



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

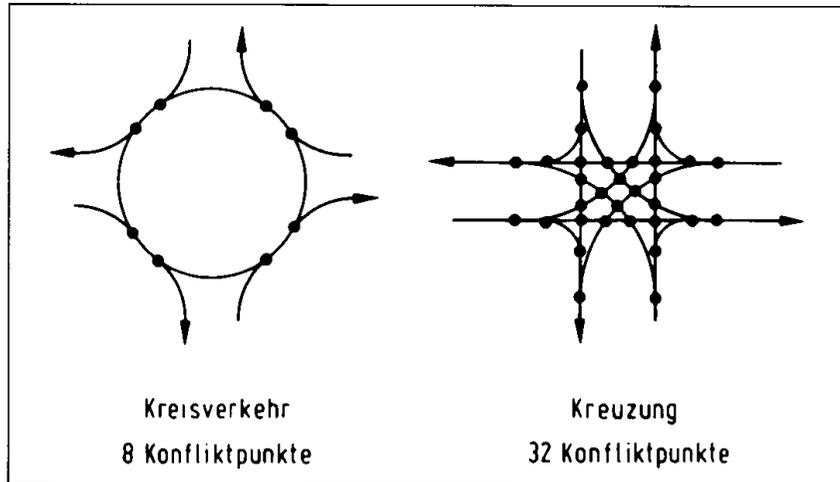


Abb.2
Fahrgeschwindigkeit an Kreisverkehrsplätzen

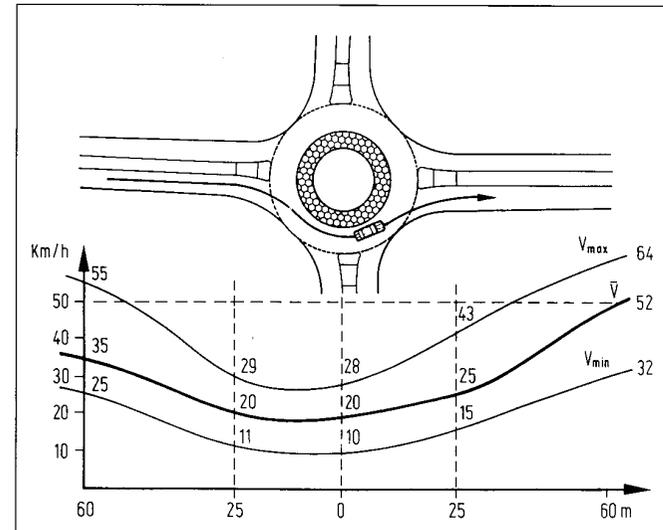


Abb. 4
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes innerorts

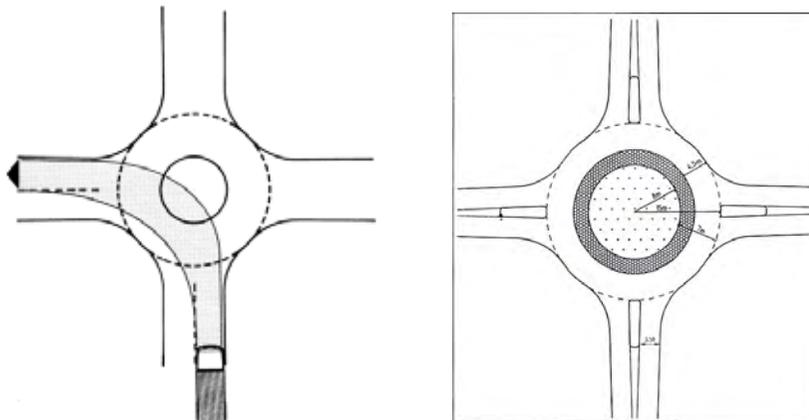
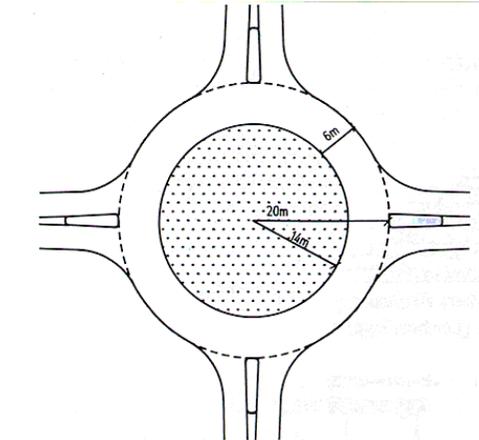


Abb. 5
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes außerorts



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.



(25) KIRCHHELLENER ALLEE / AN DER SEIKENKAPELLE

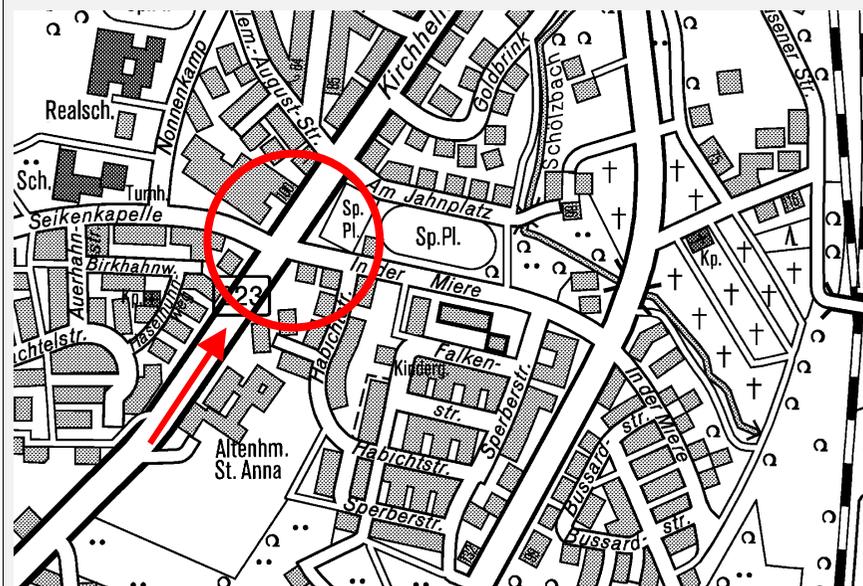
(HARDT)

Lage der Maßnahme	Hardt Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	430720A + km 3,100

Knotenpunkt	B 223 Kirchhellener Allee	An der Seikenkapelle
Verkehrsbelastung	9.500 Kfz / 24 h	<2.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Gute Sicht

Geschwindigkeit V85	55
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: KIRCHHELLENER ALLEE / AN DER SEIKENKAPELLE



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	300 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 5</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Die Gradlinigkeit der Kirchhellener Allee wird unterbrochen und die damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden verringert.</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen</p>			

