



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

nachrichtlich:

Für die Straßenverkehrs-Ordnung  
und die Verkehrspolizei zuständigen  
obersten Landesbehörden

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES Deutsche Einheit  
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz  
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5113  
FAX +49 (0)228 99-300-1487

ref-stb11@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/2013**

**Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf;  
Entwurfsrichtlinien**

**(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)**

**Betreff: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen,  
Ausgabe 2012**

**Bezug:**

1. Schreiben - S 11/7122.3/4-RAL-1052771 - vom 14.07.2009
2. ARS 16/2012 - StB 14/7131.3/060/1707887 - vom 02.10.2012
3. ARS 21/2008 - S 10/7113.4/1-930162 - vom 28.10.2008
4. ARS 10/2002 - S 28/16.57.10-6.0/5 F 2002 - vom 28.05.2002
5. Schreiben - StB 11/7122.3/4-HBS-1740126 - vom 25.09.2012
6. ARS 7/2009 - S 11/7122.3/4-RAA-836092 - vom 23.06.2009
7. ARS 22/1996 - StB 27/82.93.01/46 Va 96 - vom 01.08.1996
8. ARS 6/2000 - S 28/38.50.05-05/13 U 99 - vom 22.02.2000
9. ARS 10/2006 - S 18/7195.10/00-490187 - vom 27.04.2006



Seite 2 von 7

10. Schreiben - S 11/7123.10/6-1-891608 - vom 17.10.2008
11. ARS 15/1976 - StB 4/38.45.10-01/4027 F 76 - vom 15.12.1976
12. ARS 9/1985 - StB 13/38.50.20-02/101 Va 85 - vom 03.06.1985
13. ARS 02/1988 - StB 13/38.45.00-22/11 Va 88 - vom 29.02.1988
14. ARS 29/1993 - StB 13/38.45.10-01/138 Va 93 - vom 06.10.1993
15. ARS 32/1995 - StB 13/38.45.10-01/22 F 95 - vom 25.10.1995
16. ARS 34/1995 - StB 13/38.50.04/28 F 95 - vom 24.11.1995
17. ARS 28/1996 - StB 13/38.50.05/65 Va 96 - vom 15.08.1996
18. Schreiben - S 28/38.50.05/80 Va 01 - vom 27.08.2001

Aktenzeichen: StB 11/7122.3/4-RAL-1739728

Datum: Bonn, 16.05.2013

Seite 2 von 7

Im Zuge der Umstrukturierung von sektoralen Regelwerken für anbau- freie Straßen außerorts zu integralen Richtlinien jeweils für Autobah- nen und Landstraßen hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (RAL) erarbeitet.

Ziel ist es, eine hohe Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erreichen.

Das bewährte, den bisherigen Regelwerken zugrunde liegende Prinzip der Standardisierung von Entwurfs- und Betriebsmerkmalen und da- mit der Einheit von Entwurf, Bau und Betrieb von Straßen wird damit konsequent fortgeführt.

Ihre Stellungnahmen zum Entwurf der RAL, den ich Ihnen mit Be- zugsschreiben 1. übersandt hatte, wurden berücksichtigt und soweit möglich in den vorliegenden RAL eingearbeitet.

Ich gebe hiermit die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Aus- gabe 2012, bekannt und bitte Sie, diese für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes einzuführen und ab sofort allen Planungen und Entwürfen für den Neubau sowie den Um- und Ausbau von Landstra- ßen in der Baulast des Bundes zugrunde zu legen.

Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen kommen nur dann in Betracht, wenn durch geeignete, wirtschaftliche Maßnahmen ein erheblicher Nutzen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder für den Verkehrsfluss erzielt werden kann.

Dies gilt auch für Um- und Ausbaumaßnahmen, die im Zusammen- hang mit geplanten Erhaltungsmaßnahmen erwogen werden.

Hierbei bitte ich Folgendes zu beachten:

1. Wenn in Einzelfällen bei laufenden Vorhaben von den Vorgaben der RAL abgewichen werden soll, z. B. wegen eines weit fortgeschrittenen Entwurfsstadiums oder bereits eingeleiteter Bauverfahren, bitte ich die weitere Vorgehensweise im Rahmen der gemeinsamen Projektabstimmungen gemäß den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012 (RE) (Bezugsschreiben 2.) mit mir abzustimmen.
2. Die Bestimmung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufe und darauf aufbauend der Straßenkategorie richtet sich gemäß ARS 21/2008 (Bezugsschreiben 3.) nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) der FGSV.

Auf dieser Grundlage wird - unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsnachfrage - die Entwurfsklasse für einen Streckenzug festgelegt.

Die Entwurfsklasse 4 kommt für Bundesfernstraßen nicht in Betracht.

3. Die RAL sehen vor, dass in Abhängigkeit von der zu erwartenden Verkehrsnachfrage von der nach Straßenkategorie grundsätzlich vorgesehenen Entwurfsklasse abgewichen werden kann.

Sie gewährleisten damit eine angemessene Abwägung zwischen den Aspekten der Verkehrssicherheit, der Verkehrsqualität und der Wirtschaftlichkeit. Tabelle 8 der RAL dient in diesem Sinne der Vorauswahl.

