



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

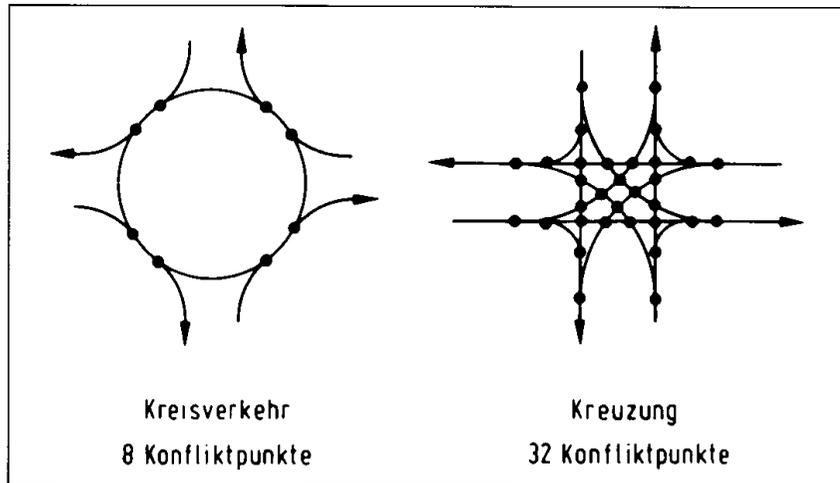


Abb.2
Fahrgeschwindigkeit an Kreisverkehrsplätzen

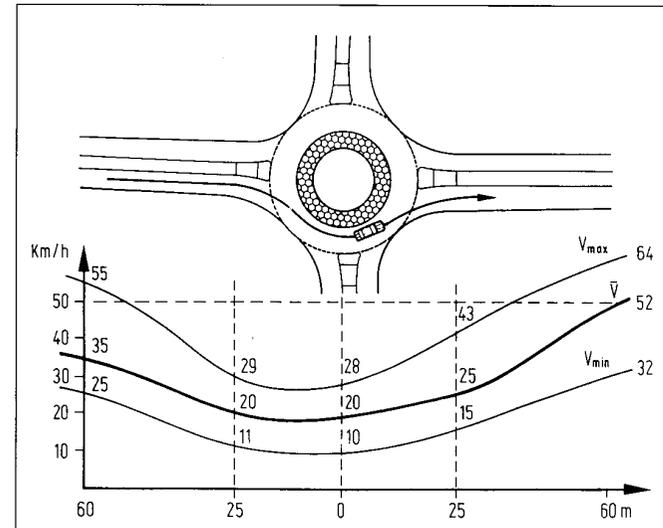


Abb. 4
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes innerorts

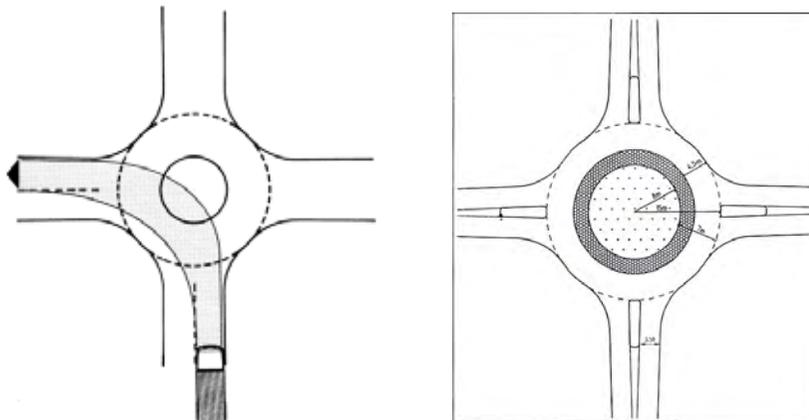
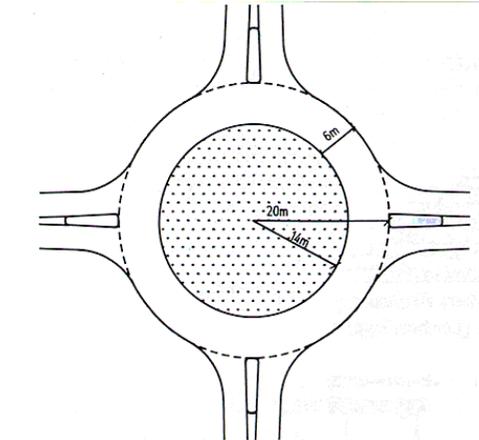


Abb. 5
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes außerorts



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 Knotenpunktbereich bzw. im Nahbereich der Knotenpunkte
- die Geschwindigkeiten im Streckenverlauf der Knotenpunktsarme
- 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.



(13) HALTERNER STRAÙE / FREILIGRATHSTRASSE

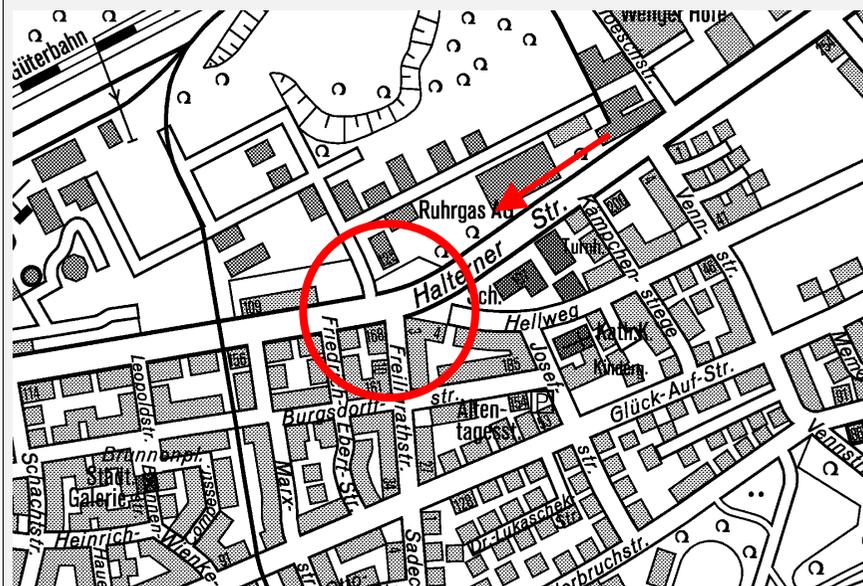
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4107031A + km 1,700

