

Liste der Anliegen zur Sitzung des Inklusionsarbeitskreises für Barrierefreiheit am 30.10.2023

Ziffer 1: aktueller Sachstand zur Rampe an der Turnhalle der Pfefferackerschule (Priorität 2) – Referat 65

Da die Pfefferackerschule Wahllokal ist – bisher ohne barrierefreien Zugang, ergibt eine Rampe an der Turnhalle die Möglichkeit, dass das Wahllokal Pfefferackerschule barrierefrei zu betreten ist.

Antwort der Verwaltung:

Eine vergleichbare Anfrage für eine Rampe an dieser Turnhalle wurde für die Regel(sport)nutzung bereits zu einem früheren Zeitpunkt (10/2022) vom Arbeitskreis gestellt und seitens des Referats Hochbau und Liegenschaften beantwortet.

Dabei wurde seitens der Hochbauverwaltung explizit auf die Notwendigkeit sinnvoller, ganzheitlicher Maßnahmenpakete im Sinne der Barrierefreiheit verwiesen und einzelne isolierte Maßnahmen für nicht sinnvoll befunden.

Die Anpassung der Anfrage durch den AK auf ein seltenes Ereignis wie die Nutzung der Turnhalle als Wahllokal, führt dabei zu keiner anderslautenden Einschätzung der Hochbauverwaltung.

Da auch ein Wahllokal keine anderslautenden Anforderungen für die Barrierefreiheit im Sinne von Flurbreiten, Türabständen und Nutzbarkeit von Rettungswegen ergeben würde und kein weiterer Nutzen für die ansonsten nicht barrierefreie Turnhallen in der Stellung einer Rampe am Haupteingang gesehen wird.

Ziffer 2: Verkehrsberuhigte Zonen (Priorität 1) – Referat 69

Die Stellungnahme der Verwaltung geht nicht auf den Vorschlag ein, der deshalb hier wiederholt wird: Die Tempomessungen in den Straße An den Flachskuhlen und 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 angemessenes Verhalten zu bitten.

Dennoch halten wir es für notwendig, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Schrittgeschwindigkeit durchzusetzen und insbesondere die Kinder auf ihrem Schulweg zu schützen. Wir schlagen vor, blaue Piktogramme auf dem Boden der Einfahrt Am Goldberg, An den Flachskuhlen und Im Spinnweg aufzubringen.

Antwort der Verwaltung:

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung soll mit Ausnahme der Kennzeichnung von Parkflächen (entweder durch Markierung oder Pflasterwechsel) keine über das Zeichen 325.1 StVO (Beginn eines verkehrsberuhigten Bereiches) hinausgehende Beschilderung angeordnet werden. In Einzelfällen werden im Stadtgebiet ausnahmsweise (z. B. Neuausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches) vorübergehend Erläuterungstafeln, die auf die geltenden Verhaltensregeln

aufmerksam machen, unter den Zeichen 325.1 StVO angebracht. In den Verkehrsberuhigten Bereichen „An den Flachskuhlen“ und „Am Goldberg“ wurde auf die Entfernung bisher verzichtet.

Wie der Stellungnahme und dem Protokoll zur letzten Sitzung zu entnehmen ist, kommt eine ergänzende Beschilderung nicht in Betracht. Ein Zuwiderhandeln erfolgt zumeist wissentlich und ist daher nicht durch weitere Hinweise auf ein Verbot zu verhindern.

Die Aufbringung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, die das Verkehrszeichen wiedergeben, wäre nach den Verwaltungsvorschriften zur StVO möglich, jedoch nur um auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam zu machen. Eine solche besondere Verkehrssituation ist schon aufgrund der baulichen Ausgestaltung in den genannten verkehrsberuhigten Bereichen nicht erkennbar.

Um die Andienung von Einsatzfahrzeugen sowie die Barrierefreiheit der Mischfläche, u.a. für mobilitätseingeschränkte Personen oder Radfahrende, sicherzustellen, sind auch bauliche Maßnahmen die das Fahren mit Schrittgeschwindigkeit erzwingen sollen nicht zielführend.

Ziffer 3: Zebrastreifen an der Alten Post (Priorität 1) – Referat 32/Referat 69

Dass keine relevante Fußgängerzahl die Straße quert, stimmt mit dem Augenschein nicht überein. Wir halten den Schutz der Fußgänger gegenüber dem Schutz des Autobleches bei Auffahrunfällen für vorrangig. Deshalb wiederholen wir unsere Forderung nach einem Zebrastreifen.

Antwort der Verwaltung:

Die Anfrage ist durch die Verwaltung bereits in der vergangenen Sitzung beantwortet worden. Aus Sicht der Verwaltung gibt es zu diesem Punkt keine weiteren Ergänzungen.

