, besteht jedoch keine adäquate Abstellmöglichkeit. Im Hinblick auf die empfundene soziale Sicherheit ist die geringe Beleuchtung des Parkplatzes zu erwähnen.

Anders sieht die Auslastung am Parken + Mitfahren-Platz am Ortsausgang in Reichenbach (Kreisverkehr) aus. Zum Zeitpunkt der Erhebung war nur etwa ein Drittel der Parkplätze belegt. Dafür standen ein Obstverkaufsstand sowie ein abgestellter Werbeanhänger auf dem Platz. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass hier kein Parkdruck vorliegt.

Tabelle 36: Auslastung der Parken + Mitfahren-Plätze

	Anschlussstelle BAB 5	Reichenbach
Verfügbare Parkplätze	etwa 21	etwa 12
Genutzte Parkplätze	17	4

Quelle: Eigene Erhebung

Aktion „Mitfahrerbankle Schuttertal“

Die Aktion „Mitfahrerbankle Schuttertal“ wird von der benachbarten Gemeinde Schuttertal organisiert und begleitet. Ziel ist es, koordinierte und strukturierte Mitfahrangebote mit dem privaten, vorab registrierten und durch Aufkleber gekennzeichneten Pkw anzubieten. Der Zustieg erfolgt an Mitfahrbanken. In Lahr gibt es in der Nähe des Schlüssel sowie in Kuhbach und Reichenbach bislang drei Standorte von entsprechenden Banken (vgl. *Gemeinde Schuttertal 2019*). Die Aktion wird von der Stadt Lahr durch die kostenfreie Bereitstellung der Flächen unterstützt, jedoch nicht proaktiv begleitet.

3.8.3 E-Mobilität

Das Thema E-Mobilität (Elektromobilität) gewinnt seit Jahren eine immer höhere Aufmerksamkeit und soll ein wichtiger Baustein einer stadtverträglichen und klimagerechten Verkehrspolitik auf dem Weg hin zu einer postfossilen Mobilität werden. Sie ermöglicht beim Einsatz von Ökostrom eine CO₂-arme Fortbewegung und unterstützt die Abkehr von fossilen Brennstoffen, sofern in der Gesamtbilanz (z. B. unter Berücksichtigung des Produktionsprozesses der Fahrzeuge) keine zusätzlichen negativen Effekte auftreten. Ein weiterer Vorteil liegt in der deutlichen Reduzierung der Vor-Ort-Emission von Luftschadstoffen und Lärm.

Gleichzeitig bietet die Förderung von E-Mobilität nicht nur Chancen, sondern auch Herausforderungen. Eine effiziente Förderung muss daher gut geplant und durchdacht sein. Infrastrukturelle Maßnahmen wie Ladestationen und -plätze benötigen Platz und Investitionen. Zudem scheinen die Effekte solcher Angebotsplanungen noch nicht abschließend bewertbar zu sein, da die Nachfrage nach Angeboten aus dem Elektromobilitätsbereich in vielen Städten bisher eher gering war. In dem Programm der Bundesregierung Elektromobilität in Deutschland wird als Ziel formuliert, dass bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million sowie bis 2030 mindestens sechs Millionen Elektroautos auf den deutschen Straßen unterwegs sein sollen (vgl. *BMW i et al. 2011: 10*). Die derzeitige Entwicklung lässt, trotz staatlicher Unterstützung (z. B. durch das Elektromobilitätsgesetz von 2015) und technischer Weiterentwicklung, einen derartigen Anstieg der Fahrzeugflotte nicht erkennen.

In Lahr gibt es auf unterschiedlichen Ebenen Ansätze zur Förderung und zum Ausbau der E-Mobilität. Neben der zunehmenden privaten Nutzung von Pedelecs wird die E-Mobilität im Radverkehr auch durch das Angebot der Stadt Lahr zum Test von (E-)Lastenrädern oder die entsprechende kommunale Förderprämie zum Kauf von (E-)Lastenrädern unterstützt (vgl. *Stadt Lahr 2019d*). Darüber hinaus ist das Leihradssystem mit Pedelecs und die Verfügbarkeit von Schließfächern mit je zwei

Steckdosen zum Aufladen des Fahrradakkus am Bahnhof, am Rathausplatz und Marktplatz sowie im Bürgerpark und Seepark zu nennen (vgl. Kapitel 3.2). Auch im städtischen Buslinienverkehr wird ein batterieelektrisch angetriebener Bus eingesetzt (vgl. Kapitel 3.3). Genauso trägt das bereits vorhandene Elektro-Carsharing-Fahrzeug hierzu bei (vgl. Kapitel 3.8.2). Nicht zuletzt sind die 13 Ladesäulen im Stadtgebiet zum Laden privater E-Fahrzeuge zu nennen. Auf bewirtschafteten städtischen Parkplätzen können E-Fahrzeuge darüber hinaus mit entsprechendem Nachweis und Parkscheibe bis zu drei Stunden gebührenfrei parken.

Abbildung 120: E-Mobilität in Lahr: Der batterieelektrisch angetriebene Bus der SWEG am ZOB (links) und die Station des Verleihsystems von Pedelecs am Bahnhof (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.8.4 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation der *Inter- und Multimodalität/ neuen Mobilitätsdienstleistungen* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Die Park + Ride und Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof haben eine hohe Qualität und werden derzeit sehr gut angenommen.
- ⊙ Bereits vielfältige Ansätze zur Förderung von E-Mobilität; Potenzial zur Weiterentwicklung dennoch erkennbar.
- ⊙ Momentan gibt es nur einen Standort für Park + Ride und Bike + Ride – Anlagen (am Bahnhof)
- ⊙ Im Stadtgebiet gibt es Möglichkeiten zum Teilen eines Verkehrsmittels. Carsharing-Angebote sind nur in geringem Umfang vorhanden.
- ⊙ Auf Gemarkung der Stadt Lahr gibt es zwei Parken + Mitfahren-Plätze mit unterschiedlich starker Auslastung. Insbesondere am Parken + Mitfahren-Platz an der BAB 5 besteht Ausbaubedarf.
- ⊖ Nachholbedarf bei der Einrichtung von Verknüpfungspunkten/ Mobilitätsstationen, u. a. bei entsprechenden Service-, Kommunikations- und Marketingangeboten.

3.9 Mobilitätsmanagement/ Mobilitätsinformation und -marketing

Mobilitätsmanagement dient – im Gegensatz zu aufwendigen infrastrukturellen Lösungen – dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und dadurch einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten. Hilfsmittel hierzu sind vor allem die **Information** und **Beratung** sowie das **Marketing** von Mobilitätsangeboten. Auch durch bessere Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmer zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Der öffentliche Verkehr, Fuß- und Radverkehr sowie Fahrgemeinschaften und Carsharing können hierbei durch verschiedene Maßnahmen gestärkt werden und fungieren so als eine wirkliche Alternative zum eigenen Pkw. Zum Mobilitätsmanagement bestehen folgende Handlungsfelder:

Beim **kommunalen Mobilitätsmanagement** geht es um die dauerhafte Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung mit dem Ziel, das kommunale Planen und Handeln auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auszurichten. Das zentrale Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements auf strategischer Ebene ist ein kommunales Mobilitätskonzept, welches die organisatorische Verankerung in der Verwaltung, konkrete Lösungsansätze infrastruktureller Art und die Themen Beratung, Information und Öffentlichkeitsarbeit zusammenführt.

Das **betriebliche Mobilitätsmanagement** umfasst Konzepte zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Unternehmen und Verwaltungen und setzt auf die Themen Information und Motivation. Bestandteile können u. a. spezielle Angebote und Anreize für Fahrrad fahrende Mitarbeiter (z. B. Duschkmöglichkeiten oder die Nutzung von Firmenrädern), EDV-basierte Mitfahrerbörsen, Flotten- und Fuhrparkmanagement (z. B. die Nutzung von energieeffizienter Technik oder die Förderung energiesparender Fahrweise), Job-Tickets etc. sein.

Schulisches Mobilitätsmanagement setzt auf Maßnahmen, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern sollen. Es sollen attraktive Alternativen zu Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt zur/von der Schule, aufgezeigt werden.

Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen: Hierunter sind weitere Ansätze mit speziellen Personengruppen zu verstehen, bspw. die Förderung der Mobilität von Senioren, der Abbau von Nutzungshemmnissen des ÖPNV bei Senioren oder das Neubürgermarketing/ die Neubürgerinformation.