Knotenpunkt	L 509 Halterner Straße	Freiligrathstraße
Verkehrsbelastung	10.500 Kfz / 24 h	2.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	66
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: HALTERNER STRAÙE / FREILIGRATHSTRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	14,50 m				
Innenradius	6,50 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	8,00 m		Asphalt und Pflaster		
Radfahrer	Radwegefurt		In allen Ästen		
Fußgänger	Fahrbahnteiler		Im westl. und östl. Ast		
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		240 TEuro			
Grunderwerb		erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 7</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</i></p> <p>Der Entwurf wurde aus der Ausbauplanung „Straßen NRW“ übernommen. Aus Kostengründen wurde mit dem Ausbau noch nicht begonnen. Die Führung der Fußgänger im nördlichen und südlichen Ast ist bei der weiteren Planung besonders zu beachten (evtl. Zebrastreifen). Im Zusammenhang mit der Erschließung der Zechenflächen und der angedachten Verlegung der L509 über das Zechengelände muss der Kreisel in den Ästen Freiligrathstraße und Planstraße (L509n) den Verkehrsverhältnissen angepasst und ebenfalls mit Fahrbahnteilern ausgestattet werden.</p>					

(14) HALTERNER STRAÙE / DORFSTRASSE

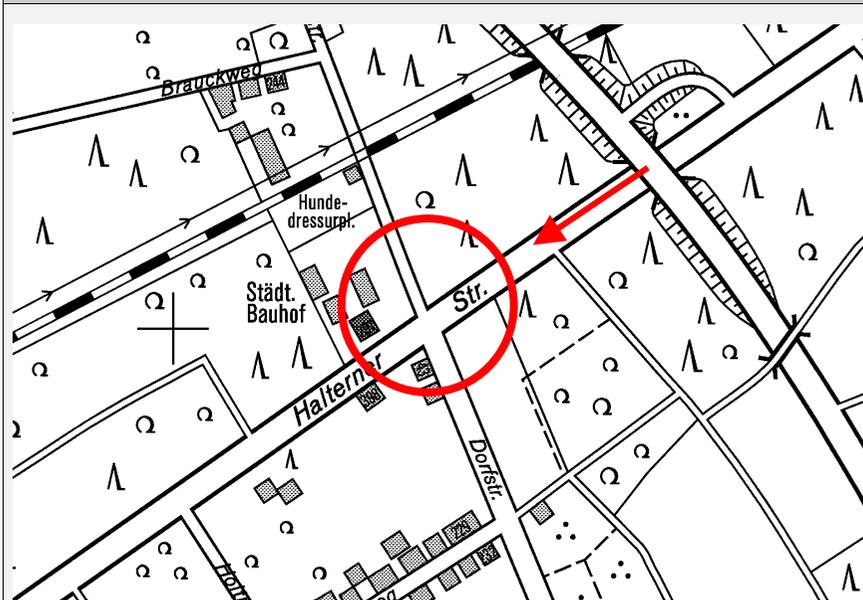
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4308042

Knotenpunkt	L 509 Halterner Straße	K 32 Dorfstraße
Verkehrsbelastung	10.500 Kfz / 24 h	6.800 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Gute Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: HALTERNER STR. / DORFSTR.



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	17,50 m		
Innenradius	11,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		300 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 4 Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</p> <p>Die Radwegefurt im südlichen Ast muss in beide Richtungen befahrbar geplant werden.</p> <p>Die restlichen Furten sind richtungsbezogen.</p> <p>Die Geradlinigkeit der Halterner Straße wird unterbrochen.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(15) KÖNIGSBERGER ALLEE / GAHLENER STRAßE

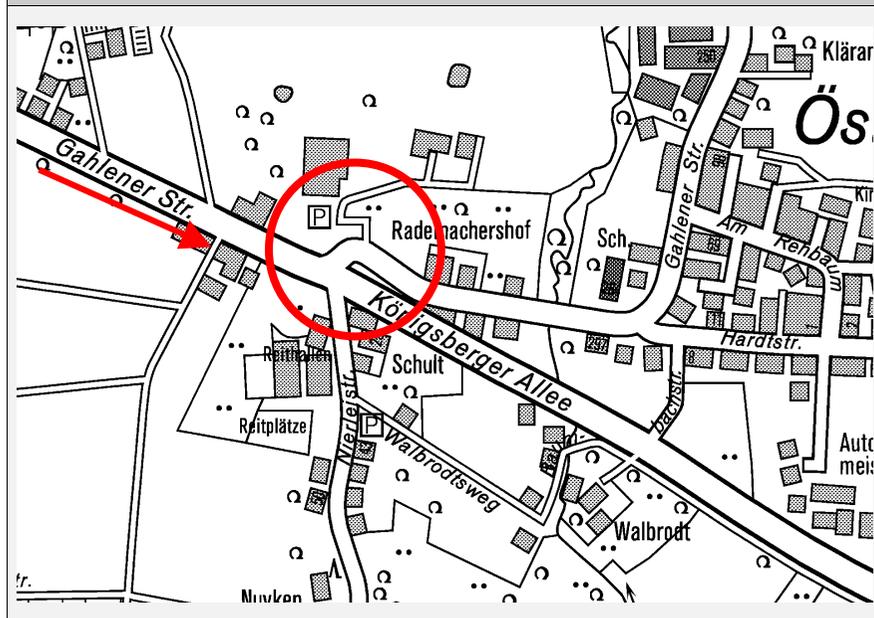
(ÖSTRICH)

Lage der Maßnahme	Östrich freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307044 + km 0,560

Knotenpunkt	L 463 Königsberger Allee	Gahlener Straße
Verkehrsbelastung	6.900 Kfz / 24 h	< 1.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Gute Sicht

Geschwindigkeit V85	84
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: KÖNIGSBERGER ALLEE / GAHLENER STR.



