

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr

Bearbeitet von:

Demny, Andreas

Tel. Nr.:

82-2308

Datum:

08.09.2017

1. Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd
-

2. Beratungsfolge: Sitzungstermin Öffentlichkeitsstatus

1. Gemeinderat

09.10.2017

öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Gemeinderat

1. nimmt den Sachstand zur Planung des Autobahnzubringers Offenburg Süd zur Kenntnis.
2. bittet das Regierungspräsidium Freiburg als Vorhabenträger der Maßnahme um eine schnellstmögliche Aufnahme der Variantenuntersuchung zur Linienfindung.
3. bittet das Regierungspräsidium Freiburg vor Aufnahme der Planungen um die Erstellung eines Konzeptes zur Beteiligung der Gemeinderäte sowie Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Gemeinden und um eine frühzeitige Öffentlichkeitsinformation zum Vorgehen.
4. beauftragt die Verwaltung, nach Abschluss der Variantenuntersuchung und Vorliegen einer mit der Stadt Offenburg abgestimmten Vorzugsvariante eine Empfehlung für die Anpassung des Flächennutzungsplans vorzulegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Demny, Andreas	82-2308	08.09.2017

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahme dient der Erreichung der strategischen Ziele

A1: Die Stadt schärft ihr Profil als attraktives Oberzentrum im Ortenaukreis, im Euro-distrikt und am Oberrhein.

E1: Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.

1. Einleitung:

Offenburg besitzt als Oberzentrum der Ortenau eine sehr zentrale Lage in der Region. Die Zentralität begründet sich aus der sehr guten Anbindung der Stadt an das überregionale Straßen- und Schienennetz. Die Hauptachse der überregionalen Anbindung nach Norden und Süden verläuft straßenseitig über die nur rund drei Kilometer vom Stadtzentrum entfernte Bundesautobahn BAB 5 Basel - Frankfurt. Die Hauptanbindungen Richtung Schwarzwald verlaufen über die Bundesstraße B 33 in das Kinzigtal und B 3/B 28 in das Renchtal. Nach Westen sind Richtung Kehl/Straßburg die B 33/B 28 und Richtung Elsass die Landesstraße L 98 die wichtigsten Verbindungsstraßen. Die gesamte Region der Ortenau ist ein sehr starker Wirtschaftsraum, der sehr viele regionale und überregionale Verkehrsbeziehungen besitzt. Diese Verkehrsbeziehungen berühren aufgrund der zentralen Lage von Offenburg in hohem Maße den Nahbereich der Stadt.

Insbesondere die von der Hauptachse der Region abgelegenen Schwarzwaldtäler - insbesondere das Kinzigtal - sind auf eine sehr gute Anbindung an die BAB 5 angewiesen, um das hohe Wirtschaftsniveau zu halten. Die große Bedeutung der Verkehrsanbindung wird anhand der hohen Verkehrsbelastungen der zuführenden B 33 mit heute schon deutlich mehr als 20.000 Kfz pro Tag und einem Schwerverkehranteil von weit über 10 % sichtbar. Die Verkehrsprognosen gehen von weiteren Steigerungen der Verkehrsmengen aus. Vor diesem Hintergrund wurde in den letzten Jahren die B 33 im vorderen Kinzigtal drei- und im Raum Offenburg südöstlich von Uffhofen vierspurig ausgebaut.

Nadelöhr für eine weitere Verkehrsentwicklung ist aber weiterhin der Abschnitt B 3/B 33 in Höhe von Uffhofen bis zur Autobahnanschlussstelle Offenburg. Das Zusammenführen der B 33 mit der ebenfalls hoch ausgelasteten B 3 aus Richtung Lahr ist ein täglicher stauanfälliger Engpass.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Demny, Andreas	82-2308	08.09.2017

