



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Abteilungen 4 der Regierungspräsidien
Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

Stuttgart 30.12.2014

Name André Frank

Durchwahl 0711-231-3615

E-Mail Andre.frank@mvi.bwl.de

Aktenzeichen 21-3942.2/8

(Bitte bei Antwort angeben!)

Landesstelle für Straßentechnik beim
Regierungspräsidium Tübingen

nachrichtlich:

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

 Hinweise zu Standards für die Planung von Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen

Bei der Diskussion über die Standards in der Straßenplanung wurde die Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen vor allem zu Beginn des Planungsprozesses als wesentliches Optimierungsfeld identifiziert. In der Folge können angepasstere und damit kostengünstigere Lösungen der Planungsaufgabe gefunden werden sowie Eingriffe in Natur und Landschaft reduziert und gegebenenfalls vermieden werden.

Das MVI hat diesen Ansatz aufgegriffen und hierzu Hinweise erarbeitet. Die Regierungspräsidien werden gebeten, die nachfolgenden Ausführungen im Planungsprozess von Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen zu beachten. Die Hinweise systematisieren Arbeitsschritte, die zum Teil bereits heute erfolgen. Die Ausführungen sind somit auch als Beitrag zur Qualitätssicherung zu verstehen.

Sachverhalte und ihre Abwägung

Bisher wurde zu Beginn der Ausbauplanung die Verbindungsfunktion einer Straße ermittelt, um daraus die Entwurfsklasse abzuleiten. Über die Entwurfsklasse werden u. a. die Querschnittsbreite, die Trassierungselemente sowie die erforderlichen Knotenpunktformen bestimmt. Aus wirtschaftlichen Erwägungen orientiert sich der Ausbau schon heute weitestgehend am Bestand. Kostenintensive Anpassung oder Verbesserungen in der Linienführung werden nur bei erheblichen Defiziten vorgenommen.

Im Sinne der Standarddiskussion sollen für die Ausbauplanung insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Substanzerhaltung von Straßen als Hauptziele definiert werden. Dies ist bei der planerischen Abwägung zu beachten.

Die Ausbauplanung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik.

Folgende Arbeitsschritte sind bei der Planung einer Ausbaumaßnahme durchzuführen:

1. Bestand umfassend erheben
 - a) Es ist auf Basis von vorhandenen Bestandsdaten und Vermessungsdaten ein Lage- und Höhenplan des Bestands zu erstellen. Im Höhenplan sind die Fahrbahnbreiten als Band, das Krümmungsband, das Querneigungsband und die Haltesichtweiten mit Sichtschatten darzustellen. Dabei sind angemessene Vor- und Nachlaufstrecken zu berücksichtigen und im Höhen- und Lageplan darzustellen, um die anschließende Streckencharakteristik bei der Planung berücksichtigen zu können.
 - b) Die bestehende Entwässerung (inklusive wasserrechtlicher Genehmigungen) ist zu erheben.
 - c) Die Werte der Zustandserfassung (ZEB) sowie der Straßenaufbau (gebundene und ungebundene Schichtdicken) sind zu erheben. Dabei ist zu untersuchen, ob teerhaltige Bestandteile nachweisbar sind.

Diese Punkte sind in Ergänzung zu den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012) unter Punkt 1.1 unter der Überschrift „Bestandsanalyse“ zu beschreiben und die Bestandspläne als Teil der Unterlagen 3 und 4 im geeigneten Maßstab zu ergänzen.

- d) Die Verkehrsbelastung ist mit zugehöriger Zählstellennummer anzugeben. Zudem ist eine Prognoseeinschätzung getrennt nach Pkw und Lkw im Erläuterungsbericht unter Kapitel 2.4.2 auszuführen.
- e) Leitungen einschließlich der Zuständigkeiten sind zu erheben und im Erläuterungsbericht unter Kapitel 4.10 darzulegen.
- f) Der Baugrund ist zu erheben und im Erläuterungsbericht unter Kapitel 4.11 zu beschreiben.
- g) Die vorhandene Ausstattung der Straße ist zu erheben (Schutzplanken, Markierungen, Beschilderungen) und im Erläuterungsbericht unter Kapitel 4.13 zu dokumentieren.
- h) Die Schutzgebiete im Straßenumfeld, die im Erläuterungsbericht unter Kapitel 3.1 zu beschreiben sind, sollen auch im Bestandslageplan (Unterlage 3) dargestellt werden.

