

# Ergebnisdokumentation

**Verkehrsentwicklungsplan Lahr**

**Öffentliche Auftaktveranstaltung am 04. Juli 2019**

Ort: Haus zum Pflug, Kaiserstraße 41 in Lahr

Uhrzeit: 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr

Moderation/ Durchführung: Planersocietät

Dokumentation: Planersocietät

## 1 Einführung

Die Stadt Lahr erstellt derzeit gemeinsam mit dem beauftragten Büro Planersocietät einen Verkehrsentwicklungsplan (kurz VEP). Dabei handelt es sich um eine übergeordnete Planung, in der die strategischen Grundsätze einer Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Lahr für die nächsten Jahre formuliert sowie Leitlinien und Ziele bestimmt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan entsteht als integriertes Gesamtwerk, der alle Verkehrsarten und Nutzergruppen gleichermaßen berücksichtigt.

Als wichtiges Planungsinstrument der nächsten Jahre soll der Verkehrsentwicklungsplan unter Einbeziehung der Öffentlichkeit entwickelt werden. Daher fand am 04. Juli 2019 ein Bürgerforum als öffentlicher Auftakt der Planungen statt. Zu dieser Veranstaltung trafen sich ca. 40 Personen im Haus zum Pflug. Neben der Erhaltung von Informationen zum anstehenden Planungsprozess (Bearbeitungsschritte, zeitlicher Ablauf) und dem Sammeln erster Eindrücke aus der Bestandsaufnahme und -analyse wurden den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich umfangreich an der Diskussion zu beteiligen sowie Anregungen und Ideen für eine zukunftsfähige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Lahr einzubringen.

## 2 Ablauf der Veranstaltung

Nach der Begrüßung durch Bürgermeister Tilman Petters informierte Philipp Hölderich (Planersocietät) in einem kurzen und prägnanten Impulsvortrag über den derzeitigen Wandel der Mobilität. Anschließend stellte er das Bearbeiterteam, den aktuellen Zeitplan und Bearbeitungsstand sowie die ersten Eindrücke aus der bisherigen Bestandsaufnahme und -analyse vor.

Letzteres bot einen Einstieg zum Austausch und Diskussion an drei Marktständen zu den Themen „Fuß- und Radverkehr“, „Bus und Bahn“ sowie „Kfz-Verkehr“. In drei Gesprächsrunden von jeweils zwanzig Minuten informierten sich die Besucherinnen und Besucher themenbezogen über die bisherigen Ergebnisse und brachten ihre Ideen und Kritikpunkte ein. Dabei wurden sowohl grundsätzliche Meinungen und konzeptionelle Wünsche sowie Situationsbeschreibungen und konkrete Maßnahmenvorschläge genannt und auf Moderationskarten festgehalten. Die zahlreichen Anmerkungen werden derzeit ausgewertet und fließen in den weiteren Planungsprozess ein.

Zum Abschluss der Öffentlichen Auftaktveranstaltung konnten die Ergebnisse der drei Marktstände durch die jeweiligen Standleiter zusammengefasst werden, bevor es einen Ausblick zum weiteren Vorgehen (anstehende Arbeitsschritte) gab. Besonders hervorgehoben wurde die Online-Beteiligung, die ab dem 5. Juli 2019 unter [www.lahr.de/mobil](http://www.lahr.de/mobil) zu nutzen ist. Hier besteht die Möglichkeit, Kritik, Verbesserungsvorschläge und Wünsche auf einer interaktiven Karte zu nennen bzw. lokal zu verorten. Die dabei gesammelten Hinweise werden ebenfalls ausgewertet und in den weiteren Planungsprozess einbezogen.

## 3 Ergebnisse der Marktstände

Im Folgenden werden die Ergebnisse bzw. die Anregungen und Meinungen aus der Bürgerschaft strukturiert und zusammengefasst dargestellt.

