

RHEIN-SIEG-KREIS
 DER LANDRAT
 68 Straßenbauamt

ANLAGE 1
zu TO.-Pkt. 2

06.01.2005

B e s c h l u s s v o r l a g e
 für den
 öffentlichen Sitzungsteil

Gremium und Datum	Bau- und Vergabeausschuss am 18.01.05
-------------------	--

Tagesordnungspunkt	Mittelbedarf für die in 2005 an den Kreisstraßen anstehenden Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen
--------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Vergabeausschuss nimmt die im Entwurf des Haushaltsplanes veranschlagten und die voraussichtlich zur Finanzierung der anstehenden Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen benötigten Mittel zur Kenntnis.

Vorbemerkungen:

Zur Finanzierung der in 2005 voraussichtlich anstehenden Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen wurde von der Verwaltung für den Entwurf des Haushaltsplanes 2005 der sich aus den nachfolgenden Erläuterungen ergebende Bedarf angemeldet. Die Mittel werden in dem Haushaltsplan veranschlagt in den Unterabschnitten:

6500 des Verwaltungshaushaltes	für die Instandsetzungsmaßnahmen 2005 und
6500 des Vermögenshaushaltes	für die Verkehrssicherungsmaßnahmen 2005

Erläuterungen:

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Haushaltsplanes ist von dem Bau- und Vergabeausschuss über die für die Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen veranschlagten bzw. benötigten Mittel zu beraten. Dazu werden als Anhang vorgelegt:

Liste der Schäden an Straßen und Nebenanlagen	Anhang 1
Liste der Schäden an Bauwerken	Anhang 2
Zusammenstellung der in 2005 voraussichtlich anstehenden Instandsetzungen	Anhang 3
Zusammenstellung der in 2005 anstehenden Verkehrsicherungsmaßnahmen	Anhang 4
Finanzierungsübersicht zu alle Baumaßnahmen an Kreisstraßen	Anhang 5

Zu den Zusammenstellungen der anstehenden Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen wird ergänzend auf folgendes hingewiesen:

Instandsetzungsmaßnahmen

Die Zusammenstellung der vordringlich auszuführenden Instandsetzungsmaßnahmen beinhaltet einen Mittelbedarf von rd. 0,9 Mill. €, der sich ggfs. durch Schäden, die infolge von winterlichen Bedingungen (Frosteinwirkungen) entstehen, noch erhöhen kann.

Die genannten Ausgaben übersteigen somit den Mittelansatz für 2005 um 0,3 Mill. €. Dieser Fehlbetrag kann zu einem wesentlichen Teil mit in 2004 nicht verausgabten Mittel, sofern diese als Haushaltsrest zur Verfügung stehen, abgedeckt werden. Die in 2004, nach Abzug der noch zu leistenden Zahlungen, entstandenen Minderausgaben sind im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass sehr günstige Angebote vorgelegt wurden und infolge des späten Inkrafttretens des Haushaltes die beabsichtigten Bauwerkssanierungen nicht mehr durchgeführt werden konnten. Die vordringlichsten dieser Maßnahmen sind daher in 2005 neu veranschlagt.

Im übrigen dient der Vorschlag für das Instandsetzungsprogramm 2005 in erster Linie als Überblick über die im nächsten Jahr voraussichtlich anstehenden Maßnahmen und derer Kosten. Das endgültige Programm soll, nachdem die letztlich zur Verfügung stehenden Mittel bekannt sind, nach dem Ende der Winterperiode zur abschließenden Beratung vorgelegt werden.

Darauf hinzuweisen ist noch, dass es sich bei den angegebenen Kosten um Durchschnittswerte handelt, zu denen im Einzelfall wesentliche Abweichungen eintreten können.

Verkehrssicherungsmaßnahmen

Wie aus der Beschreibung der einzelnen Maßnahmen im Anhang 4 zu entnehmen ist, wird vorgeschlagen in 2005

- die bereits 2003 beantragte Umgestaltung der südlichen Ortseinfahrt Rossel der K55 auszuführen,
- Fußgängerüberwege an der K4 in Königswinter-Niederdollendorf und an der K13 in Lohmar-Heide einzurichten,
- die Aufstellfläche einer ÖPNV-Haltestelle an der K12 in Alfter-Impekoven zu vergrößern und
- die an dem Radfahrstreifen der K22 in Lülsdorf bestehende Lücke zu schließen.

Mit diesen Maßnahmen werden voraussichtlich die zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft, so dass die zusätzlich beantragten Vorhaben in 2005 nicht finanziert werden können. Im übrigen besteht dafür auch kein vordringlicher Bedarf bzw. sind die Abstimmungen mit den zu Beteiligten noch nicht abgeschlossen.

Die in 2005 anstehenden Bauprogramme und die Investitionsprogramme bis 2009 werden, entsprechend der Abgrenzung der Zuständigkeiten, in dem Planungs- und Verkehrsausschuss beraten.

Unter Berücksichtigung der darin enthaltenen Vorhaben wurden für den Entwurf des Haushaltes 2005 folgende Mittel für den Kreisstraßenbau –ohne Grunderwerb, Rückzahlung von Zuwendungen und die Straßenunterhaltung- angemeldet:

Ausgaben	davon für				Einnahmen
	Instandsetzung	Verkehrssicher.	Altmaßnahmen	Bauprogramme	
2.518.000	600.000	100.000	545.000	1.273.000	666.000

Einzelheiten zu der Finanzierung der Bau- und Investitionsprogramme sind in der als Anhang 5 beigefügten Gesamtübersicht enthalten. Diese enthält für 2005 um 30.000 € geringere Ausgaben als der Entwurf des Haushaltsplanes, weil in letzterem Verpflichtungsermächtigungen kleineren Umfanges den Ausgaben zugeschlagen wurden.

