



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

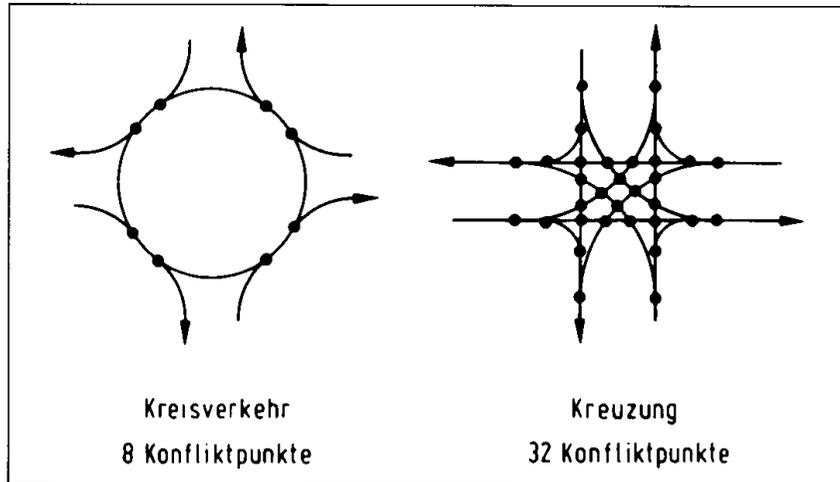


Abb.2
Fahrgeschwindigkeit an Kreisverkehrsplätzen

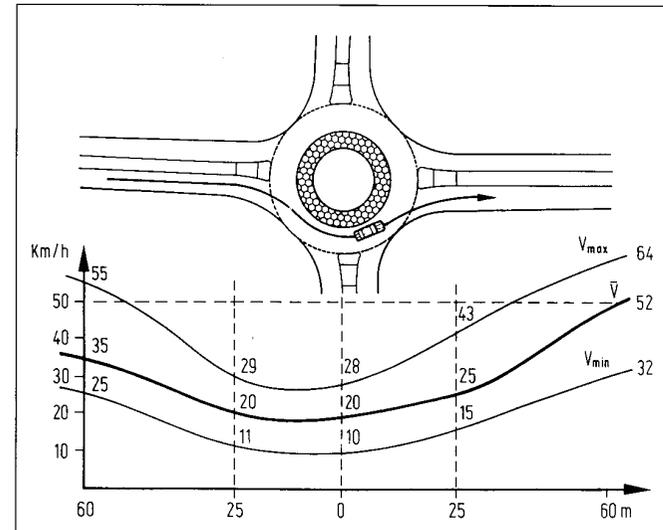


Abb. 4
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes innerorts

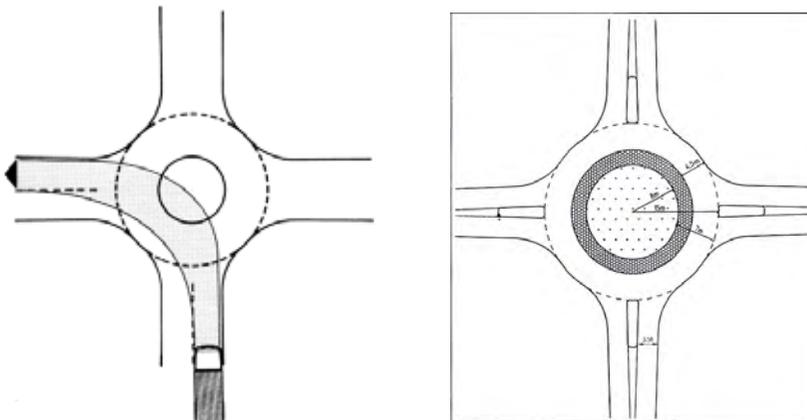
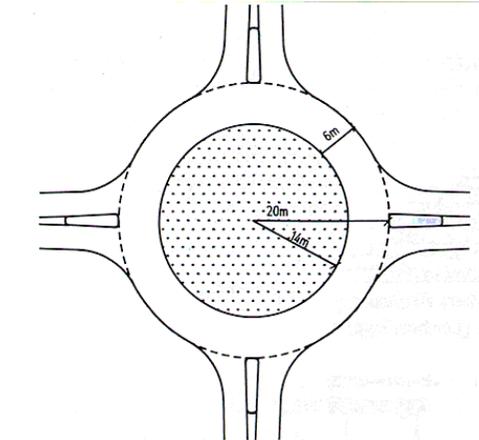


Abb. 5
Geometrische Parameter eines Kreisverkehrsplatzes außerorts



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.