### 3.1 Fuß- und Radverkehr

#### *Allgemein*

- Die grundsätzliche Frage der Wertigkeit („Welches Verkehrsmittel hat welchen Wert?“) wird diskutiert. Festgestellt wird eine mangelnde Gleichberechtigung, insbesondere zu Ungunsten des Fuß- und Radverkehrs. Dies äußert sich in:
  - Fehlender Rücksichtnahme im alltäglichen Verkehrsgeschehen
  - Falscher Prioritätensetzung: MIV wird stark bevorzugt / zu Fuß Gehende und Radfahrende haben das Nachsehen
  - Ungenügender Flächenverteilung: für Fuß- und Radverkehr bestehen oft nur Restflächen
  - Oft unterdimensionierter oder unvollständiger Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr
  - Teilweise ungenügender Qualität der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (bspw. durch Wurzelaufwerfungen etc.)
  - Häufiger Nutzung oder sogar Befahrung der Fuß- und Radwege durch Kfz
  - Teilweise unzulänglich gestalteter Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn
  - Abschnittsweise zu schnellen Kfz (subjektives und objektives Unsicherheitsgefühl)
- Die Teilnehmenden schlagen vor, den bereits vorhandenen kommunalen Mängelmelder besser zu kommunizieren bzw. bekannter zu machen.
- Die Teilnehmenden wünschen, die Kontrolle des Falschparkens auszubauen bzw. zu intensivieren.

#### *Fußverkehr*

- Es liegen drei zentrale Problemlagen vor:
  - Parken auf Gehwegen
  - Befahren von Gehwegen (auch durch das Rad)
  - Unvollständige Gehwege (zu klein / zu schmal / nicht durchgehend)
- Kritisiert wird, dass der Lieferverkehr Gehwege zu oft zum Halten nutzt
- Darüber hinaus gibt es im Konkreten aufgrund der folgenden Punkte oft Einschränkungen für Kinderwagen und NutzerInnen von Rollstühlen und Rollatoren
  - Unvollständige und unterdimensionierte Gehwege
  - Qualität der Gehwegoberflächen
  - Einschränkungen der nutzbaren Gehwegflächen durch Parken und Auslagen (v. a. in der Innenstadt)

- Als konkreter Problemfall wird die Aufenthaltsqualität des Urteilsplatzes beschrieben: Diese ist durch MIV / Kfz stark eingeschränkt (zu viel Verkehr trotz Überwachung, zu hohe Geschwindigkeiten)
- Die Teilnehmenden schlagen vor, die Fuß-Rotphasen an Ampeln zu verkürzen

### **Radverkehr**

- Es liegen drei zentrale Problemlagen vor:
  - Parken und Befahren der Radverkehrsinfrastruktur durch Kfz
  - Radwegenetz/Radverbindungen teilweise nicht problemlos durchgängig befahrbar
  - Unsicherheitsgefühl
- Insbesondere an schwierig befahrbaren Punkten / Problemstellen besteht Ausbaubedarf bei den Radverkehrsanlagen.
- Teilweise sind Radwege stark unzureichend ausgebaut, d.h. beispielsweise noch nicht vorhanden oder hören unvermittelt auf
- Teilweise sind zeitintensive Umwege notwendig
- Querungen der Kfz-Fahrbahn sind teilweise schwierig, weil oft die unterstützende Infrastruktur fehlt:
  - Eine konkrete Problemstelle ist die B415 an der Herzlinik / in der Geroldsecker Vorstadt
  - An Schulwegen ist dies teilweise besonders problematisch
  - Teilweise sind die Bordsteine zu hoch (das Überfahren ist schwierig)
- Einbahnstraßen
  - Einbahnstraßen werden von den Teilnehmenden positiv gesehen, wenn sie in beide Richtungen für Radverkehr freigegeben sind
  - Die Verdeutlichung dieser Freigabe / Schild / Piktogramm / Markierung ist nicht immer deutlich genug
- Kreisverkehre
  - Subjektives Unsicherheitsgefühl bei der Einfahrt und auf der Kreisfahrbahn durch „abdrängen“
- Markierung
  - Eine deutliche Markierung der Radverkehrsanlagen wird durch die Teilnehmenden begrüßt. Die neu aufgebrachten Markierungen werden gelobt.
  - Die Trennung zwischen Kfz und Rad (bspw. Schutzstreifen) könnte abschnittsweise deutlicher sein
  - Die Teilnehmenden äußern den Wunsch, die Radverkehrsinfrastruktur deutlich zu separieren (bspw. Poller als Ergänzung)
- Es wird kritisiert, dass Hindernisse wie Poller etc. zur Reduzierung der Geschwindigkeit für den Radverkehr oft nicht durchfahrbar sind und ausbremsen
- Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten insbesondere an Bushaltestellen in Ortsteilen und an den Supermärkten ausgebaut werden

- An Baustellen sind Umleitungen i.d.R. nicht eingerichtet. Daher kommt es u.a. auch zu Gefahrensituationen
- Die Teilnehmenden wünschen sich, dass das Netz der „nextbike-Stationen“ auch auf die Stadtteile ausgedehnt wird
- Darüber hinaus wird ein Ausbau / eine Optimierung des Radwegs durch das Schuttertal gewünscht
- Wichtig: Die Teilnehmenden betonen die sehr positive Entwicklung des Radverkehrs – insbesondere in den letzten drei Jahren

## 3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

### *Liniensystematik/ Fahrplanangebot*

Die Linien- und Bediensystematik des Busverkehrs in Lahr wird am stärksten diskutiert.