Zur Sitzung des Bau- und Vergabeausschusses am 18.01.05

Im Auftrag



Anhang 1 zur Anlage

Zusammenstellung der Straßenschäden an Kreisstraßen

Vorbemerkung: Bauweise: 2 = Einzelmaßnahme 3 = Bauwerkssanierung 4 = Nahtsanierung 5 = Oberflächenbehandlung
 Decken: 6 = Hocheinbau 7 = Tiefeinbau 8 = mit Teilsanierung 9 = Oberbausanierung
 Schadensklasse: bezogen auf die anzuwendende Bauweise 1 = geringe, 2 = mittlere, 3 = größere Schäden

K.-Nr.	Abschnitt		Station		Bauteil	Schaden / Mangel	Bauweise	Länge in Schadenskl.			Bau-progr.	
	von	nach	von	bis				1	2	3		
2.4	B56	L143	1,40		Busbuchten	Pflasterbelag stark verformt und teilweise zerstört					x	
3.1	Grenze	K61	0,90	1,10	Decke	Ausmagerung, Risse , halbseitig Setzungen	7	0,20				
			1,70	2,13	Decke	Ausmagerung, Netzrisse, kleinere Ausbrüche und Setzungen	6	0,43				
4.1	L193	L268	0,07	0,25	Decke	Blasenbildung in Gussasphalt	7	0,18				
5.2	L113	L183	0,84	1,05	Fahrbahn	stark verformt, Entwässerung unzureichend, Bankett fehlt einseitig	9					2008
			1,21	1,28	Böschung	rutschgefährdeter Steilhang	2					
			2,50	2,98	Decke	Ausmagerung, Risse, kleine Ausbrüche	7	0,48				
			5,50	5,92	Oberbau	nicht frostsicher, uneben, ausgemagert, Risse, unzureichende Entwässerung	6	0,42				
6.4	K38	L268	0,06	0,40	Oberbau	nicht frostsicher, schmal, verformt, Aus- u. Abbrüche	9					2006
6.4			1,07	1,23	Oberbau	Setzungen und Risse am Fahrbahnrand	8	0,16				
7.3	K23	Mael	0,00	1,13	Decke	Ausmagerung , Risse	7	1,13				
11.2	L318	L312	0,90	1,60	Oberbau	schmal -b = 4,3 m-, Abbrüche, Risse, Ausmagerung, uneben, Bankette und Seitengräben durch Befahren in schlechtem Zustand	9					2004
11.3	L312	L360	0,10	0,62	Oberbau	schmal -b = 4,1 m-, verformt, Risse, unzureichende Entwässerung	9					2007
12.1	B56	L113	0,81	1,37	Decke	Ausmagerung, Netzrisse, beginnende Ausbrüche	7	0,56				
			1,20		Entwässer.	Vorflut bei Starkregen nicht ausreichend	2				x	
13.1	B56	B507	0,83		Decke	größere Setzungen und Verformungen in Pflasterbelag	2		x			
			1,84	3,04	Decke	abschnittsweise Netzrisse und Ausmagerungen; ca 15% Streckenanteil	7	0,18				
16.1	L189	B56	0,50		Vorfluter	offener Vorfluter ist auf ca. 50 m bis zu 2 m tief ausgespült					x	
16.3	K11	K34	1,60	1,90	Oberbau	Setzungen und Risse am Fahrbahnrand	9	0,30				
			3,10	3,39	Decke	Ausmagerung, Risse, kleinere Ausbrüche, Setzungen	9	0,29				
			3,50	3,77	Decke	Ausmagerung, kleinere Risse	9	0,27				
16.4	K34	B484	1,12	1,69	Decke	Ausmagerung, kleinere Risse und Ausbrüche	7	0,57				
18.1	L86	L333	0,05	0,58	Oberbau	schmal, nicht frostsicher bef., Längsrisse, unzur. Bankette + Entwässerung	9					2007
			3,03	3,67	Oberbau	schmal, teilweise Netzrisse mit kl. Ausbrüchen, Ausmagerrung, Randsetzungen	6	0,64				
			4,15	4,55	Decke	schmal, Längs- und Querrisse, Ausmagerung, Ausbrüche, Setzungen	6	0,40				
19.1	Gr.	L268	0,19	0,96	Decke	schmal -b = 4,0 m-, Ausmagerung , abschnittsw. Risse u. kleinere Ausbrüche	9					2005

