Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 22.05.2024, 51-2 68 96

Drucksachen-Nr.

7992/2020-2025

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	13.06.2024	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	18.06.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Veloroute ehemalige B68, hier: Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes Carl-Severing-Straße / Marienfelder Straße

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan: 280.000,00 € im Jahr der Herstellung
Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Abschreibungsaufwand von jährlich 7.000,00 €

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Brackwede, 19.05.2016, TOP 11, Drucksachen-Nr. 3144/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Brackwede empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Dem Umbau des Kreisverkehrsplatzes Carl-Severing-Straße / Marienfelder Straße zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz mit umlaufenden Radwegen entsprechend der beigefügten Planung wird als Arbeitsgrundlage zugestimmt.

Begründung:

Zusammenfassung

Der Kreisverkehrsplatz Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße ist ebenso wie die Carl-Severing-Straße zwischen Marienfelder Straße und Osnabrücker Straße Bestandteil des Projektes „Veloroute ehemalige B68“. Aus Anlass der Planungen zur Erschließung des Bebauungsplanes I/Q 28 „Großflächiger Lebensmitteldiscounter“ und der damit verbundenen Umplanung der Carl-Severing-Straße werden diese beiden Teilprojekte aus dem Gesamtprojekt „Veloroute ehemalige B68“ herausgelöst und vordringlich betrachtet. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr wird anstelle des vorhandenen Kleinen Kreisverkehrsplatzes Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße die Anlage eines Mini-Kreisverkehrsplatzes mit umlaufenden Radwegen empfohlen.

Ausführliche Darstellung

1. Ausgangslage

Die Bezirksvertretung Brackwede hatte sich im Mai 2016 aus Anlass eines Schulwegchecks der Gesamtschule Quelle mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr am Kreisverkehrsplatz (KVP) Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße beschäftigt und u. a. die Anlage von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) in den Kreiszufahrten und -ausfahrten sowie einen Umbau der Bushaltestelle auf der Nordseite beschlossen (Drucksachen-Nr. 3144/2014-2020). Die Zebrastreifen wurden vor einigen Jahren hergestellt, die Umsetzung des Haltestellenumbaus steht noch aus. Ziel war die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Schüler*innen.

In dem vom Rat der Stadt Bielefeld auf Empfehlung der Bezirksvertretungen sowie verschiedener Fachausschüsse beschlossenen Radverkehrskonzept (RVK) ist der Straßenabschnitt der Carl-Severing-Straße zwischen Marienfelder Straße und Osnabrücker Straße als zusätzliche Hauptroute der Kategorie II (wichtige innerstädtische Verbindung) zwischen dem Ortszentrum Quelle und der Bielefelder Innenstadt vorgesehen. Somit wurde der Straßenabschnitt inkl. des Kreisverkehrs Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße in den Planungsraum des Projektes „Veloroute ehemalige B68“ aufgenommen (vgl. Präsentation in der Sitzung der Bezirksvertretung Brackwede vom 09.03.2023, TOP 14).

Derzeit wird im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung ein Büro für die Bearbeitung der Planungsleitungen des Projektes „Veloroute ehemalige B68“ gesucht. Die Vergabe der Planungsleistungen ist für das 2. Quartal 2024 geplant. Die Erarbeitung von ersten Planungsideen ist zum Ende des Jahres 2024 zu erwarten.

Aus Anlass der aktuellen Planungen zur Erschließung des Bebauungsplanes (B-Plan) I/Q 28 „Großflächiger Lebensmitteldiscounter“ wurde der Abschnitt der Carl-Severing-Straße zwischen KVP Marienfelder Straße und Osnabrücker Straße mit den beiden Teilprojekten „Anlage einer Linksabbiegespur in der Carl-Severing-Straße“ zur Sicherstellung der Erschließung des B-Plan-Gebietes und „Umgestaltung KVP Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße“ aus dem Projekt „Veloroute ehemalige B68“ herausgelöst und wegen der Terminplanung des B-Plan-Vorhabenträgers vordringlich und separat betrachtet.

