

## Rüter Klaus

---

**Von:** Schröder, Lena <Lena.Schroeder@kreis-warendorf.de>  
**Gesendet:** Freitag, 29. Januar 2021 11:12  
**An:** Rüter Klaus  
**Cc:** Roggenland Barbara  
**Betreff:** WG: FDP Antrag Tempo 50 - Ostbevern Teilabschnitt Nordring/Kohkamp II

Hallo Herr Rüter,

zu dem Antrag der FDP-Ratsfraktion vom 23.01.2021 nehme ich aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht wie folgt Stellung:

Bei dem betreffenden Teilstück des Nordrings zwischen L 830 und Westumgehung handelt es sich um einen dauerhaft außerörtlichen Bereich. Dort gilt zunächst grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Aufgrund der in Höhe des Baugebiets Kohkamp II vorhandenen Mittelinsel mit Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt. Eine weitere dauerhafte Absenkung auf 50 km/h ist durch die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht gedeckt und kann daher nicht angeordnet werden. Dies ist mehrfach bereits eingehend in den Jahren 2015 bis 2017 geprüft und mit ausführlicher Begründung mitgeteilt worden. Änderungen dazu haben sich nicht ergeben. Nach Abschluss der Baumaßnahme L 830 entfällt daher die vorübergehend in diesem Zusammenhang angeordnete Beschränkung auf Tempo 50 und es gilt wieder maximal Tempo 70.

Unabhängig davon haben Vergleichsmessungen unter Geltung von einerseits Tempo 70 und andererseits (während der Baumaßnahme L 830) Tempo 50 gezeigt, dass im Geschwindigkeitsverhalten keine maßgeblichen Unterschiede festzustellen waren, in beiden Fällen lag die V85, d.h. die Geschwindigkeit, die von 85 % der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wurde, bei 64 km/h (bei erlaubten 70) bzw. 66 km/h (bei erlaubten 50).

Hinsichtlich der Einbeziehung des Nordringteilstücks in die Innerortslage besteht aus rechtlichen Gründen keine Möglichkeit, die Ortstafeln im Bereich des Nordrings aufzustellen. Die dafür erforderliche geschlossene Bebauung mit direkt von der Straße erschlossenen Grundstücken und eine innerörtlich wirkende Gestaltung sind nicht vorhanden. Auch hierzu ist bereits im Jahr 2015 eine entsprechende Mitteilung erfolgt. Änderungen, die zu einem anderen Ergebnis führen könnten, haben sich seitdem nicht ergeben.

Die geplante Errichtung von Bushaltestellen führt zu keiner anderen rechtlichen Beurteilung. Zudem ist die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in keiner Weise Voraussetzung für den Bau einer Bushaltestelle. Selbst an außerörtlichen Bundes- und Landesstraßen mit hoher und sehr hoher Verkehrsbelastung erfolgt keine Tempobeschränkung im Bereich von Bushaltestellen, dort gilt, sofern nicht zusätzliche Gründe vorliegen, in der Regel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Grundsätzlich gelten im Bereich von Bushaltestellen Verhaltensregeln, die aufgrund des Haltestellenzeichens im Zusammenhang mit einem im Verkehr befindlichen Bus zu beachten sind. Gemäß § 20 StVO darf unter anderem an Haltestellen an haltenden Linienbussen und Schulbussen auch im Gegenverkehr nur vorsichtig vorbeigefahren werden. Wenn Fahrgäste ein- und aussteigen, gilt Schrittgeschwindigkeit. Bei eingeschaltetem Warnblinklicht am Bus gilt Schrittgeschwindigkeit auch ohne Fahrgastwechsel und auch für den Gegenverkehr. Zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher verkehrsrechtlich nicht vorgesehen und können ohne andere zwingende Gründe auch nicht angeordnet werden. Im betreffenden Teilstück des Nordrings ist die Geschwindigkeit bereits auf 70 km/h beschränkt, weitere Beschränkungen können auch aufgrund einer Bushaltestelle nicht angeordnet werden.

Die Verringerung von Baukosten kann und darf im Übrigen nicht der Grund für Beschränkungen des fließenden Verkehrs sein. Zudem ist meines Erachtens für die Gestaltung einer Bushaltestelle nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern die Entwurfsklasse und Verkehrsbedeutung der Straße maßgeblich. Nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) soll bei Straßen der EKL 1 (Fernstraßen) die Haltestelle baulich getrennt von der Fahrbahn angelegt werden, bei Straßen der EKL 2 (Überregionalstraßen) und stark belasteten Straßen der EKL 3 (Regionalstraßen, in der Regel einbahnige zweistreifige Straßen) sollen Busbuchten angelegt

werden. Bei Straßen der EKL 4 (Nahbereichsstraßen, bei Neuanlage einbahnige Straßen ohne Mittelmarkierung) erfolgt die Ausbildung der Haltestelle in der Regel als Fahrbahnrandhaltestelle, das gleiche gilt für weniger stark belastete Straßen der EKL 3 unter Berücksichtigung von Bedienungshäufigkeit und Verkehrsstärke. Die Entscheidung für die Ausbildung von Busbuchten erfolgt demnach nicht aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern aufgrund der baulichen Gestaltung der Straße, der Verbindungsbedeutung im Netz, der Verkehrsbelastung und der Frequenz des ÖPNV. Der Nordring stellt auf dem betreffenden Teilstück aus meiner Sicht maximal eine gering belastete Straße der EKL3 mit geringer Verbindungsbedeutung (Verkehrsaufkommen im Schnitt gut 1.000 bis 1.200 Fahrzeuge in 24 Stunden) dar, so dass eine Verpflichtung zur Anlage von Busbuchten nicht bestehen dürfte. Diese Prüfung obliegt jedoch dem Straßenbaulastträger.

Nach alledem kann aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht weder aufgrund der geplanten Bushaltestellen noch aufgrund anderer Erkenntnisse eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h oder eine Versetzung der Ortstafeln an den Nordring erfolgen.

Bei Fragen dazu melden Sie sich gerne.

Freundliche Grüße  
im Auftrag

Lena Schröder

Kreis Warendorf  
Der Landrat  
Amt für öffentliche Sicherheit,  
Ordnung und Straßenverkehr  
-Verkehrssicherung/Verkehrslenkung-  
Waldenburger Straße 2  
48231 Warendorf  
Tel. 02581/53-3610  
Fax 02581/53-3698