



Stadt Dorsten

Kreisverkehrsprogramm Stadt Dorsten

Umgestaltung von Knotenpunkten
zu Kreisverkehrsplätzen

Beiträge zur Stadtplanung

Der Bürgermeister - Techn. Dezernat
Planungs- und Umweltamt 2006
Verkehrsabteilung

IMPRESSUM

Herausgeber: Stadt Dorsten
Der Bürgermeister
Planungs- und Umweltamt
Verkehrsabteilung

Verfasser: Gerhard Dietz

Bearbeitung: Dietmar Koch
Bernd Lehmann
Gisela Mecking
Manfred Lampen

Druck: Hauptamt

Internet: www.dorsten.de

Dorsten, im Januar 2006

VORWORT

Durch den Umbau von Kreuzungen und Einmündungen zu kleinen Kreisverkehrsplätzen kann über die Gestaltung die städtebauliche Qualität und das Erscheinungsbild des öffentlichen Straßenraumes deutlich aufgewertet werden. Kleine Kreisverkehrsplätze weisen darüber hinaus aber auch gewichtige Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit auf.

Das geringere Geschwindigkeitsniveau in Kreisverkehrsplätzen gegenüber dem im Bereich von Kreuzungen trägt dazu bei, mögliche Konflikte zu entschärfen und die Zahl und Schwere von Unfällen zu reduzieren. Hiervon profitieren insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmer, Fußgänger und Radfahrer, die Kreisverkehre sicher und komfortabel passieren können.

Letztendlich lässt sich in vielen Fällen die Wartezeit für Verkehrsteilnehmer an Kreisverkehrsplätzen durch die Verstärkung des Verkehrsflusses verringern. In der Bevölkerung stoßen Kreisverkehrslösungen auf große Akzeptanz.

Auch in Dorsten wurden mit Kreisverkehrsplätzen positive Erfahrungen gemacht. In Zukunft soll diese Knotenpunktform daher verstärkt zur Anwendung kommen. Mit der vorliegenden Dokumentation sind alle Einmündungen und Kreuzungen an Stadt-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen, die für einen Umbau zu Kreisverkehrsplätzen in Frage kommen, aufgeführt und bewertet. Die unter "Ausbau Entwurf" skizzierten Vorschläge sollen die Grundlage bilden, um schrittweise und kontinuierlich entsprechende Kreuzungen noch sicherer zu gestalten.



Frank Gläßner
Stadtbaurat

INHALTSVERZEICHNIS

Impressum	2
Vorwort	3
Erläuterungen zu Kreisverkehrsplätzen	4 – 7
Erläuterungen zur Dokumentation	8 - 9
Einzelmaßnahmen in der Baulast des Kreises	10 - 33
Einzelmaßnahmen in der Baulast des Landes	34 - 57
Einzelmaßnahmen in der Baulast des Bundes	58 – 89
Einzelmaßnahmen in der Baulast der Stadt	90 - 103
Liste der Maßnahmen des Kreises	104
Liste der Maßnahmen des Landes	105
Liste der Maßnahmen des Bundes	106
Liste der Maßnahmen der Stadt	107
Übersichtskarte Nord	108
Übersichtskarte Süd	109
Literatur- und Quellenverzeichnis	110

ERLÄUTERUNGEN ZU KREISVERKEHRSPLÄTZEN

Bei Kreisverkehrsplätzen wird abhängig von den Abmessungen und der Verkehrsführung nach folgenden Typen unterschieden.

1. **Große Kreisverkehre**
Außendurchmesser > 50 m
2. **Kleine Kreisverkehre 2-spurig**
Außendurchmesser > 35 – 50 m
3. **Kleine Kreisverkehre 1-spurig**
Außendurchmesser > 26 – 45 m
4. **Mini-Kreisel**
Außendurchmesser < 26 m

Die Entscheidung ob und welcher Kreisverkehr zum Einsatz kommt ist abhängig von Faktoren wie:

- **Verkehrsaufkommen**
 - Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes
- **Platzverhältnissen**
 - Eigentumsverhältnissen und vorh. Randbebauung
- **Städtebaulichen Erwägungen**
 - Abschnittsbildung, Räumliche Gliederung von Straßenzügen
- **Wirtschaftlichen Erwägungen**
 - Knotenpunktsausbau steht an, Kosten für Signalanlage können eingespart werden
- **Verkehrssicherheit**
 - unfallträchtige Knotenpunkte oder Streckenabschnitte

Neben den Vorteilen, die ein Kreisverkehrsplatz gegenüber einer konventionellen Kreuzung bzw. Einmündung hat, sind aber auch die Nachteile bei der Entscheidungsfindung zu bewerten und abzuwägen.

Vorteile von Kreisverkehrsplätzen

- niedrige Geschwindigkeiten in der Kreisfahrbahn (s. Abb. 1)
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor und hinter dem Kreisel
- Verbesserung der Verkehrssicherheit auch für Fußgänger und Radfahrer
- gute Sichtverhältnisse auf den bevorrechtigten Verkehr
- geringe Anzahl von Konfliktpunkten (s.Abb 2)
- höhere Leistungsfähigkeit gegenüber einem Knotenpunkt ohne Lichtzeichenanlage
- geringerer Flächenbedarf im Vergleich zu Knotenpunkten mit Abbiegespuren
- geringere Baukosten und Folgekosten bei Neubau
- bessere Gestaltungsmöglichkeit

Nachteile von Kreisverkehrsplätzen

- begrenzte Leistungsfähigkeit
- nachträgliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist nur begrenzt möglich
- keine ÖPNV Beschleunigung gegenüber Lichtzeichenanlage
- keine Stauraumkontrolle
- keine Grüne Welle
- keine Steuerungsmöglichkeit bei unterschiedlich starken Verkehrsbelastungen

ERLÄUTERUNGEN ZU KREISVERKEHRSPLÄTZEN

Gestaltung von Kreisverkehrsplätzen

Da sich Gestaltungsfehler bei Kreisverkehrsplätzen besonders nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken, sind folgende vier Anforderungen besonders zu beachten.

- **Erkennbarkeit**
 - bei der Annäherung rechtzeitig erkennbar
- **Übersichtlichkeit**
 - gute Sicht für alle Verkehrsteilnehmer
- **Begreifbarkeit**
 - Markierung, Beschilderung und Ausbau dürfen zu keinen Irritationen führen
- **Befahrbarkeit**
 - Die Befahrbarkeit gem. StVZO ist zu gewährleisten. Innerorts kann dieses durch ganz oder teilweise befahrbare Mittelseln erreicht werden. (siehe Abb. 3, 4 und 5)

