



Einführung von Planungsgrundlagen
für die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg

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

Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung,
Abteilung 4, Nr. 05/2020 – Verkehr

Sachgebiet 02.3: Planung und Entwurf;
Entwurfsgestaltung
Sachgebiet 14.1: Straßenrecht; Straßenbaulast,
Widmung, Umstufung, Einziehung

vom 23. Juli 2020

Der Runderlass richtet sich an


- die Straßenbaubehörde des Landes Brandenburg
- die Landkreise, die kreisfreien Städte sowie die kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Landes Brandenburg.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nummer 12/2020 vom 17. April 2020 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die „Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ bekannt gegeben, die Veröffentlichung ist im Verkehrsblatt vorgesehen. Die Grundsätze enthalten Anforderungen an die Anlage von Radwegen in der Baulast des Bundes, zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege sowie zu Radschnellwegen und ersetzen die Ausgabe 2008.

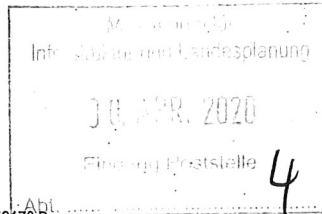
Hiermit wird die „Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Ausgabe 2020“ für die im Zuständigkeitsbereich des Landes Brandenburg liegenden Bundes- und

Landesstraßen verbindlich eingeführt. Für die im Zuständigkeitsbereich der Landkreise, kreisfreien Städte sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Landes Brandenburg liegenden Straßen wird die Anwendung empfohlen.

Im Auftrag



Egbert Neumann



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

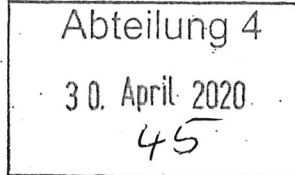
Die Autobahn GmbH des Bundes

nachrichtlich:
Fernstraßen-Bundesamt

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH



30.4.

Dr. Stefan Kräuse
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5110
FAX +49 (0)228 99-300-807-5110

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

PE-Nr. 355 014	Referat 45. 04. MAI 2020	Kopie:
Zust. 45.7	Sign.:	

30/04.05.

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020
**Sachgebiet 02.3: Planung und Entwurf; Entwurfs-
gestaltung**
**Sachgebiet 14.1: Straßenrecht; Straßenbaulast,
Widmung, Umstufung,
Einziehung**

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)

**Betreff: Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes;
- Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von
Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes**

Bezug: 1. Schreiben vom 17.10.2008, S 11/7123.10/6-1-891608
2. Schreiben vom 19.06.2019, StB 11/7123.10/6-1-3172053
Aktenzeichen: StB 11/7123.10/6-1-3172053
Datum: Bonn, 17.04.2020
Seite 1 von 2

Mit meinem Schreiben vom 17.10.2008 (Bezug Nr. 1) wurden die
aktuell gültigen „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen
im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ im Jahr 2008
bekannt gegeben.





Seite 2 von 2

Um auf das Ziel „Null Verkehrstote“ hinzuwirken und die Forderungen aus der Novelle der EU-Richtlinie 2008/96/EG (Richtlinie 2019/1936) umzusetzen, wurden die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ überarbeitet (Bezug Nr. 2).

Mit Unterstützung der Länder im Rahmen von durchgeführten Workshops ist eine Entwurfsfassung erstellt worden, die Ihnen übersandt und im Rahmen der Bund/Länder-Dienstbesprechung am 24.09.2019 in Bonn vorgestellt und erläutert wurde. Im Anschluss an die Dienstbesprechung hatten Sie Gelegenheit zur Stellungnahme. Ihre Stellungnahmen wurden bei der Erstellung der neuen Grundsätze berücksichtigt und soweit möglich eingearbeitet.

Die wesentliche Änderung besteht darin, dass bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes nun zu prüfen ist, ob eine geeignete Führung des Radverkehrs – unter Einbeziehung der Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften – im Bereich der Bundesstraße besteht. Den hier vorzulegenden RE-Entwürfen für Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen bitte ich daher künftig Angaben zur Radverkehrsführung beizufügen und im Falle des Verzichts auf eine getrennte Führung des Radverkehrs dies zu begründen.