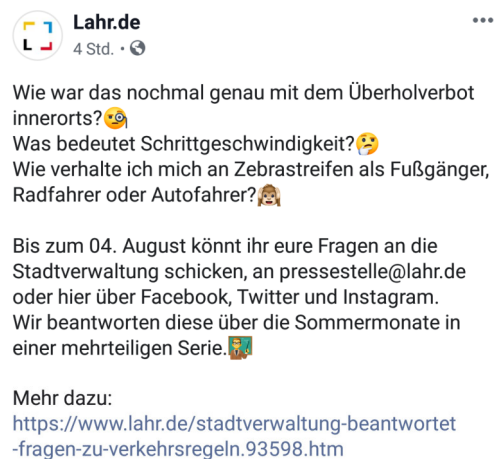
3.9.1 Konkrete Ansätze in Lahr

In Lahr lassen sich bereits einzelne Maßnahmen und Ansätze zum Mobilitätsmanagement sowie den Schnittstellen zu Information, Beratung und Marketing von Mobilitätsangeboten finden. Eine Auswahl soll im Folgenden beispielhaft dargestellt werden:

Information, Beratung und Marketing

- Mobilitätsinformation, Aktionen und Tätigkeiten im Bereich Verkehr werden durch die entsprechenden Fachämter formuliert und durch die Pressestelle mithilfe verschiedener Kanäle kommuniziert. Neben Printmedien und der Internetseite der Stadt Lahr werden auch soziale Medien wie Facebook und Twitter bedient. (vgl. Abbildung 121)
- Veranstaltungen zum Thema Mobilität werden ebenfalls im städtischen Veranstaltungskalender kommuniziert. So z. B. ein Vortrag zum Thema „Sichere Mobilität für ältere Menschen“ am 21. Mai 2019.
- Im *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* ist das Mobilitätsmarketing in der Stadt/ Gemeinde verankert. Als Maßnahme sind hier u. a. die Durchführung regelmäßiger Aktivitäten zum Mobilitätsmarketing (z. B. Mobilitätstag) oder die Einrichtung einer (Internet-)Mobilitätsberatung genannt.
- Eine zentrale Informations- und Beratungsstelle zu (allen) Mobilitätsangeboten existiert nicht. Allerdings wird auf der Internetseite zum Radverkehr, Bus und Bahn sowie zum Autoverkehr unterschiedlich ausführlich informiert. Vor allem das Informationsangebot zum Radverkehr ist hier positiv hervorzuheben.

Abbildung 121: facebook-Post der Stadt Lahr vom 15. Juli 2019



Quelle: Planersocietät

Kommunales Mobilitätsmanagement

- Das aktuelle *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* ist eine solide Grundlage des kommunalen Mobilitätsmanagements. Im Handlungsfeld Mobilität greift es (grobformulierte) Infrastrukturmaßnahmen auf und führt diese mit Maßnahmen zur Information und Beratung von Mobilitätsangeboten zusammen. Dabei werden konkrete Zuständigkeiten einzelnen Akteuren (Ämter und Abteilungen) zugewiesen. Verankert ist das Arbeitsprogramm bei der Stabsstelle Umwelt der Stadtverwaltung.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Im *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* ist die Unterstützung einer „bewussten Mobilität“ in der Verwaltung verankert und mit konkreten Maßnahmen ausgestaltet. Bereits umgesetzt sind die Erstattung von BahnCards für städtische Mitarbeiter für dienstliche Zwecke, die Erhöhung des ÖPNV-Zuschusses und die Einführung einer monatlichen Bonuszahlung für Radfahrer (Weg zur Arbeitsstelle). Außerdem haben bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen, die hauptsächlich eine innerstädtische Nutzung haben, E-Fahrzeuge Vorrang (auch im Fall von einzelwirtschaftlichen Nachteilen).
- Maßnahmen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement, die von größeren Arbeitgebern in der Stadt ergriffen werden, sind den Gutachtern nicht bekannt.

Schulisches Mobilitätsmanagement

- Maßnahmen aus dem schulischen Mobilitätsmanagement, wie z. B. ein „walking-bus“, Schulwegmarkierungen oder Elternhaltestellen, die die Verkehrserziehung und die Mobilitätsbildung betreffen, sind den Gutachtern nicht bekannt. Schulwegepläne aus dem Jahr 2016 liegen für die Grundschulen allerdings vor (vgl. Kapitel 3.10.4).

Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen

- Ein ÖPNV- und Mobilitäts-Begrüßungspaket für Neubürger ist konkret im *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* vorgesehen.
- Gebührenfreies Parken von elektrisch betriebenen Autos bis zu drei Stunden auf Parkplätzen mit Parkscheinautomaten (Start Frühjahr 2019; vorerst befristete Aktion bis 2025).
- Die Stadt Lahr unterstützt Bürger seit dem 1. März 2019 beim Kauf eines (E-)Lastenrads mit einem einmaligen Zuschuss.

3.9.2 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation des *Mobilitätsmanagement* sowie der *Mobilitätsinformation und des -marketings* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* als solide und umfangreiche Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung (kommunales Mobilitätsmanagement)
- ⊕ Das *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* setzt auch bei der Stadtverwaltung an und sieht Ansätze aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement vor (Vorbildfunktion der Stadtverwaltung)
- ⊙ Erste Ansätze im Bereich „Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen“
Informationen zu Mobilitätsangeboten finden sich auf der Internetseite der Stadt je nach Verkehrsmittel in unterschiedlicher Intensität. Eine zentrale und physische Anlaufstelle zur Mobilitätsinformation und -beratung existiert nicht.
- ⊖ Nachholbedarf beim schulischen Mobilitätsmanagement und dem betrieblichen Mobilitätsmanagements (mit Ausnahme der Stadtverwaltung) vorhanden
- ⊖ Zentrale Schnittstelle (Mobilitätsmanager/ -beauftragter) innerhalb der Stadtverwaltung nicht vorhanden

3.10 Verkehrssicherheit

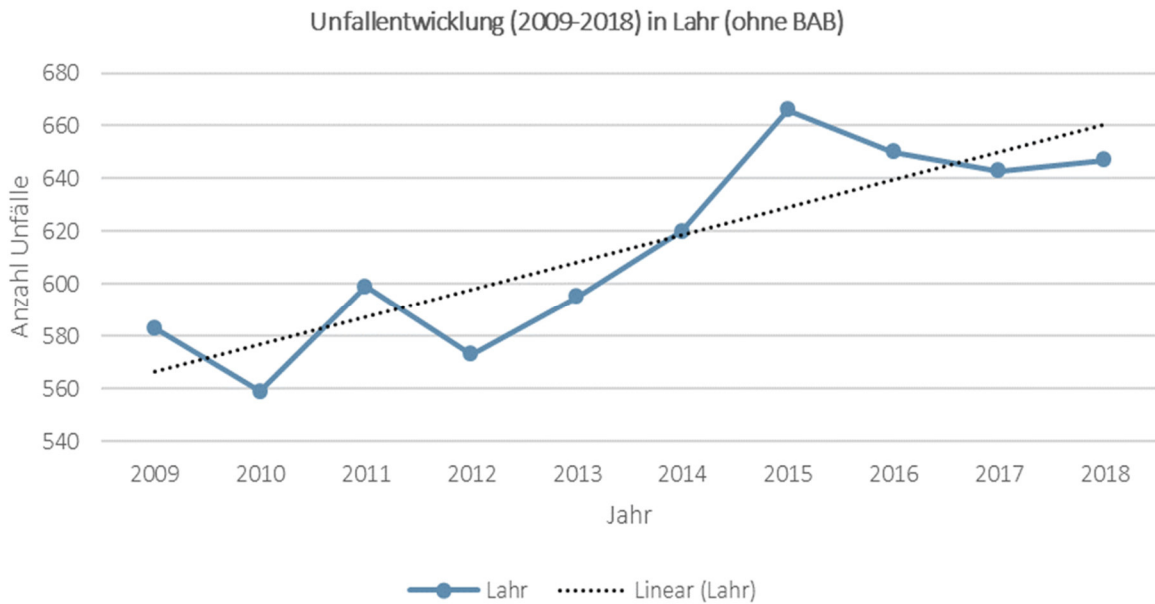
Im Rahmen der Verkehrssicherheitsanalyse wird zunächst das allgemeine Unfallgeschehen in den Jahren 2009 bis 2018 betrachtet. Darüber hinaus werden vertiefende Auswertungen für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer durchgeführt (2014–2018) und Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet dargestellt. Grundlage für die Analyse (insbesondere für die vertiefende Analyse) sind Unfalldaten (ohne Bundesautobahn), die vom Polizeipräsidium Offenburg zur Verfügung gestellt wurden. Für eine Einordnung im Vergleich zu anderen Städten ist eine analoge Datenbasis von Nöten. Daher wird ergänzend auch auf öffentlich zugängliche Unfalldaten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zurückgegriffen.

