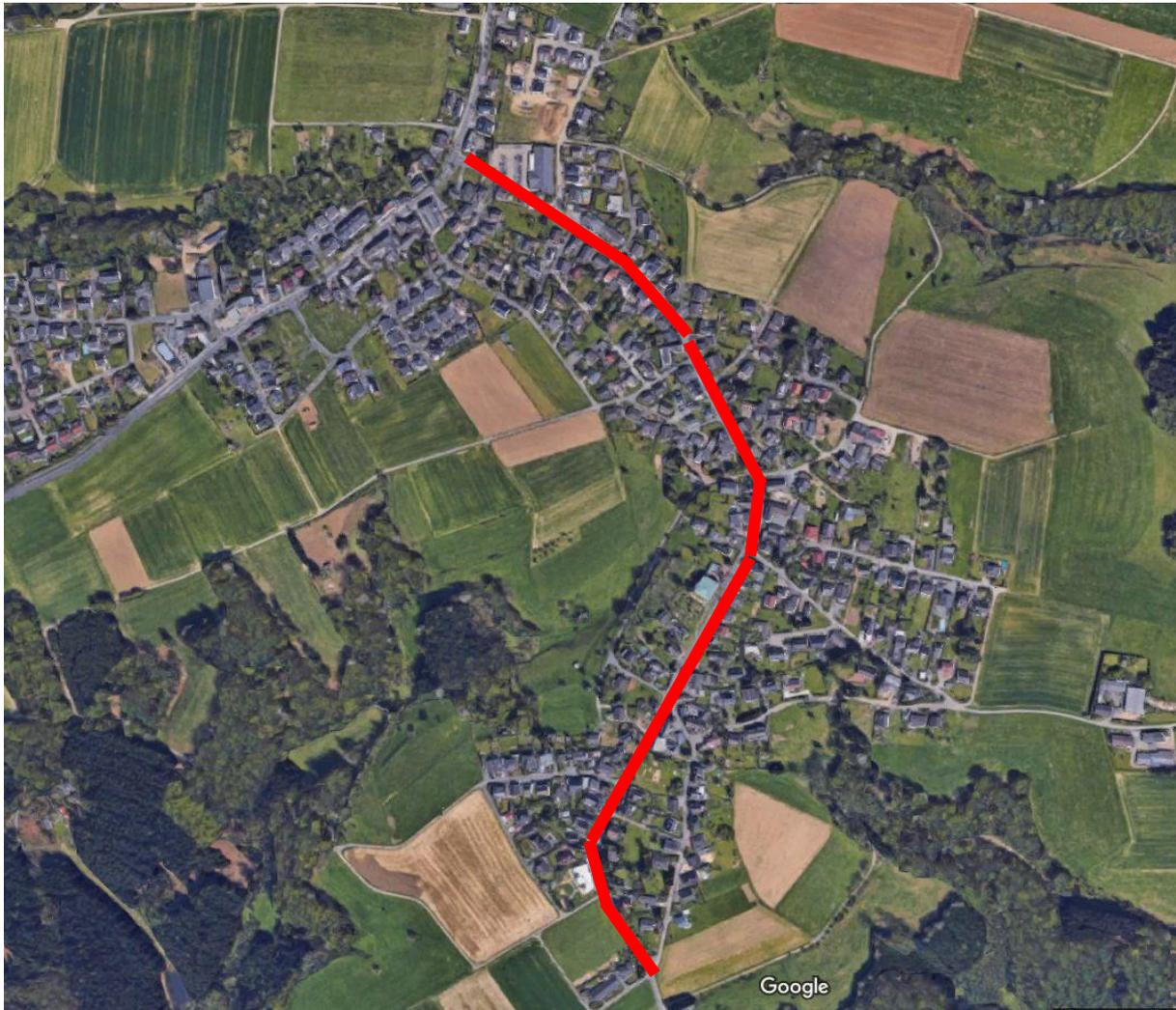


**STRASSENBAU KREISSTADT SIEGBURG
STADTTEIL BRASCHOß
BRASCHOSSESTRASSE
STRASSENZUSTANDSBERICHT**



AUFTRAGGEBER

KREISSTADT SIEGBURG
AMT FÜR BAUBETRIEB UND IMMOBILIENMANAGEMENT
NOGENTER PLATZ 10
53721 SIEGBURG

VERFASSER

INGENIEURBÜRO DIRK UND MICHAEL STELTER
CARL F. PETERS-STRASSE 29
53721 SIEGBURG
TELEFON 02241/3090-0
Stand: Mai 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Lage und Bedeutung
2. Ausbualter
3. Teileinrichtungen
 - 3.1 Abschnitt I) Zeithstraße bis Hochhausener Weg
 - 3.1.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.1.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.2 Abschnitt II) Hochhausener Weg bis Hollesbitze
 - 3.2.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.2.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.3 Abschnitt III) Hollesbitze bis Im Hollesgarten
 - 3.3.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.3.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.4 Abschnitt IV) Im Hollesgarten bis Torbitze
 - 3.4.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.4.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.5 Abschnitt V) Torbitze bis Auf der Helten/Auf dem Welef
 - 3.5.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.5.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.6 Abschnitt VI) Auf der Helten/Auf dem Welef bis Im Klausgarten
 - 3.6.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.6.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.7 Abschnitt VII) Im Klausgarten bis Auf der Helten
 - 3.7.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.7.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 3.8 Abschnitt VIII) Auf der Helten bis Bitzer Weg Nord
 - 3.8.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.8.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 3.9 Abschnitt IX) Bitzer Weg Nord bis Bitzer Weg Süd
 - 3.9.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.9.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 3.10 Abschnitt X) Bitzer Weg Süd bis Am Kreuztor
 - 3.10.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.10.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 4. Versorgungsleitungen
- 5. Zusammenfassung
- 6. Matriceinstufung gemäß Straßenbauprogramm

- 7. geschätzte Ausbaurkosten
 - 7.1 Abschnitt I) Zeithstraße-Hochhausener Weg
 - 7.2 Abschnitt II) Hochhausener Weg-Hollesbitze
