



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Abteilungen 4 der Regierungspräsidien
Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

Landesstelle für Straßentechnik beim
Regierungspräsidium Tübingen

Stuttgart 30.12.2014

Name Yvonne Zweschper/André
Frank/Armin Rades

Durchwahl 0711 231-3629/-3615/-3614

E-Mail Andre.Frank@mvi.bwl.de
Yvonne.Zweschper@mvi.bwl.de
Armin.Rades@mvi.bwl.de

Aktenzeichen 21-3942.2/8

(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich:

Rechnungshof Baden-Württemberg
Landkreistag Baden-Württemberg
Städtetag Baden-Württemberg
Gemeindetag Baden-Württemberg
Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg

 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (RAL 2012)

Bezug: ARS 08/2013 StB 11/71.22.3/4-RAL-1739728 – vom 16.05.2013

Anlagen

1. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/2013 vom 16.05.2013
2. Vergleich zwischen den Entwurfsklassen nach den RAL und den Vorgaben durch das Einführungsschreiben des Landes

Mit dem beigefügten Allgemeinen Rundschreiben (ARS) Nr. 08/2013 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012, bekannt gegeben.

Sie sind für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für Landesstraßen in der Baulast des Landes anzuwenden.

Dabei ist zusätzlich zu den Nummern 1 bis 16 des ARS für Bundes- und Landesstraßen Folgendes zu beachten:

1. Im Sinne eines wirtschaftlichen Einsatzes der Finanzmittel für die notwendigen Verbesserungen im Straßennetz und eines ressourcenschonenden Umgangs mit der Umwelt wird insbesondere auf die Kapitel 1 „Einführung“ und 2 „Ziele“ der RAL hingewiesen. Dem Planer wird darin ein hohes Maß an Eigenverantwortung übertragen und ein Ermessensspielraum eingeräumt. Ausdrücklich wird darum gebeten, diesen auch in zu begründenden Einzelfällen auszunutzen.
2. Die Streckencharakteristik von Straßenabschnitten soll gemäß RAL einheitlich sein. Inwieweit die Fahrbahnbreite an den Bestand angepasst werden sollte, ist auch abhängig von der angrenzenden Bestandsbreite und muss im Einzelfall entschieden werden. Es muss neben einer fahrdynamisch zufriedenstellenden Verziehung der Fahrbahnränder eine gute Erkennbarkeit des Übergangsbereiches gegeben sein. Der Anschluss einer Neubaustrecke an einen sehr schlechten Ausbaustandard ist zu vermeiden. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Anpassung an den Bestand, auch im Hinblick auf die Querneigung und zur Vermeidung entwässerungsschwacher Zonen, wird empfohlen, bei der Beauftragung der Vermessung und der Planung ausreichend lange Übergangsbereiche zu berücksichtigen.
3. Bezug nehmend auf den Abschnitt 7.2 „Markierungen“ wird darauf hingewiesen, dass die Markierungen der EKL 2 (doppelte Leitlinie mit flächiger farbiger Füllung) und der EKL 4 (unterbrochene, seitliche Leitlinien) in der StVO derzeit nicht geregelt sind. Es ist beabsichtigt, diese Markierungen bei der nächsten Änderung der StVO mit aufzunehmen. Bis zur Aufnahme in die StVO wird gebeten, für diese Markierungen die Ausnahmeregelung nach § 45 StVO anzuwenden.

4. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass auch bei 2+1-Strecken mit dem RQ 15,5 nach RAS-Q 96 der „nur“ 0,5 m breite verkehrstechnische Mittelstreifen (VTM) ausreichend breit ist, um die grüne Markierung gemäß einer EKL 1-Straße anzulegen. Für Fahrbahndeckenerneuerungen bestehender 2+1-Strecken mit dem RQ 15,5 gilt dies analog.
5. Im Sinne des optimierten Mitteleinsatzes wird bezüglich der Planungsentscheidung „Einschnitt oder Tunnel“ auf den eingeführten Leitfaden des Bundes (ARS 25/1998) verwiesen.
6. Wir weisen darauf hin, dass das ARS 23/1998 (Anlage von Kreisverkehrsplätzen an überörtlichen Straßen) immer noch anzuwenden ist. Dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sind folgende Planungen rechtzeitig vor der Beteiligung der Öffentlichkeit zur generellen Zustimmung vorzulegen:
 - geforderte Kreisverkehre an Bundesstraßen mit großräumiger und überregionaler Verbindungsfunktion
 - Sonderlösungen (Signalisierung, auch Straßen- oder Stadtbahnen etc.)
 - Provisorien und sogenannte Pilotprojekte
 - Kreisverkehre mit zweistreifiger Kreisfahrbahn und Turbokreisel
7. Radwege sind auf der Basis von Radnetzkonzepten zu planen. Straßenbegleitende Rad- und Gehwege haben in der Regel eine Breite von 2,50 m.