(26) BOCHUMER STRAÙE / ZUM ALTEN KREUZ

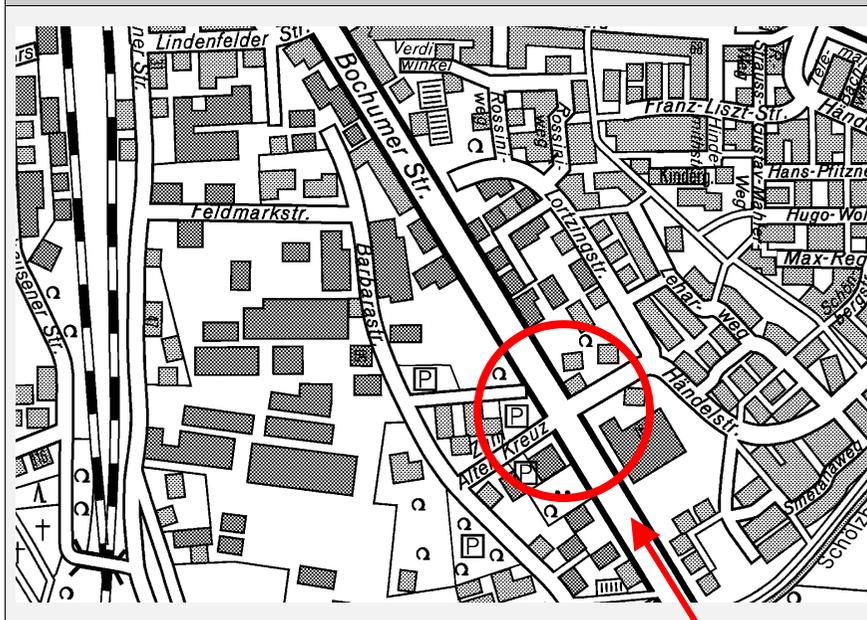
(FELDMARK)

Lage der Maßnahme	Feldmark freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4308004 + km 2,580

Knotenpunkt	B 224 Bochumer Straße	Zum Alten Kreuz
Verkehrsbelastung	9.000 Kfz / 24 h	<1500 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Gute Sicht

Geschwindigkeit V85	79
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70
Umbaugrund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: BOCHUMER STRAÙE / ZUM ALTEN KREUZ



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m	Asphalt	
Innenradius	11,50 m	Natursteinpflaster	
Fahrbahnbreite	6,50 m		
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		280 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 5 Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Die befestigten Verkehrsflächen werden erheblich reduziert (freie Rechtsabbieger entfallen).</p> <p>Die Gradlinigkeit der Bochumer Straße wird unterbrochen und die damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden verringert.</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(27) MARLER STRAÙE / HÄNDELSTRASSE

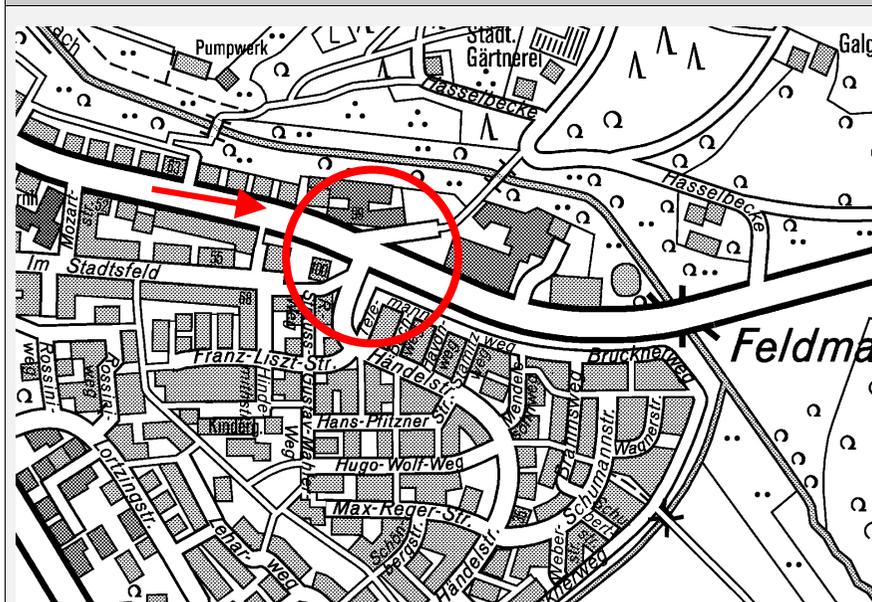
(FELDMARK)

Lage der Maßnahme	Feldmark Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Bund...(Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307030 + km 0,970

Knotenpunkt	B 225 Marler Straße	Händelstraße
Verkehrsbelastung	14.500 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: MARLER STRAÙE / HÄNDELSTRASSE



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	Zebrastrreifen	In allen Ästen			
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		300 TEuro			
Grunderwerb		Nicht erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 9</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisverkehrsplatzes ist auch die Planung für eine Radweg auf der südl. Seite der B 225 mit Querungsmöglichkeiten auf der Strecke. (Radweg Fußgängerbrücke, Schleuse, Gewerbegebiet, ect.) in Richtung Marl voranzutreiben. Die hohen Geschwindigkeiten auf der B225 werden verringert.</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p> <p>Die Ein- und Ausfahrtsituation für das Baugebiet Stadtsfeld wird verbessert.</p>					

(28) BOCHUMER STR. / ALTENDORFER STR.

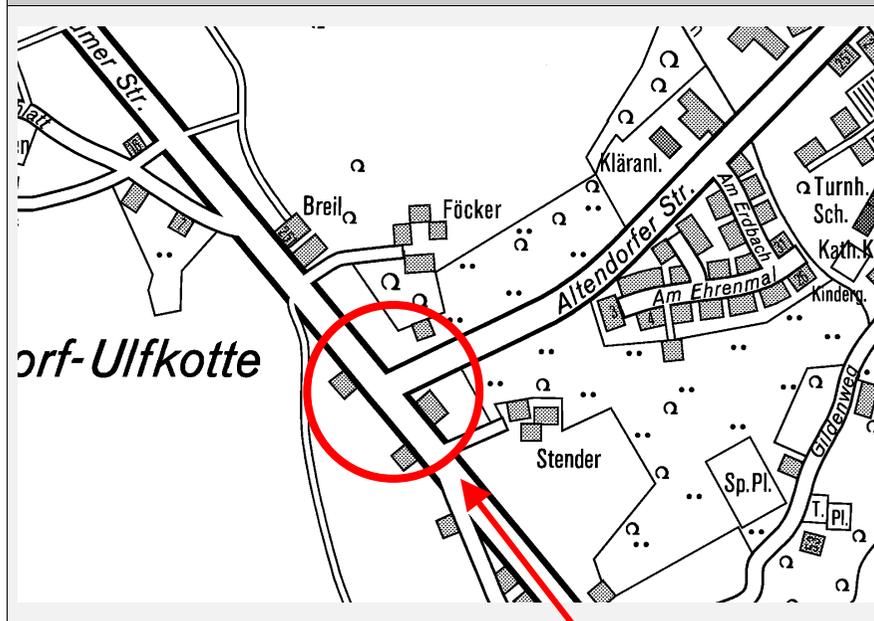
(ALTENDORF ULFKOTTE)

Lage der Maßnahme	Altendorf-Ulfkotte freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4308004

Knotenpunkt	B 224 Bochumer Straße	L 601 Altendorfer Str.
Verkehrsbelastung	7.800 Kfz / 24 h	2.400 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: BOCHUMER STRAÙE / ALTENDORFER STRAÙE



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	Fahrbahnsteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 15.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		240 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Nein</p> <p>In Zusammenhang mit der Planung des Kreisverkehrsplatzes ist die Weiterführung des Radweges auf der südl. Seite der Altendorfer Straße, zumindest bis zur Gräwingheide, zu betreiben.</p> <p>Die Gradlinigkeit der Bochumer Straße wird unterbrochen und die damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden verringert.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(29) DÜLMENER STRAÙE / ZUFAHRT BARKENBERG