- Trotz vieler Fahrten zwischen Haltestelle ZOB/ Bahnhof und Schlüssel gibt es keinen leicht einprägsamen Takt und keine eindeutige Abfahrtsposition an den jeweiligen Haltestellen
- Die Linien sind in sich vertaktet, aber nicht immer untereinander und nicht immer günstig auf die Regionalbahnen. Die Anfahrt zum Bahnhof erscheint vielen mit dem Fahrrad effizienter als mit dem Bus
- Die reduzierte Bedienung am Wochenende (Freitagabend, Samstag ab Nachmittag, Sonntag generell) wird als hemmend und ausgrenzend wahrgenommen
- Die Bedienungshäufigkeit im Stundentakt wird überwiegend als unzureichend wahrgenommen, vor allem für Jugendliche. Von einzelnen Teilnehmern wird ein 15 Minuten Takt als gutes Beispiel aus anderen Mittelstädten beschrieben
- Zur Entlastung des Schuttertals sehen viele den ÖV als Alternative zum MIV. Dies gelänge allerdings nur durch eine Bevorrechtigung oder separater Infrastruktur – Als Stichworte fallen die Begriffe Busspur und Seilbahn/ Gondel
- Die Achse aus dem Schuttertal wünschen sich die Anwesenden umstiegsfrei bis an den Bahnhof
- Von den Anwesenden wird eine direkte Verbindung mit dem Bus von Lahr in die südlichen Nachbargemeinden z.B. Kippenheim / Ettenheim als fehlend beschrieben
- Die überwiegende Organisationsform des Sternbetriebs mit den beiden Haltestellen ZOB/Bahnhof und Schlüssel erschwert die Querverbindungen zwischen den Ortsteilen
- Die aktuelle Fokussierung auf den Schülerverkehr und die damit verbundene Praxis einzelne Kurse in den Ferien nicht zu bedienen wird für einen attraktiven, zukünftigen Verkehr als nicht hinnehmbar beschrieben

### **Informationen**

- Die Fahrpläne und der Liniennetzplan werden in ihrer aktuellen Form als schwer lesbar beschrieben
- Das DFI am Bahnhof/ZOB zeigt heute die Busse der SWEG nur mit den Sollzeiten an und nicht mit den tatsächlichen IST-Abfahrtszeiten
- Der Regionalbus 7141 wird auf dem DFI am Bahnhof nicht beauskunftet
- Zu tariflichen Fragen fühlen sich einzelne Teilnehmer nicht ausreichend beraten und vermissen Personal vor Ort
- Das Angebot des Anrufsammeltaxis wird nicht eindeutig kommuniziert und ist nach Einschätzung viele Teilnehmer deswegen unzureichend bekannt. Ebenfalls, dass es sich beim AST um ein Busangebot und nicht um ein Taxi handelt

### **Infrastruktur**

- Die Ausstattung mit Begleitinfrastrukturen (Fahrradabstellanlagen, öffentliche Toiletten) und die Sauberkeit werden bei der Haltestelle Schlüssel kritisiert
- Dass die Haltestelle Schlüssel auf Teilflächen durch Kfz befahren werden darf, empfinden einzelne Teilnehmer kritisch
- Zur besseren Lesbarkeit und im Sinne der Barrierefreiheit schlagen die Teilnehmer vor, die Fahrpläne an den Haltestellen tiefer zu hängen, vor allem wenn eine Haltestelle durch mehrere Linien bedient wird