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m		
Innenradius	11,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnsteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 10.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	280 TEuro		
Grunderwerb	erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 8 Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Im nord-westlichen Quadranten ist geringfügiger Grunderwerb für die Verlegung des Rad- und Fußweges erforderlich.</p> <p>Die Geradlinigkeit der Königsberger Allee wird unterbrochen und die damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden reduziert.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(16) GLADBECKER STRAÙE / IN DER MIERE

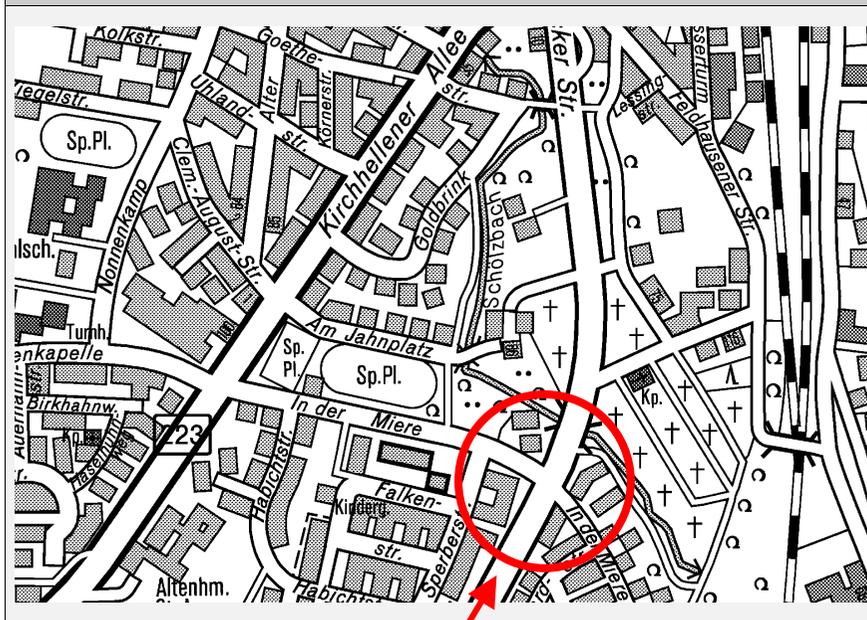
(FELDMARK)

Lage der Maßnahme	Feldmark freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307016 + km 4,600

Knotenpunkt	L 618 Gladbecker Straße	In der Miere
Verkehrsbelastung	6.000 Kfz / 24 h	< 1.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	68
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: GLADBECKER STR. / IN DER MIERE



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	250 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 2</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisels ist auch die Planung für die Führung der Radfahrer entlang der L 618 voranzutreiben. Es ist ein einseitiger, in beide Richtungen befahrbarer, kombinierter Rad- und Gehweg auf der westlichen Seite geplant. Die Radwegefurt auf der östlichen Seite muss in beide Richtungen befahrbar sein. Die Geradlinigkeit der Gladbecker Straße wird unterbrochen und der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben. Unterhaltungskosten für die LZA entfallen.</p>			

(17) HERVESTER STRAÙE / AN DER WIENBECKE

(WULFEN)

Lage der Maßnahme	Wulfen freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4208005

Knotenpunkt	L 608 Hervester Straße	K 41 An der Wienbecke
Verkehrsbelastung	8.900 Kfz / 24 h	8.400 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	78
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umba Grund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: HERVESTER STRAÙE / AN DER WIENBECKE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m		
Innenradius	11,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 20.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	300 TEuro		
Grunderwerb	erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 3 Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Um Grunderwerb zu vermeiden, ist eine mögliche Verschiebung des Kreisels aus der Achse der L 608 in Richtung Westen zu untersuchen. Die Planung L 608n ist bei der Dimensionierung des Kreisels zu beachten. Der Radfahrer wird auf der nord-westlichen Seite der K 41 und der westlichen Seite der L608 in beide Richtungen auf einem kombinierten Rad- und Fußweg geführt. Die Radwegefurt auf der westlichen Seite muss in beide Richtungen befahrbar sein. Die Geschwindigkeiten auf der L 608 werden gemindert. Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(18) ALTENDORFER STR. / BUERER STR.

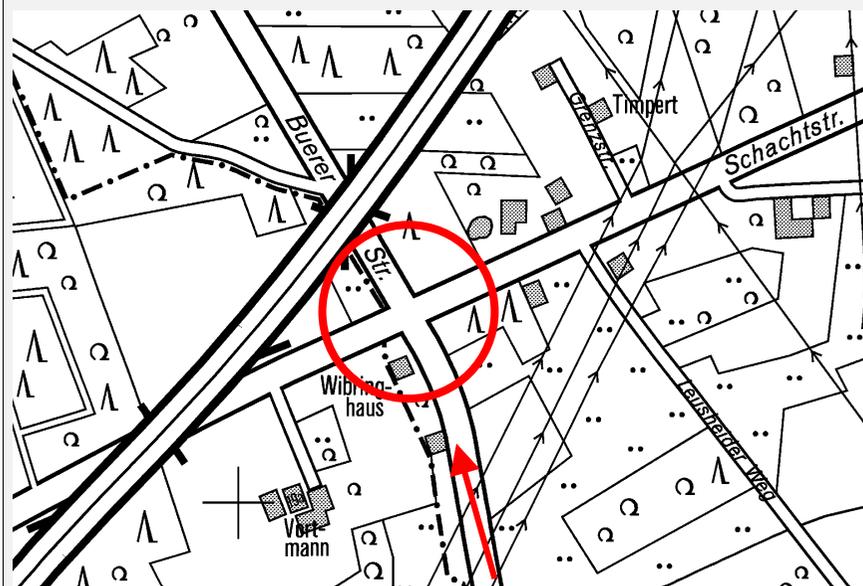
(ALTENDORF-ULFKOTTE)

