

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz · Postfach 101653 · 45816 Gelsenkirchen

An alle Beschäftigten des
Landesbetriebes Straßenbau
Nordrhein-Westfalen

Betriebssitz



Datum: 01.10.2020

Allgemeine Rundverfügung Nummer 15
Abteilung Technik
Planung
1. Fassung

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen in der jeweiligen Baulast

Das Wichtigste in Kürze:

Die Grundsätze legen die technischen und finanziellen Rahmenbedingungen fest, nach denen Radwege in der Baulast des Bundes oder Landes geplant und finanziert werden.

Nachfolgende Vorschriften werden hiermit aufgehoben:

1. ARV 17 Ref. 2 - 1. Fassung - Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen in der jeweiligen Baulast

Weitere Bezugsvorschriften:

2. ARV 16 Abt. Technik Planungsleitfaden Straßenentwurf
3. ARV 11 Ref. 4 Radschnellverbindungen in NRW, Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb
4. ARV 16 Ref. 3 Regeln für Entwurf, Baudurchführung und Instandsetzung von Ingenieurbauwerken (REBI-ING)
5. ARS 10/2020: Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING)

Anlage(n):

1. ARS 12/2020 Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes
2. Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – Fassung 2020 – Stand 21.04.2020
3. Erlass des Landes 02.07.2020 – IIIA1

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit führe ich die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ein. Entsprechend dem Erlass des Landes sind die Grundsätze analog auch an Landesstraßen in der Baulast des Landes anzuwenden.

Die wesentlichen Änderungen bestehen darin, dass bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und Landesstraßen in der Baulast des Landes nun zu prüfen ist, ob eine geeignete Führung des Radverkehrs – unter Einbeziehung der Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften – besteht. Im Falle des Verzichts auf eine eigene Radverkehrsanlage ist dies zu begründen. Mit den neuen Grundsätzen des Bundes und des Landes ist somit die Umkehrung des Regel-/Ausnahmeverhältnisses hergestellt.

Außerorts werden Radwege in der Regel als einseitige, gemeinsame Rad- und Gehwege mit einer Breite von 2,50 m im Zweirichtungsverkehr ausgeführt. Hierzu ist auf Brücken eine nutzbare Kappenbreite zwischen Geländer und Schutzeinrichtung von 3,00 m (einschließlich Sicherheitsraum) vorzusehen.

Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen abgewichen werden. **Hierzu ist im Vorfeld eine Abstimmung mit dem Betriebsitz, Abteilung Technik, Referat Einzelplanung durchzuführen.**

Die unter 3.5 der Grundsätze des BMVI vorgesehene Markierung ist künftig als Regelausstattung eines gemeinsamen Rad-/Gehweges außerorts vorzusehen. Die Markierung wird entsprechend den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA“ Kap. 9.2.2 Bild 73 aufgebracht. Da die Markierung eine gute Sichtbarkeit bei Dunkelheit und Nässe sowie eine geringe Verschmutzungsanfälligkeit in Verbindung mit einer langen Haltbarkeit gewährleisten soll, ist eine Typ II Markierung als Kaltplastik bzw. Kaltspritzplastik als weißer Schmalstrich (0,12 m Breite) zu verwenden.

Das gilt auch für evtl. Mittelmarkierungen als Leitlinie an unübersichtlichen Stellen, z. B. engen Kurven oder bei starkem Zweirichtungsradverkehr (ERA Kap. 9.2.2).

Die Markierungen für Radschnellwege sind entsprechend den Vorgaben des Leitfadens Radschnellwege NRW auszuführen.

Radschnellwege können bei Einhaltung der festgelegten Kriterien nach den Grundsätzen des Bundes (Kapitel 5) in die Baulast des Bundes übernommen oder von diesem finanziert werden. Bei der Planung einer Radschnellverbindung sind diese Kriterien in jedem Fall zu prüfen.

Das im ARS angesprochene Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundes- (und Landesstraßen) gemäß Nummer 2.5 der Grundsätze wird vom Betriebsitz erarbeitet. Hierzu werden die nachfolgend beschriebenen Teilbereiche zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst.

Auftrag des Landes an den Landesbetrieb Straßenbau im Zuge des Haushalts 2019

Gegenstand des Auftrags und der Mittelbereitstellung sind die Zustandserfassung und Netzanalyse des Radnetzes und die Ermittlung der Potentiale für Radverbindungen entlang der Bundes- und Landesstraßen inkl. der Radschnellverbindungen.

Zustandserfassung der Radwege

Federführend durch das Referat Straßenbau ist ein Vertrag vergeben worden. In einem ersten Schritt werden alle Radwege für den Bereich der RNL OWL befahren und der Zustand aufgenommen. Es soll eine Zustandsbewertung ähnlich der der Straßen erfolgen. Es ist vorgesehen, aufgrund der dort gesammelten Erfahrungen im Jahre 2021 das übrige Radwegenetz bewerten zu lassen.