 - 7.3 Abschnitt III) Hollesbitze-Im Hollesgarten
 - 7.4 Abschnitt IV) Im Hollesgarten-Torbitze
 - 7.5 Abschnitt V) Torbitze-Auf der Helten/Auf dem Welef
 - 7.6 Abschnitt VI) Auf der Helten/Auf dem Welef-Im Klausgarten
 - 7.7 Abschnitt VII) Im Klausgarten-Auf der Helten
 - 7.8 Abschnitt VIII) Auf der Helzen-Bitzer Weg Nord
 - 7.9 Abschnitt IX) Bitzer Weg Nord-Bitzer Weg Süd
 - 7.10 Abschnitt X) Bitzer Weg Süd-Am Kreuztor

- 8. Anlagen

1 Lage und Bedeutung

Die Braschossier Straße liegt im Stadtteil „Braschoß“. Die Straße beginnt an der Einmündung in die Bundesstraße B 56 (Zeithstraße) und führt in südlicher Richtung durch den Stadtteil Braschoß und geht in die Straße Am Breitschoß über. In die Braschossier Straße münden unter anderem die Straßen Am Zemerhof, Hochhauser Weg, Hollesbitze, Im Hollesgarten, Torbitze, Auf der Helten, Auf dem Welef, Im Klausgarten, Bitzer Weg und die Straße Am Kreuztor.

In Abstimmung mit der Kreisstadt Siegburg sind die Abschnitte zwischen den einmündenden Straßen jeweils separat darzustellen. Bei der Braschossier Straße sind die einmündenden Straßen häufig versetzt und teilweise nur wenige Meter auseinander. Es wurden in Fällen von sehr geringen Abständen an den Einmündungen Untersuchungsabschnitte mit einer Mindestlänge von 50,00 m gebildet, um nicht zu kleine und zu viele Untersuchungsabschnitte zu erhalten. Es ergeben sich somit folgende Untersuchungsabschnitte:

I.	Zeithstraße-Hochhausener Weg	ca. 130 m
II.	Hochhausener Weg - Hollesbitze	ca. 85 m
III.	Hollesbitze-Im Hollesgarten	ca. 100 m
IV.	Im Hollesgarten- Torbitze	ca. 85 m
V.	Torbitze- Auf der Helten/ Auf dem Welef	ca. 115 m
VI.	Auf der Helten/Auf dem Welef- Im Klausgarten	ca. 90 m
VII.	Im Klausgarten- Auf der Helten	ca. 200 m
VIII.	Auf der Helten- Bitzer Weg	ca. 115 m
IX.	Bitzer Weg- Bitzer Weg	ca. 130 m
X.	Bitzer Weg- Am Kreuztor	<u>ca. 105 m</u>
	Gesamtlänge	ca. 1.155 m

Über die B 56 erfolgt der Anschluss an das überörtliche Verkehrswegenetz. Die Braschossier Straße sammelt fast den gesamten Verkehr aus dem Stadtteil Braschoß.

Die Kreisstadt Siegburg hat im Jahr 2016 in der Braschosser Straße eine SDR-Messung durchgeführt. Hierbei wurde eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 DTV ermittelt.

Die Braschosser Straße wird auch als Buslinie genutzt. In der Straße fährt die Buslinie 511. Es sind insgesamt drei Bushaltestellen (Hochhausener Weg, Brunnenweg, und Bitzer Weg) vorhanden.

