

Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	-	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V	-	-	ES V

**AS I**      vorkommend, Bezeichnung der Kategorie  
      problematisch  
 -              nicht vorkommend oder nicht vertretbar

**RASt**

**Bild 1: Geltungsbereich der RASt für die Straßenkategorien der RIN**

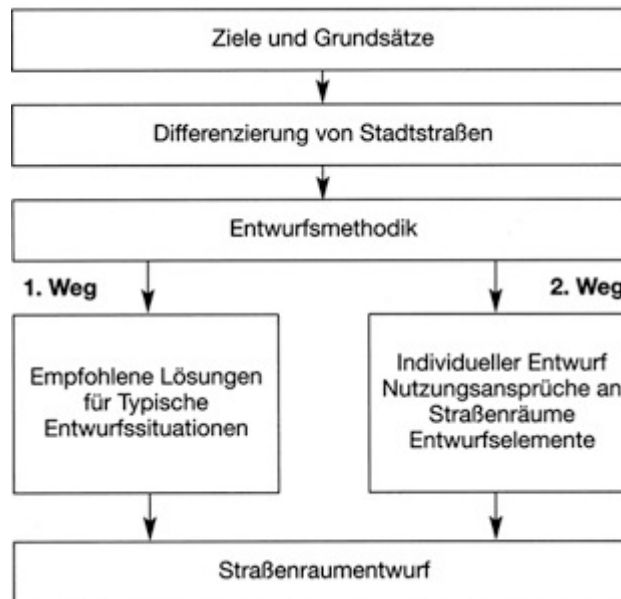
Die **Kategoriengruppe VS** umfasst anbaufreie Straßen im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete. Bei der ersten Gruppe handelt es sich um die Fortsetzung der Straßen der Kategoriengruppe LS bei der Annäherung an größere zusammenhängend bebaute Gebiete. Die Straßenseitenräume sind häufig geprägt von einer lockeren Bebauung mit Einrichtungen der tertiären Nutzung, deshalb bleiben die Erschließungsansprüche noch gering. Nur ein geringer Teil der Bebauung wird unmittelbar von der Straße erschlossen. Mit der Randbebauung verbunden sind im Allgemeinen fahrbahnseitige Verkehrsflächen für den nicht motorisierten Verkehr. Die Straßen sind einbahnig oder zweibahnig, die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz erfolgt überwiegend durch plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Vorfeld bebauter Gebiete vorzugsweise 70 km/h und innerhalb bebauter Gebiete überwiegend 50 km/h.

Die **Kategoriengruppe HS** umfasst angebaute<sup>4)</sup> Straßen innerhalb bebauter Gebiete. Sie bilden das System des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes und übernehmen in der Regel auch die Linien des öffentlichen Nahverkehrs. Sie können auch Bestandteile zwischengemeindlicher Verbindungen sein (Ortsdurchfahrten). Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen handeln. Die Straßen sind einbahnig oder zweibahnig ausgebildet. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppe erfolgt im Allgemeinen durch plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre. Da die angrenzenden baulichen Nutzungen unmittelbar von der Straße erschlossen werden, sind die Straßen gekennzeichnet durch die für diese Erschließung erforderlichen Flächen des ruhenden Verkehrs. Der Radverkehr wird vorzugsweise auf gesonderten Radverkehrsanlagen geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h.

Die **Kategoriengruppe ES** umfasst angebaute<sup>4)</sup> Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen. Darüber hinaus übernehmen die Straßen die flächenhafte Erschließung der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile. Die Straßen sind grundsätzlich einbahnig und werden untereinander mit plangleichen Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage verknüpft. Die Verknüpfung mit Straßen der Kategoriengruppe HS erfolgt durch plangleiche Knotenpunkte mit oder ohne Lichtsignalanlagen bzw. Kreisverkehre. In besonderen Fällen dienen sie dem öffentlichen Nahverkehr; sie tragen die wesentlichen Teile des innerörtlichen Radverkehrs. Nicht zuletzt deshalb beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in vielen Fällen 30 km/h.

Bei der Anwendung der Richtlinien ist wegen der vielfältigen Anforderungen an Stadtstraßen und der Besonderheiten des Einzelfalles kein starrer Maßstab anzulegen. Von den angegebenen Werten und Lösungen soll jedoch nur abgewichen werden, wenn die daraus entwickelte Lösung den spezifischen Anforderungen der Entwurfsaufgabe nachweislich besser gerecht wird.

Den Aufbau der RASt zeigt das Bild 2.



