



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

1. **Betreff:** Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	15.05.2019	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den Geschäftsbericht 2018 des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

Sachverhalt/Begründung:

1. Geschäftsbericht Fachbereich Tiefbau/Verkehr

Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr war in 2018 für die Sicherstellung folgender Strategischer Ziele zuständig:

- Ziel B4 (THH 11, Verkehr): Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs
- Ziel C3 (THH 11, Verkehr): Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.
- Ziel E1 (THH 11, Verkehr): Der Verkehr wird in einem stärkeren Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.

Im Folgenden werden die Kernergebnisse der drei in der Zuständigkeit des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr liegenden Strategischen Ziele für das Jahr 2018 dargestellt. Es werden je Ziel in einem ersten Teil jeweils die wesentlichen Maßnahmen und Beschlüsse des Jahres 2018 aufgeführt, die das strategische Ziel maßgeblich steuern. Im zweiten Abschnitt wird dann je Ziel, soweit im Jahr 2018 erhoben, die Entwicklung der Kennzahlen dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

2. Strategisches Ziel B4 (THH 11, Verkehr)

Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs.

Maßnahmen

M1: Abschluss der Lärmsanierung der Rheintalbahn 2021

- Planungsstand zur Lärmsanierung in 2017 ist aufgrund umfangreicher Sachverhalte nicht mehr ganz im Zeitplan. Die Realisierung wird aufgrund nicht genehmigter Sperrpausen für 2020 auf 2021 verschoben.

Seit 2015 plant die DB Netz AG für die **Lärmsanierung** der bestehenden Rheintalbahn sowohl aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwände) in den Stadtteilen Stegermatt, Uffhofen, Albersbösch und Hildboltsweier, als auch passiven Lärmschutz in den Abschnitten, wo Lärmschutzwände aufgrund der geringeren Anzahl betroffener Einwohner nicht zuschussfähig sind. Der Gemeinderat hat nach intensiver Beteiligung der Bevölkerung den maximal möglichen Lärmschutz mit ca. 3 Kilometer langen und drei Meter hohen Lärmschutzwänden beschlossen (Drucksache Nr. 021/16). In drei weiteren Bürgerbeteiligungen hat die Stadtverwaltung den Auftrag des Gemeinderats umgesetzt, die Lärmschutzwände möglichst stadtverträglich zu planen bzw. zu gestalten. In seiner Sitzung am 21.11.2016 hat der Gemeinderat ein Gestaltungskonzept für die Lärmschutzwände beschlossen und die Verwaltung beauftragt, in den nächsten Doppelhaushalt 1,5 Mio. € für die Umsetzung des Gestaltungskonzept einzustellen (Drucksache Nr. 147/16).

M2.1: Inbetriebnahme Güterzugtunnel 2035

- Planungsstand 2018 ist im Zeitplan, keine Zielkorrektur erforderlich

M2.2: Begleitung und Prüfung der Planung des Güterzugtunnels Offenburg

- Zwei Sitzungen des Regionalen Projektbegleitgremiums
- Eine Sitzung des Facharbeitskreises
- Eine Informationsveranstaltung für die direkt betroffenen Grundstückseigentümer
- eine Informationsveranstaltung für alle betroffenen Gemeinden
- eine Projektvorstellung im Gemeinderat

M2.3: Wenig belastende Baudurchführung

Derzeitiger Planungsstand lässt noch keine Aussage zu.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