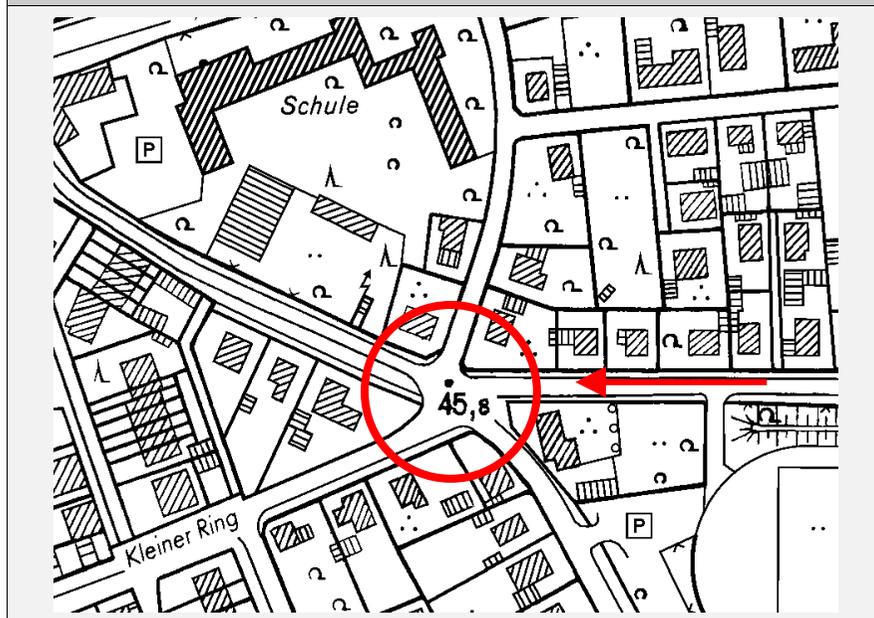
(41) KLEINER RING / FRANKENSTRASSE

(WULFEN)

Lage der Maßnahme	Dorsten Wulfen (s. Karte Seite 108)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Stadt Dorsten	Knotenpunktnummer	

Knotenpunkt	Kleiner Ring	Frankenstraße	Geschwindigkeit V85	--
Verkehrsbelastung	< 1.500 Kfz / 24 h	< 1.500 Kfz / 24 h	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 / 50
Signalisierung	Nein	Nein	Umba Grund	
Vorfahrtregelung	ZONE 30 (rechts vor links)	Vorbehaltsstraße	Verkehrssicherheit	X
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht	Geschwindigkeit	X
			Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: KLEINER RING / FRANKENSTRASSE



Knotenpunktform	MINIKREISEL		AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	10,00 m		
Innenradius	5,00 m	Natursteinpflaster	
Fahrbahnbreite	5,00 m	Asphalt	
Radfahrer	Auf der Fahrbahn	In allen Ästen	
Fußgänger	Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 5.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	150 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 3 Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</p> <p>Für den Ausbau wurde bereits ein Zuschussantrag gestellt. Die Maßnahme ist vom Zuschussgeber für 2006 eingeplant</p> <p>Durch den Minikreisel wird die Verkehrssicherheit am 5-armigen Knoten, insbesondere für die Schulkinder, erheblich verbessert.</p> <p>Der überfahrbare Mittelkreis wird in Natursteinpflaster ausgebildet und damit er nur von Lkw, die den Kreisel sonst nicht befahren können, genutzt wird, mit einem Rundbordstein mit 4 cm Anschlag eingefasst.</p>			

(42) SÖLTENER LANDWEG / LUISENSTRASSE

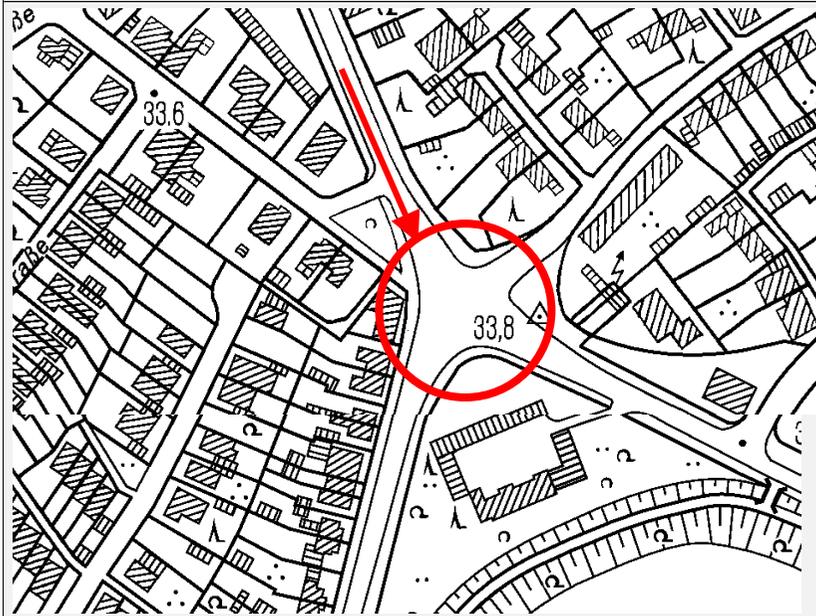
(HOLSTERHAUSEN)

