

**STRASSENBAU KREISSTADT SIEGBURG
STADTTEIL ZENTRUM UND STALLBERG
ZEITHSTRASSE**

STRASSENZUSTANDSBERICHT



AUFTRAGGEBER

KREISSTADT SIEGBURG
AMT FÜR BAUBETRIEB UND IMMOBILIENMANAGEMENT
NOGENTER PLATZ 10
53773 HENNEF (SIEG)

VERFASSER

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

Inhaltsverzeichnis

1. Lage und Bedeutung
2. Ausbualter
3. Teileinrichtungen
 - 3.1 Abschnitt I) Kleiberg bis Grimmelsgasse
 - 3.1.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.1.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.2 Abschnitt II) Grimmelsgasse bis Neuenhof
 - 3.2.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.2.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.3 Abschnitt III) Neuenhof bis Brandstraße
 - 3.3.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.3.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.4 Abschnitt IV) Brandstraße bis Tönnisbergstraße
 - 3.4.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.4.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.5 Abschnitt V) Tönnisbergstraße bis Am Stadion
 - 3.5.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.5.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.6 Abschnitt VI) Am Stadion bis Seidenbergstraße
 - 3.6.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.6.2 Zustand der Teileinrichtungen
 - 3.7 Abschnitt VII) Seidenbergstraße bis Auf den Tongruben
 - 3.7.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.7.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 3.8 Abschnitt VIII) Auf den Tongruben bis Kaldauer Straße
 - 3.8.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.8.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 3.9 Abschnitt IX) Kaldauer Straße bis An den Höfen
 - 3.9.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.9.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 3.10 Abschnitt X) An den Höfen bis Jägerstraße
 - 3.10.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.10.2 Zustand der Teileinrichtungen

- 3.11 Abschnitt XI) Jägerstraße bis B 56
 - 3.11.1 vorh. Teileinrichtungen
 - 3.11.2 Zustand der Teileinrichtungen

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

- 7. geschätzte Ausbaurkosten
 - 7.1 Abschnitt I) Kleiberg-Grimmelsgasse
 - 7.2 Abschnitt II) Grimmelsgasse bis Neuenhof
 - 7.3 Abschnitt III) Neuenhof-Brandstraße
 - 7.4 Abschnitt IV) Brandstraße-Tönnisbergstraße
 - 7.5 Abschnitt V) Tönnisbergstraße-Am Stadion
 - 7.6 Abschnitt VI) Am Stadion-Seidenbergstraße
 - 7.7 Abschnitt VII) Seidenbergstraße-Auf den Tongruben
 - 7.8 Abschnitt VIII) Auf den Tongruben-Kaldauer Straße
 - 7.9 Abschnitt IX) Kaldauer Straße-An den Höfen
 - 7.10 Abschnitt IX) An den Höfen-Jägerstraße
 - 7.11 Abschnitt IX) Jägerstraße- B 56

- 8. Anlagen

1 Lage und Bedeutung

Die Zeithstraße liegt in den Stadtteilen „Zentrum“ und „Stallberg“. Die Straße beginnt an der Kreuzung Holzgasse/Kleiberg/Zeithstraße und führt in östlicher Richtung durch die Stadtteile Zentrum und Stallberg bis zur Bundesstraße B 56. In die Zeithstraße münden unter anderem die Straßen Neuenhof, Brandstraße, Tönnisbergstraße, Am Stadion, Seidenbergstraße, Auf den Tongruben, Kaldauer Straße, An den Höfen und die Jägerstraße. In der Zeithstraße sind zwei Kreisverkehrsanlagen vorhanden. Die eine Kreisverkehrsanlage liegt am Knotenpunkt Zeithstraße/Neuenhof/Wellenstraße und die andere am Knotenpunkt Zeithstraße/Kaldauer Straße/Barbarastraße. Weiterhin sind die Knotenpunkte Zeithstraße/Tönnisbergstraße und Zeithstraße/Seidenbergstraße signalisiert.

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

I.	Kleiberg-Grimmelsgasse	ca. 65 m
II.	Grimmelsgasse-Neuenhof	ca. 60 m
III.	Neuenhof-Brandstraße	ca. 155 m
IV.	Brandstraße-Tönnisbergstraße	ca. 500 m
V.	Tönnisbergstraße- Am Stadion	ca. 150 m
VI.	Am Stadion- Seidenbergstraße	ca. 85 m
VII.	Seidenbergstraße-Auf den Tongruben	ca. 390 m
VIII.	Auf den Tongruben-Kaldauer Straße	ca. 290 m
IX.	Kaldauer Straße- An den Höfen	ca. 300 m
X.	An den Höfen- Jägerstraße	ca. 280 m
XI.	Jägerstraße – B 56	<u>ca. 125 m</u>
	Gesamtlänge	ca. 2.395 m

Über die B 56 erfolgt der Anschluss an das überörtliche Verkehrswegenetz. Die Zeithstraße ist eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen zum Zentrum von Siegburg. Bedingt durch die Vielzahl von einmündenden Straßen hat die Zeith-

straße eine Sammelfunktion für die Stadtteile Stallberg, Wolsdorf und Zentrum.

Die letzte größere Verkehrsuntersuchung der Kreisstadt Siegburg aus dem Jahr 2010 (IGS, Stolz) hat eine Verkehrsbelastung auf der Zeithstraße von ca. 2.700 bis 15.800 DTV ergeben. Die Verkehrsbelastung auf der Zeithstraße nimmt in westlicher Richtung ab. Der am geringsten belastete Abschnitt ist das Teilstück zwischen Kleiberg und Grimmelsgasse. Ab der Grimmelsgasse liegt die Verkehrsbelastung bei mindestens 7.900 DTV auf der Zeithstraße. Am stärksten ist die Zeithstraße am Übergang in die B 56 belastet.

