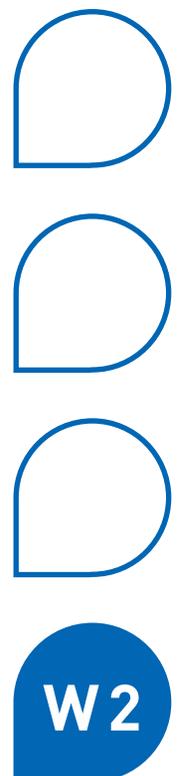


Ad-hoc-Arbeitspapier
Ergänzende Handlungsanleitungen
zur Anwendung der RASSt 06

Ausgabe Februar 2024



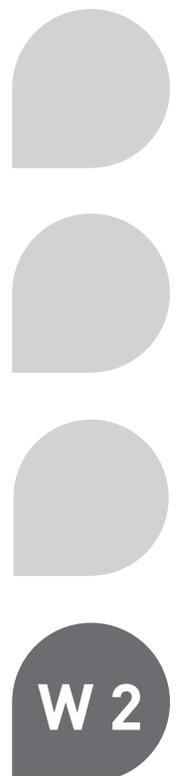
© 2024 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die des Nachdruckes, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen sowie Verbreitung im Internet bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

ISBN 978-3-86446-394-5

Ad-hoc-Arbeitspapier
Ergänzende Handlungsanleitungen
zur Anwendung der RASSt 06

Ausgabe Februar 2024



Arbeitsgruppe Straßenentwurf

Arbeitsausschuss: Stadtstraßen

Leitung:

Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp, Berlin

Mitarbeitende:

Dipl.-Ing. Stephan Besier, Leipzig

Dr.-Ing. Dirk Boenke, Köln

Matthias David, Hoppegarten

TORR Christopher Deppe, M.Eng., Bonn

Dr.-Ing. Volker Deutsch, Köln

Dr.-Ing. Katja Engelen, Aachen

Dr.-Ing. Andreas Ferlic, Düsseldorf

Dipl.-Ing. Markus Funke, Kassel

Ltd. StBDir. Dipl.-Ing. Peter Gawin, Hamm

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike, Dresden

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Wuppertal

Dipl.-Ing. Nazikar Günes-Özdemir, Gelsenkirchen

Dipl.-Ing. Andreas Hemmerich, Stuttgart

Dr.-Ing. Sandra Hohmann, Bochum

Simon Hummel, M.Sc., Bergisch Gladbach

Dipl.-Ing. Astrid Kaminsky, Berlin

Dr.-Ing. Christian Korda, Erlangen

Klaus Köster, M.Sc., Köln

Dr. Thomas Krämer, Bad Lippspringe

Gerd Muske, Leipzig

Dipl.-Ing. Andreas Neukirch, Dresden

Dr.-Ing. Frank Pflüger, Aachen

Dr. Dipl.-Geogr. Markus Rebstock, Berlin

Prof. Dr.-Ing. Jan Riel, Karlsruhe

Peter Sternemann, Herne

Dipl.-Ing. Sabrina Stieger, Hannover

Ltd. StBDir.'in Sylvia Uehlendahl, Dortmund

StOBR Simon Verrieth, M.Sc., Münster

Tobias Vogt, M.Eng., Stuttgart

Dipl.-Ing. André Zschoge, Dresden

Vorbemerkung

Das Ad-hoc-Arbeitspapier „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“, Stand Februar 2024, ist im Arbeitsausschuss „Stadtstraßen“ erstellt und mit betroffenen Gremien abgestimmt worden. Es ergänzt die bestehenden „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), Ausgabe 2006.

Inhaltsübersicht

	Seite
1 Vorwort	5
2 Hintergrund	6
3 Hinweise und ergänzende Handlungsanleitungen	6
4 Bezug zu den RASt	10
Technische Regelwerke	12

1 Vorwort

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen unterteilt die von den Gremien erarbeiteten Veröffentlichungen in vier Kategorien mit abgestufter Bedeutung. Unterschieden wird dabei zwischen den Kategorien R 1 und R 2 (Regelwerke), W 1 und W 2 (Wissensdokumente). Die Systematik findet sich auf der vorletzten Umschlagseite dieser Veröffentlichung.