Lage der Maßnahme	Dorsten Holsterhausen (s. Karte Seite 109)	Priorität	Hoch
Baulastträger:	Stadt Dorsten	Knotenpunktnummer	

Knotenpunkt	Söltener Landweg	Luisenstraße
Verkehrsbelastung	2.400 Kfz / 24 h	4.400 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306  VZ 205 	VZ 306 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: SÖLTENER LANDWEG / LUISENSTRASSE



Knotenpunktform	KLEINER KREISVERKEHR		AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	13,00 m		
Innenradius	5,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	5,50 / 2,50	Asphalt / Pflaster	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Fahrbahnteiler Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 10.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		220 TEuro	
Grunderwerb		Nicht erforderlich	
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 5</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Ja, in den nächsten 5 Jahren</i></p> <p>Die befestigten Verkehrsflächen werden erheblich reduziert. Bei der weiteren Untersuchung ist auch die Variante ohne Fahrbahnteiler und Sicherung der Fußgänger durch Zebrastreifen zu untersuchen. Bei dieser Variante werden die zu entsiegelnden Flächen noch größer. Als weitere Alternative ist auch die Führung der Radfahrer im Kreisel zu untersuchen. Die Geschwindigkeiten auf der Luisenstraße - Söltener Landweg werden reduziert.</p>			

(43) MARTIN-LUTHER-STRAÙE / BRESLAUER STRAÙE

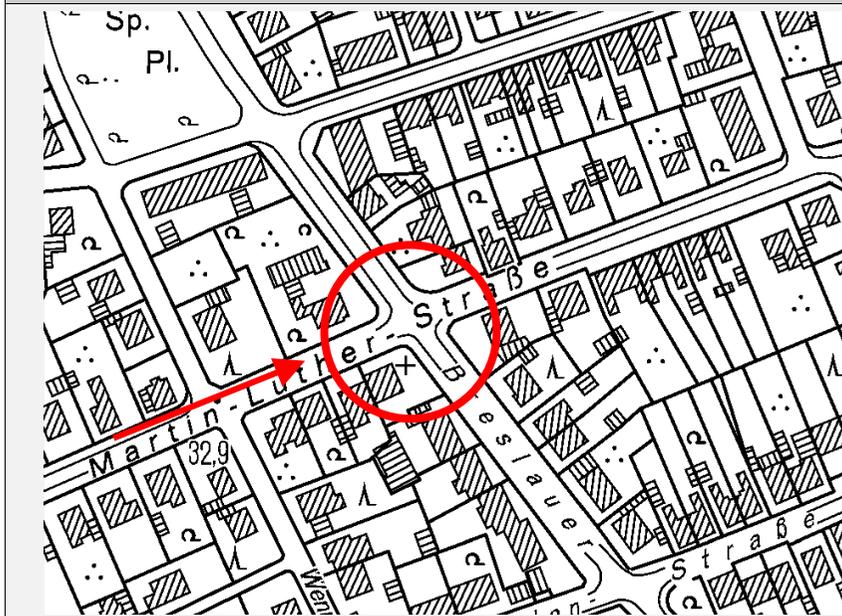
(HOLSTERHAUSEN)

Lage der Maßnahme	Dorsten Holsterhausen (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Stadt Dorsten	Knotenpunktnummer	

Knotenpunkt	Martin-Luther-StraÙe	Breslauer StraÙe
Verkehrsbelastung	1.800 Kfz / 24 h	2.500 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 206 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: MARTIN-LUTHER-STR. / BRESLAUER STR.