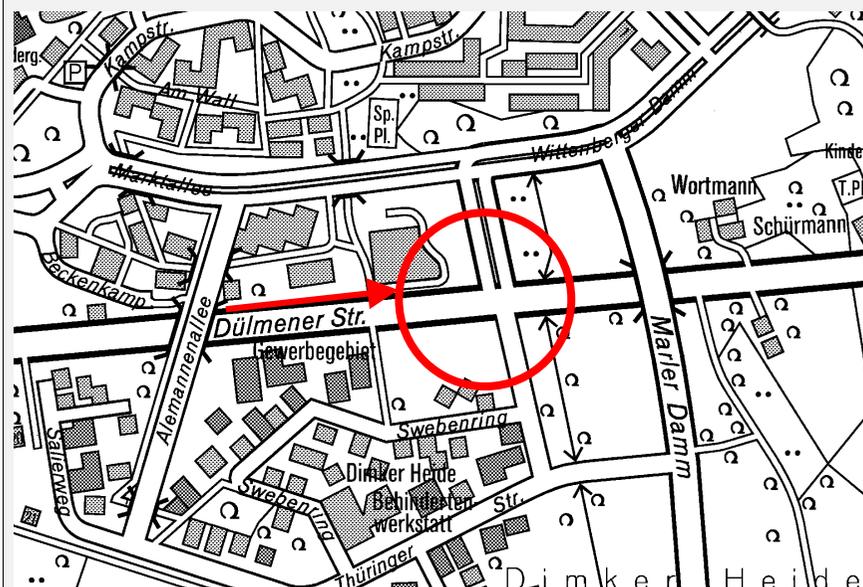
(WULFEN)

Lage der Maßnahme	Wulfen freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4208007 + km 1,740

Knotenpunkt	B 58 Dülmener Straße	Zufahrt Barkenberg
Verkehrsbelastung	8.800 Kfz / 24 h	5.500 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: DÜLMENER STRAÙE / ZUFAHRT BARKENBERG



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	17,50 m				
Innenradius	11,00 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	6,50 m		Asphalt		
Radfahrer	Radwegefurt		Im südl. und östl. Ast		
Fußgänger	Fahrbahnleiter		In allen Ästen		
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		280 TEuro			
Grunderwerb		Nicht erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 14</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisverkehrsplatzes ist die Radwegeplanung auf der südlichen Seite der B 58 vom Knotenpunkt in Richtung Haltern zu betreiben. Querungsmöglichkeiten auf der Strecke sind vorzusehen.</p> <p>Die Gradlinigkeit der Dülmener Straße wird unterbrochen und die damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden verringert.</p> <p>Der Hauptzufahrt Barkenberg wird gestalterisch hervorgehoben.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>					

(30) WESELER STRAÙE / BORKENER STRAÙE

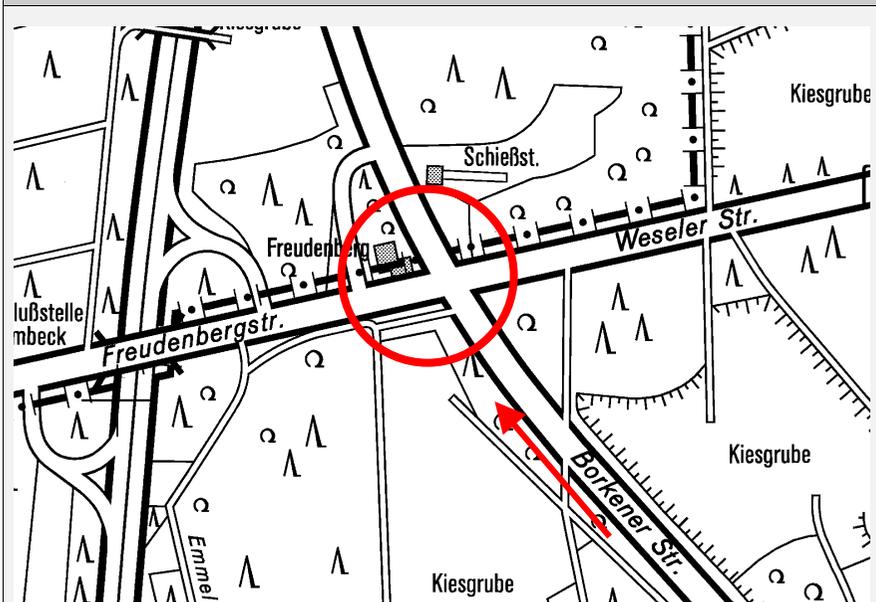
(HOLSTERHAUSEN)

Lage der Maßnahme	Holsterhausen freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307009

Knotenpunkt	B 58 Weseler Straße	B 224 Borkener Straße
Verkehrsbelastung	10.000 Kfz / 24 h	8.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Hochpunkt	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: WESELER STRAÙE / BORKENER STRAÙE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	17,50 m		
Innenradius	11,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im südl. und westl. Ast	
Fußgänger	Fahrbahnsteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		280 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 13 Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisverkehrsplatzes ist die Radwegeplanung auf der südlichen Seite der B 58 und auf der östl. Seite der B 224 vom Knotenpunkt in Richtung Haltern und Erle voranzutreiben. Quermöglichkeiten auf der Strecke sind vorzusehen. Die Gradlinigkeit der Weseler Straße und Borkener Straße wird unterbrochen und die damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden verringert.</p> <p>Die befestigten Verkehrsflächen werden erheblich reduziert (freie Rechtsabbieger entfallen). Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(31) MARLER STRAÙE / ANSCHLUSSOHREN L 608

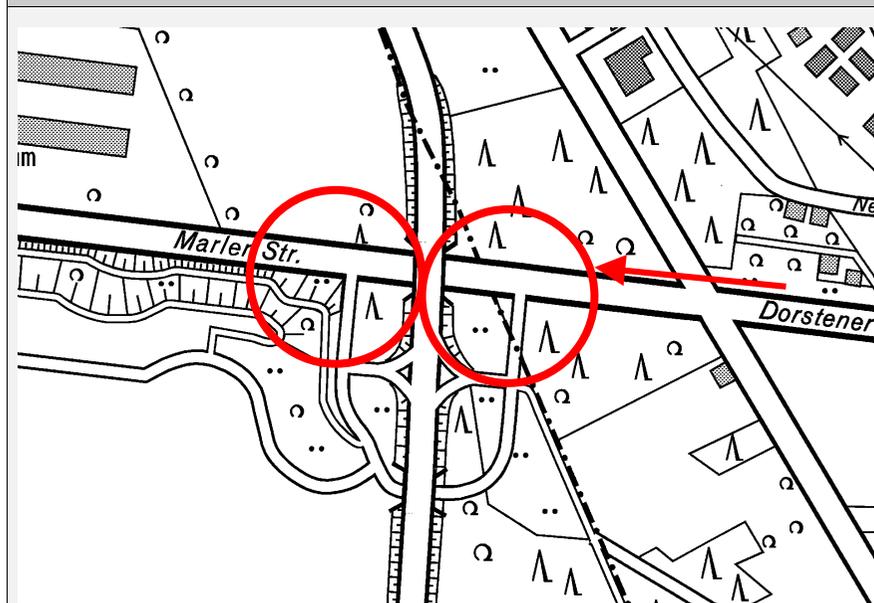
(FELDMARK)

Lage der Maßnahme	Feldmark freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4308046

Knotenpunkt	B 225 Marler Straße	L 608 Anschlussohren
Verkehrsbelastung	16.000 Kfz / 24 h	2.500 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Gute Sicht