Die Zeithstraße wird auch als Buslinie genutzt. In der Straße fahren eine Vielzahl von Buslinien (z.B. 510, 511, 576, 577 und SB56). Es sind insgesamt zwei Bushaltestellen (Zeithstraße (Stallberg) und Schwimmbad) vorhanden. Weiterhin ist eine Ausstiegshaltestelle für Schulbusse im Bereich des Schulzentrums Neuenhof vorhanden.

An der Straße bzw. direkt an den einmündenden Straßenabschnitten liegt eine Vielzahl von Schulen. So befinden sich hier das Schulzentrum Neuenhof und das Anno-Gymnasium an der Zeithstraße. An der Zeithstraße liegt weiterhin das Schwimmbad von Siegburg.

Entlang der Straße sind verschiedene Gewerbebetriebe vorhanden und es ist ein Nahversorger an der Straße angesiedelt. Weiterhin liegen einige Gaststätten, ein Fitnessstudio usw. an der Straße.

Die Straße ist beidseitig angebaut; es sind praktisch keine Baulücken vorhanden. Lediglich das Teilstück in der Nähe der B 56 ist nicht beidseitig bebaut.

Die Einstufung der Zeithstraße erfolgt in die Straßenkategorie HS III und die Belastungsklasse Bk 3,2.

2 Ausbaualter

Das Ausbaualter der Zeithstraße ist unbekannt, da in der übergebenen Liste für die Eröffnungsbilanz gemäß NKF kein Jahreseintrag vorhanden ist. Gemäß dieser Liste ist das Teilstück der Zeithstraße zwischen der Autobahnunterführung bis zum Ortseingang bereits einmal nach KAG veranlagt worden. Die Kreisstadt Siegburg prüft zurzeit, ob weitere 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.

Der Ausbau der Kreisverkehrsanlage in der Wellenstraße erfolgte im Jahr 2003. Die Kreisverkehrsanlage an der Barbarastraße/Kaldauer Straße ist im Jahr 2011 ausgebaut worden. Weiterhin ist die Bushaltestelle am Anno-Gymnasium in den letzten Jahren behindertengerecht umgebaut worden.

3. Teileinrichtungen

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

Die Zeithstraße ist von der Grimmelsgasse bis zur B 56 als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Das heißt es sind durch Bordanlagen von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege vorhanden. Fast im gesamten Ausbauabschnitt sind separate Anlagen (Angebotsstreifen oder Radfahrstreifen) für Radfahrer vorhanden. Stellplätze in Senkrechtaufstellung gibt es nur im Bereich des Schwimmbades. Ansonsten sind im öffentlichen Verkehrsraum keine Parkplätze vorhanden.

Das Teilstück der Zeithstraße zwischen der Straße Kleiberg und Grimmelsgasse ist als Mischverkehrsfläche ausgebaut.

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

3.1 Abschnitt I) Kleiberg bis Grimmelsgasse

3.1.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 65 m. Die Breite der als Mischverkehrsfläche ausgebauten Straße liegt bei ca. 12,00 m. Die Abweichungen in der Breite der Straße sind gering. Innerhalb der Straße ist in der Mitte eine Natursteinpflasterbefestigung aus Porphyrt vorhanden. Das Porphyrpflaster reicht teilweise bis an die Gebäudekanten. In der Regel ist aber vor den Gebäuden ein Betonsteinpflasterbelag in unterschiedlichen Breiten verlegt. Auf der Südseite ist der Streifen ca. 1,50 m breit. Der Streifen auf der Nordseite ist deutlich breiter ausgeführt, sodass hier auch Längsparken an der Straße stattfindet. Die Straße ist in diesem Bereich als Einbahnstraße in östlicher Richtung ausgewiesen. Die Durchfahrt für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße ist frei gegeben. Auf der Südseite der Straße sind im öffentlichen Verkehrsraum einige Bäume vorhanden. Auf der Nordseite ist der Betonsteinpflasterbereich zur Natursteindecke durch Altstadtpoller abgetrennt. Diese Maßnahme dient dem Schutz der Fußgänger in diesem Bereich.

Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden. Der Abstand der Leuchten zueinander beträgt i.M. 30 m. In diesem Abschnitt sind Aufsatzleuchten in der Zeithstraße aufgestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt in Richtung des Tiefpunktes der Straße auf der Südseite. Hier sind Straßenabläufe innerhalb der Natursteinpflasterfläche eingebaut. Eine wasserführende Rinne mit Borden oder anderen Einrichtungen zur Beeinflussung der Niederschlagswasserableitung sind nicht vorhanden. Die Entwässerung erfolgt in den städtischen Regenwasserkanal; in diesem Ausbaubereich ist ein Trennsystem verlegt.



Bild 1 „vorhandenes Straßenprofil in Blickrichtung Osten“

3.1.2 Zustand der Teileinrichtungen

Im gesamten Streckenverlauf ist die Natursteinpflasterdecke in keinem guten Zustand. Die Verfugung des Pflasters hat sich an vielen Stellen aufgelöst, so dass sich auch die Steine abschnittsweise bereits gelöst haben. Eine Vielzahl der Natursteine ist gebrochen. Weiterhin sind innerhalb der Pflasterdecke Unebenheiten vorhanden; in der Straße ist somit im Niederschlagsfall mit Pfützenbildungen zu rechnen.



Bild 2 „Zustand Natursteinpflaster“

Bei dem in den Randbereichen verlegten Betonsteinpflaster ist die Oberfläche in einem besseren Zustand als beim Natursteinpflaster. Auch hier sind allerdings teilweise gebrochene oder lose Einzelsteine vorhanden.

Die vorhandenen Poller sind überwiegend bereits angefahren und stehen somit häufig nicht gerade.