Das zentrale R 1-Regelwerk für den Entwurf im städtischen Straßenraum sind die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt). R 1-Regelwerke enthalten Vorgaben und Anforderungen („es ist/es muss/es darf nicht“) sowie Standards und Regelfälle („es soll/es soll nicht“), welche im Rahmen eines Anhörungsverfahrens mit anwendenden Institutionen abgestimmt wurden.

Bei der vorliegenden Veröffentlichung handelt es sich um ein W 2-Arbeitspapier als Ergänzung zu den bestehenden „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt). Dieses Arbeitspapier enthält sowohl Handlungsoptionen (es kann/es könnte), wie sie für W 2-Wissensdokumente üblich sind. Ad-hoc-Arbeitspapiere sind eine neue Veröffentlichungsform zur schnelleren Verbreitung neuer Erkenntnisse. Es können aber auch technische Vorgaben und Anforderungen enthalten sein, die in der dargestellten Detaillierung und Aktualität nur in diesem Arbeitspapier aufgeführt werden. Standards und Regelfälle werden dann verwendet, wenn in diesem Arbeitspapier auf vorliegende R 1-Regelwerke verwiesen wird. Empfehlungen (es sollte/es sollte nicht) sind dann enthalten, wenn das Arbeitspapier auf R 2-Regelwerke verweist.

Vorgaben ergeben sich aus sicherheitsrelevanten und funktionalen Grundanforderungen sowie aus der Umsetzung rechtlicher Rahmenbedingungen. Standards und Regelfälle sind aus dokumentierten und belegbaren Erkenntnissen abgeleitet und sichern angemessene Qualitätsansprüche. Empfehlungen geben Erfahrungen wieder, die auf die meisten Anwendungsfälle zutreffen. Handlungsoptionen sind nur in bestimmten Fällen, die aufgezeigt werden, zweckmäßig.

Auch W-Veröffentlichungen der FGSV können bei Planung, Genehmigung und Betrieb von (Verkehrs-)Anlagen und insbesondere in Streitfällen als Stand der Technik gewertet und herangezogen werden, sofern keine anderen allgemein anerkannten Regelwerke zu dem Thema vorliegen. Es empfiehlt sich insofern, von Vorgaben und Anforderungen nicht bzw. nur, wenn zwingend erforderlich, und von Standards und Regelfällen nur aus triftigen Gründen abzuweichen und diese Abweichungen schriftlich zu begründen, sofern keine anderen Regelwerke zugrunde gelegt wurden.

Seit der Veröffentlichung der RASt im Jahr 2007 wurden zahlreiche Forschungen zur Verkehrssicherheit innerstädtischer Verkehrsanlagen durchgeführt. Im Jahr 2022 hat die FGSV die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E Klima 2022) veröffentlicht. Die RASt befinden sich in der Überarbeitung und werden die Erkenntnisse aus den Forschungsvorhaben und die Ziele des Klimaschutzes gemäß den E Klima bei der Neufassung aufgreifen. Die Veröffentlichung des Arbeitspapiers dient dazu, in Kurzform über wesentliche Änderungen bei der Anwendung der RASt, die sich insbesondere aus der Forschung und den Impulsen des Steckbriefs zu den RASt aus dem Anhang zu den E Klima ergeben, zu informieren und der Anwendungspraxis zur Verfügung zu stellen. Das Arbeitspapier richtet sich an alle Städte und Gemeinden und kann, individuell angepasst auf die typische Entwurfsituation, für jede Straßenkategorie Handlungsoptionen aufzeigen.

Die FGSV empfiehlt, bis zur Neufassung der RASt die „Ergänzenden Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt“ bei allen Planungsprozessen, die Stadtstraßen betreffen, zu berücksichtigen.

