



Stadtverwaltung Rüdesheim am Rhein
Markt 16
65385 Rüdesheim am Rhein

Straßenbauprogramm für die Stadt Rüdesheim am Rhein (2024 – 2028)

Stand: 02.09.2023



DEUTSCHE TIEFBAUBERATUNG
Dipl.-Ing. (FH) Joachim Hamann
Albersweiler Straße 85/87
15366 Neuenhagen bei Berlin

Tel.: +49 (3342) 249 989 – 0
Fax: +49 (3342) 249 989 – 5
E-Mail: info@deutsche-tiefbauberatung.de
Web: www.deutsche-tiefbauberatung.de

Inhaltsübersicht

1. Vorbemerkungen	3
2. Aufgabenstellung.....	4
3. Datengrundlagen	5
3.1. Allgemeines zu den Verkehrsflächen.....	5
3.2. Priorität A: Straßenkategorie	6
3.3. Priorität B: Straßenzustand.....	7
3.4. Kanal- und Trinkwasserleitungen	9
3.5. Innerörtliche Ziele.....	9
4. Maßnahmenvorgabe.....	10
4.1. Wahl der Sanierungsmaßnahmen	10
4.2. Reihenfolge der Sanierungsmaßnahmen.....	12
4.3. Variante zur zeitlichen Abfolge	14
4.4. Kosten der Sanierungsmaßnahmen	16
5. Zusammenfassung.....	19

1. Vorbemerkungen

Auf der Grundlage der Straßenerhaltungskonzeption vom 04.10.2022 und den aktuellen Straßenzustandsdaten wird für die Budget- und Maßnahmenplanungen der nächsten fünf Haushaltsjahre (bis 2028) ein bedarfsgerechtes Straßenbauprogramm erforderlich.

Die hierbei zugrunde liegenden Daten wurden 2021/2022 im Rahmen einer visuellen Straßenzustandserfassung von der Lehmann + Partner GmbH nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erhoben. Ergänzend und speziell für den Zweck der Erstellung eines Bauprogramms wurden im August 2023 örtliche Begehungen vom Ing.-Büro Deutsche Tiefbauberatung, Dipl.-Ing. Joachim Hamann nach denselben Richtlinien durchgeführt. Diese Daten bilden die Grundlagen für das vorliegende Straßenbauprogramm und den daraus abgeleiteten Priorisierungen.

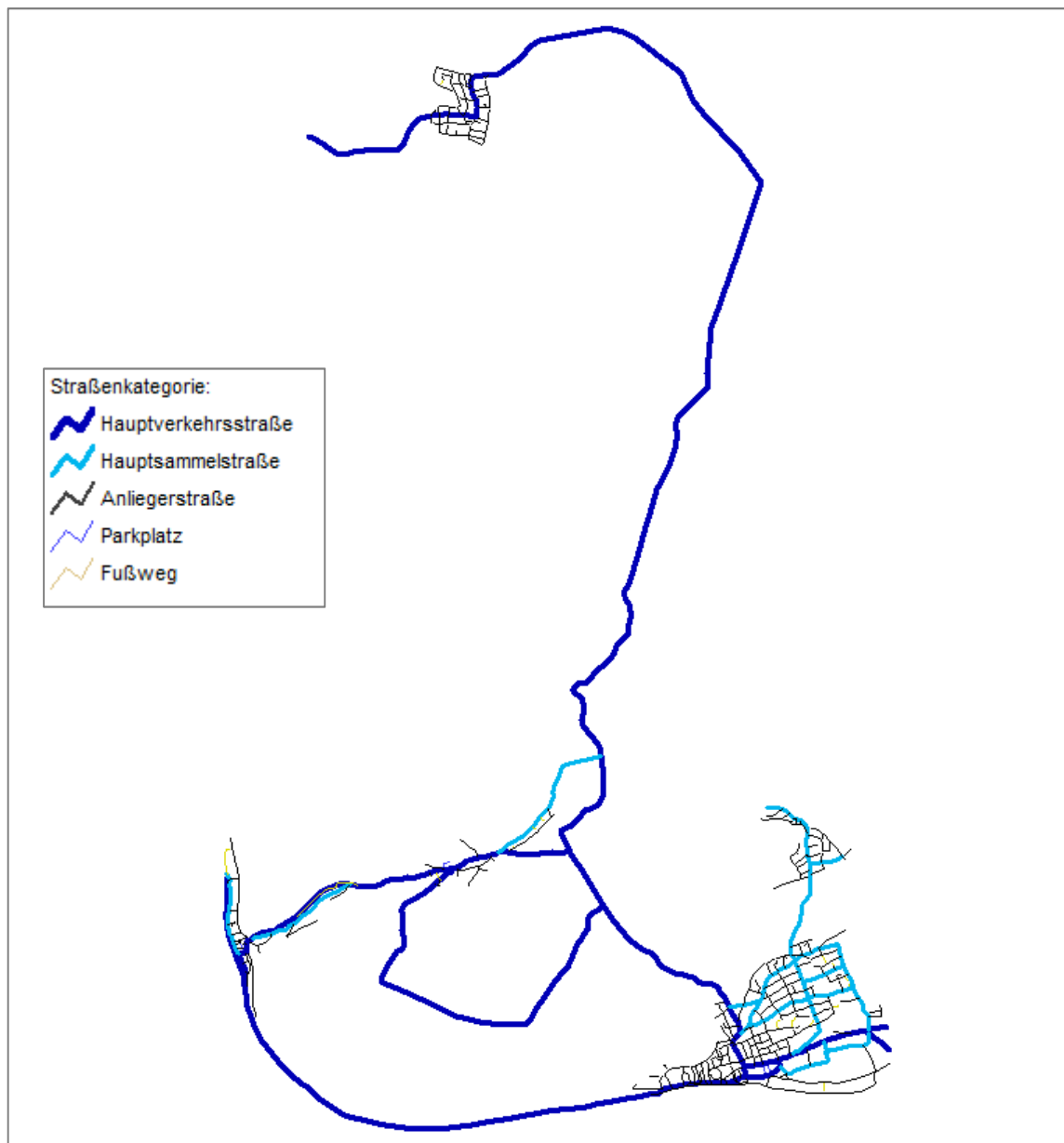


Abb. 1: Das Straßennetz der Stadt Rüdesheim am Rhein (nach Straßenkategorien)

2. Aufgabenstellung

Bei der Planung der Baumaßnahmen für die nächsten fünf Jahre sollten die bisher geplanten Tiefbaumaßnahmen im Kanalbereich und bei den Trinkwasserleitungen mit einbezogen werden, die in offener Bauweise durchgeführt werden. In diesen Fällen muss die Fahrbahn in jeweils mit erneuert werden. Diese Maßnahmen bilden somit auch das Grundgerüst für alle weiteren Bauplanungen, weil es hier bereits zeitliche Festlegungen gibt.