Knotenpunktform	MINIKREISEL		AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	9,00 m		
Innenradius	4,00 m	Natursteinpflaster	
Fahrbahnbreite	5,00 m	Asphalt	
Radfahrer	Auf der Fahrbahn	In allen Ästen	
Fußgänger	Zebrastrifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 5.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	170 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>Durch den Minikreisel wird die Verkehrssicherheit am 4-armigen Knoten, insbesondere für die Schulkinder, erheblich verbessert.</p> <p>Der überfahrbare Mittelkreis wird in Natursteinpflaster ausgebildet und damit er nur von Lkw, die den Kreisel sonst nicht befahren können, genutzt wird, mit einem Rundbordstein mit 4 cm Anschlag eingefasst.</p> <p>Die Gradlinigkeit der Martin-Luther-Straße wird unterbrochen und damit die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert.</p>			

(44) CLEMENS-AUGUST-STRAÙE / NONNENKAMP

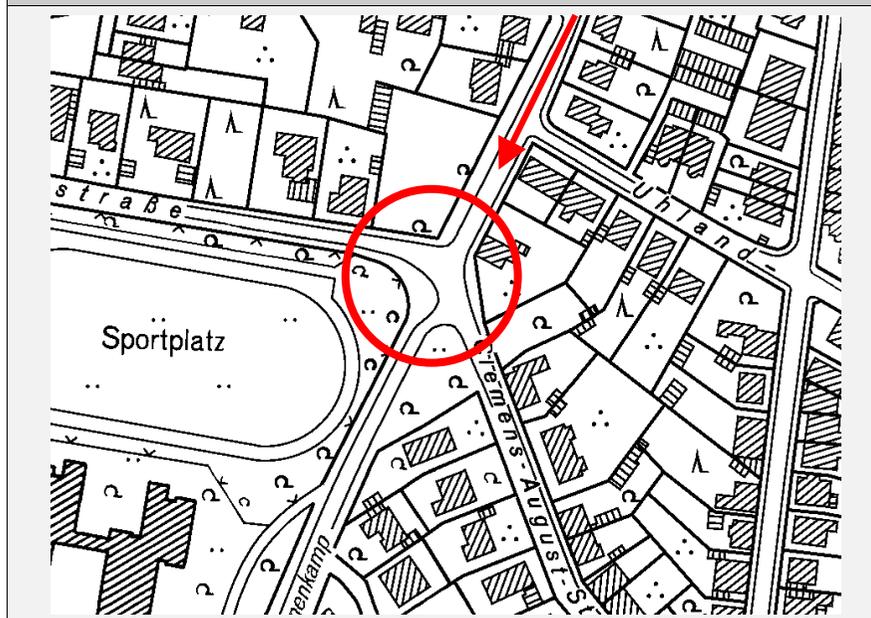
(ALTSTADT / HARDT)

Lage der Maßnahme	Dorsten Altstadt / Hardt (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Stadt Dorsten	Knotenpunktnummer	

Knotenpunkt	Clemens-August-StraÙe	Nonnenkamp
Verkehrsbelastung	1.500 Kfz / 24 h	2.100 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

Geschwindigkeit V85	--
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30
Umba Grund	
Verkehrssicherheit	X
Geschwindigkeit	X
Kapazität	--

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: CLEMENS-AUGUST-STR. / NONNENKAMP



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	13,00 m		
Innenradius	5,00 m	Grün	
Fahrbahnbreite	5,50 m / 2,50 m	Asphalt / Naturstein	
Radfahrer	Auf der Fahrbahn	In allen Ästen	
Fußgänger	Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung		< 5.000 Kfz / 24 h	
Baukosten		200 TEuro	
Grunderwerb		erforderlich	
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: Nicht Bekannt Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Durch den Kreisverkehrsplatz wird die Verkehrssicherheit am 4-armigen Knoten, insbesondere für die Schulkinder, erheblich verbessert.</p> <p>Die Geschwindigkeiten auf der Clemens-August-Straße werden reduziert.</p>			

