

Neue Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

RASt 26

Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp

Unfallforschung der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43G, 10117 Berlin

E-Mail: j.ortlepp@gdv.de

Die Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt) aus dem Jahr 2006 wurde grundlegend überarbeitet. Die Entwurfsfassung wird derzeit innerhalb der FGSV abgestimmt und dann den Ländern und Verbänden zur Stellungnahme zugeleitet.

Die neuen RASSt umfassen Hauptstraßen, Nebenstraßen und Wege innerhalb von Ortschaften (durch Ortstafeln begrenzte Gebiete) und betonen noch deutlicher als die Vorgängerversion die Funktion von Stadtstraßen nicht nur als Verkehrs-, sondern auch als Aufenthaltsraum. Dem Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr wird ebenso wie für den Wirtschaftsverkehr weiterhin gesichert.

Beim Entwurf von Stadtstraßen werden die Netzfunktionen für die einzelnen Modi zugrunde gelegt. Zudem haben sich die RASSt in der Systematik an die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen und Autobahnen angenähert. Den Netzfunktionen werden Entwurfskategorien zugeordnet, für die, je nach typischer Entwurfsituation, verschiedene Entwurfsstandards zur Verfügung stehen.

Nach den neuen RASSt soll in der Regel der „individuelle Entwurf“ verwendet werden. Der „geführte Entwurf“ besteht aber weiterhin in Form von typischen Querschnittsbeispielen für die typischen Entwurfsituationen. Neben den Querschnitten werden auch beispielhafte Lagepläne dargestellt, die aufzeigen, wie sich im Verlauf eines Straßenzugs insbesondere die Funktionen im Seitenraum ändern und abwechseln können.

Um den vielen Anforderungen an den Seitenraum gerecht zu werden, wird auf die Darstellung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum weitgehend verzichtet. Vielmehr übernehmen Multifunktionsstreifen die unterschiedlichen Aufgaben wie Liefern, Laden von E-Fahrzeugen, Fahrradabstellanlagen, Haltestellen, Parkstände oder Baumstandorte.

Da innerstädtische Flächen begrenzt sind, zeigen die RASSt auch auf, wie bei Flächenmangel und an Engstellen dennoch den wesentlichen Anforderungen an Stadtstraßen Rechnung getragen werden kann. Die RASSt enthalten damit einen vielseitigen Werkzeugkasten für die Planung von Stadtstraßen mit unterschiedlichsten Rahmenbedingungen. Erforderlich sind jedoch auch weiterhin grundlegende verkehrspolitische Prioritätensetzungen. Der Straßenraum ist endlich und das werden auch die neuen RASSt nicht ändern.

Die Veröffentlichung der RASSt ist für die erste Jahreshälfte 2027 geplant.

0 Vorwort

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt 06) wurden durch den Ausschuss 2.3 Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) inhaltlich weitgehend überarbeitet, aktualisiert und ergänzt. Die Basis für die Überarbeitung legte das Forschungsprojekt FE 70.926 „Künftige Herausforderungen für den Entwurf innerörtlicher Straßen, Fuß- und Radwege“, dessen Ergebnisse 2019 vorgelegt wurden. Als Antwort auf die im Jahr 2022 erschienenen „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (E-Klima 22) wurde das Ad-hoc-Arbeitspapier „Ad-hoc-Papier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“ entwickelt und 2024 veröffentlicht. Dieses nahm einige der wesentlichen geplanten inhaltlichen Änderungen der RAST vorweg und stellte für die Praxis eine Hilfestellung im Umgang mit den RAST 06 dar. Im Dezember 2025 wurde den beteiligten FGSV-Gremien ein Entwurf der überarbeiteten Fassung der RAST vorgestellt. Bis Ende März 2026 gingen über 1.700 Anmerkungen zum Entwurf ein, die durch eine Redaktionsgruppe des AA 2.3 systematisch abgearbeitet wurden. Parallel dazu erfolgten Abstimmungen mit den ebenfalls in Überarbeitung befindlichen Regelwerken für Kreisverkehre, Fußverkehr, barrierefreie Verkehrsanlagen, Radverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und die Richtlinien für Fußgängerüberwege. Zum Stand der Erstellung dieses Textes liegt eine Entwurfsfassung der RAST vor, die die Anmerkungen aus den FGSV-Gremien berücksichtigt und den Gremien zur Verabschiedung vorgelegt wurde. Eine Stellungnahme der Länder und Verbände soll im Herbst 2026 erfolgen. Daher gelten alle hier gemachten Aussagen und Darstellungen unter dem Vorbehalt der Ergebnisse des weiteren Abstimmungsverfahrens. Die meisten Textpassagen und Abbildungen sind dem Entwurf der RAST vom 19.08.2026 entnommen. Die Abschnittsnummerierung entspricht den RAST.

1 Einführung

Die RAST behandeln den Neubau, den Aus- und Umbau sowie den Umgang mit dem Bestand von Stadtstraßen. Stadtstraßen im Sinne dieser Richtlinien sind anbaufreie und angebaute Hauptstraßen, Nebenstraßen und Wege innerhalb durch Zeichen 310/311 StVO gekennzeichneten geschlossener Ortschaften (Bild 1). Der Um- und Ausbau umfasst dabei auch die bauliche oder markierungstechnische Neuaufteilung von Flächen.

Im Bestand empfiehlt sich die RAST auch zur Anwendung bei anlassbezogenen Sicherheitsaudits und der Arbeit von Unfallkommissionen

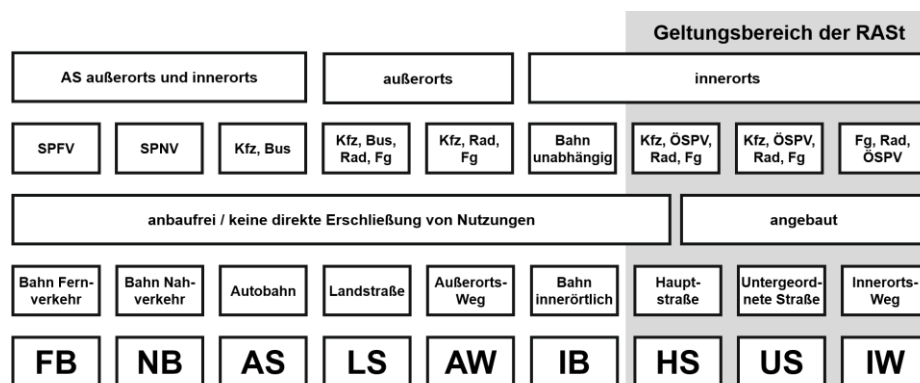


Bild 1: Kategoriengruppen für Verkehrswege nach (RIN) und Geltungsbereich der RAST

Die RAST bilden gemeinsam mit weiteren FGSV-Veröffentlichungen die Grundlage für sichere und funktionsgerechte Stadtstraßen. Die Stadtstraßenplanung muss sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Qualität der Wohnbarkeit und Funktionsfähigkeit von Städten und Gemeinden ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Ansprüche an den

Straßenraum verfolgen. Bei der Planung von Stadtstraßen sind die übergeordneten Ziele des Städtebaus und zusätzliche Anforderungen an die Straßenraumgestaltung zu berücksichtigen.

