

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsaufkommen und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird

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

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. der prognostizierte Bedarf und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Für eine Entflechtung kommen in Betracht:

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

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – der

Flächenverbrauch verringert, die Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete 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 nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Unfallgeschehen

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 derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequentierter Rad- und Gehweg, große Steigung) abgewichen werden.

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.

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.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Randmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als der Bau eines unselbständigen Radweges.
- 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 ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand 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 wird.
- Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

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

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.

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 in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

5. Radschnellwege

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

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 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.

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 mit Regelmaß 1,50 m und 0,50 m Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.



LAND BRANDENBURG

Ministerium für
Infrastruktur und
Landesplanung

Ministerium für Infrastruktur und
Landesplanung

Postfach 60 11 61

14411 Potsdam

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Abteilung Bundesfernstraßen
Herrn Dr.-Ing. Stefan Krause, AL
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14487 Potsdam

Bearb.: /

Gesch.-Z.: /

Hausruf: /

Fax: /

Internet: <https://mil.brandenburg.de>

Tram: Haltestelle Alter Markt/Landtag
Bahn und S-Bahn: Potsdam
Hauptbahnhof

Potsdam, 22.10.2019

**Entwurf zur Änderung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen
im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“**

Anlage

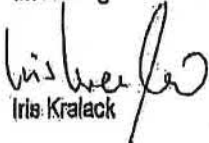
Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 18.09.2019 (SIB 11/7123.10/6-1-3172053) kann ich Ihnen mitteilen, dass die Änderung der Grundsätze durch das Land Brandenburg befürwortet wird und dem Entwurf grundsätzlich zugestimmt werden kann.

Insbesondere befürworte ich, dass Sie, wie im Rahmen der Bund/Länder-Dienstbesprechung am 24.09.2019 deutlich gemacht haben, den Ländern ausreichend Spielraum bei der Umsetzung der Grundsätze einräumen möchten. Von daher wird nicht jedes Detail (z.B. Radwegebreite hier mit „in der Regel“ gekennzeichnet) konkret in den Grundsätzen geregelt sein. Auch wird vor dem Hintergrund der anstehenden Fortschreibung von Regelwerken bewusst nicht auf die derzeit aktuell geltenden Regelwerke verwiesen.

Ich bitte jedoch um Beachtung der in der Anlage eingearbeiteten Hinweise und Ergänzungswünsche.

Zudem bitte ich um eine Bestätigung Ihrer Aussagen in der BL-DB am 24.09.2019, wonach der Bund auch Radwege an Bundesstraßen finanziert, die nicht angeordnet sind bzw. werden. Bisher konnte die Benutzungspflicht nur angeordnet werden, wenn eine besondere Gefahrenlage vorlag. Die Erbringung der Begründung für eine solche Gefahrenlage gestaltete sich aber oft schwierig.

Im Auftrag


Iris Kralack

Stand: 17.09.2019

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 große Differenzgeschwindigkeiten zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr auftreten, sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsanteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten sowie auf Abschnitten zur Schul- und Spielwegsicherung.

Kommissionen	
Kommissionen	
Kommissionen	

Durch die Entflechtung wird

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

angestrebt

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 (Bückenschlüsse) regionaler Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der Länder, Kreise und Kommunen beitragen. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. der präzisiertere Bedarf und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Für eine Entflechtung kommen in Betracht

- die Anlage eines Radweges an der Bundesstraße (unselbständiger Radweg),
- die Nutzung/der Ausbau anderer Straßen und Wege im Nahubereich der Bundesstraße oder
- eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Radweges an der Bundesstraße.

Kommissionen	
--------------	--

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines selbstständigen Radweges – der

Flächenverbrauch verringert, die Entlastungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße zur Befriedigung 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 nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrfahrbreite
- Unfallgeschehen

Bei vorhandenen, nicht zum Um- und Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen ist der Bauort des Bundes soll bei Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit die Anlage eines Radweges insbesondere dort geprüft werden, wo er der sinnvollen Erweiterung und Ergänzung (Lückenschließung) regionaler Radverkehrsnetze dient. Die Prüfung des derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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 Bauart des Bundes

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßennetzes der Bundesstraße in der Bauart des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kleerverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbständige Radwege), liegen in der Regel in der Bauart des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen können außerorts auf Kürzen/Abkürzungen, 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappbreite von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. höchstquentierten Rad- und Gehweg, große Steigung, hoher Anteil Lastenfahräder, etc.) abgewichen werden.

Innerorts können 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.

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 Verkehrsräume.

Besondere Aufmerksamkeit ist auf die sichere Gestaltung von Knotenpunkten einschließlich Querungstellen und Wechsel der Führungsform zu legen.

Außerorts sind in der Regel ein gebundener Oberbau und Ränderaufstärkungen (beidseitiger Schmalstreich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als der Bau eines unselbständigen Radweges.
- 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 ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand Oberfläche, Befahrbarkeit bei Regen oder Schnee etc.). Bei Bedarf können die vorhandenen Straßen und Wege durch kurze Neubauschnitte (z. B. Brücken über Gewässer) ergänzt werden. Durch geeignete Beschilderung oder andere Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Führung über andere Straßen und Wege von Radfahrern angenommen wird.
- Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten,

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

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 forstwirtschaftlichen Verkehr) erforderlichen Breite und Befestigung nach dem Technischen Regelwerk.

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 Straßenbaukosten in entsprechender Anwendung der Abfahrsbeiträge-Berechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Solidaritätsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaukosten des einbeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr ein-

Verwaltungsvereinbarung. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlich Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

5. Radschnellwege

Falls abschnittsweise ein Radschnellweg als Teil einer Radschnellverbindung unmittelbar an einer Bundesstraße geführt werden soll, kann er in diesem Abschnitt in die Baulast des Bundes übernommen werden. Die Zustimmung des BMVI ist hierfür einzuholen. Der Radschnellweg hat dabei die Kriterien der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017-2030“ zu erfüllen.

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017-2030“ überführbaren Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung in die Straßen- und Wege gemäß Ziffer 4, kann der Bund auf Grundlage einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung mit dem Baustatgeber 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 Baustatgeber der Radschnellverbindung in entsprechender Anwendung der ABBV abzudecken.

Radschnellwege werden in einer Breite von in der Regel 4,00 m im Zweirichtungsverkehr und 3,00 m im Einrichtungsverkehr zusätzlich der ggf. erforderlichen Mehrbreite (z. B. Fußverkehrflächen mit Regelmaß 1,50 m und 0,50 m, Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr), finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesondertes Fußweg anzulegen.