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

2. Historie

Seit Anfang dieses Jahrtausends beschäftigen sich die Stadt Offenburg und die in der Verwaltungsgemeinschaft zusammengeschlossenen Gemeinden Ortenberg, Hohberg, Schutterwald und Durbach vertieft mit der Infrastrukturmaßnahme eines Autobahnanschlusses Offenburg Süd. Auslöser hierfür war die erforderliche Festlegung einer Freihaltetrasse für den Südzubringer, um die Ausweisung und Entwicklung potenzieller gewerblicher Entwicklungsflächen des im gleichen Bereich liegenden und von allen oben genannten Kommunen gemeinsam in der Trägerschaft des Zweckverbands Gewerbepark Raum Offenburg (GRO) betriebenen Gewerbeparks hoch³ im Flächennutzungsplan zu ermöglichen. Die Gewerbeentwicklung musste über eine Änderung im Flächennutzungsplan festgelegt werden.

Zuvor wurde schon 1998 durch den Gemeinderat beschlossen, den Südzubringer als Maßnahme in das Integrierte Verkehrskonzept aufzunehmen (Drucksachen Nr. 880/98). Abgeleitet wurde die Notwendigkeit der Maßnahme aus einer Verkehrsprognose mit entsprechenden Netzfalluntersuchungen zur Entlastung der Stadtteile Uffhofen, Hildboltsweier und Albersbösch. Der Südzubringer wurde in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und war dort 2001 als Maßnahme im Vordringlichen Bedarf enthalten.

Beratung der Varianten in 2001

2001 wurden im Verkehrsausschuss und im Gemeinderat in jeweils zwei Sitzungen (Drucksachen Nr. 241/01 und 332/01) insgesamt 6 Planungsvarianten und der Ausbau der bestehenden Straßen (Variante V0) diskutiert (Abbildung 1). Als Entscheidungsgrundlage wurden diese Varianten bzgl. ihrer Verkehrsentslastung, der Umweltbe- und -entlastung, der städtebaulichen Aspekte und der Kosten miteinander verglichen. Ein wesentliches zusätzliches Kriterium war auch die Erschließungswirkung für den projektierten neuen Gewerbepark hoch³, mit dessen sukzessiver Erschließung und Aufsiedlung zusätzliche Verkehrsbelastungen prognostiziert wurden, die langfristig im bestehenden Straßennetz kaum abzuwickeln wären.

Unter anderem aus diesem Grunde wurden die Varianten V0 und V2 verworfen. Die Varianten 5a bis 5c wurden im Laufe der Trassendiskussion nachträglich als weitere Alternative eingebracht. Allerdings ergab eine erste verkehrliche Bewertung, dass diese Trassen zu weit südlich liegen, um von dem schwerpunktmäßig nach Norden orientierten Verkehr aus dem Kinzigtal genutzt zu werden. Im Ergebnis wurden die Varianten 3 und 4 als die insgesamt zielführendsten Varianten identifiziert.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr

Bearbeitet von:

Demny, Andreas

Tel. Nr.:

82-2308

Datum:

