

**Stellungnahme zu TOP 2 –**

**Resolution des Offenburger Gemeinderates zum Verlauf des Südzubringers**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Steffens, sehr geehrte Herren  
Bürgermeister, liebe Kollegen und Kolleginnen,

mit unserem Antrag auf eine Resolution des Offenburger Gemeinderats zum  
Autobahnzubringer Süd möchten wir den Antrag der SPD, den sich die Stadt zu  
Eigen gemacht hat, erweitern.

Im Gegensatz zum Antrag der Beschlussvorlage, mit dem nur die Autobahnzu-  
bringervarianten V4, V4a und V7 verhindert werden sollen, fordern wir, alle noch  
beim Regierungspräsidium Freiburg in der Prüfung befindlichen Varianten des  
Autobahnzubringers Süd abzulehnen.

Die ausführliche mehr als dreiseitige Begründung unseres Antrags liegt dem  
Gremium vor (leider ist sie jedoch nicht in das Ratsinformationssystem einge-  
stellt worden), und ich möchte sie hier nicht in Gänze wiederholen.

Eines muss aber noch einmal ganz klar gesagt werden: Wir können die  
Argumente, die gegen die von Ihnen abgelehnten Varianten sprechen, zum  
größten Teil nachvollziehen und teilen sie. Einzig die Aussage, dass die V3 einen  
geringeren Verbrauch an Landschaft im Vergleich zu den anderen möglichen  
Trassen zur Folge habe, erschließt sich uns nicht.

Dass wir auch die V 3 ablehnen, hat jedoch andere Gründe. Zum einen würde  
auch die V3 unzumutbare Belastungen mit Lärm, Abgasen und Feinstaub für  
Menschen mit sich bringen. Zwar ist dann weniger die Offenburger Bürgerschaft  
betroffen, dafür aber die Hohbergs. Und statt in Hildboltsweier sinken dann dort  
die Grundstückspreise.

Hinzu kommt, dass auch die Hohberger bald besonders vielen zusätzlichen  
Belastungen wie dem kommenden Bahntunnel, dem geplanten Ausbau der A5  
sowie der Stromtrasse ausgesetzt sein werden.

Aber auch die Belastung für die Menschen in Uffhofen verschlechtert sich mit  
allen Varianten, auch mit der V3. Dort an Knotenpunkten für ausreichend  
Lärmschutz z.B. über Wände zu sorgen, der den gesetzlichen Anforderungen  
genügt, ist fast ein Ding der Unmöglichkeit.

Zum anderen beeinträchtigt – wie in unserem Antrag ausführlich dargestellt - auch eine südliche Trassenführung wertvolle Einrichtungen wie den Marienhof in ihrer Lage und Funktion und zwingt sie möglicherweise sogar zur Aufgabe.

Neben den wichtigen Aufgaben, die der Marienhof im gesamtgesellschaftlichen Interesse bereits jetzt erfüllt, plant der freie Träger der Jugendhilfe – wie aus der Badischen Zeitung vom Samstag zu erfahren war - nun sogar noch einen Naturkindergarten einzurichten. Wie dies direkt an einem Autobahnzubringer noch gelingen soll, ist nur schwer vorstellbar.

Mit jeder Variante werden also Anwohner und Einrichtungen beeinträchtigt. Ein Verfahren nach dem St. Florians-Prinzip, bei dem der Südzubringer vor die Tore Hohbergs verlegt wird, bringt bei einer Gesamtbetrachtung der Region also keine Vorteile, sondern ist nur eins: unsolidarisch!

Wir sehen den Neubau von Straßen grundsätzlich kritisch, weil er per se immer mit einer zusätzlichen Versiegelung von wertvoller und vor allem endlicher Fläche einhergeht. Immer werden Wiesen, Äcker, Gärten, Wald oder Naherholungsgebiete zerschnitten und zerstört.

