Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 20.05.2025, 51-82 89

Drucksachen-Nr.

10301/2020-2025

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	12.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Dornberg	12.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	12.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	12.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	12.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	26.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	26.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	26.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	26.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	26.06.2025	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	01.07.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Darstellung des Verfahrensablaufs für die Überprüfung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Erschließungs-/Anliegerstraßen

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.)

Sachverhalt:

Begründung:

1. Anlass | Ausgangslage

Dem Amt für Verkehr liegen mehrere Beschlüsse zur Überprüfung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Erschließungs- und Anliegerstraßen vor (vgl. Anlage 1). Das Amt für Verkehr beabsichtigt, die Beschlüsse zukünftig in einem einheitlichen Prozess zu prüfen. Der Prüfprozess erfolgt bei Bedarf unter Hinzuziehen weiterer Dienststellen (Ordnungsamt, Umweltbetrieb, Straßenreinigung/-unterhaltung, Feuerwehramt). Im Prüfprozess werden entsprechend der spezifischen örtlichen Verhältnisse (Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen, Kfz-Verkehrsstärke, Anteil Kfz-Durchgangsverkehr, Linienbusverkehr, Fahrradstraße, Fahrbahnbreite) Vorschläge für geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erarbeitet und deren Kosten ermittelt. Die Maßnahmen werden anschließend

der jeweils zuständigen Bezirksvertretung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Prüfprozess wird nachstehend unter Ziffer 3. näher erläutert.

2. Begriffsbestimmungen

Das technische Regelwerk für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06) sieht zur Geschwindigkeitsreduzierung in Erschließungs-/Anliegerstraßen folgende streckenbezogenen Maßnahmen vor:

- Teilaufpflasterung
- Plateauaufpflasterung („Berliner Kissen“)
- Fahrgassenversatz

Darüber hinaus kommen in Ausnahmefällen auch „Berliner Kissen“ aus Kunststoff in Betracht. Fahrbahnschwellen dürfen gem. Rechtsprechung lediglich in verkehrsberuhigten Bereichen (ugs. „Spielstraße“) eingesetzt werden. Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)“ empfehlen für Fahrradstraßen mit Linienbusverkehr Fahrbahnrandmarkierungen oder Mittelstreifen. Diese Maßnahmen haben jedoch nur eine geringe Wirkung auf die Geschwindigkeitsreduzierung.

Die wesentlichen Merkmale der Maßnahmen sowie bereits vorhandene Einsatzfälle in der Stadt Bielefeld sind in Anlage 2 dargestellt.

Die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduzierung ist abhängig von der Art der Maßnahme sowie dem Abstand zueinander (vgl. Abbildung 1).

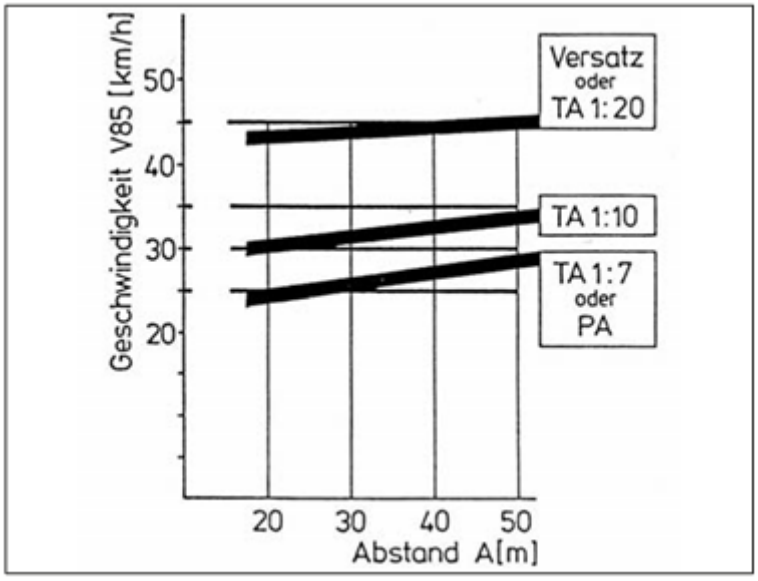

Abbildung 1: Geschwindigkeitsniveau V85 in Abhängigkeit von Art (TA = Teilaufpflasterung, PA = Plateaupflasterung) und Abstand

Aus der Abbildung wird deutlich, dass mit einzelnen, punktuellen Maßnahmen keine wirksame Geschwindigkeitsreduzierung erzielt werden kann. Vielmehr sind die jeweils geeigneten Maßnahmen in regelmäßigen Abständen zu wiederholen, um das gewünschte Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h oder geringer zu erreichen. Der Abstand sollte 50 m nicht überschreiten.

An Kreuzungen/Einmündungen werden in der RASt 06 zudem Mini-Kreisverkehre oder

Gehwegüberfahrten vorgeschlagen. Auf Hauptverkehrsstraßen sind Fahrbahnversätze mittels Mittelinseln vorgesehen. Diese Maßnahmen sind hier nicht Gegenstand der weiteren Betrachtung, da sie entweder nicht für die Strecke oder für Anlieger-/Erschließungsstraßen vorgesehen sind.