**Bild 2: Aufbau der RASt**

Nach Darstellung der Ziele und Grundsätze des innerörtlichen Straßenraumentwurfs (Abschnitt 1) werden die Stadtstraßen nach städtebaulichen und verkehrlichen Merkmalen differenziert und Typische Entwurfssituationen definiert (Abschnitt 2). Im Abschnitt 3 wird die Entwurfsmethodik ausführlich erläutert. Die RASt bieten im Weiteren zwei Wege für den Entwurfsvorgang an.



Danach kann der Anwender empfohlene Lösungen für Typische Entwurfssituationen heranziehen (Abschnitt 5), sofern sich seine Aufgabenstellung darin einordnen lässt. Es sind dort neben Querschnitten die Knotenpunktarten und ausgewählte Übergänge Strecke – Knotenpunkt angegeben. Für Detaillierungen kann er die Aussagen zu den Nutzungsansprüchen (Abschnitt 4) und Entwurfselementen (Abschnitt 6) heranziehen.

Der individuelle Straßenraumentwurf nach dem Verfahren der städtebaulichen Bemessung (siehe Abschnitt 3) stützt sich auf die Darstellungen der Nutzungsansprüche im Abschnitt 4 und der Entwurfselemente im Abschnitt 6.

Die weitere technische und gestalterische Durcharbeitung erfolgt in bei den Fällen nach dem Abschnitt 7.

## 1 Ziele und Grundsätze

### 1.1 Grundsätzliche Überlegungen

Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Wohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern. Dadurch lassen sich viele problematische Situationen an vorhandenen Stadtstraßen verbessern und an geplanten Stadtstraßen von vornherein vermeiden.

Bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen sind darüber hinaus vorhandene und geplante regionale und gesamtgemeindliche **Entwurfsvorgaben** zu berücksichtigen.

Dazu gehören

- Flächennutzung und Siedlungsstruktur,
- Lage, Funktion und Belastung einer Stadtstraße in den Netzen des Fußgänger-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs,
- städtebaulich-historische Qualitäten und
- Lage in ökologisch bedeutsamen Grün- und Freiraumsystemen.

## 1.2 Ziele und Zielfelder

Das **Hauptziel** bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt. Diese Verträglichkeit muss in der Regel auf vorgegebenen Flächen unter Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge und unter Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Belange angestrebt werden.

Voraussetzung für die Verträglichkeit ist, dass Straßenräume in ihrer ganzen Vielfalt erfasst und unter Abwägung aller Nutzungsansprüche und ihrer jeweiligen Bedeutung bewertet und entworfen werden.

Die Verträglichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ist in bebauten Gebieten allein mit Entwurfsmaßnahmen meist nicht zu gewährleisten. Es kann daher notwendig werden, stadtverträgliche Grenzen für Nutzungsansprüche festzulegen und sie durch Rückkoppelungen im Rahmen gesamtgemeindlicher Planungen mit zu berücksichtigen.

Dies gilt besonders, wenn

- die zur Verfügung stehenden Flächen nicht ausreichen, um im Straßenraum alle Nutzungsansprüche angemessen zu befriedigen,
- die aus dem Kraftfahrzeugverkehr resultierenden Immissionen für die Umfeldnutzungen zu hoch sind und
- einzelne Nutzungsansprüche so stark sind, dass sie andere Nutzungsansprüche auch bei Ausnutzung aller Kompensationsmöglichkeiten unvertretbar beeinträchtigen.

Die **straßenraumspezifischen Ziele** lassen sich aus dem Hauptziel ableiten und folgenden Zielfeldern zuordnen (in alphabetischer Reihenfolge, die keine Gewichtung darstellt):

- soziale Brauchbarkeit einschließlich Barrierefreiheit,
- Straßenraumgestalt,
- Umfeld verträglichkeit,
- Verkehrsablauf,
- Verkehrssicherheit,
- Wirtschaftlichkeit.

Da der Entwurf von Stadtstraßen integraler Bestandteil einer städtebaulichen Gesamtaufgabe ist, sollen weder einzelne Ziele getrennt noch als Oberziele definiert werden.

Die Gewichtung der Zielfelder und der Ziele untereinander soll problemorientiert für eine konkrete Entwurfsaufgabe erfolgen. Sie kann auf Grund politischer Grundsatzentscheidungen auch Entwurfsvorgabe sein.

## 2 Differenzierung von Stadtstraßen

### 2.1 Grundsätzliche Überlegungen

Zur Differenzierung von Stadtstraßen können