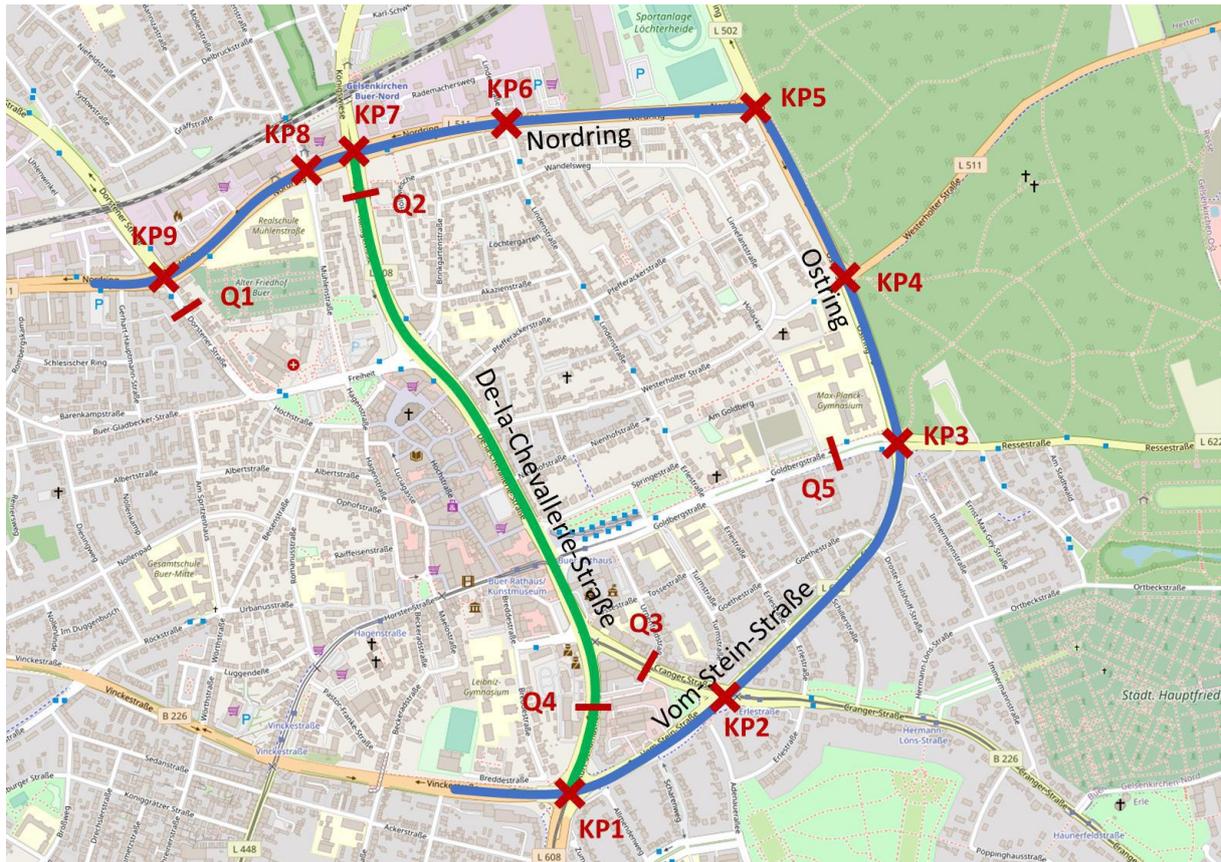


Gutachten zur Umfahrung der Buer-schen Innenstadt

Am 18.1. befasste sich die AG Verkehr im Quartiersnetz Buer erstmals mit dem Gutachten zur Umfahrung der Buer-schen City. Die Bezirksvertretung Nord hat diesem Gutachten zugestimmt. Die weitere Planung erfolgt 2024 aber nicht mehr, weil dem Verkehrsreferat das dazu nötige Personal fehlt.



Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll von der Durchfahrt über die De-la-Chevallier-Straße, Freiheit und Königswiese auf die östliche Umfahrung über Vinckestraße, Vom-Stein-Straße, Ost- und Nordring umgeleitet werden. Dies soll dadurch erreicht werden, dass die Umfahrung fast durchgängig vier Spuren und mehr Grünphasen erhält bei Tempo 50 und die Durchfahrt durch die City einspurig auf Tempo 30 beschränkt wird.

Die aufgeführten Maßnahmen zur Durchsetzung sind überschaubar und in der folgenden Tabelle des Gutachtens (S. 35) zusammengefasst.

Knotenpunkt / Strecke	Anpassung
KP1, KP3, KP6, KP8, KP9	LSA-Optimierung und Koordinierung in Grüne Welle
KP2	bauliche Erweiterung der Fahrbahn um einen Fahrstreifen in der nördlichen Zu- und Ausfahrt sowie in der östlichen Ausfahrt Anpassung der Aufteilung der Verkehrsströme in der nördlichen und südlichen Zufahrt LSA-Optimierung und Koordinierung in Grüne Welle
Vom-Stein-Straße	bauliche Erweiterung der Fahrbahn um einen Fahrstreifen in südlicher Fahrtrichtung zwischen Erlestraße und KP2 sowie in nördlicher Fahrtrichtung zwischen KP2 und KP3
Cranger Straße	Anpassung der Fahrbahnmarkierung und Erweiterung um einen Fahrstreifen in östlicher Fahrtrichtung zwischen KP2 und Erlestraße
KP4, KP5	Koordinierung der LSA in Grüne Welle
KP7	Reduzierung der Geradeausfahrstreifen in der nördlichen und südlichen Zufahrt LSA-Optimierung und Koordinierung in Grüne Welle
KP De-la-Chevallerie-Straße / Cranger Straße	LSA-Optimierung
KP De-la-Chevallerie-Straße / Westerholter Straße	LSA-Optimierung
KP De-la-Chevallerie-Straße / Goldbergstraße	LSA-Optimierung
De-la-Chevallerie-Straße	Verzicht auf Reduzierung des überbreiten Fahrstreifens auf einen normalbreiten Fahrstreifen in südliche Fahrtrichtung zwischen Freiheit und Westerholter Straße

Nach erster Diskussion in der AG Verkehr ergeben sich folgende kritische Punkte:

1. Wird die Umfahrung unter den gutachterlichen Bedingungen überhaupt genutzt?

Im Gutachten (S. 54) wird nach der Berechnung der zu erwartenden Reisezeiten ausgeführt:

„Insgesamt werden durch die geplanten Maßnahmen am Buerschen Ring (Anpassung der Signalprogramme und Ausbau der Fahrstreifen in der Vom-Stein-Straße) trotz doppelter Reisesweite auf dem Buerschen Ring vergleichbare Reisezeiten für den MIV erzielt. Dies gelingt über die Koordinierung der Signalprogramme, woraus höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht werden.“

Es darf bezweifelt werden, dass es eine nennenswerte Umverlagerung auf die Umfahrung gibt, wenn dadurch keine Zeit gespart wird. Es mag auch bezweifelt werden, ob angesichts der vielen bedeutsamen Kreuzungspunkte durchgängige Grünphasen zu erreichen sein werden.

Die Umfahrung wird auch nicht gefördert, wenn es an der Königswiese von Norden kommend wie bisher schon nur eine Linksabbiegerspur in den Nordring gibt.

2. Reicht die Rücknahme der überbreiten Spur und die Beschränkung auf eine Spur bei der Durchfahrt von Buer zur Gestaltung eines „Boulevard De la Chevallerie“?

Damit die De-la-Chevallerie-Straße nicht mehr zur Barriere zwischen den Wohngebieten Buer-Ost und der Buerschen Innenstadt und zur Innenstadt einlädt, muss sie grundlegend umgestaltet werden zu einem „Boulevard-De-la-Chevallerie“ mit breiten Fußwegen, Erlebnisflächen, viel Grün, Platz für Fahrräder usw., wie es das Integrierte Entwicklungskonzept für Buer 2019 vorgesehen hatte. Davon ist im Gutachten keine Rede. Vielleicht wäre das

auch von diesem Gutachten zu viel verlangt. Aber den Hinweis sollte es mindestens geben, dass die Reduzierung auf eine Normalspur für den MIV in jede Richtung alleine nicht reicht.

