

Strategische Ziele der Stadt Offenburg – Kennzahlen zur Zielerreichung

Ziel 11 – THH 11, Verkehr: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs

K1: Verkehrsmittelaufteilung Binnenverkehr

	2006	2015	2025
Autoverkehr	48 %	k. Daten	43 %
ÖPNV	6 %	k. Daten	10 %
Rad	25 %	k. Daten	27 %
Fuß	21 %	k. Daten	20 %

K2: Wege pro Tag im Binnenverkehr

	2006	2015	2025
1) Autoverkehr	72.300	67.100	74.800
2) ÖPNV	9.200	10.520	17.400
3) Rad	37.500	39.390*	47.000

* Erhebung 2014

hielten insgesamt die Werte aus dem Vorjahr mit geringen Schwankungen. Die Anzahl der bezahlten Kurzzeitparkvorgänge im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt sank im vergangenen Jahr um etwa 3 % (9.160 Parkvorgänge) gegenüber dem Vorjahr auf 358.830. Die Parkgebühreneinnahmen blieben von 2014 auf 2015 nahezu konstant. Dies bedeutet, dass sich bei leicht rückläufiger Anzahl der Parkvorgänge und gleichbleibenden Einnahmen die durchschnittliche Parkdauer leicht erhöht hat.

zu 1)
Der Wert für die Anzahl der Wege mit dem Auto im Binnenverkehr für 2015 wurde auf der Basis einer Vergleichsberechnung aus den Werten von 2006 auf der Grundlage von 16 repräsentativen Querschnitten ermittelt.

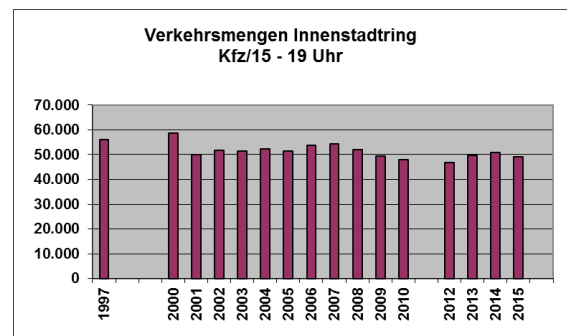
zu 2) und zu 3)
Die Werte zum ÖPNV und Radverkehr werden auf den nachfolgenden Seiten erläutert.

Motorisierter Individualverkehr (610)

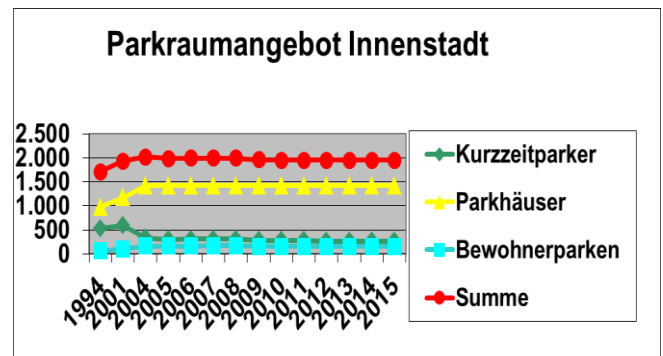
„Wir gewährleisten ein verkehrssicheres Straßen- und Wegenetz“

„Wir verbessern den Verkehrsfluss des MIV unter Berücksichtigung des Verkehrsleitbildes von 1994 und dessen Fortschreibung 2009“

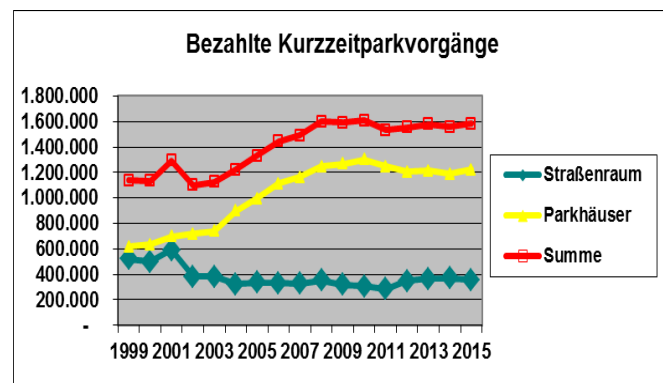
An 9 Querschnitten des Innenstadtrings werden einmal jährlich die Verkehrsmengen im Zeitraum von 15 – 19 Uhr erfasst. Es sind Abnahmen bei den Verkehrsmengen, vom Jahr 2007 mit 54.220 Fahrten/4h auf das Jahr 2012 mit 46.920 Fahrten/4h um etwa 13 % erkennbar. Von 2012 auf 2014 zeigt sich allerdings wieder eine Zunahme auf 50.900 Kfz-Fahrten/4h, was einer Steigerung von 8 % entspricht. In 2015 fiel der Wert wieder auf 49.160 (-3 %).



In 2011 wurde wegen der Sperrung der Unionbrücke keine Erhebung durchgeführt.



In den letzten Jahren ist das Parkraumangebot in der Innenstadt nahezu konstant geblieben (siehe nebenstehende Grafik).