3.2 Abschnitt II) Grimmelsgasse bis Neuenhof

3.2.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 60 m. In diesem Ausbaubereich beginnt die Trennverkehrsfläche. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) beträgt ca. 8,00 m. Die Abweichungen in der Breite der Fahrbahn sind gering. Die Fahrbahn ist durchgängig mit einem Bordstein von den Gehwegen abgetrennt. Am Fahrbahnrand ist eine einzeilige Betonrinne auf beiden Straßenseiten verlegt.

Die Gehwege sind auf beiden Straßenseiten gepflastert. Die Breite der Gehwegenlagen beträgt ca. 1,80 m.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

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

Öffentliche Stellplätze sind in diesem Ausbaubereich nicht vorhanden.

3.2.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt im Bereich der Kurven und vor und in der Kreisverkehrsanlage größere Unebenheiten auf. Diese treten an den am stärksten belasteten Abschnitten der Straße auf. Weiterhin sind einige kleinere Risse in der Fahrbahndecke vorhanden.



Bild 3: Beispiel abgesackte Decke im Ausbauabschnitt

Die Bord- und Gehweganlagen sind in einem guten Zustand. Der Gehweg ist mit Betonsteinpflaster, 10/20 cm, Farbe grau befestigt. Die Herstellung des Gehweges in diesem Bereich erfolgte überwiegend im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kreisverkehrsanlage Wellenstraße/Neuenhof/Zeithstraße.

3.3 Abschnitt III) Neuenhof bis Brandstraße

3.3.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 155 m. Dieser Ausbauabschnitt ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) beträgt ca. 8,00 m. Die Abweichungen in der Breite der Fahrbahn sind gering. In diesem Ausbauabschnitt ist beidseitig ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert. Die Breite des Radfahrstreifens beträgt ca. 1,25 m. Die Fahrbahn ist durchgängig mit einem Bordstein von den Gehwegen abgetrennt. Am Fahrbahnrand ist eine dreizeilige Betonrinne auf beiden Straßenseiten verlegt.

Die Oberfläche der Gehwege ist auf beiden Straßenseiten in der Regel mit Betonsteinplatten befestigt. Lediglich direkt vor der Kreisverkehrsanlage sind die Gehwege gepflastert. Die Breite der Gehweganlagen beträgt ab der Kreisverkehrsanlage zunächst ca. 2,00 m auf der Südseite und weitet sich in östlicher Richtung auf bis zu 3,50 m auf. Im breiteren Bereich sind abschnittsweise

Längsparkplätze hinter den Bordsteinen markiert. In diesen Bereichen beträgt die zur Verfügung stehende Gehwegbreite nur ca. 1,50 m. Die Längsparkplätze auf der Südseite sind in einer Breite von ca. 2,00 m markiert.

Der Gehweg auf der Nordseite weist eine fast durchgängig konstante Breite von ca. 2,20 m auf. Auf dieser Straßenseite sind keine Parkplätze markiert.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

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

3.3.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Risse und Verdrückungen auf. Auffällig ist ein langer Längsriss auf der Südseite der Fahrbahn. Dieser Riss ist so tief, dass er nicht nur in der Deckschicht der Fahrbahn vorhanden ist.



Bild 4: Beispiel Längsriss in Fahrbahn

Die Bordanlagen sind in einem guten Zustand. Es sind nur wenige Schäden an den Borden vorhanden. Innerhalb der Gehwege ist eine Vielzahl von Betonsteinplatten gebrochen. Die Platten sind teilweise auch lose bzw. beginnen sich zu lösen.

3.4 Abschnitt IV) Brandstraße bis Tönnisbergstraße

3.4.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 500 m. Auch dieser Ausbaubereich ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) beträgt ca. 7,50 m. Die Abweichungen in der Breite der Fahrbahn sind gering. Vor der Kreuzung mit der Tönnisbergstraße/Zufahrt zum Schwimmbad weitet sich die Fahrbahn auf, da vor der Einmündung eine Linksabbiegespur in die Tönnisbergstraße vorhanden ist.

An der Einmündung in die Brandstraße beginnt/endet in der Zeithstraße ein beidseitiger Radweg. Ab der Brandstraße wird der Radfahrer in westlicher Richtung auf der Fahrbahn geführt, wobei bis zur Kreisverkehrsanlage Wellenstraße/Neuenhof/Zeithstraße Angebotsstreifen auf der Fahrbahn markiert sind.

Die Fahrbahn ist durchgängig mit einem Bordstein von den Radwegen/Gehwegen abgetrennt. Vor dem Bordstein ist als optische Begrenzung der Fahrbahn ein Breitstrich als Längsmarkierung vorhanden. Eine Rinnenanlage ist neben dem Bord nicht vorhanden.

Die Radwege sind in Rot eingefärbtem Asphalt hergestellt. Zur Fahrbahn hin ist als zusätzliche optische Trennung ein zweizeiliger Pflasterstreifen aus Betonrinnenpflaster vorhanden. Zum Gehweg hin ist ein einzeiliger Pflasterstreifen verlegt. Die Breite der Radwege (einschließlich der Betonrinnenpflasterstreifen) beträgt ca. 1,60. Lediglich in kleinen Teilbereichen sind die Radwege in rotem Betonsteinpflaster hergestellt.

Vor der Kreuzung mit der Tönnisbergstraße ist auf der Nordseite eine Bushaltestelle vorhanden. Die Bushaltestelle ist als Buskap ausgeführt und verfügt über taktile Leitelemente und einen Sonderbordstein zur Straße. In diesem Bereich benutzen Fußgänger und Radfahrer eine gemeinsame Fläche.

