

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Günter Häberle,
Mathias Kassel

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
13.07.2012

1. Betreff: Umgehung Waltersweier
-

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	22.10.2012	öffentlich
2. Gemeinderat	19.11.2012	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, dass eine Umgehungsstraße von Waltersweier nicht weiter verfolgt wird.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Günter Häberle,
Mathias Kassel

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

Sachverhalt/Begründung:

Im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2012/2013 wurde vereinbart, dass der Sachverhalt "Umgehung Waltersweier" im Laufe des Jahres 2012 dem Verkehrsausschuss bzw. Gemeinderat zur Beratung vorgelegt werden soll.

Eine Beratung des Sachverhalts in einer öffentlichen Ortschaftsratssitzung erfolgt am 01.10.2012. Über die Ergebnisse der Ortschaftsratssitzung wird in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22.10.2012 berichtet.

Der Verwaltung wurde im April 2012 eine Unterschriftenliste mit 117 Unterschriften vorgelegt, in welcher die Realisierung der Umgehung gefordert wird. Der Text ist als Anlage 1 beigefügt.

Ein Rückblick auf die vor 1980 erfolgten Entwicklungen und Diskussionen zur Ortsdurchfahrt bzw. Ortsumgehung von Waltersweier ist in der Anlage 2 dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Günter Häberle, Mathias Kassel	82-2308	13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

1. Verkehrsentwicklung und baulicher Zustand der Römerstraße

Erste Zahlen zur Belastung der Römerstraße sind aus dem Gesamtverkehrsplan (GVP Analyse 1977) verfügbar. Damals lag die Verkehrsbelastung im Süden von Waltersweier bei 7.000 Kfz/Tag. Für das Jahr 1990 wurden damals im GVP 11.500 Kfz/Tag prognostiziert.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Integrierten Verkehrskonzepts (Analyse 1994) wurden für die Römerstraße 8.200 Kfz/Tag ausgewiesen. Für das Jahr 2010 wurden ohne Veränderung im Straßennetz 9.700 Kfz/Tag prognostiziert. Unter der Annahme der Inbetriebnahme der Verbindung Englerstraße/Otto-Hahn-Straße und der Stadtwaldtrasse wurde eine Entlastung der Ortsdurchfahrt auf 6.700 Kfz/Tag prognostiziert.

Mit der Verkehrsfreigabe der Englerstraße/Otto-Hahnstraße 1996 sowie der Stadtwaldtrasse 1999 begann sich dann die Verkehrsbelastung in der Römerstraße zu verringern. Dies war auch eine Folge der deutlich verbesserten Anbindung des Autobahnzubringers an die Gewerbegebiete West und Waltersweier. Es stellte sich u. a. eine Verkehrsverlagerung von der Hesselhurster Straße und Römerstraße zur L 98 und zum Autobahnzubringer ein. Außerdem verlagerte sich Verkehr auf die B 33/ Englerstraße/Otto-Hahn-Straße.

Zählungen zeigen, dass eine spürbare Entlastung tatsächlich auch eingetreten ist. Im Jahr 2003 (Verkehrszählung am 25.11.2003 bei der Kirche) betrug die Verkehrsbelastung der Römerstraße etwa 5.600 Kfz/24h und der Schwerverkehrsanteil lag bei 1,5 %. Eine entsprechende Zählung am 13.10.2011 ergab eine Belastung von 5.925 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil ab 7,5 Tonnen (LKW – keine Sprinter/DHL-Fahrzeuge etc.) von 1,9 %, von dem wiederum etwa zur Hälfte Busse und zur Hälfte Lkw sind.

Zur Einordnung der Verkehrsbelastung in den gesamtstädtischen Kontext sind die Verkehrsmengen einiger anderer Ortsdurchfahrten und innerstädtischen Straßen mit vergleichbarer Funktion aufgeführt:

Moltkestraße	9.000 bis	15.000 Kfz/24h
B 33 Bühl		11.000 Kfz/24h
B 33 Griesheim		8.500 Kfz/24h
Durbacher Straße in Rammersweier		8.000 Kfz/24h
Weingartenstraße in Zell-Weierbach		6.000 Kfz/24h
Ortsdurchfahrt Waltersweier		6.000 Kfz/24h
M.-Armbruster-Straße Zunsweier		5.500 Kfz/24h
Fessenbacher Straße Höhe Baugebiet Seitenpfaden		5.000 Kfz/24h
Bühler Straße (Kreisstraße Bühl)		4.500 Kfz/24h