3.10.1 Allgemeines Unfallgeschehen

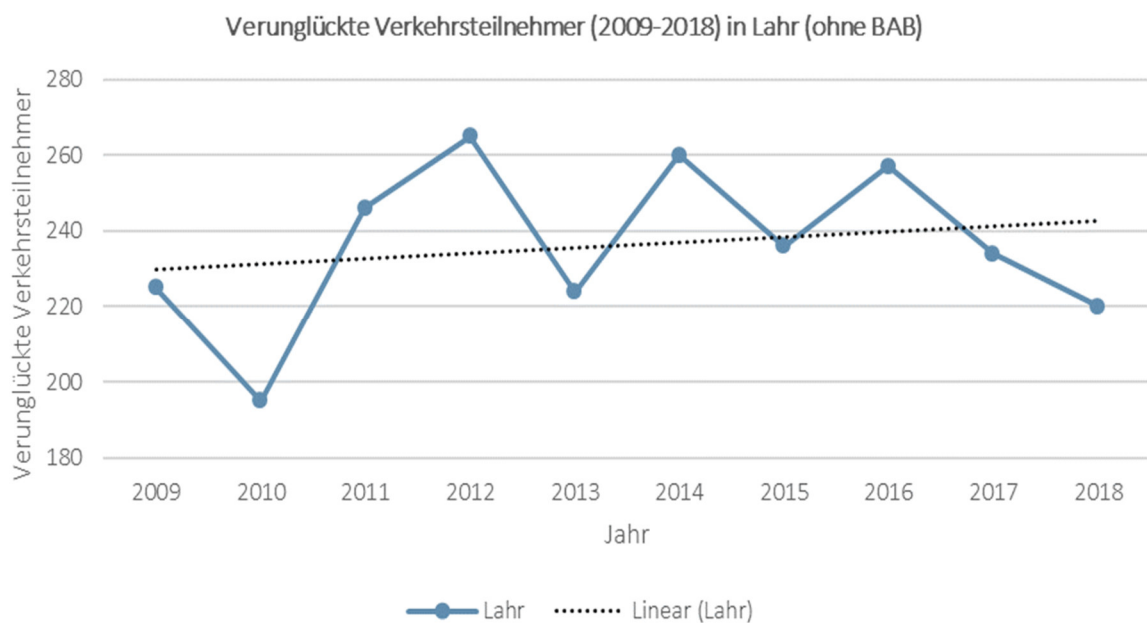
In der Stadt Lahr ereigneten sich im Zehnjahreszeitraum 2009–2018 insgesamt 6.135 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle im Straßenverkehr. Dabei verunglückten 2.362 Menschen, wovon 9 getötet²⁶ (ca. 0,4 %) und 386 schwerverletzt²⁷ (ca. 16,3 %) wurden. Für die Entwicklung der für die Verkehrssicherheit besonders bedeutsamen Unfälle mit Personenschaden ist hinsichtlich der Aussagekraft die Betrachtung der Entwicklung über einen längeren Zeitraum sinnvoll, um eine Überbewertung kurzzeitiger Veränderungen zu vermeiden. Im Zeitraum 2009–2018 zeigt sich, dass die Unfallentwicklung im linearen Trend ansteigt (vgl. Abbildung 122). Ebenso steigt die Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer, wenngleich die Anzahl der schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer rückläufig ist (vgl. Abbildung 123 und Abbildung 124). Letzteres ist u. a. auf sicherer werdende Pkw (z. B. technische Fortschritte) und Fortschritte der Rettungs- und Notfallmedizin zurückzuführen.

26 Getötete: Personen, die innerhalb von 30 Tagen an der Unfallfolge verstorben sind.

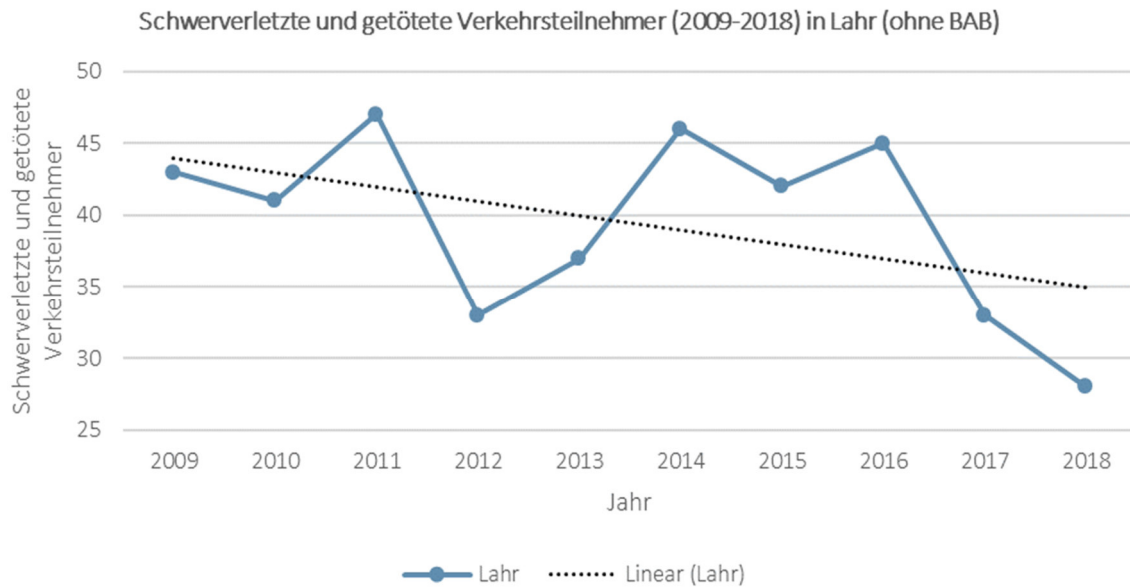
27 Schwerverletzte: Personen, die zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert worden sind.

Abbildung 122: Unfallentwicklung (2009–2018) in Lahr (ohne BAB)

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Abbildung 123: Verunglückte Verkehrsteilnehmer (2009–2018) in Lahr (ohne BAB)

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Abbildung 124: Schwerverletzte und getötete Verkehrsteilnehmer (2009–2018) in Lahr (ohne BAB)

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Exkurs:

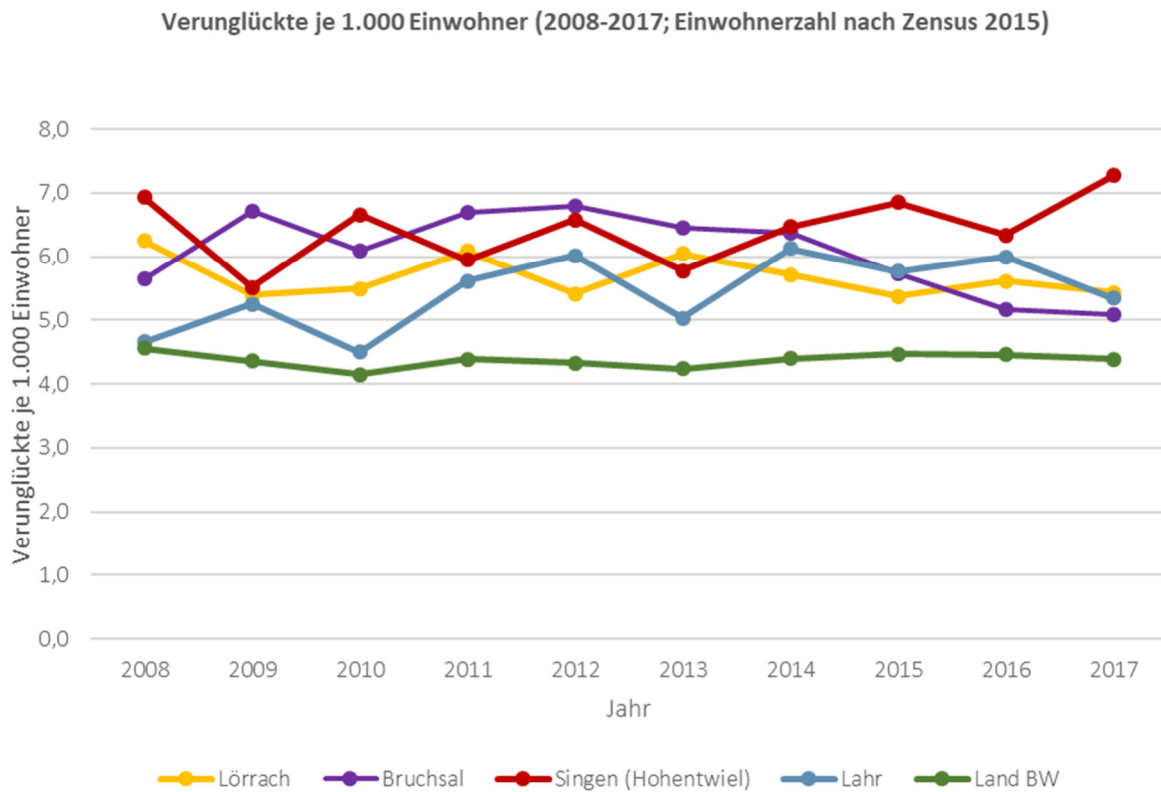
In der Verkehrssicherheitsforschung wird die Kategorisierung nach Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten – zumindest in Teilen – kritisch betrachtet. So gilt die Kategorisierung der Personenschäden als sehr grob, was zu einer großen Heterogenität, insbesondere in der Gruppe der Schwerverletzten, führt (vgl. Lank et al. 2009: 19). Grund hierfür sind die verschiedenen Extreme in dieser Gruppe. Zum einen beziehen sie sich auf Patienten, die nur eine Nacht im Krankenhaus aufgenommen und danach gesund entlassen werden. Zum anderen aber auch auf solche, die mit schwersten Verletzungen mehrere Wochen operativ und intensivstationär behandelt werden müssen und womöglich, aufgrund chronischer Schmerzen oder bleibender Behinderungen, ein Leben lang unter den Unfallfolgen leiden werden (vgl. Auerbach et al. 2011: 90).

