Verkehrs-Arbeitskreise sprechen mit Verkehrsverwaltung.

Am 24.4. haben Emma, Henriette, Abdul und Lion aus den 4. Klassen mit ihrem Rektor, Markus Bechtel, im Rathaus Buer vorgetragen, welche Probleme sie bei ihrem selbständigen Weg zur Pfefferackerschule haben: Das sind die parkenden Autos, die die Sicht auf die Straße nehmen, das sind die ungesicherten Überwege, das sind zu kurze Ampelschaltungen, zu schmale Fußwege oder zu schnelle Autos. Das ist aber auch der REWE anliefernde LKW, der den gesamten Fußweg versperrt. Die Verkehrsverwaltung hat mitgeschrieben und wird sehen, was sich tun lässt. Das Quartiersnetz Buer unterstützt natürlich die Anliegen der Kinder.

Ansonsten standen die Themen auf der Tagesordnung, die die Quartiersnetze eingebracht hatten. Die meist ablehnenden Stellungnahmen der Verwaltung überzeugten die Vertreter der AG Verkehr, Manfred Liebich und Wilfried Reckert, nicht. Die AG Verkehr wird sich am 27.9., 17.30 Uhr, Pfefferackerschule damit beschäftigen.

Meldung der Anliegen der AG Verkehr (Quartiersnetz Buer-Ost) zum 05.12.2022 gegenüber dem AK Barrierefreiheit

1. Rampe an der Turnhalle der Pfefferackerschule (Priorität 2)

Da die Turnhalle nicht nur als Sportstätte, sondern auch z.B. für Schulveranstaltungen genutzt wird, ist auch eine Rampe für die Teilnahme an solchen Veranstaltungen für Mobilitätsbeeinträchtigte sinnvoll, auch wenn andere Nutzungsmöglichkeiten nicht barrierefrei sind.

Antwort der Verwaltung: keine Notwendigkeit

2. Verkehrsberuhigte Zonen (Priorität 1)

Die Tempomessungen in den Flachskuhlen und auf dem Goldberg haben gezeigt, dass nur etwa 20% der Verkehrsteilnehmenden die Schrittgeschwindigkeit (hier bis 10km/h) einhalten. Das Quartiersnetz selbst hat bereits Flugblätter verteilt, um die Nachbarinnen und Nachbarn der entsprechenden Straßen um entsprechendes Verhalten zu bitten.

Dennoch halten wir es für notwendig, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Schrittgeschwindigkeit durchzusetzen. Die Straßen haben z.B. eine hohe Bedeutung als Schulwege. Der Schutz der Kinder, besonders wenn wir sie zum selbständigen Schulweg ermuntern wollen, hat höchste Priorität. Die AG Verkehr hat bereits viele Vorschläge dazu gemacht, die ALLE von der Verwaltung abgelehnt wurden. Mag sein, dass unsere Vorstellungen nicht zielführend sind. Dann erwarten wir von der Verwaltung bessere Ideen.

Beispiel aus dem Kreis Herford

Antwort der Verwaltung:

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.

3. Parken auf dem Gehweg „Am Stadtwald“ (Priorität 3)

„Am Stadtwald“ ist real die einzige Straße in unserem Quartier, wo StVO-widrig geduldet auf dem Bürgersteig geparkt wird. Die AG Verkehr schlägt vor, „Am Stadtwald“ Parktaschen einzuzeichnen, damit der Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Antwort der Verwaltung:

Dem Verkehrsüberwachungsdienst (VÜD) liegen derzeit keine Beschwerden von Anwohnenden der Straße Am Stadtwald hinsichtlich des ordnungswidrigen Parkens auf den Gehwegen vor.
Grundsätzlich gilt der Verfolgungszwang, wie in einem Strafverfahren üblich, bei einer Verkehrsordnungswidrigkeit nicht.
Bei unbedeutenden Verwarnungen besteht die Möglichkeit, eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld zu verhängen, sofern nicht ohnehin von einer Anzeige in Ausübung des Opportunitätsprinzips nach pflichtgemäßem Ermessen abgesehen wird.
Insgesamt ist aber bei der Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Dieser beinhaltet nicht nur wie oben beschrieben, im Rahmen des Opportunitätsprinzips auf eine Erfassung zu verzichten, sondern auch ein Übermaß an ordnungsbehördlichem Einschreiten zu vermeiden. Die Maßnahmen des VÜD dürfen nicht mehr Nach- als Vorteile verursachen. Es gilt das Gebot des geringstmöglichen Eingriffs (Übermaßverbot). Daher gibt es auch Bereiche, die nicht kontrolliert werden, solange sich erkennbar die Verkehrssituation von alleine regelt.
Aufgrund der, wie oben beschrieben, bislang ausbleibenden Beschwerden aus der Anwohnerschaft, geht der VÜD davon aus, dass sich die dort am Verkehr Teilnehmenden im Rahmen der gegenseitigen Rücksichtnahme arrangieren.
Sollten sich künftig Beschwerden einstellen, wird der VÜD die Situation neu bewerten.
Auch der Verkehrsplanung liegen derweil keine Beschwerden vor. Die Fahrbahnbreite der Straße Am Stadtwald variiert in ihrem Verlauf zwischen ca. 6,00 m und 6,50 m. Somit wird unter Berücksichtigung der Mindestdurchfahrtsbreiten die Möglichkeit des einseitigen bzw. wechselseitigen Parkens am Fahrbahnrand gewährleistet. Sollte hier eine Ordnung des ruhenden Verkehrs z. B. durch Markierungen notwendig sein, wird sich dies auf die Kapazitäten des ruhenden Verkehrs auswirken.

4. Fußgängerampel Springestraße über die De-la-Chevallerie-Straße (Priorität 1)

Die Fußgängerampeln rund um den ZOB und über die De-la-Chevallerie-Straße sind tatsächlich so geschaltet, dass mindestens in eine Richtung – von West nach Ost oder von Ost nach West die Querung in einem Rutsch bei Normalgehenden möglich ist.
Nur die Querung zwischen Optiker und Markthalle zwingt dem Fußgängerverkehr, der an dieser Stelle besonders stark ist, Wartezeiten von zum Teil über 1 Minute auf. Das hängt mit den Abbiegevorgängen der 301 von und zum Goldbergplatz bzw. der 302 von und zur Goldbergstraße zusammen. Dann nämlich haben alle Verkehrsteilnehmer an dieser Ampelanlage an der Markthalle „rot“.
Aus Sicht der AG Verkehr könnte für einen Teil der „roten Aus-Zeit“ der Fußgängerverkehr grün geschaltet und damit die Wartezeit erheblich reduziert und es für Mobilitätsbeeinträchtigte ermöglicht werden, beide Teile der De-la- Chevallerie-Straße zu queren.

Antwort der Verwaltung:

Die geschilderte Situation des Fußgängerverkehrs an der LSA De-la-Chevalleriestraße / Springestraße wurde vor Ort und mit den signaltechnischen Unterlagen geprüft.
Es ist nicht zutreffend, dass alle Verkehrsteilnehmer an der genannten Anlage rot haben, wenn eine Straßenbahn in den Goldbergplatz oder ZOB einfährt oder ausfährt. Da die LSA

verkehrsabhängig ist und somit auf den Bedarf der einzelnen Verkehrsströme reagiert, ist nicht jeder Umlauf gleich. In den meisten Fällen ist es jedoch so, dass die Grüne Welle durch die Straßenbahn unterbrochen wird und die Fahrzeuge auf der De-la-Chevalleriestraße rot haben. Zeitgleich bekommen der Rechtsabbieger aus der Springestraße und der linksabbiegende ÖPNV-Verkehr aus nördlicher Richtung in die Springestraße grün. Die Querung über die De-la-Chevalleriestraße muss somit zur Sicherheit des Fußgängers rot haben. In manchen Fällen, zum Beispiel wenn sich kein Fahrzeug aus der Springestraße anfordert, hat der Fußgängerverkehr über die De-la-Chevalleriestraße grün, während die 301 in den Goldbergplatz einfährt oder die 302 den ZOB verlässt.
Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit zahlreichen ÖPNV-Bevorrechtigungen, kann dem Fußgängerverkehr nicht in jedem Umlauf das Queren der gesamten De-la-Chevalleriestraße ermöglicht werden.

