

Entwurf

Kreisstraßenbauprogramm

2018 – 2023

unter besonderer Berücksichtigung einer
wirkungsorientierten Steuerung



Impressum
Herausgeber

Kreis Unna - Der Landrat
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna
www.kreis-unna.de

FB 60 - Bauen
FD 10 - Steuerungsdienst

Stand: 17.07.2017

1	Vorwort	2
2	Das Straßennetz	3
2.1	Ergebnisse der Zustandserfassung und -bewertung	4
2.2	Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen	5
3	Die Bauwerke	5
3.1	Ergebnisse der Bauwerksprüfungen	6
4	Die Radwege	8
5	Die Sanierungsziele	8
6	Die Finanzierung	9
6.1	Haushaltsdaten	9
6.2	Anlagenbuchhaltung und Ansatzplanung	10
Anlagen 12		
-	10 Projektblätter Kreisstraßen für die geplanten Maßnahmen im Jahr 2018	13
-	Übersicht über geplante Erhaltungsmaßnahmen an Kreisstraßen in den Jahren 2018 – 2023.....	23
-	5 Projektblätter Bauwerke für die geplanten Maßnahmen.....	24
-	Übersicht über geplante Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken in den Jahren 2018 – 2023	29

1 Vorwort

Der Kreis Unna ist **Straßenbaulastträger der Kreisstraßen** auf seinem Gebiet und für deren Qualität und Leistungsfähigkeit verantwortlich. Die Baulastträgerschaft umfasst alle mit dem Bau, der Unterhaltung und Instandhaltung der Verkehrsflächen zusammenhängenden Aufgaben, wie beispielsweise die Verkehrssicherungspflicht, die Erhaltung und Erneuerung, die Reinigung, die Grünpflege und den Winterdienst.

Aufgrund der Ergebnisse einer aktuellen **Zustandserfassung und –bewertung** (Befahrung) des Straßenvermögens besteht das dringende Erfordernis, eine deutliche Verbesserung des Straßenzustandes zu erreichen. Dies soll unter besonderer Berücksichtigung von Zielsetzungen im Rahmen einer **Wirkungsorientierten Steuerung** durch eine mehrjährig angelegte, konkrete Planung erreicht werden. Mit dem vorliegenden **Kreisstraßenbauprogramm 2018 – 2023** werden Prioritäten und strategische Qualitätsziele (einschließlich deren Messung mit Kennzahlen) festgelegt. Es stellt die kurz- bis mittelfristig geplanten einzelnen Maßnahmen vor, die erforderlich sind, um das Kreisstraßennetz und somit das Vermögen des Kreises Unna zu erhalten und nachhaltig zu verbessern, **ohne jedoch die Allgemeine Kreisumlage zusätzlich zu belasten**.

Basis für die Erhaltungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen am Verkehrsnetz des Kreises Unna ist die methodische Erfassung und Beurteilung des Zustandes von Straßen und Bauwerken im Rahmen einer extern beauftragten Befahrung im grundsätzlichen vier-Jahres-Rhythmus. Auf dieser Grundlage wurde der Erhaltungsbedarf abgeschätzt und die Maßnahmen priorisiert. Bei der Priorisierung wird neben technischen und wirtschaftlichen Parametern auch auf die infrastrukturelle Bedeutung einzelner Straßen für die Industrie- und Gewerbestandorte im Kreis abgestellt. Das Programm ist dabei jährlich unter Berücksichtigung aktueller Gegebenheiten (wie z. B. der in 2020 anstehenden erneuten Zustandserfassung) zu überprüfen und fortzuschreiben. Es umfasst insbesondere folgende **Eckpunkte**:

- insgesamt werden **rd. 54 Straßenabschnitte** mit einer Länge von **54,48 km** saniert, die zuvor fachlich identifiziert und priorisiert worden sind; dies entspricht einem Anteil von rd. **25,1 %** des gesamten Kreis-Straßennetzes.
- verteilt auf einen **Zeitraum von 6 Jahren (2018 bis 2023)** und unter Berücksichtigung von vorhandenen Arbeitskapazitäten in der Straßenbauverwaltung können dabei durchschnittlich rd. **10 Maßnahmen pro Jahr** abgearbeitet werden
- Die errechneten **Gesamtkosten betragen rd. 12,57 Mio. €** Hiervon können unter Anwendung der geänderten Veranschlagungspraxis rd. **8,58 Mio. € investiv** finanziert werden; rd. **4,00 Mio. €** sind demnach als **laufende Aufwendungen** des Ergebnisplanes anzusetzen (bleiben aber weiterhin innerhalb der im Rahmen der Haushaltskonsolidierung festgelegten, jährlichen Veranschlagungsgrenze von 800 T€).

Damit erfolgt eine konkrete Ausgestaltung und Umsetzung der vom Kreistag im Rahmen der Einführung einer wirkungsorientierten Steuerung beschlossenen Zielsetzungen im Handlungsfeld **„Mobilität, Verkehr, Information und Infrastruktur“**.



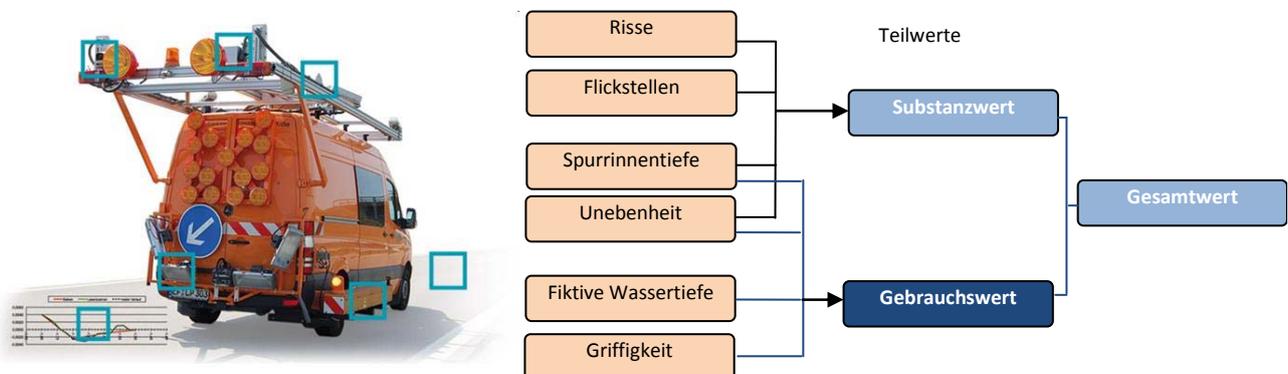
2 Das Straßennetz

Das Straßennetz des Kreises Unna einschließlich der dazu gehörigen Bauwerke, Anlagen und Radwege umfasst folgende Längen, Flächen und Mengen:

Länge der Kreisstraßen	217,11 km
Mittlere Breite	5,84 m
Befestigte Fahrbahnfläche	1.268.000 m ²
Länge der Radwege	100,38 km
Anzahl der Brückenbauwerke	51
Anzahl der Lichtzeichenanlagen	20
Anzahl der Lärmschutzwände	8

Die Kreisstraßen sind in **133 Abschnitte** aufgeteilt¹. Zur Feststellung des baulichen Zustandes der Kreisstraßen werden regelmäßig Befahrungen durch einen externen Dienstleister durchgeführt. Die Ergebnisse werden nach **5 Qualitätsstufen** unterschieden. Diese Zustandserfassung und –bewertung (ZEB) ist ein amtlich festgelegtes Untersuchungsverfahren von öffentlichen Straßen zur Ermittlung der Qualität des Straßennetzes und dem damit verbundenen Unterhaltungs- bzw. Erhaltungsaufwand. Mittels visueller und messtechnischer Zustandserfassung werden unter anderem Zustandsmerkmale wie Fahrbahnschäden, Längs- und Querunebenheiten, Griffigkeit und Straßenentwässerung untersucht.

Bei der Zustandserfassung werden die Abschnitte in **Segmente** aufgeteilt und zur Ermittlung der Qualitätsstufe innerhalb von Ortsdurchfahrten alle 20m, außerhalb von Ortsdurchfahrten alle 100 m gemessen. Qualitätsstufen werden innerhalb der Segmente ermittelt.



Die aus der messtechnischen oder visuellen Zustandserfassung gewonnenen Größen werden in Zustandswerte von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) überführt.

Qualitätsstufe	Beschreibung	Restnutzungsdauer in Jahren
Stufe 1 = 100 % (Neubau)	Sehr gut	50,0
Stufe 2 = 75 %	Gut	37,5
Stufe 3 = 50 %	Mittelmäßig	25,0
Stufe 4 = 25 %	Schlecht	12,5
Stufe 5 = 0 %	Sehr schlecht	0

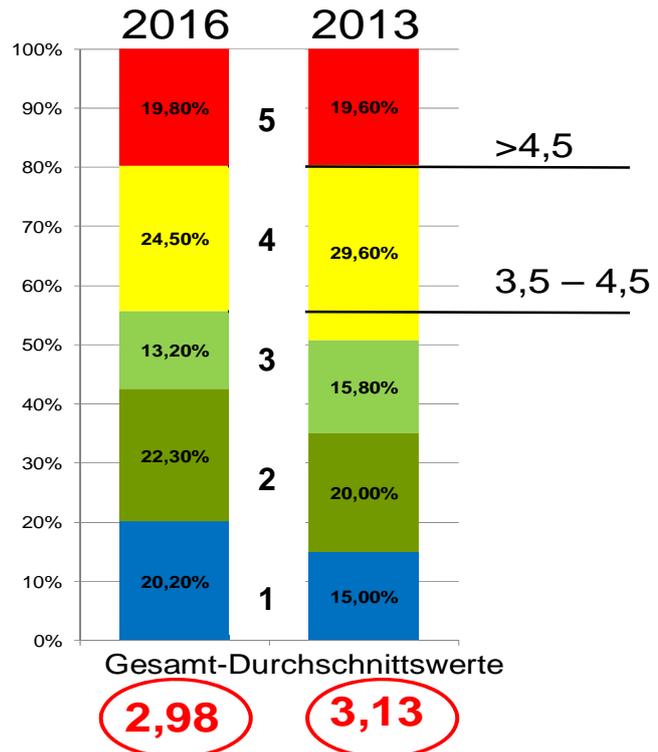
¹ Abschnitte sind selbständig nutzbare Teile einer Anlage, die durch rechtliche oder tatsächliche Grenzen (Straßenkreuzungen mit Bundes-/Landes- oder Kreisstraßen oder Kreisverkehre) gebildet werden.

