

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Per Email
Regierungen
Autobahndirektionen
Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben

Bayern.
Die Zukunft.

nachrichtlich
Bayerischen Landkreistag
Bayerischen Städtetag
Bayerischen Gemeindetag

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen IID9-43411-001/03	Bearbeiter Herr Dr.-Ing. Kühn	München 02.06.2016
	Telefon / - Fax 089 2192-3559 / -13559	Zimmer 1064-RKP2	E-Mail alfred.kuehn@stmi.bayern.de

**Technische Regelwerke;
"Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen", Ausgabe 2015
(HBS 2015)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit
Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 vom 26.08.2015 das
„Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, Ausgabe 2015
(HBS 2015), bekannt gegeben. Das Handbuch, Ausgabe 2001, wurde von der
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) unter Be-
rücksichtigung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und Erfahrungen aus der
Praxis sowie der zwischenzeitlich abgeschlossenen Umstrukturierung des ent-
wurfstechnischen Regelwerks grundlegend überarbeitet und als HBS, Ausgabe
2015, vorgelegt.

Das „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, Ausgabe 2015
(HBS 2015), wird hiermit für die Bundesfern- und Staatsstraßen sowie die von den
Staatlichen Bauämtern verwalteten Kreisstraßen zur Anwendung eingeführt.

Den Landkreisen, Städten und Gemeinden wird die Anwendung des HBS 2015 empfohlen. Bei Entwürfen, die Anträgen auf Gewährung von Bundes- und Landeszuschüssen zu Grunde liegen, ist das HBS 2015 anzuwenden.

Wir bitten bei der Anwendung des HBS 2015 um Beachtung folgender Hinweise:

1. Mit den im HBS beschriebenen Verfahren wird die Qualität des Verkehrsablaufs ausschließlich aus verkehrstechnischer Sicht bestimmt. Die Ergebnisse dienen im Rahmen der technisch-wirtschaftlichen Nachweisführung gemäß den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012 (RE 2012), der Begründung der gewählten technischen Lösung. Die im Planungsprozess erforderliche Abwägung mit anderen Beurteilungsmerkmalen und Zielen (Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit, Baulastträgerkosten etc.) ist nicht Gegenstand des HBS.
2. Die für Strecken und Knotenpunkte erforderlichen Nachweise der Qualität des Verkehrsablaufs sind gemäß den Regelungen der RE 2012 in die Planungsunterlagen zu integrieren.
3. Der verkehrstechnischen Bemessung sind grundsätzlich aktuelle Verkehrsprognosen, insbesondere unter Berücksichtigung bundes- und landesweit prognostizierter überregionaler Verkehre, zu Grunde zu legen.
4. Anstelle von Modellprognosen können bei Um- und Ausbaumaßnahmen im Ausnahmefall Trendprognosen in Betracht kommen, sofern die im HBS beschriebenen Voraussetzungen vorliegen. Mit dem Landesverkehrsmodell stehen hierfür künftig aktuelle Trendfaktoren zur Verfügung.
5. Für die verkehrstechnische Bemessung ist künftig in der Regel die Verkehrsstärke in der 50. höchstbelasteten Stunde des Jahres als maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV_{50}) bzw. die Bemessungsverkehrsstärke q_B zu Grunde zu legen.

Diese Daten sind wie folgt veröffentlicht:

- Jahresauswertung der Dauerzählstellen im BAYSIS-Intranet ab dem Jahr 2015,
- Jahresauswertung der automatisierten Dauerzählstellen durch die BASt (veröffentlicht im jährlichen Bericht „Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen“),
- Straßenverkehrszählung (SVZ)

Bis einschließlich der SVZ 2010 sind im BAYSIS-Intranet die Verkehrsstärken der 30. höchstbelasteten Stunde des Jahres angegeben. Ab der SVZ 2015 werden die Werte der 50. höchstbelasteten Stunde des Jahres angegeben.

Da die Verkehrsnachfrage einen maßgeblichen Einfluss auf das Bewertungsergebnis hat, sollte für den Fall, dass die Bewertung die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) E ergibt, eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt werden und das Ergebnis in den Abwägungsprozess einbezogen werden.

6. Beim Neu-, Um- und Ausbau ist mindestens die QSV D zu gewährleisten. Sofern sich bei der Planung eines Neubausvorhabens eine QSV besser als D ergibt, ist nachzuweisen, dass bei einer sparsameren Variante, die mit den Vorgaben für die zugrunde liegende Straßenkategorie verträglich ist, die QSV D nicht erreicht wird. Im Fall des Um- und Ausbaus kann dieser Nachweis auch dadurch erbracht werden, dass belegt wird, dass der heutige Zustand mit der prognostizierten Verkehrsnachfrage nicht der QSV D entspricht.
7. Bei der Abfolge von Elementen von Straßenverkehrsanlagen ist stets nachzuweisen, dass jedes der Einzelelemente mindestens die QSV D erfüllt. Ist nur für ein Element dieser Nachweis nicht möglich, so ist die Mindestverkehrsqualität der Gesamtanlage nicht erreicht.
8. Mit den Verfahren des HBS 2015 zur Bewertung der Angebotsqualität von Netzabschnitten wird die in den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, (RIN 2008) der FGSV beschriebene Methodik zur Bewertung der Angebotsqualität von Netzabschnitten bereitgestellt. Soweit gemäß ARS 21/2008 eine Bewertung nach den RIN 2008 erforderlich ist, sind die neuen Verfahren anzuwenden und – im Kontext mit der zurzeit laufenden Überarbeitung der RIN – an die Oberste Baubehörde über die Erfahrungen zu berichten.

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

Über die Erfahrungen bei der Anwendung bitten wir bis zum 31.08.2017 zu berichten.

Das HBS 2015 ist beim FGSV-Verlag, Wesselingener Straße 17, 50999 Köln zu beziehen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Böhm
Ltd. Ministerialrat