Lage der Maßnahme	Altendorf-Ulfkotte / Marl freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4308004 + km 3,400

Knotenpunkt	L 601 Altendorfer Straße	K 32 Buerer Straße
Verkehrsbelastung	3.800 Kfz / 24 h	6.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: ALTENDORFER STRAÙE / BUERER STRAÙE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m		
Innenradius	11,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im westl. und südl. Ast	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		290 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Ja, in den nächsten 5 Jahren</p> <p>Der Knoten liegt zum Teil auf Marler Gebiet. Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisels ist auch die Planung für einen einseitigen in beide Richtungen befahrbarer kombinierter Rad- und Gehweg auf der westlichen Seite der K32 und der südlichen Seite der L601 voranzutreiben. Die Radwegefurt auf der westlichen Seite der K32 und der südlichen Seite der L601 muss in beide Richtungen befahrbar sein. Die Geschwindigkeiten auf der L601 / K32 werden reduziert. Unterhaltungskosten für die LZA entfallen.</p>			

(19) KÖNIGSBERGER ALLEE / BESTENER STRAßE

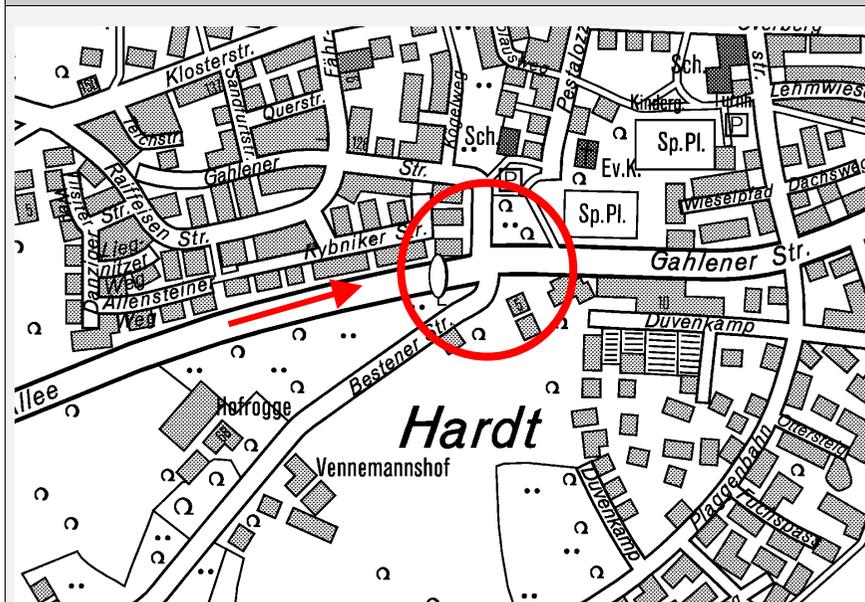
(HARDT)

Lage der Maßnahme	Hardt freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307026

Knotenpunkt	L 463 Königsberger Allee	K 24 Bestener Straße
Verkehrsbelastung	12.000 Kfz / 24 h	2.500 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	82
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: KÖNIGSBERGER ALLEE / BESTENER STRAßE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m		
Innenradius	11,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im östlichen Ast	
Fußgänger	Fahrbahnsteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		300 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 2</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Der Radfahrer wird auf der östlichen Seite der Gahlener Str. und auf der südl. Seite der Bestener Str. in beide Richtungen auf einem kombinierten Rad- und Fußweg geführt. An der L 463 sind nur Radwege vom Knotenpunkt in Richtung Innenstadt (richtungsbezogen) vorhanden. Eine Radwegefurt ist deshalb nur im östlichen Ast (L463 Gahlener Straße) erforderlich. Die Radwegefurt muss in beide Richtungen befahrbar sein. Die Geschwindigkeiten auf der L 463 werden verringert. Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p> <p>Unterhaltungskosten für die LZA entfallen.</p>			

(20) UMGEHUNG LEMBECK / WULFENER STRAÙE

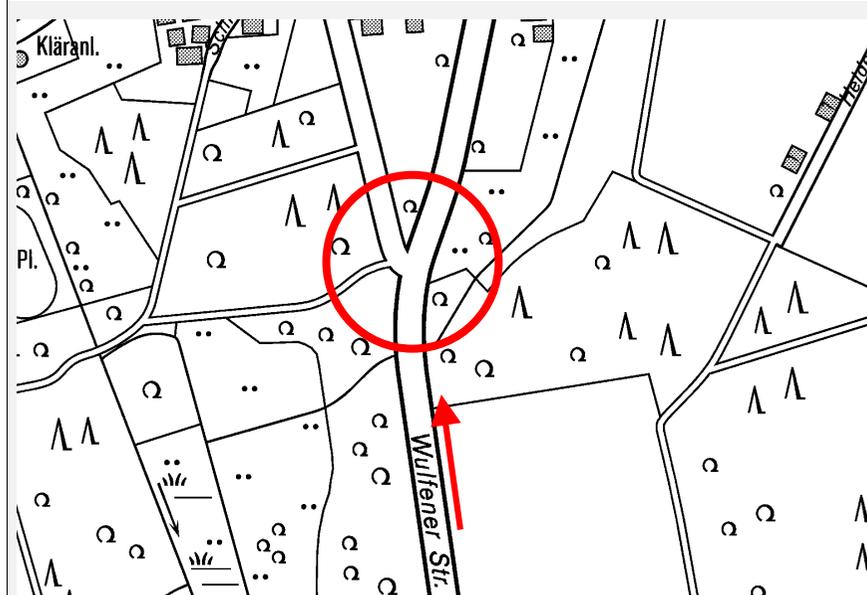
(LEMBECK)

Lage der Maßnahme	Lembeck freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4208012

Knotenpunkt	L 608 Wulfener Straße	K 48 Wulfener Straße
Verkehrsbelastung	8.000 Kfz / 24 h	5.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: UMGEHUNG LEMBECK / WULFENER STR.



