

# AG Verkehr am 21.10.21 bei UnicBlue, Hagenstraße

---

## Tagesordnung

1. Begrüßung /Absprachen zum Vorgehen
2. Antwort der Verkehrsverwaltung auf unsere Anregungen und Anfragen
3. Fahrradstraße / Abbindung Immermannstraße
4. Delegation zum Baudezernenten Heidenreich
5. Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung Goldbergstraße
6. Parksysteem
7. Aktuelles / Verschiedenes
  - a. Bezirksforum Nord
  - b. Poserszene
  - c. Cranger Straße (Anlagen)
  - d. De-la-Chevallerie-Straße (Anlagen)
  - e. Umfrage Generationennetz
  - f. Blindenampeln

## 1. Begrüßung /Absprachen

Herr Reckert begrüßt die 20 geimpften Teilnehmenden, dankt Vivien Przechowski dafür, bei Unic Blue tagen zu dürfen, informiert über den Dank der Witwe für die Kondolenz des Quartiersnetzes zum Tod von Gerhard Verfürth und fragt nach Zustimmung zur Tagesordnung und zur vorgeschlagenen Begrenzung der Redezeit, um die Menge der Tagesordnungspunkte zu bewältigen, dem wird zugestimmt.

Das nächste Treffen findet am 25.11., 17 Uhr in der Pfefferackerschule statt, dann wird auch das „Projekt Mobilitätslernen“, also selbständig zur Schule zu gelangen, im Mittelpunkt stehen.

## 2. Antwort der Verkehrsverwaltung auf unsere Anregungen und Anfragen

Verkehrsamtsleiter Neumann hatte mitgeteilt:

### Markthalle bei der Querung der Springstraße

„Aufgrund der Busanforderung, unterschiedlicher Verkehrsmengen und der Verknüpfung mit der Ampelanlage am ZOB wurde an der von Ihnen angesprochenen Ampelanlage eine verkehrsunabhängige Steuerung implementiert.“

Mit der verkehrsunabhängigen Steuerung können die Grünzeiten für alle Verkehrsteilnehmer bedarfsgerecht variabel schaltet werden. Um das Querens der De-la-Chevallerie-Straße an dieser Stelle komfortabel zu gestalten, wurden die Grünphasen für beide Fußgängerfurten über die De-la-Chevallerie-Straße miteinander verknüpft. Mit dieser Schaltung können Fußgänger die komplette De-la-Chevallerie-Straße queren, ohne auf der Mittelinsel warten zu müssen.

Durch die Vorrangschaltung für die Straßenbahn kann es vorkommen, dass die Grünzeit für den Verkehr in Fahrtrichtung Norden länger geschaltet wird, während der Verkehr in Fahrtrichtung Süden bereits rot erhält. Daher müssen die Fußgänger aufgrund der oben genannten Grünzeitverknüpfung noch auf ihr Grün warten, bis der Verkehr in Fahrtrichtung Norden rot hat.

Es ist möglich, den Fußgängern von der Markthalle bis zur Mittelinsel bereits Grün zu geben, wenn der Verkehr in Fahrtrichtung Süden rot hat. Dies bedeutet aber, dass die Fußgänger bis

zu ca. 40 Sekunden auf der Mittelinsel warten müssten, bis sie weiter gehen können. Im Hinblick auf den demografischen Wandel wird die Steuerung der Ampelanlage zu Gunsten der zunehmenden Mobilitätsbeeinträchtigten dahingehend geändert, diesem Personenkreis eine komplette Querung zu ermöglichen.“

Die AG Verkehr erzielt Konsens, die Abhängigkeit der Ampelschaltung von der ÖPNV-Bevorrechtigung nicht in Frage zu stellen, widerspricht aber der Sinnhaftigkeit des 4. Absatzes, weil vielfach Fußgänger\*innen es in einer Grünphase nur zur Mittelinsel schaffen, die bei längerer Grünphase der Westseite, wenn der Süd-MIV noch „rot“ hat, die gesamte Passage bewältigen könnten. Obendrein ist die Aufstellfläche der Mittelinsel größer als die am Straßenrand.

### **Mängel im Bereich des ZOB**

Die DFI werden im Zuge der Erstellung der Fahrgastunterstände installiert.