Die Oberfläche der Gehwege ist auf beiden Straßenseiten in der Regel mit Betonsteinplatten befestigt. Die Breite der Gehweganlage ist innerhalb des Ausbaubereichs relativ konstant und beträgt knapp über 1,50 m. In Teilbereichen weitet sich der Gehweg etwas auf. Größere Abschnitte mit anderen Materialien sind im Bereich eines Restaurants („Kubana“) vorhanden. Hier ist der Gehweg mit Natursteinpflaster befestigt. Weiterhin sind einige Zufahrtsbereiche zu der Straße mit Betonsteinpflaster befestigt.

Parkplätze sind auf der Nordseite vor der Kreuzung mit der Tönnisbergstraße vorhanden. Die Parkplätze sind in Senkrechtaufstellung hinter dem Rad- und dem Gehweg angelegt. Die Parkplätze haben eine Länge von mindestens 5,00 m und sind in der Regel asphaltiert.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

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

3.4.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Quer- und Längsrisse auf. Diese sind abschnittsweise stärker ausgeprägt. Innerhalb der Fahrbahn sind vereinzelt auch Fahrbahnaufbrüche (quer) vorhanden. Stellenweise sind auch Reparaturstellen vorhanden. Weiterhin sind innerhalb der Asphaltdecke deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich zu sehen.



Bild 4: Beispiel Riss in Fahrbahn (mehrere Zentimeter)



Bild 5: Beispiel Allgemeinzustand

Innerhalb der asphaltierten Radwege sind ebenfalls eine Vielzahl von Längs- und Netzkissen vorhanden. Die Bordanlage und die Pflasterstreifen sind in einem guten Zustand. Es sind nur vereinzelt Schäden vorhanden. Innerhalb der Gehwege ist eine Vielzahl von Betonsteinplatten gebrochen. Die Platten sind teilweise auch lose bzw. beginnen sich zu lösen.

Die vorhandenen Straßenabläufe sind teilweise mehr oder weniger stark abgesackt. Einige Straßenabläufe sind umpflastert. Hier ist die Verfugung in der Regel fast vollständig aufgelöst, sodass sich die Pflastersteine beginnen zu lösen.

3.5 Abschnitt V) Tönnisbergstraße bis Am Stadion

3.5.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 150 m. Auch dieser Ausbauabschnitt ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) beträgt mindestens 7,50 m. In diesem Abschnitt ist die Fahrbahn aber in der Regel wesentlich breiter, da zum einen eine Linkabbiegespur zum Schwimmbad der Kreisstadt Siegburg vorhanden ist und zum anderen früher eine weitere Rechtsabbiegespur in die Tönnisbergstraße vorhanden war. Diese Rechtsabbiegespur ist weitestgehend zurückgebaut und durch eine Grünfläche ersetzt worden.

In diesem Streckenabschnitt ist weiterhin beidseitig ein Radweg entlang der Straße vorhanden. Auf der Südseite endet der Radweg gegenüber der Straße Am Stadion vor einer Fußgängerampel am Anno-Gymnasium. Auf der Nordseite ist der Radweg durchgängig vorhanden und wird auch über die Einmündung Am Stadion fortgesetzt.

Die Fahrbahn ist durchgängig mit einem Bordstein von den Radwegen/Gehwegen abgetrennt. Am Fahrbahnrand ist durchgängig eine Längsmarkierung vorhanden.

Die Radwege sind in Rot eingefärbtem Asphalt eingefärbt. Zur Fahrbahn hin ist als zusätzliche optische Trennung ein zweizeiliger Pflasterstreifen aus Betonrinnenpflaster vorhanden. Zum Gehweg hin ist ein einzeiliger Pflasterstreifen verlegt. Die Breite der Radwege (einschließlich der Betonrinnenpflasterstreifen) beträgt ca. 1,60. Lediglich in kleinen Teilbereichen sind die Radwege in rotem Betonsteinpflaster hergestellt.

Die Oberfläche der Gehwege ist auf beiden Straßenseiten in der Regel mit Betonsteinplatten befestigt. Die Breite der Gehweganlage beträgt mindestens 1,50 m. Die Gehwege weiten sich insbesondere im Bereich des Rückbaus des

Rechtsabbiegers in die Tönnisbergstraße und auf der anderen Seite vor dem Anno-Gymnasium auf bis zu 3,00 m auf.

Parkplätze sind in diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Im Bereich des Rückbaus des Rechtsabbiegestreifens in die Tönnisbergstraße ist auf der Südseite ein bis zu mehreren Metern breiter Grünstreifen vorhanden. Der Grünstreifen ist im Bereich von Grundstückszufahrten unterbrochen und in diesen Abschnitten gepflastert.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

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

3.5.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Quer- und Längsrisse auf. Diese sind abschnittsweise stärker ausgeprägt. Innerhalb der Fahrbahn sind vereinzelt auf Fahrbahnaufbrüche (Quer) vorhanden. Stellenweise sind auch Reparaturstellen vorhanden. Weiterhin sind innerhalb der Asphaltdecke deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich vorhanden.



Bild 6: Ausbauabschnitt Tönisbergstraße bis Am Stadion

Innerhalb der asphaltierten Radwege sind ebenfalls einige Längs- und Netze-
risse vorhanden. Die Bordanlage und die Pflasterstreifen sind in einem guten
Zustand. Es sind nur vereinzelt Schäden vorhanden. Innerhalb der Gehwege
ist eine Vielzahl von Betonsteinplatten gebrochen. Die Platten sind teilweise
auch lose bzw. beginnen sich zu lösen.

Die vorhandenen Straßenabläufe sind teilweise mehr oder weniger stark ab-
gesackt.



