AG Verkehr am 10.3.2022 Pfefferackerschule

Tagesordnung:
1. Parken auf dem Gehweg
2. Aktuelles: Rückmeldung Verwaltung, Nullabsenkung, Westerholter / Ostring …
3. Verschiedenes

1. Parken auf dem Gehweg

Das Thema ist relevant nur für die City, für Am Stadtwald, bedingt für Augustin-Wibbelt-Str. und Droste-Hülshoff-Str.
„Am Stadtwald“ ist real die einzige Straße in unserem Quartier, wo StVO-widrig geduldet auf dem Bürgersteig geparkt wird. Deshalb bringen wir gegenüber der Stadtverwaltung ein, auf die „Am Stadtwald“ Parktaschen einzuzeichnen.

2. Aktuelles

Großbritannien: neuer Straßenkodex:
In GB ist eine „neue Straßenverkehrsordnung“ in Kraft getreten, in der es heißt: „Diejenigen, die für Fahrzeuge verantwortlich sind, die im Falle eines Zusammenstoßes den größten Schaden

anrichten können, tragen die größte Verantwortung, vorsichtig zu sein und die Gefahr zu verringern, die sie für andere darstellen.“ Mit der Konsequenz u.a.: Radfahrer werden aufgefordert, in vielen Situationen nicht am Straßenrand, sondern in der Mitte der Fahrbahn zu fahren, vor allem dann, wenn sie sich Kreuzungen und Straßenverengungen nähern. Die Idee dahinter lautet, zu verhindern, dass die Radler übersehen, an den Rand gedrückt oder beim Abbiegen überfahren werden.

Reaktion Verwaltung auf unsere Anregungen: (in Rot markiert)

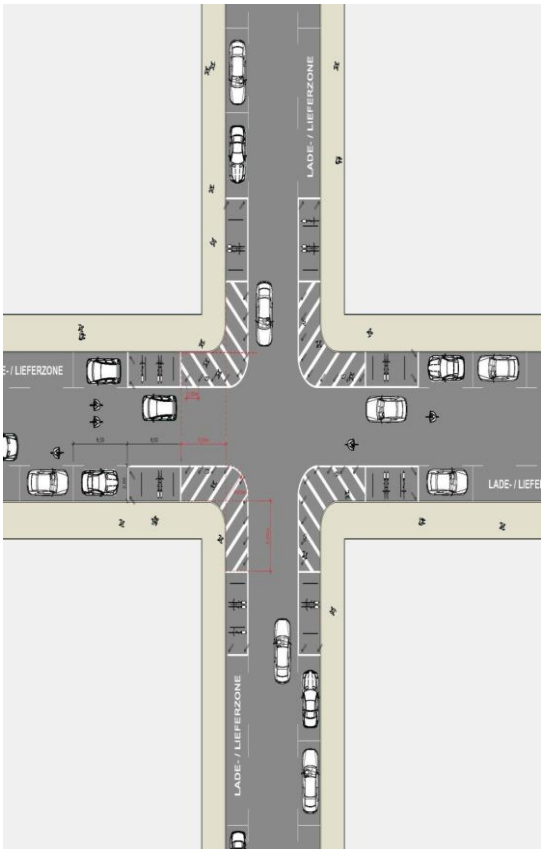
Zukunftsprogramm Radverkehr

„Die vorgeschlagenen Aufstellorte für Fahrradbügel:

Hauptfriedhof-Eingang
Zugang zur Trauerhalle
Lindenstraße/Pfefferackerstraße
Zugang Michaelshaus von Freiheit aus

werden in die zu prüfenden Flächen zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen aufgenommen.

Die Möglichkeit, in Kreuzungen durch Fahrradabstellplätze auf der Straße die Verkehrssicherheit zu erhöhen, kann seitens der Verwaltung nicht nachvollzogen werden. Auch wie die Passierbarkeit für Rettungsfahrzeuge - durch auf der Fahrbahn abgestellte Fahrräder - verbessert werden soll, bleibt unverständlich.
Bekannt ist z.B. die Möglichkeit, am Rand des Einfahrtsbereichs von Kreuzungen Sperrflächen anzuordnen und dies zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen zu nutzen.
Genau darum geht es. Es geht um freie Sichtachsen, wie etwa auf der Polsumer Str.
Beim nächsten Treffen werden wir besprechen, für welche Kreuzungen wir solches vorschlagen.
Nach dem Muster Frankfurts



Oder Bremen

Die Verwaltung hat bereits 2019 einen Flyer zum richtigen Miteinander von Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr erarbeitet und in Umlauf gebracht. Weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind – wie im Zukunftsprogramm Radverkehr erwähnt – geplant.