Für die endgültige Festlegung einer Entwurfsklasse sind die Regelungen gemäß ARS 10/2002 (Bezugsschreiben 4.) zum Nachweis der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 (HBS) der FGSV maßgebend.

Dies gilt nicht für Regelquerschnitte von Straßen der Entwurfsklassen 1 und 2, für die das HBS, Ausgabe 2001, derzeit keine Verfahren zum Nachweis der Verkehrsqualität enthält. Bis zur Einführung des neuen HBS bitte ich Sie, für Regelquerschnitte von Straßen der Entwurfsklassen 1 und 2 den Nachweis der Verkehrsqualität auf der Grundlage der Verfahren des HBS-Entwurfes (Stand 07/2012) der FGSV durchzuführen, den ich Ihnen mit Bezugsschreiben 5. zur Stellungnahme vorgelegt habe.

4. Der technischen Planung bitte ich grundsätzlich aktuelle Verkehrsprognosen, insbesondere unter Berücksichtigung bundesweit

prognostizierter überregionaler Verkehre, zugrunde zu legen und im Rahmen der gemeinsamen Projektabstimmungen gemäß den RE mit mir abzustimmen.

5. Ein Streckenzug im Sinne der RAL (vgl. Bild 1) setzt sich in der Regel aus mehreren Netzabschnitten zusammen und kann mehrere Knotenpunkte enthalten, an denen er mit Straßen niederrangiger Verbindungsfunktionsstufe verknüpft ist. Ein Streckenzug wird von Knotenpunkten begrenzt, an denen er mit Straßen gleicher oder höherrangiger Verbindungsfunktionsstufe verknüpft ist.

Planungen beschränken sich häufig auf einzelne Netzabschnitte (z. B. eine Ortsumgehung), die Teil eines Streckenzuges sind.

Die gewünschten positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit können nur dann optimal erreicht werden, wenn die Planungen für einzelne Netzabschnitte im Zusammenhang mit dem gesamten betroffenen Streckenzug beurteilt werden.

In den gemeinsamen Projektabstimmungen gemäß den RE werden die planerischen Kriterien einer Maßnahme erörtert und festgelegt.

Zu diesen planerischen Kriterien zählen in den einzelnen Planungsstufen auch netzkonzeptionelle, erforderlichenfalls länderübergreifende Betrachtungen für den gesamten betroffenen Streckenzug, die im Planungsprozess möglichst frühzeitig anzustellen sind und aus denen - ausgehend von der Kategorisierung nach seiner Funktion im Straßennetz und der zu erwartenden Verkehrsnachfrage - wesentliche Gestaltungsmerkmale wie Angaben zum Querschnitt, zu Anteil, Lage und Verteilung von Überholabschnitten, zur Knotenpunktart, zur Führung des Radverkehrs etc. hervorgehen.

Die Festlegung der wesentlichen Gestaltungsmerkmale für den betroffenen neu-, um- oder auszubauenden Netzabschnitt (z. B. eine Ortsumgehung) kann erst nach Vorliegen dieser Unterlagen erfolgen.

Ich bitte deshalb, gemäß den RE diese netzkonzeptionellen Betrachtungen für den gesamten betroffenen Streckenzug in die Entwurfsunterlagen zu integrieren und mir im Rahmen der gemeinsamen Projektabstimmungen vorzulegen.

Weiterhin bitte ich diese netzkonzeptionellen Betrachtungen auch für Maßnahmen, deren Kosten unterhalb der Vorlagegrenzen liegen, anzustellen und mir die zugehörigen Unterlagen auf Anforderung vorzulegen.

6. Zweibahnig vierstreifige Regelquerschnitte können im Zuge ansonsten einbahniger anbaufreier Bundesstraßen erforderlich werden, wenn abschnittsweise aufgrund der zu erwartenden Verkehrsnachfrage mit einbahnig zwei- oder dreistreifigen Regelquerschnitten keine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufes gewährleistet werden kann.

Für kurze Abschnitte bis zu einer Länge von 15 km und einer Verkehrsnachfrage von maximal 30.000 Kfz/24h soll dann der Regelquerschnitt RQ 21 zur Anwendung kommen. Bei der Planung bitte ich die Entwurfsklasse der angrenzenden einbahnigen Abschnitte zugrunde zu legen, hinsichtlich der Betriebsform und der Elemente der Linienführung jedoch mindestens die Entwurfsklasse 2.

Bei größeren Abschnittslängen oder einer höheren Verkehrsnachfrage bitte ich, vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr auf Seitenstreifen zu verzichten. Es gelten die Regelungen des ARS 7/2009 (Bezugsschreiben 6.) sowie der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2009 (RAA) der FGSV.

