

# Aktueller Straßenzustandsbericht und abgeleitetes Straßenbauprogramm

Kreis Düren 2016

## Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren!

Ausgeprägte Mobilität ist ein Wesensmerkmal hochentwickelter, arbeitsteiliger Gesellschaften. Die Verkehrswege sind ihre Lebensadern, das gilt insbesondere für Straßen. Sie beginnen praktisch gleich vor unserer Haustür und erschließen mit ihren Verästelungen beinahe den gesamten Raum. Ob man zu Fuß unterwegs ist, per Rad, Auto oder Bus – über Straßen denkt man im Alltag genauso wenig nach wie über die Luft zum Atmen, beides ist einfach da. Erst wenn die Luft schmutzig und Straßen holprig oder gesperrt sind, werden sie, wird ihr Wert uns bewusst.

Um unsere Straßen dauerhaft in gutem Zustand zu erhalten, nimmt diese Broschüre sie detailliert in den Blick. Denn der zunehmende Verkehr und die Witterung verschleifen sie zusehends. Die Verkehrssicherungspflicht muss trotzdem jederzeit und überall erfüllt werden. Unser Anspruch ist es, dass die Menschen unsere Straßen heute und auch in Zukunft benutzen können, ohne über sie nachzudenken.

Voraussetzung dafür ist, dass wir – Politik und Verwaltung – uns Gedanken über unsere Straßen machen. Die Frage, die es zu beantworten gilt, lautet: Wie können wir unsere Straßeninfrastruktur mit begrenztem Budget am effektivsten instand halten? Zahlen verdeutlichen, worüber wir dabei sprechen: Unser Kreisstraßengeflecht ist 209 Kilometer lang, dazu kommen 36 Kilometer Radwege und 72 Bauwerke. Insgesamt bewirtschaftet die Kreisstraßenmeisterei eine Fahrbahnfläche von rund 1,3 Millionen Quadratmetern und 1,2 Millionen Quadratmeter Grünfläche. Das sind imponierende Werte.

Die vorliegende Broschüre hilft, den Überblick zu behalten. Die Zustandsdaten der Straßen wurden mithilfe eines anerkannten standardisierten Verfahrens der messtechnischen Zustandserfassung und –bewertung erhoben und übersichtlich aufbereitet. Damit versetzt der Bericht uns in die Lage, den Zustand unserer Straßen objektiv und sehr differenziert zu bewerten und die Daten über Jahre zu vergleichen. Das ist eine hervorragende Voraussetzung für künftige Entscheidungen.

Düren, im März 2016

Wolfgang Spelthahn  
Landrat des Kreises Düren

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>2</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>3</b>
<b>Straßenerhaltung im Kreis Düren</b>	<b>4</b>
<b>Kreisstraßen in Zahlen und Abbildungen</b>	<b>4</b>
<b>Straßenerhaltungsmanagement Kreis Düren</b>	<b>14</b>
Datengrundlage	14
Zustandserfassung und –bewertung als Grundlage einer nachhaltigen Straßenerhaltung	15
<b>Aktuelle Ergebnisse der ZEB für den Kreis Düren</b>	<b>17</b>
Ergebnisse der ZEB für die Kreisstraßen in den einzelnen Kommunen	19
<b>Das Straßenbauprogramm 2016ff. für den Kreis Düren</b>	<b>24</b>
Ermittlung des Maßnahmenbedarfs	24
Daehre-Kommission	25
Anlagevermögen	25
Verkehrssicherheit	25
Differenzierung der Straßenbauprogramme	26
Erneuerungs- und Ausbauprogramm	26
Erhaltungsmaßnahmen im UAI – Programm (Instandsetzung)	26
Maßnahmen zur Prüfung der Zuordnung zu einem Bauprogramm	26
<b>Erneuerungs- und Ausbauprogramm 2016 ff.</b>	<b>27</b>
laufende Maßnahmen	27
vorbereitende Planungen	27
<b>Erhaltungsmaßnahmen im UAI-Programm (Instandsetzung)</b>	<b>27</b>
laufende Maßnahmen	27
vorgesehene Maßnahmen für 2016	27
weiterer Bedarf Instandsetzung	28
<b>Maßnahmen zur Prüfung der Zuordnung zu einem Bauprogramm</b>	<b>29</b>
<b>Datenblätter der Baumaßnahmen im Erneuerungs- und Ausbauprogramm</b>	<b>30</b>
<b>Datenblätter der Baumaßnahmen im Instandsetzungsprogramm 2016</b>	<b>46</b>

## Impressum

**Herausgeber:**  
 Kreisverwaltung Düren  
 Amt für Kreisentwicklung und -straßen  
 Bismarckstraße 16  
 52351 Düren

## Straßenerhaltung im Kreis Düren

Das Anlagevermögen Straße unterliegt einem, je nach äußeren Bedingungen und einwirkendem Belastungsgrad, unterschiedlich verlaufendem Alterungsprozess. Die fortlaufende Erfassung des Straßenzustandes mittels einheitlicher Betrachtungsweise ist daher die Grundvoraussetzung für den optimalen Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen. Die künftige Etablierung eines effizienten Straßenerhaltungsmanagements für den Kreis Düren basiert auf diesen Daten.

- Der Kreis Düren unterhält:**
- ~ 209 km Kreisstraßen
  - ~ 36 km Radwege
  - ~ 1,3 Mio. qm Fahrbahflächen
  - ~ 1,2 Mio. qm Grünflächen
  - ~ 72 Bauwerke (z.B. Brücken)

## Kreisstraßen in Zahlen und Abbildungen

Die folgenden Abbildungen vermitteln einen Überblick über die Lage und Längen der Kreisstraßen:

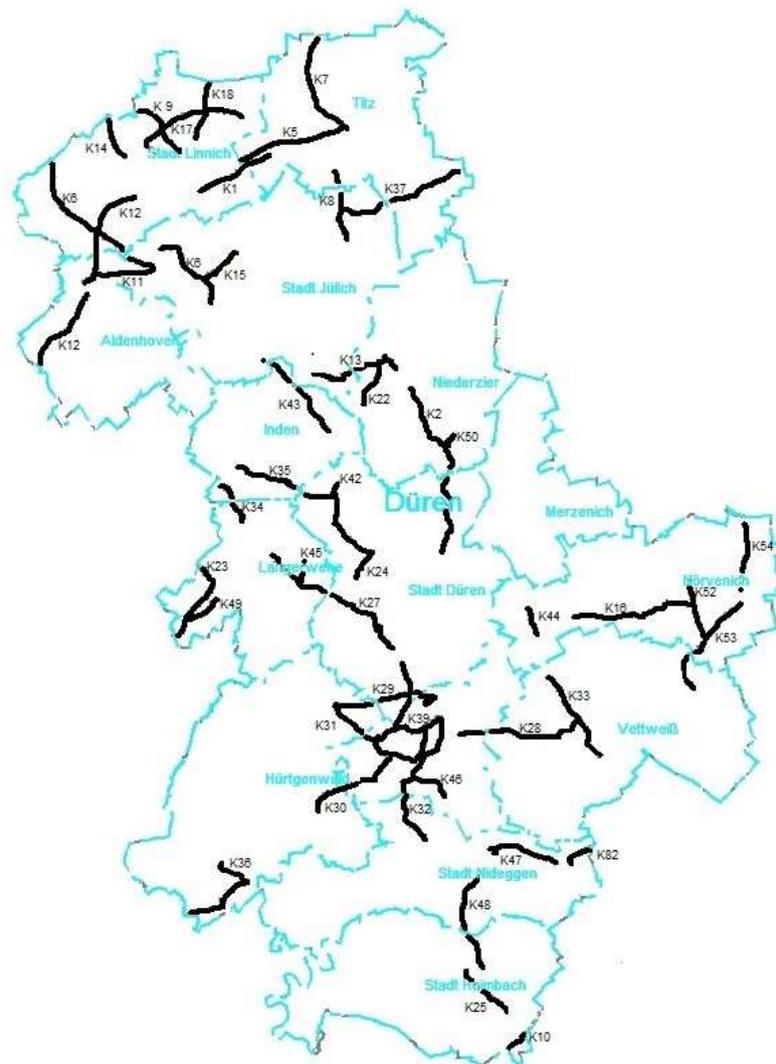


Abb. 1: Übersicht der Kreisstraßen im Kreisgebiet Düren

K-Str.	Gemeinde	Freie Strecke [m]	Ortsdurchfahrt [m]	Gesamtlänge [m]
1	Linnich / Titz	2786	1519	4305
2	Düren / Niederzier	4274	4819	9093
5	Titz	4564	500	5064
6	Jülich / Linnich	8267	4521	12788
7	Titz	5448	0	5448
8	Jülich / Titz	2971	981	3952
9	Linnich	1611	1024	2635
10	Heimbach	1775	0	1775
11	Aldenhoven / Jülich	2285	537	2822
12	Aldenhoven / Linnich	7264	2444	9708
13	Jülich / Niederzier	3378	1460	4838
14	Linnich	1773	428	2201
15	Jülich	1585	488	2073
16	Nörvenich	6633	1032	7665
17	Linnich	4620	1316	5936
18	Linnich	2393	685	3078
22	Niederzier	2518	0	2518
23	Langerwehe	2815	1648	4463
24	Düren	1232	505	1737
25	Heimbach	2985	186	3171
27	Düren / Langerwehe / Kreuzau	9074	3406	12480
28	Kreuzau / Vettweiß	8256	0	8256
29	Düren / Hürtgenwald / Kreuzau	4511	1196	5707
30	Hürtgenwald / Kreuzau	4311	3813	8124
31	Hürtgenwald / Kreuzau	2338	1574	3912
32	Kreuzau / Nideggen	2485	4897	7382
33	Vettweiß	2069	499	2568
34	Inden / Langerwehe	1564	987	2551
35	Düren / Inden	5074	3751	8825
36	Hürtgenwald	5772	344	6116
37	Jülich / Titz	5328	1320	6648
39	Kreuzau	1074	2145	3219
42	Düren	927	156	1083
43	Jülich / Inden	3784	1337	5121
44	Nörvenich	1115	596	1711
45	Langerwehe	1025	245	1270
46	Kreuzau	1830	606	2436
47	Nideggen	2525	788	3313
48	Nideggen	4468	583	5051
49	Langerwehe	1688	207	1895
50	Niederzier	798	0	798
51	Kreuzau	190	0	190
52	Nörvenich	1120	203	1323
53	Nörvenich / Vettweiß	5520	181	5701
54	Nörvenich	4077	0	4077
82	Nideggen	1524	81	1605