An der Straße liegen eine Kirche, eine Kindertagesstätte und ein Spielplatz.

Entlang der Straße sind wenige Gewerbebetriebe vorhanden und es ist ein Nahversorger angesiedelt. Weiterhin liegt eine Gaststätte an der Straße.

Die Straße ist beidseitig angebaut; es sind praktisch keine Baulücken vorhanden.

Die Einstufung der Braschosser Straße erfolgt in die Straßenkategorie HS IV und die Belastungsklasse Bk 1,8.

2 **Ausbaualter**

Das Ausbaualter der Braschosser Straße ist unbekannt, da in der übergebenen Liste für die Eröffnungsbilanz gemäß NKF kein Jahreseintrag vorhanden ist. Die Kreisstadt Siegburg prüft zurzeit, ob Veranlagungen in der Straße erfolgt sind. Optisch ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Straße vor mehreren Jahrzehnten erfolgte, wobei der Zustand sich abschnittsweise in der Straße unterscheidet.

3. Teileinrichtungen

Der Zustand der Straße wurde mittels Fotos dokumentiert. Die Fotos können der beigefügten Dokumentation, die zugehörigen Bildstandpunkte dem Lageplan entnommen werden.

Die Braschossier Straße ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Das heißt es sind durch Bordanlagen von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege vorhanden. Der Gehweg ist überwiegend nur einseitig vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind die neben der Fahrbahn gelegenen Randbereiche entweder unbefestigt oder provisorisch befestigt. Diese Flächen liegen niveaugleich zur Fahrbahn.

Die nachstehende Zustandsbewertung beruht auf einer visuellen Prüfung. Eine Baugrunduntersuchung über die vorhandenen Schichtdicken und den Aufbau liegt nicht vor.

3.1 Abschnitt I) Zeithstraße bis Hochhausener Weg

3.1.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 130 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt insgesamt ca. 10,00 m. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist überwiegend unbefestigt. Lediglich der Einmündungsbereich in die B 56 sowie die Flächen an einer Bushaltestelle und vor Zufahrten sind befestigt.

Der westliche Gehweg ist überwiegend asphaltiert. Im Bereich von Zufahrten und am Anschluss zur B 56 sind die Gehwegflächen gepflastert. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die Fahrbahn ist durchgängig asphaltiert. Die Randeinfassung auf der östlichen Straßenseite ist mit einer zweizeiligen Rinne ausgeführt.

Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden. In diesem Abschnitt sind Lampen in Peitschenform auf der Westseite der Straße mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 6,00 m aufgestellt.

Die Fahrbahn ist mit einem Dachprofil ausgebaut. Die Wasserführung ist wegen des fehlenden Höhenversatzes auf der Nordseite eher provisorisch vorhanden. Auf der Westseite ist mit der einzeiligen Rinne und dem Betonbordstein eine geordnete Wasserführung vorhanden.



Bild 1 „vorhandenes Straßenprofil in Blickrichtung Osten“

Parkplätze sind nicht vorhanden. Parken innerhalb des Straßenraums ist nicht erlaubt; es gilt ein eingeschränktes Halteverbot.

Die vorhandene Bushaltestelle ist als Buskap ausgeführt. Sie ist im Jahr 2018 barrierefrei umgestaltet worden. Es sind Sonderbordsteine sowie taktile Leitelemente verlegt worden. Ein Wartehäuschen ist auf der nördlichen Straßenseite vorhanden.



Bild 2 „vorhandene Bushaltestelle“

3.1.2 Zustand der Teileinrichtungen

Im gesamten Streckenverlauf ist die Fahrbahn mit Ausnahme des Anschlusses an die B 56 in einem schlechten Zustand. Es sind eine Vielzahl von Netz- und Längsrissen in der Fahrbahn vorhanden. Weiterhin sind einige Straßenaufbrüche vorhanden.



Bild 3 „Zustand Fahrbahn“

Die vorhandene Rinnenanlage weist größere Unebenheiten auf. Aufgrund des relativ großen vorhandenen Längsgefälles sind aber nur kleine Pfützenbildungen möglich.



Bild 4 „nicht fachgerechte Straßenaufbrüche“

Die vorhandenen Bordanlagen weisen teilweise größere Schadstellen und teilweise Absackungen auf. Im asphaltierten Gehweg ist ein durchgehender Längsaufbruch vorhanden. Auch im Gehwegbereich sind Risse in der Asphaltbefestigung vorhanden.

3.2 Abschnitt II) Hochhausener Weg bis Hollesbitze

3.2.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 85 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt insgesamt ca. 10,00 m. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist überwiegend befestigt - niveaugleich zur Straße.

