

**STRASSENBAU KREISSTADT SIEGBURG  
STADTTEIL STALLBERG  
VIEHTRIFT**

**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: April 2019**

## Inhaltsverzeichnis

1. Lage und Bedeutung
2. Ausbualter
3. Teileinrichtungen
  - 3.1 Abschnitt I) Kaldauer Straße – Am Tannenhof
    - 3.1.1 vorh. Teileinrichtungen
    - 3.1.2 Zustand der Teileinrichtungen
  - 3.2 Abschnitt II) Am Tannenhof - Junkersbusch
    - 3.2.1 vorh. Teileinrichtungen
    - 3.2.2 Zustand der Teileinrichtungen
  - 3.3 Abschnitt III) Junkersbusch – Am Klinkenbergerhof
    - 3.3.1 vorh. Teileinrichtungen
    - 3.3.2 Zustand der Teileinrichtungen
  - 3.4 Abschnitt IV) Viehtrift - Taubenstraße
    - 3.4.1 vorh. Teileinrichtungen
    - 3.4.2 Zustand der Teileinrichtungen
  - 3.5 Abschnitt V) Taubenstraße - Seidenbergstraße
    - 3.5.1 vorh. Teileinrichtungen
    - 3.5.2 Zustand der Teileinrichtungen
4. Versorgungsleitungen
5. Zusammenfassung
6. Matriceinstufung gemäß Straßenbauprogramm
7. geschätzte Ausbalkosten
  - 7.1 Abschnitt I) Kaldauer Straße – Am Tannenhof

- 7.2 Abschnitt II) Am Tannenhof - Junkersbusch
  - 7.3 Abschnitt III) Junkersbusch – Am Klinkenbergerhof
  - 7.4 Abschnitt IV) Viehtrift - Taubenstraße
  - 7.5 Abschnitt V) Taubenstraße - Seidenbergstraße
- 
- 8. Anlagen

## 1 Lage und Bedeutung

Die Straße Viehtrifft liegt überwiegend im Stadtteil Stallberg. Die Straße beginnt an der Kaldauerstraße und führt in südlicher Richtung durch den Stadtteil Stallberg bis zur Seidenbergstraße in den Stadtteil Wolsdorf. Weite Teilstrecken der Straße „Viehtrifft“ liegen innerhalb von Waldgelände und sind somit anbaufrei. Eine weitere Besonderheit der Straße ist, dass sie vor der Seidenbergstraße von der Bundesautobahn A3 überquert wird.

In Abstimmung mit der Kreisstadt Siegburg sind die Abschnitte zwischen den einmündenden Straßen jeweils separat darzustellen. Es ergeben sich somit folgende Untersuchungsabschnitte:

I.	Kaldauer Straße – Am Tannenhof	ca. 145 m
II.	Am Tannenhof - Junkerbusch	ca. 155 m
III.	Junkersbusch – Am Klinkenberger Hof	ca. 325 m
IV.	Am Klinkenberger Hof - Taubenstraße	ca. 185 m
V.	Taubenstraße – Seidenbergstraße	<u>ca. 230 m</u>
	Gesamtlänge	ca. 1.040 m

Über die Kaldauer Straße erfolgt der Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz z.B. in Richtung zur Bundesstraße 56. Bei der Seidenbergstraße ist der Anschluss über die Zeithstraße an das überörtliche Verkehrsnetz gegeben. Die Viehtrifft hat eine Sammelfunktion für die auf die Straße einmündenden Erschließungsstraßen. Im Wesentlichen setzt sich das Verkehrsaufkommen auf der Straße aus „Ziel- und Quellverkehr“ zusammen. Die Straße wird von Anliegern als wichtige Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen Stallberg und Wolsdorf genutzt.