08.09.2017

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

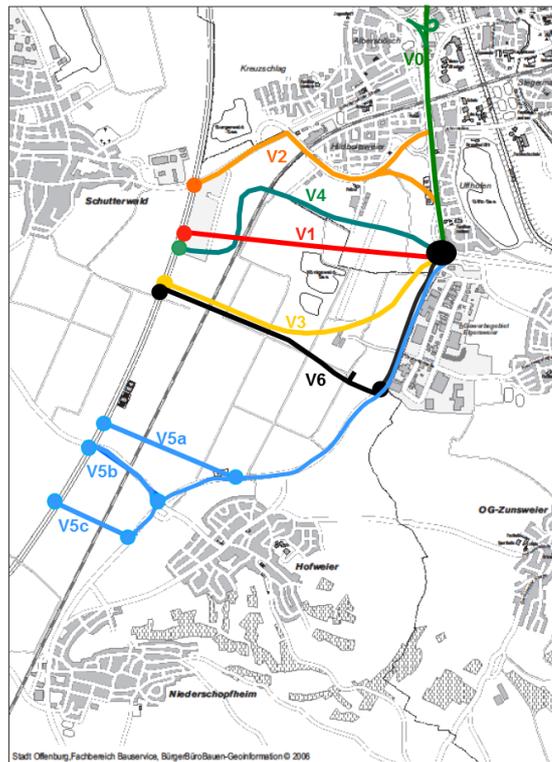


Abbildung 1: Untersuchungsvarianten Südzubringer 2001

In der Verwaltungsgemeinschaft wurden die Varianten sehr unterschiedlich bewertet. Schutterwald lehnte die Variante V2 ab. Hohberg sprach sich gegen die Varianten 3, 5 und 6 aus. Die Offenburger Stadtteile Hildboltzweiler und Uffhofen lehnten die Variante 0, 2 und 4 ab. Die Variante 1 kam nicht in Frage, da sie mit einem ganz erheblichen Eingriff in den Königswald verbunden war und unter Umweltgesichtspunkten als am problematischsten bewertet wurde.

Diese kontroverse Situation führte nach langen Diskussionen zu der politischen Entscheidung in der Verwaltungsgemeinschaft, die Variante 4 als Freihaltetrasse in den Flächennutzungsplan aufzunehmen. In den nachfolgenden Gesprächen mit den zuständigen Ministerien des Bundes, des Landes Baden-Württemberg und dem Regierungspräsidium Freiburg wurde die Variante 4 in den Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Im Rahmen des Neubaus der Justizvollzugsanstalt wurde die Trasse zwischen B 3 und Königswald leicht nach Norden verschoben.

Freihaltetrasse im Flächennutzungsplan von 2009

Vorhabenträger für den Südzubringer ist im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes die Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums Freiburg. Eine vertiefte Planung der Maßnahme wurde seitens des Regierungspräsidiums noch nicht be-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Bearbeitet von: Demny, Andreas	Tel. Nr.: 82-2308	Datum: 08.09.2017
--	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

gonnen. Ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts wurde daher auch noch nicht eingeleitet. Um eine fundierte Grundlage für die Freihaltetrasse zu erhalten wurde von der Stadt Offenburg eine Vorentwurfsplanung für den Südzubringer erstellt (Abbildung 2).

In 2009 wurde diese Trasse in den Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Offenburg als Freihaltetrasse aufgenommen. Wie in der Begründung zum Flächennutzungsplan erläutert wird, sollte damit jedoch keine Vorentscheidung für eine Trassenvariante getroffen werden, da zu gegebener Zeit für den Südzubringer ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss, in dem die einzelnen Varianten gegeneinander geprüft und abgewogen werden. In der Begründung zum Flächennutzungsplan sind ergänzend zur Variante 4 auch die Varianten V5 und V6 in einem Beiplan als mögliche Varianten dargestellt.

In 2013 wurde die Trasse V4 für die neue Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde gelegt.



Abbildung 2: Vorentwurfstrasse des Südzubringers

3. Aktueller Sachstand

Im Vorfeld der Kommunalwahl 2014 kamen der Südzubringer und insbesondere die Festlegung auf die Variante V4 als Freihaltetrasse wieder stark in die Diskussion. Insbesondere die Bürgergemeinschaft Hildboltsweier verdeutlichte ihre Ablehnung der Variante 4 und forderte vom Gemeinderat der Stadt Offenburg eine entsprechende Änderung seines Beschlusses aus dem Jahr 2001. Einigkeit besteht bei allen Gemeinderatsfraktionen sowie der Bürgerschaft, dass der Südzubringer als Entlastung der Stadtteile Uffhofen, Hildboltsweier und Albersbösch dringend erforderlich ist. Im Gemeinderat der Stadt Offenburg gibt es aufgrund der erneuten Diskussion mitt-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Bearbeitet von: Demny, Andreas	Tel. Nr.: 82-2308	Datum: 08.09.2017
--	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

lerweile eine Tendenz, den Beschluss aus dem letzten Jahrzehnt für die Variante 4 als Freihaltetrasse zu revidieren und eine neue Trasse zu finden.