7. Auf zweibahnig vierstreifigen Abschnitten mit dem Regelquerschnitt RQ 21 bitte ich gemeinsam mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu prüfen, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit, z. B. bei nicht ausreichenden Haltesichtweiten, eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit erforderlich ist.
8. Bei Straßen der Entwurfsklasse 3 kann nach den RAL bei geringer Schwerverkehrsstärke die Breite der Fahrstreifen reduziert werden. Da dies jedoch mit erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit verbunden sein kann, bitte ich
  - Fahrstreifenbreiten von 3,00 m nur ausnahmsweise bei niedrigen Verkehrsstärken (maximal 4.000 Kfz/24h) und unter der Voraussetzung geeigneter Umleitungsstrecken bei der Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen vorzusehen,
  - Fahrstreifenbreiten von weniger als 3,00 m nicht anzuwenden.
9. Bei der Verknüpfung mit Straßen niederrangiger Verbindungsfunktionsstufe bitte ich die Regeleinsatzbereiche von Knotenpunktarten gemäß Tabelle 21 und 22 der RAL zu beachten und Abweichungen im Rahmen der gemeinsamen Projektabstimmungen gemäß den RE mit mir abzustimmen.

Unter Beachtung der raumordnerischen Anforderungen an die Gestaltung des Straßennetzes ist vor allem aus Gründen der Ver-

kehrssicherheit die Anzahl der Verknüpfungen mit Straßen niederrangiger Verbindungsfunktionsstufe auf das zwingend erforderliche Maß zu beschränken.

10. Für Straßen des Militärstraßengrundnetzes sind die Regelungen des ARS 22/1996 (Bezugsschreiben 7.) zu beachten. Für einbahnig zweistreifige Straßen ist mindestens eine Fahrbahnbreite von 7,50 m (Fahrstreifenbreite 3,25 m) erforderlich.
11. Negative Querneigungen zur Kurvenaußenseite kommen aus Gründen der Verkehrssicherheit nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn dauerhaft eine ausreichend hohe Griffigkeit der Fahrbahn gewährleistet werden kann.
12. Bei der Planung und Gestaltung von Straßentunneln sind die Regelungen der ARS 6/2000 (Bezugsschreiben 8.) und 10/2006 (Bezugsschreiben 9.) zu beachten.
13. Beim stufenweisen Bau von Autobahnen soll vornehmlich die Entwurfsklasse 1 mit dem Regelquerschnitt RQ 15,5 als erste Stufe zur Herstellung einer später zweibahnig vierstreifigen Strecke gemäß RAA gewählt werden.
14. Für die Anlage von Geh- und Radwegen sind die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Bezugsschreiben 10.) sowie die Einsatzgrenzen gemäß Abschnitt 4.7 der RAL (zum Nachweis der notwendigen Trennung der Verkehrsarten) maßgebend.
15. Hinsichtlich der Ausführungen zur Straßenausstattung bitte ich, die maßgebenden Regelungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie die mit ARS eingeführten technischen Regelwerke zu beachten.
16. Der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung/Ordnungswidrigkeiten hat in seiner Sitzung am 21./22.09.2011 den Entwurf der RAL zustimmend zur Kenntnis genommen und festgestellt, dass bei der künftigen Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Markierungen der Entwurfsklassen 2 und 4 geregelt werden sollen. Bis zur Aufnahme in die StVO bitte ich, projektspezifisch Einzelfallregelungen zu treffen. Dies kann auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden erfolgen.

Seite 7 von 7

Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/1976 vom 15.12.1976 (Bezugsschreiben 11.), Nr. 9/85 vom 03.06.1985 (Bezugsschreiben 12.), Nr. 2/1988 vom 29.02.1988 (Bezugsschreiben 13.), Nr. 29/1993 vom 06.10.1993 (Bezugsschreiben 14.), Nr. 32/1995 vom 25.10.1995 (Bezugsschreiben 15.), Nr. 34/1995 vom 24.11.1995 (Bezugsschreiben 16.) und Nr. 28/1996 vom 15.08.1996 (Bezugsschreiben 17.) sowie mein Schreiben vom 27.08.2001 (Bezugsschreiben 18.) hebe ich hiermit auf.

Die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Teil: Knotenpunkte, Ausgabe 1976 (RAL-K-2), mit den zugehörigen Aktuellen Hinweisen, Ausgabe 1993 (AH RAL-K-2), und Ergänzungen, Ausgabe 1995 (RAS-K-2-B), sowie die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte, Ausgabe 1988 (RAS-K-1), Teil: Linienführung, Ausgabe 1995 (RAS-L), Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 (RAS-Q), sind nicht mehr anzuwenden.

Ich bitte um Übersendung Ihres Einführungserlasses.

Im Interesse einer einheitlichen Planung empfehle ich, die RAL auch für die Straßen Ihres Geschäftsbereiches einzuführen und anzuwenden. Ich würde es begrüßen, wenn Sie die Anwendung der RAL auch für Straßen in der Baulast anderer Träger empfehlen.

Über die Erfahrungen bei der Anwendung der RAL bitte ich, mir bis zum 01.01.2015 zu berichten.

Die RAL, Ausgabe 2012, sind beim FGSV-Verlag, Wesseling Straße 17, 50999 Köln zu beziehen.

Im Auftrag  
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz



Beglaubigt:

*R. K. K.*

Angestellte

Anlage: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012,  
der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen