Bezirksvertretung unterstützt Anliegen des Quartiersnetzes.

Anfang Dezember hatte sich die AG Verkehr an die Oberbürgermeisterin gewandt. Die Verwaltung lehnte ab. Nun hat die BV Nord die Ideen des Quartiersnetzes aufgegriffen und einstimmig beschlossen.

Wilfried Reckert hatte als Vertreter der AG Verkehr Folgendes auf der Sitzung am 27.4. vorgetragen:

„Wir haben 3 Jahre lang an verschiedenen Stellen des Wohngebietes Messergebnisse einer mobilen Tempoanzeige ausgewertet. Dabei mussten wir feststellen, dass die Tempovorgaben von großen Teilen der Verkehrsteilnehmenden nicht eingehalten werden, insbesondere in den Verkehrsberuhigten Zonen. Deshalb haben wir von der AG Verkehr im Quartiersnetz Buer-Ost den Bürgerantrag gestellt und die Verwaltung gebeten: **Schauen Sie sich die neuralgischen Punkte an, schauen Sie, ob es Veränderungsmöglichkeiten gibt, und nehmen Sie diese in Angriff.**

Die Antwort der **Verwaltung: „Dieser Anregung wird nicht gefolgt.“** Also: Es wird abgelehnt, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Zwischen dieser Haltung und der bekundeten Wertschätzung bürgerschaftlichen Engagements zur Verkehrswende klafft meines Erachtens eine große Lücke. Da stelle ich mit einer gewissen Trauer fest, dass dies vor Jahren schon einmal deutlich anders war, dass wir seinerzeit den Eindruck hatten, dass wir im Gespräch und in Kooperation mit der Verwaltung einiges voranbringen konnten. Umgekehrt hat sich glücklicherweise die Zusammenarbeit mit der Politik verbessert.

Wir haben also Ideen eingefordert und ein paar Anstöße gegeben, um die Tempoverstöße in den Wohngebieten zu reduzieren. Dabei geht es uns gar nicht so sehr um Ordnung und Regeln als darum, dass Gesundheit und Leben in Gefahr geraten. Es geht um die „Vision Zero“, darum dass kein Mensch im Straßenverkehr stirbt. Es ist ganz schlicht: Bei Tempo 50 ist der Zusammenstoß einer Fußgängerin oder eines Radfahrers mit einem Kfz zu mehr als 80% tödlich, bei Tempo 30 liegt die Todesrate unter 10%. Der Bremsweg beträgt im ersten Falle 30m, im zweiten Fall die Hälfte. Und in der Praxis hat es in Großbritannien über 20 Jahre (bei natürlich stark anwachsendem Verkehr) in 20 Meilen-Zonen 42% weniger Unfälle, in der Schweiz in Tempo 30 Zonen 20% weniger Unfälle und 50%

weniger Verletzte gegeben. Zum Glück haben wir flächendeckend in Buer Tempo 30-Zonen, ein Verdienst auch dieser Bezirksvertretung!

Und es geht uns auch darum, Kindern und Hochaltrigen die Angst zu nehmen, zu Fuß oder per Rad mobil zu sein. Am letzten Montag haben hier vier Viertklässler:innen aus der Pfefferackerschule ihre Erfahrungen mit dem selbständigen Schulweg berichtet. Da spielten Überwege und Kfz-Tempo eine große Rolle. Und dass trotz der Anstrengungen der Schule und des Projektes [Foto Kasten vor Schule], die Kinder zum selbständigen Schulweg zu animieren, in der Pfefferackerstraße immer noch viel Elterntaxi-Verkehr zu beobachten ist, liegt auch daran, dass sich Eltern sorgen, ihre Grundschulkinder alleine zur Schule zu schicken.

Ich muss Ihnen gestehen, dass ich, bevor ich mich in der AG Verkehr engagierte, überhaupt nicht wusste, dass es Tempo 30-*Zonen* gibt. Die gab es 1968, als ich meinen Führerschein machte, noch nicht. Alle, die älter als 40 Jahre alt sind, haben das ebenso wenig in der Fahrschule gelernt. Also finden wir es nachvollziehbar, an prägnanten Einfahrten in diese Zonen mit zusätzlichen Piktogrammen darauf aufmerksam zu machen. Wir finden es auch sehr hilfreich, wenn die Tempo-30-Schilder nicht direkt in der Straßeneinfahrt stehen, sondern etwas zurück gesetzt. Dann fallen sie in den Blick, wenn man nicht mehr mit der Kurve beschäftigt ist. Nach unseren Recherchen ist das der Fall:

- Vom Stein Straße / Schiller Straße

- Cranger Straße / Erlestraße

- Resse Straße / Am Stadtwald
- Goldbergstraße / Erlestraße

Auch ist es so, dass Bodenmarkierungen nach Straßensanierung nicht erneuert wurden, etwa an: Vom Stein Straße / Droste Hülshoffstraße, Cranger Straße / Hermann Löns Weg.