Für einen Vergleich mit dem Landesdurchschnitt und anderen Städten wurde auf Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg zurückgegriffen²⁸. Der Städtevergleich erfolgt mit ähnlich großen Städten in Baden-Württemberg, die vergleichbare städtische Strukturen besitzen. Dabei handelt es sich um die Städte Lörrach, Bruchsal und Singen (Hohentwiel). Eine vergleichbare Darstellung findet unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahlen statt, weshalb die Einwohnerzahlen nach dem Zensus 2015 genutzt werden. Abbildung 125 zeigt, dass die Anzahl der Verunglückten in Lahr zu Beginn der Betrachtung unter der der Vergleichskommunen liegt und sich nahe am Landesdurchschnitt bewegt. Während der Landesdurchschnitt relativ konstant bleibt und sich die Anzahl der Verunglückten in Lörrach und Bruchsal verringert, ist in Lahr ein Anstieg der Verunglücktenzahl zu sehen. Auch wenn die Vergleichskommunen eine ähnliche Einwohnerzahl wie Lahr aufweisen,

²⁸ Unfälle auf Bundesautobahnen sind jeweils inbegriffen.

muss darauf hingewiesen werden, dass solche Vergleiche verschiedene lokale Faktoren nicht berücksichtigen können.

Abbildung 125: Verunglückte je 1.000 Einwohner (2008–2017; Einwohnerzahlen nach Zensus 2015)



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg

3.10.2 Vertiefende Auswertungen

Die Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern als ungeschützte Verkehrsteilnehmer mündet darin, dass der überwiegende Anteil der Unfälle mit deren Beteiligung in einem Personenschaden endet. Eine vertiefende Auswertung der Verunglückten nach Art der Verkehrsbeteiligung zeigt, dass jeweils die Summe der Anteile von Getöteten und Schwerverletzten der beiden Verkehrsmittel deutlich höher ist als die Summe der Anteile des Pkw-Verkehrs (vgl. Tabelle 37). Die Verteilung spiegelt die Schutzmöglichkeiten bzw. die Sensitivität der Verkehrsmittel deutlich wider.

Tabelle 37: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung; Lahr 2014-2018 (ohne BAB)

	Verunglückte 2014-2018 1207 (100 %)	davon Leichtver- letzte	davon Getötete und Schwerver- letzte	Anteil Getötete und Schwerverletzte
Fußgänger¹	93 (8 %)	66	27	29 %
Radfahrer	308 (26 %)	247	61	20 %
Pedelec	17 (1 %)	15	3	18 %
Pkw-In- sasse	510 (42 %)	457	53	10 %

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Exkurs:

Die amtliche Unfallstatistik beinhaltet nur solche Unfälle, die polizeilich gemeldet wurden. Daraus folgt eine Abweichung zwischen den statistischen Unfalldaten und der real geschehenen Unfallzahl. Das Nichthinziehen von Polizeibeamten dürfte dann der Fall sein, wenn es zu einer gütlichen Einigung zwischen den Unfallparteien kommt. Zum anderen scheint ein solches Verhalten Anwendung zu finden, wenn außer dem Unfallverursacher keine zweite Unfallpartei am Unfall beteiligt ist. Im letzteren Fall ist von Alleinunfällen die Rede (vgl. DESTATIS 2014: 4). Folge ist eine Dunkelziffer, die nicht in der amtlichen Statistik erfasst ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Dunkelziffer in den Unfallstatistiken bei Radfahrern besonders ausgeprägt ist (vgl. BMVBW 2004: 38; BfU 2005: 68). Gestärkt wird die Aussage – vor dem Hintergrund der starken Einflussnahme von Alleinunfällen auf die Dunkelziffer – dadurch, dass es sich im Jahr 2013 in etwa 17% der erfassten Fahrradunfälle mit Personenschaden um Alleinunfälle handelt (vgl. DESTATIS 2014: 8). Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) beruft sich auf eine Fahrradunfallstudie aus Münster, in der alle verletzten Radfahrer, die sich in der Notaufnahme eines Münsteraner Krankenhauses behandeln ließen, mit der Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfällen verglichen wurden. In den Ergebnissen dieser Untersuchung tauchen fast 70% der Unfälle nicht in der polizeilichen Erfassung auf. Ergänzend weist das Difu darauf hin, dass diejenigen Verunglückten, die nach Schadenseintritt nicht ein Krankenhaus, sondern eine Arztpraxis aufsuchen, die Dunkelziffer weiter erhöhen können (vgl. Difu 2012: 2).

Tabelle 38 zeigt u. a., wie sich die Anzahl der verunglückten Fußgänger auf die entsprechenden Altersklassen verteilt. Auffällig ist, dass etwa jeder zweite Fußgänger im Alter von 65 Jahren oder älter bei einer Unfallbeteiligung getötet oder schwerverletzt wurde. Ähnlich verhält es sich bei den Radfahrern der gleichen Altersklasse. Diese Unfallschwere ist bei den übrigen Altersklassen sowohl bei Radfahrern als auch bei Fußgängern deutlich geringer.

Tabelle 38: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersklasse; Lahr 2014-2018 (ohne BAB)

	Altersklassen	Anteilig zur Anzahl der Verunglückten der Verkehrsart	Getötete und Schwerverletzte anteilig zur Anzahl der Verunglückten in der entsprechenden Altersklasse der Verkehrsart
Fußgänger (Summe 93)	0-17	25 %	26 %
	18-64	52 %	21 %
	65+	24 %	55 %
Radfahrer (Summe 306¹)	0-17	29 %	14 %
	18-64	56 %	18 %
	65+	15 %	55 %
Pedelec (Summe 17)	0-17	12 %	Keine Angabe auf Grund der geringen Anzahl
	18-64	41 %	
	65+	47 %	

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Polizeipräsidiums Offenburg

Jedem Unfall wird ein Unfalltyp zugeordnet, der eindeutig festlegt, wie der Verkehrsunfall entstanden ist. In der Unfallforschung wird dabei zwischen sieben Unfalltypen unterschieden. Betrachtet man die 306 Unfälle, bei denen ein Radfahrer verunglückt ist, sowie die 93 Unfälle mit verunglückten Fußgängern und die 424 Unfälle mit verletzten Pkw-Insassen (jeweils im Zeitraum 2014–2018; ohne BAB), werden unterschiedliche Ausprägungen bei den Unfallauslösern ausgemacht. Von den 306 Unfällen mit verunglückten Radfahrern werden ca. 40 % dem Unfalltyp 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall²⁹) zugeordnet. Etwa ein weiteres Viertel entfällt auf den Unfalltyp 7 (Sonstiger Unfall³⁰) und lediglich ca. 9 % auf den Unfalltyp 6 (Unfall im Längsverkehr³¹). Dieser Unfalltyp 6 ist hingegen mit ca. 41 %, der am häufigsten registrierte Unfalltyp im Hinblick auf die 424 Unfällen mit verletzten Pkw-Insassen. Etwa weitere 23 % werden dem Unfalltyp 3 zugeschrieben. Bei den 93 Unfällen mit verunglückten Fußgängern nimmt hingegen mit ca. 43 % der Unfalltyp 4 (Überschreiten-Unfall³²) die „Spitzenposition“ ein und wird gefolgt vom Unfalltyp 7 (ein Drittel). Deutlich wird hierbei, dass die Entstehungsphase des Schadenseintritts – die verunglückten Verkehrsteilnehmer – bei den Verkehrsteilnehmern verschiedene Ausprägungen hat. Damit sind unterschiedliche und vielfältige Verkehrssicherungsmaßnahmen notwendig und zu ergreifen, um eine ganzheitliche Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

29 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

30 Unfall, der sich nicht den Typen 1–6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parken untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o. Ä.).

31 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

32 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgelenkt ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.