Andere Baumaßnahmen können bei der Erstellung dieses Bauprogramms nicht berücksichtigt werden, weil es dazu keine gesicherten Informationen gibt oder sie für den Straßenbau keine entscheidende Rolle spielen.

Bei den Maßnahmenplanungen sollten außerdem der bauliche Zustand und gleichzeitig die verkehrliche Bedeutung der Straßen ein wichtiges Auswahlkriterium sein. Da sich die Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Rüdesheim vollständig in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen oder des Landkreises Rheingau-Taunus befinden, liegt das Hauptaugenmerk bei der Sanierungsplanung zunächst auf den wichtigen innerörtlichen Hauptsammelstraßen. Der Schwerpunkt dieser Straßen befindet sich in der Kernstadt von Rüdesheim.

Bei der Festlegung der Reihenfolge und damit der Baujahre für die Sanierungsabschnitte müssen die Bedarfsumleitungsstrecken und wichtige Belange von Anliegern u.ä. berücksichtigt werden. Dazu gehören die insbesondere Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen wie Krankenhäusern, Schulen, Kitas, Behinderteneinrichtungen, Öffentliche Verwaltungen u.ä., aber auch die weitere Aufrechterhaltung des ÖPNV (z. B. Umleitung von Buslinien bei gleichzeitig möglichst guter Anbindung der regulären Haltstellen).

Die Sanierungsmaßnahmen werden nach wirtschaftlichen Kriterien vorgeschlagen, wie das bereits im Rahmen der Straßenerhaltungskonzeption vorbereitet worden ist. Die Vorgehensweise und die jeweiligen Kriterien zur Maßnahmenauswahl werden deshalb in diesem Bauprogramm nicht nochmals erläutert.

Als jährliches Budget für die Maßnahmenauswahl wird von ca. 1.000.000,- € für Investitionsmaßnahmen (z. B. grundhafter Ausbau) und ca. 300.000,- € für sonstige Erhaltungsmaßnahmen (z. B. Deckenerneuerungen) ausgegangen.

3. Datengrundlagen

3.1. Allgemeines zu den Verkehrsflächen

Das vorhandene Straßennetz der Stadt Rüdesheim hat eine Gesamtlänge von ca. 75,3 km und gliedert sich in vier Straßenklassen:

- Bundesstraße (ca. 7,7 km, davon 5,0 km außerorts und 2,7 km innerorts)
- Landesstraße (ca. 20,3 km, davon 16,3 km außerorts und 4,0 km innerorts)
- Kreisstraßen (ca. 1,3 km, davon 0,5 km außerorts und 0,8 km innerorts)
- Gemeindestraßen (ca. 45,9 km)

Zu den Gemeindestraßen gehören auch die Parkplätze und einzelne selbstständige Fußwege.

- Außerdem gibt es noch:
- Wege der Fremdenverkehrsgesellschaft Rüdesheim am Rhein (ca. 2,3 km)
- Wirtschaftswege (ca. 129,0 km, davon 49,1 km befestigt und 79,9 km unbefestigt)

Die Wirtschaftswege werden in diesem Bauprogramm außen vor gelassen. Für diese Wege wird ein separates Erhaltungsprogramm aufgestellt.

Nach Stadtteilen aufgeteilt ergibt sich ein unterschiedlicher Anteil bezogen auf die Straßenlänge im kommunalen Straßennetz (einschließlich innerörtlicher Bundes-, Landes- und Kreisstraßen):

- Aulhausen (ca. 4,9 km)
- Assmannshausen (ca. 8,5 km)
- Presberg (ca. 6,7 km)
- Rüdesheim (ca. 28,1 km)
- Windeck (ca. 5,4 km)
- Außerorts (ca. 22,0 km) nur Bundes-, Landes- und Kreisstraßen

Die öffentlichen Verkehrsflächen in der Baulast der Stadt Rüdesheim umfassen zunächst alle Gemeindestraßen. Von den Verkehrsanlagen der klassifizierten Straßen müssen zusätzlich die innerörtlichen Nebenanlagen von der Stadt Rüdesheim unterhalten werden (im Bereich der Ortsdurchfahrten).

Daraus ergeben sich folgende zu unterhaltende Straßennetzlängen:

- Klassifizierte Straßen – nur Nebenanlagen (ca. 7,5 km)
- Gemeindestraßen (ohne Wirtschaftswege) (ca. 45,9 km)

Die Details zu den Straßenverkehrsflächen sind ebenfalls ausführlich in der Straßenerhaltungskonzeption dargestellt worden und werden deshalb in diesem Bauprogramm nicht nochmals erläutert.

3.2. Priorität A: Straßenkategorie

Wie bereits in der Aufgabenstellung erwähnt ist ein wichtiges Kriterium für die Festlegung der Maßnahmen die Rangfolge der Straßen in Bezug auf die Bedeutung für den innerörtlichen Verkehr.

In der folgenden Abbildung sind die Straßen nach Bedeutung farblich gekennzeichnet:

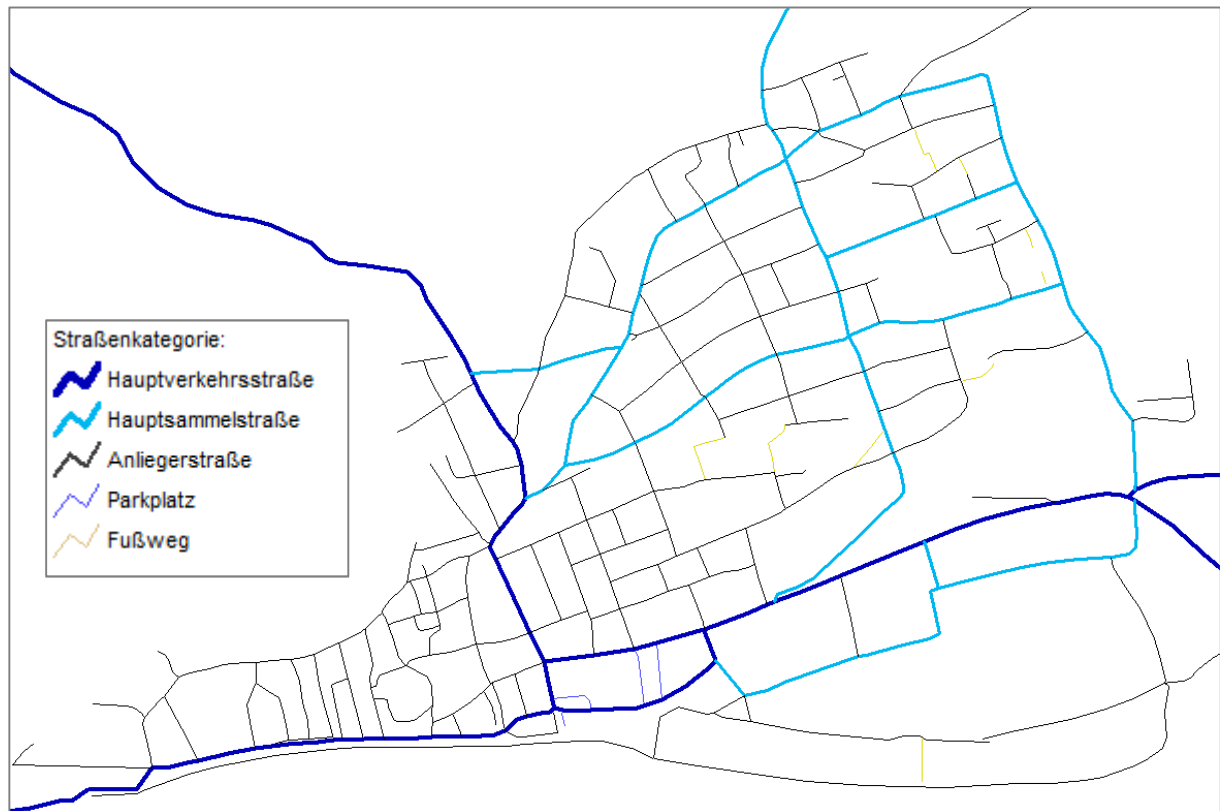


Abb. 2: Das Straßennetz der Stadt Rüdesheim (nach Straßenkategorien) – Ausschnitt: Kernstadt

Es handelt sich bei den Hauptsammelstraßen in der Kernstadt um folgende Straßen:

- Albertistraße
- An der Weißburg
- Angerstraße
- Auf der Lach (zwischen An der Weißburg und Kaiserstraße)
- Böhler Straße
- Burgundstraße
- Eibinger Straße
- Europastraße
- Hugo-Asbach-Straße
- Johannisberger Straße
- Marienthaler Straße
- Taunusstraße
- Theodor-Heuss-Straße
- Taunusstraße Straße
- Wiesbadener Straße

Da die Kernstadt die größte Bedeutung für die Bevölkerung von Rüdesheim hat und hier der meiste Verkehr abgewickelt wird, befinden sich hier auch die wichtigsten innerörtlichen Gemeindestraßen, für die die Kommune die Unterhaltungspflicht hat.

Diese Einteilung nach Hauptsammelstraßen richtet sich nach der derzeitigen verkehrlichen Bedeutung, dem verfügbaren Straßenquerschnitt und hat einen möglichen inhaltlichen Bezug zur Straßenausbaubeitragssatzung.

3.3. Priorität B: Straßenzustand

Da in den letzten Jahren wenig für die Verbesserung der straßenbaulichen Substanz getan wurde, ist der Straßenzustand in Rüdesheim allgemein sehr schlecht. Deshalb ist eine Priorisierung allein auf der Grundlage der Straßenzustände nicht sinnvoll.

In der folgenden Übersicht ist für den Bereich der Kernstadt eine Übersicht zu den Straßenzuständen (der besseren Übersichtlichkeit wegen nur für die Fahrbahnbereiche) farblich dargestellt:

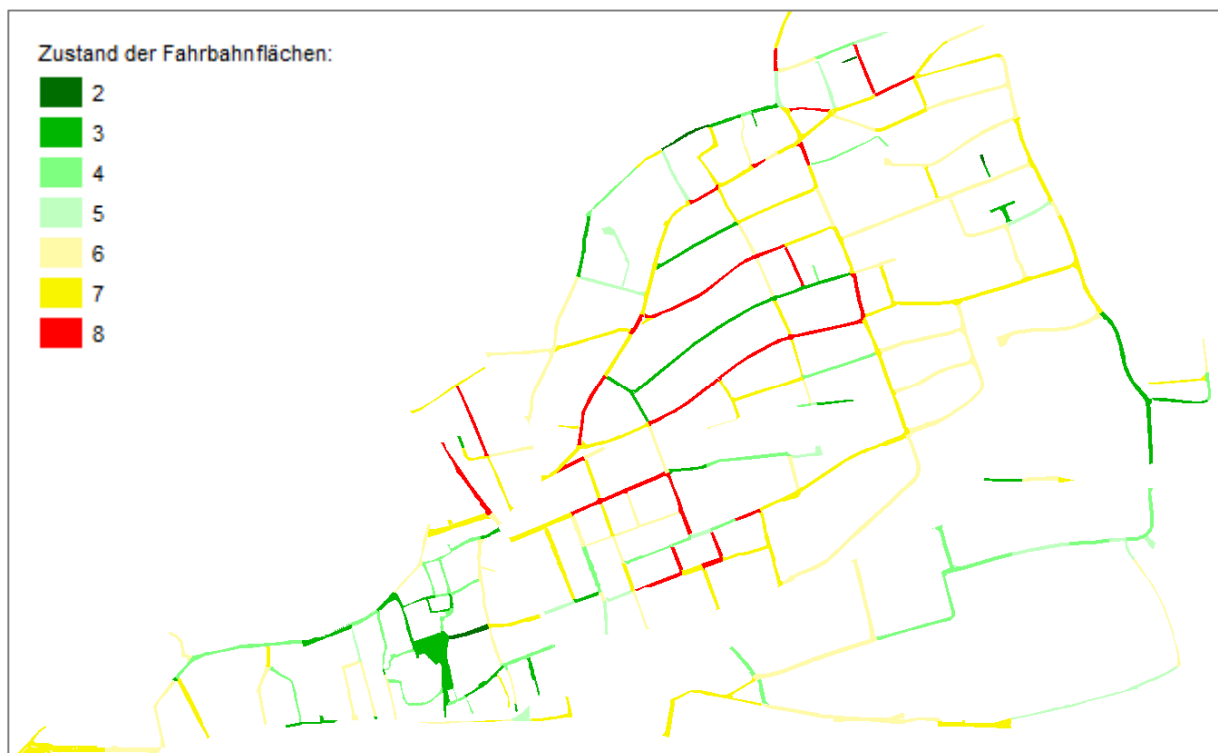


Abb. 3: Die Fahrbahnflächen der Stadt Rüdesheim (nach Straßenzustandsklassen) – Ausschnitt: Kernstadt