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Günter Häberle,
Mathias Kassel

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

Im Jahr 2010 wurde die Römerstraße saniert und dabei so umgestaltet, dass eine hohe Integration in das dörfliche Umfeld erfolgte. Hierzu tragen auch die großen gepflasterten Flächen bei. Der Mitteleinsatz belief sich auf circa 400.000 Euro. Zur Reduzierung der Geschwindigkeit wurde im zentralen Bereich der Römerstraße als eine der ersten Straßen mit Durchgangsverkehr Tempo 30 eingerichtet. Eine stationäre Überwachungsanlage und seit der Umgestaltung eine Plateauerhöhung unterstützen ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau. Als weitere Geschwindigkeitsbremse wurde in der Höhe der Gottswaldstraße eine Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenkung gebaut.

2. Lärmbetrachtung für die Ortsdurchfahrt von Waltersweier

Im Jahr 2009 wurde im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplans eine sehr umfangreiche Lärmuntersuchung erstellt. Dabei wurde auch die Ortsdurchfahrt Waltersweier untersucht.

Das Umweltministerium Baden-Württemberg empfiehlt, für die Ausweisung von Aktionsbereichen die Auslösewerte $L_N = 60$ dB(A) (Lärmindex über 8 Stunden, 22-6 Uhr) und $L_{DEN} = 70$ dB(A) (Lärmindex über 24 Stunden, 0-24 Uhr) zugrunde zu legen. Hierbei bedeuten die Indices N = Night (Nacht) und DEN = Day, Evening, Night (Tag, Abend, Nacht).

Mit diesen Eckpunkten können für die Ortsdurchfahrt Waltersweier folgende Aussagen getroffen werden:

- In der Ortsdurchfahrt von Waltersweier werden weder der Nacht-Auslösewert L_N noch der 24 h-Auslösewert L_{DEN} überschritten. Das heißt, dass kein Wohnhaus einen Pegelwert über 60 dB(A) nachts oder 70 dB(A) tags aufweist.
- Aus diesem Grund wurde im Lärmaktionsplan für die Ortsdurchfahrt von Waltersweier auch kein Aktionsbereich definiert. Vor dem Hintergrund der Lärmaktionsplanung sind aus Sicht des Umweltministeriums Baden-Württemberg keine weiteren Maßnahmen zur Lärminderung nötig.

Zusatzinformation:

Die Aktionsbereiche des Lärmaktionsplans liegen im Zuge der Bundesstraßen B3 und B33 und z. B. auch in der Moltkestraße und der Weingartenstraße.

Die Verkehrsbelastungen, welche zur Ausweisung eines Aktionsbereiches führen, liegen in der Regel bei mehr als 8.000 Kfz/Tag, einem Lkw Anteil größer/gleich 5 % und einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Bearbeitet von: Günter Häberle, Mathias Kassel	Tel. Nr.: 82-2308	Datum: 13.07.2012
--	--	----------------------	----------------------

Betreff: Umgehung Waltersweier

3. Entlastungswirkung einer Umgehung

Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes von 1996 wurde für den Bau einer Umgehung eine Entlastung am südlichen Ortsrand von Waltersweier von circa 3.000 Kfz/24h prognostiziert. Damit würde sich das heutige Verkehrsaufkommen an dieser Stelle halbieren.

Erfahrungsgemäß kann bzw. muss beim Neubau einer Ortsumgehung mit einem gewissen Neuverkehr durch die höhere Attraktivität der Strecke gerechnet werden. Zumindest wäre aus Richtung Norden das Gewerbegebiet besser erreichbar, was eine gewisse Verkehrsverlagerung erwarten lässt. Dies würde die Verkehrsmenge auf der Umgehung erhöhen, aber gleichzeitig Weier und Bühl zusätzlich belasten.

Aus den Umlegungen des Integrierten Verkehrskonzeptes lässt sich ableiten, dass ein Neuverkehr von circa 1.000 Kfz/24h zu erwarten wäre. Damit ergäbe sich eine Gesamtverkehrsbelastung für die Ortsumgehung von etwa 4.000 Kfz/24h. Ob sich in dieser Größenordnung tatsächlich eine Verlagerung einstellen wird, kann mittels Umlegeverfahren nicht mit letzter Zuverlässigkeit abgeschätzt werden.