Abb. 2: Kreisstraßen in Zahlen



Abb. 3: Kreisstraßen in der Gemeinde Aldenhoven

	Kommunalgrenze
	Kreisstraßen

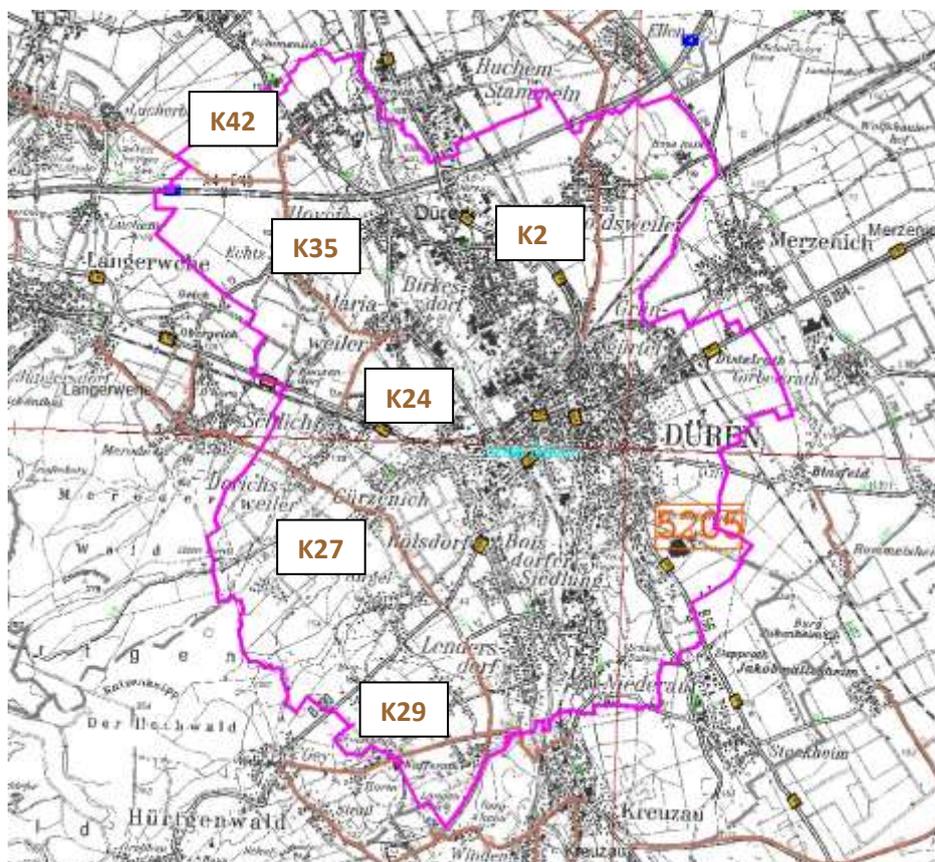


Abb. 4: Kreisstraßen in der Stadt Düren



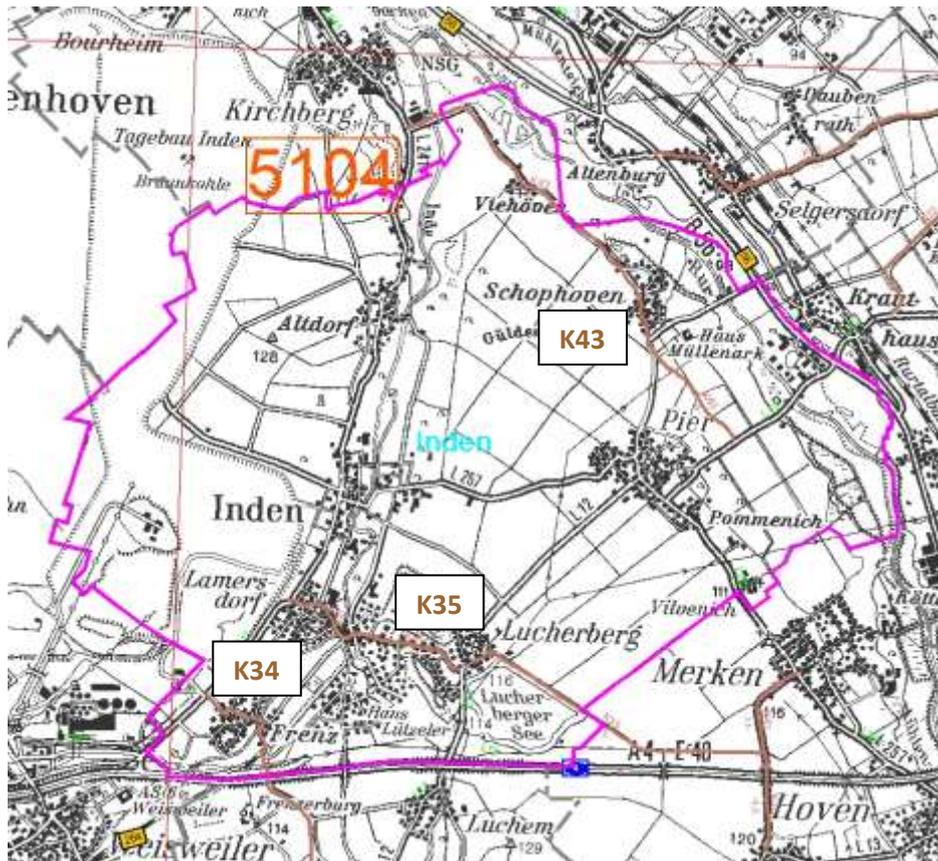


Abb. 7: Kreisstraßen in der Gemeinde Inden

	Kommalgrenze
	Kreisstraßen

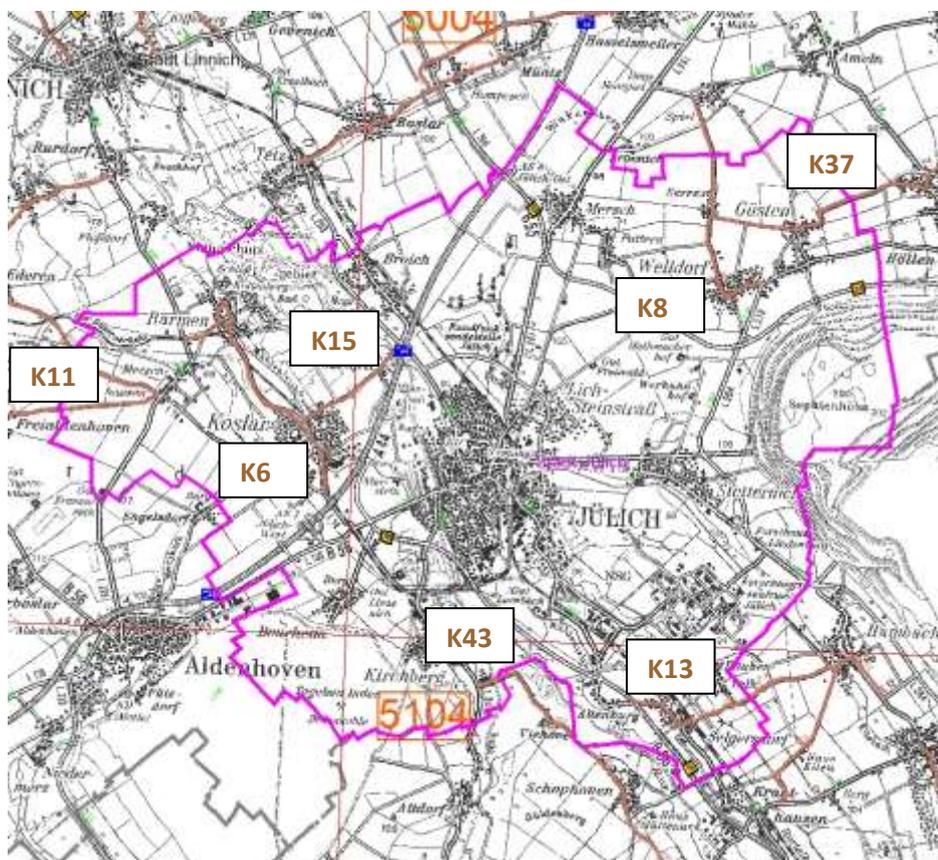


Abb. 8: Kreisstraßen in der Stadt Jülich

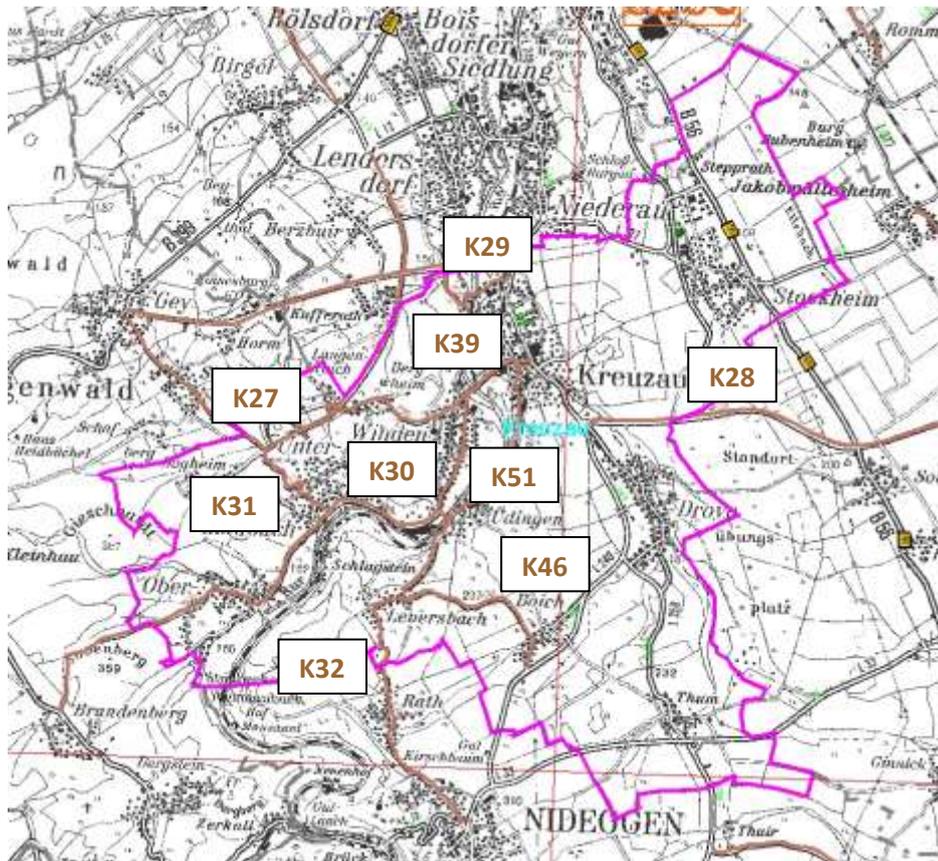


Abb. 9: Kreisstraßen in der Gemeinde Kreuzau

	Kommunalgrenze
	Kreisstraßen

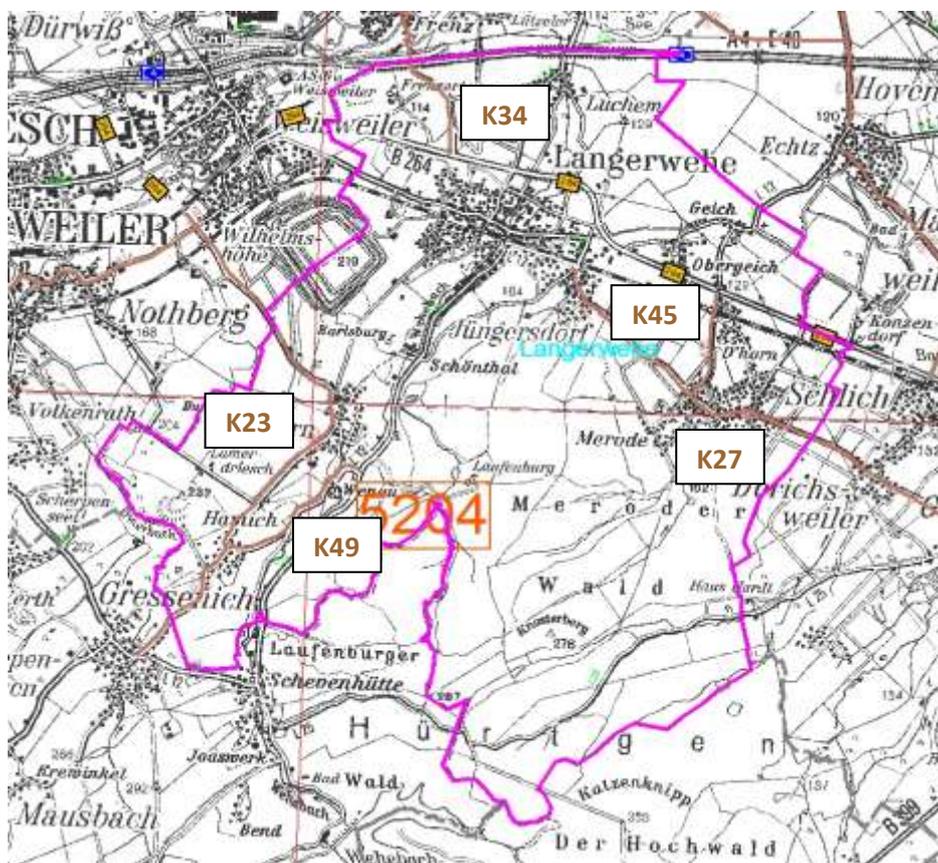


Abb. 10: Kreisstraßen in der Gemeinde Langerwehe

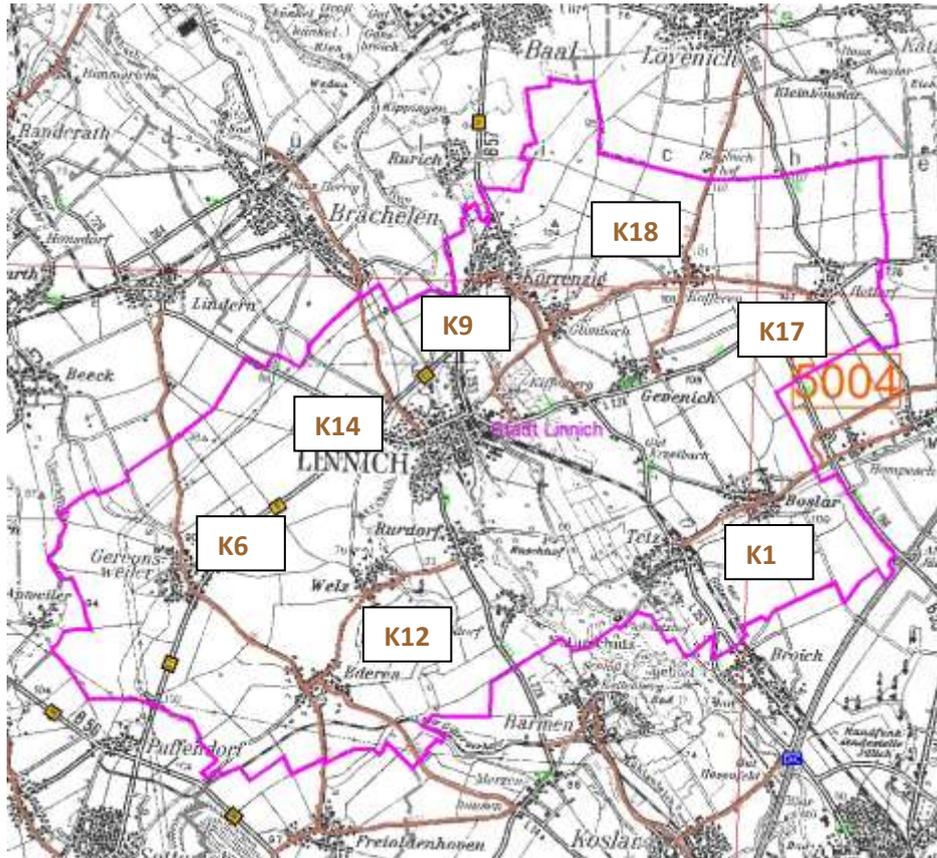


Abb. 11: Kreisstraßen in der Stadt Linnich

	Kommunalgrenze
	Kreisstraßen

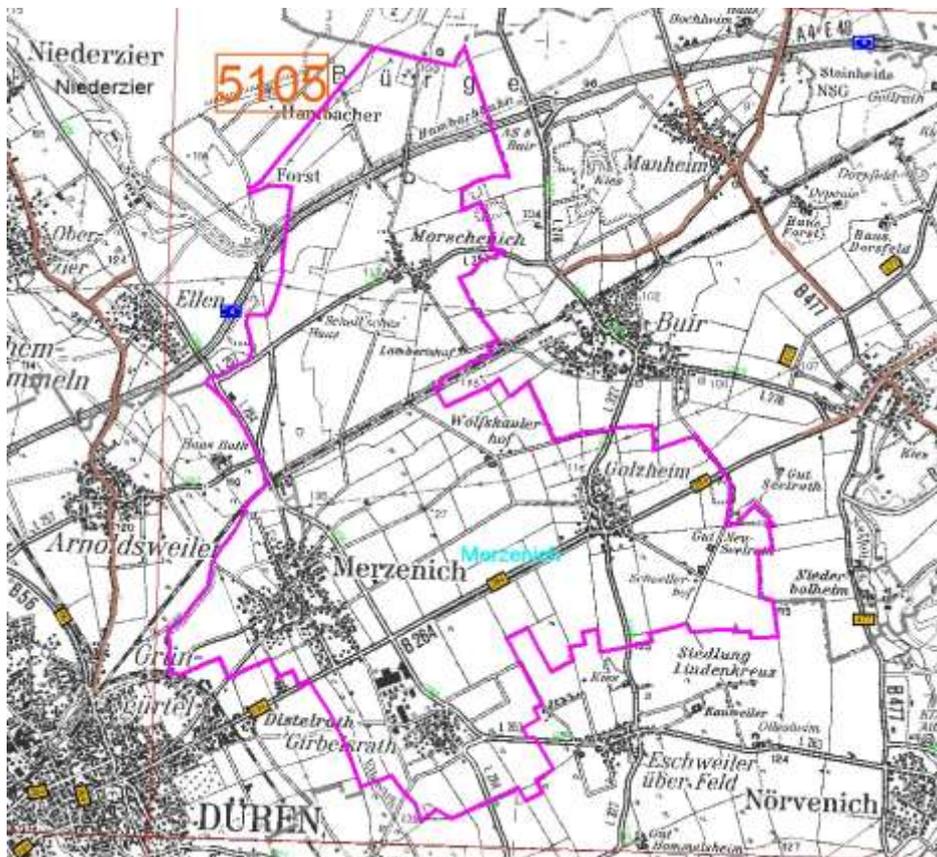


Abb. 12: Kreisstraßen in der Gemeinde Merzenich

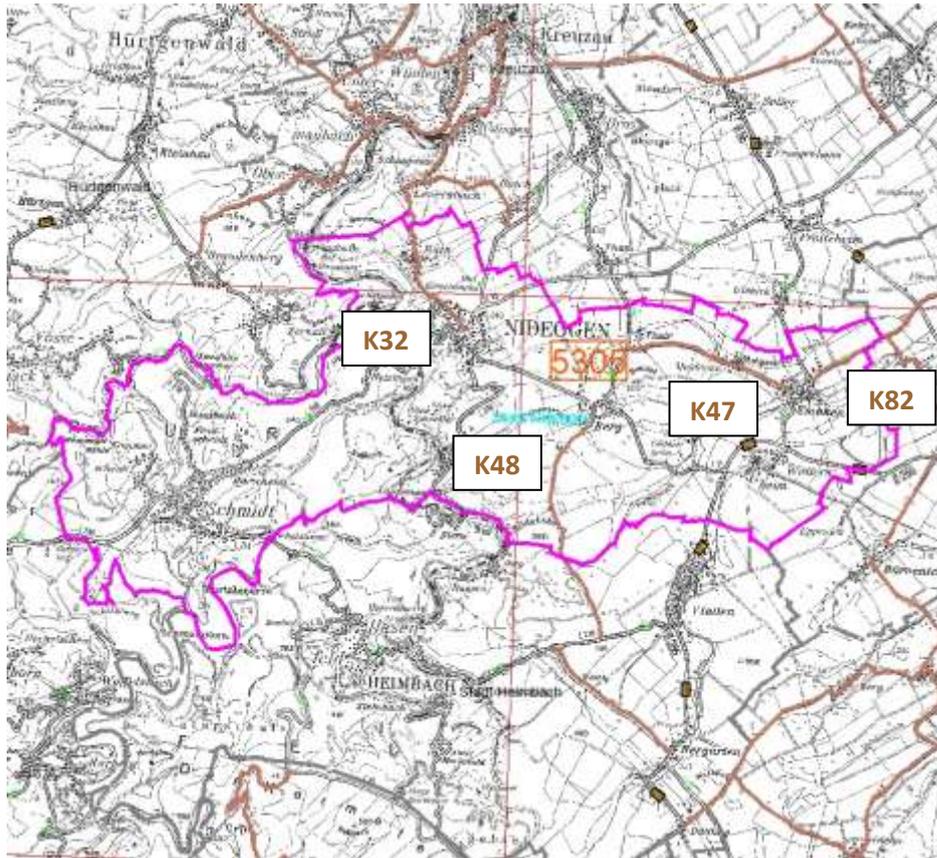


Abb. 13: Kreisstraßen in der Stadt Nideggen

	Kommunalgrenze
	Kreisstraßen

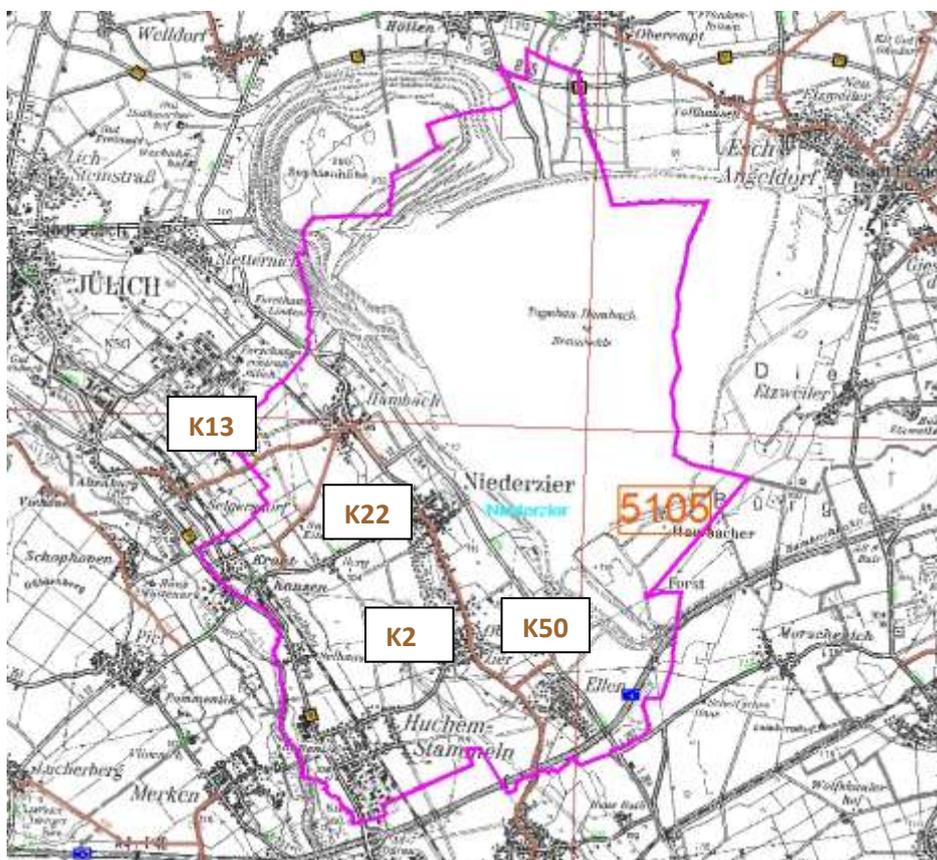


Abb. 14: Kreisstraßen in der Gemeinde Niederzier

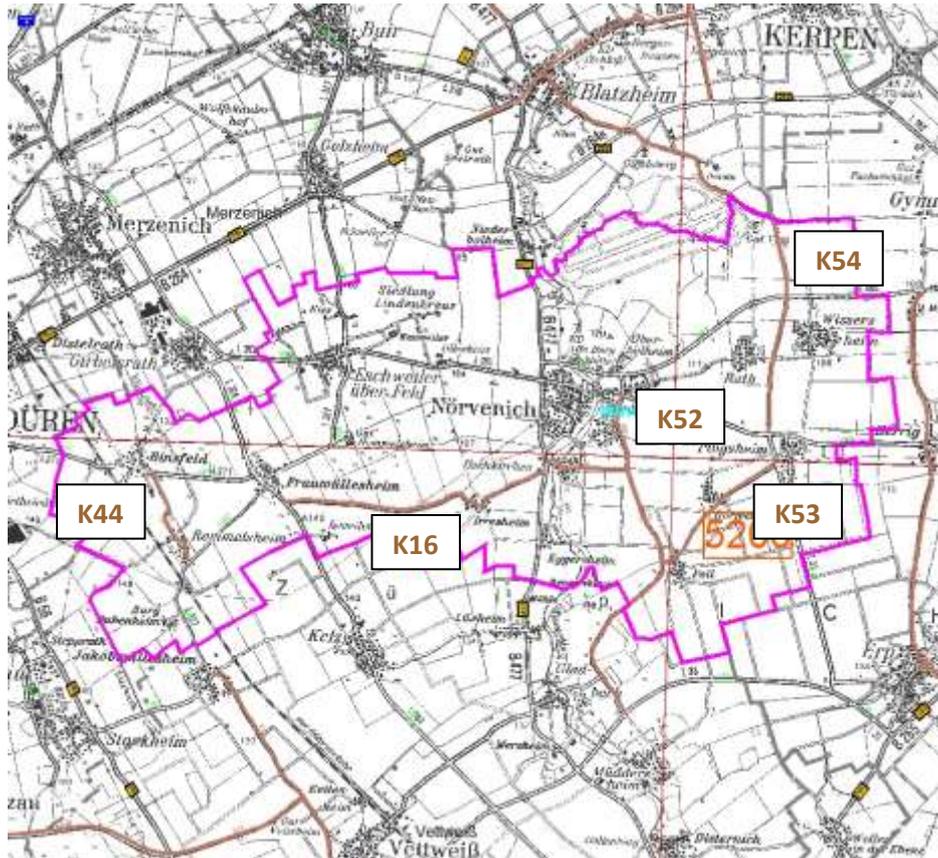


Abb. 15: Kreisstraßen in der Gemeinde Nörvenich

