

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebsitz · Postfach 101653 · 45816 Gelsenkirchen

An alle Beschäftigten des
Landesbetriebes Straßenbau
Nordrhein-Westfalen

Betriebsitz



Datum: 21.08.2019

**Allgemeine Rundverfügung Nummer 14
des Referats Betrieb und Verkehr
Verkehr
1. Fassung**

Verkehrssicherheit auf umzuwandelnden RQ 14-Querschnitten in Nordrhein-Westfalen
Umgestaltung von RQ 14-Querschnitten auf RQ 11,5+ oder RQ 11

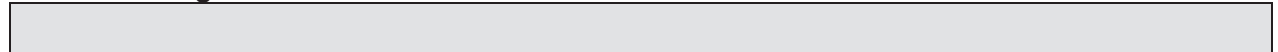
Das Wichtigste in Kürze:

Bei Erhaltungsmaßnahmen ohne Um- und Ausbau auf RQ 14-Strecken ist die Frage nach der Querschnittswahl zu beantworten. Soll der RQ 14 entgegen dem aktuellen Stand der Technik (RQ 11,5+, RQ 11) beibehalten werden, ist die Genehmigung des VM einzuholen.

Nachfolgende Vorschriften werden hiermit aufgehoben:

1. ARV Nr. 86 der HA 4 vom 26.02.2015, Verkehrssicherheit von b2+1-Strecken in NRW
2. Niederschrift der Verkehrsingenieurbesprechung vom 24.08.1999, TOP 26i

Weitere Bezugsvorschriften:



Anlage(n):

Erlass des VM vom 04.07.2019, Az.: III B 3-75-05/9 „Verkehrssicherheit auf umzuwandelnden RQ 14-Querschnitten in Nordrhein-Westfalen“

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit gebe ich den Erlass des Landesverkehrsministeriums „Verkehrssicherheit auf umzuwandelnden RQ 14-Querschnitten in NRW – Umgestaltung von RQ 14-Querschnitten auf RQ 11,5+ oder RQ 11“ vom 04.07.2019 bekannt.

Ziel ist es, unter Berücksichtigung der Regelwerke (RAL und RASt in der jeweils geltenden Fassung), die als für alle Verkehrsteilnehmerarten verkehrssicher eingestuftes Querschnitte auch bei Erhaltungsmaßnahmen grundsätzlich zu berücksichtigen. Hierzu zählt auch das gerade durch die RAL verfolgte Prinzip der selbsterklärenden, wiedererkennbaren Straße, das sich vor allem durch ihren Querschnitt und ihre Knotenpunktformen definiert. Auch bei Erhaltungsmaßnahmen mit Um- und Ausbauanteil bedarf es einer internen Prüfung, inwieweit die Umsetzung dieser ARV praktikabel ist.

Aufgrund dieser neuen Zieldefinition bei Erhaltungsmaßnahmen entfällt die bisherige Verpflichtung der Genehmigungsvorlage beim VM bei Wegfall von Querschnitten mit Seitenstreifen. Stattdessen ist dem VM künftig in den Fällen im Vorfeld begründet zu berichten, in denen der nicht mehr dem Stand der Technik entsprechende Querschnitt mit Seitenstreifen beibehalten werden soll. Schon diese Umkehrung der Vorlageverpflichtung zeigt die Absicht nach einem den aktuellen Regelwerken angepassten Handeln auf.

In diesem Zusammenhang verweise ich auch auf den BMVI-Erlass „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes vom 19.06.2019, Az.: StB11/7123.10/6-1-3172053 sowie den Erlass des VM vom 09.07.2019 „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“, Az.: IIIA1 32-22/2, in denen neue Grundsätze zur Radverkehrsförderung formuliert sind.

Darüber hinaus sind dem VM alle im Zusammenhang mit der Querschnittswahl vorzunehmenden widmungsrechtlichen Veränderungen (Widmung Kraftfahrstraße/Teileinziehung – sowohl als neue als auch bei Aufgabe dieser) zur straßenrechtlichen Anpassung vorzulegen. Aus der neuen Vorgehensweise und Schwerpunktsetzung ergeben sich für den Landesbetrieb Straßenbau NRW folgende neue Verfahrensabläufe für Erhaltungsmaßnahmen außerhalb von Um- und Ausbaumaßnahmen:

- Alle Erhaltungsmaßnahmen außerhalb von Um- und Ausbaumaßnahmen auf Querschnitten mit Seitenstreifen sind im Vorfeld der Abteilung Planung zur Bestimmung der Verbindungsfunktionsstufe (VFS) nach den Vorgaben der aktuellen RIN vorzulegen. Hierbei ist grundsätzlich die Frage nach der mittelfristigen Entwicklung des gesamten - in jedem Einzelfall zu definierenden - Streckenzuges unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke zu beantworten.
- Nach Bestimmung der VFS ist unter Beteiligung auch der Abteilung Betrieb und Verkehr und unter Beachtung des beigefügten Erlasses die Frage nach der künftigen Querschnittswahl für den zur Erhaltung anstehenden aber wo erforderlich auch für den gesamten definierten Streckenzug zu beantworten. Dabei ist der Grundsatz zur Berücksichtigung der nach RAL und RASt geltenden Querschnitte genauso einzubeziehen wie die mit den o. g. Erlassen neu formulierten Grundsätze zur Radverkehrsförderung des Bundes und des Landes NRW. Im Falle einer VFS III sind die radverkehrsfördernden Maßnahmen unter Berücksichtigung des Punktes 8 des ARS 08/2013 vom 16.05.2013 (Bekanntgabe der RAL 2012) in Verbindung mit der ERA 2010, Kap 9.2.3 mit Bild 74 zu prüfen.
- Entstehen bei Betrachtung ganzer Streckenzüge für die zur Erhaltung anstehenden Teilstrecken kurz- oder mittelfristige „Insellösungen“ mit neuer Querschnittswahl, sollten diese im Sinne der künftigen Streckenentwicklung zur Umsetzung kommen. Hierbei sind

die Belange der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit zu beachten. Die Übergangsbereiche sind nach den Prinzipien der Erkennbarkeit und Befahrbarkeit sensibel und nicht als Provisorium zu planen.

- Die Festlegungen zu ganzen Streckenzügen sind aktenkundig zu dokumentieren, um deren künftige Querschnittsentwicklung nachvollziehen zu können.
- Bei Beibehaltung eines Querschnitts mit Seitenstreifen ist diese Entscheidung mit Begründung der Abteilung Verkehr des BS zur weiteren Genehmigung durch das VM vorzulegen.

Auch wenn das VM den Erlass „Verkehrssicherheit von b2+1-Strecken in NRW“ vom 06.02.2015, Az.: III B 3 – 75 – 05/9 mit dem beigefügten Erlass aufhebt, so gelten die folgenden Grundsätze zur Planung von dreistreifigen Querschnitten weiterhin. Dahingegen ist auf Grundlage des beigefügten Erlasses (Seite 2, zweiter Absatz) bei Umwandlung von Querschnitten mit Seitenstreifen generell die Anwendung der RPS zu berücksichtigen.

1. Das generelle Verbot langsamer Fahrzeuge durch Beschilderung als Kraftfahrzeugstraße gemäß Zeichen 331.1/331.2 Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO bleibt bestehen. Abweichungen sind im Einzelfall sorgfältig zu prüfen und mit den Belangen der Verkehrssicherheit abzuwägen.
2. Im Bereich plangleicher Kreuzungen und Einmündungen ist in jedem Fall eine Geschwindigkeitsbeschränkung von kleiner oder gleich 70 km/h gemäß Zeichen 274 Anlage 2 zu § 41 StVO anzuordnen.
3. Plangleiche Kreuzungen und Einmündungen sind grundsätzlich mit Lichtsignalanlage auszustatten. Sollte im Einzelfall davon abgewichen werden, sind die Gründe sorgsam darzulegen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die die Verkehrssicherheit in ähnlicher Weise gewährleisten. Hierzu können sowohl kleinere bauliche Maßnahmen wie z. B. die Beseitigung von Dreiecksinseln im Bereich frei laufender Rechtsabbieger als auch ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) zweckdienlich sein. Bei Einmündungen ohne Lichtsignalanlagen bliebe zudem die Anlage innenliegender Einfädelungstreifen für Linkseinbieger (iLES) zu prüfen.

Ich bitte mir über die Erfahrungen zum Umgang mit der ARV/dem beigefügten Erlass des VM inkl. der Nennung aller in den Abwägungsprozess einbezogenen Strecken bei Erhaltungsmaßnahmen ohne Um- und Ausbau bis zum **31.12.2020** zu berichten.

Mit freundlichen Grüßen



Elfriede Sauerwein-Braksiek
Direktorin des Landesbetriebs Straßenbau NRW



Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

04.07.2019

Seite 1 von 3

Ausschließlich per Mailversand

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Betriebssitz Gelsenkirchen
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
III B 3- 75-05/ 9

Bezirksregierungen
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf,
Köln und Münster
-Dezernate 25-

Verkehrssicherheit auf umzuwandelnden RQ 14-Querschnitten in Nordrhein-Westfalen

Umgestaltung von RQ 14 - Querschnitten (b2s) auf RQ 11,5 + oder
RQ 11

- 1) Erlass III B 3 - 75 - 05 / 9, 06.02.2015
- 2) Erlass III C 3 - 75 - 05 / 9 – 776c / 94

Die geltenden Richtlinien haben das Ziel einer hohen Verkehrssicherheit auf Landstraßen. Durch die Umsetzung der Standardisierung von Entwurfs- und Betriebsmerkmalen wird diesem Ziel Rechnung getragen.

