

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	27.06.2017	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)
<b>Fahrbahnmarkierung auf innerstädtischen Straßen</b>
Betroffene Produktgruppe
11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
Keine
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
Keine
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)
Seniorenrat, Sitzung vom 14.12.2016 Drucksachen-Nr. 4104/2014-2020
<b>Sachverhalt:</b>
<p>Der Seniorenrat hat in seiner Sitzung vom 14.12.2016 folgenden Beschluss gefasst:</p> <p>„Der Seniorenrat empfiehlt dem SteA, dem Rat der Stadt Bielefeld zu empfehlen, die Politik und Verwaltung der Stadt Bielefeld werden gebeten, dafür zu sorgen, dass fehlende und beschädigte Fahrbahnmarkierungen – insbesondere Mittel- und Seitenstreifen – auf innerstädtischen Bielefelder Straßen überprüft, erneuert und in einen ordnungsgemäßen Zustand gebracht werden.“</p> <p>Das Anliegen wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 31.01.2017 behandelt. Hierbei wurde auch auf eine Liste verwiesen, die beispielhaft auch für andere Straßen im Stadtgebiet auf verbesserungswürdige Fahrbahnmarkierungen verweist.</p> <p>Auf Grund der der Liste vorangestellten Erläuterungen scheint das Anliegen des Seniorenrates jedoch umfassender zu sein als nur der Hinweis auf verblasste Markierungen. Im Folgenden sollen deshalb detaillierter die Zuständigkeiten und Einsatzkriterien bei den Fahrbahnmarkierungen erläutert werden:</p>

### 1. Zuständigkeiten

Die Verkehrsflächen im Stadtgebiet Bielefeld lassen sich vier Gruppen von Baulastträgern zuordnen, die jeweils für die Flächen verantwortlich sind:

Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Bielefeld (LB Straßen NRW), Autobahnamt Hamm, Stadt Bielefeld und Private.

Alle Fahrbahnmarkierungen müssen wie auch alle Verkehrszeichen, die in der StVO aufgeführt sind, von der Straßenverkehrsbehörde, für alle Flächen auf denen faktisch öffentlicher Verkehr stattfindet, angeordnet und durch den Straßenbaulastträger aufgebracht werden.

### 2. Einsatzkriterien

Das Straßennetz in der Baulast der Stadt Bielefeld umfasst ca. 1.400 Kilometer. Etwa 1.000 Kilometer sind als Gemeindestraßen klassifiziert. Hiervon liegen etwa 70% in ausgewiesenen Tempo 30-Gebieten. In diesen Gebieten wird zumindest außerhalb der Vorfahrtstraßen auf Mittel- oder Fahrbahnrandmarkierungen verzichtet, um das Geschwindigkeitsniveau so gering wie möglich zu halten.

Für das übrige Straßennetz gilt, dass gemäß den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) Leitlinien in der Regel auf allen Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen aufzubringen sind. Auf zweistreifigen Straßen mit ausreichenden Fahrbahnbreiten (mind. 5,50 Meter) können sie aufgebracht werden. Da eine Mittelmarkierung zu einem erhöhten Geschwindigkeitsniveau führen kann, wird in Bielefeld wenn möglich darauf verzichtet.

Unabhängig von der Klassifizierung der Straße werden Parkstände, Parkverbotsbereiche, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen für Radfahrende als auch Fußgängerüberwege durch Markierungen verdeutlicht.

### 3. Ausführung

Die Fahrbahnmarkierungen werden nach dem Neubau einer Straße oder nach einer Deckensanierung der Straße aufgebracht. Hierbei handelt es sich um sogenannte Dauermarkierungen, die unterschiedlich reflektierend sein können. Einfache Farbmarkierungen werden z. B. für die Verdeutlichung von Grundstückszufahrten oder Parkplätzen am Fahrbahnrand eingesetzt.

Eine Instandhaltung der Markierungen im engeren Sinne ist nicht möglich. Wenn die Markierungen abgefahren bzw. verblasst sind, müssen sie erneuert werden.

Hierbei erfassen die zuständigen Mitarbeiter für die Markierung und Beschilderung beim Amt für Verkehr zum einen selbst die zu erneuernden Markierungen oder sie werden von den Kollegen des Amtes, über Anrufe von Bürgerinnen und Bürgern, sowie von den Begehern des Umweltbetriebs regelmäßig über schadhafte Markierungen aufmerksam gemacht. Daneben informieren die Bauleiter des Straßen- und Kanalbaus in der Regel kurz vor Abschluss der Baumaßnahme über wieder herzustellende Fahrbahnmarkierungen. Diese Informationen werden in einer Liste gesammelt und sukzessive, in der Regel in einem Zeitraum von weniger als 4 Wochen, abgearbeitet.

