

Verwaltung antwortet auf Vorschläge des Quartiersnetzes.

Die AG Verkehr hatte folgende Vorschläge gemacht:

Ziffer 1: ZOB-Treppen



Wir begrüßen sehr, dass mittlerweile die Markierungen an den Schlepptreppen auf dem ZOB Buer vernünftig angebracht wurden. Wir fragen nach, warum nicht alle Stufen durchgehend markiert wurden. Dies wurde von uns mehrfach angeregt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Markierungen an den Schlepptreppen am ZOB Buer wurden gemäß der damaligen (und mit der AGB abgestimmten) Planung durchgeführt.

Eine durchgehende Markierung der Stufen ist unter Beachtung der H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, FGSV- Nr. 212) (Abschnitt 3.3.3.1 Treppen) nicht erforderlich.

Zudem wird an dieser Stelle erneut darauf hingewiesen, dass die Treppenanlage des ZOB Buer durch die taktilen Leitelemente explizit ausgespart wird. Eine Nutzung der Anlage durch Menschen mit Behinderung ist daher nicht erforderlich, um die Ziele des ZOB Buer und darüber hinausgehende Einrichtungen barrierefrei zu erreichen.

Selbst wenn es juristisch nicht erforderlich ist, würde es aber solchen, die nicht so gut sehen können, ohne bereits blind zu sein, sehr helfen, wenn alle Stufen durchgehend markiert wären.

Im Arbeitskreis Barrierefreiheit einigte man sich darauf, dass eine verbindliche Checkliste zum öffentlichen Planen und Bauen einer Neuauflage und Beschlussfassung durch den Rat bedürfte.

Ziffer 2: ZOB-Anzeigetafel

Wir hatten seinerzeit angemerkt, dass die Lichtstärke der beiden Tafeln sehr unterschiedlich ist, und erfahren, dass der



Stellungnahme der Verwaltung:

Aktuell ist der untere Anzeiger aus, da der verbaute Anzeigerechner defekt ist. Ein Ersatz ist bereits bei der beauftragten Firma eingetroffen und wird gerade eingerichtet (Gewährleistungsphase). Als nächstes folgt dann der Einbau des neuen Anzeigerechners durch die beauftragte Firma. In dem Zuge wird auch eine einheitliche Helligkeit der beiden Anzeiger eingestellt. Abweichungen bzgl. der Anzeighelligkeit lassen sich jedoch aufgrund der unterschiedlichen Blickwinkel nicht gänzlich ausschließen.

Hoffen wir, dass es gelingt.

Ziffer 3: Radweg Westerholt nach Querung Ostring

Der Radweg entlang der Westerholter Straße endet für den Weg zu den Gymnasien und zur City an bzw. mit der Querung Ostring und wird nicht in die Westerholterstraße geführt. Das verleitet dazu, nach der Querung den vorhandenen Fahrradweg Richtung Ostring in die falsche Fahrtrichtung zu benutzen, ist also gefährlich. Die Fortsetzung des Radweges von Westerholt in die Buersche City müsste also aus unserer Sicht ein Thema sein.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Verwaltung ist die Verkehrssituation bekannt. Die Verkehrsführung ist, wie im Bericht des Inklusionsarbeitskreises Barrierefreiheit beschrieben, baulich und planerisch nicht optimal gelöst.

Die Verwaltung hat die Anfrage zum Anlass genommen die Unfallberichte der letzten Jahre an dieser Stelle von der Polizei einzusehen. Die Prüfung hat ergeben, dass die Verkehrsführung auf das Unfallgeschehen keinen Einfluss hat.

Im Rahmen der Planung zur Umfahrung Buer wird der Knotenpunkt Westerholter Straße - Ostring weiter untersucht.

Das wird dann ja wohl noch 10 bis 15 Jahre dauern. Der Hinweis auf nicht geschehene Unfälle bedeutet nicht, dass die Lage nicht gefährlich ist.

Ziffer 4: Ampelschaltung Querung Ressestraße/Ostring

Von Osten kommend ist auf der Ressestraße der Ostring nicht mit einem Rutsch zu queren. Da die Mittelinsel aber sehr schmal ist, ist der Aufenthalt mit dem Rad (zus. eines Hängers) oder Kinderwagen gefährlich. Ist wieder eine andere Ampelschaltung möglich?

Stellungnahme der Verwaltung:

Die beschriebene Situation ist bekannt. Eine Änderung der Signalisierung ist jedoch an der bestehenden LSA ohne Anpassung der Verkehrsführung nicht möglich. Hierzu ist eine Umplanung der gesamten Kreuzung notwendig. Dies wird im Zuge der Planung der Umfahrung Buer weiter untersucht.

Wenn die Situation bekannt ist, wurde sie bei der letzten Änderung der Ampelschaltung (vor etlichen Jahren) bewusst in Kauf genommen. Eine „Anpassung der Signalisierung“ war also sehr wohl möglich. Aber offenkundig ist der MIV (motorisierte Individualverkehr) wichtiger als Radfahrer/Fußgängerin. Die Umfahrung Buers wird noch lange Projekt bleiben.

Ziffer 5: Bewuchs Ostring / Nordring



Besonders am Ostring ragt der Bewuchs an einigen Stellen weit in den Fußgängerbereich und müsste beschnitten werden. Das gilt für die öffentlichen Stellen hinter dem MPG und auch an den in Richtung Norden folgenden privaten Gärten ab Westerholter Straße bis zum Nordring.

Stellungnahme der Verwaltung:

Gelsendienst wurde um Rückschnitt des Begleitgrüns gebeten. Der Bereich wird entsprechend der zur Verfügung stehenden Ressourcen zurückgeschnitten.

Es ist einiges geschehen.