Dieses Parkangebot nehmen insbesondere die Kunden der Innenstadt gern in Anspruch. 1999 wurden insgesamt 1,14 Mio. und 2006 1,44 Mio. bezahlte Kurzzeitparkvorgänge in den fünf großen Parkhäusern und Straßenraumstellplätzen registriert. Im Jahr 2010 wurde der bis dahin höchste Wert mit 1,6 Mio. bezahlten Kurzzeitparkvorgängen erreicht. 2015 wurde dieser Wert mit 1,58 Mio. Kurzzeitparkvorgängen nahezu wieder erreicht. Die Parkhäuser

Straßenbeleuchtung (610)

„Wir reduzieren den spezifischen Betriebsaufwand der Straßenbeleuchtung unter Berücksichtigung der Bürgeransprüche und der Sicherheit“

Die **Beleuchtung der Straßen, Wege und Plätze** dient im Wesentlichen der Sicherheit der Fußgänger. Unter anderem sollen querende Fußgänger rechtzeitig von anderen Verkehrsteilnehmern erkannt werden können.

Seit 1994 wird in Offenburg die Beleuchtung im Rahmen von Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen auf NAV-Lampen (Natriumdampf-Hochdruck-Leuchten) umgerüstet, da sich dieses Leuchtmittel durch hohe Umweltverträglichkeit, insbesondere beim Insektenschutz, sowie geringerem Stromverbrauch bei gleichwertiger Leuchtkraft auszeichnet.

Maßnahmen zur Reduzierung des Stromverbrauchs

Um dem Stromverbrauch und somit den Betriebskosten trotz ständiger Zunahme der Leuchten und den Strompreiserhöhungen entgegen zu wirken, erfolgt

- die kontinuierliche Umrüstung auf NAV- und insbesondere auf LED-Leuchten bei allen Neubau- und Unterhaltungsmaßnahmen.
- die kontinuierliche Umrüstung des Leitungsnetzes auf die einfache Nachtabschaltung, so dass in den späten Nachtstunden die Beleuchtungsstärke reduziert werden kann.
- die energetische Modernisierung der Leuchten mit HQL-Leuchtmittel

Modernisierung der Straßenbeleuchtung

Seit 2011 werden flächendeckend die alten HQL-Leuchten auf energieeffiziente Leuchtmittel umgerüstet. Mit der Modernisierung dieser Leuchten und der weiteren Forcierung der Halbnachtschaltung sind Einsparungen von bis zu 50 % bei NAV und von bis zu 70 % beim Einsatz von LED Leuchten realistisch.

Bisher wurden in den Ortsteilen Windschlag, Griesheim, Weier, Elgersweier, Bühl, Zunsweier, Rammersweier und Zell-Weierbach sowie in Uffhofen und Hildboltsweier insgesamt rund 1950 Leuchten mit NAV oder LED umgerüstet. Hierdurch konnte der Stromverbrauch seit Beginn der Aktion um rund 830.000 kWh/Jahr gesenkt werden. Den Umrüstungskosten von bisher 840.000 € stehen jährliche Stromeinsparungskosten von rund 160.000 € gegenüber. Durch die Verwendung von 100 %

Ökostrom ist die Beleuchtung seit 2013 Klimaneutral.

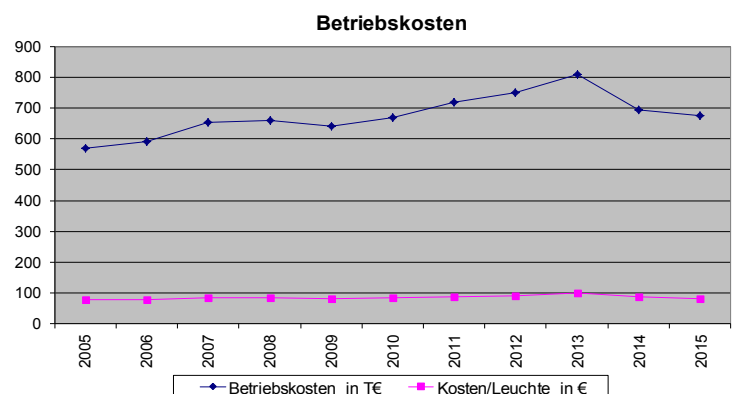
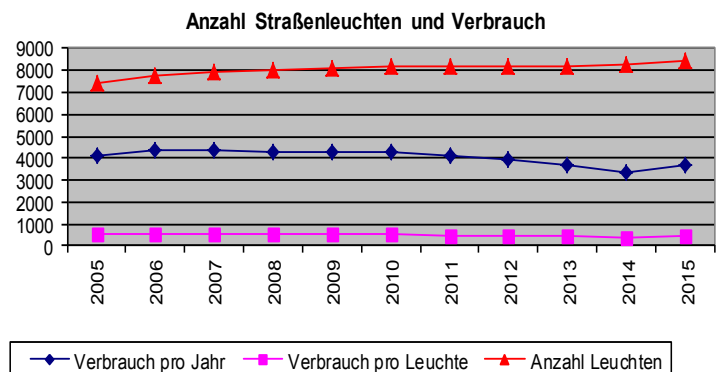
2015 wurde die LED-Umrüstung in Griesheim mit 147 Leuchten realisiert. Diese Umrüstung wird über Klimaschutz Plus vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft BW mit 19.000 € gefördert.

Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2015 gegenüber 2014 um 180 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei rund 8.437.

2015 konnte der Verbrauch pro Leuchte und der Gesamtverbrauch gegenüber 2014 nicht gehalten werden. Dieser hat sich um 315.000 kWh (9%) auf 3,68 Mio. kWh erhöht. Dies resultiert zum einen aus der Zunahme der Leuchten und zum anderen daraus, dass die Straßenbeleuchtung um ca. 10 Minuten früher eingeschaltet werden musste, um die vorgegeben Lichtstärken an den Fußgängerüberwegen erreichen zu können. Hierzu gab es 2015 einen entsprechenden Prüfauftrag aus dem Gemeinderat.

Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,33	auf 3,68 Mio. kWh
Leuchtenanzahl	7785	auf 8437 St
Verbrauch/Leuchte	556	auf 436 kWh
Betriebskosten/Jahr	591	auf 677 T€



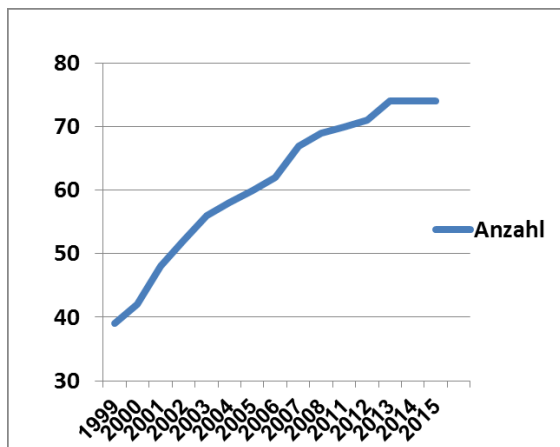
Fußgängerverkehr (611)

„Wir reduzieren den Querungswiderstand von Verkehrsstraßen und erhöhen die Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr“.

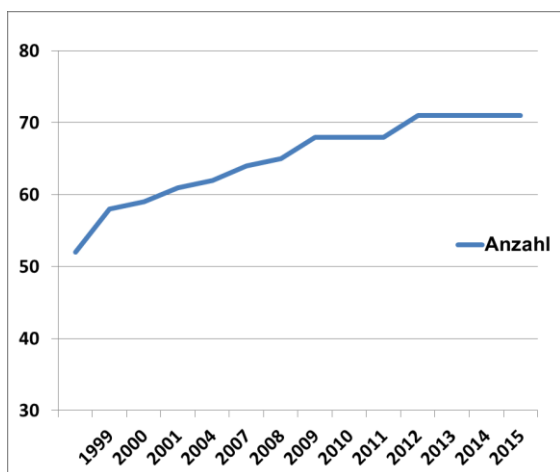
Durch die Einrichtung von Querungshilfen in Form von Mittelinseln und Fahrbahnverengungen sowie die Einrichtung von Zebrastreifen kann der Querungswiderstand von Straßen in Bezug auf den Fußgängerverkehr deutlich reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

In den nachstehenden Grafiken ist die Entwicklung der Einrichtung von Querungshilfen für das Stadtgebiet dargestellt:

Fußgängerquerungshilfen

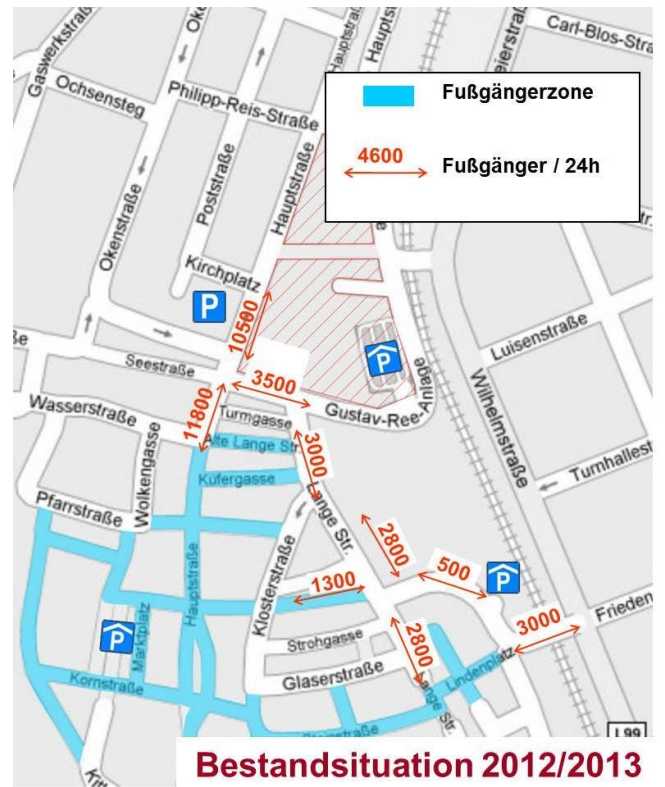


Zebrastreifen



Fußgängeraufkommen Innenstadt

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Innenstadt und im Zusammenhang mit der Entwicklung der Nördlichen Innenstadt hat die Verwaltung 2012 und 2013 in verschiedenen Streckenabschnitten von Innenstadtstraßen das Aufkommen an Fußgängern erhoben. Die Ergebnisse sind nachstehend dargestellt. Neuere Erhebungen wurden in der Zwischenzeit nicht durchgeführt.



