

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Beschluss

Nr.

vom

wird von StSt OB-Büro ausgefüllt

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

1. Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

2. Beratungsfolge: Sitzungstermin Öffentlichkeitsstatus

1. Verkehrsausschuss	06.03.2024	öffentlich
2. Gemeinderat	11.03.2024	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja
☐ ☒

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja
☒ ☐

☐ in voller Höhe ☐ teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

_____ €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 50.000 €
(Kosten-Nutzen-Analyse und Fördermöglichkeiten)

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

_____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 50.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme

_____ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

_____ €

Jährliche Belastungen

_____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat

- die Ergebnisse zur Untersuchung des Südzubringers und der Nordquerung zur Kenntnis zu nehmen
- die Verwaltung ab dem Jahr 2025 mit der Ausschreibung und Vergabe einer Kosten-Nutzen-Analyse inkl. Ermittlung der Fördermöglichkeiten für die Nordquerung zu beauftragen
- die notwendigen Haushaltsmittel für die Kosten-Nutzen-Analyse in Höhe von 50.000€ für den Haushalt 2024/25 zur Verfügung zu stellen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient den strategischen Zielen:

- C3 - „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.“
- E1 - „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.“
- E3 - „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel. Sie setzt sich insbesondere die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 60 % bis 2050 (Bezugsjahr 1990) zum Ziel.“

1. Zusammenfassung

Mit der Drucksache 084/23 „Verkehrliche Untersuchung großer Infrastrukturprojekte“ wurde die Verwaltung mit der verkehrlichen Untersuchung bzw. Verkehrsmodellierung der beiden Großprojekte „Südzubringer“ und „Nordquerung“ basierend auf dem Klimaschutzszenario des Masterplan Verkehr OG 2035 beauftragt. Das Klimaschutzszenario beinhaltet alle im Masterplan Verkehr beschlossenen Maßnahmen und führt zu einer deutlichen Verringerung der CO₂-Emissionen und des Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet.

Ziel der Untersuchung des Südzubringers und der Nordquerung ist es, die Auswirkungen in verkehrlicher Hinsicht und bzgl. des Klimaschutzes beider Projekte abzuschätzen. Die Ergebnisse der Modellierung liegen nun vor und werden im Folgenden erläutert.

Die FWO-, SPD- und CDU-Fraktionen haben am 14.11.2023 „gemeinsam die sofortige Aufnahme der Planungen der Nordspange“ beantragt (siehe Anlage).

2. Untersuchungen zum Südzubringer

2.1 Vorgehen

Da der Südzubringer Teil des BVWP 2030 ist, wurde er im Rahmen der Modellrechnungen zum Masterplan Verkehr 2035 im Prognose-Nullfall und somit auch im Klimaschutzszenario bereits als Rahmenbedingung mitmodelliert.

Für die Untersuchung wurde nun der Planfall „Klimaschutzszenario ohne Südzubringer“ modelliert und es wurden die Unterschiede zum ursprünglichen Klimaschutzszenario analysiert hinsichtlich:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

	Offenburger*innen	Bewohner*innen der Umlandgemeinden	Insgesamt
Zu Fuß:	+ 0,1 %	+ 0,1%	+ 0,1 %
Rad:	+ 0,1 %	+ 0,1 %	+ 0,1 %
ÖV:	+ 0,3 %	+ 0,6 %	+ 0,6 %
MIV*:	- 0,4 %	- 0,3 %	- 0,3 %

* MIV = motorisierter Individualverkehr

Modal Split

Durch die Wegnahme des Südzubringers gibt es so gut wie keine Auswirkungen auf den Modal Split. Die rechnerischen Veränderungen bewegen sich im 0,1%-Bereich.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

2.2.2 Verkehrsmengen im Straßennetz

Die folgenden Abbildungen zeigen die Verkehrsmengen im Straßennetz im Klimaschutzscenario mit (Abbildung 2) und ohne Südzubringer (Abbildung 3).