Der westliche Gehweg ist praktisch komplett asphaltiert. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Der Randstreifen auf der Ostseite ist mit einer dünnen Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden.

3.2.2 Zustand der Teileinrichtungen

Insbesondere die Randbereiche sind in einem sehr schlechten Zustand. Die Flächen weisen eine Vielzahl von Rissen auf und teilweise beginnt sich die Asphaltdecke komplett abzulösen. Die Fahrbahn ist in einem etwas besseren Zustand, wobei auch hier viele Risse vorhanden sind. Teilweise sind auch nicht fachgerecht wiederhergestellte Fahrbahnaufbrüche vorhanden.



Bild 5: Zustand Nebenflächen und Fahrbahn

Die Gehweganlage ist ebenfalls in keinem guten Zustand. Auch hier sind Risse vorhanden. Die Rinnen und Bordanlagen weisen Absackungen auf. Es ist eine Vielzahl von Straßenaufbrüchen im Gehwegbereich vorhanden.

3.3 Abschnitt III) Hollesbitze bis Im Hollesgarten

3.3.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 100 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt mindestens ca. 10,00 m. Vor der Straße Im Hollesgarten weitet sich die öffentliche Verkehrsfläche auf ca. 12,00 m. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist teilweise niveaugleich zur Straße befestigt. Es sind aber auch längere unbefestigte Abschnitte vorhanden.

Der westliche Gehweg ist praktisch komplett asphaltiert. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die befestigten Randstreifen auf der Nordseite sind mit einer dünnen Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden. Der niveaugleiche Randstreifen wird außerhalb von Zufahrten als Parkplatz genutzt.

3.3.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist eine Vielzahl von Längs- und Netzkissen auf. Weiterhin sind Unebenheiten in der Fahrbahn vorhanden. Es sind einige Straßenaufbrüche vorhanden. Auffällig ist, dass ein vor der Einmündung Im Hollesgarten vorhandener größerer Längsaufbruch in einem deutlich besseren Zustand als der Rest der Fahrbahn ist.



Bild 6: Zustand Gehweg und Fahrbahn



Bild 7: Fahrbahn, Gehweg und Längsaufbruch

Die Gehweganlage ist ebenfalls in keinem guten Zustand. Auch hier sind Risse vorhanden. Es ist eine sehr große Anzahl von Straßenaufbrüchen vorhanden.

3.4 Abschnitt IV) Im Hollesgarten bis Torbitze

3.4.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 100 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt ca. 10,00 m und schwankt nur geringfügig innerhalb des Abschnittes. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist fast durchgängig niveaugleich zur Straße befestigt

Der westliche Gehweg ist größtenteils asphaltiert. Bei Zufahrten sind auch mit Betonsteinpflaster befestigte Zwischenstücke vorhanden. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind mit einer dünnen Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt. Die Trennung zwischen Seitenstreifen und diesen Randstreifen ist mit einer einzeiligen Pflasterrinne ausgeführt.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden. Der niveaugleiche Randstreifen wird außerhalb von Zufahrten als Parkplatz genutzt.

3.4.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist eine Vielzahl von Längs- und Netzzrissen auf. Weiterhin sind Unebenheiten in der Fahrbahn vorhanden. Es sind einige Straßenaufbrüche vorhanden. Insbesondere an der einzeiligen Rinne am Übergang zu den Randstreifen ist die Asphaltfläche in einem schlechten Zustand und beginnt sich teilweise aufzulösen. Auch in diesem Streckenabschnitt ist auf der Westseite ein Längsaufbruch vorhanden, der in einem optisch besseren Zustand als der Rest der Fahrbahn ist.

Die niveaugleich zur Straße befestigten Randbereiche auf der Ostseite bestehen überwiegend aus einer dünnen Asphaltsschicht und beginnen sich abschnittsweise aufzulösen. Es sind größere Schlaglöcher und eine Vielzahl von Rissen vorhanden.



Bild 8: Zustand Gehweg und Fahrbahn



Bild 9: Fahrbahn, Gehweg und Längsaufbruch

Die Gehweganlage ist ebenfalls in keinem guten Zustand. Auch hier sind Risse und eine sehr große Anzahl von Straßenaufbrüchen vorhanden.

An der Bordanlage befinden sich mehrere Bordsteine mit größeren Ausbrüchen in der Oberfläche.

3.5 Abschnitt V) Torbitze bis Auf der Helten/Auf dem Welef

3.5.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 115 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt ca. 10,00 m und schwankt nur geringfügig innerhalb des Abschnittes. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist fast durchgängig niveaugleich zur Straße befestigt. Gegenüber der Einmündung in den Brunnenweg ist auf der Ostseite eine Bushaltestelle vorhanden. Diese ist ebenfalls niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt und somit nicht barrierefrei hergestellt. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle ist in den nächsten 5 Jahren geplant. Im Randbereich ist ein Wartehäuschen aufgestellt.