Bild 7: abgesenkter Straßenablauf

3.6 Abschnitt VI) Am Stadion bis Seidenbergstraße

3.6.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 85 m. Auch dieser Ausbauabschnitt ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) beträgt mindestens 7,50 m im Abschnitt westlich der Einmündung in die Seidenbergstraße. Im Bereich der Bushaltestelle am Anno-Gymnasium weitet sich die Fahrbahn auf ca. 8,00 m auf. In diesem Abschnitt ist ein Radfahrstreifen auf der nördlichen Straßenseite markiert. Dieser endet an der Bushaltestelle und der Radfahrer wird auf einen Radweg geführt.

In diesem Streckenabschnitt ist auf der Nordseite ein durchgängiger Radweg vorhanden. Auf der Südseite endet der Radweg gegenüber der Straße Am Stadion vor einer Fußgängerampel am Anno-Gymnasium. Ab diesem Punkt wird der Radfahrer bis zum Ende der Bushaltestelle am Anno-Gymnasium auf der Fahrbahn geführt. Am Ende der Bushaltestelle beginnt dann wieder der Radweg in östlicher Richtung.

Die Bushaltestelle ist hier als Busbucht ausgeführt. Die Haltebucht ist wie die Fahrbahn auch in Asphalt hergestellt. Die Busbucht ist von der Fahrbahn mit einem dreizeiligen Pflasterstreifen getrennt.

Die Fahrbahn ist durchgängig mit einem Bordstein von den Radwegen/Gehwegen abgetrennt. Am Fahrbahnrand ist in der Regel eine Längsmarkierung vorhanden. Lediglich im Bereich der Busbucht ist ein dreizeiliger Pflasterstreifen zwischen Fahrbahn und Busbucht hergestellt.

Die Radwege sind in Rot eingefärbtem Asphalt eingefärbt. Zur Fahrbahn hin ist als zusätzliche optische Trennung ein zweizeiliger Pflasterstreifen aus Betonrinnenpflaster vorhanden. Zum Gehweg hin ist ein einzeiliger Pflasterstreifen verlegt. Die Breite der Radwege (einschließlich der Betonrinnenpflasterstreifen) beträgt ca. 1,60. Lediglich in kleinen Teilbereichen sind die Radwege in grauem (Ende Busbucht) bzw. rotem Betonsteinpflaster hergestellt.

Die Oberfläche der Gehwege ist auf beiden Straßenseiten in der Regel mit Betonsteinplatten befestigt. Die Breite der Gehwegenanlagen beträgt mindestens 1,50 m. Im Bereich der Bushaltestelle ist der Gehweg deutlich breiter (ca. 3,00 m). Die Haltestelle verfügt über taktile Leitelemente und einen Sonderbordstein für den Einstieg in Niederflurbusse.

Parkplätze sind in diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

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

3.6.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Quer- und Längsrisse auf. Insbesondere sind Längsrisse am nördlichen Fahrbahnrand vorhanden. Weiterhin sind innerhalb der Asphaltdecke deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich vorhanden.



Bild 8: Ausbauabschnitt Am Stadion bis Seidenbergstraße mit Längsriß

Innerhalb der asphaltierten Radwege sind ebenfalls einige Längs- und Netzrisse vorhanden. Die Bordanlage und die Pflasterstreifen sind in einem guten Zustand. Es sind nur vereinzelt Schäden vorhanden. Innerhalb der Gehwege ist eine Vielzahl von Betonsteinplatten gebrochen. Die Platten sind teilweise auch lose bzw. beginnen sich zu lösen.

Die vorhandenen Straßenabläufe sind teilweise mehr oder weniger stark abgesackt.

3.7 Abschnitt VII) Seidenbergstraße bis Auf den Tongruben

3.7.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 390 m. Auch dieser Ausbauabschnitt ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) ist in diesem Ausbauabschnitt fast durchgängig konstant und beträgt knapp über 7,50. Lediglich vor der Einmündung in die Seidenbergstraße ist eine kleine Aufweitung als Aufstellfläche für den Linksabbieger vorhanden.

In diesem Streckenabschnitt sind nur vereinzelt Zufahrten auf private Grundstücke vorhanden. Die Straße ist hier weitestgehend anbaufrei und wird von der Bundesautobahn A3 gekreuzt. Die A3 verläuft oberhalb der Zeithstraße und kreuzt die Straße mit einem Brückenbauwerk.

In diesem Streckenabschnitt ist beidseitig ein durchgängiger Radweg entlang der Straße vorhanden.

Die Fahrbahn ist durchgängig mit einem Bordstein von den Radwegen/Gehwegen abgetrennt. Am Fahrbahnrand ist zur Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg eine Längsmarkierung vorhanden.

Die Radwege sind in Rot eingefärbtem Asphalt eingefärbt. Zur Fahrbahn hin ist als zusätzliche optische Trennung ein zweizeiliger Pflasterstreifen aus Betonrinnenpflaster vorhanden. Zum Gehweg hin ist ein einzeiliger Pflasterstreifen verlegt. Die Breite der Radwege (einschließlich der Betonrinnenpflasterstreifen) beträgt ca. 1,60. Lediglich in kleinen Teilbereichen sind die Radwege in rotem Betonsteinpflaster hergestellt.

Die Oberfläche der Gehwege ist auf beiden Straßenseiten in der Regel mit Betonsteinplatten befestigt. Die Breite der Gehwegenanlagen beträgt mindestens 1,50 m. Außerhalb des Brückenbauwerks weitet sich der Gehweg auf der Nordseite auch bis zu 2,00 m auf.

Parkplätze sind in diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

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

3.7.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Quer- und Längsrisse auf. Weiterhin sind innerhalb der Asphaltdecke deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich vorhanden.



