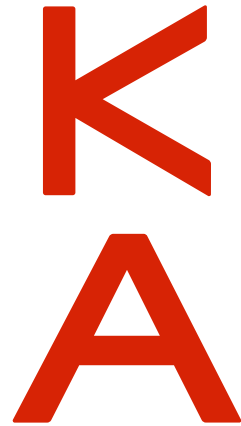




Mischflächen, verkehrsberuhigte
Bereiche, StVO und RASt – passt
das zusammen?



Fragestellung



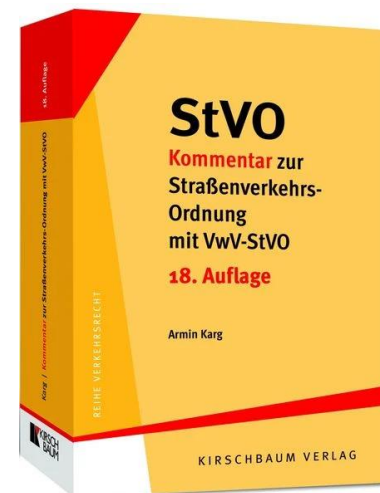
Mischflächen aus Fußverkehrssicht

Nutzer:in

Planer:in

Fühle ich
mich da
sicher?

Darf ich
das so
bauen?





Straßenkategorien und typische Entwurfsituationen

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



Bild 1: Geltungsbereich der RASSt für die Straßenkategorien der RIN





Straßenkategorien und typische Entwurfssituationen

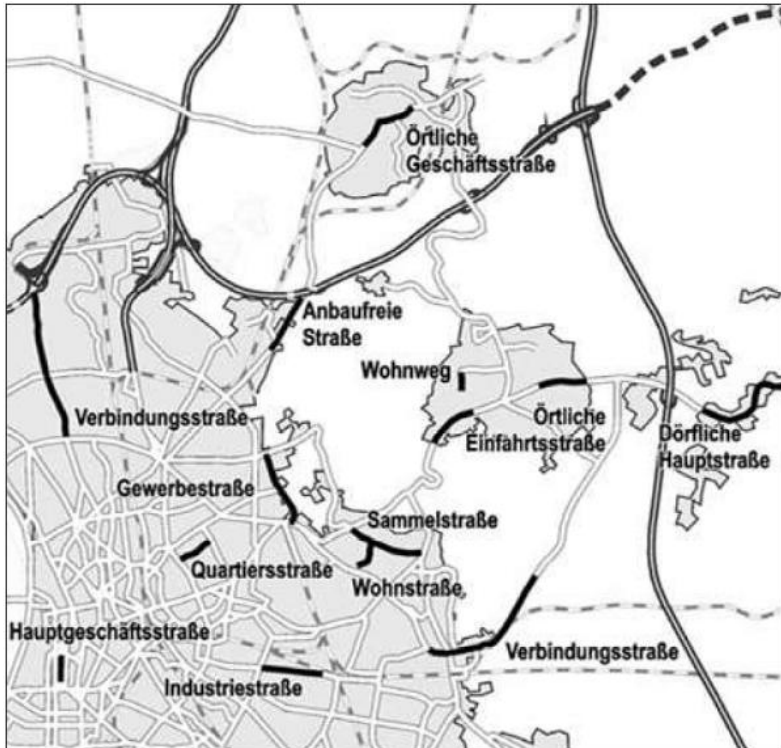


Bild 4: Typische Entwurfssituationen

Tabelle 1: Zuordnung der Typischen Entwurfssituationen zu Straßenkategorien

Typische Entwurfssituation	Straßenkategorie
Wohnweg	ES V
Wohnstraße	ES V
Sammelstraße	ES IV
Quartiersstraße	ES IV, HS IV
Dörfliche Hauptstraße	HS IV, ES IV
Örtliche Einfahrtsstraße	HS III, HS IV
Örtliche Geschäftsstraße	HS IV, ES IV
Hauptgeschäftsstraße	HS IV, ES IV
Gewerbestraße	ES IV, ES V, (HS IV)
Industriestraße	ES IV, ES V, (HS IV)
Verbindungsstraße	HS III, HS IV
Anbaufreie Straße	VS II, VS III



Straßenkategorien und typische Entwurfsituationen

Beispiel Wohnstraße:

Charakterisierung

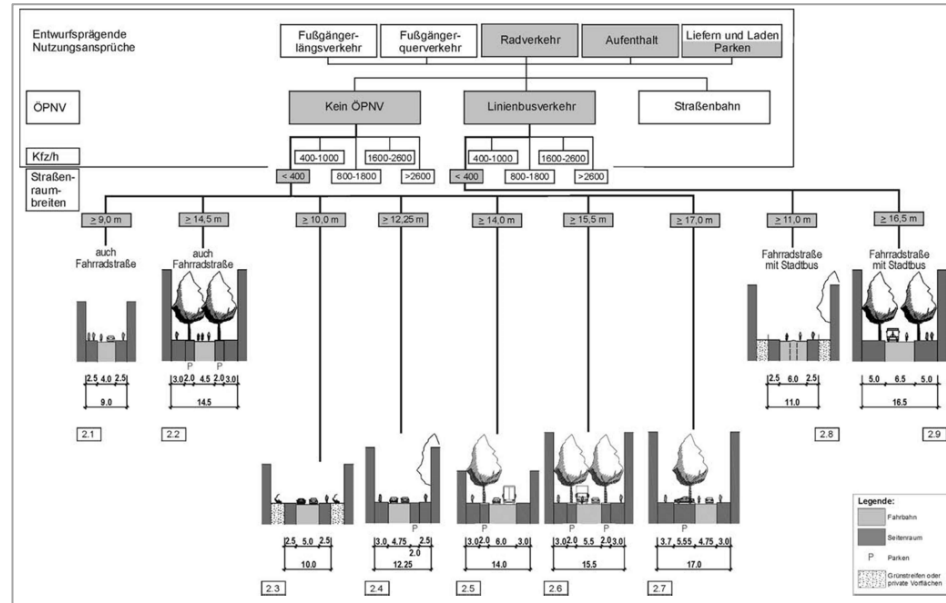
- Erschließungsstraße (ES V)
- Merkmal 2
- Merkmal ...

Typische Randbedingungen

- Merkmal 1
- Merkmal 2
- Merkmal ...

Besondere Hinweise

- Merkmal 1
- Merkmal 2
- Merkmal ...





Welche Rolle spielt die Mischfläche in den RAST 06?

- Kap. 5.1.2 (Entwurfs- und Abwägungsgrundsätze der empfohlenen Querschnitte):
*„Fahrbahnen im **Mischungsprinzip** oder mit weicher Separation werden nur bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger eingesetzt“*
→ *Unabhängig von Ausweisung nach StVO: Starke Eingrenzung*
- Kap 5.2.1 (Wohnweg):
*„Aufenthaltfunktion sollte durch **Mischungsprinzip** verdeutlicht werden“*
- Kap. 6.1.1.11 (Fahrgassen im Mischprinzip):
 - a) „Im Prinzip steht in **Mischflächen** allen Verkehrsteilnehmern der gesamte Straßenraum zur Verfügung.“*
 - b) „Aus Sicherheitsgründen [...] Flächen [...], die für Kfz nicht befahrbar sind.“*
 - c) „... Fahrgassen und [...] Gehflächen [...] unterschiedliche Oberflächen ... „*→ *5.2.1 und 6.1.1.11 unterstellen bereits erfolgte Entscheidung für Mischung*



Neue Fassung der Straßenkategorien

- Kategoriengruppe W (Wege):
 - Bereiche ohne MIV.
 - Gehbereiche (Fußgängerzonen, Parks, separat geführte Gehwege, etc.)
 - Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege
 - Eigenständige ÖPNV-Trassen
- Kategoriengruppe N (Nebenstraßen)
 - (flächenhafte) Erschließung, Aufenthalt,
 - einbahnige Straßen
 - plangleiche Knoten
 -
- Kategoriengruppe H (Hauptstraßen)
 - Fortsetzung der (von außerorts) ankommenden Landstraßen
 - innerörtliches Hauptstraßennetz
 - überwiegend einbahnig mit plangleichen Knoten



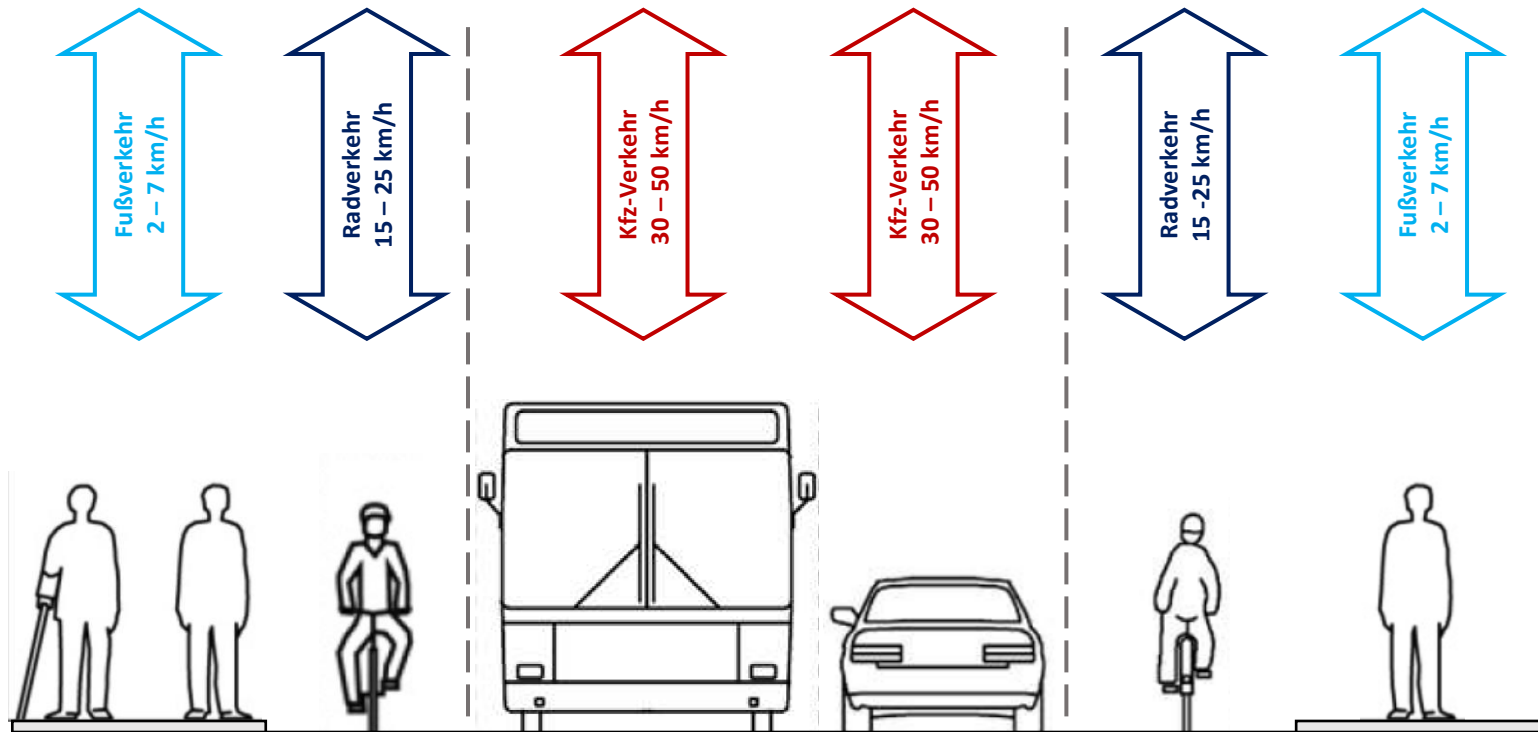


Kategoriengruppe	Typische Entwurfssituation	Verträglichkeit mit			
		Fußverkehrsnetz	Radverkehrsnetz	ÖV-Netz	Verbindungs- funktionsstufe Kfz-Netz
W Weg	Gehbereich	Haupt	Grund ¹	HV ¹	-
	Separat geführter Geh- und/oder Radweg	Haupt, Grund	überg. Haupt, Haupt, Grund	-	-
	ÖPNV-Trasse	Haupt, Grund	Haupt, Grund	HV, NV, ER	-
N Nebenstraße	Wohnweg	Haupt, Grund	Grund	-	V
	Wohnstraße	Haupt, Grund	überg. Haupt, Haupt, Grund	ER	IV, V
	Geschäftsnebenstraße	Haupt, Grund	Haupt, Grund	NV, ER	IV, V
	Gewerbenebenstraße	Grund	Grund	NV, ER	IV, V
	Quartiersstraße	Grund	Grund, Haupt	HV, NV, ER	IV, V
H Hauptstraße	Dörfliche Hauptstraße	Grund	überg. Haupt, Haupt, Grund	HV, NV, ER	III, IV, V
	Geschäftshauptstraße	Haupt, Grund	Haupt, Grund	HV, NV, ER	IV, V
	Gewerbehauptstraße	Grund	Grund	HV, NV, ER	III, IV, V
	angebaute städtische Hauptstraße	Grund	Haupt, Grund	HV, NV, ER	III, IV, V
	anbaufreie städtische Hauptstraße	Grund	Haupt, Grund	HV, NV, ER	II, III, IV, V
	Hochleistungsstraße	Grund	Grund	HV, NV, ER	II, III, IV, V



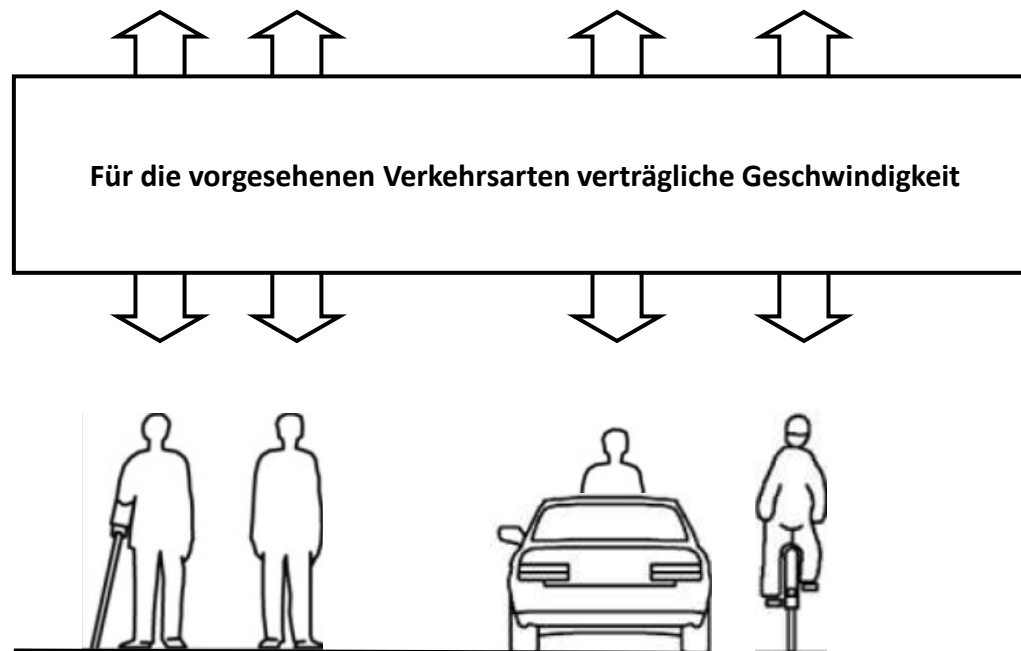
Mischung: Bisher unpräzise gefasst (Kfz/Fuß? Rad/Fuß? Rad/Kfz? Pkw/Lkw? ÖV?)

Ansatz: Definition über „Geschwindigkeitsbänder“



Mischflächen definiert anhand

- a) Geschwindigkeitsbänder
- b) Art der baulichen Ausgestaltung





Differenzierung nach baulicher Ausformung

- Form 1 (Niveaugleiche Ausbildung ohne separierende Elemente):
Mischung aller Verkehrsarten vorgesehen, keiner Zonierung / Trennung
- Form 2 (Niveaugleiche Ausbildung mit separierenden Elementen):
Zonierung der Fläche (z.B. Belagswechsel, Muldenrinnen)
- Form 3 (Separation mit niedrigen Borden):
 - Bündelung des fließenden Verkehrs (Rad + Kfz) zwischen den Borden
 - Seitenbereich vorrangig für Fußverkehr
 - Linearer Querungsbedarf erkennbar.
- Form 4 (Separation mit Hochborden):
 - Mischung von Verkehrsarten auf Minimum reduziert
 - Regelfall für Straßen mit erheblichem Anteil an Verbindungsfunktion ($\geq T30$)
→ Form 4 als das „klassische“ Trennprinzip (keine Mischung)



Form 1: Niveaugleiche Ausbildung ohne separierende Elemente



(Karlsruhe, Lothringer Straße (Foto: Riel))

Form 2: Niveaugleiche Ausbildung mit separierenden Elementen



(Karlsruhe, Steinkreuzstraße (Foto: Riel))



Form 3: Separation mit niedrigen Borden



RASt 2026: Mischflächen (fast) überall

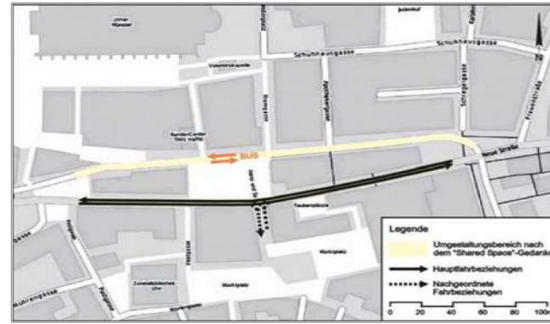


Kategoriengruppe	Typische Entwurfssituation	Bauliche Ausformung
W Weg	Gehbereich	(ohnein unproblematisch)
	Separat geführter Geh- und/oder Radweg	
	ÖPNV-Trasse	(Sonderfall)
N Nebenstraße	Wohnweg	i.d.R. Form 1 (niveaugleich ohne separierende Elemente)
	Wohnstraße	oder Form 2 (niveaugleich mit separierenden Elementen)
	Geschäftsnebenstraße	Formen 1 – 3, Einsatzgrenzen abhängig von Komplexitätsstufe
	Gewerbenebenstraße	
	Quartiersstraße	
H Hauptstraße	Dörfliche Hauptstraße	Formen 1 – 3, Einsatzgrenzen abhängig von Komplexitätsstufe
	Geschäftshauptstraße	Formen 1 – 3, Einsatzgrenzen abhängig von Komplexitätsstufe
	Gewerbehauptstraße	
	angebaute städtische Hauptstraße	Formen 1 – 3, Einsatzgrenzen abhängig von Komplexitätsstufe
	anbaufreie städtische Hauptstraße	
	Hochleistungsstraße	

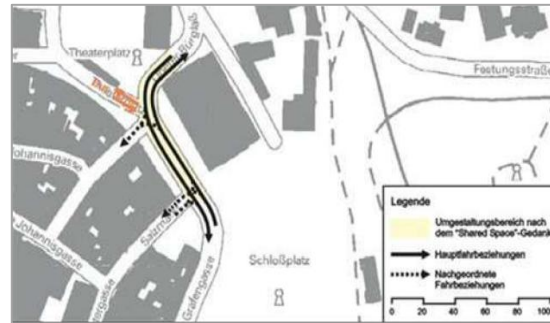
RASt 2026: Komplexitätsstufen



Komplexitätsstufe K1:
Straßenabschnitte ohne bedeutsame
Anschlussknotenpunkte von Nebenstraßen



Komplexitätsstufe K2:
Straßenabschnitte mit bedeutsamen
Anschlussknotenpunkten von Nebenstraßen,



Komplexitätsstufe K3:
Knotenpunkte von (gleichrangigen)
Straßenabschnitten



RASt 2026: Komplexitätsstufen



Definition von Einsatzgrenzen anhand der Komplexitätsstufen

- Längenausdehnung
- Verkehrsstärken
- Geschwindigkeit

Komplexitätsstufe	Kfz-Verkehrsstärke [Kfz/h]	Schwerverkehrsstärke [SV/h]	Querungsdichte [[Fg+Rad]/(100 m·h)]	Verhältnis querender Fuß-/Radverkehr zu Kfz-Längsverkehr	Planerisch angestrebte Geschwindigkeit (V85) [km/h]	Länge [m]
K1, K2	< 1.800*) im Querschnitt	< 80	> 200	> 0,5	20	< 500
K3	< 1.200*) Summe Zuläufe am Knotenpunkt	< 50				

*) Bei Verkehrsstärken über 1.000 Kfz/Spitzenstunde ist die Anlage eines Mittelstreifens (vgl. Kap. 7.1) erforderlich



Beispiel für Komplexitätsstufe K1



Ohne bedeutende Anschlussknoten



Beispiel für Komplexitätsstufe K2



Mit bedeutende Anschlussknoten



Beispiel für Komplexitätsstufe K1



Knotenpunkt gleichrangiger Straßen





- Im Entwurf der neuen RASSt werden Mischflächen explizit für zahlreiche typische Entwurfssituationen beschrieben.
- Verkehrsstärken über 10.000 Kfz/Tag sind je nach Komplexitätsstufe explizit erwähnt.
- Der Entwurf der RASSt 2026 ist noch nicht abgestimmt.
- Der verkehrsberuhigte Bereich ist Stand jetzt noch immer das einzige rechtliche Instrument zur Gleichberechtigung des Fußverkehrs
- Ein Reglement nach Vorbild der (schweizer) Begegnungszone ist nach wie vor erforderlich.