Netzanalyse

In Zusammenarbeit mit der AGFS und den Mitgliedskommunen wird durch den BS ein Konzept zur Netzanalyse erarbeitet. Das Ziel ist die Identifikation von Maßnahmen wie Lückenschlüssen oder Ausbaumaßnahmen im Bestandsnetz, um so die Verbindungsfunktionen zu verbessern und grundsätzlich die Angebotsplanung auszubauen. Das Analysenetz ist das Radverkehrsnetz NRW. In einem Folgeschritt werden auch die übrigen Gebietskörperschaften mit eingebunden.

Die Netzanalyse soll die Grundlage für einen Maßnahmenkatalog bilden. In einem nachfolgenden Schritt sollen diese Maßnahmen bewertet und priorisiert werden.

Landesverkehrsmodell

Das VM beabsichtigt die Erstellung eines „Bedarfsplanes“ für Radschnellwege und Festlegung eines Radvorrangnetzes auf Grundlage des Landesverkehrsmodells NRW, das zurzeit erstellt wird.

Ich bitte mir bis zum 29.03.2021 über Ihre Erfahrungen bei der Anwendung zu berichten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Sascha Kaiser
Direktor des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Stand: 21.04.2020

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

1. Ziel

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

Durch die Entflechtung wird

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

angestrebt.

1.2 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.

1.3 Zu den Technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die im Folgenden kurz „Technisches Regelwerk“ genannt werden, sind die durch das BMVI bekanntgegebenen Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau zu beachten.

2. Vorgehensweise

2.1 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 besteht. Die Betrachtung sollte die bestehenden und geplanten regionalen Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften einbeziehen. Falls keine geeignete Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung der Verkehrsarten und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage des Technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

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

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

- c. eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Radweges an der Bundesstraße.

2.3 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 – im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Radweges – als vorteilhafter erweist, insbesondere indem der Flächenbedarf verringert und die Entflechtungswirkung durch eine kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindung gesteigert werden kann. Die unter Kapitel 4 beschriebenen Kriterien sind einzuhalten.

2.4 Der Verzicht auf eine 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 insbesondere nachfolgender Kriterien:

- a. Stärke und Geschwindigkeit des prognostizierten Kfz-Verkehrs
- b. prognostizierter Schwerverkehrsanteil
- c. prognostizierte Stärke des Radverkehrs
- d. Übersichtlichkeit und Verlauf der Straße
- e. Fahrbahnbreite
- f. Unfallgeschehen

2.5 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 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

- 3.1 Radwege, die fester Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers der Bundesstraße sind, oder soweit sie im Zusammenhang mit der Bundesstraße stehen und mit dieser im Wesentlichen gleichlaufen und eine verkehrstechnische Einheit bilden¹ (unselbständige Radwege), sind Bestandteil der Bundesstraße i. S. v. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG.
- 3.2 Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden außerorts nur baulich getrennte Radwege als geeignet betrachtet. Schutzstreifen kommen auf außerörtlichen Bundesstraßen nicht in Betracht. Alternative Lösungen 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 zwischen Geländer und Schutzeinrichtung von 3,00 m vorzusehen. Von den Regelbreiten kann in begründeten Fällen abgewichen werden.
- 3.3 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.
- 3.4 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.
- 3.5 Außerorts ist in der Regel ein gebundener Oberbau (Asphalt, Beton, Pflaster oder Platten) vorzusehen und ein gemeinsamer Geh- und Radweg wenn möglich durch einen beidseitigen weißen Schmalstrich zu kennzeichnen.

¹ Der Radweg bedient die gleiche Verkehrsrelation wie die Bundesstraße ohne nennenswerte Umwege und Zeitverluste.

4. Einbeziehung anderer Straßen und Wege

- 4.1 Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenbedarfs, des Eingriffs in sensible Gebiete und/oder um die Entflechtungswirkung durch eine kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindung zu steigern, können andere Straßen und Wege in die Planung von Radwegen an Bundesstraßen einbezogen und deren Ausbau vom Bund finanziert werden, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:
- a. Es liegt ein Bedarf zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der Bundesstraße vor. Ein Radweg an der Bundesstraße ist nicht vorhanden.
 - b. Die Finanzierung einer Führung des Radverkehrs über andere Straßen und Wege muss wirtschaftlicher sein als die Planung und der Bau eines unselbständigen Radweges. In die Bewertung sollen neben Planungs-, Bau- und Unterhaltungskosten auch ökologische Aspekte, wie z. B. zusätzlicher Flächenverbrauch, mit einfließen.
 - c. 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 sind der gesamte zu entflechtende Abschnitt der Bundesstraße zu betrachten und die Entflechtungswirkung zu bewerten, u. a. hinsichtlich der Kriterien Weglänge, soziale Sicherheit 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 werden kann.
 - d. Der Radverkehr ist in der Regel Bestandteil der von der Widmung des Weges erfassten Benutzungsarten.
- 4.2 In die Radwegeplanung an Bundesstraßen können insbesondere auch land- und forstwirtschaftliche Wege sowie Trassen der Eisenbahn, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind, als geeignete Straßen und Wege einbezogen werden.
- 4.3 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.
- 4.4 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 Wegeeigentümer 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.

4.5 Im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung ist die nachhaltige Nutzbarkeit des Weges für den öffentlichen Radverkehr sicherzustellen (z. B. gemäß der Musterverwaltungsvereinbarung).

5. Radschnellwege

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

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

5.3 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 außerorts) finanziert. In Bereichen, wo auch zukünftig mit keinem Fußverkehr zu rechnen ist, ist kein gesonderter Fußweg anzulegen. Bei der Nutzung vorhandener land- oder forstwirtschaftlicher Wege erfolgt die Finanzierung analog zu Nummer 4.3.



Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

2. Juli 2020

Seite 1 von 1

Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen
- Betriebssitz -
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

III A1

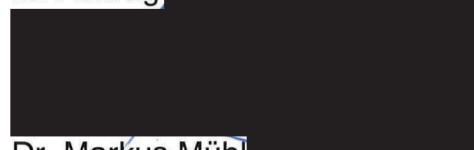
Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen Im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

Erlass des BMVI vom 17.04.2020, Az. StB11/7123.10/6-1-3172053

Mit dem im Betreff genannten Erlass hat das BMVI die Grundsätze für den Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Fassung 2020, bekannt gegeben.

Ich bitte, die Regelungen des v. g. Erlasses des BMVI ab sofort zu berücksichtigen und mit den Landesstraßenplanungen analog zu den Regularien des BMVI zu verfahren. Das vom BMVI erbetene Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden bitte ich, mit mir abzustimmen. Darüber hinaus bitte ich, mir bis zum 19.03.2021 Ihre Erfahrungen mit der Anwendung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen Im Zuge von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes zu berichten.

Im Auftrag



Dr. Markus Mühl

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur
Haltestelle Stadttor:
Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

Die Autobahn GmbH des Bundes

nachrichtlich:
Fernstraßen-Bundesamt

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

ref-stb11@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020

**Sachgebiet 02.3: Planung und Entwurf; Entwurfs-
gestaltung**

**Sachgebiet 14.1: Straßenrecht; Straßenbaulast,
Widmung, Umstufung,
Einziehung**

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)

**Betreff: Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes;
- Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von
Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes**

Bezug: 1. Schreiben vom 17.10.2008, S 11/7123.10/6-1-891608

2. Schreiben vom 19.06.2019, StB 11/7123.10/6-1-3172053

Aktenzeichen: StB 11/7123.10/6-1-3172053

Datum: Bonn, 17.04.2020

Seite 1 von 2

Mit meinem Schreiben vom 17.10.2008 (Bezug Nr. 1) wurden die
aktuell gültigen „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen
im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ im Jahr 2008
bekannt gegeben.





Seite 2 von 2

Um auf das Ziel „Null Verkehrstote“ hinzuwirken und die Forderungen aus der Novelle der EU-Richtlinie 2008/96/EG (Richtlinie 2019/1936) umzusetzen, wurden die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ überarbeitet (Bezug Nr. 2).

Mit Unterstützung der Länder im Rahmen von durchgeführten Workshops ist eine Entwurfsfassung erstellt worden, die Ihnen übersandt und im Rahmen der Bund/Länder-Dienstbesprechung am 24.09.2019 in Bonn vorgestellt und erläutert wurde. Im Anschluss an die Dienstbesprechung hatten Sie Gelegenheit zur Stellungnahme. Ihre Stellungnahmen wurden bei der Erstellung der neuen Grundsätze berücksichtigt und soweit möglich eingearbeitet.

Die wesentliche Änderung besteht darin, dass bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes nun zu prüfen ist, ob eine geeignete Führung des Radverkehrs – unter Einbeziehung der Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften – im Bereich der Bundesstraße besteht. Den hier vorzulegenden RE-Entwürfen für Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen bitte ich daher künftig Angaben zur Radverkehrsführung beizufügen und im Falle des Verzichts auf eine getrennte Führung des Radverkehrs dies zu begründen.

Hiermit gebe ich die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Fassung 2020, bekannt und bitte Sie, diese zukünftig besonders bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen zu Grunde zu legen. Ich bitte Sie, mir bis zum 16.04.2021 über Ihre Erfahrungen mit der Anwendung dieser Grundsätze zu berichten und mir bis dahin ein Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen gemäß Nummer 2.5 der Grundsätze vorzulegen.

Im Auftrag
Dr. Stefan Krause



Anlage: 1

Beigelaubigt:



Angestellte

