

11.12.2019

Tischvorlage

zu TOP 7/ 79. RR am 12.12.2019

Prioritätenreihungen der Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms 2020 für die Um- und Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen bis 3,0 Mio. EUR Gesamtkosten (UA IIa) und der Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms 2020 für die Radwegebaumaßnahmen an bestehenden Landesstraßen (UA IIr)

- Antwortschreiben des Landesbetriebes Straßen.NRW vom 10.12.2019 zur Fragestellung der Priorisierung der L 288 aus der 67. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 28.11.2019

Mönchengladbach, 10.12.2019

43-4414 L288 Umbau OD Haan (Ohligser Str.) Erikaweg bis OD-Grenze

Hier: Zusammenfassung und Erläuterung der Eingabeparameter für die Priorisierung

Die Eingabeparameter gliedern sich in 5 Hauptkategorien, die in Unterkategorien spezifiziert werden. Diese werden folgend aufgelistet:

- 1) Straßenzustand
 - a. Gebrauchswert
 - b. Substanzwert

- 2) Verkehrsbedeutung
 - a. Bedeutung im Netz
 - b. Verkehrsbelastung
 - c. Auslastungsgrad
 - d. Straßenquerschnitt

- 3) Verkehrsfluss
 - a. Reisegeschwindigkeit
 - b. Staurisiko

- 4) Verkehrssicherheit
 - a. Unfallsignifikanz
 - b. Gefährdungspotential

- 5) Sonstige fachliche Belange

Straßenzustand:

Der Straßenzustand wird im 5 Jahresturnus in die Datenbank eingepflegt und bei Änderung eines Ergebnisses in die Eingabemaske der Datenbank eingepflegt. Die letzten Erhebungen waren in den Jahren 2011 und 2015. Die Bewertungen daraus sind der Anlage beigefügt. Konkret wurden folgende Werte der Priorisierung zugrunde gelegt:

Substanzwert 2011	= 4,0	Gebrauchswert 2011	= 4,5
Substanzwert 2015	= 4,0	Gebrauchswert 2015	= 4,5

Verkehrsbedeutung:

Die Bedeutung im Netz wurde als großräumig und überregional und damit mit der höchst möglichen Bewertung eingestuft.

Die Einstufung in die Verkehrsbelastungskategorien „gering“, „mittel“ oder „hoch“ ist an konkrete Vorgaben geknüpft. Verkehrsbelastungen mit einem DTV < 3.000 Kfz/24h sind als „gering“ einzustufen.

Ein DTV zw. 3.000 und 10.000 Kfz/24h ist als „mittel“ einzusortieren und Belastungen über 10.000 Kfz/24h sind als „hoch“ zu bewerten. Folgend werden die DTV-Werte der vergangenen Zählungen aufgelistet. Im Ergebnis bewegen sich die Verkehrszahlen seit Jahren immer in der gleichen Kategorie und führen dadurch in der Punktevergabe zu keinen Veränderungen.

DTV₂₀₀₀ = 7.635 Kfz/24h

DTV₂₀₀₅ = wurde an dieser Stelle nicht gezählt

DTV₂₀₁₀ = 7.529 Kfz/24h

DTV₂₀₁₅ = 7.012 Kfz/24h

Der Auslastungsgrad ist gemäß der Vorgaben als „gering“ einzustufen. Nur besonders hohe Verkehrsstärken würden hier zu einer Höherstufung führen. Diese liegen hier vergleichsweise aber nicht vor. Die Einstufung als „gering“ ist daher folgerichtig.

Die festgelegten Kriterien zu Einstufung des Straßenquerschnittes besagen:

$\leq 5,50$ m unzureichend dimensioniert

$> 5,50$ m $< 6,50$ m eingeschränkt dimensioniert

$\geq 6,50$ m ausreichend dimensioniert

Die L 288 weist eine durchschnittliche Straßenbreite von 7,40 m auf und ist damit als „ausreichend dimensioniert“ in die Bewertung eingegangen.

Verkehrsfluss:

Als Basis für die Reisegeschwindigkeit ist der Wert „kaum eingeschränkt“ anzunehmen. So sagen es die vorgeschriebenen Kriterien. Aufgrund des nicht vorhandenen Radweges, der schmalen Gehwege und Verkehrsbelastung wurde hier eine „eingeschränkte“ Reisegeschwindigkeit angesetzt und die Bewertung damit höher gesetzt als der Basiswert. Ein Staurisiko ist allerdings nicht gegeben. Daher die Einstufung als „gering“.