Da diese Aufgabe aufgrund der gemeinsamen Entwicklung des Gewerbeparks Raum Offenburg hoch³ im Konsens mit den Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft erreicht werden soll, muss eine politische Einigung erfolgen. Einen ersten Vorstoß haben die Oberbürgermeisterin der Stadt Offenburg, Frau Schreiner, und der Bürgermeister der Gemeinde Hohberg, Herr Jehle, unternommen, indem sie zwei weitere Varianten (V7 und V8) in die Diskussion eingebracht haben (Abbildung 3). Auch wenn es zu diesen beiden Varianten kritische Stimmen aus Teilen der Bürgerschaft gab, zeigt dieser Vorschlag doch, dass die Stadt Offenburg nicht auf die Variante 4 festgelegt ist.



Abbildung 3: Südzubringervariante 7 und 8

Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs im BVWP 2030

Der Südzubringer ist in Form der Variante 4 vom Land Baden-Württemberg mit höchster Priorität für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) angemeldet worden und mit Beschluss des Bundestages vom Dezember 2016 als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs in diesen aufgenommen worden (Hinweis: Im BVWP 2030 wird die Maßnahme als OU Elgersweier bezeichnet). Durch den mittlerweile fast vollständig erfolgten drei- bzw. vierstreifigen Ausbau der B 33 aus dem Kinzigtal bis zur B 3 kommt dem Südzubringer nach Auffassung des Regierungspräsidiums Freiburg ein hoher Verkehrswert zu.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Bearbeitet von: Demny, Andreas	Tel. Nr.: 82-2308	Datum: 08.09.2017
--	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

Die Gemeinden aus dem Kinzigtal haben in Informationsveranstaltungen des Regierungspräsidium Freiburg zum Sachstand des Bundesverkehrswegeplans entsprechend klar geäußert, dass es sich bei dem Südzubringer um eine der wichtigsten Maßnahmen in Südbaden handelt. Derzeit erarbeitet das Ministerium für Infrastruktur die Prioritätenliste der Maßnahmen, für die zuerst Planungsmittel bereitgestellt werden sollen. Diese wird voraussichtlich im Herbst 2017 abgeschlossen werden und es ist zu erwarten, dass der Südzubringer eine dieser Maßnahmen sein wird. Mit Bereitstellung der Planungsmittel kann dann das Regierungspräsidium Freiburg die Planungen für den Südzubringer aufnehmen.

Offene Variantenuntersuchungen im weiteren Planverfahren

Aufgrund der derzeit noch umstrittenen Trassenlage des Südzubringers, hat das Regierungspräsidium Freiburg in einem Gespräch bei Herrn Baubürgermeister Martini am 19.10.2016 mitgeteilt, dass bei Aufnahme der Planungen zunächst eine Variantenuntersuchung durchgeführt wird, mit dem Ziel, eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Das heißt, dass es seitens des Regierungspräsidiums derzeit noch keine abschließend festgelegte Trasse gibt. Es wurde auch zugesagt, dass frühzeitig eine Information der Öffentlichkeit stattfinden wird, wo das Planungsverfahren und das vorgesehene Beteiligungsverfahren erläutert werden sollen.

Das übliche Vorgehen des Regierungspräsidiums Freiburg bei Straßenplanungen ist in Anlage 1 dargestellt. Insbesondere der Planungsschritt „Variantenuntersuchung und Linienfindung“ dient dazu, dass auf Grundlage einer ausgewogenen Bewertung aller fachlich in Frage kommenden Varianten eine Vorzugsvariante gefunden wird. Für das weitere Verfahren ist hierbei eine möglichst hohe Akzeptanz von Politik und Bürgerschaft sinnvoll und förderlich.

Eine frühzeitige Festlegung von Politik oder Bürgerschaft auf eine Vorzugsvariante bedeutet nicht zwangsläufig die spätere Auswahl dieser als Vorzugsvariante. Im Rahmen der Planung müssen alle sinnvoll möglichen Varianten fachlich untersucht und abgewogen werden, so dass im späteren Planfeststellungsverfahren dies belegt werden kann und die Planung bei eventuellen Klagen vor Gericht bestehen kann. Ein vorzeitiges Ausblenden von Varianten aus politischen Gründen könnte und würde vermutlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einen Abwägungsfehler darstellen.