5. Zebrastreifen an der Alten Post (Priorität 1)

An der Kreuzung De-la-Chevallerie-Straße – Freiheit wird der Fußgängerverkehr über Ampeln geleitet. Aber ein Stück zur Alten Post hin ist nicht gesichert.
Dort gab es bereits einmal einen Zebrastreifen, der aber übermalt ist. Von Norden kommend fahren Kfz, die von der Königswiese rechts in die Freiheit biegen meist recht „zügig“, so dass Fußgänger:innen an dieser Stelle in Not geraten. Eine Wiederherstellung des Zebrastreifens wäre aus Sicht der AG Verkehr eine einfache und preisgünstige Lösung, um Fußgänger:innen gegenüber dem Abbiegeverkehr zu schützen.

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an eine Vielzahl von verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen gebunden. Nach den aktuellen Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen kommt die Anordnung eines Fußgängerüberweges nur in Betracht, wenn ein gewisses Verkehrsaufkommen besteht und eine Mindestanzahl an Fußgängern die Straße gebündelt quert.

Nach den vorliegenden Verkehrsbelastungszahlen liegt die Verkehrsmenge in der Spitzenstunde außerhalb des für Fußgängerüberwege möglichen und empfohlenen Einsatzbereiches.
Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges kommt daher sowohl aus straßenverkehrsrechtlicher als auch verkehrsplanerischer Sicht nicht in Betracht.
Darüber hinaus hat sich die Polizei bereits im Jahr 2019 gegen eine Neuanlage eines Fußgängerüberweges im freilaufenden Rechtsabbieger ausgesprochen. Erfahrungswerte der Polizei im Bereich Verkehr aus der Vergangenheit über vorhandene Fußgängerüberwege an freilaufenden Rechtsabbiegern haben ergeben, dass diese für eine hohe Anzahl von Auffahrunfällen ursächlich gewesen sind, welche es seit Entfernung dieser nicht mehr gegeben hat. Auch am freilaufenden Rechtsabbieger Königswiese/Freiheit haben sich erfreulicherweise keine Unfälle ereignet.

6. Durchgangsverkehr Erlestraße westlich der Cranger Straße

Durch die mobile Tempoanzeige hat sich gezeigt, dass durch das Wohngebiet der Erlestraße zwischen Cranger Straße und Adenauerallee montags bis freitags täglich ca. 1.500, samstags 1.200 und sonntags 800 Verkehrsteilnehmende erfasst wurden. Nach der Sperrung der Cranger Straße, stiegen diese Zahlen auf 2.200, 1.800 und 1.500. Das ist eine deutlich zu hohe Belastung des Wohngebietes.

Die AG Verkehr regt an:

- das Tempo-30-Piktogramm auf der Erlestraße zu erneuern (Priorität 1)
- bei der Umgestaltung der Adenauerallee darauf zu achten, dass der Durchgangsverkehr in der Erlestraße gemindert wird, dass die Adenauerallee nicht mehr zur Durchfahrt geeignet ist. Dabei könnte auch in Betracht kommen, Konrad-Adenauer-Allee / Schernerweg als abbiegende Vorfahrt zu gestalten bzw. der Abbiegung Erlestraße in die Konrad-Adenauer-Allee die Vorfahrt zu nehmen.
  (Priorität 3)

Antwort der Verwaltung:

Im Rahmen des Straßen-Wege-Konzeptes der Stadt Gelsenkirchen ist vorgesehen die Adenauerallee im Abschnitt zwischen Vom-Stein-Straße bis Emil-Zimmermann-Allee umzuplanen und umzugestalten. In diesem Abschnitt mündet auch die Erlestraße in die Adenauerallee.
Im Rahmen und nach den Möglichkeiten der Planungsleistungen für die Umgestaltung der Adenauerallee werden die Belange aller Verkehrsteilnehmenden auch an den genannten Knotenpunkten betrachtet. Sowohl die Erlestraße als auch der Schernerweg sind nicht Teil der Planungsmaßnahme zur Umgestaltung der Adenauerallee.
Geändertes Verkehrsverhalten im Rahmen von Baumaßnahmen (in diesem Fall Cranger Straße) stellt keine Grundlage für verkehrsplanerische Entscheidungen dar, da es sich hierbei um temporäre Veränderungen handelt.
Die Erneuerung der Piktogramme kann kurzfristig umgesetzt werden.