Verkehrssicherheit:

Unter diesem Aspekt finden Unfallhäufung und Gefährdungspotential Berücksichtigung. Auch hier gibt es klare Vorgaben der Bewertung. Maßnahmen die in Unfallkommissionen behandelt wurden, gelten als „auffällig“. Bei besonders schweren Unfallfolgen (Todesfolge) oder dauernder Behandlung in Unfallkommissionen ist das Kriterium „besonders auffällig“ anzuwenden. Unfallkommissionen sind verpflichtet, den Landesbetrieb als Straßenbauasträger einzubinden, woraufhin dieser die Problematik verbessern oder beheben muss. Beide Kriterien sind nicht erfüllt. Schlussfolgernd ist das Verkehrsaufkommen als „unauffällig“ eingestuft worden.

Das Gefährdungspotential wurde gemäß der festgelegten Kriterien auf „mittel“ gesetzt. Das ist der Basiswert bei fehlendem Radweg. Es liegen aus hiesiger Sicht allerdings keine Gründe vor – wie bspw. erhöhte Unfallzahlen, die eine Höherstufung begründen würden.

Sonstige fachliche Belange:

Liegen an der L 288 nicht vor. In der Regionalratssitzung wurde die Errichtung einer Kindertagesstätte als Begründung hervorgebracht, die aus hiesiger Sicht auch nicht als besonderer Belang Berücksichtigung finden kann. Im Rahmen der Planung dieser wurde eigens eine Knotenpunktuntersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass der Knotenpunkt auch unter zu erwartender Verkehrsbelastung verkehrssicher und leistungsfähig ist. Die Einrichtung einer Querungshilfe befindet sich gegenwärtig noch in der Untersuchung und erfordert keinen Umbau der gesamten Ortsdurchfahrt und ist außerhalb des UAla-Programms umsetzbar.

Während der Regionalratssitzung am 28.11.2019 wurde auch die Kostenevaluierung kritisiert. Hierzu ist zu sagen, dass die Kosten der TOP 10 – Liste stets und ständig den neuen Entwicklungen angepasst wird. Wenn eine Maßnahme in den Regionalrat aufgenommen werden soll, findet zunächst eine grobe Abschätzung der möglichen Kosten statt. Dies erfolgt vergleichsweise zu ähnlich gelagerten Projekten und dient lediglich der Entscheidungsfindung, ob die Maßnahme in den Regionalrat oder in den Lan-

desstraßenbedarfsplan aufgenommen werden sollte. Diese Kosten werden dann mit Beginn der Planungen neu eingeschätzt und im Planungsverfahren ständig evaluiert. Sie haben allerdings keinen Einfluss auf die Priorisierung.

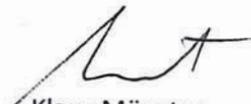
Weiter wurde die Anfertigung von Steckbriefen zu jeder Maßnahme angeregt. Gegenwärtig befinden sich 102 Maßnahmen in den Programmen UA IIa und UA IIr. Der zeitliche Aufwand und die Kapazitätenbindung für die Pflege solcher Steckbriefe lassen keinen Mehrwert erkennen. Die Maßnahmen, die in einem absehbaren Rahmen realisierbar sind (=TOP 10), werden regelmäßig evaluiert und auf dem neusten Stand (Sachstand, Kosten, geplanter Realisierungs- und Finanzierungshorizont) gehalten. Alle nachfolgenden Maßnahmen werden im Turnus der Straßenverkehrszählungen und Erhebungen der Straßenzustandsdaten bzw. bei Meldungen aus den Unfallkommissionen evaluiert.

Aufgestellt:
i.A.



Steffi Weiland

Gesehen:
i.A.


Klaus Münster

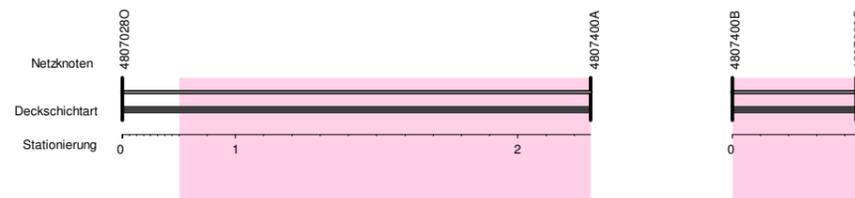
Profildarstellung der Zustandswerte

Zustandserfassung, -bewertung

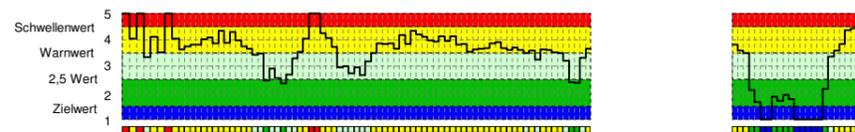
Straße: L_288
 FS1 , In Stat.richtung
 Datum: 06.06.2013