Zusatzinformation nach Rücksprache mit der staatlichen Straßenbauverwaltung:

Für die Umgehung Ortenbergs ist eine Verkehrsbelastung von 21.000 Kfz/Tag prognostiziert. Die Ortsdurchfahrt ist heute mit circa 18.000 Kfz/Tag belastet. Die Kosten für die Umgehung liegen bei circa 7,8 Mio. Euro (Bau und Grunderwerb).

Für die gerade fertig gestellte Ortsumgehung von Biberach im Zuge der L 94 ist eine Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz/Tag prognostiziert. Die Ortsdurchfahrt war mit 16.000 Kfz/Tag belastet. Die Kosten der Umgehung liegen bei circa 5,9 Mio. Euro (reine Baukosten).

Die staatliche Straßenbauverwaltung geht bei Ortsdurchfahrten mit einem Schwerverkehrsanteil von 8 % von einer mittleren (normalen) Schwerverkehrsbelastung aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt in der Regel zwischen circa 5 %, (niedere Belastung) bis 15 % (starke Belastung).

Nach Rücksprache mit dem Straßenbauamt beim Landkreis wurden in den letzten zwanzig Jahren im Zuge von Kreisstraßen keine Umgehungen realisiert bzw. sind auch nicht geplant (Ausnahme Ringsheim im Zusammenhang mit der Europaparkerschließung).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Günter Häberle,
Mathias Kassel

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

4. Ortsumgehung im Zuge der H.-Martin-Schleyer-Straße

Wie bereits ausgeführt war im Gesamtverkehrsplan 1982 die Umgehung von Waltersweier (Maßnahme 20) als nördliche Querspange in Verbindung mit der damals auf der Westseite der Kinzig verlaufenden B 33 mit Fortführung bis zur B 3 enthalten (Anlage 6). Sie diente auch der Verkehrsentslastung von Weier und Bühl.

Nachdem im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes empfohlen wurde die Verlegung der B 33 nicht mehr weiter zu verfolgen, wurde 1997/1998 im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes zum ersten Mal eine Umfahrung von Waltersweier im Zuge der H.-Martin-Schleyer-Straße mit Anbindungen an die Römerstraße jeweils nördlich und südlich der Ortschaft diskutiert.

Im Verkehrsausschuss und Gemeinderat wurde 1997 im Zusammenhang mit der Beratung der Straßennetzfälle beschlossen, den Netzfall 6 weiter zu verfolgen (Drucksache 607-1/97). Da eine Umgehung von Waltersweier nicht Bestandteil dieses Netzfalles war, erfolgte seitens der Fraktionen der ergänzende Antrag unter Punkt 2: „Die Umgehung Waltersweier wird als Punkt der Prioritätensammlung als Vorbehaltstrasse zur Freihaltung der Fläche aufgenommen, um eine spätere Realisierung nicht auszuschließen“.

Bei der folgenden Beratung des Maßnahmenkonzeptes zum Integrierten Verkehrskonzept 1998 wurde auf Empfehlung des Verkehrsausschusses die Ortsumgehung Waltersweier im Zuge der H.-Martin-Schleyer-Straße ins Maßnahmenprogramm aufgenommen. Dies wurde dann vom Gemeinderat im Juli 1998 mehrheitlich so beschlossen (Drucksache Nr. 880/98).

Im Flächennutzungsplan von 2009 ist die erforderliche Fläche als Verkehrsfläche dargestellt (Anlage 9).

Im Ortsentwicklungsplankonzept von 2008 ist die Umgehung hingegen sowohl im Textteil als auch im Planteil nicht aufgeführt.

Die H.-Martin-Schleyer-Straße ist als Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Waltersweier mit einer Länge von circa 750 m ausgebaut, so dass die fehlende Ausbaulänge für die Umgehung noch circa 800 m beträgt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Günter Häberle,
Mathias Kassel

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

Um den Durchgangsverkehr auf die Umfahrung zu führen und das Durchfahren der Ortschaft weitestgehend zu unterbinden, müsste die H.-Martin-Schleyer-Straße im Norden und Süden als vorfahrtsberechtigter Straßenzug ausgebildet werden. Dazu müsste die heutige Einmündung im Süden von Waltersweier umgebaut werden. Dies würde am Besten durch die Errichtung eines Kreisverkehrs erfolgen.