Beispiel eines Minikreisels Abb.3



ERLÄUTERUNGEN ZU KREISVERKEHRSPLÄTZEN

Abb. 1
Vergleich der Konfliktpunkte

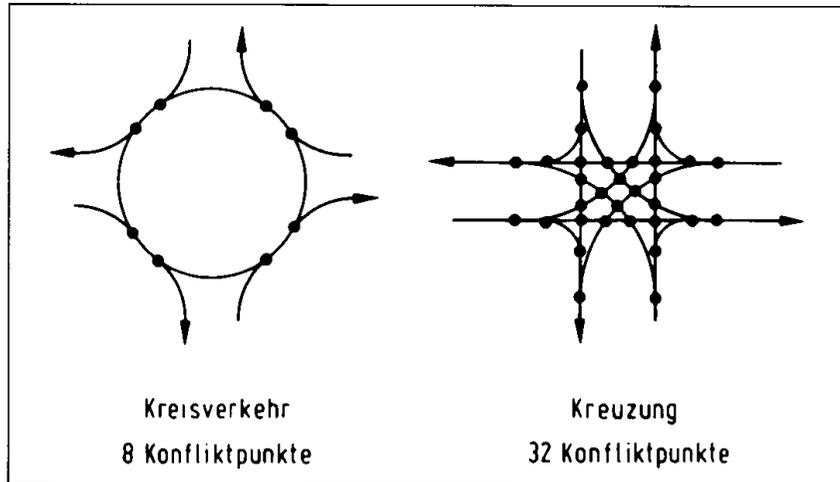


Abb.2
Fahrgeschwindigkeit an Kreisverkehrsplätzen

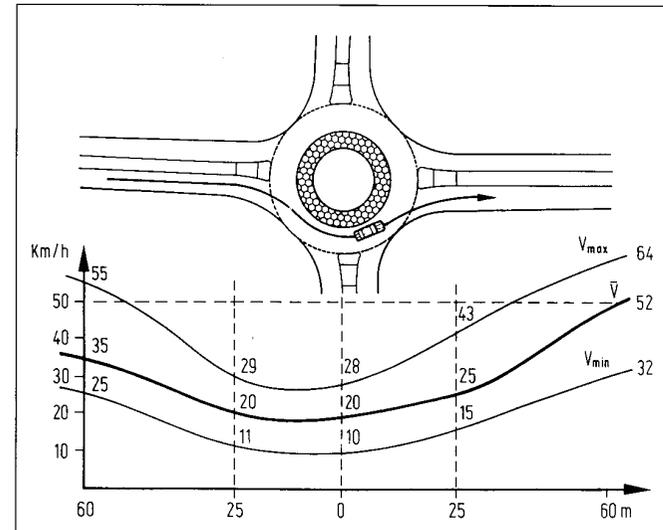


Abb. 4
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes innerorts

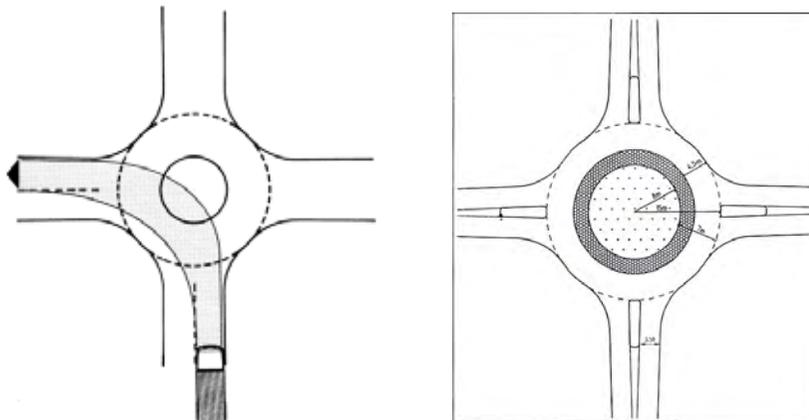
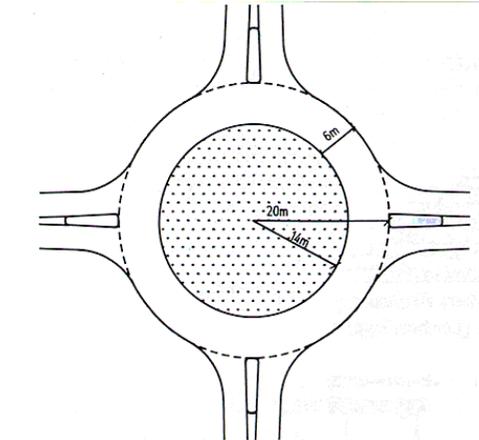


Abb. 5
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes außerorts



ERLÄUTERUNGEN ZUR DOKUMENTATION

Die Dokumentation ist ein erster Baustein für die weitere Planung und für die Eingruppierung der untersuchten Knotenpunkte in eine Prioritätenliste.

Die Untersuchung beschränkt sich auf allgemeine Aussagen wie:

- mögliche Kreisverkehrslösung unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten
- die Verkehrsbelastungen soweit bekannt im Knotenpunkt-bereich bzw. im Nahbereich der Knotenpunkte
- die Geschwindigkeiten im Streckenverlauf der Knoten-punktsarme
- die Sichtverhältnisse am Knotenpunkt
- die Verkehrssicherheit (Unfälle soweit bekannt)
- den Ausbauzustand
- die bestehende Vorfahrtsregelung
- Baulastträger des Knotenpunktes

Aus diesen Informationen wurde versucht, eine Priorität unter Beachtung der Baulastträgerschaft für die weitere Bearbeitung festzulegen.

Priorität

Hoch Umsetzung der Maßnahmen innerhalb der nächsten 8 Jahre möglich.

Mittel Umsetzung der Maßnahmen innerhalb der nächsten 15 Jahre möglich.

Niedrig Umsetzung der Maßnahmen ist in den nächsten 15 Jahren nicht möglich.

Weitere Bearbeitung

Die Verwaltung wird aufgrund dieser Dokumentation und der Priorität die Möglichkeit zur Umgestaltung der vorgeschlagenen Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen weiter untersuchen. Wenn die entsprechenden Kriterien erfüllt sind, wird ein Ausbautwurf erarbeitet und den politischen Gremien mit einer Aussage zur Finanzierbarkeit (Zuschüsse. etc.) vorgestellt. Bei den Knotenpunkten, die nicht in der Baulast der Stadt Dorsten sind, müssen die zuständigen Baulastträger in die weitere Planung eingebunden werden. Die Stadt Dorsten wird hier mit den entsprechenden Behörden Ausbautwürfe erarbeiten und die Ergebnisse den politischen Gremien vorstellen.



(1) ERLER STRAÙE / HÖFER WEG

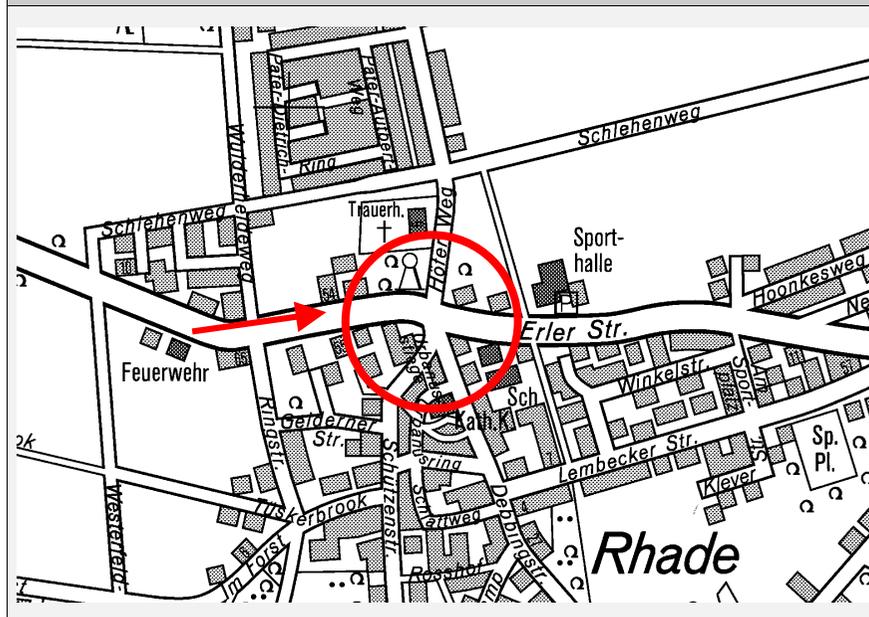
(RHADE)

Lage der Maßnahme	Rhade Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 108)	Priorität	hoch
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4207003

Knotenpunkt	K 13 Erler Straße	K 7 Höfer Weg
Verkehrsbelastung	3.325 Kfz / 24 h	2.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: ERLER STRAßE / HÖFER WEG



Knotenpunktform	MINIKREISEL		AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	10,00 m		
Innenradius	4,00 m	Natursteinpflaster	
Fahrbahnbreite	6,00 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 10.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	180 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 3 Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</p> <p>Zur Zeit ist ein einseitiger in beide Richtungen befahrbarer kombinierter Rad- und Fußweg auf der nördlichen Seite der K13 vorhanden. Bei der weiteren Planung ist insbesondere die Führung der Radfahrer zu beachten. Die Radwegefurt im nördlichen Ast muss in beide Richtungen befahrbar bleiben. (Roteinfärbung und Beschilderung) Die übrigen Furten werden Einrichtungsradwege.</p>			

