



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

030/21

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:

Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:

82-2390

Datum:

16.02.2021

1. Betreff: 4. Sachstandsbericht Straßen- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2021

2. Beratungsfolge:

1. Verkehrsausschuss

Sitzungstermin

24.03.2021

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung)

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

030/21

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Mußler, Bernhard	Tel. Nr.: 82-2390	Datum: 16.02.2021
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht Straßen- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2021

Die Vorlage dient dem strategischen Ziel Nr. C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.“

Einleitung:

Die vorhandene Infrastruktur in Deutschland wie auch im Stadtgebiet Offenburg wurde überwiegend in den 60er und 70er Jahren ausgebaut. Eine deutliche Erweiterung, gerade im Bereich des Hauptstraßennetzes der Stadt, erfolgte dann noch mit dem Neu- und Ausbau der Umgehungsstraßen Süd (Südring), West (Gustav-Heinemann-Straße/Otto-Hahn-Straße/Englerstraße) und Ost (Verlängerte Moltkestraße) in den 80er und 90er Jahren. Aufgrund der stetigen Zunahme der Verkehrsbelastung sowie der Achslasten im Schwerverkehr nehmen die Schäden insbesondere in den hochbelasteten Straßenachsen immer mehr zu. Dies wirkt sich in besonderem Maß auf die Brücken aus, von denen eine Vielzahl bereits die theoretische Nutzungsdauer erreicht hat bzw. kurz davor steht.

Dies führt dazu, dass seit einigen Jahren die Straßen- und Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet von Offenburg deutlich zugenommen haben. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Mitteleinsatzes sollte dieses Niveau gehalten bzw. besser gesteigert werden.

Mit der Vorlage soll, wie in den Vorjahren, wieder ein Überblick über die Maßnahmen für das Jahr 2021 und ein Ausblick auf die noch erforderlichen Maßnahmen in den Folgejahren gegeben werden. Für die Folgejahre sind lediglich die Maßnahmen aufgeführt, die im höher belasteten Hauptstraßennetz liegen, sich in der Innenstadt befinden oder hohe Kosten verursachen.

Grundlage der Maßnahmenplanung

Grundlagen für die Maßnahmenplanung sind:

- das Mehrjährige Maßnahmenprogramm des Haushaltsplans für Investitionsmaßnahmen. Dort direkt zuordenbar sind die Maßnahmen in der aktuellen Stufe 1 (2020-23),
- das Straßensanierungsprogramm für Budgetmaßnahmen. Hier werden für einen vierjährigen Ausblick Maßnahmen eingeplant,
- das Fahrradförderprogramm V+,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen des Landratsamtes (LRA) sowie des Regierungspräsidiums (RP) und
- die Maßnahmenprogramme der Versorgungsunternehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

030/21

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Mußler, Bernhard	Tel. Nr.: 82-2390	Datum: 16.02.2021
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht Straßen- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2021

Koordinierung der Maßnahmen

Die Verwaltung führt jährlich ein Koordinierungsgespräch mit dem RP Freiburg, Außenstelle Offenburg und dem Straßenbauamt beim LRA durch, um auch deren Maßnahmen in den Hauptachsen, welche nicht in der Unterhaltung der Stadt liegen, mit den städtischen Maßnahmen abstimmen zu können. Ebenso finden mit den Versorgungsunternehmen (BNnetze, AZV, Offenburger Wärmeversorgung etc.) pro Jahr zwei Koordinierungsbesprechungen statt.

Um die zwangsläufig auftretenden Verkehrsbehinderungen zu minimieren, verfolgt der Fachbereich Tiefbau und Verkehr folgende Ziele:

- Haupteinschränkungen sollen möglichst zwischen Pfingsten und Ende Sommerferien erfolgen.
- Mehrfachaufgrabungen in Straßen sollen verhindert und Synergieeffekte durch gemeinsame Maßnahmen genutzt werden.
- Lokale Maßnahmen, wie zum Beispiel LSA-Umrüstungen, sollen außerhalb des Schulbeginns und Schulende erfolgen. Ebenso nicht in den Hauptverkehrszeiten, eventuell an den Wochenenden.
- Es werden frühzeitig im Rahmen der Vorplanung Umleitungskonzepte erstellt.
- Die Kommunikation mit Betroffenen wird intensiviert.