2. Bestand beurteilen

Die Bestandslage- und Höhenpläne bilden das zentrale Element der Beurteilung. Bestehende Defizite sind anhand der gültigen Richtlinien zu ermitteln. Besonderes Augenmerk ist auf die Relationstrassierung, die Haltesichtweiten und Querneigungen (abflussschwache Zonen) sowie auf den Raumbedarf von Schleppkurven zu legen. Die Ergebnisse sind in Ergänzung zur RE 2012 unter dem Punkt 2.1 unter der Überschrift „Bestandsbeurteilung“ darzulegen.

3. Sicherheitsanalyse durchführen

Auf Basis des Verkehrssicherheitsscreenings ist das Unfallgeschehen zu analysieren. Bei Auffälligkeiten sind die Unfalltypen auszuwerten. Zudem ist die Unfallkostenrate aus dem Verkehrssicherheitsscreening zu ermitteln. Um Erkenntnisse aus erster Hand zu erhalten, sollten Polizei, zuständige Verkehrsbehörde und gegebenenfalls die Betriebsfachleute der Landratsämter frühzeitig um Stellungnahme gebeten werden. Die Erkenntnisse sind unter 2.4.3 des Erläuterungsberichts darzustellen.

4. Ausbaubedarf ableiten

Die Unfallsauffälligkeiten werden mit den Trassierungsdefiziten überlagert. Aus der Überlagerung können sich Bereiche ergeben, in denen unter Abwägung aller sonstiger zu berücksichtigenden Sachverhalte (u. a. wirtschaftliche und umweltfachliche Aspekte) Veränderungen an der Trasse bzw. an bestehenden Kno-

tenpunkten (z. B. Abhängen von Wirtschaftswegezufahrten) erforderlich werden. Die Ergebnisse sind in Ergänzung zur RE 2012 im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 darzustellen.

Der Ausbauquerschnitt ist nach dem Einführungsschreiben der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) vorauszuwählen. Ergibt sich bei einer Fahrbahnbreite im Bestand von mindestens 6 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.

Eine Unterschreitung des angestrebten Ausbauquerschnitts auf kürzeren Abschnitten ist aufgrund von Zwangspunkten möglich. Der Übergang zum Bestand ist verkehrssicher zu gestalten (ausreichend lange Verziehung). Die Streckencharakteristik ist zu beachten.

Die Haltesichtweite ist bei der Überplanung einzuhalten. Bei Unterschreitungen sind verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gefahrenzeichen) gegenüber baulichen Maßnahmen abzuwägen. Im Erläuterungsbericht sind die Abwägung und die Ergebnisse unter 4.3.5 zu dokumentieren.

Bei Festlegung der Art der Erneuerung des bestehenden Straßenkörpers (einfach, grundhaft) sind nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2012) bei der Abwägung insbesondere teerhaltige Schichten zu berücksichtigen und ein wirtschaftliches Bauverfahren zu wählen. Im Erläuterungsbericht sind die Ergebnisse unter 4.4.2 darzulegen.

Die Neuanlage von Radwegen ist bei Ausbaumaßnahmen zu prüfen und unter Kapitel 4.2 darzustellen. Dabei sind Radwegekonzepte (RadNETZ, Kreisradnetze etc.) sowie besonders zu schützende Verkehrsteilnehmer zu beachten. Im Erläuterungsbericht sind die Ergebnisse unter 4.2 auszuführen.

Die passiven Schutzeinrichtungen sind nach den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) zu überprüfen und das Ergebnis im Erläuterungsbericht unter 4.13 zu dokumentieren.

Die Prüfung der UVP-Pflicht ist unter Punkt 2.2 im Erläuterungsbericht darzustellen. Artenschutzrechtliche Sachverhalte sind abzuarbeiten. Bei der umweltfachlichen Bewertung der Eingriffe in Flora und Fauna ist das Vermeidungs- und Minimierungsgebot abzuarbeiten und im Kapitel 6.4 des Erläuterungsberichts darzulegen.

Diese Arbeitsschritte stellen den Mindeststandard dar, der als Teil des Aufstellungsprozesses von Ausbauplanungen einzuhalten ist.

Bei der Vergabe von Ingenieurleistungen ist die textliche Darstellung der hier genannten Arbeitsschritte im Erläuterungsbericht als Grundleistungen der Leistungsphasen 1,2 und 3 der HOAI zu vereinbaren. Die Kartendarstellungen des Bestandslage- und Höhenplans mit Fahrbahnbreiten, Krümmung, Querneigung und Haltesichtweiten mit Sichtschatten sind als besondere Leistungen zu vereinbaren.

Es wird gebeten, auch laufende Planungen, bei denen die Leistungsphase 2 der HOAI noch nicht abgeschlossen ist, nach dem beschriebenen Planungsprinzip zu erarbeiten.

gez. Klaiber