

Verkehrliche Stellungnahme zur angedachten Verlegung der Erich-  
Kästner-Realschule nach Zell-Weierbach

05.12.18

FB Tiefbau und Verkehr  
Abteilung 6.2

Marco Pastorini

## Inhalt

### **Inhalt**

1. Grundsätzliches .....	3
2. Verkehrsmittelwahl und Wegelänge.....	3
3. Auswirkungen auf den Verkehr .....	4
4. Maßnahmen zur Erschließung .....	5
5. Zusammenfassung.....	5

## 1. Grundsätzliches

Mit dem vorliegenden Datenmaterial kann nur eine sehr grobe Wirkungsabschätzung vorgenommen werden. Es können lediglich Tendenzen genannt werden, die sich aus der angedachten Verlegung ergeben.

Zu den Lehrkräften und sonstigen Arbeitnehmern wurden keine Aussagen getroffen. Diese Personen verhalten sich tendenziell ähnlich wie die Schüler, wobei die Nutzung des eigenen PKW hier eine zusätzliche Option darstellt. Außerdem sind die durchschnittlichen Wegelängen deutlich höher.

Da die Schüler jedoch zahlenmäßig stark überwiegen, fokussieren sich die anschließenden Betrachtungen auf diese Gruppe. Zudem wurde davon ausgegangen, dass sich durch eine Verlegung des Schulstandorts keine Veränderung der Wohnorte ergibt.

## 2. Verkehrsmittelwahl und Wegelänge

Die Wegelängen für die Schüler werden grundsätzlich erhöht. Dies zeigt folgende Vergleichstabelle:

Entfernung der Wohnorte	Oststadt	Zell-Weierbach
500 m	12 %	9 %
1 km	9 %	6 %
2 km	33 %	24 %
5 km	36 %	53 %
>5 km	10 %	8 %

Dadurch ergeben sich auch Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl:

Der Fußverkehrsanteil wird rückläufig sein, da diese Möglichkeit hauptsächlich nur innerhalb des 1 km-Radius genutzt wird. Sie kommt nur noch für 15 % der Schüler in Frage (bislang 21 %).

Der Radverkehrsanteil wird ebenfalls rückläufig sein. Radverkehr findet vor allem auf Distanzen bis 5 km statt, wobei kürzere Distanzen bis 3 km eine deutlich höhere Akzeptanz erfahren. Innerhalb des 2 km – Radius wohnen nur noch 39 % der Schüler (in der Oststadt 54 %). Zudem liegt der Oststadtstandort zentral und ist über mehrere Radrouten aus unterschiedlichen Richtungen erschlossen – nach Zell-Weierbach hingegen führt nur eine Route. Aufgrund der Topografie ist der Standort in Zell-Weierbach ebenfalls weniger attraktiv, da in Summe deutlich mehr Höhenmeter überwunden werden müssen.

Der Anteil der Busnutzer wird leicht ansteigen. Beide Standorte sind vom Bus-Verkehr sehr gut erschlossen, durch die Überlagerung der Linien S1/S5 (Oststadt) bzw. S1/S2 (Zell-Weierbach) besteht jeweils alle 15 min eine Fahrtmöglichkeit vom/zum zentralen Umsteigepunkt am ZOB. In beiden Fällen bestehen aber auch für viele Schüler Direktverbindungen. Der prognostizierte Anstieg resultiert in erster Linie aus der sinkenden Attraktivität der Alternativen Rad- und Fußverkehr.

Der Anteil der MIV-Mitfahrer wird ebenfalls aufgrund der sinkenden Attraktivität der Alternativen Rad- und Fußverkehr steigen. Hier spielen allerdings aufgrund der Abhängigkeit zum Fahrer individuelle Aspekte eine größere Rolle, beispielsweise der Anlass der Fahrt

- Wird extra gefahren
- Wird die Fahrt aus anderen Gründen durchgeführt (z.B. Arbeitsweg)
  - Wird zur Andienung der Schule ein Umweg in Kauf genommen

Beim MIV-Mitfahrerverkehr kommt zusätzlich der Aspekt der Wegelänge hinzu, die pro Schüler in Zell-Weiersbach ebenfalls steigt.