(2) AN DER WIENBECKE / BISMARCKSTRASSE

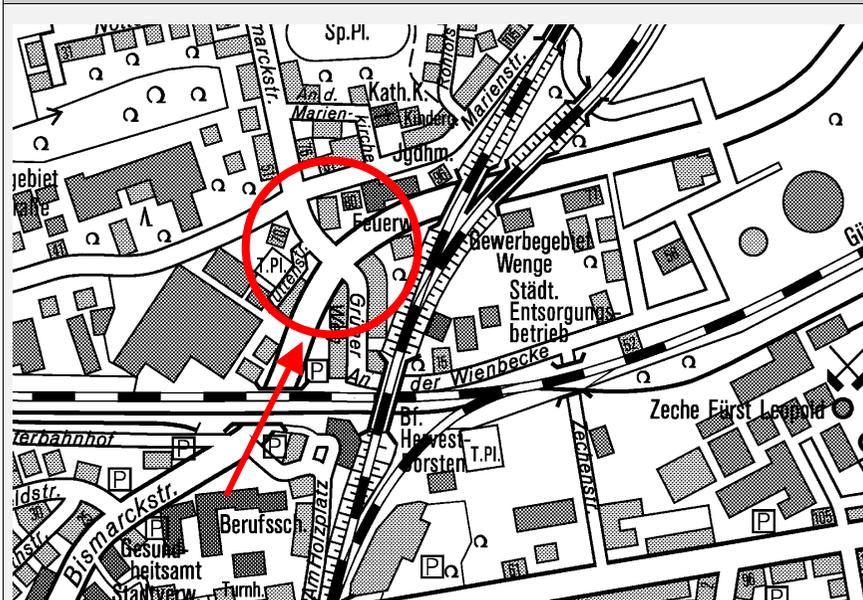
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4307012

Knotenpunkt	K 41 An der Wienbecke	Bismarckstraße
Verkehrsbelastung	12.150 Kfz / 24 h	4.500 Kfz / 24 h
Signalisierung	JA	JA
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	56
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: AN DER WIENBECKE / BISMARCKSTRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	16,00 m		
Innenradius	9,25 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,75 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		270 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 5</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Die Maßnahme kann evtl. mit dem Rückbau der Eisenbahnbrücke und dem Anheben der Kreisstraße verbunden werden. Zur Zeit ist ein einseitiger in beide Richtungen befahrbarer kombinierter Rad- und Fußweg auf der westl. Seite der K 41 vom Knotenpunkt in Richtung Wulfen vorhanden. Bei der weiteren Planung ist insbesondere die Führung der Radfahrer zu beachten. Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen. Reduzierung von Verkehrsflächen zu Gunsten von Grünflächen im westl. Ast (Bismarckstraße)</p>			

(3) AN DER WIENBECKE / LUNER WEG

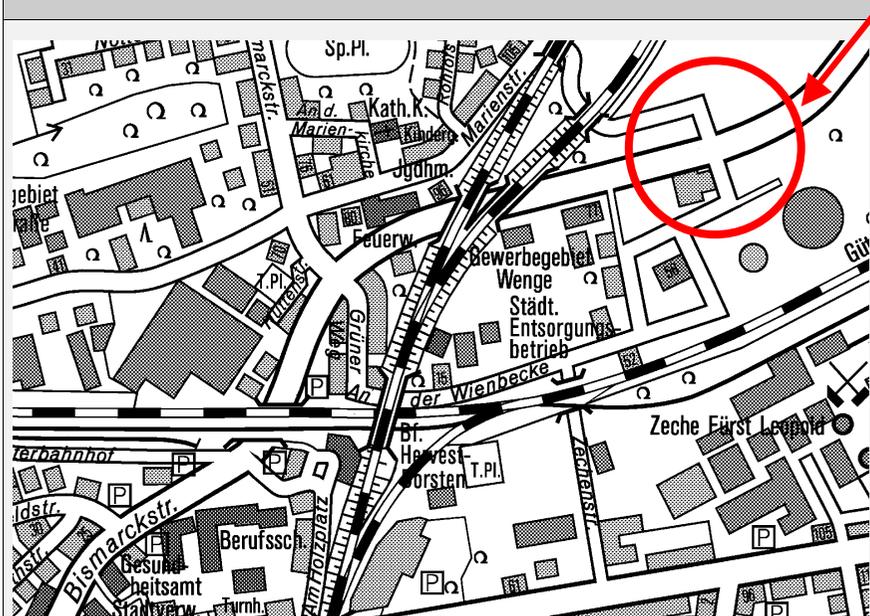
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4307031 + km 1,310

Knotenpunkt	K 41 An der Wienbecke	Luner Weg
Verkehrsbelastung	8.400 Kfz / 24 h	1.500 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	gute Sicht

Geschwindigkeit V85	...
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: AN DER WIENBECKE / LUNER WEG



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	16,00 m				
Innenradius	9,25 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	6,75 m		Asphalt		
Radfahrer	Radwegefurt		Im nord - westl. Ast		
Fußgänger	Fahrbahnsteiler		In allen Ästen		
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		250 TEuro			
Grunderwerb		erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 4 (auch in Folge hoher Geschwindigkeit)</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Es ist geringfügiger Grunderwerb im nord – westl. Ast (Luner Weg) erforderlich Zur Zeit ist ein einseitiger in beide Richtungen befahrbarer kombinierter Rad- und Fußweg auf der nord - westl. Seite der K41 vom Knotenpunkt in Richtung Wulfen vorhanden. Bei der weiteren Planung ist insbesondere die Führung der Radfahrer zu beachten. Durch den Kreisel und die damit verringerten Geschwindigkeiten wird die Ausfahrt für LKW aus dem Gewerbegebiet erleichtert und die Unfallgefahr durch (z.T. drastisch) überhöhte Geschwindigkeiten erheblich reduziert.</p>					

(4) HEIDENER STRAÙE / REKENER STRAÙE

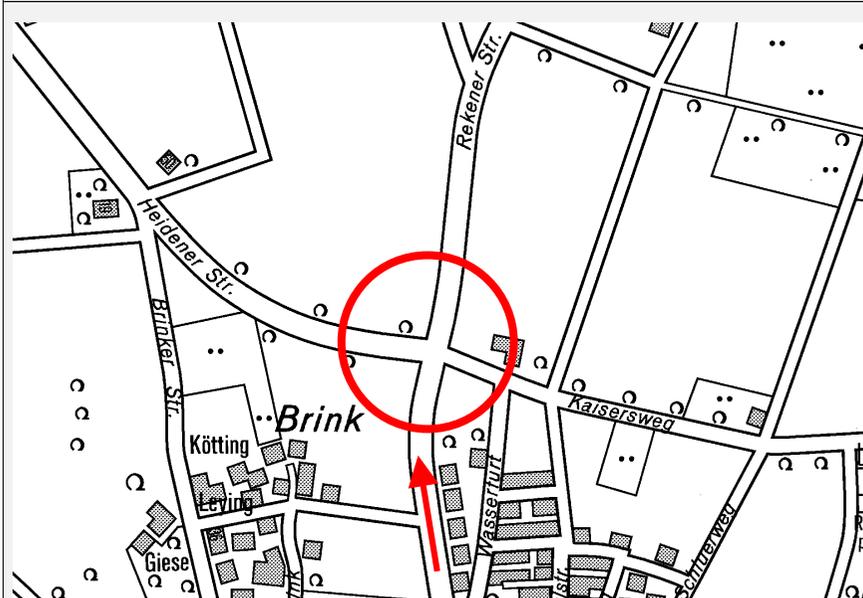
(LEMBECK)

Lage der Maßnahme	Lembeck freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4208019