3.10.3 Unfallhäufungsstellen

Von Unfallhäufungsstellen wird gesprochen, wenn an einer konkreten Stelle – mit nur geringer Längenausdehnung – gehäuft Unfälle auftreten und ein bestimmter Grenzwert überschritten wird. Dabei werden 1-Jahresbetrachtungen und 3-Jahresbetrachtungen unterschieden. In Baden-Württemberg gelten folgende Grenzwerte:

- | | |
|---|---------------------------|
| • 1-Jahresbetrachtung: | Vier gleichartige Unfälle |
| • 3-Jahresbetrachtung Personenschaden: | Fünf Unfälle |
| • 3-Jahresbetrachtung schwerer Personenschaden: | Drei Unfälle |

1-Jahresbetrachtung

Auf der 1-Jahreskarte gibt es in Lahr kaum Unfallhäufungsstellen. Zu nennen sind lediglich:

- 2016: keine Unfallhäufungsstelle
- 2017: Rheinstraße/ Alte Rheinstraße 10 Unfälle, davon 9 Unfälle des Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall); Bismarckstraße/ Friedrichstraße 10 Unfälle, davon 6 Unfälle des Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall)
- 2018: Bismarckstraße/ Friedrichstraße 6 Unfälle, davon 6 Unfälle des Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall)

3-Jahresbetrachtung

Auf der 3-Jahreskarte (2016–2018) tauchen folgende Unfallhäufungsstellen auf:

- Kreisverkehr Rheinstraße/ Raiffeisenstraße: 6 Unfälle mit 4 Leichtverletzten und 3 Schwerverletzten
- Offenburger Straße/ Kruttenuastraße: 6 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Kreisverkehr Hirschplatz/ Offenburger Straße: 7 Unfälle mit 6 Leichtverletzten, 1 Schwerverletzten und 1 Getöteten
- Kreisverkehr Freiburger Straße: 8 Unfälle mit 6 Leichtverletzten und 2 Schwerverletzten
- Schwarzwaldstraße/ Breslauer Straße: 7 Unfälle mit 7 Leichtverletzten
- Goethestraße/ Kaiserstraße: 5 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Goethestraße/ Eichrodtstraße: 5 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Lotzbeckstraße/ Goethestraße: 6 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Tiergartenstraße/ Alte Bahnhofstraße: 10 Unfälle mit 10 Leichtverletzten und 1 Schwerverletzten
- Tiergartenstraße (Höhe Hausnummer 16): 3 Unfälle mit 2 Leichtverletzten und 1 Schwerverletzten
- Tiergartenstraße/ Werderplatz: 5 Unfälle mit 4 Leichtverletzten und 1 Schwerverletzten
- Bismarckstraße/ Schützenstraße: 6 Unfälle mit 6 Leichtverletzten
- Bismarckstraße/ Friedrichstraße: 5 Unfälle mit 4 Leichtverletzten und 2 Schwerverletzten
- Mietersheimer Hauptstraße/ Otto-Hahn-Straße: 5 Unfälle mit 3 Leichtverletzten und 2 Schwerverletzten

Auch anhand der Unfallhäufungsstellen der 3-Jahresbetrachtung lässt sich erkennen, dass für Fußgänger und Radfahrer eine besondere Gefährdung herrscht, die sich auf die Unfallschwere der Verunglückten auswirkt. Eine detailliertere Auswertung der Unfälle an den Unfallhäufungsstellen zeigt, dass sich unter den 14 schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmern 7 Radfahrer und 5 Fußgänger wiederfinden. Auch in den für verunglückte Radfahrer und Fußgänger typischen Unfalltypen *Einbiegen/Kreuzen-Unfall* (Anzahl 6) und *Überschreiten-Unfall* (Anzahl 5) spiegelt sich dies wider. Des Weiteren ist es auffällig, dass die Unfallhäufungsstellen schwerpunktmäßig an Kreisverkehren (5) und entlang der Bundesstraßen B 3 und B 415 liegen.

3.10.4 Verschiedene Maßnahmen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheit in Lahr

Neben infrastrukturellen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen, die der Optimierung der Verkehrssicherheit dienen und Resultat einer konkreten Verkehrsschau³³ sein können, gibt es weitere Ansätze zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Diese sollen mehrheitlich die Bevölkerung sensibilisieren sowie Bewusstsein schaffen und somit das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr beeinflussen. Im Folgenden werden beispielhaft einige konkrete Maßnahmen und Aktivitäten dargestellt³⁴:

- Als Mitglied der AGFK-BW setzt die Stadt vermehrt auf Öffentlichkeitsaktionen im Radverkehr. Hier sind bspw. die Nikolaus-Aktion zum Thema Fahrradbeleuchtung und die Brötchentüten-Aktion, die für den Schulterblick von Fahrzeugführern werben soll, zu nennen.
- Schulwegepläne aus dem Jahr 2016 liegen für die Grundschulen vor, stellen jedoch ausschließlich Querungsmöglichkeiten dar und geben keine Querungsempfehlung für Fußgänger. Vergleichbare Pläne für den Radverkehr von und zu weiterführenden Schulen existieren nicht. Weitere Maßnahmen an Schulen bzw. im Schulumfeld, wie z. B. ein „walking-bus“, sind den Gutachtern nicht bekannt.
- Die Verkehrswacht in Lahr wirbt zum Schulanfang mit Bannern für niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und möchte mit Hinweisschildern an Ampelanlagen auf die Vorbildfunktion der Erwachsenen aufmerksam machen.
- Die Verkehrswacht hat – auf Initiative des Stadtseniorenbeirats – am 25. April 2019 ein Fahrsicherheitstraining für Senioren angeboten. Hierbei wurden mit dem eigenen Pkw Gefahrensituationen trainiert.
- Am 4. Juni 2019 wurde vom Stadtseniorenbeirat ein Sicherheitstraining für Senioren auf dem Pedelec angeboten.
- Mithilfe von Dialogdisplays, die die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit der Fahrzeugführer anzeigen und „bewerten“, sowie mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von „freiwilligen 40 km/h“ (in Hugsweier, Kippenheimweiler und Sulz) wird versucht, auf die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer Einfluss zu nehmen.
- Aufgrund der Unfallhäufungsstelle im Bereich Goethestraße/ Eichrodtstraße wurde im Herbst 2016 die zugelassene Geschwindigkeit auf der Goethestraße auf 30 km/h reduziert.

33 Insbesondere an Unfallhäufungsstellen

34 Die Auflistung ist nicht abschließend

- Zur Steigerung der Aufmerksamkeit und als Hinweis zur Rücksichtnahme wurden im Frühjahr 2019 auf der Kreisfahrbahn des Kreisverkehrs der Lotzbeckstraße Fahrradpiktogramme aufgebracht. Eine Wirkungskontrolle steht aus.
- Im Zuge des Umbaus der Anschlussstelle zur A5 wurden Unterflurleuchten installiert, die Falschfahrten verhindern sollen (2017/ 2018).
- Derzeit werden alle Fußgängerüberwege im Stadtgebiet systematisch einer Nachbetrachtung unterzogen. So werden die Beleuchtungen der Fußgängerüberwege und Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern überprüft.
- In der Lokalpresse wurde mit einer Reihe von fünf Beiträgen zum Thema Verhalten im Straßenverkehr zu mehr Rücksichtnahme aufgerufen. Initiiert wurde die Öffentlichkeitsarbeit von der Stadt Lahr (2018).
- Hervorzuheben ist die Jugendverkehrsschule im Bürgerpark. Sie dient den Grundschulern als Austragungsort ihrer Radfahrausbildung und ist darüber hinaus vielfältig und öffentlich als Spiel- und Sportfläche zu nutzen.

3.10.5 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation zur *Verkehrssicherheit* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Bislang wurden bereits einige sensibilisierende und bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Verkehrssicherheit durchgeführt
- ⊕ Unfallhäufungsstellen sind in der 1-Jahresbetrachtung kaum auszumachen
- ⊕ Besondere Maßnahmen: Systematische Nachbetrachtung von Fußgängerüberwegen, Integration der Jugendverkehrsschule
- ⊙ Rückgang der schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer (im Zusammenhang mit dem Anstieg der Unfallentwicklung ist dieser Rückgang v. a. auf den technischen und medizinischen Fortschritt zurückzuführen)
- ⊖ Anstieg der Unfallentwicklung sowie der Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer
- ⊖ Unfallhäufungsstellen: Vergleichsweise hoher Anteil von schwerverletzten und getöteten Radfahrern und Fußgängern

3.11 Verkehr und Umwelt

Die unmittelbaren Umweltauswirkungen des motorisierten Verkehrs äußern sich vor allem in der Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Um einen lebensfreundlichen und nicht-gesundheitsgefährdenden Raum für die Bewohner und Besucher zu schaffen, sollte die Reduktion der Belastungen in jeder Stadt eine wichtige Rolle in der strategischen Verkehrsplanung spielen.

3.11.1 Klimaschutzkonzept 2012 / Energie und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022

Mit dem im Oktober 2012 vom Gemeinderat beschlossenen *Integrierten Klimaschutzkonzept Lahr 2012* (vgl. *Stadt Lahr 2012*) liegt der Stadt ein umfangreiches Planwerk vor, welches vorhandene CO₂-Minderungspotenziale in Lahr aufzeigt und entsprechende Maßnahmen formuliert, um CO₂-Emissionen einzusparen sowie den Energieverbrauch zu senken. Für den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan ist der Verkehrssektor näher zu betrachten.

Im *Integrierten Klimaschutzkonzept Lahr 2012* wird aufgeführt, dass der Energieverbrauch im Bereich Verkehr in Lahr von 1990 bis 2010 jährlich um 1 % wuchs. Des Weiteren wird eine, im bundesweiten Vergleich, überproportionale Verbrauchssteigerung von Kraftstoff im Verkehr analysiert, woraus die Autoren des *Integrierten Klimaschutzkonzepts Lahr 2012* schließen, dass Lahr eine allgemeine Entwicklungstendenz zu mehr öffentlichem Verkehr und zum Fahrrad nur in sehr geringem Maße vollzogen hat. Dem Verkehrssektor werden 20 % der CO₂-Emissionen in Lahr zugeschrieben, dem Wirtschaftssektor 50 %.