Hiermit gebe ich die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Fassung 2020, bekannt und bitte Sie, diese zukünftig besonders bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen zu Grunde zu legen. Ich bitte Sie, mir bis zum 16.04.2021 über Ihre Erfahrungen mit der Anwendung dieser Grundsätze zu berichten und mir bis dahin ein Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen gemäß Nummer 2.5 der Grundsätze vorzulegen.

Im Auftrag
Dr. Stefan Krause



Anlage: 1

Beglaubigt:

Stefan Krause
Angestellter



Stand: 21.04.2020

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

1. Ziel

1.1 Vorrangiges Ziel der Finanzierung des Baus von Radwegen aus Straßenbaumitteln des Bundes ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundesstraßen in der Baulast des Bundes durch wirksame Entflechtung der Verkehrsarten. Die Entflechtung ist insbesondere dort wichtig, wo hohe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr auftreten, auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsanteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten.

Durch die Entflechtung wird

- a. eine Verminderung der Zahl der Unfälle mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer,
- b. eine Verbesserung der Verkehrsqualität und
- c. eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten

angestrebt.

1.2 Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. die Finanzierung anderer Wege, die einen Radweg in der Baulast des Bundes ersetzen, soll auch zur sinnvollen Erweiterung und Ergänzung (Lückenschlüsse) regionaler Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der Länder, Kreise und Kommunen beitragen.

1.3 Zu den Technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die im Folgenden kurz „Technisches Regelwerk“ genannt werden, sind die durch das BMVI bekanntgegebenen Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau zu beachten.

2. Vorgehensweise

2.1 Bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße besteht. Die Betrachtung sollte die bestehenden und geplanten regionalen Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften einbeziehen.

Falls keine geeignete Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung der Verkehrsarten und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

2.2 Für eine getrennte Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße kommen in Betracht:

- a. die Anlage eines Radweges an der Bundesstraße (unselbständiger Radweg),
- b. die Nutzung/der Ausbau anderer Straßen und Wege im Nahbereich der Bundesstraße oder

- c. eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Radweges an der Bundesstraße.

2.3 Die Nutzung bzw. der Ausbau anderer Straßen und Wege als Radweg oder eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Radweges an der Bundesstraße ist in Betracht zu ziehen, falls sich dies – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – als vorteilhafter erweist, insbesondere indem der Flächenbedarf verringert und die Entflechtungswirkung durch eine kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindung gesteigert werden kann. Die unter Kapitel 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

2.4 Der Verzicht auf eine getrennte Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße zur Entflechtung der Verkehrsarten ist bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen nur dann zulässig, wenn im Einzelfall nachgewiesen werden kann, dass kein Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht. Ein fehlender Bedarf in diesem Sinne ist besonders zu begründen, und zwar unter Berücksichtigung insbesondere nachfolgender Kriterien:

- a. Stärke und Geschwindigkeit des prognostizierten Kfz-Verkehrs
- b. prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- c. prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- d. Übersichtlichkeit und Verlauf der Straße
- e. Fahrbahnbreite
- f. Unfallgeschehen

2.5 Bei vorhandenen, nicht zum Um- und Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes soll bei Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit die Anlage eines Radweges insbesondere dort geprüft werden, wo er der sinnvollen Erweiterung und Ergänzung (Lückenschlüsse) regionaler Radverkehrsnetze dient. Die Prüfung des prognostizierten Bedarfs für eine Entflechtung und der Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes erfolgt dabei analog zur Vorgehensweise und entsprechend den Kriterien für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen.

3. Radwege in der Baulast des Bundes

3.1 Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße sind, oder soweit sie im Zusammenhang mit der Bundesstraße stehen und mit dieser im Wesentlichen gleichlaufen und eine verkehrstechnische Einheit bilden¹ (unselbständige Radwege), sind Bestandteil der Bundesstraße i. S. v. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG.

