

Bemessung Gießelstraße (Süd) gemäß RASt

Zur Bemessung von Straßenräumen enthält die RASt 2006 umfangreiche und konkrete Vorgaben. Bevor Entwürfe diskutiert werden, sollten die maßgebenden Varianten identifiziert und gemäß RASt bewertet werden. Mit Blick auf die städtebauliche Zielstellung der RASt (Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30:40:30) ist die Fahrbahn auf die verkehrlich notwendige Breite zu beschränken.

1. Bestand Gießelstraße, südlich der Antonienstr.

Breite	Gehweg/ Fahrbahn /Gehweg schmalste Straße im Quartier	= 2,00/ 8,00 /2,00	= 12,00 m
	<i>zum Vergleich Rolf-Axen-Straße</i>	= 2,85/11,00/2,85	= 16,70 m
	<i>Klingenstraße</i>	= 2,25/9,30/2,25	= 13,60 m
	<i>Nonnenstraße</i>	= 2,00/7,20/2,00	= 11,20 m (anbaufrei)
Seitenbereiche	Gehwege keine Begrünung, keine Straßenbeleuchtung	2,00 m < 2,50 m	Mindestmaß unterschritten
Parken	beidseitig zulässig bzw.	meist einseitig praktiziert zweiseitig, teilweise auf Gehweg	
Ausweichstellen	Abstand Querstraßen Toreinfahrten	= 50 bis 100 m	
Verkehrsbelegung	kein ÖPNV <i>zum Vergleich Nonnenstraße</i>	4.600 Kfz/d 4.200 Kfz/d	= 370 Kfz/h (lt. AG Rad) (VTA 2014)
Verkehrsführung	Vorfahrtsstraße für Durchgangsverkehr als Umgehung der Dieskaustraße s. Planskizze		
Wohngebiet	mit Blockrandbebauung grundsätzlich geeignet für T30-Zone		
Bürgerinitiative	fordert T30-Zone und einseitiges Parkverbot		(Petition)

2. Umbauplanung VTA (AG Rad - 12.01.2016)

Breite	Gehweg/Fahrbahn/Parken/Gehweg einseitiger Multifunktionsstreifen mit Parken und Bäumen im Wechsel	= 2,00/ 6,00 /2,00/2,00	= 12,00 m
Funktion	Erschießungsstraße (ES IV) <i>beachte:</i>	weil kein Linksabbiegen am Adler Ri. Grünau <i>auch LSA Gießel ohne Linksabbieger Ri. Grünau!</i>	
Fahrbahn	6,00 m <i>beachte:</i>	wegen Durchgangsverkehr (ES IV) <i>Widerspruch zu Einstufung nach RASt</i>	
Parken	geplant <i>beachte:</i>	einseitig, ggf. zweiseitig praktiziert <i>Widerspruch zu Begründung Fahrbahnbreite!</i>	
Gehwege	2,00 m <i>beachte:</i>	wegen erforderlicher Fahrbahnbreite <i>Widerspruch zu Einstufung nach RASt</i> <i>< 2,50 m Mindestmaß unterschritten!</i>	

3. Prüfung Quartiersstraße [RASt 2006 Abs. 5.2.4]

- geschlossene, dichte Bebauung, meist gründerzeitlich
- gemischte Nutzung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung
- besondere Nutzungsansprüche: Fußgängerlängsverkehr, Parken
→ städtebauliche Einordnung zutreffend

= Erschließungs- bzw. Hauptverkehrsstraße ES IV/HS IV
für Belegung 400 bis 1000 Kfz/h > Ist-Belegung = 370 Kfz/h
→ **Nutzungsanspruch Kfz-Verkehr übererfüllt**

Ausbildung Quartierstraße [Bild 28-4.2]
(echte) Zweirichtungsfahrbahn $b \geq 5,50$ m
verbleibende Gehwegbreite $b \leq 2,25$ m < 2,50 m → Mindestmaß unterschritten
< 3,00 m = empfohlene Gehwegbreite
→ **Nutzungsanspruch Fußgängerlängsverkehr nicht erfüllt**

Parken nur einseitig möglich wegen Geometrie
schmale Gehwege bringen keine Verbesserung
→ **Nutzungsanspruch Parken erfüllt**

Fazit zur Einstufung als Quartiersstraße (ES IV)

- ist städtebaulich geeignet hinsichtlich Fußverkehr ($b \geq 2,50$ m) und Parken (einseitig)
 - ist überdimensioniert hinsichtlich Kfz-Belegung
- Fahrbahn auf die verkehrlich notwendige Breite beschränken (s. Wohnstraße)
→ für den (ohnehin geringen) Durchgangsverkehr gibt es Alternativen
→ ausreichende Flächen für Fußverkehr schaffen

4. Prüfung Wohnstraße [RASt 2006 Abs. 5.2.4]

- unterschiedliche Bebauungsformen: Zeilenbebauung, Reihen-, Einzelhäuser
- ausschließlich Wohnen
→ städtebauliche Einordnung nur bedingt zutreffend
- besondere Nutzungsansprüche: Aufenthalt, Parken
→ entspricht Zielstellung

= Erschließungsstraße (ES V),
für Belegung bis 400 Kfz/h = Ist-Belegung = 370 Kfz/h
→ **Nutzungsanspruch Kfz-Verkehr erfüllt und kann als Bemessungsgrundlage dienen**

Ausbildung Wohnstraße [Bild 26-2.4]
Gehweg/**Fahrbahn**/Parken/Gehweg = 2,75/**4,75**/2,00/2,50 = 12,00 m

Ausbildung auch als Fahrradstraße [Bild 26-2.2]
Gehweg/**Fahrbahn**/Parken/Gehweg = 3,00/**4,50**/2,00/2,50 = 12,00 m

→ **Nutzungsansprüche Fußverkehr und Parken erfüllt (s. Quartiersstraße)**

typische Randbedingungen und Anforderungen

- Fahrbahnbreiten sollen Pkw/Pkw-Begegnungen ermöglichen.
- Gegebenenfalls sind Ausweichstellen für die Begegnung Pkw/Müllfahrzeug anzuordnen.
- Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich

besondere Hinweise

- In aller Regel befinden sich Wohnstraßen in Tempo 30-Zonen.
- In besonderen Fällen kann in Wohnstraßen je nach deren Lage im Straßennetz auch eine Fahrradstraße eingerichtet werden:
- Fahrradstraßen sind Bestandteil örtlicher Radverkehrsnetze
- Zur Sicherung hoher Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr kann eine Vorfahrtberechtigung vorgesehen werden

5. Prüfung Fahrbahnbreite

5.1 Zweistreifige Fahrbahnen [6.1.1.2 Tab.7]

Ist = 370 Kfz/h

Hauptverkehrsstraßen	Regelfall	b = 6,50	1.400-2.200 Kfz/h
Erschließungsstraßen	Regelfall	b = 4,50 bis 5,50	
Quartiersstraße (Bild 28-4.2)		b = 5,50	400-1000 Kfz/h
Dörfliche Hauptstraße (Bild 29-5.3)		b = 5,50	400-1000 Kfz/h
Wohnstraße (Bild 26-2.4)		b = 4,75	< 400 Kfz/h
Wohnstraße (Bild 26-2.2)		b = 4,50	< 400 Kfz/h, auch als Fahrradstraße

5.2 Schmale Zweirichtungsfahrbahnen mit Ausweichstellen [6.1.1.10 Tab.16]

bei weniger als 30 Lkw/h und
Abschnittlängen 50 bis 100 m: b = 4,75 (4,50) m

Ausweichstellen sind in der Regel sind bei weniger als 4,00 m Fahrbahnbreite erforderlich.

5.3 Einbahnstraße bzw. einstreifige Richtungsfahrbahn [6.1.1.6 Tab.11]

Radverkehr auf Fahrbahn in gegenläufiger Richtung
Fahrbahnbreite Erschließungsstraße b = 3,50 (3,00 bei Ausweichmöglichkeiten)

5.4 Begegnungsverkehr [4.3 Bild 17]

Lichtraum mit 50 cm Sicherheitsraum. Für Radverkehr neben Längsparkern erhöht sich der notwendige Sicherheitsraum um 25 cm. Bei geringen Geschwindigkeiten (< 40 km/h) können geringere Bewegungsspielräume angesetzt werden.

Begegnung Lkw/Kfz	b = 5,55 (5,25) m
Begegnung Kfz/Kfz	b = 4,75 (4,10) m
Begegnung Lkw/Rad	b = 4,80 (4,70) m
Begegnung Kfz/Rad	b = 4,00 (3,80) m

Fahrbahnbreite für sicheren Begegnungsverkehr mit Radverkehr sollte 4,50 m nicht unterschreiten.

6. Varianten und Bewertung

Maßgebende Zielstellungen der Sanierung aus städtebaulicher Sicht sind:

Wohngebiet mit Verkehrsberuhigung	→T30-Zone
Aufenthalt, Fußlängsverkehr und Parken	
Förderung Radverkehr	→IR III

Die Kfz-Belegung ist bereits im Bestand gering (< 400 Kfz/h).

Der Durchgangsverkehr wird durch den Umbau gebremst oder nutzt andere vorhandene Routen. Erforderlichenfalls könnte, auch bei reduzierter Fahrbahnbreite, Durchgangsverkehr in größerem Umfang durch eine (zeitweilige) Einbahnstraßenregelung geführt werden (s. Grafik Verkehrsführung).

Var.1 Vorschlag der Verwaltung

Querschnitt wie Bestand, einseitig Parken (ergänzt durch Bäume)
Gehweg/Fahrbahn/Parken/Gehweg = 2,00/6,00/2,00/2,00

- Vorfahrtsstraße, keine Verkehrsberuhigung
 - Fahrbahn unnötig breit
 - Fußwege zu schmal
- **Var.1 ist ungeeignet**

Var.2 Quartiersstraße (400-1000 Kfz/h)

Gehweg/Fahrbahn/Parken/Gehweg = 2,25/5,50/2,00/2,25

- Verkehrsberuhigung nur, wenn T30-Zone
- Fahrbahn für vorhandene Kfz-Belegung unnötig breit
- Fußwege zu schmal → **Var.2 ist ungeeignet, jedoch besser als Var.1**

Var.3 Wohnstraße mit 2-Richtungsverkehr (<400 Kfz/h)

Gehweg/Fahrbahn/Parken/Gehweg = 2,50/5,00/2,00/2,50

2-Richtungsverkehr (Begegnung Kfz/Kfz) ist gut möglich bei reduzierter Geschwindigkeit

- Verkehrsberuhigung durch T30-Zone
- unruhiger Querschnitt weil Begegnen oder Ausweichen als Optionen (vgl. *Nonnenstraße*)
- Fußwege mit Mindestmaß → **Var.3 ist geeignet**

Zum Vergleich: *Nonnenstraße* = 2,00/5,20/2,00/2,00 (Gehwege anbaufrei)

Var.4 Wohnstraße mit 2-Richtungsverkehr und Ausweichstellen (<400 Kfz/h)

Gehweg/Fahrbahn/Parken/Gehweg = 3,00..2,75/4,50..4,75/2,00/2,50

2-Richtungsverkehr mit Ausweichstellen a = 50 .. 100 m (Querstraßen, Toreinfahrten)

Begegnung Kfz/Kfz wird i.d.R. nicht praktiziert (ist aber möglich)

Begegnung Kfz/Rad ist komfortabel (im Unterschied zu *Meusdorfer Straße*)

T30-Zone ausweisen

- Ausweichen als klare verkehrsorganisatorische Regel wirkt verkehrsberuhigend, ohne die Leistungsfähigkeit gegenüber Var.3 wesentlich zu schmälern
- Durchgangsverkehr hat und sucht sich andere Wege
- Option für LSA-Zufahrt: breitere 2-Richtungsfahrbahn (auf einseitiges Parken verzichten)
- Fußwege kommen der Standardbreite (3,00 m) nahe
- Fahrradstraße mit Vorfahrt möglich (bei < 400 Kfz/h und T30)
- Wechsel zwischen Variante 4 und 5 möglich → **Var.4 ist Vorzugsvariante**

Zum Vergleich: *Meusdorfer Str. unterer Abschnitt* (4.450 Kfz/d)

Fahrbahn/einseitig Parken = 3,75/2,00 (T30 mit Vorfahrt an *Biedermannstraße*)

Var.5 Einbahnstraße mit Rad frei in Gegenrichtung

Gehweg/Fahrbahn/Parken/Gehweg = 3,00/4,50/2,00/2,50

baulich ähnlich wie Var.4, jedoch mit (abschnittsweise) 1-Richtungsverkehr

keine zusätzlichen Ausweichstellen erforderlich

Begegnung Kfz/Rad komfortabel

T30-Zone ausweisen

- geeignet für hohe Durchlässigkeit, sofern eine Fahrtrichtung dominiert
- Vorzugsvariante: Einbahnstraße in Süd-Richtung
Fahrtrichtung Nord über (breitere) *Klingenstraße* oder
über *Dieskaustr.* + *Limburger Str.*
- Fahrradstraße mit Vorfahrt möglich (bei < 400 Kfz/h und T30)
- Wechsel zwischen Variante 4 und 5 möglich
- **Var.5 ist geeignet für Wohnquartier mit 1-Richtungs-Durchgangsverkehr**

Anlage

Pläne 1 bis 4 Verkehrsführung im Gebiet bei 1- bzw. 2-Richtungsverkehr

aufgestellt: Heiko Rudolf
heiko.rudolf@adfc-leipzig.de