Ganz wichtig erscheinen uns Bodenmarkierungen in den Verkehrsberuhigten Zonen, die ja auch gleichzeitig Schulwege sind: Am Goldberg (AvD und MPG), Spinnweg und Flachskuhlen (Pfefferackerschule).

Wir haben nach eigenem Eindruck mit gutem Erfolg Flugblätter an alle Anwohner:innen von Am Goldberg verteilt mit dem Aufruf, Schrittgeschwindigkeit einzuhalten, und wollen das auch in regelmäßigen Abständen wiederholen. Deutliche Markierungen helfen dabei.

Wir regen auch an, im Bereich der Zone Nordring - Ostring - Goldbergstraße - De-la-Chevalleriestraße – Königswiese auf der Lindenstraße mal ein Pilotprojekt durchzuführen mit 30 km/h-Bodenmarkierung mit Überprüfung der Wirkung.

Schließlich beziehen wir uns auch auf frühere Ideen, nämlich im Bereich des ZOB Tempo 10 oder 20 anzuordnen und in der gesamten übrigen Goldbergstraße Tempo 30.

Wie gesagt, unsere Ideen sind nur Anregungen. Wenn die Verwaltung bessere hat, unterstützen wir diese gerne.

Zuletzt: Es gibt eine Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ – mit bis zum 20.3. 560 Kommunen mit 28 Mio Einwohner:innen – einen Monat später, also jetzt (26.4.) 664. Die Kommunen fordern den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Der Deutsche Städtetag hält die Vorschläge für eine gute Grundlage, die in Modellversuchen erprobt werden sollte. Diese Initiative umschließt alle politischen Lager.(Von den 560 Kommunen sind 171 von CDU/CSU regiert, 146 von der SPD, 23 von den Grünen, 6 von der FDP, 2 von den Linken, 25 von Freien Wählern, 137 von Parteilosen und 50 von Sonstigen.) Dabei sind u.a. die Nachbarstädte Bochum, Bottrop, Castrop-Rauxel, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Gladbeck, Hattingen, Oberhausen, Schwerte, Sprockhövel, Unna, Witten. (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit haben Spanien als erstes Land der EU insgesamt sowie die Hauptstädte Brüssel, Paris und Helsinki eingeführt. Wir fänden es gut, wenn sich Gelsenkirchen dieser Initiative anschlösse.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!“

Stellungnahme der Stadtverwaltung

Gelsenkirchen
Die Oberbürgermeisterin

Beschlussvorlage	
X öffentlich	nichtöffentlich
Drucksache Nr.	
20-25/4326	

Referat, Auskunft erteilt, Telefon-Durchwahl
69 - Verkehr - Herr Kern, 1 69-32 04

Datum
03.02.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermine	Top	Zuständigkeiten
Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Nord	**23.02.2023**		4

1 = Anhörung
2 = mitbeteiligt bei der Vorberatung
3 = federführende Vorberatung
4 = Entscheidung

Betreff

Anreungen und Beschwerden nach § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW)
hier: Eingabe des Herrn Dr. Reckert "Maßnahmen aufgrund der Messergebnisse einer Geschwindigkeitsanzeige"

Beschlussvorschlag

Der Anregung wird nicht gefolgt.

Heidenreich

Problembeschreibung / Begründung

Grundsätzlich ist festzustellen, dass das ehrenamtliche Engagement und die aktive Mitarbeit zur Ermöglichung der Verkehrswende positiv gesehen werden.

