

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015

Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf;
Entwurfsrichtlinien

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

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

**Betr.: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrs-
anlagen (HBS)**

- Bezug:** 1. Schreiben – StB 11/7122.3/4-HBS-1740126 – vom 25.09.2012
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

Anlg.: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe
2015, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) hat das „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS), Ausgabe 2001 – unter Berücksichtigung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Praxis sowie der zwischenzeitlich abgeschlossenen Umstrukturierung des entwurfstechnischen Regelwerks – grundlegend überarbeitet und das HBS, Ausgabe 2015, vorgelegt.

Ihre Stellungnahmen zum Entwurf des HBS, den ich Ihnen mit Bezugsschreiben 1. übersandt hatte, wurden berücksichtigt und soweit möglich in dem vorliegenden HBS eingearbeitet.

Ich gebe hiermit das HBS, Ausgabe 2015, bekannt und bitte Sie, dieses 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 Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes zugrunde zu legen.

Dabei bitte ich Folgendes zu beachten:

1. Mit den im HBS beschriebenen Verfahren wird die Qualität des Verkehrsablaufs ausschließlich aus verkehrstechnischer Sicht bestimmt. Die Ergebnisse dienen im Rahmen der technisch-wirtschaftlichen Nachweisführung gemäß der „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (RE) der Begründung der gewählten technischen Lösung. Die im Planungsprozess erforderliche Abwägung mit anderen Beurteilungsmerkmalen und Zielen (Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit, Baulastträgerkosten etc.) ist nicht Gegenstand des HBS.
2. Die für Strecken und Knotenpunkte erforderlichen Nachweise der Qualität des Verkehrsablaufs bitte ich gemäß den RE in die Entwurfsunterlagen zu integrieren und mir im Rahmen der gemeinsamen Projektabstimmungen vorzulegen (Bezugsschreiben 2.).
3. Der verkehrstechnischen Bemessung bitte ich grundsätzlich aktuelle Verkehrsprognosen, insbesondere unter Berücksichtigung bundesweit prognostizierter überregionaler Verkehre, zugrunde zu legen.
4. Anstelle von Modellprognosen können bei Um- und Ausbaumaßnahmen im Ausnahmefall Trendprognosen in Betracht kommen, sofern die im HBS beschriebenen Voraussetzungen vorliegen.
5. Für die verkehrstechnische Bemessung bitte ich, künftig in der Regel die Verkehrsstärke in der 50. höchstbelasteten Stunde des Jahres als maßgebende stündliche Verkehrsstärke MSV (bzw. Bemessungsverkehrsstärke q_B) zugrunde zu legen. Diese wird im Rahmen der Straßenverkehrszählung SVZ bzw. der Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen regelmäßig von der Bundesanstalt für Straßenwesen für Abschnitte im bestehenden Netz der Bundesfernstraßen ermittelt und veröffentlicht.
6. Beim Neu-, Um- und Ausbau bitte ich, mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) D zu gewährleisten. Sofern sich bei der Planung eines Neubauvorhabens eine QSV besser als D ergibt, bitte ich nachzuweisen, dass bei einer sparsameren Variante, die mit den Vorgaben für die zugrunde liegende Straßenkategorie verträglich ist, die QSV D nicht erreicht wird. Im Fall des Um- und Ausbaus kann dieser Nachweis auch dadurch erbracht werden, dass der heutige Zustand mit der prognostizierten Verkehrsnachfrage nicht der QSV D entspricht.
7. Bei der Abfolge von Elementen von Straßenverkehrsanlagen ist stets nachzuweisen, dass jedes der Einzelelemente mindestens die QSV D erfüllt. Ist nur für ein Element dieser Nachweis nicht möglich, so ist die Mindestverkehrsqualität der Gesamtanlage nicht erreicht.
8. Mit den neuen Verfahren zur Bewertung der Angebotsqualität von Netzabschnitten wird die in den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), Ausgabe 2008, der FGSV beschriebene Methodik bereitgestellt. Soweit gemäß ARS 21/2008 (Bezugsschreiben 3.) eine Bewertung nach den RIN erforderlich ist, bitte ich die neuen Verfahren anzuwenden und mir – im Kontext mit der zurzeit laufenden Überarbeitung der RIN – über Ihre Erfahrungen zu berichten.

9. Das HBS enthält ein neues Verfahren zur Bewertung der Verkehrsqualität von Anlagen für den Radverkehr, das zurzeit noch auf einer geringen empirischen Basis beruht. Soweit aufgrund hoher zu erwartender Verkehrsnachfrage eine verkehrstechnische Bemessung zweckmäßig erscheint, rege ich die Erprobung des Verfahrens an, um – vor dem Hintergrund des zunehmenden Radverkehrsaufkommens insbesondere in den Städten – auf diese Weise die Validierung zu unterstützen.

Im Interesse einer einheitlichen Planung empfehle ich, das HBS, Ausgabe 2015, auch für die Straßen Ihres Geschäftsbereiches einzuführen und anzuwenden. Ich würde es begrüßen, wenn Sie die Anwendung des HBS 2015 auch für Straßen in der Baulast anderer Träger empfehlen.

Mein Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2002 vom 28.05.2002 (Bezugsschreiben 4.), hebe ich hiermit auf.

Das HBS, Ausgabe 2001, ist nicht mehr anzuwenden.

Ich bitte um Übersendung Ihres Einführungserlasses bis zum 26.11.2015.

Über die Erfahrungen bei der Anwendung bitte ich mir bis zum 30.09.2017 zu berichten.

Das HBS, Ausgabe 2015, ist beim FGSV Verlag, Wesselinger Straße 17, 50999 Köln zu beziehen.

Im Auftrag
Dr. Stefan Krause