7. „Intelligentes Parksystem“ in Buer (Priorität 2)

Bekanntlich werden/sind die Sensoren zur Installation des Pilotprojektes installiert. Die AG Verkehr und das Quartiersnetz insgesamt bestreiten nicht, dass es sinnvoll sein kann, statt

eines ungeregelten Parksuchverkehrs Kfz zu Parkräumen zu leiten. Die entscheidende Frage ist, wohin sie geleitet werden. Es ist in der Fachwelt unbestritten, dass zu einer Verkehrswende Parkraum für Kfz verknappt und verteuert werden müssen. Deshalb kann es aus unserer Sicht nicht sinnvoll sein, Parksuchende zu kostenlosen Plätzen und dann auch noch in Wohngebiete zu leiten.

Die AG vertritt die Ansicht, dass Straßenrandparken in Wohngebieten dem Anlieger- und Lieferverkehr vorbehalten sein soll. Deshalb regen wir an (Priorität 1):

- vordringlich die Parkplatzsuchenden zu Parkplätzen und Parkhäusern zu leiten (App mit Angabe der jeweiligen Kosten).
- Im gesamten Wohngebiet soll es nur noch bewirtschaftete Parkplätze geben. Wir regen eine Parkgebühr von 3,50 € pro Stunde an.
- Das Pilotprojekt muss so untersucht werden, dass ein Vorher-Nachher-Vergleich möglich ist: Zahl der täglichen Parkplatzsuchenden, Zahl in Wohngebiete einfahrender Kraftfahrzeuge von außerhalb vorher und nachher, Nutzung des Parkraums durch Anwohner:innen, Auslastung der Parkplätze und Parkhäuser, Dauer der Parkplatzsuche.

Mittel- und langfristig muss über die Anlage von grünen Parkhäusern und Quartiersgaragen nachgedacht werden. (Priorität 3)

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich ist voranzustellen, dass der formulierte Widerspruch zwischen (vorrangigem) Bewohnerparken und der effizienteren Abwicklung von Parkvorgängen (sowohl für Anwohnerinnen und Anwohnern, als auch Ortsfremden durch das Intelligente Parksystem aus Sicht von 69/KM in der genannten Form nicht besteht.
Zweck der Maßnahme ist die Reduktion von Parksuchverkehren und damit verbunden eine Verringerung der Lärm- und Schadstoffemissionen in den Quartieren. Eine Änderung des Status Quo der Parkraumbewirtschaftung ist mit dem Intelligenten Parksystem explizit nicht verbunden, da diese ein Bestandteil einer grundlegenden stadtweiten Neukonzeptionierung der Parkraummanagements (Masterplan Mobilität – Projekt A 2.1) sein wird. Die einzelnen Anregungen sind für 69/KM vor diesem Hintergrund wie folgt zu bewerten:

- Die Integration der zentralen Parkierungsanlagen, sowohl öffentlich als auch privat, ist ein explizites Ziel des Projektes.
  Im Rahmen der ersten Phase sind zunächst die Anlagen der Verkehrsgesellschaft in das System integriert worden und werden den Nutzern des Intelligenten Parksystems samt aktueller Auslastungszahlen angezeigt sowie als Navigationsziel angeboten. Letzteres kann nutzerseitig frei gewählt werden.
  Die Vorgabe eines anzusteuernden Parkplatzes, welche die Bevorzugung von Parkhäusern ermöglichen würde, ist nicht sinnvoll umzusetzen. Hierfür müsste entweder willkürlich oder auf Basis grob nutzerseitig einzugebender räumlicher Zieldaten ein freier, sowohl dem Letzt-Ziel nahegelegener als auch im Sinne der Lenkungspolitik gewünschter Parkplatz zugeordnet und bis zum Erreichen reserviert werden. Dies wäre einerseits technisch nicht sinnvoll umsetzbar, andererseits auch nicht unbedingt wünschenswert, da zu befürchten ist, dass eine allzu starke Lenkung entgegen den Wünschen der Nutzerinnen und Nutzer die Akzeptanz der App als Ganzes schmälern würde, die Nutzerzahlen niedrig bleiben und das System somit kaum Wirkung entfaltet.

Da die aktuellen Auslastungszahlen der Parkhäuser jedoch sehr prominent auf der Kartendarstellung der App erscheinen und schneller als Navigationsziel aufgefunden werden können, erzeugt das Design der App eine gewisse Lenkungswirkung - sofern dort tatsächlich Kapazitäten vorhanden sind.
Im derzeitigen Probe-/Blindbetrieb zeigt sich bei den Anlagen der Verkehrsgesellschaft bereits jetzt ein sehr hoher Auslastungsgrad.