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 6. November 2019 14:23

Betreff: Grundsätze Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen - hier: Stellungnahme Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einräumung einer Fristverlängerung zum o.g. Vorgang. Nachstehend übersende ich die Stellungnahme für das Land Berlin:

Mit dem Mobilitätsgesetz verfolgt Berlin u.a. die Förderung des Radverkehrs. Die vorgesehenen Änderungen innerhalb der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ werden von daher grundsätzlich begrüßt.

Nach Auffassung Berlins ist es jedoch auch wünschenswert, im Zuge der Fortschreibung der Finanzierungsgrundsätze auch allgemein bestehende Schwachpunkte der Radweg-Finanzierung an Bundesstraßen zu thematisieren. In Ballungsräumen, wo ein Bedarf für die Abwicklung des Radverkehrs immer gegeben ist, sollte der Bedarfsnachweis vereinfacht und nicht mit einer (umfangreichen) Bedarfsfeststellung bzw. Bedarfsbegründung im ländlichen Raum gleichgesetzt werden. Es ist zudem vielmehr ein grundsätzlicher Anspruch auf den Bau einer Radwegeverbindung an einer solchen Bundesstraße anzuerkennen, wenn nicht unmittelbar neben der Bundesstraße ein gleich gut befahrbarer Radweg existiert und aus dieser Tatsache heraus der Bedarf für die Führung des Radverkehrs über den neu zu bauenden Radweg nachvollziehbar dargelegt wird. Im Mindestfall ist für künftige Vorhaben Klarheit in der bisher praktizierten Praxis einer Bedarfsfeststellung für den Radverkehr herzustellen.

Auch die Beschreibung der ersatzweisen Nutzung und ggf. auch Finanzierung des Baus von Parallelwegen wäre nach hiesiger Auffassung überarbeitungsbedürftig, da die gewählte Formulierung im Zuge von Diskussionen zur Reduzierung von Flächeninanspruchnahmen fälschlicherweise auch zum Verweis des Radverkehrs auf Umwege oder „Holper-Strecken“ missinterpretiert werden kann. Eindeutige und verpflichtende Regelungen zur Führung des Radverkehrs wären auch hier zumindest für die Ballungsgebiete nötig, damit Radwegbauvorhaben trotz der allgegenwärtigen Bedenken von Naturschutz und Forsten durchsetzbar sind und ein brauchbarer Baustandard gesichert bleibt. Die Erfordernis hierfür ergibt sich beispielsweise an Bundesstraßen-Abschnitten, wo der Straßenbaulastträger die nötigen Planungen für eine Radwegeverbindung durch einen Waldabschnitt erst gar nicht beginnt, da Gründe des Naturschutzes mit großer Wahrscheinlichkeit entgegen stehen würden und sich voraussichtlich nur durch eine klare Bedarfsfestlegung im Rahmen des Bundesfernstraßenregelwerks überwinden ließen.

Unabhängig davon wird mit der Fortschreibung der Grundsätze auch das Ziel zur Etablierung von Radschnellwegestandards an Bundesstraßen verfolgt. Das ist eine wichtige Verbesserung, wenngleich nach den Ankündigungen des Bundesverkehrsministeriums zur Radschnellweg-Förderung für Berlin nur sehr begrenzt nützlich, da Ortsdurchfahrten in der Regel von diesen Förderinstrumenten weiterhin ausgeschlossen bleiben. Dies wird in den Stadtstaaten besonders offensichtlich. So gibt es beispielsweise für Berlin nur für einen kurzen Bundesstraßenabschnitt in der Baulast des Bundes die Möglichkeit zur Etablierung von Radschnellwegen.

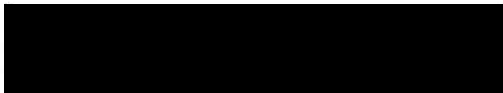
Mit freundlichen Grüßen,

Im Auftrag

Swetlana Borchert-Prante

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Abteilung IV – Verkehr | IV D 35



Hinweis zur Information zum Datenschutz nach Art. 13 und 14 der

Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO):

<https://www.berlin.de/senuvk/service/formulare/de/datenschutz.shtml>

<<https://www.berlin.de/senuvk/service/formulare/de/datenschutz.shtml>>

Stand: 17.09.2019

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsanteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird

- eine Verminderung der Zahl der Unfälle mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer,
- eine Verbesserung der Verkehrsqualität und
- eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten insbesondere im Alltagsverkehr

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. der prognostizierte Bedarf und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Für eine Entflechtung kommen in Betracht:

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

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – als vorteilhafter erweist, z. B. wenn sich der Flächenverbrauch-Flächenbedarf verringert, die

Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete 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 nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Topografie
- Unfallgeschehen

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 derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen können außerorts auf kurzen Abschnitten, in denen baulich getrennte Radwege aus Platzgründen nicht zu realisieren sind, im Ausnahmefall in Fahrtrichtung 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite zwischen Geländer und Schutzeinrichtung von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequentierter Rad- und Gehweg, große Steigung, Engstellen) abgewichen werden.

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.

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.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Randmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

Kommentar [GA(1)]: 20. StVO-Änderung bleibt abzuwarten – gegenwärtig nicht zulässig. Von BY/StMB wird eine Randmarkierung ausdrücklich begrüßt.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Falls es sich z. B. zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenbedarfsverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung als vorteilhafter erweist, können andere Wege und Straßen in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlich vergleichbarer sein mit demals der Bau eines unselbständigen Radweges.
- Die den unselbstständigen Radweg ersetzenden Straßen und Wege verlaufen in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße und sind geeignet, eine dem unselbstständigen 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, subjektives Sicherheitsempfinden 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 wird.
- Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten. Alternativ kann der Nachweis der Wegenutzung durch den Radverkehr auch durch einen Gestattungsvertrag oder eine Zweckbestimmung erfolgen.

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

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.

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 in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden

Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr ~~für Radwege auf öffentlichen Straßen~~ eine Verwaltungsvereinbarung. ~~In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.~~ Soweit private Wege genutzt werden, sind eine zivilrechtliche Vereinbarung abzuschließen und das Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

5. Radschnellwege

Falls abschnittsweise ein Radschnellweg als Teil einer Radschnellverbindung unmittelbar an einer Bundesstraße geführt werden soll, ~~kann-wird~~ er in diesem Abschnitt in die Baulast des Bundes übernommen werden. ~~Die Zustimmung des BMVI ist hierfür frühzeitig einzuholen.~~ Der Radschnellweg hat dabei die Kriterien der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ zu erfüllen.

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 4, ~~kann-wird~~ 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 die künftige Erneuerung sind gegenüber dem Baulastträger der Radschnellverbindung in entsprechender Anwendung der ABBV abzulösen.