Abbildung 2: Werk tägliche Kfz-Verkehrsmengen im Klimaschutzscenario (Quelle: WVI GmbH)



Abbildung 3: Werk tägliche Kfz-Verkehrsmengen im Klimaschutzscenario ohne Südzubringer (Quelle: WVI GmbH)

Der Südzubringer entlastet den Bereich der B3/B33 im Stadtgebiet deutlich. Es werden Entlastungen zwischen 13.750 Kfz/24h im südlichen und 23.100 Kfz/24h im nordwestlichen Abschnitt der B33a zur A5 erreicht.

Auf den innerstädtischen Verkehr zeigt der Südzubringer kaum Auswirkungen.

Das Regierungspräsidium Freiburg hat eine Verkehrsuntersuchung der verschiedenen Varianten des Südzubringers in Auftrag gegeben. Diese geht im Analysefall 2019 (Status Quo) von einer Verkehrsbelastung zwischen 39.300 und 49.200 Kfz/Tag auf der B3/B33 zwischen der B33a und dem Dreieck B3/B33 bei Elgersweier aus. Der Prognosenullfall 2040 (Prognose ohne Südzubringer) ermittelt auf diesem Streckenabschnitt zwischen 45.400 und 57.300 Kfz/Tag.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

Für die Varianten 3a, 4, 4b und 7 des Südzubringers prognostiziert das Verkehrsmo-
dell des Regierungspräsidiums eine Verkehrsbelastung auf dem Südzubringer zwi-
schen 27.000 und 28.000 Kfz pro Tag und auf dem Streckenabschnitt B3/B33 zwi-
schen 30.200 bis 42.400 Kfz/Tag. Das bedeutet einen Rückgang der Belastung auf
der B3/B33 um 34 % bzw. 26 %.

Die Ergebnisse des Regierungspräsidiums sind jedoch nur sehr eingeschränkt mit
dem Klimaschutzszenario vergleichbar, da es sich um unterschiedliche Modelle so-
wie unterschiedliche Prognosehorizonte handelt und im Klimaschutzszenario viele
weitere Maßnahmen hinterlegt sind.

Die Abbildung 4 zeigt eine Auswertung der Kfz-Fahrten im Klimaschutzszenario über
den Südzubringer mit Quell- und Zielort. Es wird deutlich, dass fast ausschließlich
Verkehr aus dem Umland in Richtung Autobahn den Südzubringer nutzen würden.
Zu einem geringen Teil wird er für Fahrten aus Elgersweier und Zunsweier genutzt.
Für Fahrten von und in die Kernstadt hat die Südanbindung praktisch keine Bedeu-
tung.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

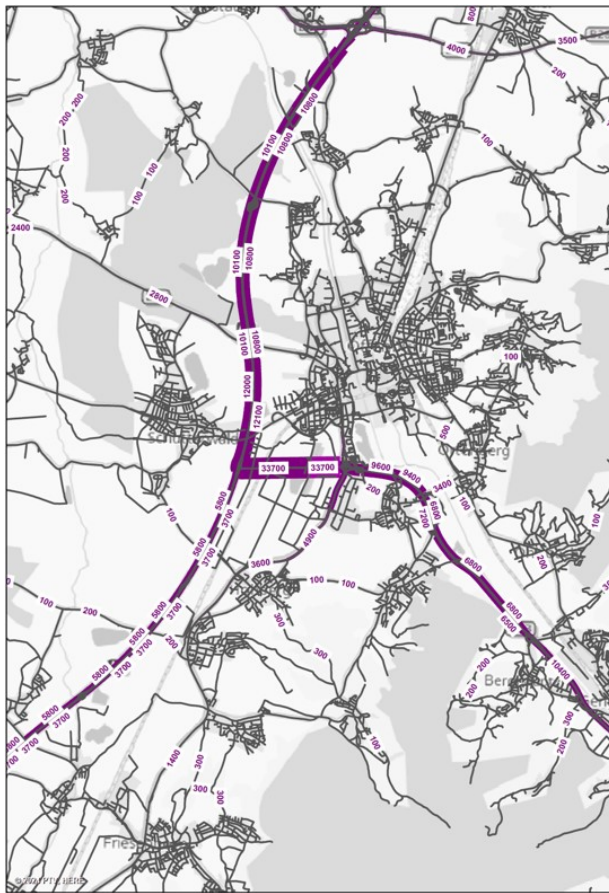


Abbildung 4: Verkehrsspinne: Auswertung der Kfz-Fahrten über den Südzubringer mit Quelle und Ziel (Quelle: WVI GmbH)