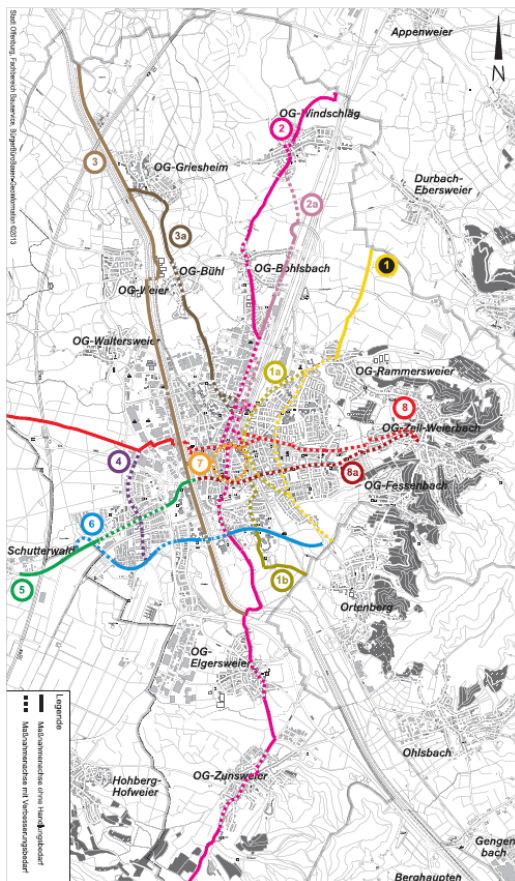
Radverkehr (612)

„Wir fördern den Radverkehr“ „Offenburg radelt“

Das Fahrrad genießt in Offenburg traditionell einen sehr hohen Stellenwert. Der Modal-Split, der den prozentualen Anteil eines bestimmten Verkehrsmittels am Gesamtverkehr angibt, liegt in Offenburg für das Fahrrad bei 25%. Mit diesem Wert kann sich Offenburg mit Universitätsstädten vergleichen.

Fahrradförderprogramm

Im Sommer 2013 beschloss der Gemeinderat das Fahrradförderprogramm V, das mit einer breiten Bürgerbeteiligung erstellt wurde. Die Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradförderprogramms wird sich voraussichtlich auf einen Zeitraum von 10 Jahre erstrecken und wird vor dem Hintergrund der Durchgängigkeit entlang von Maßnahmenachsen erfolgen.



Maßnahmenachse 1a

Seit Sommer 2015 fahren die Radfahrer entlang der Ortenberger Straße beidseitig auf Radschutzstreifen. In der Rammersweierstraße wird der Radverkehr in Richtung Norden auf einem Radschutzstreifen und in Richtung Süden auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. So war die Bevölkerung

zu mehreren Vorher-/Nacher-Begehungen eingeladen und im Forum Radverkehr wurde das Pro & Contra von Radschutzstreifen erarbeitet. Die Schülerinnen und Schüler der angrenzenden Schulen erfuhren im Unterricht und in der Praxis die Regeln rund um die Radschutzstreifen. Die Schutztrühenaktion wies auf ein gemeinsames Miteinander im Straßenverkehr hin. Die Umsetzung des „mittleren Teilstücks“ der Maßnahmenachse 1a (Wilhelmstraße) ist für 2017 vorgesehen.



Maßnahmenachse 8

Das erste Teilstück der Maßnahmenachse 8 (westliche Zeller Straße) wurde im Zuge der Änderungen der Rammersweierstraße für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet. Die Umsetzung weiterer Teilstücke der Maßnahmenachse 8 ist für 2016 vorgesehen.

Maßnahmenachse 2 und 2a (Nord-Süd-Achse)

Die Maßnahmenachse 2 Nord und 2a wurden konzeptreif und die Maßnahmenachse 2 Süd wurde umsetzungsreif (ab 2017) geplant, beraten und im Gemeinderat beschlossen.

Radhaus



Seit August 2013 ist die vollautomatische Parkgarage für Fahrräder für insgesamt 120 Räder in der Rammersweierstraße auf der Ostseite des Bahnhofs in Betrieb. Das Radhaus wird sehr gut angenommen (quasi Vollauslastung). Ein Abstellplatz kann für jährlich 60 Euro gemietet werden.

Radboxen am Kreisschulzentrum



Seit Sommer 2015 stehen den Pendlern am Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum 20 neue Radboxen zur Verfügung, die schon alle vermietet sind. Es wurde eine Warteliste erstellt.

Kommunaler Fahrradverleih und öffentliches Fahrradmiet-System nextbike mit guten Ausleihzahlen erfolgreich

Anzahl der Ausleihen

	Kommunaler Verleih	nextbike
2010	486	722
2011	513	1.372
2012	448	2.682
2013	410	3.652
2014	335	4.768
2015	250	4.056

Der Rückgang bei nextbike ergab sich im Frühjahr 2015 durch den Wegfall der kostenfreien Abgabe der Radcard an TGO-Abo-Kunden. Nach Einführung eines vergünstigten nextbike-Jahrestarifs sowie der „Einfach Mobil“ – Karte und die damit verknüpfte Rabattierung des nextbike-Jahrestarifs sind die Ausleihzahlen wieder angestiegen.

Neue Mobilität

Mobilitätsstationen

Von Juli bis Oktober 2015 hat die Stadt die ersten vier Mobilitätsstationen an den Standorten Messe, ZOB, Kulturforum und Technisches Rathaus sowie die online-Plattform „Mobil-in-Offenburg.de“ in Betrieb genommen.



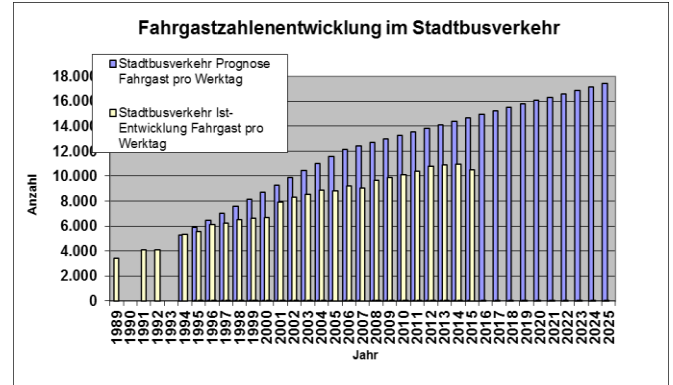
Öffentlicher Personenverkehr (620)

„Wir erhöhen die Attraktivität des Busverkehrs und die Fahrgastzahlen bei möglichst unverändertem Kostendeckungsgrad“

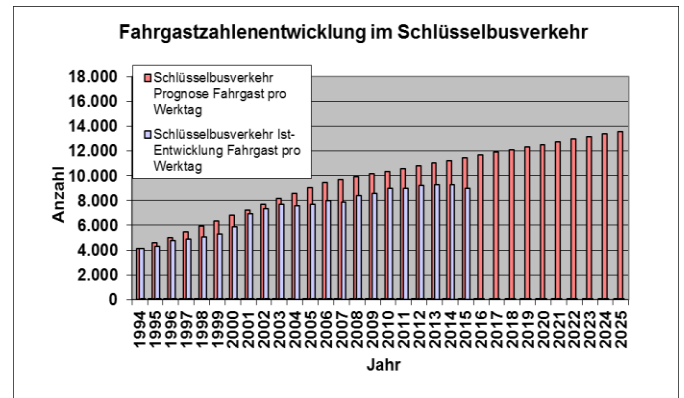
Fahrgastzahlenentwicklung

Die Entwicklung des Stadtbusverkehrs lässt sich an dem nachfolgenden Schaubild ablesen. Hierin ist die Ist-Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Werktag der Prognose des Verkehrsleitbildes aus dem Integrierten Verkehrskonzept (Ziel: Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split auf 10%) gegenübergestellt für den Stadtverkehr (Schlüsselbusverkehr plus Binnenanteil Regionalverkehr). Im Stadtbusverkehr war ein Rückgang der Fahrgastzahlen um 4 % von 2014 auf 2015 (10.521 Fahrgäste pro Tag) zu verzeichnen. Dies ist

auf einen Rückgang im Schlüsselbusverkehr (S4, S6) und im Regionalbusverkehr (7146 Bühl/Griesheim) zurückzuführen.

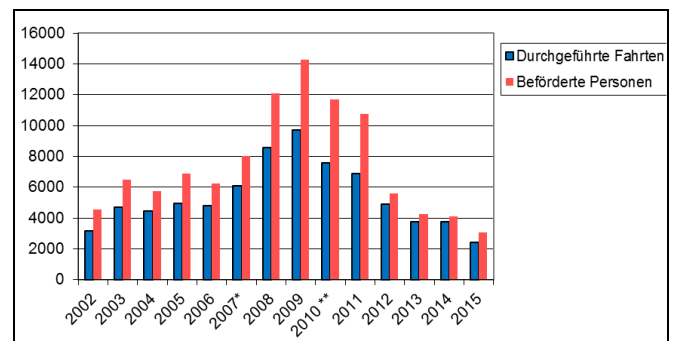


Im folgenden Diagramm ist die Entwicklung für den reinen Schlüsselbusverkehr dargestellt. Hierbei wird deutlich, dass die Zielerreichung beim reinen Schlüsselbusverkehr besser ist, was überwiegend auf die Taktzeiten zurückzuführen ist.



Im Schlüsselbusverkehr wurden 2015 täglich im Durchschnitt ca. 9.000 Fahrgäste befördert. Dies liegt um etwa 3 % unter dem Ergebnis des Vorjahres 2014 (etwa 9.280 Fahrgäste).

Anruf-Sammel-Taxi



Die Entwicklung der Nachfrage im Anruf-Sammel-Taxi ist am oben stehenden Schaubild zu entnehmen. Nach einer deutlichen Zunahme seit 2008 ist ab 2010 weiterhin eine spürbare Abnahme zu verzeichnen. Ein Grund dafür ist vermutlich die Konkurrenz durch die privaten Anbieter Citycar und Minicar.

