



Stadt  
Offenburg

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

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:  
07.05.2021

1. **Betreff:** Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

2. <b>Beratungsfolge:</b>	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	23.06.2021	öffentlich

### **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss nimmt den Geschäftsbericht 2020 des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr zur Kenntnis.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

## Sachverhalt/Begründung:

### 1. Geschäftsbericht Fachbereich Tiefbau/Verkehr

Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr war in 2020 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 2020 dargestellt. Es werden je Ziel in einem ersten Teil jeweils die wesentlichen Maßnahmen und Beschlüsse des Jahres 2020 aufgeführt, die das strategische Ziel maßgeblich steuern. Im zweiten Abschnitt wird dann je Ziel, soweit im Jahr 2020 erhoben, die Entwicklung der Kennzahlen dargestellt.

### 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.**

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

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

nächsten Doppelhaushalt 1,5 Mio. € für die Umsetzung des Gestaltungskonzepts einzustellen (Drucksache Nr. 147/16).

Auf Basis einer am 01.01.2019 veröffentlichten Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen wird der ursprünglich geplante Schallschutz weiter ausgedehnt. Die Schallschutzwand im Bereich der Königswaldstraße kann um zirka 80 Meter in südlicher Richtung verlängert werden. Außerdem wird eine neue Wand auf der nördlichen Seite mit einer Länge von 744 Metern - beginnend an der Zähringerstraße bis Höhe Hubert-Burda-Platz - förderfähig. Diese Wand kann gleichzeitig als Sichtschutzwand in Richtung Freizeitbad genutzt werden.

## Maßnahmen

### M1: Abschluss der Lärmsanierung der Rheintalbahn 2022

- Der Planungsstand zur Lärmsanierung ist aufgrund umfangreicher Prüfverfahren bei der DB Netz AG nicht mehr im Zeitplan. Der Beginn der Realisierung wurde aufgrund nicht genehmigter Sperrpausen für 2020 auf Mai 2021 verschoben. Die Lärmschutzwand 3 in Richtung Albersbösch soll nach DB-Angaben erst im Frühjahr 2022 begonnen werden. Die Umsetzung der passiven Lärmschutzmaßnahmen sind an die ersten drei Lärmschutzwände geknüpft, so dass eine Fertigstellung der Gesamtmaßnahme 2022 zu erwarten ist.
- Für die nachträglich ergänzte vierte Wand, die auch als Sichtschutzwand zum Freizeitbad fungieren wird, soll im Juni 2021 das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden. Die Realisierung dieser Wand wird von den notwendigen Sperrpausen für den Bahnbetrieb abhängen.

Der detaillierte Zeitplan für die LSW 4 (also auch für den Bereich am Freizeitbad) und die Verlängerung der LSW 2 (Lückenschluss Südring):

- Fertigstellung der Genehmigungsunterlagen bis Ende Mai 2021.
- Planänderungsverfahren startet im Juni/Juli 2021
- Die Verträge mit der DB bezüglich Kostenübernahme hinsichtlich höherer Wand im Bereich Freizeitbad sollen im Juni/Juli 2021 unterschrieben werden.

### M2.1: Inbetriebnahme Güterzugtunnel 2035

- Der Planungsstand 2019 ist nach Aussagen der DB Netz trotz einer Verschiebung der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf 2020 im Zeitplan. Die Verschiebung war durch eine fehlende Finanzierung des übergesetzlichen Schallschutzes im nördlichen Bereich des Tunnels begründet. Keine Zielkorrektur erforderlich.

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

- Eine Sitzung des Regionalen Projektbegleitgremiums
- Pandemiebedingt gab es in 2020 keine Sitzung des Facharbeitskreises.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

M2.3: Wenig belastende Baudurchführung  
Derzeitiger Planungsstand lässt noch keine Aussage zu.