2.2.3 Auslastungen im Straßennetz

Die Abbildungen 5 und 6 stellen die Auslastungen der Straßenabschnitte mit und ohne Südzubringer dar.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)



Abbildung 5: Auslastungen im Straßennetz im Klimaschutzszenario (mit Südzubringer) (Quelle: WVI GmbH)

Abbildung 6: Auslastungen im Straßennetz im Klimaschutzszenario ohne Südzubringer (Quelle: WVI GmbH)

Durch die Verkehrsverlagerungen auf den Südzubringer sinken die Auslastungen auf dem Streckenzug B3/B33 deutlich ab. Ohne Südzubringer betragen die Auslastungen hier über 85 %, im Bereich der Messe liegen die Auslastungen auf einigen Abschnitten über 100 %.

Auf die Auslastung der Innenstadtstraßen hat der Südzubringer fast keinen Einfluss.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

2.2.4 Fahrzeitbilanz

Durch den Südzubringer können auf ausgewählten Kfz-Verbindungen Fahrzeitgewinne erzielt werden. Das betrifft z. B. Wege aus dem Südosten Offenburgs zur A5. Für die Verbindungen in Richtung Innenstadt/Bahnhof hat der Südzubringer kaum Bedeutung. Die Fahrzeiten im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet bleiben insgesamt nahezu unverändert.

Fahrtzeitgewinne durch den Südzubringer

Quelle:	Ziel:	A5 Richtung Nord	A5 Richtung Süd
Elgersweier		4,3 min	7,7 min
Zunsweier		4,5 min	8,7 min
Fessenbach		1,4 min	6,2 min
Südweststadt		1,9 min	6,1 min
Stadtmitte		0,6 min	0,3 min

2.2.5 Fazit

Sollte der Südzubringer nicht realisiert werden, hätte das nur sehr geringe Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der Offenburger Bevölkerung. Jedoch bewirkt der Südzubringer eine deutliche Verkehrsverlagerung auf die neue Strecke. Die B3/B33 im Offenburger Stadtgebiet würde mit dem Südzubringer deutlich entlastet werden, die Verkehrsmengen würden sich hier in etwa halbieren (vgl. Abbildungen 2 und 3).

Ohne den Südzubringer würden sich ähnliche Belastungen wie heute einstellen. Das liegt daran, dass im Klimaschutzszenario zwar viele Maßnahmen enthalten sind, die den Kfz-Verkehr reduzieren, diese wirken jedoch vorwiegend auf den städtischen Verkehr. Der Südzubringer ist hingegen überwiegend vom Regionalverkehr geprägt. Somit zeigt sich der Südzubringer als wichtige Maßnahme zur Entlastung der B3/B33 im Offenburger Stadtgebiet vom Regionalverkehr.

3. Untersuchungen zur Nordquerung

3.1 Vorgehen

Die Nordquerung war bisher nicht im Klimaschutzszenario enthalten. Daher wurde nun der Planfall „Klimaschutzszenario mit Nordquerung“ erstellt und dieser mit dem ursprünglichen Klimaschutzszenario verglichen hinsichtlich:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

- Verlagerungen in der werktäglichen Verkehrsnachfrage und bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split)
- Verkehrsmengen im Straßennetz
- Auslastungen im Straßennetz
- Reisezeiten auf ausgewählten Verbindungen
- Fahrleistung und THG-Bilanz (Treibhausgase)

Die Nordquerung wurde wie in Abbildung 6 modelliert.