Geschwindigkeit V85	...
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50
Umba Grund	
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	In den südlichen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In den südlichen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		520 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Nein</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung der Kreisverkehrsplätze ist die Radwegeplanung auf der südlichen Seite der B 225 bis zur Stadtgrenze Marl zu betreiben. Querungsmöglichkeiten auf der Strecke sind vorzusehen.</p> <p>Die Gradlinigkeit der Marler Straße wird unterbrochen und die damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden verringert.</p> <p>Die Wartezeiten für Lkw und langsam fahrende Kfz in und aus Richtung der L 608 verringern sich (leichteres einfädeln).</p>			

(32) KIRCHHELLENER ALLEE / GLADBECKER STRAÙE

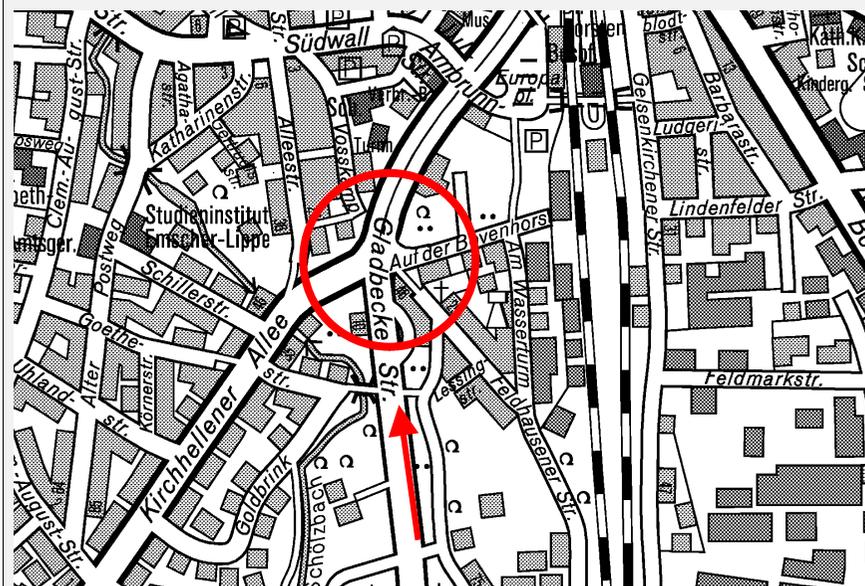
(ALTSTADT)

Lage der Maßnahme	Altstadt freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307201

Knotenpunkt	B 223 Kirchhellener Allee	L 618 Gladbecker Str.
Verkehrsbelastung	10.700 Kfz / 24 h	6.000 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	JA
Vorfahrtregelung	VZ 205 	VZ 306 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: KIRCHHELLENER ALLEE / GLADBECKER 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		< 20.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		250 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 10</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisverkehrspatzes ist die Radwegeplanung auf der östlichen Seite der L 618 vom Knotenpunkt in Richtung Gladbeck voranzutreiben:</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p> <p>Die befestigten Verkehrsflächen werden erheblich reduziert (freie Rechtsabbieger entfallen). Unterhaltungskosten für die Lichtzeihanlage entfallen.</p>			

(33) UMGEHUNG WULFEN / FRITZ-EGGELING-ALLEE

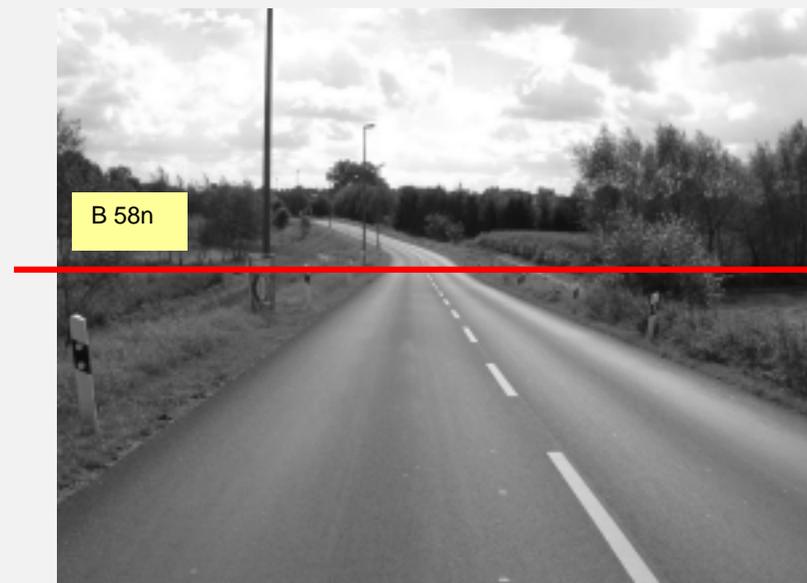
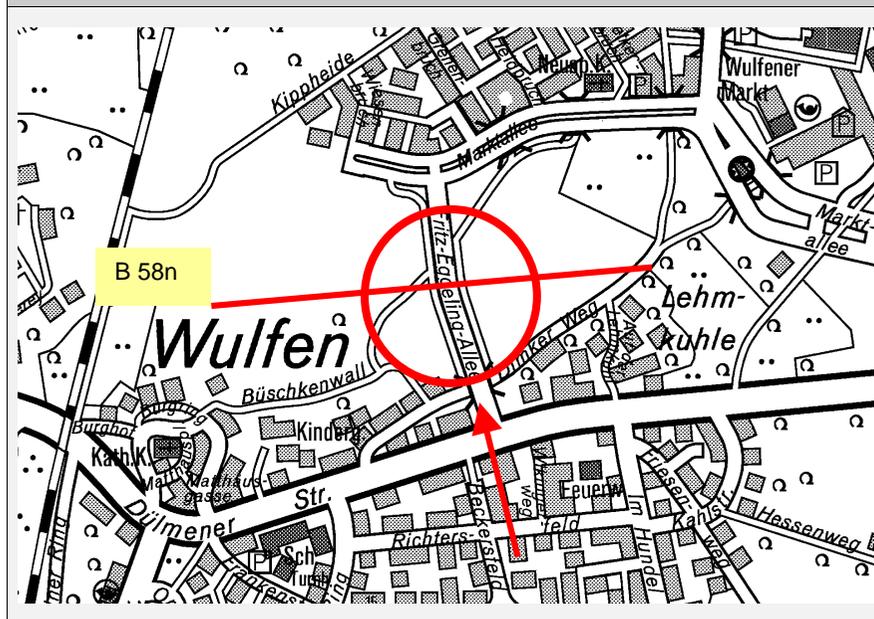
(BARKENBERG)

Lage der Maßnahme	Barkenberg Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 108)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4207010 +km in Planung

Knotenpunkt	B 58n In Planung	Fritz-Eggeling-Allee
Verkehrsbelastung	13.300 Kfz / 24 h Prognose	4.900 Kfz / 24 h Prognose
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Hochlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: UMGEHUNG WULFEN / FRITZ-EGGELING-ALLEE



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	Fahrbahnsteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		300 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: -- Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Im Zuge der Planung der Nordumgehung Wulfen (B 58n) ist auch die Variante Kreisverkehrsplatz für den Anschlusspunkt Fritz-Eggeling-Allee zu untersuchen. Die Radwegeverbindungen Büschkenwall - Marktallee und Dimker Weg – Marktallee sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Durch den Kreisverkehrsplatz wird der Anschluss "Ortskern Wulfen" besondere betont. Die Ausbau- und Unterhaltungskosten für die ansonsten erforderliche Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(34) BORKENER STRAÙE / HALTERNER STRAÙE

