

Stellungnahme zu TOP Ö2 – Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte (Südzubringer und Nordquerung)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Martini, sehr geehrte Frau Sigloch, werte Kollegen und Kolleginnen,

da heute nur hinsichtlich der Nordquerung eine Entscheidung zu treffen ist und es sich beim Südzubringer lediglich um eine Kenntnisnahme handelt, lassen Sie mich mit der Nordquerung beginnen:

Die Nordquerung war völlig zu Recht vom Begleitgremium aus dem Klimaschutzszenario des Masterplan Verkehrs herausgenommen worden, weil schon früh feststand, dass ihr Bau zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führen würde.

Dies hat sich mit der aktuellen Modellierung erneut bestätigt. Zwar handelt es sich nur um einen Anstieg der THG-Emissionen um 0,6 Prozent, aber auch dies wäre schon einen Schritt in die falsche Richtung. Denn wir wollen ja – ganz im Gegenteil – durch die Umsetzung des Masterplan Verkehrs die Schadstoffbelastung gerade senken. Schon alleine die Tatsache, dass man mit diesem kostspieligem Brückenbauwerk jedenfalls keinerlei Verbesserungen bei den CO₂-Emissionen generieren kann, sollte für einen Verzicht ausreichen.

Durch den Bau der Nordquerung würden 0,3 % weniger Offenburger und Offenburgerinnen zu Fuß gehen, 0,9 % weniger das Rad nutzen und 0,6 % weniger den ÖPNV. Der motorisierte Individualverkehr würde hingegen um 1,7 % zunehmen, auch weil er Verkehr aus dem Umland ins Stadtgebiet zieht.

Auch hier gilt also: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten! Neue Routen machen den Kfz-Verkehr praktischer und dadurch attraktiver und sorgen so für induzierten motorisierten Verkehr.

Die Verkehrsbelastungen von der Innenstadt verlagern sich derweil nur in den Bereich der Nordquerung.

Die Bauzeit anlässlich der Sanierung der Unionbrücke hat zudem gezeigt, dass es auch ohne eine Nordquerung geht. Im Übrigen wird in den nächsten Jahren der Radverkehr auch wegen der Radschnellweganbindung noch zu- und gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr über die Unionbrücke abnehmen. Es besteht dann erst recht keine Notwendigkeit für die Nordquerung mehr.

Wir bezweifeln auch, dass wir ein solches Brückenbauwerk finanzieren können. Es geht ja nicht nur um die hohen Baukosten in Höhe von ca. 40 Millionen Euro, sondern auch um die hohen jährlichen Mittel für den Unterhalt. Sollten wir Förderungen erhalten, dürften sich diese zum einen allenfalls auf den Bau selbst, nicht aber die Unterhaltung beziehen. Zum anderen würden auch für den Bau immer noch viele Millionen bei der Stadt Offenburg verbleiben, weil dieser natürlich niemals komplett unterstützt würde.

Schon heute steht also fest, dass die Nordquerung keine verkehrliche Verbesserung darstellen, dafür aber hohe Kosten verursachen würde. Dann sollten wir aber konsequenterweise schon gar keine Kosten-Nutzen-Analyse mehr ausschreiben und vergeben. Diese 50.000 Euro können wir viel sinnvoller in Maßnahmen stecken, die der Verkehrswende dienen.

Hinzukommt, dass der für den Brückenbau und Brückenunterhalt zuständige Fachbereich total überlastet ist. Ob sich das bis 2025 wesentlich geändert hat, bleibt abzuwarten.

Wir werden daher den beiden Beschlussanträgen zur Nordquerung nicht zustimmen und nehmen lediglich die Ergebnisse Ihrer Untersuchung zur Kenntnis.

Ebenfalls zur Kenntnis nehmen wir die neuen Modellierungsergebnisse des Südzubringers.

Danach sinkt der motorisierte Individualverkehr um 0,4 %, wenn man den Südzubringer **nicht** baut, gleichzeitig steigt die Zahl der Offenburger Fußgänger und Radfahrenden um jeweils 0,1 %. Weitere 0,3 % mehr würden den Öffentlichen Verkehr nutzen, insgesamt mit den Bewohnern und Bewohnerinnen der Umlandgemeinden wären es sogar 0,6 %.

Der Bau des Südzubringers wäre also - wie der der Nordquerung - erneut ein Schritt in die falsche Richtung.

Sie, Frau Sigloch, schreiben zutreffend, dass der Südzubringer auf den innerstädtischen Verkehr kaum Auswirkungen zeigt und für Fahrten von und in die Kernstadt und die Auslastung der Innenstadtstraßen praktisch keine Bedeutung habe.

Sie kommen lediglich zum Ergebnis, dass die Auslastungen auf dem Streckenzug B3 /B33 durch den Südzubringer absinken würden. Allerdings

sagen Sie selbst, dass es sich bei diese Abnahme nur um eine Verlagerung auf andere Straßen, nämlich dann auf den Südzubringer handelt.

Wir bleiben daher wie in unseren vergangenen Stellungnahmen und dem Resolutionsantrag dabei, dass mit dem Bau nach dem St. Florians-Prinzip verfahren würde.

Außerdem kommt hinzu, dass die neue Modellierung unserer Ansicht nach methodische Mängel aufweist.

Bei der Simulation wurde eine unrealistische kerzengerade Führung des Südzubringers gewählt. Die Streckenführung und -länge dürfte aber einen Einfluss auf die zu erwartenden Verkehrszahlen haben.

Wir bezweifeln auch die angeblichen Fahrzeitgewinne. Dabei wurde nämlich nicht die Fahrzeit zum jeweils gleichen Ort auf der A5 betrachtet, sondern lediglich diejenige zur nächsten Auffahrt auf die Autobahn. Es wurden also unterschiedliche Strecken verglichen!

Ein Beispiel zur Veranschaulichung:

Wenn man heute von der Ortsmitte Elgersweier zur A5 fährt, erreicht man diese auf dem Offenburger Ei. Google Maps errechnet für die 6,3 km lange Strecke eine Fahrzeit von 7 Minuten, die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt somit 54 km/h. Mit der von Ihnen errechneten Fahrzeiterparnis von 4,3 Minuten durch den neuen Südzubringer käme man auf 2,7 Minuten von Elgersweier bis zur Autobahn in Höhe des Offenburger Eis. Man müsste also auf der in etwa gleich langen Strecke über den Südzubringer eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 140 km/h fahren. Das ist aber unmöglich und zeigt, dass von Ihnen offensichtlich nur die Strecke bis zur Auffahrt des Südzubringers, nicht aber bis zum Offenburger Ei betrachtet wurde.

Des Weiteren wurde uns im November 2022 im Beirat Masterplan Verkehr bereits schon einmal eine Modellierung des Verkehrs auch hinsichtlich der Auswirkungen eines Südzubringers vorgetragen.

Auf Seite 45 dieser Präsentation heißt es, dass auf den Autobahnzubringer künftig 37.600 KFZ verlagert würden. Gleichzeitig wird die B3 und die B33 danach aber gerade einmal nur von zwischen 14.000 und 22.000 KFZ entlastet, so dass es dort weiterhin Staus in neuralgischen Bereichen gäbe.

Als Grund für die nur geringfügige Entlastung nach der damaligen Modellierung wurde genannt, dass nur ein kleiner Teil der Verkehrsteilnehmer auf den Bundesstraßen, nämlich ungefähr ein Fünftel auf der B 33 und ein Zehntel auf der B3, zur Autobahn fahren will oder von dort kommt.

Der Durchgangsverkehr zur Autobahn spielt also nach diesen Zahlen gar keine so große Rolle bei der momentanen Überlastung der Bundesstraßen. Denn die meisten Verkehrsteilnehmer haben ein anderes Ziel, vor allem Offenburg selbst. Zumindest diese Annahme deckt sich ja auch insofern mit der neuen Modellierung, als dass Sie immer noch davon ausgehen, dass sich der Ziel- und Quellverkehr nach und von Offenburg durch den Südzubringer nicht verändern wird.

Wenn die damaligen Zahlen stimmen, wonach für den Autobahnzubringer künftig fast 38.000 Fahrzeuge prognostiziert wurden, gleichzeitig die Bundesstraßen aber nur um 14.000 bis 22.000 Fahrzeuge entlastet werden, bedeutet dies, dass rund 16.000 bis 24.000 KFZ zusätzlich den Autobahnzubringer nutzen würden, die bisher nicht auf den Bundesstraßen zur Autobahn unterwegs waren.

Der Grundsatz "Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten" gälte also auch und besonders für den Autobahnzubringer Süd!

Jetzt schreiben Sie aber auf Seite 7, dass „fast ausschließlich Verkehr aus dem Umland in Richtung Autobahn den Südzubringer nutzen würden“ (wir also dann auf Offenburger Gemarkung einen Südzubringer für die Nutzung durch die Umlandgemeinden bauen...).

Wenn aber die Bundesstraßen nur um mindestens 14.000 KFZ entlastet würden, auf dem Südzubringer aber 38.000 KFZ fahren werden, wo kommen dann die bis zu 24.000 anderen KFZ her, wenn nicht aus Offenburg?

Es wäre schön, wenn Sie die Diskrepanz der damaligen Verkehrsmodellierung zur jetzt erstellten erläutern könnten. Wir möchten gerne wissen, warum Sie die damalige Modellierung nun offensichtlich für überholt halten und warum die neue Modellierung jetzt die zutreffende sein soll. Oder kann es sein, dass so lange modelliert werden soll, bis das Ergebnis der Wunschvorstellung entspricht? Wir sind gespannt auf Ihre Antworten!

Vielen Dank!