	Kommunalgrenze
	Kreisstraßen

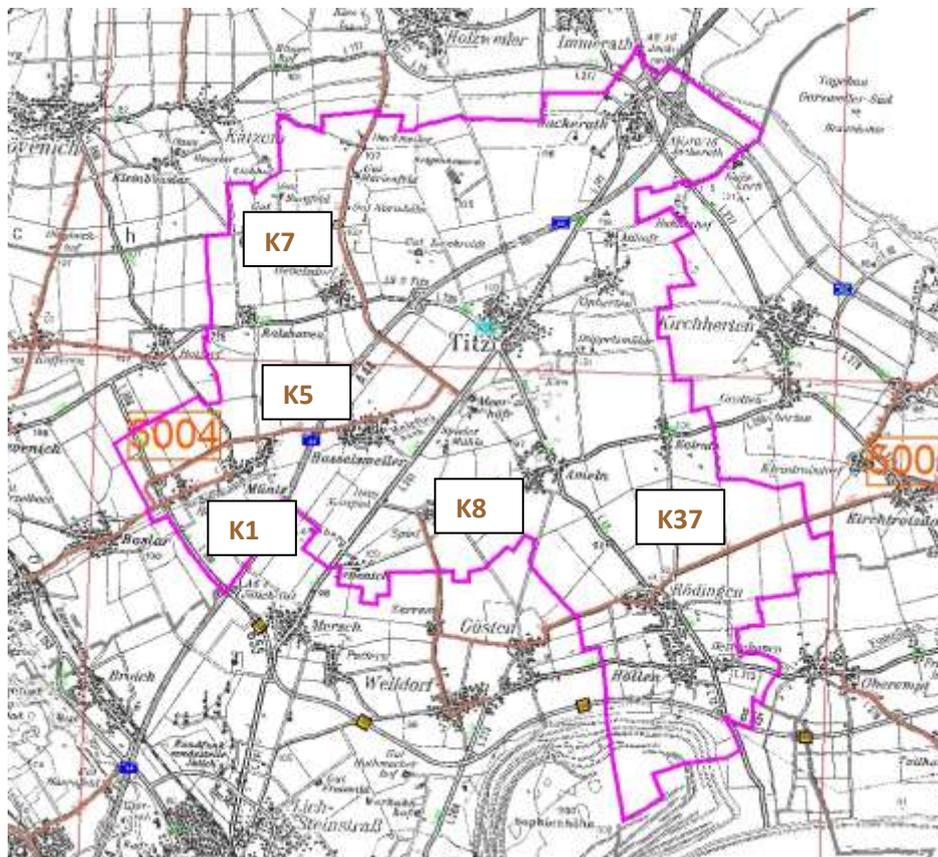


Abb. 16: Kreisstraßen in der Gemeinde Titz

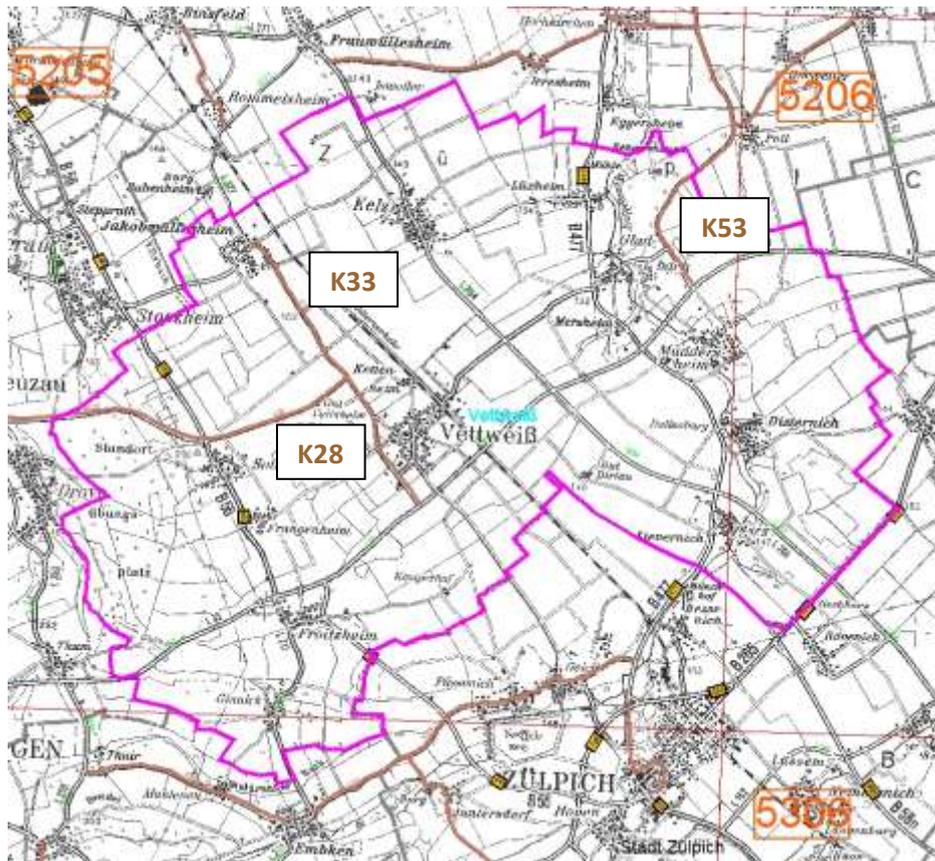
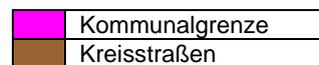


Abb. 17: Kreisstraßen in der Gemeinde Vettweiß



Die Längen der Kreisstraßen mit ihren Freien Strecken und Ortsdurchfahrten in den einzelnen Kommunen betragen:

Kommune	Freie Strecke [km]	Ortsdurchfahrt [km]	Gesamtlänge [km]
Aldenhoven	5,574	1,312	6,886
Düren	15,618	5,119	20,737
Heimbach	6,440	0,186	6,626
Hürtgenwald	10,291	1,697	11,988
Inden	5,072	4,612	9,684
Jülich	12,458	5,605	18,063
Kreuzau	13,178	10,906	24,084
Langerwehe	8,211	4,242	12,453
Linnich	18,641	7,932	26,573
Merzenich	0	0	0
Nideggen	7,320	3,424	10,744
Niederzier	7,897	3,225	11,122
Nörvenich	16,396	2,012	18,408
Titz	15,871	1,772	17,643
Vettweiß	11,122	0,499	11,621

Abb. 18: Längen der Kreisstraßen in den Kommunen

Mit der nachfolgenden graphischen Darstellung für die einzelnen Kommunen werden die jeweiligen Längen noch einmal ins Verhältnis gesetzt. Hieraus ergibt sich der jeweilige Besitz an Kreisstraßen innerhalb aller 15 kreisangehörigen Kommunen.

