



Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin
Wir analysieren, prognostizieren, planen und realisieren.



Verkehrliche Auswirkungen des neuen Wohngebietes Beyelsfeld auf die Conneallee in Übach-Palenberg

08.12.2014

**Dipl.-Ing. Reiner Vollmer
B. Sc. Patrick Thies**

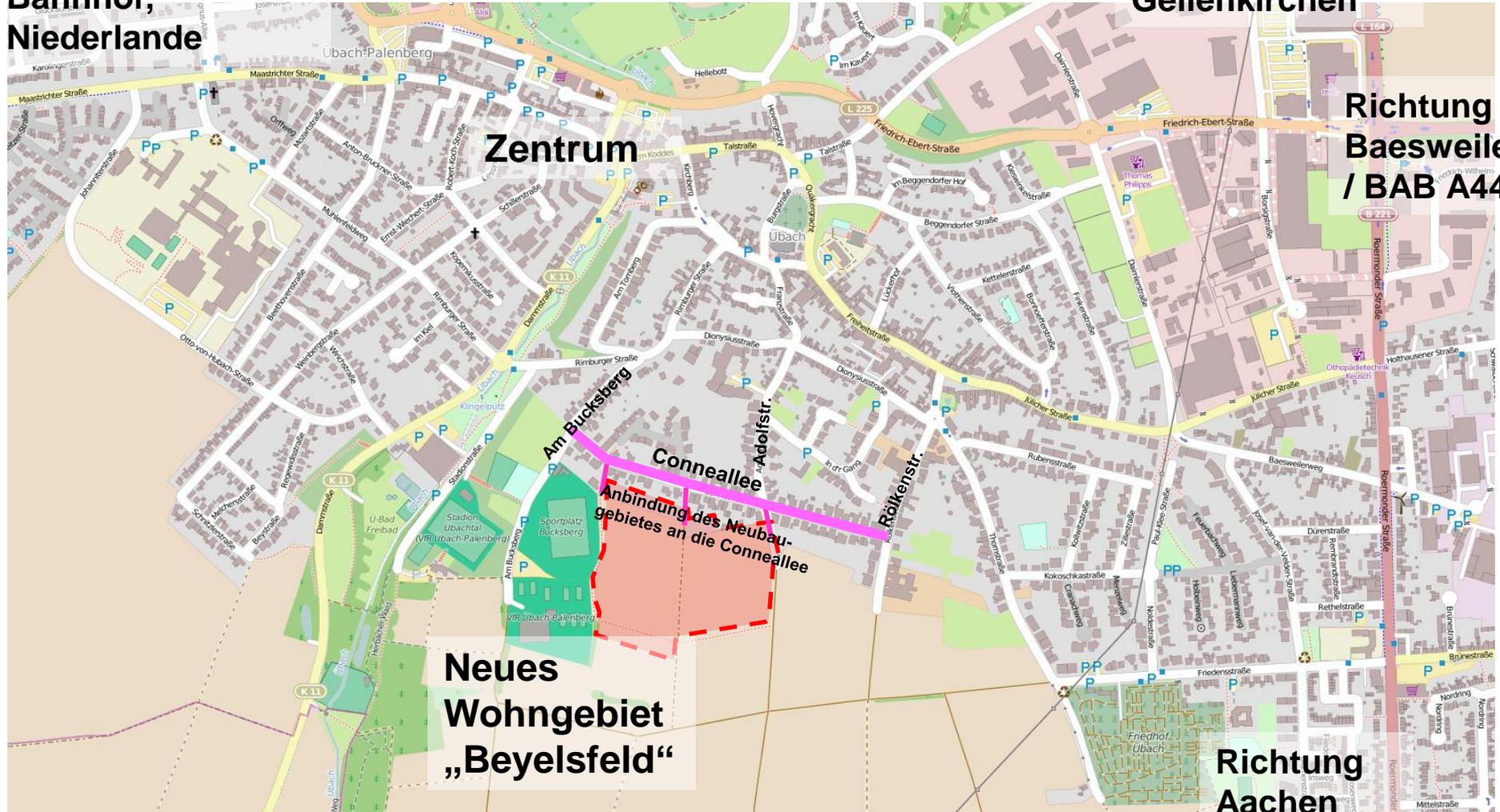
Verkehrliche Auswirkungen des neuen Wohngebietes Beyelsfeld auf die Conneallee in Übach-Palenberg

- Lage des Untersuchungsraumes
- Analysezustand 2014 (Verkehrszählung)
- Neues Baugebiet – Siedlungsstruktur
- Neues Baugebiet – Verkehrsaufkommen
- Verkehrsbelastung im angrenzenden Straßensystem (Nahbereich, insbesondere Conneallee)

Richtung
Bahnhof,
Niederlande

Richtung
Geilenkirchen

Richtung
Baesweiler
/ BAB A44

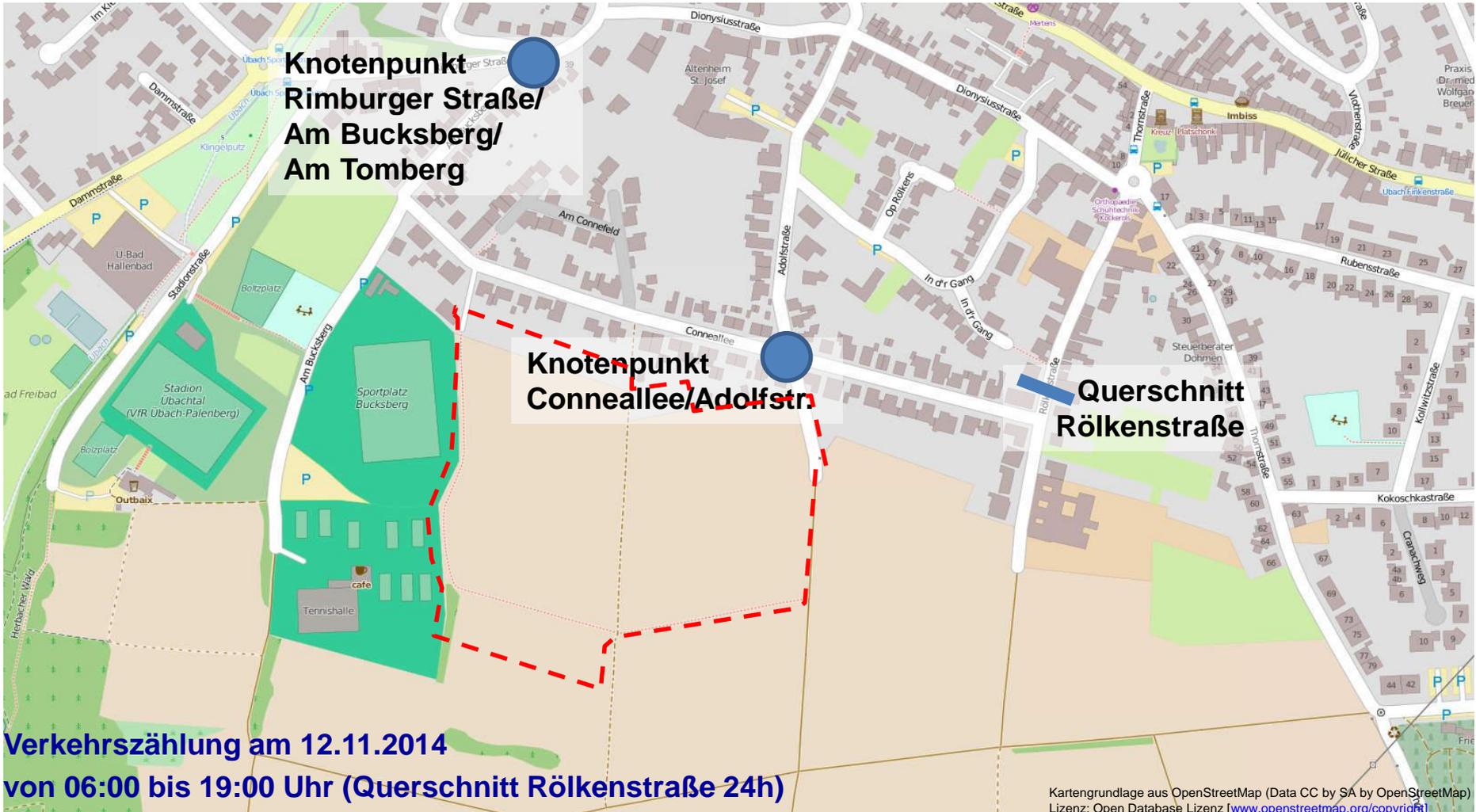


Kartengrundlage aus OpenStreetMap (Data CC by SA by OpenStreetMap)
Lizenz: Open Database Lizenz [www.openstreetmap.org/copyright]
Neues Wohngebiet gem. Büro RaumPlan, Aachen (06.11.2014)