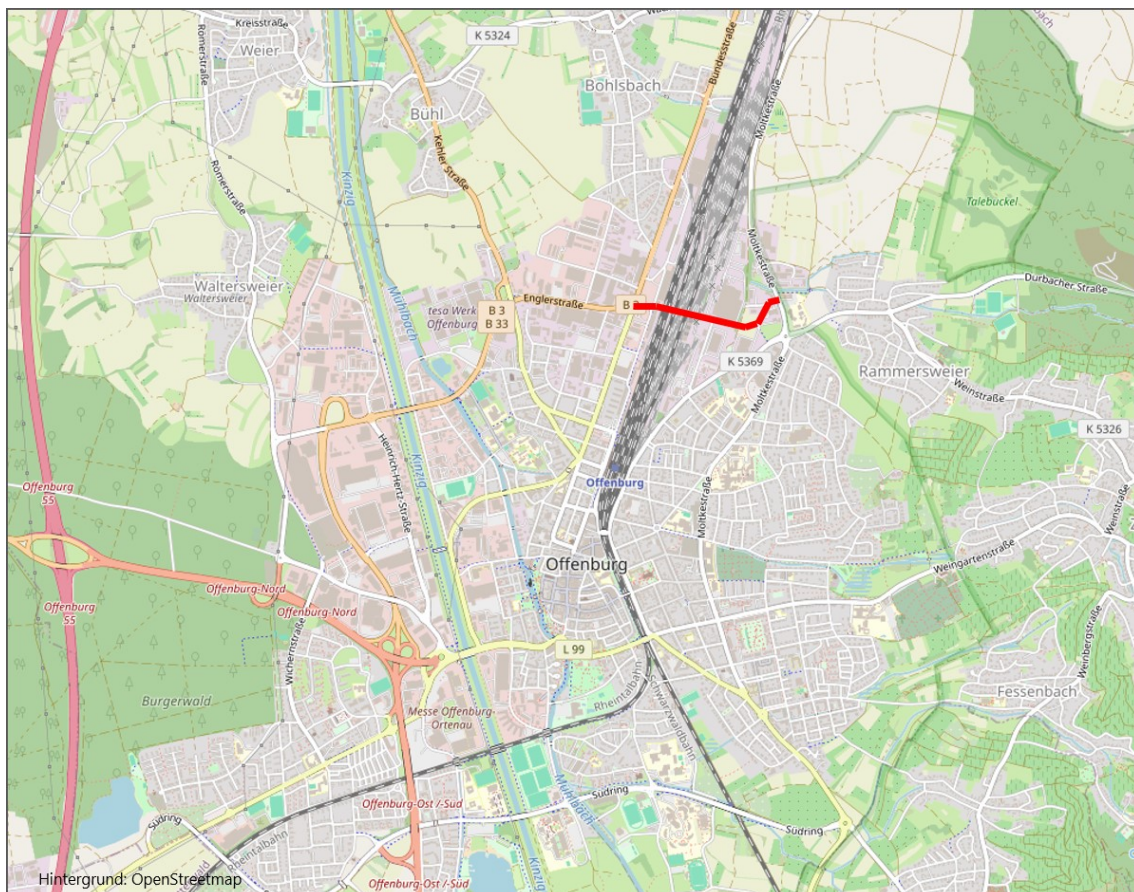


Abbildung 7: Lage der Nordquerung im Stadtgebiet (Quelle: WVI GmbH)

3.2 Ergebnisse

3.2.1 Verkehrsnachfrage und Modal Split

Es zeigen sich Wirkungen durch den Bau der Nordquerung auf die gesamtstädtische Verkehrsnachfrage und den Modal Split. Die Auswirkungen auf den Verkehr der Bevölkerung im Umland sind gering.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

Verkehrsnachfrage

Durch den Bau der Nordquerung verändert sich im Offenburger Stadtgebiet die Verkehrsnachfrage der Offenburger*innen sowie der Bewohner*innen der Umlandgemeinden (Anzahl Fahrten und Wege pro Tag) wie folgt:

	Offenburger*innen	Bewohner*innen der Umlandgemeinden	Insgesamt
Zu Fuß:	- 0,3 %	- 0,1 %	- 0,1 %
Rad:	- 0,9 %	- 0,1 %	- 0,5 %
ÖV:	- 0,6 %	- 0,1 %	- 0,2 %
MIV:	+ 1,7 %	+ 0,1 %	+ 0,3 %