(45) BISMARCKSTRASSE / LUISENSTRASSE

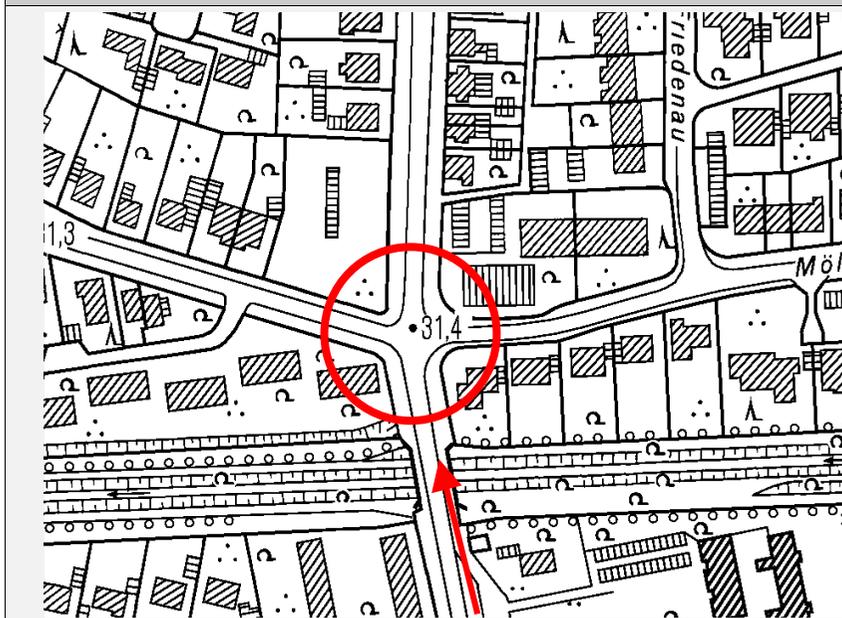
(HERVEST)

Lage der Maßnahme	Dorsten Hervest (s. Karte Seite 109)	Priorität	Mittel
Baulastträger:	Stadt Dorsten	Knotenpunktnummer	

Knotenpunkt	Bismarckstraße	Luisenstraße
Verkehrsbelastung	1.500 Kfz / 24 h	4.400 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306  VZ 205 	VZ 306 
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: BISMARCKSTRASSE / LUISENSTRASSE



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	13,00 m		
Innenradius	5,00 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	5,50 m / 2,50 m	Asphalt / Naturstein	
Radfahrer	Radwegefurt	In allen Ästen	
Fußgänger	Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 10.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	200 TEuro		
Grunderwerb	Erforderlich		
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren:</i> Nicht Bekannt <i>Deckenerneuerung erforderlich:</i> Nein</p> <p>Durch den Minikreisel wird die Verkehrssicherheit und die Übersichtlichkeit am 4-armigen Knoten, insbesondere auch für Schulkinder, erheblich verbessert. Bei der weiteren Planung ist insbesondere die Führung der Radfahrer vor und im Kreisel zu untersuchen.</p>			

(46) ZUR REITHALLE / AM HAGEN

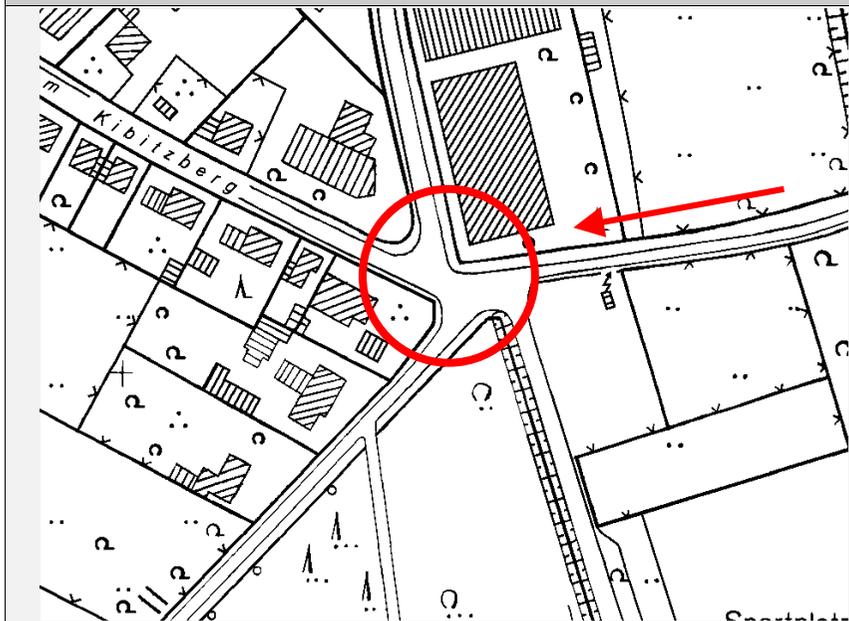
(LEMBECK)

Lage der Maßnahme	Dorsten Lembeck (s. Karte Seite 108)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Stadt Dorsten	Knotenpunktnummer	