Nach Rücksprache mit der BOGESTRA, welche hierfür federführend zuständig ist, können derzeit noch keine genauen Daten für die Errichtung der DFI genannt werden. Die hierfür notwendigen Aufträge sind vergeben. Allerdings zeichnet sich auch hier die derzeitige Materialknappheit ab, sodass es zu massiven Verzögerungen kommen kann.

Die AG Verkehr ist über die Verzögerung ungehalten. Die einzelnen Wartezellen benötigen nach Ansicht der AG größere und damit von Weitem lesbare Beschilderung.

#### Beschilderung des Behinderten-WC

Die Beschilderung der öffentlichen Toiletten ist am Eingangsbereich zum „Schubi“ mittels Beschilderung deutlich ausgewiesen.

Eine Ausschilderung, die Betroffene auch im weiten Bereich des ZOB auf das WC hinweist ist unabdingbar.

#### Asphaltkanten

Die Asphaltkanten wurden im Rahmen der Mängelbeseitigung nachgearbeitet. Eine Asphaltkante von 0,5 cm stellt keinen Mangel dar.

#### Handläufe & Treppenkontraste

Die Handläufe werden im Zuge der Restarbeiten des ZOB Buer nachgearbeitet, sodass sie der gültigen Norm entsprechen. Die Verblassung der Kontraststreifen werden im Rahmen der Gewährleistungsverfolgung beim Auftragnehmer reklamiert.

Dass die gleiche Antwort bereits vor Jahr und Tag gegeben wurde, aber seitdem nichts geschah, ist nach Ansicht der AG ein Ärgernis.

### **Königswiese in De-La-Chevallerie-Straße**

Zur Warnung vor Gefahren können einfeldige Signalgeber mit gelbem Blinklicht eingesetzt werden.

Gefahrensituationen stellen u.a. eine geänderte Ampelschaltung, beispielsweise aufgrund einer Fußgängeranforderung dar. Das Blinklicht soll jedoch sehr sparsam eingesetzt werden, da durch eine zu häufige Anwendung der Warneffekt abgenutzt wird. Dieser Abnutzungseffekt entsteht ebenfalls bei nicht sachgemäßem Einsatz. Die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) besagt, dass einfeldige Signalgeber mit gelbem Blinklicht nur als Hilfssignal eingesetzt werden sollen, wenn Linksabbieger nicht ausreichend klar erkennen können, dass sie auf die gleichzeitig freigegebenen Fußgänger und Radfahrer achten müssen.

Dies ist an der Ampelanlage De-la-Chevallerie-Straße / Königswiese jedoch nicht der Fall. Die Fußgänger müssen sich hier nicht anfordern und die Ampelschaltung ist stets gleich. Der Fußgängerüberweg ist für Linksabbieger ebenfalls eindeutig erkennbar. Da die Autofahrer hier durch eine „volle Scheibe“ (kein Pfeil) signalisiert werden, müssen sie beim Links- und Rechtsabbiegen auf die Fußgänger achten.

Zudem ist die Verkabelung der Ampelanlage De-la-Chevallerie-Straße / Königswiese sehr alt. Eine Nachrüstung der Ampelanlage mit einem Warnblinker hätte zur Folge, dass die komplette Verkabelung erneuert werden müsste, was mit umfangreichen Tiefbauarbeiten einhergeht. Sollte die Ampelanlage zukünftig erneuert werden, wird geprüft, ob ein Hilfssignal angebracht werden kann.

Da Mitwirkende der AG selbst bereits Unfälle beobachteten, dass Fußgänger beim Queren der Königswiese durch Linksabbieger auf die De-la-Chevallerie-Straße angefahren wurden, fordert die AG Tempo 30 ab Nordring nach Süden der De-la-Chevallerie-Straße.

### **Aufstellbereich für Radfahrende und zu Fuß Gehende an der östlichen Seite der Querung der Westerholter Straße über den Ostring vergrößern**

Bei der von Ihnen angesprochenen Geh- und Radwegverbreiterung kann ich Ihnen mitteilen, dass diese ausgeschrieben werden musste. Die geplante Erweiterung wird nun - im Zusammenhang mit der Fahrbahnsanierung des Ostringes - voraussichtlich Mitte Oktober beginnen. Eine Fertigstellung ist derzeit für Anfang November vorgesehen.

Eine erfreuliche Mitteilung, auch wenn sie mit dem Bedauern durchsetzt ist, dass bei der Neugestaltung der Kreuzung nicht auch ein Kreisverkehr entstand!