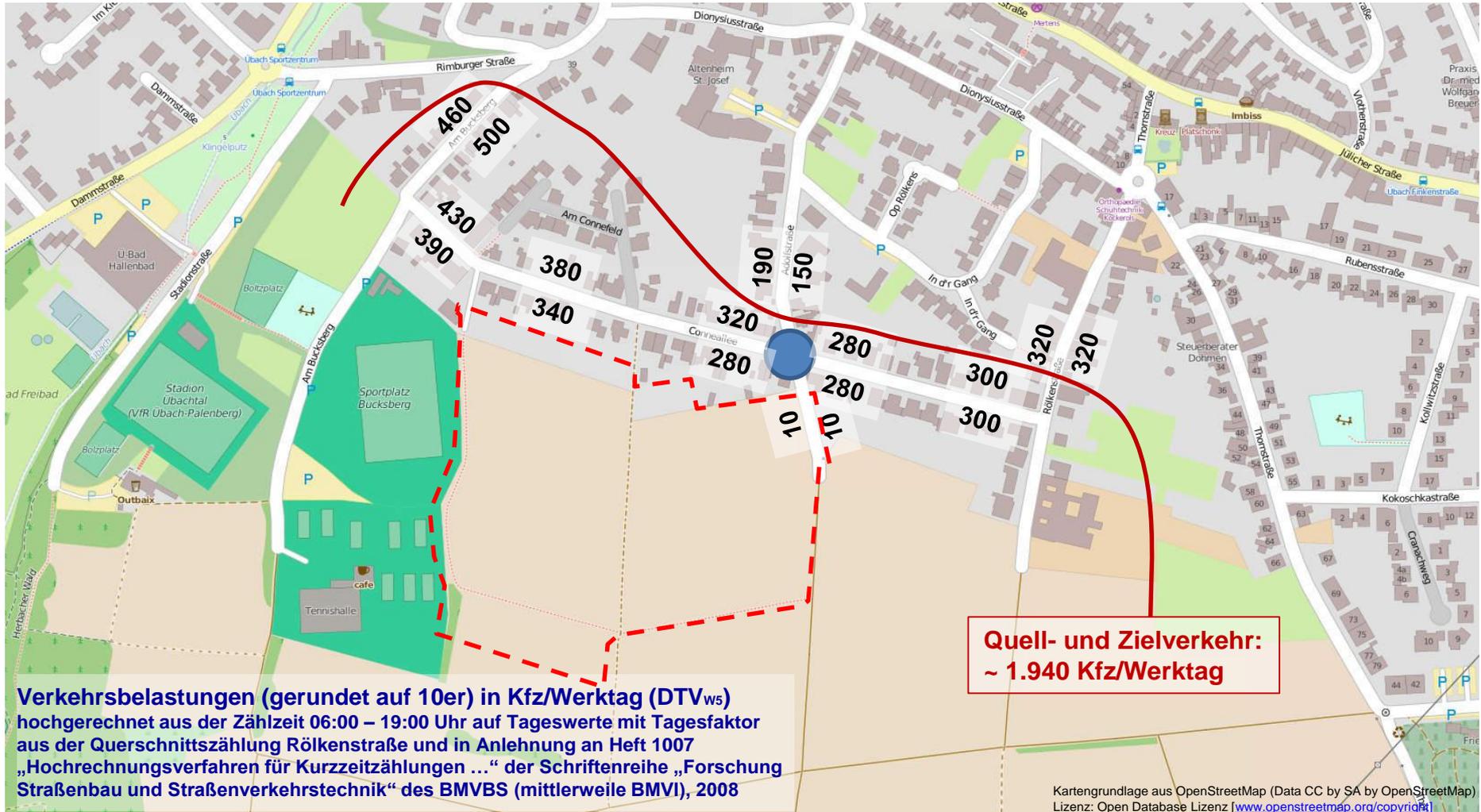
Richtung
Aachen
/ BAB A44



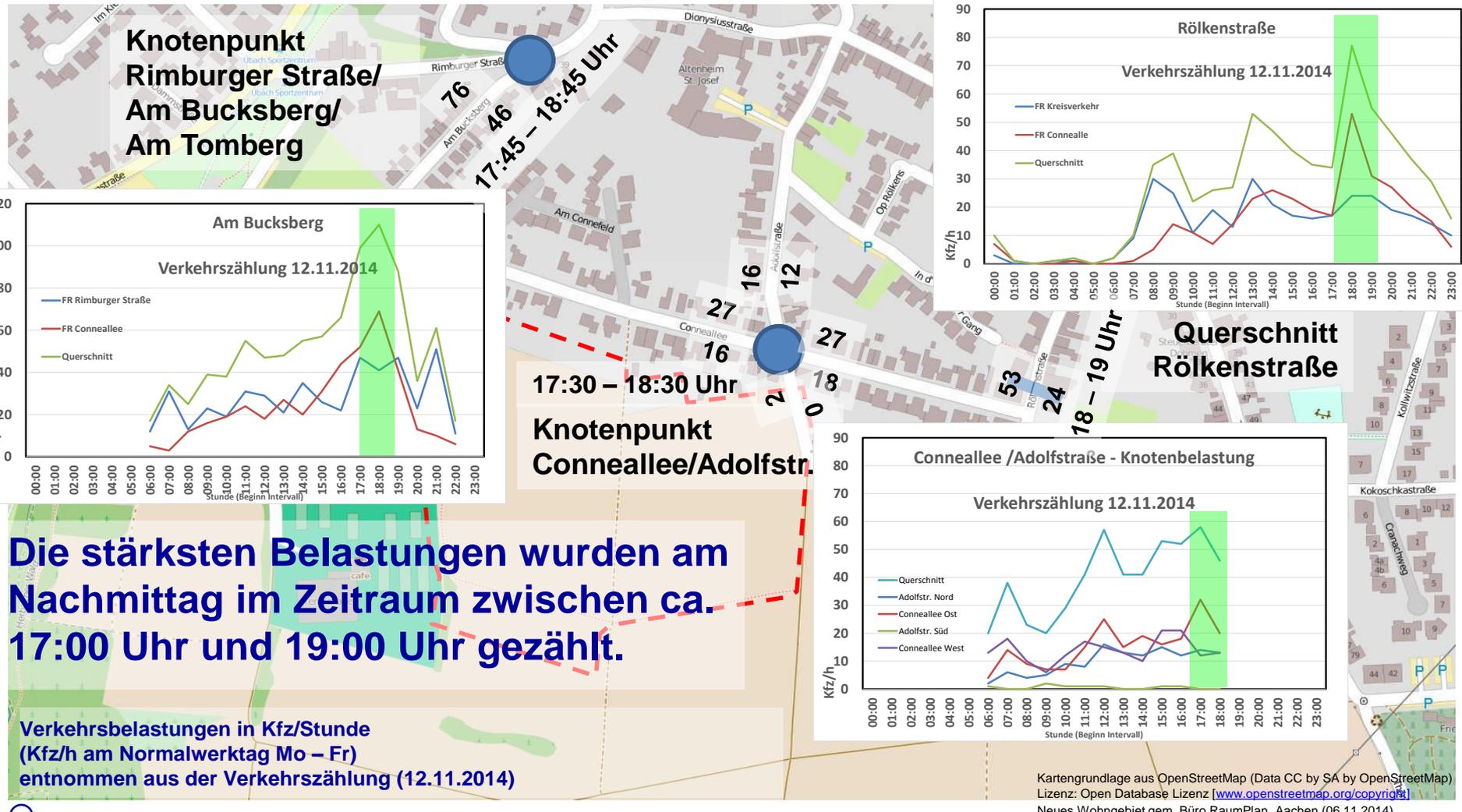
Lage der Zählstellen



Verkehrsbelastungen – Kfz/Werktag (DTV_{w5})



Verkehrsbelastungen – Spitzenstunde / Ganglinien (Zählzeitraum)



Die stärksten Belastungen wurden am Nachmittag im Zeitraum zwischen ca. 17:00 Uhr und 19:00 Uhr gezählt.

Verkehrsbelastungen in Kfz/Stunde (Kfz/h am Normalwerktag Mo – Fr) entnommen aus der Verkehrszählung (12.11.2014)

Kartengrundlage aus OpenStreetMap (Data CC by SA by OpenStreetMap)
 Lizenz: Open Database Lizenz [www.openstreetmap.org/copyright]
 Neues Wohngebiet gem. Büro RaumPlan, Aachen (06.11.2014)



Kenndaten der Besiedlung

Wohngebäude:

- 81 Einfamilienhäuser
(20% mit Einliegerwohnung)
rund 3,0 Personen je EH zzgl.
rund 1,2 Personen je Einl.-Whg.
- 14 Doppelhaushälften
rund 2,7 Personen je DHH
- 4 Wohnblöcke mit insges.
34 Wohneinheiten à 80m²
rund 2,2 Personen je WE
- Somit insgesamt rund
~ 380 Einwohner
~ 25 Beschäftigte*
(nicht störende Gewerbe; i.A. Dienstl.)



* Allgemeines Wohngebiet (WA) ca. 5 ha Nettobauland, locker bebaut; Ansatz ca. 5 Beschäftigte/ha (rel. geringen Einwohnerdichte; bisher nur Anfragen zu reinen Wohnhäusern)

Weitere zur Berechnung der Verkehrsnachfrage genutzte Quellen:

- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); 2006
- Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (VerBau); Dr.-Ing. Bosserhoff; Version 2014
- Verkehrerschließung, Verkehrsaufkommen und Parkraumnachfrage von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Großeinrichtungen des Handels und der Freizeit; Rheinisches Studieninstitut für Kommunale Verwaltung in Köln und Fachhochschule Köln; 2001

▪ Ansätze zur Bestimmung der Verkehrsnachfrage

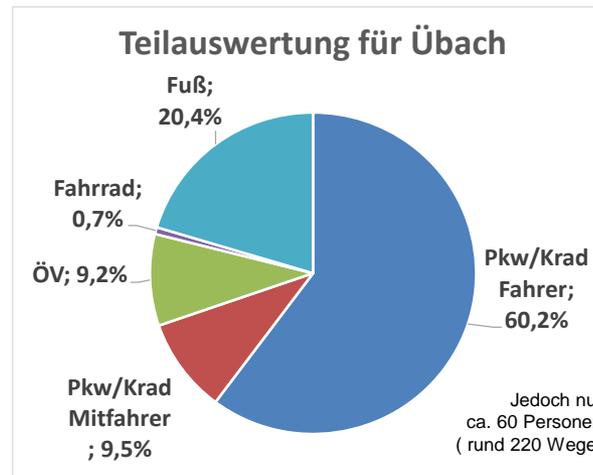
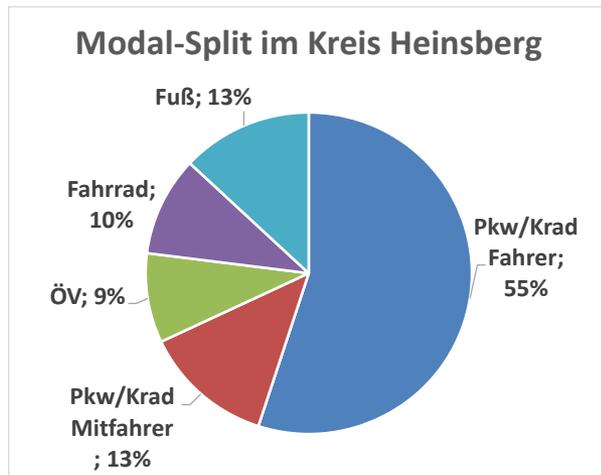
▪ Mobilität

Fahrten und Wege am Werktag je Person (Durchschnitt)
Bewohner im Alter 25 - 45 Jahren

3,0 Wege/Tag

3,5 Wege/Tag

▪ Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split)



Die Auswertung für Übach zeigt einen Anteil des motor. Individualverkehrs (MIV) von ca. 70%.
(basiert aber auf einer sehr geringen Fallzahl)

- Das neue Wohngebiet ist mit ca. 700m weiter als der Durchschnitt von ÖV-Haltestellen entfernt.
Ansatz für den ÖV-Anteil ca. 7%
- Das neue Wohngebiet ist eher am Rande des Stadtgebietes gelegen.
Der Ansatz der Fußwege wird daher gegenüber der „Übach-Auswertung“ auf rund 18% reduziert.

→ Ansatz für den motorisierten Individualverkehr (MIV): ~ 75%

Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Heinsberg 2012; Planersocietät

Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr (Quell- und Zielverkehr): ca. 1.500 Kfz/Werntag

Nutzergruppen: Einwohner, Besucher, Beschäftigte, Kunden, Lieferverkehr

Nutzungsart		Gewerbe / Dienstleistung
Nettobauland	[m²]	51.000
locker Bebaut (Einfamilienhäuser)		
Nutzergruppe: Beschäftigte		
Beschäftigte je ha	[Pers/10000m²]	5,00
Beschäftigte	[Pers]	26
Anwesenheitsgrad		85%
Beschäftigte (anwesend)	[Pers]	22
Verkehrsaufkommen	[Wege/Tag]	2,5
Wege der Beschäftigten pro Tag (inkl. NMV)		55
Pkw-Anteil		70%
Pkw-Wege pro Tag	[Fahrten/Tag]	39
Pkw-Besetzungsgrad	[Pers/Kfz]	1,05
Kfz-Fahrten pro Tag	[Fahrten/Tag]	37
Nutzergruppe: Besucher / Kunden		
Besucher/Kunden je 100 m² NF	[Pers/100m²]	
Besucher/Gäste je Beschäftigtem		20
Besucher/Kunden pro Tag	[Pers]	442
Originäranteil (Verbundeffekt)		100%
Originäre Besucher/Kunden pro Tag	[Pers]	442
Verkehrsaufkommen	[Wege/Tag]	2,0
Wege der Besucher/Kunden pro Tag (inkl. NMV)		884
Pkw-Anteil		80%
Pkw-Wege der Besucher/Kunden pro Tag	[Fahrten/Tag]	707
Pkw-Besetzungsgrad	[Pers/Kfz]	1,20
Kfz-Fahrten pro Tag	[Fahrten/Tag]	589
Nutzergruppe: Lieferverkehr		
Liefervorgänge je Besch.	[Kfz/B]	0,06
Wegehäufigkeit	Wege/Liefervorg.	2,0
Originäranteil (Verbundeffekt)		100%
Fahrten des Lieferverkehrs pro Tag	[Fahrten/Tag]	3
Summe Kfz-Fahrten pro Tag (Q+Z)	[Fahrten/Tag]	629

