

Verkehrsentwicklungsplan Lahr

Kfz-Verkehr



Oberziele

- Förderung sicherer Mobilität für Alle
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen
- Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume



Gestaltung von Straßenräumen

Ausgangslage

- Das Vorrangnetz wickelt den Kfz-Verkehr leistungsfähig ab. Es gibt mehrere parallele Ost-West-Achsen mit relativ hoher Verkehrsbelastung (z. B. Bundesstraße 415, Dinglinger Hauptstraße und Kaiserstraße, Schwarzwaldstraße, Tramplerstraße). Teils befinden sich darunter sensible Straßenbereiche, deren Raumnutzung mit den Belastungen des Verkehrs besonders in Konflikt treten.
- Die Prognose sagt für 2030 weitere Verkehrszunahmen voraus. Daher sollten die Verkehre zukünftig stärker gelenkt und gebündelt werden; sensible Bereiche sind zu entlasten und für mehr Fuß- und Radverkehr aufzuwerten.

Einzelmaßnahmen/Bausteine

- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt** durch Tempo 30 (auf dem Ring um die Innenstadt; Verkehrslenkung und Verkehrssicherheit) und Tempo 20 sowie teilweise autofrei (außer Bus- und Lieferverkehr) in der Innenstadt selber.
- Verlagerung des Ost-West-Verkehrs auf das übergeordnete Netz:** Sobald die strassenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen soll auf der Dinglinger Hauptstraße und der Kaiserstraße durchgängig Tempo 30 ausgewiesen werden. Dadurch kann auf der B 415 die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h gesenkt werden, ohne dass negative Verlagerungen zu befürchten sind.

