

zur Niederschrift über die Sitzung des Bauausschuss am 22.05.2007

**Kurz – Info
zur
Kreisstraßenbereisung am 22.05.2007**

K 1 Buddenbaumstraße in Freckenhorst

Der DTV 1995 betrug 418 Fz/24 h mit 8,2% Lkw-Anteil

Innerhalb der OD: Fahrbahnbreite: 6,50 m
Baumaßnahmen der Stadt Warendorf (Radweg 1996/97 westl Seite; Straße und östl. Seite des Radweges 2001/02) bei finanzieller Beteiligung des Kreises i. H. der eingesparten Unterhaltung (75 000,- DM). In 2003 wurde der Fahrbahnsteiler am Ortseingang "nachgerüstet"; Kostenbeteiligung Kreis: 6 900 €

Freie Strecke: Breite zwischen 5,00 m und 3,80 m
Straßenzustand: uneben, wellig, viele Flickstellen
Ursache: für die heutigen Verkehre ungenügender Fahrbahnaufbau in Qualität und Stärke, nicht ausreichend standfester Untergrund. In 2006 wurden mehrere stark ausgefahrene Randbereiche punktuell durch den Kreisbauhof saniert. Im Jahr 2000 wurde ein Teilbereich (~ 600 m) mit einer Tragdeckschicht versehen, da der Randbereich stark abgängig war und sich klaffende Risse zeigten.
Kreuzungsbereich K1/K 20: Ausbau 1984
Kreuzung K1/K 23 (Breite=6,5m–7,0m) Ausbau 1985 mit Radweganlegung, Radweg in 2006 saniert

K 1 Buddenbaum - Enniger

Der DTV 2000 betrug 680 Fz/24h mit 6,8 % Lkw-Anteil
Der DTV 2005 betrug 650 Fz/24h mit 5,0 % Lkw-Anteil

Die ersten 600m wurden i. Z. des Kreuzungsausbaues 1985 auf 6,00 m verbreitert, anschließend ein ca. 1km langes Betonplattenteilstück (Breite= 4,50 m) aus dem Jahre 1962. Das Zwischenstück bis zur OD Enniger wurde Anfang der 80-iger Jahre auf 5,50 m ausgebaut.
Zustand: gut, mit wenigen punktuellen Schäden
Der innerörtliche Teil der K 1 wurde im Jahr 1981 umgebaut.

K 1 Enniger - Vorhelm

Der DTV 1995 betrug 2869 Fz/24h mit 4,7 % Lkw-Anteil
Breite inner Orts: 5,50 m

Brücke: Die Brückenprüfung 2006 hat einen kurz- bis mittelfristig sanierungswürdigen Zustand ergeben. So sind das Böschungspflaster und z. T. die Widerlagerwände unterspült. Viele Kassetten haben Betonabplatzungen mit freiliegender Bewehrung. Die Übergänge und die Fahrbahnabdichtung sind schadhaft, daraus folgt die Stalaktitenbildung. Das Geländer und das Gesims sind ebenfalls schadhaft.

K 6 Ortsausfahrt Enniger

Straßenbreite: 6,00 m; Rad-/Gehweg vorhanden
Straßenzustand: zahlreiche punktuelle Instandsetzungsmaßnahmen durch Bauhof 1999.
Sanierungsnotwendigkeit: mittelfristig

K 6 Ortseinfahrt Vorhelm

Straßenbreite: 6,00 m; Einseitiger Rad-/Gehweg vorhanden;
Straßenzustand: sanierungsbedürftig, letzte punktuelle
Instandsetzungsmaßnahmen durch Bauhof i. J. 1999
Sanierungsnotwendigkeit: mittelfristig
Die Brücken über den Hellbach bzw. über die Hellbach -Umflut wurden i. d. Jahren 2000 bzw. 2001 durchgeführt.
Der Radweg zwischen Vorhelm und der Sportanlage wurde i. J. 2000 mit einer Tragdeckschicht saniert.

Die Stadt Ahlen hat im Rahmen der Gebietsreform 1975 gegenüber dem Minister erklärt, dass sie innerhalb ihres Stadtgebietes Baulastträger der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sein möchte. Dieses Privileg ist nach dem StrWG NW §44 (3) nur Städten mit einer Einwohnerzahl von > 50.000 vorbehalten. Die Stadt Ahlen ist innerhalb der Ortsdurchfahrt unterhaltungs-, um- und ausbaupflichtig.