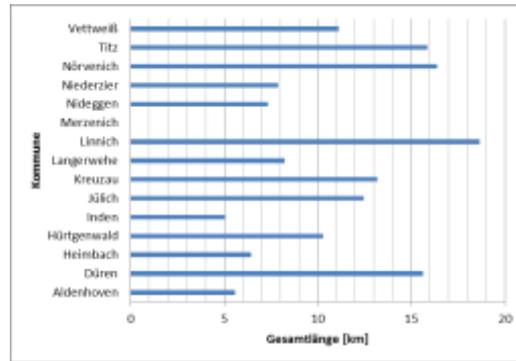


Abb. 19: Gesamtlängen der Kreisstraßen in den Kommunen

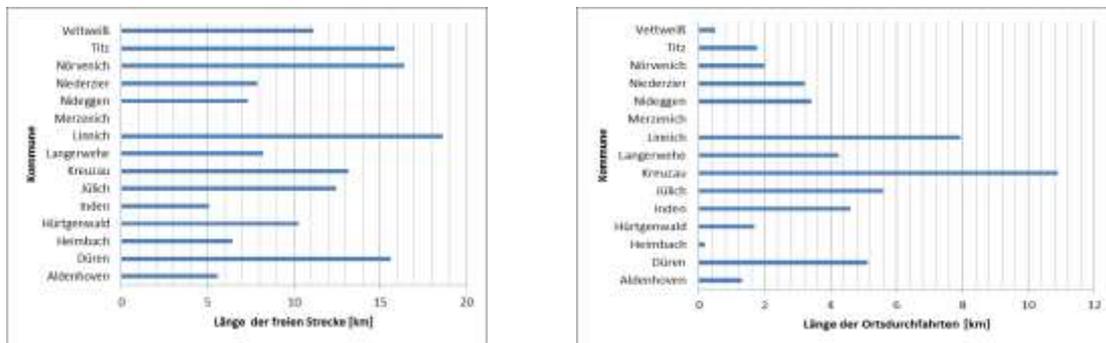


Abb. 20: Längen der Freien Strecken und Ortsdurchfahrten der Kreisstraßen in den Kommunen

## Straßenerhaltungsmanagement Kreis Düren

### Datengrundlage

Seit 2015 verfügt der Kreis Düren über eine Straßendatenbank. Diese bildet neben den Geometriedaten und Querschnittsdaten der Kreisstraßen u.a. auch Zustandsdaten, Fotodokumentationen, Baumstandorte, Entwässerungseinrichtungen und Verkehrszeichen ab. Erstmals steht der Verwaltung somit eine digitale, umfassende und übersichtliche Datenbasis zur Verfügung.

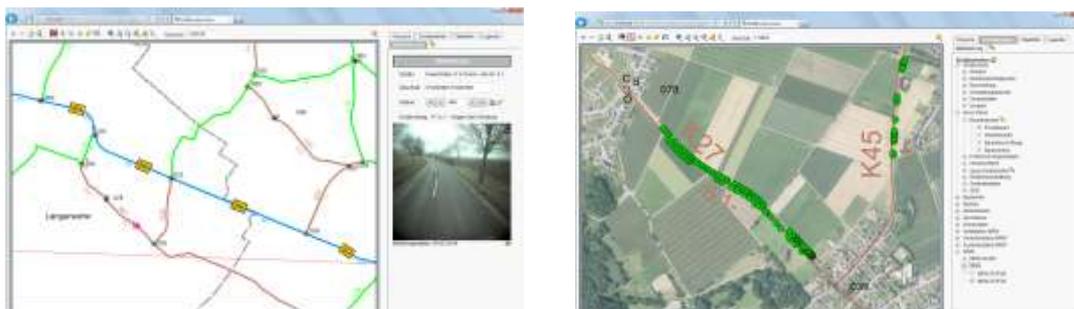


Abb. 21: Auszüge aus der Straßendatenbank

Die Bereitstellung von Flächen- und Zustandsdaten ist die Voraussetzung für eine fachlich und wirtschaftlich optimierte Erhaltungsplanung. Mit der Datenbank können die Straßenzustandsdaten über das digitale Netz kreisweit abgebildet werden. Dies ermöglicht sowohl statistische Auswertungen als auch die Ableitung von Maßnahmen nach einheitlicher und nachvollziehbarer Wertung. Ziel des Kreises Düren als Straßenbaulastträger ist es, ein übergreifendes Erhaltungsmanagement zu entwickeln und eine Erhaltungsstrategie mit effizientem Ressourceneinsatz sicherzustellen.

Basis für die Bereitstellung der erforderlichen Zustandsdaten ist das standardisierte Verfahren der messtechnischen Zustandserfassung und –bewertung (ZEB). Über die ZEB ist es möglich, die Daten über Jahre objektiv vergleichbar in über 4000 Einzelabschnitten darzulegen und zu nutzen.

### Zustandserfassung und -bewertung als Grundlage einer nachhaltigen Straßenerhaltung

Die erste messtechnische Zustandserfassung ist in 2012 für den Kreis Düren als Datengrundlage für alle Kreisstraßen durchgeführt worden. Diese ist ein bundesweit amtlich festgelegtes, standardisiertes Untersuchungsverfahren und liefert Daten über die Fahrbahnschäden, Längs- und Querunebenheiten, Griffigkeit und Straßenentwässerung. Gemäß den geltenden Richtlinien soll die ZEB in einem zeitlichen Abstand von 4 Jahren durchgeführt werden. Auch auf Landes- und Bundesstraßen ist dies gängige Praxis.



Abb. 22: Messfahrzeug (Quelle: TÜV Rheinland)

Im zweiten Schritt erfolgt dann die Zustandsbewertung. Hierzu werden die erfassten Zustandsindikatoren in eine Notenskala überführt, die von 1 (= sehr gut) bis 5 (=sehr schlecht) reicht.

Der Zustandswert 1,5 beschreibt die Grenze eines ordnungsgemäßen neuwertigen Zustandes. Der Zustandswert 3,5 wird mit **Warnwert** bezeichnet und bedingt konkrete Analysen des Zustandes und ggfs. Maßnahmen. Der Zustandswert 4,5 wird mit **Schwellenwert** bezeichnet und beschreibt akuten Handlungsbedarf.

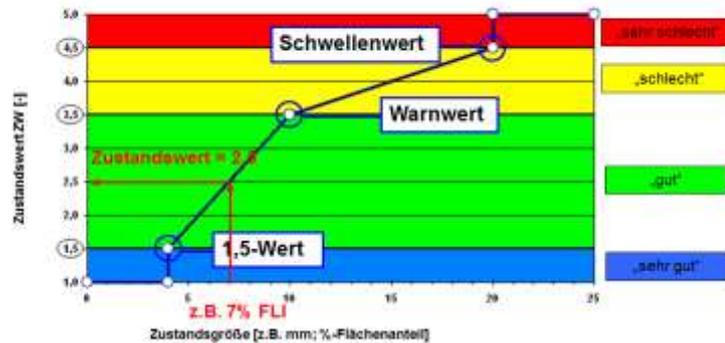


Abb. 23: Zustandswerte der ZEB (Quelle: Landesbetrieb Straßen NRW)

Diese Zustandswerte werden dann in vier verschiedene Klassen eingeteilt:

- I. besser als 1,5 - Wert (blau)
- II. zwischen 1,5 - und Warnwert (grün)
- III. kritischer Bereich zwischen Warn- und Schwellenwert (gelb)
- IV. Überschreitung des Schwellenwertes (rot)

Diese dargestellte Auswertung bezieht sich auf den sogenannten **Gesamtwert**. Der Gesamtwert beinhaltet alle Einzelkriterien der Erfassung und ermöglicht eine Vergleichbarkeit z.B. mit anderen Baulatragern oder zwischen den einzelnen Kreisstraßen und ihren Abschnitten.

Dieser **Gesamtwert** setzt sich aus einem sogenannten **Substanzwert** und **Gebrauchswert** zusammen, die zum einen die Oberflächenqualität der Fahrbahn und zum anderen die Sicherheit für den Verkehrsteilnehmer beschreiben. Basis für diese beiden Werte ist dann wiederum eine Vielzahl an Zustandsgrößen, die über eine Normierung und Gewichtung in die Substanz- und Gebrauchswerte überführt werden.

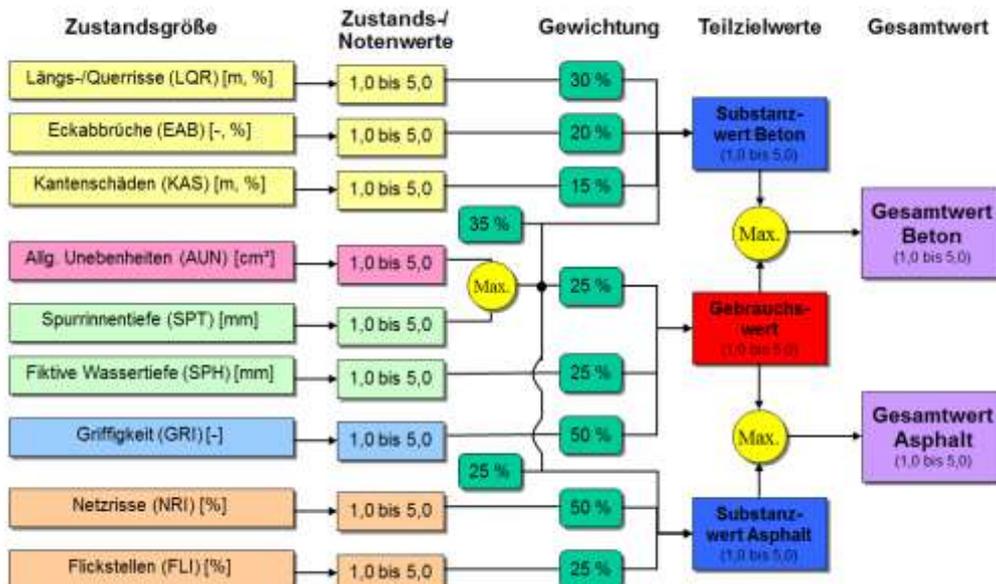


Abb. 24: Zustandsgrößen der ZEB (Quelle: Landesbetrieb Straßen NRW)

**Aktuelle Ergebnisse der ZEB für den Kreis Düren**

Der Kreis Düren hat erstmals 2012 eine Zustandserfassung und –bewertung in Auftrag gegeben. Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:



Abb. 25: Ergebnisse der ZEB für den Kreis Düren und im Vergleich zu den Kreisen in NRW

Somit befinden sich ca. 60% der Kreisstraßen in einem guten bis sehr guten Zustand. 40% bedürfen jedoch einer konkreten Analyse und entsprechender Maßnahmen. Damit liegt der Kreis Düren im Vergleich zu weiteren Kreisen in NRW, die sich ebenfalls an der ZEB beteiligen, im allgemeinen Trend.

Umgerechnet auf die 209 km Kreisstraßen bedeutet dies:

- **36 km** befinden sich in einem Zustand über dem **Schwellenwert** (rot)
- **42 km** befinden sich in einem Zustand über dem **Warnwert** (gelb)

Der Durchschnittswert über alle Kreisstraßen liegt bei **2,62** und somit im "grünen Bereich".

Zu unterscheiden sind neben der Gesamtbetrachtung über alle Kreisstraßen die Bewertungen für die Ortsdurchfahrten und für die freien Strecken. Hier ergibt sich folgendes Bild:

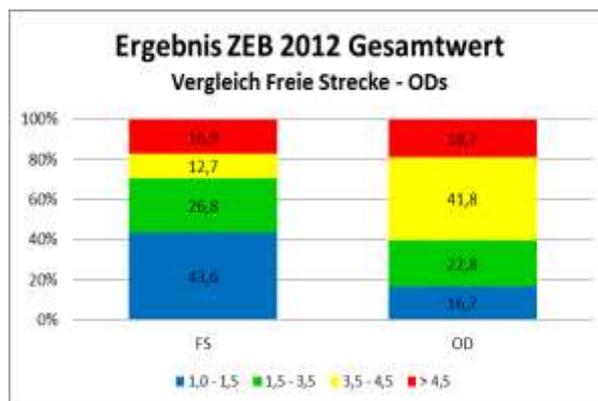


Abb. 26: Ergebnisse der ZEB 2012 für die Freien Strecken und die Ortsdurchfahrten

Der Straßenzustand der Freien Strecken ist erheblich besser im Vergleich zu den Ortsdurchfahrten. Ca. 70% der Freien Strecken befinden sich in einem guten bis sehr guten Zustand, nur ca. 30% in einem Zustand, der Handlungsbedarf erkennen lässt. Für die Ortsdurchfahrten ist dies umgekehrt der Fall. Nur ca. 40% dieser Strecken befinden sich in einem guten bis sehr guten Zustand, 60% dagegen bereits jenseits des Warnwertes.