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m		
Innenradius	11,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		280 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 9</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren (L608)</i></p> <p>Der Radfahrer wird auf der nördl. Seite der K48 und der westlichen Seite der L608 in beide Richtungen auf einem kombinierten Rad- und Fußweg geführt.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisels ist auch die Planung für das fehlende Stück Radweg vom Kreisel bis zum vorh. Radweg auf der östlichen Seite der L608 in Richtung Süden durchzuführen.</p> <p>Die Radwegefurt im nördlichen Ast L 608 muss in beide Richtungen befahrbar sein. Die übrigen Furten sind richtungsbezogen.</p> <p>Die Geschwindigkeiten auf der L608 werden reduziert.</p>			

(21) SCHERMBECKER STR / ANSCHLUSSSTELLE A 31

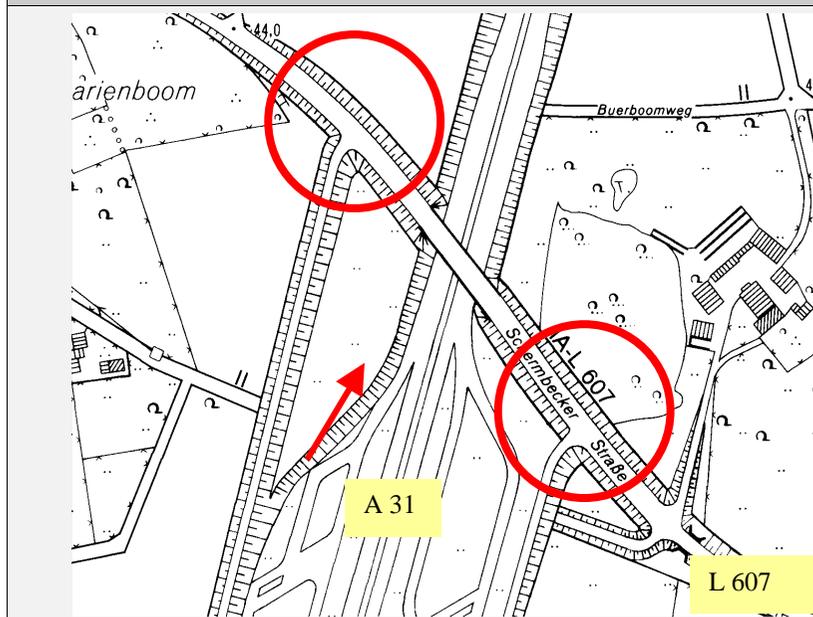
(HOLSTERHAUSEN)

Lage der Maßnahme	Holsterhausen freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307033 bei km 3,25

Knotenpunkt	L 607 Schermbecker Straße	A31 Auf- Abfahrt
Verkehrsbelastung	7.700 Kfz / 24 h	3.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Schlechte Sicht

Geschwindigkeit V85	84
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: SCHERMBECKER STR. / ANSCHLUSSSTELLE A 31

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	Fahrbahnteiler		In allen Ästen		
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		420 TEuro			
Grunderwerb		Nicht erforderlich			
Bemerkungen					
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 8 Unfallschwerpunkt 2003 (Radfahrer) Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Der Radfahrer wird auf der südl. Seite der L607 in beide Richtungen auf einem kombinierten Rad- und Fußweg geführt.</p> <p>Die Radfahrer und Fußgänger werden nur über den südlichen Ast geführt.</p> <p>Die Geschwindigkeiten auf der L 607 werden reduziert.</p>					

(22) UMGEHUNG LEMBECK / REKENER STRAÙE

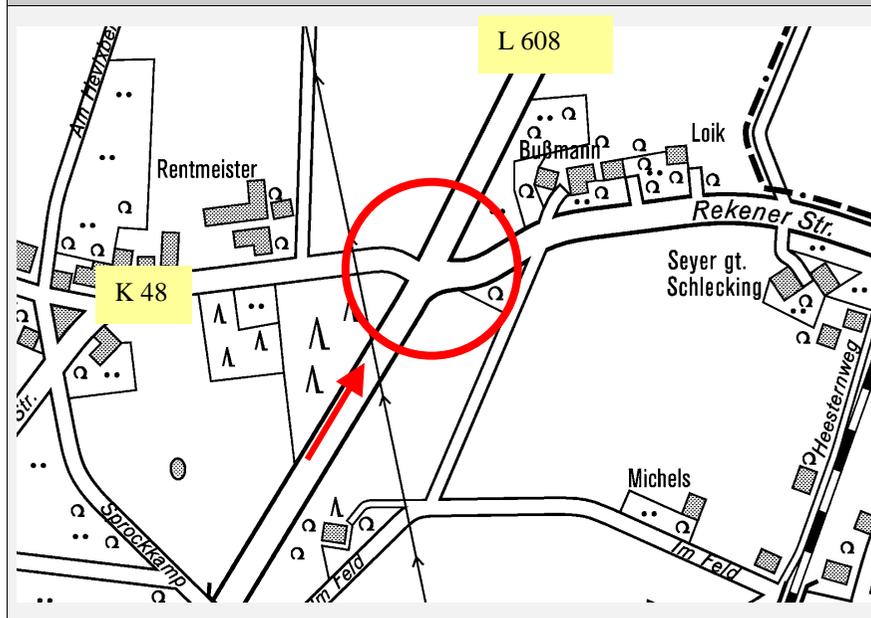
(LEMBECK)

Lage der Maßnahme	Lembeck freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4208014

Knotenpunkt	L 608 Umgehungsstraße	K 48 Rekener Straße
Verkehrsbelastung	3.500 Kfz / 24 h	1.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Gute Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: UMGEHUNG LEMBECK / REKENER STR.



