

Landratsamt Ortenaukreis
Straßenbauamt
Hauptstraße 115
77652 Offenburg

Bearbeiter: Reinhard Hahn
Mobil: 0176-48766290
24. November 2020

Stellungnahme zur Planung einer Kreisstraße ‚K5334-neu‘ zwischen Ringsheim und Lahr

Sehr geehrte Damen und Herren,

als anerkannter Umweltverband nehmen hiermit wie folgt zu den im Internet unter <https://k6344-neu.de> veröffentlichten Planungen zum Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr Stellung.

Die vorgelegten Planungen des Neubaus einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr lehnen als nicht vereinbar mit den Zielen einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung ab.

Im Einzelnen weisen wir insbesondere auf folgende Punkte hin:

1. unklare Entlastungswirkung für Kippenheim

Es ist unbestritten, dass der Straßenverkehr auf der B3-Ortsdurchfahrt Kippenheim derzeit eine nicht hinnehmbare Belastung für die Gesundheit der Anwohner darstellt. Daher halten auch wir Maßnahmen zu deren Entlastung für dringend geboten. Die vorliegenden Planungen und Untersuchungen lassen jedoch den Nutzen für Kippenheim nicht deutlich erkennen. In der von der Rapp Trans AG vorgelegten Untersuchung wird die Nullvariante mit verschiedenen Planungsvarianten verglichen. Abgesehen von den Varianten 1 und 7 sind dies ausschließlich die „Plus“-Varianten, bei denen „flankierende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen in den zu entlastenden Ortsdurchfahrten“ angenommen werden. Diese werden jedoch nicht weiter konkretisiert. Speziell bei der Ortsdurchfahrt Kippenheim gibt es jetzt bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und einen verengten Fahrbahnquerschnitt im Bereich der südlichen Ortsdurchfahrt. Bei den für die Ortsdurchfahrt Kippenheim relevantesten Querschnitte 8 und 12 fällt ohne die flankierenden Maßnahmen in den Varianten 1 und 7 ein Drittel bis die Hälfte der Entlastung weg. Daher es für die Beurteilung wichtig zu wissen, ob hier tatsächlich noch sinnvoll weitere Maßnahmen möglich sind und wenn ja welche. Zusätzlich muss für eine sinnvolle Vergleichsberechnung auch geklärt werden, ob diese Maßnahmen ggf. auch ohne den Neubau der Kreisstraße Wirkung zeigen würden (also die Frage, wie die Zahlen die Zahlen bei einer Variante „Null-Plus“ aussähen).

2. Nicht-Berücksichtigung des induzierten Verkehrs

Die Rapp Trans AG hat – wie es bei Verkehrsprognosen leider immer noch üblich ist – den heutigen Verkehr mit bestimmten Steigerungsraten zu einem Verkehrsbedarf für 2030 hochgerechnet und den sich aus diesem Bedarf ergebenden Verkehr auf die in den unterschiedlichen Varianten vorhandenen bzw. neu gebauten Straßen verteilt. So wurde richtigerweise ermittelt, dass ein Teil des Verkehrs von der Autobahn unerwünschter Weise auf die neue Kreisstraße verlagert wird. Nicht berücksichtigt wurde hingegen der Straßenbau-induzierte Verkehr,¹ der dazu führt, dass der Bau der neuen Kreisstraße in nicht unerheblichen Maße zu einer Steigerung des gesamten Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet führen wird. Mit anderen Worten, die für die Hochrechnung verwendeten Steigerungsraten des Verkehrsbedarfs müssten nicht als feste Rechengröße angenommen werden, sondern mindestens abhängig von den hinzukommenden Straßenkilometern in die Berechnung eingehen.

3. Auswirkung auf B415 Reichenbach/Kuhbach

Die in der Untersuchung ermittelte Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf die neue Kreisstraße sowie der in der Untersuchung nicht berücksichtigte Straßenbau-induzierte Verkehr bewirken beide eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der B415 insbesondere in den Lahrer Ortsteilen Reichenbach und Kuhbach². Auch wenn für diese Orte eine Umgehungsstraße („Schutterparalle“) bereits in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen ist: der Bau dieser Straße ist aber für die Umwelt noch wesentlich problematischer als die geplante Kreisstraße: Entweder ist sie mit hoher Lärmbelastung und starker Abwertung von Naherholungsgebieten in Tal- oder Hanglage verbunden, oder es wird für einen Tunnel sehr viel Energie benötigt. Daher sollte für diese Orte erst recht eine bessere Lösung gefunden werden.