### 3. Auswirkungen auf den Verkehr

Der induzierte (d.h. durch die Einrichtung hervorgerufene) Fußverkehr wird in beiden Fällen von der bestehenden Infrastruktur abgewickelt.

Der induzierte Radverkehr erfordert ebenfalls in beiden Fällen keine besonderen Maßnahmen, die über die im Fahrradförderprogramm V vorgesehenen Maßnahmen hinausgehen.

Der induzierte Busverkehr kann im Einzelfall Anpassungen erforderlich machen, dies gilt insbesondere für Umsteigebeziehungen. Da beim Standort Zell-Weierbach die induzierten Fahrgäste i.d.R. entgegen der Lastrichtung unterwegs sind, ist hier eine Erhöhung der Kapazität wenn nur in verhältnismäßig geringem Umfang erforderlich. Eine passende Festlegung der Zeiten für Unterrichtsbeginn und Ende kann in der Fahrplangestaltung positive Effekte in erheblichem Umfang generieren.

Für den MIV-Verkehr sind die Auswirkungen beim Standort Zell-Weierbach deutlich belastender:

- Höherer Anteil
- Längere Wege
- Doppelte Weglänge bei extra induzierten Fahrten
- Rückfahrten führen über stark ausgelastete Strecken

Insbesondere die Weingartenstraße und die Weinstraße/Durbacher Straße werden mit zusätzlichen Verkehren belastet. Einzelne Knoten werden hier schon heute ohne Kapazitätsreserven betrieben, so dass eine zusätzliche Belastung der Strecken kritisch zu bewerten ist. Dem stehen positive Entlastungswirkungen im Bereich der Molktestraße gegenüber.

## 4. Maßnahmen zur Erschließung

Zur Erschließung sind folgende Maßnahmen notwendig

- Herstellung Zuwegung zum Fußwegnetz und zur nächstgelegenen Bushaltestelle (soweit noch nicht vorhanden)
- Herstellung Zuwegung zum Radwegenetz (soweit noch nicht vorhanden)
- Herstellung von Radabstellplätzen in ausreichender Zahl
- Herstellung und Anbindung für Personalparkplätze
- Organisation des MIV-Mitfahrerverkehrs

Insbesondere auf die Organisation des MIV-Mitfahrerverkehrs muss ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Hier gilt es zum einen, ausreichend geeignete Flächen zur Verfügung zu stellen, die auch über eine passende Anbindung ans Straßennetz verfügen und die bestenfalls möglichst wenige Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr aufweisen. Andererseits ist die Inanspruchnahme anderer Flächen zu diesem Zweck zu verhindern. Dies Bedarf erheblichen Anstrengungen und ist erfahrungsgemäß häufig nicht zufriedenstellend und effizient lösbar.

Diese Thematik ist schon aufgrund des geringeren MIV-Mitfahreranteils beim Oststadt-Standort besser lösbar. Es kommt allerdings hierbei sehr auf die Lage der Gebäude, der Erschließung und des Umfelds an, so dass hierzu mit den vorliegenden Unterlagen noch keine abschließende Beurteilung getroffen werden kann.

## 5. Zusammenfassung

Die Stadt Offenburg hat sich u.a. das Ziel E1 gesetzt: „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.“ Diesem Ziel wird der Standort in der Oststadt eher gerecht. Dies liegt einerseits in der höheren Affinität des Standorts zum Rad- und Fußverkehr begründet. Andererseits ist die Straßeninfrastruktur aus MIV-Sicht nicht für eine zusätzliche Verkehrserzeugung in Zell-Weierbach ausgelegt.