2.1 Ergebnisse der Zustandserfassung und -bewertung

Im Jahr **2013** erfolgte erstmals eine konsequente Analyse und Nutzung der seit 2000 etwa im Vier-Jahres-Rhythmus statt findenden Zustandserfassung der Kreisstraßen. Im Jahr **2016** wurde erneut eine Zustandserfassung durchgeführt, die nun einen Vergleich über die Entwicklung des Kreisstraßenzustandes ermöglicht. Die Ersterfassung im Jahr 2013 zeigte, dass rund 49% der Kreisstraßen die Qualitätsstufe 4 und 5 aufwiesen. Die Zustandsentwicklung seit der Ersterfassung belegt, dass sich das Kreisstraßennetz durch Erhaltungsmaßnahmen verbessert hat. Der Anteil der Straßen mit den Qualitätsstufen 4 und 5 hat sich auf rund 44 % verringert. Die nachstehende Abbildung stellt die Ergebnisse gegenüber:

Ergebnisvergleich 2013 zu 2016

- Der **Durchschnittswert** der Qualitätsstufen aller Straßenabschnitte hat sich geringfügig verbessert.
- Etwas mehr als **die Hälfte** der Straßen hat einen Zustand von sehr gut, gut und mittelmäßig.
- Rund **ein Viertel** der Straßenabschnitte hat einen eher schlechten Zustand (Warnwert).
- Rund **ein Fünftel** der Straßenabschnitte ist in einem sehr schlechten Zustand.



Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich der Durchschnittswert der Qualitätsstufen aller Straßen von **3,13** in 2013 auf **2,98** in 2016 geringfügig verbessert hat. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich rd. ein Viertel der Straßenabschnitte bereits **unterhalb des Warnwertes** von 3,5 und rd. ein Fünftel der Straßenabschnitte in einem **sehr schlechten Zustand** befinden. **Es besteht daher ein dringender Handlungsbedarf**, um die Situation zur Nutzung des Kreisstraßennetzes zu verbessern und das Vermögen zu erhalten.

Im interkommunalen Vergleich mit 13 anderen Kreisen in Nordrhein-Westfalen nimmt der Kreis Unna den **viertletzten Platz** ein.

Da für das Jahr 2013 keine aufbereiteten Werte für den Substanzwert vorliegen, wurde zum oben dargestellten Vergleich der Gesamtwert herangezogen. Diese Werte sind nahezu identisch und unterscheiden sich lediglich im Nachkommabereich. Im weiteren Verlauf dieses Programms wird allerdings auf den aussagekräftigeren Substanzwert abgestellt.

2.2 Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen

Bei der Auswahl und Priorisierung der durchzuführenden Maßnahmen unter zusätzlicher Berücksichtigung einer wirkungsorientierten Steuerung sind folgende **Parameter** zugrunde gelegt worden:

- Fahrbahnzustand
- Verkehrsmenge
- Verkehrsbedeutung/Verbindungsfunktion
unter besonderer Berücksichtigung der Interessen von Handel und Gewerbe

Dabei kommt den einzelnen Parametern eine unterschiedliche Bedeutung zu:

1. Die **straßenbaufachliche Bewertung** wird weiter aus dem aktuellen und methodisch ermittelten **Substanzwert** entwickelt, fließt aber nur noch zu **50%** in die Prioritätensetzung ein
2. Die **Funktion der Straße im Netz** wird mit **30%** berücksichtigt
Hier sind die LKW-Anteile der Nutzung und die Verbindungsfunktion zu Gewerbegebieten (großräumig, überregional, zwischengemeindlich) sowie die Verkehrsbelastung (Anzahl Kfz/24h) die zu bewertenden Parameter
3. Die mögliche **Beeinträchtigung Dritter** durch einen schlechten Straßenzustand fließt zu **20%** in die Prioritätensetzung ein
Hier sind die Unfallhäufung (hoch, mittel, gering) sowie sonstige Belange (Kanalbau, Querschnitt) zu bewerten

Die nachstehend abgebildete Kopfzeile aus der Arbeitstabelle zeigt die der Priorisierung zugrundeliegende Gewichtung der Kriterien:

Fachliche Notwendigkeit 50 %	Funktion im Netz 30 %		Beeinträchtigung Dritter 20 %		Priorität
Priorität aus SW [6 - SW]	Verbindungsfunktion LKW-Anteile Gewerbebestandorte	Verkehrsbelastung DTV (Kfz/24 h)	Unfallhäufung	sonstige Belange	
größer 3 geht mit Wert 3 ein	großräumig = 1 überregional = 2 zwischenkommunal = 3	>5.000 = 1 2,5-5.000 = 2 bis 2.500 = 3	hoch = 1 mittel = 2 gering = 3	Kanalbau Umwidmung Querschnitt	
	45%	55%	45%	55%	

3 Die Bauwerke

Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen sind nach den Vorschriften der DIN 1076 regelmäßig und sachkundig hinsichtlich ihrer **Standicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit** zu überprüfen und zu überwachen. Die regelmäßige Prüfung und Überwachung hat den Zweck, etwa eingetretene Mängel und Schäden rechtzeitig zu erkennen, zu bewerten und die zuständige Stelle dadurch in die Lage zu versetzen, Maßnahmen zu ergreifen, bevor ein größerer Schaden eintritt oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Zu den Bauwerken im Sinne der DIN-Norm zählen z.B. Brücken, Verkehrszeichenbrücken, Tunnel sowie Trog- und Stützbauwerke. Alle Bauwerke sind in ein **Bauwerksverzeichnis** aufzunehmen. Sie sind in re-

gelmäßigen Abständen einer Prüfung zu unterziehen, wobei eine Hauptprüfung alle **sechs Jahre** und eine einfache Prüfung alle **drei Jahre** vorzunehmen ist. Zudem ist **einmal jährlich** eine Besichtigung der Bauwerke vorzunehmen. Festgestellte Schäden sind in das **Bauwerksbuch** aufzunehmen; ebenso die zur Behebung der festgestellten Mängel und Schäden durchgeführten Maßnahmen. Die Schäden und Mängel eines Bauwerks sind nach den Kriterien der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu bewerten. Die einzelnen Kriterien werden wie folgt bewertet:

- **Note 0:** der Mangel/Schaden hat **keinen Einfluss** auf die Standsicherheit/Verkehrssicherheit/Dauerhaftigkeit des **Bauteils/Bauwerks**
- **Note 1:** der Mangel/Schaden **beeinträchtigt** die Standsicherheit/ Verkehrssicherheit/Dauerhaftigkeit des **Bauteils**, hat jedoch **keinen Einfluss** auf das **Bauwerk**; **Schadensbeseitigung** im Rahmen der **Bauwerksunterhaltung**
- **Note 2:** der Mangel/Schaden **beeinträchtigt** die Standsicherheit/ Verkehrssicherheit/Dauerhaftigkeit des **Bauteils**, hat jedoch nur **geringen Einfluss** auf das **Bauwerk**; **mittelfristige Schadensbeseitigung**
- **Note 3:** der Mangel/Schaden **beeinträchtigt** die Standsicherheit/ Verkehrssicherheit/Dauerhaftigkeit **des Bauteils und des Bauwerks**, zulässige Toleranzen sind überschritten; **ggf. umgehende Nutzungseinschränkung und kurzfristige Schadensbeseitigung**
- **Note 4:** die Standsicherheit/Verkehrssicherheit/Dauerhaftigkeit **des Bauteils und des Bauwerks** ist **nicht mehr gegeben**, **sofortige Maßnahmen sind einzuleiten**

Gesamtzustandsnote von 1,0 bis 4,0 nach Hauptprüfung:

Zustand	Beschreibung	Erforderliche Maßnahmen
1,0 – 1,4	Sehr guter Zustand	Laufende Unterhaltung
1,5 – 1,9	Guter Zustand	Laufende Unterhaltung
2,0 – 2,4	Befriedigender Zustand	Laufende Unterhaltung, mittelfristige Instandsetzung erforderlich
2,5 – 2,9	Ausreichender Zustand	Laufende Unterhaltung, kurzfristige Instandsetzung erforderlich
3,0 – 3,4	Nicht ausreichender Zustand	Laufende Unterhaltung, umgehende Instandsetzung erforderlich, umgehende Nutzungseinschränkung erforderlich
3,5 – 4,0	Ungenügender Zustand	Laufende Unterhaltung, umgehende Instandsetzung oder Erneuerung erforderlich, sofortige Nutzungseinschränkung erforderlich

3.1 Ergebnisse der Bauwerksprüfungen

Nach der Hauptprüfung erhält jedes Ingenieurbauwerk eine Gesamtzustandsnote von 1,0 bis 4,0. Die **Bauwerkshauptprüfung** im Kreis Unna erfolgte zuletzt im Jahr 2015, der entsprechende Prüfbericht liegt seit Anfang 2016 vor. Demnach befinden sich 58,8% der Bauwerke in einem sehr guten bis befriedigendem Zustand (1,0 – 2,4) und rd. 31,4% in einem ausreichendem Zustand (2,5 – 2,9). Darüber hinaus wurden in 9,8% der Fälle nicht ausreichende Zustände (3,0 – 3,4) festgestellt. Einen ungenügenden Zustand (3,5 – 4,0) weist keines der Bauwerke im Kreis Unna auf.



4 Die Radwege

Der Kreis Unna ist als Straßenbaulastträger zuständig für den Aus- und Neubau von begleitenden Radwegen an den Kreisstraßen. In Zusammenarbeit mit der Stabsstelle Planung und Mobilität setzt der Fachbereich Bauen dabei kontinuierlich das **Radverkehrskonzept** für den Kreis Unna um.

Ziel ist es, identifizierte Lücken im Radverkehrsnetz zu beseitigen. Im Arbeitskreis Radverkehr erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit den Städten und Gemeinden sowie „Straßen.NRW“.

Mittelfristig ist auch im Bereich der Radwege vorgesehen, den Zustand zu ermitteln, methodisch zu bewerten und insofern Handlungsbedarfe zu identifizieren. Hierzu soll zunächst im Jahr 2017/18 eine Befahrung (ähnlich der zu den Kreisstraßen) erfolgen, auf deren Basis sodann ein Bauprogramm aufgestellt werden kann.

Die Bauprogramme der Vergangenheit hatten immer einen Schwerpunkt auf die Straßensanierung. Daher gibt es auch im bestehenden - 100,38 km langen - Radwegenetz einen Unterhaltungsrückstau, der in den kommenden Jahren beseitigt werden muss.