Die Ergebnisse der ZEB werden detailliert in Abschnitten von 20m innerhalb der Ortsdurchfahrten und von 100m auf der Freien Strecke dargestellt. Insgesamt werden damit über 4200 Einzelabschnitte abgebildet. Für das gesamte Kreisgebiet sieht dies wie folgt aus:

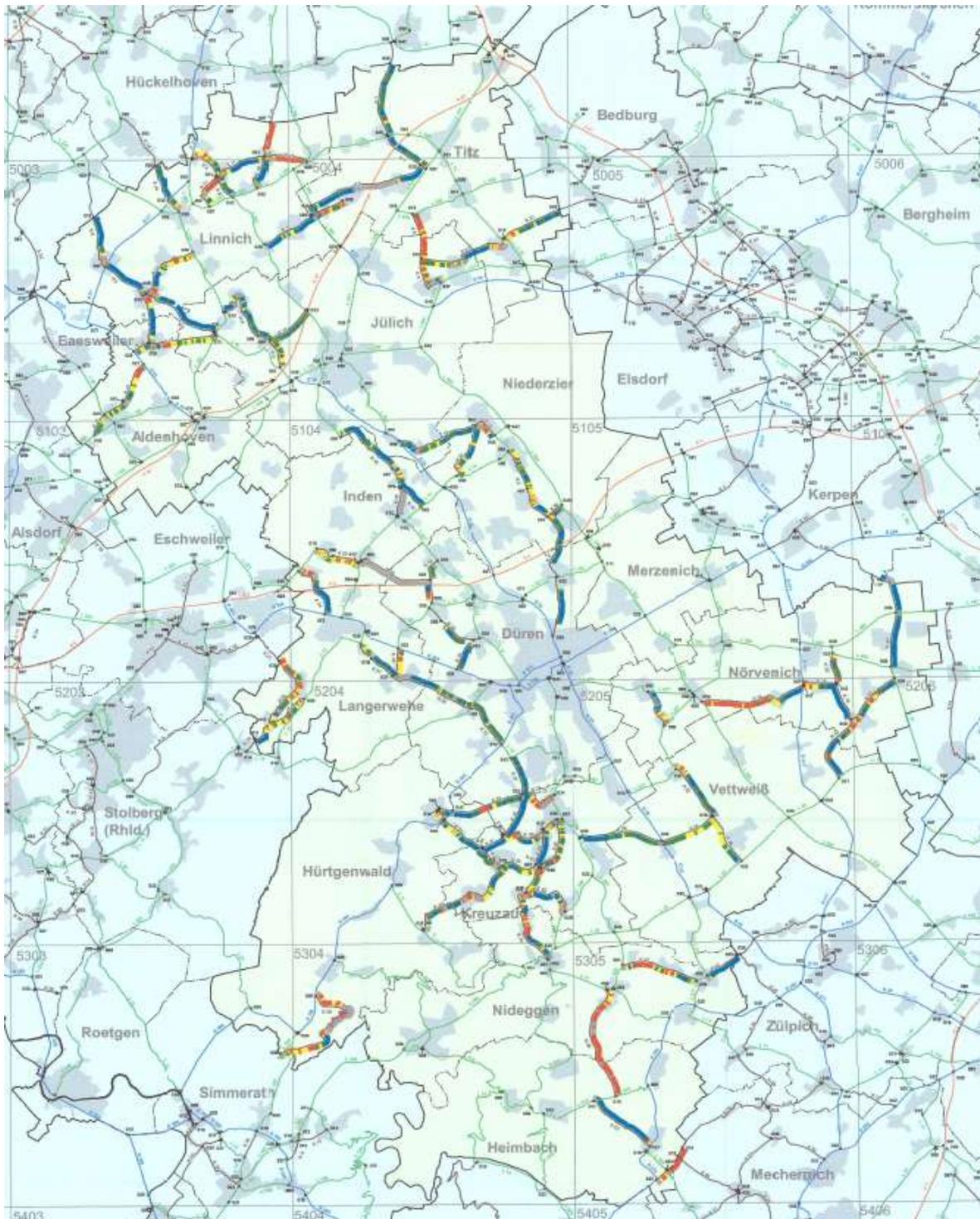


Abb. 27: Übersichtskarte der ZEB (Gesamtwert) für das Kreisgebiet

### Ergebnisse der ZEB für die Kreisstraßen in den einzelnen Kommunen

Neben den Darstellungen der Ergebnisse für das Kreisgebiet sind mit Unterstützung der Datenbank ebenfalls statistische Auswertungen für die einzelnen Kommunen möglich.

Die Durchschnittswerte für die Kreisstraßen innerhalb der kreisangehörigen Kommunen stellen sich wie folgt dar:

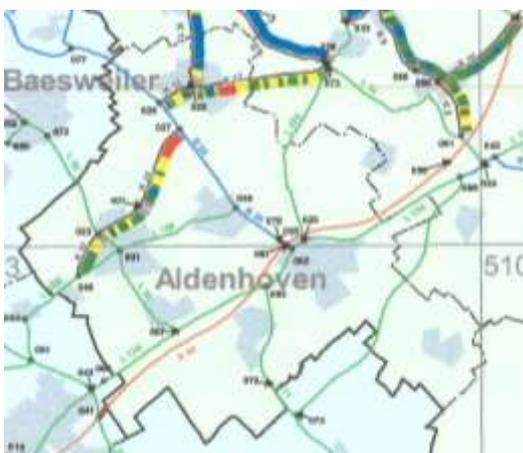


Abb. 28: Durchschnittswerte der Straßenzustandswerte in den einzelnen Kommunen

Die gute Bewertung im Stadtgebiet Düren ist darauf zurückzuführen, dass die Stadt Düren innerhalb der Ortsdurchfahrten eigenständiger Straßenbaulastträger ist und nur die Freien Strecken zur Baulast des Kreises gehören. Die Freien Strecken befinden sich wie oben bereits dargestellt in der Regel in einem wesentlich besseren Zustand als die Ortsdurchfahrten, dies ist auch hier im Gebiet der Stadt Düren der Fall.

Die schlechteren Durchschnittswerte in der Stadt Nideggen und der Gemeinde Hürtgenwald werden v.a. durch die langen Streckenabschnitte der K48 zwischen Nideggen und Heimbach und der K36 "Simonskall" verursacht. Die K48 befindet sich auf einer Länge von über 2 km in einem sehr schlechten Zustand, hat jedoch in der Netzbetrachtung nur eine sehr untergeordnete Funktion. Die K36 "Simonskall" ist zwischenzeitlich bereits im Abschnitt zwischen der B399 und der Ortslage Simonskall vollständig erneuert. Die Erneuerung des Abschnittes zwischen Simonskall und der L160 ist für das Frühjahr 2016 vorgesehen. Die Zustandswerte der K36 werden sich somit in der nächsten Befahrung von "rot" auf "blau" ändern und zu einem wesentlich besseren Gesamtergebnis beitragen.

Im Detail lassen sich die Ergebnisse der ZEB (Gesamtwert) für die einzelnen Kommunen wie folgt darstellen:



	Sehr guter Zustand
	Guter Zustand
	Über dem Warnwert
	Über dem Schwellenwert

Abb. 29: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Aldenhoven



Abb. 30: Ergebnis der ZEB 2012 für die Stadt Düren



Abb. 31: Ergebnis der ZEB 2012 für die Stadt Heimbach



Abb. 32: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Hürtgenwald



Abb. 33: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Inden



Abb. 34: Ergebnis der ZEB 2012 für die Stadt Jülich

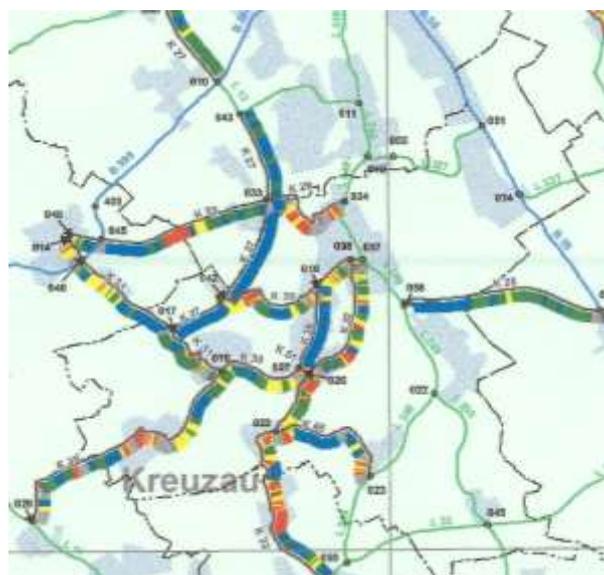


Abb. 35: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Kreuzau



Abb. 36: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Langerwehe



Abb. 37: Ergebnis der ZEB 2012 für die Stadt Linnich

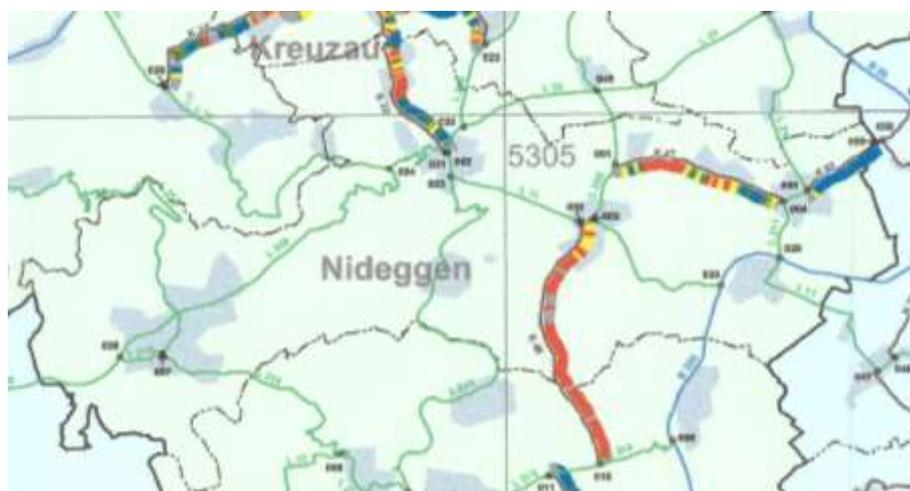


Abb. 38: Ergebnis der ZEB 2012 für die Stadt Nideggen



Abb. 39: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Niederzier



Abb. 40: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Nörvenich



Abb. 41: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Titz



Abb. 42: Ergebnis der ZEB 2012 für die Gemeinde Vettweiß

## Das Straßenbauprogramm 2016 ff. für den Kreis Düren

### Ermittlung des Maßnahmenbedarfs

Die Ergebnisse machen deutlich, dass über weite Streckenabschnitte vielfach homogene Zustandsbilder vorliegen. Nur in wenigen Bereichen "springen" die Farben bunt zwischen blau und rot hin und her, überwiegend sind durchgehende Streckenbänder in gelb/rot bzw. blau/grün vorhanden. Somit sind im Straßennetz über lange Strecken vielfach auch die gleichen Ausbaustandards vorhanden.

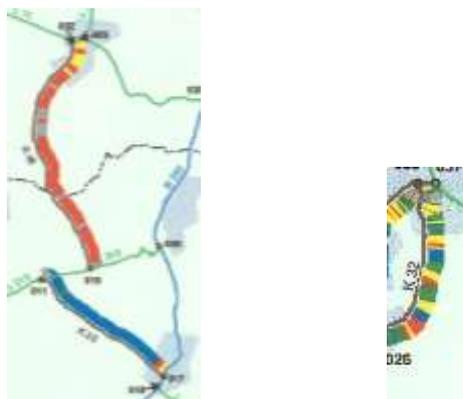


Abb. 43: homogene und inhomogene ZEB Gesamtwerte am Beispiel der K48 / K25 bzw. K32

Die Zustandsklassen rot und gelb des Gesamtwertes drücken zunächst nur aus, dass Handlungsbedarf besteht. Rückschlüsse auf die Art und den Umfang der erforderlichen Maßnahmen sind damit noch nicht möglich. Erst über die sich anschließende Prüfung der Einzelkriterien der ZEB und des Zustandes vor Ort können die erforderlichen Maßnahmen definiert werden.

Zu unterscheiden sind dabei

- **Instandsetzungsmaßnahmen** zur Sanierung der Deckschicht und
- **Erneuerungs- bzw. Ausbaumaßnahmen**, in denen eine vollständige Wiederherstellung der gesamten Verkehrsflächen erfolgt und bei Bedarf qualitätsverbessernde Änderungen im Straßenquerschnitt vorgenommen werden.

Im Jahr 2015 wurden für alle Straßenabschnitte die erforderlichen Maßnahmen definiert und entsprechend einem Bauprogramm zur Instandsetzung oder Erneuerung zugeordnet. Ziel ist es, **Instandsetzungsmaßnahmen** so rechtzeitig durchzuführen, dass die vielfach teureren Erneuerungsmaßnahmen vermieden werden können. Die Herausforderung besteht darin, die umfangreiche Liste der Instandsetzungsmaßnahmen mit einem begrenzten Budget so rechtzeitig umsetzen zu können, dass eine Erneuerung nicht erforderlich wird. Mit Blick auf den Umfang der Liste und das zur Verfügung stehende Budget wird deutlich, wie schwierig diese Zielerreichung ist.

Straßen, die bereits zur **Erneuerung** anstehen müssen priorisiert erneuert werden. Maßgebend zur Sicherstellung der Finanzierung ist die Einbringung dieser Maßnahmen in die Fördereinplanung.

Des Weiteren ergibt sich aus der Prüfung der Straßenzustände auch eine Liste von erforderlichen "**Kleinmaßnahmen**". Diese umfasst Flickstellen, kurze Sanierungsabschnitte, Rissanierungen usw.. Die Kleinmaßnahmen werden nach Dringlichkeiten und räumlichen Zusammenhängen mit größeren Maßnahmen in den einzelnen Bauprogrammen integriert und berücksichtigt.

Nachdem die erforderlichen Maßnahmen den Optionen Instandsetzung bzw. Erneuerung zugeordnet worden sind, ist eine **Priorisierung** innerhalb der einzelnen Programme erforderlich. Einfluss auf die Dringlichkeitsreihung des Fachamtes haben neben dem Schadensbild auch die Verkehrsbelastungen, anlagenbuchhalterische Restnutzungsdauern, Streckenlängen, betrieblicher Unterhaltungsaufwand der Kreisstraßenmeisterei und diverse weitere Faktoren.