K 4 Ahlen - Sendenhorst

Bereits in den Jahren 1995, 2000 und `2005 wurde diese Strecke im Rahmen einer BA Bereisung diese Strecke besichtigt.

Der DTV betrug 2000 1545 Fz/24h mit einem Lkw-Anteil von 5,6 %
Der DTV betrug 2005 1359 Fz/24h mit einem Lkw-Anteil von 1,0 %

Der I. BA wurde im Jahr 2005 begonnen und im Sommer 2006 fertig gestellt.

Baukosten: 1,5 Mio €, davon Kreisanteil 375 000 €; Baustrecke: ~2,7 km
Fahrbahnbreite: *alt* 4,00 m – 4,50 m, Kernfahrbahn 3,50 m,
neu 6,00 m mit Rad-/Gehweg

weiterer Verlauf bis Ahlen:

Straßenzustand: schadhafte unebene Fahrbahn mit Längs- und Querrissen

Der Kreis ist für die Straße außerhalb von Ahlen zuständig.
Es handelt sich hier um eine Kreisstraße, die ihre Pflicht im Gesamtstraßennetz erfüllen muss. Dieses wurde von der Bezirksregierung und vom Petitionsausschuss des Landtages bestätigt. Die Straße entspricht in ihren Abmessungen und ihrem Zustand nicht den im Kreis Warendorf vorhandenem Standard. Um den gesetzlichen Aufgaben nachzukommen, muss diese Straße ausgebaut werden. Der II.BA verläuft vom Ortsausgang Ahlen bis in die Bauernschaft "Halene"; Baustrecke: 2 km. Der III. BA ist als Lückenschluss zwischen dem I. und II. BA -Baustrecke: ~ 2,1 km. Der II. BA soll 2008/09 und der III.BA 2010/11 realisiert werden.

K 27 Ahlen - B 61 (Dolberg)

Infos zur Straße:

Der DTV betrug 2005 betrug 2905 Fz/24h mit 6,8 % Lkw-Anteil
Breite: 1,00m u. 7,00 u. 1,00 m

Der Teil der K 27 zwischen der L 547 und der Streusiedlung an der Guissener Straße wird auf Grund der Osttangente nur im Rahmen der Verkehrssicherheit unterhalten. Kostenträchtige Baumaßnahmen werden nicht durchgeführt, da dieser Bereich von der Osttangente überplant werden soll. Hinter der Streusiedlung wurde die Fahrbahn nebst Radwegangebotsstreifen im Jahr 2000 saniert (neue Decke und Binder).

Infos zum Zechenbahnradweg:

GVFG Anmeldung und Vereinbarung mit der Stadt Ahlen 2004, GVFG Antrag 2005, Bewilligung 2006; Grunderwerb der alten Trasse von der RAG im Dez. 2006, Baubeginn war Anfang April 2007; Baukosten: ~ 800 000,- €

Es ist vorgesehen den 2,25 m breiten Radweg von der Werse bis zur L 822 (~ 5 km) zu bauen. Hierzu ist es erforderlich, den Bewuchs zurückzuschneiden, den Gleisschotter aufzubereiten, einige Brückenbauwerke zu sanieren und anschließend den üblichen Radwegaufbau mit Abschluss einer Asphaltbetondeckschicht aufzubringen.

Die L 822 (Autobahnzubringer) wird mit einer Querungshilfe versehen. Die weiterführende Strecke in Richtung Hamm wird von der Stadt Hamm projektiert. Voraussichtliche Realisierung `2007/`08.

K 45 Beckum - Vellern

Der DTV 2005 betrug 3214 Fz/24h mit 5,6 % Lkw-Anteil
Breite: 7,50 m inner Orts, 6,00 m außer Orts

inner Orts:

Straßenzustand gut, Probleme mit dem einseitig geführten Radweg

außer Orts:

Fahrbahnausbau 1965, Zwischenzeitlich punktuelle Schadstellenbeseitigung und eine Oberflächenbehandlung i. J. 1994. Straßenzustand: uneben und Risse in Längs- und Querrichtung. Nach entsprechenden Untersuchungen ist eine Sanierung im Tiefeinbau oder Hocheinbau erforderlich. Grundlage der Sanierungsvariante sollte eine Analyse des vorhandenen Untergrundes sein.