Kommentar [WR(2)]: Es bleibt unklar, ob damit Finanzhilfen oder Gelder aus dem regulären Straßenbauhaushalt gemeint sind. Nach unserer Auffassung können nur Finanzhilfen nach der Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern gemeint sein. Dies sollte klargestellt und die Textpassage entsprechend geändert werden.

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 mit Regelmaß 1,50 m und 0,50 m Trennstreifen außerorts bzw. 2.00 m und 0.50 m Trennstreifen innerorts, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. Geringere Breiten sind auf Ausnahmefälle zu beschränken und gesondert zu begründen. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.

Stand: 17.09.2019

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsanteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird

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

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. ist der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung zu prüfen und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen/berücksichtigen.

Kommentiert [REDACTED]: Mit der jetzigen Formulierung wäre die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ausgeschlossen. Im Folgenden ist sie jedoch im Einzelfall möglich. Der Teil „zur Entflechtung der Verkehrsarten“ sollte gestrichen werden.

Kommentiert [REDACTED]: Die Vorgehensweise sollte mit den vorgeschlagenen Ergänzungen konkretisiert werden. Ein Verweis auf das techn. Regelwerk an dieser Stelle ist nicht erforderlich.

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

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

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – der Flächenverbrauch verringert, die Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete-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 nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Unfallgeschehen

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 ~~derzeitigen bzw.~~ 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

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), sind Bestandteil der Bundesstraße i. S. v. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequentierter Rad- und Gehweg, große Steigung) abgewichen werden.

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.

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.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Randmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

Kommentiert [1000]: Bezüglich der Abgrenzung unselbstständig/selbstständig möchte ich nochmals auf die Auslegung der Merkmale „ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang“ und „im Wesentlichen mit der Fahrbahn gleichlaufend“ in Hessen hinweisen:
Vor dem Hintergrund, dass unselbstständige Radwege Bestandteile der öffentlichen Straße sind, an der sie entlangführen, sind die Merkmale „ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang“ und „im Wesentlichen mit der Fahrbahn gleichlaufend“ restriktiv auszulegen. Dies bedeutet: ein Rad- und Gehweg muss nicht Teil der Fahrbahn sein oder unmittelbar an diese angrenzen, sondern kann auch durch einen Grünstreifen, Entwässerungsgraben o. ä., der seinerseits Bestandteil der Straße ist, von der Fahrbahn getrennt verlaufen. Soweit ein Abweichen geboten ist, etwa um ein Hindernis zu umfahren oder um die Zerschneidung eines zu schützenden Biotops zu vermeiden, kann der Geh- und Radweg auf einem verhältnismäßig kurzen Streckenabschnitt abweichend vom Fahrbahnverlauf geführt werden. Danach kommt es für die Abgrenzung von unselbstständigen und selbstständigen Radwegen nach Bundes- und Landesrecht nicht nur auf die Entflechtungsfunktion (ggf. auch nur abschnittsweise), sondern auch auf die Führung des Radwegs an.
Nur ein Radweg, der sowohl zu einer Entflechtung führt, als auch aufgrund seiner Führung die o. g. Kriterien erfüllt, ist ein unselbstständiger Radweg.

Kommentiert [1000]: Hier sollte auf die Netzkategorie des Radweges abgestellt werden. In zahlreichen Ländern existieren Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radwege in der Baulast des Landes. Diese sollten ebenfalls Grundlage der Gestaltung der Radwege an Bundesstraßen sein.

Kommentiert [1000]: Die Formulierung sollte konkretisiert werden. Die Deckschicht eines gebundenen Oberbaus kann prinzipiell auch aus Pflaster oder Platten bestehen. Dies sollte für Radwege ausgeschlossen werden.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs oder Eingriffs in sensible Gebiete, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen – etwa land- und forstwirtschaftliche oder gemeindliche Wege bzw. Straßen sowie Trassen der Eisenbahn, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind – in die Planung von eine Radwegenplanung an Bundesstraßen einbezogen und deren Ausbau vom Bund finanziert werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als vergleichbar mit dem der Bau eines unselbständigen Radweges sein.
- 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 ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand 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 wird.
- Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

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

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 oder gemeindlicher Verkehr) erforderlichen Breite und Befestigung nach dem Technischen Regelwerk.

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 Wegeigentümer in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträgerechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Trägern der Straßenbaulast bzw. Wegeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Kommentiert [REDACTED]: Da land- und forstwirtschaftliche Wege in einigen Ländern selten gewidmet sind, sollte der Absatz wie folgt geändert werden: Sofern der Weg gewidmet ist, muss der Radverkehr nach dem Ausbau Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten sein.

Kommentiert [REDACTED]: Einen Träger der Straßenbaulast gibt es nur im Fall der Widmung. Daher ist hier eine Ergänzung erforderlich.

Kommentiert [REDACTED]: Was ist konkret unter Sicherheitsleistung zu verstehen? Ggf. sollte hier ein Beispiel genannt werden.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast bzw. der Wegeeigentümer des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

5. Radschnellwege

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

Kommentiert (2023): Ein Radweg, der unmittelbar an einer Bundesstraße geführt wird, fällt nach den Ausführungen unter 3. zwangsläufig in die Baulast des Bundes. Der Absatz sollte dahingehend umformuliert werden, dass der Bund die Baulast und die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung entsprechend den Vorgaben für Radschnellverbindungen übernimmt.

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 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.

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 mit Regelmaß 1,50 m und 0,50 m Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.

Stand: 17.09.2019

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsaufkommen und/oder geringen Fahrbahnbreiten.

Durch die Entflechtung wird

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

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. der prognostizierte Bedarf und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Für eine Entflechtung kommen in Betracht:

- die Anlage eines Radweges an der Bundesstraße (unselbständiger Radweg),
- die Nutzung/der Ausbau anderer Straßen und Wege im Nahbereich der Bundesstraße (Umfwegfaktor max. 20 Prozent gemäß ERA 2010) oder
- eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Radweges an der Bundesstraße.

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – der

Flächenverbrauch verringert, die Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete 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 nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Unfallgeschehen

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 derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequentierter Rad- und Gehweg, große Steigung) abgewichen werden.

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.

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. Zur baulichen Ausführung gehört auch die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die vom Bund zu finanzieren ist.

Besonderes Augenmerk ist auf die sichere Gestaltung von Knotenpunkten einschließlich Querungsstellen und Wechsel der Führungsform zu legen.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Randmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss mindestens so wirtschaftlicher sein als wie der Bau eines unselbständigen Radweges.
- Die den unselbstständigen Radweg ersetzenden Straßen und Wege verlaufen in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße und sind geeignet, eine dem unselbstständigen Radweg mindestens gleichwertige Entflechtungsfunktion zu erfüllen. Hierbei ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand 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 entsprechend dem FGSV-Standard oder andere Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Führung über andere Straßen und Wege von Radfahrenden angenommen wird.
- Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

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

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.