Definition eines Untersuchungsraumes

Auf Basis der städtischen Voruntersuchungen von 2001 und groben Variantenvergleichen (Drucksache 241/01 und 332/01) kann für die Linienfindung der Suchraum aus Sicht der Verwaltung auf den Bereich zwischen den Varianten 4 und 6 eingegrenzt werden (siehe Abbildung 4). Dies begründet sich auch aus den bisherigen Verkehrsuntersuchungen, dass der Großteil des Verkehrs aus dem Kinzigtal Richtung Norden orientiert sind. Auch wenn die, wie schon in der Vergangenheit unter-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Demny, Andreas	82-2308	08.09.2017

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

sucht und mit Schreiben vom 28.08.2017 vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) erneut in die Diskussion gebrachte Trasse, weiter südlich der Varianten 5 den Vorteil der Flächensparsamkeit haben, sieht die Verwaltung bei diesen südlich gelegenen Anschlusspunkten nur wenig bis keine Entlastung des bestehenden Straßennetzes. Dem Regierungspräsidium Freiburg als Vorhabenträger bleibt es aber letztendlich überlassen, den Untersuchungsraum auch weiter oder anders zu definieren.

Abstimmung mit der Planung zum Offenburger Tunnel

Eine besondere Herausforderung für das Linienfindungsverfahren sind die Planungen der DB-Netz AG zum Ausbau der Rheintalbahn zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel im Planfeststellungsabschnitt 7.1 Tunnel Offenburg. Die Planungen für den Offenburger Tunnel und die autobahnparallele Güterzugstrecke sind im Mai 2016 von der Bahn aufgenommen worden. Der Güterzugtunnel wird im Bereich der neuen Autobahnanschlussstelle seine südliche Einfahrtsrampe haben. Hinzu kommt die Planung eines Verbindungsgleises von der Bestandsstrecke aus Offenburg kommend zur neuen Güterzugstrecke entlang der Autobahn A 5 im Bereich zwischen dem Gewerbepark hoch³ und der Verbindungsstraße zwischen Hohberg-Hofweier und Schutterwald-Höfen (Binzburgerstraße).

Die Planung der beiden Trassen hat auch Auswirkungen auf die Lage des Trogbauwerkes des südlichen Tunnelmundes und auf die erforderlichen Überwerfungsbauwerke. Diese wichtigen Planungen der Bahn sind ebenfalls in der Abbildung 4 skizzenhaft dargestellt, wobei die genaue Lage des Tunnelmundes und der Querspange derzeit noch nicht festgelegt ist, da sich die Planungen der Bahn in einem noch sehr frühen Stadium befinden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr

Bearbeitet von:

Demny, Andreas

Tel. Nr.:

82-2308

Datum:

08.09.2017

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

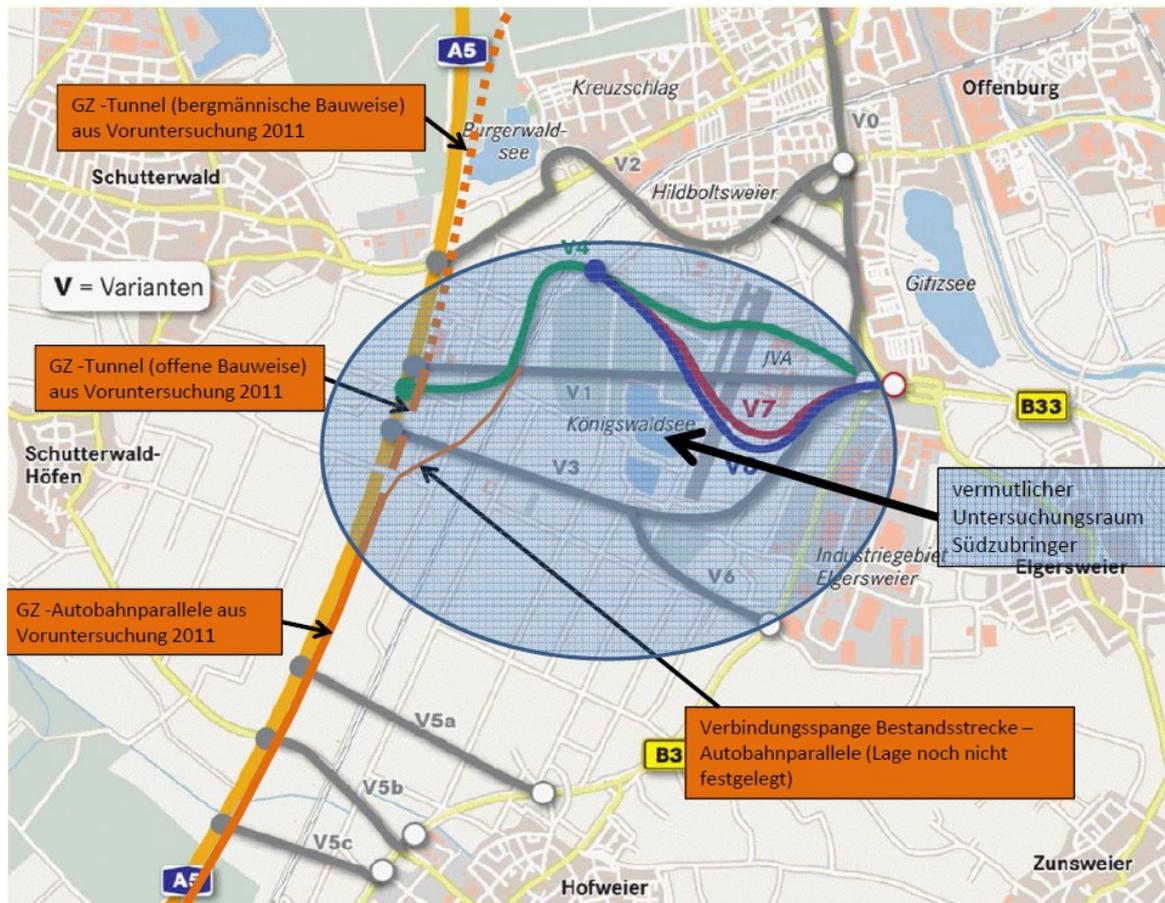


Abbildung 4: Bahnplanungen und Untersuchungsraum Südzubringer

4. Bündnis 90/Die Grünen – Antrag zur Entscheidung „BAB Offenburg Süd“ über die Trasse V4

Die Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen hat mit Unterstützung von Gemeinderätin Frau Florence Wetzels und Gemeinderat Herr Klaus Binkert am 09.05.2017 den Antrag gestellt, die Freihaltetrasse des Autobahnzubringers Offenburg-Süd (V4) aus dem Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft herauszunehmen (Anlage 2). Die Verwaltung der Stadt Offenburg soll mit den Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Verhandlungen für die Auswahl einer neuen verträglichen Freihaltetrasse führen.

Als Begründung werden insgesamt acht Punkte genannt, die Umweltschutzgründe, die Beeinträchtigung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Offenburg sowie die Existenzgefährdung von 16 Vereinen anführen. Darüber hinaus soll die Herausnahme der Variante 4 aus dem Flächennutzungsplan die bauliche Entwicklung auf den Alternativtrassen verhindern. Zudem bräuchten potentielle Investoren im GRO

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Demny, Andreas	82-2308	08.09.2017

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

Gewerbepark Klarheit über die von der Verwaltungsgemeinschaft favorisierte Trasse. Auch verkehrstechnisch wird die kurvenreiche Trassierung der V4 als kritisch eingestuft.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Punkte 1 bis 5 sowie 8 des Antrags beinhalten Themenfelder, die üblicherweise in dem in Kapitel 3 auf Seite 7 dieser Vorlage beschriebenen Linienfindungsverfahren umfassend in einem anerkannten standardisierten Verfahren bewertet werden. Insbesondere muss für die vertiefende Planung der Vorzugstrasse geklärt sein, ob die im Antrag genannten Umweltauswirkungen der Trasse V4 tatsächlich größer sind als die Auswirkungen anderer möglicher Trassen.