Baulänge: ~ 2 km Kosten zwischen 200 000 € und 750 000 €.
Der R/G wurde 1999 erneuert.

K 23 Vellern - B 61

Der DTV 200: betrug 1122 Fz/24h mit 0,7 % Lkw-Anteil (da für LKW gesperrt)

Gesamtlänge: ~ 3 km

Der innerörtliche Teil der K 23 wurde 1986 ausgebaut.

Anlieger beschwerten sich immer wieder über das hohe Verkehrsaufkommen und die aus ihrer Sicht überhöhten Geschwindigkeiten. Da es sich hierbei um eine Kreisstraße handelt kann dem hohen Verkehrsaufkommen nicht abgeholfen werden, es dokumentiert vielmehr, dass diese Wegeverbindung zu Recht als

Kreisstraße eingestuft wurde. 50 km/h Höchstgeschwindigkeit sind üblich und erlaubt; eine dauerhafte Herabsenkung auf z. B. 30 km/h ist nur in Verbindung mit einem Schulweg (sogenannter Schulwegerlass) auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen erlaubt.

Die außerörtliche Strecke ist schmal (3,55 m), kurvig und uneben.
Mögliche Ausbauvarianten :

Variante 1: Straße im jetzigen Zustand belassen

Variante 2: Straße in der Breite belassen, aber Ebenflächigkeit herstellen

Variante 3: Straße auf 6,00 m ausbauen und tlw. begradigen

Für die K 23 liegen vermessungstechnische Unterlagen vor; ein Ingenieurbüro soll prüfen, unter welchen Bedingungen innerhalb des vorhandenen Grundstücksgrenzen die Verbesserung des Ausbaustandes möglich ist

K 25 Beckum - Kreisgrenze

Der DTV 1990 betrug 1188 Fz/24h mit 3,0% Lkw-Anteil

Der Verknüpfungspunkt mit der L 808 wurde im Jahr 2000 durch den Landesbetrieb in einen Kreisverkehr umgebaut. Im Jahr 2001 wurde der Radweg auf ~ 200 m im Zuge einer Kanalsanierung erneuert. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,00 m und einen einseitigen Geh- und Radweg. Die Straße ist mittelfristig sanierungsbedürftig. Der Radweg weist jedoch stärkere Schäden auf, so dass er in den nächsten 1–3 Jahren instandgesetzt werden müsste.

1975 wurde ein Teil (560 m) der Lippborger Straße. im Vollausbau saniert. 1996 wurden punktuelle Schadstellen behoben und 1997 wurde die gesamte außer Ortstrecke mit einer Oberflächenbehandlung versehen.

Ab dem Bereich "Höxberg" ist der Neubau eines einseitigen kombinierten Rad- und Gehweg in diesem Jahr vorgesehen. Nach Vorlage des Bewilligungsbescheides durch die Bez. Regierung wird die Maßnahme ausgeschrieben und voraussichtlich in der Septembersitzung diesen Jahres dem Bauausschuss vorgestellt.

Auf Grund des starken Gefälles ist eine Radwegbreite von 3,00 m geplant um so auch eine möglichst gefahrlose Begegnung "bergauf schiebender Radfahrer – bergab fahrender Radfahrer" zu ermöglichen. Der Radweg endet an einem Wirtschaftsweg, der in das Radwegenetz der Stadt führt (u. a. liegt ein Reiterhof in diesem Bereich).

Gesamtlänge: 1,2 km; veranschlagte Baukosten: 425 000,- €

K 15 Kreisgrenze - L 822

Der DTV 2000 betrug 375 Fz/24h mit 2,8 % Lkw-Anteil

Der DTV 2005 betrug 287 Fz/24h mit 2,7 % Lkw-Anteil

1989 wurde der Kurvenbereich im Bereich der Station 1,150 – 1,400 abgeflacht. Die Gesamtlänge der verschiedenen Abschnitte dieser Kreisstraße beläuft sich auf ~6,6 km. Die Fahrbahnbreite beträgt ~ 4,00 m.

Die Abschnitte der K15 sind ebenso schmal wie die der K 23 (südl. von Vellern), sie haben jedoch nach ihrer Lage und ihrer Funktion im Gesamtstraßennetz eine untergeordnete Rolle. Sie haben weder eine

überörtliche Verkehrsbedeutung, noch dienen sie als zwischenörtliche Verkehrsverbindung. Dies wären die Hauptkriterien, die nach den StrWG NW an eine Kreisstraße gestellt würden.

Dieses spiegelt sich in den Belastungszahlen wieder:

DTV 2000: 375 Fz/24h (2,8 % Lkw-Anteil); DTV 2005: 287 Fz/24h (2,7% Lkw-Anteil). Zum Vergleich K 23 südl. von Vellern: 1122 Fz/24h; das ist das 3–4-fache. Die untergeordnete Rolle im Gesamtstraßennetz wird auch durch die fehlende wegweisende Beschilderung dokumentiert.

Die Fahrbahnoberfläche zeigt sich uneben und bei einem größeren Lkw-Anteil wäre die Fahrbahn wesentlich stärker beschädigt als es sich z. Zt. im Schadensbild darstellt.

K 14 Liesborn - Wadersloh

Der DTV 2000 betrug 2886 Fz/24h mit 6,0 % Lkw-Anteil

Der DTV 2005 betrug 2935 Fz/24h mit 6,3 % Lkw-Anteil

Breite: 6,50 m

Innerhalb der Ortslage Liesborn hat die Gemeinde Wadersloh im Jahr 1996 drei Überquerungsstellen errichtet. Der Kreis hat die Fahrbahn zwischen dem Ortsausgang Liesborn bis zur L 586 i. J. 2000 saniert.

Am Ortseingang Wadersloh wurde i. J. 2002 ein Fahrbahnteiler im Kreuzungsbereich Mauritz/Meerweg gebaut. Die über die Förderung hinausgehende Restfinanzierung wurde durch die Gemeinde vorgenommen.

Im Jahr 1997 wurde der Kreuzungsbereich Überwasserstraße/Benteler Straße/Am Park /Schulkamp in einen Kreisverkehrsplatz umgebaut.

Die Gemeinde hat wegen des langen Realisierungszeitraumes auf eine GVFG Förderung verzichtet und die Kosten selbst getragen. Um die Kreisstraßenführung gradliniger zu gestalten, sind der Kreis und die Gemeinde übereingekommen, dass die Kreisstraßenführung über "Am Park"–"Schulkamp"–"Langenberger Straße" verläuft und nicht mehr über die Überwasserstrasse. Die Begehung hat gezeigt, dass die Straßenzustände gleich sind, so dass von keiner Seite Sanierungsforderungen gestellt wurden.

K 56 Wadersloh - Kreisgrenze

Der DTV 2000 betrug 2053 Fz/24h mit 11,3% Lkw-Anteil

Der DTV 2005 betrug 2423 Fz/24h mit 4,8% Lkw-Anteil

Breite 6,00 m

Im Zuge der K 56 "Langenberger Straße" ist für das Jahr 2009 die Verknüpfung des neuen Baugebietes durch die Anlegung eines Kreisverkehrsplatzes und die Anlegung eines Radweges vorgesehen.

Der Radweg von "Buschkampweg" bis zur Einmündung "Vahlhauser Weg" (~ 500 m) wurde im Jahr 1995 angelegt. Die Weiterführung des einseitigen Radweges bis zur Streusiedlung "Kleyweg" ist z. Zt. im Bau.

Länge:~1300 m Baukosten: ~181 000,- €

Infos zur Straße:

Schäden: punktuelle Schadstellen bis Kleysiedlung,
Längere Schadensbereiche, u. a. Spurrillen ab Kleysiedlung,
Sanierung in den nächsten zwei Jahren vorgesehen.