Für Landesstraßen sind zusätzlich die nachfolgenden Vorgaben zu beachten:

8. Die in den RAL angegebenen Mindestmaße der einzelnen Entwurfselemente sind im Sinne einer geländenahen Trassierung im Regelfall auszuschöpfen.
9. Das Landesstraßennetz in Baden-Württemberg verfügt bereits über eine hohe Verbindungsqualität. Wesentliche Ziele bei der Optimierung des Landesstraßennetzes sind daher, eine ausreichende Leistungsfähigkeit bereit zu stellen und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Die Verbindungsfunktion als alleiniges Auswahlkriterium für die Fahrbahnbreite und die Trassierungselemente führt bei dieser Zielsetzung zu wenig angepas-

ten Lösungen. Im Zuge von Landesstraßen wird daher die Auswahl der Entwurfsklasse und der Fahrbahnbreite - stärker als in der RAL ausgewiesen - an der Verkehrsbelastung orientiert (siehe Anlage 3).

Für die Vorauswahl der Entwurfsklasse und der Fahrbahnbreite bei **Neubau-
maßnahmen** ist die nachfolgende Tabelle anzuwenden.

Straßen- kategorie	Belastungsklasse 1 > 15.000 Kfz/24h	Belastungsklasse 2 10.000-15.000 Kfz/24h	Belastungsklasse 3 < 10.000 Kfz/24h
LS I	-	-	-
LS II	EKL 2	EKL 3	EKL 3**
LS III	EKL 3	EKL 3**	EKL 3**
LS IV	-	-	EKL 4*

Tabelle 1: Entwurfsklasse in Abhängigkeit der Belastungsklasse bei Neubaumaßnahmen

* Bei SV > 150 Fz ist das Mindestmaß 6,5 m zu wählen und mit Randstreifen von 0,25 m Breite nach EKL 3 zu markieren.

** Eine Fahrbahnbreitenreduzierung ist anzustreben. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Streckencharakteristik zu legen (Vor- und Nachlaufstrecke, Mindestmaß 6,5 m mit Randstreifen von 0,25 m Breite bzw. bei SV > 300 Fz, 7,0 m mit Randstreifen von 0,5 m Breite).

Bei **Ausbauplanungen** wird empfohlen, das Verkehrssicherheitscreening als Einstiegswerkzeug zu verwenden. Ergibt sich bei einer Fahrbahnbreite im Bestand von mindestens 6,0 m auf dem für den Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitt eine Unfallkostenrate, die unter der für die Straßenbreite und Belastungsklasse durchschnittlichen Unfallkostenrate auf einbahnigen Straßen in Baden-Württemberg liegt, ist von einer Verbreiterung abzusehen, sofern die Leistungsfähigkeit gegeben ist. Weiteres regelt ein gesondertes Schreiben des MVI.

Im Regelfall sind bei Ausbaumaßnahmen die Fahrbahnbreite und die Entwurfsklasse gemäß nachfolgender Tabelle anzuwenden.

Straßen- kategorie	Belastungsklasse 1 > 15.000 Kfz/24h	Belastungsklasse 2 10.000-15.000 Kfz/24h	Belastungsklasse 3 6.000 -10.000 Kfz/24h	Belastungsklasse 4 < 6.000 Kfz/24h
LS I	-	-	-	-
LS II	EKL 2 / 8,5 m	EKL 3 / 7,0 m	EKL 3 / 6,5 m***	EKL 3/ 6,5 m***
LS III	EKL 3 / 7,5 m			EKL 4 / 6,5 m */**
LS IV	-	-	-	EKL 4/ 6,5 m*/**

Tabelle 2: Entwurfsklasse und Fahrbahnbreite in Abhängigkeit der Belastungsklasse bei Ausbaumaßnahmen

* Fahrbahn ist nach EKL 3 mit Randstreifen von 0,25 m zu markieren

** Bei SV < 150 Fz/24h ist eine Fahrbahnbreite von 6,0 m zu wählen und nach EKL 4 zu markieren

***Bei SV > 300 Fz/24h ist das Mindestmaß 7,0 m mit Randstreifen von 0,5 m Breite.

Die Bankette sind standfest auszubilden.

