



ERLÄUTERUNG

Königswinter - Uthweiler

Ortsdurchfahrt Siegburger Straße

Planung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen
und
Anlegung eines Gehweges

Projektleitung:
Stefan Keuler / Eva Schwientek

aufgestellt
20. April 2010

1. Entwurfsvorgaben

1.1 Anlass

Der Bau- und Verkehrsausschuss hat in seiner 2. Sitzung am 19.01.2010 die Stadtbetriebe Königswinter beauftragt, eine Ausführungsplanung für den Bau temporegulierender Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Uthweiler / Freckwinkel sowie die Anlegung eines Gehweges auf der östliche Seite der "Siegburger Straße" in der Ortsdurchfahrt in Königswinter - Uthweiler zu erarbeiten.

1.2 Historie

Im Jahr 2001 wurde von der SPD ein Antrag für den Bau einer Querungshilfe im Ortsteil Freckwinkel gestellt. Aufgrund einer zu geringen Anzahl an Fußgängerquerungen, wurde die Maßnahme vom Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht befürwortet, jedoch in eine Sammeliste aufgenommen, um sie eventuell zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen.

Im Jahr 2008 haben der Bürgerverein und der Vorstand des Kindergartens Uthweiler "Zwergenland" den Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Landrat des Rhein-Sieg-Kreises angeschrieben und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Ort durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberwege), Geschwindigkeitskontrollen und entsprechende Gestaltung des Straßenraumes gefordert.

Mit Schreiben vom 8.10.2008 an den Vorstand des Kindergartens und vom 10.10.2008 an den Bürgerverein Uthweiler hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW die gewünschten Maßnahmen aus rechtlichen Gründen abgelehnt. Jedoch wurde eine gemeinsame Ortsbesichtigung angeboten.

Die Polizei hat am 17.10.2008 Verkehrskontrollen durchgeführt und nichts Außergewöhnliches festgestellt. Dies wurde dem Bürgerverein am 05.11.2008 mitgeteilt.

Verkehrsdatenerhebungen über jeweils 24 Stunden erfolgten am 21.08.2007 in Höhe der Hs.Nr.258 und am 02.12.2008 in Höhe des Kindergartens. Die Messungen haben folgende Werte ergeben:

	Fahrtrichtung Siegburg		Fahrtrichtung Oberpleis	
	V_m^1	V_{85}^2	V_m	V_{85}
21.08.2007	48,1 km/h	56,9 km/h	51,4 km/h	61,9 km/h
02.12.2008	54,0 km/h	65,3 km/h	48,9 km/h	58,2 km/h

Die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Uthweiler beträgt ca. 3500 Fahrzeuge pro Tag und Fahrtrichtung, somit insgesamt ca. 7000 Kfz / 24h.

¹ V_m = Durchschnittsgeschwindigkeit

² V_{85} = Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird

Am 02.12.2008 wurden zusätzlich zu der Verkehrsdatenerhebung auch die Fußgängerquerungen im Bereich der Bushaltestellen "Uthweiler Feuerwehr" erfasst. Die Zählung hat in der Zeit von 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr 24 Querungen und in der Zeit von 11:00 Uhr bis 14:00 Uhr 17 Querungen ergeben.

Bei dem gemeinsamen Ortstermin (Stadt Königswinter, Landesbetrieb Straßenbau NRW, Polizei und Bürgerverein Uthweiler) am 22.12.2008, wurde angesichts der aktuellen Verkehrslage kein Handlungsbedarf vom Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Polizei gesehen.

Am 15.07.2009 wurde vom Bürgerverein Uthweiler ein Antrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gestellt. Mit Beschluss des BVA von 19.01.2010 wurden die Stadtbetriebe Königswinter beauftragt, Tempo regulierende Maßnahmen im Straßenverlauf zu untersuchen, zu planen und die Baukosten zu berechnen. Gleichzeitig soll die Anlegung eines Gehweges auf der östlichen Fahrbahnseite mit in die Planung einbezogen werden.

Am 08.10.2009 wurde ein Bürgerantrag auf Errichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) in Höhe der Querungshilfe „Pfarrer-Wichert-Straße“ gestellt. Die Kosten für einen Umbau der Querungshilfe zu einem FGÜ wurden mit 12.800,00 € berechnet. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat eine Kostenübernahme bzw. Kostenbeteiligung abgelehnt. Am 02.03.2010 wurde vom Bau- und Verkehrsausschuss in seiner 3. Sitzung der Bürgerantrag auf Anlegung eines Fußgängerüberweges in Höhe "Pfarrer-Wichert-Straße", wegen fehlenden Voraussetzungen abgelehnt.

2. Straßenräumliche Situation

2.1 Räumlicher Bezug

Die "Siegburger Straße" ist eine Hauptverkehrsstraße der Straßenkategorie HS III, mit regionaler Verbindungsfunktion (Oberpleis - Siegburg). Sie ist straßenrechtlich als Landesstraße (L 143) gewidmet. Mit einer Verkehrsstärke in der Spitzenstunde von ca. 500 Kfz/h gilt sie als dörfliche Hauptstraße.

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt innerhalb der geschlossenen Ortschaft 50 km/h und ist nicht weiter eingeschränkt.

In der Ortsdurchfahrt Uthweiler ist sie als 2-streifige Straße, linksseitig mit einem kombinierten ca. 2,50 m breiten Fuß- und Radweg ausgebaut. Rechtsseitig ist nur teilweise ein ausgebauter Gehweg vorhanden. Die ausgebauten Bereiche liegen nicht durchgängig aneinander.

Im gesamten Bereich obliegt die Straßenbaulast der Fahrbahn (L 143) und des gemeinsamen Fuß- und Radweges dem Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Für den Bau und die Unterhaltung von Gehwegen innerhalb einer Ortsdurchfahrt (OD) ist generell die Stadt Königswinter zuständig.

2.2 Grundlagen

Dieser Planung liegen folgende Richtlinien und Empfehlungen zu Grunde:

- RIN Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung - Entwurf 2007
- RASt 06 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - Ausgabe 2006
- EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - Ausgabe 2002
- RAS-L Richtlinien für die Anlage von Straßen - Linienführung - Ausgabe 1995
- RAS-K-1 Richtlinien für die Anlage von Straßen - Knotenpunkte Ausgabe 1988
- RStO Oberbau – Standardisierung – Richtlinien - Ausgabe 2001

Die "Siegburger Straße" fällt gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) in die Straßenkategorie HS III. Für den Entwurf und die Gestaltung von angebauten Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten gelten im Wesentlichen die Richtlinien der RASt 06.

3. Planerische Beurteilung

3.1 Bestehende Situation

Untersuchungslänge 1556 m

Die derzeitige Fahrbahnbreite der "Siegburger Straße" beträgt in der Ortsdurchfahrt Uthweiler zwischen 6,40 m und 7,80 m.

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt innerhalb der geschlossenen Ortschaft $V_{zul} = 50$ km/h. Aus Fahrtrichtung Oberpleis kommend ist die zulässige Geschwindigkeit bereits vor der Ortstafel auf 70 km/h begrenzt. Nach dem Ortsende von Uthweiler beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiterhin 50 km/h bis hinter das Ortsende von Freckwinkel. Aus Fahrtrichtung Siegburg kommend ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit analog zu der anderen Fahrtrichtung begrenzt.

Für den querenden Fußgängerverkehr sind in Höhe des Kindergartens (Haus Nr. 212) und der Kirche (Haus Nr. 260) (in unmittelbarer Nähe zu den Bushaltestellen) Fahrbahnteiler in Form einer einzelnen Mittelinsel vorhanden. Sie sind in Ihrer Funktion nicht zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen. Sie sind vom Gesetzgeber als ein adäquates Mittel zum sicheren Queren der Fahrbahn gedacht.

Die Straßenbeleuchtung ist einseitig, auf der östlichen Fahrbahnseite vorhanden.

Die "Siegburger Straße" wird in beide Fahrtrichtungen vom Linienbusverkehr (ÖPNV) genutzt. Die Fahrgäste werden heute von 5 Linien bedient:

- 535 stündlich,
- 520, 521 zweistündlich,
- 537 zweistündlich,
- 541 4 Fahrten morgens, 5 Fahrten nachmittags.

In den Stadtteilen Uthweiler und Freckwinkel befinden sich 6 Bushaltestellen, jeweils drei pro Richtung. Fünf Haltestellen sind mit Warteflächen einschließlich Wartehäuschen ausgestattet, vier Haltestellen sind mit einer Haltestellenbucht ausgestattet, zwei Bushaltestellen sind am Fahrbahnrand ausgebildet.

3.2 Unfallgeschehen

Für die Ortsdurchfahrt Uthweiler liegt keine Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Bonn vor, lediglich eine Unfallbeschreibung der einzelnen Vorfälle. In dem Zeitraum vom 01.09.2006 bis 28.02.2010 sind 12 Unfälle protokolliert, 8 Unfälle mit Sachschäden und 4 Unfälle mit Sach- und Personenschäden (ohne schwere Folgen).