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	17,50 m		
Innenradius	11,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im nördlichen Ast	
Fußgänger	Fahrbahnteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 10.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	280 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 1 Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren (K48)</p> <p>Der Radfahrer wird auf der nördl. Seite der L652 in beide Richtungen auf einem kombinierten Rad- und Fußweg geführt. Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisels ist auch die Planung für den Radweg auf der nördliche Seite der K48 vom Kreisel bis zum Ortskern Lembeck voranzutreiben. Die Radwegefurt im nördlichen Ast L 608 muss in beide Richtungen befahrbar sein.</p> <p>Die Geschwindigkeiten auf der L608 werden reduziert.</p>			

(23) GLADBECKER STRAÙE / RINGSTRASSE

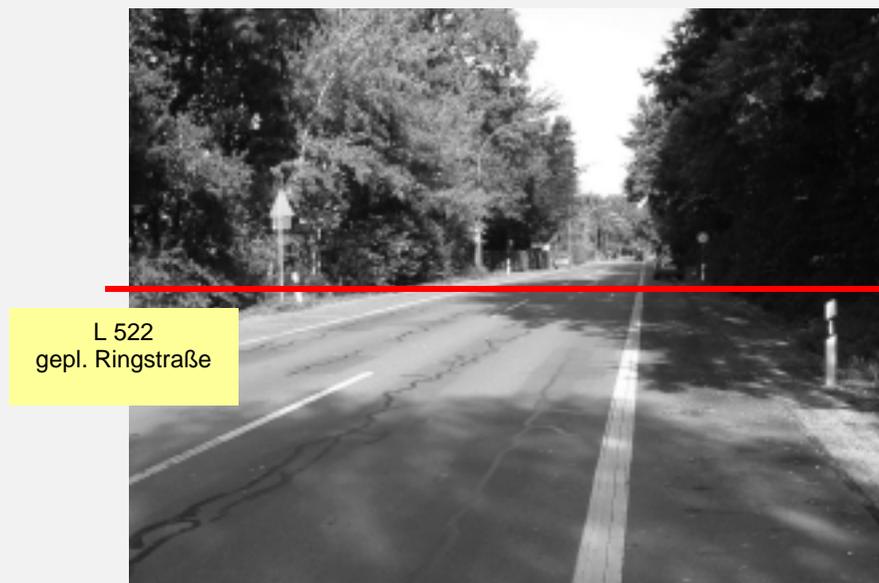
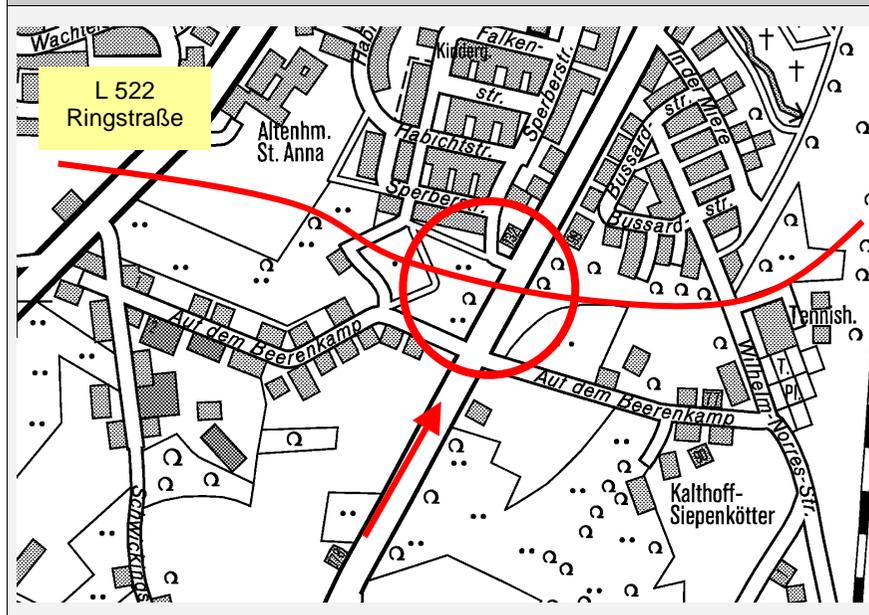
(FELDMARK)

Lage der MaÙnahme	Feldmark freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Land (StraÙen NRW)	Knotenpunktnummer	4307016 + km 4,100

Knotenpunkt	L 618 Gladbecker StraÙe	gepl. RingstraÙe L522
Verkehrsbelastung	5.500 Kfz / 24 h (Prognose)	15.000 Kfz/24h (Prognose)
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	gute Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: GLADBECKER STR. / RINGSTRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m		
Innenradius	11,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 25.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		290 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: (auch auf der Strecke nicht bekannt) Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung der Ringstraße ist auch die Planung für die Radwegeführung auf der nördliche Seite der L 522 und der östlichen Seite der L 618 zu betreiben. Die Radwegefurt im nördlichen Ast L 618 und im westlichen Ast der L 522 muss in beide Richtungen befahrbar sein. Die Geschwindigkeiten auf der L 618 werden verringert.</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p>			