2 Hintergrund

Im Zuge der stetig wachsenden Bedeutung des Klimawandels für die Lebenssituationen in den Städten und Gemeinden kommt der Unterstützung der Klimaschutzziele des Bundes auch bei der Straßenplanung eine immer größere Rolle zu. Die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (E Klima 2022) greifen das Thema auf. Sie geben mit den Steckbriefen im Anhang konkrete Hinweise, mit welchen Methoden aus den Regelwerken und Wissensdokumenten schon heute bzw. durch welche Anpassungen in den technischen Regelwerken die Klimaschutzziele unterstützt werden können. Die drei maßgebenden Ziele sind die Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen (THG), die Reduzierung des Energieverbrauchs und die Reduzierung des Material- und Ressourcenverbrauchs. Mit Hilfe der Planungs- und Entwurfsgrundlagen soll die zukünftige Angebotsqualität im Sinne eines nachhaltigen und verkehrsträgerübergreifenden Stadtverkehrs optimiert und gesteuert werden. Das betrifft insbesondere den Umbau von Stadtstraßen aber auch deren Neu- oder Rückbau. Kernelement ist eine deutliche Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Dies soll erreicht werden durch Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrsqualität. Diese Maßnahmen sollen dazu führen, dass mehr Wege in den Städten und Gemeinden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dabei werden die neuen Forschungserkenntnisse zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit und des Komforts durch eine angepasste Gestaltung innerstädtischer Fußverkehrsanlagen, Radverkehrsanlagen, ÖPNV-Anlagen, Querungsanlagen, Knotenpunkte und ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen berücksichtigt. Zudem ist es zweckmäßig, die Straßenräume künftig so zu entwickeln, dass sie zur Klimaresilienz der Städte beitragen.

3 Hinweise und ergänzende Handlungsanleitungen

Die Berücksichtigung der Nutzungsansprüche bei einer integrierten Verkehrsplanung erfolgt im Rahmen einer möglichst verkehrsträger- und fachplanungsübergreifenden Abwägung. Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden entwickeln aus den gesamtverkehrlichen Zielsetzungen heraus und unter Berücksichtigung weiterer umwelt- und stadtpolitischer Ziele ihre Vorrangnetze für Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV sowie Kfz-Verkehr nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) und den ergänzenden „Hinweisen zur Anwendung der RIN“.

Niedrige Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs tragen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Förderung von Fuß- und Radverkehr bei. Es wird daher empfohlen, mit den Straßenverkehrsbehörden frühzeitig abzustimmen, ob im Rahmen der StVO eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h angeordnet werden kann. Es ist dabei zweckmäßig, Linienwege des ÖPNV gesondert zu betrachten, um negative Folgewirkungen für das ÖPNV-Gesamtsystem zu vermeiden.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach heutigem Stand sukzessiv ab etwa 2025 Neufassungen oder Ergänzungen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), der „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA), der „Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (E BVA) (werden zukünftig die H BVA ersetzen), des „Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) und den E Klima vorliegen können, die dann zu berücksichtigen sind. Die Neufassung der „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) wurde bereits 2023 veröffentlicht.

Bei der Bewertung der Verkehrsqualität einer vorhandenen oder geplanten Verkehrsanlage nach HBS ist zu berücksichtigen, dass die Wahl einer angestrebten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) dem zuständigen Baulastträger obliegt, und dass diese auch als

regulatives Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl wirken und damit zusätzlich einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Auch neue Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO und VwV-StVO) (z. B. Bevorrechtigung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, Fahrradzonen, neue Einsatzkriterien für Fahrradstraßen, Verankerung der Vision Zero als Grundlage aller verkehrlicher Maßnahmen, Sicherheitsräume zwischen Parkständen und Radverkehrsanlagen) sind erfolgt und weitere sind zu erwarten und nach deren Veröffentlichung beim Entwurfsvorgang zu berücksichtigen.

Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV

Zur Erreichung von Klimaschutz- und Energieeinsparungszielen können attraktive Angebote für den Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten beitragen. Dazu ist es zweckmäßig, die Belange des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV mit besonderer Priorität zu berücksichtigen, bzw. dann die Belange des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs nachrangig zu betrachten.

Bei der Bemessung von Anlagen des Kfz-Verkehrs nach HBS sollten daher die Bewertungen für alle auftretenden Verkehrsmittel einschließlich Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV durchgeführt und die resultierenden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs QSV separat ausgewiesen werden. Für Anlagen des Radverkehrs (Kapitel S8) und für Anlagen des Fußverkehrs (Kapitel S9) sowie den Rad- und Fußverkehr an Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlage (Kapitel S4 und S5) sollten die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden. Das betrifft auch die Qualitätsstufen an lichtsignalgesteuerten Querungsanlagen, um hier die Wartezeiten für den Umweltverbund gegenüber dem Kfz-Verkehr wahrnehmbar zu verringern.

Die RIN beschreiben Verfahren für eine (vergleichende) Bewertung der Angebotsqualität vom Pkw- und öffentlichen Verkehr auf der Ebene von Verbindungen in sechs Stufen der Angebotsqualität SAQV A bis F (Abschnitt 4). Darauf aufbauend ermöglicht das HBS den Vergleich der Stufen der Angebotsqualität von Netzabschnitten SAQN für den Pkw-Verkehr (Kapitel S6) und den öffentlichen Personennahverkehr (Kapitel S7). Für Netzabschnitte oder Teilabschnitte von ÖPNV-Linien sollten die Qualitätsstufen SAQN A bis B angestrebt werden, für Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlage (Kapitel S4 und S5) entsprechend QSV A bis B.

Bei Einschränkungen des ruhenden Verkehrs kann es erforderlich sein, ausgewählte Ansprüche, die sich aus dem Bestand ergeben, z. B. Sonderparkplätze für schwerbehinderte Menschen oder Parkstände in der Nähe von z. B. Arztpraxen sowie erforderliche Parkstände für die Erschließung und den Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehr, weiterhin zu berücksichtigen.

Einschränkungen des fließenden Verkehrs, die sich negativ auf den ÖPNV auswirken, erfordern unter Umständen ausgleichende ÖPNV-Maßnahmen.

Für den Fuß- und Radverkehr sind durchgehend regelkonforme, insbesondere sichere und möglichst attraktive, barrierefreie Netze mit der zugehörigen Anbindung an Infrastruktur- und Kultureinrichtungen, Wohnen und Gewerbe wünschenswert. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr wird in der Regel nur außerorts und auf selbstständig geführten Wegen sinnvoll sein, auf straßenbegleitenden Wegen innerorts jedoch nur ausnahmsweise und unter Einhaltung der Ausschlusskriterien nach dem Abschnitt 6.1.6.4 der RASt und in Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde.

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität empfiehlt es sich die Seitenräume stadtgestalterisch aufzuwerten, um die Akzeptanz der Anwohnerschaft zu steigern und den Transformationsprozess zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV positiv zu begleiten.

Besteht punktueller Querungsbedarf für den Fuß- und Radverkehr, oder soll er im Sinne einer attraktiven Führung erzeugt werden, kann der Einsatz von Querungshilfen (z. B. Mittelinseln, Mittelstreifen, Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege) sinnvoll sein.

Multifunktionsstreifen

Um die Anforderungen der „nicht verkehrlichen“ Nutzungen im Straßenraumwurf künftig besser zu berücksichtigen, ist es sinnvoll, im Seitenraum einen Multifunktionsstreifen zu planen, um hier unterschiedliche Nutzungen anzuordnen. In diesem neuen Planungselement können beispielsweise Baumreihen und Begrünungen, Elemente für die Niederschlagswasserbewirtschaftung, Aufenthaltsbereiche (inklusive Bänke), Fahrradabstellanlagen, (Kap-)Haltestellen, Elektro-Ladeeinrichtungen und notwendige Parkstände für Kfz (inklusive Sicherheitstrennstreifen) etc. realisiert werden. Anstelle des konventionellen undifferenzierten Parkens im Seitenraum (z. B. am Fahrbahnrand) können so notwendige Flächen für Parken, Liefern, Andienung etc. im Multifunktionsstreifen im Wechsel mit anderen Nutzungen angeordnet werden. Es ist zweckmäßig, die Multifunktionsstreifen mit einer Regelbreite von 3,00 m auszuführen.

Ruhender Verkehr

Es empfiehlt sich, die Anzahl von Parkständen für den privaten Kfz-Verkehr im Straßenraum möglichst gering zu halten, um Flächen für andere umweltfreundliche Modi, für Aufenthalt, für Grünbereiche, für die Retention bzw. dezentrale Entwässerung zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen zu verringern. Vor der Anlage von Parkflächen im Straßenraum ist entsprechend der Neufassung der EAR zu prüfen, ob dieser vermieden und auf fußläufig erreichbare zusammenhängende Parkflächen oder Parkbauten verlagert werden kann. Abstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder hingegen können in Abhängigkeit zur städtebaulichen Randnutzung im unmittelbaren Umfeld vorgesehen werden.

Wenn Parken von Kfz im Straßenraum erforderlich ist, ist es zweckmäßig, die Parkstände baulich anzulegen oder zu markieren und das Parken am Fahrbahnrand möglichst zu vermeiden. Bei Neuanlagen und Umgestaltungen von Straßenräumen können weiterhin erforderliche Parkstände in Multifunktionsstreifen integriert werden. Es wird jedoch empfohlen, die Anlage von Parkständen in zusammenhängenden Parkflächen oder Parkbauten/Quartiersgaragen zu bevorzugen. Diese bieten sich auch zur effizienten Abwicklung von E-Ladevorgängen, Liefer- und Ladeverkehre sowie für Sharing-Angebote als Mobilitätsstationen oder für Depots an.

Begrünung, Entwässerung und Stadtklima

Damit Stadtstraßen zur Klimaresilienz der Städte beitragen, ist es zweckmäßig, die Belange des Umweltschutzes ebenso wie das Ziel einer ausreichenden Begrünung mit standortgerechten Vegetationsstrukturen zu beachten. Dazu können grundsätzlich Möglichkeiten der Entsiegelung geprüft werden, um Retentionsräume sowie Flächen der dezentralen Entwässerung zu schaffen. Auch hierfür bietet sich die Integration von Straßengrün in Multifunktionsstreifen an, insbesondere in Bezug auf die Beschattung von Fuß- und Radverkehrsanlagen. Auch können Flächen an öffentlichen Einbauten (z. B. Wartehäuser, öffentliche Toiletten, Fassaden) auf die Möglichkeit der Begrünung geprüft werden. Es wird empfohlen, dass jeweils geprüft wird, ob eine dezentrale Entwässerung und temporäre Speicherung z. B. über Mulden, Tiefbeete, Rigolen und Zisternen erfolgen kann und ob vorgeschaltete Reinigungsanlagen notwendig sind.

Straßenräume mit Flächenknappheit

In beengten Situationen und bei Flächenkonflikten (sowohl punktuell als auch linear) ist es zweckmäßig, anstelle der Wahl einer durchgehenden Fahrbahnbreite auch einzelne Abschnitte (Orientierungslänge 50 bis 150 m) mit reduzierter Fahrbahnbreite anzustreben, um eine möglichst attraktive Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr anbieten zu können. Dies kann in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durch eine angeordnete redu-

zierte zulässige Höchstgeschwindigkeit unterstützt werden. Sofern Belange des ÖPNV berührt sind, können Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung zur Anwendung kommen.

Bei Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen sind das Bundesfernstraßengesetz und die „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen“ (Ortsdurchfahrtenrichtlinien-ODR), zu beachten. Möglichkeiten zur Einengung der Fahrbahn bedürfen der Abstimmung mit der zuständigen Straßenbaubehörde.

Sofern auf der Ebene des Straßenentwurfes keine zufriedenstellende Lösung realisierbar ist, kann eine Rückkopplung mit der Ebene der strategischen Verkehrsplanung zweckmäßig sein. Es könnte beispielsweise geprüft werden, ob die Verlagerung des Netzabschnitts eines Verkehrsmittels an eine andere Örtlichkeit dort die Anforderungen besser erfüllt.

Ausschluss von Mindestmaßen

Um die objektive und subjektive Sicherheit und damit eine gesteigerte Nutzung von Fuß- und Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, ist es zweckmäßig, die in den RASSt angegebenen Regelmaße für Gehwege und Radverkehrsführungen anzuwenden und sie bei Flächenverfügbarkeit auch breiter auszuführen. Es wird empfohlen, die in den RASSt angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sowie die Mindestmaße für Linienbus-Verkehrsräume nicht mehr anzuwenden.

Standardmäßig Sicherheitstrennstreifen

Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, sind gemäß VwV-StVO Sicherheitsräume zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen – so auch bei Schutzstreifen und in Fahrradstraßen. Diese sind gemäß des Entwurfs der RMS, Teil: Stadtstraßen als Sicherheitstrennstreifen auszuführen. Es ist zweckmäßig, diese in einer Breite von mindestens 0,75 m auszuführen.

Auch wenn Radverkehr in anderen Fällen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und eine Gefahrenlage durch Dooring-Unfälle mit Kfz-Türen absehbar ist, sind mindestens 0,75 m breite Sicherheitstrennstreifen neben markierten oder baulich ausgebildeten Flächen für den ruhenden Verkehr zweckmäßig. Die Anlage von Multifunktionsstreifen mit einer Regelbreite von 3,00 m, die diesen Sicherheitstrennstreifen inkludieren, bietet sich in solchen Fällen an.

ÖPNV

Ziel ist es, dass Bus und Straßenbahn möglichst nur an Haltestellen zum Halt kommen. Es ist daher zweckmäßig, bei einer Neuverteilung der Verkehrsfläche zu prüfen, ob sich die Straße in einem ÖPNV-Prioritätsnetz befindet bzw. ob straßenorganisatorische und verkehrslenkende Maßnahmen sowie räumlich oder zeitlich geschützte Fahrwege eines qualifizierten Mischverkehrs mit dynamischer Straßenraumfreigabe zu berücksichtigen sind.

Bestandteil der dynamischen Straßenraumfreigabe sind u. a. Stauraumumfahrungen, das rechtzeitige Räumen von Knoten, keine wartenden Rechts- oder Linksabbieger im Fahrstreifen, gegebenenfalls Aufhebung von Abbiegebeziehungen, Haltestellen hinter Knotenpunkten, das Vermeiden von häufigen Parkvorgängen, die Anordnung und Freihaltung von Lieferzonen sowie eine Radverkehrsführung, die ein Überholen ermöglicht.

Dafür ist es zweckmäßig, dass Prioritätsnetze festgelegt und die Verkehrsmengen so dosiert werden, dass der verbleibende Kfz-Verkehr den Linienverkehr nicht behindert.

Barrierefreiheit

Die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) wurden im Jahr 2011 veröffentlicht und ergänzen die RASSt um detaillierte Anforderungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlich zugänglichen Verkehrsraum. Dementsprechend ist es sinnvoll, für die Planung barrierefreier Verkehrsanlagen die H BVA anzuwenden.

Nachhaltigkeit

Planungen sollten nach dem Grundsatz einer möglichst hohen Ressourceneffizienz erfolgen. Somit ist bei Umplanungen von bestehenden Räumen immer eine umfangreiche Bestandserfassung zweckmäßig, um die baulichen Eingriffe und den damit einhergehenden Materialeinsatz auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Bei der Konzeptionierung von Verkehrsräumen empfiehlt es sich, eine Modularität und Wandelbarkeit über den Lebenszyklus der Verkehrsanlage in Abhängigkeit zu dem Prozess des Mobilitätswandels zu berücksichtigen. Dies kann insbesondere durch eine Bündelung von Ver- und Entsorgungsleitungen in fest definierten Leitungskorridoren im Querschnitt erreicht werden, um Flächenumnutzungen bei veränderten Nutzungsanforderungen in der Zukunft zu ermöglichen. Zunächst versiegelte Flächen, für z. B. den ruhenden Verkehr, können somit bei Leitungsfreiheit alternativ durch Baumpflanzungen ersetzt werden. Es ist daher sinnvoll, immer einen leitungsfreien Multifunktionsstreifen vorzusehen.

4 Bezug zu den RASt

Die vorstehenden Veränderungen beziehen sich auf nahezu alle Abschnitte in den aktuellen RASt. Aus diesem Grund ist es, vorbehaltlich weiterer Erkenntnisse des Abstimmungsprozesses, zweckmäßig, diese ergänzenden Handlungsanleitungen möglichst als grundsätzliche Anpassungen der RASt anzuwenden. Die Veränderungsvorschläge betreffen insbesondere folgende Abschnitte und Bilder:

Abschnitt 5.1.2

Veränderte Maße von Radverkehrsführungen sowie Ergänzung um Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsführung und ruhendem Verkehr mit einer Breite von mindestens 0,75 m.

Abschnitte 5.2.2 bis 5.2.12

Verändertes Mindestmaß für Schutzstreifen von 1,50 m (bisher 1,25 m).

Alle Querschnitte typischer Entwurfssituationen mit Parkständen sind durch Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsführung und ruhendem Verkehr zu ergänzen (das entspricht auch dem Entwurf der neuen RMS, Teil: Stadtstraßen). Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von mindestens 0,75 m sind zweckmäßig.

Abschnitt 6.1.6.4

Es wird empfohlen, die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nach Abschnitt 6.1.6.4 nur ausnahmsweise anzuwenden. Die Ausschlusskriterien werden ergänzt um Hauptverbindungen des Fußverkehrs.

Abschnitt 6.1.7.2

Verändertes Mindestmaß für Schutzstreifen von 1,50 m (bisher 1,25 m).

Alle Querschnitte typischer Entwurfssituationen mit Parkständen werden durch Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsführung und ruhendem Verkehr ergänzt (das entspricht auch dem Entwurf der neuen RMS, Teil: Stadtstraßen). Eine Breite von mindestens 0,75 m ist zweckmäßig.

Abschnitt 6.1.7.4

Verbreiterung des Basisstandards für Radfahrstreifen von 1,60 m auf 2,00 m (zuzüglich Breitstrich) sowie des Sicherheitstrennstreifens zu Parkständen von mindestens 0,50 m auf mindestens 0,75 m.

Abschnitt 6.1.7.5

Verbreiterung des Mindestmaßes im Basisstandard für Radwege von 1,60 m auf 2,00 m sowie des Sicherheitstrennstreifens zu Parkständen von mindestens 0,50 m auf mindestens 0,75 m. Zwischen Radweg und Fahrbahn wird ebenfalls ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m empfohlen.

Bild 15

Das Grundmaß für die Fahrbahnbreite beträgt für den Begegnungsfall zweier Linienbusse oder Linienbus/Lkw 6,50 m. Im Begegnungsfall ist dabei in der Regel das Herabsetzen der Geschwindigkeit erforderlich. Bei regelmäßigen Begegnungsfällen Bus/Bus, Bus/Lkw oder Lkw/Lkw, z. B. auf Hauptachsen des Linienverkehrs, ist es zweckmäßig die Fahrbahnbreite auf 7,00 m zu erhöhen. Ein zusätzlicher Sicherheitsraum von mindestens 0,25 m zum ruhenden Verkehr ist zweckmäßig. Eventuell erforderliche Flächenerweiterungen bei Kurvenfahrt sind bereits jetzt nach RASt zu berücksichtigen. Die Wahl der Fahrbahnbreite sollte daher auch unter Berücksichtigung der Anforderungen des ÖPNV hinsichtlich Anschlusssicherheit und geringer Fahrzeitstreuung erfolgen.

Bild 16

Die im Bild 16 dargestellten Mindestmaße sollen nicht mehr angewendet werden. Fahrbahnbreiten unter 6,50 m eignen sich nicht für eine Bus/Bus-Begegnung. Bei schmaleren Fahrbahnen sind Ausweichstellen und unter Umständen die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zweckmäßig.

Bild 17

Das Bild 17 kann aufgrund der veränderten Breiten der Bemessungsfahrzeuge so nicht mehr angewendet werden. Bei Überlegungen zum Verkehrsraum ist zudem zu beachten, dass ein regelkonformes Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge nur mit einem Mindestabstand von 1,50 m erfolgen darf.

Bild 29

Querschnitt 5.1 ist nicht mehrzweckmäßig. Gemäß dem Bild 70 beträgt die Gehwegbreite mindestens 2,50 m.

Bilder 41, 42, 43, 44 und 45

Verbreiterung des Radweges auf mindestens 2,00 m.

Bilder 46, 47 und 48

Verbreiterung des Schutzstreifens auf mindestens 1,50 m.

Bilder 49, 50 und 51

Ergänzung eines zusätzlichen Sicherheitstrennstreifens zwischen Radverkehrsführung und ruhendem Verkehr mit einer Breite von mindestens 0,75 m.

Bild 52

Verbreiterung des Radweges auf mindestens 2,00 m.

Tabelle 11

Auf einer 3,75 m breiten Fahrbahn mit Schutzstreifen können Radfahrende nicht unter Einhaltung des Mindestabstands von 1,50 m überholt werden. Diese Aufteilung wird daher nicht mehr als zweckmäßig angesehen.

Tabelle 22, Bilder 66, 67, 68 und 69

Es sind die neuen Regelungen gemäß EAR 23 zu berücksichtigen.

Bild 70

Die Seitenraumbreite nach dem Bild 70 stellt nicht die Regelbreite, sondern die Mindestbreite dar.

Bild 71

Ergänzung eines zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und ruhendem Verkehr mit einer Breite von mindestens 0,75 m. Das Schutzstreifenmaß von 1,25 m ist nicht zweckmäßig.

Tabelle 28

Die in Klammern angegebenen Mindestmaße entfallen.

Bilder 72 und 73

Die in Klammern angegebenen Mindestmaße entfallen.

Technische Regelwerke

FGSV	EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV 289)	1)	
	EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (FGSV 283)	1)	
	EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV 288)	1)	
	E Klima	Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (FGSV 990)	1)	
	ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV 284)	1)	
	HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV 299)	1)	
	H BVA		Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV 212)	1)
			Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 239)	1)
	H RS	Hinweise zum Reisebusparken in Städten (FGSV 283/1)	1)	
	RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 200)	1)	
	RBSV	Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (FGSV 287)	1)	
	RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (FGSV 321)	1)	
	RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV 121)	1)	
RMS, Teil S	Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil: Stadtstraßen (in Vorbereitung)			
BGBl.	FStrG	Bundesfernstraßengesetz (FGSV R 100)* ¹⁾	2)	
	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung (FGSV R 050)* ¹⁾	2)	
	VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (FGSV R 051)* ¹⁾	2)	
BMDV	ODR	Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen – Ortsdurchfahrtenrichtlinien (FGSV 985)* ¹⁾	1), 3)	

*) Titel unter dieser FGSV-Nr. zusätzlich aufgenommen im FGSV Reader „Premium“

Bezugsquellen

1) FGSV Verlag GmbH

Anschrift: Wesseling Straße 15-17, 50999 Köln

Tel.: 0 22 36 / 38 46 30

E-Mail: info@fgsv-verlag.de, Internet: www.fgsv-verlag.de

Alle aufgeführten FGSV-Veröffentlichungen sind auch digital für den FGSV Reader erhältlich und enthalten im umfassenden Abo-Service „FGSV – Technisches Regelwerk – Digital“

2) Bundesgesetzblatt (BGBl.)

Internet: www.bgbl.de, www.gesetze-im-internet.de,
www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de

3) Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Internet: www.bmdv.bund.de

Erläuterung zur Systematik von Technischen Veröffentlichungen der FGSV

R steht für Regelwerke:

Solche Veröffentlichungen regeln entweder, wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden müssen bzw. sollen (R 1), oder empfehlen, wie diese geplant oder realisiert werden sollten (R 2).

W steht für Wissensdokumente:

Solche Veröffentlichungen zeigen den aktuellen Stand des Wissens auf und erläutern, wie ein technischer Sachverhalt zweckmäßigerweise behandelt werden kann oder schon erfolgreich behandelt worden ist.

Die Kategorie **R 1** bezeichnet Regelwerke der 1. Kategorie:

R 1-Veröffentlichungen umfassen Vertragsgrundlagen (ZTV – Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien, TL – Technische Lieferbedingungen und TP – Technische Prüfvorschriften) sowie Richtlinien. Sie sind stets innerhalb der FGSV abgestimmt. Sie haben, insbesondere wenn sie als Vertragsbestandteil vereinbart werden sollen, eine hohe Verbindlichkeit.

Die Kategorie **R 2** bezeichnet Regelwerke der 2. Kategorie:

R 2-Veröffentlichungen umfassen Merkblätter und Empfehlungen. Sie sind stets innerhalb der FGSV abgestimmt. Die FGSV empfiehlt ihre Anwendung als Stand der Technik.

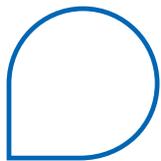
Die Kategorie **W 1** bezeichnet Wissensdokumente der 1. Kategorie:

W 1-Veröffentlichungen umfassen Hinweise. Sie sind stets innerhalb der FGSV, jedoch nicht mit Externen abgestimmt. Sie geben den aktuellen Stand des Wissens innerhalb der zuständigen FGSV-Gremien wieder.

Die Kategorie **W 2** bezeichnet Wissensdokumente der 2. Kategorie:

W 2-Veröffentlichungen umfassen Arbeitspapiere. Dabei kann es sich um Zwischenstände bei der Erarbeitung von weitergehenden Aktivitäten oder um Informations- und Arbeitshilfen handeln. Sie sind nicht innerhalb der FGSV abgestimmt; sie geben die Auffassung eines einzelnen FGSV-Gremiums wieder.

FGSV 26502



FGSV
DER VERLAG

Herstellung und Vertrieb:

FGSV Verlag GmbH

Wesseling Str. 15-17 · 50999 Köln

Tel. 02236 3846-30

info@fgsv-verlag.de · www.fgsv-verlag.de

Februar 2024

ISBN 978-3-86446-394-5