## Daehre-Kommission

Im Jahr 2012 veröffentlichte die sogenannte "Daehre-Kommission" den Bericht über die "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung". Diese Kommission setzt sich bundesweit aus Vertretern der Politik, der Straßenbauverwaltungen und wissenschaftlichen Beratern zusammen. In diesem Bericht wird der jährliche Aufwand zur Erhaltung des Status Quo Zustandes der Straßen mit 1,50€/qm beziffert. Für das Kreisstraßennetz im Kreis Düren bedeutet dies umgerechnet einen erforderlichen jährlichen Aufwand von ca. 1,9 Mio Euro. Verbesserungen in der Qualität des Straßennetzes sind damit noch nicht verbunden.

## Anlagevermögen

Die Kreisstraßen stellen einen großen Teil des Anlagevermögens des Kreises Düren dar. Die fehlende Umsetzung von baulichen Maßnahmen, insbesondere bei der Instandsetzung, verursacht kurzfristig zwar eine geringere Belastung des Haushalts. Langfristig gesehen führt dies jedoch zu einem zu teureren Erneuerungsmaßnahmen und zum anderen zur Reduzierung des Anlagevermögens insgesamt.

## Verkehrssicherheit

Der Verzicht bzw. das Aufschieben von baulichen Maßnahmen an Straßen findet seine Grenze im Falle einer drohenden Einschränkung der Verkehrssicherheit. Bereits heute bestehen auf unterschiedlichen Streckenabschnitten Beschränkungen für den Verkehr. Weitere werden sich absehbar entwickeln. Dem sollte so weit wie möglich entgegengewirkt werden.

## Differenzierung der Straßenbauprogramme

Das im Folgenden dargestellte Bauprogramm enthält zum einen die Liste der Baumaßnahmen im **Erneuerungs- und Ausbauprogramm** und zum anderen die Liste der **Erhaltungsmaßnahmen im UAI Programm (Instandsetzung)**.

### Erneuerungs- und Ausbauprogramm

Im ersten Abschnitt des Programmes sind die bereits laufenden Maßnahmen dargestellt.

Im Anschluss daran befindet sich eine Liste von 10 Straßenabschnitten, die zur Erneuerung anstehen. Diese bedürfen für die Ortsdurchfahrten aufgrund der Nebenanlagen detaillierter Abstimmungen mit den Kommunen und für die freien Strecken i.d.R. Grunderwerb. Die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass die Maßnahmen häufig aus den Gründen fehlender Grunderwerb und Bereitstellung von Mitteln bei den Kommunen bzw. der Erhebung von KAG Beiträgen, gescheitert sind. Daher wird vorgeschlagen, für diese 10 Maßnahmen eine vorbereitende Planung zu erstellen. Auf dieser Grundlage können sowohl mögliche Grunderwerbe sondiert werden, als auch Vorabstimmungen mit den Kommunen getroffen werden, um hier die Realisierungschance für eine Maßnahme zu prüfen. Dies ermöglicht eine zielgerichtete Nutzung von Ressourcen sowohl beim Personal als auch bei den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln, ohne in einem ersten Schritt für alle Maßnahmen umfangreiche Planungen vorzunehmen. Mit den Ergebnissen kann dann eine Priorisierung dieser weiteren Maßnahmen vorgenommen werden.

### Erhaltungsmaßnahmen im UAI Programm (Instandsetzung)

Die Übersicht Erhaltungsprogramm – UAI 2016ff beinhaltet im ersten Teil die Darstellung der in 2015 begonnenen und noch nicht vollständig abgeschlossenen Maßnahmen sowie die vorgesehenen Baumaßnahmen für das Programm in 2016.

Darüber hinaus sind zwei Umgestaltungsmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung an den Ortseingängen von Barmen (s. Drs. Nr. 86/15) und Rurdorf vorgesehen. Diese jedoch erst für das Jahr 2017.

Der letzte Tabellenteil "weiterer Bedarf im UAI Programm" umfasst 45 Straßenabschnitte, die in den nächsten Jahren zur Instandsetzung anstehen. Hier wird der Gesamtumfang des anstehenden Sanierungsbedarfs sehr deutlich. Wie bereits dargestellt erfolgt die Priorisierung mit dem Ziel, teure Erneuerungsmaßnahmen zu vermeiden.

Eine Priorisierung der Instandsetzungsabschnitte für die Jahre 2017 ff. ist bewusst noch nicht erfolgt. Diese wird erst mit den neuen Ergebnissen der ZEB in 2016 entwickelt. Die aktualisierten Ergebnisse der ZEB 2016 machen eine Gegenüberstellung der Abschnitte in 2012 und in 2016 möglich und vermitteln Aussagen darüber, wie stabil oder instabil sich die Abschnitte entwickeln. Mit diesen Erkenntnissen wird eine Priorisierung noch gezielter vorgenommen werden können.

### Maßnahmen zur Prüfung der Zuordnung zu einem Bauprogramm

Neben den bereits definierten Zuordnungen zu den Bauprogrammen verbleibt eine Auflistung von Maßnahmen "zur Prüfung Zuordnung Erneuerungs- und Ausbauprogramm oder Erhaltungsprogramm - UAI", die aufgrund des Schadensbildes und weiterer Betrachtungen noch nicht endgültig einem Programm zugeordnet werden können. Hier müssen im Vorfeld die Alternativen geprüft und gegenübergestellt werden, um mit diesen Ergebnissen eine Zuordnung zu den erforderlichen Bauprogrammen zu ermöglichen.

**Erneuerungs- und Ausbauprogramm 2016 ff.**
**laufende Maßnahmen**

K-Str.	Bezeichnung der Maßnahme	Kommune(n)
18	OD Kofferen und FS zwischen Kofferen und Kreisgrenze	Linnich
29	FS K27 - Horn	Düren / Hürtgenwald
29	Rurbrücke Schneidhausen - K27	Kreuzau / Düren
35n	Ortsumgehung Merken zwischen der K42 und der B56	Düren / Niederzier
36	FS Simonskall – L160	Hürtgenwald
45	OD Merode und FS bis B264	Langerwehe

**vorbereitende Planungen**

K-Str.	Bezeichnung der Maßnahme	Kommune(n)
8	OD Welldorf und FS bis L258 (Spiel)	Jülich / Titz
9	OD Körrenzig	Linnich
11	FS Freialdenhoven - Merzenhausen	Aldenhoven / Jülich
12	OD Ederen Willibrordusstr.	Linnich
12	FS Welz - Rurdorf	Linnich
17	OD Hottorf, FS Hottorf - Kofferen, OD Kofferen	Linnich
17	OD Glimbach	Linnich
23	OD Hamich	Langerwehe
34	OD Frenz und FS bis zur L241	Inden
37	OD Rödingen	Titz

**Erhaltungsmaßnahmen im UAI Programm (Instandsetzung)**
**laufende Maßnahmen**

K-Str.	Bezeichnung der Maßnahme	Kommune(n)
23	FS Weisweiler - Heistern und OD Heistern	Langerwehe
35	OD Inden und Lucherberg (Kreisverkehr - L12)	Inden
35	FS Echtz - Rampe A4	Düren
44	L327 - OD Rommelsheim	Nörvenich
50	FS K2 (Ellen) - L264 Tagebaurandstr.	Niederzier

**vorgesehene Maßnahmen für 2016**

K-Str.	Bezeichnung der Maßnahme	Kommune(n)
28	FS L249 Kreisverkehr - B56	Kreuzau / Vettweiß
32	Ortsausgang Üdingen Ri. Leversbach	Kreuzau
32	OD Rath	Kreuzau
32	OD Leversbach	Kreuzau
35	FS Mariaweiler - Echtz	Düren
46	OD Leversbach	Kreuzau

## Weiterer Bedarf Instandsetzung

K-Str.	Bezeichnung der Maßnahme	Kommune(n)
5	FS Hasselsweiler - "Altes Wasserwerk"	Titz
6	FS L14 - OD Koslar	Jülich
6	OD Koslar Kreisbahnstr. Bis K15	Jülich
6	FS Koslar - Barmen	Jülich
6	OD Gereonsweiler Kreisverkehr B57 - Kirche	Linnich
9	FS Körrenzig - Kiffelberg	Linnich
10	FS B265 Düttling - L169	Heimbach
10	FS L169 - Kreisgrenze Ri. Zülpich	Heimbach
12	FS B56 - Freialdenhoven	Aldenhoven
13	FS Selgersdorf - K22	Jülich / Niederzier
13	OD Hambach	Niederzier
13	FS Hambach - L12	Niederzier
14	OD Linnich	Linnich
15	OD Koslar	Jülich
15	FS Koslar - L253	Jülich
16	OD Irresheim	Nörvenich
16	OD Hochkirchen	Nörvenich
16	FS Hochkirchen - K52	Nörvenich
22	FS L12 Krauthausen - K13 Hambach	Niederzier
27	FS K29 Schneidhausen - Saint-Hubert-Str.	Düren
28	FS B56 - L33	Vettweiß
29	L249 - OD Schneidhausen Rurbrücke	Kreuzau
30	OD Obermaubach	Kreuzau
31	OD Straß	Hürtgenwald
32	OD Nideggen	Nideggen
32	FS Nideggen - Rath	Nideggen
32	OD Üdingen ab K51 Ri. Kreuzau	Kreuzau
32	OD Kreuzau	Kreuzau
35	FS Kreisverkehr L241 - Lamersdorf	Inden
35	OD Lamersdorf bis Kreisverkehr Inden	Inden
37	OD Güsten	Jülich
37	FS Güsten - Rödingen	Titz / Jülich
39	OD Winden bis K30	Kreuzau
39	OD Winden ab K30 bis Monte Mare	Kreuzau
46	OD Boich	Kreuzau
46	FS Boich - L249	Kreuzau
47	OD Muldenau	Nideggen
47	FS Muldenau - Embken	Nideggen
47	OD Embken	Nideggen
49	OD Hamich	Langerwehe
49	FS Hamich - L12	Langerwehe
50	FS K2 (Ellen) - Huchem Stammeln "Auf der Süle"	Niederzier
52	OD Nörvenich	Nörvenich
54	FS L263 - L495	Nörvenich
82	OD Embken	Nideggen

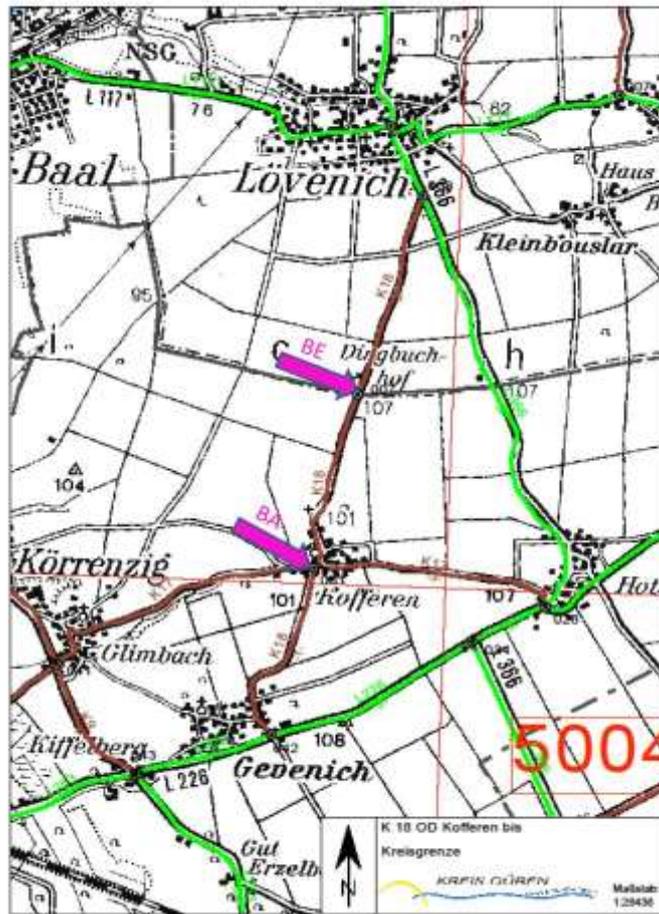
**Maßnahmen zur Prüfung der Zuordnung zu einem Bauprogramm**

<b>K-Str.</b>	<b>Bezeichnung der Maßnahme</b>	<b>Kommune(n)</b>
12	FS B56 - L109 (Siersdorf)	Aldenhoven
16	FS L264 - Irresheim	Nörvenich
30	FS Untermaubach - K51 Winden	Kreuzau
32	OD Rath	Nideggen
32	OD Leversbach bis K46	Kreuzau
32	FS Üdingen - Kreuzau	Kreuzau
33	OD Jakobwüllesheim	Vettweiß
37	FS K8 Serrest - Güsten	Jülich
37	FS Rödingen - Kreisgrenze	Titz
47	FS L250 (Thuir) - Muldenau	Nideggen
48	FS L218 - Berg	Heimbach / Nideggen
48	OD Berg	Nideggen
51	K32 - K30	Kreuzau
52	FS Nörvenich - K16	Nörvenich
53	FS L33 - K16	Vettweiß / Nörv.
53	FS K16 - OD Poll	Nörvenich
53	OD Poll	Nörvenich
53	FS Poll - Dorweiler	Nörvenich
53	OD Dorweiler	Nörvenich
53	FS Dorweiler - L51	Nörvenich

## Datenblätter der Baumaßnahmen im Erneuerungs- und Ausbauprogramm

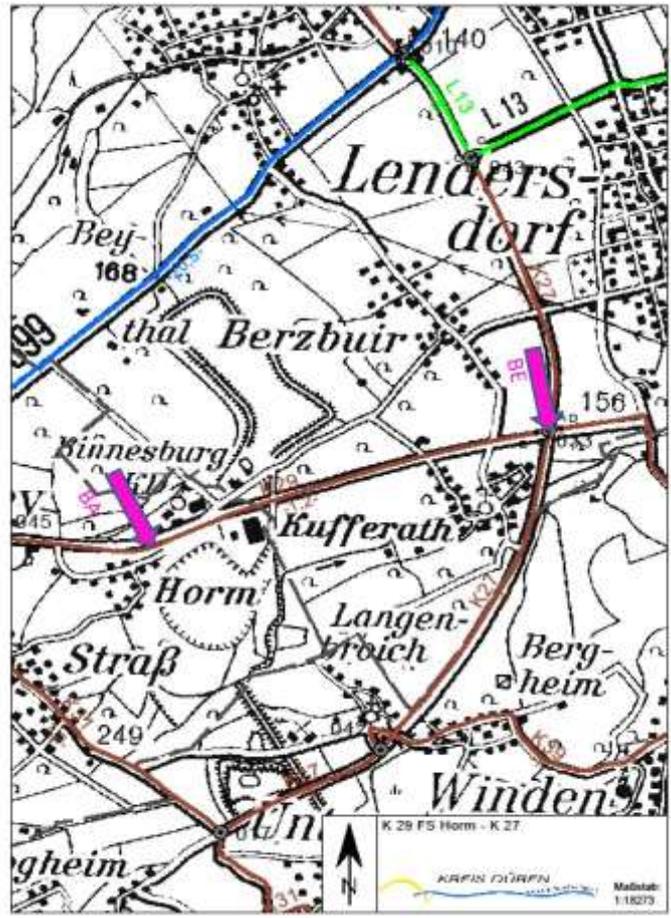
Die Darstellungen entsprechen der Reihenfolge der Maßnahmenliste auf Seite 27.