Abbildung 2: Verkehrszähler

Zu Beginn der Überprüfung, ob und wenn ja, welche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung empfehlenswert sind, erfolgen automatisierte Messungen des Verkehrs über mehrere Tage mittels eines sogenannten Verkehrszählers. Bei einem Verkehrszähler handelt es sich um eine Messeinheit in einem Kunststoffgehäuse, die an Schilder- oder Laternenpfosten angebracht und von Verkehrsteilnehmern in der Regel nicht wahrgenommen wird (vgl. Abbildung 2). Dadurch sind, anders als bei mobilen Geschwindigkeitskontrollen, unbeeinflusste Messwerte zu erwarten. Aus den Messwerten lassen sich u. a. die Geschwindigkeit V85 sowie die Kfz-Verkehrsstärke ermitteln.

Geschwindigkeit V85

Bei der Geschwindigkeit V85 handelt es sich um die Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmern nicht überschritten wird. Beispiel: Beträgt die V85 = 33 km/h, fahren 85 % aller Verkehrsteilnehmer 33 km/h oder langsamer. Demzufolge fahren 15 % aller Verkehrsteilnehmer schneller als 33 km/h.

Eine Überprüfung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen erfolgt, sobald die ermittelte V85 über 33 km/h liegt.

Kfz-Verkehrsstärke

Die RASt 06 sehen abhängig von der Netzfunktion der Straße und ihrer städtebaulichen und straßenräumlichen Situation folgende Kfz-Verkehrsstärken als (noch) verträglich an:

Wohnwege: < 150 Kfz/h
Wohnstraßen: < 400 Kfz/h
Sammel-/Quartierstraßen: < 800 Kfz/h

Sollte die ermittelte Verkehrsstärke 20 % über dem in der RASt empfohlenen Wert liegen, werden Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsstärke erarbeitet.

Kfz-Durchgangsverkehr

Bei dem Kfz-Durchgangsverkehr handelt es sich um die Verkehre, die keine unmittelbaren Quellen oder Ziele an der Straße haben, sondern diese innerhalb einer bestimmten Zeit „durchfahren“, um eine Wegstrecke abzukürzen („Schleichverkehr“).

Bei einem Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs von mehr als 50 % werden Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs erarbeitet.

Die Ermittlung des Anteils des Durchgangsverkehrs erfolgt anlassbezogen durch die stundenweise Erfassung von Kfz-Kennzeichen bei der Ein-/Ausfahrt in den / aus dem entsprechenden Streckenabschnitt.

3. Prüfprozess

In der Anlage 3 ist der Ablauf des Prüfprozess anhand eines Flussdiagramms dargestellt. Anlass für den Start des Prozesses ist der Beschluss eines politischen Gremiums. Der zu überprüfende Streckenabschnitt der Straße muss in einer Tempo-30-Zone oder in einem verkehrsberuhigten

Bereich von Wohnwegen, Wohnstraßen, Quartiersstraßen oder Sammelstraßen gem. RASt 06 liegen.

Zu Beginn werden im Rahmen der Grundlagenermittlung die Kfz-Verkehrsstärke, die Geschwindigkeit V85, ggfs. der Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs sowie die Straßenkategorie gem. RASt 06 ermittelt. Zudem findet ein Abgleich mit dem Liniennetz des Busverkehrs und vorhandenen/geplanten Fahrradstraßen statt.

Die aus dem Prozess resultierenden Maßnahmen werden dem jeweils zuständigen politischen Gremium (in der Regel der Bezirksvertretung) im Rahmen einer Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

Seitens der moBiel GmbH können verkehrsberuhigende Maßnahmen wie „Berliner Kissen“ in Betracht gezogen werden, um lediglich den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verlangsamen. Bei der Überfahrung von „Berliner Kissen“ durch Busse ist aufgrund der Zwillingsbereifung an der Hinterachse eine Beeinträchtigung der Fahrgäste nicht gänzlich auszuschließen.

4. Kosten | Umsetzung | Ausblick

Für geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen kann mit folgenden Kostenansätzen kalkuliert werden:

- Teilaufpflasterung 12.500 – 25.000 €/Stück
- Plateauaufpflasterung 8.500 €/Stück
- Fahrgassenversatz als Baumbeet 15.000 €/Stück
- Plateauaufpflasterung aus Kunststoff 2.600 €/Stück

Gemäß RASt 06 sind die Maßnahmen nur bei Einbau in regelmäßigen Abständen wirksam (siehe Ziffer 2). Dementsprechend ergeben sich für einen Streckenabschnitt die Gesamtkosten aus der erforderlichen Anzahl der Teilmaßnahmen.

Eine Umsetzung erfolgt entsprechend der zur Verfügung stehenden Finanzmittel der Straßenunterhaltung. Dies konkurriert mit anderen Maßnahmen wie Fahrbahndeckensanierungen und Gehwegabsenkungen. Mittel des Umweltbetriebs sind nicht verfügbar. Auf eine Perspektive für eine Umsetzung ebenso wie auf die jährlichen Unterhaltungskosten wird in der jeweiligen Beschlussfassung verwiesen.

Anlagen

Anlage 1 Anträge Bezirksvertretungen (Auswahl)
Anlage 2 Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in Erschließungsstraßen
Anlage 3 Prüfprozess

Beigeordneter **Adamski**	