5 Die Sanierungsziele

Der „**Neubau und die Erweiterung von Verkehrsflächen**“ werden über das gleichnamige (Schlüssel)Produkt im „Budget Bauen“ des Produkthaushaltes des Kreises Unna gesteuert. Hier sind die durch den Kreistag im Rahmen der Einführung einer wirkungsorientierten Steuerung beschlossenen Zielsetzungen im Handlungsfeld „**Mobilität, Verkehr, Information und Infrastruktur**“ umzusetzen, die von folgenden **Leitsätzen** bestimmt sind:

Der Kreis Unna

- ❖ investiert für die Menschen und die Wirtschaft in den Erhalt und den Ausbau eines leistungsfähigen Netzes von Kreisstraßen und
- ❖ setzt sich für die Ertüchtigung und Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen und einwohnerfreundlichen Infrastruktur ein.

Konkret geht es um das Erreichen einer Verbesserung der Infrastruktur im Kreis Unna und des Substanzerhalts des Kreisstraßenvermögens im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit Ressourcen und einer kontinuierlichen Wertverbesserung. Dabei soll zur Unterstützung der Ziele im Handlungsfeld „**Wirtschaft und Arbeit**“ eine gute und schnelle Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte im Kreis Unna bei einer gleichzeitigen Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Mit der Konzeption des Kreisstraßenbauprogrammes sollen insbesondere auch die unterlassenen Instandhaltungen der vergangenen Jahre nachgeholt werden. Innerhalb der kommenden sechs Jahre werden daher folgende messbaren Wirkungsziele angestrebt:

- Erreichen bzw. Sichern einer **durchschnittlichen Qualitätsstufe von mindestens 2,8 im Substanzwert** der Straßenabschnitte bis zum Jahr 2023. Die Finanzierung dieses Zieles erfolgt möglichst über eine investive Ansatzplanung unter Beachtung der Zulässigkeitskriterien.
- Eine besondere Berücksichtigung kommt den Kreisstraßen mit einem Bezug zu **Gewerbe- oder Industriestandorten** und starkem LKW-Verkehr zu. Hier soll daher ein noch besserer Wert als 2,8 - mindestens 2,6 - im Substanzwert, erreicht werden.
- Straßenabschnitte ab einer Qualitätsstufe von 3,5 im Substanzwert (**Warnwert**) werden kontinuierlich in das laufend fortzuschreibende Straßenbauprogramm aufgenommen.
- Erreichen eines **befriedigenden Zustandes (Noten 2,0 bis 2,4) sämtlicher Bauwerke** bis zum Jahr 2023.
- **Verbesserung aller Bauwerke** mit einem nicht ausreichenden Zustand (Noten 3,0 bis 3,4) bereits bis zum Jahr 2020.
- Erreichen einer **guten Qualität der Radwege** bis zum Jahr 2023 nach Vorliegen einer qualifizierten Zustandserfassung und -bewertung



6 Die Finanzierung

Die Lebenszeit für **Asphalt - Deckschichten** beträgt durchschnittlich rd. **15 Jahre**; bei insgesamt rd. **1,2 Mio. m²** Asphaltfläche müssen somit rd. **85 Tsd. m² pro Jahr** erneuert werden. Der durchschnittliche Aufwand für Deckensanierung ist mit rd. **15 €/ m²** und insofern mit rd. **1,3 Mio. € pro Jahr** zu kalkulieren.

Der **tatsächliche** Aufwand pro Quadratmeter für Deckensanierungen im **Jahr 2016** betrug hingegen aufgrund des aktuellen Zustandes der Kreisstraßen² jedoch bereits rd. **36 €/ m²** und verursachte somit Gesamtaufwendungen in Höhe von **3,1 Mio. €**

6.1 Haushaltsdaten

Der **Ergebnisplan 2017** (und damit die allgemeine Kreisumlage) wird im Saldo bereits mit rd. **5,2 Mio. €** für die bauliche Unterhaltung des Infrastrukturvermögens und den Betrieb der Straßeninfrastruktur belastet. Hierin sind insbesondere Aufwendungen für die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen, Aufwendungen des Kreisbauhofs sowie Abschreibungen enthalten. Der **Finanzplan 2017** weist einen nicht gedeckten Saldo aus Investitionstätigkeit von rd. **1,9 Mio. €** aus. Hierin sind u.a. eine Straßen-Neubaumaßnahme sowie verschiedene Instandsetzungsmaßnahmen enthalten.

Produktgruppe 60.02 Unterhaltung, Neubau und Erweiterung von Verkehrsflächen					
Ergebnisplan 2017		Mio. €	Finanzplan 2017		Mio. €
Ordentliche Erträge		2,863	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit		1,910
Ordentliche Aufwendungen		-8,059	Investive Auszahlungen		-3,855
Ordentliches Ergebnis		-5,195	Saldo aus Investitionstätigkeit		-1,945

In den letzten 5 Jahren sind **durchschnittlich rd. 1,2 Mio. €/Jahr** für die **Instandhaltung** der Straßen bereitgestellt worden. Hierin enthalten sind auch Zuführungen für die im Rahmen der Aufstellung der Jahresabschlüsse gebildeten bilanziellen Rückstellungen für unterlassene Instandhaltungen. Für die Deckensanierungen der Fahrbahnen galt dabei die im Rahmen von Haushaltskonsolidierung festgelegte Veranschlagungsgrenze von **800 T€**

Jahr	Plan	Ist	davon:
2012	1.412.000	1.815.591	Rückstellungen 636.920
2013	945.000	882.416	168.607
2014	1.031.500	720.422	459.189
2015	1.046.000	751.740	110.753
2016	930.000	1.770.581	1.437.846
Summe 2012 - 2016		5.940.750	2.813.315
Durchschnitt/Jahr		rd. 1,2 Mio. €	562.663

² rd. ein Fünftel = sehr schlechter Zustand | rd. ein Viertel = eher schlechter Zustand

6.2 Anlagenbuchhaltung und Ansatzplanung

Investitionen lösen einen Zugang im Anlagevermögen aus. Der Ressourcenverbrauch fließt über Abschreibungen in die Ergebnisplanung und -rechnung ein.

In der Anlagenbuchhaltung des Kreises Unna umfasst der Wert des Infrastrukturvermögens zum 31.12.2016 insgesamt rd. **100 Mio. €** und stellt damit (nach den bebauten Grundstücken) die zweitgrößte Position auf der Aktivseite der Bilanz dar. Bei Feststellung einer Verschlechterung des Straßenzustandes (z. B. durch unterlassene Instandhaltung) werden grundsätzlich nicht die (Rest)Buchwerte, sondern nur die **Restnutzungsdauern** der Abschnitte angepasst.

Aktiva (31.12.2016)	Mio. €	Passiva (31.12.2016)	Mio. €	Förderquote
Infrastrukturvermögen	96,699	verschiedene bilanzielle Sonderposten (für Zuwendungen / aus unentgeltlicher Übernahme von Vermögen)	75,187	76,0%
- Grund und Boden	16,075		12,251	74,6%
- Brücken und Tunnel	8,878		6,411	72,4%
- Straßennetz mit Wegen, Plätzen und Verkehrslenkungsanlagen	69,160		54,494	76,6%
- Sonstige Bauten des Infrastrukturvermögens	2,584		2,031	77,3%

Bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen sind die **finanziellen Wirkungen** auf den Ergebnisplan und die Höhe der Allgemeinen Kreisumlage besonders zu berücksichtigen. Mittels einer **neuen Veranschlagungspraxis** sollen daher vermehrt **Investitionen** getätigt werden. Dabei erhöhen sich die jeweiligen Buchwerte – abzüglich eventueller Teilabgänge, sofern mehr als die Deckschicht abgetragen wird - um die Summe der getätigten Investitionen. Bei gleichzeitiger Erhöhung der Restnutzungsdauer durch die Verbesserung des Straßenzustandes und einer Gegenüberstellung von Sonderposten (bei einer angenommenen GVFG-Förderung ab 200 T€) lässt sich in der Anlagenbuchhaltung sodann belegen, **dass eine Verringerung der Belastung des Ergebnisplanes eintritt, da der Saldo aus jährlichen Abschreibungen abzüglich der Auflösung von Sonderposten geringer wird.**

Durch die Gestaltung der einzelnen Investitionsmaßnahmen soll dabei immer erreicht werden, dass sich die **Restnutzungsdauer** der Anlage wesentlich erhöht und damit keine zusätzliche Belastung der Städte und Gemeinden durch einen höheren **Abschreibungsaufwand** eintritt. Dies wird bei jeder einzelnen Maßnahme durch die entsprechenden Parameter dargestellt.

Für die rechtliche Zulässigkeit einer investiven Ansatzplanung und entsprechender Bilanzierung sind alternativ folgende Kriterien zu erfüllen:

- **Neuerstellung**
Ersatz einer abgenutzten Anlage durch eine neue Anlage mit gleicher räumlicher Ausdehnung (entweder Nutzungsdauer erreicht oder vor Ablauf der Nutzungsdauer nicht mehr nutzbar)
- **Erweiterung**
Fläche oder Volumen des Straßenkörpers wird vergrößert
- **Funktionale Verbesserung**
über den üblichen Zustand hinausgehend, Verbesserung der verkehrstechnischen Funktion (nicht alleine Erneuerung der Deckschicht)
- **Wertverbesserung und wesentliche Veränderung der Restnutzungsdauer**
Verbesserung der Qualitätsstufe um mindestens 1,5 im Substanzwert und Verbesserung der Restnutzungsdauer von mindestens 15 Jahre



Mit der unter dem letzten Punkt genannten **wesentlichen Verbesserung** ist damit die Zulässigkeit einer **investiven** Ansatzbildung bereits deutlich früher gegeben als bisher, so dass entsprechend mehr Maßnahmen als bislang investiv im Haushalt veranschlagt werden können.

Künftig sollen daher mit dem Kreisstraßenbauprogramm jährlich zusätzliche **investive Auszahlungen** in Höhe von rd. **1,5 Mio € pro Jahr** für Wertverbesserungen bereitgestellt werden. Die Finanzierung erfolgt über Finanzmittelüberschüsse³ sowie ggf. die Aufnahme von Krediten.

Darüber hinaus werden Investitionen im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel grundsätzlich durch das Land NRW aus dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** mit einer Quote von rd. **60 v.H.** (rd. 0,9 Mio. €) ab einer Wertgrenze i. H. v. 200 T€ gefördert. Hierbei handelt es sich um eine **ratierliche und nachlaufende Förderung** mit nur geringem Zeitversatz im Falle von Bestandssanierungen gegenüber Neubaumaßnahmen. Grundsätzlich ist zeitgleich im Jahr der investiven Sanierungsmaßnahme bereits ein Geldzufluss i.H.v. rd. 80% der Fördersumme im Haushalt des Kreises Unna zu verzeichnen. Die restlichen 20% werden zumeist im Folgejahr zur Verfügung gestellt. Der tatsächliche Eingang der Fördermittel ist sodann Voraussetzung dafür, dass ein bilanzieller Sonderposten zur Verringerung des Abschreibungsaufwandes gebildet werden kann.