Die Planungen zur Anlage einer Linksabbiegespur zur Erschließung des Bebauungsplanes I/Q 28 „Großflächiger Lebensmitteldiscounter“ werden in einer separaten Beschlussvorlage behandelt (Drucksachen-Nr. 7991/2020-2025). Für den Entwurfsbeschluss des Bebauungsplanes liegt ebenfalls eine separate Beschlussvorlage vor (Drucksachen-Nr. 8059/2020-2025).

Gegenstand dieser Vorlage sind planerische Überlegungen zu Umgestaltung des KVP Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs.

Die Lage des Kreisverkehrs im innerörtlichen Straßennetz, der Planungsraum des Projektes „Veloroute ehemalige B68“, das Gebiet des B-Planes I/Q 28 sowie der im Rahmen der B-Plan-Erschließung umzubauende Abschnitt der Carl-Severing-Straße sind in der nachstehenden Abbildung 1 dargestellt.

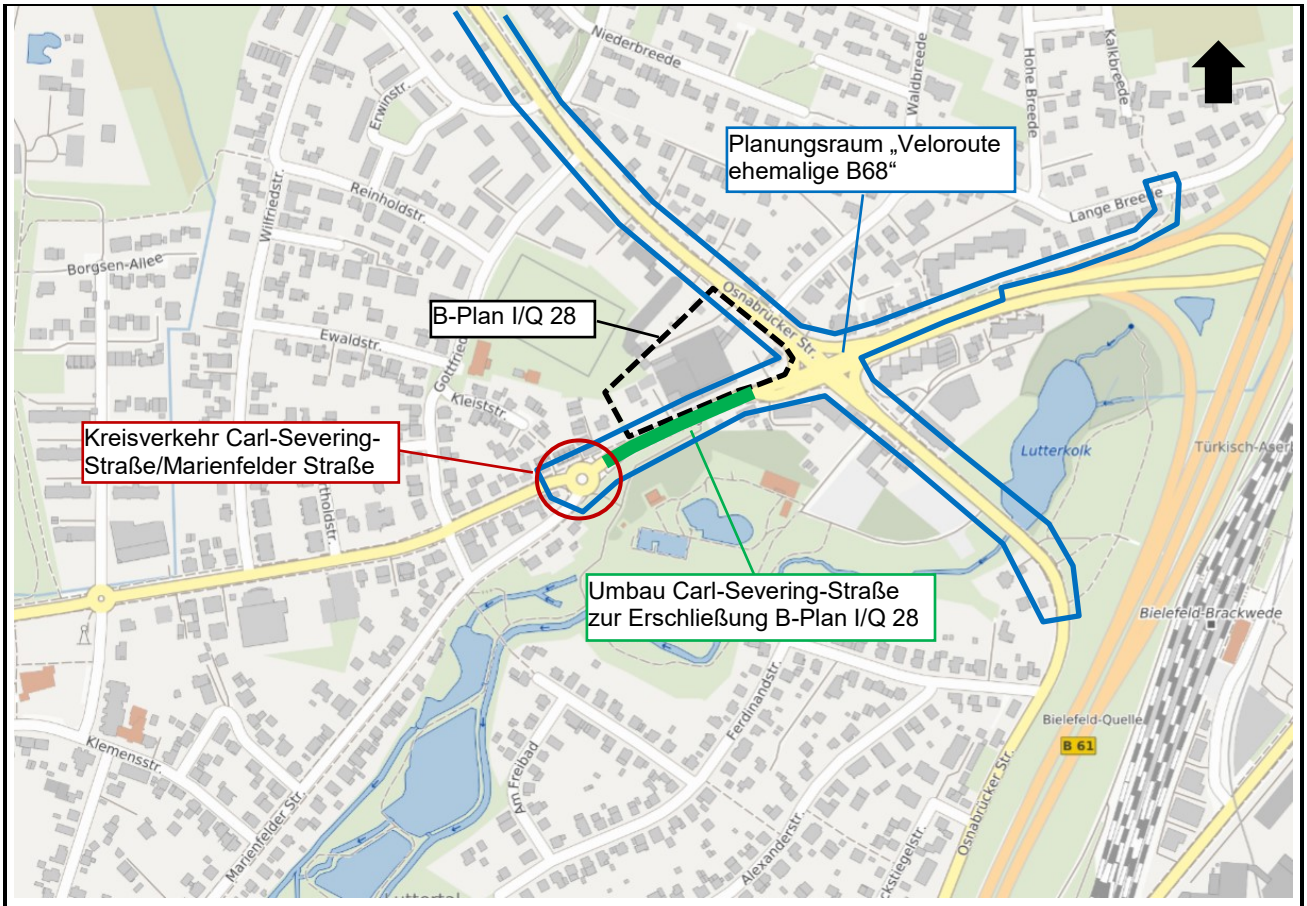

Abbildung 1 – Lage des Kreisverkehrs Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße und angrenzender Projekte

2. Bestandsanalyse

Die Carl-Severing-Straße (K 31) ist eine Hauptverkehrsstraße. Östlich und westlich des Kreisverkehrsplatzes gilt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Bei der Marienfelder Straße handelt es sich um eine Sammelstraße, es gilt angrenzend an den KVP ebenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h.

Die Verkehrsbelastung beträgt entsprechend einer Verkehrszählung vom September 2018 im Querschnitt rd. 16.000 Kfz/24h im östlichen Ast der Carl-Severing-Straße, rd. 12.000 Kfz/24h im westlichen Ast der Carl-Severing-Straße sowie rd. 4.500 Kfz/24h in der Marienfelder Straße. Die Summe aller auf den Kreisverkehr zufahrenden Verkehre beträgt rd. 17.000 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt im Ostast der Carl-Severing-Straße bei rd. 4%, im Westast der Carl-Severing-Straße bei rd. 5% und in der Marienfelder Straße rd. 4%. Die Summe der zuführenden Radverkehrsströme beträgt rd. 700 Radfahrende/24h. Eine Verkehrszählung an der Kreuzung „Café Sport“ im Mai 2022 bestätigt die Werte für den östlichen Ast der Carl-Severing-Straße, so dass die Werte als aktuell und belastbar angesehen werden können.

Derzeit ist ein Kleiner Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von. rd. 28,00 m vorhanden. Die begrünte Mittelinsel weist einen Durchmesser von rd. 12,00 m auf. Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt rd. 6,15 m, die Breite des mit Natursteingroßpflaster gepflasterten Innenrings beträgt rd. 1,65 m. Der gepflasterte Innenring soll dabei entsprechend dem technischen Regelwerk für Verkehrsplanungen („Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV], 2006) eine Befahrbarkeit des Kreisverkehrs mit großen Kraftfahrzeugen sicherstellen, eine Überfahrung durch PKW ist nicht vorgesehen.

Der gepflasterte Innenring ist durch einen Rundbordstein mit einer Regelansicht von 3 cm von der

Kreisfahrbahn getrennt, in Teilbereichen sind die Bordsteine „verdrückt“ und die Ansicht liegt deutlich unter 3 cm. Im technischen Regelwerk wird eine Bordsteinansicht von 4 bis 5 cm empfohlen, um ein regelmäßiges Überfahren des Innenrings durch PKW zu unterbinden.

Das Verhältnis der Breiten von Kreisfahrbahn zu Innenring liegt bei rd. 3,7:1 und damit deutlich über dem im technischen Regelwerk empfohlenen Wert von 3:1. Eine zu breite Kreisfahrbahn begünstigt im Zusammenhang mit einer geringen Bordsteinansicht zwischen Innenring und Kreisfahrbahn ein regelmäßiges Überfahren durch PKW („Schneiden“) mit nicht angemessenen Geschwindigkeiten. Dadurch wird das Überholen auf der Kreisfahrbahn und das Abdrängen von Radfahrenden begünstigt.

Der Radverkehr wird in der Carl-Severing-Straße aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung getrennt von Kfz-Verkehr mit Radfahrstreifen bzw. auf der Südseite östlich des KVP auf einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt. In der Marienfelder Straße sind aufgrund der geringeren Kfz-Verkehrsbelastung Schutzstreifen für den Radverkehr vorhanden. Im Kreisverkehr selbst erfolgt die Führung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. Gemäß „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ soll bei Verkehrsstärken von mehr rd. 15.000 Kfz/24h die Führung des Radverkehrs nicht mehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn erfolgen, da die Akzeptanz spürbar zurückgeht. Folge ist das widerrechtliche Befahren der Gehwege und/oder das Vermeiden der Fahrradnutzung. Dies widerspricht den städtischen Zielen der Mobilitätsstrategie.

Bei einer Verkehrsbeobachtung am 15. September 2023 konnten zahlreiche Falschfahrten von Radfahrenden auf dem nördlichen Gehweg in Richtung stadteinwärts festgestellt werden. Grund dafür dürfte neben des oben beschriebenen „Unwohlseins“ bei der Durchfahrt des Kreisverkehrs im Wesentlichen der direkte Anschluss an den weiter in Richtung stadteinwärts führenden Geh-/ Radweg entlang der Ausfahrt vom Ostwestfalendamm (OWD) sein. Bei einer Umgestaltung der Kreuzung „Café Sport“ im Zuge des Projektes „Veloroute ehemalige B68“ sollen somit geeignete Ideen für eine direkte Führung des Radverkehrs in der Kreuzung erarbeitet werden, um die Anzahl der derzeit beobachteten Falschfahrten spürbar zu reduzieren. Eine Beratung entsprechender Planungen in den politischen Gremien ist derzeit für Ende des Jahres 2024 vorgesehen.

Für den Fußverkehr sind in allen Ästen Mittelinseln sowie in den Zu- und Ausfahrten Fußgängerüberwege vorhanden. Die breite Kreisfahrbahn, die zu geringe Breite des gepflasterten Innenrings, die zu geringe Bordsteinhöhe zwischen Kreisfahrbahn und Innenring sowie die „spitzwinkligen“ Kreiszu- und -ausfahrten begünstigen insbesondere in den Fahrbeziehungen Carl-Severing-Straße/Ost – Carl-Severing-Straße West (in Richtung Quelle Mitte) sowie Marienfelder Straße – Carl-Severing-Straße/Ost (in Richtung Bielefeld Zentrum) nicht angemessene Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Dadurch kann es an den Kreisausfahrten an den Zebrastreifen zu einer Missachtung des Vorrangs von zu Fuß Gehenden kommen.

Die beiden Positionen der Bushaltestelle „Marienfelder Straße“ liegen unmittelbar angrenzend auf der Ostseite des KVP. Die Haltestelle wird werktags von den Linien 22 (20-Minuten-Takt), 88 (60-Minuten-Takt) und 121 (30-Minuten-Takt) u. a. mit Gelenkbussen bedient. Bei der Verkehrsbeobachtung am 15. September 2023 konnte festgestellt werden, dass wartende Busse ohne ausreichende Sicht auf den Gegenverkehr und/oder bevorrechtigte Fußgänger*innen am Kreisverkehr Marienfelder Straße überholt wurden. Ein Umbau der Bushaltestellen zur Sicherstellung ausreichender Sichtbeziehungen an den Zebrastreifen erfolgt im Zuge der Anlage der Linksabbiegespur zur Erschließung des B-Planes I/Q 28 „Großflächiger Lebensmitteldiscounter“.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan I/Q28 wurde festgestellt, dass der Kreisverkehr auch nach der Umsetzung des B-Plan-Vorhabens mit der damit verbundenen Verkehrsmengenerzeugung weiterhin eine gute Qualität im Ablauf des Kfz-Verkehrs aufweist. Der Kreisverkehr ist somit eine geeignete Knotenpunktform für einen flüssigen Verkehrsablauf für den Kfz-Verkehr und gewährleistet eine hohe Betriebsstabilität im ÖPNV. Mit den heute vorhandenen Abmessungen ermöglicht er ein Wenden von LKW.

Der Kreisverkehr stellt aus städtebaulicher Sicht ein gelungenes Übergangselement zwischen dem von verkehrlichen Nutzungen dominierten östlichen Abschnitt und dem von anderen Nutzungsfunktionen (Fußgängerlängs- und –querverkehr, Parken Liefern und Laden, tlw. Aufenthalt) überlagerten westlichen Abschnitt der Carl-Severing-Straße dar und trägt damit zur Abschnittbildung und räumlichen Gliederung des Straßennetzes bei.