			3,03	3,15	Oberbau	schmal - 4 m -, teilw. zerstört, Entwässerung mangelhaft	9		0,12
			4,62	4,87	Oberbau	schmal -b = 3,8 m-, Randabbrüche, Risse, Setzungen	9		0,25
20.1	Gr.	K10	0,50	0,65	Decke	Ausmagerung, kleinere Risse und Ausbrüche	6	0,15	
			1,10	1,30	Oberbau	Setzung, noch ebenflächig	6	0,20	
			3,80	4,00	Decke	Ausmagerung, kleinere Abplatzungen	7	0,20	
22.2	L82	Grenze	0,00	0,02	Oberbau	stark verformt, Risse und Ausbrüche	7		LB
			0,26	0,90	Decke	Ausmagerung, Risse, kleinere Ausbrüche	7	0,64	
23.1	L333	K7	0,81	0,85	Fahrbahn	Engstelle an Steilhang, Hangrutschgefahr	9		2005
27.1	L86	L333	0,25	0,70	Oberbau	nicht ausreichend tragfähig, abschnittsweise Risse und Setzungen	9		2009
29.4	A59	L332	1,00	1,40	Decke	Ausmagerung, Ausbrüche, Risse	7	0,40	
31.2	K35	L350	0,99	1,56	Oberbau	abschnittsweise Setzungen und Risse	6	0,57	
33.1	Gr.	L183	1,55	1,99	Decke	Ausmagerung, Risse	6	0,44	
			2,39	2,50	Decke	Netzrisse mit Ausbrüchen, starke Ausmagerung und Verformung	7		0,11
			2,88	2,94	Oberbau	Netz- und Querrisse mit kl. Ausbrüchen, Setzungen und falsche Querneigungen	8		0,06
33.2	L183	L190	1,39	1,85	Decke	Ausmagerung, Längs- u. Querrisse, Verformungen	7	0,46	
34.1	B484	K16	1,45	2,20	Oberbau	schmal, nicht tragfähig und frostsicher, stark verformt, Randabbrüche unzureichende Bankette und Entwässerungsanlagen	9		2009
35.1	K31	Gr.	0,85		Oberbau	fortdauernde Setzungen mit Einbrüchen infolge Subrosin		x	
			3,20	4,10	Decke	Ausmagerung mit Substanzverlust, kleinere Ausbrüche, Risse	7		0,90
			4,10	5,00	Decke	Ausmagerung, Risse	7	0,90	
			5,00	5,60	Decke	Ausmagerung, stark gerissen, kleinere Setzungen und Ausbrüche	7	0,60	
			5,60	6,00	Decke	Ausmagerung, Risse	7	0,40	
			6,00	7,70	Decke	Ausmagerung, teilweise Risse und kleine Ausbrüche	7	1,70	
36.1	L268	L125	0,00	0,64	Decke	verformt, Ausmagerung	6	0,64	
			2,72	2,92	Decke	Ausmagerungen, Risse, kl. Ausbrüche	7	0,20	
36.2	L125	B8	0,21	0,48	Oberbau	sehr schmal -b=3,5m- und uneben, Risse und Ausbrüche, unzur. Schutzzeitr.	9		0,27
			0,48	1,88	Oberbau	sehr schmal, Tragfähigkeit und Seitenanlagen unzureichend	9	1,40	
36.3	B8	L333	0,40	1,27	Oberbau	schmal, nicht tragf., Randabbrüche. unzur. Bankette u. Entwässerungsanl.	9		2009
			2,29	2,40	Oberbau	schmal, Seiten- und Entwässerungsanlagen unzureichend	9	0,11	
36.4	L333	B478	0,06	0,10	Decke	Ausmagerung, Risse, kleinere Ausbrüche	7	0,04	
			1,30	1,50	Decke	Setzungen mit Längsrissen, Ausbrüche in Mittelnaht	7	0,20	
			3,90	4,21	Oberbau	ausgeprägte Längsrisse mit Setzung; Hangrutschung ?	8	0,31	
37.1	B507	B56	2,15	2,58	Oberbau,	schmal, Setzungen, Seiten- und Entwässerungsanlagen unzureichend	9		2008
			3,00	3,60	Decke	Ausmagerung, Setzungen, Risse	6		0,60
			4,78	5,82	Decke	Ausmagerung, teilweise kleine Risse und Ausbrüche	6	1,04	
38.1	K6	Grenze	0,00	0,57	Oberbau	Ausmagerung, Setzungen, Risse	6	0,57	
			0,73	1,63	Decke	Ausmagerung, kleinere Risse	6	0,90	
39.2.	K49	L84	0,20	0,64	Decke	schmal, abschnittsw. Randsetzungen, -abbrüche, Netzrisse, unzur. Entwässer.	6	0,44	
2			0,64	0,74	Oberbau	schmal, stark verformt, Risse und Ausbrüche	6		0,44
			0,74	0,95	Decke	wie in Abschnitt km 0,2 - 0,64	6	0,21	
			1,45	1,60	Decke	Setzungen und Risse im Randbereich	6	0,15	