Ziffer 4: „Intelligentes Parksystem“ in Buer (Priorität 2) – Referat 69

Wir regen an, die Verkehrsberuhigten Zonen aus dem Parksystem herauszunehmen, um wenigstens hier keinen zusätzlichen Verkehr ins Wohngebiet zu holen. Was den Parkverkehr von außen in die Wohngebiete betrifft, stellen wir fest, dass die Untersuchung des Vorher-Nachher-Vergleichs durch die Projektanlage nicht möglich ist.

Antwort der Verwaltung:

Nach wie vor ist nicht davon auszugehen, dass durch das Intelligente Parksystem zusätzliche Verkehre generiert werden, sondern es vielmehr im Gegenteil zu einer Reduktion von Parksuchverkehren kommt, von der insbesondere auch verkehrsberuhigte Bereiche profitieren werden. Ein Anlass zu deren Herausnahme aus dem System wird seitens der Verwaltung daher nicht gesehen. Der Vorher-Nachher-Vergleich wird durch den Vergleich der im Blindbetrieb gesammelten Belegungsdaten mit den Zahlen nach Veröffentlichung möglich sein.

Ziffer 5: Elektroroller (Priorität 1) Referat 32/Referat 69

Die Verwaltung teilt mit: „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.“

Nachfrage: Werden diese Fotos auch kontrolliert, so dass falsch abgestellte Roller auch sanktioniert werden? Wie bei dem Todesfall auf der Adenauerallee ersichtlich, wurde der E-Roller bestimmt nicht am Rand des Weges abgestellt. Kein Mensch trägt den Roller ein Stück weit auf den Weg, um ihn dort umzustoßen. Vielmehr wird er dann umgestoßen, wenn er mitten auf dem Weg steht, wie dies oft zu beobachten ist.

„Technisch mögliche anbieterseitige Maßnahmen am Fahrzeug, wie etwa eine automatisierte Drosselung von Rollern beim Befahren von Fußgängerzonen, sind in Deutschland rechtlich nicht zulässig.“

Nachfrage: Welche rechtlichen Hindernisse verhindern die automatische Drosselung? Kann die Stadtverwaltung und -politik auf eine Änderung dieser rechtlichen Rahmenbedingungen hinwirken?

Antwort der Verwaltung:

Die Fotos werden mittels künstlicher Intelligenz ausgewertet, die Ergebnisse werden mittels Maschinenlernen stetig besser. Obwohl das System noch nicht perfekt ist, stellt es einen Mehrgewinn an Sicherheit dar. Tatsächlich kann übrigens ein regulär mit ausreichenden Abständen auf dem Gehweg geparkter Roller zur Gefahr werden, wenn dieser durch Dritte umgeworfen wird und infolgedessen etwa auf dem benachbarten Radweg landet.

Die automatische Rollerdrosselung ist mittelbar untersagt, dadurch, dass das Kraftfahrtbundesamt bislang keine Typengenehmigungen für Roller mit entsprechenden Einbauten erteilt hat. Grund dafür ist der befürchtete gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr, wenn Rollernutzer durch das plötzliche Abbremsen irritiert werden. Auf die Arbeit des Kraftfahrtbundesamtes haben die Kommunen keinen direkten Einfluss. Es wurden jedoch seitens der Bundesregierung Nachbesserungen an der Elektrokleinstfahrzeugverordnung angekündigt, die unter anderem auch hierzu Aussagen treffen sollen.

Ziffer 6: Kontrastgestaltung der Treppe am ZOB Buer (Priorität 2) – Referat 69



Kontrastreiche Treppenmarkierungen sind notwendig, um Sehbeeinträchtigte zu helfen, dass sie die Stufen erkennen und Stürze vermeiden können. Der Rat der Stadt hat in der Checkliste Barrierefreies Planen und Bauen verbindliche Grundlagen beschlossen. Darin heißt es:

- Treppen müssen Setzstufen haben. Eine Setzstufe ist das senkrechte Bauteil zwischen zwei Stufen.
- Setzstufen in einheitlicher Höhe
- Stufenmarkierungen über die gesamte Stufenbreite (gegebenenfalls erhaben und reflektierend gestalten)
- auf Trittstufen Beginn des Streifens an Vorderkante und 4 cm – 5 cm breit
- auf Setzstufen Beginn des Streifens an Oberkante und 1 cm – 2 cm breit (besser 5 cm)
- Stufenmarkierungen müssen zur Treppenstufe und zum unteren Treppenende optisch kontrastierend ausgebildet sein
- Bei Treppen mit bis zu drei Stufen sind alle Stufen zu markieren.
- Beginnen oder enden Treppen frei im Raum, sind alle Stufen zu markieren.
- in Treppenhäusern mindestens die erste und letzte Stufe markieren, besser alle Stufen
- Treppen aus Metallgittern vermeiden (ungeeignet für schwindelanfällige Menschen und für Blindenführhunde)
- keine Stufenunterschneidung, bei schrägen Setzstufen bis zu 2 cm
- rutschfester Bodenbelag“

Die aktuell nachgebesserten Folien sind durch die Fachfirma schlecht verklebt und fern ab von dem besagten Zweck. Es ist daher eine erneute Nachbesserung erforderlich.