Derzeit gibt es keine Vorentwurfsplanung sondern lediglich den skizzierten Verlauf einer möglichen Umgehungsstraße (s. Anlage 10). Nähere Aussagen zum Umfang der erforderlichen landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen sind deshalb nicht möglich. Erhebungen im Hinblick auf die vorhandenen Arten sind noch nicht erfolgt. Bei den Kosten wurde deshalb ein Ansatz auf Grundlage von Erfahrungswerten anderer Projekte gebildet, welcher den unteren Wert darstellt. Dabei wird unterstellt, dass keine Besonderheiten vorliegen.

Um abschätzen zu können, ob Lärmschutzmaßnahmen entlang der Umgehungsstrecke erforderlich werden, wurde eine erste vereinfachte Lärmabschätzung vorgenommen. Bei dieser vereinfachten Berechnungsweise können die Berechnungswerte um etwa +/- 3 dB(A) von den tatsächlichen Werten abweichen.

Die erste Annäherung an die Lärmimmissionswerte zeigt, dass zumindest auf eine Länge von etwa 400 m eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall erforderlich werden könnte. Die vereinfachte Lärmberechnung ergibt, dass für eine Wand voraussichtlich eine Höhe von zwei Metern über dem Fahrbahnniveau ausreichen würde, um im vorliegenden Fall eine Reduzierung des Lärmimmissionspegels um etwa 6 dB(A) erzielen zu können. Um eine vergleichbare Wirkung mit einem Lärmschutzwall zu erzielen, müsste dieser um etwa 1 m höher sein. In diesem Fall würden sich dann aber auch die Grunderwerbskosten erhöhen.

Mit der Verlängerung der H.-Martin-Schleyer-Straße nach Norden sollte darüber hinaus ein Parallelweg errichtet werden, welcher zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und als Radwegverbindung ins Gewerbegebiet dient. Es erscheint nicht sinnvoll, bei einer neuen direkten Straßenverbindung die Radfahrer ins Gewerbegebiet oder weiter zum Kinzigdamm umwegig durch den Ort zu führen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Günter Häberle,
Mathias Kassel

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

Im ursprünglichen Erschließungskonzept trennte die geplante Trasse der verlängerten B3/33 das Gewerbegebiet in zwei nicht zusammenhängende Teilbereiche. Der westliche Teilbereich wurde über die H.-Martin-Schleyer-Straße erschlossen und der östliche Teil über die Straße Im Drachenacker. Mit der zweiten Bebauungsplanfortschreibung 1993 wurde eine Querspange zwischen der H.-Martin-Schleyer-Straße und der Straße Im Drachenacker vorgesehen, nachdem absehbar war, dass die verlängerte B3/33 nicht mehr zur Realisierung kommen würde.

Somit ist heute das Gewerbegebiet über zwei Anschlussstellen an das übergeordnete Erschließungsnetz angeschlossen.

5. Kosten der Maßnahme

Bei der Erstellung des Integrierten Verkehrskonzepts (1998) wurden für die noch fehlende Strecke der Umgehung Waltersweier reine Straßenbaukosten von circa 1,53 Mio. Euro benannt (inklusive Planung und Grunderwerb).

Zu den Haushaltsberatungen 2012/2013 wurden ebenfalls ohne Plangrundlage aufgrund von Erfahrungswerten für die Umgehung Gesamtkosten in Höhe von 4,35 Mio. Euro benannt.

Nachdem die Realisierung einer Ortsumgehung nun noch einmal vertieft diskutiert wird, wurde von der Verwaltung noch einmal eine umfangreiche Kostenschätzung vorgenommen. In diese gingen die Grunderwerbskosten, die Ingenieur- und Verwaltungskosten und die Kosten für den Ausbau der südlichen Anbindung an die Römerstraße mit einem Kreisverkehrsplatz ein. Ebenso konnten auf Grundlage von Erfahrungswerten Kosten für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen mit einfließen.