39.3	L84	B484	0,00	0,10	Decke	Ausmagerung, kleine Ausbrüche	7	0,10	
			0,95	1,64	Oberbau	schmal -b = 3,9 m-, nicht tragfähig, teilweise zerstört, unzureichende Bankette und Entwässerungsanlagen	9		2007
41.1	L183	Grenze	0,11	2,01	Oberbau	Sehr schmal, keine Bankette und Entwässerungsanlagen	9	1,90	
49.1	K39	Grenze	0,27	0,28	Oberbau	Fahrbahn zerstört, Vorfluter (Siefen) stark ausgespült			x
50.1	L352	B478	2,98	3,30	Oberbau	schmal -b = 4,0m- Randabbrüche, Risse, Setzungen	9	0,32	
			4,00	4,10	Decke	einseitig Randabbruch, Decke teilw. zerstört, Bankette zu schmal	9		2004
52,1	K61	L490	1,49	2,57	Oberbau	schmal b=4,4m, Netzsrisse, Randsetzungen, uneben	9	1,08	
53.1	L113	L261	0,20	0,95	Decke	Verformungen, Risse, kleine Ausbrüche, unzureichende Entwässerung	7	0,75	
			3,17	3,26	Decke	Verformung, Quer- u. Längsrisse, kl. Ausbrüche	7	0,09	
			3,26	3,41	Decke	durchgehende Längs- und einzelne Querrisse	7	0,15	
55.1	L333	B478	0,00	0,20	Decke	Ausmagerung, Risse, flächige Ausbrüche	7		0,20
			0,44	0,84	Decke	Ausmagerung, Risse	7	0,40	
			3,60	4,30	Decke	Ausmagerung, Risse	7	0,70	
			5,90	6,17	Decke	aufgeraut, Ausmagerung, Verformungen	7	0,27	
56.1	L113	L492	1,60	2,28	Decke	flächige Abplatzungen der OB, Ausbrüche in Decke und Verformung	7	0,68	
57.1	K58	K14	0,16	0,76	Oberbau	nicht ausreichend tragfähig, Setzungen, Risse, Ränder verformt			2002
			1,64	2,06	Oberbau	nicht ausreichend tragfähig, Setzungen, Risse	6	0,42	
58.4	EKZ	K57	0,03	0,39	Decke	Verformungen, Ausmagerung, Risse, Setzungen im Randbereich	7	0,36	
			1,65	1,78	Decke	Verformung, Ausmagerung, Risse mit kl. Ausbrüchen	7	0,13	
61.1	B266	K52	0,90	1,05	Decke	halbseitig Ausmagerung, Risse und Setzung	7		0,15
			1,37	2,68	Decke	abschnittsweise Verformungen, Netzsrisse und Randsetzungen	8	1,31	
61.6	K3	L163	0,00	0,15	Decke	Ausmagerung	6	0,15	
			0,15	0,35	Decke	Verformungen, Ausmagerung, vereinzelte Risse	6	0,20	
			1,90	2,00	Decke	Ausmagerung, kleinere Ausbrüche, Risse, Setzungen	6	0,10	
62.1	L471	L163	1,15	2,35	Mittelnahrt	durchgehende Ausbrüche			x
63.1	Grenze	L267	1,05	1,20	Decke	Ausmagerung, Risse, kleine Ausbrüche, unzureichende Entwässerung	6	0,15	
			1,20	1,55	Decke	Ausmagerung, kleine Risse und Setzungen	7	0,35	
64.1	Grenze	L123	0,00	1,11	Oberbau	nicht ausreichend tragfähig, Risse und Ausmagerungen in Decke	6	1,11	
67.1	B56	K61	0,52	2,75	Decke	abschnittsweise Ausmagerung, Netzsrisse und Ausbrüche	7		2,23

Länge -ohne Nahtschäden und den in Bauprogrammen enthaltenen Abschnitten-:

13,90 16,14 4,89

Anhang 2 zur Anlage

Zusammenstellung der Bauwerksschäden an Kreisstraßen													
K.- Nr.	Abschnitt		Station	Bauwerk	Rüfung		Schaden / Mangel	Schadensklasse			Bau- progr.		
	von	nach			am	Note		1	2	3			
4.1	L193	L268	0,16	Brücke			Geländer zu niedrig	x					
			0,37	Brücke	6.01	1,5	Risse, freiliegende Bewehrung, schadhafte Fugen, Geländer ohne Seil		x				
6.1	L143	K26	5,27	Brücke	2.02	1,6	Stoßfugen der Fertigteile schadhafte	x					
6.5	K38	L268	0,06	Brücke	7.00	2,0	Risse in Portalverblendung			x			2006
			0,50	Brücke	7.00	1,0	Fuge an Fahrbahn offen	x					
7.3	K23	Mauel	1,15	Brücke	11.01	2,0	Risse, freiliegende Bewehrung, Diensttreppe fehlt			x			
7.4	Mauel	L333	0,26	Brücke	6.01	2,0	Betonabplatzung, Risse, Geländeranstrich verwittert			x			
			1,12	Brücke	8.00	2,0	Fahrbahnbelag und Übergangskonstruktion schadhafte, Bewehrung freiliegend			x			
9.1	Grenze	K61	0,96	Brücke	5.01	1,7	Risse, freiliegende Bewehrung, Anstrich schadhafte, Geländer ohne Seil			x			
9.2	K61	L163	2,42	Brücke	5.01	2,6	Risse, freiliegende Bewehrung, Anstrich schadhafte, Abläufe zu tief			x			
13.1	B56	B507	3,04	Brücke	11.00	2,0	Schutzeinrichtung unvollständig, Schaden an Gewässersohle	x					
14.3	K57	Grenze	1,77	Brücke	6.01	2,1	Hohlstellen, Abplatzungen, Geländer ohne Seil			x			
16.3	K11	K34	1,46	Brücke	6,01	1,0	Blattrost auf Stahlprofilen	x					
16,4	K34	B484	1,77	Brücke	9.01	2,8	Risse, Abplatzungen, Hohlstellen, Fahrbahnbelag schadhafte				x		
17.1	B484	L86	0,25	Brücke	8.00	2,0	Bewehrung freiliegend, Fugendichtung gequollen			x			
18.1	L86	L333	0,08	Brücke	7.00	1,0	Spritzbeton- Vorsatzschale rissig	x					2006
19.2	L268	L333	3,36	Stützm.	7.01	2,5	Mauerwerksfugen ausgebrochen, Beton gerissen			x			
20.1	Grenze	K10	1,03	Brücke	2.02	2,1	Belag schadhafte, Korrosion an Spundwand	x					
20.2	K10	B484	0,29	Brücke	3,01	3,2	Risse und Abplatzungen, Belag schadhafte, Geländer zu niedrig				x		
23.1	L333	K7	1,36	Brücke	8.00	2,3	Betonausbrüche in Gewölbe, Mauerwerksabbrüche an Pfeilerfuß			x			
23.2	K7	L312	2,90	Brücke	9.00	2,0	Absturzsicherung unvollständig			LB			
25.1	L268	L490	1,30	Brücke	10.00	1,7	kleinere Roststellen, Rohrgeländer ohne Seil	x					
26.1	L143	K6	1,63	Brücke	2.00	2,1	Fugendichtung und Schutzeinrichtung unvollständig, Belag gerissen			x			
31,2	K35	L350	1,09	Brücke	12.00	2,1	Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung			x			
			1,54	Brücke	12.00	1,7	Gesims brüchig, Beläge gerissen	x					
34,1	B484	K16	0,08	Brücke	6.01	2,5	Risse in Beton, Belag schadhafte	x					
36.2	L125	B8	0,21	Brücke	3.01	2,1	Tragplatte liegt auf Erde, Wiederlager gerissen und verformt -nicht tragend			x			
36.5	L333	B478	0,03	Brücke	11.01	2,5	Abplatzungen, freilieg. Bewehrung, Belag Fahrbahn u. Gehweg schadhafte				x		
			0,40	Brücke	12.01	2,6	Schäden an Lager, Fahrbahnübergang, Geländer und Siegböschung			x			
			4,34	Brücke	8.00	1,1	freiliegende Bewehrung, flächige Ausblühungen	x					
39,1	Gr.	L84	1,18	Brücke			Abdichtung schadhafte	x					
40.1	L143	L331	0,05	Brücke	8.00	2,6	Aussinterungen an Bogenstirnseiten			x			