An dieser Grafik ist leicht erkennbar, dass es weiterer Kriterien bedarf, um eine zeitliche Priorisierung der Sanierungsplanung vornehmen zu können. Denn selbst wenn die organisatorischen und finanziellen Mittel in der Verwaltung unmittelbar zur Verfügung stehen würden, könnten nicht alle Maßnahmen gleichzeitig durchgeführt werden ohne die komplette Kernstadt von Rüdesheim verkehrlich lahm zu legen.

Die in der nachfolgenden Abbildung 4 dargestellten Zustandsklassen leiten sich wiederum aus dem Gesamtwert ab. Der Notenbereich wird zwischen 1 und 5 in Intervallen von 0,5 aufgeteilt, so dass 8 Zustandsklassen zwischen 1 und 8 entstehen. Problematisch sind alle Verkehrsflächen mit einem Zustandswert größer 3,5.

Zustandsklasse	Wertebereich	Gebrauchsfähigkeit	Unterhaltungsaufwand	Farbe
1	< 1,5	sehr gut	neuwertig	blau
2	≥ 1,5 bis < 2,0	gut	normal	grün
3	≥ 2,0 bis < 2,5	gut	normal	grün
4	≥ 2,5 bis < 3,0	mittelmäßig	normal	grün
5	≥ 3,0 bis < 3,5	mittelmäßig	erhöht	grün
6	≥ 3,5 bis < 4,0	schlecht	erhöht	gelb
7	≥ 4,0 bis < 4,5	schlecht	stark erhöht	gelb
8	≥ 4,5	sehr schlecht	stark erhöht	rot

Abb. 4: Ableitung und Bedeutung der Zustandsklassen gemäß FGSV mit aktueller Durchschnittsnote (Gesamtwert)

Reduziert um die schlechten Fahrbahnen und unterlegt mit den Straßenkategorien sieht die Übersicht wie folgt aus:

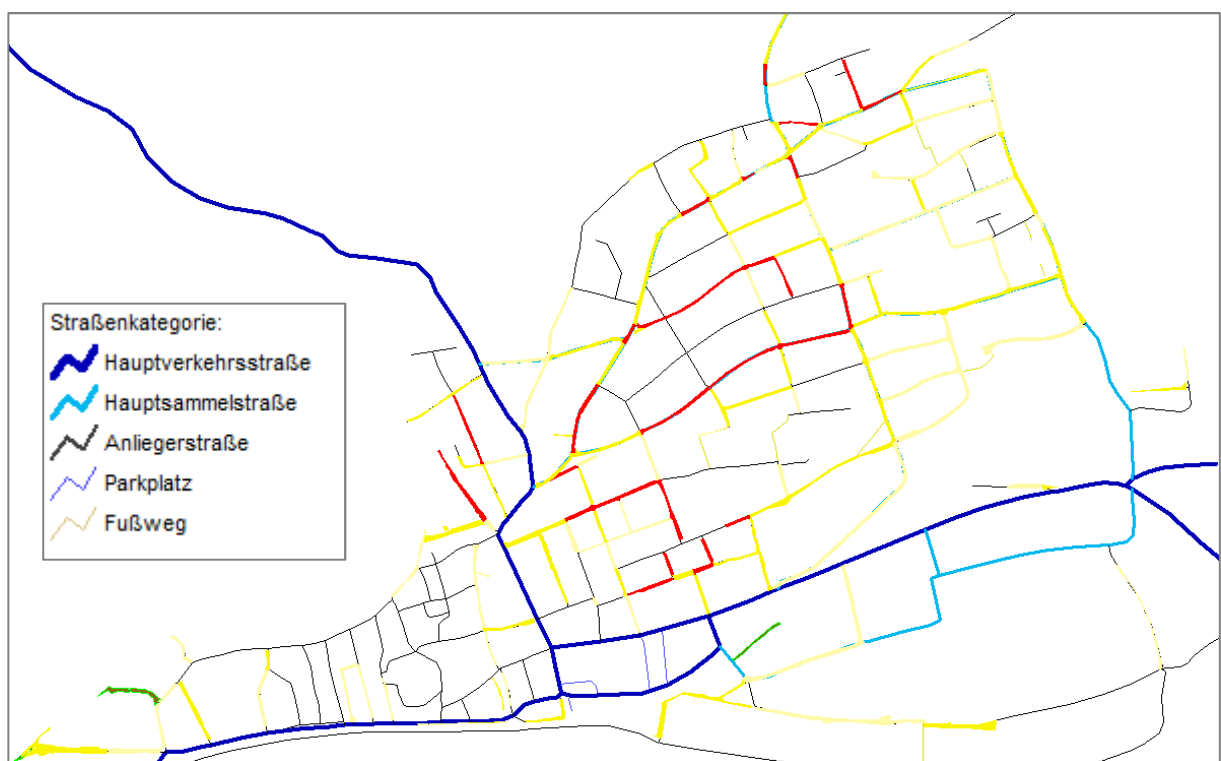


Abb. 5: Das Straßennetz der Stadt Rüdesheim (nur schlechte und sehr schlechte Bereiche) – Ausschnitt: Kernstadt

Es ist in Abb. 5 sehr gut zu erkennen, dass die schlechten Zustandswerte gerade auch in den Hauptsammelstraßen vorhanden sind, weil sonst die hellblauen Linien sichtbar wären.

3.4. Kanal- und Trinkwasserleitungen

Die derzeitigen Kanalsanierungsplanungen in offener Bauweise konzentrieren sich in den nächsten fünf Jahren auf die Theodor-Heuss-Straße. Alle anderen Kanalsanierungen werden im Inliner- oder vergleichbaren Verfahren durchgeführt und erfordern keine größeren Eingriffe in die Straßenoberflächen. Somit gibt es für alle anderen Straßenbaumaßnahmen keine Synergien mit dem Kanalbau und können davon weitgehend unabhängig geplant und durchgeführt werden. Der Bau von Trinkwasserleitungen ist an vielen Stellen nicht im Bereich der kommunalen Straßen geplant. Die anderen Maßnahmen werden nach Möglichkeit in diesem Bauprogramm berücksichtigt.

