



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 28.03.2025

2025/067

öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	06.05.2025	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	08.05.2025	
Rat der Stadt	15.05.2025	

Betreff

Nahmobilität - AGFS Leitprojekt: Vereinheitlichung der Kreisverkehre in Castrop-Rauxel

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel:

1. nimmt den Sachstand zur Vereinheitlichung der Kreisverkehre in Castrop-Rauxel zur Kenntnis
2. beauftragt die Verwaltung, bei den Straßenbaulastträgern Kreis Recklinghausen und Land NRW die Aufnahme der Umbauvorhaben in die jeweiligen Bauprogramme zu erwirken.
3. beauftragt die Verwaltung, eine Detailplanung für den Kreisverkehr Klöcknerstraße / Ohmstraße auszuarbeiten und eine Programmanmeldung (als Grundlage für eine nachfolgende Förderantragstellung) für das Landesförderprogramm zur Nahmobilität einzureichen.

K l e f f
Erste Beigeordnete

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

Mit Beschluss vom 22.04.2021 hat der Rat der Stadt Castrop-Rauxel (Vorlage 2021/096) das Nahmobilitätskonzept für die Stadt Castrop-Rauxel als strategische Grundlage der Mobilitätsplanung für eine gesamtstädtische Förderung der Nahmobilität beschlossen; in Ergänzung ist am 01.09.2022 der Beschluss des Umsetzungskonzepts (Vorlage 2022/212) erfolgt, in dem die Einzelmaßnahmen seitens der Verwaltung zeitlich priorisiert wurden. In den Analysen für das Nahmobilitätskonzept waren unter anderem die Kreisverkehre des Stadtgebietes Teil des Untersuchungsnetzes. Hierbei wurde an fast allen untersuchten Kreisverkehren Handlungsbedarfe identifiziert. Die Stadt Castrop-Rauxel verfolgt daher im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts und der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS) das Ziel, die Verkehrswege der Stadt fuß- und radverkehrsfreundlich zu gestalten. Die Vereinheitlichung der städtischen Kreisverkehre stellt hierbei ein Leitprojekt dar.

Die derzeit im Stadtgebiet vorhandenen Kreisverkehre wurden zu verschiedenen Zeiten erbaut und unterscheiden sich daher in hohem Maße hinsichtlich der Führungsformen des Rad- und Fußverkehrs. Weiterhin fallen die betreffenden Kreisverkehre verschiedenen Baulastträgern zu. Obgleich Kreisverkehre eine verhältnismäßig sichere Knotenpunktform für den Rad- und Fußverkehr darstellen, kommt es an diesen immer wieder zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. So sind insbesondere die Vorrangregelungen für den Fußverkehr erwiesenermaßen den wenigsten Verkehrsteilnehmenden bekannt. Auch der Radverkehr wurde in den früheren Planungen häufig nicht hinreichend berücksichtigt.

Einige der städtischen Kreisverkehre, z.B. am Westring und an der Recklinghauser Straße, waren in der jüngeren Vergangenheit Unfallhäufungsstellen. Auch die bislang nicht betroffenen Kreisverkehre zeigen bereits heute ein auffälliges Lagebild. In den kommenden Jahren ist in Castrop-Rauxel eine weitere Zunahme des Radverkehrs zu erwarten, wodurch tendenziell eine Zunahme von Unfällen zu erwarten ist, wenn die Infrastruktur an das veränderte Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger nicht adäquat angepasst wird. Ziel der Maßnahmen ist es demnach, die Kreisverkehre zukunftsfest zu machen.

Ein Schwerpunkt der geplanten Umbauten liegt daher auf einer einheitlichen Markierung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) sowie einer angepassten Radverkehrsführung. Durch die Harmonisierung und die Berücksichtigung der aktuellen technischen Regelwerke soll neben der Verbesserung der Verkehrsabläufe insbesondere die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Im Rahmen der Planung wird beachtet, dass die Pflege der Kreismitte derzeit häufig durch lokale Patschaften übernommen wird.