In seiner Sitzung im Februar 2016 hat der Bundestag die Finanzierung zur **Rheintalbahn** beraten, die Finanzmittel in Höhe von 1,5 Mrd. € für die Planung und den Bau des Güterzugtunnels Offenburg beschlossen. Mit diesem Beschluss wurde die zentrale Kernforderung der Stadt Offenburg für einen menschen- und umweltgerechten Bahnausbau allgemein anerkannt. In seiner Sitzung im Dezember 2016 hat der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen, der den Offenburger Tunnel im vordringlichen Bedarf einstuft. Die DB Netz AG hat auf dieser Basis die Planung des Tunnels aufgenommen. Am 24.05.2016 tagte erstmalig das regionale Projektbegleitgremium. Dessen Mitglieder sind die Bürgermeister der Gemeinden Hohberg, Schutterwald, Appenweier, das Regierungspräsidium Freiburg, das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der Ortenaukreis, die Bürgerinitiative BI Bahntrasse e.V., die IG Bohr und die DB Netz AG. Den Vorsitz des Gremiums hat der Oberbürgermeister der Stadt Offenburg. Teilnehmer seitens der Stadt Offenburg sind darüber hinaus Herr Bürgermeister Martini sowie der zuständige Fachbereichs- und Projektleiter.

Kennzahlen

K1: Anzahl der Wohneinheiten mit Anspruch auf Lärmsanierung nach den Förderrichtlinien des „Lärmsanierungsprogramms an Schienen des Bundes“

- Stand 2016 = 2.100 (planmäßig)
- Ziel 2021 = 0

K2: Anzahl der Transitgüterzüge, die im Regelbetrieb durch den Bahngraben fahren

- Stand 2016 = 180 (planmäßig)
- Ziel 2035 = 0

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

3. Strategisches Ziel C3 (THH 11, Verkehr)

Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

Maßnahmen

- M1 a) - Durchführung der Hauptuntersuchungen nach DIN
- Umsetzung der erforderlichen Brückensanierungen
- b) - Erstellen eines Erneuerungskonzeptes der Brücken im Hauptnetz
- Umsetzung des Erneuerungskonzeptes unter Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel (Insgesamt ca. 20 Mio. €)

Controlling: Brückenzustandsbericht (mindestens alle 6 Jahre)

2018 wurden im Bereich der Ingenieurbauwerke rund 480.000,- € verausgabt. Hier-von sind ca. 450.000,- € in die laufende Unterhaltung der Ingenieurbauwerke geflos-sen. Insgesamt waren es viele kleinere Maßnahmen wie zum Beispiel die Ausbesse- rung von Betonschadstellen oder Geländererneuerungen. Die turnusmäßig erfolgen- den Hauptuntersuchungen an 23 Bauwerken schlugen mit rd. 30.000,- € zu Buche. Der nächste Zustandsbericht Brücken im Gemeinderat erfolgt 2021.

- M2 a) - Sanierung der Straßen entsprechend Prioritätenfestlegung mit Schwerpunkt auf dem Hauptnetz unter Beibehaltung des bisherigen Ansatzes im Ergebnishaushalt.
- b) - Bereitstellung im Investiven Bereich von rund 2 Mio. €/Jahr (Preisstand 2015) für die Erneuerung des Nebennetzes.
- Verstetigung der Nachhaltigkeitsmittel im Investhaushalt

Entsprechend dem Beratungsergebnis zum letzten Sachstandsbericht **Straßen** in 2015 (Drucksache Nr. 200/15) wird der Mitteleinsatz der Straßenunterhaltung über- wiegend im hochbelasteten Straßennetz der Kategorie I+II und rund 1/3 im Wohn- straßennetz der Kategorie III verwendet werden. Die 2015 neu im Haushalt etatisier- ten Mittel der Nachhaltigkeit sollen überwiegend im Wohnstraßennetz eingesetzt werden.

Über das Straßensanierungsbudget wurden 2018 rund 1,1 Mio. € für die Sanierung der Gustav-Heinemann-Straße, der Römerstraße, des Kreisels Badstraße, der Wein- straße im Bereich Abtsberghalle und bei den Rebwegen verbaut. Für die Beseitigung von Schlaglöchern und verschiedene Kleinmaßnahmen wurden rund 430.000 € auf- gewendet. Für Teilerneuerungen über das Nachhaltigkeitskonzept wurden 2018 rund 300.000 € in den Straßen Am Kapellele, Martin-Siebert-Straße und Obertal verbaut. Von den Straßenbaukosten haben die Versorgungsunternehmen rund 80.000 € ge- tragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

Rund 2,32 Mio. € aus dem Investitionshaushalt flossen in den Ausbau der Stegermattstraße, dem 2. Bauabschnitt der Platanenallee, der Senator-Burda-Straße, der Fessenbacher Straße, den Kronenplatz mit der Amalie-Tonoli-Straße sowie dem Krestenweg.