Der Flächenverbrauch durch den Autobahnzubringer Süd wird auch noch deutlich höher sein als ursprünglich erwartet. Denn alle Varianten werden nun vom Regierungspräsidium Freiburg vierstreifig geplant, um den gestiegenen Verkehr aufnehmen zu können. Der Flächenverbrauch der Straße wird sich dadurch von etwa 11 m auf 21 m fast verdoppeln, für den gesamten Südzubringer ist mit einem Flächenverbrauch von mindestens 10 ha zu rechnen.

Der Bau eines Autobahnzubringers widerspricht damit dem im Koalitionsvertrag zwischen Grünen und der CDU 2021 auf Landesebene erneut vereinbarten Ziel der „Netto-Null“ beim Flächenverbrauch.

Und dieser wird in den nächsten Jahren hier vor Ort sowieso schon riesig sein: Da kommt das Großklinikum mit 25 ha, nun planen Sie sogar noch ein neues Gewerbegebiet von gut 36 ha. Und für jede dieser Maßnahme und besonders auch für den Bahntunnel wird man noch enorme Ausgleichsflächen brauchen. Man muss sich schon fragen, wie die deutschen Landwirte noch die Lebensmittelversorgung hier bei uns vor Ort gewährleisten sollen, wenn sie fast nirgendwo mehr Feld- und Ackerbau betreiben können. Angesichts des Kriegs in der Ukraine, der bereits zu einer Nahrungsmittelknappheit im globalen Süden führt, ist der lokale Anbau aber auch für uns wichtiger denn je.

Verkehrspolitik im Jahr 2023 sollte den Interessen aller Menschen über Stadtgrenzen hinweg gerecht werden und die Mobilitätswende fördern.

Der Bau von Straßen führt aber meist eher noch zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, dem sog. induzierten Verkehr, denn zu einer Entlastung der allgemeinen Verkehrssituation.

Im November wurde uns im Beirat „Masterplan Verkehr“ eine Modellierung des hiesigen Verkehrs präsentiert. Unter anderem wurde dabei prognostiziert, welche Auswirkungen der Bau des Südzubringers auf den Verkehr in Offenburg haben würde.

Auf Seite 45 heißt es, dass auf den Autobahnzubringer künftig 37.600 Kfz, darunter 5.000 LKW, verlagert werden. Gleichzeitig werden die B3 und die B33 aber gerade einmal nur von zwischen 14.000 und 22.000 Kfz entlastet, so dass es dort weiterhin Staus in neuralgischen Bereichen geben wird.

Grund hierfür ist, dass nur ein kleiner Teil der Verkehrsteilnehmer auf den Bundesstraßen, ungefähr ein Fünftel auf der B 33 und ein Zehntel auf der B3, zur Autobahn fahren wollen oder von dort kommen. Der Durchgangsverkehr zur Autobahn spielt also gar keine so große Rolle bei der momentanen Überlastung der Bundesstraßen. Die meisten Verkehrsteilnehmer haben ein anderes Ziel, vor allem Offenburg selbst. Dann aber müssen wir hier bei uns ansetzen und über den Masterplan Verkehr die Mobilitätswende vorantreiben.

Wenn also - wie eben ausgeführt - für den Autobahnzubringer künftig fast 38.000 Fahrzeuge prognostiziert werden, bedeutet dies, dass rund 16.000 bis 24.000 Kfz zusätzlich den Autobahnzubringer nutzen werden, die bisher nicht auf den Bundesstraßen zur Autobahn unterwegs waren.

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

Zwar führt der Südzubringer laut Seite 47 der Präsentation zu einem Rückgang des Offenburger Kfz-Verkehrs um 6,3% - aber eben nur, weil durch ihn Fahrten auf Strecken verlagert werden, die außerhalb der Stadtgrenzen liegen.

Soll heißen, wir wollen uns nicht daran stören, dass mit dem neuen Autobahnzubringer bis zu 24.000 Fahrzeuge mehr als bisher in der Region unterwegs sind, weil ja wenigstens direkt auf Offenburger Gemarkung dann weniger Emissionen zu verzeichnen sein werden. Die Mehrfahrten werden in Kauf genommen, weil es gut für die Klimaziele der Stadt Offenburg ist. Und das alles nur, weil bei den Berechnungen der Emissionen das Territorialprinzip gilt.