2006	2 Unfälle	kein Personenschaden
2007	7 Unfälle	3 Unfälle mit Personenschaden
2008	3 Unfälle	1 Unfälle mit Personenschaden
2009	0 Unfälle	
2010	0 Unfälle	

In der zeitlichen Verteilung fällt auf, dass 7 Unfälle in 2007, 3 in 2008 und in 2009 kein Unfall zu verzeichnen ist.

In dem gesamten Zeitraum sind 2 Unfälle mit einem Fußgänger als Unfallbeteiligten niedergeschrieben.

- Am 24.05.2007 ereignete sich beim Queren der Fahrbahn über die Mittelinsel in Höhe des Kindergartens ein Kleinunfall. Ein in Begleitung eines Erwachsenen wartendes Kind mit Fahrrad, konnte am Fahrbahnrand das Fahrrad nicht festhalten und rollte gegen das Heck eines vorbeifahrenden Lkw (offener Kasten). Der Sachschaden belief sich auf 50,- €, es wurde keine Person verletzt.
- Am 24.10.2007 ist auf dem Fuß- und Radweg ein Radfahrer mit einem Postboten (unerwartet und plötzlich von einem Grundstück kommend) kollidiert. Der Postbote wurde leicht verletzt und im Krankenhaus ambulant behandelt, ansonsten kein weiterer Sach- oder Personenschaden.

Die Bewertung des Unfallgeschehens erfolgt makroskopisch durch die Ermittlung der Sicherheitspotentiale auf der Grundlage der "Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen" (ESN) und bezogen auf die einzelnen Örtlichkeiten durch Auswertung der Unfalltypensteckkarten. Unfälle beim Queren der Fahrbahn (Unfalltyp 4) zeigen die Notwendigkeit zur Verbesserung und Ergänzung der Überquerungsmöglichkeiten auf der Strecke. Auch Auffahrunfälle (Unfalltyp 6) vor bestehenden Querungsanlagen sind Hinweise auf Gefahren für Fußgänger. Dabei sind die Strecken mit einer Dichte von mehr als einem Fußgängerunfall pro Kilometer in drei Jahren zu beachten (EFA 2002)

Zur Beurteilung der Qualität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit eines Verkehrsablaufes ist die Kraftfahrzeugverkehrsstärke (Verkehrselemente je Zeiteinheit) maßgebend. In der Spitzenstunde wurde am 02./03.12.2008 festgestellt:

Fahrtrichtung	Spitzenbelastung Kfz / h	Fahrzeuge ≥ 12,20 m
Oberpleis	7:30 - 8:30 Uhr	361
Siegburg	7:30 - 8:30 Uhr	200
Gesamt		561
Oberpleis	16:30 -17:30 Uhr	227
Siegburg	16:30 -17:30 Uhr	332
Gesamt		559

Die vorhandene Verkehrsstärke ordnet die "Siegburger Straße" in die Nutzungsanspruchsklasse zwischen 400 Kfz/h und 1000 Kfz/h (Klasse 2 von 5) ein. Die Verkehrsbelastung mit Fahrzeugen mit einer Länge ≥ 12,2 beträgt insgesamt über 24 h ca. 5,3 % und ist als gering einzustufen.

3.3 Zustandsbewertung

Fahrbahn

Der empfohlene Straßenquerschnitt für eine Hauptverkehrsstraße sieht gemäß RAS 06 eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vor, sofern ausreichende Seitenräume für die weiteren Nutzungsansprüche vorhanden sind.

Zu den typischen Randbedingungen und Anforderungen zählen:

- In den Ortseinfahrtsbereichen sind die Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr wirksam zu dämpfen.
- Je nach Länge ist eine, an der städtebaulichen Situation orientierte Abschnittsbildung vorzunehmen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt.
- Die Lage und Anordnung von Überquerungshilfen sind aus der Örtlichkeit abzuleiten.
- In Abhängigkeit von der städtebaulichen Nutzung ist punktueller Parkbedarf zu berücksichtigen.
- Problematisch sind hohe Geschwindigkeiten wegen der Geradlinigkeit und der geringen Dichte der Seitenraumnutzung.

Die "Siegburger Straße" ist mit einer Fahrbahnbreite von bis zu 7,80 m sehr breit. Bauliche Anlagen zur Geschwindigkeitsdämpfung in der Ortsdurchfahrt sind nicht vorhanden. Der Parkraumbedarf im öffentlichen Straßenraum ist gering. Bedingt durch die dörfliche Struktur und den relativ großen Grundstücken steht ausreichender Parkraum auf den privaten Grundstücken zur Verfügung.

Im gesamten Verlauf der Ortsdurchfahrt sind für den querenden Fußgängerverkehr zwei Fahrbahnteiler in Form einer Mittelinsel vorhanden. Sie sind in Ihrer Funktion nicht zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen. Sie sind vom Gesetzgeber als ein adäquates Mittel zum sicheren Queren der Fahrbahn gedacht. Mit ihrer Lage im Nahbereich der Bushaltestellen sowie des Kindergartens bzw. Kirche bieten die Querungsstellen direkte und umwegfreie Verbindungen.

Beide Überquerungsstellen sind übersichtlich angelegt und verfügen über ausreichende Sichtfelder für den Kraftfahrer. Die Querungsanlagen entsprechend den Anforderungen für mobilitätsbeschränkte Personen.

Die vorhandenen Querungsanlagen sind nach den Regelungen der EFA aufgrund der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Mit einem Querungsaufkommen von maximal 24 Fg/h sind jedoch die Voraussetzungen für einen Einsatz eines Fußgängerüberweges nicht erfüllt. Die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001) sieht einen Einsatz erst ab einem Fußgängeraufkommen zwischen 50-100 Fg/h vor.

Westlicher Fuß- und Radweg

Entlang der L 143 verläuft straßenbegleitend ein gemeinsamer Fuß- und Radweg, die Breite beträgt zwischen 2,50 m und 3,00 m.

Gemeinsame Fuß- und Radwege kommen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen infrage, wenn getrennte Führungen in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten werden. Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen.

Die vorhandene Wegebreite ist für eine maximal verträgliche Belastung von 70 (Fg+R)/h ausreichend. Zu der Fahrbahn ist entsprechend den technischen Regelungen ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (eingeschränkt 0,50 m) erforderlich. Die vorhandene Ausbaubreite des Fuß- und Radweges gewährleistet den nötigen Sicherheitstrennstreifen nicht.

Für eine vorschriftsmäßige Beurteilung der Belastung des Radweges liegen keine ausreichende Verkehrsdatenerhebungen, insb. des Radverkehrs, vor. Ausgehend von den vorliegenden Fußgängerzahlen und der geringen Anzahl von Zielen für Radfahrer im Nahbereich, kann davon ausgegangen werden, dass die maximal verträgliche Belastung nicht überschritten wird.

Östlicher Gehweg

Auf der östlichen Straßenseite sind nur abschnittsweise befestigte Gehwegbereiche vorhanden. Auf der gesamten Ortslänge sind ca. 26% von diesem Seitenstreifen als Gehweg ausgebaut. Befestigte Gehwegbereiche bestehen von dem Feuerwehrhaus bis in Höhe der Hs.Nr. 226 in einer Breite von 1,35 m bis 1,70 m. Im weiteren Verlauf bis zu Einmündung der "Pfarrer-Wichert-Straße" ist hinter dem vorhandenen Bordstein ein befestigtes Bankett ausgebildet. Von der Einmündung "Pfarrer-Wichert-Straße" bis zur Einmündung der "Hauptmannstraße" ist ein befestigter Gehweg in eine Breite von 1,10 m bis 1,70 m vorhanden. Zwischen den Einmündungen der "Hauptmannstraße" und der "Schillingstraße" ist der Gehweg vor der Hs.Nr. 282 mit Pflaster befestigt, auf der übrigen Länge in Schotter befestigt. Von der "Schillingstraße" bis nach Freckwinkel (Hs.Nr. 310) ist der Seitenstreifen als Bankett oder Grünfläche ausgebaut. Die vorhandene Fahrstraße vor den Wohnhäusern Nrn. 296 bis 304 ist in privatem Eigentum. Von dem Hs.Nr. 310 entlang der Wohnhäuser bis zum Ortsende ist der Gehweg überwiegend mit Splitt befestigt.

In bestehenden Gebieten ist eine möglichst detaillierte Bestands- und Mängelanalyse der Gehwege durchzuführen. Zu betrachten sind die Dimensionierung, Ausstattung, Konflikte mit Fahrradverkehr, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, Orientierung sowie die Sicherheit. Hieraus ergeben sich die Bereiche mit dem höchsten Handlungsbedarf.

Zu der Priorität 1 zählen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, insbes. Beseitigung von Unfallhäufungen und notwendige Maßnahmen zur Schulwegsicherung.

Zu der Priorität 2 zählen Maßnahmen von genereller Bedeutung für die Sicherheit und hoher Bedeutung für Komfort im Fußgängerverkehr an hochfrequentierten Bereichen. Dazu zählen große Defizite in Hauptgeschäftsstraßen, direkte Haltestellenerreichbarkeit, Netzanschluss von hoher Bedeutung und Gehwegverbreiterungen an hochfrequentierten Bereichen.