3.5. Innerörtliche Ziele

Als weitere Priorität für die Sanierungsplanungen im Straßennetz von Rüdesheim sind die wichtigen lokalen Ziele in dem Stadtbereich zu berücksichtigen, in denen das Straßennetz einen großen Sanierungsbedarf hat.

Dazu gehören:

- St. Josefs-Hospital Rheingau
- Finanzamt Rheingau-Taunus
- Hildegardis Realschule
- Kindertagesstätte „Binsenkörbchen“
- Kindertagesstätte „St. Jakobus“
- Kindertagesstätte „Baumhäuschen“
- Kindertagesstätte „Weinbergschnecke“
- Wallfahrtskirche
- Vereinshaus Eibing
- Haltestellen der Buslinien 171, 183 und 187

Größere private Anlieger und Gewerbetriebe sind hier nicht explizit aufgeführt.

Bei der Priorisierung wurde die Entscheidung getroffen, den größten Wert auf die Anbindung des St. Josefs-Hospital Rheingau zu legen. Der schlechte Zustand der Straßen, die zu diesem Krankenhaus führen, beinhaltet auch große Unebenheiten, die stoßartige Bewegungen der Fahrzeuge beim Befahren der Straßenabschnitte verursachen. Dies ist eine starke Beeinträchtigung für die Krankentransporte und kann im Einzelfall sogar zu Problemen bei der Gesundheitsversorgung während der Fahrt führen. Dies betrifft insbesondere die Eibinger Straße von Süden her.

Eine weitere Priorität wurde auf die Zustandsverbesserung der Straßenabschnitte mit Busverkehr gelegt. Da auch in Bussen die Beförderungsqualität stark von den Unebenheiten der Fahrbahnen abhängt, lohnt sich eine Verbesserung des Straßenzustandes für die Fahrgäste. Außerdem führt die hohe dynamische Belastung der betroffenen Straßen durch den Busverkehr bei Unebenheiten in der Fahrbahn zusätzlich zu einer schnelleren Verschlechterung der straßenbaulichen Substanz. Da die betreffenden Straßenabschnitte überwiegend durch Wohnbebauung führen, trägt eine Verbesserung der Oberflächeneigenschaften durch eine Sanierungsmaßnahme außerdem deutlich zur Lärminderung bei und führt zu einer Verbesserung der Wohnqualität in dem jeweiligen Umfeld.

4. Maßnahmenvorgabe

4.1. Wahl der Sanierungsmaßnahmen

Im Ergebnis der Abwägungen (Verkehrsbedeutung, Straßenzustand) ergibt sich ein besonders wichtiger Sanierungsbedarf für folgende Straßenabschnitte:

- Böhler Straße
- Eibinger Straße
- Hugo-Asbach-Straße
- Marienthaler Straße
- Taunusstraße (zwischen Ingelheimer Straße und Böhler Straße)
- Theodor-Heuss-Straße

Diese Straßen haben einen hohen Sanierungsstau und gleichzeitig eine große Bedeutung für den innerörtlichen Verkehr.

Die weiteren Straßen sind vor allem wegen der schlechten Substanzwerte in das Bauprogramm aufgenommen worden:

- Burgundstraße (zwischen Häuserweg und Eibinger Straße)
- Gerichtsstraße (zwischen Grabenstraße und Kaiserstraße)
- Kieseler Weg

Für die Peterstraße sind ebenfalls grundhafte Sanierungsmaßnahmen notwendig. Wegen der geringeren verkehrlichen Bedeutung wurde diese Straße jedoch nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Der westliche Teil der Hugo-Asbach-Straße kann in dieses Bauprogramm wegen des nicht ausreichenden Budgets nicht mehr aufgenommen werden. Dieser Straßenabschnitt sollte unmittelbar für das Jahr 2029 vorgemerkt werden. Wegen des Vorranges der Eibinger Straße, Marienthaler Straße und der Theodor-Heuss-Straße ist es aus verkehrlichen Gründen auch

nicht möglich diese Straße in den Jahren 2024 bis 2027 auszubauen, weil sie als Bedarfsumleitungsstrecke benötigt wird.

Die folgenden Straßenabschnitte sind auch vorrangig zu betrachten und können mit dem jährlich verbleibenden Budget in nicht festgelegter Reihenfolge für Erhaltungsmaßnahmen gewählt werden (z. B. Deckenerneuerungsmaßnahmen):

- Albertistraße
- Burgundstraße (westlicher Teil)
- Häuserweg (südlicher Teil)
- Hildegardisstraße
- Friedrichstraße (östlicher Teil)
- Fürstbischof-Rudolf-Straße
- Kaiserstraße
- Kieseler Weg (vollständig)
- Nothgottesstraße
- Schmidtstraße
- Taunusstraße (nördlicher Teil)



Abb. 6: Übersicht zu den vorrangig geplanten Straßen mit Sanierungsmaßnahmen bis 2028

Die Taunusstraße zwischen Ingelheimer Straße und Hugo-Asbach-Straße sollte ebenfalls sehr dringend saniert werden. Aus verkehrstechnischen Überlegungen, wird diese Strecke aber in allen Jahren für die Bedarfsumleitungsstrecken benötigt und kann deshalb wahrscheinlich erst nach 2028 in das Bauprogramm aufgenommen werden.

4.2. Reihenfolge der Sanierungsmaßnahmen

Da die betroffenen Straßenabschnitte aus mehreren Gründen nicht gleichzeitig saniert werden können (z. B. Bauablauf, Baustellenversorgung, Verkehrsumleitung, Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke während der Bauzeit, verfügbarer Kostenrahmen, personelle Kapazitäten in der Bauverwaltung), werden die Baumaßnahmen nacheinander durchgeführt. Zunächst werden die Baumaßnahmen zeitlich so angesetzt, dass nur kurze Straßenabschnitte betroffen sind und die Bausumme in jedem Jahr etwa gleich groß ist.

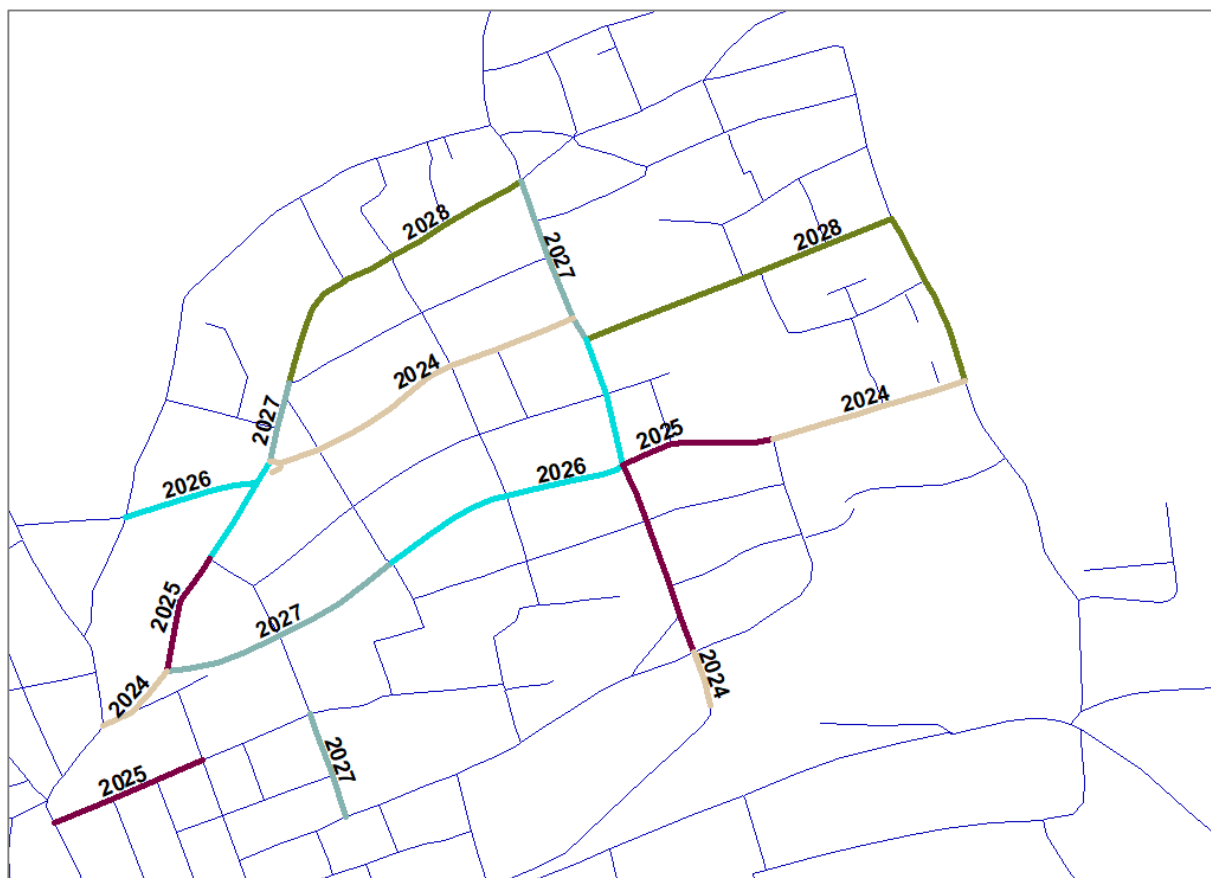


Abb. 7: Geplante Sanierungsmaßnahmen mit Maßnahmenjahr – Ausschnitt: Sanierungsbereich

In den folgenden Tabellen werden die einzelnen Straßenabschnitte mit den geplanten Sanierungsjahren aufgeführt:

Jahr	Straße	von	bis	Länge (m)
2024				
	Eibinger Straße	Zum Niederwald-Denkmal (L 3034)	Hugo-Asbach-Straße	95,00
	Hugo-Asbach-Straße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	Taunusstraße	224,00
	Kieseler Weg	Marienthaler Straße	Theodor-Heuss-Straße	396,00
	Theodor-Heuss-Straße	Albertistraße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	61,00
				776,00

Jahr	Straße	von	bis	Länge (m)
2025				
	Eibinger Straße	Hugo-Asbach-Straße	Kaiserstraße	138,00
	Gerichtsstraße	Grabenstraße	Wilhelmstraße	188,00
	Hugo-Asbach-Straße	Theodor-Heuss-Straße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	173,00
	Theodor-Heuss-Straße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	Hugo-Asbach-Straße	226,00
				725,00

2026				
	Burgundstraße	Häuserweg	Eibinger Straße	152,00
	Eibinger Straße	Kaiserstraße	Burgundstraße	100,00
	Marienthaler Straße	Burgundstraße	Kieseler Weg	28,00
	Hugo-Asbach-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Theodor-Heuss-Straße	285,00
	Theodor-Heuss-Straße	Hugo-Asbach-Straße	Böhler Straße	146,00
				711,00

2027				
	Marienthaler Straße	Kieseler Weg	Ludwig-Schneider-Straße	90,00
	Hugo-Asbach-Straße	Eibinger Straße	Friedrich-Ebert-Straße	283,00
	Kaiserstraße	Friedrichstraße	Gerichtsstraße	122,00
	Theodor-Heuss-Straße	Böhler Straße	Marienthaler Straße	191,00
				686,00

2028				
	Böhler Straße	Taunusstraße	Theodor-Heuss-Straße	367,00
	Marienthaler Straße	Ludwig-Schneider-Straße	Theodor-Heuss-Straße	363,00
	Taunusstraße (Teil 2)	Hugo-Asbach-Straße	Böhler Straße	200,00
				930,00

			Gesamtlänge:	3.828,00
--	--	--	---------------------	-----------------

4.3. Variante zur zeitlichen Abfolge

Bei der dargestellten Planung handelt es sich um relativ kurze Bauabschnitte und gleichzeitig mehrere parallelen Maßnahmen pro Jahr. Dies wurde deshalb so vorgesehen, damit die Erreichbarkeit für die Anlieger leichter gewährleistet werden kann. Für den Bauablauf und den Aufwand zur Einrichtung der Umleitungsstrecken ist es jedoch besser, die Bauabschnitte stärker zu bündeln. Damit wird es auch weniger Baustellen pro Jahr geben und in der Stadt wird nicht an zu vielen Stellen gleichzeitig gebaut.