In seiner Sitzung im Februar 2016 hat der Bundestag die Finanzierung zur **Rheintalbahn** beraten und 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 Herr Oberbürgermeister Steffens bzw. Herr Bürgermeister Martini. Teilnehmer seitens der Stadt Offenburg ist darüber hinaus 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
- Es sind 4.406 Wohneinheiten betroffen. Durch den Bau der Lärmschutzwände werden 2.009 saniert und fallen dann unter den Grenzwert. Es bleiben also noch 2.397 Wohneinheiten, bei denen passive Lärmschutzmaßnahmen förderfähig sind. Die Umsetzung verzögert sich zusammen mit dem Bau der Lärmschutzwände.

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

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

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und 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)

2020 wurden im Bereich der Ingenieurbauwerke rund 1.600.000,- € verausgabt. Hiervon sind ca. 80.000,- € in die Bauwerksprüfung geflossen, ca. 50.000,- € in die Bauwerksunterhaltung und ca. 25.000,- € in Ingenieurleistungen für Vorplanungen und Vergabeverfahren für Ingenieurleistungen wie z. B. die Südringbrücke und Stegermattbrücke über die Rheintalbahn.

Der deutliche Anstieg der Ausgaben in 2020, im Vergleich zu 2019, resultiert aus der Umsetzung von Bauvorhaben die in 2019 geplant waren. Den größten Anteil an den Ausgaben hatte die Zähringerbrücke mit rd. 950.000,- €.

- 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 Investitionshaushalt

Entsprechend dem Beratungsergebnis zum letzten Sachstandsbericht **Straßen** in 2015 (Drucksache Nr. 200/15) wird der Mitteleinsatz der Straßenunterhaltung überwiegend im hochbelasteten Straßennetz 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.

Über das Straßensanierungsbudget wurden 2020 rund 0,6 Mio. € für die Sanierung der verlängerten Moltkestraße, Bachstraße, Sauerbruchstraße, Robert-Koch-Straße und Am Waldeck ausgegeben. Für die Beseitigung von Schlaglöchern, Reinigung der Straßeneinläufe und verschiedene Kleinmaßnahmen wurden rund 810.000 € aufgewendet. Für Teilerneuerungen über das Nachhaltigkeitskonzept wurden 2020 rund 585.000 € in den Straßen Alemannenstraße, Max-Planck-Straße und Talackerstraße verbaut.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Rund 1 Mio. € aus dem Investitionshaushalt flossen in den Ausbau der Gustav Ree Anlage.

- 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.

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, welches bis 2035 den Abschluss der Erneuerung vorsieht. Im Jahr 2020 wurde eine Haltestellenkante an der Haltestelle Seidenfaden neu gebaut und zwei Haltestellenkanten an der Haltestelle Marlener Straße umgebaut. Die Baumaßnahmen für die weiteren für 2020 vorgesehenen Haltestellenkanten wurden ausgeschrieben. Aufgrund von Liefer-schwierigkeiten bei den Sonderbordsteinen konnten mit dem Umbau nur noch begonnen werden. Die Fertigstellung erfolgt aber erst 2021 (z. B. am Lindenplatz). Durch eine Linienänderung werden die barrierefreie Haltestellen Laubengasse und die Haltestelle An der Tagmess wieder bedient. Der Ortenaukreis hat zudem in seiner Zuständigkeit eine Haltestellenkante an der Haltestelle Alme barrierefrei ausgebaut. 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 beleuchtungs-schwach 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.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

2020 wurden 162 Straßenlampen in Albersbösch-Nord auf LED Technik umgerüstet, inklusive der Auswechslung von 74 Masten. Insgesamt konnten dadurch 79 % an Strom eingespart werden. Dies entspricht eine jährliche Stromeinsparung von ca. 53.500 kWh.

Ende 2020 bis Anfang 2021 wurden in der Innenstadt 400 HQL Leuchtmittel gegen neue LED-Inlays ausgewechselt. Hierdurch können über 70 % an Strom (ca. 112.000 kWh/Jahr) eingespart werden.

Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2020 gegenüber 2019 um 25 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei 8.736 Leuchten. Davon sind rund 1.400 Leuchten auf LED umgerüstet. 6.500 Leuchten sind mit NAV ausgerüstet.