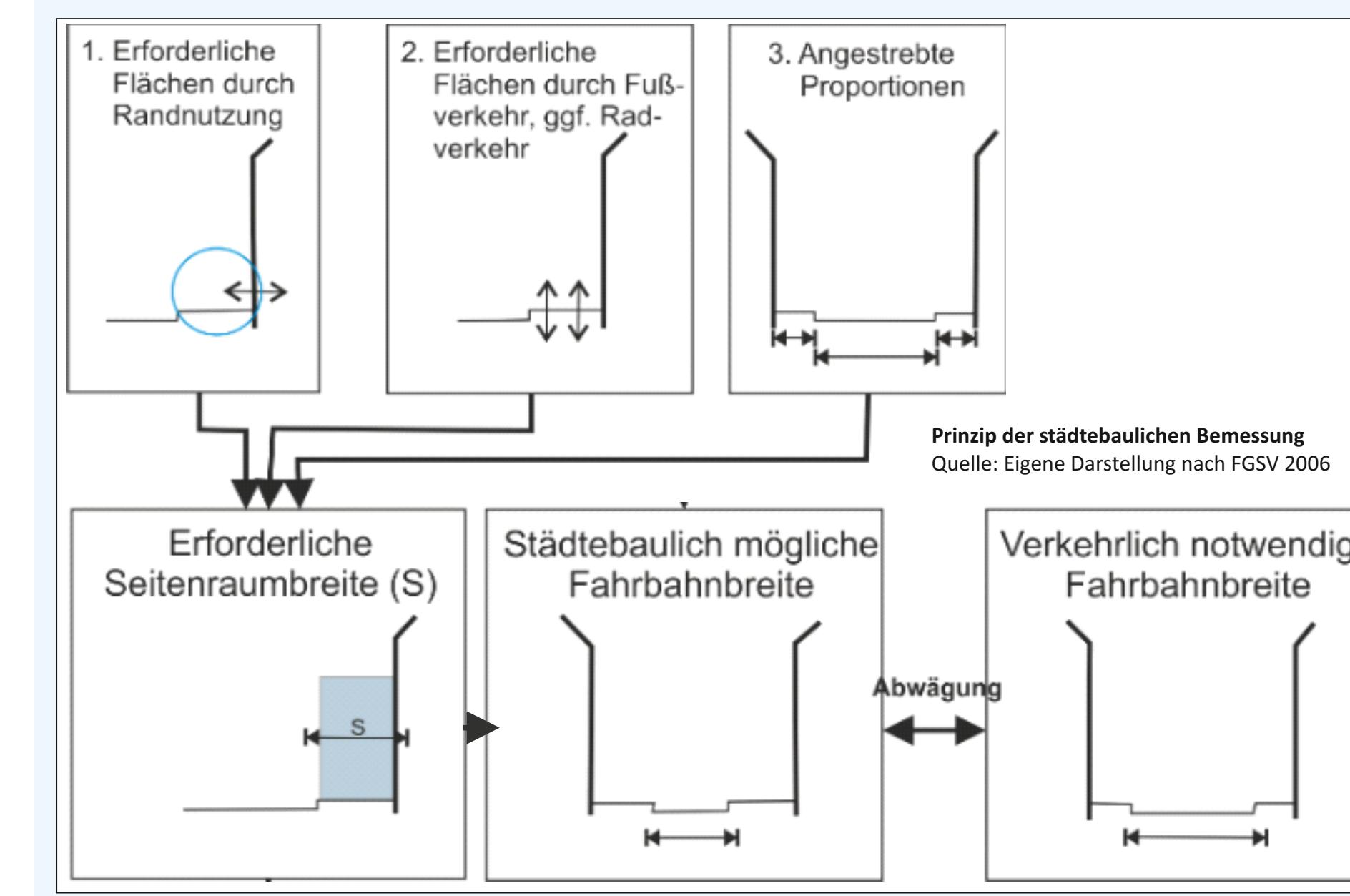


Ausgangslage

- Straßenräume sind meist stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Daher sind Flächenverteilung und Straßenraumgestaltung zu überdenken.
- Die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Anlieger sind in Einklang zu bringen.
- Eine ausgewogene Straßenraumgestaltung steigert die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, reduziert die durch den motorisierten Verkehr bedingten Umweltbelastungen und schafft attraktive sowie lebenswerte öffentliche Räume.

Einzelmaßnahmen/Bausteine

- Prinzip der „städtbaulichen Bemessung“** als Standard (Straßenplanung vom Seitenraum ausgehend, Abwägung mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite).
- Verhältnis von 30:40:30** (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) perspektivisch als innerstädtischen Idealzustand anstreben.
- Gestaltungsempfehlungen nach dem Baukastenprinzip** für: Straßenräume an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und Wohnstraßen in Quartieren. Der Charakter und die Funktion einer Straße soll zukünftig intuitiver in der Gestaltung erkennbar werden.
- Gestaltungselemente** sind breite Gehwege, ausreichend Querungshilfen, Sitz-, Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Jung und Alt. Erreicht werden sollen eine geringe Trennwirkung, weniger Luft- und Lärmemissionen des Kfz-Verkehrs, mehr Verkehrssicherheit, mehr Aufenthaltsqualität und Begrünung.



Oberziele

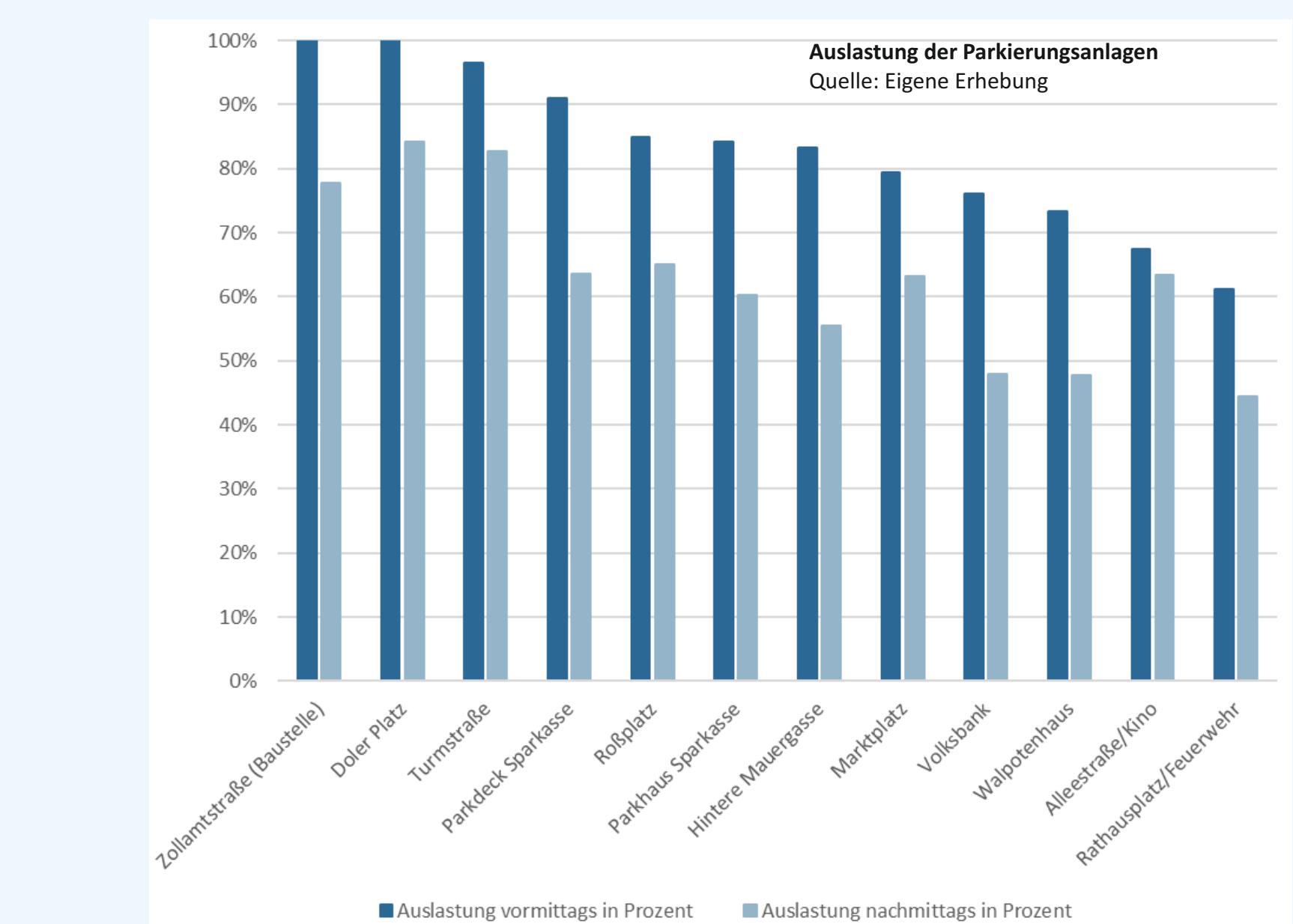
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen
- Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume

Ausgangslage

- Lahr verfügt über ein gutes Angebot und eine hohe Verfügbarkeit freier Parkierungsanlagen. Dennoch stellt Parksuchverkehr ein Problem dar.
- Es gibt kaum einen Tarifunterschied zwischen Straßenparken und Parken in Tiefgaragen oder anderen Parkierungsanlagen.
- Durch geparkte Pkw entstehen eingeschränkte Aufenthaltsqualität und negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit.
- Eine effizientere Steuerung des Parkverkehrs über eine neue Tarifstruktur ist erforderlich.

Einzelmaßnahmen/Bausteine

- Knappe städtische Räume** sind nicht mehr vorrangig dem Parken zugeschrieben.
- Durch **Anpassung der Parktarife** sollen Gebühren im öffentlichen Straßenraum teurer als in den Parkierungsanlagen werden und die Tarife in den Parkierungsanlagen vereinheitlicht und der Parkverkehr gesteuert werden. Zudem soll das digitale Lösen von Parkscheinen ermöglicht werden.
- Durch **Multi-Use-Lösungen** können in Zeiten geringer Nachfrage Parkierungsanlagen z. B. als Umschlagsplatz zur Feindistribution von Waren genutzt werden.
- Für elektromobile Handwerk und Gewerbe oder Carsharing-Fahrzeuge soll **privilegiertes Parken** eingerichtet werden.
- Eine Weiterentwicklung des **Bewohnerparkens** durch kontinuierliche Evaluation und bedarfsgerechte Anpassung und eine **kommunale Stellplatzsatzung** ergänzen die Maßnahmen zusätzlich.



Lieferroutenkonzept / City-Logistik

- Wirtschaftsverkehr findet überwiegend auf der Autobahn und den Bundesstraßen statt. Gewerbestandorte sind gut erreichbar.
- Herausforderungen sind der Durchgangsverkehr auf der Ost-West-Achse und der innerstädtische Lieferverkehr.
- Notwendig sind die Herausbildung von Maßnahmen zum Schutz vor negativen Wirkungen und Berücksichtigung bei zukünftiger Gewerbeansiedlung und Straßenumgestaltung.

Einzelmaßnahmen/Bausteine

- Maßnahmen zur **Vermeidung** (Fahrtenmanagement, Flächenausweisung), **Verlagerung** (Ausschilderung störungssarmer Lieferrouten/andere Verkehrsmittel) und **Folgenminderung** (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrbahnsanierung, Fahrverbote, passiver Lärmschutz).
- Entlastung durch moderne **City-Logistik** durch Informations-, Überzeugungs- und Koordinationsarbeit für eine stadtverträgliche Abwicklung auf der „letzten Meile“
- Beteiligung der größeren Kurier-Express-Paket-Dienstleister und Einrichtung eines **Waren- und Wirtschaftsverkehrsumschlagsplatz** ("Micro-Hub") in Innenstadtnähe sowie die **Weiterverteilung** z. B. per Lastenrad oder Paketservice/Quartiersbox, gekoppelt mit Mobilstationen.