Maßstab = 1:100 000
 Maßstab für Ortsdurchfahrten 1:25000

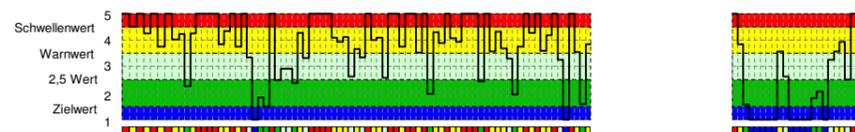
■ Asphalt ■ Beton □ keine Angabe



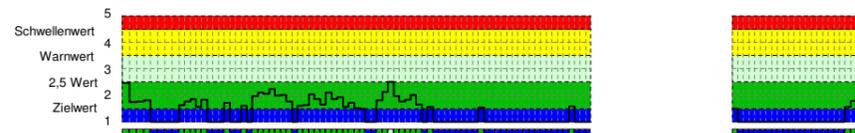
ZWAUN



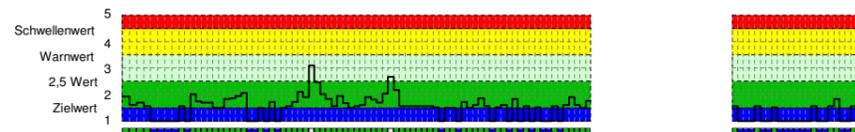
ZWLWI



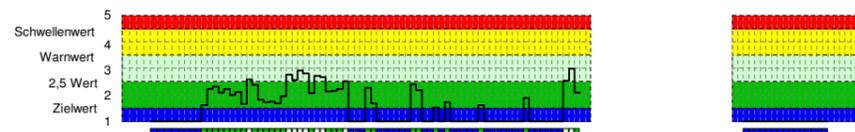
ZWSPT



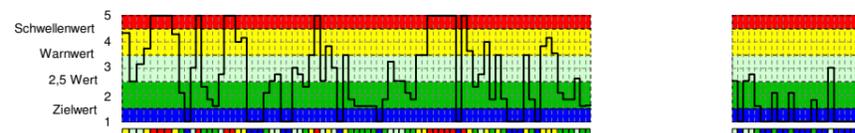
ZWSPH



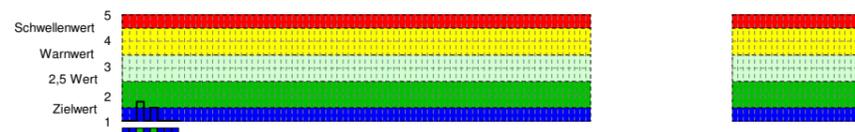
ZWGRI



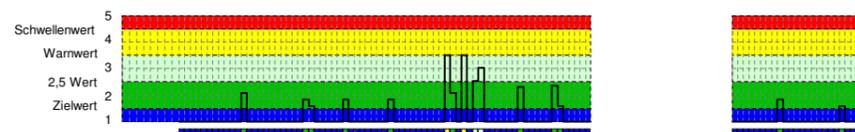
ZWRISS



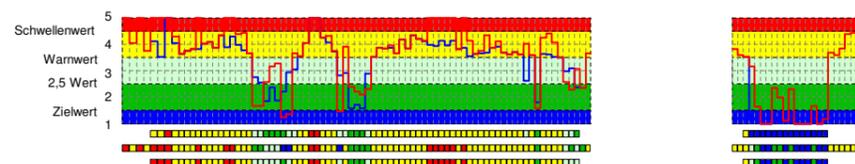
ZWFLI



ZWAFLI



Gebrauchswert — (blue line)
 Substanzwert — (red line)
 Gesamtwert — (black line)





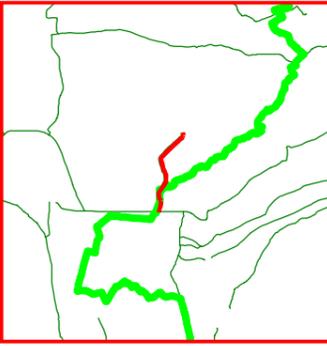
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung
Niederrhein