Innerhalb einer Potenzialanalyse für den Bereich Verkehr wird der MIV als Hauptverursacher für den Anstieg (18 %) der Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2010 benannt. Dargestellt wird, dass sich der Stadt im innerörtlichen Verkehr Einflussmöglichkeiten bieten und Treibhausgasemissionen insbesondere durch die Verlagerung von privaten Pkw-Fahrten auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad- und Fußverkehr gesenkt werden können.

Auf Basis der Potenzialanalyse und einer Akteursbeteiligung erfolgte die Erarbeitung erster Maßnahmen für den Bereich Mobilität. Diese sind in einem Maßnahmenkatalog sowie in Streckbriefen dargestellt und umfassen folgende Punkte:

- Erstellung eines Modal Split + Gutachten + Initiierung von Folgemaßnahmen
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes
- Analysierung und Kundenbefragung ÖPNV
- Werksbusse (Bedarfsanalyse, Finanzierungs- und Zuschussmodell)
- Rad- und Fußwegekonzept schneller umsetzen
- Aktion für Fahrrad statt MIV
- Anrufsammeltaxi (Ist-Analyse)
- Verlegung Busbahnhof
- Mitfahrerbörsen
- Konzept Stadt der kurzen Wege
- Analyse und ggf. Ausbau Park + Ride

Mit dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan werden einige dieser Maßnahmenvorschläge weitergeführt.

Das *Energie- und Klima – Arbeitsprogramm 2018–2022* aktualisiert und ergänzt den 10-Jahres-Aktionsplan aus dem *Integrierten Klimaschutzkonzept Lahr 2012* und wurde 2018 vom Gemeinderat einstimmig beschlossen. Hier werden neue Maßnahmen im Bereich der Unterstützung bewusster Mobilität in der Verwaltung (z. B. Fortentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, Fahrradleasing) oder beim kommunalen Fuhrpark (z. B. bei Beschaffung von Dienstfahrzeugen für die hauptsächliche innerstädtische Nutzung haben E-Fahrzeuge Vorrang) formuliert. Hervorzuheben sind die Aktualisierung und Weiterentwicklung des Aktionsplans sowie die große Bandbreite der Maßnahmen im Bereich Mobilität.

3.11.2 Lärmbelastung durch den Straßenverkehr

Im Jahr 2007 wurden landesweit erstmals Lärmkarten erstellt. In diesem Zusammenhang wurden für den Straßenverkehr die B 36/ B 415 und die B 3 sowie die A 5 analysiert, der *Lärmaktionsplan Lahr 2010* (vgl. *Fichtner Water & Transportation GmbH 2010*) erarbeitet sowie im April 2010 vom Gemeinderat verabschiedet.

Aufbauend auf der Analyse der Lärmsituation und der Identifikation von Lärmschwerpunkten bzw. Gebieten mit hoher Lärmbelastung, welche sich auf das direkte Umfeld der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen konzentrieren, wurde durch die Gutachter des Lärmaktionsplans ein Maßnahmenkonzept erstellt. Dieses umfasst acht Leitlinien, welche bei der weiteren Entwicklung der Stadt berücksichtigt werden sollen, um langfristige Verbesserungen der Lärmsituation zu erreichen. Die Leitlinien lauten:

- Lärmreduzierung auf den Bundesstraßen
- Aktiver baulicher Lärmschutz
- Passiver Lärmschutz
- Optimierung des Verkehrsnetzes
- Förderung lärmarmen Verkehrsmittel
- Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Berücksichtigung von Lärmaspekten in der Stadtplanung
- Einrichtung ruhiger Gebiete

Der Bau einer Lärmschutzwand entlang der B 415 in Langenwinkel, die Erarbeitung des Parkraumkonzepts 2012 oder vielfältige Maßnahmen zur Förderung lärmarmen Verkehrsmittel (z. B. systematische Radverkehrsförderung, E-Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark) zeigen, dass die Leitlinien berücksichtigt werden. Gleichzeitig sind einige konkrete Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang der Bundesstraßen, noch immer Bestandteil der aktuellen Diskussion.

Im Jahr 2018 hat die Stadt Lahr mit der *Fortschreibung des Lärmaktionsplans* begonnen. Auf Grund des geringen Umfangs³⁵ wurde die Aufarbeitung der Ergebnisse anhand des Musterberichts des Landes Baden-Württemberg durchgeführt. Der Beschluss des Lärmaktionsplans steht noch aus (Stand: November 2019), da noch detaillierte Untersuchungen zu lärmindernden Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten der B 415 durchgeführt werden. Gegenstand der Untersuchungen sind zum einen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und zum anderen die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbots. Als langfristige Strategie wird auch in der Fortschreibung u. a. die Förderung lärmarter Verkehrsmittel festgeschrieben. Dieser langfristigen Strategie wird ebenso durch diesen Verkehrsentwicklungsplan und die Fortschreibung des Radwegekonzepts Rechnung getragen.

3.11.3 Luftbelastung durch den Straßenverkehr

Zur Überwachung der Luftqualität betreibt die LUBW ein Luftmessnetz in Baden-Württemberg. Dieses dient der Langzeitüberwachung von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung verschiedener Belastungssituationen. Dabei werden u.a. Verkehrsmessstationen an verkehrsreichen Straßen betrieben. Messstationen für das Luftmessnetz werden langfristig betrieben und sind in Lahr nicht vorzufinden. Spotmessungen sind im Gegensatz dazu zeitlich befristete Messungen, die an straßennahen Belastungsschwerpunkten die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM10 messen. Werden die Grenzwerte an einer Spotmessstelle eingehalten, werden die Messstationen abgebaut und an einer anderen zu untersuchenden verkehrsreichen Straßen in Baden-Württemberg aufgestellt. (vgl. *Internetseite LUBW 2019*)

Im September 2012 wurde in Lahr (Reichenbacher Hauptstraße³⁶) eine Spotmessstelle aufgestellt. In 2013 überschritt der NO₂-Jahresmittelwert den Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ knapp (41 µg/m³)³⁷. Der Immissionsgrenzwert (40 µg/m³; Jahresmittelwert) für Feinstaub PM10 (23 µg/m³) wurde hingegen eingehalten. (vgl. *LUBW 2014*)

Aufgrund der eingehaltenen Immissionsgrenzwerte für Feinstaub PM10 im Jahr 2013, wurde die Spotmessstelle teilweise eingestellt (Abbau des PM10-Sammlers). NO₂-Messungen fanden hingegen auch 2014 in Lahr (Reichenbacher Hauptstraße) statt. Mit 37 µg/m³ im Jahresmittelwert konnte der Immissionsgrenzwert 2014 eingehalten werden. Von 24 Spotmessstellen und 8 Verkehrsmessstationen in Baden-Württemberg, an denen 2014 eine Jahreskenngröße berechnet werden konnte, wurde der Immissionsgrenzwert insgesamt lediglich an drei Messpunkten eingehalten. (vgl. *LUBW 2015a*)

35 Im Vergleich zum Lärmaktionsplan Lahr 2010 musste zusätzlich lediglich die B3 südlich der B415 ergänzt werden.

36 Hausnummer 12

37 Die zulässige Anzahl von 18 Überschreitungen im Kalenderjahr für den Immissionsgrenzwert von 200 µg/m³ (Einstundenmittelwert) wurde hingegen eingehalten.

Da 2014 auch der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid in Lahr (Reichenbacher Hauptstraße) eingehalten wurde, wurde die Spotmessung komplett abgebaut (vgl. LUBW 2016). In den Jahren 2015 bis 2018 fanden keine weiteren Messungen von Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 in Lahr statt. Auch für 2019 ist keine Messung angekündigt.

Die Auswahl der Straßenabschnitte, an denen landesweite Spotmessungen durchgeführt werden, basiert auf einer Voruntersuchung aus dem Jahr 2006. Auf einer Prioritätenliste von 105 Straßenabschnitten in Baden-Württemberg wird auch die Offenburger Straße³⁸ gelistet. Eine Messung von Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 fand hier jedoch noch nicht statt. (vgl. LUBW 2015b)

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des 1. Teilbebauungsplans Willy-Brandt-Straße werden momentan die gesundheitsbezogenen Luftbelastungen für die Stoffe PM10 (einatembare Feinstaub), PM2,5 (lungengängiger Feinstaub) und Stickstoffdioxid im Plangebiet, welches den Bereich zwischen B 415 und Rosenweg umfasst, ermittelt (Stand: November 2019). Die Ausbreitungsberechnung der Luftschadstoffe erfolgt mit dem Langrange'schen Partikelmodell LASAT.