Knotenpunkt	K 55 Heidener Straße	K 48 Rekener Straße
Verkehrsbelastung	4.100 Kfz / 24 h	6.600 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 205 	VZ 306 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	64
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umba Grund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: HEIDENER STRAÙE / REKENER STRAÙE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	16,00 m		
Innenradius	9,25 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,75 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnsteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		240 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 3 Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</p> <p>Zur Zeit sind noch keine Radwege an der K 48 und der K 55 ausgebaut. Bei der Planung ist von einem zukünftigen Radweg auf der östlichen Seite der K 48 und der nördliche Seite der K 55 auszugehen. Die Radwegefurten im nördlichen und im östlichen Ast müssen in beide Richtungen befahrbar geplant werden. Die Geschwindigkeiten im Ortseinfahrtbereich Lembeck werden gemindert. Es ist geringfügiger Grunderwerb im nord – östl. Ast (Kaisersweg) erforderlich. Verbesserung der Erschließung des Neubaugebietes Kaisersweg</p>			

(5) DORFSTRAÙE / GLÜCK-AUF-STRASSE

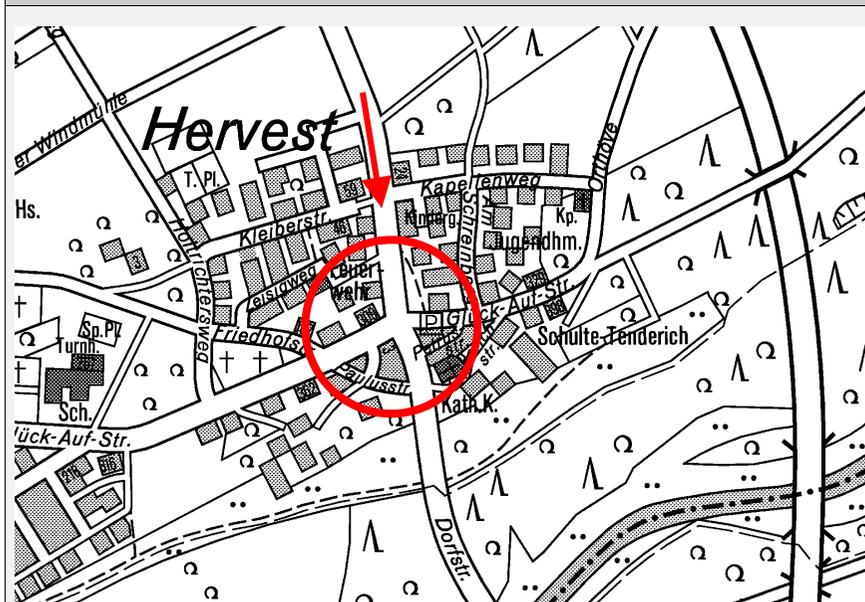
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4308029 + km 1,600

Knotenpunkt	K 32 Dorfstraße	Glück-Auf-StraÙe
Verkehrsbelastung	6.700 Kfz / 24 h	3.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage und Eckbebauung	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	...
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: DORFSTRAßE / GLÜCK-AUF-STRASSE



Knotenpunktform		MINIKREISEL	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	12,00 m		
Innenradius	5,50 m	Natursteinpflaster	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Führung im Kreis		
Fußgänger	Fahrbahnteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		210 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 5 Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Es ist geringfügiger Grunderwerb im nördl. und östl. Ast (Parkplatz und Freiflächen) erforderlich. Verbreiterungen für LKW am süd. - westl. und süd - östl. Fahrbandrand des Kreises erforderlich. Über Fahrversuche (Schleppkurven) ist zu untersuchen ob evtl. nicht benötigte Restflächen der Mittelinsel begrünt werden können. Hierbei ist auch die Variante, Führung der Fußgänger über Zebrastreifen ohne Fahrbahnteiler zu untersuchen. Unterhaltungskosten für die Lichtzeitanlage entfallen.</p>			

(6) DORFSTRAÙE / KAPELLENWEG

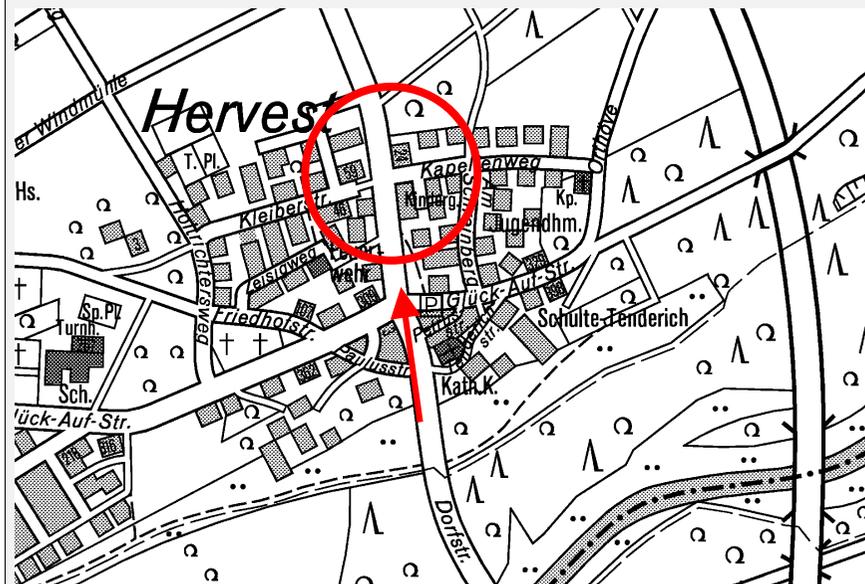
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4308029 + km 1,800

Knotenpunkt	K 32 Dorfstraße	Kapellenweg
Verkehrsbelastung	6.700 Kfz / 24 h	< 1.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja Fußgänger	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Gute Sicht

Geschwindigkeit V85	..
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: DORFSTRASSE / KAPELLENWEG



Knotenpunktform	MINIKREISEL		AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	9,50 m		
Innenradius	4,50 m	Natursteinpflaster	
Fahrbahnbreite	5,00 m	Asphalt	
Radfahrer	Führung im Kreis		
Fußgänger	Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 10.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	130 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: nicht bekannt Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Ab diesem Knotenpunkt wird der Radfahrer in nördliche Richtung auf der westlichen Seite der K32 auf einem einseitig in beide Richtungen befahrbaren Rad- und Fußweg geführt. Bei der weiteren Planung ist insbesondere die Führung der Radfahrer zu beachten. Die Kleiberstraße wird nur als Rad- und Fußweg angeschlossen.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Fußgängersignalanlage entfallen.</p>			

(7) MARLER DAMM / THÜRINGER STRAßE

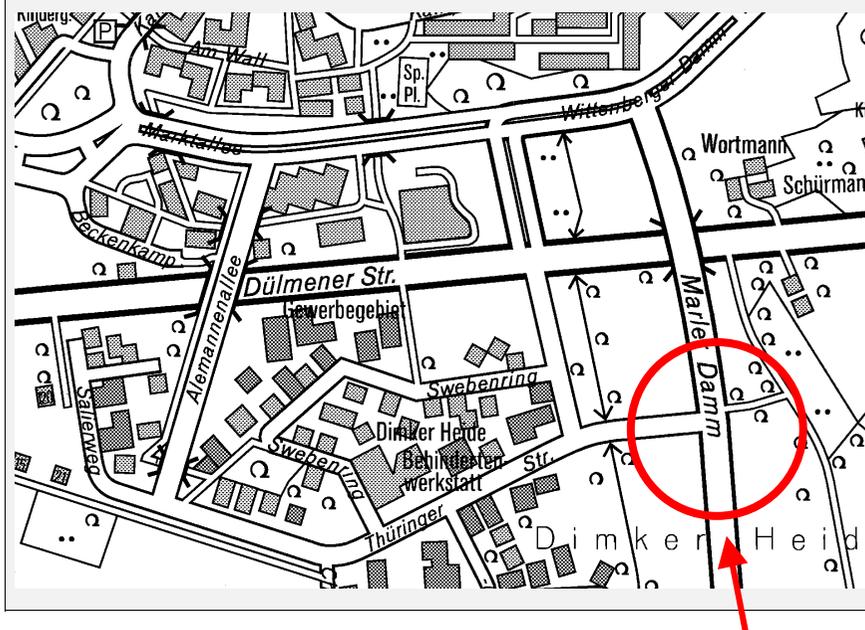
(WULFEN)

