

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München.....

Per E-Mail
Autobahndirektionen
Regierungen
Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben

nachrichtlich
Landratsämter
Kreisfreie Städte
Bayer. Landkreistag
Bayer. Städtetag
Bayer. Gemeindetag

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
StB11/7122.1/4/2985041
26.02.2019

Unser Zeichen
49-43411-14

Telefon / - Fax
089 2192-3559 / -13559

Bearbeiter
Herr Dr.-Ing. Kühn

Zimmer
FJS4-0204

München
13.09.2019

E-Mail
Alfred.Kuehn@stmb.bayern.de

Technische Regelwerke; Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)

Anlage
ARS Nr. 4/2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit beiliegendem Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 4/2019 vom 26. Februar 2019, veröffentlicht im Verkehrsblatt Nr. 9 vom 15. Mai 2019, die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)“, Ausgabe 2019, bekannt gegeben. Sie wurden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) erarbeitet und ersetzen die bisherigen „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)“, Ausgabe 2002.

Die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)“, Ausgabe 2019, werden hiermit für die Bundesfern- und Staatsstraßen sowie für die von den Staatlichen Bauämtern betreuten Kreisstraßen zur Anwendung eingeführt.

Hierbei ist Folgendes zu beachten:

I.

Das Sicherheitsaudit in der Planung ist gemäß Ministerialschreiben vom 27. Januar 2015 (AZ.: IID9-43522.0-001/02) für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen sowie bei größeren Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Entwurfs-/Feststellungsplanung, der Ausführungsplanung sowie vor Verkehrsfreigabe und nach erster Betriebsphase anzuwenden.

Künftig sind für die Bundesfernstraßen mit den Unterlagen für den „Gesehenvermerk“ des BMVI auch die Auditberichte einschließlich der Stellungnahmen vorzulegen.

II.

Die RSAS enthalten erstmalig ein Sicherheitsaudit im Bestand. Dieses kann anlassbezogen sowohl präventiv als auch reaktiv durchgeführt werden. Anwendungsgebiete sind unter anderem Sicherheitsüberprüfungen unfallauffälliger Streckenabschnitte oder der bestehenden Straßeninfrastruktur im Vorfeld von anstehenden Ersatzneubauten oder Erhaltungsmaßnahmen.

Maßgaben des BMVI für die Anwendung des Bestandsaudits bei Bundesfernstraßen

Bei zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen sollen durch Sicherheitsaudits im Bestand anlassbezogen die bestehenden Verbesserungspotenziale in der Straßeninfrastruktur mit maßvollem Aufwand identifiziert und im Zuge der Erhaltungsmaßnahme umgesetzt werden.

Das Sicherheitsaudit im Bestand deckt sich auch mit den Vorschlägen der Europäischen Kommission zur Änderung der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (RL 2008/96/EG), welche eine Sicherheitsüberprüfung von auffälligen Streckenabschnitten vorsehen.

Das BMVI beabsichtigt, Sicherheitsaudits im Bestand weiter zu verfolgen und nach einer Erprobungsphase in geeigneter Form für die Bundesfernstraßen verbindlich einzuführen.

Vor diesem Hintergrund bittet das BMVI, um Erfahrungen mit der Anwendung des Sicherheitsaudits im Bestand zu sammeln, bereits jetzt um pilothafte Auditierung von Unfallschwerpunkten sowie von Streckenabschnitten mit hohem Sicherheitspotenzial¹, an denen bauliche Maßnahmen sinnvoll erscheinen, als auch von Erhaltungsmaßnahmen. Hierfür wird die Zentralstelle für Verkehrssicherheit (ZVS) geeignete Projekte identifizieren, die wir anschließend mit den beteiligten Stellen abstimmen werden.

Darüber hinaus werden wir für die pilothafte Anwendung des Bestandsaudits im Vorfeld von Erhaltungsmaßnahmen, für die das BMVI die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Durchführung und wissenschaftlichen Begleitung zu beauftragen beabsichtigt, geeignete Beispiele an das BMVI melden.

III.

Maßgaben für die Anwendung des Bestandsaudits bei Staatsstraßen und staatlich betreuten Kreisstraßen

Die Anwendung des Bestandsaudits erfolgt entsprechend den Ausführungen zu den Bundesfernstraßen zunächst ebenfalls pilothaft in Abstimmung mit den vorgesetzten Behörden.

¹ Das Sicherheitspotenzial ist die Differenz der tatsächlichen Unfallkosten gegenüber denen, die sich bei einem richtliniengerechten Ausbau der Straße ergeben würde. [Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßen (ESN)]

IV.

Vermeidung von Kerndefiziten beim bestandsorientierten Um- und Ausbau sowie Erhaltungsmaßnahmen im Staatsstraßennetz

Grundsätzlich gilt, dass Kerndefizite zu vermeiden sind, da sie wissenschaftlich erwiesen oft im Zusammenhang mit schweren Unfallereignissen stehen. Abweichungen vom Regelwerk bzw. die Ausnutzung von planerischen Spielräumen sind deshalb nur in entsprechend begrenztem Umfang möglich.

Für den bestandsorientierten Um- und Ausbau sowie Erhaltungsmaßnahmen des bisher nicht oder nur unzureichend ausgebauten Staatsstraßennetzes ist dieser Ansatz jedoch insoweit zu überprüfen, wenn die Ergebnisse des Sicherheitsaudits in unüberwindbarer Konkurrenz zu anderen Belangen, beispielsweise des Naturschutzes und der restriktiven Flächeninanspruchnahme oder unabweisbaren wirtschaftlichen Gesichtspunkten, stehen. Soweit dabei in der Gesamtabwägung zu entscheiden ist, dass ein Kerndefizit der Linienführung in Lage und/oder Höhe nicht durch Planänderungen beseitigt werden kann, sind entsprechende verkehrsrechtliche Maßnahmen (Einschränkungen im Betrieb) festzulegen, um die angestrebte hohe Verkehrssicherheit dennoch zu erreichen. Für die erforderlichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist darzulegen, dass durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation nicht zu erreichen ist². Sie können ausnahmsweise auch im Rahmen eines straßenrechtlichen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens festgelegt werden, soweit sie als konzeptioneller Teil der Straßenplanung erforderlich sind. Gerade das vorherige Sicherheitsaudit im Bestand kann bei der Gesamtabwägung eine Grundlage darstellen, inwieweit die Sicherheitspotenziale in der Planung ausgeschöpft werden konnten und eine Verbesserung der Situation durch verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen erreicht werden kann.

² VwV-StVO, Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Rdnr. 1

V.

Die in den ESAS bisher enthaltenen Checklisten sind nicht mehr Bestandteil der RSAS. Die BASt stellt zur Unterstützung der Auditoren Defizitlisten auf ihrer Website bereit, die anhand der aktuellen Sicherheitsforschung laufend ergänzt werden.

Das Ministerialschreiben vom 27. Januar 2015 (AZ.: IID9-43522.0-001/02) ist hinsichtlich seiner Ausführungen zur Durchführung des Auditverfahrens weiterhin zu beachten.

Den Kommunen wird das vorliegende Ministerialschreiben zur Kenntnis gegeben mit der Empfehlung, die RSAS auch für die Straßen in ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden.

Die RSAS können beim FGSV-Verlag, Wesseling Straße 17, 50999 Köln bezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst
Ministerialdirigent