2021 steht die letzte gebietsbezogene LED-Umrüstung in OG-Südost mit 155 Kofferwechsel an. In diesem Zuge werden auch 36 Masten ausgewechselt. Die noch vereinzelt übrig gebliebenen HQL-Straßenlampen werden sukzessive im Rahmen der Beleuchtungsunterhaltung auf LED-Leuchtmittel umgerüstet. Für die nächsten 2 Jahre steht dann als letzte Maßnahme der Beleuchtungsmodernisierung für rund 500 Langfeldleuchten (Leuchtstoffröhren) auf LED-Leuchtmittel an.

Durch die LED-Umrüstungen konnte der Stromverbrauch in 2020 gegenüber 2019 wiederum deutlich reduziert werden. Die Einsparung belief sich auf 548.000 kWh (16 %) und zeigt die Effektivität der Modernisierungsmaßnahmen der letzten Jahre.

Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre 2011-2020 folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,100 auf 2,814 Mio. kWh
Leuchten	8.190 auf 8.736 St
Verbrauch/Leuchte	501 auf 322 kWh
Betriebskosten/Jahr	720 auf 586 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 %

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

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)

K3: Barrierefreiheit:

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

2016: 5 %

2025: 100 %

b) Anteil barrierefreier Bushaltestellen

2016: 3 %

2020: 34 % (43 von 126)

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. Nachdem 2015 noch eine relativ hohe Zahl an Unfällen zu verzeichnen war, sank das Niveau ab 2016. Allerdings war dies bis 2018 vor allem auf die sehr positive Entwicklung auf den Außerortsstraßen zurückzuführen. Im Innerortsbereich war diese positive Entwicklung zunächst schwächer, wobei sich 2019 erfreulicherweise bereits eine Trendwende erkennen ließ, welche 2020 mehr als bestätigt wurde. Ob dies aber eher ursächlich mit der Corona-Pandemie und dem damit zusammenhängen-

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

den geringeren Verkehrsaufkommen zusammenhängt, kann erst in den Folgejahren verifiziert werden. 2020 gab es Innerorts 200 Unfälle mit Personenschäden. Der auf die jeweils letzten drei Jahre berechnete Durchschnittswert von 398 Unfällen (2015 - 2017) fällt auf 335 Unfälle mit Personenschäden (2018 - 2020).

Kalenderjahr / Ortslage	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Außerorts (LV)</b>	104	41	57	47	76	81
<b>Innerorts (LV)</b>	278	260	240	247	243	176
<b>Gesamtergebnis (LV)</b>	382	301	297	294	319	257
<b>Außerorts (SV)</b>	27	15	18	8	14	10
<b>Innerorts (SV)</b>	53	47	47	44	33	24
<b>Gesamtergebnis (SV)</b>	80	62	65	52	47	34
<b>Außerorts (T)</b>	2	1	1	0	0	1
<b>Innerorts (T)</b>	3	1	0	1	1	0
<b>Gesamtergebnis (T)</b>	5	2	1	1	1	1

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

Bzgl. der Unfallhäufungsstellen besteht derzeit das Ziel, dass alle Unfallhäufungsstellen nach zwei Jahren bereinigt sind. Es hat sich aber gezeigt, dass dieses Ziel in der Praxis sehr ambitioniert ist, da die Bereinigung einiger Unfallhäufungsstellen erst im Rahmen von noch anstehende Umbaumaßnahmen, Maßnahmenkonzepten oder LSA-Optimierungen erfolgen kann, welche erfahrungsgemäß für die Planung, Beschlussfassung in den Gremien und Umsetzung einen längeren Vorlauf benötigen.

In der Freiburger Straße beispielsweise bestehen seit einigen Jahren 4 Unfallhäufungsstellen, welche im Rahmen der geplanten Sanierungsmaßnahme des Regierungspräsidiums bereinigt werden sollten. Durch die Verschiebung der Maßnahme auf 2022 bleiben diese Unfallhäufungsstellen leider weitere zwei Jahre bestehen.