46.1	B56	L360	0,48	Brücke	12.00	1,0	an Wandsohle stellenweise Rost	x			
52.1	K61	L493	1,41	Brücke	5.01	1,8	Risse im Beton, Fugen gerissen, Geländer ohne Seil		x		
53.1	L113	L261	2,61	Brücke	5.01	2,3	Risse in Fahrb., Abdichtung schadhaft, Risse u. Abplatzungen an Deckenpl.		x		
			3,16	Brücke	5.01	2,5	Kappen: Abdichtung und Beschichtung schadhaft		x		
61.1	B266	K52	0,78	Brücke	5,01	2,5	Geländer ohne Seil, Fugen undicht, Revisionsöffnung schadhaft		x		
61.4	B56	K67	0,08	Brücke	5.01	2,2	Risse, Abplatzungen, Gesimsfugen offen		x		
61.6	K9	K3	0,13	Brücke	5.01	2,3	Kragarmbewehrung freiliegend, Geländer ohne Seil		x		
61.7	K3	L163	0,72	BAB- Brücke	4.02	2,5	Fahrbahnbelag abgesackt, Fugen an Kappen offen		x		
64.1	Grenze	L123	1,30	Brücke	6.01	2,0	Schutzeinrichtung unzureichend		x		
65.1	B266	L493	0,42	Brücke	5.01	1,6	Fugen und Abdichtung undicht, Risse und Kiesnester	x			

Zusammenstellung der in 2005 anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen

Vorbemerkungen:

Die nachfolgende Zusammenstellung der an den Kreisstraßen zu behebenden Schäden und Mängel berücksichtigt die bis November 2004 vorliegenden
 Ergebnisse der turnusmäßigen Bauwerksprüfungen,
 Meldungen der Straßenmeistereien und
 Ergebnisse der visuellen Straßenkontrolle

Die Auswertung der gemeinsam mit dem Land in Auftrag gegebenen Zustandserfassung liegt noch nicht vor und kann daher erst bei der Fortschreibung der Schadenslisten berücksichtigt werden.

Weil in vielen Fällen ähnliche Schadensbilder vorliegen wurden, wie in den Vorjahren, die Straßenabschnitte an denen gleiche Sanierungsverfahren anzuwenden sind, in Gruppen zusammengefaßt. Damit erübrigen sich Wiederholungen bei der Beschreibung der Schäden und den vorgesehenen Bauverfahren. Außerdem ergibt sich ein einfacherer Überblick über die insgesamt vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die Zusammenstellung der Maßnahmen und der für die Beseitigung der Schäden aufzuwendenden Mittel ist noch kein Vorschlag für das auszuführende Instandsetzungsprogramm. Sie dient lediglich dazu einen Überblick über die anstehenden Maßnahmen zu erhalten und eine Bewertung des Mittelbedarfs zu ermöglichen.

Das endgültige Programm soll erst nach dem Abschluss der Haushaltsplanberatungen und nach Ende des Winters vorgelegt werden, um die letztlich zur Verfügung stehenden Mittel und die unter winterlichen Bedingungen eingetretenen und ggfs. vordringlich zu beseitigende Schäden berücksichtigen zu können.

Nicht enthalten sind die Streckenabschnitte, die in den Vorschlägen für das Bau- und Investitionsprogramm enthalten sind, bzw. an denen voraussichtlich nach dem Planungszeitraum Baumaßnahmen anstehen und noch keine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit vorliegt.

Ebenfalls nicht enthalten sind die zur Finanzierung von Vorjahresmaßnahmen, die aus unterschiedlichen Gründen noch nicht ausgeführt bzw. abgeschlossen werden konnten, benötigten Mittel. Es wird davon ausgegangen, dass dafür ein Haushaltsrest zur Verfügung gestellt wird.

Die insgesamt durchzuführenden Instandsetzungen wurden in folgenden Gruppen zusammengefaßt:

1. Allgemeine Ansätze

Darin enthalten sind

- die Kosten der Ausschreibungsverfahren,
- die Kontrollprüfungen, insbesondere der Deckenbeläge,
- die Straßenmarkierungen, die jährlich abwechselnd auf links- und rechtsrheinischen Kreisstraßen ausgeführt werden,
- die Beschilderungen auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörden,
- ein Ansatz für unvorhersehbare Schäden.