Zu der Priorität 3 zählen Maßnahmen von hoher Bedeutung für den Komfort. Dazu zählen Ergänzung von Querungsanlagen, Wegeverbindungen über Barrieren hinweg, Umbau von Straßeneinmündungen sowie Vermeidung von Mehrfachnutzungen im beengten Seitenraum.

3.4 zulässige Maßnahmen

Die Regelungen der RAS 06 erlauben verschiedene Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Ortsdurchfahrten. Hierzu zählen zuerst die deutliche Erkennbarkeit der Ortseinfahrt und der innerörtlichen Gegebenheiten. Die beste Wirkung erzielen Mittelinseln mit beidseitigen Versatz, die Versatztiefe muss dabei mindestens 1,75 m je Seite betragen. Bäume auf Mittelinseln erhöhen die Erkennbarkeit und tragen zur Raumbildung bei.

Wenn aufgrund von Flächenmangel kein Fahrbahnversatz angelegt werden kann, ist die Ausbildung als Fahrbahnverengung als Hinweis auf die Ortseinfahrtssituation zulässig. Dabei ist - wie auch bei Einengungen im Ort - darauf zu achten, dass die Einengung deutlich erkennbar ist und zu bedenken, dass je nach Abmessung und Begegnungsfällen, die Kraftfahrer vor dem entgegenkommenden Fahrzeug die Engstelle passieren wollen und deshalb beschleunigen.

Weiterhin kommen in Hauptverkehrsstraßen vorrangig Versätze mit Mittelinseln in Frage, die dadurch entstehen, dass Querschnittswchsel vorgenommen werden. Fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen (z.B. geteilte Plateaupflasterung) sind in Erschließungsstraßen zulässig, in Hauptverkehrsstraßen jedoch nicht vorgesehen.

4. Bauliche Maßnahmen

4.1 Gestaltung der Fahrbahn

Ortseinfahrtsbereiche

An den Ortseingangsbereichen von Uthweiler (Ortsschild) werden versetzt angeordnete Einengungen in Form einer Bauminsel angelegt. Die Breite der Fahrbahn innerhalb der Engstelle ist dabei so bemessen, dass ein Begegnungsfall Pkw/Lkw gewährleistet ist und sich die Breite von der zuführenden Fahrbahn erkennbar unterscheidet.

Ortseingang von Oberpleis

Das Ortsschild liegt in einer leichten Rechtskurve, der Einmündungsbereich der Buchholzer Straße ist bereits heute mit einer Markierung in die Fahrbahn der Siegburger Straße vorgezogen. Das Baumtor ist ca. 100 m hinter dem Ortseingang vorgesehen. Die Fahrbahn wird von 7,71 m auf 5,71 m Breite reduziert, die Versatzlänge beträgt ca. 38,0 m. Die Anordnung der Bauminsel erfolgt rechtsseitig im Bereich des vorhandenen Straßenablaufes, um die Baukosten gering zu halten. Linksseitig wird die Bauminsel unter Berücksichtigung der bestehenden Einfahrten in Höhe der Hs.Nrn. 197 / 199 angeordnet. Zur ordnungsgemäßen Entwässerung der Fahrbahn ist ein zusätzlicher Straßenablauf erforderlich. Zur Verdeutlichung der Einengung und zur Raumbildung werden geeignete Bäume in den Inseln versetzt.

Die Baukosten für diesen Fahrbahnversatz mit 2 versetzt angeordneten Bauminseln betragen ca. 8.800,00 €.

Ortseingang von Siegburg

Die Fahrbahn wird um 2,00 m von 7,85 m auf 5,85 m Breite reduziert, die Versatzlänge beträgt ca. 36,00 m. Die Anordnung der Bauminsel erfolgt im Bereich der vorhandenen Straßenabläufe, um die Baukosten gering zu halten. Auf den Einbau zusätzlicher Straßenabläufe kann verzichtet werden. Zur Verdeutlichung der Einengung und zur Raumbildung werden geeignete Bäume in den Inseln versetzt.

Die Baukosten für diesen Fahrbahnversatz mit 2 versetzt angeordneten Bauminseln betragen ca. 5.300,00 €.

Einengung mit Längsparkstreifen

In dem Streckenabschnitt der Siegburger Straße zwischen den Einmündungen "Am Pleisbach" und der "Pfarrer-Wichert-Straße" werden 2 versetzt angeordnete Längsparkstreifen angelegt. Die Breite der Fahrbahn innerhalb der Engstelle ist dabei so bemessen, dass ein Begegnungsfall Pkw/Lkw gewährleistet ist und sich die Breite von der zuführenden Fahrbahn erkennbar unterscheidet. Zur Verdeutlichung der Einengung und zur Raumbildung werden geeignete Bäume in den Inseln versetzt.

Die Baukosten für einen Längsparkstreifen mit 2 Bauminseln betragen ca. 4.100,00 €. Die Herstellung beider Längsparkstände kostet somit ca. 8.200 €.

4.2 Ausbau des östlichen Gehweges von Uthweiler bis Freckwinkel

Auf der östlichen Seite der "Siegburger Straße" ist die Fahrbahn durchgängig mit einem Bordstein begrenzt. In dem gesamten Bereich von Uthweiler und Freckwinkel sind auf der östlichen Straßenseite ca. 26% als Gehweg ausgebaut. Die längsten zusammenhängend ausgebauten Gehwegbereiche betragen einmal 160 m und einmal 240 m.

Der gesamte vorhandene und geplante Gehweg auf der östlichen Straßenseite wird planerisch in 5 Abschnitte unterteilt und jeweils einzeln betrachtet.

1. Abschnitt: "Buchholzer Straße" - "An der Hofwiese"

Die Abschnittlänge beträgt ca. 340,0 m. Von dem Feuerwehrhaus bis zur Einmündung "An der Hofwiese" ist auf einer Länge von 80,0 m ein ausgebauter Gehweg in einer Breite von ca. 1,70 m vorhanden. Von der Einmündung "Buchholzer Straße" bis Feuerwehrhaus ist ein unbefestigter Seitenstreifen / Bankettstreifen vorhanden, teilweise in einer Breite von ca. 1,00 m mit Splitt befestigt.

Ein Gehweg kann auf einer Länge von 260,0 m an den vorhandenen Bordstein der Fahrbahn angebaut werden. Bei einer Gehwegbreite von 1,50 m betragen die Ausbaurkosten ca. 37.900,00 €.

2. Abschnitt: "An der Hofwiese" - "Am Pleisbach"

Die Abschnittlänge beträgt ca. 135,0 m. Von der Einmündung "An der Hofwiese" an ist der Gehweg auf einer Länge von 80,0 m ausgebaut. Auf den weiteren 55,0 m ist nur ein schmaler und unbefestigter Bankettstreifen bis zu den angrenzenden Grundstücken vorhanden. Der zur Verfügung stehende Raum bis zu der Grundstücksgrenze reicht für die Anlegung eines Gehweges nicht aus. Für einen Fußgängerverkehr stehen neben der geringen Breite keine Sicherheitsräume zur Verfügung.

In diesem Straßenabschnitt weist die Fahrbahn eine wechselnde Fahrbahnbreite von 6,53 m bis 7,68 m auf. Bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf durchgängig 6,50 m verbleibt genügend Raum für die Herstellung eines Gehweges. Durch den Rückbau der Fahrbahn wird die Breite für den Fahrzeugverkehr optisch etwas eingeschränkt, die Fahrbahnbreite ermöglicht weiterhin den Begegnungsfall LKW / LKW.

Die Ausbaurlänge für den Rückbau der Fahrbahn und die Herstellung des Gehweges beträgt ca. 100,0 m. Der Gehweg erhält eine Breite von 1,50 m. Die Ausbaurkosten für diesen Abschnitt betragen ca. 20.800,00 €. Mit dem Ausbau von diesem Gehwegabschnitt wird der Komfort für den Fußgänger erhöht und eine sichere Längsverbindung geschaffen.

3. Abschnitt "Am Pleisbach" - "Pfarrer-Wichert-Straße"

Auf der gesamten Abschnittlänge von ca. 220,0 m ist kein Gehweg vorhanden. In dem Bereich der Zufahrten sind teilweise Befestigungen mit Pflaster oder Asphalt vorhanden, die wahrscheinlich von den Anliegern hergestellt wurden. Auf der überwiegenden Länge ist ein Bankettstreifen vorhanden, der teilweise mit Splitt abgestreut wurde und heute als Gehstreifen dient.

Ein Gehweg kann auf der gesamten Länge von 220,0 m an den vorhandenen Bordstein der Fahrbahn angebaut werden. Bei einer Gehwegbreite von 1,50 m betragen die Ausbaurkosten ca. 26.400,00 €.

4. Abschnitt "Pfarrer-Wichert-Straße" - "Sövenner Straße" - "Hauptmannstraße"

In diesem Streckenabschnitt ist auf der gesamten Länge von 240,0 m ein ausgebauter Gehweg in wechselnden Breiten von 1,70 m bis 1,10 m vorhanden. Der Gehweg ist mit einer Asphaltdecke befestigt.