Adenauerallee

Die Adenauerallee soll von der Vom-Stein-Straße bis zur Emil-Zimmermann-Allee umgestaltet werden. Die Planung ist für das Jahr 2023 bis 2024 als Vergabeleistung angesetzt.
Innerhalb der Planung werden die vorliegenden örtlichen Gegebenheiten untersucht. Die Umgestaltung wird über den gesamten Straßenraum vorgenommen. Dabei werden die Anforderungen der Barrierefreiheit, die Errichtung einer Radverkehrsanlage sowie auch die vorhandenen seitlichen Grünanlagen mit Alleebäumen berücksichtigt. Da in diesem Bereich am Fahrbahnrand geparkt wird, wird die Thematik Parkplätze ebenfalls im Rahmen der Planung untersucht und Umsetzungsmöglichkeiten erarbeitet.
Wir schlagen der Verwaltung vor, die Perspektive nicht dem Planungsbüro zu überlassen, sondern vorzugeben, dass es eine sichere und ausreichend breite gesonderte Rad- und eine gesonderte Fußverkehrsanlage mit entsprechenden Sicherheitsstreifen geben soll.

Staus auf Schutzstreifen

Ein weiterer Kiosk befindet sich an der Goldbergstraße im Gebäude auf dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB-Buer). Hier werden die Radfahrenden jedoch auf einem Schutztreifen – keinem Radweg – geführt. Parkende Fahrzeuge konnten auch hier nicht festgestellt werden. Das Abstellen von Fahrzeugen auf Schutzstreifen sowie das Befahren mit Kraftfahrzeugen ist gegen die Regelungen der Straßenverkehrs- Ordnung (StVO).

Weiterhin ist festzuhalten, dass die signalisierte Kreuzung De-La-Chevalleriestraße/Goldbergstraße ein verkehrstechnisch hochbelasteter Knotenpunkt ist. Um diese sehr hohe Verkehrsmenge abwickeln zu können, hat die Lichtsignalanlage eine verkehrsabhängige Steuerung erhalten. Je nach Verkehrsaufkommen und Anforderungszeitpunkt der Verkehrsteilnehmenden wird durch eine Steuerungslogik diejenige Phase geschaltet, welche den Verkehr bestmöglich abwickelt. Dabei erhalten die Straßenbahnen und Busse bevorrechtigt ihre Freigabe gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden. Aufgrund der sehr vielen ÖPNV-Anforderungen und des geringen Abstandes der beiden Kreuzungen De-La-Chevalleriestraße/Goldbergstraße und De-La-Chevalleriestraße/Springestraße zueinander, kann es vorkommen, dass die Koordinierung nur verzögert geschaltet werden kann. Dies hat dann zur

Folge, dass die Fahrzeuge verkehrswidrig in den Kreuzungsbereich einfahren und diesen blockieren. Bei dieser Verkehrssituation müssen dann alle Verkehrsteilnehmenden warten, bis der Kreuzungsbereich geräumt ist.
Im Schreiben an die Verwaltung hatte Herr Reckert ungenau formuliert. Gerade weil in GE sehr auf Schutzstreifen für den Radverkehr gesetzt wird, muss gefordert werden, dass diese auch entsprechend gesichert werden, also dass die Verwaltung zusammen mit der Polizei und weiteren Akteuren (städtische Fahrzeuge, BOGESTRA, Vestische, Fahrschulen etc.) durchsetzen muss, dass Schutzstreifen nur bei Bedarf (z.B. bei Gegenverkehr) befahren werden dürfen und nicht als Fahrspur vor einer Ampel benutz werden dürfen.