2. Besondere Einzelmaßnahmen

Diese beinhalten Verbesserungen an Sonderbauteilen, Schutz- und Entwässerungseinrichtungen die nicht im Zusammenhang mit Um- und Ausbauten oder allgemeinen Instandsetzungen stehen.

3. Bauwerke

Berücksichtigt sind die Bauwerke -Brücken, Stützmauern, Durchlässe- bei deren Überprüfung Mängel an der Bausubstanz und/oder den Sicherheitseinrichtungen festgestellt wurden, die vordringlich zu behandeln sind.

4. Nahtsanierungen

Dabei handelt es sich fast ausschließlich um die Sanierung von Mittelnähten, die bei dem üblicherweise halbseitig durchgeführten Deckenbau grundsätzlich eine nicht zu vermeidende Schwachstelle bilden, an der vorzeitig Risse und Ausbrüche entstehen. Um eine Ausweitung dieser Schäden zu verhindern wird ein ca. 0,3 m breiter Deckenstreifen im Bereich der Naht im Recycling-Verfahren erneuert.

5. Oberflächenbehandlung

Mit dünnen Spezialbelägen im Kalteinbau oder dünnen Asphaltmastixbelägen können Fahrbahnoberflächen behandelt werden, die durch Abrieb und Versprödung -Alterung- des Bindemittels- keine geschlossene Textur mehr aufweisen. Den ansonsten zu erwartenden größeren Schäden soll durch die kostengünstig durchzuführenden Oberflächenbehandlungen vorgebeugt werden. Gleichzeitig sind diese Verfahren zur Verbesserung der Griffigkeit geeignet. Sie sind allerdings nur anzuwenden bei ebenflächigen Fahrbahnen mit ausreichender Tragfähigkeit, d.h. in der Regel an ausgebauten Strecken.

6. Deckenerneuerung im Hocheinbau

Bei Verformungen und Setzungen, verstärkter Rissbildung und Ausbrüchen des Fahrbahnbelages wird, um weitergehenden Schäden vorzubeugen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, der Einbau einer neuen Deckschicht erforderlich, durch die ggfs. auch die Tragfähigkeit erhöht wird. Je nach Größenordnung der Verformung ist dabei eine Vorprofilierung mit einer Binderschicht notwendig. Der Oberbau sollte zumindest eine befriedigende Tragfähigkeit aufweisen, weil sonst eine vorzeitige Zerstörung der neuen Decke zu erwarten ist.

7. Deckenerneuerung im Tiefeinbau

Das Schadensbild entspricht dem in Ziff. 6 beschriebenen. Höhenzwangspunkte, insbesondere in Ortslagen, erlauben jedoch keinen Hocheinbau. Bei diesem Verfahren muss der Oberbau ausreichende tragfähig sein, weil mit dem Tiefeinbau keine Verbesserung in dieser Hinsicht erreicht wird. Infrage kommt das Verfahren auch dort, wo bereits Deckensanierungen im Hocheinbau vorgenommen wurden und ein weiterer Belag nicht mehr aufgebracht werden kann, weil die feinkörnige alte Deckschicht den dann auf sie einwirkenden Schubkräfte nicht standhält und dadurch vorzeitig Schäden eintreten.

8. Deckenbau mit Teilsanierung

Bei den unter Ziff. 6 und 7 beschriebenen Deckenbaumaßnahmen kann es erforderlich werden in Bereichen mit unzureichender Tragfähigkeit, insbesondere an den Rändern nicht ausgebauter Strecken, den Oberbau zu verstärken, die Seiten- und Entwässerungsanlagen zu sanieren.

In diesen Abschnitten entstehen dadurch höhere Aufwendungen als bei den Deckenerneuerungen.

9. Oberbausanierung

Sofern keine ausreichende Tragfähigkeit des Oberbaues gegeben ist, können Schäden durch Deckenbaumaßnahmen nicht dauerhaft saniert werden. Sie treten vielmehr nach relativ kurzer Zeit erneut ein, weil die Deckenbeläge durch unvermeidbare Setzungen und Abbrüche zerstört werden. In diesen Fällen ist daher eine grundlegende Sanierung mit Herstellung eines ausreichend tragfähigen Oberbaues erforderlich. Dies kann je nach den örtlichen Verhältnissen durch einen frostsicher gegründeten oder einen vollgebundenen Oberbau, bei dem die Frostsicherheit und Tragfähigkeit durch dickere gebundene Tragschichten gewährleistet wird, erfolgen. Bei diesen Sanierungen sind in der Regel auch die Entwässerungs- und Seitenanlagen zu erneuern.

Zusammenstellung der in 2005 anstehenden Verkehrssicherungsmaßnahmen

Vorbemerkungen:

Von Städten, Gemeinden und Anliegern wurden in der Vergangenheit, neben anderen Umbauten, eine Vielzahl von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsminderung, insbesondere an den Ortseinfahrten, beantragt. In den aufgrund des Verkehrsverhaltens und des Unfallgeschehens dringendsten Fällen sind die entsprechenden Maßnahmen inzwischen ausgeführt worden.

Weitere Umgestaltungen von Ortseinfahrten oder andere geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen sollen nur noch dort ausgeführt werden, wo sich der gleiche Zweck nicht durch Geschwindigkeitsüberwachungen erreichen lässt.

Zur Berücksichtigung bei den in 2005 durchzuführenden Verkehrssicherungsmaßnahmen stehen nachfolgende Vorhaben an bzw. wurden beantragt:

1. Altmaßnahmen

K55: Umgestaltung der südlichen Ortseinfahrt Rossel; Antrag der SPD-Kreistagsfraktion.

Beantragt wird die südliche Ortseinfahrt Rossel -Gemeinde Windeck- der K55 umzugestalten und dadurch das Geschwindigkeitsniveau in der Ortslage zu beeinflussen. Ein dazu beigefügter Vorschlag beinhaltet einen Fahrbahnteiler mit Fahrstreifenverschwenkung südlich der Ortseinfahrt an der Einmündung der Gemeindestraße „Am Reutersbach“.

Im Bereich des Ortsteiles Rossel ist im Zuge der K55 keine Ortsdurchfahrt festgesetzt, weil diese nur einseitig angebaut ist und nur vereinzelt Zufahrten bestehen. Insofern wird auch kaum der Eindruck einer geschlossenen Ortslage vermittelt, was letztlich, neben dem gestreckten Verlauf und der 7-m breiten Fahrbahn, zur Missachtung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung beiträgt.

Nach Auffassung der Verwaltung kann dieses Verhalten durch die beantragte Maßnahme kaum beeinflusst werden weil die Verschwenkung mehr als 120 m vor der dichteren Bebauung liegt und sich daher dort nicht mehr auswirkt. Ein Umbau unmittelbar in dem angebauten Bereich scheidet wegen der topografischen Verhältnisse aus. Insbesondere weil entlang der Straßenostseite ein Bach verläuft und an der Westseite bebaute Grundstücke angrenzen. Da sich mit vertretbarem Aufwand verbundene bauliche Maßnahmen nicht anbieten, wurde das Straßenverkehrsamt gebeten in der Ortslage Geschwindigkeitskontrollen vorzunehmen, was auch zugesagt wurde.

Darauf hinzuweisen ist, dass entlang der Westseite der K55 ein Gehweg verläuft, Fußgängerquerungen kaum stattfinden und das Unfallgeschehen vollkommen unauffällig ist (i.M. 1 Unfall/ Jahr).

Die Aussage bezüglich der Fußgängerquerungen gilt nicht für den merklichen Fußgängerverkehr zwischen Rossel und Wilberhofen (mit S-Bahn Station), der die K55 an der Einmündung „Am Reutersbach“ kreuzt. Wegen der überhöhten Geschwindigkeit erscheint es zweckmäßig an dieser Querungsstelle ein Baumtor mit auf 4 m verkürzten Überweg einzurichten. Damit kann gleichzeitig auch auf die nachfolgende Ortslage hingewiesen und an ein angepassteres Fahrverhalten appelliert werden.

2. Neue Maßnahmen

K4: Einrichtung eines Fußgängerüberweges; Antrag der Stadt Königswinter

Die Stadt Königswinter hat aufgrund eines Beschlusses ihres Bau- und Verkehrsausschusses beantragt an der K4 –Heisterbacher Str.- in Höhe der Stadtbahnhaltestelle einen Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) einzurichten. Dem wurde anlässlich eines Verkehrstermins von den Beteiligten mehrheitlich zugestimmt. Darüber hinaus ergaben Verkehrszählungen, dass auch die in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) normierten Anforderungen erfüllt sind. Gleichzeitig hat die Stadt einem Anschluss der FGÜ-Beleuchtung an die von ihr betriebene Straßenbeleuchtung zugestimmt. Aufgrund dessen wurde, vorbehaltlich der Zustimmung durch den Fachausschuss, die Einrichtung des FGÜ in Aussicht gestellt. Die Stadt hat danach -als zuständige Straßenverkehrsbehörde- den FGÜ angeordnet.

K12: Umbau des Knotens K12 / Kramersbruch / Am Kloostergarten zu einem Kreisverkehrsplatz

Die Gemeinde Alfter hat beantragt die Kreuzung Ahrweg (K12) / Kramersbruch / Am Kloostergarten in Impekoven zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen um Staubildungen entgegen zu wirken. Grundlage ist u.a. das Ergebnis einer im Nov. 2003 durchgeführte Verkehrszählung, wonach die Verkehrsbelastung gegenüber früheren Zählungen erheblich zugenommen hat. Weil davon auszugehen war, dass die K12 zu diesem Zeitpunkt auch durch den Neubau der K12n und die Verlegung der L113 bedingten Umleitungsverkehr aufzunehmen hatte ist nach Fertigstellung dieser Maßnahmen eine erneute Zählung vorgenommen worden. Dabei wurde festgestellt, dass sich die Verkehrsbelastung wieder auf die vor Einrichtung der Baustellen registrierte Menge verringert hat. Darüber hinaus wurden in den untergeordneten Knotenzufahrten keine ungewöhnlichen Wartezeiten und auch kein Rückstau in dem Knotenbereich festgestellt. Da gleichzeitig auch das Unfallgeschehen, trotz der zeitweise höheren Verkehrsbelastung unauffällig ist, erscheint eine besondere Dringlichkeit zum Umbau des Knotens nicht gegeben.

K12: Erweiterung der Aufstellfläche an einer Bushaltestelle in Alfter- Impekoven

Anlieger an der westlich der vorstehend beschriebenen Kreuzung gelegenen ÖPNV-Haltestelle beklagen die von den Busbenutzern verursachten Belästigungen und fordern die Verlegung der Haltestelle. Es ist davon auszugehen, dass bei der in diesem Zusammenhang noch anstehenden straßenverkehrsrechtlichen Überprüfung kein geeigneter Standort gefunden werden kann und somit Verbesserungen an der vorhandenen Haltestelle zweckmäßig sind. Dazu soll zusätzlich zu dem dort bestehenden Gehweg eine Aufstellfläche für die Busbenutzer geschaffen und von der Gemeinde eine Wartehalle aufgestellt werden.

