

# Das neue HBS 201X: Eine Übersicht über die Neuerungen

RDir.'in Dr.-Ing. Kerstin Lemke

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach  
Tel.: 02204 / 43-510, Fax: 02204 / 43-683  
E-Mail: Lemke@bast.de

*Die verkehrstechnische Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erfolgte in der Vergangenheit anhand von Verfahren, die in zahlreichen verschiedenen technischen Regelwerken dargestellt waren und somit auch einen unterschiedlichen Stand der Technik aufwiesen. Mit der Einführung des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) im Januar 2002 wurden erstmals in Deutschland alle Bemessungsverfahren zeitgleich aktualisiert und in einem Werk zusammengefasst. Das HBS folgt der Idee des amerikanischen „Highway Capacity Manual“ (HCM). Dieses ist seit 1950 in zahlreichen Ausgaben erschienen, die aktuelle Fassung stammt aus dem Jahr 2009. Ziel des HBS ist es, eine für verschiedene Anlagen vergleichbare Bewertung des Verkehrsablaufs aus Nutzersicht zu ermöglichen. Die Kommission 3 „Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ und der Arbeitskreis 3.10.1 „Berechnungsverfahren“ der FGSV haben nun eine Überarbeitung des HBS vorgenommen und einen Entwurf für eine Anhörung der Bundesländer fertiggestellt. Grundlage der Überarbeitung waren zahlreiche in der Zwischenzeit abgeschlossene Forschungsvorhaben. Dadurch können zahlreiche Lücken des bisherigen HBS hinsichtlich fehlender Querschnitte und Knotenpunkttypen geschlossen werden. So werden bei Landstraßen nun neben den zweistreifigen Landstraßen auch drei- und vierstreifige Querschnitte behandelt. Das Autobahnkapitel enthält jetzt auch vierstreifige Richtungsfahrbahnen. Bei den planfreien Knotenpunkten kommt eine neue Diagrammform zum Einsatz, und dies auch für Ausfahrten. Für die vorfahrtgeregelten Knotenpunkte wurde das Zeitlückenverfahren anhand von Ansätzen aus dem Konfliktmatrix-Verfahren modifiziert. Hinsichtlich der Schätzung der Verkehrsnachfrage werden nun verschiedene Verfahren je nach verfügbaren Daten spezifischer beschrieben. Eine wesentliche Neuerung wird die Gliederung des HBS betreffen. Entsprechend der Strukturierung der Entwurfsrichtlinien RAA, RAL und RASt wird das HBS in die Bereiche Autobahnen (A), Landstraßen (L) und Stadtstraßen (S) sowie eine allgemeine Einleitung untergliedert. Ziel ist es, den Anwendern in kompakter Form alle für die betrachteten Anlagen relevanten Bemessungsverfahren anzubieten. Dazu wird der jeweiligen Kapitelnummer der Buchstabe des Teils vorangestellt. Bei der Überarbeitung wurden, auch im Zusammenhang mit den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), Begriffe neu gefasst. So wird der Begriff „Abschnitt“ künftig durch „Strecke“ ersetzt. Strecken und Knoten werden zu Netzabschnitten zusammengefasst. In jedem der drei HBS-Teile werden Kapitel zur Ermittlung der Fahrtgeschwindigkeiten auf Netzabschnitten für den Vergleich mit den Zielvorgaben der RIN ergänzt.*