Zustandserfassung und -bewertung
auf Landesstraßen 2011



Übersicht: Niederrhein

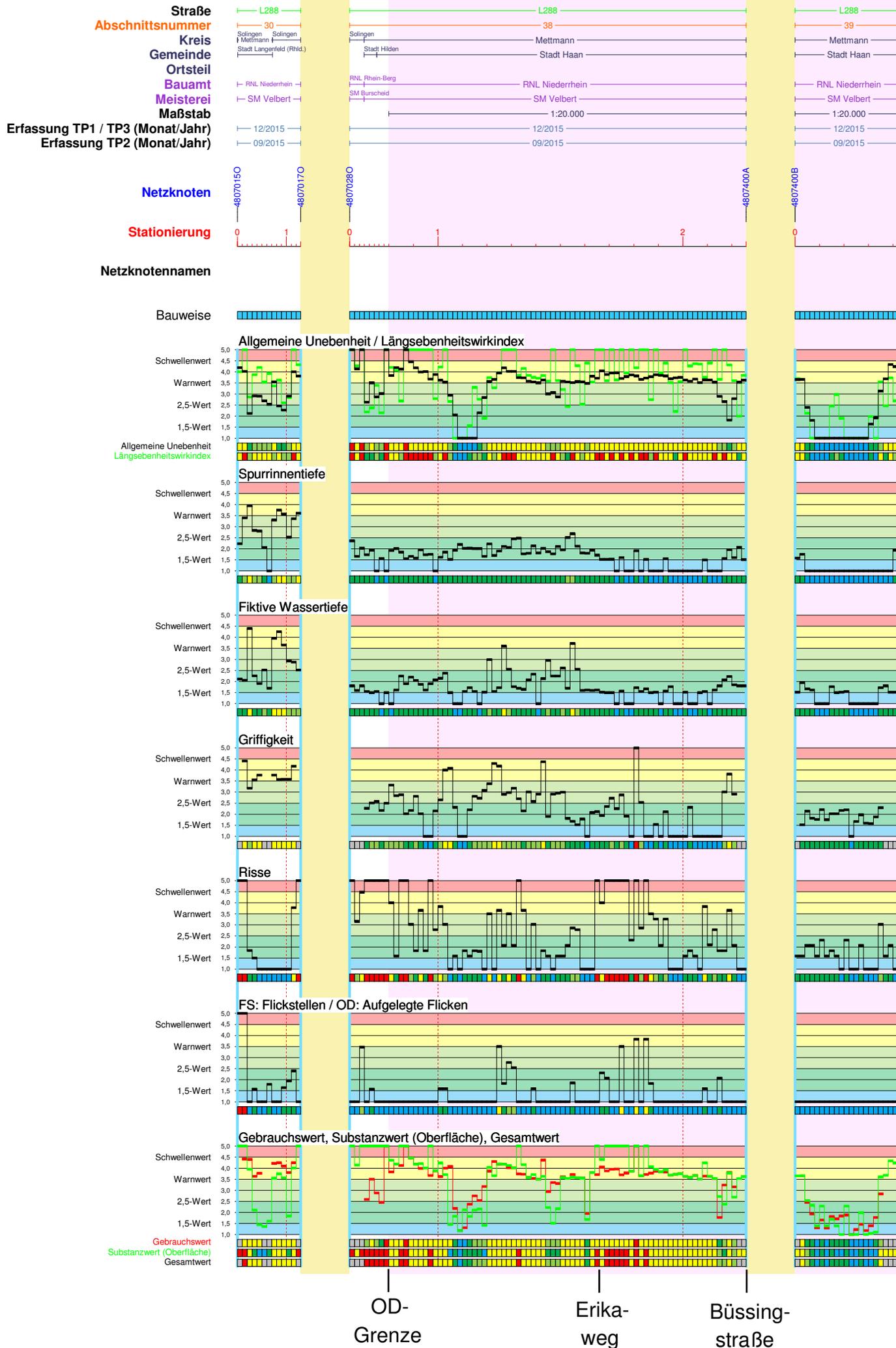


Detail: Straße L_288
FS1 , In Stat.richtung

Klasseneinteilung

- 1,00-1,49 (besser als 1,5-Wert)
- 1,50-2,49 (1,5-Wert überschritten)
- 2,50-3,49 (2,5-Wert überschritten)
- 3,50-4,49 (Warnwert überschritten)
- 4,50-5,00 (Schwellenwert überschritten)
- keine gültigen Zustandswerte vorhanden

Lehmann + Partner / Erfurt
Ing.büro Feiler Blüml Hänsel / Plauen



Zustandserfassung und -bewertung 2015 auf Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen

RNL Niederrhein

Zustandsprofil

Straße: L 288

1. Fahrstreifen

in Stationierungsrichtung

Maßstab: 1 : 100.000



Bauweise

- Asphalt
- Beton
- Unbestimmt

Zustandsklassen

- 1,00 - 1,49 (besser als 1,5-Wert)
- 1,50 - 2,49 (1,5-Wert überschritten)
- 2,50 - 3,49 (2,5-Wert überschritten)
- 3,50 - 4,49 (Warnwert überschritten)
- 4,50 - 5,00 (Schwellenwert überschritten)
- keine gültigen Zustandswerte vorhanden

Zustandserfassung und Visualisierung:
HELLER Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt

Ergebnistabelle: ZEB2015L_0500_ERG_160907

Erstellungsdatum: 13.10.2016