5. Abschnitt: "Hauptmannstraße" - "Schillingsstraße"

Die Abschnittlänge beträgt ca. 65,0 m. Vor dem Wohnhaus Nr. 282 sind auf einer Länge von ca. 20,0 m eine Fläche als Gehweg ausgebaut. Die weiteren Bereiche sind mit Splitt befestigt.

Eine Gehwegverbindung zwischen den Straßen "Hauptmannstraße" und "Schillingstraße" kann an den vorhandenen Bordstein der Fahrbahn angebaut werden. Die zur Verfügung stehenden Breiten sind für einen Gehwegausbau völlig ausreichend.

Die Ausbaurkosten für den Gehweg auf einer Länge von ca. 45,0 m mit einer Breite 1,50 m betragen ca. 8.100,- €.

6. Abschnitt: "Schillingsstraße" - Ortsende Freckwinkel

In diesem Abschnitt ist von der Einmündung "Schillingstraße" bis zur Hs. Nr. 294 auf einer Länge von ca. 140,0 m ein 3,80 m bis 7,50 m breiter Seitenstreifen als Grünfläche vorhanden. Von der Hs.Nr 296 bis Hs.Nr. 304 ist auf einer Länge von 105,0 m ein ca. 5,0 m breiter Fahrweg vorhanden, der sich in privatem Eigentum befindet. Der Fahrweg ist durch einen 2,50 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt.

Im weiteren Verlauf bis zu dem Hs.Nr. 316 ist auf einer Länge von 135,0 m der Gehweg überwiegend mit Splitt befestigt. Vor dem Hs.Nr. 312 sind auf einer Länge von ca. 15,0 m eine Fläche mit Pflaster ausgebaut. Vor dem Hs.Nr. 314 (Autohaus) ist auch eine Bushaltestelle vorhanden, die über kein Wartehäuschen verfügt.

Berechnet wurden die Kosten für einen Ausbau des Gehweges von Hs.Nr. 306 bis Ortsende Freckwinkel incl. Ausbau der Aufstellfläche der Bushaltestelle. Die Ausbaurkosten für den Gehweg auf einer Länge von ca. 130,0 m mit einer Breite 1,50 m (2,50 m Breite im Bereich der Bushaltestelle) betragen ca. 19.400,00 €.

4.3 Beitragsrechtliche Beurteilung

Bei der Siegburger Straße handelt es sich um eine beitragsrechtlich "im Rechtssinne vorhandene" Straße, die gleichzeitig Landesstraße ist. Das bedeutet, dass auch dort, wo erstmalig ein Gehweg hergestellt wird, keine Erschließungsbeiträge, sondern nur Beiträge nach Kommunalabgabengesetz erhoben werden können. Dabei fallen die entstehenden Kosten einerseits der Stadt und andererseits den Bürgern zur Last, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Einrichtung einerseits von der Öffentlichkeit und andererseits von den Anliegern in Anspruch genommen wird. Diese Anteilssätze werden im Einzelfall vom Stadtrat beschlossen.

Im Ortsbereich Uthweiler wurde in Teilbereichen bereits in früheren Jahren ein Gehweg angelegt. Es ist jedoch nicht bekannt, wann und von wem die in der Örtlichkeit vorhandenen Teilstrecken hergestellt wurde (ausgenommen der Bereich der Bushaltestelle südlich der Straße "An der Hofwiese", den die Stadt hergestellt hat). Es gibt Anhaltspunkte dafür, dass der Landesbetrieb den Gehweg zwischen "Hauptmannstraße" und "Pfarrer-Wichert-Straße" in Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme vor ca. 40 Jahren hergestellt hat (telef. Auskunft eines ortsansässigen Anwohners). Dieser Gehwegabschnitt ist trotz seines hohen Alters noch nicht offensichtlich verschlissen. Eine Erneuerung könnte nicht abgerechnet werden.

In Hinblick darauf, dass die Herstellung eines durchgehenden Gehweges kostengünstig erfolgen soll, sollten die bereits vorhandenen Bereiche nicht angetastet werden.

Aus beitragsrechtlicher Sicht kommen zwei verschiedene Ausbauvarianten in Frage:

Bauprogramm Buchholzer Straße bis Schillingstraße:

Wird das Bauprogramm von Buchholzer Straße bis Schillingstraße definiert, würde auf einer Strecke von insgesamt ca. 1000 m eine Teilstrecke von ca. 400 m neu hergestellt. In der Rechtsprechung zum KAG wird der Fall der *erstmaligen Herstellung* einer Teilstrecke nicht behandelt; Gegenstand diverser Entscheidungen war aber die *Erneuerung* von Teilstrecken einer Erschließungsanlage. In diesen Fällen wurde eine Abschnittsbildung mit der Folge, dass *nur die erneuerten Teilstrecken beitragspflichtig sind, nicht zugelassen*, weil die Abschnittsbildung nur ein Mittel der Vorfinanzierung sein darf und nicht einer vermeintlichen Beitragsgerechtigkeit dienen soll. Beitragsfähig war ein Teilstreckenausbau nur dann, wenn es sich dabei um eine "nicht nur unbedeutende Teilstrecke" handelte. Da die Rechtsprechung jeweils nur Einzelfälle zu entscheiden hatte, wurden i.d.R. keine allgemeingültigen festen Daten für das Verhältnis zwischen ausgebauten und nicht ausgebauten Teilstrecken definiert. Das VG Frankfurt hat allerdings in der Entscheidung vom 24.03.1988 – I/2E 2682/84 entschieden, dass die Beitragsfähigkeit der Ausbaumaßnahme voraussetzt, dass mehr als die Hälfte der insoweit maßgeblichen Strecke ausgebaut wird.

Das hätte zur Folge, dass die Herstellung des Gehweges hier insgesamt abrechnungsfähig wäre. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Beiträge auf *alle im Bereich Buchholzer Straße bis Schillingstraße angrenzenden Grundstücke zu verteilen wären, also auch auf die Anlieger, vor deren Grundstücken der vorhandene Gehweg nicht angetastet wird*. Da zu befürchten ist, dass dies zu erheblichen Unruhen in der Bürgerschaft führen würde, ist das nachstehende zu 2. beschriebene Bauprogramm zu bevorzugen.

Bauprogramm Buchholzer Straße bis Pfarrer-Wichert-Straße:

Wird das Bauprogramm von Buchholzer Straße bis Pfarrer-Wichert-Straße definiert, sind ebenfalls alle im Bereich des Bauprogramms liegenden Grundstücke beitragspflichtig. Im Gegensatz zur Alternative 1 verfügen nur einzelne Grundstücke - nicht ein gesamter Straßenabschnitt - bereits über einen vorhandenen Gehweg, so dass die Heranziehung zu Straßenbaubeiträgen auch für die Anwohner an bereits vorhandenen und zu erhaltenden Gehwegteilen jedenfalls einsichtiger ist als bei der Alternative 1. Gleichwohl muss hier mit Widerstand gerechnet werden, weil die betreffenden Anwohner (bis auf den Gehweg vor der Bushaltestelle) wahrscheinlich selbst die Kosten für die Herstellung "ihres" Teilstückes getragen haben und nun ein zweites Mal bezahlen müssen, obwohl vor ihrem Grundstück nichts gemacht wird.

5. Ergebnis

Für eine Geschwindigkeitsdämpfung des Fahrzeugverkehrs innerhalb der Ortsdurchfahrt Uthweiler stehen nur eingeschränkt bauliche Elemente zur Verfügung, die für den Einsatz auf einer Hauptverkehrsstraße (Landstraße) zulässig sind und eine Reduzierung der Geschwindigkeiten bewirken. Die in diesem Verkehrskonzept vorgestellten Elemente sind grundsätzlich für den Einsatz auf Hauptverkehrsstraßen statthaft und könnten die Zustimmung des Straßenbaulastträgers, des Landesbetrieb Straßenbau NRW, finden.

In den bereits geführten Gesprächen und im Schriftverkehr zu der Vielzahl von Anträgen und Briefen wurde von Seiten des Landesbetrieb Straßenbau NRW gesagt, dass innerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) eine bauliche Veränderung der Fahrbahn oder der Querungshilfen denkbar ist, eine Kostenübernahme oder Kostenbeteiligung aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht möglich ist. Der Ausbau und die Unterhaltung der Gehwege innerhalb der OD obliegt nach den geltenden Richtlinien den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden.

Bei Betrachtung der straßenraumspezifischen Ziele sowie der Zustandsbewertung, sind die Defizite der "Siegburger Straße" in der Ortsdurchfahrt als gering einzustufen. Die Führung des Radverkehrs erfolgt nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn, sondern auf einem gesonderten Fuß- und Radweg. Für den linienhaften Überquerungsbedarf stehen qualifizierte Querungshilfen zu Verfügung. Ebenfalls ergibt sich durch die ortsbezogene Auswertung des Unfallgeschehens kein Anlass zu einem Handlungsbedarf. Dagegen zeigen die vorliegenden Verkehrsdatenerhebungen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit oftmals überschritten wird. Die Durchsetzung nutzungsverträglicher Geschwindigkeiten ist erforderlich.

