

Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr  
Bayerisches Staatsministerium  
des Innern, für Sport und Integration



Regierungen  
Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben  
Kreisverwaltungsbehörden

nachrichtlich:  
Bayerischer Landkreistag  
Bayerischer Städtetag  
Bayerischer Gemeindetag  
Präsidien der Landespolizei  
Präsidium der Bayerischen Bereitschaftspolizei

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Bearbeiter/Telefon	München
	49-43411-1-1	Herr Dr.-Ing. Kühn +49(89)212923559	20.07.2021
	C4-4341-1-1	Herr Paulik	

**Umwelt- und ressourcenschonendes Planen und Bauen; Leitfaden für bestandsnahen Straßenausbau außerorts**

Anlage

Broschüre "Umwelt- und ressourcenschonendes Planen und Bauen; Leitfaden für bestandsnahen Straßenausbau außerorts" (5-fach)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die damalige Oberste Baubehörde hat im Jahr 2012 Planungshilfen für den bestandsorientierten Ausbau einbahniger, nicht oder nur unzureichend ausgebauter Straßen aufgestellt, um die zur Verfügung stehenden Finanzmittel bestmöglich einzusetzen. Sie sollten die Planer dabei unterstützen, wirtschaftliche und situationgerechte Lösungen, mit dem Ziel einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, zu entwickeln. Seither sind nach diesen Planungshilfen eine Reihe von Staatsstraßen baulich erhalten bzw. ausgebaut worden.

Auf der Grundlage der nunmehr vorliegenden Erfahrungen wurden die Planungshilfen auch mit Blick auf die verstärkt wachsenden Anforderungen an nachhaltiges

Bayer. Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr

**Briefanschrift:**  
80524 München

**Telefon:**  
089 2192-02

Bayer. Staatsministerium des Innern, für Sport und  
Integration

**Briefanschrift:**  
80524 München

**Telefon:**  
089 2192-01

Bauen fortgeschrieben. Dabei wurde über die bisherige Prämisse des wirtschaftlichen Bauens hinaus, insbesondere die Ergänzung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes in Art. 9 Abs. 2 im Rahmen des Gesamtgesellschaftlichen Artenschutzgesetzes umgesetzt. Danach ist

*„... mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme in Abwägung mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit möglich zu begrenzen.“*

Der vorliegende Leitfaden gibt zum bestandsnahen Ausbau bestehender Straßen unter anderem Hinweise zur sparsamen Flächeninanspruchnahme und zum Einsatz angemessen reduzierter Ausbaustandards. Abstufungen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung sind in Ziffer 4.3 des Leitfadens erläutert. Damit kann bedarfsgerecht der Ausbau bestehender Straßen auch unter den veränderten Randbedingungen verstärkt fortgeführt und weiterhin für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere der Verkehrssicherheit, Vorsorge getroffen werden. Als neues wichtiges Hilfsmittel soll hierbei das Bestandsaudit am Beginn des Planungsprozesses herangezogen werden. Es gilt der Grundsatz, dass Sicherheitsdefizite mit baulichen, verkehrstechnischen oder punktuell verkehrsrechtlichen Maßnahmen zu beseitigen sind.

Steht die bauliche Bewältigung von Kerndefiziten, insbesondere in der Linienführung in Lage und Höhe, in unüberwindbarer Konkurrenz zu anderen Belangen (z. B. restriktiver Flächeninanspruchnahme, Naturschutz oder unabweisbare wirtschaftliche Gesichtspunkte), sind bereits in der Planungsphase verkehrstechnische Maßnahmen zu prüfen und punktuell verkehrsrechtliche Maßnahmen mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Der bestandsnahe Ausbau löst per se keine Gefahrenlage aus, welche abweichend von den allgemeinen Verhaltensregeln der Straßenverkehrs-Ordnung verkehrsrechtliche Maßnahmen zwingend gebieten würde. Allerdings sind punktuell Abschnitte denkbar, welche bei einem bestandsnahen Ausbau voraussichtlich allein mit planerischen, baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen nicht dem gewollten Standard entsprechend gesichert werden können. In diesen punktuellen Abschnitten können zusätzlich bereits in der Planungsphase verkehrsrechtliche Maßnahmen geprüft und mit der Verkehrsbehörde - und von dieser im Benehmen

mit der Polizei - abgestimmt werden. Insofern bietet es sich an, die Unfallkommission in diesen Entscheidungsprozess miteinzubeziehen.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat mit Beschluss vom 28. Dezember 2020, Az. 11 ZB 20.2176, festgestellt: „Grundsätzlich gilt für jedes Verkehrszeichen, dass dessen Anordnung angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften der Straßenverkehrsordnung eigenverantwortlich zu beachten, nur dort getroffen werden darf, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten (§ 39 Abs. 1 StVO) bzw. zwingend erforderlich (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO) ist. Die darüber hinaus gehenden erhöhten Anforderungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, die voraussetzen, dass auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, gelten insbesondere für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs“. Dies gilt auch hier.

Durch einen Vergleich der Ergebnisse des Bestandsaudits am Beginn des Planungsprozesses mit dem Sicherheitsaudit für die anschließende Entwurfsplanung kann im planerischen Abwägungsprozess aller betroffenen Belange die Verbesserung der Verkehrssicherheit nachgewiesen werden.

Wir bitten, den aktualisierten Leitfaden für den bestandsnahen Straßenausbau, insbesondere nach den Maßgaben der Tabelle in Ziffer 4.3 Straßenentwurf, anzuwenden und ihn weiterhin bei der Beratung kommunaler Baulasträger und der Beurteilung von Zuwendungsmaßnahmen nach den RZStra zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Prof. Dr.-Ing. Wüst  
Ministerialdirigent

gez. Prof. Dr. Schmidbauer  
Landespolizeipräsident