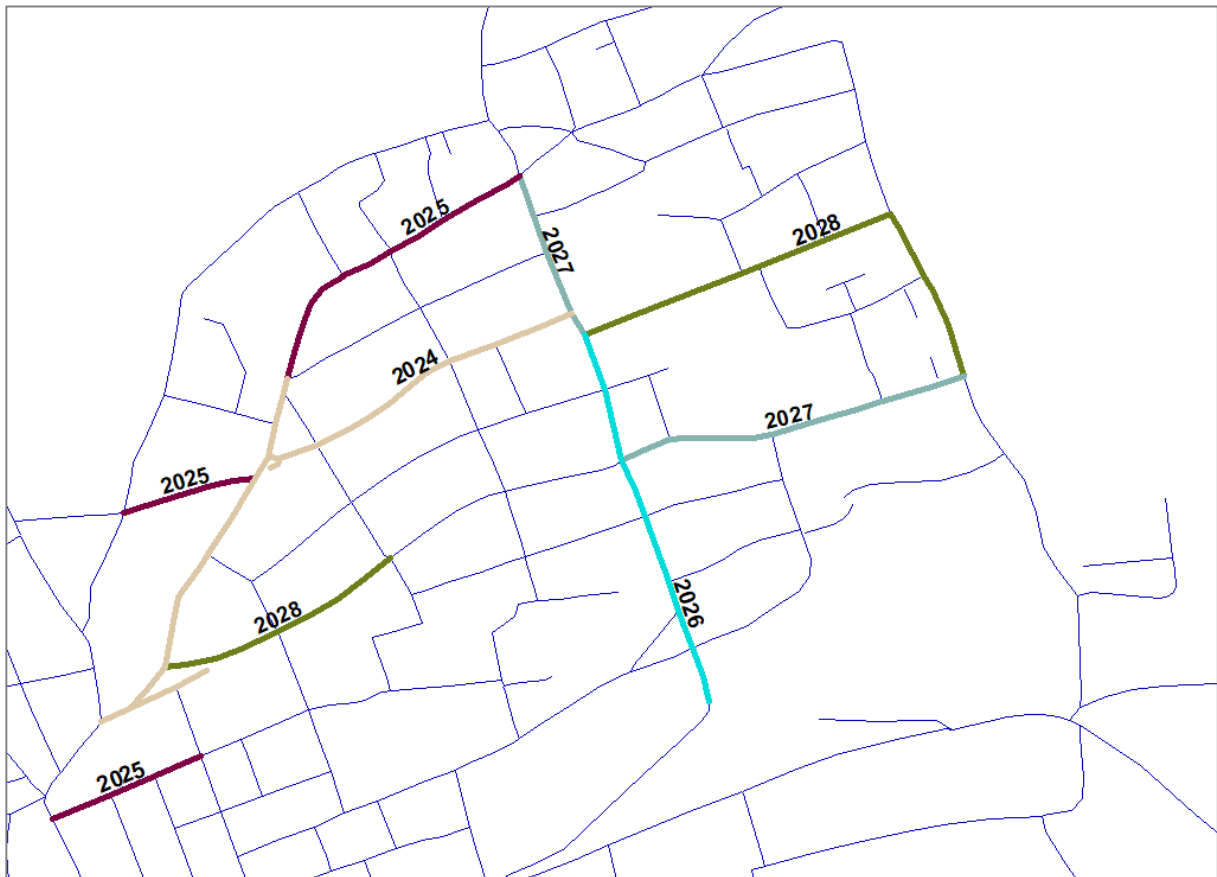


Abb. 8: Geplante Sanierungsmaßnahmen mit alternativen Maßnahmenjahren – gebündelte Bauabschnitte

Für diese alternative Planung ergibt sich eine andere Gliederung des Bauprogramms:

Jahr	Straße	von	bis	Länge (m)
2024				
	Eibinger Straße	Zum Niederwald-Denkmal (L 3034)	Kaiserstraße	233,00
	Eibinger Straße	Kaiserstraße	Burgundstraße	100,00
	Ferdinand-Heyl-Straße	Eibinger Straße	Ende	94,00
	Kieseler Weg	Marienthaler Straße	Theodor-Heuss-Straße	396,00
	Marienthaler Straße	Burgundstraße	Kieseler Weg	28,00
	Marienthaler Straße	Kieseler Weg	Ludwig-Schneider-Straße	90,00
				941,00

Jahr	Straße	von	bis	Länge (m)
2025				
	Burgundstraße	Häuserweg	Eibinger Straße	152,00
	Gerichtsstraße	Grabenstraße	Wilhelmstraße	188,00
	Marienthaler Straße	Ludwig-Schneider-Straße	Theodor-Heuss-Straße	363,00
				703,00

2026				
	Theodor-Heuss-Straße	Albertistraße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	61,00
	Theodor-Heuss-Straße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	Hugo-Asbach-Straße	226,00
	Theodor-Heuss-Straße	Hugo-Asbach-Straße	Böhler Straße	146,00
				433,00

2027				
	Hugo-Asbach-Straße	Theodor-Heuss-Straße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	173,00
	Hugo-Asbach-Straße	Fürstbischof-Rudolf-Straße	Taunusstraße	224,00
	Theodor-Heuss-Straße	Böhler Straße	Marienthaler Straße	191,00
				588,00

2028				
	Böhler Straße	Taunusstraße	Theodor-Heuss-Straße	367,00
	Hugo-Asbach-Straße	Eibinger Straße	Friedrich-Ebert-Straße	283,00
	Taunusstraße (Teil 2)	Hugo-Asbach-Straße	Böhler Straße	200,00
				850,00

			Gesamtlänge:	3.515,00
--	--	--	---------------------	-----------------

4.4. Kosten der Sanierungsmaßnahmen

Eine Aufstellung zu den Baukosten ist zum aktuellen Zeitpunkt relativ schwierig, weil außer den visuellen Zustandserfassungen noch keine weiteren Baugrunduntersuchungen und Analysen zu den Entwässerungseinrichtungen und Tragfähigkeiten in den Straßen durchgeführt wurden. Deshalb können die hier angegebenen Schätzpreise lediglich ein Anhaltspunkt sein. In diesen Kosten sind auch keine Planungs- und andere Baunebenkosten enthalten.