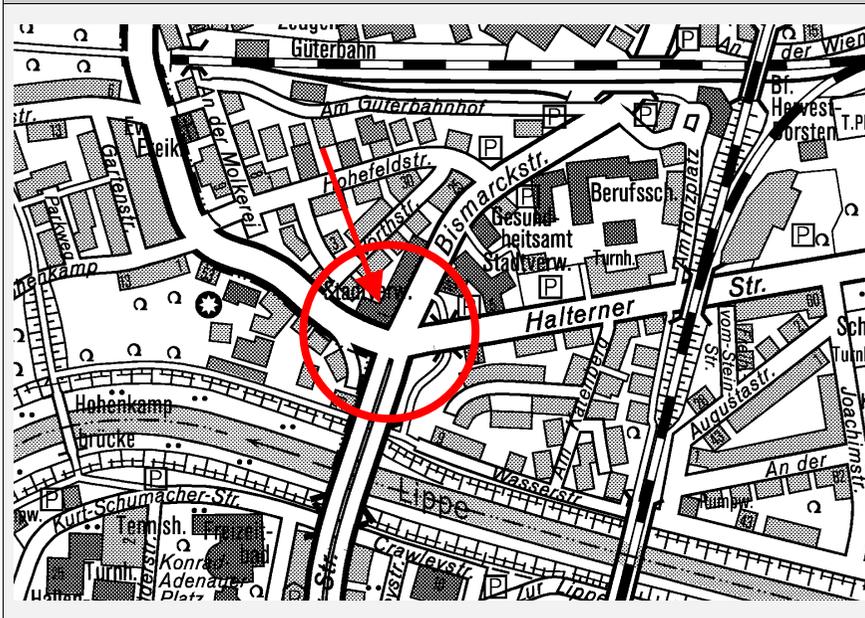
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307031

Knotenpunkt	B 224 Borkener Straße	L 509 Halterner Straße
Verkehrsbelastung	31.700 Kfz / 24 h	18.700 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja	Ja
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: BORKENER STRAÙE / HALTERNER STRAÙE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	20,00 m	(mit Beipässen)	
Innenradius	14,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6.00 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 40.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	1.040 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 90 (Unfallhäufungsstelle) Deckenerneuerung erforderlich: Ja: In den nächsten 5 Jahren (Spurbildung im Knotenpunkt)</p> <p>Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung ist hier neben der Variante "Kleiner Kreisverkehrsplatz" mit einer bzw. zwei Spuren auch die Variante "Kleiner Kreisverkehrsplatz" mit Beipässen zu untersuchen. Bei dieser Variante ist besonders die Führung der Radfahrer und Fußgänger im Bereich der Abbiegespuren und der Anschluss der Abbiegespuren nach dem Kreisel zu beachten (<i>parallele Führung auf 30 bis 50 m Länge</i>).</p> <p>Unterhaltungskosten für die Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(35) KIRCHHELLENER ALLEE / RINGSTRAÙE

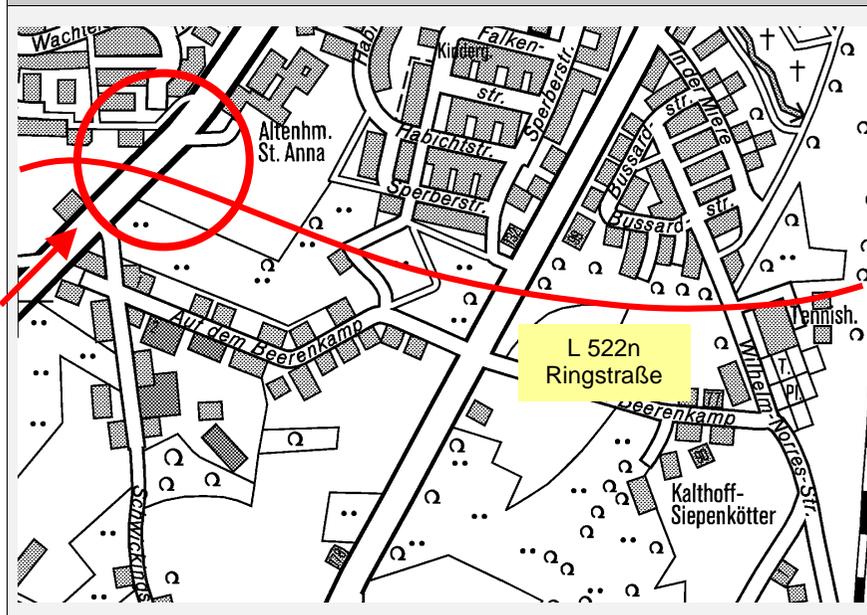
(HARDT)

Lage der Maßnahme	Hardt freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307202A +km in Planung

Knotenpunkt	B 223 Kirchhellener Allee	L 522n Ringstr. In Planung
Verkehrsbelastung	9.800 Kfz / 24 h Prognose	10.900 Kfz / 24 h Prognose
Signalisierung	Nein	Nein
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: KIRCHHELLENER ALLEE / RINGSTRASSE



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	270 TEuro		
Grunderwerb	erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: Nicht bekannt Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung der Ringstraße ist auch die Planung eines Radweges auf der östlichen Seite der B 223 und der nördlichen Seite der L 522 zu betreiben. Die Radwegefurt im nördlichen Ast B 223 und im östlichen Ast der L 522 muss in beide Richtungen befahrbar sein.</p> <p>Die Geschwindigkeiten auf der L 618 werden verringert.</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p>			

(36) BOCHUMER STRAÙE / RINGSTRASSE

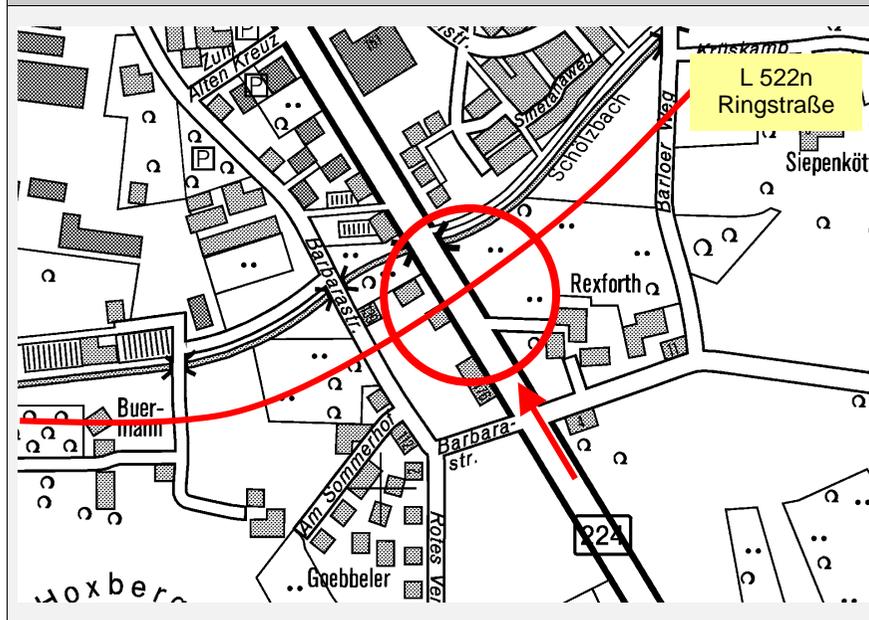
(FELDMARK)

Lage der Maßnahme	Feldmark freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4308004 +km in Planung