Die Straßenraumgestaltung ist eine planerische Aufgabe, bei der meist eine Verzahnung unterschiedlicher Fachgebiete (z. B. Verkehrsplanung, Verkehrstechnik, Stadtplanung, Landschaftsplanung, Ökologie, Wasserbau/-wirtschaft) erforderlich ist. Die Straßenraumgestaltung beschreibt den Entwurfsprozess zur Realisierung multifunktionaler Straßenräume von Stadtstraßen unter Berücksichtigung von allen oder ausgewählten Kriterien zur Zielerreichung. Sie dient dabei der Abwägung und Abstimmung der vielfältigen, sich überlagernden und gegebenenfalls auch widersprechenden Zielsetzungen im Einzelfall.

2 Differenzierung von Stadtstraßen

Stadtstraßen differenzieren sich in Hauptstraße (HS) und Untergeordnete Straßen (US). hinzu kommen Innerorts-Wege (IW).

Die **Kategoriengruppe IW** (innerörtliche Wege) umfasst Bereiche ohne motorisierten Individualverkehr. Dies sind Gehbereiche (z. B. Fußgängerzonen oder Gehbereiche in Parks), separat geführte Gehwege, separat geführte Radwege, separat geführte gemeinsame Geh- und Radwege sowie separat geführte ÖPNV-Trassen.

Die **Kategoriengruppe US** umfasst angebaute innerörtliche untergeordnete Straßen, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke und/oder dem Aufenthalt dienen. Darüber hinaus übernehmen die Straßen die Erschließung der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile. Auf untergeordnete Straßen wird in der Regel eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet (zumeist als Tempo-30-Zone, Fahrradstraße oder Fahrradzone).

Die **Kategoriengruppe HS** umfasst innerörtliche anbaufreie sowie innerörtliche angebaute Hauptstraßen. Bei den anbaufreien Straßen handelt es sich um die innerörtliche Fortsetzung von Landstraßen (LS). Die Straßenseitenräume sind häufig geprägt von einer lockeren Bebauung mit Einrichtungen der tertiären Nutzung. Nur ein geringer Teil der Bebauung wird unmittelbar von der Straße erschlossen. Die angebauten Straßen bilden das System des innerörtlichen Hauptstraßennetzes und nehmen in der Regel die Linien des ÖPNV auf. Der Radverkehr wird vorzugsweise auf gesonderten Radverkehrsanlagen geführt.

Stadtstraßen haben sowohl städtebauliche als auch verkehrliche Bedeutung. Die **städttebauliche Bedeutung** von Stadtstraßen wird von der stadträumlichen Konzeption, von der Nutzungsstruktur in den verschiedenen stadsgeschichtlichen Epochen und von der baulich-/gestalterischen Qualität des Umfelds bestimmt. Die **verkehrliche Bedeutung** von Stadtstraßen wird bestimmt durch die Erschließungsfunktion (Art und Maß der Nutzung der erschlossenen Grundstücke) und die Verbindungsfunktion (Netzfunktion der jeweiligen Modi). Bei der Beurteilung der Verbindungsfunktion einer Straße müssen die verschiedenen Modi getrennt beachtet werden; eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion für den ÖPNV kann z. B. von geringerer Bedeutung für den Radverkehr sein.

Aus den Verbindungsfunktionsstufen der Richtlinie für integrale Netzgestaltung werden innerorts drei Netzebenen abgeleitet. Die Modi Fuß- und Radverkehr unterscheiden jeweils zwischen übergeordneten Netzen (ÜN), Hauptnetzen (HN) und Grundnetzen (GN). Grundnetze gewährleisten dabei grundlegende Funktionen wie z. B. den Begegnungsfall zweier Gehender oder Radfahrender. Darüber hinaus gibt es auch kleinräumige Erschließungsfunktionen, die im Entwurfsprozess für den Fuß- und Radverkehr in der Regel wie Grundnetze zu behandeln sind. Die Modi ÖPNV und Kfz-Verkehr unterscheiden jeweils zwischen übergeordneten Netzen (ÜN), Hauptnetzen (HN) und Nebennetzen (NN). Nebennetze gewährleisten dabei eine Befahrbarkeit, aber keine weitergehenden

Anforderungen wie z. B. die Gewährleistung eines durchgehenden Begegnungsfalls im Kfz-Verkehr.

Den Netzebenen ÜN, HN und GN/NN werden Entwurfsklassen (Entwurfsklassen des Fußverkehrs EKF, des Radverkehrs EKR, des öffentlichen Verkehrs EKÖ und des Kfz-Verkehrs EKK) zugeordnet. In Abhängigkeit weiterer Kriterien ergeben sich für diese Entwurfsklassen teils unterschiedliche Entwurfsstandards für die einzelnen Entwurfselemente. Entwurfselemente in Grund- und Nebennetzen (GN, NN) sollen einen Basisstandard aufweisen, wobei dieser mindestens auch in den ÜN und HN erreicht werden soll. Die Systematik der Ableitung von Netzebenen, Entwurfsklassen und Entwurfsstandards zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1: Systematik der Ableitung von Netzebenen, Entwurfsklassen und Entwurfsstandards für die Modi

Modus	Verkehrswegekategorie nach RIN	Netzebenen	Entwurfsklasse EK	Anforderungen EK, z. B.	Entwurfsstandards ES	Anforderungen ES, z. B.
Fußverkehr	HS/US/IW F III/IV/V	ÜN	EKF 1	Keine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr	ESF 1 bis 5 ¹	unterschiedliche Breitenabmessungen von Gehwegen (ESF 5 = Basisstandard)
		HN	EKF 2			
		GN	EKF 3	-		
Radverkehr	HS/US/IW R I/II	ÜN	EKR 1	Begrenzung von Verlustzeiten durch Anhalten und Warten	ESR 1-3 ²	unterschiedliche Breitenabmessungen von Radverkehrsanlagen (ESR 3 = Basisstandard)
	HS/US/IW R III	HN	EKR 2			
	HS/US/IW R IV	GN	EKR 3			
ÖPNV	IB/HS/IW ÖS/ÖT/ÖB II/III/IV	ÜN	EKÖ 1	Vermeidung von Verlustzeiten bei Strecke und Knotenpunkt	ESÖ 1	ÖPNV-Fahstreifen
	HS/IW ÖB III/IV	HN	EKÖ 2		ESÖ 2	qualifizierter Mischverkehr
	HS/US ÖB IV/V	NN	EKÖ 3	Keine Knotenpunkte mit rechts-vor-links-Regelungen	ESÖ 3	Mischverkehr
Kfz-Verkehr	HS K III	ÜN	EKK 1	planfreie oder plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre	- ³	- ³
	HS K IV	HN				
	US K IV/V	NN	EKK 2	in der Regel Knotenpunkte mit rechts-vor-links-Regelungen		

Erläuterungen:

- HS = Kategoriengruppe Hauptstraße innerhalb bebauter Gebiete; US = Kategoriengruppe untergeordnete Straße innerhalb bebauter Gebiete, IW = Kategoriengruppe Innerorts-Weg gemäß RIN (FGSV-Nummer 121)
- F= Fußverkehr; R = Radverkehr; ÖS (Schiene) = Schienenverkehrsmittel auf unabhängigem Fahrweg oder im Straßenraum auf besonderem Bahnkörper; ÖT (Tram) = Schienenverkehrsmittel auf straßenbündigem Fahrweg; ÖB (Bus): Bus auf straßenbündigem Fahrweg; K = Kfz-Verkehr gemäß RIN (FGSV-Nummer 121)
- HS K III = Hauptstraße innerhalb bebauter Gebiete für regionalen Kfz-Verkehr; HS K IV = Hauptstraße innerhalb bebauter Gebiete für nähräumigen Kfz-Verkehr; US K IV/V = untergeordnete Straße innerhalb bebauter Gebiete für nah-/kleinräumigen Kfz-Verkehr;
- ÜN = Übergeordnetes Netz; HN = Hauptnetz; GN = Grundnetz; NN = Nebennetz
- EKF = Entwurfsklasse für den Fußverkehr; EKR = Entwurfsklasse für den Radverkehr; EKÖ = Entwurfsklasse für den ÖPNV; EKK = Entwurfsklasse für den Kfz-Verkehr in Stadtstraßen
- ESF = Entwurfsstandard für den Fußverkehr; ESR = Entwurfsstandard für den Radverkehr; ESÖ = Entwurfsstandard ÖPNV

¹ Differenzierung in Abhängigkeit der städtebaulichen Bemessung gemäß Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, des Raumbedarfs für Fußverkehr gemäß Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** sowie der nach Randnutzung gemäß Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

² je nach zu erwartender potenzieller Nachfrage im Radverkehr gemäß Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

³ auf eine Aufzählung von Entwurfsstandards für den Kfz-Verkehr, die z. B. Anforderungen an unterschiedliche Fahrbahnbreiten bedingen, wird verzichtet

Die systematische Verknüpfung aller verkehrlichen mit allen städtebaulichen Merkmalen führt zu einer nicht überschaubaren und für die Entwurfspraxis ungeeigneten kombinatorischen Vielfalt. Aus der Entwurfspraxis lassen sich jedoch typische Entwurfssituationen für typische Netzebenen definieren, wie sie aufgrund der straßenräumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten im großstädtischen, mittel- und kleinstädtischen sowie dörflichen Kontext typischerweise angetroffen werden können (Tabelle 2).

Diese typischen Entwurfssituationen decken einen Großteil der in der Praxis vorkommenden Aufgaben der Straßenraumgestaltung ab. Insbesondere bei längeren Straßenzügen kann eine Abfolge von typischen Entwurfssituationen sinnvoll sein.

Tabelle 2: Typische Entwurfssituationen der Straßenraumgestaltung und typische sowie verträgliche Funktionen in den Netzen der Modi

Kategorien- gruppe	typische Entwurfssituation	Abk.	typische Fußverkehrsnetze	typische Radverkehrsnetze	typische ÖPNV-Netze*	verträgliche Kfz- Verkehrsnetze
IW Innerörtlicher Weg	Gebiet²	GEB	ÜN, HN, GN	GN¹	ÜN, HN, NN¹	-
	separat geführter Gehweg	SEG	HN, GN	-	-	-
	separat geführter Radweg	SER	-	ÜN, HN, GN	-	-
	separat geführter Geh- und Radweg	SGR	HN, GN	ÜN, HN, GN	-	-
	separat geführte ÖPNV-Trasse	ÖVT	HN, GN	HN, GN	ÜN, HN	-
US innerörtliche untergeordnete Straße	Wohnweg	WOW	HN, GN	GN	-	NN
	Wohnstraße	WOS	HN, GN	ÜN, HN, GN	NN	NN
	Geschäftsnebenstraße	GSN	HN	HN, GN	ÜN, HN, NN	NN
	Gewerbenebenstraße	GWN	GN	HN, GN	HN, NN	NN
	Quartiersstraße	QUS	HN, GN	ÜN, HN, GN	ÜN, HN, NN	NN
HS innerörtliche Hauptstraße	Dörfliche Hauptstraße	DÖH	HN, GN	ÜN, HN, GN	HN, NN	HN, NN
	Geschäftshauptstraße	GSH	HN	HN, GN	ÜN, HN	NN
	Gewerbhauptstraße	GWH	GN	HN, GN	HN	HN, NN
	angebaute städtische Hauptstraße	AGH	HN, GN	ÜN, HN, GN	ÜN, HN	HN, NN
	anbaufreie innerörtliche Hauptstraße	AFH	GN	ÜN, HN, GN	ÜN, HN	ÜN, HN, NN
	Hochleistungsstraße	HLS	GN, HN	GN, HN	ÜN, HN	ÜN, HN, NN

Erläuterungen:

– ÜN = Übergeordnetes Netz; HN = Hauptnetz; GN = Grundnetz; NN = Nebennetz

*US nur in besonderen Fällen

¹ Prüfung auf Verträglichkeit erforderlich, nur mit Anordnung von Zusatzzeichen

² auch zusammenhängende Straßenzüge, die ausschließlich für den Fußverkehr freigegeben sind, z. B. Fußgängerzonen

3 Methodik der Straßenraumgestaltung

Die Straßenraumgestaltung befasst sich als Teil einer städtebaulichen Gesamtaufgabe mit allen gestalterischen und funktionalen Elementen, öffentlichen Wegen, Straßenräumen, Knotenpunkten und Plätzen einschließlich der Übergangsbereiche zwischen öffentlichen und privaten Flächen. Sie dient der Realisierung multifunktionaler Straßenräume von Stadtstraßen unter Berücksichtigung von allen oder ausgewählten Kriterien zur Zielerreichung.

Die Erfassung des Bestandes und dessen Zustandes, der Vergleich mit den aktuellen, konkretisierten Zielsetzungen und die verständliche Darstellung der Ergebnisse sind eine wesentliche Voraussetzung für die Ermittlung von Konflikten sowie Mängeln und dienen als

Grundlage für den danach folgenden Planungs- und Entwurfsvorgang zur Behebung oder Minderung der identifizierten Mängel.

Im Rahmen der Ermittlung der Planungs- und Entwurfsgrundlagen werden die übergeordneten Rahmenbedingungen sowie die lokalen Gegebenheiten erfasst und eine Zustandsbewertung mit Ableitung vorliegender Konflikte und Mängel auf Grundlage eines Vergleichs der spezifischen Ansprüche unter Berücksichtigung konkretisierter Zielsetzungen mit dem Zustand (einschließlich einer Unfallanalyse) vorgenommen. Dies bildet gemeinsam mit der Netzplanung für alle Modi die Basis für die städtebauliche Bemessung.

Die städtebauliche Bemessung der Querschnitte basiert auf dem Prinzip der „Querschnittsgestaltung vom Rand aus“ (Bild 2).

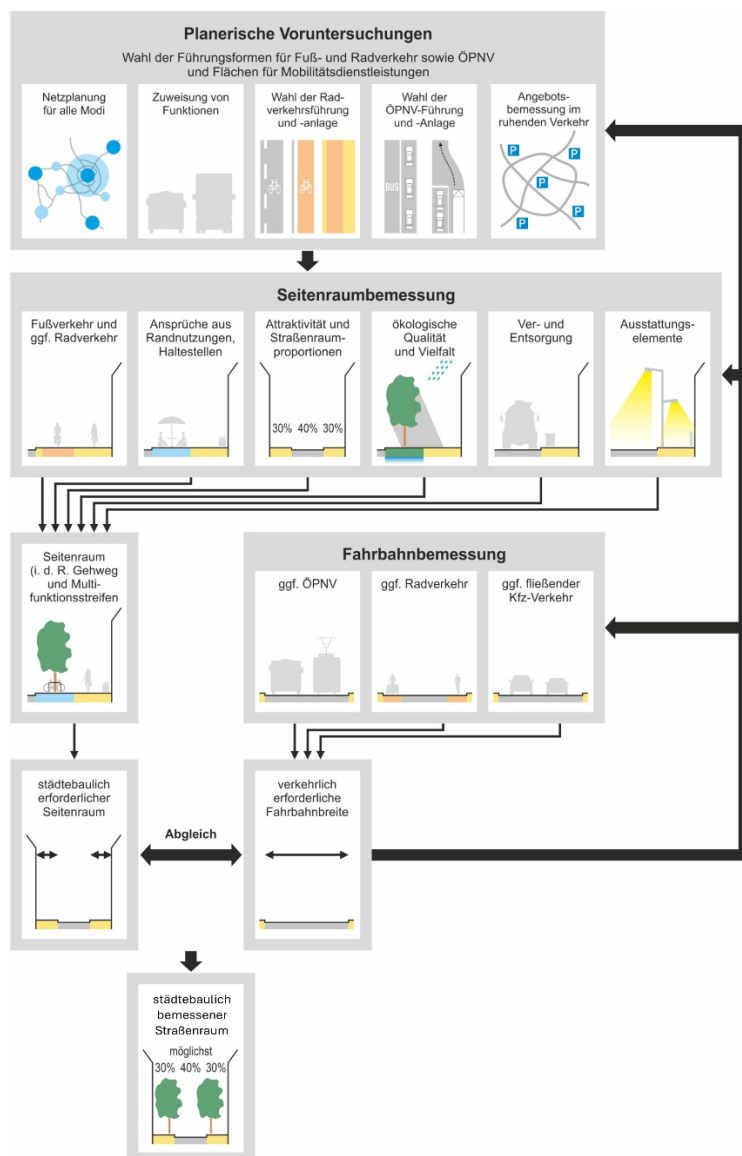


Bild 2: Ablauf der Städtebaulichen Bemessung der Querschnitte

Dabei werden zunächst die für einzelne Straßenabschnitte maßgebenden Querschnitte bemessen. Zunächst werden dafür die Anforderungen an den städtebaulich erforderlichen Seitenraum und die verkehrslich erforderliche Fahrbahnbreite ermittelt und miteinander abgeglichen. Sofern hier Diskrepanzen auftreten, sind in einem iterativen Prozess die einzelnen Planungsschritte mit angepassten Eingangsvoraussetzungen zu wiederholen. Auf diese Weise erfolgt die städtebauliche Bemessung des Straßenraums für jeden Querschnitt.

Dabei müssen nicht immer alle Funktionen gleichzeitig im einzelnen Querschnitt untergebracht werden. Bei der Aneinanderreihung der maßgebenden Querschnitte zu einem lageplanorientierten Entwurf des Straßenraumes mit Strecken, Knotenpunkten, und Plätzen können die verschiedenen Funktionen im gesamten Straßenraum verteilt werden. Dies betrifft insbesondere die Funktionen, die außerhalb der Fahrbahn Flächen benötigen.

Ziel ist ein multifunktionaler Straßenraum, der die zuvor konkretisierten Zielsetzungen im Sinne von Aufenthalt, Erschließung und Verbindung sowie Nachhaltigkeit, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität erfüllt.

4 Raumbedarfe

Die Grundanforderung des Raumbedarfs wird durch die Bereitstellung von spezifischen **Verkehrsräumen** und **Sicherheitsräumen**, die von Hindernissen freizuhalten sind, erfüllt. Der Verkehrsraum umfasst den von einer Person oder einem Fahrzeug eingenommenen Raum sowie seitliche und obere Bewegungsspielräume. Der **seitliche Bewegungsspielraum** dient dem Ausgleich von Gehbewegungen oder Fahr- und Lenkungenauigkeiten sowie als Raum für mitgeführte oder überstehende Teile (bei Personen z. B. Taschen, bei Fahrzeugen z. B. Außenspiegel). Der seitliche Bewegungsspielraum ermöglicht auch das Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeigehen bzw. Nebeneinander- und Vorbeifahren innerhalb eines Modus (z. B. Rad/Rad im Radverkehr oder Kfz/Kfz im fließenden Kfz-Verkehr) sowie in den Modi ÖPNV und fließender Kfz-Verkehr (z. B. Linienbus/Lkw). Der **obere Bewegungsspielraum** dient dem Ausgleich von Geh- und Laufbewegungen oder Ladeungenauigkeiten und von durch Fahrbahnunebenheiten ausgelösten vertikalen Fahrzeugbewegungen.

Seitlich und oberhalb der Verkehrsräume sind zusätzliche Sicherheitsräume, wie auch die Verkehrsräume, von festen Hindernissen (z. B. Masten, Pollern, Ausstattungselementen) freizuhalten. Seitliche Sicherheitsräume können sich in den angrenzenden Seitenräumen zur Fahrbahn (z. B. durch Materialwechsel oder in den als Markierung ausgeführten Sicherheitstrennstreifen zu Radwegen) befinden. Zusätzliche seitliche Sicherheitsräume sind erforderlich bei Begegnungs-, Nebeneinander- und Vorbeigeh- oder -fahrfällen verschiedener Modi (z. B. Kfz/Rad oder Rad/gehende Person) sowie für das Passieren von Gebäuden und festen Hindernissen (z. B. Masten, Einfriedungen, wie Gebäude, Bäume oder Hecken). Der **lichte Raum** setzt sich aus dem Verkehrsraum sowie den oberen und seitlichen Sicherheitsräumen zusammen.

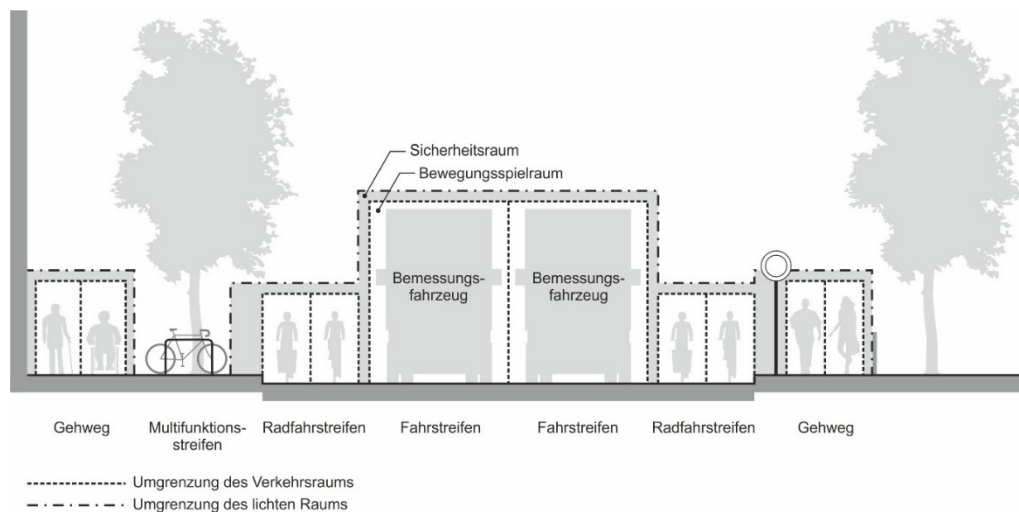


Bild 3: Schematische Darstellung von Verkehrs- und Sicherheitsräumen sowie lichten Räumen anhand eines beispielhaften Straßenraumes

Durch Aneinanderreihung der Verkehrsräume und der Sicherheitsräume zwischen den einzelnen Elementen im Querschnitt können sich erste Varianten der Bemessung eines Querschnittes ergeben (Bild 3).

Die RASt spezifizieren detailliert den Raumbedarf für die Modi Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr ebenso wie für barrierefreie Räume, ruhenden Verkehr, Bepflanzung, Regenwassermanagement, Sichtbeziehungen, feste Einbauten, Ver- und Entsorgungsleitungen und Sonderfahrzeuge sowie die Grundanforderungen für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS).

Im Abschnitt „Raumbedarf“ der RASt werden auch die freizuhaltenden Sichtfelder für Anfahrtsicht und Haltesicht definiert. Neu ist, dass die RASt auch eine Anlaufsicht beschreibt (Bild 4). Diese ist erforderlich, damit Gehende an Querungsstellen ohne Bevorrechtigung des Fußverkehrs die Fahrbahn sicher überqueren können. Dazu müssen Fahrzeuge auf der Fahrbahn so rechtzeitig erkannt werden, dass die Zeit ausreicht, um eine Entscheidung zum Queren zu treffen und die Querung ohne Beeinträchtigung des Fahrverkehrs abgeschlossen werden kann.

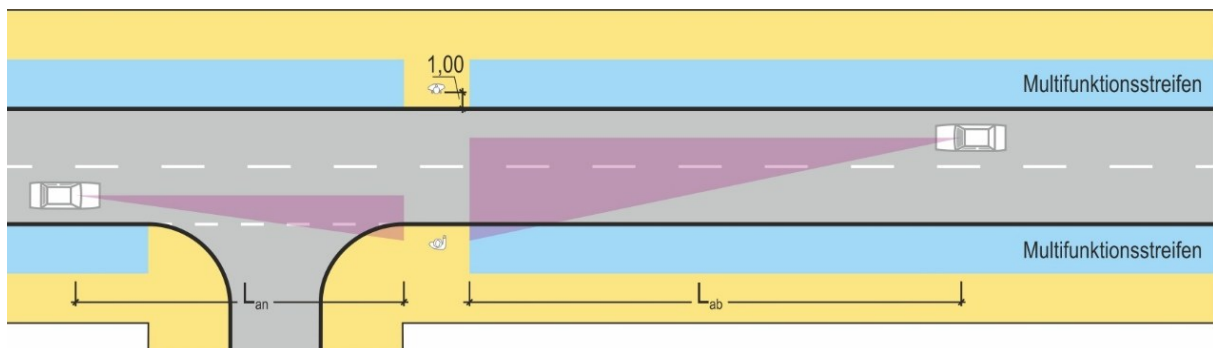


Bild 4: Beispiel eines freizuhaltenden Sichtfeldes für die Anlaufsicht an einer Querungsanlage ohne Bevorrechtigung des Fußverkehrs

5 Entwurfselemente

Die RASt beschreiben die Anforderungen an die Entwurfselemente der einzelnen Modi. Ergänzende Hinweise finden sich in den nachgeordneten Regelwerken der FGSV, insbesondere in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Fußverkehrsanlagen, Anlagen des ÖPNV, Kreisverkehre, Anlagen des ruhenden Verkehrs und barrierefreie Verkehrsanlagen.

Zu den wesentlichen Entwurfselementen für den **Fußverkehr** gehören Gehwege. Die Mindestanforderung ist eine 1,8m breite Gehfläche zuzüglich Sicherheitsräume zu anderen Modi oder Hindernissen (Bild 5).

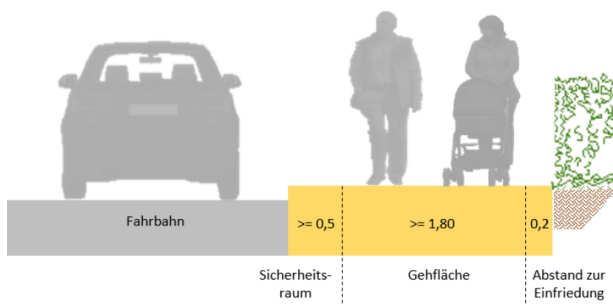


Bild 5: Gehweg ohne höhere Nutzungsanforderungen im Basisstandard, Abmessungen in [m]

Je nach Randnutzung erhöht sich die Breite der erforderlichen Gehfläche und wird bei Bedarf um zusätzliche Flächen (z. B. für Aufenthalt oder Auslagen) erweitert.

Zur Gewährleistung durchgängig barrierefrei nutzbarer Wegekette bedarf es einer Linienführung bzw. Linierung, die eine **taktile und visuelle Erkennbarkeit** des Wegeverlaufes ermöglicht. Dies erfordert innere und äußere Leitlinien im Seitenraum sowie auf Plätzen und Mischverkehrsflächen für die Orientierung.

Die Anlage von **Gehwegen mit Freigabe für den Radverkehr** oder von **gemeinsamen Geh-/Radwegen** soll, wie bisher auch, nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen, da immer eine Beeinträchtigung des Fuß-, aber auch des Radverkehrs damit einhergeht und die Funktion des Gehwegs als Schutzraum für den Fußverkehr eingeschränkt wird.

Die Verfügbarkeit sicherer, bedarfsgerechter und barrierefreier **Querungsanlagen** über Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen oder Gleisanlagen ist eine grundlegende Voraussetzung für sicher nutzbare und komfortable Verbindungen im Fußwegenetz. Querungsanlagen für den Fußverkehr können bevorrechtigt oder nicht bevorrechtigt, punktuell oder linienhaft sowie plangleich oder planfrei ausgebildet sein. Über Fahrbahnen mit drei und mehr Fahrstreifen sind vorzugsweise Lichtsignalanlagen einzusetzen. Die Vorauswahl anderer Arten von Querungsanlagen kann gemäß Bild 6 erfolgen. Die Eignung der ausgewählten Querungsanlage ist dann hinsichtlich der örtlichen Gegebenheiten vertiefend zu bewerten. Zu allen Arten von Querungsanlagen enthalten die RAS aktualisierte Ausführungen.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit	< 30 km/h			30 km/h			40 und 50 km/h			60 und 70 km/h			Vorrang Fußverkehr
Fahrzeuge / Spitzenstd. (Querschn.) *	500	1000	1500	500	1000	1500	500	1000	1500	500	1000	1500	
Gehwegüberfahrt													ja
Fußgängerüberweg (FGÜ)													
FGÜ m. Mitteltrennung/-insel													
Fußverkehrs-Lichtsignalanlage (LSA)													nein
Vorgezogener Seitenraum													
Mitteltrennung/-insel													planfrei
Unter-/Überführung													
	nur bei topogr./baul. Zwängen			nur bei topogr./baul. Zwängen			nur bei topogr./baul. Zwängen						

Bild 6: Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von fahrbahnbegleitendem Fuß- und Radverkehr innerorts

Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt („Mischprinzip“), es sei denn, die Fahrgeschwindigkeit und die Kfz-Verkehrsstärken sind so hoch, dass eine objektive Gefährdung vorhanden ist. Die RAS geben in Übereinstimmung mit den ebenfalls im Entwurf befindlichen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Einsatzempfehlungen für die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs. Dabei werden für Radverkehrsanlagen drei Entwurfsstandards angestrebt (Tabelle 3).

Tabelle 3: Entwurfsstandards im Radverkehr für Verbindungen des Alltagsradverkehrs

Kriterium	Entwurfsstandard 1	Entwurfsstandard 2	Entwurfsstandard 3 (Basisstandard)
Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Einrichtungsführung	Drei Fahrräder auf gleicher Höhe, z. B. ein Fahrrad überholt zwei nebeneinanderfahrende Fahrräder	Zwei Fahrräder auf gleicher Höhe, auch mehrspuriges Fahrrad ¹	Zwei Fahrräder auf gleicher Höhe
Begegnen bei Zweirichtungsführung (Breiten ermöglichen auch Überholungen oder Nebeneinanderfahren wie bei Einrichtungsführung)	Zwei nebeneinanderfahrende Fahrräder begegnen zwei ebenfalls nebeneinanderfahrenden Fahrrädern	Zwei nebeneinanderfahrende Fahrräder begegnen einem Fahrrad	Zwei nebeneinanderfahrende Fahrräder begegnen einem Fahrrad
Sichere Befahrbarkeit mit Geschwindigkeit von ...	30 km/h	30 km/h	25 km/h bei Neubau

¹ unter einem mehrspurigen Fahrrad werden hier Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger mit bis zu 1,05 m Breite verstanden

Je nach Entwurfsstandard werden unterschiedliche Führungsformen empfohlen (Tabelle 4).

Tabelle 4: Übersicht der je nach Entwurfsstandard des Radverkehrs grundsätzlich möglichen Führungsformen innerorts (mit Hinterlegung: vom Radverkehr als subjektiv sicher empfunden)

Entwurfsstandard (ESR)	ESR 1	ESR 2	ESR 3 (Basisstandard)
selbständig geführter Radweg	möglich	möglich	möglich
Fahrradstraße (bzw. Fahrradzone)	möglich	möglich	möglich
fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	möglich	möglich	möglich
fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg	in Ausnahmefällen	in Ausnahmefällen	in Ausnahmefällen
gemeinsamer Geh- und Radweg	nicht geeignet	in Ausnahmefällen	in Ausnahmefällen
Radfahrstreifen	möglich	möglich	möglich
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	in Ausnahmefällen	in Ausnahmefällen	möglich
Bussonderfahrstreifen mit zugelassenem Radverkehr	nicht geeignet	nicht geeignet	möglich
Schutzstreifen	nicht geeignet	in Ausnahmefällen	möglich
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr	nicht geeignet	nicht geeignet	möglich
Mischverkehr mit Kfz bei > 50 km/h	nicht zulässig (VwV-StVO)	nicht zulässig (VwV-StVO)	nicht zulässig (VwV-StVO)
Mischverkehr mit Kfz bei ≤ 50 km/h	nicht geeignet	nicht geeignet	möglich
Mischverkehr mit Kfz bei ≤ 30 km/h	nicht geeignet	in Ausnahmefällen	möglich
Mischverkehr mit Kfz bei ≤ 20 km/h	nicht geeignet	in Ausnahmefällen	möglich
Gehweg mit Zusatz „Radverkehr frei“	nicht geeignet	nicht geeignet	in Ausnahmefällen

Auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) kann der Radverkehr in der Regel verträglich im **Mischprinzip** auf der Fahrbahn geführt werden. Die RAST beschreiben nun auch den Einsatz von **Piktogrammketten**, die je nach Ländererlass und Abstimmung mit den Anordnungsbehörden angewendet werden können, um die Aufmerksamkeit der Kraftfahrzeugführenden zu erhöhen und eine Seitenraumnutzung durch den Radverkehr zu reduzieren. Piktogrammketten sind allerdings nicht als Alternative zu Radverkehrsanlagen zu verstehen.

Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Radwege haben nun eine einheitliche Breite von 2,0 m, bei Schutzstreifen inklusive der Markierung, bei Radfahrstreifen zuzüglich der Markierung. Größere Breiten können erforderlich werden im ESR 2 und 1. Zudem sind zusätzlich die Sicherheitsräume zu den anderen Modi und zu Hindernissen einzuhalten. So beträgt der erforderliche Sicherheitsraum zwischen allen Radverkehrsführungsformen und dem ruhenden Verkehr (Längsparken) mindestens 0,75m.

Neben stark befahrenen Kfz-Fahrbahnen bzw. zum Schutz gegen verkehrswidriges Befahren oder Halten/Parken können Radfahrstreifen auch mit Trennelementen räumlich von der Fahrbahn abgetrennt werden (oftmals als „**geschützte Radfahrstreifen**“ bezeichnet, Bild 7).

Die RAST enthalten auch grundsätzliche Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von **Fahrradstraßen** und **Fahrradzonen**.

Der Einsatz von **Querungsanlagen** für den Radverkehr ist abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke. Je nach Randbedingung und Netzebene wird in den RAST beschrieben, ob Querungsanlagen mit Wartepflicht und/oder mit Bevorrechtigung zum Einsatz kommen sollten.

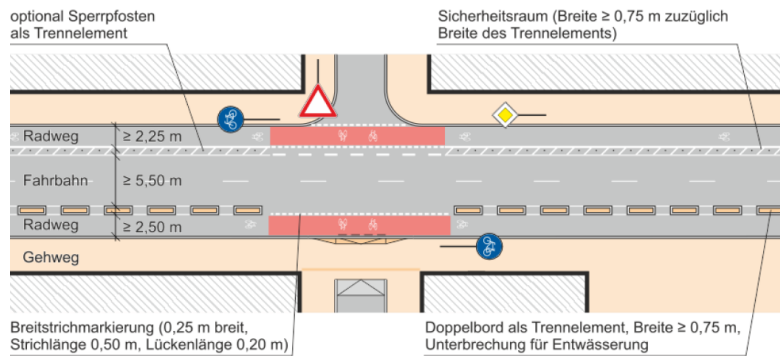


Bild 7: Beispiel für Gestaltung von Radwegen mit Trennelementen auf Fahrbahnniveau

In den RASt werden umfangreich die Anforderungen des **ÖPNV** an Stadtstraßen berücksichtigt, um einen möglichst störungsfreien und zuverlässigen Betrieb zu ermöglichen. Als Grundlage eines ÖPNV-Entwurf- und Betriebskonzepts sind für Linien oder Linienabschnitte in der Regel Analysen des prognostizierten Fahrtablaufs mit Erhebungsdaten durchzuführen. Die Ergebnisse führen zu differenzierten Entwurfs-elementen entlang von Streckenabschnitten, im Bereich von Knotenpunkten sowie an Haltestellen (Bild 8).

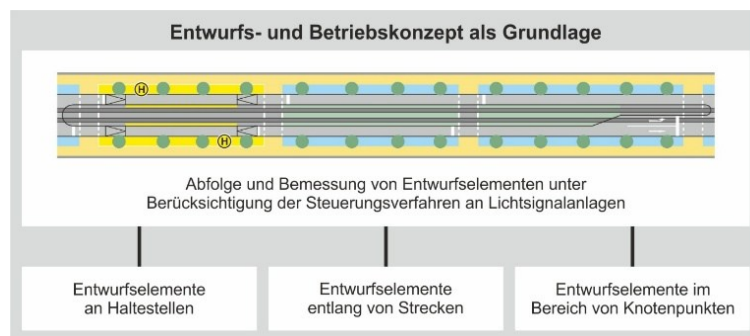


Bild 8: Straßenraum-Entwurf bei ÖPNV-Linienverkehr

Auf der Strecke können zeitlich unbeschränkte oder auch beschränkte **ÖPNV-Fahrstreifen** unterschiedlichster Ausprägungen für Straßenbahnen und Linienbusse eingesetzt werden. Ist ein räumlich separater ÖPNV-Fahrstreifen nicht erforderlich oder lässt sich dieser nicht umsetzen, soll der Linienverkehr im **qualifizierten Mischverkehr** betrieben werden. Dazu sind an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage signaltechnische Regelungen vorzusehen, die dem ÖPNV eine weitgehend ungehinderte Durchfahrt ermöglichen. Ziel ist, dass der Linienverkehr ausschließlich an Haltestellen zum Halten kommt und zwischen den Haltestellen keine Verlustzeiten entstehen. Zudem soll ein ungestörter Betriebsablauf des Linienverkehrs an **Knotenpunkten** sowohl durch die Ausweisung des Linienwegs als Vorfahrtsrichtung als auch durch verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr sichergestellt werden.

Haltestellen sind Zugangspunkte zum ÖPNV sowie oftmals wichtige Knoten im Fuß- und Radverkehr und für Sharing-Angebote. Sie sind unabhängig von ihrer verkehrlichen Bedeutung stets entsprechend dieser Funktion räumlich zu gestalten. Je nach Bedeutung und Umsteigefunktion sollen sie im Straßenquerschnitt und im Lageplan mit Priorität und ausreichenden Flächen berücksichtigt werden. Haltestellen für Linienbusverkehr sollten möglichst als **Haltestellenkap** oder **Haltestelle am Fahrbahnrand** ausgebildet werden, **Busbuchten** sollen nur ausnahmsweise zur Anwendung kommen. Besonderes Augenmerk ist auf die Radverkehrsführung im Haltestellenbereich zu legen. Hier bieten die RASt verschiedene Lösungsmöglichkeiten für unterschiedliche Randbedingungen an. Ziel ist es, die Konflikte zwischen Radverkehr und wartenden bzw. ein- und aussteigenden Personen zu minimieren. Auch für Straßenbahnhaltestellen werden in den RASt verschiedene Ausführungsvarianten angeboten.

Bei der Gestaltung von **Fahrbahnen** werden bei Stadtstraßen zwei Entwurfsprinzipien unterschieden: Separationsprinzip und Mischprinzip. Beim **Separationsprinzip** wird für den Fahrverkehr eine in der Regel durch Borde, Bordrinnen oder Rinnen baulich abgetrennte Fahrbahn geschaffen. Die wesentlichen Inhalte der „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf“ (FGSV Nr. 200/1) sind nun in den RAST enthalten. Beim **Mischprinzip** werden durch intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen mehrere Nutzungen möglichst weitgehend miteinander verträglich gemacht. Dies wird in der Regel durch eine höhengleiche Gestaltung des gesamten Straßenraums erreicht.

Die Fahrstreifenbreiten für Fahrbahnen hängen von der Stärke des Linienbus- und Schwerverkehrs, der Führung des Radverkehrs sowie von den aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Abwägung der Nutzungsansprüche verfügbaren Flächen ab. Neben den Fahrbahnen sind die notwendigen Sicherheitsräume anzulegen. Diese sind nicht den Fahrbahnen, sondern den Seitenräumen, bzw. Multifunktionsstreifen zugeordnet.

Die RAST enthalten Hinweise für **Fahrbahnen mit Zweirichtungsverkehr, vierstreifige Fahrbahnen** und **einstreifige Richtungsfahrbahnen**.

Für die Anlagen des **ruhenden Verkehrs** gelten die Grundsätze der städtebaulichen Bemessung. Zunächst sind die Flächen für Fuß- und Radverkehr, für den ÖPNV, für Aufenthalt und für Stadtbegrünung sowie für Klimaschutz zu beachten. Mit Ausnahme von Parkständen für Menschen mit Behinderungen sowie Flächen für Liefer- und Ladeverkehr und Sharing-Angebote sollte das Parken von Kfz vorrangig auf privaten Flächen angeboten werden.

Der **Multifunktionsstreifen** ist ein neues Entwurfselement in den RAST. Er bietet Raum, um unterschiedliche Nutzungen und Funktionen in Abhängigkeit von den Randnutzungen flexibel zu platzieren sowie Elemente der blau-grünen-Infrastruktur zu integrieren. Dazu gehören beispielsweise Aufenthaltsbereiche, Begrünung, Mulden, Radabstellmöglichkeiten, Haltestellen, Sharing-Angebote oder Flächen für Liefern und Laden (Bild 10). Die Breite des Multifunktionsstreifens richtet sich nach den unterzubringenden Nutzungen und Funktionen und beträgt in der Regel 3,00 m.

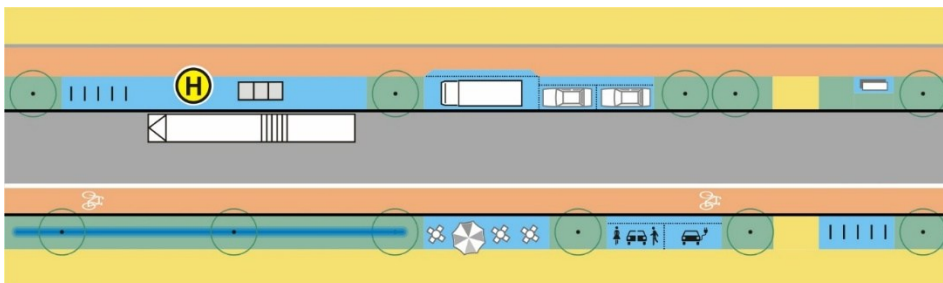


Bild 10: Exemplarische Struktur eines Multifunktionsstreifens

6 Zusammenführung der Entwurfselemente

Für jeden Straßenabschnitt kann unter Beachtung des Raumbedarfs, der Entwurfselemente und der Entwurfsstandards die städtebauliche Bemessung im Rahmen eines individuellen Entwurfs erfolgen. Die RAST enthalten darüber hinaus auch exemplarische Entwurfslösungen für typische Entwurfssituationen, bei denen die Entwurfselemente zusammengeführt wurden. Im Rahmen des Planungs- und Entwurfsprozesses sollen bei ausreichender Flächenverfügbarkeit diese empfohlenen Entwurfslösungen zur Anwendung kommen, um aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Einzellösungen, sondern standardisierte und weitgehend selbsterklärende Straßenräume zu entwickeln.

Der erste Schritt zur Ermittlung eines empfohlenen Querschnitts ist die Zuordnung der typischen Entwurfsstandards im Fuß- und Radverkehr sowie der Entwurfsklassen im ÖPNV

für den zu betrachtenden Straßentyp bzw. -abschnitt. Dies führt zu verschiedenen Querschnittsvarianten (Bild 11).

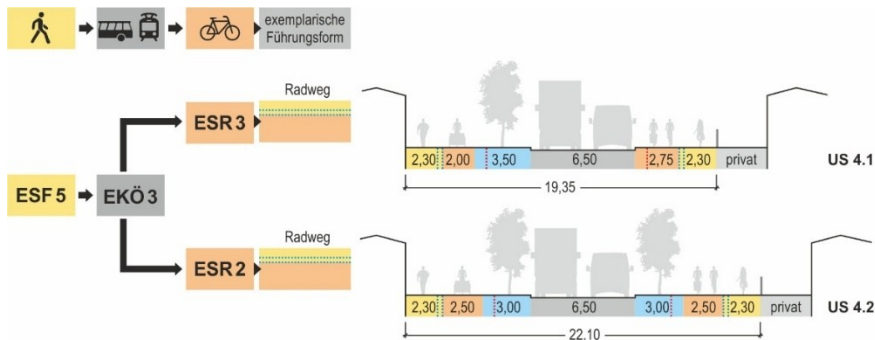


Bild 11: Exemplarische Querschnittsgestaltungen für eine Gewerbenebenstraße (GWN)

Die RAST stellen darüber hinaus in exemplarischen Lageplänen dar, wie sich die verschiedenen Funktionen (insbesondere im Seitenraum) im Verlauf des Straßenabschnitts anpassen können (Bild 12).

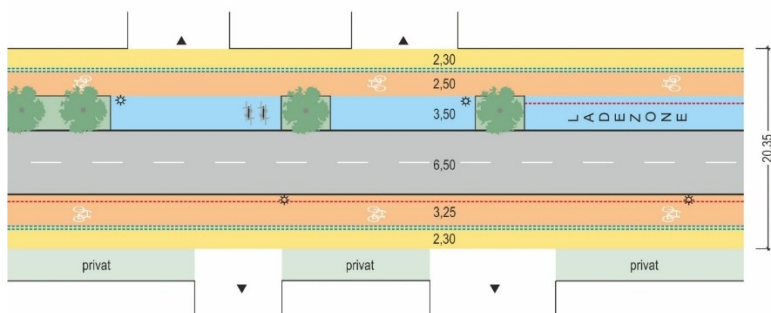


Bild 12: Exemplarische Lageplangestaltung für eine Gewerbenebenstraße (US 4.1)

Für **Straßenabschnitte mit Flächenkonflikten** oder für den Fall, dass Zwangspunkte eine Diskrepanz zwischen erforderlicher und möglicher Fahrbahnbreite verursachen, werden als mögliche Kompromisslösungen Varianten entwickelt, deren Auswirkungen in Abhängigkeit von den zu verzeichnenden Verkehrswegekategorien, Netzebenen, Entwurfsklassen und Entwurfsstandards abzuschätzen und zu bewerten sind. Prüfung und Bewertung werden in der Regel dazu führen, dass Rückkopplungen und Veränderungen der zuvor getroffenen Ansätze notwendig sind. Es kann notwendig werden, Funktionen zu priorisieren und bei Bedarf für den Straßenraum ursprünglich vorgesehene Funktionen zu verlagern. Dabei gilt, dass zunächst die zur Verfügung stehenden Flächen für regelkonforme Anlagen des Fußverkehrs, der Aufenthaltsflächen und Stadtbegrünung sowie des fließenden Verkehrs, insbesondere des ÖPNV und des Radverkehrs, genutzt werden. Sollten weiterhin (punktuelle) Diskrepanzen zwischen erforderlicher und möglicher Fahrbahnbreite verbleiben, kann eine weitergehende Kompromisslösung darin bestehen, anstelle der Wahl einer durchgehenden Fahrbahnbreite in einem Straßenabschnitt auch einzelne Unterabschnitte (Orientierungslänge 50 m bis 150 m) innerhalb eines Straßenabschnittes mit reduzierter Fahrbahnbreite zu bilden. Darüber hinaus stellen die RAST weitere Möglichkeiten dar, wie eine ÖPNV-Bevorrechtigung auch bei Flächenknappheit umgesetzt werden kann.

7 Knotenpunkte

Die Auswahl einer geeigneten Knotenpunktart an Stadtstraßen richtet sich zunächst nach der Straßenkategorie der zu verknüpfenden Straßen (Tabelle 5). Weitere Kriterien sind Verkehrsstärken und Netzfunktionen aller Modi sowie die straßenräumliche bzw. städtebauliche Situation, die zu einer angemessenen Knotenpunktart führen. Zudem ist das vorhandene Unfallgeschehen zu berücksichtigen. Nach Festlegung der Knotenpunktart erfolgt

der konkrete Entwurf des Knotenpunkts einschließlich der verkehrstechnischen Bemessung, Überprüfung der Befahrbarkeit und der straßenräumlichen Gestaltung. Die RAST geben dabei Entscheidungshilfen und stellen die wesentlichen Grundanforderungen an die Gestaltung von Grundstückszufahrten, Einmündungen und Kreuzungen (mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen und mit Lichtsignalanlagen) sowie von Kreisverkehren dar. Dazu gehören insbesondere Angaben zu spezifischen Sichtfeldern, zur Anlage von Abbiegefahrstreifen, zur Führung des Fuß- und Radverkehrs, zur Ausbildung von Gehwegüberfahrten und zur Führung des ÖPNV.

Tabelle 5: Eignung von Knotenpunktarten

Knotenpunktart		Knotenpunktkategorie					
		IW / IW	IW / US	IW / HS	US / US	US / HS	HS / HS
Ausbildung als Querungsanlage	nicht bevorrechtigt	+	+	O	Keine Anwendung		
	bevorrechtigt mit FGÜ ¹	O	O	+			
	bevorrechtigt mit LSA	O	O	+			
Einmündungen / Kreuzungen	mit rechts-vor-links-Regelung	O	-	-	+	-	-
	vorfahrtgeregelt	O	+	+	O	+	O
	mit LSA	-	O	O	O	+	+
Kreisverkehre	Minikreisverkehr	O	O	O	+	+	O
	einstreifiger Kreisverkehr	-	-	O	O	+	+
Teilplanfreie Knotenpunkte		-	-	O	-	-	O

+ geeignet O bedingt geeignet, gegebenenfalls mit ergänzenden Maßnahmen - nicht geeignet
¹ nur bei Gehbereichen und selbstständig geführten Gehwegen

8 Fazit und Ausblick

Die neuen RAST enthalten viele Anpassungen gegenüber der Fassung aus 2006 und stärken insbesondere die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Sie fördern damit Stadtstraßen als Lebensräume und tragen zur Attraktivität von Städten bei. Zugleich sichern die Vorgaben der RAST aber auch die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr und den Wirtschaftsverkehr. Die Sicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden ist dabei immer mit hoher Priorität zu beachten. Das spiegelt sich auch in den in den RAST enthaltenen Maßen für Verkehrsanlagen und Sicherheitsräume wider, die teilweise größer geworden sind. Da innerstädtischen Flächen begrenzt sind und Flächenkonflikte jetzt schon bestehen und in Zukunft zunehmen können, zeigen die RAST auch auf, wie bei Flächenmangel und an Engstellen dennoch den wesentlichen Anforderungen an Stadtstraßen Rechnung getragen werden kann. Die RAST enthalten damit einen vielseitigen Werkzeugkasten für die Planung von Stadtstraßen mit unterschiedlichsten Rahmenbedingungen. Erforderlich sind jedoch auch weiterhin grundlegende verkehrspolitische Prioritätensetzungen. Der Straßenraum ist endlich und das werden auch die neuen RAST nicht ändern.

Derzeit wird der Entwurf der RAST innerhalb der FGSV abgestimmt. Voraussichtlich im Herbst 2026 kann eine Beteiligung der Länder und Verbände erfolgen. Je nach Umfang der Rückmeldungen kann mit einer Veröffentlichung der RAST noch in der ersten Jahreshälfte 2027 gerechnet werden.