Da Fahrbahnmarkierungsarbeiten zum Großteil unter fließendem Verkehr stattfinden, ist es in manchen Knotenpunkten sicherer, die Arbeiten in den verkehrsärmeren Ferienzeiten auszuführen. Dadurch kann sich in Einzelfällen ein längerer Zeitraum von der Meldung bis zur

Ausführung ergeben. Das aufgezeigte Abarbeitungsschema bezieht sich dabei auf Straßen, die sich in der Baulast der Stadt Bielefeld befinden.

Problematisch sind zu spät im Jahresverlauf fertiggestellte Straßenbaumaßnahmen, da ab ca. Mitte November eines Jahres auf Grund der Witterung nicht mehr markiert werden kann. In diesen Fällen wird dann die Verkehrssicherheit durch eine entsprechende provisorische Beschilderung (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung, aufstellen von Leitbaken) gewährleistet.

Ein weiteres Problem stellt die Vielzahl von Straßenaufbrüchen dar, die von den Versorgungsträgern oder Telekommunikationsunternehmen durchgeführt werden müssen. Die Zahl wird auf ca. 10.000 pro Jahr geschätzt. In den Aufgrabungsrichtlinien der Stadt sind die Unternehmen verpflichtet, die Aufbrüche in der vorgefundenen Art und Ausführung wieder herzustellen und eine Kontrolle hierüber erfolgt über das „Aufbruch-Management“ beim Amt für Verkehr.

4. Hinweise zu den im Seniorenrat genannten Streckenabschnitten:

Pkt. 1 (Schröttinghauser Straße) und

Pkt. 9 (Eckendorfer Straße zw. Wellbach und Vogteistraße):

Die Straßen befinden sich in der Baulast vom LB Straßen NRW. Es wurde dort um eine Stellungnahme gebeten.

Pkt. 2 (Deppendorfer Straße zw. Schloßstraße und Beckendorfstraße) und

Pkt. 3 (Schloßstraße) :

Die Deppendorfer Straße weist eine befestigte Fahrbahnbreite von unter 5,00 Metern auf, sodass eine Mittelmarkierung nicht zulässig ist. Eine Fahrbahnrandmarkierung kann auf Grund des sehr schlechten Oberflächenzustandes nicht aufgebracht werden. Aus diesem Grund sind neben der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h zusätzliche Leitpfosten aufgestellt worden. Die Schloßstraße liegt teilweise in einer T-30-Zone, außerhalb des bebauten Bereiches ist sie aufgrund ihrer Fahrbahnbreite von unter 4,50 Metern eher als Wirtschaftsweg einzuordnen und eine Fahrbahnrandmarkierung ist damit entbehrlich.

Pkt. 4 (Schloßhofstraße)

Im Bereich von Straßeneinmündungen sind in der Schloßhofstraße unterbrochene Fahrbahnrandmarkierungen sowie an Signalanlagen Haltlinien, Fahrstreifen- und Furtmarkierungen vorhanden. Auf eine Erneuerung der abgefahrenen Mittelmarkierung wurde bewusst verzichtet, um das Geschwindigkeitsniveau zu drosseln.

Pkt. 5 (Voltmannstraße zw. Schloßhofstraße und Jöllenbecker Straße)

Die Fahrbahndecke und die Markierung der Voltmannstraße sind sanierungsbedürftig. Mit dem Umbau der Straße wurde im Februar 2017 begonnen, die Fertigstellung der Maßnahme ist für Ende 2018 vorgesehen.

Pkt. 6 (Horstheider Weg / Sudbrackstraße)

Die Fahrbahndecke des Horstheider Weg wurde im Jahr 2013 saniert. Auf die Mittelmarkierung wurde auch hier verzichtet, um das Geschwindigkeitsniveau gering zu halten.

Die Fahrbahndecke und die Markierung der Sudbrackstraße sind sanierungsbedürftig. Im Jahr

2017 wird mit dem Neubau der Straße begonnen. Die Fertigstellung ist für die 24. KW 2017 eingeplant

Pkt. 7 (Johanneswerkstraße)

Um das Geschwindigkeitsniveau auf der zweispurigen Johanneswerkstraße gering zu halten wurde auch hier auf die Mittelmarkierung verzichtet.

Pkt. 8 (Stadtheider Straße)

Die Querungshilfe in der Stadtheider Straße ist mit einer Führungsmarkierung und Sperrfläche gesichert. Auf Grund der anliegenden Gewerbebetriebe beträgt die Fahrbahnbreite 6,50 Meter. Um das Geschwindigkeitsniveau auf der zweispurigen Straße gering zu halten wurde auch hier auf die Mittelmarkierung verzichtet.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
-----------------------------------	--

Moss