Knotenpunkt	Zur Reithalle	Am Hagen
Verkehrsbelastung	900 Kfz / 24 h	700 Kfz / 24 h
Signalisierung	Nein	Nein
Vorfahrtregelung	ZONE 30 (rechts vor links)	ZONE 30
Übersichtlichkeit	Kurvenlage	Eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: ZUR REITHALLE / AM HAGEN



Knotenpunktform		KLEINER KREISVERKEHR	AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	14,00 m		
Innenradius	6,50 m	Grünfläche	
Fahrbahnbreite	7,50 m	Asphalt	
Radfahrer	Auf der Fahrbahn	In allen Ästen	
Fußgänger	Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 5.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	230 TEuro		
Grunderwerb	Erforderlich		
Bemerkungen			
<p><i>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 4</i> <i>Deckenerneuerung erforderlich: Nein</i></p> <p>Durch den Kreisverkehrsplatz wird die Verkehrssicherheit am unübersichtlichen 5-armigen Knoten, insbesondere auch für die Schulkinder, erheblich verbessert. Der Kreisel kann gleichzeitig als Wendemöglichkeit für Lkw im Gewerbegebiet genutzt werden. Weite und die Anlieger störende Umfahrten durchs Gewerbegebiet werden vermieden.</p>			

(47) MARTIN-LUTHER-STRAÙE / IDASTRAÙE

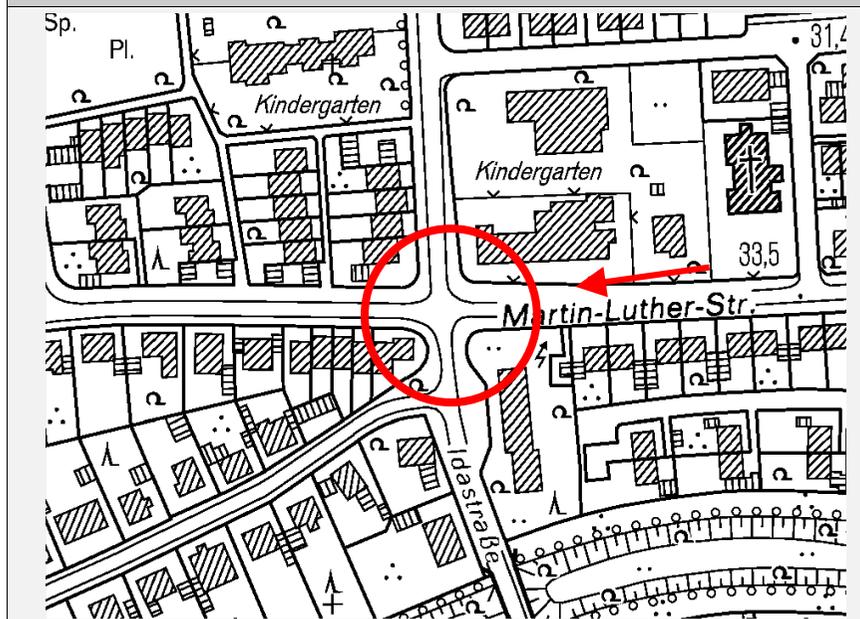
(HOLSTERHAUSEN)

Lage der Maßnahme	Dorsten Holsterhausen (s. Karte Seite 109)	Priorität	Niedrig
Baulastträger:	Stadt Dorsten	Knotenpunktnummer	

Knotenpunkt	Martin-Luther-StraÙe	IdastraÙe
Verkehrsbelastung	2.000 Kfz / 24 h	2.500 Kfz / 24 h
Signalisierung	Ja Fußgängersignalanlage	Nein
Vorfahrtregelung	VZ 306 	VZ 205 
Übersichtlichkeit	Gerade Strecke	eingeschränkte Sicht

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

STANDORT



DATENBLATT ZUM KREISEL: MARTIN-LUTHER-STRASSE / IDASTRAÙE



Knotenpunktform	MINIKREISEL		AUSBAU – ENTWURF
Außenradius	11,00 m		
Innenradius	4,00 m	Natursteinpflaster	
Fahrbahnbreite	6,00 m	Asphalt	
Radfahrer	Auf der Fahrbahn	In allen Ästen	
Fußgänger	Zebrastreifen	In allen Ästen	
Gesamtverkehrsbelastung	< 5.000 Kfz / 24 h		
Baukosten	200 TEuro		
Grunderwerb	Nicht erforderlich		
Bemerkungen			
<p>Unfälle in den letzten 2 Jahren: 3 Deckenerneuerung erforderlich: Nein</p> <p>Durch den Minikreisel wird die Verkehrssicherheit am 4-armigen Knoten, insbesondere für die Schulkinder, erheblich verbessert.</p> <p>Der überfahrbare Mittelkreis wird in Natursteinpflaster ausgebildet und damit er nur von Lkw, die den Kreisel sonst nicht befahren können, genutzt wird, mit einem Rundbordstein mit 4 cm Anschlag eingefasst. Die Gradlinigkeit der Martin-Luther-StraÙe wird unterbrochen und damit die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert.</p> <p>Unterhaltungskosten für die Fußgängersignalanlage 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)					
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