- M3 a) Straßenneu- und umbaumaßnahmen werden barrierefrei hergestellt
b) Barrierefreie Umrüstung der Haltestellen gemäß Umsetzungsprogramm 2014 oder der Busse (ausklappbare Rampen)

Nach DIN 18040-3 ist bei Um- oder Neubau der Verkehrsinfrastruktur ebenfalls eine durchgängige Barrierefreiheit herzustellen. Im Rahmen der oben genannten Straßenneu- und umbaumaßnahmen wurde dies generell berücksichtigt. Größte Maßnahmen sind hierbei die neuen Mittelinseln in der Fessenbacher Straße.

Nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz ist der Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr verpflichtet, bis Januar 2022 die vollständige **Barrierefreiheit im ÖPNV** herzustellen. Mit Drucksache Nr. 227/13 und Nr. 124/15 wurde ein Konzept zur barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen beschlossen, das bis 2035 den Abschluss der Erneuerung vorsieht. Im Jahr 2018 wurden zwölf Haltestellen umgebaut: Zwei in der Fessenbacher Straße, vier in der Platanenallee, eine vor der Abtsberghalle, zwei vor dem Freizeitbad, eine Am Kronenplatz und zwei in der Schutterwälderstraße. Für die gehbehinderten Busfahrgäste ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ein großer Gewinn. Im fließenden Verkehr kommt es zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen durch an den Haltestellen haltende Busse.

- M4 Überprüfung der LUX-Zahl an Stellen innerorts, die als zu beleuchtungsschwach gemeldet werden.

Die **öffentliche 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. Alle angebauten Straßen- und Wegeabschnitte sind in Offenburg nach entsprechender DIN beleuchtet. Eine weitere Ausweitung der öffentlichen Beleuchtung auf Außerortsbereiche ist nicht vorgesehen. Für die Bewertung entsprechender Anträge wurden Kriterien entwickelt, bei deren mindestens 50 %-iger Erfüllung eine Anmeldung im Haushalt ins Auge gefasst werden kann (Drucksache Nr. 137/16).

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

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

Seit 2010 wird die Straßenbeleuchtung auf energieeffiziente Beleuchtungstechnik umgerüstet. Konkret werden die alten HQL (Weißlicht Quecksilberdampfleuchten) ausgetauscht. Umgerüstet sind mittlerweile Elgersweier, Uffhofen-Süd, Zunsweier, der Südring, Rammersweier und Zell-Weierbach. In diesen Gebieten wurden noch NAV-Leuchten mit einer Stromeinsparung von rund 45 % eingesetzt. Durch den Fortschritt (technisch wie wirtschaftlich) der LED-Technologie im Bereich der Straßenbeleuchtung erfolgt mittlerweile die Modernisierung nur noch mit LED-Leuchten. Hierdurch können gegenüber den HQL-Leuchten bis zu 85 % an Strom eingespart werden. Mit LED umgerüstet sind Bühl, Hildboltsweier, Griesheim, Fessenbach, Waltersweier, Bohlsbach und Offenburg-Ost. Diese Umrüstung wird über Klimaschutz Plus vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft BW gefördert.

Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2018 gegenüber 2017 um 83 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei 8.644 Leuchten. Davon sind rund 1.000 Leuchten auf LED umgerüstet.

2018 konnte der Verbrauch pro Leuchte und der Gesamtverbrauch trotz der Zunahme von Leuchten gegenüber 2017 um rund 19.000 kWh (1 %) reduziert werden.

Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,259 auf 3,391 Mio. kWh
Leuchtenanzahl	8.127 auf 8.644 St
Verbrauch/Leuchte	524 auf 392 kWh
Betriebskosten/Jahr	642 auf 639 T€

Kennzahlen

K1: Städtische Brücken:

a) Anteil der Bauwerke mit Zustandsbewertung besser als 2,4

2016: 71 %

2025: 75 %

b) Anteil der Brücken im Hauptnetz ohne Lastbeschränkung (Lastmodell LMM)

2016: 50 %

2035: 30 %

K2: Städtische Straßen:

a) Technischer Zustand der Straßen im Hauptnetz:

2015: 3 % Erneuerungsbedarf (u+v), 11 % Sanierungsbedarf

2020: 0 % Erneuerungsbedarf (u+v), max. 20 % Sanierungsbedarf (k)

b) Technischer Zustand der Straßen im Nebennetz:

2015: 7 % Erneuerungsbedarf (u+v), 27 % Sanierungsbedarf (k)

2020: 35 % Erneuerungsbedarf (u+v), max. 45 % Sanierungsbedarf (k)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

K3: Barrierefreiheit:

a) Anteil barrierefreier, gesicherter Querungsstellen (LSA, FGÜ, richtliniengerechte Mittelinseln)

2016: 5 %

2025: 100 %

b) Anteil barrierefreier Bushaltestellen

2016: 3 %

2018: 21 % (26 von 123)

2035: 100 % (wirtschaftlich werden nur 80-90 % vertretbar sein).

K4: Anteil der öffentlichen Straßen und Wege innerhalb von Ortslagen mit ausreichender Beleuchtung nach DIN EN 13201

2016: 100 %

2020: 100 %

4. Strategisches Ziel E1 (THH, Verkehr) Der Verkehr wird in einem stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.

- M1
- Durchführung von Sicherheitsaudits
 - Anwendung der Planungsrichtlinien RAST 06 und ERA im Straßennetz (bei Neubau und Umbau)
 - Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehre
 - Umsetzung einer LSA-Steuerung mit kurzen Wartezeiten
 - Öffentlichkeitsarbeit bei Umsetzung neuer Maßnahmen

Controlling: Auswertung der Unfallstatistik der Polizei

Die Unfallzahlen mit Personenschäden haben sich in Offenburg deutlich reduziert. Nach zwei Jahren mit gestiegenen Unfallzahlen in den Jahren 2014 und 2015 sinkt das Niveau fast auf die Zahlen von 2013. Allerdings ist dies vor allem auf die sehr positive Entwicklung auf den Außerortsstraßen zurückzuführen. Im Innerortsbereich ist diese positive Entwicklung etwas schwächer. 2018 gab es Innerorts 292 Unfälle mit Personenschäden. Der auf die jeweils letzten drei Jahre berechnete Durchschnittswert von 307 Unfällen (2013 - 2015) fällt dennoch erfreulicherweise auf 296 Unfälle mit Personenschaden (2016 – 2018).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

Kalenderjahr / Ortslage	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Außerorts (LV)	59	111	104	41	57	47
Innerorts (LV)	216	272	278	260	240	247
Gesamtergebnis (LV)	275	383	382	301	297	294
Außerorts (SV)	16	14	27	15	18	8
Innerorts (SV)	36	58	53	47	47	44
Gesamtergebnis (SV)	52	72	80	62	65	52
Außerorts (T)	3	1	2	1	1	0
Innerorts (T)	1	3	3	1	0	1
Gesamtergebnis (T)	4	4	5	2	1	1

Abbildung 1: Unfälle mit Personenschäden (LV=Leichtverletzt, SV= Schwerverletzt, T=Getötete)

Bzgl. der Unfallhäufungsstellen hatte es vom Jahr 2014 auf das Jahr 2015 aufgrund der Änderung der Definition eine Steigerung der Stellen gegeben. Es besteht derzeit das Ziel, dass alle Unfallhäufungsstellen (allerdings nach alter Definition) nach zwei Jahren bereinigt sind. Für die neue, strengere Definition ist dieses Ziel möglicherweise zu anspruchsvoll, da einige wenige Unfallhäufungsstellen noch nicht erledigt werden konnten. Dies beruht zum Beispiel auf noch anstehende Umbaumaßnahmen, Maßnahmenkonzepten oder LSA-Optimierungen.