3.11.4 Konkrete Ansätze in Lahr

Mit der im November 2018 veröffentlichten Broschüre *Klimaschutz in Lahr „Gutes Klima – gutes Leben.“* (Stadt Lahr 2018b) gibt die Stadt Lahr einen aktuellen Überblick über ihre Aktivitäten für Klimaschutz und Klimaanpassung. Im dort aufgeführten Handlungsfeld Mobilität werden diesbezüglich konkrete Maßnahmen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung dargestellt, die einen Schnittpunkt zum Umwelt- und Klimaschutz haben. Die konkreten Maßnahmen haben selbstverständlich auch immer Berührungspunkte zu den voranstehenden Kapiteln und werden dort ausführlicher betrachtet. Beispielhaft zu nennen sind folgende Maßnahmen, die in der Broschüre gelistet sind:

- Ein Elektrobus, der zuerst als Pendelbus zwischen Landesgartenschau Gelände und Bahnhof/ ZOB fungierte und später in den Stadtverkehr eingebunden wurde
- Vorbildfunktion Stadtverwaltung: Abgasfreie Elektrofahrzeuge im kommunalen Fuhrpark sowie Nutzung von Pedelecs durch die Stadtverwaltung
- Systematische Bearbeitung des Rad- und Fußwegekonzepts seit 2010 (derzeit Fortschreibung des Radkonzepts)
- Parkraumkonzept unter dem Motto „Qualität statt Quantität“

Bereits die kurze Auflistung innerhalb der Broschüre, aber insbesondere die ausführlichen Darstellungen in den vorangestellten Kapiteln, zeigen die Bemühungen der Stadt, den Umwelt- und Klimaschutz im Verkehrssektor voranzutreiben und Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglicher zu machen.

38 Hausnummer 21

3.11.5 Kurzfazit

Abschließend soll die Situation für *Verkehr und Umwelt* in Lahr übersichtlich bewertet werden:

- ⊕ Abarbeitung von konkreten Maßnahmen im Maßnahmenbereich Mobilität des *Integrierten Klimaschutzkonzepts Lahr 2012* sowie des *Lärmaktionsplans Lahr 2010*
- ⊕ Aktualisierung und Weiterentwicklung/ Fortschreibung des 10-Jahres-Aktionsplans des *Integrierten Klimaschutzkonzepts Lahr 2012* und der Lärmaktionsplanung
- ⊙ Bereits vielfältige Ansätze zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs vorhanden; Potenzial zur Weiterentwicklung dennoch erkennbar

4 Gesamtbetrachtung und Zielkonzept

Die Darstellung der wesentlichen Rahmenbedingungen und Merkmale (Kapitel 2) wurde durch umfangreiche Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, die Ergebnisse verschiedener Beteiligungsformate sowie die gutachterlichen Analysen vor Ort (Kapitel 3) konkretisiert. Für die einzelnen Verkehrsträger sowie verkehrsträgerübergreifenden Querschnittsthemen wurden jeweils ausführliche Stärken- und Schwächenanalysen durchgeführt und im Rahmen von Kurzfazits in den entsprechenden Unterkapiteln des Kapitels 3 zusammengefasst.

Ausgehend von diesen Analyseergebnissen wurde gemeinsam mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis ein Zielkonzept für den Verkehrsentwicklungsplan diskutiert und vorbereitet. Die formulierten Ziele sollen die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Lahr bis in das Jahr 2030 proaktiv und steuernd begleiten. Sie stellen damit zum einen Leitplanken für die Maßnahmenuntersuchung und -entwicklung für die weitere Bearbeitung des VEP dar und zum anderen sind sie für eine nachgelagerte Erfolgskontrolle von Bedeutung. Grundsätzlich besteht der Anspruch, dass die Ziele voneinander unabhängig sind, auch wenn sie in gewissem Ausmaß miteinander konkurrieren können. Zudem wird eine Zielantinomie, also ein gegenseitiger Ausschluss von Zielen, vermieden.

Neben den für Lahr spezifischen Stärken und Schwächen sowie charakterisierenden Rahmenbedingungen sind die Ziele auch auf räumlich unabhängige Faktoren ausgerichtet. Hierunter verstehen sich allgemein gültige Chancen und Potenziale sowie Risiken und Herausforderungen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Die künftige Entwicklung im Verkehrsbereich wird insbesondere vom demografischen Wandel, von den verkehrspolitischen Entwicklungsrichtungen (auch auf übergeordneten Ebenen) sowie von gesellschaftlichen Veränderungen gekennzeichnet sein. Zudem sind die erhöhten Anforderungen aus dem Umwelt- und Klimabereich verstärkt zu betrachten.

Die langfristigen Auswirkungen der demografischen Entwicklung sind gerade in der Verkehrsplanung – einem Bereich mit langen Vorlaufzeiten und einer langfristig wirkenden Infrastruktur – rechtzeitig zu beachten und in einem Verkehrsentwicklungsplan ausreichend zu verankern. Gleichzeitig sind neue Entwicklungen, wie z. B. neue Informationsmedien und -angebote oder die Herausbildung neuer Mobilitätsmuster und -angebote frühzeitig zu integrieren. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Spielräume der öffentlichen Hand gewinnen Mobilitätsmanagement sowie organisatorische Konzepte aufgrund ihrer flexiblen Anpassungsmöglichkeiten an Bedeutung und sind neben den baulichen Maßnahmen ein ebenso wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Ein gesellschaftlicher Wertewandel, perspektivisch steigende Energie- und Mobilitätskosten auf der Nutzerseite sowie ein wachsender Stellenwert von Umwelt- und Klimaschutz und städtebaulichen Qualitäten liefern gute Voraussetzungen dafür, die Position des Umweltverbundes im Verkehrsmarkt nachhaltig zu stärken. Mit den bestehenden Teilkonzepten im Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV-Fokus in diesem Verkehrsentwicklungsplan ist hierfür ein guter Grundstein gelegt.

Das hierauf basierende Zielkonzept 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

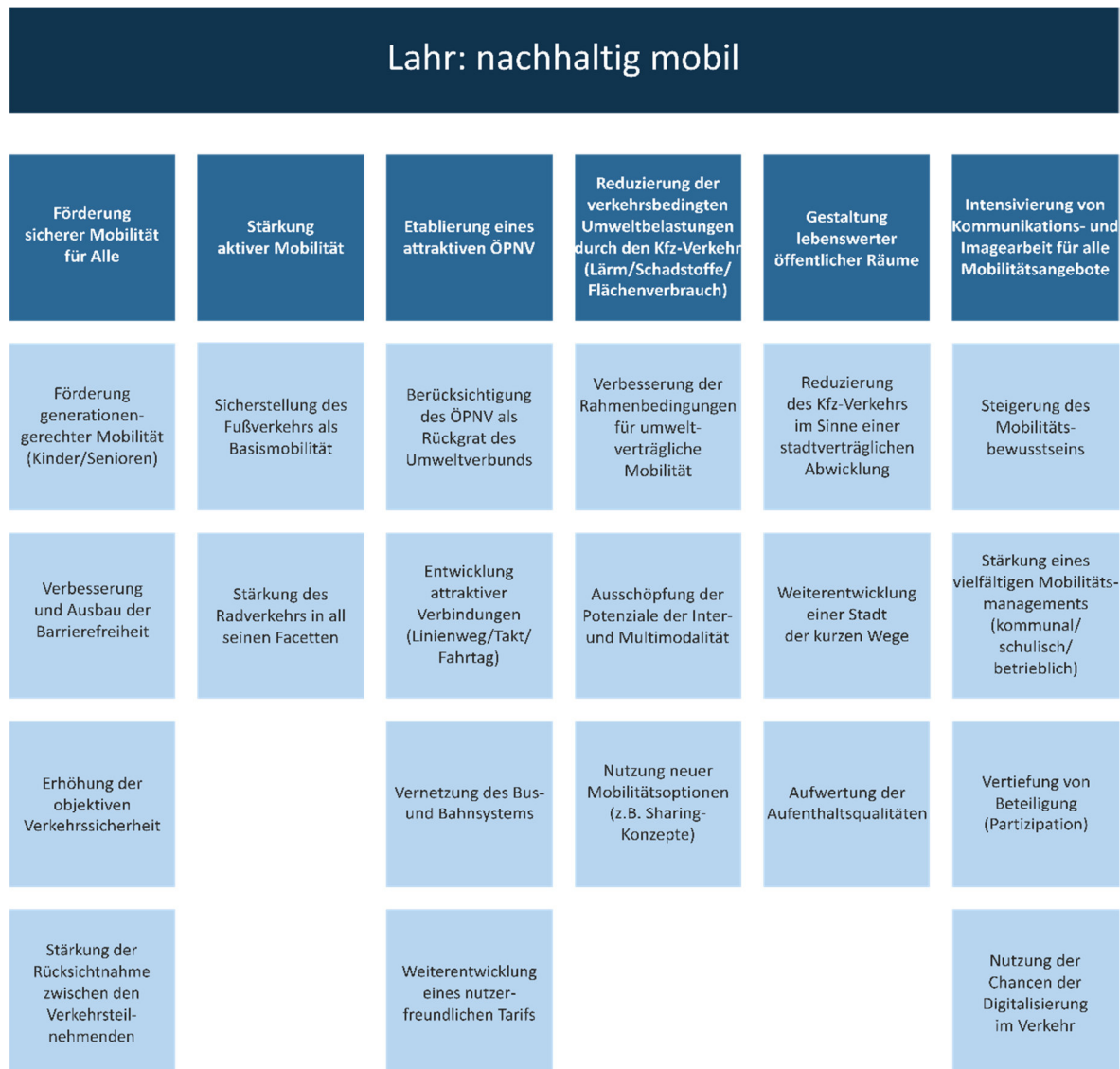
sechs Oberziele stehen gleichberechtigt nebeneinander, d. h. sie sind von gleichermaßen hoher Bedeutung. Sie behandeln alle für die Stadt Lahr wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen aus dem Bereich Verkehr und Mobilität, bei denen Verbesserungen angestrebt werden. Sie lauten:

- Förderung sicherer Mobilität für Alle
- Stärkung aktiver Mobilität
- Etablierung eines attraktiven ÖPNV
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastung durch den Kfz-Verkehr (Lärm/ Schadstoffe/ Flächenverbrauch)
- Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume
- Intensivierung von Kommunikations- und Imagearbeit für alle Mobilitätsangebote

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.