Lage der Maßnahme	Wulfen freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Mittel
Baulasträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4208023 + km 3,200

Knotenpunkt	K 6 Marler Damm	Thüringer Straße
Verkehrsbelastung	5.800 Kfz / 24 h	< 3.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Hochlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	77
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: MARLER DAMM / THÜRINGER STRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	17,50 m		
Innenradius	11,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im nördl. Ast der K6	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	Im nördl. Ast der K6	
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		230 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 3</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Zur Zeit ist nur ein kombinierter Rad- und Fußweg auf der nördlichen Seite der Thüringer Straße und der östlichen Seite der K6 vom Knoten in Richtung Barkenberg vorhanden. Für Radfahrer (Zweirichtungsweg) und Fußgänger wird nur im nördlichen Ast der K6 (Maler Damm) eine Querungsmöglichkeit angeboten. Die Feldzufahrt ist ggfls. im Kreis anzubinden. Durch den Kreisel und die damit verringerten Geschwindigkeiten wird die Ausfahrt für LKW aus dem Gewerbegebiet erleichtert.</p>			

(8) MALER DAMM / WITTENBERGER DAMM

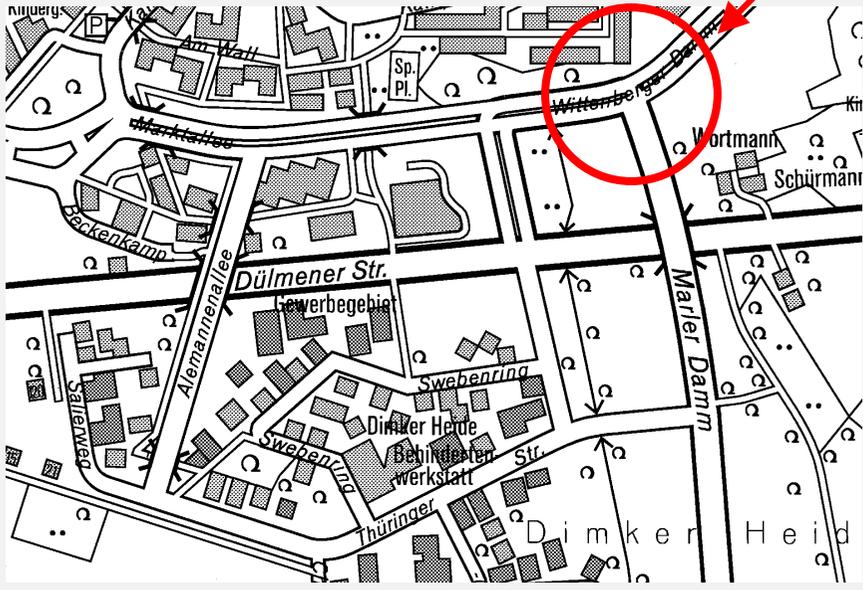
(BARKENBERG)

Lage der Maßnahme	Barkenberg freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4208027

Knotenpunkt	K 6 Marler Damm	Wittenberger Damm
Verkehrsbelastung	4.000 Kfz / 24 h	10.900 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 205 	VZ 306 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	...
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT







Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	17,50 m				
Innenradius	11,00 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	6,50 m		Asphalt		
Radfahrer	Radwegefurt		Im südlichen Ast		
Fußgänger	Fahrbahnleiter		Im südlichen Ast		
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		230 TEuro			
Grunderwerb		Nicht erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 6</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</i></p> <p>Auf der südlichen Seite Wittenberger Damm und auf der östlichen Seite Marler Damm ist ein kombinierter Rad- und Fußwege vorhanden. Für Radfahrer (Zweirichtungsweg) und Fußgänger wird nur im südlichen Ast (Maler Damm) eine Querungsmöglichkeit angeboten. Die nördliche Fahrspur (Wittenberger Damm) wird für die Abwicklung der Verkehre nicht mehr benötigt und kann rekultiviert bzw. einer anderen Nutzung zugeführt werden. Kosten für die Rekultivierung wurden nicht berücksichtigt. Kosten für den Verschwenk in den alten Querschnitt sind eingerechnet.</p>					

(9) WITTENBERGER DAMM / ZUFAHRT BARKENBERG.

(BARKENBERG)

Lage der Maßnahme	Barkenberg freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	In Planung

Knotenpunkt	K 6 Wittenberger Damm	Zufahrt Barkenberg
Verkehrsbelastung	7.500 Kfz / 24 h	4.500 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306  VZ 206 	VZ 306 
Übersichtlichkeit	Abknickende Vorfahrt	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	...
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT





Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	17,50 m				
Innenradius	11,00 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	6,50 m		Asphalt		
Radfahrer	Radwegefurt		Im südl. Ast		
Fußgänger	Fahrbahnsteiler		In allen Ästen		
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		230 TEuro			
Grunderwerb		Nicht erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 7</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</i></p> <p>Auf der südlichen Seite Wittenberger Damm und auf der östlichen Seite Zufahrt Barkenberg ist ein kombinierter Rad- und Fußwege vorhanden. Für die Radfahrer (Zweirichtungsradweg) und die Fußgänger wird nur im südlichen Ast (Zufahrt) eine Quermöglichkeit angeboten. Eine der beiden Fahrspuren (Wittenberger Damm) wird für die Abwicklung der Verkehre nicht mehr benötigt und kann rekultiviert bzw. einer anderen Nutzung zugeführt werden. Kosten für die Rekultivierung wurden nicht berücksichtigt. Kosten für den Verschwenk in den alten Querschnitt sind eingerechnet.</p>					

(10) WITTENBERGER DAMM / PLANSTRAÙE (K6N)

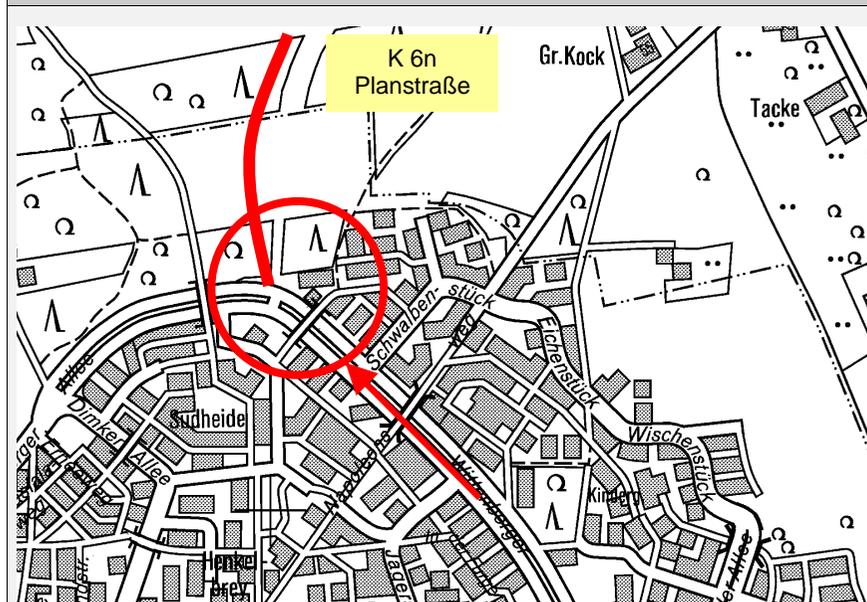
(BARKENBERG)

Lage der Maßnahme	Barkenbergr freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	In Planung