Jahr	Straße	Maßnahme	Verkehrsfläche (m ²)	geschätzte Kosten
2024				
	Eibinger Straße	Grundhafter Ausbau	961,00	131.406,00 €
	Hugo-Asbach-Straße	Grundhafter Ausbau	3.009,00	359.123,00 €
	Kieseler Weg	Grundhafter Ausbau	3.171,00	433.383,00 €
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau (+Kanalbau)	637,00	87.043,00 €
				1.010.955,00 €

2025				
	Eibinger Straße	Grundhafter Ausbau	1.380,00	195.286,00 €
	Gerichtsstraße	Grundhafter Ausbau	2.197,00	310.815,00 €
	Hugo-Asbach-Straße	Grundhafter Ausbau	2.185,00	269.857,00 €
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau (+Kanalbau)	2.295,00	324.634,00 €
				1.100.592,00 €

2026				
	Burgundstraße	Tiefenbau gebundener Schichten	1.292,00	110.126,00 €
	Eibinger Straße	Grundhafter Ausbau	876,00	128.235,00 €
	Marienthaler Straße	Grundhafter Ausbau	458,00	67.033,00 €
	Hugo-Asbach-Straße	Grundhafter Ausbau	2.543,00	372.410,00 €
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau (+Kanalbau)	1.531,00	224.140,00 €
				901.944,00 €

2027				
	Marienthaler Straße	Grundhafter Ausbau	927,00	140.498,00 €
	Hugo-Asbach-Straße	Grundhafter Ausbau	2.660,00	403.157,00 €
	Kaiserstraße	Grundhafter Ausbau	1.120,00	169.729,42 €
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau (+Kanalbau)	1.936,00	293.362,00 €
				1.006.746,42 €

Jahr	Straße	Maßnahme	Verkehrsfläche (m ²)	geschätzte Kosten
2028				
	Böhler Straße	Tiefenbau gebundener Schichten	3.590,00	335.978,00 €
	Marienthaler Straße	Grundhafter Ausbau	3.332,00	522.595,98 €
	Taunusstraße (Teil 2)	Grundhafter Ausbau	1.990,00	312.080,97 €
				1.170.654,95 €

Gesamtkosten:	5.190.892,37 €
Durchschnitt pro Jahr:	1.038.178,47 €

Für die Alternative zur zeitlichen Abfolge der Baumaßnahmen (s. Pkt. 4.3.) teilen sich die Kosten wie folgt pro Jahr auf:

Jahr	Straße	Maßnahme	Verkehrsfläche (m ²)	geschätzte Kosten
2024				
	Eibinger Straße	Grundhafter Ausbau	2.342,00	338.468,00 €
	Eibinger Straße	Grundhafter Ausbau	876,00	126.583,00 €
	Ferdinand-Heyl-Straße	Grundhafter Ausbau	856,00	123.725,00 €
	Kieseler Weg	Grundhafter Ausbau	3.171,00	532.623,00 €
	Marienthaler Straße	Grundhafter Ausbau	458,00	66.169,00 €
	Marienthaler Straße	Grundhafter Ausbau	927,00	133.997,00 €
			8.630,00	1.321.565,00 €

2025				
	Burgundstraße	Tiefenbau gebundener Schichten	1.292,00	119.574,00 €
	Gerichtsstraße	Grundhafter Ausbau	2.197,00	328.662,00 €
	Marienthaler Straße	Grundhafter Ausbau	3.332,00	498.417,00 €
			6.821,00	946.653,00 €

2026				
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau (+Kanalbau)	637,00	98.597,00 €
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau (+Kanalbau)	2.295,00	355.289,00 €
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau (+Kanalbau)	1.531,00	237.010,00 €
			4.463,00	690.896,00 €

Jahr	Straße	Maßnahme	Verkehrsfläche (m ²)	geschätzte Kosten
2027				
	Hugo-Asbach-Straße	Grundhafter Ausbau	2.185,00	317.597,00 €
	Hugo-Asbach-Straße	Grundhafter Ausbau	3.009,00	437.448,00 €
	Theodor-Heuss-Straße	Grundhafter Ausbau+Kanalbau	1.936,00	310.207,00 €
			7.130,00	1.065.252,00 €

2028				
	Böhler Straße	Tiefereinbau gebundener Schichten	3.590,00	368.311,00 €
	Hugo-Asbach-Straße	Grundhafter Ausbau	2.660,00	441.228,00 €
	Taunusstraße (Teil 2)	Grundhafter Ausbau	1.990,00	330.001,00 €
			8.240,00	1.139.540,00 €

		Gesamtkosten:		5.163.906,00 €
		Durchschnitt:		1.032.781,20 €

5. Zusammenfassung

Für die Straßensanierung in Rüdesheim müssen in den nächsten Jahren große Anstrengungen unternommen werden, weil die bauliche Substanz in vielen innerörtlichen Straßen stark geschädigt ist. Dies gilt insbesondere für die örtlichen Hauptsammelstraßen in kommunaler Baulast. Die nun bereitgestellten 1,3 Mio. € pro Jahr für den Straßenbau ermöglichen etliche Maßnahmen zur Verbesserung dieser Situation. In dem vorliegenden Bauprogramm werden erste Vorstellungen entwickelt, wie dies realisiert werden kann. Dazu wurden Priorisierungen anhand der Verkehrsbedeutung, der Erreichbarkeit von innerörtlich wichtigen Zielen und der aktuellen Straßenzustandswerte zu Grunde gelegt.

In diesem Bauprogramm werden zwei mögliche Vorgehensweisen bei der Straßensanierung vorgestellt. Hierzu gehören vor allem die vorzusehenden Maßnahmen und zugehörige Kostenschätzungen. Dabei wurden lediglich ca.1,0 Mio. € pro Jahr angesetzt, damit für andere akute Maßnahmen zur Verkehrssicherung noch ausreichend Mittel zur Verfügung stehen oder auch kleinere Erhaltungsmaßnahmen zusätzlich durchgeführt werden können.

Es geht in erster Linie darum, die Straßenzüge Eibinger Straße – Marienthaler Straße grundhaft zu erneuern und die Sanierung der Theodor–Heuss–Straße einschließlich Kanalbau zu realisieren. Hinzu kommt als wichtige Nord–Süd–Verbindung der Straßenzug Taunusstraße – Böhler Straße.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass im Detail geprüft werden muss, welche Reihenfolge der Maßnahmen auch im Rahmen anderer Baumaßnahmen in der Stadt Rüdesheim sinnvoll und machbar ist. Die grundsätzlichen Vorgaben sind in diesem Bauprogramm getroffen worden.

Dipl.–Ing. (FH) Joachim Hamann

Neuenhagen, 02.09.2023