Die letzte größere Verkehrsuntersuchung der Kreisstadt Siegburg aus dem Jahr 2010 (IGS, Stolz) hat eine Verkehrsbelastung auf der Straße „Viehtrifft“ von ca. 1.900 – 2.600 DTV ergeben. Da in der Ortslagen Stallberg und Wolsdorf in den letzten Jahren keine größeren Neubaugebiete entstanden sind, ist davon auszugehen, dass die heutige Verkehrsbelastung in einer ähnlichen

Größenordnung vorhanden ist. Die höchste ermittelte Verkehrsbelastung von ca. 2.600 DTV liegt vor der Einmündung in die Kaldauer Straße

Die Viehtrift wird nicht vom ÖPNV angefahren.

An der Straße bzw. direkt an den einmündenden Straßenabschnitten liegen keine öffentlichen Einrichtungen.

Gewerbenutzungen sind in der Straße praktisch nicht vorhanden.

Die Straße ist von der Kaldauer Straße bis zur Straße „Junkersbusch“ beidseitig angebaut. Auch das Teilstück zwischen der Straße „Am Klinkenberger Hof“ und der Seidenbergstraße ist beidseitig bebaut. Im Teilbereich zwischen der Straße „Junkersbusch“ und der Straße „Am Klinkenberger Hof“ liegt in einen Wald. Entsprechend ist in diesen Streckenabschnitt keine Wohnbebauung vorhanden.

Die Einstufung der Straße „Viehtrift“ erfolgt in die Straßenkategorie ES IV und die Belastungsklasse Bk 1,8.

## **2      **Ausbaualter****

Das Ausbaualter der Straße „Viehtrift“ ist unbekannt, da in der übergebenen Liste für die Eröffnungsbilanz gemäß NKF kein Eintrag vorhanden ist. Die Kreisstadt Siegburg prüft zurzeit, ob und wann Veranlagungen in der Straße erfolgt sind. Optisch ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Straße vor mehreren Jahrzehnten erfolgte. Die übliche Nutzungsdauer von ca. 30 Jahren vor einer Erneuerung der Straße ist voraussichtlich deutlich überschritten.

## **3.     **Teileinrichtungen****

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

Die Viehtrift ist im Untersuchungsabschnitt meistens als Mischverkehrsfläche ausgebaut. Das heißt es sind keine durch Bordanlagen von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege vorhanden. Lediglich in kurzen Teilstücken sind durch Borde oder Poller abgetrennte Gehwegbereiche vorhanden. Besondere Anlagen für Radfahrer sind nicht hergestellt. Die Radfahrer benutzen somit in der Regel die 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) von Kaldauer Straße – Am Tannenhof**

#### **3.1.1 vorhandene Teileinrichtungen**

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 145 m. Die Straße ist überwiegend in kompletter Breite (ca. 8 m) niveaugleich asphaltiert. Es liegt aber keine „klassische“ Mischverkehrsfläche vor. Da abschnittsweise an verschiedenen Stellen Gehwegbereiche mittels Verkehrspollern vom Fahrbahnbereich abgetrennt sind. Lediglich vor dem Einmündungsbereich in die Kaldauerstraße ist eine Trennverkehrsfläche mit baulich (Bordsteinen) von der Fahrbahn abgetrennten Gehwegen vorhanden. Die Gehwege sind in diesem Bereich mit Betonsteinpflaster bzw. Betonsteinplatten befestigt. Eine Randeinfassung der Asphaltflächen ist in der Regel nicht vorhanden.

Zur Niederschlagsentwässerung sind innerhalb der Asphaltfläche einige Straßenabläufe vorhanden. Eine gezielte Wasserführung zu den Abläufen über Bord- und Rinnenanlagen ist nicht hergestellt.

Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden. Der Abstand der Leuchten zueinander beträgt i.M. ca. 50,00 m.

Stellplätze sind in diesem Streckenabschnitt nicht separat ausgewiesen. Die Breite der Fahrbahn lässt bei Einhaltung der Mindestabstände für vorbeifahrende Fahrzeuge gemäß StVO das Parken auf der Fahrbahn zu.

Abschnittsweise sind gegenüber von Einfahrten Sperrflächen auf der Fahrbahn markiert. Vermutlich soll hierdurch das Parken vor den Einfahrten unterbunden werden.