Die Regelungen der RAST 06 empfehlen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Hauptverkehrsstraßen neben den baulichen Maßnahmen auch den Einsatz von ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zu prüfen. Als kurzfristige Maßnahme kann auch eine Überwachung mit mobilen Messgeräten Wirkung zeigen.

Ein umfangreicher Rückbau der Fahrbahn mit Einbau von fahrdynamisch wirksamen Versätzen (mit oder ohne Mittelinseln), scheidet aufgrund der hohen Baukosten sowie der fehlenden finanziellen Mittel derzeit aus. Gewählt wurden bauliche Maßnahmen an den Ortseinfahrtsbereichen, die dem Kraftfahrer verdeutlichen sollen, dass er sein Fahrverhalten den innerörtlichen Gegebenheiten anzupassen hat. Die Gestaltung erfolgt als Engstelle mit einem versetzt angeordneten Baumtor. Die reduzierte Fahrbahnbreite wirkt im Begegnungsfall geschwindigkeitsdämpfend, ein Begegnungsfall LKW/LKW ist in der Engstelle nicht mehr möglich. Die Bepflanzung als Baumtor unterstützt zusätzlich die Raumwirkung und unterbricht die optisch lange und weit einsehbare Gerade.

Als weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme innerhalb der Ortsdurchfahrt wurden zwei versetzt angeordnete Längsparkstreifen vorgesehen. Die vorhandene Fahrbahnbreite erlaubt eine Verringerung um 2,0 m zugunsten des Parkstreifens, so dass mit einfachen baulichen Maßnahmen ein wirksamer Versatz als Engstelle angelegt werden kann. Die zusätzlich entstehenden Parkstände sind von untergeordneter Bedeutung, da derzeit kein besonderer Parkdruck vorhanden ist. Zur Erreichung einer dauerhaften Engstelle, auch wenn kein Fahrzeug dort abgestellt ist, sind Bauminseln am Beginn und Ende des Parkstreifens vorgesehen. Eine Bepflanzung der Inseln mit Bäumen dient ebenfalls der raumbildenden Wirkung. Der Begegnungsfall LKW/LKW wird deutlich eingeschränkt, so dass auch hier mit geringeren Fahrzeuggeschwindigkeiten zu rechnen ist.

Die Baukosten betragen ca. 14.100 € für beide Baumtore sowie ca. 8.200 € für beide Längsparkstände. Alternativ zu dem soliden Ausbau wurden Kosten für eine Ausführung mit mobilen Leitelementen (Pflanzinsel) berechnet. Hieraus ergab sich jedoch keine Kosteneinsparung gegenüber der vorgestellten Lösung.

Aus der Zustandsbewertung der Fuß- und Radwege entlang der "Siegburger Straße" ergibt sich kein dringlicher Handlungsbedarf. Die Grundausstattung mit Anlagen für den Fußgängerverkehr sind aufgrund der Nutzung des Straßenumfeldes als ausreichend zu bezeichnen. Fußgängerbedeutsame Einrichtung (Schulen, Sportanlagen, Einkaufszentren, Haltestellen von Bus/Bahn) sind nur unmaßgeblich vorhanden, die vorhandenen Einrichtungen werden mit den heutigen Anlagen ausreichend berücksichtigt.

Der Ausbau eines Gehweges auf der östlichen Fahrbahnseite ist möglich und kann überwiegend an den vorhandenen Bordstein der Fahrbahn angebaut werden. Mit der Anlegung eines durchgängigen Gehweges an der angebauten Seite der Siegburger Straße wird der Komfort für den Fußgänger erhöht und die punktuellen Fahrbahnquerung reduziert. Ein Ausbau des Gehwegernetzes kann, entsprechend der Bedeutsamkeit, auch abschnittsweise erfolgen. Zusätzlich zu den anfallenden Baukosten ist hierbei auch die Frage der Anliegerbeiträge zu berücksichtigen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind unter Abwägung der Wirksamkeit, Zweckmäßigkeit und der Baukosten erarbeitet worden. Sie können als Einzelmaßnahme oder insgesamt realisiert werden. Die Bauweise ist solide, dauerhaft und wirkt auf den Kraftfahrer plausibel.

Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Baumtor (Ortseingang von Oberpleis)

Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	20 m	bit. Befestigung schneiden	11,50 €	230,00 €
1.2	30 m2	bit. Befestigung aufnehmen, entsorgen	14,00 €	420,00 €
1.3	15 m	Bordsteine aufnehmen	8,50 €	127,50 €
1.4	10 m3	Bodenaushub	50,00 €	500,00 €
1.5	2 m3	Suchschachtung / Handaushub	85,00 €	170,00 €
1.6	10 m2	Wurzelschutzplatte einbauen	64,00 €	640,00 €
1.7	25 m	Betonbordstein HB 15/25 liefern und versetzen	34,00 €	850,00 €
1.8	2 Stck	Bordstein schneiden	15,00 €	30,00 €
1.9	20 m	Fuge vergiessen	8,00 €	160,00 €
1.10	6 Stck	Radiensteine Zulage	25,00 €	150,00 €
1.11	1 Stck	Straßenablauf	550,00 €	550,00 €
1.12	1 Stck	Anschluss an Kanal incl. Erdarbeiten	2.250,00 €	2.250,00 €
1.13	10 m2	AB 0/5 mm einbauen	20,50 €	205,00 €
1.14	2 Stck	Pflanzvorbereitung, Bodenauffüllung	200,00 €	400,00 €
1.15	2 Stck	Bäume liefern und setzen	80,00 €	160,00 €
1.16	2 Stck	Dreibock liefern und setzen	50,00 €	100,00 €
1.17	1 Psch	Unterpflanzung	200,00 €	200,00 €
1.18	2 Stck	Verkehrsschilder liefern und setzen (Vz 805-10)	40,00 €	80,00 €
1.19	2 Stck	Rohrpfosten liefern u. setzen	80,00 €	160,00 €
Summe netto				7.382,50 €
19 % MWSt				1.402,68 €
Summe brutto				8.785,18 €

Summe gerundet

8.800,00 €

Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Baumtor (Ortseingang von Siegburg)

Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	20 m	bit. Befestigung schneiden	11,50 €	230,00 €
1.2	30 m2	bit. Befestigung aufnehmen, entsorgen	14,00 €	420,00 €
1.3	15 m	Bordsteine aufnehmen	8,50 €	127,50 €
1.4	10 m3	Bodenaushub	50,00 €	500,00 €
1.5	2 m3	Suchschachtung / Handaushub	85,00 €	170,00 €
1.6	10 m2	Wurzelschutzplatte einbauen	64,00 €	640,00 €
1.7	25 m	Betonbordstein HB 15/25 liefern und versetzen	34,00 €	850,00 €
1.8	2 Stck	Bordstein schneiden	15,00 €	30,00 €
1.9	20 m	Fuge vergiessen	8,00 €	160,00 €
1.10	6 Stck	Radiensteine Zulage	25,00 €	150,00 €
1.11	2 Stck	Pflanzvorbereitung, Bodenauffüllung	200,00 €	400,00 €
1.12	2 Stck	Bäume liefern und setzen	80,00 €	160,00 €
1.13	2 Stck	Dreibock liefern und setzen	50,00 €	100,00 €
1.14	1 Psch	Unterpflanzung	200,00 €	200,00 €
1.15	2 Stck	Verkehrsschilder liefern und setzen (Vz 805-10)	40,00 €	80,00 €
1.16	2 Stck	Rohrpfosten liefern u. setzen	80,00 €	160,00 €
Summe netto				4.377,50 €
19 % MWSt				831,73 €
Summe brutto				5.209,23 €

Summe gerundet

5.300,00 €

Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Längsparkstand mit 2 Bauminseln

Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	14 m	bit. Befestigung schneiden	11,50 €	161,00 €
1.2	12 m2	bit. Befestigung aufnehmen, entsorgen	14,00 €	168,00 €
1.3	10 m3	Bodenaushub	50,00 €	500,00 €
1.4	2 m3	Suchgraben Klassen 3 bis 6 Tiefe bis 1,25 m	85,00 €	170,00 €
1.5	8 m2	Wurzelschutzplatten liefern und einbauen	64,00 €	512,00 €
1.6	14 m	Betonbordstein HB 15/25 liefern und versetzen	34,00 €	476,00 €
1.8	4 Stck	Radiensteine Zulage	10,00 €	40,00 €
1.8	4 Stck	Bordstein schneiden	15,00 €	60,00 €
1.7	14 m	Fuge vergiessen	8,00 €	112,00 €
1.9	2 Stck	Pflanzvorbereitung, Bodenauffüllung	200,00 €	400,00 €
1.10	2 Stck	Bäume liefern und setzen	80,00 €	160,00 €
1.11	2 Stck	Dreibock liefern und setzen	50,00 €	100,00 €
1.12	1 Psch	Unterpflanzung	200,00 €	200,00 €
1.13	1 Psch	Markierung	125,00 €	125,00 €
1.14	2 Stck	Verkehrsschilder liefern und setzen (Vz 805-10)	40,00 €	80,00 €
1.15	2 Stck	Rohrpfosten liefern u. setzen	80,00 €	160,00 €
Summe netto				3.424,00 €
19 % MWSt				650,56 €
Summe brutto				4.074,56 €