(24) SCHERMBECKER STRAÙE / BRUCHWEG

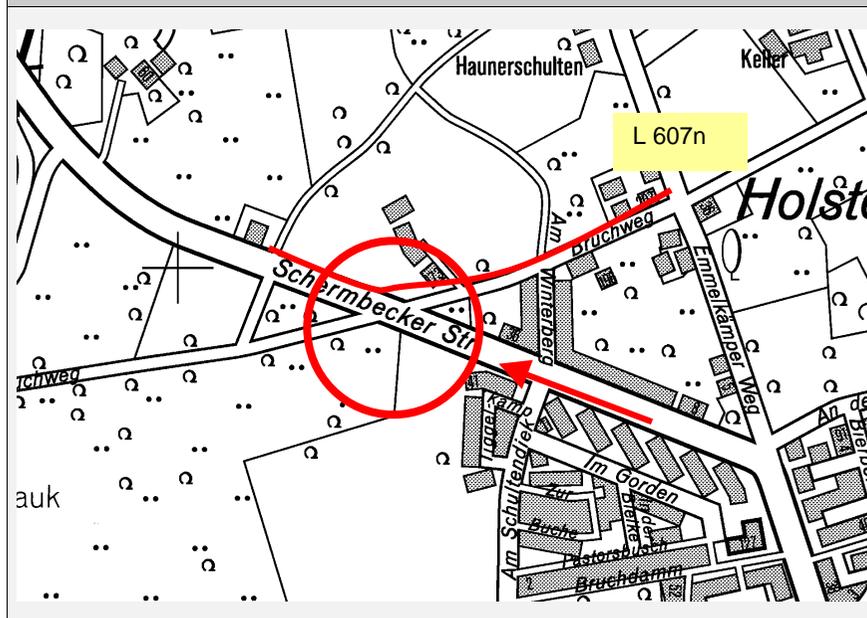
(HOLSTERHAUSEN)

Lage der Maßnahme	Holsterhausen freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Land (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307033 + km 2,700

Knotenpunkt	L 607 Schermbecker Straße	Bruchweg (L607n)
Verkehrsbelastung	9.200 Kfz / 24 h (Prognose)	2.800 Kfz / 24 h (Prognose)
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT





Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	18,00 m				
Innenradius	11,50 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	6,50 m		Asphalt		
Radfahrer	Radwegefurt		Im südlichen Ast		
Fußgänger	Fahrbahnsteiler		Im südlichen Ast		
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		270 TEuro			
Grunderwerb		erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Ja, in den nächsten 5 Jahren</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung der nördlichen Umgehung Holsterhausen (L607n) ist auf der südlichen Seite ein in beide Richtungen befahrbarer Rad- und Fußweg vorzusehen. Es ist nur im südlichen Ast eine Radwegefurt zur Verknüpfung des geplanten Radweges an der L607n mit dem Radweg auf der westlichen Seite der Schermbecker Straße erforderlich. Die Radwegefurt muss in beide Richtungen befahrbar sein. Die Geschwindigkeiten auf der Schermbecker Straße werden verringert. Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</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