### 3.1.2 Zustand der Teileinrichtungen

Im gesamten Streckenverlauf ist die Fahrbahndecke gekennzeichnet durch Schadstellen wie größere Risse, Unebenheiten oder Ausbrüche. Allgemein weist die Decke einen ungleichförmigen Zustand auf und ist geprägt durch eine große Anzahl von Ausbesserungsstellen. In der Straße sind verschiedene Längsaufbrüche vorhanden, so dass es mehrere große Schwarzdeckenfraktionen gibt.



Bild 1: Allgemeinzustand Fahrbahn mit Rissen sowie Pfützen

Die provisorische Wasserführung ohne Rinnenanlage und Borde funktioniert nur unzureichend. So sind auch noch Tagen nach Niederschlägen Pfützen auf der Asphaltdecke vorhanden.

## 3.2 Abschnitt II) Am Tannenhof – Junkersbusch

### 3.2.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 155 m. Die Gesamtbreite der Straße beträgt in diesem Abschnitt ca. 10,00 – bis 11,50 m. In diesem Streckenabschnitt ist die Verkehrsfläche nicht durchgängig bis zu den Grundstücksgrenzen befestigt. Ca. in der Mitte der Straße ist eine 5,50 m breite Asphaltdecke vorhanden. Auf der Ostseite der Straße ist ein knapp über 1,00 m breiter asphaltierter Gehweg angelegt. Dieser Gehweg ist mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt. Innerhalb des Grünstreifens sind Betonpoller aufgestellt, um das Befahren durch KFZ zu unterbinden. Auf der Westseite ist im Bereich von Zufahrten die Fläche bis zu den Grundstücken asphaltiert. Außerhalb der Zufahrten sind die Restflächen nicht befestigt.



Bild 2 „Gehweganlage von Fahrbahn mit Grünstreifen und Betonpoller getrennt“

Anlagen zur Niederschlagsentwässerung sind praktisch nicht vorhanden. Das anfallende Niederschlagswasser versickert entweder in den unbefestigten Seitenbereichen, oder fließt ungeordnet in die tiefergelegenen Verkehrs- oder Grundstücksflächen ab.

Die Straßenbeleuchtung ist vorhanden. Der Abstand der Leuchten zueinander beträgt ca. 50,00 m.



### 3.2.2 Zustand der Teileinrichtungen

Im gesamten Streckenverlauf ist die Fahrbahndecke, besonders in den Randbereichen, gekennzeichnet durch Schadstellen wie Risse, Unebenheiten oder Ausbrüche. Allgemein weist die Decke einen ungleichförmigen Zustand auf und ist geprägt durch eine große Anzahl von Ausbesserungsstellen. In der Straße sind verschiedene Längsaufbrüche vorhanden, so dass es mehrere große Schwarzdeckenfraktionen in der Straße gibt.

In unbefestigten Seitenbereichen sind einige Ausspülungen vorhanden.



Bild 3: Ausspülungen in Randbereichen

Bei den asphaltierten Gehwegen sind insbesondere Risse und Unebenheiten vorhanden.

### 3.3 Abschnitt III) Junkersbusch bis am Klinkenbergerhof

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 325 m. Dieser Streckenabschnitt liegt innerhalb einer Waldfläche. Somit sind die angrenzenden Grundstücke nicht bebaut. Die Straße ist hier auch nicht innerhalb der Straßenparzelle ausgebaut, sondern es ist ein ca. 5,50 m breiter asphaltierter Fahrbereich vorhanden. Die Fußgänger sollen auf der Westseite neben der Fahrbahn laufen. Um die Fußgänger von dem KFZ Verkehr zu trennen sind Leitpfosten an den Rand des Asphaltbelags eingebaut worden. Dies führt offensichtlich dazu, dass

im Begegnungsverkehr auch die unbefestigten Randbereiche mit überfahren werden. Hier ist auf der Ostseite ein zusätzlicher Befestigungsstreifen mit Rasengittersteinen neben der Fahrbahn erstellt worden.