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 in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

5. Radschnellwege

Falls abschnittsweise ein Radschnellweg als Teil einer Radschnellverbindung unmittelbar an einer Bundesstraße geführt werden soll, ~~so ist~~ kann er in diesem Abschnitt in ~~der~~ die Baulast des Bundes ~~übernommen werden. Die Zustimmung des BMVI ist hierfür einzuholen.~~ Der Radschnellweg hat dabei die Kriterien der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ zu erfüllen.

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 4, ~~kann~~ trägt 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.

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 mit Regellaß 1,50 m und 0,50 m Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.

| Stand: 17.09.2019 mit Änderungsvorschlägen NRW

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsaufkommen und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird

- eine Verminderung der Zahl der Unfälle mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer,
- eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. der prognostizierte Bedarf und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Für eine Entflechtung kommen in Betracht:

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

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – der

Flächenverbrauch verringert, die Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete 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 nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Unfallgeschehen

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 derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequentierter Rad- und Gehweg, große Steigung) abgewichen werden. Dies gilt insbesondere für Radvorrangrouten. Deren Breite sollte sich nach den zu erwartenden Rad-/ und Fußverkehrspotenzialen und der Verbindungsfunktion der Radverkehrsverbindung richten.

Formatiert: Abstand zwischen asiatischem und westlichem Text anpassen, Abstand zwischen asiatischem Text und Zahlen anpassen

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.

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.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Fahrbahnrandmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als der Bau eines unselbständigen Radweges.
- Die den unselbstständigen Radweg ersetzenden Straßen und Wege verlaufen in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße und sind geeignet, eine dem unselbstständigen Radweg mindestens gleichwertige Entflechtungsfunktion zu erfüllen. Hierbei ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand 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 wird.
- Der Radverkehr ist in der Regel Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

In die Radwegeplanung an Bundesstraßen können land- und forstwirtschaftliche Wege sowie Trassen der Eisenbahn, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind, als geeignete Straßen und Wege einbezogen werden. Sollten Trassen von Eisenbahnen nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden können (z.B. wegen noch vorhandener Oberleitungen oder Signalkabeln in der Trasse), gleichwohl aber geeignet sein um zum Radweg ausgebaut zu werden, ist sicherzustellen, dass über langjährige Gestattungsverträge (> 30 Jahre) diese Trasse für den Radverkehr gesichert wird. Dies gilt auch für land- und forstwirtschaftliche Wege, die nicht zu öffentlichen Straßen gewidmet sind.

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.

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 in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV)

abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast oder die Eigentümerin/der Eigentümer des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung oder einen privatrechtlichen Gestattungsvertrag. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

Kommentar [LP(1): Mit privaten Wegeeigentümern kann m.E. keine Verwaltungsvereinbarung geschlossen werden. Hier geht es nur mit Gestattungsverträgen. Grundsätzlich sollten auch vorhandene private Wege entlang von Bundesstraßen in Frage kommen (Beispiel Weinbauern am Rhein)

5. Radschnellwege

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

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 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.

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 mit Regelmaß ~~1,50~~2,00 m und 0,50 m Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. ~~In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.~~

Kommentar [LP(2): Das Mindestmaß in den maßgeblichen technischen Regelwerken beläuft sich auf 2 m (HRaS 02). Im Leitfaden für RSV des Landes NRW liegt es sogar bei 2,5 m. Alternativ kann auch allgemein auf das technische Regelwerk verwiesen werden ohne konkrete Nennung eines Regelmaßes.

Kommentar [LP(3): Es ist immer mit Fußverkehr zu rechnen. Z.B. gehören Skater zum Fußverkehr. Auch Jogger, Nordic-Walker und Hundebesitzer gehen oft weite Strecken.

Stand: 17.09.2019 mit Änderungsvorschlägen NRW und RLP

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsaufkommen und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird

- eine Verminderung der Zahl der Unfälle mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer,
- eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. der prognostizierte Bedarf und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Für eine Entflechtung kommen in Betracht:

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

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – der

Flächenverbrauch verringert, die Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete 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- bzw. hinsichtlich eines verkehrsgerechten Ausbaus besteht. Ein fehlender Bedarf in diesem Sinne ist besonders zu begründen, und zwar unter Berücksichtigung nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Unfallgeschehen

Bei vorhandenen, nicht zum Um- und Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes soll bei Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. hinsichtlich eines verkehrsgerechten Ausbaus die Anlage eines Radweges insbesondere dort geprüft werden, wo er der sinnvollen Erweiterung und Ergänzung (Lückenschlüsse) regionaler Radverkehrsnetze dient. Die Prüfung des derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequentierter Rad- und Gehweg, große Steigung) abgewichen werden. Dies gilt insbesondere für Radvorrangrouten. Deren Breite sollte sich nach den zu erwartenden Rad-/ und Fußverkehrspotenzialen und der Verbindungsfunktion der Radverkehrsverbindung richten.

Formatiert: Abstand zwischen asiatischem und westlichem Text anpassen, Abstand zwischen asiatischem Text und Zahlen anpassen

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.

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.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Fahrbahnrandmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als der Bau eines unselbständigen Radweges.
- Die den unselbstständigen Radweg ersetzenden Straßen und Wege verlaufen in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße und sind geeignet, eine dem unselbstständigen Radweg mindestens gleichwertige Entflechtungsfunktion zu erfüllen. Hierbei ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand 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 wird.
- Der Radverkehr ist in der Regel Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

In die Radwegeplanung an Bundesstraßen können land- und forstwirtschaftliche Wege sowie Trassen der Eisenbahn, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind, als geeignete Straßen und Wege einbezogen werden. Sollten Trassen von Eisenbahnen nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden können (z.B. wegen noch vorhandener Oberleitungen oder Signalkabeln in der Trasse), gleichwohl aber geeignet sein um zum Radweg ausgebaut zu werden, ist sicherzustellen, dass über langjährige Gestattungsverträge (> 30 Jahre) diese Trasse für den Radverkehr gesichert wird. Dies gilt auch für land- und forstwirtschaftliche Wege, die nicht zu öffentlichen Straßen gewidmet sind.

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.

