

Prof. Regine Gerike, TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik  
Dr. Michael M. Baier, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen

# Planungspraxis im Stadtstraßenentwurf: Erfahrungen mit dem Regelwerk und Perspektiven

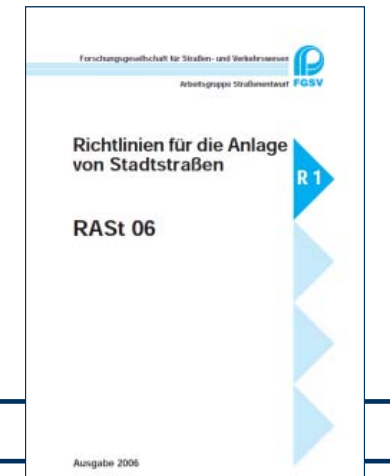
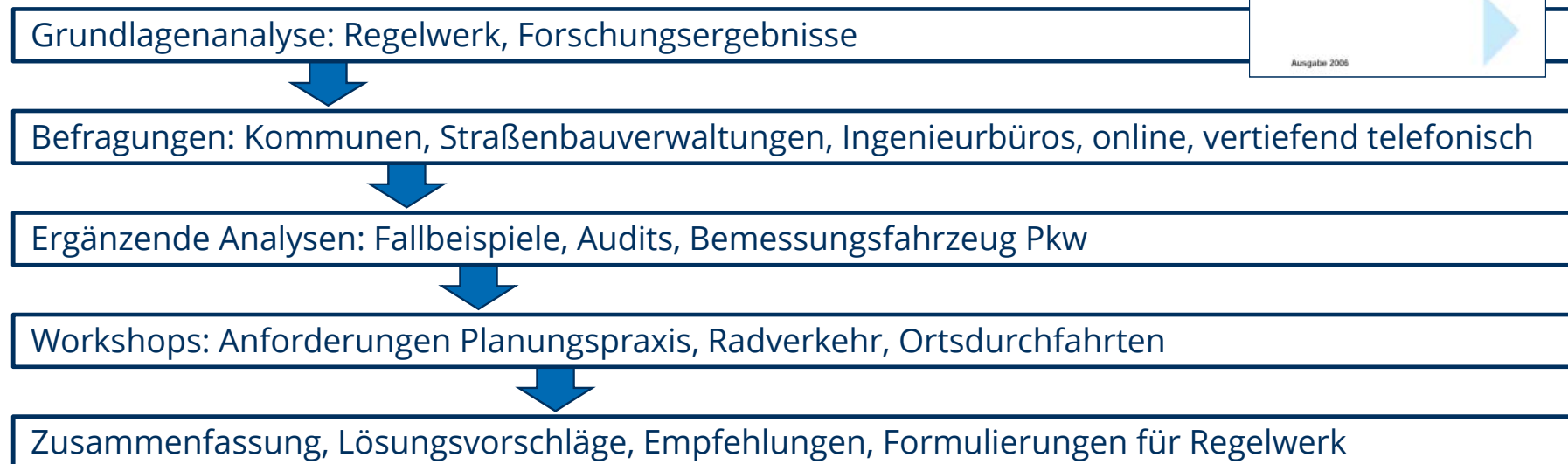
Nationaler Radverkehrskongress 2019  
Fachforum: B1 Systemplanung – Einheitliche Design- und Qualitätsstandards  
Dresden, 14. Mai 2019

# Künftige Herausforderungen für den Entwurf von innerörtlichen Straßen, Fuß- und Radwegen (FE 70.0926/2015)

## Ziel des Forschungsvorhabens:

- Schaffung belastbarer Grundlagen für den Entwurf innerörtlicher Straßen und die Fortschreibung der RASt

## Arbeitsschritte:



# Nutzerbefragung RASt 2006: Anwendung, Einschätzung geführter Entwurf

## Ergebnisse Befragung:

- Nutzung geführter Entwurf in ca. 10-20% der Planungen, besonders niedrig bei Expertennutzern
- Kaum bewusste Einordnung Entwurfsaufgabe in eine der 12 typischen Entwurfssituationen
- Kaum Nutzung Entscheidungsbaum
- Entwurf als iterativer, fallspezifischer Prozess

## Empfehlungen:

- Stärkung Bedeutung Einordnung Entwurfsaufgabe in eine der typischen Entwurfssituationen, umfassende Analyse Nutzeranforderungen und Gesamtkontext als Basis Entwurf
- Prüfung Möglichkeiten Reduktion Anzahl typische Entwurfssituationen
- Ersatz Entscheidungsbaum durch strukturierte Beschreibung Merkmale typischer Entwurfssituationen & Querschnitte
- Prüfung und Aktualisierung Querschnitte

# Erkenntnisse Radverkehr, Vorauswahl Radverkehrsführung

- Viele kleinteilige Hinweise zum Radverkehr, Abstimmungsbedarf ERA/Ausschuss 2.5 Radverkehr
- Vorauswahl Radverkehrsführung nach ERA 2010:

## Stärken:

- Unterstützung Argumentation (z.B. pro T30), Vergleichbarkeit, einfache Handhabung
- Demonstriert Prinzip der Abwägung, grober erster Anhalt, gute Angebotsplanung

## Schwächen:

- Keine Berücksichtigung Längsneigung, ÖV, Fußgänger, Randnutzung (städtebaulich)
- Unterschied Bereiche III – IV unklar, Nutzergruppen (Kinder etc.) nicht differenziert
- Für konkrete Situation nicht ausreichend, keine Berücksichtigung Knotenpunkte

## Stärken und Schwächen:

- Keine Berücksichtigung Radverkehrsstärken, Unscharfe Linien gut - führen aber teilweise zu Verzögerungen

## Vorschläge:

- Zu betonen: Übergangsbereiche fließend
- Bereich I bei  $v_{zul} \leq 30$  km/h unabhängig von Verkehrsstärken,  
bei  $v_{zul} \geq 50$  km/h Bereich I auch bei geringen Verkehrsstärken nicht sinnvoll