Hierfür müssen zunächst in einem Scopingverfahren der Untersuchungsraum für die erforderliche Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der einzelnen Varianten festgelegt werden und alle umweltrelevanten Daten (z.B. Grundwasser, bestehende Flora und Fauna, etc.) für jede einzelne Trasse erhoben und bewertet werden. Auch die Beeinträchtigung von Grundstücken und Nutzungen im Umfeld wird im Rahmen dieser Linienfindung für alle Trassen erhoben und bewertet. Erst nach Vorliegen aller Grundlagendaten und deren sachgerechter Bewertung kann eine gerichtsfeste Abwägung erfolgen.

Bei einer negativen Bewertung der V4 ohne vertiefte Kenntnisse über die Auswirkung der Alternativtrassen auf die gleichen Schutzgüter an anderer Stelle besteht die Gefahr, dass potentielle Kläger gegen die so gefundene Vorzugstrasse sehr leicht einen Aufschub des Planrechtsverfahrens für eine Neubewertung aller möglicher Trassen erreichen. Von daher ist es unumgänglich, dass auch die V4 wie alle anderen denkbaren Varianten in das Linienfindungsverfahren einbezogen wird. Dieser Verwaltungsaufwand ist in einem solchen Verfahren nicht notwendig. Hinzu kommt, dass eine Herausnahme der V4-Trasse aus dem Flächennutzungsplan keinerlei Auswirkung auf die Trassendarstellung im Bundesverkehrswegeplan hat.

Die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 untersuchten Auswirkungen der V4 können für eine Abwägung nicht herangezogen werden, da das Untersuchungsraster viel zu grob ist. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung diente nur der bundesweiten Priorisierung aller Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan. Es wurden im Vorfeld keine für eine Variantenentscheidung ausreichende Tiefe der Grundlagendaten erhoben.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/17

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau u. Verkehr	Demny, Andreas	82-2308	08.09.2017

Betreff: Sachstand Autobahnzubringer Offenburg Süd

5. Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Der Handlungsdruck zur Planung des Autobahnzubringers Offenburg Süd ist aufgrund des fast abgeschlossenen Ausbaus der B 33 im Kinzigtal sehr hoch. Darüber hinaus muss zügig Planungssicherheit für den Zweckverband Gewerbepark Raum Offenburg erreicht werden, damit die anstehenden Ansiedlungen und die planungsrechtliche Ausweisung künftiger gewerblicher Bauabschnitte einen leistungsfähigen Autobahnanschluss nicht verhindern. Die derzeit anlaufenden Planungen der Bahn zum Ausbau der Rheintalbahn (Offenburger Güterzugtunnel und autobahnparallele Führung der Güterzugstrecke) benötigen ebenfalls dringend eine Klärung der Trassenführung des Südzubringers, um das Gesamtprojekt des Bahnausbaus im Raum Offenburg weiter im Zeitplan zu halten.

Die ursprünglich im politischen Konsens der Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft erfolgte Festlegung auf die Trassenvariante V4 als favorisierte Trasse ist in der Offenburger Bevölkerung und mittlerweile auch im Gemeinderat der Stadt Offenburg umstritten bzw. wird nicht mehr befürwortet.

Eine Lösung dieses Konfliktes ist nur durch eine schnellstmögliche Aufnahme der Variantenuntersuchung und Linienfindung durch das Regierungspräsidium Freiburg möglich. Neben der fachlichen Bearbeitung ist eine enge Einbindung der Bevölkerung und der kommunalen Gremien erforderlich, um eine von breiter Mehrheit akzeptierte Vorzugsvariante zu erreichen. Die Verwaltung wird mit dem Regierungspräsidium Freiburg eine entsprechende Projektorganisation erarbeiten, die den Anforderungen gerecht wird.

Es wird empfohlen, die Darstellung im Flächennutzungsplan erst dann zu verändern, wenn dieser Prozess abgeschlossen ist und eine konkrete Aussage zur Vorzugsvariante möglich ist. Derzeit ist die Freihaltung der Trassenvarianten sichergestellt, eine Bebauung muss nicht gestoppt oder gebremst werden.