Bild 9: Ausbauabschnitt Seidenbergstraße bis Auf den Tongruben



Bild 10: Beispiel Fahrbahnzustand am Schachtdeckel mit Rissen im Radweg

Innerhalb der asphaltierten Radwege sind ebenfalls einige Längs- und Netzsrisse vorhanden. Die Bordanlage und die Pflasterstreifen sind in einem guten Zustand. Es sind nur vereinzelt Schäden vorhanden. Innerhalb der Gehwege

ist eine Vielzahl von Betonsteinplatten gebrochen. Die Platten sind teilweise auch lose bzw. beginnen sich zu lösen.

Die vorhandenen Straßenabläufe sind teilweise mehr oder weniger stark abgesackt.

3.8 Abschnitt VIII) Auf den Tongruben bis Kaldauer Straße

3.8.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 290 m. Auch dieser Ausbauabschnitt ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) ist in diesem Ausbauabschnitt fast durchgängig konstant und beträgt knapp über 7,50. Lediglich zwischen den Einmündungen der Straße Auf den Tongruben und Am Stallberg weitet sich die Fahrbahn auf, da in beide Straßen ein Linksabbiegestreifen einführt. Die Kreisverkehrsanlage an der Barbarastraße/Kaldauer Straße ist mit einer halbstarren Asphaltdecke befestigt.

Ab diesem Streckenabschnitt ist die Zeithstraße wieder durchgängig beidseitig bebaut und es sind entsprechend regelmäßig Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken vorhanden.

In diesem Streckenabschnitt ist beidseitig ein durchgängiger Radweg entlang der Straße vorhanden. Der Radweg endet vor der Kreisverkehrsanlage Kaldauer Straße/Barbarastraße/Zeithstraße.

Die Fahrbahn ist durchgängig mit einem Bordstein von den Radwegen/Gehwegen abgetrennt. Am Fahrbahnrand ist zur Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg eine Längsmarkierung vorhanden. Ab Hausnummer 298 ist bis zur Kreisverkehrsanlage der Rad- und Gehweg komplett in östlicher Richtung gepflastert. In diesem Bereich ist ein einzeiliger Pflasterstreifen entlang des Bordsteines verlegt und keine Markierung mehr vorhanden.

Die Radwege sind in Rot eingefärbtem Asphalt eingefärbt. Zur Fahrbahn hin ist als zusätzliche optische Trennung ein zweizeiliger Pflasterstreifen aus Betonrinnenpflaster vorhanden. Ab Hausnummer 298 ist auf beiden Straßenseiten der Radweg gepflastert. In diesem Bereich ist kein Trennstreifen zur Fahrbahn hin verlegt worden. Zum Gehweg hin ist ein einzeiliger Pflasterstreifen verlegt. Die Breite der Radwege (einschließlich der Betonrinnenpflasterstreifen) beträgt ca. 1,60. Auf der Südseite ist vor der Kreisverkehrsanlage eine Busbucht vorhanden. In diesem Bereich wird der Radfahrer vor der Busbucht entlang der Fahrbahn geführt. Der Radweg ist hier mit einer rot eingefärbten halbstarren Asphaltdecke hergestellt. Die Radwege enden an der Kreisverkehrsanlage.

Die Oberfläche der Gehwege ist auf beiden Straßenseiten in der Regel mit Betonsteinplatten befestigt. Die Breite der Gehweganlage beträgt mindestens 1,50 m. Wie beim Radweg ist zwischen Hausnummer 298 und der Kreisverkehrsanlage auch der Gehweg in diesem Bereich mit Betonsteinpflaster, Farbe grau, befestigt.

Parkplätze sind in diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

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

Die Bushaltestelle vor der Kreisverkehrsanlage ist mit einer Busbucht ausgeführt. Die Busbucht ist mit einer halbstarren Asphaltdecke befestigt. Die Busbucht ist mit Sonderbordsteinen für Niederflurbusse eingefasst und verfügt über taktile Leitelemente.

3.8.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Quer- und Längsrisse auf. Weiterhin sind innerhalb der Asphaltdecke deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich vorhanden. Vor der Kreisverkehrsanlage Barbarastraße/Kaldauer Straße ist die Fahrbahn aufgrund des geringen Ausbausalters in einem deutlich besseren Zustand.



Bild 11: gepflasterte Rad- und Gehwege



Bild 12: Bereich asphaltierter Radweg

Innerhalb der asphaltierten Radwege sind ebenfalls einige Längs- und Netze risse vorhanden. Im neu gepflasterten Abschnitt zwischen Hausnummer 298

und der Kreisverkehrsanlage sind praktisch keine Schäden vorhanden. Die Bordanlage und die Pflasterstreifen sind in einem guten Zustand. Es sind nur vereinzelt Schäden vorhanden. Innerhalb der Gehwege ist eine Vielzahl von Betonsteinplatten gebrochen. Die Platten sind teilweise auch lose bzw. beginnen sich zu lösen. Der neu mit Betonsteinpflaster hergestellte Bereich ist in einem guten Zustand.

3.9 Abschnitt IX) Kaldauer Straße bis An den Höfen

3.9.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 300 m. Auch dieser Ausbauabschnitt ist als Trennverkehrsfläche ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn (Asphaltdecke plus Rinnen) ist in diesem Ausbauabschnitt fast durchgängig konstant. In diesem Streckenabschnitt war vor dem Ausbau der Kreisverkehrsanlage ein langer Linksabbiegestreifen in die Kaldauer Straße vorhanden. Mit dem Bau der Kreisverkehrsanlage ist dieser Linksabbieger entfallen, die Fahrbahn ist in diesem Streckenabschnitt aber nach wie vor relativ breit (ca. 10 m). In diesem Abschnitt sind beidseitig Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert.

In diesem Streckenabschnitt endet die Bebauung an der Straße, das letzte über die Straße erschlossene Gebäude ist die Kneipe „Zum Alten Stallberg“. Im Anschluss ist die Zeithstraße bis zur Bundesstraße B 56 anbaufrei.

In diesem Streckenabschnitt ist beidseitig ein durchgängiger Gehweg vorhanden. Die Gehwege werden bis zum Ende der Bebauung neben der Fahrbahn geführt und sind durch Borde abgetrennt. Ab dem Ende der Bebauung bzw. auf der Südseite ab einer vorhandenen Bushaltestelle werden die Gehwege außerhalb der Fahrbahn geführt und sind mittels Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt. Weiterhin sind zwischen Fahrbahn und Gehwege Leitplanken angeordnet.

Im Bereich wo der Gehweg direkt an der Fahrbahn liegt ist dieser durchgängig mit einem Bordstein von den Radwegen/Gehwegen abgetrennt.

Die Oberfläche der Gehwege ist auf beiden Straßenseiten entlang der Straße in der Regel mit Betonsteinplatten befestigt. Die Breite der Gehwegenanlage beträgt mindestens 2,00 m. Sobald die Gehwege nicht mehr an der Fahrbahn liegen ist als Oberflächenbelag Asphalt vorhanden. Der Gehweg auf der Südseite endet vor der Einmündung in der Straße An den Höfen. Es besteht eine Unterführung als Quermöglichkeit auf die Nordseite.

Vor der Kreisverkehrsanlagen sind die Gehwege auf einigen Metern mit Betonsteinpflaster befestigt worden.

Parkplätze sind in diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung ist beidseitig mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über ein Dachprofil über die beidseitig an der Straße angeordneten Straßenabläufe; das anfallende Niederschlagswasser wird ins städtische Trennsystem abgeleitet. Mit dem Ende der Bebauung wechselt auch die Entwässerung. Ab diesem Punkt wird das anfallende Oberflächenwasser frei über die Schulter in die Grünstreifen entwässert.

3.9.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Quer- und Längsrisse auf. Weiterhin sind innerhalb der Asphaltdecke deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich vorhanden.



Bild 13: Ausbauzustand bebauter Bereich



Bild 14: Übergang in den anbaufreien Teil

Die Bordanlage und die Pflasterstreifen sind in einem guten Zustand. Es sind nur vereinzelt Schäden vorhanden. Innerhalb der Gehwege sind einige Betonsteinplatten gebrochen. Der gepflasterte Bereich ist in einem guten Zustand. Im anbaufreien Bereich sind im asphaltierten Bereich einige Wurzelschäden vorhanden. Hier ist der Asphaltbelag bis zu mehrere Zentimeter angehoben.



Bild 15: Beispiel Wurzelschaden

3.10 Abschnitt X) An den Höfen bis Jägerstraße

3.10.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 280 m. In diesem Streckenabschnitt sind nur noch die Fahrbahn und ein Gehweg (mit „Radfahrer Frei“-Beschilderung) abseits der Straße auf der Nordseite vorhanden.

Auf der Südseite ist noch ein Radfahrstreifen bis zur Jägerstraße markiert.

Die Fahrbahn ist durchgängig asphaltiert. Die Breite beträgt ca. 10 m. In diesem Abschnitt ist entlang der Fahrbahn keine Leitplanke vorhanden.

Der Gehweg ist in einer Breite von ca. 2,00 m asphaltiert. Der Gehweg an der Zeithstraße endet an der Einmündung in die Jägerstraße.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Südseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt. Weiterhin sind einige Leuchten direkt am Gehweg aufgestellt.

Das anfallende Oberflächenwasser wird frei über die Schulter in die Grünstreifen entwässert.

3.10.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt wenige Quer- und Längsrisse auf. Innerhalb der Asphaltdecke sind deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich vorhanden.



Bild 14: Ausbauzustand An den Höfen-Jägerstraße



Bild 15: Gehweg

Im Gehweg sind einige Wurzelschäden vorhanden.

3.11 Abschnitt XI) Jägerstraße – B 56

3.11.1 vorhandene Teileinrichtungen

Die Länge des Untersuchungsabschnittes beträgt rd. 125 m. In diesem Streckenabschnitt ist nur noch die Fahrbahn vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig (Südseite) mit LED-Leuchten in Peitschenform hergestellt. Weiterhin sind einige Leuchten direkt am Gehweg aufgestellt.

Das anfallende Oberflächenwasser wird frei über die Schulter in die Grünstreifen entwässert.

3.11.2 Zustand der Teileinrichtungen

Die Fahrbahndecke weist in diesem Abschnitt einige Quer- und Längsrisse auf. Innerhalb der Asphaltdecke sind deutliche Fahrspuren mit Absenkungen im Zentimeterbereich vorhanden.



Bild 16: Ausbauzustand Jägerstraße bis B 56

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

Allgemein ist festzustellen, dass die Fahrbahn lediglich in den Ausbaubereichen der Kreisverkehrsanlagen in einem guten Zustand ist, wobei sich hier bei der Kreisverkehrsanlage Wellenstraße/Neuenhof auch schon erste Schäden im Fahrbahnbereich zeigen. In den anderen Abschnitten ist die Fahrbahn in einem nur noch befriedigenden Zustand, wobei in Bereichen größerer Schäden auch schon mangelhafte Stellen vorhanden sind. Aufgrund der Verkehrsbelastung der Straße ist bei einer Renovierung/Erneuerung ein Aufbau mit einer Asphalttragschicht, Asphaltbinderschicht und Asphaltdecke zu wählen. Aufgrund der vorhandenen starken Verdrückungen innerhalb der Deckschicht kann ein „Fräsen mit nur Einbau einer Deckschicht“ nicht empfohlen werden. Hier sollte auf jeden Fall die Binderschicht mit erneuert werden. Ob auch eine Erneuerung der Tragschicht und der Frostschutzschichten erforderlich ist, kann erst nach der Durchführung einer Baugrunduntersuchung festgestellt werden. Aufgrund der Schäden ist aber nicht ausgeschlossen, dass der Zustand dieser Schichten normgerecht ist und somit neben einem Komplettausbau auch eine Erneuerung im Hocheinbau bei der Straße möglich ist. Hierbei sind dann weitere Arbeiten - wie das Regulieren der Sinkkästen und Schacht- abdeckungen - durchzuführen. In Bereichen, wo die Risse bis in die Tragschicht durchgedrungen sind, müssen auch diese Tragschichten erneuert werden.

Bei den Rad- und Gehwegen ist zumindest die Oberfläche komplett zu erneuern. Eine Wiederverlegung der Betonplatten ist nicht sinnvoll und ein Fräsen der (vermutlich) dünnen Asphaltbefestigungen der Radwege nicht sinnvoll.

6 Matriceinstufung gemäß Straßenbauprogramm

Abschnitt I „Kleiberg bis Grimmelsgasse“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	5	10 %	0,5
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	6	10 %	0,6
baulicher Zustand	5	30 %	1,5
Gesamtpunkte			3,2

Abschnitt II „Grimmelsgasse bis Neuenhof“

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

Abschnitt III „Neuenhof bis Brandstraße“

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

Abschnitt IV „Brandstraße bis Tönnisbergstraße“

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

Abschnitt V „Tönnisbergstraße bis Am Stadion“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	5	10 %	0,5
Buslinie	4	10 %	0,4
fehlende Teileinrichtung	0	20 %	0,0
soziale Einrichtungen	4	10 %	0,4
letzter Straßenausbau	3	10 %	0,3
Radwegeverbindung oder Schulweg	6	10 %	0,6
baulicher Zustand	3	30 %	1,5
Gesamtpunkte			3,7

Abschnitt VI „Am Stadion bis Seidenbergstraße“

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

Abschnitt VII „Seidenbergstraße bis Auf den Tongruben“

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

Abschnitt VIII „Auf den Tongruben bis Kaldauer Straße“

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

Abschnitt IX „Kaldauer Straße bis An den Höfen“

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

Abschnitt X „An den Höfen bis Jägerstraße“

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

Abschnitt XI „Jägerstraße bis B 56“

Kriterium	Punkte	Wichtung	Gesamt Wichtung x Punkte
DTV	5	10 %	0,5
Buslinie	4	10 %	0,4
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 %	1,5
Gesamtpunkte			2,7

7. geschätzte Ausbaukosten

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

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

Bei einer Erneuerung der Fahrbahndecke einschließlich Binderschicht sowie der Regulierung der vorhandenen Straßenabläufe sowie Schachtabdeckungen:

90,00 €/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 Kleiberg bis Grimmelsgasse

Aufgrund des schlechten Straßenzustands in diesem Abschnitt kommt nur ein kompletter Straßenausbau in Frage.

Komplettausbau:

ca. 800 m² á € 250,00 = € 200.000,00

7.2 Abschnitt II Grimmelsgasse bis Neuenhof

Komplettausbau:

ca. 600 m² á € 250,00 = € 150.000,00

Deckenerneuerung

ca. 400 m² á € 90,00 = € 36.000,00

7.3 Abschnitt III Neuenhof bis Brandstraße

Komplettausbau:

ca. 2.100 m² á € 250,00 = € 525.000,00

Deckenerneuerung

ca. 1.200 m² á € 90,00 = € 108.000,00

7.4 Abschnitt IV Brandstraße bis Tönnisbergstraße

Komplettausbau:

ca. 7.650 m² á € 250,00 = € 1.912.500,00

Deckenerneuerung

ca. 4.200 m² á € 90,00 = € 378.000,00

7.5 Abschnitt V Tönnisbergstraße bis Am Stadion

Komplettausbau:

ca. 3.000 m² á € 250,00 = € 750.000,00

Deckenerneuerung

ca. 1.500 m² á € 90,00 = € 135.000,00

7.6 Abschnitt VI Am Stadion bis Seidenbergstraße

Komplettausbau:

ca. 1.275 m² á € 250,00 = € 318.750,00

Deckenerneuerung

ca. 650 m² á € 90,00 = € 58.500,00

7.7 Abschnitt VII Seidenbergstraße – Auf den Tongruben

Komplettausbau:

ca. 5.460 m² á € 250,00 = € 1.365.000,00

Deckenerneuerung

ca. 3.100 m² á € 90,00 = € 279.000,00

7.8 Abschnitt VIII Auf den Tongruben bis Kaldauer Straße

In diesem Abschnitt sind die Nebenanlagen im Bereich vor der Kreisverkehrsanlage in einen so guten Zustand, dass ein Ausbau nicht sinnvoll ist. Die Flächen sind entsprechend reduziert worden.

Komplettausbau:

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

Deckenerneuerung

ca. 1.300 m² á € 90,00 = € 117.000,00

7.9 Abschnitt IX Kaldauer Straße bis An den Höfen

Komplettausbau:

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

Deckenerneuerung

ca. 1.300 m² á € 90,00 = € 117.000,00**7.10 Abschnitt X An den Höfen bis Jägerstraße**

Komplettausbau:

ca. 3.400 m² á € 250,00 = € 850.000,00

Deckenerneuerung

ca. 2.800 m² á € 90,00 = € 252.000,00**7.11 Abschnitt XI Jägerstraße bis B 56**

Komplettausbau:

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

Deckenerneuerung

ca. 1.500 m² á € 90,00 = € 135.000,00**8. Anlagen**

Fotodokumentation

Übersichtsplan M 1: 5.000

Lageplan West M 1: 500

Lageplan Ost M 1: 500

gesehen:
Siegburg, denaufgestellt:
Siegburg, im Januar 2019m-stelter
INGENIEURBÜRO STELTER