Knotenpunkt	B 224 Bochumer Straße	L 522n Ringstr. In Planung
Verkehrsbelastung	13.500 Kfz / 24 h Prognose	11.400 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



DATENBLATT ZUM KREISEL: BOCHUMER STRAÙE / RINGSTRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	18,00 m		
Innenradius	11,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	Im südl. und östl. Ast	
Fußgänger	Fahrbahnsteiler	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 20.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		300 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Nein</p> <p>Die Radwegefurt im nördlichen Ast der B 224 und im westlichen Ast der L 522 muss in beide Richtungen befahrbar sein.</p> <p>Die Geschwindigkeiten auf der B 224 werden verringert.</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p>			

(37) MARLER STRAßE / RINGSTRASSE

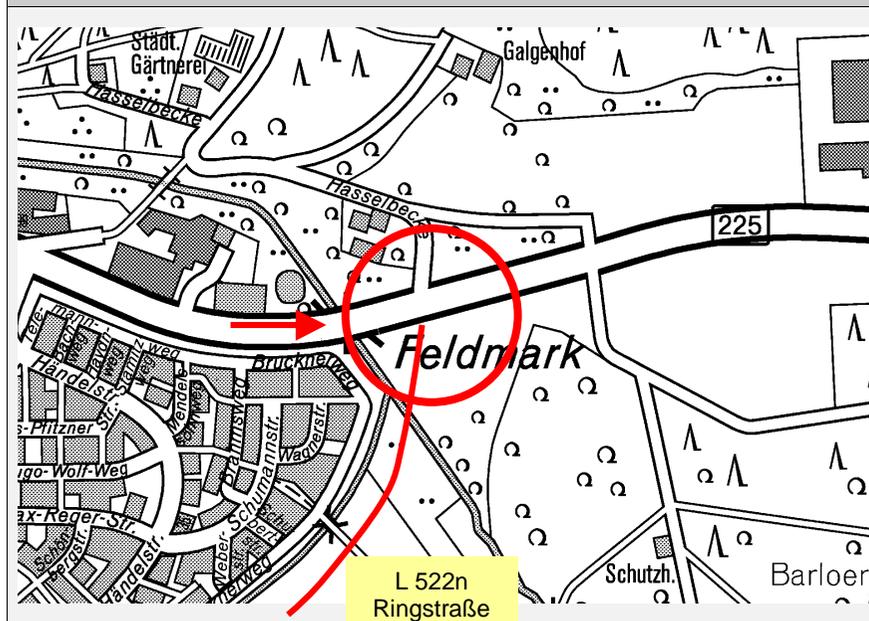
(FELDMARK)

Lage der Maßnahme	Feldmark freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	430703 + km in Planung

Knotenpunkt	B 225 Marler Straße	L 522n Ringstr. In Planung
Verkehrsbelastung	15.300 Kfz / 24 h Prognose	11.400 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



DATENBLATT ZUM KREISEL: MARLER STRAÙE / RINGSTRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	20,00 m		
Innenradius	14,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	6,00 m	Asphalt	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnleiter	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 25.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		320 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: Nicht bekannt Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung der Ringstraße ist auch die Planung eines Radweges auf der südlichen Seite der B 225 von der Händelstraße bis zur Stadtgrenze zu betreiben.</p> <p>Die Radwegefurt im südlichen Ast B 223 muss in beide Richtungen befahrbar geplant werden.</p> <p>Die Geschwindigkeiten auf der B 223 werden erheblich verringert.</p> <p>Der Ortseingang wird gestalterisch hervorgehoben.</p>			

(38) BORKENER STR. / UMGEHUNG HOLSTERHAUSEN

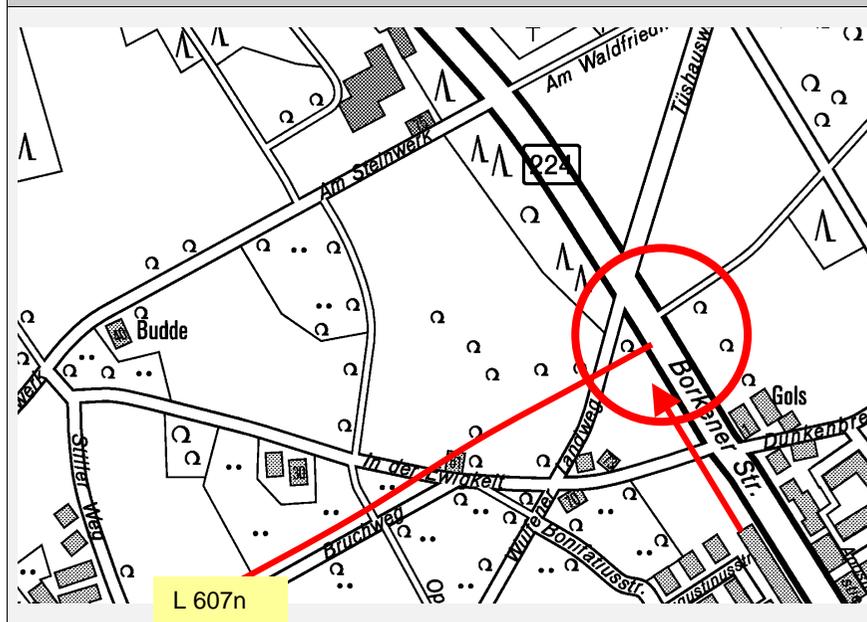
(HOLSTERHAUSEN)

Lage der Maßnahme	Holsterhausen freie Strecke (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4307033 +km in Planung

Knotenpunkt	B 224 Borkener Straße	L 607n Ringstr. Planung
Verkehrsbelastung	12.900 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



DATENBLATT ZUM KREISEL: BORKENER STR. / UMGEHUNG HOLSTERHAUSEN



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	20,00 m				
Innenradius	14,00 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	6,00 m		Asphalt		
Radfahrer	Radwegefurt		Im südliche Ast		
Fußgänger	Fahrbahnsteiler		In allen Ästen		
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		280 TEuro			
Grunderwerb		erforderlich			
Bemerkungen					
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Nein</p> <p>Im Zuge der Planung der Nordumgehung Holsterhausen (L 607n) ist auch die Variante Kreisverkehrsplatz für den Anschlusspunkt Borkener Straße zu untersuchen.</p> <p>Die Ausbau- und Unterhaltungskosten für die sonst erforderliche Lichtzeichenanlage entfallen.</p>					

(39) LIPPEQUERUNG / HALTERNER STRAÙE

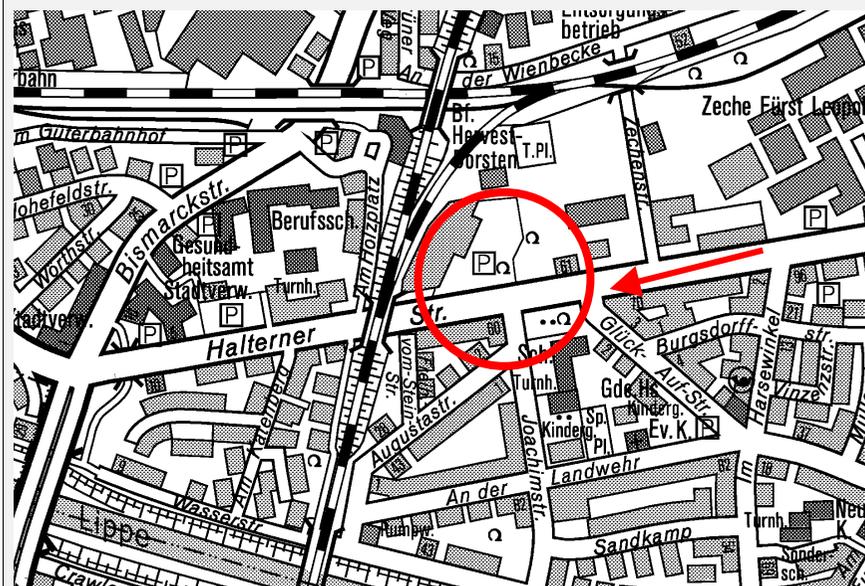
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Hervest Ortsdurchfahrt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	In Planung