Zu 1:
Das Stadtgebiet Gelsenkirchen verfügt mit mehr als 160 Tempo 30-Zonen grundsätzlich über eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten.
Mit Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zum 01.02.2001 wird eindeutig vermittelt, dass Kraftfahrende abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 206) mit Tempo 30-Zonen rechnen müssen. Weiter ist klar definiert, dass neben den angeordneten Verkehrszeichen zu Beginn einer Tempo 30-Zone keine bauliche Umgestaltung erwartet werden kann.
Die Zonenbeschilderung ist am Anfang einer Zone anzubringen. Die Standorte der Zonenbeschilderung sind so gewählt, dass sie bereits vor dem Einfahren in den Bereich wahrgenommen werden. Soweit erforderlich wird die Beschilderung beidseitig im Eingangsbereich aufgestellt. Hinweise auf schlechte Sichtbarkeit einzelner Zeichen liegen aktuell nicht vor. Zusätzliche Zeichen, die eine Begründung für die Zonengeschwindigkeit enthalten, sind nach der Straßenverkehrs-Ordnung unzulässig. Ergänzend werden die Piktogramme „30" am Zoneneingang auf der Fahrbahn aufgebracht. Diese Piktogramme werden nach und nach überprüft und bei Bedarf erneuert. Dies kann jedoch u. a. witterungsbedingt einige Zeit in Anspruch nehmen. Hinweise werden dabei gerne berücksichtigt.

- 2 -

Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung des Piktogramms „30" auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Hierbei ist jedoch eine „inflationäre Verwendung" zu vermeiden. Aufgrund der Regelung des § 39 Absatz 1 a StVO, der besagt, dass innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen zu rechnen ist, ist im Stadtgebiet eine Markierung von zusätzlichen Piktogrammen „30" bislang nicht vorgesehen, unter anderem auch damit ein einheitliches Erscheinungsbild der Straße innerhalb der Zonen sichergestellt ist.

Zu 2:
Aufgrund der Kontinuität innerhalb der Zonen werden keine zusätzlichen Markierungen an vermeintlich markanten Stellen ergänzt. Hierdurch würde der Eindruck vermittelt, dass lediglich Abschnitte mit einer zusätzlichen „30" auf der Fahrbahn auch Bestandteil der Zone sind. Das Zonenbewusstsein wird hierdurch nicht zwingend verbessert.
Bei Verkehrsteilnehmenden, die sich bewusst nicht an gesetzliche Vorgaben halten, lässt sich auch durch verkehrssicherheitstechnisch nicht erforderliche sowie kosten- und unterhaltungsintensive Maßnahmen kein regelkonformes Verhalten erzwingen.

Zu 3:
Generell ist der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen nicht zugelassen. Gemäß Straßenverkehrsordnung gilt: *„Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt."*
Weiterhin ist anzumerken, dass auf Strecken mit einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie in Tempo 30-Zonen eine gesonderte Führung von Radfahrenden nach den gängigen Regelwerken nicht zulässig ist. Fahrradstraßen sollen der Förderung des Radverkehrs dienen und nicht als vermeintliche Temporeduzierung für den motorisierten Verkehr eingesetzt werden. Dieser Ansatz entspricht nicht dem Sinn der Einrichtung von Fahrradstraßen und setzt die Radfahrenden einer erhöhten Unfallgefahr aus. Eine Förderung des Radverkehrs erfolgt somit nicht. Es ist eher zu befürchten, dass - durch den Einsatz von Radfahrenden als mobile Kfz-Beeinträchtigung - die Akzeptanz für den Radverkehr auf beiden Seiten nicht gestärkt, sondern geschwächt wird.
In der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird der sinnvolle Einsatz von Fahrradstraßen folgendermer Maßen ausgeführt: *„Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder die alsbald zu erwarten ist."*

Zu 4 und 5:
In Gelsenkirchen sind bislang ca. 130 verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1) eingerichtet. Straßen dieser Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Der Ausbau ist niveaugleich, ohne Separation von Fahrbahn und Gehweg, eine sogenannte Mischfläche, die sich alle Verkehrsteilnehmenden teilen.
Diesem Verkehrscharakter entsprechende öffentliche Straßen werden in der Regel bereits nach baulicher Fertigstellung als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Vereinzelt werden Straßen auch im Nachgang, z. B. im Zuge einer Anfrage, im Hinblick auf die erforderlichen Voraussetzungen identifiziert und eine mögliche Anordnung überprüft.

Wortlaut des Anschreibens vom 2.12.2022:

„Anregung nach § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW)

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

nach 2,5 Jahren Geschwindigkeitsanzeige der AG Verkehr im Quartiersnetz Buer-Ost (Sommer 2020 - Ende 2022) regen wir Bürgerinnen und Bürger an,

die einzelnen durch die Messergebnisse aufgezeigten Problembereiche zu prüfen und Veränderungsmöglichkeiten zu identifizieren und in Angriff zu nehmen.

Dabei käme nach unserer Meinung infrage,

- die Bodenmarkierungen zu Beginn einer 30-er Zone zu erneuern und nach ca. 50 Metern zu wiederholen, die Beschilderung zu überprüfen und ggf. weiter in die Wohnstraße hinein zu versetzten. Falls es die Örtlichkeit zulässt, auch bauliche Veränderungen (Einengungen) durchzuführen.

