

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES: Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betr.: Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes
Grundsätze für Bau- und Finanzierung von Radwegen im Zuge
von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes**

Bezug: 1.-4. Sitzung des Arbeitskreises AK Radwege vom
7.11, 18./19.12.7, 30.01. und 7./8.4.2008

Schreiben vom 12.9.2007, Az. S 11/7123.10/6-1-01-729012

16. Sitzung des Bund/Länder-Arbeitskreises „Fahrradverkehr“ 2007

Die derzeit gültigen Grundsätze für das Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ stammen aus den Jahren 1980/82. Die Grundsätze sind im Jahr 1997 um die straßenverkehrliche Benutzungspflicht von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ergänzt worden.

In 2003 haben einzelne Bundesländer angeregt, diese Grundsätze zu überarbeiten.

In der 16. Sitzung des Bund/Länder-Arbeitskreises „Fahrradverkehr“ (BLAK-Fahrradverkehr) ist beschlossen worden, dass die weitere Bearbeitung der Grundsätze im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Unterstützung der Länder Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin erfolgen sollte. Im daraufhin gebildeten Arbeitskreis (AK) „Radwege“ sind die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ 2008 erarbeitet und einvernehmlich abgestimmt worden.

Die anliegenden Grundsätze 2008 regeln auf der Grundlage des Bundesfernstraßengesetzes, wann ein Radweg an einer Straße in der Baulast des Bundes gebaut beziehungsweise finanziert werden kann. Ein Grundsatz ist, dass der Bund als Baulastträger für die Bundesfernstraßen, die dem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind; für die Sicherheit des Verkehrs auf den Bundesfernstraßen zu sorgen hat. Dies erfolgt insbesondere durch die Entflechtung des Kfz- und Fahrradverkehrs. Des Weiteren ermöglichen die Grundsätze 2008 die Einbeziehung anderer Wege (z. B. land- oder forstwirtschaftliche Wege, stillgelegte entwidmete Eisenbahntrassen), wenn die Vorgaben der Grundsätze 2008 erfüllt sind.

Beiliegend übersende ich die Neufassung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ 2008 mit der Bitte, sie anzuwenden. Die Finanzierung kann nur unter Vorbehalt der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.

Ergänzend zu den Grundsätzen werden Vereinbarungen, die den Ländern als Beispiel für die Einbeziehung anderer Wege dienen können, nachgereicht.

Im Auftrag

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

1. Ziele

Mit der Finanzierung des Baus von Radwegen an Bundesstraßen aus Straßenbaumitteln des Bundes wird als Ziel die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch

- Verminderung der Unfallzahlen, insbesondere bei Kindern durch Trennung der Verkehrsarten;
- Verflüssigung des Verkehrs und Verhinderung von Stausituationen,

verfolgt. Daneben kommt der Bau von Radwegen an Bundesstraßen auch der Umwelt durch Förderung des Radverkehrs mittels Verbesserung der Radverkehrsnetze zu Gute.

2. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Anlage von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes dient vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Verkehrs dort, wo

- Radverkehr nicht nur in geringem Umfang regelmäßig zu berücksichtigen ist oder
- mit einem erheblichen Aufkommen an Radfahrern im Freizeit-, Wochenend- und Erholungsverkehr zu rechnen ist und keine oder nur unzureichende Alternativwege vorhanden sind oder
- besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer auftreten.

Die Entflechtung ist insbesondere dort wichtig, wo hohe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr auftreten sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken und geringen Fahrbahnbreiten.

Eine sichere Entflechtungswirkung ist nur gewährleistet, wenn der Radweg benutzungspflichtig im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist. Einzelheiten zur Anordnung der entsprechenden Verkehrszeichen sind in der VwV-StVO geregelt.

3. Netzstrukturelle Grundsätze

Radverkehrsnetze unterscheiden sich strukturell von fernverkehrsrelevanten Straßennetzen für den Kraftverkehr. Es ist nicht Aufgabe des Bundes als Baulastträger der Straßen für den Fernverkehr, ein geschlossenes Radwegenetz entlang der Bundesstraßen zu errichten. Vielmehr sind die Radwege entlang der Bundesstraßen als sinnvolle Netzergänzungen regionaler Netze zu integrieren. Entsprechend dem Charakter des Radverkehrs sind für den Ausbau der regionalen Netze die Länder, Kreise und Kommunen gefordert.

Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes kann gleichzeitig der Erweiterung vorhandener Radverkehrsnetze (einschließlich sinnvoller Lückenschlüsse) dienen. Lückenschlüsse bei vorhandenen Radwegen sollen dann insbesondere unter Berücksichtigung von

- Siedlungsgebieten in Randlagen,
- zentralen Einrichtungen bei Außerortslagen (z. B. Schulbereiche, Sportstätten, Bahnstationen, ÖPNV-Haltestellen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren),
- Anbindungen landschaftlich reizvoller und topografisch günstiger Gebiete für das Radwandern erfolgen.