- Die Situation der Parkraumbewirtschaftung wird, wie eingangs ausgeführt, als Teil des gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzeptes aus dem Masterplan Mobilität neubetrachtet werden.
- Zur Frage nach der Evaluation des Projektes wird auf die Beantwortung einer hierzu gestellten Anfrage im Ausschuss für Verkehr und Mobilitätsentwicklung am 19.01.2023 (Drucksache Nr. 20-25/4099) verwiesen, die im Ratsinformationssystem eingesehen werden kann.

8. Fahrradbügel Kulturwiese (Priorität 1)

Im Maßnahmepaket für 2023 des Zukunftsplans Radverkehr wird die Einrichtung von Fahrradbügeln auf der Kulturwiese angekündigt. Wir sind dagegen, dass die Wiese in irgendeiner Weise versiegelt wird. Bezirksbürgermeister Schneider hat uns beruhigt, dass die Radbügel nicht auf der Wiese, sondern gegenüber dem „Zutz“ auf dem Bürgersteig angebracht werden sollten. Unser Hinweis hat also nur prophylaktische Bedeutung.

Antwort der Verwaltung:

Die Maßnahme aus dem Zukunftsprogramm zur Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten an der Kunstwiese wurde umgesetzt. Die geplanten fünf Fahrradparker wurden auf dem Gehweg der Hagenstraße gegenüber dem „Zutz“ installiert.

9. Elektroroller (Priorität 1)

Roller auf dem Fußweg sind Hindernisse. Manchmal liegen sie auch quer auf dem Bürgersteig und gefährden besonders Sehbeeinträchtigte. Deshalb empfehlen wir der Verwaltung, nach dem Beispiel Münsters mit Anbietern eine Vereinbarung zu treffen mit u.a. Bestimmungen, dass keine Fahrten in Fußgängerzonen oder auf Fußwegen möglich sind, Foto bei Vertragsende nötig sind, so dass sicher ist, dass abgestellte Roller Fußgänger nicht beeinträchtigen.

Antwort der Verwaltung:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind sinnvoll und werden bereits angewandt. Mit allen Anbietern sind gleichlautende Verträge geschlossen worden, die die Zahl der Roller begrenzen und strikte Tabuzonen für das Abstellen vorgeben. Auch die Pflicht zum Hochladen des Abstellfotos wird bereits von allen Betreibern bei Beendigung der Leihe eingefordert.
Zu den hierdurch nicht behebbaren Problemen zählen das Versetzen oder Umwerfen von Rollern durch Dritte sowie Fahrten durch Fußgängerzonen und über Gehwege. Beides ist untersagt, jedoch letztlich nur durch Kontrollen vor Ort - im Falle des fließenden Verkehrs durch die Polizei – zu bekämpfen.
Technisch mögliche anbieterseitige Maßnahmen am Fahrzeug, wie etwa eine automatisierte Drosselung von Rollern beim Befahren von Fußgängerzonen, sind in Deutschland rechtlich

nicht zulässig.

10. Radweg De-la-Chevallerie-Straße (Priorität 1)

Der neue Radweg auf der De-la-Chevallerie-Straße enthält nach dem Eindruck der AG Verkehr mehr gestrichelte Linien, als durch Zufahrten zu Grundstücken, Abbiegen in andere Straßen usw. notwendig sind.
Wir bitten dies zu überprüfen und ggf. durch einen durchgezogenen Strich zu ersetzen. Auch fehlen wohl Zeichen 237 – mindestens an der Einmündung der Goldbergstraße.

Antwort der Verwaltung:

Der hier beschriebene Eindruck wird seitens der Verkehrsplanung nicht geteilt.
Alle Planungselemente sind straßenverkehrsrechtlich nicht zu beanstanden und wurden mit der Bezirksregierung Münster intensiv abgestimmt.
Anfang Dezember 2022 erfolgte eine Inaugenscheinnahme der Radverkehrsanlage durch einen Vertreter der Straßenverkehrsbehörde und dem für die Stadt Gelsenkirchen zuständigen Verkehrsingenieur der Bezirksregierung Münster. Im Ergebnis konnten hierbei keine Mängel festgestellt werden. Die Prüfung des vermeintlich fehlenden VZ 237 wird erfolgen.