**K18 OD Kofferen und Freie Strecke bis zur Kreisgrenze**



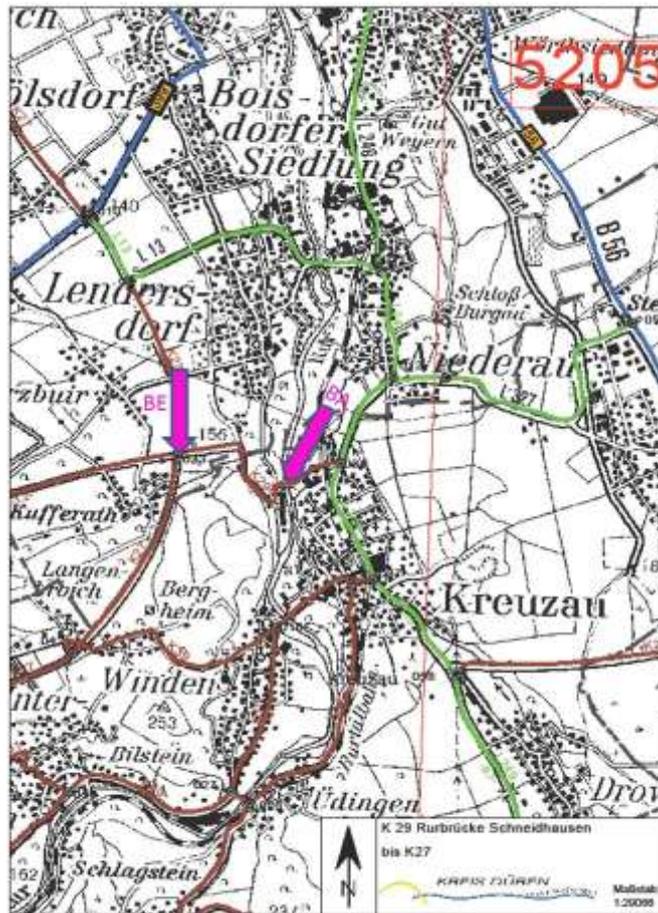
<b>K18</b>	
<b>Stadt Linnich</b>	<b>OD Kofferen und FS bis zur Kreisgrenze</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Ausbau inkl. Neubau eines kombinierten Geh-/Radweges bis zum Friedhof	Der erforderliche Grunderwerb konnte in 2015 positiv zu Ende geführt werden.
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert (Durchschnitt)	4,75
Straßenquerschnitt	FS: Nicht ausreichend dimensioniert OD: Optimierung des Querschnittes erforderlich

**K29 Freie Strecke zwischen der K27 und Horm**



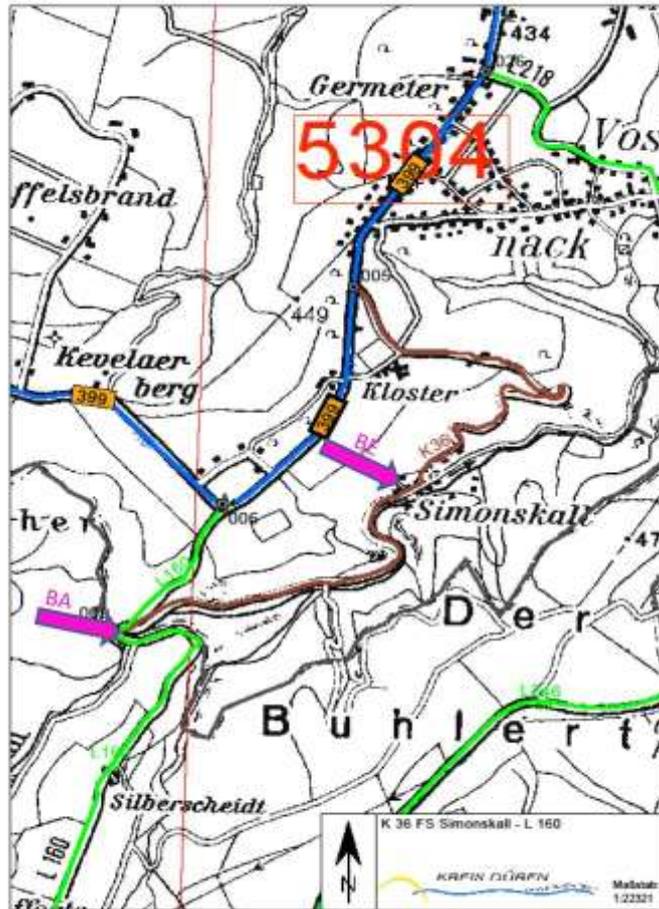
<b>K29</b>	
<b>Stadt Düren / Gemeinde Hürtgenwald</b>	<b>FS zwischen der K27 und Horm</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Ausbau inkl. Neubau eines kombinierten Geh-/Radweges	Der Förderbescheid liegt vor, der Baubeginn erfolgt im Frühjahr 2016
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	Gering, hoher Anteil Schwerlastverkehr
Zustandswert	2,87
Straßenquerschnitt	ausreichend dimensioniert

**K29 zwischen der Rurbrücke Schneidhausen und der K27**



<b>K29</b>	
<b>Stadt Düren / Gemeinde Kreuzau</b>	<b>Zw. Rurbrücke Schneidhausen und K27</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Ausbau inkl. abschnittsweise Neubau eines kombinierten Geh-/Radweges	Der Förderbescheid wird in 2016 erwartet, voraussichtlicher Baubeginn 2017
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	mittel
Zustandswert	3,76
Straßenquerschnitt	Abschnittsweise nicht ausreichend dimensioniert

**K36 Freie Strecke zwischen Simonskall und der L160**



<b>K36</b>	
<b>Gemeinde Hürtgenwald</b>	<b>FS zwischen Simonskall und der L160</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Erneuerung in bestehender Breite inkl. der Stützwand zur Kall	Der Förderbescheid liegt vor. Der Baubeginn erfolgt im Frühjahr 2016
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,15
Straßenquerschnitt	ausreichend dimensioniert

**K45 Ortsdurchfahrt Merode und Freie Strecke bis zur B264**



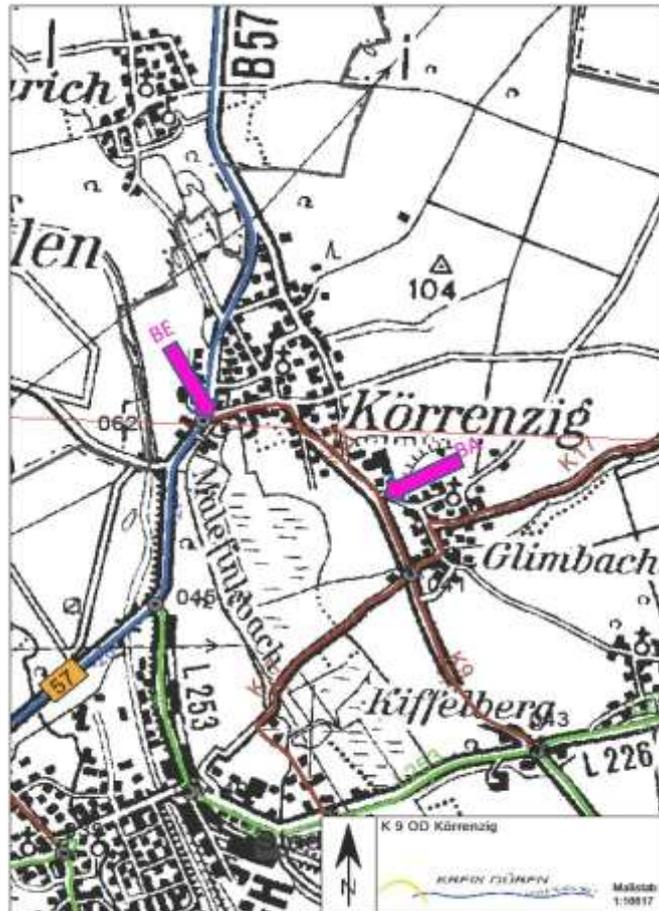
<b>K45</b>	
<b>Gemeinde Langerwehe</b>	<b>OD Merode und FS bis zur B264</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Ausbau inkl. Neubau eines kombinierten Geh-/Radweges	Der Förderbescheid liegt vor. Der Baubeginn erfolgt voraussichtlich 2016
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	mittel
Zustandswert	4,18
Straßenquerschnitt	ausreichend dimensioniert

**K8 Ortsdurchfahrt Welldorf und Freie Strecke bis zur L258**



<b>K8</b>	
<b>Stadt Jülich / Gemeinde Titz</b>	<b>OD Welldorf und FS bis zur L258 (Spiel)</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planung zur Erneuerung	Gemeinsame Umsetzung mit Straßen NRW für den Abschnitt der L258 bis zur L241
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,22
Straßenquerschnitt	FS: nicht ausreichend dimensioniert OD: Optimierung des Querschnittes erforderlich

**K9 Ortsdurchfahrt Körrenzig**



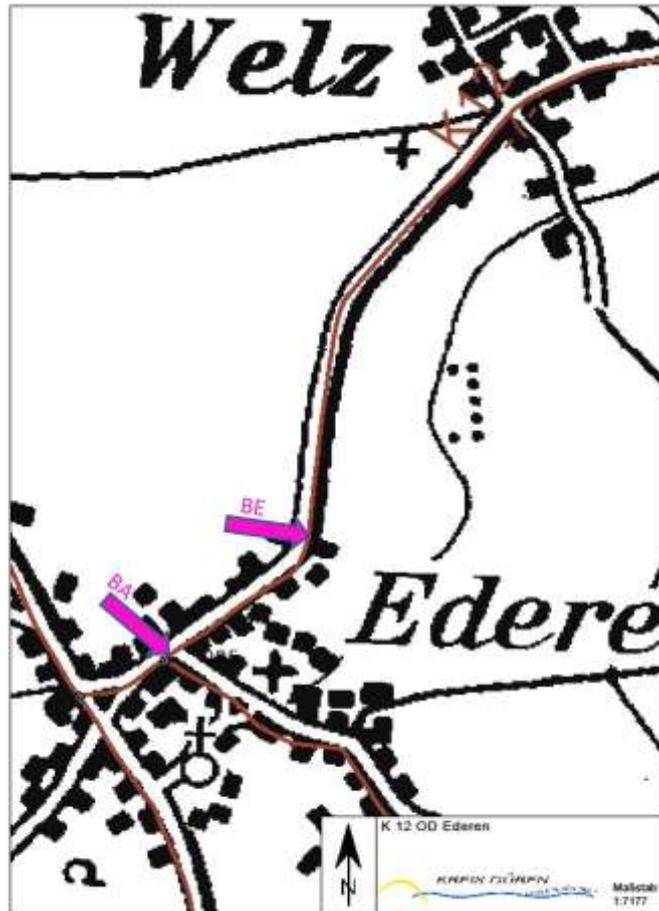
<b>K9</b>	
<b>Stadt Linnich</b>	<b>OD Körrenzig</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planung zur Erneuerung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	mittel
Zustandswert	3,69
Straßenquerschnitt	Optimierung des Querschnittes erforderlich

**K11 Freie Strecke zwischen Merzenhausen und Freialdenhoven**



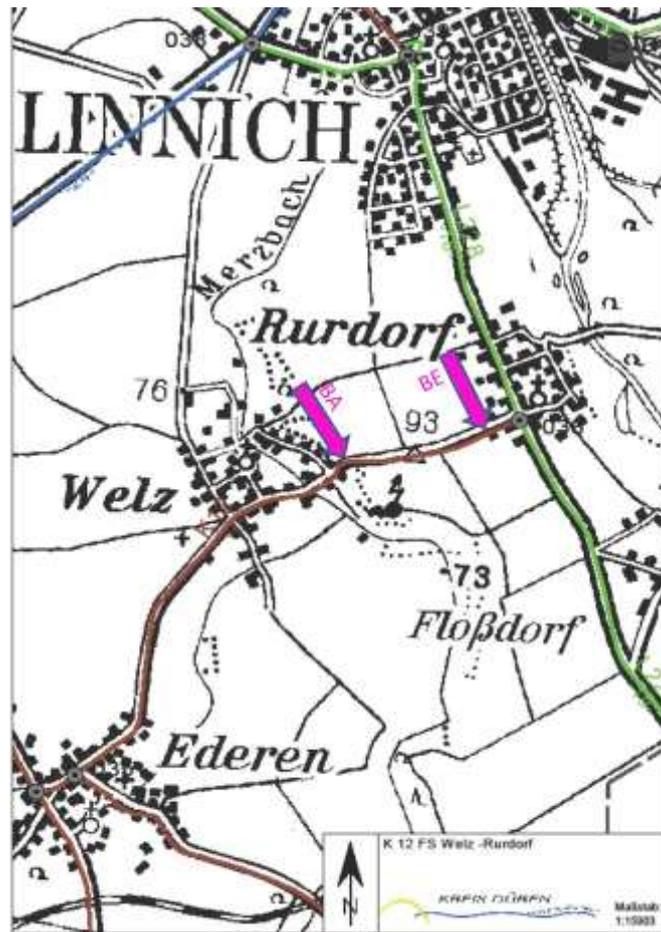
<b>K11</b>	
<b>Stadt Jülich / Gemeinde Aldenhoven</b>	<b>FS zw. Merzenhausen und Freialdenhoven</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planung zur Erneuerung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	gering
Zustandswert	3,69
Straßenquerschnitt	Prüfung Neuanlage eines Geh-/ Radweges

