

## **Stellungnahme des ADFC Duisburg zur Drucksache 24-0638 „Umbau des Kreisverkehrs Kaßlerfeld in ein vierarmige Kreuzung“**

Der bisherige Kreis in Kaßlerfeld stellt einen der bedeutendsten Kreuzungspunkte im Stadtgebiet dar. Er ist die wichtigste Verbindung zwischen Ruhrort und der Duisburger Innenstadt. Daher ist diese Verbindung von höchster Bedeutung.

- In der historischen Abfolge wurde der Kreisverkehr mehrfach umgestaltet. Zuletzt hat der Kreis sich als Unfallschwerpunkt in Duisburg erwiesen. Nur das Verdrängen von Fuß- und Radverkehr konnte die erhebliche Gefährdung der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen reduzieren (per Beschilderung „120m für Ihre Sicherheit“). Vor diesem Hintergrund erwartete der ADFC eine Lösung, die dem Radverkehr eine sichere Verbindung ermöglicht.

**Vorweg: Die als Anlage 6 zur Drucksache 24-0638 vorliegende „Vorzugsvariante“ der Bauleitplanung wird dem nicht gerecht. Für die Planungen an einem so bedeutenden Verknüpfungspunkt ist eine Investition in die Zukunft erforderlich.**

In der Ratsvorlage werden einseitig nur die Zahlen des motorisierten Verkehrs auf Basis einer Analyse aus dem Jahr 2016 dargestellt. Für den ADFC Duisburg stellt sich die Frage, ob eine Erfassung der anderen Verkehrsträger erfolgt ist. Unser Eindruck ist, dass hier wichtige Verkehrsteilnehmer:innen in der Planung nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

In den letzten Jahren hat sich nicht nur der hier bedachte Schwerlastverkehr deutlich erhöht. Mit Einführung des Pedelecs und einer wachsenden Gesundheits- und Umweltorientierung der Bürger:innen ist auch der Anteil der Radfahrenden stark angestiegen. Hinzugekommen ist ein weiteres Verkehrsmittel, das die Radwege nutzen muss: die sogenannten elektrischen Kleinfahrzeuge, umgangssprachlich E-Scooter. Sie werden durch das offene Verleihsystem gerade für solche Kurzstrecken wie die Brückenüberquerung gerne genutzt und können in der folgenden Betrachtung dem Radverkehr zugerechnet werden. In der Drucksache 24-0727 zum Mobilitätskonzept ist eine Erhöhung des aktuellen Rad- und Fußverkehrs auf je 25 % vorgesehen. Mit der Ausführung dieser Maßnahme in der sogenannten Vorzugsvariante wird dies nur unzureichend gefördert.

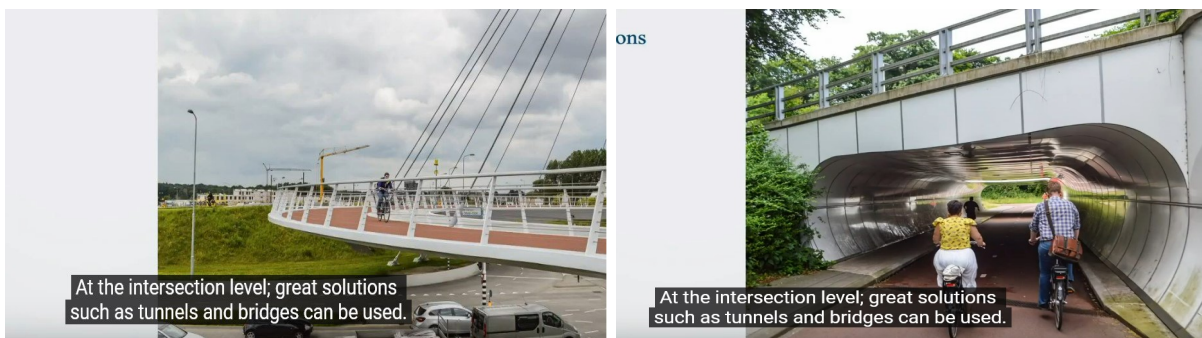
In der vorliegenden Planung wird die Optimierung des Verkehrsflusses für den motorisierten Verkehr nur dem Planungsziel „D“ („ausreichend“) gerecht. Der Verkehrsfluss des privaten motorisierten Individualverkehrs wie auch des gewerblichen Verkehrs wird durch die Wartezeiten, verursacht durch den Fuß- und Radverkehr, ausgebremst. Das gleiche gilt bei umgekehrter Betrachtung der Verkehrsarten.

**Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes könnte unter Berücksichtigung des optimalen Verkehrsflusses und der Sicherheitsinteressen des nicht motorisierten Individualverkehrs gesteigert werden.**

Den Fußgänger:innen und dem Radverkehr wird abverlangt, was dem öffentlichem Nahverkehr und dem MIV nicht zugemutet werden soll: ein Überqueren der Kreuzungspunkte in kleinen Etappen über Verkehrsinseln und mit zusätzlichen Stopps. Dazu werden sie auf kombinierten Rad- und Fußwegen geführt, und dies zum Teil in gegenläufiger Richtung.

Die separat geführten Rechtsabbieger bergen zudem Gefahren für den Fuß- und Radverkehr. Insbesondere der Rechtsabbieger zum Autobahnzubringer lässt hohe Geschwindigkeiten des Verkehrs zu und ist unzureichend fehlertolerant. Die Lichtsignalanlagen werden von vielen Verkehrsteilnehmer:innen als störend und als Zeitverschwendung empfunden. Gerade in Hinblick auf den hohen Zeitdruck, dem Berufskraftfahrer:innen ausgesetzt sind, und der Disziplinlosigkeit einiger Zufußgehender und Radfahrender sind hier Unfälle mit hoher Unfallschwere zu erwarten. Wir befürchten, dass die alte Unfallhäufungsstelle zu einer neuen Unfallhäufungsstelle umgebaut wird.

Der ADFC Duisburg fordert die Duisburger Stadtplanung auf, die Bauleitplanung der vorliegenden „Vorzugsvariante“ durch eine kreuzungsfreie Fuß- und Radführung zu erweitern. Wir bitten die Duisburger Rats- und Ausschussmitglieder, die Planungsgrundlage in eine kreuzungsfreie Querung für den nicht motorisierten Verkehr zu ändern. Nur damit wird dieses Bauwerk den aktuellen Notwendigkeiten gerecht. Die Planungen können sich an den sehr positiven Beispielen der Niederländischen Stadtplanung orientieren.



Bilder: Dutch Cycling Embassy Tunnel oder Brücke

In Fahrtrichtung Ruhrort sehen die Pläne für die Radverkehrsanlage mit 1,85 m keine den aktuellen Standards entsprechende Breite vor. Außerdem fehlt hier wie auch in der anderen Richtung der vorgeschriebene Sicherheitstreifen zur Fahrbahn.

Gerade unter dem Eindruck der Druckvorlage 24-0727 zum Mobilitätskonzept mit seinem anvisierten Modal Split von 25 % Rad- und 25 % Fußverkehr ist eine zukunftsorientierte Gestaltung dieses extrem wichtigen Knotenpunktes in der Stadt zwingend nötig, auch um Ruhrort „Enkelfähigkeit“ (gem. Urban Zero Ruhrort) zu ermöglichen. Zur Erreichung dieses Ziels bedarf es sicherer und einladender Verkehrsanlagen.

**Am Kreisverkehr Kaßlerfeld bietet sich für Duisburg eine Chance für die nächsten Jahrzehnte. Auch vor dem Hintergrund der bereitstehenden, aber hier nicht bedachten Fördertöpfe „Stadt und Land“ (<https://antrag.gbbmdv.bund.de/radverkehr-sonderprogramm-stadt-und-land-s-l->) wäre es bedauerndswert, diese besondere Chance nicht zu nutzen.**