Im Rahmen der Haushaltsplanungen sind einmal pro Jahr der Umsetzungsstand zu ermitteln und zu überprüfen. Für das jeweils folgende Haushaltsjahr erfolgt eine detaillierte Darstellung der geplanten Maßnahmen einschließlich ihrer haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen in Form von **Projektblättern** (sh. Anlagen 1). Die Maßnahmen in den weiteren Jahren werden in einer Übersicht dargestellt (sh. Anlagen 2).

Die errechneten **Gesamtkosten des Kreisstraßenbauprogrammes betragen rd. 12,57 Mio. €** Hiervon können unter Anwendung der geänderten Veranschlagungspraxis rd. **8,58 Mio. €** investiv finanziert werden; rd. **4,00 Mio. €** sind demnach als laufende Aufwendungen des Ergebnisplanes anzusetzen (bleiben aber weiterhin innerhalb der im Rahmen der Haushaltskonsolidierung festgelegten Veranschlagungsgrenze von 800 T€ pro Jahr).

Für die Planung im **Produkthaushalt 2018** ergeben sich folgende Verbesserungsziele und Haushaltsansätze:

Priorität	K		Stadt/ Gemeinde	Substanzwert		Restnutzung		Investitionen			Lfd. Aufwand
	Straße	Abschnitt		alt	neu	alt	neu	Auszahlung	Einzahlung (GVFG 60%)	Einzahlung (Kostenerstattung)	
1	42	4	Bönen	4,69	1,50	4	44	451.044	-		
2	30	1	Holzwickede	5,00	1,50	0	44	56.400	-		
3	41	3	Kamen	5,00	1,50	0	44	97.461	-		
4	35	6	Bönen	3,48	1,90	19	39	657.476	-	-328.738	
5	10	6	Holzwickede	4,94	1,50	1	44	524.700	-314.820		
6	10	5	Holzwickede	4,81	1,50	2	44	203.280	-121.968		
7	9	9	Kamen	3,83	2,00	15	38	170.940	-		
8	16	4	Bergkamen	2,15	1,77	36	40				154.440
13	9	8	Kamen	3,57	2,31	18	34				144.720
22	19	10	Werne-Varnhövel	2,95	1,72	26	41				72.000
Summen:								2.161.301	-436.788	-328.738	371.160

³ Über das Finanzierungssystem der allgemeinen Kreisumlage werden durch die Veranschlagung der Abschreibungen abzgl. Sonderposten rd. 0,65 Mio. € pro Jahr ohnehin als Geldfluss beim Kreis Unna vereinnahmt. Insofern würde das Geld auch zielgerichtet seinem Zweck zugeführt.

Der durch Abschreibungen entstehende jährliche Aufwand verringert sich für diese Maßnahmen von insgesamt 415.040 € auf 140.216 €.

Anlagen

- 10 Projektblätter Kreisstraßen für die geplanten Maßnahmen im Jahr 2018
- Übersicht über geplante Erhaltungsmaßnahmen an Kreisstraßen in den Jahren 2018 – 2023
- 5 Projektblätter Bauwerke für geplante Maßnahmen
- Übersicht über geplante Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken in den Jahren 2018 – 2023

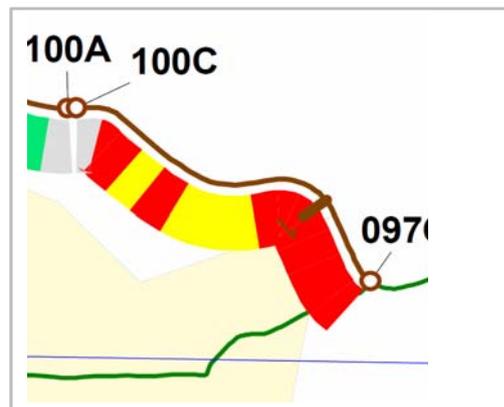
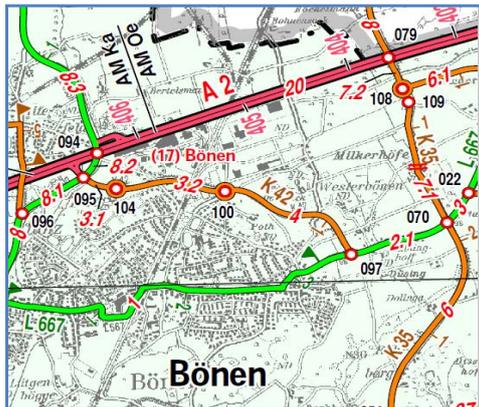


Projektblatt St 01

Straßen 2018

Priorität: 1,555

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 42	4	0,000	1,340	4312 0970	4312 100C
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Bönen	1.340		6,60	8.844	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Rhyerner Straße	Kfz/Tag: 11.699		LKW/Tag: 1.679	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Der Streckenabschnitt weist eine großflächige Rissbildung und starke Verdrückungen im bituminösen Aufbau auf. In den vergangenen Jahren wurden einzelne Schadstellen im Rahmen des Jahresvertrages zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Der Streckenabschnitt hat eine sehr hohe Verkehrsbelastung mit einer großräumigen Verbindungsfunktion und hohen LKW-Anteilen zu Gewerbestandorten.

Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung der Asphalttrag-, Binder- und Deckschicht von Station 0,000 bis 1,340	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	51,00	0	0	451.044

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
4,69	4	528.080	419.681	-132.020	104.920	-27.100

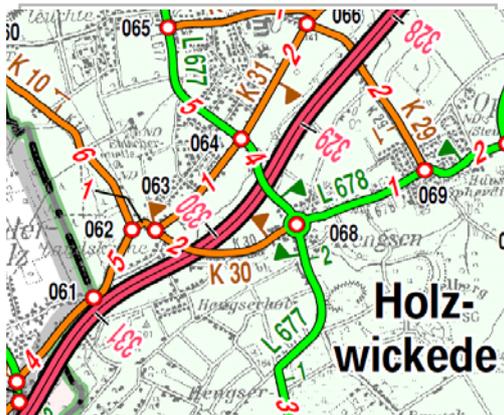
nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,50	44	979.124	419.681	-22.253	9.538	-12.715

Projektblatt St 02

Straßen 2018

Priorität: 1,700

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 30	1	0,000	0,200	4511 062O	4511 063O
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Holzwickede	200		5,88	1.176	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Lichtendorfer Straße	Kfz/Tag: 2.582		LKW/Tag: 110	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Die Ortsdurchfahrt befindet sich in einem schlechten Allgemeinzustand. Das Straßenbild weist Unebenheit und Verdrückungen auf. Der Streckenabschnitt hat eine überregionale Verbindungsfunktion und eine mittlere Verkehrsbelastung.

Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung der Asphalttrag- und Asphaltdeckschicht im gesamten Streckenabschnitt von Station 0,000 bis 0,200	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	48,00	0	0	56.400

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
5,00	0	8.274	0	-1.379	0	-1.379

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,50	44	64.674	0	-1.470	0	-1.470

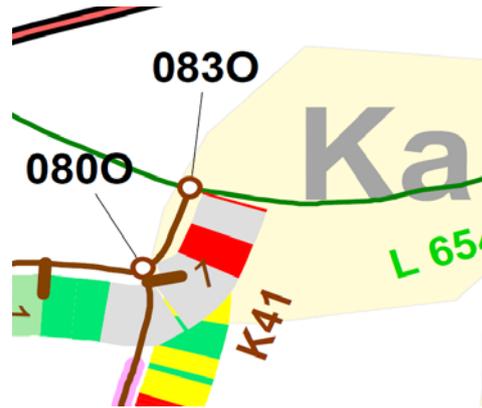
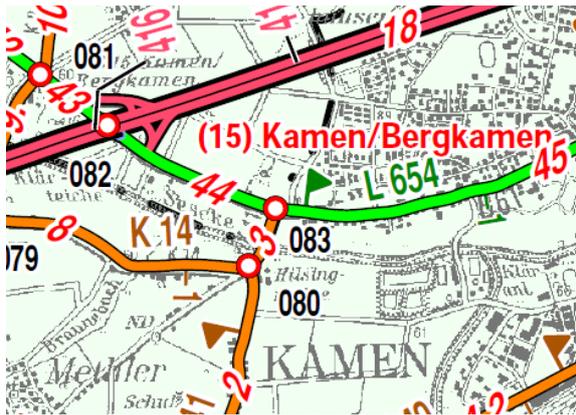


Projektblatt St 03

Straßen 2018

Priorität: 1,700

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 41	3	0,000	0,306	4411 0800	4411 0830
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Kamen	306		6,13	1.876	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Hilsingstraße	Kfz/Tag: 2745		LKW/Tag: 101	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Der gesamte Streckenabschnitt hat einen sehr hohen Anteil an Flickstellen. Unebenheit und Verdrückungen sowie Rissbildungen ergänzen den mangelhaften Gesamtzustand. Der Streckenabschnitt hat eine überregionale Verbindungsfunktion und eine mittlere Verkehrsbelastung.

Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung der bituminösen Asphalt-schichten im gesamten Streckenabschnitt von Station 0,000 bis 0,306	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	52,00	0	0	97.461

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
5,00	0	68.773	0	-2.645	0	-2.645

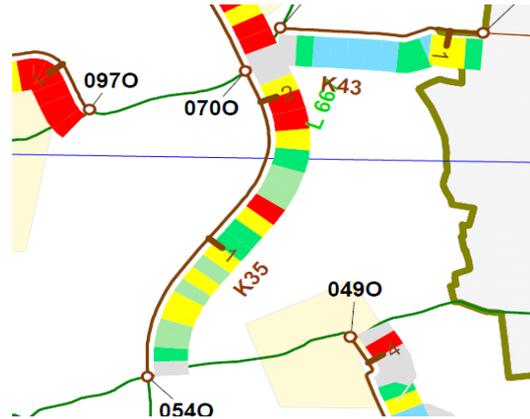
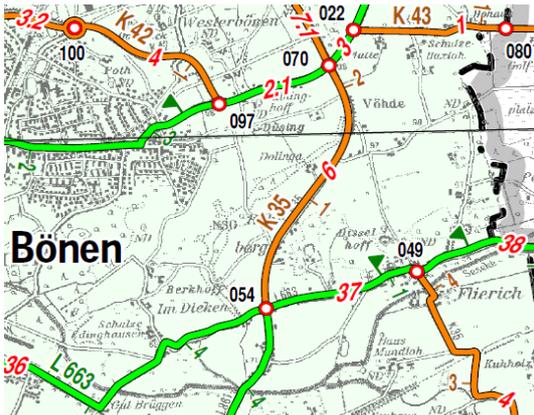
nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,50	44	166.234	0	-3.778	0	-3.778

Projektblatt St 04

Straßen 2018

Priorität: 1,895

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 35	6	0,000	2,210	4412 054O	4312 070O
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Bönen	2.210		8,50	18.785	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Röhrberg	Kfz/Tag: 3.322		LKW/Tag: 115	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Die K 35 soll in 2018 über ein Umwidmungsverfahren zur L 667 hochgestuft werden. In dem Zuge wird die bereits sanierte Landesstraße 667, Abschnitt 2.1, zur Kreisstraße 42 abgestuft. Entsprechend dem Straßen- und Wegegesetz ist die Beseitigung des Unterhaltungsrückstandes, der sich gemäß ZEB-Befahrung auf ca. 50 % des Streckenabschnittes bezieht, durchzuführen.