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 in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV)

abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast oder die Eigentümerin/der Eigentümer des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung oder einen privatrechtlichen Gestattungsvertrag. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

Kommentar [LP(1): Mit privaten Wegeeigentümern kann m.E. keine Verwaltungsvereinbarung geschlossen werden. Hier geht es nur mit Gestattungsverträgen. Grundsätzlich sollten auch vorhandene private Wege entlang von Bundesstraßen in Frage kommen (Beispiel Weinbauern am Rhein)

5. Radschnellwege

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

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 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.

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 mit Regelmaß ~~1,50~~2,00 m und 0,50 m Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.

Kommentar [LP(2): Das Mindestmaß in den maßgeblichen technischen Regelwerken beläuft sich auf 2 m (HRaS 02). Im Leitfaden für RSV des Landes NRW liegt es sogar bei 2,5 m. Alternativ kann auch allgemein auf das technische Regelwerk verwiesen werden ohne konkrete Nennung eines Regelmaßes.

Kommentar [LP(3): Es ist immer mit Fußverkehr zu rechnen. Z.B. gehören Skater zum Fußverkehr. Auch Jogger, Nordic-Walker und Hundebesitzer gehen oft weite Strecken.

Saarland

Von:
Gesendet: 22. Oktober 2019 17:11
An:
Cc:
Betreff: WG: Bund/Länder Dienstbesprechung zur Änderung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

Von: Gebel Florian (MWAEV)
Gesendet: Dienstag, 22. Oktober 2019 17:11
An: Ref-stb11
Cc: Funktionsadresse Referat D/5 (MWAEV)
Betreff: AW: Bund/Länder Dienstbesprechung zur Änderung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

Sehr geehrter Herr Silvanus,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme bzgl. der Überarbeitung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln“.

Vorweg sei darauf hingewiesen, dass das Saarland das Vorhaben zur Änderung dieses Grundsatzpapiers begrüßt, werden doch mit der Textänderung den jüngsten Entwicklungen und Leitzielen in der Radverkehrsförderung auf Bundes- und Landesebene Rechnung getragen.

In der nachfolgenden Stellungnahme außen vor bleiben die bei der Bund-/Länder-Dienstbesprechung diskutierten Punkte, um deren Überarbeitung Sie bereits während der Dienstbesprechung von den Ländern gebeten wurden, zum Beispiel was die aufgeführten und nicht aufgeführten Regemaße anbelangt.

Bezüglich Abschnitt 4 „Einbeziehung anderer Straßen und Wege“ möchten wir zu bedenken geben, dass die dargestellten Formulierungen, was die Fragen der Notwendigkeit der Widmung von einbezogenen anderen Wegen angeht, weiterhin mitunter sehr wage sind. Eine solche wage Regelung zur Widmung von einbezogenen anderen Wegen mag nachvollziehbar sein, wenn sie darauf abzielt, die Bereitschaft der Eigentümer, dem Ausbau zuzustimmen, nicht beschränken zu wollen. Unter haushälterischen Gesichtspunkten kann sich die Sache allerdings anders darstellen, da das Haushaltsrecht bei einer öffentlichen Finanzierung auch eine Absicherung für die mit Haushaltsmitteln finanzierte Nutzungsmöglichkeit, also eine entsprechende Widmung oder zumindest einen Vertrag (und Eintragung einer Dienstbarkeit) verlangt.

Dies auch vor dem Hintergrund, dass bei fehlender Widmung eines Weges, der für den öffentlichen Verkehr vorgesehen ist, auch keine Planfeststellung zur Erlangung des Baurechts in Betracht kommt.

Darüber hinaus sind wir der Ansicht, dass die Beschilderung als Teil der Radverkehrsanlage anzusehen ist und somit die Beschilderung von Radwegen an Bundesstraßen ebenfalls in die Finanzierung durch den Bund mitaufgenommen werden sollte.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Florian Gebel

Saarland <<http://www.saarland.de/>>

Referat D/5
Oberste Straßenbaubehörde

SAARLAND · Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Franz-Josef-Röder-Straße 17 · 66119
Saarbrücken

MWAEV <<http://www.wirtschaft.saarland.de/>>

Von: Ref-stb11 |
Gesendet: Donnerstag, 10. Oktober 2019 15:54

Betreff: Bund/Länder Dienstbesprechung zur Änderung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie in der Bund/Länder-Dienstbesprechung zur Änderung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ am 24.09.2019 in Bonn vereinbart, übersende ich Ihnen den aktuellen Entwurf als Word-Datei für Ihre Stellungnahmen bis zum 22.10.2019.

Die Versendung der Niederschrift erfolgt zeitnah.

Mit freundlichen Grüßen

Manfred Silvanus

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat StB 11 – Straßenverkehrstechnik, Straßeninfrastruktursicherheit, Straßenbetriebsmanagement

Robert-Schuman-Platz 1



STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Bundesministerium für Verkehr,
und digitale Infrastruktur 4
Eing. 25. Okt. 2019
Anf.

STB 65/11
S.B. 17 S.R.

Ihre Ansprechpartner/-in

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Herrn Dr. Stefan Krause
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Durchwahl
Telefon: +49 351
Telefax: +49 351

smwa.sachsen.de

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)

Ihr Zeichen
SIB11/7123.10/6-1-3172053

Ihre Nachricht vom
18. September 2019

Dresden,
17. Oktober 2019

Entwurf zur Änderung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“

Sehr geehrter Herr Dr. Krause,

für begrüßen es, dass die Grundsätze überarbeitet und neu gestaltet werden und bedanken uns für die Möglichkeit der Mitwirkung.

Im Rahmen der Workshops und der Bund-Länder-Dienstbesprechung am 24. September 2019 in Bonn haben wir bereits Anregungen eingebracht. Eine zugesagte Niederschrift als Grundlage unserer Stellungnahmen ist leider bisher bei uns nicht eingegangen.

Der von Ihnen übersandte Entwurf der Grundsätze berücksichtigt weitgehend die aus Sicht der Länder erforderlichen Änderungen. Insbesondere begrüßen wir den Wegfall einer notwendigen Benutzungspflicht als Finanzierungsvoraussetzung, die in der Praxis auch aufgrund der aktuellen Rechtsprechung teilweise erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringt und das Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Verkehrs auch durch attraktive nicht benutzungspflichtige Radwege erreicht werden kann.

Wir begrüßen ebenfalls, dass die Neuanlage eines Radweges beim Neu-, Aus- und Umbau von Bundesstraßen der Regelfall wird.

Wir freuen uns, dass der Bund zukünftig die gesamten Kosten für den Ausbau bei Einbeziehung anderer Wege trägt, da die bisherige Begrenzung auf den Radwegeanteil in der Praxis vielfach den Radwegebau insbesondere im ländlichen Raum erschwert.