Modal Split

Der Modal Split mit der Nordquerung ist wie folgt:

Klimaschutzszenario mit Nordquerung	Offenburger*innen	Bewohner*innen der Umlandgemeinden	Insgesamt
Zu Fuß:	30,3 %	21,0 %	23,4 %
Rad:	32,0 %	11,2 %	16,7 %
ÖV:	12,5 %	17,2 %	16,0 %
MIV:	25,3 %	50,6 %	43,9 %

Zum Vergleich der Modal Split im Klimaschutzszenario (ohne Nordquerung):

Klimaschutzszenario ohne Nordquerung	Offenburger*innen	Bewohner*innen der Umlandgemeinden	Insgesamt
Zu Fuß:	30,3 %	21,0 %	23,5 %
Rad:	32,2 %	11,2 %	16,8 %
ÖV:	12,5 %	17,3 %	16,0 %
MIV:	24,9 %	50,5 %	43,8 %

3.2.2 Verkehrsmengen im Straßennetz

Abbildung 8 zeigt die Zunahme (rot) bzw. Abnahme (grün) der Verkehrsbelastungen im Straßennetz, die durch die Nordquerung entstehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

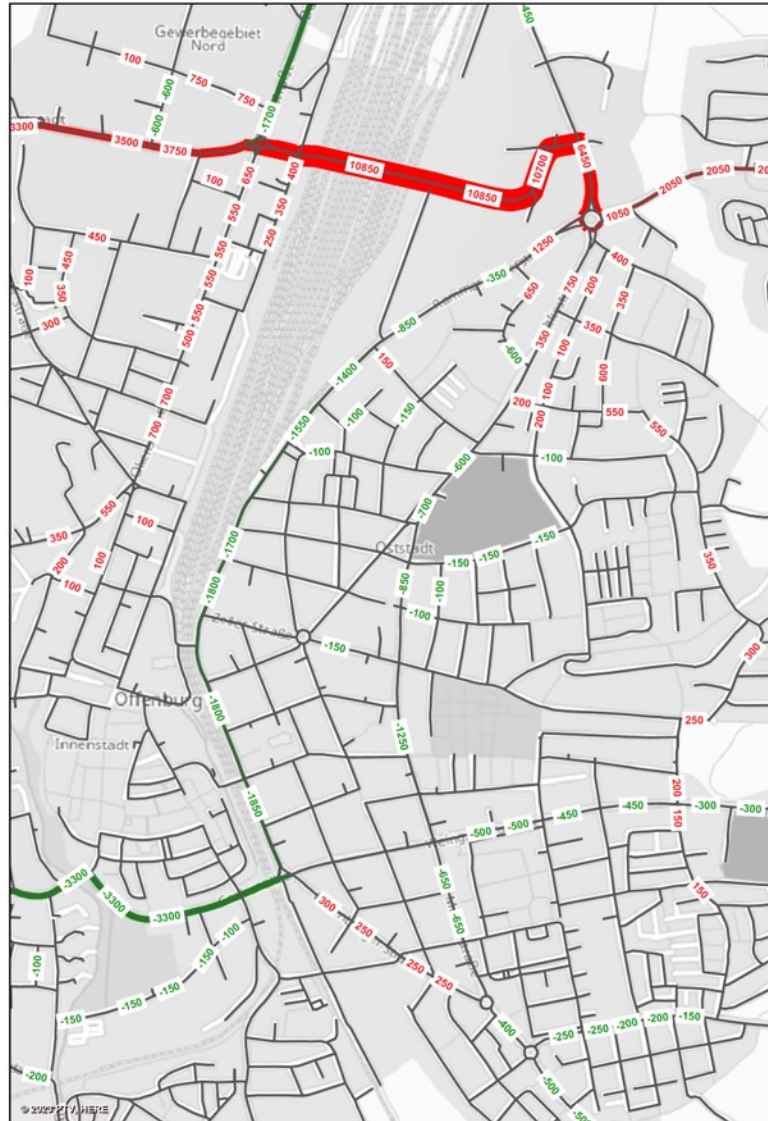


Abbildung 8: Veränderungen der werktäglichen Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz durch die Nordquerung im Klimaschutzszenario (Quelle: WVI GmbH)

Durch die Nordquerung steigen die Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Straßen an, insbesondere auf den direkten Anschlüssen Moltkestraße und Englerstraße. Durch die neue Verbindung nördlich der Innenstadt werden aber auch Strecken entlastet. Abnahmen zeigen sich z. B. auf der Grabenallee.

3.2.3 Auslastungen im Straßennetz

Abbildungen 9 und 10 zeigen die Auslastungen im Straßennetz ohne (links) bzw. mit (rechts) Nordquerung.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

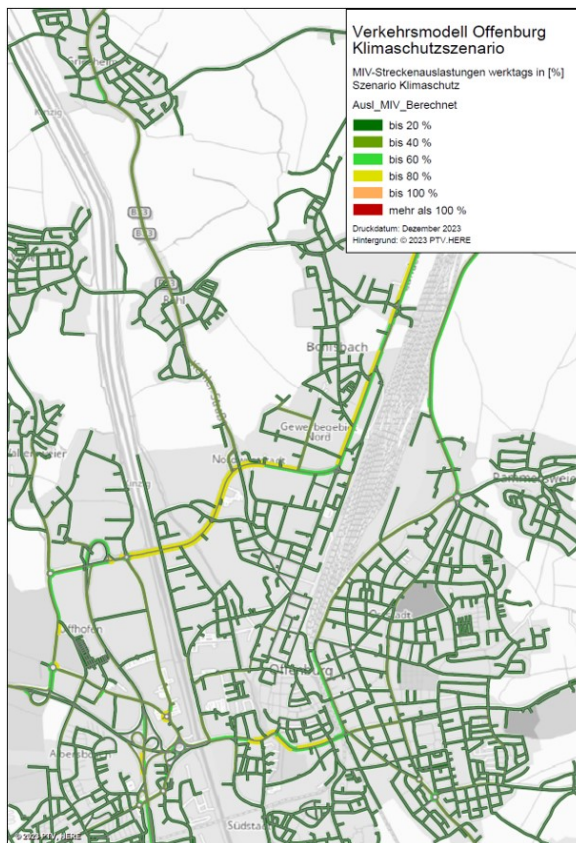


Abbildung 9: Auslastungen im Straßennetz im Klimaschutzszenario (Quelle: WVI GmbH)

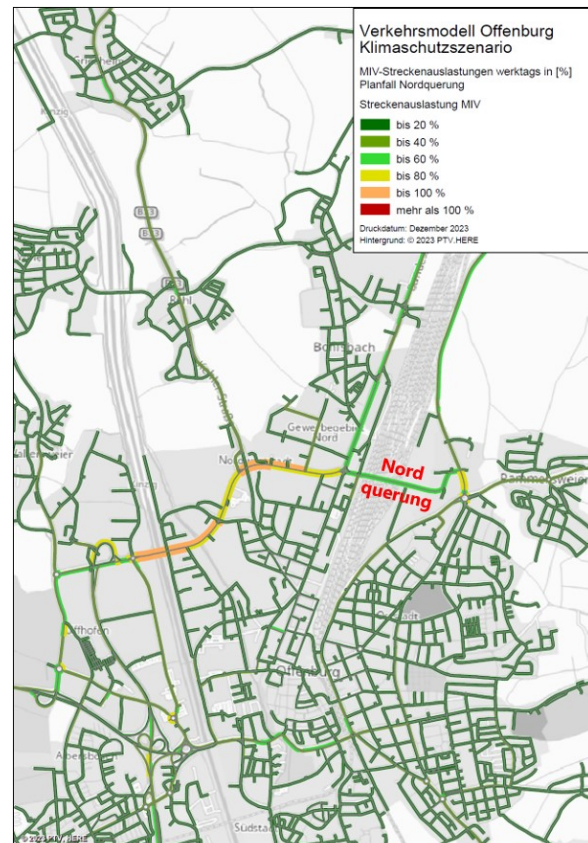


Abbildung 10: Auslastungen im Straßennetz im Klimaschutzszenario mit Nordquerung (Quelle: WVI GmbH)

Mit einer Nordquerung (rechtes Bild) steigen die Verkehrsbelastungen insbesondere auf den direkt anliegenden Straßen an (Englerstraße und Otto-Hahn-Straße im Westen und Moltkestraße im Osten). Hier steigen die Auslastungen abschnittsweise auf Werte zwischen 80 und 100%, es zeigen sich keine Überlastungen.