Methodik der Planung

Innerhalb der Stadt Castrop-Rauxel befinden sich derzeit zehn Kreisverkehre. Der Kreisverkehr auf der Erinstraße stellt eine Sonderform dar und wurde daher von der Betrachtung im Rahmen des Planungsprozesses ausgenommen. Ebenso nicht Teil der Planung ist der Knotenpunkt Recklinghauser Straße / Ickerner Straße / Friedrichstraße (sogenannter „Ickerner Knoten“), da eine

Entscheidung über die Zukunft dieses komplexen Knotenpunkts einer grundlegenden Betrachtung bedarf. Die neun untersuchten Kreisverkehre sind in der Anlage 1 dargestellt. Im Jahr 2024 wurde ein Fachbüro beauftragt, entsprechende Planungen für die Kreisverkehre bis zur Vorentwurfsplanung nach den städtischen Zielvorgaben zu erstellen. Die Planung erfolgt auf Grundlage des "Merkblatts für Kreisverkehre" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie weiterer technischer Regelwerke (RASt 06, ERA 2010, EFA 01). Um das Ziel der Vereinheitlichung der Kreisverkehre zu erreichen, werden gemäß der Systematik im Nahmobiliätskonzept drei grundlegende Führungsformen zugrunde gelegt:

- Führungsform 1: Innerörtlicher Kreisverkehr mit Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Hierbei wird der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt. Zufußgehende erhalten an allen Kreisverkehrsarmen Vorrang durch die Markierung von Fußgängerüberwegen.
- Führungsform 2: Innerörtlicher Kreisverkehr mit Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Radwegen in der Nebenanlage. Zufußgehende erhalten an allen Kreisverkehrsarmen Vorrang durch die Markierung von Fußgängerüberwegen. Radfahrende werden durch rot eingefärbte Radfurten ebenfalls bevorzugt.
- Führungsform 3: Außerorts mit umlaufendem Geh-/Radweg und Wartepflicht an Querungsstellen. Die Wartepflicht wird mittels Beschilderung und Haltelinien deutlich gemacht.

Bis zu einem täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von ca. 15.000 Kfz/ Tag soll der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn im Mischverkehr mit den Kfz geführt werden (Führungsform 1), bei einer Kfz-Belastung wesentlich über 15.000 Kfz/ Tag sollte die umlaufende Radverkehrsführung in der Nebenanlage geprüft werden (Führungsform 2). Der DTV stellt eine weiche Grenze dar, vor der im Einzelfall abgewichen werden kann. In die Abwägung sind hierbei auch der Schwerverkehrsanteil und die Stetigkeit der Führungsform einzubeziehen.

Um ein näheres Bild zu den jeweiligen Verkehrsaufkommen und dem Schwerverkehrsanteil zu erhalten, wurden im Juni 2024 (vor den Sommerferien) Knotenpunktzählungen an allen Kreisverkehren durchgeführt. Hieraus konnte im ersten Schritt eine empfohlene Führungsform abgeleitet werden (siehe Anlage 2). Die auf Grundlage der zwischen den Fachämtern und dem EUV erfolgten detaillierten Abstimmungen erarbeiteten Planungen sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Die in der Planung untersuchten Kreisverkehre unterscheiden sich hinsichtlich der Straßenbaulast. Lediglich der Kreisverkehr Klöcknerstraße / Ohmstraße befindet sich hierbei in städtischem Besitz, während die restlichen Kreisverkehre sich in Baulast des Kreis Recklinghausen (5), sowie der Baulast des Landes NRW (3) befinden. Dabei ist zu beachten, dass die Baulastträger Kreis Recklinghausen und das Land NRW stets die Baulast über die Fahrbahn innehaben, während die angrenzenden Nebenanlagen in städtische Baulast fallen. Über den anzustrebenden Umbau, sowie eine Teilung etwaiger Baukosten, ist daher der eine Planungsvereinbarung erforderlich. Sowohl der Kreis Recklinghausen, als auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW wurden durch die Stadt bereits frühzeitig über das Vorhaben der Stadt in Kenntnis gesetzt. Die Straßenbaulastträger sind mit der Erarbeitung der Vorentwurfsplanungen einverstanden. Den Straßenbaulastträgern ist weiterhin angeboten worden, die Planungen im Beisein des Planungsbüros vorgestellt zu

bekommen. Da eine Rückmeldung ausblieb bzw. nicht möglich war, sollen die Baulastträger auf Grundlage des zu fassenden Beschlusses formell beteiligt werden.

Grundlegende Gestaltungsmerkmale

Den Kreisverkehren im Stadt werden gemäß den Musterlösungen des Merkblatts Kreisverkehre angepasst. Hierbei lassen sich folgende grundlegende Anpassungen im Vergleich zum Bestand ausmachen:

Ausbau der Innenringe

Für die Funktionsfähigkeit und die Verkehrssicherheit in Kreisverkehren ist es wichtig, die Größe der Kreisfahrbahn so auszulegen, dass auch größere Fahrzeuge wie Sattelschlepper und Linienbusse weiterhin problemlos in den Kreisverkehr einfahren können. Gleichzeitig ist es für die Verkehrssicherheit erforderlich, dass die Fahrgassenbreite in Kreisverkehren für PKW begrenzt wird. Dies vermeidet zum einen übermäßige Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn, andererseits wird auf diese Weise verhindert, dass ein gefährliches Überholen von Zweirädern (Fahrräder, Mopeds) stattfindet. Dies wird im Regelfall durch einen zweigeteilten Innenring realisiert.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme hat sich ergeben, dass sämtliche Kreisverkehre derzeit lediglich über einen sogenannten markierten Innenring verfügen. Hierdurch können PKW weiterhin regelwidrig für Überholmanöver über den Innenring ziehen. Die Planungen sehen für die Kreisverkehre jeweils sogenannte baulich ausgebaute Innenringe vor. Diese ermöglichen weiterhin die Einfahrt großer Fahrzeuge, verhindern aber in der Praxis das Befahren durch PKW.

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Der Fußverkehr wird an allen innerörtlichen Kreisverkehren durch die Markierung von Fußgängerüberwegen bevorzugt. Dies geschieht, um Einheitlichkeit herzustellen und Konflikte aufzulösen, da die allgemeinen Vorrangregelungen für den Fußverkehr an Kreisverkehren komplex und den Verkehrsteilnehmern häufig nicht bekannt sind, was in entsprechenden Konflikten mündet. Weiterhin wird hierdurch der Fußverkehr proaktiv gefördert, was den Zielen der Nahmobilitätsförderung entspricht. Alle Kreisverkehre sollen weiterhin mit Bodenindikatoren im Rahmen eines taktilen Leitsystems nach DIN 32984 sowie differenzierten Bordhöhen versehen werden, um Barrierefreiheit für alle mobilitätseingeschränkten Personengruppen herzustellen. Die Fahrbahnteiler werden gemäß den aktuellen Empfehlungen 4-5 Meter von der Kreisfahrbahn versetzt, um die Sichtbeziehungen zu verbessern und eine hinreichende Aufstellfläche vor den Furchen zu schaffen.

Vorgesehene Änderungen an den einzelnen Kreisverkehren

Die Lagepläne der Planungsvarianten der Kreisverkehre sind in Anlage 2 dargestellt.

Kreisverkehr Westring (K49) / Engellaustraße: Führungsform 1 (Mischverkehr)

Der Kreisverkehr Westring (K49) / Engellaustraße befindet sich in der Baulast des Kreis Recklinghausen und weist eine Verkehrsstärke von 16.328 Kfz pro Tag auf, mit einem Schwerverkehrsanteil von 2,2 %. Seit Anfang 2021 wurden hier drei Unfälle registriert, von denen einer zu schweren Verletzungen führte. Da die Verkehrsstärke die Empfehlung für Führungsform 1 nur geringfügig überschreitet, sieht die derzeitige Planung vor, den Radverkehr weiterhin im Mischverkehr zu führen. Aufgrund der nahegelegenen Bushaltestellen wurde eine Sonderlösung zur Führung der Radwege hinter den Bushaltestellen entwickelt, die ebenfalls weitgehend dem Bestand entspricht. Zudem werden die Fahrbahnteiler 4-5 Meter von der Kreisfahrbahn abgesetzt, Fußgängerüberwege ergänzt und der Innenring ausgebaut.

Kreisverkehr Westring (K49) / Herner Straße (K45): Führungsform 2 (Radweg Nebenanlage)

Der Kreisverkehr Westring (K49) / Herner Straße (K45) befindet sich in der Baulast des Kreis Recklinghausen und verzeichnet eine tägliche Verkehrsstärke von 19.733 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 1,9 %. Hier wurden vor 2021 zwei Unfälle mit Leichtverletzten registriert. In der ausgearbeiteten Planung wird der Radverkehr auf umlaufenden Radwegen geführt. Zwischenzeitlich wurde noch eine Lösung geprüft, welche den Radverkehr weiterhin im Mischverkehr vorsieht, jedoch ergänzend die Gehwege ausgebaut und diese für den Radverkehr freigegeben werden. Die Alternativvariante wurde entwickelt, um eine Einheitlichkeit in der Führung des Radverkehrs der beiden Kreisverkehre im Westring darzustellen; jedoch im Rahmen der weiteren Abstimmungen aufgrund von Sicherheitsbedenken verworfen.

Kreisverkehr Wartburgstraße (K28) / Siemensstraße: Führungsform 2 (Radweg Nebenanlage)

Der Kreisverkehr Wartburgstraße (K28) / Siemensstraße befindet sich in der Baulast des Kreis Recklinghausen und weist eine Verkehrsstärke von 16.627 Kfz pro Tag auf, mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,9 %. Seit Anfang 2021 wurden hier zwei Unfälle mit Leichtverletzten registriert, zusätzlich gab es einen Unfall mit Schwerverletzten vor 2021. Die aktuelle Planung sieht die Führung des Radverkehrs auf ausgebauten, umlaufenden Radwegen in der Nebenanlage vor. Der Entscheidung für umlaufende Radwege liegt eine Abwägung zugrunde, welche der hohen Verkehrsstärke und dem Schwerverkehrsanteil Rechnung trägt. Zur Realisierung des notwendigen Ausbaus des Seitenraums am Kreisverkehrsarm Rüttgersstraße ist ein kleinerer Flächenerwerb erforderlich. Weiterhin existiert eine Alternativvariante, die eine Führung im Mischverkehr vorsieht und keinen Flächenerwerb erfordert, jedoch aufgrund der Verkehrsdaten und insbesondere in Bezug auf das Sicherheitsempfinden nachteilig ist. In beiden Varianten werden die Fahrbahnteiler 4-5 Meter abgesetzt, Fußgängerüberwege mit taktilen Elementen ergänzt und der Innenring ausgebaut.

Kreisverkehr Recklinghauser Straße (L658) / Klöcknerstraße

Dieser Kreisverkehr in der Baulast des Landes NRW zeichnet sich durch eine hohe Verkehrsstärke von 19.238 Kfz pro Tag aus, mit einem Schwerverkehrsanteil von 1,4 %. Der Radverkehr wird sowohl auf getrennten als auch auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Seit Anfang 2021 wurden drei Unfälle mit Leichtverletzten registriert. Ein Fußgängerüberweg sowie taktile Elemente fehlen, während der Innenring markiert ist.

Aufgrund der Komplexität der Verkehrssituation sind die Anpassungsmaßnahmen noch in Erarbeitung. Hierzu sind Abstimmungsgespräche mit den ansässigen Gewerbetreibenden erforderlich, um eine möglichst sichere und praktikable Lösung zu entwickeln.

Kreisverkehr Dortmunder Straße / Frohlinder Straße: Führungsform 1 (Mischverkehr)

Der Kreisverkehr an der Dortmunder Straße / Frohlinder Straße im Stadtteil Schwerin befindet sich in der Baulast des Landes NRW. Er hat eine Verkehrsstärke von 15.528 Kfz pro Tag, mit einem Schwerverkehrsanteil von 2,0 %. Der Radverkehr wird derzeit im Mischverkehr geführt, wobei in einem Zufahrtsarm eine Radfahrereinleitung mittels Schutzstreifen erfolgt. Zur Umfahrung einer Bushaltestelle gibt es eine zusätzliche Absenkung im Kreisverkehr Führung des Radverkehrs hinter dem Wartebereich der Haltestelle. Seit Anfang 2021 wurden hier zwei Unfälle mit Leichtverletzten registriert. Es ist zudem zu beachten, dass dieser Kreisverkehr vom Schülerverkehr frequentiert wird. Ein Fußgängerüberweg sowie taktile Elemente sind vorhanden, entsprechen jedoch nicht mehr den heutigen Standards.

Im Rahmen der geplanten Anpassungen bleibt die Radverkehrsführung im Mischverkehr erhalten. Fahrbahnteiler werden mindestens fünf Meter von der Kreisfahrbahn entfernt platziert, taktile Elemente nach neuerem Standard ergänzt, und der Innenring wird ausgebaut. Darüber hinaus sollen Bäume und Steine aus der Kreisinsel entfernt werden, um die Sicherheit und Sichtverhältnisse zu verbessern. Der bestehende Bypass für Radfahrende hinter der Bushaltestelle wird entfernt.

Kreisverkehr Klöcknerstraße / Ohmstraße: Führungsform 3 (Wartepflicht)

Der Kreisverkehr an der Klöcknerstraße / Ohmstraße befindet sich in Baulast der Stadt Castrop-Rauxel und weist eine Verkehrsstärke von 14.138 Kfz pro Tag auf, mit einem Schwerverkehrsanteil von 1,0 %. Der derzeitige Bestand umfasst einen gemeinsamen Geh- und Radweg, der teilweise einseitig geführt wird. Es wurden bislang keine Unfälle verzeichnet, und der Kreisverkehr hat keine Schulwegrelevanz. Allerdings fehlen Fußgängerüberwege sowie taktile Elemente. Der Innenring ist markiert.

Der Kreisverkehr befindet sich rechtlich innerorts, weist jedoch eine außerörtliche Streckencharakteristik auf. Diese wird aus fachlicher Sicht auch durch die Entwicklung der Fläche des ehemaligen Kraftwerk Rauxel erhalten bleiben. Daher wird gemäß Führungsform 3 ein Außerortskreisverkehr mit Wartepflicht geplant. Fahrbahnteiler werden mit einem Mindestabstand von fünf

Metern zur Kreisfahrbahn angeordnet. Zudem werden taktile Elemente ergänzt und der Innenring wird ausgebaut. Um die Übersichtlichkeit zu erhöhen, sollen Bäume und Steine aus der Kreisinsel entfernt werden.

Kreisverkehre Europaplatz: Führungsform 1 (Mischverkehr)

Am Europaplatz befinden sich zwei Kreisverkehre, welche sich in der Baulast des Kreis Recklinghausen befinden. Der südliche Kreisverkehr hat eine Verkehrsstärke von 11.285 Kfz pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,3 %, während der nördliche Kreisverkehr 14.202 Kfz pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,6 % aufweist. In beiden Kreisverkehren wurden jeweils sechs Unfälle mit Leichtverletzten seit 2021 registriert. Beim Unfallbild ergaben sich gehäuft Unfälle von Radfahrenden im Bereich der Furten. Deswegen, und aufgrund der geringen Verkehrsstärken ist es vorgesehen, den Radverkehr künftig nicht mehr auf umlaufenden Radwegen, sondern auf der Kreisfahrbahn zu führen. Die Fahrbahnteiler an den Kreisverkehren werden verschoben, Fußgängerüberwege mit taktilen Elementen ergänzt und der Innenring ausgebaut.

Zwischen den Kreisverkehren werden die Radfahrenden im Bereich der Fahrbahn auf einem Radschutzstreifen geführt. Die Fahrbahn wird so breit dimensioniert, dass ein Überholen weiterhin mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand möglich ist. Der bestehende Fußgängerüberweg am Rathaus wird somit breiter, um eine städtebaulich ansprechende Eingangssituation zu schaffen. Im weiteren Planungsverlauf sollten in Übereinstimmung mit den Planungen zur IGA-Allee zwischen den beiden Kreisverkehren zudem Maßnahmen zu einer weiteren Begrünung geprüft werden.

Kreisverkehr Wartburgstraße (K28) / Schwarzer Weg: Führungsform 1 (Mischverkehr)

Der Kreisverkehr Wartburgstraße (K28) / Schwarzer Weg befindet sich in der Baulast des Kreis Recklinghausen und weist eine tägliche Verkehrsstärke von 12.866 Kfz auf, mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,8 %. Seit Anfang 2021 wurden hier vier Unfälle mit Leichtverletzten verzeichnet. Die Maßnahme sieht vor, den Radverkehr weiterhin im Mischverkehr belassen, Fahrbahnteiler 4-5 Meter abzusetzen sowie Fußgängerüberwege mit taktilen Elementen und den Ausbau des Innenrings vorzunehmen.

Kreisverkehr Recklinghauser Straße (L658) / Lange Straße: Führungsform 1 (Mischverkehr)

Der Kreisverkehr an der Recklinghauser Straße / Lange Straße befindet sich in der Baulast des Landes NRW und hat eine tägliche Verkehrsstärke von 15.722 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 1,4 %. Der Radverkehr wird hier sowohl im Mischverkehr als auch auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Hinter Bushaltestellen gibt es eine zusätzliche Absenkung im Kreisverkehr sowie Schutzstreifen. Seit Anfang 2021 gab es keine Unfälle, jedoch wurden vor 2021 zwei Unfälle mit Leichtverletzten verzeichnet. Der Kreisverkehr liegt im Bereich eines Schulwegs. Ein Fußgängerüberweg ist vorhanden, jedoch fehlen taktile Elemente. Der Innenring ist markiert.

Die Anpassungen sehen vor, den Radverkehr auch weiterhin im Mischverkehr zu führen. Fahrbahnteiler werden vier bis fünf Meter abgesetzt positioniert. Zudem werden die Fußgängerüberwege mit taktilen Elementen ergänzt und der Innenring ausgebaut.

Weiteres Vorgehen

In der nächsten Phase werden die Straßenbaulastträger förmlich beteiligt. Die Stadt Castrop-Rauxel beabsichtigt die Aufnahme der Planungen in die jeweiligen Straßenbauprogramme zu erwirken. Für den städtischen Kreisverkehr Klöcknerstraße/Ohmstraße werden Fördermöglichkeiten geprüft, und eine Aufnahme der Maßnahme in das ausgewählte Jahresförderprogramm wird angestrebt. Die Planungen werden anschließend im Rahmen einer Detailplanung weiter ausgearbeitet.

Im Zuge der Detailplanung erfolgen weitere Abstimmungen mit einigen betroffenen Anliegern, den Pflegepatenschaften sowie zwischen den beteiligten Fachämtern. Da in einigen Planungsvarianten in geringem Umfang ein privater Flächenerwerb erforderlich ist, muss dessen Verfügbarkeit mit den jeweiligen Eigentümern eruiert werden.

Mit Abschluss der Vorplanung und entsprechenden Planungsvereinbarungen mit den Straßenbaulastträgern wird es möglich sein, neben Zeithorizonten für eine mögliche Umsetzung auch die auf die Stadt entfallenden Baukosten sowie Fördermöglichkeiten darzustellen. Die Verwaltung wird die Politik zu gegebener Zeit über den weiteren Fortgang in Bezug auf die Vereinheitlichung der Kreisverkehre informieren.

Anlagen

Anlage 1: Übersichtskarte der Kreisverkehre

Anlage 2: Lagepläne der Planungsvarianten

Beteiligte Bereiche	32	EUV
Kurzzeichen/ Datum	Waldert Digitale Mitzeichnung am 16.04.25	Werner Digitale Mitzeichnung am 16.04.25