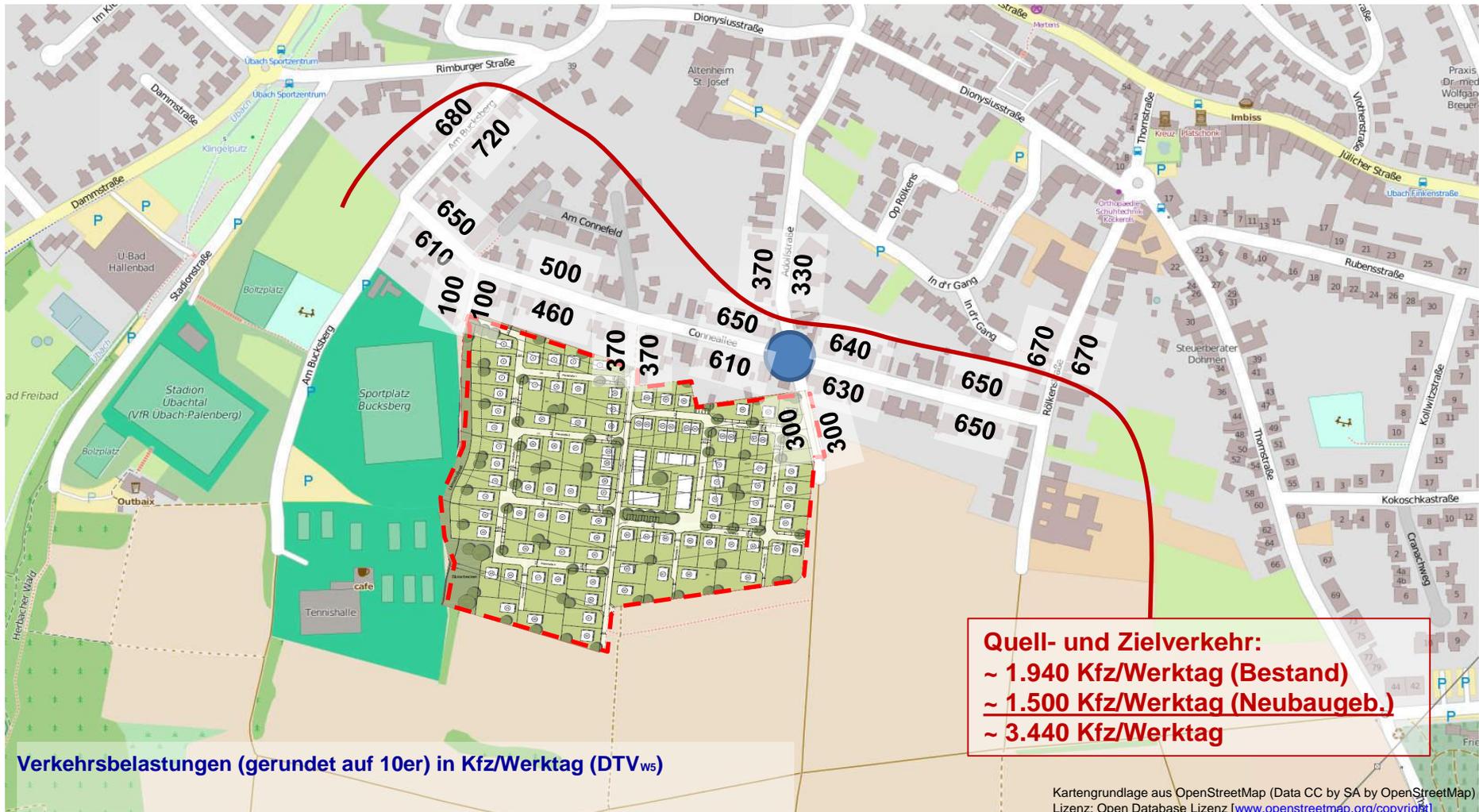
Nutzungsart		Wohnen (Freist. EFH) z.T. mit Einl.-WHG	Wohnen (DHH)	Wohnen (Wohnungen)	Summe
Häuser	[H]	81	14		
Wohnungen	[W]	97	14	34	145
Nutzergruppe: Einwohner					
Einwohner je Wohneinheit	[EW/W]	2,7	2,7	2,2	
Einwohner	[EW]	263	38	75	376
Anwesenheitsgrad		98%	98%	98%	
Einwohner (anwesend)	[EW]	258	37	74	
Verkehrsaufkommen	[Wege/Tag]	3,3	3,3	3,0	
Wege der Einwohner pro Tag (inkl. NMV)		851	123	221	
Pkw-Anteil		75%	75%	75%	
Pkw-Wege pro Tag	[Fahrten/Tag]	638	92	165	
Pkw-Besetzungsgrad	[Pers/Kfz]	1,20	1,20	1,20	
Kfz-Fahrten pro Tag	[Fahrten/Tag]	532	77	138	746
Nutzergruppe: Besucher					
Besucher je Einwohner		0,2	0,2	0,2	
Besucher pro Tag	[Pers]	52	7	15	
Originäranteil (Binnenverkehrsabschlag (nur Pkw))		100%	100%	100%	
Originäre Besucher pro Tag	[Pers]	52	7	15	
Verkehrsaufkommen	[Wege/Tag]	2,0	2,0	2,0	
Wege der Besucher pro Tag (inkl. NMV)		103	15	29	
Pkw-Anteil		80%	80%	80%	
Pkw-Wege der Besucher pro Tag	[Fahrten/Tag]	82	12	24	
Pkw-Besetzungsgrad	[Pers/Kfz]	1,16	1,16	1,16	
Kfz-Fahrten pro Tag	[Fahrten/Tag]	71	10	20	102
Nutzergruppe: Lieferverkehr					
Liefervorgänge je EW	[Kfz/EW]	0,05	0,05	0,05	
Wegehäufigkeit	Wege/Liefervorg.	2,0	2,0	2,0	
Originäranteil (in Verb. mit best. Wohngeb.)		100%	80%	80%	
Fahrten des Lieferverkehrs pro Tag	[Fahrten/Tag]	26	3	6	35
Summe Kfz-Fahrten pro Tag	[Fahrten/Tag]	628	90	164	882



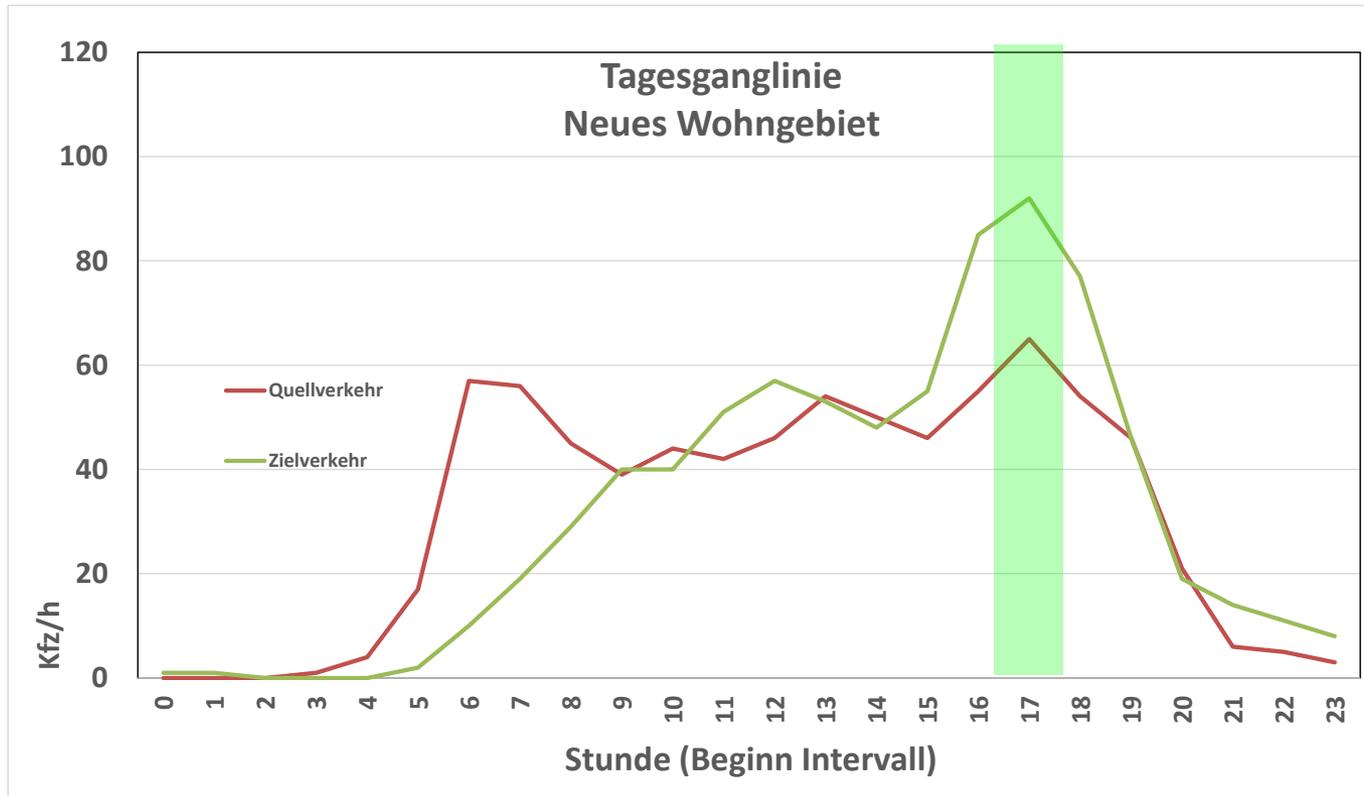
Kartengrundlage aus OpenStreetMap (Data CC by SA by OpenStreetMap)
Lizenz: Open Database Lizenz www.openstreetmap.org/copyright
Neues Wohngebiet gem. Büro RaumPlan, Aachen (06.11.2014)



Verkehrsbelastungen – Kfz/Werhtag (DTV_{W5})



■ Tageszeitliche Verteilung der neuen Verkehre

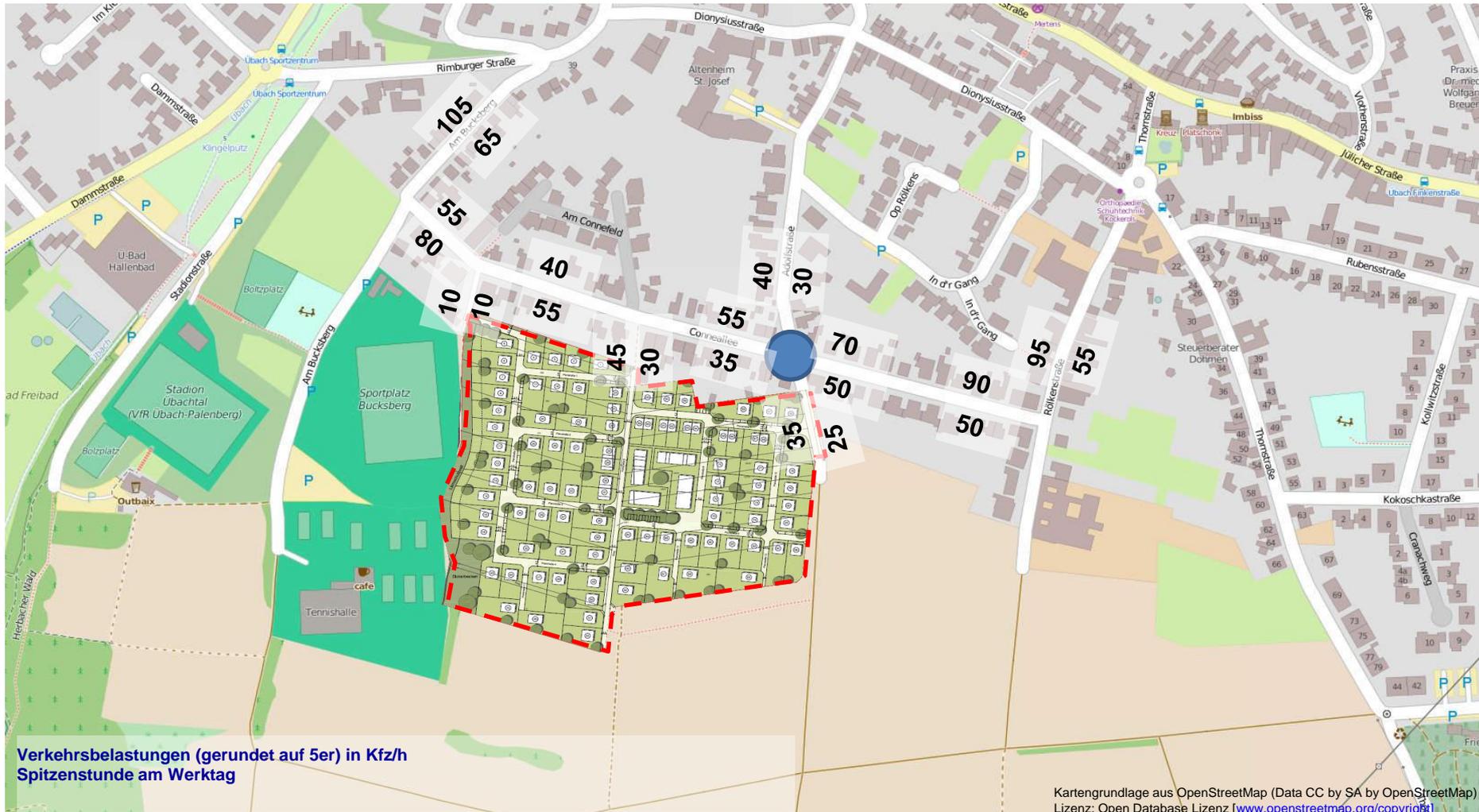


**Voraussichtliche
Spitzenstunde:
17:00 - 18:00 Uhr**

Quellen:

- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006
- Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (VerBau); Dr.-Ing. Bosserhoff; Version 2014
- Verkehrserschließung, Verkehrsaufkommen und Parkraumnachfrage von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Großeinrichtungen des Handels und der Freizeit; Rheinisches Studieninstitut für Kommunale Verwaltung in Köln und Fachhochschule Köln; 2001

Verkehrsbelastungen – Spitzenstunde (Werktag)



Vorgehensweise zur Einstufung der Verkehrsbelastung

- **Sind die bestehenden Straßenquerschnitte zur Aufnahme der Verkehre geeignet?**
 - **Einstufung gem. RASt 06***
 - **Kriterium 1: Querschnittsbelastung in der Spitzenstunde und Ableitung eines Straßenquerschnittes nach RASt 06 auf Basis der Gebietsnutzung und der Verkehrsbelastung**
→ Vergleich mit dem aktuellen Straßenquerschnitt
 - **Kriterium 2: Möglichkeit der Querung**
Prüfen von ggf. erforderlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung der erwarteten Querschnittsbelastung
→ Einstufung gem. Diagramm der RASt 06

- **Überprüfung der Verkehrsregelung am Knotenpunkt Conneallee/Adolfstraße**
 - **Einstufung gem. HBS 2001/09****
 - **Kriterium: Summe der zufahrenden Kfz in der Spitzenstunde und Feststellen der möglichen Verkehrsregelung**

* RASt 06 = Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen; 2006

** HBS 2001/09 = Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Ausgabe 2009); Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; 2001/2009



Einstufung des Straßenquerschnitts als Wohnstraße RAST 06 - Erschließungsstraße (ES V)

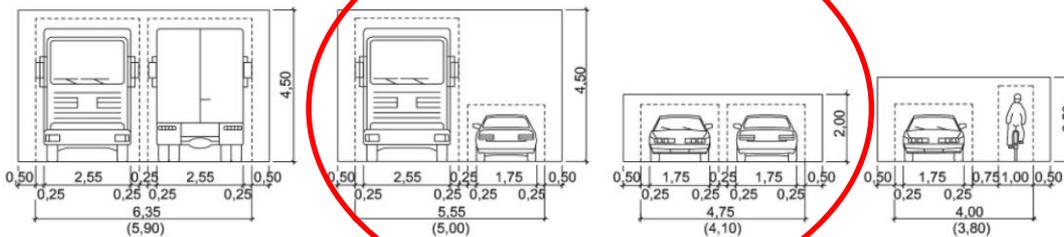
Kriterien der RAST 06:

- Angebaut; unterschiedliche Bebauungsformen (hier hauptsächlich Einzelhäuser)
- Geringe Längsentwicklung (bis 300m)
- Ausschließlich Erschließungsfunktion
- Maximale Verkehrsstärke 400 Kfz/h (Spitzenstunde)
- Besondere Nutzungsansprüche: Aufenthalt, Parken
- Fahrbahnbreiten sollen den Begegnungsfall Pkw/Pkw ermöglichen (Der Begegnungsfall Pkw/Lkw (z.B. Müllfahrzeug) kann in Ausweichstellen ermöglicht werden)

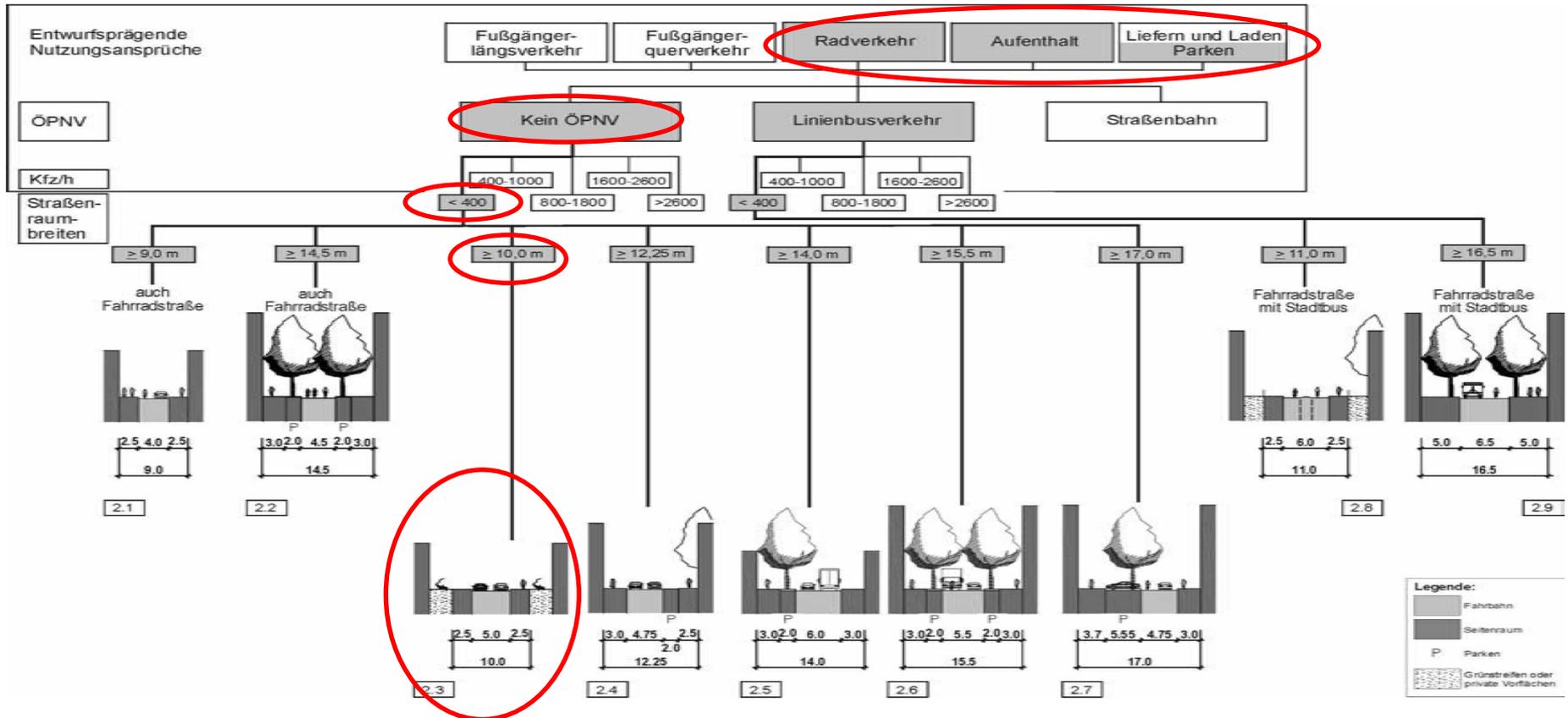
Tabelle 1: Zuordnung der Typischen Entwurfsituationen zu Straßenkategorien

Typische Entwurfsituation	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

Begegnen



Einstufung des Straßenquerschnitts als Wohnstraße RASt 06 - Erschließungsstraße (ES V)



Straßenraumbreite: über 10 m

Fahrbahnbreite: i.A. 6,0 m (im westlichen Abschnitt der Conneallee vor der Straße Am Bucksberg: 5,5m)



Einstufung des vorhandenen Straßenquerschnitts

- Angebaut; unterschiedliche Bebauungsformen
Hauptsächlich Einzelhäuser
- Geringe Längenentwicklung (bis 300m)
**Längster Abschnitt der Conneallee: ca. 200m
(zwischen Rölkenstr. und Adolfstraße)**
- Ausschließlich Erschließungsfunktion
Keine Verbindung von Ortsteilen oder Wohngebieten
- Maximale Verkehrsstärke 400 Kfz/h (Spitzenstunde)
**Erwartete Querschnittsbelastung in der Spitzenstunde
ca. 170 Kfz/h**
- Besondere Nutzungsansprüche: Aufenthalt, Parken
**Pkw-Stellplätze auf den Grundstücken
Parken vereinzelt auf der Straße
(aufgesetztes Parken zwischen den Bäumen möglich)**
- Fahrbahnbreiten sollen den Begegnungsfall Pkw/Pkw ermöglichen
(Der Begegnungsfall Pkw/Lkw (z.B. Müllfahrzeug) kann in Ausweichstellen ermöglicht werden)
**Straßenraumbreite in der Conneallee: über 10 m
Fahrbahnbreite: 6,0 m**
(im westlichen Abschnitt der Conneallee vor der Straße Am Bucksberg: 5,5m)
 - **Begegnungsfall Pkw/Pkw neben einseitigem „aufgesetztem Parken“ möglich**
 - **Erfordert gegenseitige Rücksichtnahme bei Begegnungsverkehr im Fall der Fahrbahn haltender Fahrzeuge (z.B. Müllfahrzeug, Möbellieferung)**



Conneallee - West



Conneallee – westl. Adolfstr.



Conneallee - Ost

Einstufung des Straßenquerschnitts als Wohnstraße RASt 06 - Erschließungsstraße (ES V)

Querung der Fahrbahn

- Maximale Querschnittsbelastung in der Spitzenstunde:

Am Bucksberg: ca. 170Kfz/h

Querungsbedarf:

sicherlich unter 100 Personen/h

- Einstufung gem. Nomogramm der RASt 06:
keine Maßnahme erforderlich

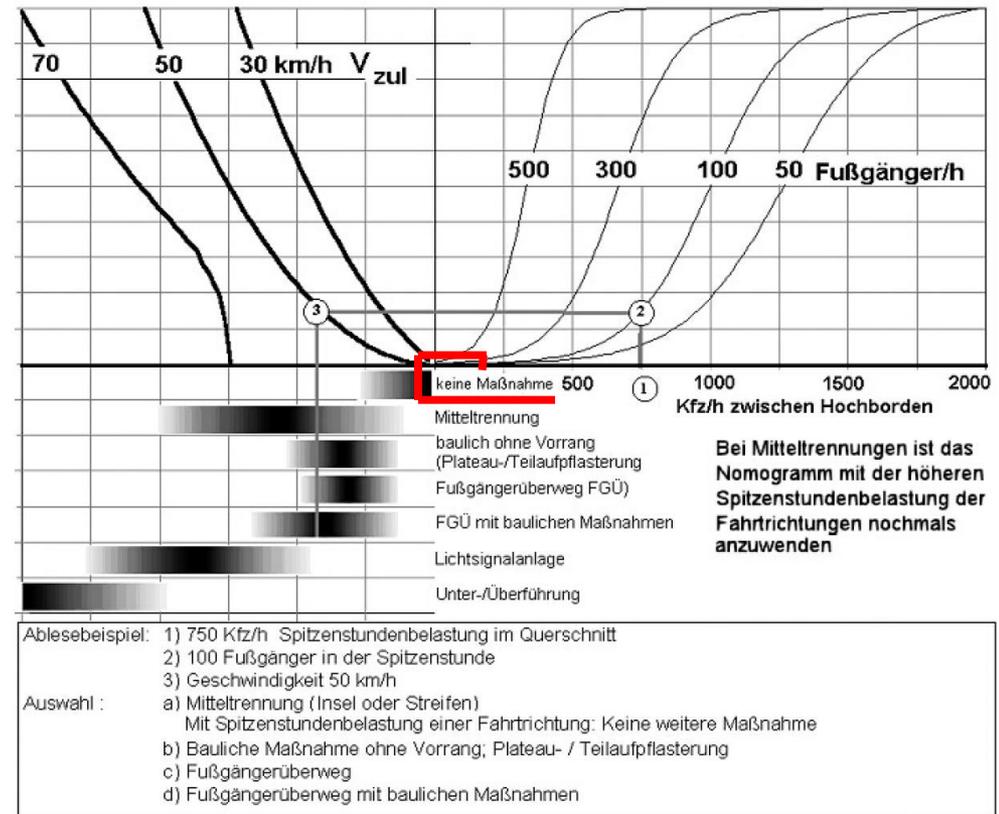


Bild 77: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m

Einstufung des Knotenpunktes

Conneallee/Adolfstraße gem. HBS 2001/09

- **Summe der Zufahrten zum Knoten in der Spitzenstunde: ca. 170 Kfz/h**
- **Verkehrsregelung „Rechts vor Links“ gem. Aussage des HBS2001/09 bei einer „Belastung von bis zu 600 Kfz/h als Summe aller vier Zufahrten einer Kreuzung“ möglich.**
- **Die Verkehrsregelung „Rechts vor Links“ kann somit beibehalten werden.**



Knotenpunkt Conneallee/Adolfstraße

- Aufgrund des neuen Baugebietes Beyelsfeld werden ca. 1500 Kfz-Fahrten je Werktag erwartet
- In der Spitzenstunde verteilen sich rund zusätzliche 160 Kfz-Fahrten/h im angrenzenden Straßennetz
- Durch die zusätzliche Verkehrsbelastung werden Querschnittsbelastungen von bis zu 170 Kfz/h im angrenzenden Straßennetz erwartet
- Diese Querschnittsbelastungen können im vorhandenen Straßenraum abgewickelt werden



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Oppenhoffallee 171
Tel: +49(241) 94 69 1-0
www.ivv-aachen.de

52066 Aachen
Fax: +49(241) 53 16 22
office@ivv-aachen.de

Kontakt:

Dipl.-Ing. Reiner Vollmer

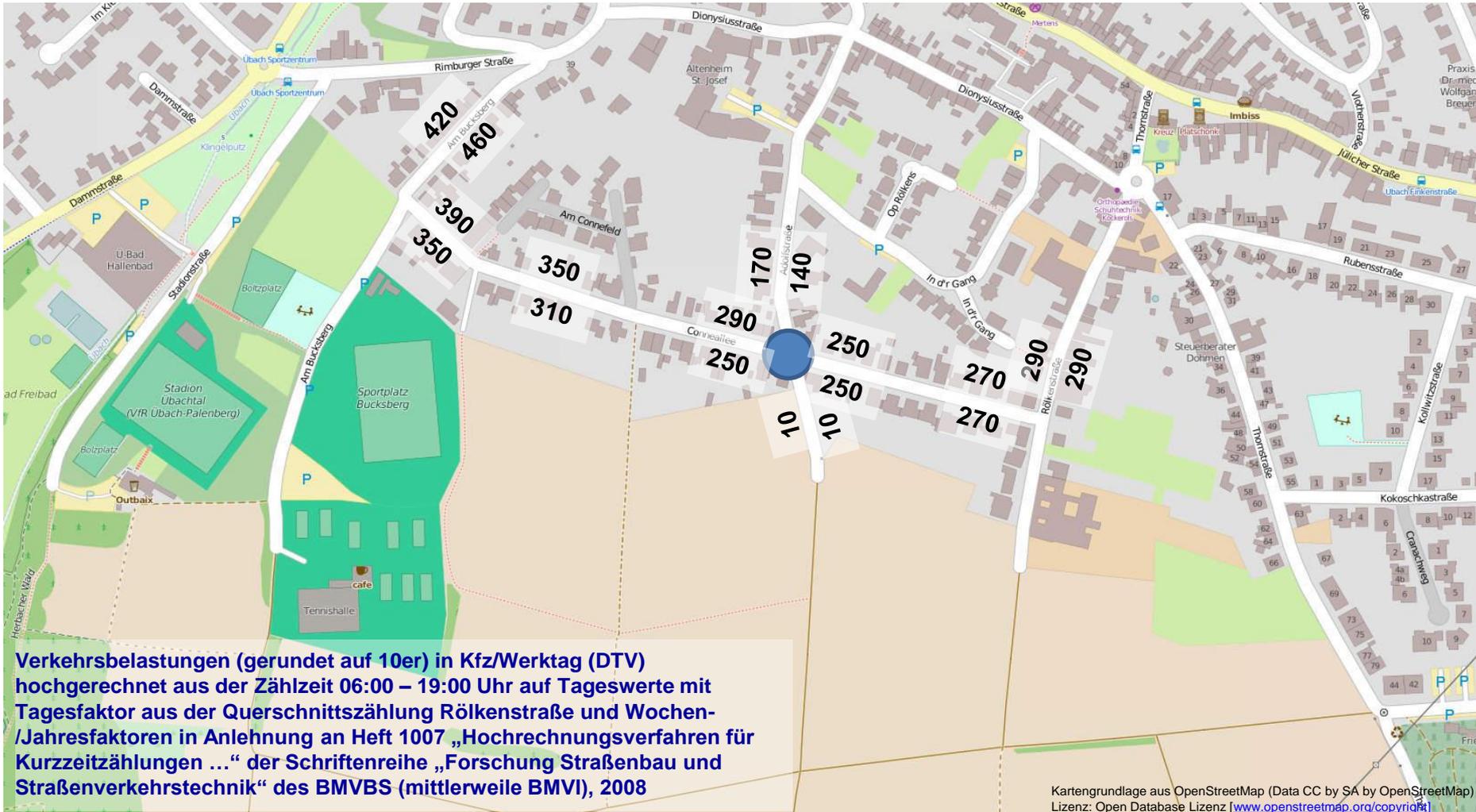
vor@ivv-aachen.de

M.Sc. Frieder Wanderer

wan@ivv-aachen.de



Verkehrsbelastungen – Kfz/Werktag (DTV)

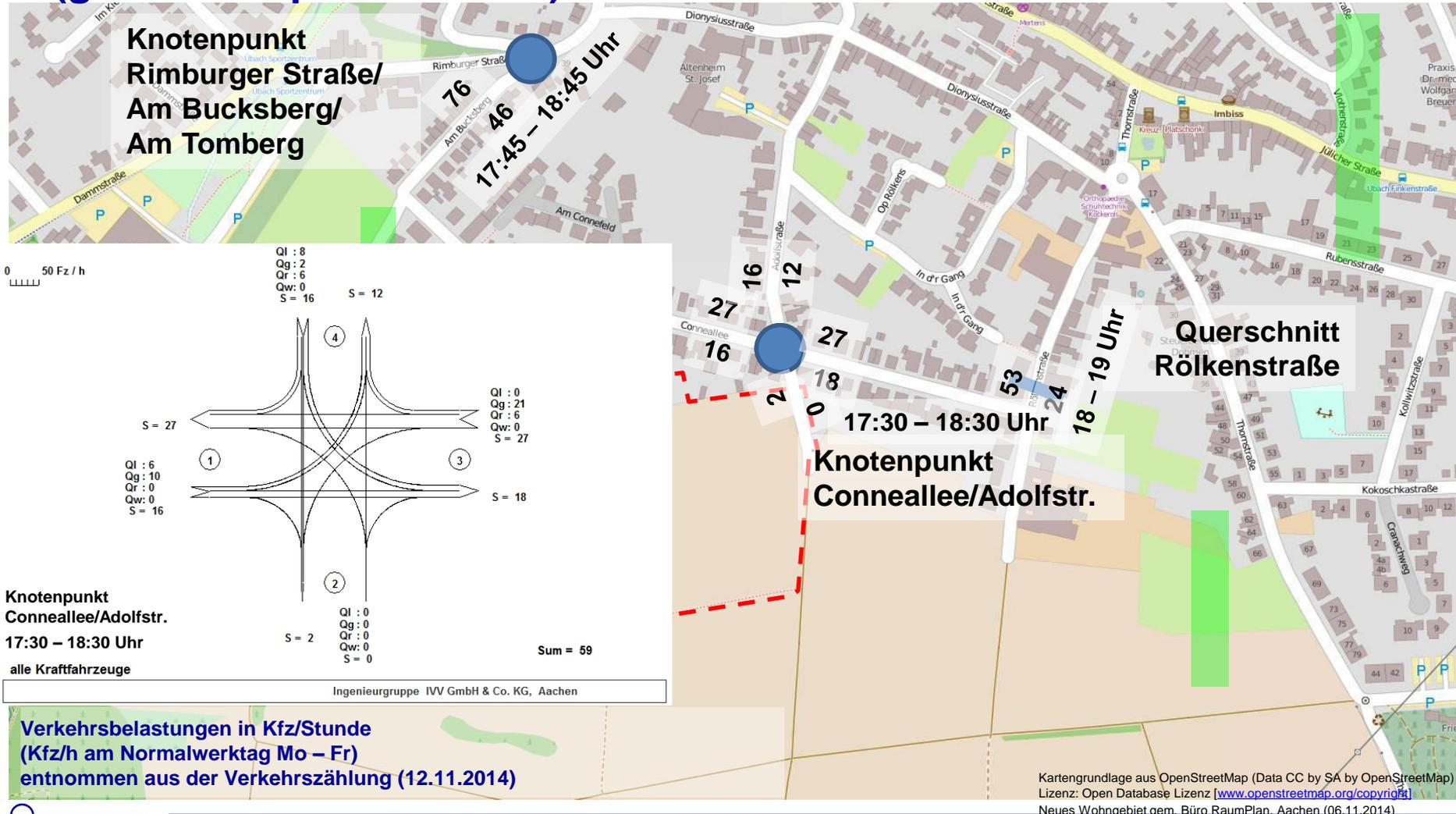


Verkehrsbelastungen (gerundet auf 10er) in Kfz/Werktag (DTV) hochgerechnet aus der Zählzeit 06:00 – 19:00 Uhr auf Tageswerte mit Tagesfaktor aus der Querschnittszählung Rölkenstraße und Wochen-/Jahresfaktoren in Anlehnung an Heft 1007 „Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen ...“ der Schriftenreihe „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“ des BMVBS (mittlerweile BMVI), 2008

Kartengrundlage aus OpenStreetMap (Data CC by SA by OpenStreetMap)
 Lizenz: Open Database Lizenz [www.openstreetmap.org/copyright]
 Neues Wohngebiet gem. Büro RaumPlan, Aachen (06.11.2014)



Verkehrsbelastungen – Spitzenstunde / Ganglinien (Zählzeitraum) (gleitende Spitzenstunde)



■ Tageszeitliche Verteilung der neuen Verkehre

Intervall	Beschäftigte (Dienstleistung)		Wohnen Einwohner		Kunden/Besucher Dienstleistung		Besucher Wohnen		Wirtschaftsverkehr (Dienstleistung)		Wirtschaftsverkehr Wohnen		
	Uhr Beginn	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel
0	0,00	0,00	0,00	0,25	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
1	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	0,00	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,30
5	1,00	6,75	4,50	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,50
6	2,00	22,20	15,00	0,90	0,00	0,00	2,00	3,00	2,00	5,00	1,80	3,00	3,00
7	4,50	28,70	14,00	2,00	0,50	1,00	3,00	3,25	9,00	10,00	4,50	8,00	8,00
8	5,25	8,75	8,00	2,50	3,50	5,00	3,50	1,50	11,00	10,00	9,50	10,00	10,00
9	3,50	1,75	5,25	2,55	5,00	9,00	1,75	1,75	13,00	12,00	9,60	10,00	10,00
10	3,25	1,00	4,25	3,50	8,00	8,00	1,25	2,00	10,00	8,00	10,00	10,40	10,40
11	2,50	0,50	3,00	5,25	9,00	9,00	3,50	4,50	3,00	3,00	10,40	10,00	10,00
12	13,00	5,20	3,50	7,00	9,00	9,00	4,50	4,90	7,00	7,00	8,10	7,00	7,00
13	11,75	13,40	5,50	6,50	9,00	8,00	3,25	3,50	8,00	9,00	8,00	7,00	7,00
14	6,00	5,40	6,00	4,25	8,00	9,00	4,50	5,00	12,00	12,00	5,60	6,00	6,00
15	7,00	1,75	4,75	6,10	8,00	9,00	3,40	5,25	10,00	11,00	7,00	8,00	8,00
16	11,75	1,25	6,00	14,00	9,00	10,00	4,75	6,00	6,00	5,00	9,00	7,00	7,00
17	13,75	1,00	7,50	15,00	10,00	10,00	8,00	12,00	4,00	3,00	7,00	5,00	5,00
18	7,00	0,25	4,50	11,70	10,00	8,00	11,50	15,20	3,00	3,00	4,00	3,00	3,00
19	2,50	0,40	4,25	6,00	8,00	5,00	12,70	17,75	1,00	0,00	2,00	2,00	2,00
20	2,00	0,00	2,00	3,75	3,00	0,00	9,50	9,90	0,00	0,00	2,00	1,50	1,50
21	1,25	0,70	0,50	3,50	0,00	0,00	8,50	2,25	0,00	0,00	0,50	0,30	0,30
22	1,50	0,00	0,25	2,80	0,00	0,00	8,00	1,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	0,50	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	5,25	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

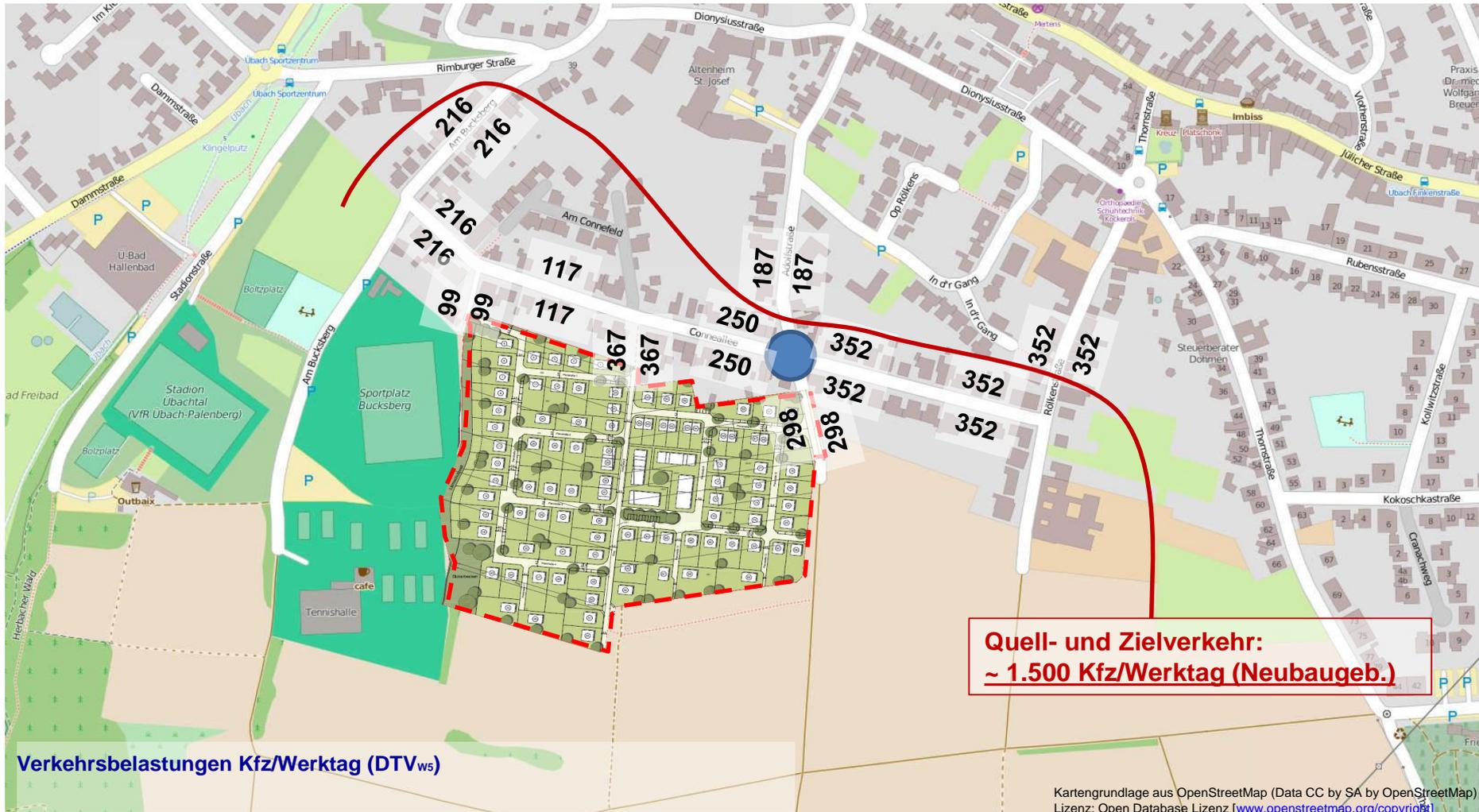
Verteilung über die Tagesstunden in Prozent.

Quellen:

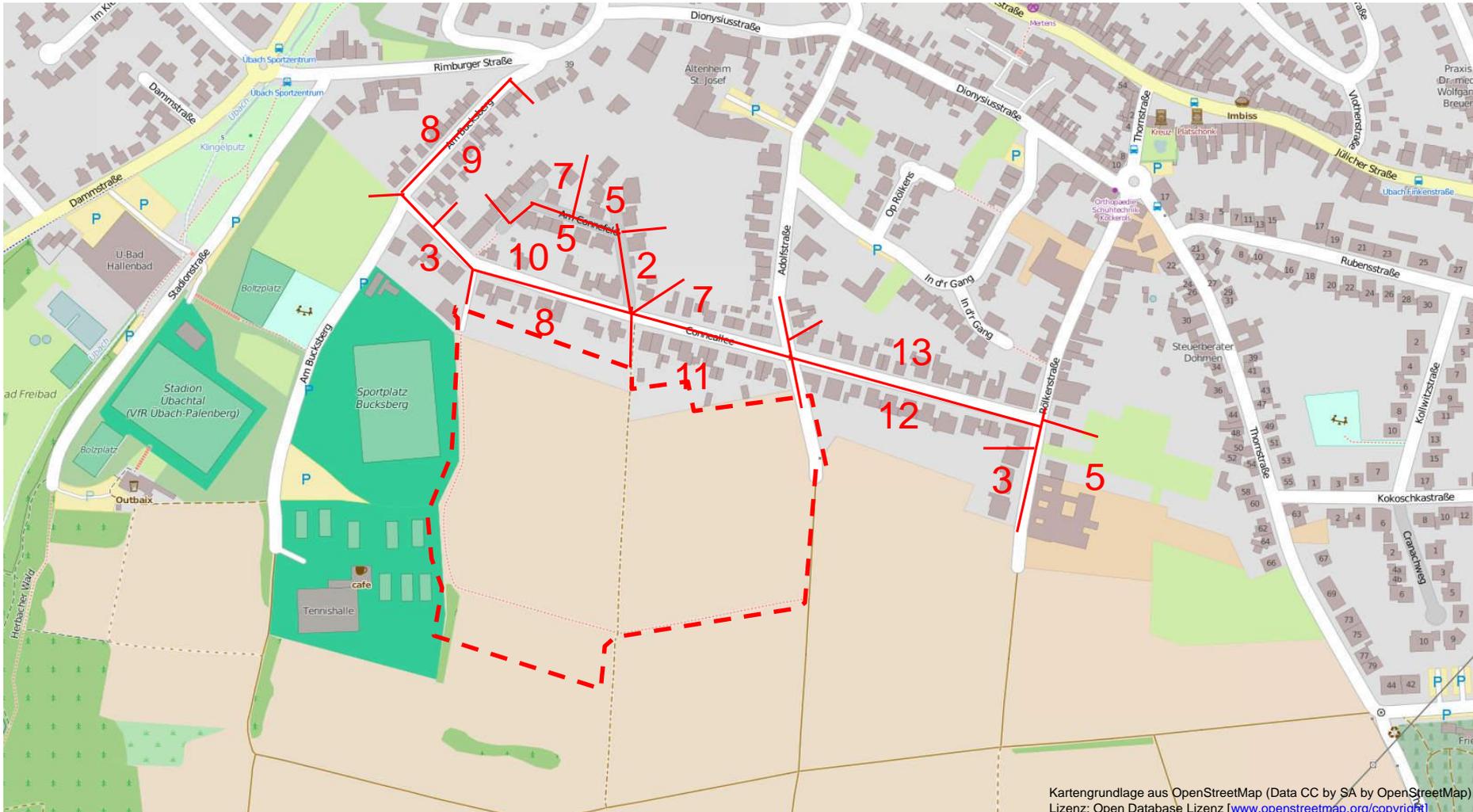
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006
- Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (VerBau); Dr.-Ing. Bosserhoff; Version 2014
- Verkehrserschließung, Verkehrsaufkommen und Parkraumnachfrage von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Großeinrichtungen des Handels und der Freizeit; Rheinisches Studieninstitut für Kommunale Verwaltung in Köln und Fachhochschule Köln; 2001



Verkehrsbelastungen des neuen Wohngebietes – Kfz/Werktag (DTV_{W5})



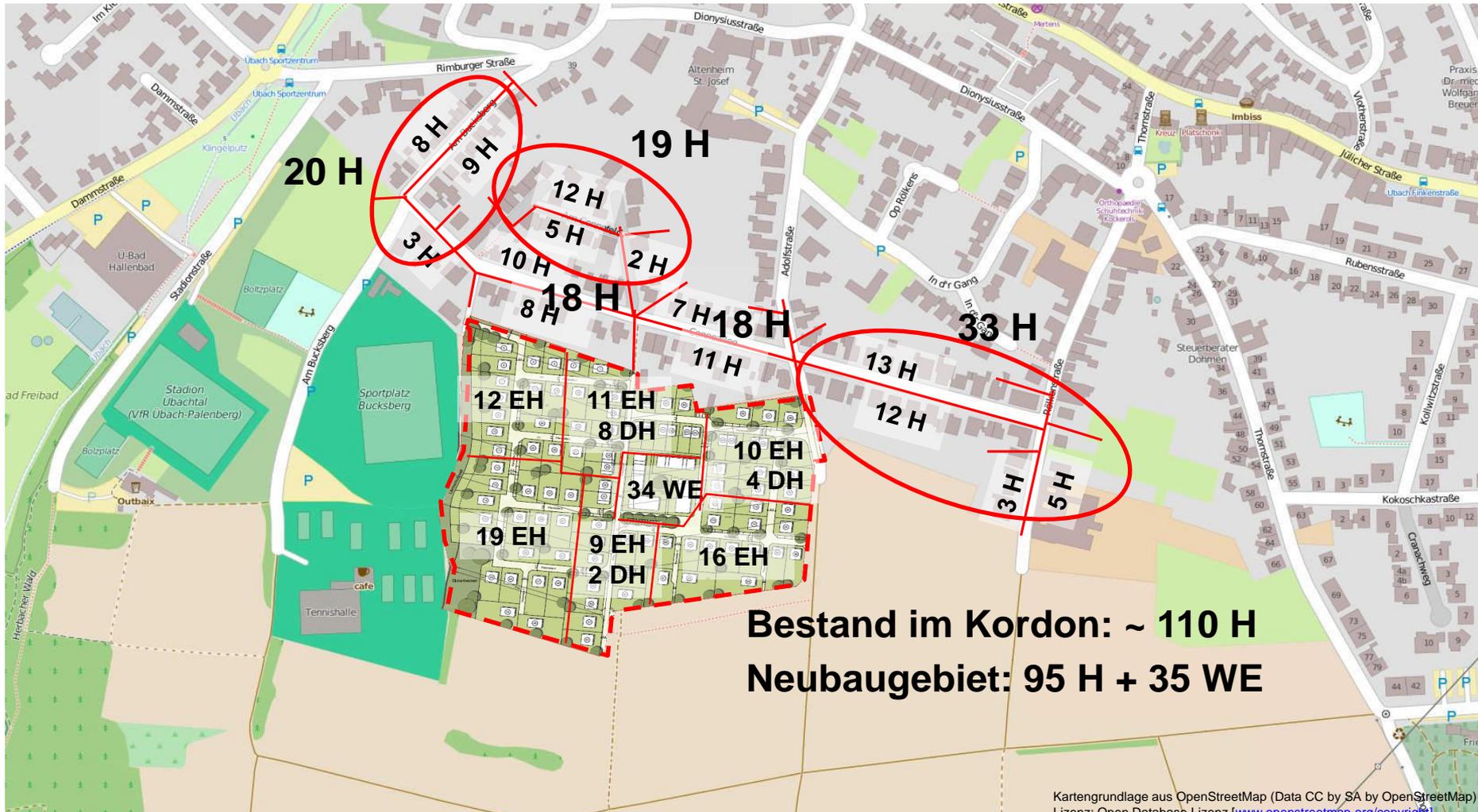
Bestehendes Wohngebiet



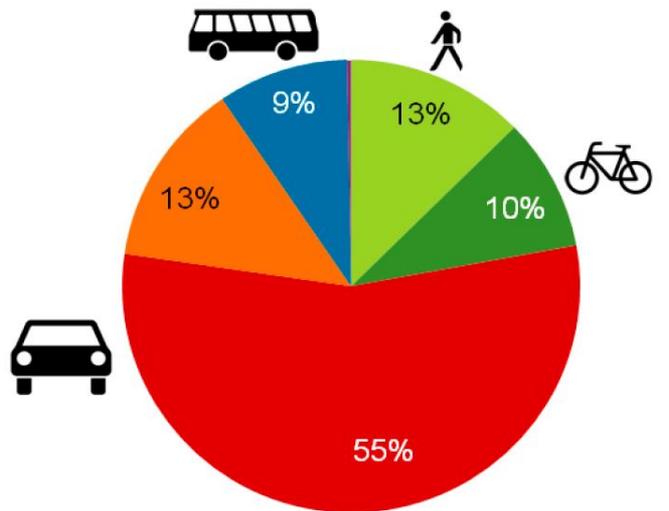
Kartengrundlage aus OpenStreetMap (Data CC by SA by OpenStreetMap)
Lizenz: Open Database Lizenz [www.openstreetmap.org/copyright]
Neues Wohngebiet gem. Büro RaumPlan, Aachen (06.11.2014)



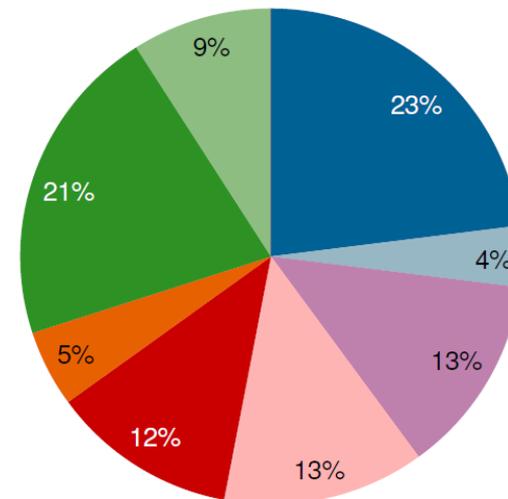
Bestehendes Wohngebiet



Verkehrsverhalten im Kreis Heinsberg



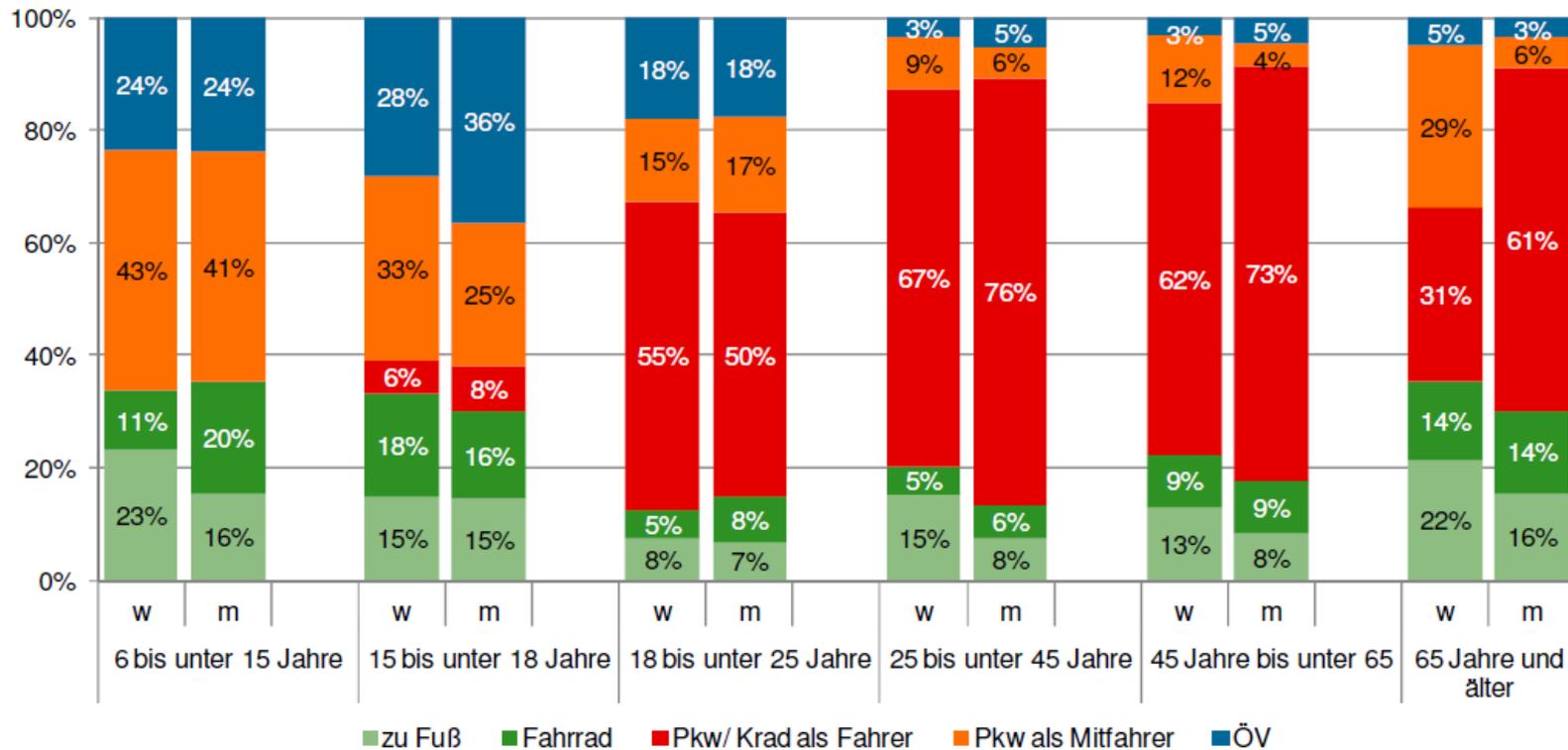
- zu Fuss
- Pkw/Krad als Fahrer
- ÖV
- Fahrrad
- Pkw als Mitfahrer
- sonstiges



- Arbeitsplatz
- Ausbildung/Schule/Uni
- Einkauf (täglich/Bedarf)
- Freizeit
- dienstliche/geschäftliche Erledigung
- private Erledigung
- Einkauf (längerfristiger Bedarf)
- Begleitung (Holen/Bringen)

Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Heinsberg 2012; Planersocietät

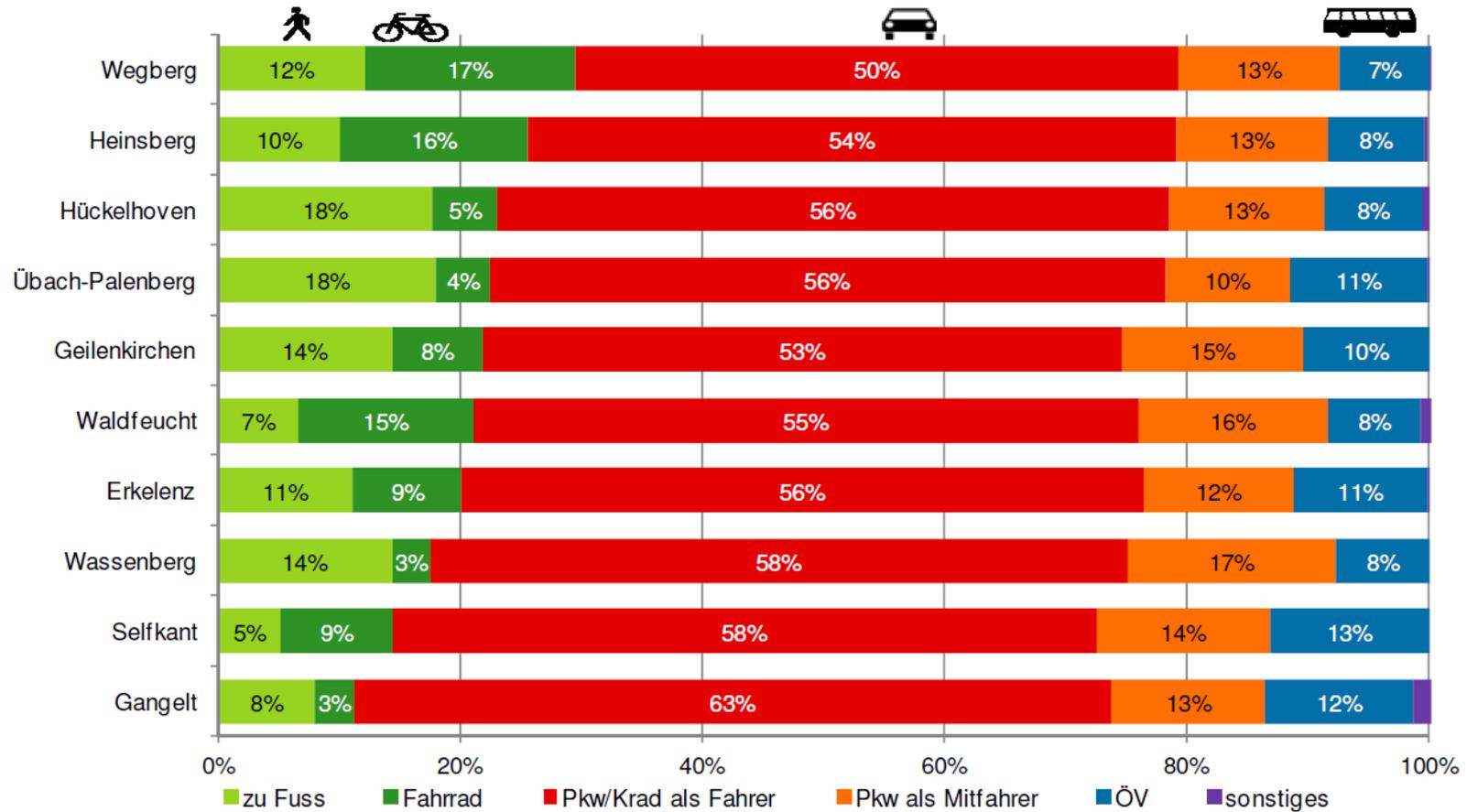
▪ Betrachtung des Modal-Split nach Altersklassen



Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Heinsberg 2012; Planersocietät

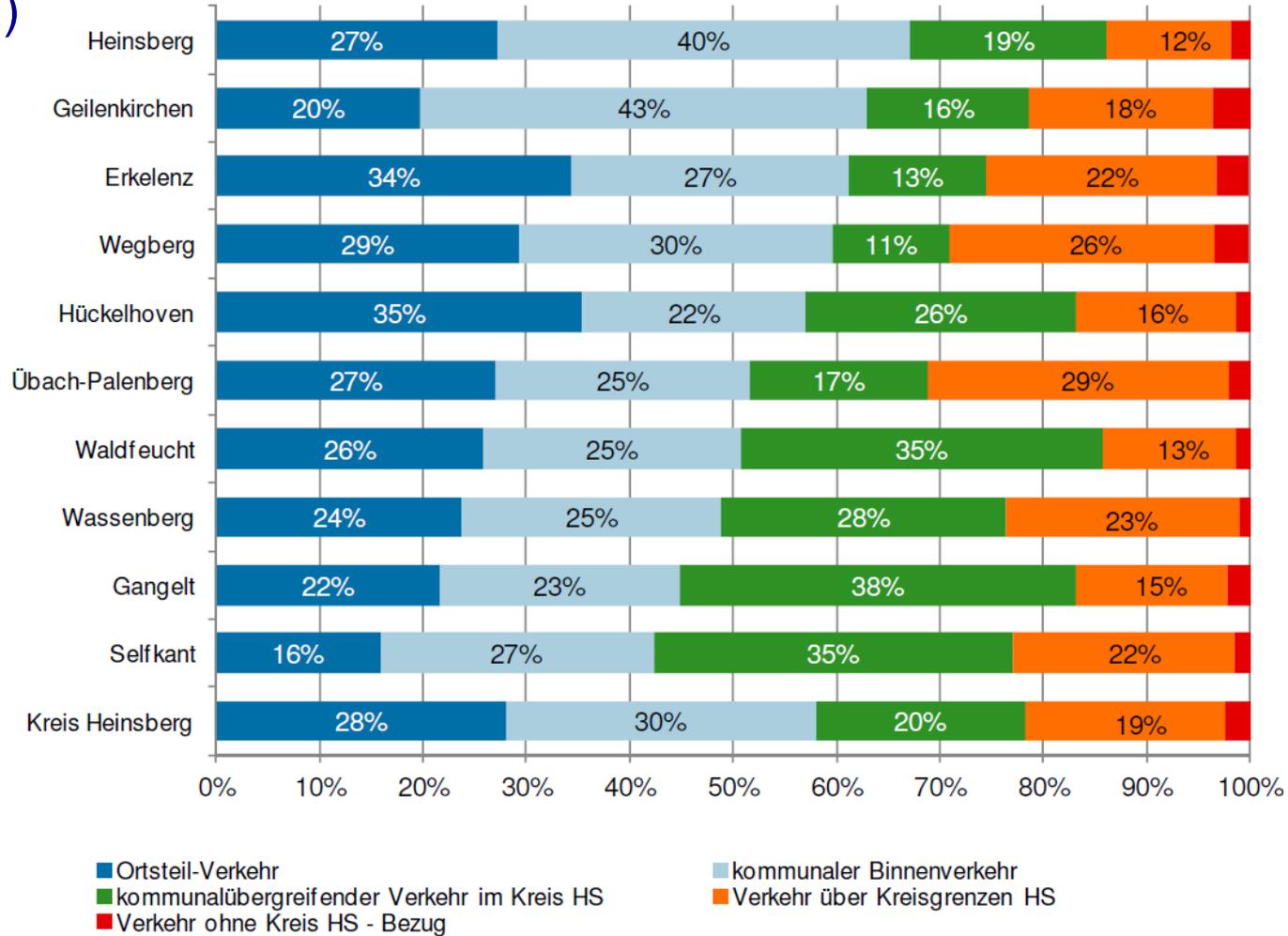


Modal-Split (Di.- Do.) nach Städten und Gemeinden im Kreis Heinsberg



Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Heinsberg 2012; Planersocietät

■ Räumliche Struktur des Verkehrs nach Kommunen im Kreis Heinsberg (Di.- Do.)



Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Heinsberg 2012; Planersocietät

■ Geltungsbereich der RASt

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

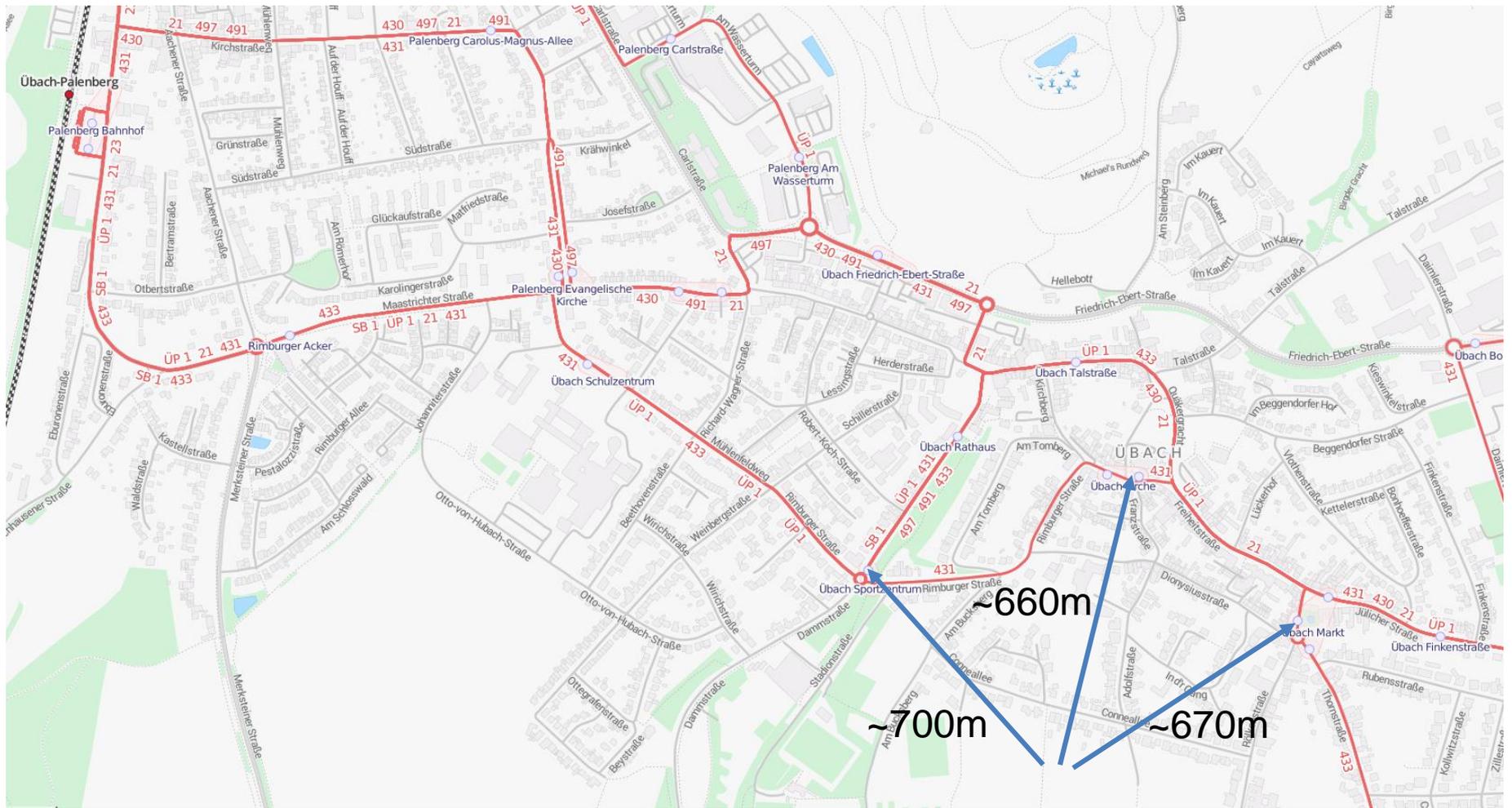
- nicht vorkommend oder nicht vertretbar

RASt

Bild 1: Geltungsbereich der RASt für die Straßenkategorien der RIN

Tabelle 1: Zuordnung der Typischen Entwurfssituationen zu Straßenkategorien

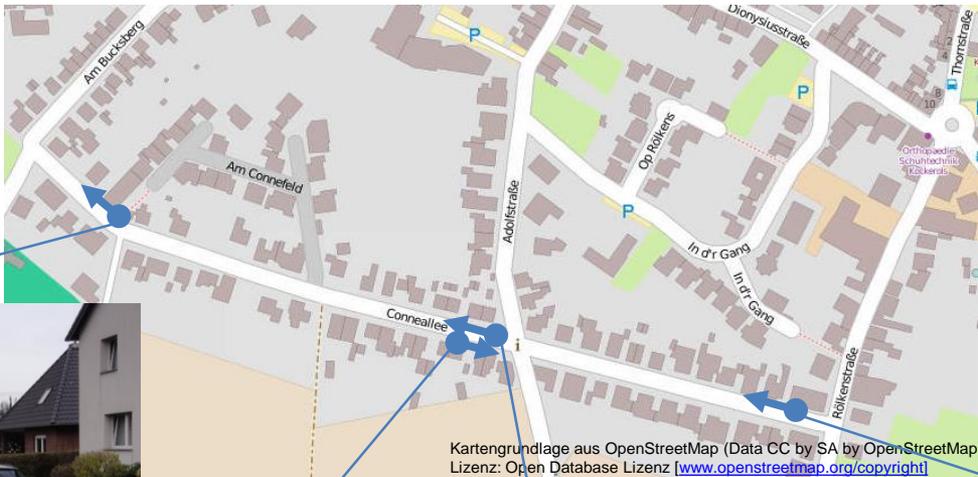
Typische Entwurfssituation	Straßenkategorie
Wohnweg	ES V
Wohnstraße	ES V
Sammelstraße	ES IV
Quartiersstraße	ES IV, HS IV
Dörfliche Hauptstraße	HS IV, ES IV
Örtliche Einfahrtsstraße	HS III, HS IV
Örtliche Geschäftsstraße	HS IV, ES IV
Hauptgeschäftsstraße	HS IV, ES IV
Gewerbestraße	ES IV, ES V, (HS IV)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

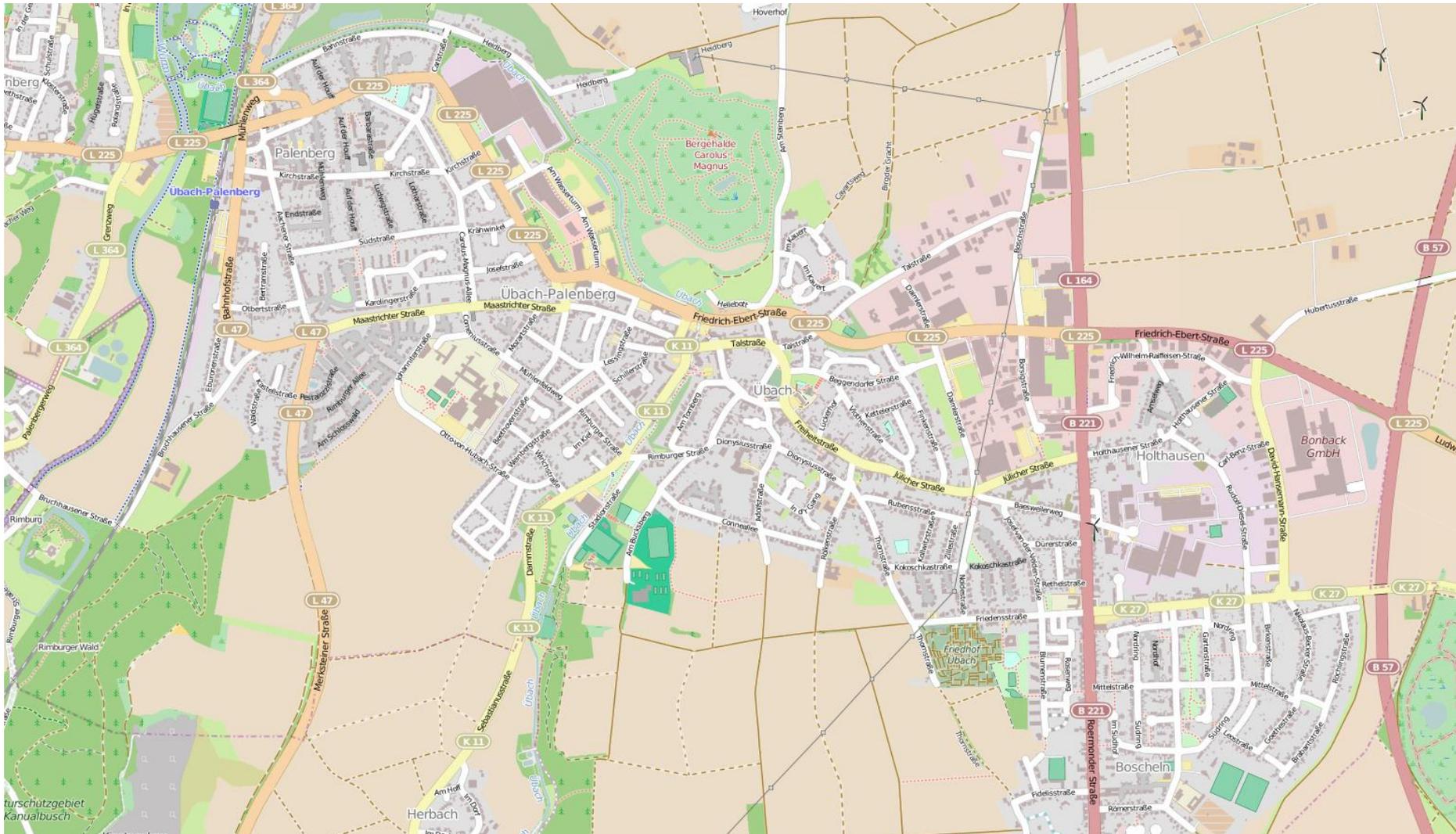


Kartgrundlage aus OpenStreetMap (Data CC by SA by OpenStreetMap)
Lizenz: Open Database Lizenz www.openstreetmap.org/copyright

Fußwegentfernung zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen







Kartengrundlage aus OpenStreetMap (Data CC by SA by OpenStreetMap)
Lizenz: Open Database Lizenz www.openstreetmap.org/copyright