Summe gerundet

4.100,00 €

Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Gehweg östliche Seite

1. Abschnitt: Buchholzer Straße - An der Hofwiese (260 m Gehweg)

Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	20 m	bit. Befestigung schneiden	8,00 €	160,00 €
1.2	40 m2	bit. Befestigung aufnehmen, entsorgen	9,50 €	380,00 €
1.3	220 m3	Bodenaushub	24,00 €	5.280,00 €
1.4	160 m3	Frostschutz (0/45) liefern einbauen	31,00 €	4.960,00 €
1.5	270 m	Betonbordstein T 8x20 liefern und verlegen	20,00 €	5.400,00 €
1.6	400 m2	Betonpflaster 10/20/8 cm liefern und verlegen	32,00 €	12.800,00 €
1.7	40 m2	bit. Tragschicht herstellen	23,10 €	924,00 €
1.8	40 m2	AB 0/5 mm	12,50 €	500,00 €
1.9	50 m2	Zufahrten angleichen	23,50 €	1.175,00 €
1.10	3 St	Einbauteile anpassen	80,00 €	240,00 €
Summe netto				31.819,00 €
19 % MWSt				6.045,61 €
Summe brutto				37.864,61 €

Summe gerundet	37.900,00 €
-----------------------	--------------------

Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Gehweg östliche Seite

**2. Abschnitt: An der Hofwiese - Am Pleisbach (100,0 m Gehweg)
einschl. Rückbau der Fahrbahn**

Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	100 m	bit. Befestigung schneiden	8,00 €	800,00 €
1.2	70 m2	bit. Befestigung aufnehmen, entsorgen	9,50 €	665,00 €
1.3	60 m2	Betonpflaster aufnehmen und beseitigen	10,00 €	600,00 €
1.4	100 m	Betonbordstein aufnehmen und beseitigen	8,00 €	800,00 €
1.5	80 m3	Bodenaushub	24,00 €	1.920,00 €
1.6	60 m3	Frostschutz (0/45) liefern einbauen	31,00 €	1.860,00 €
1.7	100 m	Betonbordstein R 15/22 od. H 15/25 liefern und verlegen	34,00 €	3.400,00 €
1.8	60 m	Betonbordstein T 8x20 liefern und verlegen	20,00 €	1.200,00 €
1.9	20 m	Fuge vergiessen	8,00 €	160,00 €
1.10	170 m2	Betonpflaster 10/20/8 cm liefern und verlegen	32,00 €	5.440,00 €
1.11	40 m	Pflaster schneiden	8,00 €	320,00 €
1.12	3 St	Einbauteile anpassen	80,00 €	240,00 €
Summe netto				17.405,00 €
19 % MWSt				3.306,95 €
Summe brutto				20.711,95 €

Summe gerundet

20.800,00 €

Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Gehweg östliche Seite

3. Abschnitt: Am Pleisbach - Pfarrer-Wichert-Straße (220,0 m Gehweg)

Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	50 m ²	bit. Befestigung aufnehmen, entsorgen	9,50 €	475,00 €
1.2	20 m ²	Betonpflaster aufnehmen, entsorgen	10,00 €	200,00 €
1.3	150 m ³	Bodenaushub	24,00 €	3.600,00 €
1.4	100 m ³	Frostschutz (0/45) liefern einbauen	31,00 €	3.100,00 €
1.5	120 m	Betonbordstein T 8x20 liefern und verlegen	18,00 €	2.160,00 €
1.6	40 m	Betonbordstein T 8x40 liefern und verlegen	28,00 €	1.120,00 €
1.7	330 m ²	Betonpflaster 10/20/8 cm liefern und verlegen	32,00 €	10.560,00 €
1.8	25 m	Pflaster schneiden	8,00 €	200,00 €
1.9	20 m ²	Zufahrten angleichen	23,50 €	470,00 €
1.12	3 St	Einbauteile anpassen	80,00 €	240,00 €
Summe netto				22.125,00 €
19 % MWSt				4.203,75 €
Summe brutto				26.328,75 €

Summe gerundet

26.400,00 €

Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Gehweg östliche Seite

5. Abschnitt: Hauptmannstraße bis Schillingsstraße (45 m Gehweg)

Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	50 m3	Bodenaushub	25,00 €	1.250,00 €
1.2	35 m3	Frostschutz (0/45 mm) liefern, einbauen	31,00 €	1.085,00 €
1.3	45 m	Betonbordstein T 8x20 liefern und verlegen	18,00 €	810,00 €
1.4	100 m2	Betonpflaster 10/20/8 cm liefern und verlegen	35,00 €	3.500,00 €
1.5	5 m	Pflaster schneiden	8,00 €	40,00 €
1.6	1 St	Verkehrsschild versetzen	65,00 €	65,00 €
Summe netto				6.750,00 €
19 % MWSt				1.282,50 €
Summe brutto				8.032,50 €

Summe gerundet	8.100,00 €
-----------------------	-------------------

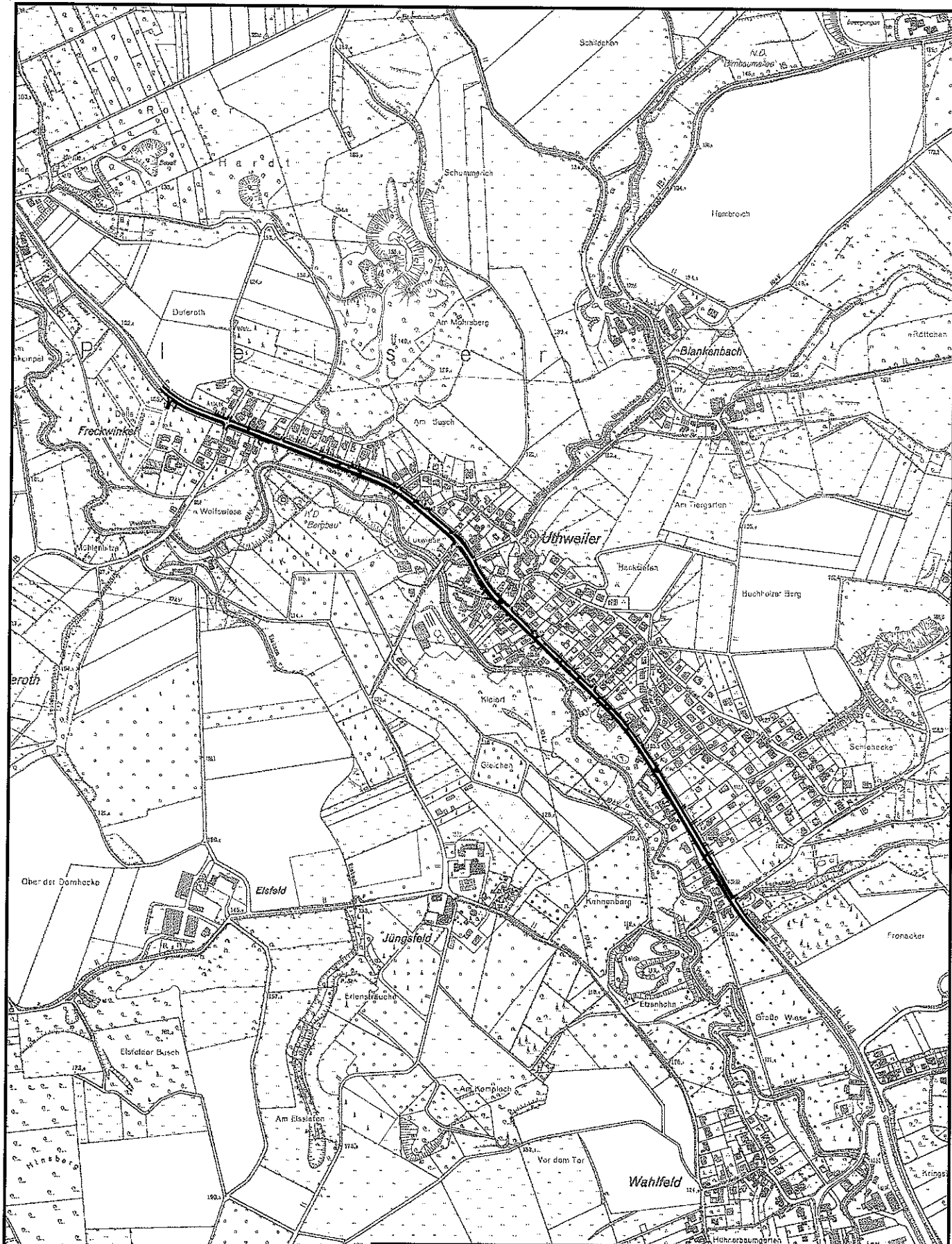
Kostenschätzung

Königswinter Uthweiler, Siegburger Straße

Gehweg östliche Seite 6. Abschnitt: Schillingsstraße - Ortsende Freckwinkel (130 m Gehweg)