Knotenpunkt	K 6n Wittenberger Damm	K 6n Planstraße
Verkehrsbelastung	5.000 Kfz / 24 h (Prognose)	3.700 Kfz / 24 h (Prognose)
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	Geplanter Anschlusspunkt
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	..
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: WITTENBERGER DAMM / PLANSTR. (K6n)



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	17,50 m		
Innenradius	11,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im nördl. und westl. Ast	
Fußgänger	Fahrbahnsteiler	Im nördl. und westl. Ast	
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		270 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: Nicht bekannt Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</p> <p>Bei der Planung der K6n ist ein einseitiger kombinierter Rad- und Fußweg, der an das Radwegenetz Barkenberg angeschlossen werden muss, zu berücksichtigen . Für Radfahrer (Zweirichtungsradweg) und Fußgänger wird nur im nördlichen und westlichen Ast eine Querungsmöglichkeit angeboten. Eine der beiden Fahrspuren (Wittenberger Damm) wird für die Abwicklung der Verkehre nicht mehr benötigt und kann rekultiviert bzw. einer anderen Nutzung zugeführt werden. Kosten für die Rekultivierung wurden nicht berücksichtigt. Kosten für den Verschwenk in den alten Querschnitt sind eingerechnet.</p>			

(11) LIPPRAMSDORFER STRAÙE / PLANSTRASSE (K6n)

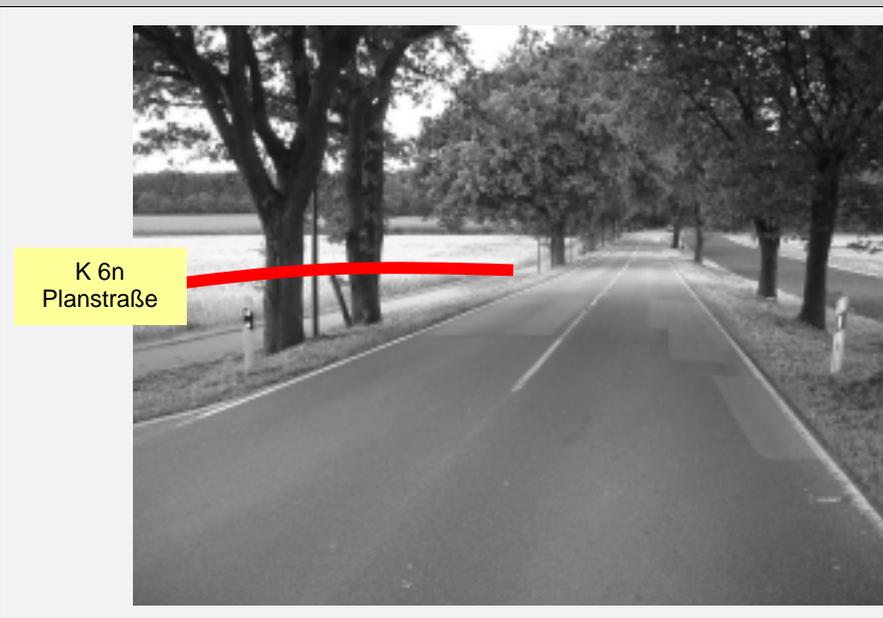
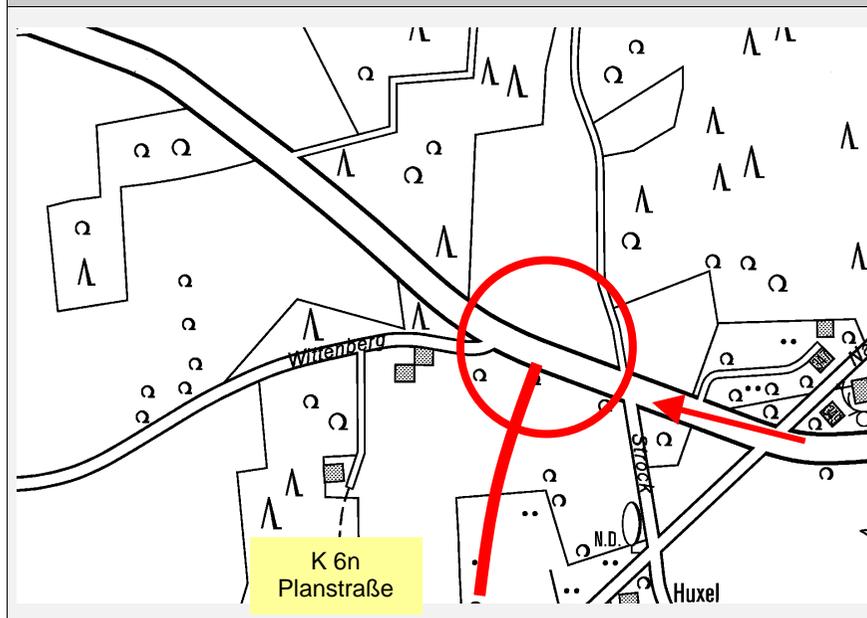
(LEMBECK)

Lage der Maßnahme	Lembeck freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	niedrig
Baulastträger:	Kreis Recklinghausen	Knotenpunktnummer	4208010 + km 3,400

Knotenpunkt	K 55 Lippramsdorfer Straße	K 6n Planstraße
Verkehrsbelastung	5.400 Kfz / 24 h	3.700 Kfz / 24 h (Prognose)
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	Geplanter Anschlusspunkt
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	..
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: LIPPRAMSDORFER STR. / PLANSTR. (K6n)



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	17,50 m		
Innenradius	11,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im südl. Ast	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	Im südl. Ast	
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		270 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: -- (aber 8 im Verlauf der K 55) Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Bei der Planung der K6n ist ein einseitiger kombinierter Rad- und Fußweg (westl. Seite), der an den vorh. Radweg der K55 (südl. Seite) angeschlossen werden muss, zu berücksichtigen . Für die Radfahrer (Zweirichtungsradweg) und die Fußgänger wird nur im südlichen Ast (K6n) eine Quermöglichkeit angeboten. Bedingt durch die hohen Geschwindigkeiten und dem kurvigen Verlauf der K 55 kommt es immer wieder zu Unfällen. Durch den Kreisel werden die hohen Geschwindigkeiten erheblich reduziert und damit die Verkehrssicherheit erhöht.</p>			

(12) DORSTENER DAMM / THÜRINGER STRAÙE

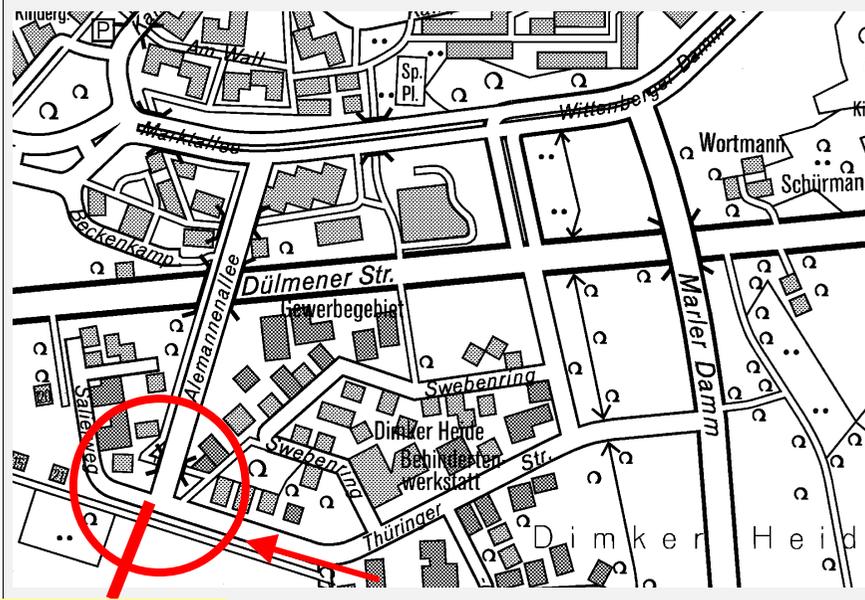
(WULFEN)