Antwort der Verwaltung:

Es handelt sich um einen Gewährleistungsmangel, der der ausführenden Firma mitgeteilt wurde. Die Beseitigung des Mangels wird vom Referat Verkehr nachgehalten.

Neue Themen

Ziffer 7: Baumscheibenkanten (Priorität 2) – Referat 69

Bei Baumscheiben sollen die Kanten so gearbeitet sein und das Baumumfeld so mit Erde gefüllt sein, dass sie weder Stolperfallen für Fußgänger darstellen noch Hindernisse für Rollstuhlfahrer.

Mitglieder der AG Verkehr werden (über GE-meldet) an die Verwaltung mitteilen, wenn es Stolpergefahren gibt.

Antwort der Verwaltung:

Die in Rede stehenden Kanten bei begehbaren Baumscheiben entstehen insbesondere bei stärkeren Regenereignissen, da dann das relativ lose Splittmaterial im Bereich der Baumscheibe durch das Wasser ausgespült wird. Wenn solche Kanten beobachtet werden kann auch direkt der städt. Bauhof über die Nr. 169-6355 informiert werden.

Ziffer 8: Städteinitiative (Priorität 2)– Referat 69

Es gibt eine Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" – zu der bis zum 20. März 2023 insgesamt 560 Kommunen mit 28 Mio. Einwohnern (am 26. April 2023 sogar 664 Kommunen) angehören. 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. 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.

Wir fänden es gut, wenn sich Gelsenkirchen dieser Initiative anschliesse. Dieser Vorschlag geht auch gesondert an die OB und die Politik.

Antwort der Verwaltung:

In der 13. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Mobilitätsentwicklung (07.09.2023) wurde seitens der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN der Antrag zur Beitrittsempfehlung zur Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden gestellt. Der Antrag wurde mehrheitlich abgelehnt.

Ziffer 9: Schulweg zur Pfefferackerschule (Priorität 2) – Referat 69

- Im Hufschmied: Einrichtung des absoluten Halteverbots auf der westlichen Seite, damit Elterntaxis den Verkehr nicht ungestraft blockieren.

- Die Einfahrt zum Lehrerparkplatz ist durch entsprechendes absolutes Halteverbot zu sichern.
- Für den Schulbus ist eine Bushaltestelle auf der Brinkgartenstraße nahe der Einfahrt zum Lehrerparkplatz zu schaffen.
- Wegen der Unsicherheit, wo der ZOB gequert werden kann und soll und um Fußgänger im Bereich des ZOB auch vor den Bussen zu schützen, regen wir die Fortführung des Zebrastreifens über die Springestraße bis zu den Fußgängerampeln über die Straßenbahnhaltestelle an.

Antwort der Verwaltung:

Die Fahrbahn der Straße Im Hufschmied ist 5,00 m breit. Unter Berücksichtigung der Restfahrbahnbreite ist dort nur einseitig das Parken erlaubt. Durch die vorhandene Parkbeschilderung wird die östliche Straßenseite als Parkseite vorgegeben, so dass ein Haltverbot für die westliche Seite nicht erforderlich ist.

Darüber hinaus befindet sich die Straße Im Hufschmied im regelmäßigen Begehungsbezirk des Verkehrsüberwachungsdienstes.

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung ist das Parken vor Grundstücksein- und ausfahrten verboten. Unmittelbar neben der Zufahrt zum Lehrerparkplatz liegt eine weitere Grundstückszufahrt. Der Bord ist über die gesamte Länge abgesenkt. Hier greift das gesetzliche Parkverbot nach § 12 Absatz 3 Nr. 1 StVO. Darüber hinaus wird der Bereich, wo das legale Parken erlaubt ist, zusätzlich durch die vorhandene Parkbeschilderung auf der Brinkgartenstraße verdeutlicht. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Das Thema „Einrichtung einer Schulbushaltestelle“ ist bereits in Abstimmung mit 69/1 - Abteilung Verkehrsplanung und 40/3.2 - Organisation des Schulbetriebes (Team Nord – Schülerspezialverkehr) - abschließend geprüft worden. Dem Schulleiter wurden die Gründe dafür, dass die Einrichtung einer Schulbushaltestelle ausscheidet, erläutert.