Bild 4 „zusätzliche Rasengittersteine neben Fahrbahn und Leitpfosten als Abgrenzung für Fußgänger“

Auch im Waldbereich ist eine Straßenbeleuchtung vorhanden.

Anlagen zur gezielten Niederschlagsentwässerung sind nicht vorhanden. Das anfallende Niederschlagswasser wird in den Seitenbereichen versickert oder fließt in tiefergelegene Straßenbereiche. Lediglich vor der Einmündung in die Straße Am Klinkenbergerhof ist eine dreizeilige Rinne zur Niederschlagsentwässerung mit einem Straßenablauf vorhanden.

### **3.3.2 Zustand der Teileinrichtungen**

Im gesamten Streckenverlauf ist die Fahrbahndecke, besonders in den Randbereichen, gekennzeichnet durch Schadstellen wie Risse, Unebenheiten oder Ausbrüche. Allgemein weist die Decke einen ungleichförmigen Zustand auf und ist geprägt durch eine große Anzahl von Ausbesserungsstellen.

Auffällig ist, dass die vorhandene Asphaltdecke für die stattfindenden Begegnungsverkehre offensichtlich zu schmal ist. Somit sind deutliche Fahrspuren auch außerhalb der asphaltierten Flächen bzw. von den Rasengittersteinen vorhanden.



Bild 5: Zustand der Fahrbahn



Bild 6: Überfahrene unbefestigte Randbereiche

### **3.4 Abschnitt IV) Viehtrift bis Taubenstraße**

#### **3.4.1 vorhandene Teileinrichtungen**

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt ca. 185 m. Die Gesamtbreite der Straße beträgt ca. 12 m. In der Mitte der Straße ist ein ca. 6,10 m breiter Fahrbahnbereich vorhanden. Zwischen diesem Fahrbahnbereich und dem in der Regel auch asphaltierten Gehwegbereichen ist auf beiden Straßenseiten eine 3-zeilige Muldenrinne zur Straßenentwässerung angeordnet. Auf der Südseite beginnt kurz hinter der Einmündung der Straße Am Klinkenberger Hof ein mit einem Bordstein von der Fahrbahn abgetrennter Gehweg.

Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Ausbau der Gehwegbereiche niveaugleich.



Bild 7: Allgemeinzustand der Straße mit Pflanzbeet

Zur Verkehrsberuhigung sind alternierend Pflanzbeete vor der Unterführung der Bundesautobahn 3 angeordnet. Weiterhin sind Aufpflasterungen in der Fahrbahn vorhanden.

Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden. Der Abstand der Leuchten zueinander beträgt ca. 50 m.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe; das anfallende Niederschlagswasser wird in den städtischen Kanal abgeleitet.

### **3.4.2 Zustand der Teileinrichtungen**

Im gesamten Streckenverlauf ist die Fahrbahndecke, gekennzeichnet durch kleinere Schadstellen wie Risse, Unebenheiten oder Ausbrüche. Allgemein weist die Decke einen relativ homogenen Zustand auf.

Die 3-zeilige Muldenrinne weist größerer Unebenheiten auf. (Pfützenbildung).



Bild 8: Ausbauzustand im Bereich der Muldenrinnen

Bei den asphaltierten Gehwegen sind kleiner Risse oder Unebenheiten vorhanden.

In den Aufpflasterungen haben sich vereinzelt Pflastersteine gelöst.

### **3.5 Abschnitt V) Taubenstraße bis Seidenbergstraße**

#### **3.5.1 vorhandene Teileinrichtungen**

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 230 m. In diesem Abschnitt ist die Straße in einer Breite von ca. 6,00 m – 12,00 m parzelliert.