Beim Neubau von Ortsumgehungen soll die Anlage von Radwegen in der Baulastträgerschaft des Bundes in der Regel nicht erfolgen, soweit der Radverkehr auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt geführt werden kann. Hierbei ist die Umwegeempfindlichkeit des Radverkehrs zu berücksichtigen.

4. Technische Ausführung

Hinsichtlich der Einsatzgrenzen und der Entwurfsanforderungen für Radwege sind vorrangig die vom BMVBS eingeführten technischen Regelwerke zu beachten.

Außerorts werden an Bundesstraßen die Radwege in der Regel als einseitige gemeinsame Rad- und Gehwege mit einer Breite von 2,50 m finanziert. Aus Gründen

der Verkehrssicherheit werden nur baulich getrennte Radwege als geeignet angesehen.

Schutzstreifen sind deshalb an außerörtlichen Bundesstraßen nicht zugelassen. Radfahrstreifen können im Ausnahmefall

- bei Umwandlungen vorhandener Straßen mit überbreiten Fahrstreifen oder mit Seitenstreifen (ehemalige Mehrzweckstreifen) in schmalere Fahrbahnen mit abgetrennten Radfahrstreifen oder
- bei kurzen Abschnitten, in denen Radwege in einer ansonsten vom Kfz-Verkehr getrennten Führungskontinuität aus Platzgründen nicht zu realisieren sind, eingesetzt werden. Radfahrstreifen sind dann mit verkehrstechnischen Einrichtungen von der Fahrbahn abzutrennen.

Für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen wird aufgrund der Bedeutung dieser Straßen für den weiträumigen Verkehr eine nutzbare Breite von 6,50 m für die ungehinderte Begegnung zweier Lkw für notwendig gehalten. Sind ausreichend breite Straßenraumbreiten vorhanden und/oder ist die Anlage baulich getrennter Radwege oder Radfahrstreifen nicht realisierbar und Radverkehr auf der Fahrbahn noch vertretbar, so ist auf Innerörtlichen Bundesstraßen die Anlage eines Schutzstreifens in Betracht zu ziehen (zur Finanzierung vergl. § 5 b Straßenverkehrsgesetz (StVG)). Hierbei sind die Vorschriften der StVO und der VwV-StVO sowie der technischen Regelwerke und der Ortsdurchfahrten-Richtlinie zu beachten.

5. Baulast

Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen durch den Bund ist gemäß Bundesfernstraßengesetz jederzeit möglich, wenn nach Ziffer 1 bis 3 dieser Grundsätze ein Bedarf besteht.

Die Anlage neuer Radwege oder die Nutzung vorhandener Straßen und Wege kommt sowohl beim Neu- oder Ausbau von Bundesstraßen als auch an vorhandenen, nicht zum Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen in Betracht.

Der Bund trägt die Kosten für die Herrichtung in der für den Radverkehr erforderlichen Breite und Befestigung sowie für die Unterhaltung.

Im Übrigen trägt er die Kosten für den anfallenden Winterdienst und notwendige Verkehrssicherung, wobei die Pflicht zur Verkehrssicherung den Ländern obliegt.

6. Einbeziehung anderer Wege

Zur Vermeidung einer unnötigen Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen können andere Wege in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern

- dies verkehrlich und verkehrstechnisch geboten,
- bautechnisch möglich sowie
- wirtschaftlich sinnvoll ist und
- der Weg der Bundesstraße so zugeordnet ist, dass er vom Radverkehr angenommen wird.

Diese Voraussetzungen liegen in der Regel vor, wenn

- der Radverkehr auf der Straße die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so stark beeinflusst, dass an sich die Errichtung eines eigenen Radweges verkehrlich erforderlich ist und
- der Weg in einem angemessenen örtlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße verläuft und mit Fahrrädern befahrbar ist.

Die Einbeziehung solcher Wege schließt das Vorhandensein eines besonderen Radweges neben der Fahrbahn der Bundesstraße aus.

Geeignete Wege sind

- a) private land- oder forstwirtschaftliche Wege, oder kommunale land- oder forstwirtschaftliche Wege
 - die beim bisherigen Eigentümer verbleiben und
 - für die eine Vereinbarung zur Nutzung und Unterhaltung, zum Winterdienst und zur Verkehrssicherung zu schließen ist.
- b) Trassen entwidmeter Eisenbahnstrecken,
 - die ggf. beim bisherigen Eigentümer verbleiben und
 - für die dann in diesem Fall eine Vereinbarung zur Unterhaltung, zum Winterdienst und zur Verkehrssicherung zu schließen ist.