Knotenpunkt	B 225n Lippequerung in Planung	L 509 Halterner Straße
Verkehrsbelastung	10.900 Kfz / 24 h Prognose	11.300 Kfz / 24 h Prognose
Signalisierung	Nein	Ja Fußgänger
Vorfahrtregelung	VZ 205 	VZ 306 
Übersichtlichkeit	Eckbebauung	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: LIPPEQUERUNG / HALTERNER STRAÙE



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		320 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Nein</p> <p>Im Zuge der Planung der zweiten Lippequerung (B 225n) ist auch die Variante Kreisverkehrsplatz für den Anschlusspunkt Halterner Straße zu untersuchen.</p> <p>Unterhaltungskosten für die vorh. Fußgängersignalanlage entfallen.</p> <p>Die Ausbau- und Unterhaltungskosten für die sonst erforderliche Lichtzeichenanlage entfallen.</p>			

(40) WESELER STRAÙE / WIENBACHSTRASSE

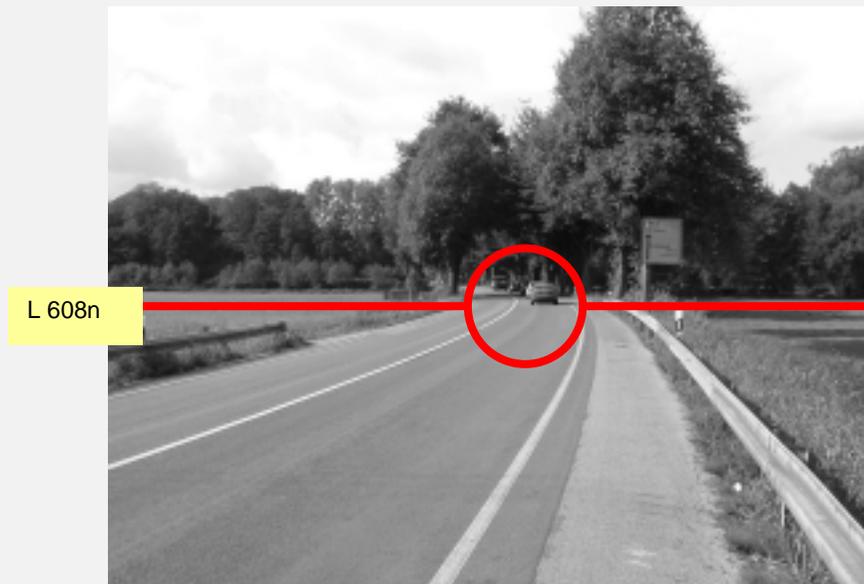
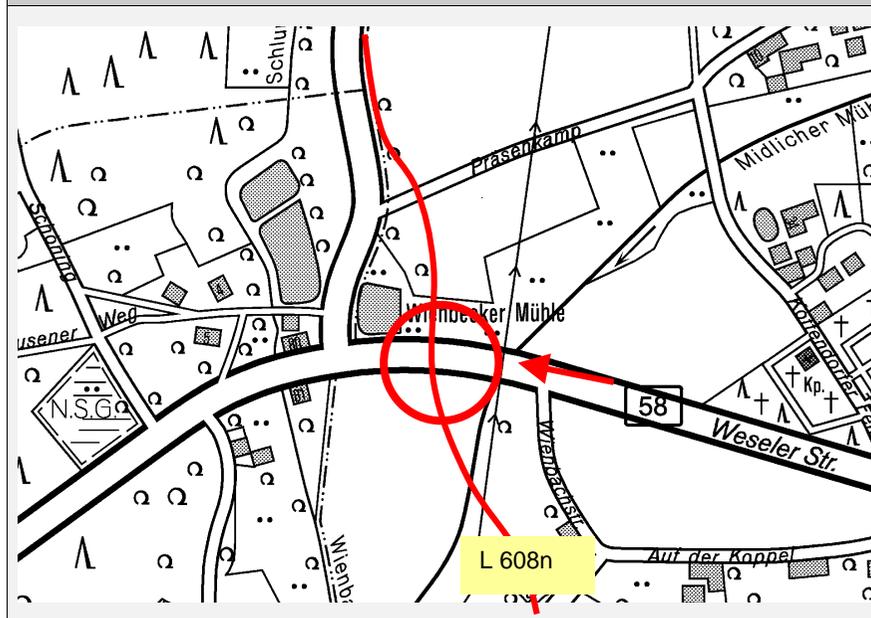
(WULFEN)

Lage der Maßnahme	Wulfen freie Strecke (s. Karte Seite 108)	Priorität	niedrig
Baulastträger:	Bund (Straßen NRW)	Knotenpunktnummer	4208006 in Planung

Knotenpunkt	B 58 Weseler Straße	L 608n Wienbachstraße
Verkehrsbelastung	13.000 Kfz / 24 h Prognose	11.000 Kfz / 24 h Prognose
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: WESELER STRAÙE / WIENBACHSTRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF	
Außenradius	20,00 m				
Innenradius	14,00 m		Grünfläche		
Fahrbahnbreite	6,00 m		Asphalt		
Radfahrer	Radwegefurt		Im südl. und westl. Ast		
Fußgänger	Fahrbahnleiter		In allen Ästen		
Gesamtverkehrsbelastung		< 25.000 Kfz / 24 h			
Baukosten		320 TEuro			
Grunderwerb		erforderlich			
Bemerkungen					
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: Nicht bekannt Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Im Zuge der Planung der Westumgehung Wulfen (L 608n) ist auch die Variante Kreisverkehrsplatz für den Anschlusspunkt Weseler Straße zu untersuchen. Im Zusammenhang mit der Planung des Kreisels ist auch die Planung eines Radweges auf der südlichen Seite der B 58 und auf der östlichen Seite der L 608 in Richtung Lembeck zu betreiben.</p> <p>Die Ausbau- und Unterhaltungskosten für die sonst erforderliche Lichtzeichenanlage entfallen.</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)					
Ifd.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