Die Besonderheit dieses Streckenabschnittes ist es, dass große Teile unterhalb der Bundesautobahn A3 liegen und somit in einer Unterführung. Entsprechend sind in diesem Abschnitt auch praktisch keine Zufahrten vorhanden. In die Unterführung führt aus nördlicher Richtung eine Fahrspur in einer Breite von ca. 5,00 m. Diese ist beidseitig mit einer 3-zeiligen Natursteinrinne und Stützmauern eingefasst. Auf der Südseite der Straße ist ein ca. 1,50 m – 2,00 m breiter asphaltierter Gehweg vorhanden. Zur Trennung zur Fahrbahn ist ein

kleines Geländer auf einer Stützmauer vorhanden. Innerhalb des Unterführungsbauwerkes senkt sich der Gehwegbereich bis auf eine Auftrittshöhe eines Bordsteins auf das Fahrbahnniveau ab. In Richtung Seidenbergstraße sind dann wieder beidseitig Stützmauern vorhanden. Vor der Einmündung in die Seidenbergstraße erreicht die Fahrbahn wieder das Gehwegniveau und hier sind mit Borden abgetrennte Gehwegbereiche vorhanden.



Bild 9: Beginn der Unterführung

Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden. Der Abstand der Leuchten zueinander beträgt ca. 50 m.



Bild 10: Zustand unter der Autobahn

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe; das anfallende Niederschlagswasser wird in den städtischen Kanalwasserkanal abgeleitet.

### 3.5.2 Zustand der Teileinrichtungen

Im gesamten Streckenverlauf ist die Fahrbahndecke, besonders in den Randbereichen, gekennzeichnet durch Schadstellen wie kleinere Risse oder Unebenheiten. In diesem Streckenabschnitt ist die Fahrbahn in einem optisch relativ guten Zustand.



Bild 11: Zustand vor Seidenbergstraße

In der asphaltierten Gehweganlage sind einige Risse und Unebenheiten 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 Straßenausbau oder einer Sanierung anzuschreiben, ob Leitungen mitverlegt werden sollen. Ferner sollte der Zustand der Kanalleitungen untersucht werden.

## 5 Zusammenfassung

Allgemein ist der Zustand im Bereich zwischen der Straße Am Klinkenbergerhof und Seidenbergstraße besser als in übrigen Abschnitten. Auch dieser Bereich ist allerdings in einem so schlechten Zustand, dass eher ein kompletter Straßenausbau als eine Deckenerneuerung empfohlen wird. Hauptgrund für diese Einschätzung ist, dass innerhalb der Rinne große Unebenheiten vorhanden sind. Diese können bei einer Deckenerneuerung nicht beseitigt werden. Und wenn die Rinnenanlage ebenfalls angepasst wird, verbleibt praktisch keine Restfläche mehr die noch Einsparung für eine Deckenerneuerung gegenüber einem Neuausbau erzielen würde. Entsprechend wird eher ein Straßenausbau empfohlen.

In den übrigen Abschnitten stellt der Waldbereich eine Besonderheit dar. Hier findet zum einen ein relativ hoher Fußgängerverkehr statt (zwischen den Stadtteilen Wolsdorf und Stallberg) und es ist ein so hohes Verkehrsaufkommen vorhanden, dass bei Begegnungsfällen häufig die unbefestigten Fahrbahn­ränder überfahren werden. Ursache hierfür dürften auch höhere Fahrgeschwindigkeiten sein aufgrund des Außerortscharakters der Straße. Eine Deckenerneuerung in der derzeitigen Breite würde die offensichtlich unzureichenden Verkehrsflächen für Fußgänger und KFZ nicht beseitigen. Zu prüfen ist, ob separate Anlagen für Gehwege geschaffen werden können. In diesem Fall ist auch eine Deckenerneuerung in diesem Fall denkbar.

In dem Abschnitt I und II ist der Zustand der Fahrbahn sehr schlecht. Die durchgehenden Risse lassen auch auf eine geringe Aufbaustärke der vorhandenen Fahrbahn/Gehwege schließen.

Gemäß RStO kann „Eine Erneuerung mit teilweise­m Ersatz der vorhandenen Befestigung nur dann erfolgen, wenn die im Oberbau verbleibenden Schichten geeignet, insbesondere ausreichend tragfähig und eben sind“: Das ist im vorliegenden Zustand offensichtlich nicht der Fall.