Folgende Unfallhäufungsstellen wurden bzw. werden demnächst bereinigt:

- **Kolpingstraße / Burdastraße**
- **Weingartenstraße / Hölderlinstraße**
- **Schutterwälder Straße / Wichernstraße**
- **Freiburger Straße / Kinzigstraße**
- **Hauptstraße / Saarlandstraße**
- **Schutterwälder Straße / Kreisel Platanenallee**
- **Freiburger Straße zwischen Elsässer- und Vogesenstraße**
- **Hauptstraße / Angelgasse**

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

- **Kreisverkehr Ortenberger Straße / Moltkestraße**
- **Messekreisel B 3 / Einfahrt L 99**
- **Moltkestraße / Zeller Straße**
- **Platanenallee Höhe Pappelweg**
- **Rammersweierstraße / Carl-Blos-Straße / Josef-Kohler-Straße**

Folgende Unfallhäufungsstellen sind neu bzw. wieder aufgetreten:

### **3 Jahreskarte (2018 – 2020) mit Personenschaden (5 Verkehrsunfälle)**

- **Hauptstraße / Grabenallee**
- **Hauptstraße / Freiburger Straße**
- **Hauptstraße / Kronenstraße**
- **Moltkestraße / Friedensstraße**
- **Moltkestraße / Turnhallestraße**
- **Freiburger Straße / Am Unteren Mühlbach**
- **Freiburger Straße / Gaswerkstraße / Ernst-Batzer-Straße**

Die Hauptmaßnahmen beziehen sich auf das MIV-Maßnahmenkonzept, LSA-Optimierung, und soweit rechtlich möglich Geschwindigkeitsreduzierungen. Die Auswertung 2020 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 wo möglich für die Umsetzung von Regelmaßen. Im Konfliktfall steht die Sicherheit vor der Leichtigkeit des Verkehrs. Im Hauptstraßennetz werden alle Planungen durch einen Sicherheitsauditor begleitet.

Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet die Verkehrsüberwachung durch den GVD. Nachdem im November 2018 die Einrichtung von vier neuen stationären Messplätzen durch den Gemeinderat beschlossen (Drucksache 116/18) und 2019 finanziert wurde, konnten diese planmäßig 2020 in Betrieb genommen werden. Die Fallzahlen des Gemeindevollzugsdienstes von knapp 66.000 in 2019 verringerten sich zwar 2020 auf Grund der Corona Pandemie auf 59.232, was aber durch das Ergebnis aus dem Betrieb der neuen stationären Anlagen kompensiert werden konnte.

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 und führt verschiedene Kommunikations- und Aufklärungsprojekte zur Verkehrssicherheit durch. Die Verantwortung für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer trägt jeder Verkehrsteilnehmer selbst.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

- 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)

Am 27.07.2020 beschloss der Gemeinderat das Fahrradförderprogramm V+. Um das Ziel, den Radverkehrsanteil weiterhin zu steigern, wurden die Schwerpunkte und die Umsetzungsstrategie des FFP V angepasst, neben der objektiven Sicherheit ein weiterer Schwerpunkt der subjektiven Sicherheit (Sicherheitsgefühl) eingeführt und ein Maßnahmenprogramm Rad 2020/2021 erstellt. Insbesondere in der kommunikativen Verkehrssicherheitsarbeit wurden und werden die Neuerungen und Ergänzungen aus der StVO-Novelle sowie der neue Schwerpunkt der subjektiven Sicherheit (Sicherheitsgefühl) vertiefend bearbeitet. Zudem konnte in einem EU-weiten Ausschreibungsverfahren ein Büro ausgewählt werden, das die Planung der Umgestaltung der Moltkestraße und der Weingartenstraße übernehmen wird. Zahlreiche Grünmarkierungen an Radverkehrsanlagen wurden erneuert. Die Anzahl der Radboxen am Haltepunkt Kreisschulzentrum konnte verdoppelt werden. Alle Offenburger Einbahnstraßen wurden überprüft, ob sie für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet werden konnten. Wo möglich, wurde dies umgesetzt. 2020 nahm Offenburg zum ersten Mal beim Stadtradeln teil. Des Weiteren wurde die gute Zusammenarbeit mit dem ADFC bzw. der BI Rückenwind intensiviert.