Lärmaktionsplan

Ausbau B33

Im Rahmen des vierstreifigen Ausbaus der B 33 zwischen Zunsweier und Uffhofen werden neue Lärmschutzwälle und -wände bis 2018 gebaut bzw. bestehende Lärmschutzwände erhöht.

Lärmsanierung Bahn (auch Ziel 1)

Im Rahmen der Lärmsanierung der Rheintalstrecke werden in den Stadtteilen Stegermatt, Hildboltsweier und Albersbösch bis 2019 Lärmschutzwände errichtet.



Lärmschutz B3/33

Die „grünen“ Lärmschutzwände auf der Ostseite der B3/33 auf der Höhe von Uffhofen werden vom Straßenbauamt voraussichtlich im Laufe des Jahres 2017 zusammen mit der Brückensanierung am Tausendfüßler umgesetzt. Detailinformationen wurden in der Ausschussvorlage 023/14 und 165/13 dargestellt.

Lärmschutz B33a

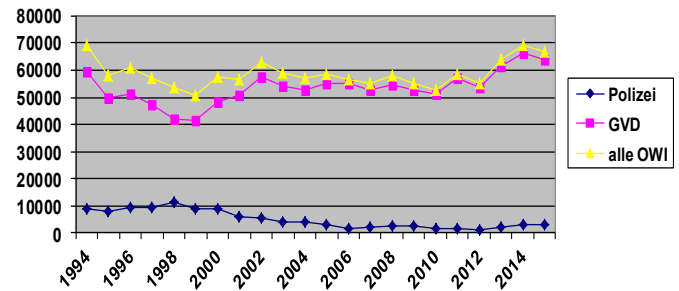
Überlegungen zur Optimierung des Lärmschutzes im Bereich der B33a werden frühestens im Jahr 2017 angegangen, da bis 2017 zunächst die Erhöhung der Lärmschutzwände B3/33 vorgesehen sind. Detailinformationen wurden in der Ausschussvorlage 023/14 dargestellt.

Verkehrsordnung (630)

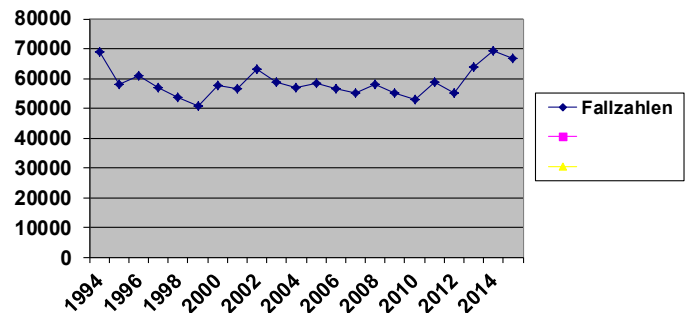
„Wir gewährleisten eine geordnete Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes unter Wahrung des Stadtbildes und der Verkehrssicherheit bei Verringerung der nicht genehmigten Sondernutzungen“.

„Wir verbessern die Verkehrssicherheit“.

Die Entwicklung der gesamten Fälle (ruhender und fließender Verkehr sowie Unfälle und sonstige Ordnungswidrigkeiten), welche die Bußgeldstelle bearbeitet, lässt sich aus nebenstehendem Diagramm ablesen. Bei über 90 % der Fälle handelt es sich um Verkehrsordnungswidrigkeiten. Der Rest sind sonstige Ordnungswidrigkeiten wie z. B. Überschreitungen der Sperrzeit o. ä. 2014 wurden 69.320 Ordnungswidrigkeiten (66.375 durch GVD und 2945 durch Polizei) sowie 2015 66.768 Ordnungswidrigkeiten (63.842 durch GVD und 2916 durch die Polizei) geahndet. Im Diagramm rechts oben sind die Fallzahlen dargestellt. Die Fallzahlen der Polizei fielen 2015 wieder leicht ab.

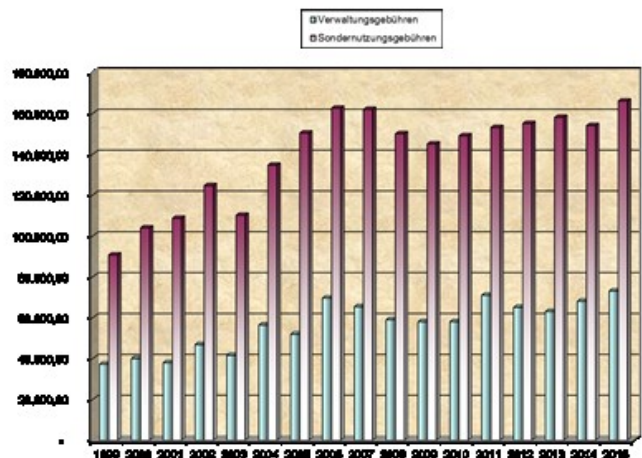


Die Fallzahlen des Gemeindevollzugsdienstes (siehe Grafik rechts) sind etwas zurückgegangen, von 2014 mit 66.375 Fällen auf 2015 mit 63.842 Fällen. Grund hierfür war u. a. ein recht hoher Krankenstand im GVD.