Im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen außerhalb von Um- und Ausbaumaßnahmen kann mit einer Neugestaltung des Straßenraumes durch Ummarkierung die Verkehrssicherheit nachweislich verbessert werden. Diesem Ziel soll gefolgt werden.

Hierbei ist zu beachten, dass die Bestandsquerschnitte i.d.R. von den Breiten nach RAL 2012 abweichen. Eine Ummarkierung innerhalb der Bestandsbreiten kann daher nur in Anlehnung an die RAL 2012 erfolgen. Die genauen Abmessungen sind in Abhängigkeit des Zielquerschnittes, der Ausgangsbreiten sowie verkehrlicher Belange in jedem Einzelfall festzulegen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

Mit Bezugsverlass unter 1) hatte ich auf die Untersuchungsergebnisse zur Verkehrssicherheit bei ausschließlich markierungstechnischer Neuaufteilung von RQ 14 - Querschnitten in Verbindung mit zusätzlichen Schutz-einrichtungen gemäß RPS 2009, durchgeführt durch das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinold Baier GmbH in Kooperation mit dem Institut für Straßenwesen ISAC (RWTH Aachen), hingewiesen und Ihnen den Untersuchungsbericht vom Januar 2015 übersandt.

Diesbezüglich verweise ich auch auf die geltenden Regelungen des ARS 28/2010 des BMVBS vom 20.12.2010.

Bei der Umwandlung eines RQ 14-Querschnittes ist unter Beachtung der Örtlichkeit die Anwendung der RPS in der geltenden Fassung zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf künftige Ummarkierungen von RQ 14 – Querschnitten (b2s) zur Neugestaltung des Straßenraumes außerhalb von Um- und Ausbaumaßnahmen werden folgende Festlegungen getroffen:

1. Da der RQ 14 ein Ergebnis der Kategorie A II der seinerzeitigen RAS-N 1988, überregionale Straße/ Kraftfahrstraße mit der Verbindungsfunktion MZ-OZ / MZ-MZ war, ist zunächst die aktuelle Verbindungsfunktionsstufe (VFS) des betrachteten Streckenzuges auf Basis der geltenden RIN (aktuell 2008) zu überprüfen.
2. Wird eine VFS II gemäß RIN bestätigt und soll der Querschnitt in Anlehnung an die RAL 2012 in einen der LS II / EKL 2 entsprechenden RQ 11,5+ umgewandelt werden, sind die Netzabschnitte des Streckenzuges mit dem bestehenden Widmungsinhalt des RQ 14 abzugleichen (Betriebsform „Kraftfahrstraße“).
Sofern sich aus dem widmungsrechtlichen Abgleich Änderungen ergeben sollten, die einer Anpassung bedürfen (Widmung Kraftfahrstraße/ Teileinziehung), ist das Ergebnis mit der vorgesehenen Neuregelung dem Verkehrsministerium, Referat III A 1, zur straßenrechtlichen Anpassung mitzuteilen.

3. Soll nach der Bestätigung einer VFS II gemäß RIN die ursprüngliche Markierungsform (2-streifig mit Seitenstreifen) wieder erneuert werden, bitte ich im Vorfeld der Umsetzung dem VM NRW hierzu begründet zu berichten (z.B. RAL 2012, Tab. 8; abweichende EKL).

Die Regelung unter 2., Abs. 2 bleibt hiervon unberührt.

4. Ergibt sich aus der Überprüfung unter 1. eine VFS III mit einer EKL 3/ RQ 11 (z.B. aus netzfunktionalen Gründen), ist die Regelung unter 2., Abs. 2 gleichermaßen anzuwenden.

Die Neumarkierung folgt in diesem Fall dem RQ 11 der RAL 2012. Sofern auf diesem Querschnitt eine Radverkehrsführung nach RAL 2012, 3.3 beabsichtigt ist, bitte ich die Eignung dieser Maßnahme vorab auch unter Berücksichtigung des Punktes 8 des ARS 08/2013 vom 16.05.2013 (Bekanntgabe RAL 2012) in Verbindung mit der ERA 2010, Bild 74 zu prüfen.

5. Ergibt sich im Bereich teilplangleicher Knotenpunkte im Streckenzug einer EKL 2 für die übergeordnete Straße (vgl. Bild 33, RAL 2012) aufgrund der örtlichen Verkehrssituation der Bedarf einer Geschwindigkeitsbeschränkung, bleibt die Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

Meine Erlasse unter 1) und 2) hebe ich hiermit auf.

Im Auftrag