Fazit

Die aktuelle bauliche Ausbildung des Kreisverkehrs begünstigt die Missachtung des Vorrangs des Fußverkehrs und ein Überholen des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn. Diese Einschätzung deckt sich mit den Rückmeldungen und Hinweisen von Schüler*innen im Rahmen eines durchgeführten Schulwegchecks der Gesamtschule Quelle. Die Kfz-Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz/Tag widerspricht gemäß technischem Regelwerk für Verkehrsplanungen einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Eine Planung soll das widerrechtliches Befahren der (linksseitigen) Gehwege in Richtung stadteinwärts verringern und wenn möglich die Knotenpunktform „Kreisverkehrsplatz“ aus städtebaulicher Sicht beibehalten. Eine Befahrbarkeit mit Gelenkbussen und Lastzügen ist sicherzustellen.

3. Planung

Zur Behebung der oben beschriebenen Sicherheitsdefizite wurden insgesamt 4 Planungsvarianten entwickelt, deren wesentliche Merkmale nachfolgend kurz beschrieben werden. Die Lagepläne der Varianten liegen der Vorlage als Anlage bei.

Variante 1 - „Geringfügige bauliche Anpassungen“

Diese mit vergleichsweise geringem baulichen Aufwand umzusetzende Variante sieht die Verbreiterung des gepflasterten Innenringes des KVP vor. Dabei würde die heutige Verkehrsführung bestehen bleiben. Ein „Schneiden“ und Überfahren des gepflasterten Innenrings würde erschwert, so dass eine Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit zu erwarten ist und ein Überholen von Radfahrenden auf der Kreisfahrbahn erschwert werden würde. Für den Busverkehr wird die Erhöhung der Bordsteinansicht auf 5 cm als noch vertretbar angesehen.

Die Baukosten werden mit 50.000,00 € abgeschätzt. Fördermittel aus dem damaligen Umbau der Carl-Severing-Straße müssen nicht zurückgezahlt werden.

Variante 2 - „Umbau – KVP mit umlaufenden Radwegen“

Diese Variante sieht eine „Verschiebung“ des heutigen Kleinen Kreisverkehrsplatzes in Richtung Freibad vor, um die Anlage von umlaufenden Radwegen zu ermöglichen. Dabei würden der vorhandene Außendurchmesser des KVP und die begrünte Mittelinsel erhalten bleiben. Der gepflasterte Innenring wird analog der Variante 1 verbreitert. Darüber hinaus ist in den Ein- und Ausfahrten im Bereich der Zebrastreifen und Radfurten die Herstellung von Fahrbahnanhebungen aus Asphalt vorgesehen. Diese erhöhen die Aufmerksamkeit des ein- und abbiegenden Kfz-Verkehrs gegenüber querenden zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und verringern die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Eine Befahrbarkeit durch LKW und Busse ist sichergestellt. Einzelheiten zur baulichen Ausgestaltung der Fahrbahnanhebungen können der Anlage 2 entnommen werden.

Die „Verschiebung“ des KVP stellt einen erheblichen Eingriff in die mit altem Baumbestand bewachsene Böschung zum Freibad dar. Zur Abfangung des Höhenunterschiedes zwischen dem neuen Gehweg und dem vorhandenen Freibad-Gelände wäre entweder die Herstellung einer technisch aufwändigen Stützwand (mit den daraus resultierenden Kosten) oder die „Verschiebung“ der heutigen Böschung in Richtung Freibad (mit der daraus resultierenden Verkleinerung der Liegewiese) erforderlich. Darüber hinaus ergeben sich insbesondere im westlichen Ast der Carl-Severing-Straße und in der Marienfelder Straße in den Geh- und

Radwegen Engstellen, die aufgrund der daraus zu erwartenden Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden nicht zu vertreten sind.

Die Baukosten werden mit mindestens 450.000,00 € abgeschätzt. Fördermittel aus dem damaligen Umbau der Carl-Severing-Straße müssten nicht zurückgezahlt werden.

