

9. 23-F-69-0041

Salzbachtalbrücke

- Antrag der Fraktionen CDU, FDP und BLW/ULW/BIG vom 10.05.2023 -
- Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 17.05.2023 (BP 0195) -

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, wie der aktuelle Zustand der Wiesbadener Straßen ist.

Zu 1.)

Durch die Havarie der Salzbachtalbrücke haben sich die Ersatzverkehre auf das Hauptstraßennetz umgelagert. Der Zustand der betroffenen Straßen ist daher als schlecht zu bezeichnen. Das Restnetz ist in einem akzeptierbaren, wenn auch nicht guten Zustand. Um hier ein Sanierungskonzept zu erstellen, muss erst die Rückverlagerung der Verkehre wieder auf die A 66 abgewartet werden. Z. Zt. gehen wir davon aus, dass diese Situation erst Mitte 2024 eintreten wird.

- a) Weiter soll dazu ein Konzept erstellt werden, dass für die Öffentlichkeit eine transparente, einfach nachvollziehbare Kategorisierung ermöglicht. Für eine transparente Darstellung bietet sich ein Ampelsystem oder eine Einstufung nach einer Notenskala an. Mittelfristiges Ziel soll die Schaffung eines „Digitalen Zwillings“-Systems sein, das alle Straßen in der Zuständigkeit der LHW erfasst.

Hier sind mehrere Systeme bei Städten verschiedener Größenordnungen in Erprobung. Schwierigkeiten dahin entstehen immer, wenn die Aktionen der Leitungspartnern eingebunden werden sollen. In großem Zusammenhang sehen wir hier die Aktionen der ESWE-Versorgung in Verbindung mit dem neuen GEG (Gebäude-Energie-Gesetz) durch in der Innenstadt flächendeckende Versorgung mit Fernwärme. Hierbei ist es zwingend, ein solches System zu implementieren.

- b) Es soll geprüft werden, ob zur Überwachung des Straßenzustandes auch kamera- und KI-gestützte Systeme zu Einsatz kommen können, die z.B. über entsprechende Dashcams an Kommunalfahrzeugen den Straßenzustand regelmäßig erfassen und rechtzeitig Sanierungs- und Reparaturarbeiten vorschlagen. Dabei kann sich an den entsprechenden Projekten, u.a. in Schleusingen oder Soest orientiert werden.

Solche hochauflösenden Kameras auf Müllfahrzeugen zu installieren, wurde auch schon in Wiesbaden diskutiert, da hiermit eine Netzabdeckung von 90 % erreicht werden kann. Diese Betrachtungen wurden durch die Havarie der Salzbachtalbrücke zunächst auf Eis gelegt.

- c) Der dadurch ermittelte Zustand soll jeweils aktuell im Geoportal oder auf der städtischen Homepage dargestellt werden.

Dies ist vom Grundsatz her richtig. Jedoch sind hierzu noch die Schnittstellen zum Homepage verwaltenden Amt, bzw. zur Straßenverkehrsbehörde herzustellen.

- d) Zugleich soll der Straßenzustand wieder in einem regelmäßigen Straßenzustandsbericht dargestellt werden.

Der Straßenzustandsbericht stellt dann die Auswertung der unter b) gesammelten Daten und der Visualisierung unter c) dar.

2. zu berichten, wie der aktuelle Stand der Einrichtung von Baustellen in Wiesbaden ist.

- a) Weiter soll dazu ein Konzept erstellt werden, dass für die Öffentlichkeit transparent nachvollziehbar darstellt, wann, aus welchem Grund und für wie lange eine Baustelle eingerichtet wird.

Ein transparentes Konzept über den Anlass sowie die Terminplanung von Baustellen ist grundsätzlich zu begrüßen. Es ist aber zu bedenken, dass insbesondere bei komplexen und großen Maßnahmen die Dauer der Arbeiten nicht exakt abzuschätzen ist, da hier auch zu Baubeginn noch nicht bekannte Ereignisse Einfluss nehmen können. Auch der Baubeginn selbst unterliegt ggf. Einflüssen welche eine Verschiebung notwendig werden lassen. Sicherlich zutreffen ist die Annahme, dass mit einem erhöhten Informationsstand auch die Einsicht in die Bedeutung und die Unaufschiebbarkeit verschiedener Baustellen steigen dürfte. Die hierzu auf unseren digitalen Hinweistafeln ergehenden Hinweise, etwa des Hinweises auf die Verlegung von Fernwärmeleitungen, folgen dieser Überlegung.

Die Stadt verfügt aktuell über keine Ressourcen oder technischen Einrichtungen, die eine aktuellere Echtzeitinformation ermöglichen würden, als diese durch den Privatanbieter Google zur Verfügung gestellt werden. Dieser nutzt dabei nicht nur die Dateninformationen durch seine Kundinnen und Kunden, angemeldete User können hier auch interaktiv Verkehrsstörungen melden.

- b) Ebenso soll die Reihenfolge der geplanten Baustellen für die Öffentlichkeit transparent auf der Homepage der LHW dargestellt werden.

Aufgrund der bereits dargestellten Herausforderungen bei der frühzeitigen Festlegung von Bauzeitfenstern ist die Benennung einer vollständigen und belastbaren Reihenfolge von Baustellen in der Praxis häufig nicht leistbar.

- c) Weiter soll ein Konzept erstellt werden, dass ein koordiniertes Einrichten von Baustellen ermöglicht, sodass nicht, wie in der Vergangenheit geschehen, mehrere Baustellen sich gegeneinander behindern. Dazu soll ein ämterübergreifendes Baustellenmanagement eingerichtet werden.

Hinsichtlich der Koordination von geplanten Baustellen hat mir das Tiefbau- und Vermessungsamt mitgeteilt, dass es bereits gängige Praxis ist, insbesondere große Maßnahmen, teils auch mit großem Vorlauf im Rahmen einer Präsenzkoordination oder im Rahmen von Stellungnahmen bei mittleren oder kleinen Baustellen vor Baubeginn abzustimmen. Hierbei werden

Konflikte erkannt und besprochen sowie Synergieeffekte genutzt werden.

Es ist aber bei der Vielzahl der Maßnahmenträger, z. B. Ver- und Entsorgungsunternehmen und vor allen der Telekommunikationsunternehmen unter Berücksichtigung der stark unterschiedlichen Tempi beim Bau eine detaillierte Abfolge nicht möglich. Die Straßenverkehrsbehörde genehmigt die Ausführungszeiträume der einzelnen Bauträger.

d) An verkehrstechnisch besonders heiklen Stellen sind unter Berücksichtigung des Lärm- und Arbeitsschutzes 24-Stunden-Baustellen bzw. Nachtbaustellen zu prüfen. Für Tiefbau- und Untergrundarbeiten soll ein Bonus-Malus-System eingeführt werden, das einen schnellen Baufortschritt belohnt und Verzögerungen bestraft. Dies kann bei Arbeiten im Auftrag der LHW oder ihrer Gesellschaften z.B. über eine entsprechende Ausgestaltung der Ausschreibung erfolgen.

Die Durchführung von 24-h-Baustellen bzw. Nachtbaustellen ist, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der jeweiligen Anlieger, bei Groß- oder Terminbaustellen bereits gängige Praxis. Auch eine Bonus-Malus-Regelung ist beim überwiegenden Teil der Maßnahmen bereits berücksichtigt.

Zu Bedenken bleibt, dass das Baugrundrisiko aber beim Auftraggeber liegt und insbesondere Malus-Regelungen i.d.R. nur schwer dokumentiert und umsetzbar sind.