Die Möglichkeit zum Halten von jeweils 2 mal 15 Minuten am Tag im Bereich der Bewohnerparkplätze kann mit Beschilderung nicht verdeutlicht werden. Auch die Einrichtung einer Haltestelle im Geltungsbereich eines eingeschränkten Haltverbotes (zulasten der Bewohnerparkregelung) ist ebenfalls nicht zielführend. Die sicherste Lösung für die Schulkinder ist, wenn für die Fahrzeuge zur Schülerbeförderung (die Fahrzeuge sind nicht als Busse zugelassen) eine Fläche auf dem Parkplatz der Schule bereitgestellt wird. Die Kinder können dann unmittelbar am Schultor abgeholt werden. Behinderungen im Bereich des Gehweges an der Brinkgartenstraße vor der Zuwegung zum Parkplatz werden dadurch ebenfalls vermieden. 40/3.2 hat zugesagt, die Stellplätze auf dem Parkplatz der Schule für die Fahrzeuge zu kennzeichnen.

Beim ZOB handelt es sich um eine Anlage des ÖPNV. Gemäß der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen ist die Einrichtung eines solchen über Bussonderfahrstreifen nicht zulässig. Neben den Querungsmöglichkeiten an den vorhandenen Bordsteinabsenkungen mit taktilen Elementen mittig des ZOB besteht zudem die Möglichkeit die signalisierten Querungen Goldbergstraße, in Höhe De-la-Chevalerie-Straße, und Springestraße zu nutzen.

Ziffer 10: Fahrradständer an der Springestraße (Priorität 2)– Referat 69

Wir schlagen vor, die anliegenden Parkplätze am Seitenrand vor und nach dem Zebrastreifen über die Springestraße umzuwidmen und mit Fahrradbügeln auszustatten.

Antwort der Verwaltung:

Das Angebot an sicheren und anforderungsgerechten Parkmöglichkeiten für Fahrräder an der Quelle sowie am Ziel von Verkehrsbeziehungen fördert die Fahrradnutzung positiv. Die Wahl des Standortes ist maßgeblich für die Nutzungsauslastung.

Geeignete Standorte für Fahrradabstellanlagen befinden sich an allen Zielpunkten in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen. Je kürzer die Parkdauer ist, umso geringer ist die akzeptierte Distanz zum Ziel. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bei Fahrradabstellanlagen an belebten Standorten zu weitaus weniger mutwilliger Beschädigung, Diebstählen und Verschmutzung kommt. Übersichtlich platzierte und gestaltete Anlagen stärken außerdem das subjektive Sicherheitsgefühl.

Im Umfeld des ZOB gibt es derzeit Abstellmöglichkeiten auf der Platzfläche an der De-la-Chevallerie-Straße, an der Fernbushaltestelle an der Goldbergstraße und vor dem Rathaus. Zur Erweiterung des Angebotes an sicheren und komfortablen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurde eine Fahrradabstellsammelanlage von Dein Radschloss vor dem Rathaus errichtet. Dort besteht in Kürze die Möglichkeit über eine Buchungssapp das Fahrrad sicher abzustellen.

Während die Fahrradabstellmöglichkeiten vor dem Rathaus und auf der Platzfläche an der De-la-Chevallerie-Straße gut ausgelastet sind, findet an den Fahrradparkern an der Fernbushaltestelle nur eine geringe Nutzung statt.

Die Umgestaltung der Stellplätze an der Springestraße für die Aufstellung von Fahrradparkern bietet keinen geeigneten Standort.

Ziffer 11: Mobile Tempoanzeige auf der De-la-Chevallerie-Str. – Referat 32

Die mobile Tempoanzeige war vor einiger Zeit auf der De-la-Chevallerie-Straße aufgestellt. Die Messungen konnten nicht beide Fahrstreifen erfassen, zeigten dennoch, dass gerade in den Abendstunden stark überhöhte Geschwindigkeiten gefahren wurden. Deshalb geht die Bitte an das Referat 32, eine genaue Messung mit einem speziell geeigneten Gerät durchzuführen. (Dazu gibt es bereits ein Schreiben an 32 – s. Anlage).

Antwort der Verwaltung:

wird nachgereicht

Ziffer 12: Schäden am Fuß- und Radweg zum Waldquartier – Referat 69

Auf dem Fuß-/Radweg vom Ostring in Richtung Westerholt, der dem Landesbetrieb untersteht, wurde auf dem Weg zum Waldquartier von zwei umgefallenen Bäumen nur eine Schadstelle beseitigt. Das zweite Loch ist noch immer nicht aufgefüllt. Das ist dringend zu ändern.

Antwort der Verwaltung:

Der Landesbetrieb wurde am 25.08.23 vom Referat Verkehr per E-Mail gebeten, den Schaden zu beseitigen.