Variante 3 - „Umbau – Mini-KVP mit umlaufenden Radwegen“

Diese Variante sieht den Umbau des heutigen Kleinen Kreisverkehrsplatzes zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz mit umlaufenden Radwegen vor. Ein Mini-KVP weist gegenüber einem Kleinen KVP einen geringeren Außendurchmesser auf. Durch die Verringerung des Außendurchmessers ergeben sich in an den Außenrändern Mehrbreiten, die zur Anlage von separaten Radwegen und ausreichend breiten Gehwegen genutzt werden können.

Um die Befahrbarkeit mit LKW und Bussen sicherzustellen, wird der Kreismittelpunkt nicht als begrünte Mittelinsel, sondern als überfahrbare Mittelinsel mit Natursteingroßpflaster und einer Bordsteinansicht zur Kreisfahrbahn von 5 cm hergestellt. Damit wird ein „Schneiden“ und Überfahren des gepflasterten Innenrings durch PKW erschwert (vgl. Variante 1).

Die derzeit in der Mittelinsel des KVP vorhandene Skulptur wird entsprechend der Abstimmung mit dem Spender in die Pflanzinsel auf der Nordseite der Carl-Severing-Straße östlich des KVP versetzt.

Das technische Regelwerk für Verkehrsplanungen („Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“) sieht bei Mini-KVP eine Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr vor, die Anlage von separaten Radwegen ist dabei nicht vorgesehen. Dies steht jedoch im Widerspruch zu der hohen Kfz-Verkehrsbelastung (vgl. Ziffer „2 Bestandsanalyse“).

Um einen sicheren Betrieb als Mini-KVP mit umlaufenden Radwegen zu gewährleisten, sind in den Kreisein- und –ausfahrten Fahrbahnanhebungen aus Asphalt im Bereich der Zebrastreifen und Radfurten vorgesehen (vgl. Anlage 2). Diese erhöhen die Aufmerksamkeit des ein- und abbiegenden Kfz-Verkehrs gegenüber querenden zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und reduzieren die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Zusammen mit der oben dargestellten Ausbildung der überfahrbaren Mittelinsel wird diese Lösung, die im technischen Regelwerk für Verkehrsplanungen nicht enthalten ist, für vertretbar gehalten.

Die Baukosten werden auf 280.000,00 € geschätzt. Fördermittel aus dem damaligen Umbau der Carl-Severing-Straße müssten nicht zurückgezahlt werden.

Variante 4 - „Umbau – Vorfahrt-geregelte Einmündung“

Diese Variante sieht den Umbau des heutigen Kleinen Kreisverkehrsplatzes zu einer vorfahrtgeregelten Einmündung vor. In diesem Zusammenhang wurde zudem untersucht, ob aus Gründen des Verkehrsablaufes die Anlage einer Lichtsignalanlage erforderlich ist. Eine solche ist aufgrund der befriedigenden Qualität im Verkehrsablauf jedoch nicht erforderlich.

Mit einem Umbau kann zwar der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden, gleichzeitig weist diese Variante jedoch einige erhebliche Nachteile auf: das städtebaulich sinnvolle Übergangselement zwischen dem östlichen und westlichen Abschnitt der Carl-Severing-Straße und damit die „Bremswirkung“ in Richtung „Geschäftsbereich“ Quelle-Mitte würden entfallen. Zudem würden zu Fuß Gehende den derzeit vorhandenen Vorrang bei der Querung der Carl-Severing-Straße verlieren. In der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan I/Q28 „Großflächiger Lebensmitteldiscounter“ wird dargestellt, dass es in verkehrsstarken Zeiten zur Vermeidung langer Wartezeiten für die vom Parkplatz links einbiegenden und in Richtung „Café Sport“ weiterfahrenden Kfz sinnvoll sein kann, rechts einzubiegen, im Kreisverkehr zu wenden und anschließend in Richtung Kreuzung „Café Sport“ zu fahren. Mit der Anlage einer vorfahrtgeregelten Einmündung entfällt diese Möglichkeit.

Die Baukosten für diese Variante werden auf 500.000,00 € geschätzt. Aufgrund der mit der Änderung der Knotenpunktform einhergehenden, oben beschriebenen Nachteile müssten zudem Fördermittel aus dem damaligen Umbau der Carl-Severing-Straße in Höhe eines niedrigen sechsstelligen Betrages an das Land NRW zurückgezahlt werden.