Auch die mögliche begründete Abweichung von den Standardbreiten bei hochfrequentierten Radwegen wird befürwortet.



Hausanschrift
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Außenstelle
Ammonstraße 10
01069 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsanbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8, 9 - Haltestelle Carolaplatz

* Information zum Zugang für ver-
schlüsselte elektronische Dokumente
unter
www.smwa.sachsen.de/kontakt.htm
☐ poststelle@smwa-sachsen.
de-mail.de

Ergänzend möchten wir insbesondere nochmals auf folgende Punkte hinweisen:

- Im Punkt 2 „Vorgehensweise“ werden Kriterien benannt, die für Bedarfsbegründungen heranzuziehen sind. Diese sollten nicht abschließend sein, da z.B. die Netzbedeutung für Radverkehr oder besonders zu schützende Verkehrsteilnehmer, wie Schülerradverkehr, auch in die Betrachtung einbezogen werden sollten. Daher regen wir die Einfügung des Passus von „insbesondere nachfolgende Kriterien“ an.
- Im Punkt 3 „Radwege in der Baulast des Bundes“ wird der „gemeinsame Rad- und Gehweg“ als Regelfall für einen Radweg außerorts festgelegt. Dieser Begriff ist mit dem Straßenverkehrsrecht und der Anordnung einer Benutzungspflicht durch Zeichen Z 240 verknüpft. Daher soll an dieser Stelle klar gestellt werden, dass entsprechend der Intension der Grundsätze auch nicht benutzungspflichtige Wege finanziert werden. Ohne eine Beschilderung nach StVO ist die beabsichtigte Nutzung nur durch die bauliche Ausgestaltung und daher im Zweifel nicht als gemeinsamer Rad- und Gehweg erkennbar.
- Im Punkt 4 „Einbeziehung anderer Straßen und Wege“ sollte klargestellt werden, ob nur gewidmete Wege von der Regelung erfasst sind oder auch private Wege im Rahmen eines Gestattungsvertrages einbezogen werden können. Forstwirtschaftliche Wege sind als Waldwege regelmäßig nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Im Rahmen des freien Betretungsrechtes ist das Radfahren gestattet. Sie sind zumeist nicht ganzjährig befahrbar und weisen oft unzureichende Sicherheitsstandards aus. Eine Eignung, zumeist als Alternativstrecke, sollte daher im Einzelfall geprüft werden.
- Im Punkt 5 „Radschnellwege“ ist ausgeführt, dass ein unmittelbar an einer Bundesstraße geführter Radschnellweg in die Baulast des Bundes übernommen werden kann. Dafür sollten Kriterien in die Grundsätze aufgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen


Bernd Sablotny
Abteilungsleiter

Stand: 17.09.2019

Formatiert: Breite: 29,7 cm, Höhe: 41,99 cm

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsanteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten.

Durch die Entflechtung wird

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

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, ~~sind der derzeitige bzw. der prognostizierte Bedarf~~ und ist die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Kommentiert [SK1]: Die Prüfung, ob eine Radweg anzulegen ist, sollte nicht am Bedarf festgemacht werden. Radwegplanung ist vordergründig eine Angebotsplanung

Für eine Entflechtung kommen in Betracht:

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

Kommentiert [SK2]: Schließt diese Formulierung die verlassenen B-Str. beim Bau eine OU ein? Wenn nicht, sollte die Formulierung entsprechend ergänzt werden.

Die Nutzung bzw. der Ausbau anderer Straßen und Wege als Radweg oder eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/und Wege und Anlage eines Radweges an der Bundesstraße ist in Betracht zu ziehen, falls hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – der Flächenverbrauch verringert, die Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete 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 u. a. nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- ~~vorhanden~~ oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Unfallgeschehen
- vorhandene Alternativen (Nutzung anderer Straßen und Wege)
- Umwegigkeit
- fehlende Akzeptanz wegen geringer sozialer Sicherheit

Kommentiert [SK3]: Die vorhandene Radverkehrsstärke als Begründung für einen fehlenden Bedarf heranzuziehen, ist nicht zielführend.

Kommentiert [SK4]: Wie bereits weiter oben geschrieben, ist die Radwegplanung vordergründig eine Angebotsplanung. Es ist daher nicht nachvollziehbar, wie ein Bedarf negiert werden kann, wenn ein Potential ermittelt wurde.

Bei vorhandenen, nicht zum Um- und Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes soll geprüft werden, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der sinnvollen Erweiterung und Ergänzung (Lückenschlüsse) regionaler Radverkehrsnetze ein Radweg anzulegen ist. 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 derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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.

Alternativ soll die Herstellung eines Radweges durch bauliche Abtrennung auf der vorhandenen Verkehrsfläche (des Seitenstreifens) im Sinne der ERA – Abschnitt 9.2.3 – geprüft werden.

3. Radwege in der Baulast des Bundes

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen 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 von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequenzierter Rad- und Gehweg, große Steigung, Engstellen) abgewichen werden.

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

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.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Randmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

Regelung zum Umgang mit der Frage des Radverkehrs beim (ausschließlichen) Ersatzneubau von Ingenieurbauwerken → Soll auch bei einer nicht absehbaren Realisierung eines Radweges eine Radwegführung beim ENB vorgesehen werden. Wo liegt die Grenze zwischen absehbarer und nicht absehbarer Realisierung eines Radweges?

Die Ziffer 3 sollte um eine Aussage zur Frage der Widmung bzw. Widmungsfiktion ergänzt werden (Bau eines Radweges als unerhebliche Ergänzung i. S. d. § 2 Abs. 6a FStRG, die keiner Widmung und somit auch keiner Zustimmung des BMVI gem. § 2 Abs. 6 Satz 3 FStRG bedarf?).

Kommentiert [SK5]: Wo ist der einheitliche Straßenkörper der Bundesstraße definiert?

Kommentiert [SK6]: Wo groß darf der Abstand zwischen Straße und dem unselbstständigen Radweg sein? Vor dem Hintergrund der zu erreichenden Mobilitätswende sollte hier ein großzügiger Maßstab angelegt werden.

Kommentiert [SK7]: Bei der gesamten Ziffer 3 kommt nicht richtig zum Ausdruck, für welche Fallkonstellationen sie gedacht sein soll. Geht es hierbei nur um Wege, die der Bund selbst errichtet? Dann wäre die Aussage in Satz 1, wonach diese in der Regel in der Baulast des Bundes liegen, irreführend. Wenn davon auch bestehende andere Straßen oder Wege, die die Kriterien des Absatzes 1 erfüllen, durch Übernahme in die Baulast des Bundes erfasst werden sollen, müsste dies deutlich herausgestellt werden.