4. Unzureichende Zielerreichung bei der Verkehrsnetzentwicklung gemäß Regionalplan

In Kapitel 2.3.1 der Vorhabensbeschreibung werden die Ziele der Verkehrsnetzentwicklung nach dem Regionalplan südlicher Oberrhein Kap. 4.1 zitiert. Von den genannten Zielen berücksichtigt die Planung offensichtlich nur die ersten beiden (Sicherheit/Gesundheit und Lärmbelastung), allerdings – wie oben ausgeführt – auf Kosten anderer Betroffener und ohne dass klar wird, ob

1 Vgl. hierzu z. B. G. Duranton, M. Turner „The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities“ NBER Sept 2009 <https://www.nber.org/papers/w15376>, die ermittelt haben, dass bei etwa gleichen sonstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen die gefahrenen Fahrzeugkilometer proportional zur der im jeweiligen urbanen Raum verfügbaren Schnellstraßenkilometer sind.

2 Ausdrücklich widersprechen wir damit der in der Verwaltungsvorlage UTA 8.1.4.2020 zur Sitzung vom 24.11.2020 des Ausschusses für Umwelt und Technik zitierten Einschätzung des Büros Rapp, dass „die neue Kreisstraße keine negativen verkehrlichen Auswirkungen auf das überregionale Straßennetz haben wird (z.B. Schönberg Richtung Kinzigtal)“, die wir nur mit der Nicht-Berücksichtigung des induzierten Verkehrs erklären können. Schon 2005 schrieb das Umweltbundesamt „Die derzeit verwendeten Bewertungsverfahren zur Beurteilung von Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigen jedoch weder die induzierten Verkehre noch die Wirkungen des Verkehrsinfrastrukturausbaus auf die regionale Entwicklung in angemessener und systematischer Weise.“ (zitiert aus: Texte 26/05 „Determinanten der Verkehrsentscheidung“, Umweltbundesamt Fachgebiet I 3.1, ISSN 0722-186X, S. 5)

tatsächlich eine Netto-Entlastung entsteht. Klar ist aber, dass die Maßnahme gegen die Erreichung der anderen Ziele wirkt (Verringerung von Schadstoffausstoß incl. Treibhausgase, Vermeidung von Landschaftszerschneidung, Verringerung des Flächenbedarfs). Daher ist die Maßnahme abzulehnen.

5. Erschwerung der Erreichung des 1,5 °C-Ziels

Es ist offensichtlich, dass die Erreichung des Ziels, die Erderwärmung möglichst unter 1,5 °C zu halten, für die Menschheit als Ganzes wichtig ist. Heruntergebrochen auf den Verkehrssektor bedeutet das, dass es nicht genügt, bei unverändertem Verkehrsaufkommen einfach nur zu Batterie- oder Wasserstoffelektrischen Fahrzeugen überzugehen. Vielmehr gehen praktisch alle Studien davon aus, dass auch eine deutliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wie auch des Lkw-Verkehrs erforderlich ist. So schreibt etwa das Wuppertal Institut, dass sich der Pkw-Verkehr bis 2035 etwa halbieren muss, während sich gleichzeitig der Verkehr im Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichem Verkehr verdoppelt.³ Auch wenn andere Studien von anderen Zahlenwerten ausgehen, in jedem Fall muss das MIV-Volumen um mehrere 10% abnehmen. Wenn dies auch für Kippenheim erreicht wird, ist offensichtlich keine Umgehungsstraße mehr erforderlich.

Auch wenn es nicht Aufgabe dieser Stellungnahme sein kann, vorzugeben *wie* diese Ziele erreicht werden sollen, liegen doch einige Maßnahmen auf der Hand (wie sie z.T. auch im zitierten Bericht des Wuppertal Instituts genannt werden): Der MIV muss weniger attraktiv gestaltet werden (z.B. durch Parkraumverknappung und -bewirtschaftung in Lahr), der Nicht-motorisierte und der öffentliche Verkehr muss attraktiver gestaltet werden (z.B. Schnellbuslinie Lahr-Kippenheim-Ettenheim im Halbstundentakt). Straßenbaumaßnahmen sind dann denkbar und sinnvoll, wenn diese Ziele gefördert werden (z.B. eine eigene Busspur auf der B3 jeweils vor den Ortseinfahrten nach Kippenheim, damit der Bus am Stau vorbei fahren kann). Wir empfehlen dem Ortenaukreis dringend die Planungen in dieser Richtung voranzutreiben, statt den Bau einer Straße von zweifelhaftem Nutzen vorzusehen. Der VCD ist gerne bereit an einer entsprechenden zielkonformen Konzipierung mitzuwirken und freuen uns, wenn Sie uns in entsprechende Planungen einbeziehen.

Mit freundlichem Grüßen



Jörg Dengler
Vorsitzender



Reinhard Hahn
Schatzmeister

³ Wuppertal Institut (2020) „CO₂-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze.“ Bericht. Wuppertal, S.80 <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:wup4-opus-76065>