3.2 Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen auf außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Alternative Lösungen können außerorts auf kurzen Abschnitten, in denen baulich getrennte Radwege aus Platzgründen nicht zu realisieren sind, im Ausnahmefall eingesetzt werden, sofern dadurch die Verkehrssicherheit gleichermaßen gewährleistet werden kann und das Technische Regelwerk eingehalten wird.

Außerorts werden Radwege an Bundesstraßen in der Regel als einseitige gemeinsame Rad- und Gehwege mit einer Breite von 2,50 m im Zweirichtungsverkehr ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite zwischen Geländer und Schutzeinrichtung von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen abgewichen werden.

3.3 Innerorts kommen neben einem baulich angelegten Radweg auch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in Betracht, falls dadurch die Verkehrssicherheit gleichermaßen gewährleistet werden kann und das Technische Regelwerk eingehalten wird.

3.4 Inner- wie außerorts ist die technische Gestaltung und bauliche Ausführung nach dem Technischen Regelwerk wichtig für die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort und somit maßgeblich für eine erfolgreiche Entflechtung der Verkehrsarten. Besonderes Augenmerk ist auf die sichere Gestaltung von Knotenpunkten einschließlich Querungsstellen und Wechsel der Führungsform zu legen.

3.5 Außerorts ist in der Regel ein gebundener Oberbau (Asphalt, Beton, Pflaster oder Platten) vorzusehen und ein gemeinsamer Geh- und Radweg wenn möglich durch einen beidseitigen weißen Schmalstrich zu kennzeichnen.

¹ Der Radweg bedient die gleiche Verkehrsrelation wie die Bundesstraße ohne nennenswerte Umwege und Zeitverluste.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

4.1 Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenbedarfs, des Eingriffs in sensible Gebiete und/oder um die Entflechtungswirkung durch eine kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindung zu steigern, können andere Straßen und Wege in die Planung von Radwegen an Bundesstraßen einbezogen und deren Ausbau vom Bund finanziert werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- a. Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- b. Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als die Planung und der Bau eines unselbständigen Radweges. In die Bewertung sollen neben Planungs-, Bau- und Unterhaltungskosten auch ökologische Aspekte, wie z. B. zusätzlicher Flächenverbrauch, mit einfließen.
- c. Die den unselbständigen Radweg ersetzenden Straßen und Wege verlaufen in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße und sind geeignet, eine dem unselbständigen Radweg mindestens gleichwertige Entflechtungsfunktion zu erfüllen. Hierbei sind der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, soziale Sicherheit der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Art und Zustand der Oberfläche, Befahrbarkeit bei Regen oder Schnee etc.). Bei Bedarf können die vorhandenen Straßen und Wege durch kurze Neubauabschnitte (z. B. Brücken über Gewässer) ergänzt werden. Durch geeignete Beschilderung oder andere Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Führung über andere Straßen und Wege von Radfahrenden angenommen werden kann.
- d. Der Radverkehr ist in der Regel Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

4.2 In die Radwegeplanung an Bundesstraßen können insbesondere auch land- und forstwirtschaftliche Wege sowie Trassen der Eisenbahn, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind, als geeignete Straßen und Wege einbezogen werden.

4.3 Der Bund trägt die Kosten für den Ausbau in der für eine kombinierte Nutzung durch den Radverkehr und den bereits vorhandenen Verkehr (z. B. land- oder forstwirtschaftlicher Verkehr) erforderlichen Breite und Befestigung nach dem Technischen Regelwerk.

4.4 Die Mehrkosten für Unterhaltung, Erneuerung und Betrieb (einschließlich Winterdienst) des Weges, die aus der kombinierten Nutzung mit dem Radverkehr entstehen, sind gegenüber dem Träger der Straßenbaulast bzw. dem Wegeeigentümer in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw.

insolvenzfähigen Wegeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

4.5 Im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung ist die nachhaltige Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr sicherzustellen (z. B. gemäß der Musterverwaltungsvereinbarung).

5. Radschnellwege

5.1 Falls abschnittsweise ein Radschnellweg als Teil einer Radschnellverbindung unmittelbar an einer Bundesstraße geführt werden soll, ist er in diesem Abschnitt in die Baulast des Bundes zu übernehmen. Die Zustimmung des BMVI für die Führung eines Radschnellweges unmittelbar an einer Bundesstraße ist einzuholen. Der Radschnellweg hat dabei die Kriterien der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ zu erfüllen.