Die Einnahmen bei den Verwaltungs- und Sondernutzungsgebühren waren in der Tendenz von 1999 bis 2006 steigend. Grund hierfür war zum einen eine gezieltere Überwachung der unerlaubten Sondernutzungen und zum anderen größere Bauprojekte in der Innenstadt. Aufgrund der geringeren Bautätigkeit kam es ab 2008 zu Einbußen bei den Sondernutzungs- und Verwaltungsgebühren, wobei ab 2010 wieder eine Erhöhung der Einnahmen zu erkennen ist.

Von 2014 auf 2015 sind die Verwaltungsgebühren von 66.000 € auf 73.000 € und die Sondernutzungsgebühren von 154.000 € auf 166.000 € auf Grund erhöhter Bautätigkeit gestiegen.



Aussage über Unfallschwerpunkte

Die Polizeidirektion Offenburg legt jährlich eine Meldung über die Unfalllage in den letzten drei Jahren vor. Dabei macht die Polizei bereits eine erste Bewertung und gibt ggf. Handlungsempfehlungen ab. Diese werden dann mit dem Straßenbaulastträger, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei besprochen. Die Unfallhäufungsstellen nach „alter Definition“ sind **rot** markiert. Bei den genannten Unfallhäufungsstellen handelt es sich um:

- **Radwegunterführung Kinzigbrücke West.** 5xalleinbeteiligter Radfahrer, 1x Rad/Rad.
- **Hauptstraße(B3/33/L99), Einmündung Freiburger Straße.** 9xPKW/PKW, 1xLKW/PKW, 1xLKW/LKW, 2xUnbek./PKW.
Bemerkung: Das Verkehrsgutachten für den Bereich Kronenwiese und die angrenzenden Knotenpunkte wurde am 28.01.2015 im Verkehrsausschuss beraten und Beschlussfassung am 16.03.2016.
- **Moltkestraße/Weingartenstraße.** 3xPKW/PKW, 2xPKW/Fußg, 1xLKW/PKW, 1xalleinbeteiligter PKW.
Bemerkung: Die Lichtsignalanlage (LSA) wurde im November 2015 auf LED-Technik umgebaut um die Verkehrssicherheit und Ausfallsicherheit zu erhöhen. Gem. des MIV-Maßnahmenkonzeptes – Optimierte Steuerung der LSA – (Beschlussfassung am 16.03.2016) erfolgt ein Umbau der LSA am Knotenpunkt.
- **Grabenallee (L99), Kreuzung Zähringer-/Langestraße.** 5xPKW/PKW, 1xRad/Unbekannt.
Bemerkung: Gem. des MIV-Maßnahmenkonzeptes – Optimierte Steuerung der LSA – (Beschlussfassung am 16.03.2016) erfolgt ein Umbau der LSA am Knotenpunkt. Zusätzlich wurden an der LSA Zähringerstraße für die Radfahrer zwei „Tote Winkel Spiegel“ angebracht.
- **B 3 Freiburger Straße/Im Unteren Angel** 6xPKW/Rad, 1xalleinbeteiligte Rad.
Bemerkung: Es existiert bereits eine Stop-Stelle mit dem Zusatz „Radfahrverkehr von links und rechts“. Einbindung bei der Umsetzung des Radwegkonzeptes für die Freiburger Straße.
- **B3 Freiburger Straße/Gaswerkstraße/Ernst-Batzer-Straße.** 3xPKW/PKW, 2xPKW/Rad, 1xalleinbeteiligte PKW, 1xalleinbeteiligte Krad.

Bemerkung: Verkehrsschau und Einbindung in das Radwegkonzept.

Zeitraum	Anzahl der Unfallhäufungsstellen	Handlungsempfehlung	LV	SV	T
2011 - 2013	4	In einem Fall	28	3	
2012 - 2014	5	In zwei Fällen	26	0	
2013 - 2015 Alte Definition	4	In vier Fällen	25	4	
2013 - 2015 Neue Definition	14	In neun Fällen	120	26	

- **B3, Höhe Abfahrt B 33.** 9xPKW/PKW, 2xPKW/LKW, 1xPKW/Krad, 1xalleinbeteiligte PKW
- **Hauptstraße/Stadtbuckel** – Radfahrer – 5xalleinbeteiligte Rad
- **Knoten Südring/Resedenweg.** 6xPKW/PKW, 1x LKW/PKW.
Bemerkung: Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h.
- **Otto-Hahn-Straße/Im Unteren Angel.** 6xPKW/Rad, 2xPKW/PKW, 1xPKW/Krad
Bemerkung: der Anfahrtsicht und des Einfahrradius in der Straße Am Unteren Angel.
- **Weingartenstraße/Friedrichstraße.** 2xPKW/PKW, 2xPKW/Rad, 1x PKW/Krad, 2x alleinbeteiligte Rad.
- **Hauptstraße(L99)/Kreuzung Kronenstraße.** 5xPKW/Rad, 1xPKW/Fußg., 2xPKW/PKW, 2xPKW/Krad, 1xRad/Fußg., 1x alleinbeteiligte Rad.
Bemerkung: Das Verkehrsgutachten für den Bereich Kronenwiese und die angrenzenden Knotenpunkte wurde am 28.01.2015 im Verkehrsausschuss beraten und Beschlussfassung am 16.03.2016.
- **Moltkestraße/Zeller Straße.** 4xPKW/PKW, 1xLKW/PKW, 1xalleinbeteiligte Krad
Bemerkung: Gem. des MIV-Maßnahmenkonzeptes – Optimierte Steuerung der LSA –(Beschlussfassung am 16.03.2016) erfolgt ein Umbau der LSA am Knotenpunkt. 24 Stunden-Betrieb der LSA.
- **Gustav Ree Anlage/Lange Straße.** 2xPKW/Rad, 1xPKW/PKW, 1x PKW/Fußg., 1xalleinbeteiligte Rad.
Bemerkung: Sowohl der Umbau der Gustav-Ree-Anlage sowie der Lange Straße ist in den nächsten Jahren geplant. Sichtbeziehungen und Aufstellwinkel prüfen.

Kalenderjahr / Ortslage	2011	2012	2013	2014	2015
Außerorts (LV)	34	42	59	111	104
Innerorts (LV)	295	216	216	272	278
Gesamtergebnis (LV)	329	258	275	383	382
Außerorts (SV)	15	10	16	14	27
Innerorts (SV)	37	44	36	58	53
Gesamtergebnis (SV)	52	54	52	72	80
Außerorts (T)	1	0	3	1	2
Innerorts (T)	1	0	1	3	3
Gesamtergebnis (T)	2	0	4	4	5

LV = Leichtverletzte; SV = Schwerverletzte;
T = Tote

**Ziel 19 – THH 11, Verkehr:
Erhaltung der Substanz und Qualität
der Straßen und Brücken**

Im Bereich der Ingenieurbauwerke konnte der bisherige Zielwert 2017 40% der Bauwerke schlechter als 2,4 bereits erreicht werden. Aufgrund der stetigen Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahre sind derzeit lediglich 29 % der Bauwerke schlechter als 2,4 benotet. Als zukünftiger Zielwert werden 25 % angestrebt. 2015 wurden Sanierungsmaßnahmen mit einem Volumen von rund 470.000 € durchgeführt. Größere Sanierungen waren der Räderbachdurchlass und die Mühlbachbrücke im Zuge des Südrings und die Eisenbahnüberführung in Windschläge. Neu hergestellt wurde die Stützmauer in der Lehbergstraße mit einem Volumen von rund 170.000 €.

Für den Bereich der Straßen wurde 2014 eine erneute Zustandsbewertung durchgeführt und 2015 dem Gemeinderat vorgestellt. Während sich der Anteil der Zustandskategorie U/V um rund 4 % erhöht hat, so konnte im Gegenzug der Anteil der Kategorie K um rund 2 % gesenkt werden. Der Anteil der Zustandskategorien M, L, S hat sich gegenüber dem letzten Betrachtungszeitraum 2008 um 2% vermindert. In diesen Zustandskategorien werden üblicherweise keine Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Für die zukünftigen Überlegungen ist wichtig, sich der Anteil der kurz und mittelfristig (K+M) zu sanierenden Straßenflächen gegenüber 2008 um 20 % auf 80% erhöht hat. Es ist von einer gewissen Verschlechterung des Gesamtzustandes auszugehen.

Für den zukünftigen Mitteleinsatz der Straßenunterhaltung wird empfohlen, dass rund 2/3 im hochbelasteten Straßensetz der Kategorie I+II und rund 1/3 im Wohnstraßennetz der Kategorie III verwendet werden. Die 2015 neu im Haushalt etatisierten Mittel der Nachhaltigkeit sollen überwiegend im Wohnstraßennetz eingesetzt werden.

Für Sanierungsmaßnahmen im Mühlweg, der Rammersweierstraße, am Stadtbuckel, der Fessenbacher Straße, der Winzerstraße, der Halde und im Schwalbenrain sowie für Wirtschaftswege wurden 2015 rund 700.000 € verwendet.

Erneuert wurden mit einem Volumen von rund 1,6 Mio. € die Burdastraße, das Leimental, die Kirchgasse, die Straße Im Drachenacker, der Radweg Römerstraße, die Vogesenstraße und Abschnitte der Halde.

**Ziel 20 – THH 11, Verkehr:
Gewährleistung einer Verkehrsinfrastruktur die
den Standort OG stärkt**

Anzahl der IC/ICE-Halte in OG pro Tag

	ICE	EC/IC
2002	26 Halte	
2005	29 Halte	
2007	32 Halte	
2008	33 Halte	
2009	33 Halte	
2011	34 Halte	
2012	34 Halte	
2013	35 Halte	8 Halte
2014	35 Halte	11 Halte
2015	36 Halte	7 Halte (Wegfall des IC der Schwarzwaldbahn)

Anzahl durchfahrender ICE-Züge

2013	9 ICE
2014	9 ICE
2015	11 ICE

Anzahl der Autobahnanschlüsse

2015	1 (Offenburger Ei)
------	--------------------

Anzahl Regionalbahnhaltepunkte

2015	2 (HBF, Kreisschulzentrum)
------	----------------------------