Erschwert wird diese Baustellenplanung durch Rahmenbedingungen, auf welche die Verwaltung keinen bzw. nur wenig Einfluss hat. Dies sind zum Beispiel:

- Die seit Jahren bestehende hohe Auslastung der Ingenieurbüros und der Baufirmen
- Handwerkerferien im Tiefbau
- Wetterbedingte Verzögerungen
- Gestörter Bauablauf durch überraschende, unvorhersehbare Erkenntnisse, z. B. aus dem Untergrund
- Bei koordinierten Maßnahmen mit Versorgungsunternehmen führen Verzögerungen bei den Leitungsarbeiten zwangsläufig zu Verzögerungen beim Straßenbau.

Maßnahmenübersicht

In den Anlagen 1 und 2 sind die für 2021 geplanten Maßnahmen dargestellt. In der Anlage 3 die Maßnahmen der Folgejahre bezogen auf das Hauptstraßennetz und die Innenstadt. In der Anlage 4 sind diese Maßnahmen nach Umfang, Art, verkehrliche Einschränkung und Zeitraum beschrieben. Unterschieden wird nach Maßnahmen der Stadt (grün) und Maßnahmen Dritter (RP, LRA, blau).

Da für viele der genannten Maßnahmen die vertiefenden Planungen noch nicht vorliegen, sind die beschriebenen verkehrlichen Einschränkungen sowie die genannten

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

030/21

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Mußler, Bernhard	Tel. Nr.: 82-2390	Datum: 16.02.2021
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht Straßen- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2021

Zeiträume/Dauer als erste Einschätzung zu verstehen. Durch die weiteren Planungs- und Abstimmungsprozesse aber auch finanzielle Rahmenbedingungen sind Verschiebungen nicht auszuschließen. Dem Grunde nach ist bei Maßnahmen im Vollausbau bzw. bei Kanalbauarbeiten immer von einer Vollsperrung auszugehen. Bei Sanierungsmaßnahmen sowie bei Umrüstungen von Ampeln eher von halbseitigen Sperrungen.

Bewertung der Maßnahmen der Folgejahre

Für die Maßnahmen der Folgejahre wurden als erster Schritt die erforderliche Bauzeit und eine erste Einschätzung für ein Realisierungsjahr vorgenommen. Für die Brückenbauwerke erfolgte diese in Anlehnung an das „Maßnahmenprogramm Brücken im Hauptnetz bis 2035“ (Drucksache Nr. 126/17 vom 06.09.2017).

Der Umfang der erforderlichen Maßnahmen macht deutlich, dass der städtische Haushalt in den nächsten Jahren weiterhin stark belastet wird. Neben den hohen Investitionen für die Bauwerke ist parallel auch ein hoher Mittelbedarf für die Budgets der Straßensanierung und des Nachhaltigkeitsprogramms erforderlich. Ob und in welchem Umfang die bisherigen Budgets angepasst werden müssen, werden die weiteren Untersuchungen ergeben. Eine Reduzierung der Budgets ist aus Sicht der Verwaltung nicht möglich. Dies würde zwangsläufig zu einem weiteren Sanierungstau und zu insgesamt höheren Kosten in der Folge führen. So liegen die Kosten für eine Decken- und Bindersanierung bereits um das rund 2,5-fache höher als die Kosten einer einfachen Deckensanierung. Müsste der gesamte bituminöse Belag erneuert werden, erhöhen sich diese auf rund das 4-fache. Neben den höheren Kosten verlängern sich zwangsläufig auch die Bauzeit und damit auch die verkehrlichen Einschränkungen.

Ziel für einen wirtschaftlichen, effizienten Umgang mit Steuermitteln muss es sein, Asphaltdeckschichten im Hauptstraßennetz so rechtzeitig zu sanieren, dass Risse nicht in die unteren Schichten durchschlagen und das eindringende Wasser Schäden an den darunterliegenden Binder und Tragschichten verursachen kann. Denn dann kommen die oben genannten Kostenerhöhungen zum Tragen.

Weiter wird deutlich, dass durch diese erforderlichen Maßnahmen es im Straßennetz auch in den nächsten Jahren zu spürbaren Behinderungen kommen wird. Es wird nicht möglich sein, immer nur eine große Maßnahme pro Jahr durchzuführen, sondern es müssen auch mehrere bedingt verträgliche Maßnahmen parallel in einem Jahr abgewickelt werden.

Im Ergebnis wird deutlich, dass die Gewährleistung einer verkehrsgerechten, nachhaltigen Infrastruktur dauerhaft große finanzielle wie auch organisatorische Anstrengungen erfordert, um diese entsprechend den strategischen Zielen der Stadt zu erhalten.