Im Jahr 2019 wurde mit der Umsetzung von weiteren drei Mobilitätsstationen in den Quartieren Seidenpfaden, Mühlbach und in der Nähe des Freizeitbades bzw. des Landratsamtes begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgt 2020.

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 liegen inzwischen vor. Diese Daten weisen - bezogen auf den Binnenverkehr - einen Anteil von 58 % aller Wege für den Umweltverbund aus. Das für 2025 gesetzte Ziel von 57 % wurde damit bereits vorzeitig erreicht. Im Rahmen der Erstellung des Masterplan Verkehr OG 2035 sollten die entsprechenden Ziele überarbeitet werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und 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 Auslösewerte (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 ein weiterer Lärmaktionsplan 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 %

2018: Fuß: 28 %, Rad: 27 %, ÖPNV 3 %, Kfz 42 %

2025: Fuß: 20 %, Rad: 30 %, ÖPNV: 7 %, Kfz: 43 % (Neues Ziel im Masterplan Verkehr OG 2035 zu definieren)

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.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und 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



	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mobil-Karte-Nutzende:	130	250	290	330	350	370
BS-Ausleihen:	4.050	5.960	7.800	9.480	7.880	5.780
CS-Ausleihen:	1.840	2.660	2.800	2.910	3.015	3.194

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
Summe 2019	131,4
Summe 2020**	57,8

Erläuterung

\* Entfall der Kostenübernahme für die „Einfach Mobil“-Karte für Jobticket-Inhaber durch die TGO.

\*\* Pandemie

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

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

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
07.05.2021

Betreff: Geschäftsbericht 2020 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Die Entwicklung der Ausleihen bei nextbike ist erfreulich, allerdings getrübt durch erheblichen Vandalismus in 2019. Dies führte ebenso wie eine unzulängliche Ersatzteillieferung im Durchschnitt zu nur 60 fahrtüchtigen Rädern statt 90. Bei nahezu gleichbleibendem Radbestand und 16 Stationen sind die Zunahmen von 2010 bis 2018 mit Ausnahme des Jahres 2015 kontinuierlich deutlich gestiegen. Selbst bei den widrigen Verhältnissen in 2019 wurden die tatsächlich zur Verfügung stehenden 60 Räder im Durchschnitt pro Rad 130 Mal im Jahr ausgeliehen. Einen deutlichen Einbruch ergab sich durch die Pandemie 2020 und den damit verbundenen Einschränkungen. Der Ersatz von Pendlerwegen durch das Home Office und die online-Angebote der Hochschule machten sich hier stark bemerkbar.

Bezüglich der Netzwirkung ist eine weiterhin positive Auswirkung zu erwarten, wenn weitere Stadtteile und Ortsteile sowie Nachbarkommunen 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	
2019	7,9	
2020	7,9	Inbetriebnahme von 3 Stationen, Pandemie

Zielwert der Auslastung ist für Stadtmobil 8 Stunden pro Tag. Tatsächlich schwankt die Zahl der gebuchten Stunden im Wesentlichen zwischen 5 und 11 Stunden am Tag.

Mit Inbetriebnahme der drei neuen Mobilitätsstationen Mühlbach, Seidenfaden und Freizeitbad im Laufe des Jahres 2020 hat sich das Angebot an Car-Sharing-Standorten deutlich erhöht, womit auch eine positive Wirkung auf die Zahl der Ausleihen einhergeht. Die Pandemiesituation und die damit verbundenen tatsächlich reduzierten Mobilitätsbedürfnisse (Home Office, Schließung vieler relevanter Ziele, Kontaktbeschränkungen) sowie Vorbehalte gegenüber dem Teilen aufgrund vermeintlich höherer Infektionsrisiken reduzieren die Zahl der Ausleihen. Dennoch ist 2020 das Wachstum der Ausleihen im Vergleich zu den vergangenen Jahren stärker ausgefallen.