

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Regierungen
Autobahndirektionen
Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen IID9-43411-003/09	Bearbeiter Herr Dr.-Ing. Kühn	München 23.02.2010
	Telefon / - Fax 089 2192-3559 / -13559	Zimmer 231	E-Mail alfred.kuehn@stmi.bayern.de

Technische Regelwerke; „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 7/2009 vom 23.06.2009 (VkB1 2010 S. 55) die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008 eingeführt. Sie wurden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auf der Grundlage der Entscheidung, die sektoralen Richtlinien für anbaufreie Straßen außerorts aufzugeben und stattdessen umfassende Richtlinien jeweils für die Straßentypen Autobahnen und Landstraßen zu erstellen, erarbeitet.

Grundgedanke des Konzepts für die neuen Richtlinien ist es, Entwurfs- und Ausstattungsmerkmale zu differenzieren und in verschiedenen Entwurfsklassen zusammenzufassen, um so Ausbaustandards in Abhängigkeit von Verbindungsfunktion und Lage festzulegen. Darüber hinaus wird der mit dem Straßenentwurf ein-

hergehende Planungs- und Abwägungsprozess in seinem Beziehungsgeflecht zum weiteren Richtlinienwerk umfassender dargestellt.

Die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) werden hiermit eingeführt und sind ab sofort allen Planungen und Entwürfen für den Neubau, die Erweiterung sowie für den Um- und Ausbau von Autobahnen zugrunde zu legen.

Die Richtlinien gelten für die Anlage von Autobahnen im Sinne von § 1 Abs. 3 FStrG sowie für autobahnähnliche Straßen in staatlicher Verwaltung, soweit es sich dabei nicht um kurze, d.h. in der Regel höchstens 15 km lange, zweibahnige Streckenabschnitte im Zuge von ansonsten einbahnigen Landstraßen handelt.

1. Straßenbautechnik

Bei der Anwendung der RAA ist Folgendes zu beachten:

- Wenn in Einzelfällen bei laufenden Vorhaben von der Vorgaben der RAA abgewichen werden soll, z.B. wegen eines weit fortgeschrittenen Entwurfsstadiums oder bereits eingeleiteter Baurechtsverfahren, ist die weitere Vorgehensweise mit der Obersten Baubehörde und dem BMVBS abzustimmen.
- Der technischen Planung – insbesondere der Wahl des geeigneten Querschnitts – sind grundsätzlich die aktuell zur Verfügung stehenden Verkehrsprognosen zugrunde zu legen. Für die Querschnittswahl ist maßgeblich, ob eine 4+0-Baustellenverkehrsführung erforderlich ist. Bei Prognoseverkehrsstärken von weniger als 30.000 Kfz/24h ist in der Regel davon auszugehen, dass eine 4+0-Baustellenverkehrsführung nicht erforderlich ist.
- Im Rahmen von Maßnahmen der grundhaften Erneuerung von BAB-Betriebsstrecken bzw. der Planung von Ersatzneubauten von Brückenüberbauten an BAB-Betriebsstrecken ist bei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen zu prüfen, inwieweit aufgrund der Prognoseverkehrsstärke der jeweiligen Strecke zukünftig eine 4+0-Baustellenverkehrsführung erforderlich ist und ob wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten bestehen, im Rahmen der anstehenden Arbeiten eine Fahrbahnbreite von 12,00 m – ggf. unter Inanspruchnahme der Verringerung anderer Querschnittsabmessungen – entsprechend den RAA zu realisieren.

Die Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 10/92 vom 13.01.1992 sowie 40/1998 vom 06.10.1998 wurden aufgehoben. Die sektoralen Regelwerke für den Straßenentwurf sowie die Regelungen in den Bekanntmachungen der Obersten Baubehörde

- vom 11.05.1977 Gz. IID6-9520Iwk95 (zum ARS 15/1976 vom 15.12.1976),
 - vom 23.08.1996 Az.: IID2-43411-001/95 (zum ARS 43/1995 vom 24.11.1995)
- und
- vom 17.07.1997 Az.: IID2/IC4-43410-001/95 (zum ARS 28/1996 vom 15.08.1996)

sind nicht mehr auf Autobahnen i. S. der RAA anzuwenden.

In den RAA ist die Tabelle unter Ziffer 9 „Zusammenfassung der Betriebs- und Entwurfsmerkmale“ fehlerhaft:

- der Kurvenmindestradius bei einer Querneigung zur Kurvenaußenseite beträgt entsprechend Ziffer 5.6.2 Tab.17 in der Entwurfsklasse EKA 1 B R = 3200 m, in EKA 2 R = 1900 m
- die Höchstlängsneigung beträgt entsprechend Ziffer 5.3.1 Tab. 14 in der Entwurfsklasse EKA 1 B s = 4,5 %

2. Straßenverkehrsrecht

Die RAA haben keinen normativen Charakter. Sie befassen sich mit der bautechnischen Gestaltung von Autobahnen, nicht aber mit der Frage, wie deren Benutzung straßenverkehrsrechtlich ausgestaltet werden darf oder muss.

Die RAA stellen die sachverständige Konkretisierung der modernen Grundsätze des Straßenbaus zum Bau von Autobahnen dar. Ihre Regelungen beruhen auf den Erkenntnissen und Erfahrungen von Sachverständigen und haben insoweit die Bedeutung von allgemeinen Erfahrungssätzen und antizipierten generellen Sachverständigengutachten.

Soweit die RAA auch allgemeine Aussagen zu typischen (technischen) Sachverhalten und deren Verkehrsregelung enthalten, entfalten sie keine unmittelbare Bindungswirkung für die Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall. Sie sollen jedoch bei der rechtlichen Würdigung der besonderen Umstände im Einzelfall (§ 39 Abs. 1 StVO mit § 45 Abs. 9 StVO) gewertet werden.

Abweichungen von den allgemeinen Aussagen der RAA zur Verkehrsregelung sind damit im Einzelfall aus sachlichen Gründen stets möglich.

Im Übrigen gilt: Soweit die RAA Regelungen beinhalten, die mit dem geltenden Vorschriften- und Regelwerk nicht im Einklang stehen, z.B. mit der Straßenverkehrs-Ordnung sowie zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien (StVO, VwV-StVO, RMS, RWBA, Lärmschutzrichtlinien-Straßenverkehr, RSA, u.a.), sind die in diesen Vorschriften enthaltenen Regelungen maßgeblich. Beispielsweise ist auf Autobahnen (Zeichen 330.1 StVO) die Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295 StOV) stets in einer Strichbreite von 30 cm vorzusehen.

Die RAA können gegen Entgelt beim FGSV-Verlag GmbH, Wesselingener Straße 17, 50999 Köln bezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Wiebel
Ministerialdirigent