**K12 Ortsdurchfahrt Ederen – Willibrordusstr.**



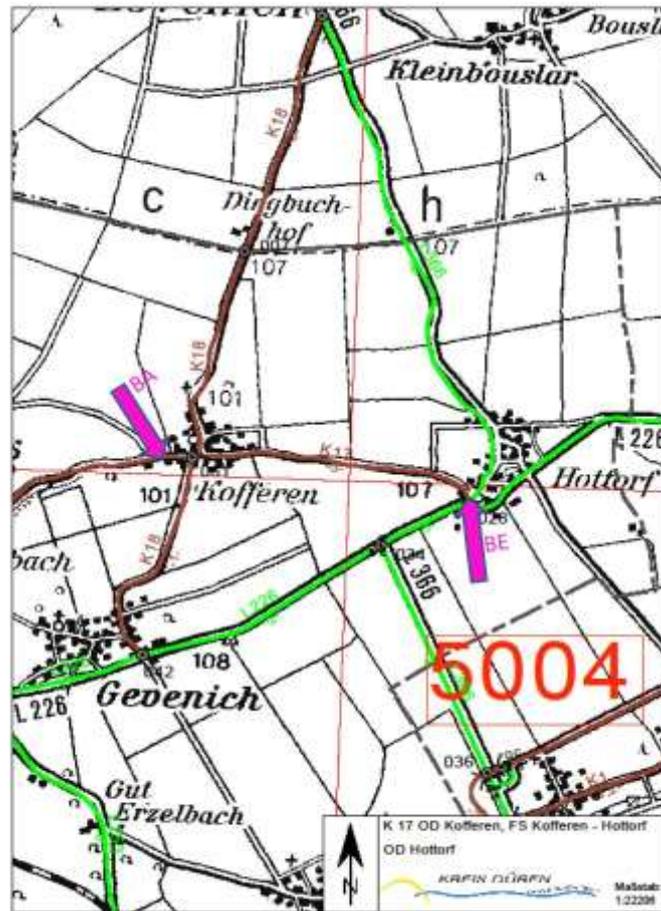
<b>K12</b>	
<b>Stadt Linnich</b>	<b>OD Ederen - Willibrordusstraße</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Erneuerung inkl. Optimierung des Querschnitts	Die Umsetzung der Maßnahme scheitert seit Jahren an fehlendem Grunderwerb
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,39
Straßenquerschnitt	Optimierung des Querschnittes erforderlich

**K12 Freie Strecke zwischen Welz und Rurdorf**



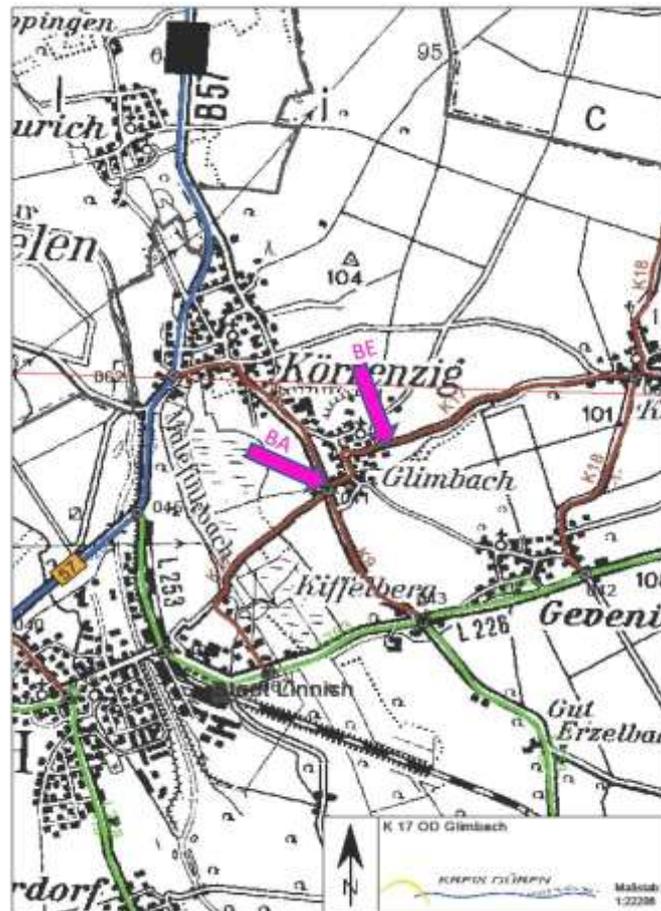
<b>K12</b>	
<b>Stadt Linnich</b>	<b>FS zwischen Welz und Rurdorf</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planung zum Ausbau unter Optimierung der Trassierung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,00
Straßenquerschnitt	Nicht ausreichend dimensioniert, Optimierung der Trassierung erforderlich

**K17 OD Hottorf, FS zwischen Hottorf und Kofferen, OD Kofferen**



<b>K17</b>	
<b>Stadt Linnich</b>	<b>OD Hottorf, FS Hottorf – Kofferen, OD Kofferen</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Ausbau inkl. Neubau eines kombinierten Geh-/Radweges	Derzeit offene Grunderwerbsverhandlungen
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	gering
Zustandswert	4,67
Straßenquerschnitt	Nicht ausreichend dimensioniert

**K17 Ortsdurchfahrt Glimbach**



<b>K17</b>	
<b>Stadt Linnich</b>	<b>Ortsdurchfahrt Glimbach</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planungen zur Erneuerung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	gering
Zustandswert	4,87
Straßenquerschnitt	Optimierung des Querschnittes erforderlich

**K23 Ortsdurchfahrt Hamich**



<b>K23</b>	
<b>Gemeinde Langerwehe</b>	<b>Ortsdurchfahrt Hamich</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planungen zur Erneuerung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,13
Straßenquerschnitt	Optimierung des Querschnittes erforderlich

**K34 Ortsdurchfahrt Frenz und Freie Strecke bis zur L241**



<b>K34</b>	
<b>Gemeinde Inden</b>	<b>Ortsdurchfahrt Frenz und FS bis zur L241</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planungen zur Erneuerung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,31
Straßenquerschnitt	FS: nicht ausreichend dimensioniert OD: Optimierung des Querschnittes erforderlich

**K37 Ortsdurchfahrt Rödingen**

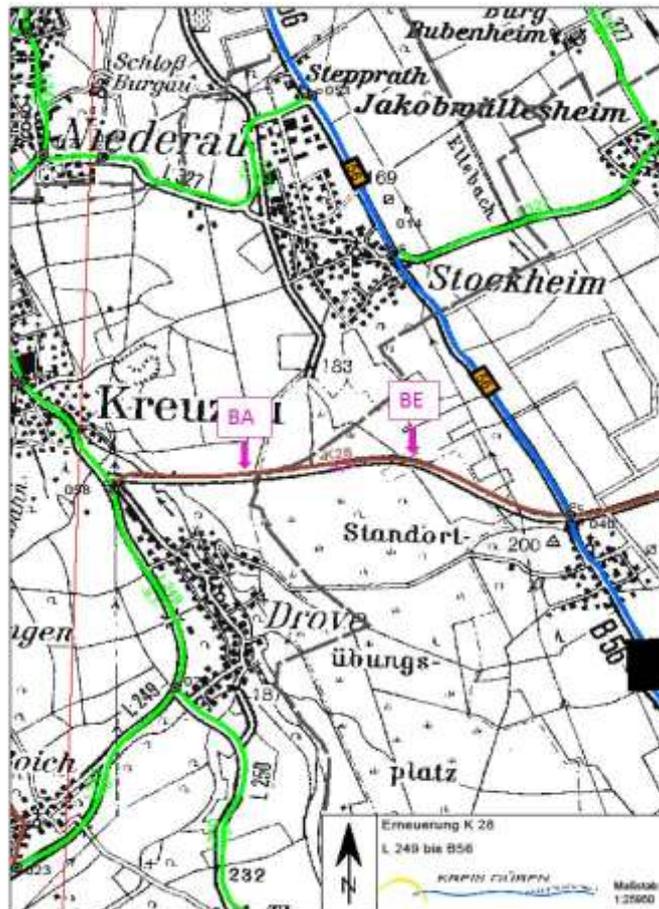


<b>K37</b>	
<b>Gemeinde Titz</b>	<b>Ortsdurchfahrt Rödingen</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Vorbereitende Planungen zur Erneuerung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,17
Straßenquerschnitt	Optimierung des Querschnittes erforderlich

## Datenblätter der Baumaßnahmen im Instandsetzungsprogramm 2016

Die Darstellungen entsprechen der Reihenfolge der Maßnahmenliste auf Seite 27.

**K28 Freie Strecke zwischen der L249 und der B56**



<b>K28</b>	
<b>Gemeinde Kreuzau / Vettweiß</b>	<b>FS zwischen der L249 und der B56</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Instandsetzung Teilabschnitt	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	gering
Zustandswert	2,61
Straßenquerschnitt	Ausreichend dimensioniert

**K32 Ortsausgang Üdingen Richtung Leversbach**



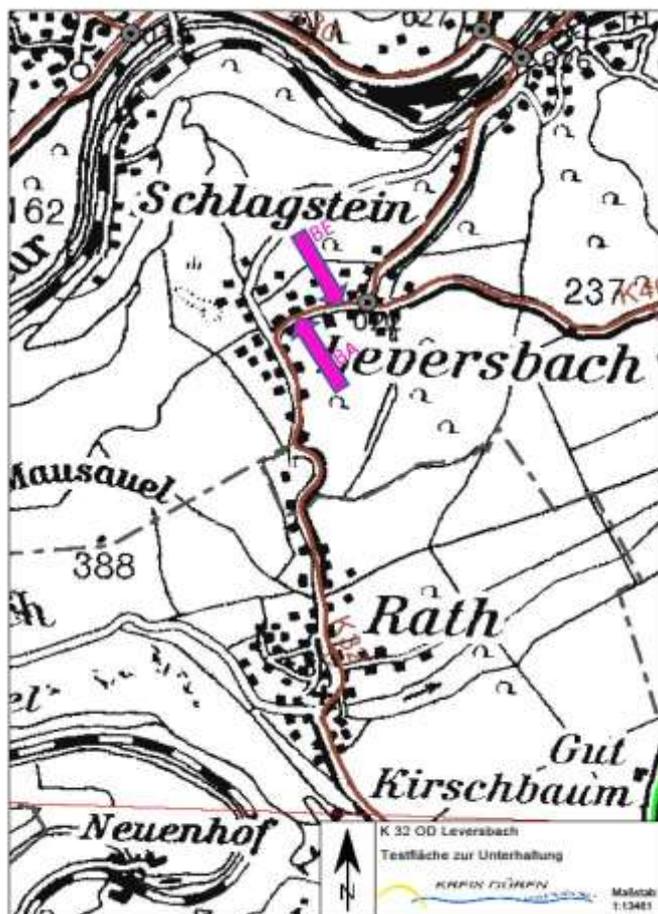
<b>K32</b>	
<b>Gemeinde Kreuzau</b>	<b>Ortsausgang Üdingen Richtung Leversbach</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Instandsetzung Teilabschnitt	Vorhandene Absackung
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	gering
Zustandswert	--
Straßenquerschnitt	Ausreichend dimensioniert

**K32 Ortsdurchfahrt Rath**



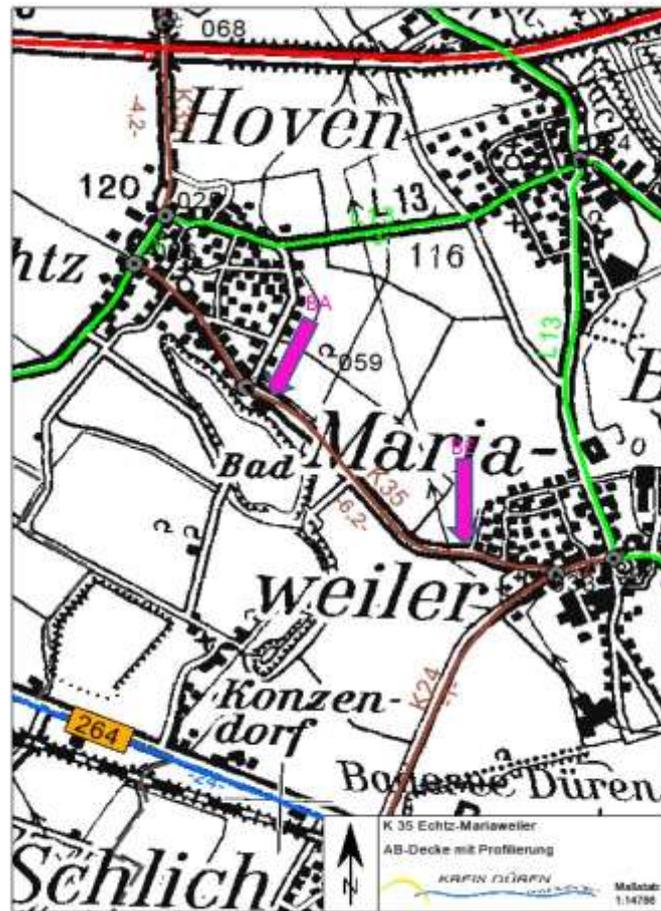
<b>K32</b>	
<b>Gemeinde Kreuzau</b>	<b>Ortsdurchfahrt Rath</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Instandsetzung Teilabschnitt	Testfläche
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	--
Straßenquerschnitt	Ausreichend dimensioniert

**K32 Ortsdurchfahrt Leversbach**



<b>K32</b>	
<b>Gemeinde Kreuzau</b>	<b>Ortsdurchfahrt Leversbach</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Instandsetzung Teilabschnitt	Testfläche
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	--
Straßenquerschnitt	Ausreichend dimensioniert

**K35 Freie Strecke zwischen Mariaweiler und Echtz**



<b>K35</b>	
<b>Stadt Düren</b>	<b>Freie Strecke Mariaweiler - Echtz</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Instandsetzung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	gering
Zustandswert	1,85
Straßenquerschnitt	Ausreichend dimensioniert

**K46 Ortsdurchfahrt Leversbach**



<b>K46</b>	
<b>Gemeinde Kreuzau</b>	<b>OD Leversbach</b>
<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Bemerkung</b>
Instandsetzung	
<b>Bestandsdaten</b>	
Verkehrsbelastung	schwach
Zustandswert	4,89
Straßenquerschnitt	Ausreichend dimensioniert