Es wurde auch eine erste Abschätzung der Kosten für einen eventuell erforderlichen Lärmschutz ermittelt. Da die Wand wohl auf eine Höhe von 2 m über Fahrbahnniveau reduziert werden kann, verringern sich die Kosten gegenüber den bei den Haushaltsberatungen genannten Kosten deutlich. Da zum Erfordernis eines Lärmschutzes ohne detaillierte Untersuchungen keine verbindliche Aussage möglich ist, werden die Gesamtkosten mit und ohne Lärmschutz aufgeführt. Dies erfolgt ebenso für den Parallelweg.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Günter Häberle, Mathias Kassel	82-2308	13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

Die Kostenansätze ergeben folgendes Bild:

Grunderwerb Straße	160.000 €	160.000 €
Ausgleichsmaßnahmen inkl. Planung u. Grunderwerb	300.000 €	300.000 €
Lärmschutzwand inklusive Planung	720.000 €	-,-
Straßenbau	1.600.000 €	1.600.000 €
Parallelweg (Erschl. Felder + Radverkehr)	260.000 €	-,-
Kreisel Römerstraße/ H.-M.-Schleyer-Straße	400.000 €	400.000 €
Ing.- und Verwaltungskosten (Straßenbau)	400.000 €	300.000 €
Gesamtsumme	3.840.000 €	2.760.000 €

Abhängig davon, ob ein Lärmschutz und der Parallelweg realisiert werden, bewegen sich die auf Erfahrungswerten abgeschätzten Kosten in einem Rahmen von 2,8 Mio. Euro bis 3,8 Mio. Euro.

6. Fachliche Bewertung zur Erfordernis einer Ortsumgehung und Empfehlung der Verwaltung

Bei der ersten Konzeption des Gewerbegebiets 1979/1981 war durch die Trasse der verlegten B 33 eine Erschließung des östlichen Teils ausschließlich über die Straße „Im Drachenacker“ zur Otto-Hahn-Straße und des westlichen Teils ausschließlich zur Römerstraße vorgesehen. Durch die Aufgabe der ursprünglich konzipierten B 33 Trasse wurde eine Querverbindung von der H.-Martin-Schleyer-Straße zur Straße Im Drachenacker möglich, was eine deutliche Verbesserung der Erschließungssituation des Gewerbegebietes mit sich brachte.

Die Ortsdurchfahrt von Waltersweier ist von der heutigen Verkehrsbelastung her gesehen mit etwa 6.000 Kfz/24h vergleichbar mit anderen Ortsdurchfahrten in Offenburg. Mit dem Bau der Nordwest-Umgehung hat sich der Verkehr von 8.200 Kfz/24h auf etwa 6.000 Kfz/24h verringert. Die Entlastungswirkung einer Ortsumgehung würde bei etwa 3.000 Kfz/24h liegen. Die gleiche Größenordnung an Verkehr würde in der Ortsdurchfahrt als Quell- und Zielverkehr verbleiben. Der zu erwartenden Entlastungswirkung steht ein nicht zu vertretender Kostenaufwand in Höhe von 2,8 Mio. bis 3,8 Mio. Euro sowie ein Flächenverbrauch und Eingriff in die Landschaft für die Herstellung der Umgehungsstraße gegenüber.

Aus den vorgenannten Gründen empfiehlt die Verwaltung, eine Umgehungsstraße von Waltersweier nicht weiter zu verfolgen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

005/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Günter Häberle,
Mathias Kassel

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
13.07.2012

Betreff: Umgehung Waltersweier

Anlagen:

- Anlage 1 Unterschriftenlisten Anwohner/innen Römerstraße vom 09.03.2012
- Anlage 2 Rückblick Entwicklung und Diskussion zur Ortsdurchfahrt/
Ortsumgehung von Waltersweier (Zeitraum 1959-1980)
- Anlage 3 FNP Auszug 1959
- Anlage 4 Infrastrukturmaßnahmen Waltersweier aus Zusatzvertrag zur
Eingliederung von 1971
- Anlage 5 Plan zur Abgrenzung des Gewerbegebietes aus Zusatzvertrag zur
Eingliederung von 1971
- Anlage 6 Netzkonzeption Gesamtverkehrsplan 1982
- Anlage 7 Flächennutzungsplanauszug (1979)
- Anlage 8 Bebauungsplan Gewerbegebiet Waltersweier (1979/1981)
- Anlage 9 Auszug Flächennutzungsplan 2009
- Anlage 10 Skizzierter Verlauf einer möglichen Umgehungsstraße 2012