Der gesamte Abschnitt wird durch den Kreis Unna saniert. Der Landesbetrieb Straßen NRW übernimmt 50 % der Kosten und gleicht somit die nicht mit mangelhaft bewerteten Teilflächen aus. Der hälftige Anteil des ermittelten Aufwandes wird durch Straßen NRW vor Auftragsvergabe an den Kreis Unna überwiesen.

Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung der Asphaltbinder- und Asphaltdeckschicht im Hocheinbau. Der Fahrbahnquerschnitt wird von 8,50 m auf eine Breite von 7,50 m reduziert. Der Betonrandstreifen wird ausgebaut. Zur Kalkulation wird mit dem alten Querschnitt gerechnet.	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (Kostenerstattung)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	35,00	0	328.738	657.475

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
3,48	19	659.597	524.202	-34.716	27.590	-7.126

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,90	39	1.317.072	195.464	-33.771	5.012	-28.759

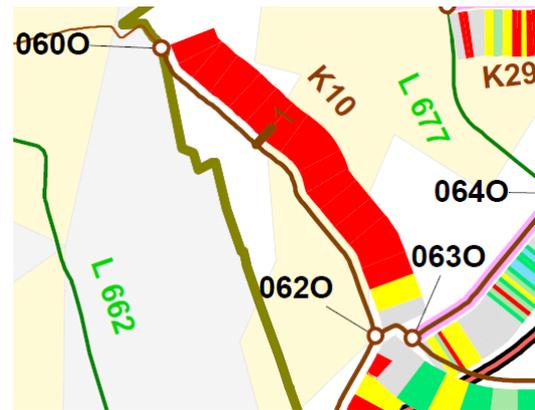


Projektblatt St 05

Straßen 2018

Priorität: 1,920

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 10	6	0,000	1,590	4511 060O	4511 062O
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Holzwickede	1.590		5,50	8.745	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Landskroner Straße	Kfz/Tag: 1.685		LKW/Tag: 36	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Die Querschnittsbreite im Abschnitt 6 der K10 ist mit einem Maß von 4,60 m unzureichend und soll auf eine Breite von 5,50 m aufgeweitet werden.

Der Streckenabschnitt weist eine großflächige Rissbildung und starke Verdrückungen im bituminösen Aufbau auf. Durchgeführte Probebohrungen zeigen einen mangelnden Unterbau mit einer 26 cm dünnen Frostschuttschicht.

Es besteht eine Planung für die Herstellung eines Radweges in diesem Abschnitt. Der für den Radweg benötigte Grunderwerb kann in den kommenden Jahren nicht abgeschlossen werden. Der Straßenzustand lässt einen Aufschub nicht länger zu, und wird daher getrennt vom Radweg ausgeführt.

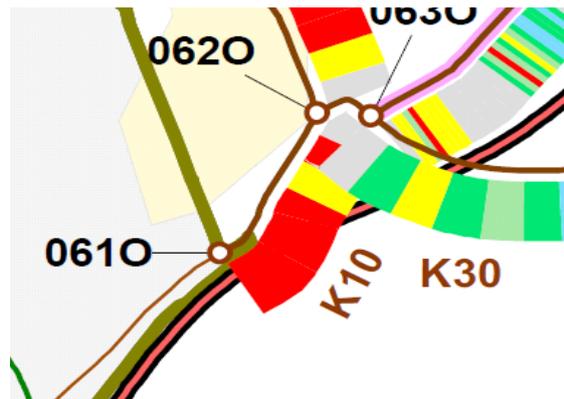
Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung des gesamten Fahrbahnaufbaus bestehend aus Asphalttrag-, und Deckschicht sowie eine Verstärkung des Unterbaus (Frostschuttschicht)	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
	Euro	Euro	Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	60,00	0	-314.820	524.700

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
4,94	1	133.384	106.004	-133.384	106.004	-27.380

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,50	44	658.084	420.824	-14.956	9.564	-5.392

Projektblatt St 06 Straßen 2018 **Priorität: 1,930**

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 10	5	0,000	0,560	4511 0610	4511 0620
Stadt/Gemeinde		Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm
Holzwickede		560		6,05	3.388
Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung		Jahr der Verkehrszählung	
Römerstraße		Kfz/Tag: 3.647		LKW/Tag: 68	2010



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Der Streckenabschnitt weist eine großflächige Rissbildung und starke Verdrückungen im bit. Aufbau auf. Durchgeführte Probebohrungen zeigen einen mangelnden Unterbau mit einer 26 cm dünnen Frostschuttschicht.

Es besteht eine Planung für die Herstellung eines Radweges in diesem Abschnitt. Der für den Radweg benötigte Grunderwerb kann in den kommenden Jahren nicht abgeschlossen werden. Der Straßenzustand lässt einen Aufschub nicht länger zu, und wird daher getrennt vom Radweg ausgeführt.

Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung des gesamten Fahrbahnaufbaus bestehend aus Asphalttrag-, und Deckschicht sowie eine Verstärkung des Unterbaus (Frostschuttschicht)	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
	Euro	Euro	Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	60,00	0	-121.968	203.280

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
4,81	2	66.642	52.962	-33.321	26.481	-6.840

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,50	44	269.922	174.930	-6.135	3.976	-2.159



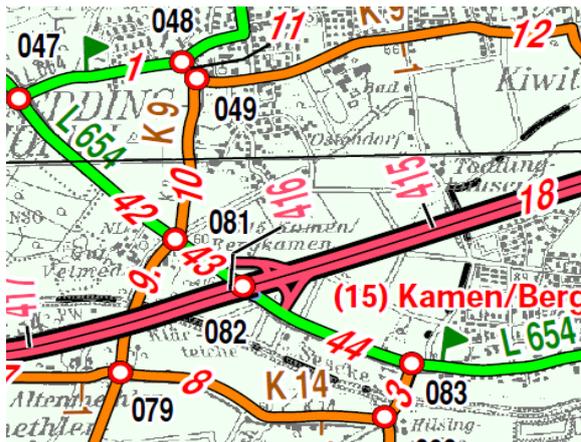
Projektblatt St 07

Straßen 2018

vgl. auch
Projektblatt St13

Priorität: 1,985

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 9	9			4411 0790	4411 0810
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Kamen	740		6,60	4.884	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Am Langen Kamp	Kfz/Tag: 6.523		LKW/Tag: 217	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Die K 9 verzeichnet im Abschnitt 9 starke Verdrückungen und Unebenheiten im Asphaltaufbau. Zusätzlich wird das Schadensbild durch Rissbildungen ergänzt. Der Streckenabschnitt hat eine sehr hohe Verkehrsbelastung mit einer großräumigen Verbindungsfunktion zu Gewerbestandorten.

Vorgesehene Maßnahme

Erneuerung der Asphalttrag- und Asphaltdeckschicht im gesamten Streckenabschnitt von Station 0,000 bis 0,740	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	35,00	0	0	170.940

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
3,83	15	215.926	171.603	-14.395	11.440	-2.955

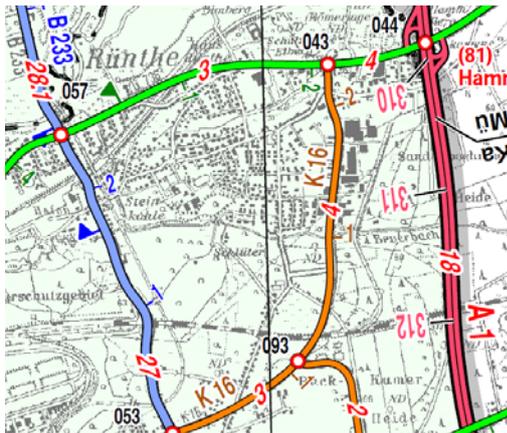
nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,00	38	386.866	171.603	-10.181	4.516	-5.665

Projektblatt St 08

Straßen 2018

Priorität: 2,000

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 16	4	2,000	2,330	4312 0930	4312 0430
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Bergkamen	330		13,00	4.290	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Industriestraße	Kfz/Tag: 8.310		LKW/Tag: 491	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Die K 16 weist auf den letzten 330 m des 2330 m langen Streckenabschnittes allgemeine Unebenheiten und Rissebildung auf. Die Lichtsignalanlage der Einmündung L736/K16 wird in 2018 durch Straßen NRW erneuert. Nach einem Totalausfall der LZA wird zur Zeit eine provisorische Ampel betrieben. Im Zuge der Erneuerung werden Abzweikästen und Fahrbahnschleifen in den Fahrspuren erneuert. Hierfür sind ebenflächige Fahrbahnoberflächen erforderlich.