Kommentiert [SK8]: Längendefinition?

Kommentiert [SK9]: Eine Benutzungspflicht im Sinne der StVO wird nicht mehr gefordert. Es wird davon ausgegangen, dass künftig die Finanzierung von Radverkehrsanlagen durch den Bund auch dann gegeben ist, wenn keine Benutzungspflicht angeordnet wird.

Kommentiert [SK10]: Um auf einer Brückenkappe einen 2,50 m breiten Radweg sowie die erforderlichen Schutz- und Leiteinrichtungen unterbringen zu können muss die Kappenbreite gemäß Kap 7 mind. 3,75 m betragen.

Kommentiert [SK11]: Aufgrund der nicht mehr geforderten Benutzungspflicht und vor dem Hintergrund der oft fehlenden Breiten in der OD sowie der Zielstellung, den Radverkehr zu fördern, sollte überlegt werden, ob innerorts nicht auch die Führungsform „Gehweg Radfahrer frei“ als (vgl. mit den außerörtlichen nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Rad- und Gehwegen) aufgenommen wird. Bzgl. der anteiligen Finanzierung wären dann explizite Regelungen zu treffen.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen und Wege in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als die Planung und der Bau eines unselbständigen Radweges.
- 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 ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives-Sicherheitsempfinden soziale Sicherheit der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand Oberfläche, Befahrbarkeit bei Regen oder Schnee etc.). Bei Bedarf können die vorhandenen Straßen und Wege durch kurze Neubaubauabschnitte (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 wird.
- Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

Kommentiert [SK12]: Radwegeplanung ist vordergründig Angebotsplanung

Kommentiert [SK13]: Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sind Planungs-, Bau und Grunderwerbkosten einzubeziehen

Kommentiert [SK14]: Dieses Kriterium sollte entweder gestrichelt werden, da die zweite genannte Voraussetzung, nämlich die Geeignetheit für eine dem unselbständigen Radweg mindestens gleichwertige Entflechtungsfunktion, einen solchen räumlichen Zusammenhang bereits implementiert oder aber konkretisiert werden

Kommentiert [SK15]: Ist hier neben der Hinweisbeschilderung auch eine Verbotbeschilderung nach StVO auf der B-Str. gemeint?

Kommentiert [SK16]: Was fällt unter „andere Maßnahmen“?

Kommentiert [SK17]: Die Voraussetzung „Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.“ ist auf (bestimmte) nicht gewidmete Wege zu erweitern, da die Regelung nach Ziffer 4 im Folgesatz sinngemäß auch Privatwege und Wege in der freien Landschaft einschließen soll, welche keine straßenrechtliche Widmung aufweisen, aber deren Befahren mit Fahrrädern landesrechtlich (z. B. nach § 24 Abs. 2 LWaldG - LSA -) grundsätzlich gestattet ist.

Kommentiert [SK18]: Diese Bedingung sollte in „entwidmet“ geändert werden, um eine Planungs-/Bestandssicherheit für den Radweg zu erhalten. Sofern diese Bedingung nicht geändert wird, sollte festgelegt werden, ab wann eine Rückzahlung der für den Radweg verausgabten Kosten an den Bund fällig wird, wenn die Bahnstrecke wieder für Bahnzwecke genutzt und damit der Radweg aufgegeben wird.

Kommentiert [SK19]: Auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen wir es keinen Winterdienst geben, wird dort aber auch kein Radfahrer erwarten.

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

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.

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 in entsprechender Anwendung der Ablösungsbetrag-Berechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

Kommentiert [SK20]: Verweis auf die Mustervereinbarungen

Sofern die Übernahme anderer Straßen und Wege in die Baulast des Bundes nicht unter Ziffer 3 eingeordnet werden soll, müsste diese Fallkonstellation in Ziffer 4 explizit benannt werden.

Aus Gründen einer sauberen und eindeutigen rechtlichen Einordnung z. B. im Hinblick auf die straßenrechtliche Klassifizierung, die Frage der Baurechtschaffung sowie der Haftung ist für zur öffentlichen Nutzung freigegebene Radwege, die der Entflechtung der Verkehrsarten auf Bundesstraßen dienen sollen, grundsätzlich prioritär zu prüfen, ob eine Übernahme in die Baulast des Bundes erfolgen kann.

Die beiden Fallkonstellationen (Übernahme in die Baulast des Bundes / nur Finanzierung Bund) sollten in zwei gesonderten Unterpunkten dargestellt werden (Voraussetzungen, Verfahren).

5. Radschnellwege

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

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 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.

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 mit Regelmaß 1,50 m und 0,50 m Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.



Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Postfach 90 03 62 · 99106 Erfurt

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Herrn Dr. Stefan Krause
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

- nur per Mail -

Entwurf zur Änderung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“

Sehr geehrter Herr Dr. Krause,

zuerst möchte ich mich dafür bedanken, dass das BMVI den Ländern die Möglichkeit gegeben hat, sich in zwei Workshops an der Überarbeitung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ zu beteiligen. Thüringen hat diese Möglichkeit gern genutzt.

In den vom BMVI vorgelegten Entwurf der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln“ („Grundsätze“) vom 17.09.2019 wurden bereits wesentliche Vorschläge der Länder aufgenommen. Ich möchte die Gelegenheit zur Stellungnahme nutzen und auf folgende, aus Thüringer Sicht noch notwendige, Klarstellungen hinweisen:

Zur Thematik „Beweislastumkehr“

Zu Punkt 2, Seite 2, letzter Absatz:

In diesem Absatz sollte deutlicher und unmissverständlich herausgearbeitet werden, dass bei vorhandenen, nicht zum Um- und Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen die Beweislastumkehr nicht gilt. Der hier gewählte Begriff "bei Bedarf" wird in den „Grundsätzen“ an anderer Stelle bereits in anderem Zusammenhang verwendet und könnte deshalb falsch verstanden werden.

Zur Thematik „Entflechtungsfunktion anderer Straßen und Wege“

Zu Punkt 4, Seite 4, 1. Absatz, 3. Anstrich:

Der erste Satz sollte wie folgt geändert werden: „Die den unselbständigen Radweg ersetzenden Straßen und Wege verlaufen in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße und sind geeignet, eine

Informationen zum Umgang mit Ihren Daten im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und zu Ihren Rechten nach der EU-Datenschutz Grundverordnung finden Sie im Internet auf der Seite www.ds-tmil.thueringen.de. Auf Wunsch wird Ihnen eine Papierfassung übersandt.

Ihr/-e Ansprechpartner/-in

Durchwahl
Telefon +49 (361) 57-411-
Telefax +49 (361) 57-4111499

Ihr Zeichen
StB11/7123.10/6-1-3172053

Ihre Nachricht vom
18.09.2019

Unser Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
45-4346/8-20-
50364/2019

Erfurt, ~~16.~~ Oktober 2019

Thüringer Ministerium für
Infrastruktur und Landwirtschaft
Telefon +49 (361) 57-4111000
Telefax +49 (361) 57-4111099
poststelle@tmil.thueringen.de
www.tmil.info

Dienstgebäude 1
Abt. „Zentralabteilung“
Abt. „Städte- und Wohnungsbau,
Staatlicher Hochbau“
Abt. „Verkehr und Straßenbau“
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt

Dienstgebäude 2
Abt. „Demografiepolitik, Kataster-
und Vermessungswesen,
Flurneuordnung“
Abt. „Strategische
Landesentwicklung, Försten“
Max-Réger-Straße 4-8
99096 Erfurt

Dienstgebäude 3
Abt. „Landwirtschaft und ländlicher
Raum“
Beethovenstraße 3
99096 Erfurt

dem unselbständigen Radweg mindestens gleichwertige vergleichbare Entflechtungsfunktion zu erfüllen."

Begründung: Es besteht die Ansicht, dass der unselbständige Radweg in der Regel am ehesten zur Entflechtung beiträgt. Wenn dieser z. B. nicht umsetzbar ist oder der Flächenverbrauch verringert werden soll, kommen andere Wege in Betracht, deren Entflechtungswirkung ggf. dann geringer sein könnte.

Zur Thematik „Widmung von anderen Straßen und Wegen“

Im Workshop in Bonn am 24.09.2019 hat das Land Nordrhein-Westfalen zugesagt, hierzu einen Formulierungsvorschlag zu unterbreiten. Unabhängig davon werden hier die von Thüringen für erforderlich gehaltenen Änderungen aufgeführt.

Zu Punkt 4, Seite 4, 1. Absatz, 4. Anstrich:

Dieser Anstrich sollte gestrichen werden. In Thüringen sind die landwirtschaftlichen Wege in der Regel nicht gewidmet. Sie sind in der Regel im öffentlichen Eigentum der zuständigen Gemeinde. Ggf. könnte der Anstrich lauten: „Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung bzw. Zweckbestimmung des Weges erfassten Benutzungsarten.“

Zu Punkt 4, Seite 4, 2. Absatz:

Der Satz sollte wie folgt ergänzt werden: „In die Radwegeplanung an Bundesstraßen können insbesondere land- und forstwirtschaftliche Wege sowie Trassen der Eisenbahn, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind, als geeignete Straßen und Wege einbezogen werden.“


Begründung: Die Aufzählung sollte nicht abschließend sein, um die Handlungsmöglichkeiten nicht unnötig einzuschränken.

Zu Punkt 4, Seite 5, 1. Absatz:

Der erste Satz sollte wie folgt ergänzt werden: „Der Bund und der Träger der Straßenbaulast bzw. der Wegeeigentümer des einzubeziehenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung.“

Begründung: Die Ergänzung wird für erforderlich gehalten, da nicht alle anderen Straßen und Wege gewidmet sind.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

i.v. 

Lutz Imer

Anlage: Entwurf der „Grundsätze“ mit eingefügten Änderungsvorschlägen

Stand: 17.09.2019

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen aus Bundesfernstraßenmitteln

1. Ziel

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 sowie auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehranteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird

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

angestrebt.

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. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Vorgehensweise

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 zur Entflechtung der Verkehrsarten besteht. Falls keine getrennte Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der derzeitige bzw. der prognostizierte Bedarf und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Für eine Entflechtung kommen in Betracht:

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

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 hierdurch – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – der

Flächenverbrauch verringert, die Entflechtungswirkung gesteigert oder eine kürzere Wegeverbindung hergestellt werden kann. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

Der Verzicht auf eine geeignete 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 nachfolgender Kriterien:

- Stärke und Geschwindigkeit des vorhandenen und prognostizierten Kfz-Verkehrs
- vorhandener und prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- vorhandene oder prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- Übersichtlichkeit der Straße
- Fahrbahnbreite
- Unfallgeschehen

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 derzeitigen bzw. des prognostizierten Bedarfs 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.

Kommentiert [REDACTED]: Es sollte deutlicher gemacht werden, dass die Beweislastumkehr hier nicht gilt.

3. Radwege in der Baulast des Bundes

Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße in der Baulast des Bundes sind oder ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Radwege), liegen in der Regel in der Baulast des Bundes.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen an außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Radfahrstreifen 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 ausgeführt. Auf Brücken ist hierzu eine nutzbare Kappenbreite von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen (z. B. hochfrequentierter Rad- und Gehweg, große Steigung) abgewichen werden.

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.

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.

In der Regel sind ein gebundener Oberbau und Randmarkierungen (beidseitiger Schmalstrich bei gemeinsamen Geh- und Radwegen) vorzusehen.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenverbrauchs, um die Entflechtungswirkung zu steigern oder aufgrund einer kürzeren Wegeverbindung können andere Wege und Straßen in eine Radwegeplanung an Bundesstraßen einbezogen werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
- Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als der Bau eines unselbständigen Radweges.
- 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 vergleichbare Entflechtungsfunktion zu erfüllen. Hierbei ist der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, subjektives Sicherheitsempfinden der Nutzer/innen (Dunkelheit, Einsehbarkeit etc.) und Beschaffenheit des Weges (Zustand 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 wird.
- Der Radverkehr ist Bestandteil der von der Widmung bzw. Zweckbestimmung des Weges erfassten Benutzungsarten.

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

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.

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 in entsprechender Anwendung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) abzulösen. Gegenüber privaten bzw. insolvenzfähigen Wegeeigentümern werden die entsprechenden Mehrkosten grundsätzlich jährlich erstattet. Eine Ablösung erfolgt nur gegen angemessene Sicherheitsleistung.

Der Bund und der Träger der Straßenbaulast bzw. der Wegeeigentümer des einzubezeichnenden Weges schließen hinsichtlich der Kostentragung und der Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr eine Verwaltungsvereinbarung. In begründeten Einzelfällen ist ein Wegerecht zugunsten des Bundes durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch abzusichern.

5. Radschnellwege

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

Erfüllt ein Abschnitt eines nach der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ förderfähigen Radschnellweges die Kriterien zur Einbeziehung anderer Straßen und Wege gemäß Ziffer 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.

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 mit Regelmaß 1,50 m und 0,50 m Trennstreifen, Verkehrsflächen für landwirtschaftlichen Verkehr) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen.