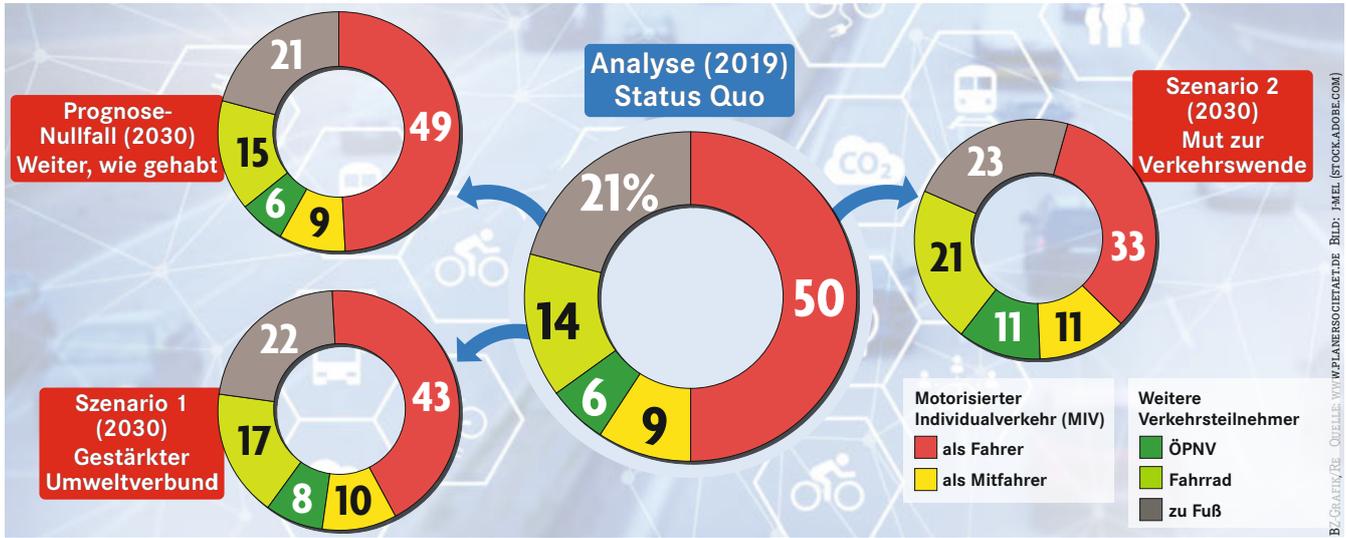


Verkehrsentwicklungsplan Lahr, Kfz und Zweirad Welcher Spielraum bietet sich? Angaben in Prozent



Zuviel Kleinmut beim Thema Verkehr?

Der Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan war im Technischen Ausschuss Anlass für eine grundsätzliche Diskussion

Von Christian Kramberg

LAHR. Wie viel Mut (und Geld) benötigt die Verkehrswende in Lahr? Um diese Frage wurde am Mittwoch im Technischen Ausschuss diskutiert. Anlass war der Zwischenbericht des Verkehrsentwicklungsplans, der ein Handlungsleitfaden für die Stadt in den nächsten Jahren sein soll. Das Leitmotiv lautet dabei „Lahr: nachhaltig mobil“.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll ein großer Wurf für die Stadt Lahr werden. Auf lange Sicht hin sollen alle Bereiche – vom Fußgänger über den Autoverkehr bis hin zu Bussen und Bahnen – erfasst und verknüpft werden. Im Februar 2019 wurde Planungsgesellschaft in Karlsruhe damit beauftragt. Philipp Hölderich stellte am vergangenen Mittwoch im Technischen Ausschuss erste Ergebnisse vor. Ende 2020/Anfang 2021 soll der fertige Plan vorgestellt werden.

Bei Hölderichs Vortrag wurde schon deutlich, in welche Richtung es gehen soll: der motorisierte Individualverkehr (MIV) – also Autos und Zweiräder – soll verringert werden, dafür der Öffentliche Personennahverkehr, Radfahrer und Fußgänger gefördert werden. Es gibt dazu drei Szenarien, ausgehend vom Status Quo im Jahr 2019: hoher Anteil des MIV-Verkehrs auch auf kurzen Wegen, das Auto spielt eine große Rolle und der Busverkehr ist eher unbeliebt:

► **der Prognose-Null-Fall („Weiter wie gehabt“):** Er bildet das Szenario ab, wie sich der Verkehr in Lahr ohne weitere

Maßnahmen entwickelt. Es ist zwar eine Tendenz zu mehr Radfahren erkennbar, insgesamt nimmt der motorisierte Verkehr aber zu.

► **Szenario 1 („Gestärkter Umweltverbund“):** Bei diesem Szenario wird der Umweltverbund zwar ausgebaut. Es werden aber zahlreiche Kompromisse gesucht, so dass der MIV weiterhin sehr attraktiv bleibt.

► **Szenario 2 („Mut zur Verkehrswende“):** Bei diesem Szenario soll der MIV spürbar unattraktiver gemacht werden. Weit mehr Menschen steigen vom MIV auf Fahrrad oder den ÖPNV um (siehe Grafik).

Im Arbeitskreis Mobilität & Verkehr, der die Untersuchung begleitet, wurde mit großer Mehrheit das Szenario 2 als

Ziel befürwortet. Wie es in der Vorlage der Stadtverwaltung heißt, werden damit auch annähernd die Ziele des Landes erreicht, den Ausstoß von Treibhausgas bis 2030 gegenüber dem Jahr 1990 um 40 Prozent zu senken.

Dass die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans wünschens- und anstrebenswert sind, darin waren sich die Mitglieder des Technischen Ausschusses noch einig. Ob die Umsetzung allerdings auch realistisch ist, in diesem Punkt schieden sich die Geister. Für Rudolf Dörfler (CDU) bedarf es nicht nur des Mutes zur Verkehrswende, sondern auch des Mutes zu sagen, was sich die Stadt zugunsten der Maßnahme nicht leisten könne. Dörfler sah einen anderen Ansatzpunkt für die Probleme: „Der beste Verkehr ist der, der nicht statt-

findet, der zweitbeste der, der fließt. Das größte Problem in Lahr ist, dass der Verkehr stockt.“ Auch Klaus Girstl (Freie Wähler) erwartete, dass die Umsetzung die Stadt viel Geld kosten und noch einige Jahre beschäftigen wird. „Selbst wenn wir bereit sind, diesen Weg zu gehen – und das sind wir –, müssen die umliegenden Gemeinden diesen Weg mitgehen.“

Zweifel äußerte Manfred Himmelsbach von der AfD: „Eine Verkehrswende in den nächsten zehn, 20 Jahren wird ein frommer Wunsch bleiben.“ Wenn an anderer Stelle gespart werden müsse, „beginnt das große Zähneklappern“. In dieselbe Richtung argumentierte Joachim Volk (FDP): „Vieles wird für die Stadt Lahr derzeit nicht machbar sein. Es wird Kompromisse geben müssen.“

INFO

GEPLANTE MASSNAHMEN

Im Zwischenbericht des Verkehrsentwicklungsplans sind für verschiedene Handlungsfelder bereits Vorschläge gemacht worden. Einige Beispiele:

Kfz-Verkehr

- Tempo 30 auf Abschnitten der Friedrich-, Gärtner und Burgheimerstraße
- Sperrung Urteilsplatz und Rathausplatz für Verkehr
- Teilweise Tempo 40 auf der B415
- Tempo 30 auf Teilabschnitt der Dinglinger Hauptstraße/Kaiserstraße
- Deutliche Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum
- Digitales Parken mit App

ÖPNV

- Die Haltestelle Rathausplatz soll in beide Richtungen bedient werden; Lotzbeckstraße und Bismarckstraße sollen für den Busverkehr umgestaltet werden
- Linienverkehr an allen Tagen zwischen

5 und 24 Uhr (Freitag und Samstag bis 1 Uhr)

- Alle Ortsteile sollen im 30-Minuten-Takt angebunden werden
- 15-Minutentakt zwischen Bahnhof, Rathausplatz und Schlüssel
- Direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Ortenau-Klinikum
- Anschluss an Kippenheim
- Attraktive Tarife und Digitalisierung

Querschnittsthemen

- Ausbau von Park + Ride- und Bike + Ride-Plätzen beim Bahnhof
- Zusätzliche Bike + Ride-Anlagen
- Ausbau von Parken + Mitfahren (P + M)-Plätzen am Stadtrand
- Schaffung einer zentralen Schnittstelle für das Mobilitätsmanagement
- Ausbau von Sharing-Angeboten und -Anreizen
- Aufbau von Mobilitätsstationen, an denen mehrere Verkehrsmittel zur Verfügung stehen

Dorothee Granderath kritisiert den „Kleinmut“

„Schon ein bisschen Kleinmut“ machte Dorothee Granderath (Grüne) bei ihren Ausschusskolleginnen und -kollegen angesichts dieser Aussagen aus. Statt jetzt schon über Kompromisse zu sprechen, müsse der Gemeinderat mit Schwung vorangehen: „Wenn wir jetzt schon Vorbehalte machen, dann läuft es auf den Prognose-Null-Fall hinaus.“ Für die Grünen-Rätin bedeutet der Verkehrsentwicklungsplan einen großen Sprung nach vorne, Lahr werde auf der Höhe der Zeit sein. Auch Roland Hirsch (SPD) forderte eine konsequente Umsetzung: „Wir dürfen uns nicht auf Kompromisse einlassen. Dass Thema muss bei uns die Nummer Eins in der nahen Zukunft sein.“

Aus der Sicht von Baubürgermeister Tilman Petters ist es entscheidend, den Startschuss zu geben „und in eine Richtung zu denken, die wir noch nicht bedacht haben“. Er sehe nicht, dass eine Änderung des Verkehrsverhaltens zwangsläufig mehr Ausgaben bedeute.