Folgende Unfallhäufungsstellen wurden bzw. werden demnächst bereinigt:

- **Moltkestraße/Weingartenstraße**
- **Grabenallee/Zähringer-/Lange Straße**
- **Freiburger Straße/Im Unteren Angel**
- **Hauptstraße/Kronenstraße**
- **Kolpingstraße/Burdastraße**

- **Hauptstraße/Okenstraße**
- **Okenstraße/Saarlandstraße**
- **Rammersweierstraße/Beim Alten Ausbesserungswerk**
- **Freiburger Straße/Wasserstraße**
- **Freiburger Straße/Kinzigstraße**

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

Folgende Unfallhäufungsstellen sind neu:

1 Jahreskarte (5 gleichartige Unfälle)

- **Hauptstraße/Freiburger Straße**
- **Heinrich-Hertz-Straße/Bypass/Kreisverkehr Marleiner Straße**
- **Schutterwälder Straße/Wichernstraße/Drosselweg**

3 Jahreskarte (2016 – 2018) mit Personenschaden (5 Verkehrsunfälle)

- **Hauptstraße zwischen Kittelgasse und Ritterstraße**
- **Hauptstraße/Grabenallee**
- **Südring/Resedenweg/Abfahrt B 3 –außerorts-**
- **Wasserstraße/Zwingerplatz**

Die Hauptmaßnahmen beziehen sich auf das MIV-Maßnahmenkonzept die LSA-Optimierung, das Verkehrsgutachten Kronenwiese sowie Geschwindigkeitsreduzierungen.

Die Auswertung 2018 zeigt, dass es verstärkte Anstrengungen und Maßnahmen bedarf, die Verkehrssicherheitsziele zu erreichen. Grundsätzlich wendet der Fachbereich Tiefbau und Verkehr alle einschlägigen Richtlinien bei der Planung und Umpassung von Straßen an und entscheidet sich womöglich für die Umsetzung von Regemaßnahmen. Im Konfliktfall steht die Sicherheit vor der Leichtigkeit des Verkehrs. Im Hauptstraßennetz werden alle Planungen durch einen Sicherheitsauditor begleitet. In 2018 wurden die Planungen der Wilhelmstraße, der Otto-Hahn-Straße und der Freiburger Straße auditiert.

Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet die Verkehrsüberwachung durch den Gemeindevollzugsdienst (GvD). Nachdem im Frühjahr 2018 der Austausch der vorhandenen stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in den Ortsteilen abgeschlossen werden konnte, wurde im November 2018 die Einrichtung von vier neuen stationären Messplätzen durch den Gemeinderat beschlossen (Drucksache 116-1/18). Die Fallzahlen des GvD von knapp 45.000 (2017) konnten 2018 wieder auf knapp 51.000 erhöht werden.

Im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalsteuerung laufen die Planungen für die verbesserte „Grüne Welle“ in der Grabenallee und der Wilhelmstraße. In diesem Zusammenhang wurde am Kronenplatz 2018 als Zwischenzustand eine neue Steuerung umgesetzt. Alle Maßnahmen, insbesondere die neuen Maßnahmen im Radverkehr, wurden intensiv kommuniziert. Die Stadt schafft damit mit allen verfügbaren Mitteln und Möglichkeiten eine gute Voraussetzung für mehr Verkehrssicherheit.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

Eine hohe Verkehrssicherheit hängt allerdings auch in starkem Maße vom Verhalten der Verkehrsteilnehmer ab. Die Stadt Offenburg übernimmt die Verantwortung für eine grundsätzlich sichere Verkehrsinfrastruktur. Die Verantwortung für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer trägt jeder Verkehrsteilnehmer selbst.