### **3. Fahrradstraße / Abbindung Immermannstraße**

Zu 2) Baudezernent Heidenreich, Verkehrsamtsleiter Neumann und die BI hatten sich auf Folgendes geeinigt:

„Blau eingefärbt (Anlage) ist die Lindenstraße, sie soll vom Nordring bis zur Crangerstraße als (unechte) Fahrradstraße gestaltet werden.

Damit hätten man nicht nur eine echte Wegeverbindung Nord-Süd, Süd-Nord sondern auch eine parallel Angebot für die De-La-Chevallerie Straße

Die Schillerstraße soll von Süden aus mit einem Durchfahrtsverbot Schild ausgestattet werden. Es würde eine unechte Einbahnstraße entstehen, hier soll auch das Dialogdisplay eingesetzt werden.

Die Immermannstraße soll am südlichen Ende des Nord Abschnitt gesperrt werden.

Da durch bleibt die Erreichbarkeit des Vestia-Gelände erhalten.

Der Probezeitraum soll 2-3 Monate sein, danach eine Auswertung.“

Die AG kann weder für eine solche Lösung noch gegen sie einen Konsens erzielen. Befürchtungen bestehen, dass der Abkürzungsverkehr andere Schleichwege durch die Wohngebiete findet, und es ist eine Gesamtlösung durch Abpollerung oder Einbahnstraßensysteme erforderlich. Bei der Fahrradstraße stellt sich u.a. die Frage, wie die Querung der Vom-Stein-Straße und der Goldbergstraße gestaltet oder wie mit dem ÖPNV verfahren werden soll.

### **4. Delegation zum Baudezernenten Heidenreich**

Die AG hatte bei Herrn Heidenreich angefragt:

„Es bleibt aber die Frage, wie es mit dem Radverkehr in Buer weiter gehen soll. Dazu möchten wir gerne das Gespräch mit Ihnen suchen.

So oder so wird eine im Zielkonzept konzipierte Verkehrswende nicht ohne Fahrradstraßen möglich sein. Und so oder so braucht es in Buer einen geregelten Radverkehr. Es würde uns sehr interessieren, welche Vorstellungen Sie dazu haben. Wie wird diese von der Perspektive der Umfahrung der Buerschen City beeinflusst. Wann ist mit dem entsprechenden Gutachten zu rechnen? Welche Zielrichtung haben Sie für das Konzept in der Ausschreibung formuliert?

Was den Buerschen Radverkehr betrifft, dürften wir wohl einer Meinung sein, dass weder die Nutzung der Bürgersteige und Fußgängerzonen durch Radler\*innen zielführend ist noch die jetzt beschlossene Zwischenlösung zu einem Radweg auf der De-la-Chevallerie-Straße.

Die bestehenden Regelungen in der Rottmannsiepe, Hagenstraße usw. sind so oder so nicht StVO-konform. Wenn dort keine Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollen, wie wollen Sie den Radstreifen in einer Tempo 30-Zone in welcher Breite korrigieren? Wie wollen Sie die StVO durchsetzen, nach der Radler\*innen nur mit mindestens 1,50 m Abstand überholt werden dürfen?

Wie auf der Sitzung der BV Nord zu erfahren war, sind Sie an zivilgesellschaftlicher Initiative und einem Austausch mit entsprechenden Vertretungen interessiert. Deshalb fänden wir es sehr gut, wenn Sie eine kleine Abordnung unseres Quartiersnetzes (3 Personen) empfangen könnten.“

Die AG bestimmt die Delegation aus Helmut Balloff, Wilfried Reckert und Doro Schäfers.

## **5. Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung Goldbergstraße**

Dr. Wittebur informiert, dass die Anlage wegen ihrer Fehleranfälligkeit zurzeit nicht im Einsatz an der Erlestraße ist, sondern gewartet werde. Bei der Goldbergstraße wurden wöchentlich 10 000 Fahrzeuge gemessen, abzüglich der ca. 500 Busse ca. 9 500, wovon 60 bis 65% die Geschwindigkeitsgrenze überschritten.

Die AG fordert Tempo 30 ab Ostring auf der Goldbergstraße.

Dr. Wittebur fertigt wie üblich eine Pressemitteilung. Hier ist sie bereits:

„Geschwindigkeitsanzeige im Quartier Buer-Ost

### **Ergebnisse aus der Goldbergstraße liegen vor**

Die AG Verkehr im Quartiersnetz Buer-Ost hat die Messungen auf der Goldbergstraße vom 05.07.2020 bis 04.10.2021 inzwischen von der Stadtverwaltung bekommen und ausgewertet. Leider war die Anzeige erneut mehrmals -für eine längere Zeit- ausgefallen. Dennoch wurden in dem Zeitraum über 100.000 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erfasst. Inzwischen lässt die Verwaltung die Anlage vom Hersteller überprüfen, so dass die Messungen in der Erlestraße zunächst nicht weiter durchgeführt werden können.

In der Goldbergstraße sind ca. 10.000 Fahrzeuge / Woche an der Geschwindigkeitsanzeige vorbeigefahren, wobei die Busbewegungen auf dem ZOB direkt neben der Goldbergstraße (ca. 500) mitgezählt wurden. Anders als in den bisher erfassten Tempo 30 Wohngebieten hielten sich über 60 % aller Autofahrerinnen und Autofahrer nicht an Tempo 30. „In jeder Woche gab es Spitzenwerte zwischen 80 und 100 km/h“, so Dr. Klemens Wittebur.

Mit der Goldbergstraße wurde von der AG Verkehr eine Straße ausgewählt, die in unmittelbarer Nähe zum Zentralen Busbahnhof in Buer liegt und von der bei erhöhten Geschwindigkeiten eine besondere Gefahr für die Fußgängerinnen und Fußgänger ausgeht. „Wenn über 60 % sich dort nicht einmal an Tempo 30 halten, muss die zugelassene Höchstgeschwindigkeit weiter reduziert werden“, erklärte Dr. Wilfried Reckert als Koordinator der AG, zumal eine von den Mitgliedern der AG-Verkehr erhoffte -messbare- Verhaltensänderung in den drei Monaten nicht eingetreten ist. Die AG hat daher bei ihrem letzten Treffen beschlossen, die Verwaltung auf zu fordern, Tempo 30 auf die gesamte Goldbergstraße auszuweiten.“

## **6. Parksystem**

Die AG verabschiedet ohne Veto diese Resolution zum „Intelligenten Parksystem“:

Durch eine Meldung in der WAZ hat die AG Kenntnis genommen von einem Beschluss des Verkehrsausschusses bereits vom Mai 2020, mit dem erstaunlicherweise nicht die Bezirksvertretung Nord befasst war.

Wir befürchten, dass mit diesem System Verkehr in die Wohngebiete gezogen wird, während es darauf ankäme, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren.

Wir fordern, dass ein digitales Parksuchsystem auf die Parkhäuser und Parkplätze öffentlicher und privater Anbieter begrenzt wird.

Wir fordern, dass das Straßenrandparken den Anwohnenden vorbehalten bleibt.

## **7. Aktuelles / Verschiedenes**

### **a) Bezirksforum Nord am 26.10., 18 Uhr im Bonni (Hassel)**

Einige Mitglieder der AG werden anwesend sein. Es liegt eine Idee vor, Grünfläche in Blumenwiesen zu verwandeln und die grauen Flächen am Goldbergplatz und am Dom durch grüne Inseln und Spielgeräte zu verschönern und als Hitzeinseln zu mildern.

### **b) Poserszene**

Die Stellungnahme der Verwaltung gegenüber der Anfrage des Bezirksverordneten Rudde ist unbefriedigend. Die Belastung der Anwohnenden wird nicht genügend berücksichtigt. Hier muss mehr geschehen, wenn auch eine große Lösung auf Bundesebene gegen Lärmemissionen ansteht.

### **c) Cranger Straße**

### **d) De-la-Chevallerie-Straße (Anlagen)**

Zeitlich konnten diese Punkte nicht mehr umfänglich gewürdigt werden.

### **e) Umfrage Generationennetz**

Entsprechende Fragebögen zum Masterplan Senioren werden ausgegeben. Die Fragen können auch im Internet beantwortet werden.

### **f) Blindenampeln**

Frau Dolven wird von Sehbeeinträchtigten angesprochen, dass einige Ampeln nicht regelhaft funktionierten. Es wird auf GE-meldet verwiesen, wobei die App nicht barrierefrei funktioniert. Sodann wird die AG die Verwaltung bitten, regelmäßig den Zustand der Blindenampeln zu prüfen.