3.2.4 Fahrzeitbilanz

Insgesamt bleiben die Fahrzeiten im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet im Klimaschutzszenario mit Nordquerung gegenüber dem ursprünglichen Klimaschutzszenario nahezu unverändert.

Die Nordquerung bewirkt für ausgewählte Verbindungen geringe Fahrzeitgewinne bis zu 6 min (siehe Tabelle). Andere nicht dargestellte Verbindungen profitieren nicht oder nur sehr gering von der neuen Querung.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

Fahrtzeitgewinne durch die Nordquerung

Quelle:	Ziel:	Bahnhof	Autobahn
Ebersweier		2,0 min	1,4 min
Rammersweier		5,7 min	2,8 min
Zell-Weierbach		2,1 min	0,3 min
Durbach		3,0 min	2,4 min
Bereich Ortenauklinikum am Ebertplatz		5,7 min	0,6 min

3.2.5 Fahrleistung und THG-Emissionen (Treibhausgase)

Fahrleistung

Die Fahrleistung im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet steigt durch die Nordquerung im Klimaschutzszenario geringfügig an. Die Nordquerung zieht in geringem Maße Verkehr aus dem Umland ins Stadtgebiet, insbesondere aus dem Osten. Sie bietet gleichzeitig neue schnellere, ggf. aber längere Routen innerhalb der Stadt.

Die Fahrleistung steigt im Kfz-Verkehr um 0,3 % an. Im Radverkehr sinkt sie um 1,1 % und im Fußverkehr sinkt sie um 0,2 %.

THG-Emissionen auf Offenburger Gemarkung

Es ergeben sich durch den Anstieg der Kfz-Fahrleistung geringe Effekte auf die THG-Emissionen aufgrund der veränderten Auslastungen der Strecken und damit veränderten Fahrmodi. Dabei zeigen sich Abnahmen auf den Außerortsstrecken und Zunahmen auf den Innerortsstrecken. Dies resultiert aus der Bündelung durch die (innerorts geführte) Nordquerung.

Die THG-Emissionen steigen um 0,6 % auf Offenburger Gemarkung (Berechnung ohne Autobahn).

4. Gemeinsamer Antrag der FWO-, SPD- und CDU-Fraktionen vom 14.11.2023

Die FWO-, SPD- und CDU-Fraktionen beantragen die sofortige Aufnahme der Planungen für die Nordspange.

Die Verwaltung sieht keine zeitliche Abhängigkeit zum Neubau der Unionbrücke und damit auch keine zwingende Notwendigkeit einer sofortigen Aufnahme der Planun-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

006/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
18.01.2024

Betreff: Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte
(Südzubringer und Nordquerung)

gen. Aufgrund der aktuellen Auslastung im zuständigen Fachbereich wird daher vorgeschlagen, sich ab 2025 mit dem Thema der Nordquerung intensiver zu beschäftigen.

Die Verwaltung schlägt vor, erst ab 2025 in eine Kosten-Nutzen-Analyse zur Nordquerung einzusteigen. Dies ist der konsequente nächste Arbeitsschritt, mit dem auch die Fördermöglichkeiten des Projekts und damit Grundlagen für die Finanzierung geklärt werden können. Eine externe Vergabe ist hierzu notwendig, die jedoch durch den Fachbereich insbesondere über verkehrsplanerische, technische Aufgaben hinaus betreut und koordiniert werden muss. Ab 2025 könnte daher mit der Ausschreibung dieser Leistung begonnen werden. Die Kosten hierzu werden mit 50.000 € veranschlagt.