Die nachfolgende Abbildung zeigt das ausformulierte Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans entsprechend der oben erläuterten Systematik:

Abbildung 126: Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans



Quelle: Eigene Darstellung

Mit diesem Zielkonzept, das sowohl die lokalen Rahmenbedingungen als auch die analysierten Stärken und Schwächen sowie die aktuellen und zentralen Potenziale und Chancen/ Risiken und Herausforderungen der Verkehrsplanung berücksichtigt, ist das Fundament für eine entsprechende Maßnahmenentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans gelegt.

Quellenverzeichnis

- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2018):** ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2018; https://www.fahrradklima-test.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=/files/2/6/ADFC-Fahrradklimatest_2018_Ergebnistabelle_Druck_Gesamt_A3_190404.pdf; Stand Juli 2019.
- AGFK-BW, Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (2019):** Das ist die AGFK-BW: <https://www.agfk-bw.de/verein/>; Stand Dezember 2019.
- Acocella, Dr. Donato; Stadt- und Regionalentwicklung (2017):** Gutachten als Grundlage zur Erarbeitung eines Einzelhandelskonzeptes (inkl. Nahversorgungskonzept) für das Mittelzentrum Lahr/ Schwarzwald, 2017.
- Auerbach, K.; Schmidt, E. A.; Otte, D.; Jänsch, M.; Lefering, R. (2011):** Verletzungsschwere und Verletzungsmuster: Drei Studien zu Unfallfolgen im Straßenverkehr. in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2/2011, S. 90-95.
- BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018):** Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>; Stand August 2019.
- BfU, Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hrsg.) (2005):** Fahrradverkehr. Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention. Autoren: Walter, E.; Cavegn, M.; Allenbach, R.; Scaramuzza, G., Sicherheitsdossier 02, Budenberg Druck- und Verlags-AG, Bern (Schweiz).
- BMVBW, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2004):** Fahrradverkehr. Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland. Direkt, 59.2004, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven.
- BMWi; Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.) (2011):** Regierungsprogramm Elektromobilität, <https://www.bmu.de/download/regierungsprogramm-elektromobilitaet/>; Stand November 2019.
- DESTATIS, Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2014):** Verkehrsunfälle. Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2013. Wiesbaden.
- Deutschlandfunk Kultur (2017):** Integration - Klein-Russland in Lahr; https://www.deutschlandfunkkultur.de/integration-klein-russland-in-lahr.1001.de.html?dram:article_id=398416; Stand Juli 2019.
- Difu, Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2012):** Unfallrisiken beim Radfahren. Forschung Radverkehr – Analyse A-6/2012.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012):** Empfehlungen für Verkehrserhebungen. Köln, 2012.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006):** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006.

- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.
- Fichtner Water & Transportation GmbH (2010):** Lärmaktionsplan Lahr 2010. Freiburg, 2010.
- Gemeinde Schuttertal (2019):** Schuttertäler Mitfahrbänkechen kommt gut an! <https://www.schuttertal.de/index.phtml?La=1&mNavID=1892.1&object=tx,1892.1424.1&kat=&quo=2&sub=0>; Stand November 2019.
- Kagerbauer, Ackermann, Gertz, Loose, Nobis, Sommer (2018):** Definition zu „Multi- und Intermodalität“. in: Straßenverkehrstechnik 5.2018.
- Lahrer Flugbetriebs GmbH & Co. KG (2019):** Der Flughafen; <http://airport-lahr.de/der-flughafen/>; Stand Juli 2019.
- Landkreis Ortenau 2016:** Nahverkehrsplan 2019 für den Ortenaukreis; Offenburg
- Lank, C.; Becher, T.; Steinhauer, B.; Erli, H.-J.; Sellei, R. M. (2009):** Differenzierte Betrachtung der Verletzungsschwere, Teil 1: Grundlage effizienter Verkehrssicherheitsarbeit. in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1/2009, S.15-19.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2014):** Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2013. Karlsruhe, 2014.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2015a):** Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2014. Karlsruhe, 2015.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2015b):** Spotmessungen ab dem Jahr 2016 – Aktualisierung der Prioritätenliste. Karlsruhe, 2015.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2016):** Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2015. Karlsruhe, 2016.
- LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg (2019):** <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft>; Stand April 2019.
- MOSOLF SE & Co. KG (2019a):** Kippenheim; <https://www.mosolf.com/netzwerk/d-77971-kippenheim.html>; Stand Juli 2019.
- MOSOLF SE & Co. KG (2019b):** MOSOLF baut Standort Kippenheim aus; <https://www.mosolf.com/presse-media/pressemitteilungen/news-detailansicht/mosolf-baut-standort-kippenheim-aus.html>; Stand Juli 2019.
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (2019):** Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886) geändert worden ist
- RVSO (2019):** Regionalplan Südlicher Oberrhein
- Stadt Bruchsal (o.J.):** Parken in Bruchsal – Flyer; https://www.bruchsal.de/site/Bruchsal-Internet/get/params_E-1066720435/516374/BTMV_Parken%20in%20BR_Flyer_22_08_2017.pdf; Stand September 2019.
- Stadt Lahr (2012):** Integriertes Klimaschutzkonzept Lahr 2012. Lahr/ Schwarzwald, 2012.
- Stadt Lahr (2014):** Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr. Lahr/ Schwarzwald, 2014.
- Stadt Lahr (2015):** Lahr 2025 – Jung und Alt, alle Generationen und Kulturen. Lahr/ Schwarzwald, 2015.
- Stadt Lahr (2018b):** Klimaschutz in Lahr „Gutes Klima – gutes Leben.“. Lahr/ Schwarzwald, 2018.

- Stadt Lahr (2019a):** Lahr – eine vielseitige und einzigartige Stadt; <https://www.lahr.de/portraet.10818.htm>; Stand Juli 2019.
- Stadt Lahr (2019b):** Die größten Arbeitgeber; <https://www.lahr.de/die-groessten-arbeitgeber-in-lahr.11679.htm>; Stand Juli 2019.
- Stadt Lahr (2019c):** Porträt; <https://www.lahr.de/portraet.11662.htm>; Stand Juli 2019.
- Stadt Lahr (2019d):** Radverkehrsangebote; <https://www.lahr.de/sixcms/detail.php/11688>, Stand Oktober 2019.
- Stadt Lahr 2019e: Haushaltsbefragung** im Rahmen des VEP ÖPNV; Lahr
- Statistik-bw 2019:** https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistische_Berichte/315318001.pdf ; Stand Juli 2019
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019a):** Bevölkerungsvorausrechnung nach Altersgruppen; <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/98015021.tab?R=GS317065>; Stand Juli 2019.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019b):** Pendlersaldo: 205 Gemeinden Baden-Württembergs mit positivem Pendlersaldo; <https://www.statistik-bw.de/Pendler/Ergebnisse/Pendlersaldo.jsp>; Stand Juli 2019.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2017):** Statistische Daten 3/2017, Berufspendler in Baden-Württemberg, Stuttgart, 2017.
- SWEG 2018:** Mobilität der Zukunft / Autonomer Bus in Lahr; Broschüre vom 9.7.2018
- SWEG 2019:** Stadtverkehr Lahr und Umland. https://www.sweg.de/html/media/stadtverkehr_lahr_und_umland.html; Stand Juli 2019
- VM Baden-Württemberg 2014:** Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden Württemberg – Angebotskonzept und Angebotsstandards für den landesbestellten SPNV; Stuttgart
- VM Baden-Württemberg 2019:** <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/die-db-regio-ag-erhaelt-zuschlag-fuer-das-netz-rheintal/>; Stand August 2019
- VM BW, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019):** Fußgängerüberwege-Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, Stuttgart, 2019.
- ZNM NRW; Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2015):** Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Köln; 2015.
- ZIV, Zweirad-Industrie-Verband (2019):** Pressemitteilung. Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrradmarkt 2018; https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2019_21.03._Fahrradmarkt_und_E-Bike_Markt_2018.pdf ; Stand August 2019