Lage der Maßnahme	Wulfen Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 108)	Priorität	niedrig
Baulastträger:	Kreis.. Recklinghausen	Knotenpunktnummer	In Planung

Knotenpunkt	(K 41n) Alemannentallee	Thüringer Straße
Verkehrsbelastung	8.000 Kfz / 24 h (Prognose)	3.000 Kfz / 24 h (Prognose)
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	rechts vor links	rechts vor links
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	...
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



K 41n
Dorstener Damm



K 41n
Dorstener Damm

DATENBLATT ZUM KREISEL: DORSTENER DAMM / THÜRINGER STRAÙE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	16,00 m		
Innenradius	9,25 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,75 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		260 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: Nicht bekannt Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Es ist geplant, den Dorstener Damm als südliche Umgehung Wulfen in Abstimmung mit der Kreisverwaltung Recklinghausen als K 41n weiter zu verfolgen. Bei dieser Planung sollte der Anschluss an das bestehende StraÙennetz im Gewerbegebiet Dimker Heide über einen Kreisverkehrsplatz erfolgen.</p>			



BAULASTTRÄGER: KREIS RECKLINGHAUSEN					
lfd.Nr	Knotenpunkt	Ortsteil	Priorität	Seite	Karte
1	Erler Straße (K13) / Höfer Weg (K7)	Rhade	hoch	10 – 11	108
2	An der Wienbecke (K13) / Bismarckstraße	Hervest	hoch	12 – 13	109
3	An der Wienbecke (K13) / Luner Weg	Hervest	hoch	14 – 15	109
4	Heidener Straße (K55) / Rekener Straße (K48)	Lembeck	hoch	16 – 17	108
5	Dorfstraße (K32) / Glück-Auf-Straße	Hervest	mittel	18 – 19	109
6	Dorfstraße (K32) / Kapellenweg	Hervest	mittel	20 – 21	109
7	Marler Damm (K6) / Thüringer Straße	Wulfen	mittel	22 – 23	108
8	Marler Damm (K6) / Wittenberger Damm	Barkenberg	niedrig	24 – 25	108
9	Wittenberger Damm (K6) / Zufahrt Barkenberg	Barkenberg	niedrig	26 – 27	108
10	Wittenberger Damm (K6n) / Planstraße (K6n)	Barkenberg	niedrig	28 – 29	108
11	Lippramsdorfer Straße (K55) / Planstraße (K6n)	Lembeck	niedrig	30 – 31	108
12	Dorstener Damm (K41n) / Thüringer Straße	Wulfen	niedrig	32 – 33	108



BAULASTTRÄGER: LAND (STRAßE NRW NIEDERLASSUNG BOCHUM)					
lfd.Nr	Knotenpunkt	Ortsteil	Priorität	Seite	Karte
13	Halterner Straße (L509) / Freiligrathstraße	Hervest	hoch	34 – 35	109
14	Halterner Straße (L509) / Dorfstraße (K32)	Hervest	hoch	36 – 37	109
15	Königsberger Allee (L463) / Gahlener Straße	Östrich	hoch	38 – 39	109
16	Gladbecker Straße (L618) / In der Miere	Feldmark	hoch	40 – 41	109
17	Hervester Straße (L608) / An der Wienbecke (K41)	Wulfen	hoch	42 – 43	109
18	Altendorfer Straße (L601) / Buerer Straße (K32)	Altendorf Ulfkotte	mittel	44 – 45	109
19	Königsberger Allee (L463) / Bestener Straße (K24)	Hardt	mittel	46 – 47	109
20	Umgehung Lembeck (L608) / Wulfener Straße (K48)	Lembeck	mittel	48 – 49	108
21	Schermbecker Straße / Anschlussstelle A 31	Holsterhausen	mittel	50 – 51	109
22	Umgehung Lembeck (L608) / Rekener Straße (K48)	Lembeck	niedrig	52 – 53	108
23	Gladbecker Straße (L618) / gepl. Ringstraße (L522n)	Feldmark	niedrig	54 - 55	109
24	Schermbecker Straße (L607) / Bruchweg (L607n)	Holsterhausen	niedrig	56 – 57	109