Vorgesehene Maßnahme

Erneuerung der Asphaltbinder- und Deckschicht.	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	36,00	154.440	0	0

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme

SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,15	36	1.337.544	1.062.988	-37.154	29.527	-7.627

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme

SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,77	40	1.337.544	1.062.988	-33.439	26.575	-6.864

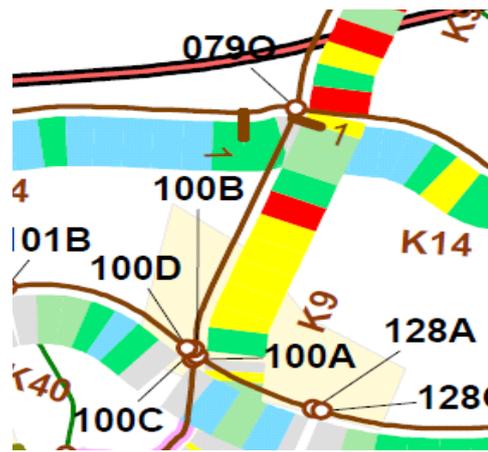
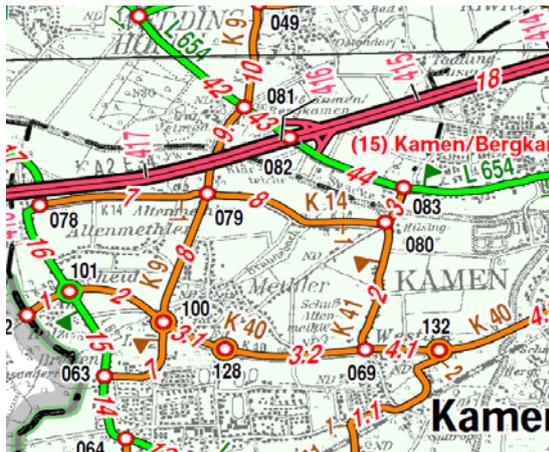


Projektblatt St 13

Straßen 2018

Priorität: 2,115

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 9	8	0,100	0,700	4411 100C	4411 0790
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter		durchschn. Breite	Baufläche in qm	
Kamen	600		6,70	4.020	
	Verkehrsbelastung		Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung	
Am Langen Kamp	Kfz/Tag: 5.998		LKW/Tag: 190	2010	



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

Der Streckenzug weist eine übermäßige Rissbildung (Längsrisse), Flickstellen und Unebenheiten auf. Jährlich finden betriebliche Unterhaltungsmaßnahmen statt. Der Streckenabschnitt hat eine sehr hohe Verkehrsbelastung mit einer großräumigen Verbindungsfunktion zu Gewerbestandorten.

Vorgesehene Maßnahme

Oberbauverstärkung durch Abfräsen der Deckschicht und Einbau einer Asphaltbinder- und Asphaltdeckschicht im Streckenabschnitt von Station 0,100 bis 0,700	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	36,00	144.720	0	0

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme

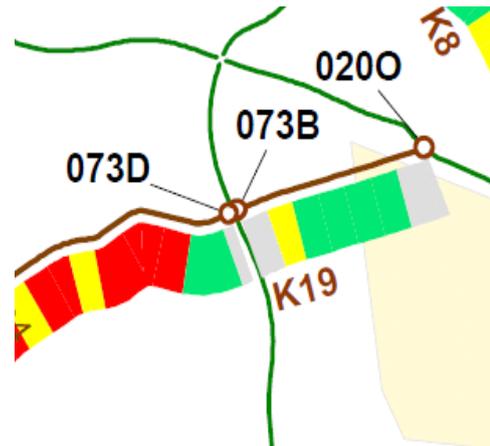
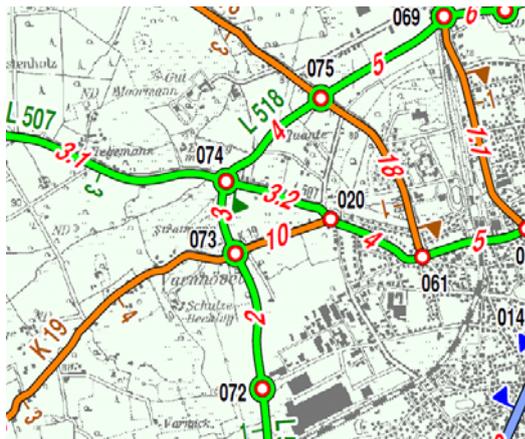
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
3,57	18	390.234	310.131	-21.680	17.230	-4.450

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme

SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,31	34	390.234	310.131	-11.477	9.122	-2.356

Projektblatt St 22 Straßen 2018 Priorität: 2,300

Straße	Abschnitt	von Station	bis Station	von Netzknoten	nach Netzknoten
K 19	10	0,000	0,720	4311 073B	4311 0200
Stadt/Gemeinde	Länge in Meter	durchschn. Breite	Baufläche in qm		
Werne-Varnhövel	720	5,00	3.600		
	Verkehrsbelastung	Verkehrsbelastung	Jahr der Verkehrszählung		
Varnhöveler Straße	Kfz/Tag: keine Angabe	LKW/Tag: keine Angabe	2010		



Beschaffenheit der Straße und Notwendigkeit der Maßnahme

In den ersten und hinteren 250 m des Streckenbereiches sind Unebenheiten und Vertiefungen in der Oberfläche vorhanden. Auf den mittleren 220 m weist die Oberflächenstruktur der Deckschicht Strukturen des Alterungsprozesses auf, die eine mittelfristige Erneuerung als notwendig erkennen lassen. Die Varnhöveler Str. (K19) soll im Zuge eines größeren Umwidmungsverfahrens in Werne im Jahr 2018 zur Gemeindestraße abgestuft werden. Für den Unterhaltungsrückstau soll der errechnete Aufwand an die Stadt Werne ausgezahlt werden. Die Stadt Werne saniert nach Vereinbarungsabschluss in eigener Zuständigkeit. Der Zeitpunkt der Umwidmung (2018) ist der Grund für eine vorzeitige Realisierung/Auszahlung gegenüber der Platzierung in der Priorisierung.

Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung der Asphaltdeckschicht durch die Stadt Werne.	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
			Einzahlung (GVFG 60%)	Auszahlung
	Euro	Euro	Euro	Euro
	20,00	72.000	0	0

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,95	26	113.004	89.808	-4.346	3.454	-892

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
SUB	Restnutzung	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Quote	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,72	41	113.004	89.808	-2.756	2.190	-566



Baumaßnahmenliste 2018 bis 2023

Priorität Nr.	Kreisstraße	Abs.	Ort	von NK	nach NK	Länge [m]	Breite (i.M.) [m]	Fläche (ca.) [m ²]	EP €/m ²	Kosten (ca.) €	TW SUB 2016
1	42	4	Bönen	4312097	4312100	1340	6,60	8.844,00	51,00	451.044,00	4,69
2	30	1	Holzwickede	4511062	4511063	200	5,88	1.175,00	48,00	56.400,00	5,00
3	41	3	Kamen	4411080	4411083	306	6,13	1.874,25	52,00	97.461,00	5,00
4	35	6	Bönen	4412054	4312070	2210	8,5	18.785,00	35,00	657.476,00	3,48
5+6	10	6	Holzwickede	4511060	4511062	1590	5,50	8.745,00	60,00	524.700,00	4,94
		5		4511061	4511062	560	6,05	3.388,00	60,00	203.280,00	4,81
7	9	9	Kamen	4411079	4411081	740	6,60	4.884,00	35,00	170.940,00	3,83
8	16	4	Bergkamen	4312093	4312043	330	13,00	4.290,00	36,00	154.440,00	2,15
13	9	8	Kamen	4411100	4411079	600	6,70	4.020,00	36,00	144.720,00	3,57
22	19	10	Werne-Varnhövel	4311073	4311020	720	5,00	3.600,00	20,00	72.000,00	2,95
										2.532.461,00	
9	12	3	Werne	4312010	4312040	500	5,25	2.625,00	35,00	91.875,00	5,00
35	12	2	Werne	4312009	4312010	290	5,70	1.653,00	35,00	57.855,00	3,73
10	35	2	Unna-Hemmerde	4412021	4412042	350	6,5	2.275,00	52,00	118.300,00	4,71
11	8	22	Werne	4312010	4312076	2180	4,30	9.374,00	27,00	253.098,00	4,92
31	19	9	Werne-Varnhövel	4311011	4311073	4100	5,65	23.165,00	40,00	926.600,00	3,85
14	38	5	Un-Lünern/Stockum	4412039	4412040	1440	4,60	6.624,00	52,00	344.448,00	4,77
15	26	4	Fröndenberg	4412008	4412011	920	4,8	4.416,00	52,00	229.632,00	4,68
16	16	2.4	Bergkamen	4311080	4311053	440	10,00	4.400,00	38,00	167.200,00	3,42
										2.189.008,00	
18	41	2	Kamen	4411069	4411080	1045	5,50	5.747,50	40,00	229.900,00	3,91
19	19	7	Selm-Cappenberg	4311010	4311011	570	5,75	3.277,50	36,00	117.990,00	4,18
20	10	1.1	Schwerte	4511078	4511099	100	6,53	653,33	36,00	23.520,00	3,25
21	38	1	Unna	4412030	4412036	180	7,00	1.260,00	32,00	40.320,00	3,23
17	23	2	Fröndenberg	4412008	4412009	660	5,90	3.894,00	28,00	109.032,00	4,59
23+24	23	4	Fröndenberg	4412005	4512031	1780	4,8	8.544,00	36,00	307.584,00	4,37
		3	Fröndenberg	4412009	4412005	2200	5,70	12.540,00	36,00	451.440,00	3,92
25	40	4.2	Kamen	4411132	4411143	1670	8,73	14.579,10	35,00	510.268,50	3,49
26	3	5	Lünen	4410063	4410065	920	6,95	6.394,00	28,00	179.032,00	4,34
27	20	4	Schwerte	4511023	4511081	845	6,05	5.112,25	35,00	178.928,75	3,09
28	36	3	Unna-Lünern	4412038	4412039	552	5,00	2.760,00	35,00	96.600,00	3,64
										2.244.615,25	
29	21	2	Schwerte	4511075	4511017	920	8,1	7.452,00	32,00	238.464,00	3,62
30	24	3	Fröndbg-Ostbüren	4412011	4412019	1160	11	12.760,00	42,00	535.920,00	2,27
12	9	12	Kamen	4311049	4411088	2180	8,00	17.440,00	41,00	715.040,00	3,61
32	27	2	Opherdicke	4511071	4511072	800	5,35	4.280,00	36,00	154.080,00	4,18
33	16	1	Bergkamen	4311044	4311050	840	5,93	4.977,00	36,00	179.172,00	3,20
34	35	1	Unna-Vinning	4412010	4412021	700	5,65	3.955,00	36,00	142.380,00	2,68
36	28	1	Fröndbg-Altendorf	4511071	4512023	1780	4,93	8.766,50	42,00	368.193,00	4,06
40	10	1.2	Schwerte	4511099	4511076	200	7,00	1.400,00	42,00	58.800,00	3,54
										2.392.049,00	
37	11	1	Bork	4311013	4311023	1600	5,2	8.320,00	38,00	316.160,00	4,01
38	17	2	Bergkamen	4312019	4312093	700	5,00	3.500,00	35,00	122.500,00	3,38
39	26	3	Fröndenberg	4412003	4412008	1600	4,8	7.680,00	48,00	368.640,00	3,94
41	33	1	Fröndbg-Stentrop	4512030	4512032	800	4,50	3.600,00	35,00	126.000,00	3,86
42	2	9	Selm	4210011	4210038	525	6,10	3.202,50	35,00	112.087,50	3,85
43	31	3	Holzwickede	4511066	4411015	950	4,88	4.631,25	48,00	222.300,00	3,21
44	12	1	Werne	4312075	4312009	1300	5,70	7.410,00	38,00	281.580,00	3,38
45	6	1	Selm	4210006	4210004	370	5,90	2.183,00	35,00	76.405,00	3,67
46	36	2	Unna-Lünern	4412056	4412039	200	5,50	1.100,00	40,00	44.000,00	2,88
48	8	13	Selm	4310055	4311059	780	5,56	4.336,80	35,00	151.788,00	3,51
										1.821.460,50	
47	42	1	Rottum	4312096	4312016	1400	7,60	10.640,00	38,00	404.320,00	2,39
49	9	5	Kamen	4411065	4411064	260	5,90	1.534,00	35,00	53.690,00	3,49
50	26	1	Fröndenberg	4512033	4412002	2047	4,8	9.825,60	47,00	461.803,20	3,48
51	41	1.1	Methler	4411067	4411132	900	6,10	5.490,00	32,00	175.680,00	3,13
52	8	17	Werne	4311066	4311075	1400	7,08	9.905,00	35,00	346.675,00	3,37
53	5	1	Werne	4311027	4212009	900	5,45	4.905,00	28,00	137.340,00	3,24
54	2	7	Selm	4310041	4210011	830	6,10	5.063,00	28,00	141.764,00	3,03
										1.721.272,20	
						54.480	25,11%			12.900.865,95 €	