Die wesentlichen Vor- und Nachteile aller Varianten sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Variante	**Vorteile**	**Nachteile**
1 - „Geringfügige bauliche Anpassungen“	+ Reduzierung Kfz-Geschwindigkeit + Überholen Radverkehr erschwert + geringe Baukosten	- Keine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs - Keine Fahrbahnanrampung zur Erhöhung der Vorrangbeachtung des Fußverkehrs
2 - „Kleiner Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen“	+ Beachtung Vorrang Fußverkehr an Zebrastreifen + Getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr + Beibehaltung der Skulptur in der Kreisinsel	- Eingriff in Freibadböschung - Nicht zu vertretende Engstellen in den Nebenanlagen - sehr hohe Baukosten
3 - „Mini-Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen“	+ Beachtung Vorrang Fußverkehr an Zebrastreifen + Getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr	- hohe Baukosten - Radverkehrsführung im technischen Regelwerk für Verkehrsplanungen nicht enthalten
4 - „Vorfahrt-geregelte Einmündung“	+ Getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr	- Wartepflicht Fußverkehr - Entfall „Eingangstor“ Quelle-Mitte - sehr hohe Baukosten - Rückzahlung Fördermittel - Entfall Wendemöglichkeit Erschließung B-Plan I/Q 28

Nach Abwägung der oben dargestellten Vor- und Nachteile empfiehlt das Amt für Verkehr den Umbau des Kreisverkehrsplatzes Carl-Severing-Straße / Marienfelder Straße zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz mit umlaufenden Radwegen entsprechend der Variante 3 - „Mini-Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen“ (Anlage 1.3).

Die vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzte **AG SpuReN** (Arbeitsgruppe **S**traßen**p**lanung **u**nd **R**adverkehr **e**inschließlich **N**ahverkehr) unter Beteiligung von Polizei, moBiel, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), IHK, Auto Club Europa (ACE), Radentscheid u. a. hatte das Amt für Verkehr u. a. mit Mehrheit beauftragt, am KVP Carl-Severing-Straße/Marienfelder Straße die Anlage von umlaufenden Radwegen zu prüfen. Dabei solle auch die Anlage von gemeinsamen Geh-/Radwegen und die Anlage eines Mini-Kreisverkehrsplatzes betrachtet werden. Die Variante 3 entspricht dem Wunsch der AG SpuReN.

4. Kosten | Umsetzung

Die Kosten für den Umbau des Kreisverkehrsplatzes zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz mit umlaufenden Radwegen gemäß Variante 3 in Höhe von rd. 280.000,00 € werden aus den investiven Mittel der Radverkehrsförderung getragen.

Eine Förderung der Maßnahme durch das Land NRW ist grundsätzlich möglich. In diesem Zusammenhang müssten jedoch die im Rahmen des damaligen Umbaus gewährten Fördermittel aufgrund der noch bestehenden Zweckbindung bis zum Jahr 2034 anteilig zurückgezahlt werden. Da nach einer ersten Einschätzung die Höhe der neu zu erwartenden Fördermittel nahezu der Höhe der zurückzuzahlenden Fördermittel entsprechen würde, wird zur Reduzierung des Verwaltungsaufwandes auf eine Beantragung von Fördermitteln verzichtet.

Anliegerbeiträge können nicht erhoben werden.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt in Abstimmung mit dem Vorhabenträger des B-Plan-Vorhabens und der Baumaßnahme zur Anlage einer Linksabbiegespur in der Carl-Severing-Straße. Sobald dafür konkrete Termine in Aussicht stehen, wird die Verwaltung die politischen Gremien informieren.

Anlagen

Anlage 1.1 Lageplan Variante 1 „Geringfügige bauliche Anpassungen“
Anlage 1.2 Lageplan Variante 2 „Kleiner Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen“
Anlage 1.3 Lageplan Variante 3 „Mini-Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen“
Anlage 1.4 Lageplan Variante 4 „Vorfahrtgeregelte Einmündung“
Anlage 2 Ausgestaltung Fahrbahnanhebungen

Beigeordneter **Adamski**	