K13: Einrichtung eines Fußgängerüberweges; Antrag der Stadt Lohmar.

Die Stadt Lohmar hat aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und öffentliche Ordnung beantragt an der K13 in Heide -Einmündung Platanenweg- einen Fußgängerüberweg einzurichten. Die im Zusammenhang damit vorgenommenen Überprüfungen ergaben, dass die in den R-FGÜ 2001 geforderte Verkehrsbelastung nicht ganz erreicht wird, alle übrigen Anforderungen jedoch erfüllt sind. Unter Bezugnahme auf die ergänzenden Empfehlungen des Landes, welche die Einrichtung von FGÜ's unter bestimmten Voraussetzungen auch bei einem Unterschreiten der Verkehrsmengen befürworten und dessen, dass über den Platanenweg ein Kindergarten und ein Bolzplatz erschlossen werden, wurde die Einrichtung des FGÜ in Aussicht gestellt. Im Zusammenhang damit hat die Stadt dem Anschluss der FGÜ-Beleuchtung an die von ihr betriebenen Straßenbeleuchtung zugestimmt

K22: Einrichtung eines Fußgängerüberweges; Antrag von Bürgern

Von einer Elterninitiative und der Schulpflegschaft der Grundschule wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Zuge der Langeler Str. an deren Kreuzung (Kreisel) mit der Straße „Am Wolfspfadchen“ gefordert um die Sicherheit des Schulweges zu verbessern. Begründet wird dies damit, dass der östlich der K22 vorhandene Gehweg, über den eigentlich der Schulweg führt, zu schmal (1,5 m) sei und daher an dem Knoten auf den westlich gelegenen Rad-/Gehweg (2,5 m) gewechselt werden müsse. Der an der Querungstelle vorhandene Fahrbahnteiler, der ein abschnittsweises Queren der Straße erlaubt, sei nicht ausreichend.

Nach dem Ergebnis von Verkehrszählungen werden die in den R-FGÜ 2001 genannten Voraussetzungen weitgehend erfüllt. Aufgrund dessen wurde, auch wenn bisher keine einschlägigen Unfälle bekannt wurden, vorbehaltlich der Zustimmung durch den Fachausschuss, die Einrichtung des FGÜ in Aussicht gestellt.

Die abschließende Erörterung soll in einem Verkehrstermin, zu dem die Stadt einzuladen hat, erfolgen. Dieser Termin hat noch nicht stattgefunden; ebenso hat die Stadt sich noch nicht mit einem Anschluss der FGÜ-Beleuchtung an die von ihr betriebene Straßenbeleuchtung einverstanden erklärt.

K22: Ergänzung der Radfahrstreifen

Bei dem 1995 durchgeführten Umbau der Ortsdurchfahrt Lülsdorf (Stadt Niederkassel) der K22 wurden u.a. beidseitige, von der Fahrbahn getrennte, Radfahrstreifen hergestellt. Weil die dafür benötigten Flächen nicht erworben werden konnten, mußte der südliche Streifen an der Kreuzung der Rochusstraße unterbrochen und der Radverkehr dort auf die Fahrbahn geleitet werden.

Die neuen Eigentümer des betroffenen Grundstückes haben sich bereit erklärt die benötigten Flächen an den Kreis zu veräußern, was inzwischen erfolgt ist. Damit kann die in der Radverkehrsanlage bestehende Lücke geschlossen und somit die Sicherheit des Radverkehrs wesentlich verbessert werden.

K23: Schulwegsicherung in Helpenstell; Antrag der Gemeinde.

Aufgrund von Anregungen der Bürger hat die Gemeinde Windeck beantragt die K23 in Höhe der Bushaltestelle in Helpenstell umzugestalten um eine Verringerung der Verkehrsgeschwindigkeit zu erreichen. Begründet wird dies damit, dass auf der in Höhe der Haltestelle als anbaufreie Strecke und in einer Kurve verlaufenden Kreisstraße die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h nicht ausreichend beachtet wird. Es wird daher befürchtet, dass Fahrzeuge von der Fahrbahn abkommen könnten und an der Haltestelle wartende Personen gefährden. Die Überprüfung der Verkehrsverhältnisse durch die Straßenverkehrsbehörde ist noch nicht abgeschlossen.

3. Vorschlag für die einzuplanenden Maßnahmen

Für den Haushalt 2005 wurden 80.000 € für Verkehrssicherungsmaßnahmen angemeldet. Mit diesen Mitteln können nicht alle beantragten Maßnahmen finanziert werden. Es wird daher vorgeschlagen in das Programm für 2005 die als vordringlich erscheinenden Maßnahmen aufzunehmen und zwar:

1. K4:	Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Heisterbacher Straße in Königswinter-Nierdöllendorf	8.000 €
2. K12	Herstellung einer Aufstellfläche an einer Busbucht in Alfter-Impekoven	5.000 €
2. K13:	Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Einmündung Platanenweg in Lohmar-Heide	8.000 €
3. K22:	Ergänzung des Radfahrstreifens in Höhe der Kreuzung Rochusstraße in Niederkassel-Lülsdorf	30.000 €
4. K55:	Einrichtung eines Baumtores mit Überquerungshilfe am südlichen Orteingang von Windeck-Rossel	25.000 €