Die Fahrbahnbreiten nach Tabelle 2 ergeben sich auf Basis der Auswertung der durchschnittlichen Unfallkostenraten einbahniger Querschnitte in Baden-Württemberg. Die Auswertung ist im Downloadbereich des Verkehrssicherheitsscreenings eingestellt.

Die angegebene Entwurfsklasse gibt die Bezugswerte für die Trassierung an, wenn Trassierungsdefizite zu untersuchen sind.

10. Auf Überholfahrstreifen im Zuge von Landesstraßen (EKL 2) ist im Regelfall zu verzichten. In zu begründenden Einzelfällen (z. B. Ausbauprojekte zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen aufgrund von Unfällen beim Überholen, Steigungsstrecken) ist die Zustimmung des MVI einzuholen.

11. An Neubaustrecken der Landesstraßen ist grundsätzlich abzuwägen, ob die nach Tab. 21 und 22 vorgegebenen Knotenpunktarten erforderlich sind.

Im Zuge von Landesstraßen der EKL 2 soll vor dem Einsatz teilplangleicher Knotenpunkte geprüft werden, ob die gemäß Kapitel 6.3.2 eingeräumten Ermessensspielräume bei der Wahl der Knotenpunktart ausgeschöpft werden können. Unter Berücksichtigung der dort aufgeführten Ziele und der örtlichen Gegebenheiten ist eine von den RAL abweichende Knotenpunktart an Landesstraßen möglich. Bei Kreuzungen können alternativ zu teilplangleichen Knotenpunkten Kreisverkehre untersucht werden.

Im Zuge von Landesstraßen der EKL 3 soll der gemäß Kapitel 6.3.2 eingeräumte Ermessensspielraum ebenfalls ausgeschöpft werden.

An Knotenpunkten mit Zuflussbelastungen auch über 5.000 Kfz/24h ist der Einsatz einfacher verkehrszeichengeregelter Knotenpunkte mit Abbiegefahrstreifen, jedoch ohne Signalisierung zu prüfen. Voraussetzung ist, dass die Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Knotenpunkts die Qualitätsstufe D erreicht.

12. Bei der Umplanung von unsignalisierten Kreuzungen aus Verkehrssicherheitsgründen kommen Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehre in Betracht. Kreisverkehre sind nur bei etwa gleich großen Belastungen der verknüpften Straßen geeignet.

Über die Regelungen der RAL hinaus, soll generell die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahren bei dreiarmigen Kreisverkehren mindestens 20 % und bei vierarmigen Kreisverkehren mindestens 25 % (Summe der Verkehrsstärke beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges) der Gesamtbelastung des zuführenden Verkehrs betragen. Bei der Abwägung und Wahl der Knotenpunktform ist besonders der wirtschaftlichere Betrieb von signalgeregelten Knotenpunkten aufgrund der sehr niedrigen Strom- und Wartungskosten durch die neue LED-Technik zu berücksichtigen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen derzeit ein „Merkblatt für die Übertragung des Prinzips der Entwurfsklassen nach den RAL auf bestehende Straßen (M EKLBest)“ erarbeitet. Der Zeitpunkt der Veröffentlichung des Merkblattes ist bisher unbekannt.

Den kommunalen Baulastträgern wird im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise empfohlen, die RAL anzuwenden und die Vorgaben dieses Schreibens zu beachten.

Die Regierungspräsidien werden gebeten, die Landratsämter und Stadtkreise als untere Verwaltungsbehörden zu informieren.

Dieses Einführungsschreiben wird entsprechend der VwV RE-StB-BW vom 01. Juli 2008 in die Liste der Regelwerke der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg im Internet- und Intranetangebot der Abteilung Landesstelle für Straßentechnik beim Regierungspräsidium Tübingen eingestellt.

gez. Klaiber