- M2
- Umsetzung Fahrradförderprogramm V
 - Umsetzung Liniennetz 2017+ Schlüsselbus
 - Umsetzung Mobilitätsmanagement (Mobilitätsstation, Leihsysteme)
 - Einrichtung einer Mobilitätszentrale

- Controlling:
- Haushaltsbefragung zur Mobilität (alle fünf Jahre, 2018 ff)
 - Verkehrszählungen Kfz, Fahrrad, Fahrgäste ÖPNV (alle 2 Jahre)
 - Nutzerzahlen Mobilitätsstationen (alle zwei Jahre)

Im Rahmen der Umsetzung des Fahrradförderprogramms V wurde 2018 mit dem Umbau die Radverkehrsführung am Kronenplatz neu geordnet. Außerdem erfolgten die Ausbauten der Radwegverbindungen Bohlsbach-Ebersweier (Maßnahme des Ortenaukreises), Bühl-Bohlsbach sowie die Anlage der Radschutzstreifen in der Fessenbacher Straße.

Hervorzuheben ist, dass das Scherbentelefon (Tel.nr. 96 66 66 66), das bei den TBO angesiedelt ist, weiterhin rege genutzt wird, obwohl in den letzten Jahren das Scherbentelefon nicht mehr beworben wurde. Das Angebot scheint in der Bevölkerung bekannt zu sein. Beim Scherbentelefon können nicht nur Scherben auf Radwegen, sondern auch Verschmutzungen oder Bewuchs, der in den Radweg hineinragt, gemeldet werden.

Der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung am 06.02.2017 (Drucksache 211/16) das Fahrradabstellkonzept Innenstadt. Auf dieser Grundlage wurden 2018 im Bereich des Lindenplatzes öffentliche Fahrradbügel aufgestellt.

Im Jahr 2018 wurden die Planungen von weiteren drei Mobilitätsstationen in den Quartieren Seidenpfaden, Mühlbach und in der Nähe des Freizeitbades bzw. des Landratsamtes vorgebracht. Die Umsetzung der Situationen im Seidenfaden und im Mühlbachquartier ist in 2019 vorgesehen.

Zur Analyse der Verkehrsentwicklung hat Offenburg 2018 an der bundesweit durchgeführten Studie „Mobilität in Städten – SrV“ teilgenommen. Dabei wurden in Offenburg umfangreiche Telefoninterviews und Online-Befragungen durchgeführt. Die Ergebnisse werden in der 2. Jahreshälfte 2019 vorliegen. Mit diesen Daten zur Mobilität der Offenburger Bevölkerung können auch Aussagen zur Zielerreichung des angestrebten Modal-Splits mit einem Umweltverbundanteil von 57 % getroffen werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

M3 - Umsetzung des Lärmaktionsplans

Derzeit laufen die Planungen für die Lärmsanierung der Rheintalbahn im südlichen Abschnitt von Offenburg (siehe Ziel B4).

Dadurch, dass ein Großteil der Maßnahmen des Lärmaktionsplans bereits umgesetzt wurde, konnte erreicht werden, dass es für ca. 12.000 Bürgerinnen und Bürger mit einer Lärmbelastung oberhalb der Auslöswerte (inkl. Beschäftigte, Schüler und Studenten), zumindest innerhalb geschlossener Räume, ruhiger geworden ist. Wenn der Masterplan Verkehr mit seiner umfangreichen Verkehrserhebung erarbeitet wurde, kann auf dieser Grundlage der Lärmaktionsplan grundsätzlich fortgeschrieben und erneut erarbeitet und beschlossen werden.

Kennzahlen

K1: Verkehrssicherheit:

- a) Minimierung der Unfälle mit Personenschäden
innerorts im Dreijahresdurchschnitt (Vision Zero)
2018: 296 Personenschäden innerorts
2020: 260 Personenschäden innerorts

- b) Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die länger als zwei Jahre bestehen
2016: 0
2020: 0

K2: a) Umweltverbund Offenburger Bevölkerung:

- Zielgröße Modal-Split im Binnenverkehr
2006: Fuß: 21 %, Rad: 25 %, ÖPNV: 6 %, Kfz: 48 %
2016: unbekannt (wurde erst 2018 neu erhoben)
2025: Fuß: 20 %, Rad: 30 %, ÖPNV: 7 %, Kfz: 43 %

b) Verkehrszählungen

Jahr	Kfz/4h Innenstadtring	Rad/7h an 11 Querschnitten	Busfahrgäste/pro Werktag (Schlüsselbus)
2006	52.000	10.500 (2005)	8.000
2016	50.900*	10.600*	9.050
2025	53.800	14.600	10.800
	* Wert aus 2014	* Wert aus 2014	

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

K3: Anzahl der Einwohner, die durch Straßenlärm im Geltungsbereich des Lärmaktionsplanes über der Lärmsanierungsschwelle belastet sind
2008: ca. 12.000 EW
2020: wird noch ermittelt

Nachrichtliche Darstellung der Nutzungszahlen unter der Marke „Einfach mobil“ durch die Stabsstelle Mobilität der Zukunft

1. Entwicklung der Nutzungszahlen unter der Marke „Einfach mobil“ seit Inbetriebnahme der ersten vier Mobilitätsstationen

Evaluationsergebnisse

	2015	2016	2017	2018
 Nutzende:	130	250	290	330
 Ausleihen:	4.050	5.960	7.800	9.480
 Ausleihen:	1.840	2.660	2.800	2.910

2. Entwicklung der Kennzahlen beim nextbike-Verleih seit der Inbetriebnahme 2010

Ausleihen pro Rad und Jahr

Summe 2010	8,5
Summe 2011	16,1
Summe 2012	31,6
Summe 2013	43,0
Summe 2014	56,1
Summe 2015*	47,6
Summe 2016	70,1
Summe 2017	86,5
Summe 2018	105,3

Anmerkung: * 2015 erfolgte die Einführung der monatlichen Grundgebühr für TGO-Abo-Kunden

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

050/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
20.03.2019

Betreff: Geschäftsbericht 2018, Fachbereich 6, Tiefbau/Verkehr

Die Entwicklung der Ausleihen bei nextbike ist sehr erfreulich. Bei nahezu gleich bleibendem Radbestand und 16 Stationen sind die Zunahmen von 2010 bis 2018 mit Ausnahme des Jahres 2015 kontinuierlich deutlich gestiegen. Aktuell wird im Durchschnitt jedes der 95 Räder über 100 Mal im Jahr ausgeliehen.

Bezüglich der Netzwirkung ist eine weiterhin positive Auswirkung zu erwarten, wenn weitere Stadtteile und Ortsteile eingebunden werden können.

3. Entwicklung der pro Tag und Fahrzeug durchschnittlich gebuchten Stunden bei Stadtmobil seit Inbetriebnahme der Mobilitätsstationen

durchschnittlich gebuchte Stunden pro Tag (365 Tage) und Fahrzeug

2016	8,6
2017	8,2
2018	7,8

Zielwert der Auslastung ist für Stadtmobil acht Stunden pro Tag. Tatsächlich schwankt die Zahl der gebuchten Stunden im Wesentlichen zwischen fünf und elf Stunden am Tag. Während des Betrachtungszeitraums standen acht Fahrzeuge zur Verfügung.

Die Entwicklung beim Car-Sharing ist zum einen gekennzeichnet durch die Zunahme der zur Verfügung stehenden Autos pro Jahr bei leicht zunehmenden Ausleihzahlen und schwankenden, aber leicht abnehmenden Streckenlängen pro Fahrt. Die geringe Anzahl von derzeit fünf Stationen, konzentriert sich auf die Innenstadt und die Oststadt. Nachteilig haben sich die noch immer nicht ganz ausgeräumten Ladeprobleme bei den E-Autos ausgewirkt. Mit der neuen Renault ZOE-Generation und den weiteren Mobilitätsstationen sowie der neuen Generation von Ladesäulen ist mit einer Verbesserung der Nachfrage zu rechnen.