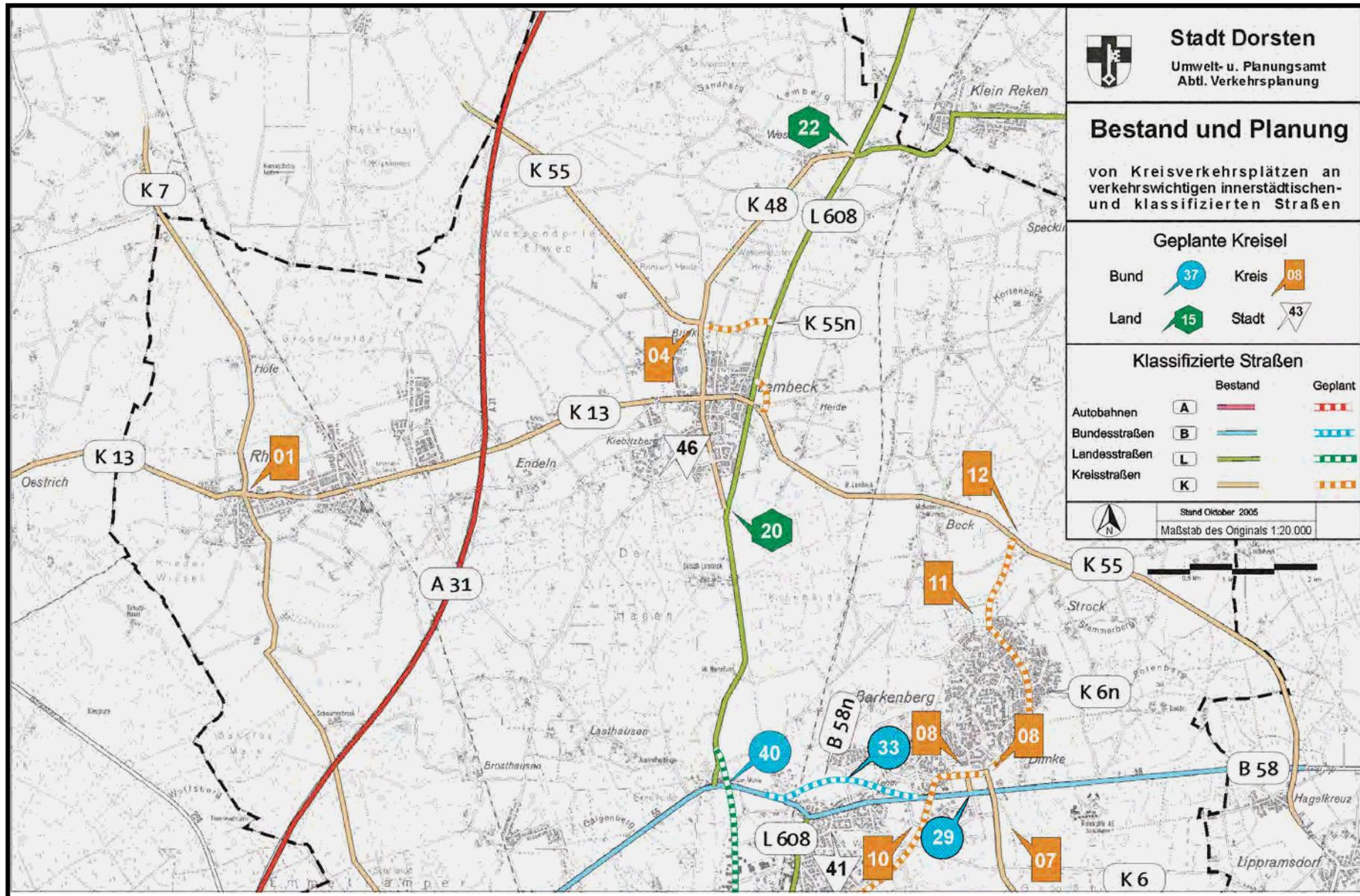
LISTE DER MAßNAHMEN IN DORSTEN



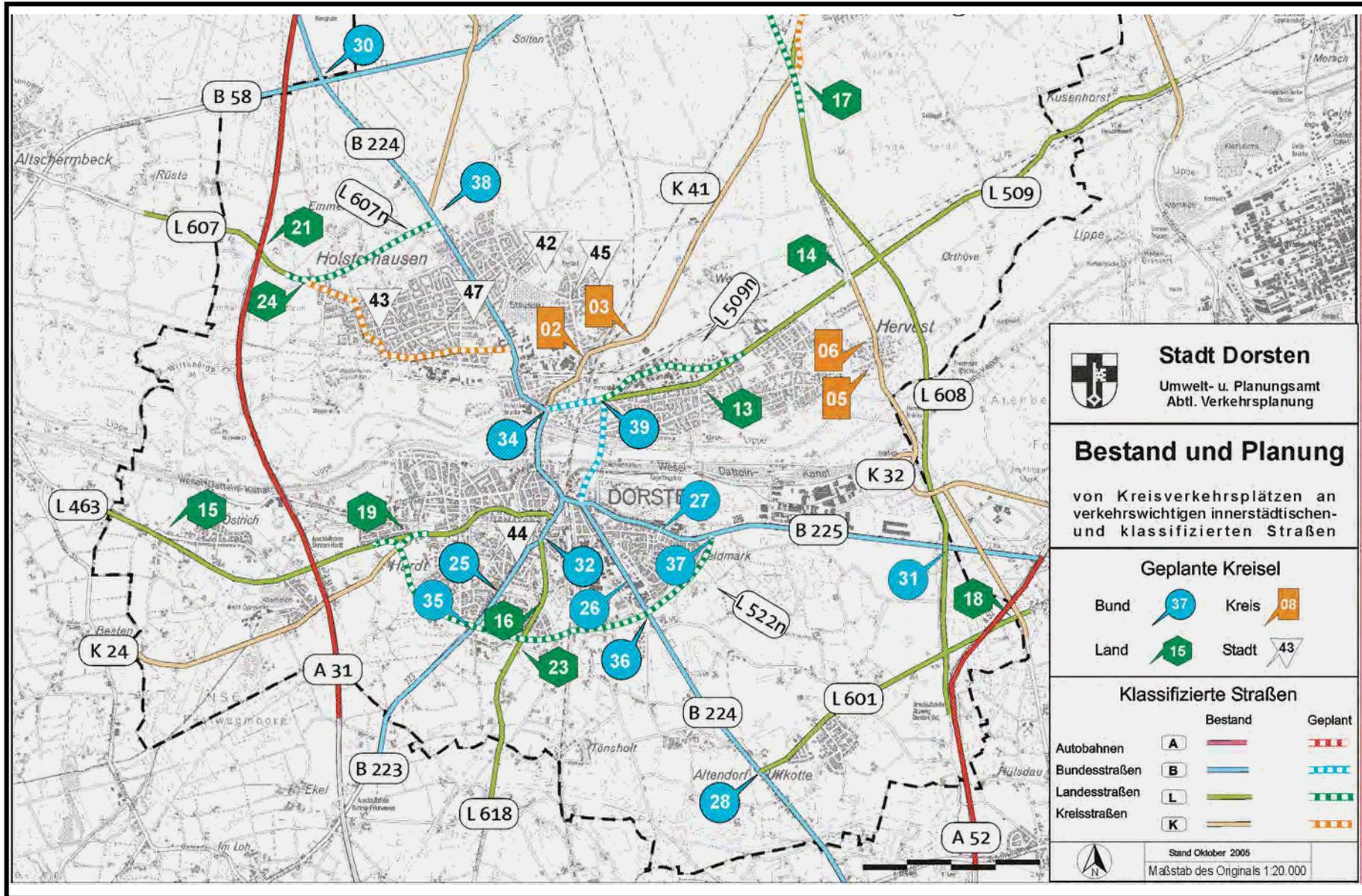
BAULASTTRÄGER: BUND (STRABEN NRW NIEDERLASSUNG BOCHUM)					
Lfd.Nr	Knotenpunkt	Ortsteil	Priorität	Seite	Karte
25	Kirchhellener Allee (B 223) / An der Seikenkapelle	Hardt	hoch	58 – 59	109
26	Bochumer Straße (B 224) / Zum Alten Kreuz	Feldmark	hoch	60 – 61	109
27	Marler Straße (B 225) / Händelstraße	Feldmark	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, Zebrastrreifen und Querungshilfen

Seminarunterlagen

Herausgeber: Westfälisches Studieninstitut Münster;

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