Durch den Bau des Radweges wird neben der Verknüpfung des Kleyweges an den Ortskern, auch im Hinblick auf eine evtl. Steigerung der Verkehrsbelastung durch AUREA, ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

K 55 Kreisgrenze - K 14

Der DTV 2000 betrug 1226 Fz/24h mit 4,3% Lkw-Anteil
Breite 6,00 m

Die K 55 wurde im Jahr 1974 ausgebaut. Im Jahr 2000 erhielt die Fahrbahn eine Oberflächenbehandlung. Auf Grund der derzeitigen Schäden in Verbindung mit der Verkehrsbelastung, wird eine Deckenerneuerung mittelfristig in 5-10 Jahren notwendig werden.

K 14 K 55 - Stromberg

Der DTV 2005 betrug 2297 Fz/24h mit 3,2% Lkw-Anteil
Breite. 7,00 m

Der Rad-/Gehweg entlang dieses Teilstücks der K 14 wurde 1995 gebaut. Die Fahrbahndecke im "Unterort" wurde 1998 erneuert. Der direkte Steigungsbereich wurde 1994 saniert. Der Umbau des Bereichs Hüfferstraße/Daudenstraße. erfolgte in den Jahren 1997/98. Hierbei wurde die Fahrbahn auf 6,00 m verbreitert

K 13 Kreisgrenze - K 52

Der DTV 2000 betrug 3343 Fz/24h mit 8,7% Lkw-Anteil
Der DTV 2005 betrug 2461 Fz/24h mit 5,2% Lkw-Anteil
Breite: 6,00 m

Die K 13 wird nach Fertigstellung des Gewerbegebiets AUREA als nördlicher Zubringer fungieren. Da die Straße mit ihrer vorh. Breite diesem Verkehr nicht gewachsen sein wird, wurde bereits im Jahr 2003 bei der Bezirksregierung Münster die Bezuschussung des Ausbaues beantragt.

Der Ausbau sieht folgende Änderungen vor:

Fahrbahnverbreiterung auf 7,50 m; Anlegung eines separaten Rad- und Gehweges; Erneuerung der Bahn- und der Axtbachbrücke; Bau eines Kreisverkehrsplatzes im Kreuzungsbereich K 13/K 52.

Die aktuelle Einplanung seitens der Bezirksregierung Münster sieht eine Bezuschussung ab dem Jahr 2011 vor. Die Gesamtkosten werden auf 2,7 Mio € geschätzt.

Landhagen

nach Fertigstellung der K 13 soll der Landhagen evtl. zur Kreisstraße umgestuft werden, um so eine nordöstliche Umfahrung von Oelde als klassifizierten Straßenzug ausweisen zu können.

Die Stadt Oelde wird für den Landhagen ein Förderantrag zur Anlegung eines einseitigen Rad-/ Gehweges stellen, so dass dann eine durchgehende Radwegverbindung Kreis GT-Gewerbegebiet Landhagen besteht.

K 2 Ostenfelde - Beelen

Der DTV 2000 betrug 1443 Fz/24h mit 6,1% Lkw-Anteil
Fahrbahnbreite: 6,50 m auf 2,700km ; 6,00 m auf 1,600 km; 5,00 m auf 3,400 km

Straßenzustand: der 5,00 m breite Bereich hat lediglich einen bedingt verkehrssicheren Zustand. Er genügt ansonsten nicht den Ansprüchen einer Kreisstraße.
Der 6,00 m breite Abschnitt wurde in 2006 mit einem Kostenaufwand von ~ 460 000,- € ausgebaut.

Der 6,50 m breite Bereich zeigt offenporige Flächen mit Ausmagerungen und Splittverlust (Ausbau 1979/80)

Der I.BA. wurde im letzten Jahr fertig gestellt. Mit dem II. und III. BA soll im Juni 2007 begonnen werden, mit der Fertigstellung wird im Herbst 2007 gerechnet.

Kreisverkehrsplatz L 831/K 2 /Westkirchener Straße

Der Kreuzungsbereich war, obwohl übersichtlich gebaut, ein Unfallschwerpunkt. Da der Landesbetrieb Straße als straßenbaulasthöchster Kreuzungsbeteiligter den Umbau hätte veranlassen müssen, aus finanziellen Gründen dieses aber nicht konnte, hat die Gemeinde das Projekt vorangetrieben und einen großen Teil der Kosten übernommen. Der Kreis hat einen GVFG-Zuschussantrag gestellt und die Restfinanzierung seines Astes geleistet. Die Maßnahme wurde im Jahr 2006 fertig gestellt