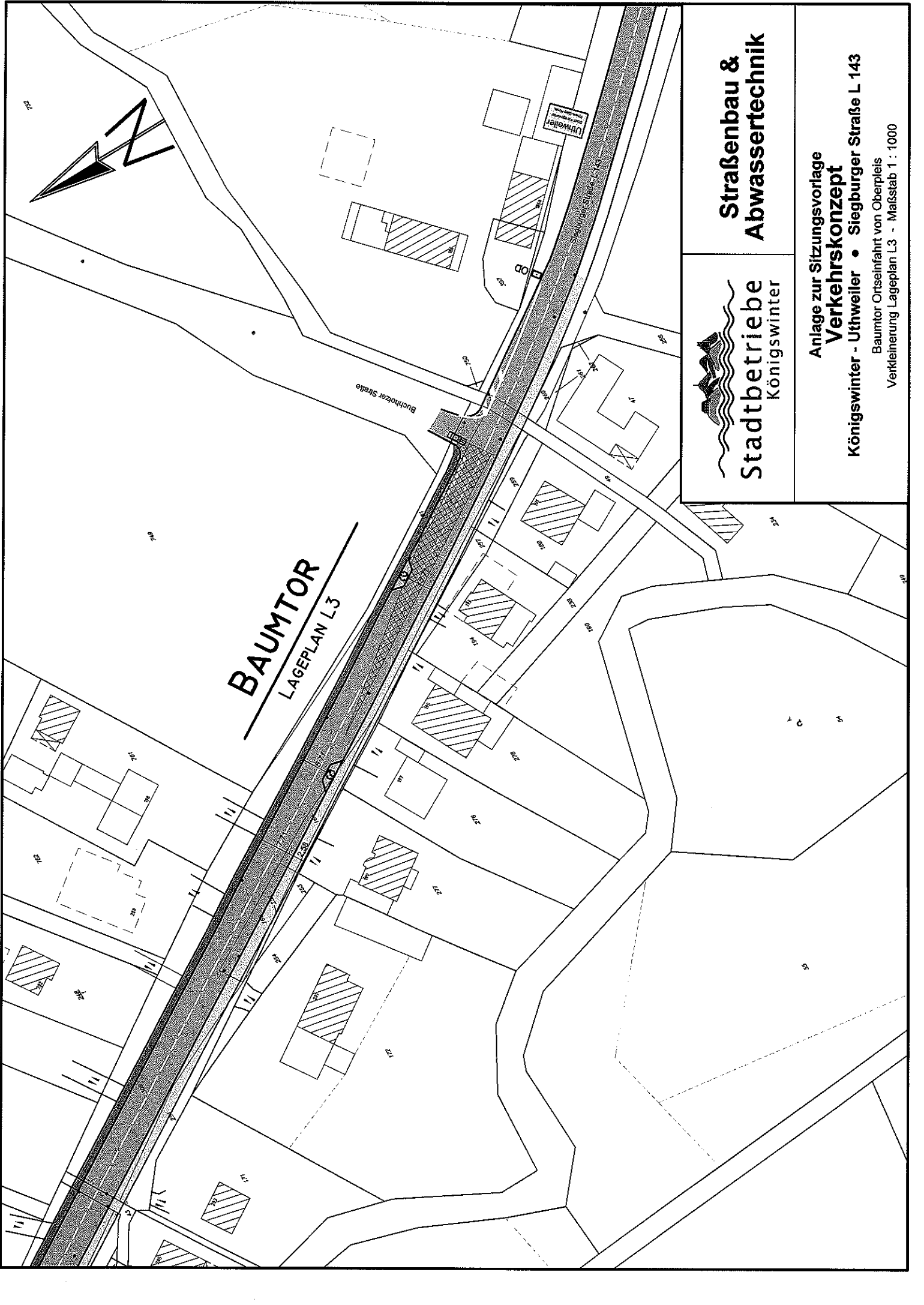
Pos.	Menge	Leistung	EP	GP
1.1	15 m	Bordstein aufnehmen	8,00 €	120,00 €
1.2	15 m	Bordstein (Buskapstein) versetzen	76,00 €	1.140,00 €
1.3	120 m ³	Bodenaushub	24,00 €	2.880,00 €
1.4	90 m ³	Frostschutz (0/45) liefern einbauen	31,00 €	2.790,00 €
1.5	80 m	Betonbordstein T 8x20 liefern und verlegen	20,00 €	1.600,00 €
1.6	200 m ²	Betonpflaster 10/20/8 cm liefern und verlegen	32,00 €	6.400,00 €
1.7	25 m	Pflaster schneiden	8,00 €	200,00 €
1.8	30 m ²	Zufahrten angleichen	23,50 €	705,00 €
1.9	5 St	Einbauteile anpassen	80,00 €	400,00 €
Summe netto				16.235,00 €
19 % MWSt				3.084,65 €
Summe brutto				19.319,65 €

Summe gerundet	19.400,00 €
-----------------------	--------------------



**Straßenbau &
Abwassertechnik**

**Übersichtsplan
Königswinter - Uthweiler
Siegburger Straße - L 143
Maßstab 1 : 10000**

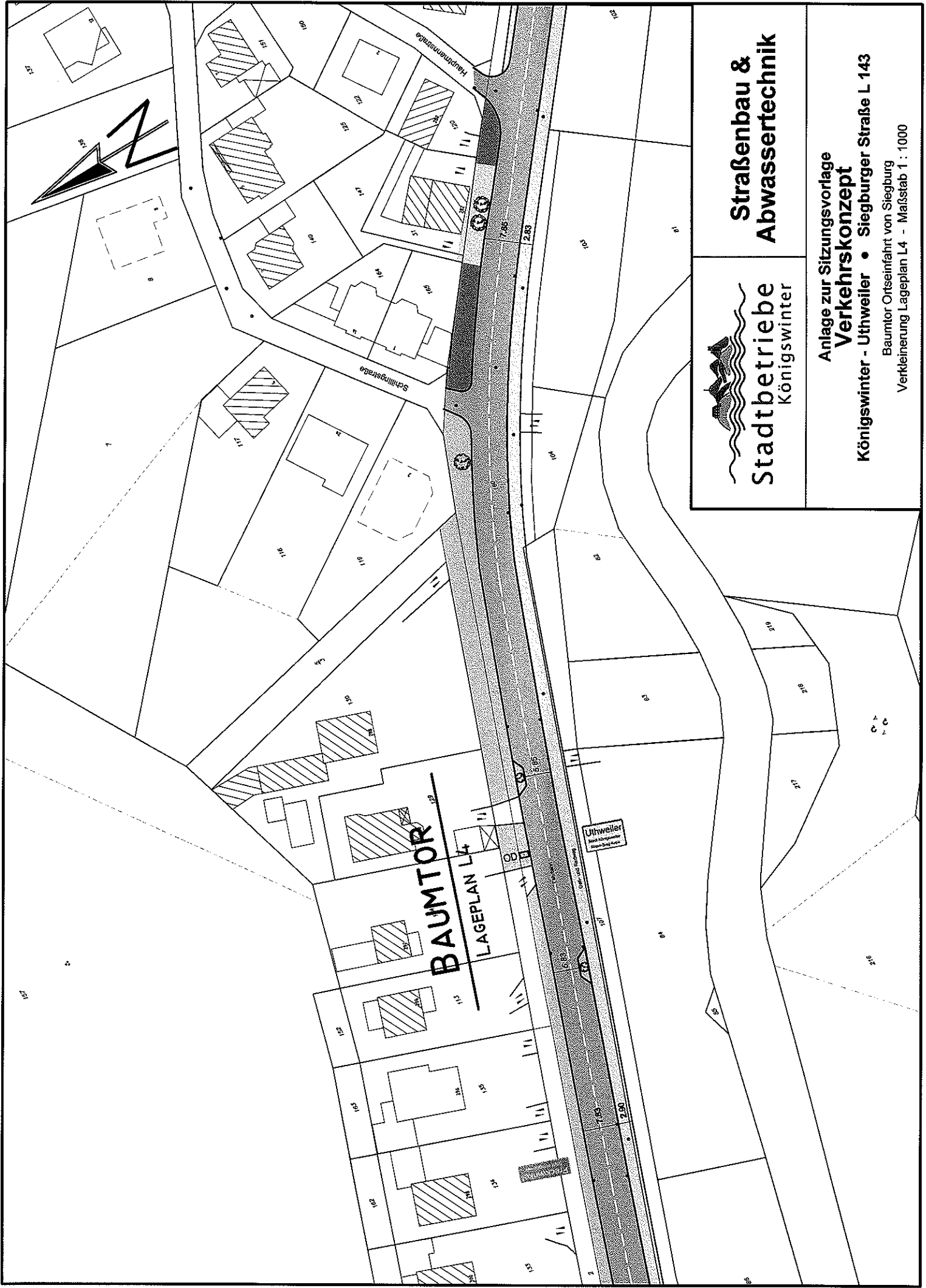


BAUMTOR
LAGEPLAN L3



**Straßenbau &
Abwassertechnik**

Anlage zur Sitzungsvorlage
Verkehrskonzept
 Königswinter - Uthweiler • Siegburger Straße L 143
 Baumtor Ortseinfahrt von Oberpleis
 Verkleinerung Lageplan L3 - Maßstab 1 : 1000