Ich weiß: Wir haben uns in Offenburg das Ziel gesetzt, 67 % weniger CO<sub>2</sub> bis 2035 zu verbrauchen, aber wir können es doch nicht ernsthaft als Erfolg verbuchen,

wenn zwar bei uns der Verkehr und die damit verbundenen Emissionen auf Stadtebene geringfügig abnehmen, dafür aber die im Großraum Offenburgs enorm ansteigen! Hier hätten wir es dann erneut mit einem St. Florians-Prinzip zu tun.

Für die Erderwärmung ist es herzlich egal, ob der Verkehr als Klimakiller Nr. 1 bei uns oder ein bis zwei Kilometer südlich stattfindet. Klimaschutz darf nicht vor den Toren der Stadt abrupt aufhören, wir müssen ihn regional bzw. sogar national angehen. Und da haben wir im Verkehrsbereich in Deutschland insgesamt noch eine Menge zu tun.

Anstatt eine nicht mehr zeitgemäße große Straße zu bauen, die insgesamt mehr Verkehr schafft als verbessert, sollten wir lieber konsequent die im Masterplan Verkehr vereinbarten Ziele verfolgen.

Liebe Kollegen und Kolleginnen, am 23.6.2021 haben wir im Verkehrsausschuss einstimmig und am 28.6.2021 im Gemeinderat mit großer Mehrheit bei nur einer Gegenstimme das Zielkonzept für den Masterplan Verkehr beschlossen. In der Vorlage 074/21 wird ab Seite 14 unter anderem dargestellt, wie wir klima- und umweltschonende Mobilität fördern und Offenburg im regionalen Kontext stärker vernetzen wollen. Was sind diese vereinbarten Ziele und die darauf beruhenden Maßnahmen, also schlichtweg der ganze Masterplan-Prozess wert, wenn wir uns nun für einen Südzubringer entschieden? Wir würden uns mit einem solchen Beschluss in totalen Widerspruch zu allem begeben, was wir seit Monaten erarbeitet und abgestimmt haben. Nun ist es Zeit, den Lippenbekenntnissen Taten folgen zu lassen und die Ziele des Masterplans nicht nur auf geduldigem Papier zu kodifizieren, sondern sie auch ernsthaft zu verfolgen.

Arbeitnehmer müssen anders in unsere Stadt ein- und auspendeln können als mit dem Kfz über die Autobahn, die Taktungen im regionalen Bahnverkehr insbesondere in das Kinzigtal und die Anbindung vom Bahnhof in die Industriegebiete müssen verbessert, Güter auf die Schiene verladen, Radschnellwege gebaut werden und, und, und.

Ja, diese Möglichkeiten funktionieren vielleicht jetzt noch nicht im Alltag. Wenn die Maßnahmen aber erst einmal implementiert sind, werden sie echte Alternativen darstellen. Viele Verkehrsteilnehmende werden sie nutzen und dadurch eine Entlastung auf den heute überlasteten Bundesstraßen herbeiführen.

Nach alledem kann man sich nur für die Beibehaltung des Status quo mit verbesserten Lärmschutzmaßnahmen zum Beispiel in Hildboltsweier am Oberörtle aussprechen und alle Varianten ablehnen.

Ich bitte Sie, unseren Antrag zu unterstützen und ernsthaft für eine Verkehrswende einzutreten.

Ansonsten bleibt uns nur zu hoffen, dass der im Koalitionsvertrag vereinbarte neue Bundesverkehrswegeplan, der im Jahr 2024 oder 2025 beschlossen werden dürfte, den Autobahnzubringer Süd nicht mehr in den vordringlichen Bedarf aufnimmt und noch rechtzeitig vor der Finanzierungszusage des Bundes in Kraft tritt. Dann hätten sich sämtliche Trassen sowieso weit vor einer Fertigstellung 2035 oder 2040 erledigt.

Vielen Dank.