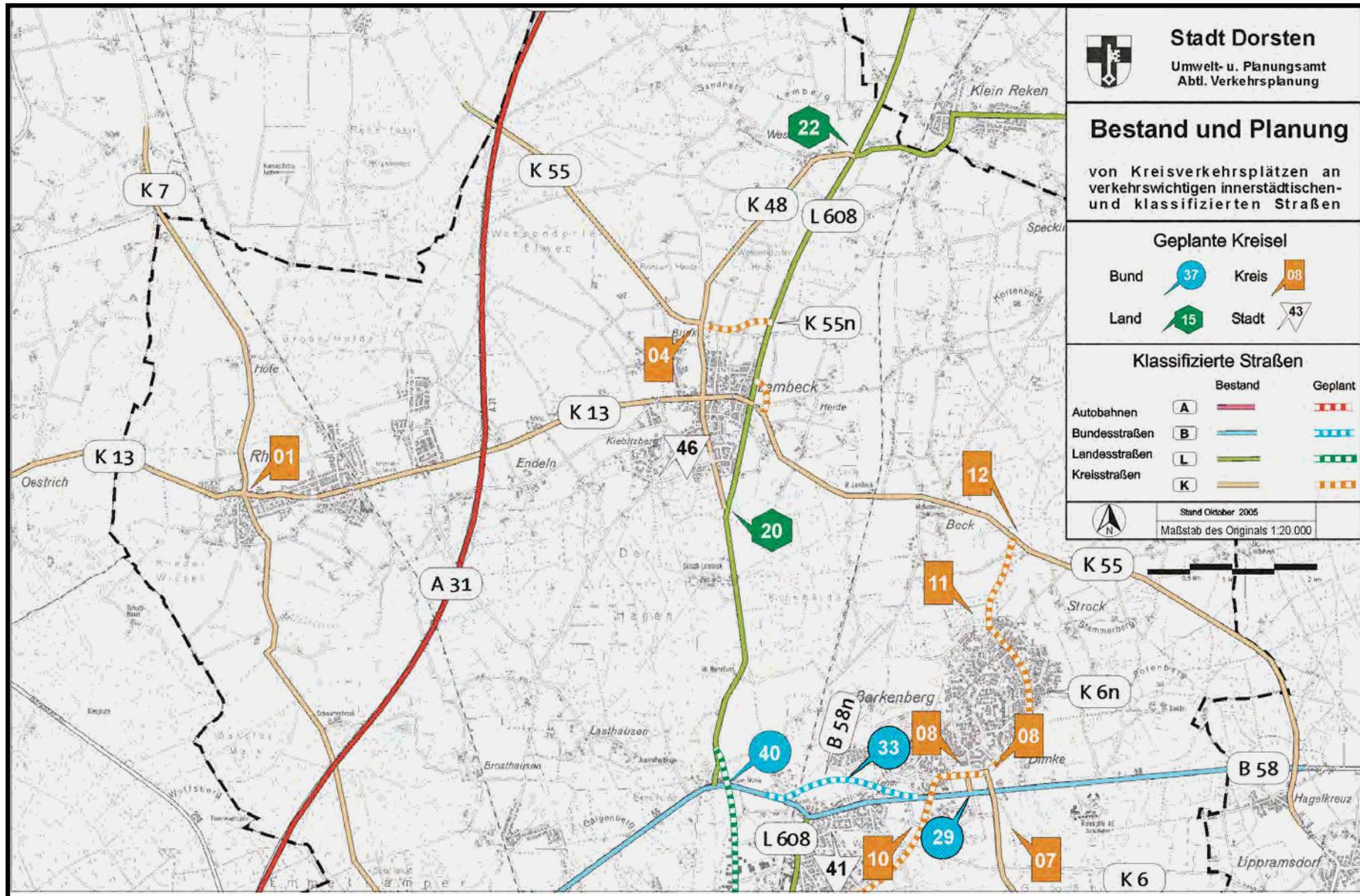
LISTE DER MAßNAHMEN IN DORSTEN



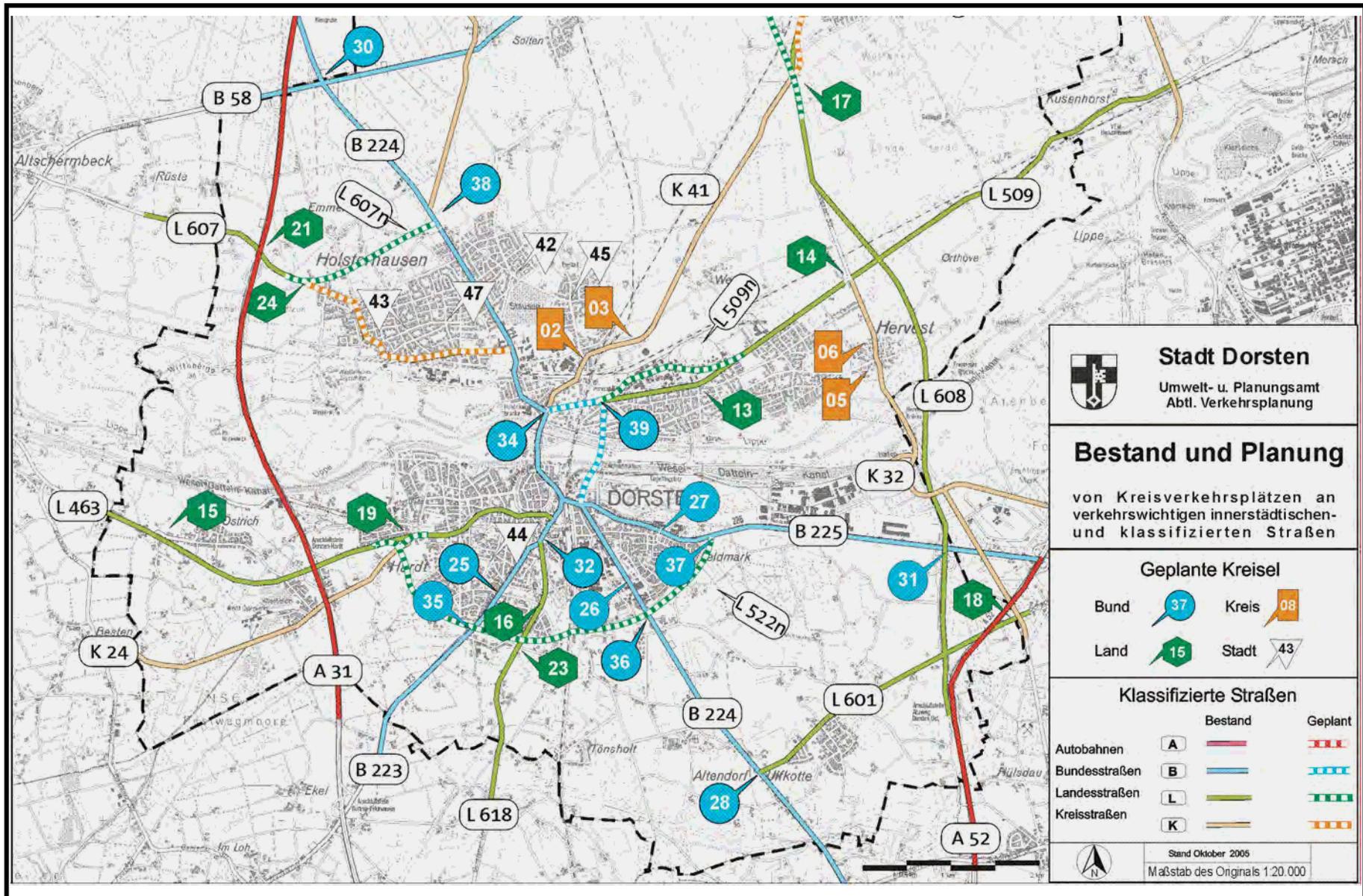
BAULASTTRÄGER: BUND (STRABEN NRW NIEDERLASSUNG BOCHUM)					
Lfd.Nr	Knotenpunkt	Ortsteil	Priorität	Seite	Karte
25	Kirchhellener Allee (B 223) / An der Seikenkapelle	Hardt	hoch	58 – 59	109
26	Bochumer Straße (B 224) / Zum Alten Kreuz	Feldmark	hoch	60 – 61	109
27	Marler Straße (B 225) / Händelstraße	Feldmark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