### **Tarif**

- Die Ein-Waben-Regelung wird für das Stadtgebiet als unvorteilhaft empfunden. Fahrtbeziehungen innerhalb der Stadt Lahr werden nicht gesondert innerhalb der TGO berücksichtigt. Hier wird der Wunsch nach einem Stadttarif oder einem Kurzstreckentarif formuliert
- Die City-Ticket-Option der DB zu Fahrkarten im Fernverkehr (mit einer Strecke über 100 km) fehlt nach Ansicht einiger Teilnehmer in Lahr
- Zur Steigerung der Attraktivität des ÖV schlagen Teilnehmer vor, die Gruppe der Rentner tariflich zu rabattieren oder ganz kostenfrei zu befördern
- Die Vielfalt an Tarifen zu verschiedenen Konditionen (Tageskarte/ Punktekarte/ Wochenkarte/ Monatskarte) ist nicht allen Teilnehmern bewusst

### **Sonstiges/ Allgemein**

- Das Angebot des Fahrradanhängers wird gelobt und mit der Frage verbunden, ob nicht auch weitere Ziel angesteuert werden können. Konkret wird das Kinzigtal genannt
- Die Fahrradmitnahme im regulären Liniendienst wird als willkürlich empfunden. Berichte von abgelehnten Beförderungen werden unter den Teilnehmer bestätigt
- Als Vision wird der Wunsch formuliert, den Busverkehr in Gänze attraktiver als den MIV zu gestalten

- Die Teilnehmenden wünschen sich stärkere Kontrollen durch das Ordnungsamt und der Polizei im Haltestellenumfeld und zielen dabei auf das Überholverbot für Kfz in einzelnen Situationen an der Haltestelle ab (Warnblinklichtbetrieb des Busses)

### **3.3 Kfz-Verkehr**

#### ***Das Kfz-Verkehrsaufkommen in Lahr ist zu hoch***

- Lahr ist eine „Autostadt“
- Nutzbare Alternativen zum Auto fehlen
- Es gibt zu viel Autoverkehr in der / durch die Stadt
- Die Bundesstraße entfaltet eine hohe Trennwirkung für die Stadt
- In Kuhbach ist zur B 415 aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kein Einfädeln in den fließenden Verkehr möglich
- Es herrscht häufig hoher Verkehr – auch in der Fußgängerzone
- Der Kfz-Verkehr wird auch in der Innenstadt immer dichter – das Verhalten ist zunehmend rücksichtslos, es gibt zu wenig Miteinander

#### ***Fehlendes Miteinander, rücksichtsloses Verkehrsverhalten***

- Wenig Akzeptanz der Regeln – Autofahrer meinen, sie hätten Vorfahrt zunehmend „freches“ Verhalten
- Mentalität muss sich ändern: Autofahrer fühlen sich als „Herrscher“ der Straße
- Zu wenig Kontrollen (nicht nur abgelaufene Parkscheine, sondern auch grundsätzliches Fehlverhalten, Parken auf Radwegen, etc.)
- Zu wenig Präsenz im Hinblick auf korrektes Verkehrsverhalten – Knöllchen beim Parken bekommt man jedoch schnell
- Ordnungsdienst: Augenmerk nicht nur auf die Parkzeit, sondern auch auf eingeschränkte Sichtbeziehungen richten
- Mehr Verkehrserziehung (nicht nur für Kinder)
- Präsenz insbesondere vor Schulen und nicht nur in der Innenstadt gefordert
- Benutzung des Gehwegs als Fahrbahn (z. B. Heidenburgstraße) unerwünscht

#### ***Leistungsfähiges Straßennetz***

- Netz und Infrastruktur für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr sind in Lahr insgesamt sehr gut → leistungsfähige Abwicklung
- Grüne Welle funktioniert – der Verkehr kann auf den Hauptachsen flüssig verlaufen, im Gegensatz zu früher
- Grünphasen sollten flexibler gestaltet sein und auch in Nebenstraßen länger Grün ermöglichen. Verkehr kann nicht innerhalb einer Grünphase komplett abfließen

### ***Autofreie Bereiche ausweiten***

- Die Infrastruktur fördert den motorisierten Verkehr → Unterbrechung von Durchfahrten, z. B. am Urteilsplatz
- Der Wunsch nach einer autofreien Innenstadt wird geäußert
- Urteilsplatz: Bürgermeinung berücksichtigen (frühere Umfrage) → kein durchgehender Kfz-Verkehr mehr
- Rathausplatz auch autofrei gestalten und nur den ÖPNV durchlassen
- Abendlicher „Poser“-Verkehr in der Innenstadt sollte unterbunden werden