Eine Besonderheit dieser Abschnitte ist die praktisch nicht vorhandene Niederschlagsentwässerung. Dieser Umstand kann mit einer Deckenerneuerung nicht verändert werden. Auch unter dem Aspekt der zu erwartenden Zunahme von Starkniederschlägen ist eine solche Teilsanierung nicht zu empfehlen. Entsprechend ist auch in diesem Bereich aus technischer Sicht ein vollständiger Straßenausbau zu empfehlen.

## 6. Matrixeinstufung gemäß Straßenbauprogramm

Abschnitt I „Kaldauerstraße – Am Tannenhof“

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

## Abschnitt II „Am Tannenhof – Junkersbusch“

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

## Abschnitt III „Junkersbusch – Am Klinkenbergerhof“

Hinweis: Außerortscharakter

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	4	10 %	0,4
Buslinie	0	10 %	0,0
fehlende Teileinrichtung	3	20 %	0,6
soziale Einrichtungen	0	10 %	0,0
letzter Straßenausbau	6	10 %	0,6
Radwegeverbindung oder Schulweg	0	10 %	0,0
baulicher Zustand	3	30 %	0,9
Gesamtpunkte			2,5

## Abschnitt IV „Am Klinkenbergerhof - Taubenstraße“

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

## Abschnitt V „Taubenstraße - Seidenbergstraße“

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

## 7. geschätzte Ausbaurkosten

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

250,00 €/m<sup>2</sup> (Richtpreis, inkl. aller Baunebenkosten)

Ein abschnittweiser Ausbau ist aufgrund der fehlenden oder mangelhaften Entwässerung nicht zu empfehlen.

Für das nicht angebaute Teilstück zwischen am Junkersbusch und Am Klinckenbergerhof entfallenden Anschlussarbeiten an den Bestand (wie z.B. an Zufahrten, Einfahrten, Grundstückseinfriedungen, usw.). Hier kann mit einem reduzierten Richtpreis von:

225,00 €/m<sup>2</sup> (Richtpreis, inkl. aller Baunebenkosten)

gerechnet werden.

Für das Teilstück Taubenstraße bis Seidenbergstraße ist wegen der Troglage (Stützmauer, Geländer usw.) mit deutlich höheren Kosten zu rechnen. Hier wird ein Richtpreis von 300,00 €/m<sup>2</sup> angesetzt.

### 7.1 Abschnitt I „Kaldauerstraße bis Am Tannenhof“

Komplettausbau:

ca. 1.200 m<sup>2</sup> á € 250,00 = € 300.000,00

**7.2 Abschnitt II „Am Tannenhof – Junkersbusch“**

Komplettausbau:

ca. 1.700 m<sup>2</sup> á € 250,00 = € 425.000,00

**7.3 Abschnitt III „Junkersbusch – Am Klinkenbergerhof“**

(Hinweis: Ansatz eines 2,00 m breiten Gehwegs + 5,50 m Fahrbahn/Alternativ ist der Ausbau eines separaten Gehweges/Wanderweges denkbar)

Komplettausbau:

ca. 2.400 m<sup>2</sup> á € 225,00 = € 540.000,00

**7.4 Abschnitt IV „Viehtrift – Taubenstraße“**

Komplettausbau:

ca. 2.250 m<sup>2</sup> á € 250,00 = € 562.500,00

**7.5 Abschnitt V „Taubenstraße – Seidenbergstraße“**

Komplettausbau:

ca. 2.300 m<sup>2</sup> á € 300,00 = € 690.000,00

**8. Anlagen**

Fotodokumentation

Übersichtsplan M 1: 5.000

Lageplan Nord M 1: 500

Lageplan Süd M 1: 500

gesehen:

Siegburg, den

aufgestellt:

Siegburg, im April 2019

m-stelter

INGENIEURBÜRO STELTER