5.2 Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Kapitel 4, kann der Bund auf Grundlage einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung mit dem Baulastträger der Radschnellverbindung die Kosten für die Herstellung bzw. den Ausbau tragen. Die Kosten für die Unterhaltung, den Betrieb (einschließlich Winterdienst) sowie künftige Erneuerung sind gegenüber dem Baulastträger der Radschnellverbindung in entsprechender Anwendung der ABBV abzulösen.

5.3 Radschnellwege werden in einer Breite von in der Regel 4,00 m im Zweirichtungsverkehr und 3,00 m im Einrichtungsverkehr zuzüglich der ggf. erforderlichen Mehrbreiten (z. B. Fußverkehrsflächen außerorts) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen. Bei der Nutzung vorhandener land- oder forstwirtschaftlicher Wege erfolgt die Finanzierung analog zu Nummer 4.3.

Beschluss des Landtages Brandenburg

Den Radverkehr weiter ins Rollen bringen

Der Landtag Brandenburg hat in seiner 18. Sitzung am 18. Juni 2020 zum TOP 13 folgenden Beschluss gefasst:

„Es ist ein Anliegen der Koalition, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 auf 60 Prozent zu erhöhen. Dabei spielt der Radverkehr eine entscheidende Rolle. Der Radverkehr als körperlich aktive Fortbewegungsart mit geringem Platzbedarf und nahezu keinen Emissionen stiftet einen hohen individuellen und gesellschaftlichen Nutzen und bietet Lösungen für viele aktuelle Herausforderungen. Brandenburg ist heute bereits durch die günstigen Voraussetzungen ein Fahrradland und hat das Potenzial, den Radverkehrsanteil sowohl im Alltags- als auch im Ausflugsverkehr noch weiter zu steigern. Die Koalition tritt für die Gleichberechtigung von Fahrrad und Auto ein.

Die Landesregierung wird aufgefordert,

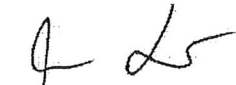
1. ein Gutachten zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie ausgehend vom 60-Prozent-Modal-Split-Ziel für den Umweltverbund bis Ende 2020 vorzulegen. Daraus soll ein Modal-Split-Ziel für den Radverkehr hervorgehen und davon abgeleitet die Radverkehrsstrategie von 2017 bis Ende des 4. Quartals 2021 fortgeschrieben werden. Dabei sind konkrete Maßnahmen, Prioritäten und Zeitpläne zur Umsetzung dieses Ziels abzuleiten.

Besonders berücksichtigt werden sollen Radverkehrsanlagen

- zur Schließung von Lücken,
- zur Schulwegsicherung,
- zur Bewältigung des Pendelns, der Alltagsmobilität und zur Anbindung des ÖPNV sowie
- zur Anbindung touristischer Zentren.

Darüber hinaus sollen aber auch überregionale touristische Radwege, Radabstellanlagen an Bahnhöfen, die Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV und Radschnellverbindungen, ihre Zubringer sowie die Verknüpfung der Radinfrastruktur mit dem Bahnverkehr ausgebaut werden. Davon abgeleitet soll die Radwegebedarfsliste bis zum Ende des 2. Quartals 2022 überprüft werden. Bei der Methodik der Bedarfsermittlung ist neben denen

8. die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK) weiter zu unterstützen und über die Radverkehrsbeauftragte oder den -beauftragten die Kommunen aktiv über Fördermittel des Landes-, des Bundes und der EU für den Radverkehr zu informieren;
9. bis Ende 2022 gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ein Pilotprojekt eines im VBB-Tarifsystem integrierten Fahrradverleihsystems zu entwickeln;
10. mit gutem Beispiel voranzugehen und bei allen Landesämtern und -ministerien verstärkt Dienstfahrräder anzubieten.“



Prof. Dr. Ulrike Liedtke
Die Präsidentin