Projektblatt Bw 01

Bauwerke 2017 - 2020

Straße	Bezeichnung	Bauwerksnummer	
K 2	Lippebrücke	4310 508	
	Abschnitt: 2	Station: 0,000	
Stadt/Gemeinde	Spannweite (m)	Breite (m)	Brückenfläche in qm
Selm	51,00	5,54	282,54
	Zustandsnote	Baujahr	Brückenklasse
	2,8	1900/51	6



Beschaffenheit des Bauwerks und Notwendigkeit der Maßnahme
<p>Auszug der Schadensbeschreibung, Prüfbericht 2010: Die Dauerhaftigkeit des Bauteils ist beeinträchtigt, der Schaden führt mittelfristig zur Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit des Bauwerks. Schadensbeseitigung kurzfristig erforderlich. Wegen Schäden an folgenden Bauteilen: - Hauptträger des Fachwerks des Bogens - Widerlager - Kopf / Gesimsband Gesims Flügel Widerlager</p>

Vorgesehene Maßnahme				
Ersatzneubau der Brücke in richtlinienkonformer Ausführung mit Planungsleistungen nach HOAI. Größerer Querschnitt mit zwei Fahrspuren und Radweg. Kosten für das Brückenbauwerk zur Hälfte mit Kreis Recklinghausen. Zusätzlich Ausbau der Straße mit Radweg.		Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition
		Euro	Euro	Euro
	Planung/Statik:			502.000
	Straße/Radweg			1.350.000
	1/2 Brücke			2.395.000
Gesamtbetrag:			0	4.247.000

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,8	0	0	0	0	0	0

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,0	80	4.350.000	0	-54.375	0	-54.375



Projektblatt Bw 02

Bauwerke

2018

Straße	Bezeichnung	Bauwerksnummer	
K 18	Einfeldbrücke über die Funne	4210 501	
	Abschnitt: 4	Station: 0,275	
Stadt/Gemeinde	Spannweite (m)	Breite (m)	Brückenfläche in qm
Selm	11,76	11,48	135,00
	Zustandsnote	Baujahr	Brückenklasse
	3,4	1979	60



Beschaffenheit des Bauwerks und Notwendigkeit der Maßnahme

Auszug der Schadensbeschreibung, Prüfbericht 2014:

Die Prüfung ist nach Abschluss der Abdichtungs- und Asphaltarbeiten auf der Brücke durchgeführt worden.

Die Längs- und Bügelbewehrung der Längsträger ist stellenweise angerostet und weist Querschnittsschwächungen auf.

Die Betondeckung an den Trägerunterseiten ist bereichsweise in Längsrichtung abgelöst und tlw. abgeplatzt.

Die Schadensentwicklung ist fortschreitend, auch wenn die Brücke zwischenzeitlich in 2015 auf der Oberseite neu abgedichtet wurde.

Vorgesehene Maßnahme

Instandsetzung der Brückenunterseite um die Schadensentwicklung zu verzögern

	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition
	Euro	Euro	Euro
Planung/Statik:			
Abriss:			
Ausführung:	356	48.000	
Gesamtbetrag:		48.000	0

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme

Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
3,4	31	195.300	155.211	-6.300	5.007	-1.293

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme

Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,4	40	195.300	155.211	-4.883	3.880	-1.003

Projektblatt Bw 03

Bauwerke 2018

K 6	Radwegebrücke über den Hegebach	Bauwerksnummer	
Abschnitt: 5	Station: 0,960		
Selm	Spannweite (m): 11,00	Breite (m): 2,50	Brückenfläche in qm: 27,50
	Zustandsnote: 3,4	Baujahr: 1982	Brückenklasse:



Beschaffenheit des Bauwerks und Notwendigkeit der Maßnahme

Auszug der Schadensbeschreibung, Prüfbericht 2014:
 Die Hauptträger haben auf den Widerlagern ständig Bodenkontakt und sind daher ständig durchfeuchtet.
 Die Querträger und der Aussteifungsverband sind dem Regen ungeschützt ausgesetzt.
 Die tragenden Holzbauteile sind stellenweise angefault und haben einen Pilzbefall.
 Die Standsicherheit ist beeinträchtigt.

Vorgesehene Maßnahme

Erneuerung des Brückenüberbaus als Stahl- Holzverbund, die vorhanden Widerlager sind in einem guten Zustand und verbleiben.	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition
	Euro	Euro	Euro
	Planung/Statik:		3.750
	Abriss:	8.500	
	Ausführung:	1.500	41.250
Gesamtbetrag:		8.500	45.000

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme

Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
3,4	7	8.663	6.884	-1.238	983	-255

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme

Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,0	40	53.663	6.884	-1.342	172	-1.170



Projektblatt Bw 04

Bauwerke

2018

Straße	Bezeichnung	Bauwerksnummer	
K 42	Brücke über die DB	4312 531	
	Abschnitt: 1	Station:	4,602
Stadt/Gemeinde	Spannweite (m)	Breite (m)	Brückenfläche in qm
Bönen	16,00	11,00	176,00
	Zustandsnote	Baujahr	Brückenklasse
	2,7	1968	60



Beschaffenheit des Bauwerks und Notwendigkeit der Maßnahme

Auszug der Schadensbeschreibung, Prüfbericht 2008:
 Kappe, Oberfläche des Betons, mehrfach, Netzrisse
 Die südliche Brückenkappe wurde 2015 saniert, die genehmigte Sperrpause der DB reichte nicht für beide Brückenkappen. Vom 15.07. bis 12.09.2018 ist die Bahnlinie für 8 Wochen gesperrt. In dieser Sperrzeit kann die noch fehlende nördliche Brückenkappe abgerissen und erneuert werden.

Vorgesehene Maßnahme				
Erneuerung / Instandsetzung der nördlichen Brückenkappe einschließlich Geländer. Rückstellung R1041 besteht für die Sanierung	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition	
	Euro	Euro	Euro	
	Planung/Statik:			
	Abriss:			
	Ausführung:		350.000	
Gesamtbetrag:		350.000	0	

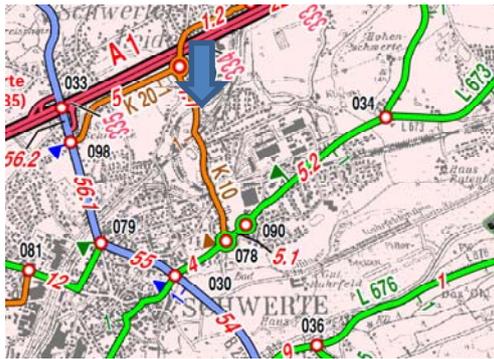
vor Beginn der Sanierungsmaßnahme						
Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,7	32	231.000	183.583	-7.219	5.737	-1.482

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme						
Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
2,2	40	231.000	183.583	-5.775	4.590	-1.185

Projektblatt Bw 05

Bauwerke 2018/19

Straße	Bezeichnung	Bauwerksnummer	
K 10	Einfeldbrücke über die DB	4511 527	
Abschnitt: 1.1		Station: 1,255	
Stadt/Gemeinde	Spannweite (m)	Breite (m)	Brückenfläche in qm
Schwerte	8,00	8,90	71,20
Zustandsnote		Baujahr	Brückenklasse
3,3		1911	30



Beschaffenheit des Bauwerks und Notwendigkeit der Maßnahme

Auszug der Schadensbeschreibung, Prüfbericht 2014:
 Die Geländerhöhe von $h = 1,00$ m ist für die Nutzung der Kappe als Radweg zu niedrig. Die Schutzplanken mit aufgesetzten Handläufen sind als Absturzsicherungen nicht ausreichend. Die Isolierung ist nicht mehr wirksam; die WIB-Brücke ist vollständig durchnässt.
 Die einbetonierten Walzträger haben an den Unterflanschen bereits Querschnittsschwächungen; die Korrosion ist fortschreitend. Der Füllbeton zwischen den Walzträgern ist brüchig und blättert ab. An den Fertigteilträgern kommt es in Folge zu geringer Betondeckung zu Abplatzungen. Die abgelösten Betonteile fallen ins Gleis.

Vorgesehene Maßnahme

Die Verkehrssicherheit ist beeinträchtigt. Das Bauwerk ist in seiner Grundsubstanz stark geschädigt, so dass es innerhalb der nächsten Jahre durch einen Neubau ersetzt werden muss. Planung/Vorstatik in 2017 und 2018 Ausführung in 2019	Kosten pro qm	Lfd. Aufwand	Investition
	Euro	Euro	Euro
	Planung/Statik:		80.000
	Abriss:	24.000	
	Ausführung:	10.500	747.600
Gesamtbetrag:		24.000	827.600

vor Beginn der Sanierungsmaßnahme

Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
3,3	0	0	0	0	0	0

nach abgeschlossener Sanierungsmaßnahme

Zustand	Restnutzungsdauer	Buchwert	Sonderposten	Jahres-AfA	SoPo Auflösung	Saldo AfA/SoPo
Note	Jahre	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1,0	80	827.600	0	-10.345	0	-10.345



Brückenbauwerke: Kenngrößen und Zustandsnoten nach der Brückenhauptprüfung 2014 bis 2020

lfg. Nr.	Bauwerksnummer	Straße	Abschnitt	Station	Stadt	Straßenname	Bauwerk / Typ	Fläche	Beschränkung		Baujahr	Zustandsnote Prüfbericht 2014	Sanierung
								m ²	t	Höhe			Jahr
1	4310 508	K 2	2	0,000	Selm	Dahler Holz	Einfeldbrücke über die Lippe 1/2 Co.	282,54	6	"	1900/51	2,8	2017-20
2	4310 505	K 2	7	0,000	Selm	Römerstraße	Rahmendurchlass Hüttenbach (1/2 Coe)	29,00	"	"	1982	2,5	
3	4210 505	K 2	7	1,070	Selm	Römerstraße	Einfeldbrücke über den Selmer Bach	86,76	"	"	1967	2,4	
4	4210 503	K 2	10	0,121	Selm	Neue Nordkirchener Str.	Einfeldbrücke über die Funne	120,34	"	"	1967	2,7	2019
5	4312 522	K 4	3	0,000	Werne	Sandbochumer Weg	Dreifeldbrücke über die Lippe (1/2 Hamm)	550,73	"	"	1970	1,8	2017
6	4312 523	K 4	3	0,201	Werne	Sandbochumer Weg	Einfeldbrücke über den Mühlgraben	43,65	"	"	1977	1,8	
7	4311 515	K 5	1	2,049	Werne	Wesseler Straße	Einfeldbrücke über den Hornebach	62,40	"	"	2017	1,0	
8	4210 500	K 6	5	0,964	Selm	Südkirchener Straße	Rahmendurchlass Hegebach	15,20	"	"	1986	2,5	
9		K 6	5	0,964	Selm	Südkirchener Straße	Radwege-Holzbrücke über den Hegebach	27,50	"	"	1982	3,4	2018
10	4310 502	K 8	10	0,685	Selm	Vinnummer Straße	Dreifeldbrücke über DB	301,04	"	"	1968	2,3	
11	4310 503	K 8	13	1,250	Selm	Netteberger Straße	Rahmendurchlass Paßbach	49,60	"	"	2016	1,0	
12	4311 510	K 8	17	1,703	Werne	Südkirchener Straße	Einfeldbrücke über die Funne	31,06	"	"	unbekannt	2,8	
13	4411 518	K 9	9	0,378	Kamen	Am Langen Kamp	Einfeldbrücke über die Seseke	191,70	"	"	1972	2,9	2017/18
14		K 9	9	0,378	Kamen	Am Langen Kamp	Radwege-Holzbrücke über die Seseke	132,00	"	"	2003	2,4	
15	4411 519	K 9	10	0,060	Bergkamen	Buckenstraße	Einfeldbrücke über den Spulbach	30,95	"	"	1974	2,8	
16	4511 529	K 10	1.1	0,989	Schwerte	Ostberger Straße	Einfeldbrücke über DB 4gleisig	142,68	"	"	1911	2,2	
17	4511 527	K 10	1.1	1,255	Schwerte	Ostberger Straße	Einfeldbrücke über DB 1gleisig	71,20	"	"	1911	3,3	2019
18	4511 547	K 10	1.2	0,860	Schwerte	Römerstraße	Rahmendurchlass Gerenbach	32,80	"	"	1963	2,7	
19	4311 500	K 15	1.2	0,140	Werne	Cappeller Straße	Einfeldbrücke über DB	346,55	"	"	1922	2,2	
20	4312 550	K 16	3	1,034	Bergkamen	Industriestraße	Wirtschaftsweg-Stahlwellprofildurchlass		"	"	1988	2,7	
21	4312 551	K 16	4	0,230	Bergkamen	Industriestraße	Einfeldbrücke über DB	175,77	"	"	1988	2,0	
22	4312 552	K 16	4	0,440	Bergkamen	Industriestraße	Einfeldbrücke über die Overberger Str.	148,80	"	"	1988	2,5	
23	4312	K 16	4	0,983	Bergkamen	Industriestraße	Einfeldbrücke über den Beverbach	78,22	"	"	1969	2,2	
24	4210 501	K 18	4	0,275	Selm	Nordkirchener Straße	Einfeldbrücke über die Funne	135,24	"	"	1979	3,4	2018
25	4310 512	K 19	1	0,374	Selm	Altstedder Straße	Stahlwellprofildurchlass Südfeldbach	22,63	"	"	1985	2,7	
26	4310	K 19	1	0,965	Selm	Altstedder Straße	Holzbrücke über einen nameni. Graben	25,00	"	"	1984	3,4	2019
27	4511 511	K 20	4	0,097	Schwerte	Westenhellweg	Einfeldbrücke über den Wannebach	89,60	"	"	1961	2,5	
28	4210 506	K 25	1	0,510	Selm	Tüllinghofer Straße	Dreifeldbrücke über die Stever	87,12	"	"	1962	2,0	
29	4411 527	K 31	4	0,495	Holzwickede	Steinbruchstraße	Rahmendurchlass Holzwickeder Bach	29,70	"	"	unbekannt	2,5	
30	4411 529	K 31	4	1,803	Unna	Massener Heide	Rahmendurchlass Liedbach		"	"	1962		
31	4412 511	K 35	4	4,042	Bönen	Sinnerstraße	Stahlwellprofildurchlass Seseke	39,95	"	"	1958	2,7	
32		K 35	7.2	0,259	Bönen	Osterböner Weg	Einfeldbrücke über Betriebsgleis		"	"	2011		
33	4212 518	K 36	4	0,296	Unna	Nordlünerner Straße	Brücke über den Lünerner Bach	18,28	"	"	1880	2,7	
34		K 37	3	2,370	Unna	Heerener Straße	Stahl-Holz-Radwegebrücke	22,50	7,5	"	2007	1,3	
35		K 38	1	3,300	Unna	Bruchstraße	Gewölbedurchlass mit Platte, Mühlbach	22,05	"	"	unbekannt	3,7	
36		K 38	5	0,950	Unna	Nordlünerner Schulstr.	Rahmendurchlass Lünerner Bach	42,00	"	"	1970	1,5	
37	4413 514	K 38	9	1,595	Unna	Steinen	Rahmendurchlass Seseke	17,50	"	"	unbekannt	3,3	2019
38		K 39	2	0,448	Unna	Afferder Weg	Stahlbeton-Radwegebrücke Massener Bach	36,00	"	"	1982	1,9	
39		K 39	3	0,200	Unna	Schwarzer Weg	Stahlwellprofil-Radwegedurchlass	98,21	"	"	2017	1,0	
40	4411 517	K 41	3	0,113	Kamen	Hilsingstraße	Einfeldbrücke über die Seseke	113,10	"	"	2000	1,8	
41	4312 531	K 42	1	4,602	Bönen	Schulstraße	Einfeldbrücke über DB	176,00	"	"	1968	2,7	2018
42	4312 543	K 42	3.2	0,700	Bönen	Rhynerner Straße	Zweifeldbrücke über DB	516,12	"	"	1984	2,2	
43		K 44	1	0,300	Selm	Zeche-Hermann-Wall	Einfeldbrückerrücke über den Selmer Bach	152,81	"	"	2015	1,0	

Ilg. Nr.	Bauwerksnummer	Straße	Ab-schnitt	Station	Stadt	Straßenname	Bauwerk / Typ	Fläche		Beschränkung		Baujahr	Zustandsnote Prüfbericht 2014	Sanierung Jahr
								m ²	t	Höhe				
44		R	1	0,530	Unna	Alleenradweg	Gewölbebrücke über Kortelbach	35,00	7,5	"		1960/2014	1,5	
45		R	1	0,530	Unna	Alleenradweg	Stahlholz-Dreifeldbrücke über Schwerlake	54,02	7,5	"		2015	1,0	
46		R	1	1,360	Unna	Alleenradweg	Gewölbebrücke über die Lake	60,60	7,5	"		1875/2014	1,8	
47		R	1	1,540	Unna	Alleenradweg	Gewölbebrücke Mühlbach	59,52	7,5	"		1875/2014	2,3	
48		R	1	1,650	Unna	Alleenradweg	Stahlholz-Dreifeldbrücke über den Ahlbach	97,28	7,5	"		2015	1,0	
49		R	5	0,660	Unna/Bönen	Alleenradweg	Gewölbedurchlass über den Grenzgraben	19,80	7,5	"		1875/2015	2,5	
50		R	8	0,420	Bönen	Alleenradweg	Gewölbebrücke über den Lünerner Bach	44,16	7,5	"		1875/2015	2,5	
51		P			Bergkamen	Ökstation	Rahmendurchlass	39,00	"	"		2008	2,3	

	Anzahl	Anteil
sehr guter bis befriedigender Zustand (1,0 - 2,4)	30	58,8%
ausreichender Zustand (kurzfr. Instandsetzung) (2,5 - 2,9)	16	31,4%
nicht ausreichender bis ungenügender Zustand (3,0 - 4,0)	5	9,8%
Summe	51	

Lärmschutzwände: Kenngrößen und Zustandsnoten nach der Bauwerkshauptprüfung 2014 bis 2020

Ilg. Nr.	Bauwerksnummer	Straße	Ab-schnitt	von Station	bis Station	Stadt	Bauwerk / Typ	Fläche		Straßenname	Baujahr	Zustandsnote Prüfbericht 2014	Sanierung Jahr
								m ²					
1	LS1	K 20	5	0,000	0,050	Schwerte	Lärmschutzw. aus Stahlpfosten mit	203,00		Eckey	2012	1,0	
2	LS2	K 20	5	0,289	0,369	Schwerte	Lärmschutzw. aus Stahlpfosten mit	149,02		Eckey	2012	1,0	
3	LS3	K 20	5	0,539	0,620	Schwerte	Lärmschutzw. aus Stahlpfosten mit	143,00		Eckey	2012	1,0	
4		K 20	5	0,000	0,000	Schwerte	Lärmschutzwand aus Gabionen			Eckey/Hörde	2012	1,0	
5		K 20	5			Schwerte	Lärmschutzwand aus Gabionen			Eckey	2012	1,0	
6	LS1	K 44	1	0,000	0,218	Selm	Lärmschutzw. aus Stahlpfosten mit	640,58		Zeche-Herm	2014	1,0	
7	LS 2	K 44	1	0,030	0,238	Selm	Lärmschutzw. aus Stahlpfosten mit	676,24		Zeche-Herm	2014	1,0	
8	LS 3	K 44	1	0,000	0,040	Selm	Lärmschutzw. aus Stahlpfosten mit	208,08		Zeche-Herm	2014	1,0	

	Anzahl	Anteil
sehr guter bis befriedigender Zustand (1,0 - 2,4)	8	100,0%
ausreichender Zustand (kurzfr. Instandsetzung) (2,5 - 2,9)	0	0,0%
nicht ausreichender bis ungenügender Zustand (3,0 - 4,0)	0	0,0%
Summe	8	