Räumgeschwindigkeit

Für die Berechnung von Lichtsignalanlagen ist die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) maßgebend. „Demnach ist der Regelwert für die Räumgeschwindigkeit von Fußgängern 1,2 m/s. Variationen von 1,0 m/s bis höchstens 1,5 m/s sind möglich. Der untere Grenzwert soll nur dort eingesetzt werden, wo Furten überwiegend zum Schutz für mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet werden. An allen anderen Lichtsignalanlagen ist eine Abminderung der Räumgeschwindigkeit nicht notwendig, da Blinde und Sehbehinderte in der Regel zu Beginn der Freigabezeit die Furt betreten.“
Die Stadt Gelsenkirchen berechnet die Räumgeschwindigkeiten gemäß der RiLSA mit 1,2 m/s. Bei Lichtsignalanlagen, die insbesondere der Sicherheit des Schulweges dienen oder sich in unmittelbarer Nähe eines Seniorenzentrums befinden, wie z.B. die LSA Middelicher Straße/Ahornstraße (Seniorenheim) oder Ewaldstraße/Hedwigstraße (Schulweg) werden mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s gerechnet.
Weiterhin ist gemäß der RiLSA zu gewährleisten, dass Fußgänger rechnerisch mindestens die Hälfte der Furt bei Grün zurücklegen können, bevor das Signal auf Rot schaltet. Die Stadt Gelsenkirchen gewährleistet bis auf wenige Ausnahmen, dass Fußgänger rechnerisch mindestens ¾ der Furt bei Grün zurücklegen können. Damit soll die Verunsicherung, die bei Umschaltung der Signale von Grün auf Rot entstehen kann, reduziert werden. Nicht jedem ist bewusst, dass bei Umschaltung vom Grün auf Rot eine Schutzzeit, die das sichere queren der gesamten Furt beinhaltet, noch abläuft.
Die aktuelle Checkliste barrierefreies Planen und Bauen im öffentlichen Bereich wurde mit der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e.V., der AG Barrierefreies Planen und Bauen der Arbeitsgemeinschaft der Gelsenkirchener Behindertenverbände und Selbsthilfegruppen sowie einvernehmlich in dieser Fassung mit dem Vorstandsbereich Planen, Bauen, Umwelt und Liegenschaften abgestimmt. Ebenfalls wurde sie an den im Frühjahr 2012 vom Landesbetrieb Straßen NRW herausgegebenen Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ angeglichen.
Auf Seite 62 der aktuell gültigen Checkliste Barrierefreies Planen und Bauen (3. Auflage) wird die Räumgeschwindigkeit mit 1,2 m/s angegeben.
In der Checkliste steht in der Tat 1,2 m/s. Aber der Rat hatte am 15.09.2005 beschlossen, dass die 2. Auflage der Checkliste „Barrierefreies Planen und Bauen im öffentlichen Bereich“ in der jeweils vom Arbeitskreis der Behindertenkoordinatoren in NRW erarbeiteten gültigen Fassung die verbindliche Grundlage für künftiges Planen und Bauen in kommunaler Verantwortung ist. Sie gilt auch für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie Sanierungs- und Renovierungsmaßnahmen. In gleicher Weise gilt sie für Maßnahmen mit mittelbarer kommunaler Verantwortung (z.B. Anmietungen).“ Hervorgehoben von Herrn Reckert deshalb, weil die aktuelle Fassung besagt, dass eine Schrittgeschwindigkeit von 1,0 m/s für die Räumgeschwindigkeit verbindlich ist.

Fahrradstraßen

Die Regelungen des Verkehrs in der Rottmannsiepe und in der Hagenstraße sind nicht StVO-widrig.

In der Diskussion im Rahmen der Eingabe nach § 24 Gemeindeordnung NRW in der BV-Nord waren sich Sie und die Verwaltung einig, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße im Zentrum von Buer eine Lösung sein kann.
Sie schlugen in der Eingabe vor, lediglich durch das Austauschen der Tempo-30 Beschilderung gegen die einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen, eine „unechte“ Fahrradstraße auf der Rottmannsiepe und Hagenstraße einzurichten.
Mit der Beschreibung „unechte“ Fahrradstraße ist eine Fahrradstraße gemeint, bei der durch Sonderzeichen bestimmte Verkehrsformen zugelassen werden. Sie regten an, durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ weitere Fahrzeuge außer Fahrräder zuzulassen.
Eine gesetzliche Definition des Begriffs „Anlieger“ existiert nicht. Die Rechtsprechung hat jedoch die Bedeutung nach dem allgemeinem Sprachgebrauch und der Verkehrssitte ermittelt. Anlieger ist, wer ein an der Straße anliegendes Grundstück bewohnt, oder dieses zu einer Erledigung aufsuchen muss. Die Regelung „Anlieger frei“ würde im innerstädtischen Geschäftsbereich von Buer bedeuten, dass jeder der eine Besorgung in Buer tätigen möchte - auch der Besuch der Wochenend-Pop-up Gastronomie - ein Anliegen hat.
Eine Reduzierung des MIV würde durch diese Maßnahme nicht erzielt.
In einer durch Beschilderung, auch für anderen Verkehr zugelassenen Fahrradstraße, verbleiben aus rechtlicher Sicht nur geringe Unterschiede zwischen Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen. Im Wesentlichen bleibt nur die Betonung, dass der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf, der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit bei Bedarf weiter verringern muss, und dass das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern explizit erlaubt ist.
Wie schon in der Beantwortung der von Ihnen an die Verwaltung gerichteten Eingabe nach §24 GO, ist die Verwaltung der Meinung, dass die Hagenstraße und die Rottmannsiepe als „unechte“ Fahrradstraßen anzuordnen, die Radfahrenden in falsche Sicherheit wiegen und zusätzliche Konflikte im fließenden Verkehr provozieren würde.
Die Einrichtung von unechten Fahrradstraßen auf der Hagenstraße und der Rottmannsiepe ohne die Infrastruktur zu ändern und das Parken neu zu ordnen, ist nach wie vor kein geeignetes Vorgehen, um die Verkehrssituation für Radfahrende zu verbessern.
Abschließend ist festzustellen, dass die gegenseitige Rücksichtnahme bereits im ersten Paragraphen der Straßenverkehrs-Ordnung als Grundregel aufgeführt wird. Jedem Verkehrsteilnehmenden sollte bewusst sein, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert, und dass wer am Verkehr teilnimmt sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.
Wird beim nächsten Treffen behandelt.