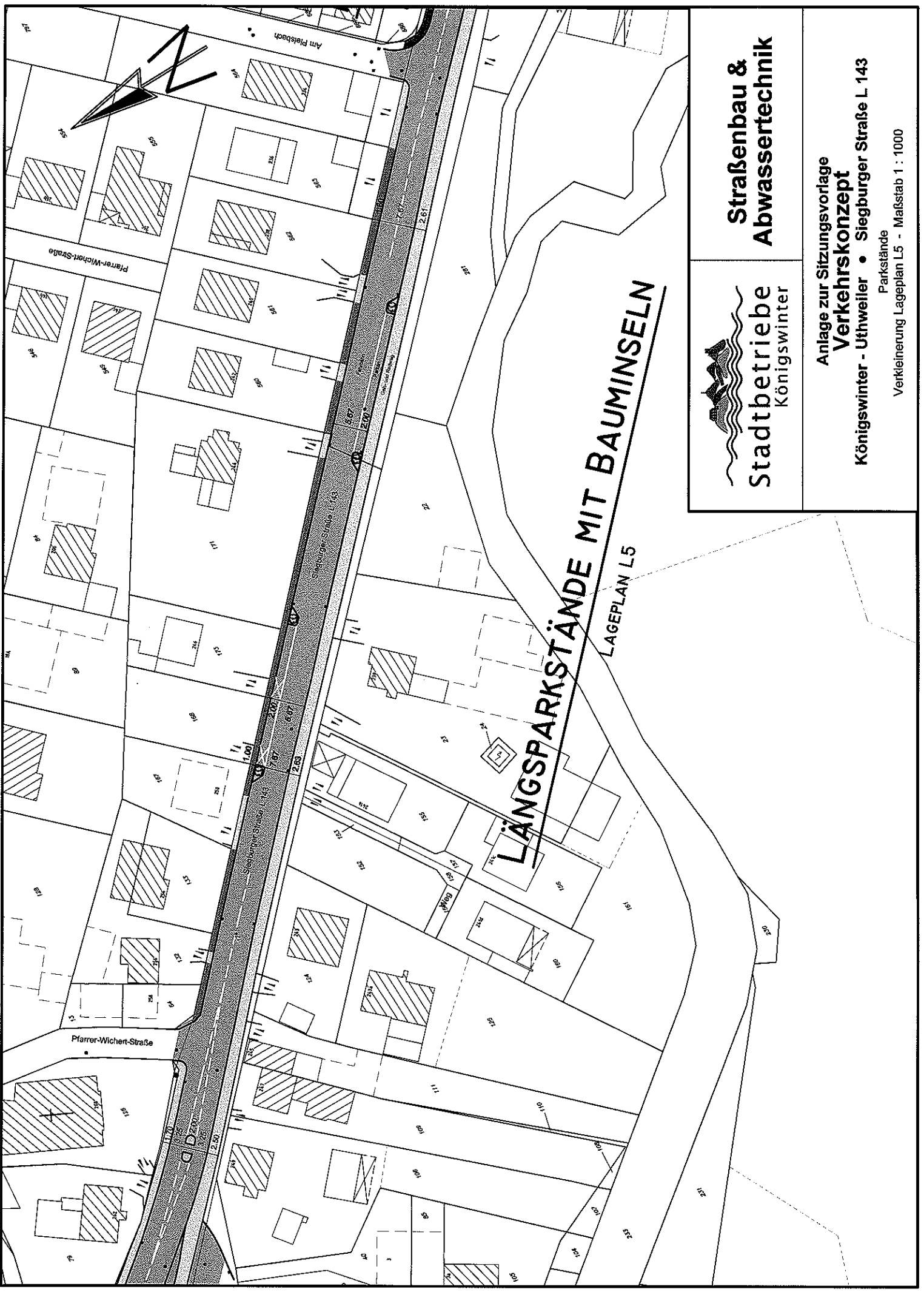


BAUMTOR
LAGEPLAN L4



Straßenbau & Abwassertechnik

Anlage zur Sitzungsvorlage
Verkehrskonzept
 Königswinter - Uthweiler • Siegburger Straße L 143
 Baumtor Ortschaft von Siegburg
 Verkleinerung Lageplan L4 - Maßstab 1 : 1000



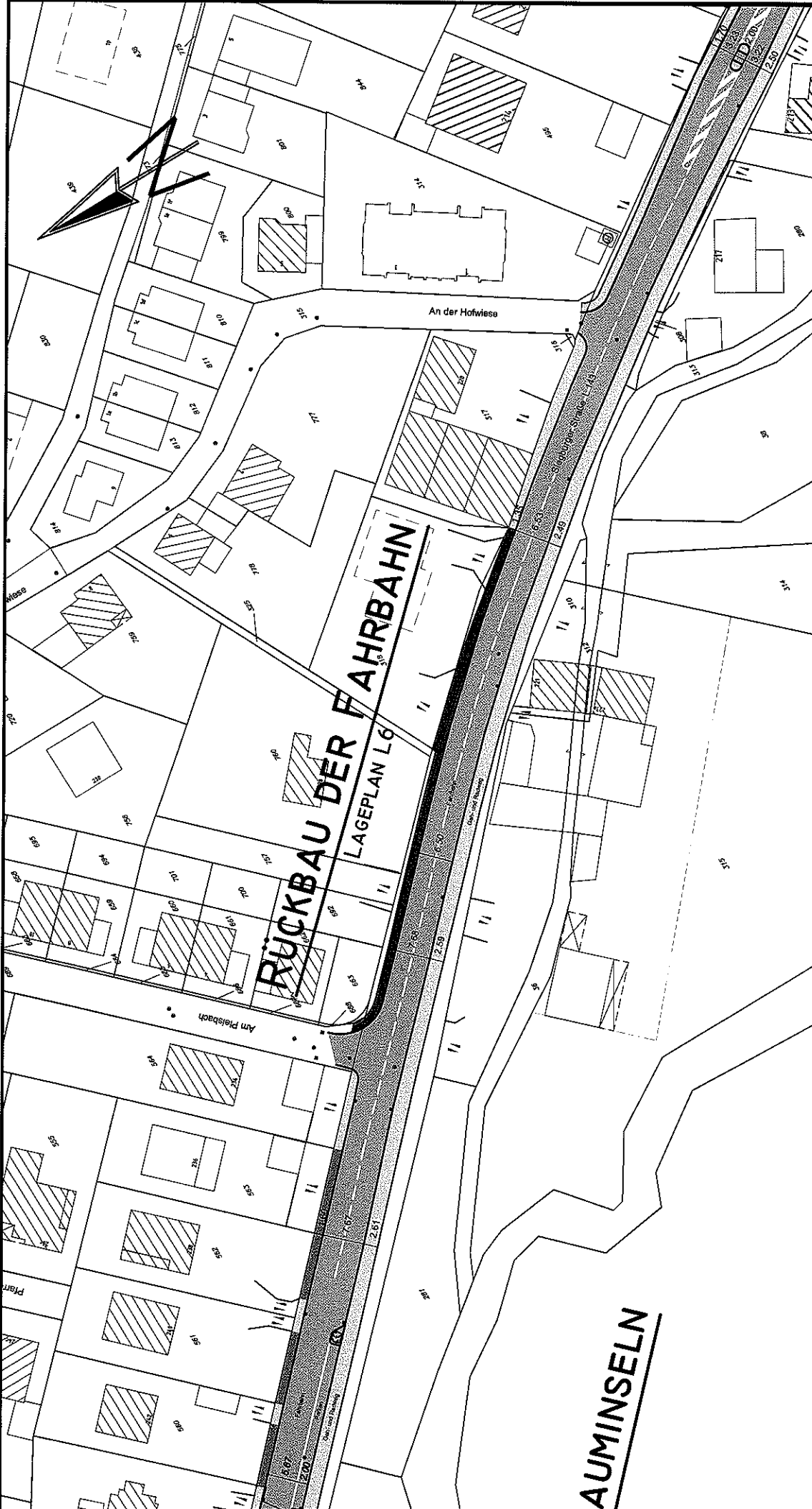
LÄNGSPARKSTÄNDE MIT BAUMINSELN
 LAGEPLAN L5



Straßenbau & Abwassertechnik

Anlage zur Sitzungsvorlage
Verkehrskonzept
 Königswinter - Uthweiler • Siegburger Straße L 143

Parkstände
 Verkleinerung Lageplan L5 - Maßstab 1 : 1000



Straßenbau & Abwassertechnik

Anlage zur Sitzungsvorlage
Verkehrskonzept
 Königswinter - Uthweiler • Siegburger Straße L 143
 Ausbau eines Gehweg mit Rückbau der Fahrbahn
 Verkleinerung Lageplan L6 - Maßstab 1 : 1000