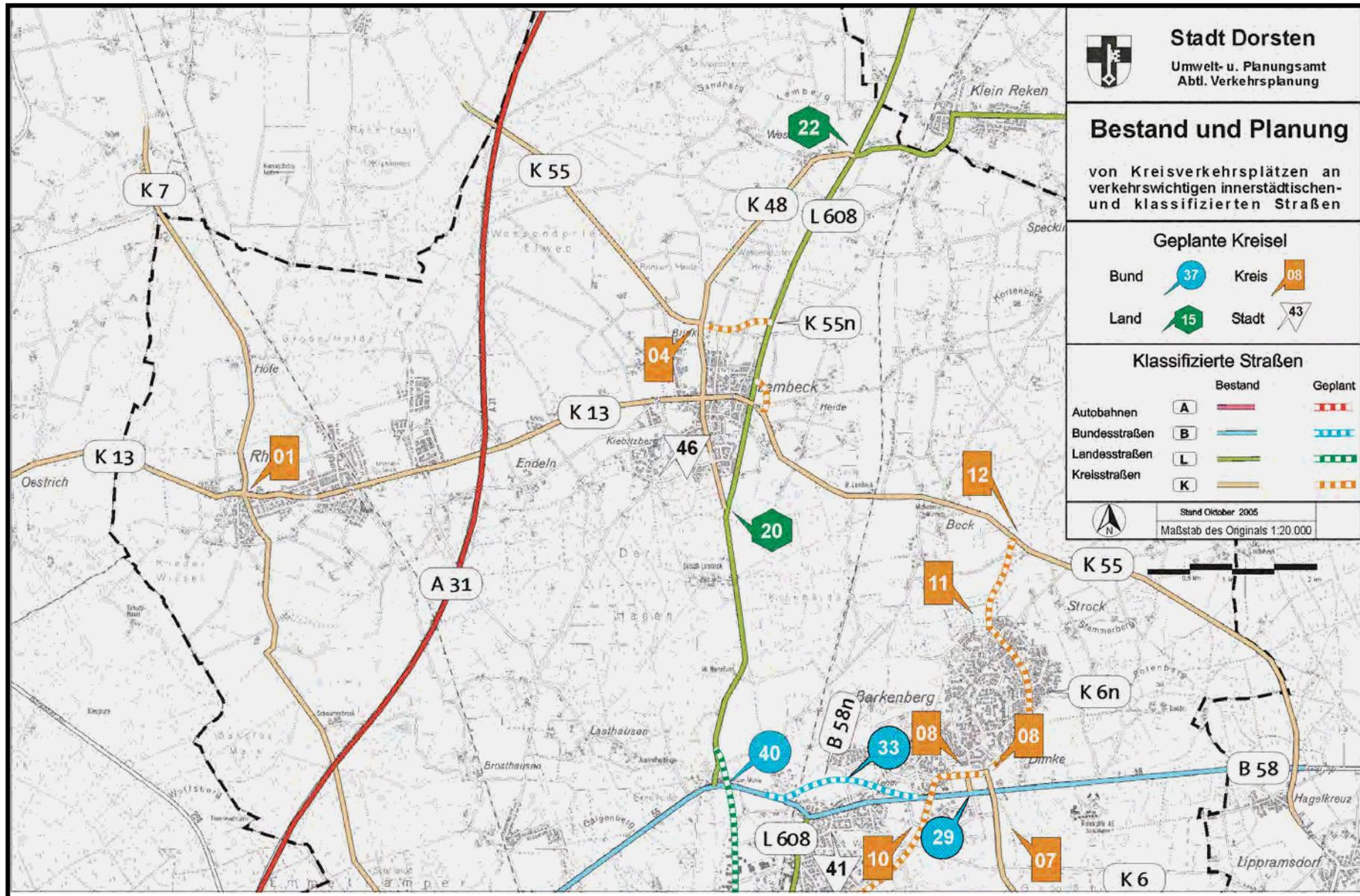
LISTE DER MAßNAHMEN IN DORSTEN



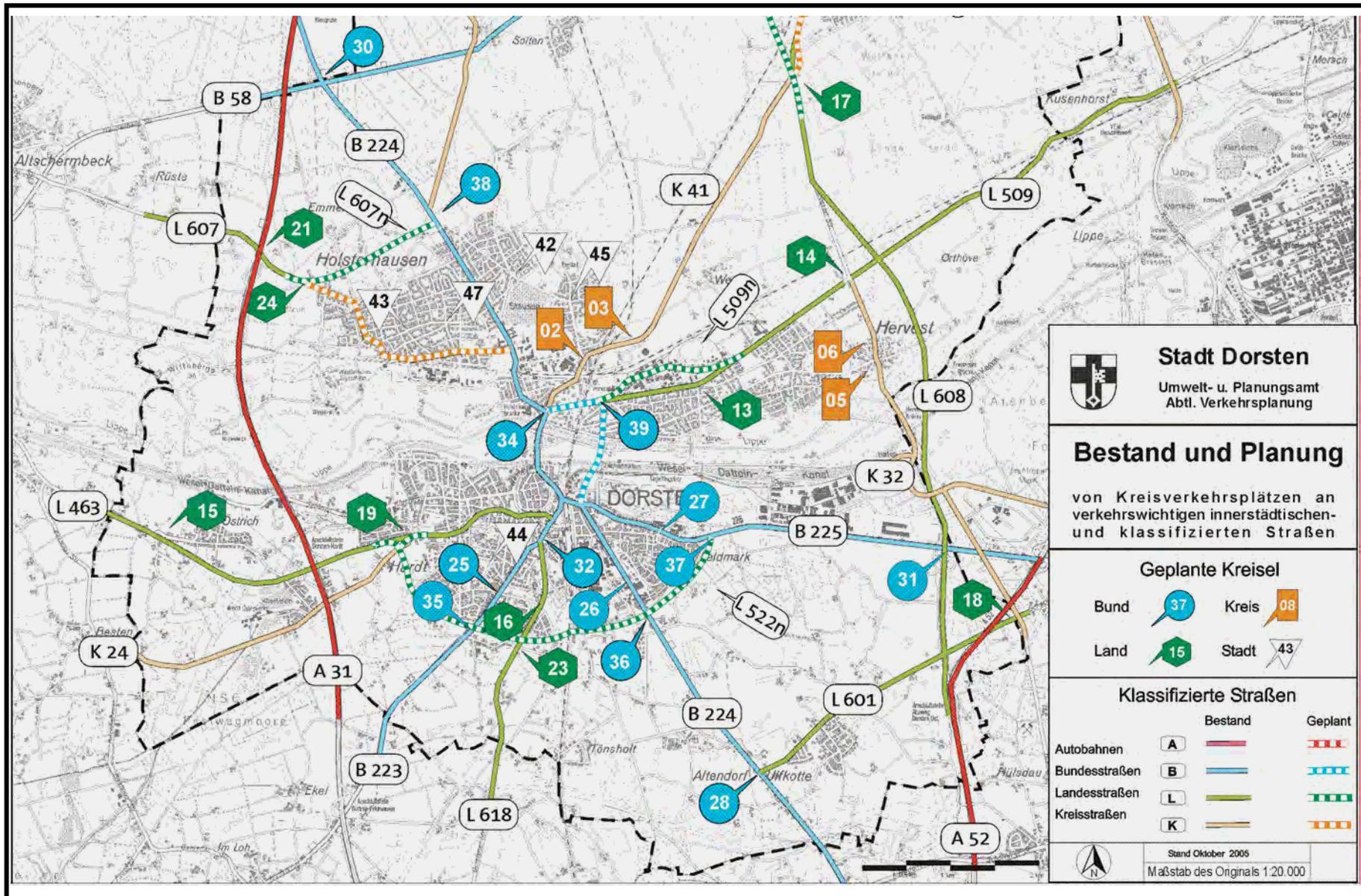
BAULASTTRÄGER: BUND (STRABEN NRW NIEDERLASSUNG BOCHUM)					
Lfd.Nr	Knotenpunkt	Ortsteil	Priorität	Seite	Karte
25	Kirchhellener Allee (B 223) / An der Seikenkapelle	Hardt	hoch	58 – 59	109
26	Bochumer Straße (B 224) / Zum Alten Kreuz	Feldmark	hoch	60 – 61	109
27	Marler Straße (B 225) / Händelstraße	Feldmark	hoch	62 – 63	109
28	Bochumer Straße (B224) / L 601 Altendorfer Straße	Altendorf Ulfkotte	mittel	64 – 65	109
29	Dülmener Straße (B 58) / Zufahrt Barkenberg	Wulfen	mittel	66 – 67	108
30	Weseler Straße (B 58) / Borkener Straße (B 224)	Holsterhausen	mittel	68 – 69	109
31	Marler Straße (B 225) / Anschlussohren L608	Feldmark	niedrig	70 – 71	109
32	Kirchhellener Allee (B 223) / Gladbecker Straße (L 618)	Altstadt	niedrig	72 – 73	109
33	Umgehung Wulfen (B 58n) / Fritz-Eggeling-Allee	Barkenberg	niedrig	74 – 75	108
34	Borkener Straße (B 224) / Halterner Straße (L 509)	Hervest	mittel	76 – 77	109
35	Kirchhellener Allee (B 223) / Ringstraße (L 522n)	Hardt	niedrig	78 – 79	109
36	Bochumer Straße (B 224) / Ringstraße (L 522n)	Feldmark	niedrig	80 – 81	109
37	Marler Straße (B 225) / Ringstraße (L 522n)	Feldmark	niedrig	82 – 83	109
38	Borkener Straße (B 224) / Umgehung Holsterhausen (L 607n)	Holsterhausen	niedrig	84 – 85	109
39	Lippequerung (B 225n) / Halterner Straße (L 509)	Hervest	niedrig	86 – 87	109
40	Weseler Straße (B 58) / Wienbachstraße (L 608n)	Wulfen	niedrig	88 – 89	108



BAULASTTRÄGER: STADT DORSTEN					
Lfd.Nr	Knotenpunkt	Ortsteil	Priorität	Seite	Karte
41	Kleiner Ring / Frankenstraße	Wulfen	hoch	90 – 91	108
42	Söltener Landweg / Luisenstraße	Holsterhausen	hoch	92 – 93	109
43	Martin-Luther-Straße / Breslauer Straße	Holsterhausen	mittel	94 – 95	109
44	Clemens-August-Straße / Nonnenkamp	Altstadt Hardt	mittel	96 – 97	109
45	Bismarckstraße / Luisenstraße	Hervest	mittel	98 – 99	109
46	Zur Reithalle / Am Hagen	Lembeck	niedrig	100 – 101	108
47	Martin-Luther-Straße / Idastraße	Holsterhausen	niedrig	102 – 103	109



K41n



LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen

Ausgabe 1998

Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“

Empfehlung zum Einsatz und zur Gestaltung von Mini-Kreisverkehrsplätzen

Ausgabe 1999

Herausgeber: Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,
Referat Öffentlichkeitsarbeit

EAHV 93 Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen

Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“

EAE 85/95 Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen

Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“

Kleine Kreisverkehre- Empfehlung zum Einsatz und zur Gestaltung

Bausteine Heft 16

Herausgeber: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW

Kleine Kreisverkehre, Minikreisel, Zebrastreifen und Querungshilfen

Seminarunterlagen

Herausgeber: Westfälisches Studieninstitut Münster;

Leitung: Prof. Dr.-Ing Rüdiger Küchler, Professor für Straßen- und Verkehrsplanung an der FH Köln