### ***Ruhender Verkehr / Parken***

- Mehr Parken in Tiefgaragen – oberirdisches Parken ist zu attraktiv, ab 17 Uhr sogar kostenlos, während es in Tiefgaragen noch Gebühren kostet
- Rauer Ton bei Falschparkenden
- Geparkt wird häufig so, dass Querungen erschwert sind – unübersichtlich, insbesondere auch für Kinder, die zwischen den parkenden Autos nicht gesehen werden
- Dynamisches Parkleitsystem – Wo sind wie viele Parkplätze frei? Aber keine Überfrachtung des Straßenraums mit Schildern

### ***Lieferverkehr***

- Liefer- und Paketdienste („Falschhalter“) sind ein schlechtes Vorbild für andere Autofahrer, die dann ebenfalls z. B. auf Geh- und Radwegen halten/parken
- Verschiedene Paketdienstleister auf verschiedene Städte bzw. Stadtteile aufteilen (Konzessionen verteilen) → Lieferdienstaufkommen besser regulieren und ordnen

### ***Verkehrsberuhigung***

- Tempo 30 überall einrichten, bauliche Regulierung des Kfz-Verkehrs aber nicht auf Kosten des Radverkehrs (z. B. Fahrbahnverengungen für Fahrräder durchlässig)
- Verkehrsberuhigung durch Schwellen erreichen (auch an Hauptstraßen)

### ***Vorschläge zur Ergänzung des Straßennetzes***

- Schwerverkehr durch Hugsweier: Neue Verbindungsstraße zur B 3 vom Flugplatz, Anbindung Rubin Mühle
- Wünschenswert: Alternative zur B 3 schaffen für Nord-Süd-Verkehr
- Ausbau des militärischen Straßennetzes bis Schuttern – Kerosinentladestation – Entlastung Dinglingen, Hugsweier
- Für Ortsfremde müsste das undurchsichtige Einbahnstraßensystem vereinfacht werden
- Wohnen an der B 415 ist unattraktiv → Umgehung fürs Schuttertal
- Schuttertal-Parallele zieht mehr Verkehr in die Stadt



### **Alternative Verkehrsmittel fördern** (insbesondere der ÖPNV wird genannt)

- Pkw-Verkehr muss unattraktiver sein, damit andere Verkehrsmittel gewählt werden
- Ausbau anderer Angebote/ Alternativen zum Auto
- Hop on – Hop off – Transportsystem in der Innenstadt? (sehr dichter Takt, kurze Strecken, einfaches Zusteigen)
- ÖPNV-Verbindung ins Elsass verbessern: Vis-a-vis-Bus als richtige Linienverbindung einrichten
- Tarif ÖPNV – kostenlos für Rentner
- Busse mit individuellen Haltemöglichkeiten abseits der Haltestellen
- Bustaktung auf 3 Minuten entlang der Ost-West-Achse ausweiten
- Separate Busspuren, Pfortnerampeln: Damit Busse nicht im Stau stehen
- Vorrang für den ÖPNV – Behinderung für Kfz-Verkehr da der Straßenraum begrenzt wird
- Mitfahrerbörse einrichten und öffentlich bewerben (z. B. eine gemeinsame App mit der Gemeinde Seelbach)
- Pendlerverkehr – durch Lahr hindurchbesser organisieren: mehr Mitfahrbänke, mehr Carsharing, mehr Park & Ride
- Mitfahrbänke: Bahnhof Lahr <-> Kuhbach <-> Schuttertal
- Werksbusse für Betriebe in Lahr und Umland
- Gleitzeit erschwerter Taktbetrieb

## **4 Weiteres Vorgehen**

Die durch die öffentliche Auftaktveranstaltung und in der Online-Beteiligung gesammelten Anregungen und Hinweise ergänzen die durch das beauftragte Gutachterbüro durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse. Der weitere Ablauf des Planungsprozesses sieht für die kommenden Monate den Abschluss der Bestandsanalyse vor. In diesem Zusammenhang werden auch die durchgeführten Verkehrszählungen sowie die im Frühjahr durchgeführte Haushaltsbefragung ausgewertet. Darauf aufbauend wird eine Zieldefinition für die zukünftige Ausrichtung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung erarbeitet. Das Jahr 2020 wird insbesondere durch den Projektbaustein der Maßnahmenermittlung und -untersuchung geprägt sein.

Die Stadt Lahr und das beauftragte Planungsbüro Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktiven Diskussion und zahlreichen Beiträge im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung zum Verkehrsentwicklungsplan Lahr und hoffen auf eine weiterhin rege Beteiligung der Bevölkerung.