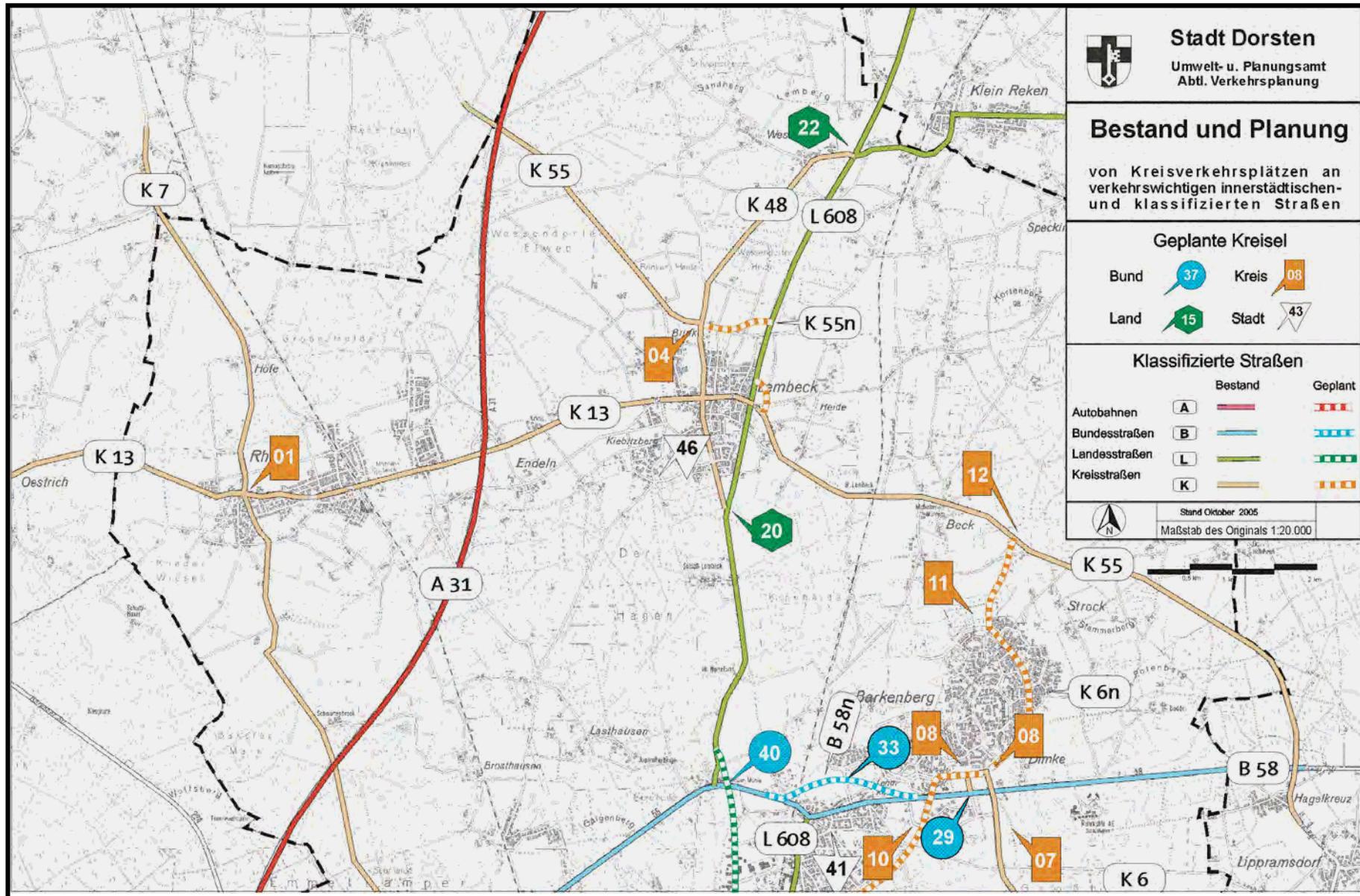
LISTE DER MAßNAHMEN IN DORSTEN



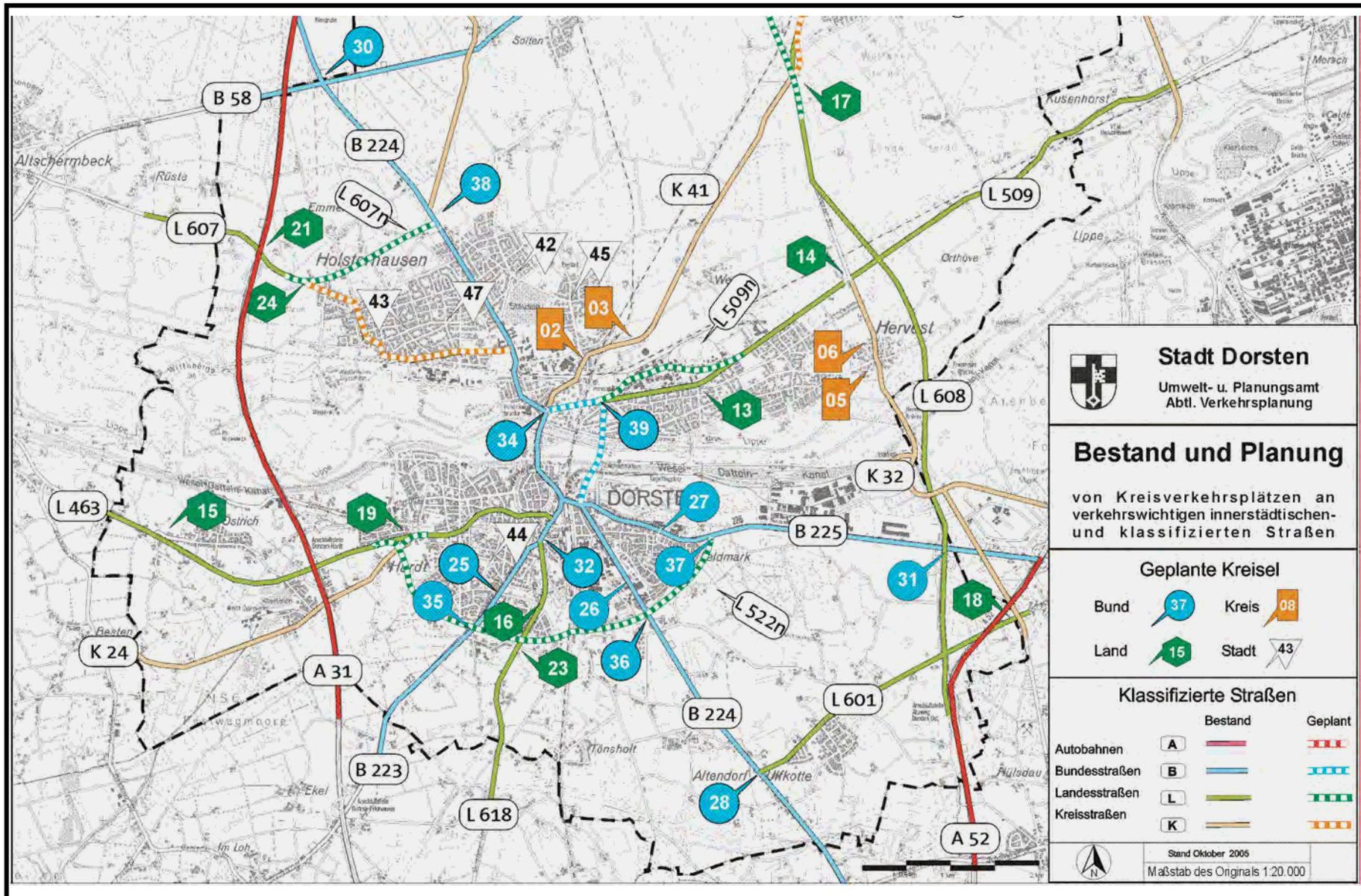
BAULASTTRÄGER: BUND (STRABEN NRW NIEDERLASSUNG BOCHUM)					
Lfd.Nr	Knotenpunkt	Ortsteil	Priorität	Seite	Karte
25	Kirchhellener Allee (B 223) / An der Seikenkapelle	Hardt	hoch	58 – 59	109
26	Bochumer Straße (B 224) / Zum Alten Kreuz	Feldmark	hoch	60 – 61	109
27	Marler Straße (B 225) / Händelstraße	Feldmark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