Nullabsenkung

In der Barrierefrei-Checkliste ist festgelegt, dass die maximale Breite für Nullabsenkungen 120 cm beträgt. Die Initiative der AG ging in die Richtung, keine Maximalbreite festzulegen, weil immer mehr Kinder mit Rollern, Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren, Hackenporsches, Kinderwagen die Nullabsenkung benötigen und auch die übrigen Fußgänger – und unerlaubt Radfahrer – der Stolperkante entgehen wollen. Auf den entsprechenden Vorstoß wurde wie folgt reagiert:

„Zu Deiner Frage der Nullabsenkung hat sich das Referat Verkehr mit der AG Barrierefreies Planen und Bauen, im Beisein des Vorsitzenden des BSV, Herrn Liffers, am 24.06.2021 wie folgt verständigt:

TOP 3: Meinungsbild der AG zur Verbreiterung der Nullabsenkung an Querungsstellen für Fußgänger

Aus dem Inklusionsarbeitskreis wurde der Wunsch an die Stadt herangetragen, die Breiten der jeweiligen Bereiche einer Doppelquerung zu verändern. Es wurde gefordert, die Nullabsenkung deutlich zu verbreitern, dafür im Gegenzug die 6 cm-Kante für Sehbehinderte zu verkleinern. Grund: eine Vielzahl von Personen nutze die 0-Absenkung.
Aus planerischer Sicht kann der Wunsch nachvollzogen werden, ist jedoch mit Blick auf die Verkehrssicherheit, und hier speziell die Sicherheit für die Sehbehinderten, nicht weiter zu verfolgen. Bereits jetzt ist das Feld der 0-Absenkung mit in der Regel 1,20 m Breite breiter als in den DIN-Normen vorgesehen.
Die Anwesenden sahen ebenfalls keinen erkennbaren Grund, die abgestimmten Grundsätze, welche auch in der Checkliste für Barrierefreiheit der Stadt GE verankert sind, zu verändern."
In einer Expertise von null.barriere.de (VOLLSTÄNDIG BARRIEREFREIE ÜBERQUERUNGSSTELLEN von Dietmar Böhringer) heißt es zur Thematik: „Wenn blinde Menschen ihre Gehrichtung verlieren, weil sie z. B. abgedrängt oder durch Wind und Wetter verunsichert werden, haben sie keine Möglichkeit, sich optisch zu orientieren. Das „Geradeausgehen" des sehenden Menschen ist nur deshalb möglich, weil er sich immer wieder visuell korrigiert. […] Ausgerechnet dort also, wo für Rollstuhl- und Rollatornutzer breitere Nullabsenkungen gewünscht werden, müssen schmale Nullabsenkungen gefordert werden - mit Rücksicht auf blinde Menschen, um sie nicht gravierenden Gefahren auszusetzen." Und zusammengefasst: „Eine 90 cm breite Nullabsenkung würde im Prinzip ausreichen; eine Breite von 100 cm scheint aber ein Kompromiss zu sein, der im Hinblick auf blinde Menschen noch akzeptiert werden kann."
WR hat den Vorsitzenden des Blindenvereins angeschrieben, ob es eine Mindestbreite der 6 cm-Kante für die Sicherheit von Sehbeeinträchtigten gibt. Das Thema kommt wieder auf die Tagesordnung.

Skizzen für die Stromkästen

Die Schule fragt nach, wo die Skizzen geblieben sind, damit die Bemalung beantragt werden kann.

Was ist mit dem Geschwindigkeitsmesser: Erlestraße / Wo danach?

Er ist repariert und auf der Erlestraße aufgestellt. Für Juni bis August (Entscheidung nächstes Treffen) ist im Gespräch: De-la-Chevallerie-Straße Richtung Norden, für September bis November Am Goldberg.

Tempo 30 Goldbergstraße

Auf unsere Forderung vom 21.10. gibt es keine Reaktion der Verwaltung. Deshalb ist es angebracht, sie beim nächsten Aufschlag wieder einzubringen.

Boeckh-Skizze der Buerschen Problemzonen im Radverkehr

Ist in Arbeit

Kreuzung Westerholter/Ostring

Um den Rad- und Fußverkehr an dieser Stelle sicher zu gestalten, schlagen wir einen Ortstermin vor.

3. Verschiedenes

Nächstes Treffen: 5.5., 17 Uhr, Pfefferackerschule