Der westliche Gehweg ist größtenteils asphaltiert. Bei Zufahrten sind auch mit Betonsteinpflaster befestigte Zwischenstücke vorhanden. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind mit einer dünnen Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt. Die Trennung zwischen Seitenstreifen und diesen Randstreifen ist hier mit einer ein bzw. teilweise mit einer zweizeiligen Pflasterrinne ausgeführt.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden. Der niveaugleiche Randstreifen wird außerhalb von Zufahrten als Parkplatz genutzt.

3.5.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist eine Vielzahl von Längs- und Netzzrissen auf. Weiterhin sind Unebenheiten in der Fahrbahn und einige Straßenaufbrüche vorhanden. Insbesondere an der einzeiligen Rinne am Übergang zu den Randstreifen ist die Asphaltfläche in einem schlechten Zustand und beginnt sich teilweise aufzulösen. Auch in diesem Streckenabschnitt ist auf der Westseite ein Längsaufbruch vorhanden, der in einem optisch besseren Zustand als der Rest der Fahrbahn ist. Weiterhin ist die Fahrbahndecke an der Einmündung in den Brunnenweg in einem optisch besseren Zustand.



Bild 10: Zustand Gehweg und Fahrbahn



Bild 11: Fahrbahn und Randstreifen Nordseite

Die Gehweganlage ist ebenfalls in keinem guten Zustand. Auch hier sind Risse und eine sehr große Anzahl von Straßenaufbrüchen vorhanden.

An der Bordanlage befinden sich mehrere Bordsteine mit größeren Ausbrüchen in der Oberfläche.

3.6 Abschnitt VI) Auf der Helten/Auf dem Welef bis Im Klausgarten

3.6.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 90 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt zwischen knapp unter 10,00 m bis über 11,00 m. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist fast durchgängig niveaugleich zur Straße befestigt.

Der westliche Gehweg ist größtenteils asphaltiert. Bei Zufahrten sind auch mit Betonsteinpflaster befestigte Zwischenstücke vorhanden. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind mit einer dünnen Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt. Die Trennung zwischen Seitenstreifen und diesen Randstreifen ist hier mit einer einzeiligen Pflasterrinne ausgeführt.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden. Der niveaugleiche Randstreifen wird außerhalb von Zufahrten als Parkplatz genutzt.

3.6.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist eine Vielzahl von Längs- und Netzzissen auf. Weiterhin sind Unebenheiten in der Fahrbahn vorhanden. Es sind einige Straßenaufbrüche vorhanden. Auch in diesem Streckenabschnitt ist auf der Westseite ein Längsaufbruch vorhanden, der in einem optisch besseren Zustand als der Rest der Fahrbahn ist. Weiterhin ist die Fahrbahndecke an der Einmündung in den Brunnenweg in einem optisch besseren Zustand.



Bild 12: Allgemeinzustand

Die Gehweganlage ist ebenfalls in keinem guten Zustand. Auch hier sind Risse und eine sehr große Anzahl von Straßenaufbrüchen vorhanden.

An der Bordanlage befinden sich mehrere Bordsteine mit größeren Ausbrüchen in der Oberfläche.

3.7 Abschnitt VII) Im Klausgarten bis Auf der Helten (Im Klausgarten)

3.7.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 200 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt in der Regel ca. 10,00 m. Im Bereich vor der Kirche weitet sich die öffentliche Verkehrsfläche auf bis zu 14,00 m auf. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist fast durchgängig niveaugleich zur Straße befestigt.

Der westliche Gehweg ist größtenteils asphaltiert. Bei Zufahrten sind auch mit Betonsteinpflaster befestigte Zwischenstücke vorhanden. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind mit einer dünnen Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt. Die Trennung zwischen Seitenstreifen und diesem Randstreifen ist hier mit einer zweizeiligen Pflasterrinne ausgeführt.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden. Der niveaugleiche Randstreifen wird außerhalb von Zufahrten als Parkplatz genutzt.

3.7.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist eine Vielzahl von Längs- und Netzzrissen auf. Weiterhin sind Unebenheiten in der Fahrbahn vorhanden. Es sind einige Straßenaufbrüche und insbesondere am Übergang zu den Pflasterstreifen größere Schäden vorhanden.



Bild 13: Allgemeinzustand

Die Gehweganlage ist in einem befriedigenden Zustand. Auch hier sind Risse vorhanden, aber in diesem Bereich sind weniger Straßenaufbrüche als in den anderen Abschnitten zu finden.

An der Bordanlage sind mehrere Bordsteine mit größeren Ausbrüchen in der Oberfläche vorhanden.

Die niveaugleich befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind in einem sehr schlechten Zustand. Die Asphaltdecke beginnt sich in mehreren Bereichen

aufzulösen und es sind eine Vielzahl von Rissen und Schlaglöchern vorhanden.

3.8 Abschnitt VIII) Auf der Helten (Im Klausgarten) bis Bitzer Weg Nord

3.8.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 115 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt durchgängig knapp über 10,00 m. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist fast durchgängig niveaugleich zur Straße befestigt. Auf der Ostseite ist weiterhin eine Bushaltestelle vorhanden. Diese Haltestelle ist als Buskap ausgeführt. Die Haltestelle ist niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt und somit nicht barrierefrei. Der barrierefreie Ausbau soll in 2019 ausgeführt werden. An der Haltestelle ist ein Wartehäuschen aufgestellt.

Der westliche Gehweg ist größtenteils asphaltiert. Bei Zufahrten sind auch mit Betonsteinpflaster befestigte Zwischenstücke vorhanden. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind mit einer dünnen Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt. Die Trennung zwischen Seitenstreifen und diesen Randstreifen ist hier mit einer zweizeiligen Pflasterrinne ausgeführt. In diesem Streckenabschnitt ist der Randstreifen nicht bis zu den Grundstückseinfriedungen befestigt. Es ist auch noch ein Grünstreifen vor den Zäunen/Mauern vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden. Der niveaugleiche Randstreifen wird außerhalb von Zufahrten als Parkplatz genutzt.

3.8.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist einige Längs- und Netzzrissen auf. Allgemein ist die Fahrbahn in diesem Bereich in einem optisch besseren Zustand als in den nördlich angrenzenden Bereichen.



Bild 14: Allgemeinzustand

Die Gehweganlage ist ebenfalls in einem befriedigenden Zustand. Auch hier sind Risse vorhanden, aber in diesem Bereich sind weniger Straßenaufbrüchen als in den anderen Abschnitten.

Die niveaugleich befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind in einem schlechten Zustand. Die Asphaltdecke beginnt sich in mehreren Bereichen aufzulösen und es ist eine Vielzahl von Rissen und Schlaglöchern vorhanden.

3.9 Abschnitt IX) Bitzer Weg Nord bis Bitzer Weg Süd

3.9.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 130 m. Der Bitzer Weg mündet zweimal auf die Braschossier Straße ein. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt an der nördlichen Einmündung knapp über 10,00 m und weitet sich in südlicher Richtung auf bis über 13,00 m auf. Auf der westlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Der verbleibende Reststreifen auf der Ostseite ist fast durchgängig niveaugleich zur Straße befestigt.

Der westliche Gehweg ist in Teilbereichen asphaltiert und im Bereich einer Kindertagesstätte komplett gepflastert. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Die befestigten Randstreifen auf der Ostseite sind mit einer Asphaltdecke niveaugleich zur Fahrbahn ausgeführt. Die Trennung zwischen Seitenstreifen und diesen Randstreifen ist hier mit einer zweizeiligen Pflasterrinne ausgeführt.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Westseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden. Der niveaugleiche Randstreifen wird außerhalb von Zufahrten als Parkplatz genutzt.

3.9.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist einige Längs- und Netzrisse auf. Allgemein ist die Fahrbahn in diesem Bereich in einem optisch besseren Zustand als in den nördlichen Teilabschnitten.



Bild 15: Allgemeinzustand mit Pflasterung des Gehweges vor der Kindertagesstätte

Die Gehweganlage ist ebenfalls in einem befriedigenden Zustand. Der gepflasterte Abschnitt ist in einem guten Zustand. Im asphaltierten Bereich sind Risse und kleinere Aufbrüche im Gehweg vorhanden.

Die niveaugleich befestigten Randstreifen auf der Nordseite sind in einem befriedigenden Zustand. Hier sind einige Risse und kleinere Schlaglöcher vorhanden.

3.10 Abschnitt X) Bitzer Weg Süd bis Am Kreuztor

3.10.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 105 m. Die Breite der als Trennverkehrsfläche ausgebauten Straße beträgt zwischen ca. 13-14,00 m innerhalb des Untersuchungsabschnitt. An der zweiten Einmündung des Bitzer Weges wechselt der Gehweg von der Westseite auf die Ostseite der Straße. Auf der östlichen Straßenseite ist ein ca. 1,50 m breiter Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 6,00 m befestigt. Die verbleibenden

öffentlichen Restflächen sind in diesem Bereich unbefestigt. Die Braschossier Straße ist in diesem Abschnitt praktisch anbaufrei. Es sind keine Zufahrten auf die Grundstücke vorhanden.

Der östliche Gehweg ist durchgängig asphaltiert. Der Gehweg ist mit einem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Vor der Bordanlage ist eine einzeilige Betonrinne verlegt.

Auf der Westseite der Fahrbahn ist keine Randeinfassung vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung ist mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über eine Einseitneigung in östlicher Richtung zur wasserführenden Rinne vor den Betonbordsteinen; über die einseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe wird das anfallende Niederschlagswasser ins städtische Mischsystem abgeleitet.

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbauabschnitt nicht vorhanden.

3.10.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahn weist einen optisch relativ neuen Asphaltbelag auf. Als Mangel sind hauptsächlich Längsrisse an den Rändern der Asphaltbefestigung vorhanden.



Bild 16: Allgemeinzustand mit östlichem Gehweg



Bild 17: Risse am Fahrbahnrand

Die Gehweganlage ist in einem deutlich schlechteren Zustand. Hier sind viele Risse und teilweise Schlaglöcher im Gehweg vorhanden.

4 Versorgungsleitungen

Die Versorgungsunternehmen haben Gas-, Wasser- und Telekomleitungen unterirdisch verlegt. Diese Leitungen liegen teils in den Gehwegen, teils in der Fahrbahn. In der Straße liegt ein Trennsystem.

Es empfiehlt sich, die Ver- und Entsorgungsunternehmen vor einem Straßen- ausbau oder einer Sanierung anzuschreiben, ob Leitungen mitverlegt werden sollen. Ferner sollte der Zustand der Kanalisation untersucht und beurteilt werden.

5 Zusammenfassung

Der Zustand der Fahrbahn, Gehwege und befestigten Randbereiche ist überwiegend als sehr schlecht zu bezeichnen. Die Straße ist offensichtlich vor mehreren Jahrzehnten ausgebaut worden und ist als abgängig zu bezeichnen. Gemäß RStO kann „Eine Erneuerung mit teilweise Ersatz der vorhandenen Befestigung nur dann erfolgen, wenn die im Oberbau verbleibenden Schichten geeignet, insbesondere ausreichend tragfähig und eben sind“. Ob der vorhandene Straßenoberbau diese Anforderungen erfüllt müsste mittels einer Baugrunduntersuchung ermittelt werden. Allerdings ist bereits jetzt sichtbar, dass verschiedene Risse bis in die Tragschicht hindurchgehen. Beim südlichsten Abschnitt in welchem optisch vor ein paar Jahren eine Deckensanierung erfolgte, ist auch bereits zu erkennen, dass sich die Altrisse wieder bis an die Oberfläche durchsetzen. Hier sind insbesondere an den Rändern Längsrisse vorzufinden.

Denkbar ist in allen Abschnitten ein Ausbau in mehreren Bauabschnitten. So könnte in einem ersten Abschnitt jeweils die Fahrbahn einschließlich Rinnenanlagen und Straßenabläufen ausgebaut werden. In einem zweiten Abschnitt kann dann der Gehweg ausgebaut werden. Nachteil eines solchen Verfahrens ist, dass an den Übergängen zwischen Gehweg und Fahrbahn Arbeiten doppelt durchgeführt werden. So wird es erforderlich werden Bordsteine in beiden Abschnitten neu in Beton zu setzen. Weiterer Nachteil ist, dass insbesondere beim späteren Ausbau der Gehwege nur kleinere Mengen anfallen und entsprechend kleineres Baugerät verwendet werden muss. Zudem erschwert der mehrstufige Ausbau evtl. sinnvolle Änderungen an den Breiten/Abmessungen der einzelnen Teileinrichtungen.

6 Matriceinstufung gemäß Straßenbauprogramm

Abschnitt I „Zeithstraße bis Hochhausener Weg“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	6	10 %	0,6
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			2,6

Abschnitt II „Hochhausener Weg bis Hollesbitze“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	6	10 %	0,6
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			2,6

Abschnitt III „Hollesbitze bis Im Hollesgarten“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	6	10 %	0,6
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			2,6

Abschnitt IV „Im Hollesgarten-Torbitze“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	6	10 %	0,6
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			2,6

Abschnitt V „Torbitze- Auf der Helten/ Auf dem Welef“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	6	10 %	0,6
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			2,6

Abschnitt VI „Auf der Helten/Auf dem Welef – Im Klausgarten“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	6	10 %	0,6
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,2
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			2,6

Abschnitt VII „Im Klausgarten-Auf der Helten“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	6	10 %	0,6
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	2	10 %	0,2
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			2,8

Abschnitt VIII „Auf der Helten-Bitzer Weg Nord“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	4	10 %	0,4
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	3	30 %	0,9
Gesamtpunkte			1,8

Abschnitt IX „Bitzer Weg Nord bis Bitzer Weg Süd“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	2	10 %	0,4
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	2	10 %	0,2
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	3	30 %	0,9
Gesamtpunkte			2,0

Abschnitt X „Bitzer Weg Süd bis Am Kreuztor“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	4	10 %	0,4
Buslinie	2	10 %	0,2
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	2	30 %	0,6
Gesamtpunkte			1,5

7. geschätzte Ausbaurkosten

Die Baukosten (Herstellungskosten) für einen Straßenausbau der Abschnitte I bis X können grob wie folgt geschätzt werden:

250,00 €/m² (Richtpreis, inkl. aller Baunebenkosten)

Bei einem abschnittweisen Ausbau sind zusätzliche Arbeiten an den Übergängen zwischen Gehweg und Fahrbahn (Bordanlagen) erforderlich. Weiterhin muss kleineres Baugerät eingesetzt und die vorhandenen anderen Teilreinrichtungen während der Arbeiten geschützt werden. Hier erfolgt der Ansatz über folgenden Richtpreis.

265,00 €/m² (Richtpreis, inkl. aller Baunebenkosten)

Da zurzeit noch keine Planungen oder eine Bodenanalytik existieren, sind erhebliche Abweichungen zu diesen Richtpreisen möglich.

7.1 Abschnitt I Zeithstraße bis Hochhausener Weg

Komplettausbau:

ca. 1.300 m² á € 250,00 = € 325.000,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne

ca. 800 m² á € 265,00 = € 212.000,00

2. BA Nebenanlagen

ca. 500 m² á € 265,00 = € 132.500,00

7.2 Abschnitt II Hochhausener Weg bis Hollesbitze

Komplettausbau:

ca. 850 m² á € 250,00 = € 212.500,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 520 m² á € 265,00 = € 137.800,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 330 m² á € 265,00 = € 87.450,00

7.3 Abschnitt III Hollesbitze bis Im Hollesgarten

Komplettausbau:

ca. 1.100 m² á € 250,00 = € 275.000,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 600 m² á € 265,00 = € 159.000,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 500 m² á € 265,00 = € 132.500,00

7.4 Abschnitt IV Im Hollesgarten - Torbitze

Komplettausbau:

ca. 850 m² á € 250,00 = € 212.500,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 510 m² á € 265,00 = € 135.150,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 340 m² á € 265,00 = € 90.100,00

7.5 Abschnitt V Torbitze-Auf der Helten/Auf dem Welef

Komplettausbau:

ca. 1.150 m² á € 250,00 = € 287.500,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 700 m² á € 265,00 = € 185.500,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 450 m² á € 265,00 = € 119.250,00

7.6 Abschnitt VI Auf der Helten/Auf dem Welef-Im Klausgarten

Komplettausbau:

ca. 950 m² á € 250,00 = € 237.500,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 550 m² á € 265,00 = € 145.750,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 400 m² á € 265,00 = € 106.000,00

7.7 Abschnitt VII Im Klausgarten-Auf der Helten

Komplettausbau:

ca. 2.400 m² á € 250,00 = € 600.000,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 1.200 m² á € 265,00 = € 318.000,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 1.200 m² á € 265,00 = € 318.000,00

7.8 Auf der Helten-Bitzer Weg Nord

Komplettausbau:

ca. 1.150 m² á € 250,00 = € 287.500,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 700 m² á € 265,00 = € 185.500,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 450 m² á € 265,00 = € 119.250,00

7.9 Bitzer Weg Nord-Bitzer Weg Süd

Komplettausbau:

ca. 1.500 m² á € 250,00 = € 375.000,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 800 m² á € 265,00 = € 212.000,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 700 m² á € 265,00 = € 185.500,00

7.10 Bitzer Weg Süd-Am Kreuztor

Hinweis: In diesen anbaufreien Teilabschnitt ist ein Ausbau innerhalb der öffentlich parzellierten Fläche von 13-14,00 m überdimensioniert. Es wird mit einer Ausbaubreite von insgesamt ca. 9,00 m gerechnet.

Komplettausbau:

ca. 950 m² á € 250,00 = € 237.500,00

1. BA nur Fahrbahn und Rinne
ca. 650 m² á € 265,00 = € 172.250,00
2. BA Nebenanlagen
ca. 300 m² á € 265,00 = € 79.500,00

8. Anlagen

Fotodokumentation

Übersichtsplan M 1: 5.000

Lageplan West M 1: 500

Lageplan Ost M 1: 500

gesehen:

Siegburg, den

aufgestellt:

Siegburg, im Januar 2019

m-stelter

INGENIEURBÜRO STELTER