3. Werden Schleichwege durchs Wohngebiet geschlossen?

Führt die Umfahrung dazu, dass mehr Abkürzungsverkehr in die Wohngebiete geleitet wird? „Verlagerungen in die Wohngebiete erfolgen in nur geringem Umfang (ca. 800 Fahrzeuge pro Tag). Um diese „Schleichverkehre“ zu reduzieren, werden die Verbindungen durch die Wohngebiete weniger attraktiv gestaltet. Dies geschieht im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung durch Erhöhung der Wartezeiten der Signalprogramme.“ (S. 24) Da der Wohngebietsverkehr nur an wenigen Stellen mit Ampeln verbunden ist, scheint fraglich, ob darüber Abkürzungssuchende abgehalten werden. Vielmehr müssten Sackgassen- (wie in Ückendorf zwischen Bergmannstraße und Dessauerstraße) oder Einbahnstraßenregelungen (wie in der Mainzer Neustadt oder im Westend Frankfurts) ins Auge gefasst werden, um Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten zu halten.

Wenn an der Vom-Stein-Straße zwei Linksabbieger Spuren auf die Crangerstraße vorgesehen werden, dann dient das genau dem Abkürzungsverkehr zur Autobahn, was das Wohngebiet in der Erlestraße (westlich der Cranger) bisher bereits empfindlich beeinträchtigt.

4. Ist die Neuversiegelung für Straßen und Spuren zeitgemäß?

Zwischen Crangerstraße und Ressestraße soll eine weitere Spur für den MIV gebaut werden. Damit bestehen für Fuß- und Rad-Verkehrsteilnehmende in diesem Bereich keine Querungsmöglichkeiten mehr. Ist es angesichts der notwendigen Verkehrswende überhaupt verantwortlich, weitere Versiegelungen für den Straßenverkehr vorzunehmen?

Und diese führen auch zu größeren Belastungen – etwa durch Lärm: „Die Berechnungen zeigen, dass sich im Vergleich Bezugsfall – Planfall Pegelerhöhungen von 3-4 dB im Bereich der zusätzlichen Fahrspur auf der Vom-Stein-Straße zwischen Cranger Straße und Goldbergstraße sowie von 1-2 dB bedingt durch den Mehrverkehr im restlichen Bereich der Umgehung ergeben. Im Zentrum von Buer entlang der L608 hingegen ergeben sich durch die Verlagerung der Verkehre teilweise deutliche Pegelminderungen von bis zu 7 dB.“ (S. 67) Für den Schadstoffausstoß sieht es ähnlich aus.

5. Ist das Gutachten sinnvoll für eine Verkehrswende im Sinne des Masterplanes Mobilität für Gelsenkirchen?

Das führt zur grundsätzlichen Frage, ob und wie die Planung des Gutachtens mit dem Ziel des Masterplanes Mobilität für Gelsenkirchen, also der Verkehrswende vereinbar ist. Dabei geht es um eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten und damit eine Stärkung von Fuß-, Rad- und ÖPNV gegenüber dem MIV. Über den Rad- und Fußverkehr sagt das Gutachten nichts. Immerhin soll der öffentliche Personenverkehr Nutzen haben: „Auch für die Buslinien, die den zentralen Busbahnhof anfahren, zeigen sich keine merklichen Defizite im Vergleich zum Ausgangszustand. Die Reduzierung des MIVs auf der De-la-Chevallerie-Straße und Königswiese wirkt sich positiv auf die Fahrzeiten der Busse in nördliche Fahrtrichtung aus. Fahrzeuge auf dem besagten Streckenzug gewinnen im Vergleich zum Ausgangszustand je nach Tageszeit in Durchschnitt zwischen einer und drei Minuten Fahrzeit. In die Gegenrichtung ist die Fahrzeit morgens etwa zwei Minuten länger, abends ebenfalls ca. 50 Sekunden schneller als im Ausgangszustand.“ (S. 54)