

1. Vorbemerkungen

1.1 Veranlassung

Mit dem Beitritt der fünf ostdeutschen Länder zur Bundesrepublik Deutschland wurde auch für das Gebiet der ehemaligen DDR das Vorschriften- und Regelwerk für den Entwurf von Straßenverkehrsanlagen der Bundesrepublik übernommen. An die Stelle der vorher verbindlichen Technischen Normen, Gütevorschriften und Lieferbedingungen (TGL) traten damit die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) sowie die fortgeltenden Teile der älteren Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL).

Diese Richtlinien werden von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben. In der Regel führt der Bundesminister für Verkehr die Richtlinien für die Bundesfernstraßen ein und empfiehlt ihre Anwendung auch für die Straßen in der Zuständigkeit anderer Baulastträger.

Die Anpassung der Straßenverkehrsanlagen in der Linienführung, Querschnitts- und Knotenpunktgestaltung an die Erfordernisse des wachsenden Verkehrs erfolgte in der DDR nur auf ausgewählten Strecken und auch dort oftmals nur auf kurzen Abschnitten. Deshalb bestehen zwischen dem Ausbaustandard der Straßenverkehrsanlagen und den geltenden Empfehlungen der Richtlinien größere Unterschiede als in den westlichen Bundesländern. Das durch diese Unterschiede entstehende Gefahrenpotential wird verstärkt durch das überproportionale Wachstum der Motorisierung und die Zunahme leistungsstarker und daher schneller Kraftfahrzeuge.

Mit Blick auf die wachsenden Unfallzahlen in den neuen Bundesländern besteht deshalb eine der dringlichsten Aufgaben des Straßenbaus darin, kurzfristig die vorhandenen Gefahrenstellen zu entschärfen und das Straßennetz im Sicherheitsstandard anzugleichen. Da die neuen Länder mit ca. 124 000 km klassifizierten Straßen über ein vergleichsweise dichtes Straßennetz (Straßennetzdichte $1,14 \text{ km/km}^2$) verfügen, liegt der Schwerpunkt der kommenden Aufgaben vor allem auf dem Um- und Ausbau des bestehenden Straßennetzes. Bei der Umgestaltung der Straßenverkehrsanlagen müssen die Anforderungen an Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Straße berücksichtigt werden.

Der Um- und Ausbau von Straßen vollzieht sich in der Regel unter anderen Bedingungen, als der Straßenneubau. Wegen der häufig vorhandenen baulichen Zwangspunkte ist der Verlauf der Trasse oder die nutzbare Fläche für Knotenpunkte vielfach vorgegeben und weniger variierbar. Aus diesem Grunde kann die Trassierung teilweise nicht mit den Forderungen der primär für den Straßenneubau konzipierten Entwurfsrichtlinien in Einklang gebracht werden.