- die Autofahrinnen und Autofahrer durch weitere Visualisierungen immer wieder auf die 30-er Zone hinzuweisen. Hierzu sollten Erfahrungen aus anderen Kommunen herangezogen werden.

- im Stadtbezirk Nord im Rahmen eines Pilotprojektes, Fahrradstraßen in 30-er Zonen auszuweisen, um so die Geschwindigkeit zu reduzieren.

- um die Situation in den verkehrsberuhigten Bereichen zu verbessern, die Notwendigkeit einer Schrittgeschwindigkeit deutlicher zu machen.

- Wohnbereiche zu identifizieren, die in verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt werden können, um so die Akzeptanz zu erhöhen.

- in fünf weitere Geschwindigkeitsanzeigen für den Stadtbezirk Nord zu investieren.

Begründung:

Auf dem Bezirksforum Nord im September 2019 wurden der AG Verkehr im Quartiersnetz Buer-Ost 4.000 € für eine Geschwindigkeitsanzeige zur Verfügung gestellt. Die praktische Umsetzung erfolgte in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung (Referat 32).
Denn in der AG Verkehr war neben einer Verbesserung der Verkehrs-Infrastruktur immer die überhöhte Geschwindigkeit der Autos in den Wohnstraßen ein großes Thema. Mit der Geschwindigkeitsanzeige sollten die Autofahrerinnen und Autofahrer daran erinnert werden, dass sie sich in einer 30-er Zone bzw. in einem verkehrsberuhigten Bereich (auch Spielstraße genannt) befinden und ihre Geschwindigkeit entsprechend anpassen.

Außerdem wurde die Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie deren Geschwindigkeit dokumentiert.

An folgenden acht Standorten wurde die Geschwindigkeitsanzeige angebracht:

Lindenstraße Richtung Norden	15.06. 2020 - 07.09. 2020
Brinkgartenstraße Richtung Osten	21.09. 2020 - 14.12. 2020
Schillerstraße Richtung Norden	14.12. 2020 - 08.03. 2021
An den Flachskuhlen Richtung Norden	*16.03. 2021 - 28.06. 2021*
Goldbergstraße Richtung Westen	05.07. 2021 - 04.10. 2021
Reparatur	
Erlestraße Richtung Westen	09.03. 2022 - 07.06. 2022
Am Goldberg Richtung Osten	*07.06. 2022 - 05.09. 2022*
De-la-Chevallerie-Straße Richtung Norden	05.09. 2022 – 05.12. 2022

Es wurden von der Verkehrsinfrastruktur her verschiedene Standorte ausgewählt: reine Wohnstraßen, Wohnsammelstraßen, Durchgangsstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche.

Insgesamt wurden wir in unserer Auffassung bestätigt, dass in den Wohngebieten (insbesondere in den verkehrsberuhigten Bereichen) viel zu schnell gefahren wird.

Lindenstraße Richtung Norden	48,87 % mehr 30 km/h
Brinkgartenstraße Richtung Osten	30,67 % mehr 30 km/h

Schillerstraße Richtung Norden	52,03 % mehr 30 km/h
Goldbergstraße Richtung Westen	60,62 % mehr 30 km/h
Erlestraße Richtung Westen	53,73 % mehr 30 km/h
An den Flachskuhlen Richtung Norden	79,74 % mehr 10 km/h
Am Goldberg Richtung Osten	86,12 % mehr 10 km/h

Detailauswertungen haben gezeigt:

- Die überhöhten Geschwindigkeiten werden über den ganzen Tag verteilt gefahren.
- Spitzenwerte lagen über 90 km/h.
- Innerhalb der drei Monate fand eine geringfügige Reduzierung der Geschwindigkeitsüberschreitung statt; mit einer Ausnahme im verkehrsberuhigten Bereich „Am Goldberg“.
- Viele Verkehrsteilnehmende reduzierten ihre Geschwindigkeit, nachdem sie von der Anzeige erfasst wurden; insbesondere in den verkehrsberuhigten Bereichen
- Viele Wohnstraßen werden als Abkürzung genutzt (Lindenstraße, Schillerstraße, Erlestraße).

Die Tempoanzeigen haben sich bewährt. Werden mehr davon aufgestellt, könnte dies eine verkehrserzieherische Wirkung entfalten.“

Fotos: Reckert, Wittebur