Ziffer 6: 30er-Markierung auf Droste-Hülshoff-Straße



Bei der Einfahrt in Tempo 30-Zonen sind auf der Fahrbahn große 30-Piktogramme aufgebracht. Allerdings fehlt eine solche an der Droste-Hülshoff-Straße von der Vom-Stein-Straße.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Hinweis wurde an den Bauhof des Referates Verkehr weitergeleitet. Das fehlende Piktogramm wird im Einmündungsbereich aufgebracht.

Erledigt, danke!

Ziffer 7: Ortseingangsschild zu Beginn der Lindenstraße

Auf dem Ostring ist vor der Westerholter Straße in Richtung Norden ein Ortsausgangsschild angebracht. Deshalb gibt es auf der Westerholter Straße ein Ortseingangsschild. Ein solches fehlt aber an der Lindenstraße (Ecke Nordring). Lediglich ein Ortsausgangsschild ist dort vorhanden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Fehlende Verkehrszeichen können zeitnah ersetzt werden, wenn diese unmittelbar telefonisch oder per E-Mail an den Bauhof des Referates Verkehr oder der Abteilung Verkehrsordnung des Referates Öffentliche Sicherheit und Ordnung gerichtet werden. Der Ersatz der Beschilderung wurde veranlasst.

Erledigt, danke!

Ziffer 8: Masterplan Mobilität

Auf der städtischen Homepage ist der Masterplan Mobilität in der verabschiedeten Form nicht abrufbar. Die Übersicht über die weiteren Planungen stammt von 2022 und geben an, dass 2023 mit ersten Maßnahmen zu rechnen sei. Was wird seit eineinhalb Jahren, seit der Verabschiedung getan bzw. wie ist der aktuelle Sachstand zur Planung bzw. Umsetzung der Maßnahmen des Masterplanes?

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Masterplan ist mittlerweile in der verabschiedeten Form auf der Website zu finden. Da durch das Referat Öffentlichkeitsarbeit ein kompletter Relaunch des städtischen Internetauftrittes geplant ist, wurde bislang darauf verzichtet, die Seite von Grund auf neu aufzubauen. Die veralteten Informationen werden jedoch derzeit sukzessive aktualisiert.

Umfangreichere Informationen zur Umsetzung einzelner Masterplanprojekte sowie ein Gesamtüberblick zur Umsetzung sollen mit dem Relaunch von www.gelsenkirchen.de hinzukommen. Nach Beschluss ist umgehend mit der Umsetzung der ersten Projekte des Masterplans Mobilität begonnen worden. An unmittelbar aus dem Masterplan abgeleiteten Projekten, für die aktuell die Vergabeverfahren anlaufen, sind zu nennen:

- Integriertes Verkehrsnetzkonzept (IVNK)

Aktualisierung des Gelsenkirchener Straßennetzes und planerische Grundlage für eine Vielzahl weiterer Masterplanprojekte. Vereint die Maßnahmen

A1.1 Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz,

A1.2 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes,

A1.3 Optimierung von Schwerverkehrsnetzen,

E1.1 Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum,

E1.2 Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen und

G2 Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten

- Parkraummanagementkonzept (A 2.1)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement (H 5)

Der Masterplan beinhaltet zudem eine Vielzahl an operativen Daueraufgaben. Bestehende Aktivitäten werden folglich mit den entsprechenden Masterplanmaßnahmen harmonisiert, wie etwa beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen (B 2.4) oder der Radverkehrsplanung.

Die Endfassung ist jetzt im Netz zu finden. Die weitere Arbeit mit dem Masterplan wurde beim Treffen des AK verschoben, weil keine Vertretung des Verkehrsamtes vertreten war.

Ziffer 9: Zeitliche Begrenzung von Tempo 30 auf Goldbergstraße

Die neue Tempobegrenzung auf der Goldbergstraße nach Westen, die wir sehr begrüßen, ist zeitlich auf die Wochentage und die Tagzeit begrenzt. Abgesehen davon, dass eine Änderung der Tempoordnung an einer einzigen Straße für die Orientierung der Fahrenden nicht hilfreich ist, ist die zeitliche Begrenzung besonders für die Altenwohnungen und ihre Bewohner/innen aus unserer Sicht unangebracht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO kommt Tempo 30 unabhängig von einer besonderen Gefahrenlage im unmittelbaren Bereich von an Straßen des überörtlichen Verkehrs oder Vorfahrtstraßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen in Betracht, nicht aber im Bereich von Seniorenwohnanlagen. Für die Fahrtrichtung Westen befindet sich sowohl ein Zugang zu der Kindertagesstätte St. Mariä Himmelfahrt (Goldbergstraße 11) als auch zum Max-Planck-Gymnasium (Goldbergstraße 91). Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist zudem soweit möglich zeitlich zu beschränken. Dies erhöht die Einsichtigkeit der Beschränkung und die Akzeptanz der Anordnung.

Für den Abschnitt zwischen Ostring und Erlestraße wurde daher – wie an anderen Einrichtungen dieser Art - eine zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkung mit Zeichen 274-30 StVO und dem Zusatzzeichen 1042-31 StVO „werktags Mo – Fr, 07. Bis 19.00 h“ angeordnet.

Die Stellungnahme der Verwaltung muss zurückgewiesen werden. Sie berücksichtigt das neue Straßenverkehrsgesetz und die neue Straßenverkehrsordnung (in Kraft getreten am 11. Oktober 2024) nicht., die mehr kommunale Handlungsoptionen ermöglichen. Es ist wirklich absurd, dass nur die Goldbergstraße in Teilen keine durchgehende Tempo-30-Begrenzung hat im Unterschied zu allen anderen Straßen im Rechteck Nordring – Ostring - Vom-Stein-Straße - De-la-Chevallerie-Straße.