GROßE KREISSTADT RHEINFELDEN (BADEN)

Verkehrs- und Mobilitätsplan

Erläuterungsbericht

Projekt-Nr. 612-1455

August 2016





Versions- und Revisionsbericht				
Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	23.08.2016	F. Krentel	A. Colloseus	

ppa. Matthias Wollny

i. V. Florian Krentel

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5, 79110 Freiburg

Deutschland

Telefon: +49-761-88505-0 Fax: +49-761-88505-22 E-Mail: info@fwt.fichtner.de

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH



Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung1			
2.	Ausgangssituation und Aufgabenstellung5			
3.	Ziele und Methodik des Verkehr- und Mobilitätsplanes5			
4.	Unte	ersuchungsgebiet	7	
5.	Bes	Bestandsanalyse		
	5.1	Fußgängerverkehr	8	
	5.2	Radverkehr	12	
	5.3	Öffentlicher Personennahverkehr	16	
	5.4	Motorisierter Individualverkehr	18	
		5.4.1 Straßennetzhierarchie	18	
		5.4.2 Leistungsfähigkeitsengpässe	20	
	5.5	Ruhender Verkehr	20	
	5.6	Erweiterte Mobilitätsformen	21	
	5.7	Verkehrssicherheit	21	
6.	Plar	nungszieldiskussion	22	
	6.1	Randbedingungen	22	
	6.2	Leitbild, Strategien und Ziele	23	
7.	Maß	nahmenentwicklung	25	
	7.1	Fußgängerverkehr	25	
		7.1.1 F01: Bordsteinabsenkungen (ortsteilübergreifend)	25	
		7.1.2 F02: Ausweitung Blindenleitsysteme an Querungsstellen (ortsteilübergreifend)	26	
		7.1.3 F03: Wartezeit für Fußgänger an der LSA Friedrichstraße verkürzen (Kernstadt)	26	

7.2



7.1.4	F04: Verbesserte Beleuchtung Unterführung Basler Straße (Kernstadt)	26
7.1.5	F05: Prüfung von Vorschlägen seitens der Schulen/Schulwegepläne (ortsteilübergreifend)	27
7.1.6	F06: Anlage eines FGÜ westlich der Cranacher Straße (Nollingen)	27
7.1.7	F07: Unterstützung Querung Fußgänger Bahnhofstraße (Herten)	27
7.1.8	F08: Verlängerung Gehweg Hauptstraße bis Ortsrand (Herten)	28
7.1.9	F09: Anlage eines FGÜ in Grenzacher Straße (Degerfelden)	28
7.1.10	F10: Anlage eines FGÜ in Eichseler Straße (Degerfelden)	29
7.1.11	F11: Prüfung Fußgängerführung über Bach (Degerfelden)	29
7.1.12	F12: Einrichtung eines FGÜ in der Kapfbühlstraße (Beuggen)	29
7.1.13	F13: Einrichtung eines FGÜ in der Schildgasse (Beuggen)	30
7.1.14	F14: Prüfung Einrichtung Querungshilfe südlich Niedereichsel (Eichsel)	30
7.1.15	F15: Berücksichtigung Fußgänger im B-Plan-Bereich Weiherstraße (Minseln)	31
7.1.16	F16: Anlage eines FGÜ in der nördlichen Wiesentalstraße (Minseln)	31
7.1.17	F17: Prüfung Verlängerung Gehwegführung Nordschwabener Straße (Minseln)	32
7.1.18	F18: Änderung Parkmarkierung vor Ortsverwaltung (Minseln)	32
7.1.19	F19: Prüfung möglicher Fußgängerführungen Adlergarten/ L139 (Adelhausen)	32
7.1.20	F20: Prüfung möglicher Fußgängerführungen Schopfheimer Straße (Nordschwaben)	33
Radve	rkehr	33
7.2.1	R01: Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen/ Schulen erhöhen (ortsteilübergreifend)	33
7.2.2	R02: Radwegweisung aktualisieren (ortsteilübergreifend/ Landkreis)	34
7.2.3	R03: Marketing Radverkehr und Erstellung eines Fahrradstadtplanes (ortsteilübergreifend)	34
7.2.4	R04: Erstellung von Radschulwegeplänen (ortsteilübergreifend)	35
7.2.5	R05: Erweiterung der Beleuchtung von Radwegen (ortsteilübergreifend)	35

Ш



	7.2.6	Rub: Prutung Anlage Schutzstreiten (innerorts) (ortstellubergreitend)	. 36
	7.2.7	R07: Lückenschluss Rheinfelden-Grenzach entlang B34 (Herten)	. 36
	7.2.8	R08: Lückenschluss Rheinfelden - Degerfelden entlang B316 (Degerfelden)	. 37
	7.2.9	R09: Lückenschluss Karsau – Minseln (Karsau/ Minseln)	. 37
	7.2.10	R10: Lückenschluss Schildgasse – B34 (Beuggen)	. 38
	7.2.11	R11: Lückenschluss Schloss Beuggen – Schwörstadt am Rhein (Beuggen)	. 38
	7.2.12	R12: Prüfung Optimierung Querung Beuggener Straße (Beuggen)	. 39
	7.2.13	R13: Prüfung Blendwirkung Kreisstraße – Radfahrer (Karsau/ Beuggen)	. 39
	7.2.14	R14: Lückenschluss Minseln – Adelhausen (Minseln/ Adelhausen)	. 39
	7.2.15	R15: Lückenschluss Adelhausen – Maulburg (Adelhausen)	. 39
	7.2.16	R16: Asphaltierung Abschnitt Nordschwaben – Karsau (Nordschwaben)	. 40
	7.2.17	R17: Lückenschluss Nordschwaben – Wiechs (Nordschwaben)	. 40
	7.2.18	R18: Prüfung Umsetzbarkeit/ Eignung weiterer Maßnahmen aus dem Konzept des Landkreises (ortsteilübergreifend)	. 40
7.3	Öffent	licher Personennahverkehr	.40
	7.3.1	Ö01: Prüfung der Einführung einer verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskarte (ortsteilübergreifend)	. 40
	7.3.2	Ö02: Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖV (ortsteilübergreifend)	. 41
	7.3.3	Ö03: Einführen eines grenzüberschreitenden Informationssystems (ortsteilübergreifend)	. 41
	7.3.4	Ö04: Elektrifizierung und Taktverdichtung Hochrheinstrecke (ortsteilübergreifend)	. 42
	7.3.5	Ö05: Prüfung Verlängerung von Buslinien nach Schopfheim/ Steinen mit Anschluss an die dortige Bahn (ortsteilübergreifend)	. 42
	7.3.6	Ö06: Aufrechterhalten des Nachtbussystems unter Berücksichtigung der Kosten (ortsteilübergreifend)	. 43
	7.3.7	Ö07: Prüfung alternative Bedienformen (ortsteilübergreifend)	. 43
	7.3.8	Ö08: Einrichten einer neuen Haltestelle im Bereich Grieshaber (Gewerbegebiet Einhäge)	. 43



	7.3.9	O09: Aufrechterhalten der Linie 7307 (Herten, Degerfelden)	44
	7.3.10	Ö10: Prüfung Ausbau P&R-Platz am Haltepunkt Herten (Herten)	44
	7.3.11	Ö11: Errichtung von Wartehäuschen mit Wetterschutz (ortsteilübergreifend)	44
7.4	Motori	sierter Individualverkehr	44
	7.4.1	M01:Unterstützung der zügigen Weiterführung der A98 (ortsteilübergreifend)	44
	7.4.2	M02: Umbau Autobahn-AS Warmbach (Warmbach)	45
	7.4.3	M03: Beibehaltung der Straßennetzhierarchie (ortsteilübergreifend)	45
	7.4.4	M04: Geschwindigkeitsreduktion B34 gem. LAP (Kernstadt/ Warmbach)	45
	7.4.5	M05: Durchführung regelmäßiger Messungen (ortsteilübergreifend)	46
	7.4.6	M06: Bau einer Ortsumgehung Degerfelden (Degerfelden)	46
7.5	Ruher	nder Verkehr	47
	7.5.1	P01: Einführung eines dynamischen Parkleitsystems (Kernstadt)	47
	7.5.2	P02: Anpassung der Tarifstruktur im ruhenden Verkehr (Kernstadt)	47
	7.5.3	P03: Erhöhung der Kontrollen im ruhenden Verkehr (ortsteilübergreifend)	48
7.6	Erweit	erte Mobilitätsformen	48
	7.6.1	E01: Einrichtung einer Mobilitätszentrale (Kernstadt/ orteilübergreifend)	48
	7.6.2	E02: Förderung und Unterstützung Car-Sharing (ortsteilübergreifend)	49
	7.6.3	E03: Förderung und Unterstützung E-Mobilität (ortsteilübergreifend)	49
	7.6.4	E04: Vorbildfunktion Stadtverwaltung (ortsteilübergreifend)	49
	7.6.5	E05: Betriebliches Mobilitätsmanagement (ortsteilübergreifend)	50
	7.6.6	E06: Konzept Wirtschaftsverkehr (Kernstadt)	51
7.7	Verke	nrsmittelübergreifende Maßnahmen	51
	7.7.1	V01: Umgestaltung Bahnhofsareal und Anbindung Innenstadt (Kernstadt)	51
	7.7.2	V02: Umgestaltung der Kapuzinerstraße (Kernstadt)	52



	7		V03: Umbau Knotenpunkt Mouscron-Allee/ Werderstraße (Kernstadt, Warmbach)	52
	7	7.7.4	V04: Einrichtung Haltepunkt Warmbach (Warmbach)	52
	7	7.7.5	V05: Aufheben Benutzungspflicht Geh/Radweg Beuggener Straße (Nollingen)	53
	7	7.7.6	V06: Umbau Knotenpunkt B34/ Bahnhofstraße (Herten)	53
	7	7.7.7	V07: Querungshilfe Riedmatt (Beuggen)	54
	7	7.7.8	V08: Einrichtung Bushaltestelle Biefang (Eichsel)	54
	7		V09: Umwidmung der B 34 und der B 316 nach Übernahme des Äußeren Ringes	55
	7	7.7.10	V10: Umbau Rudolf-Vogel-Anlage (Kernstadt)	55
8.	Umset	tzung	und Priorisierung	56
9.	Contro	olling	konzept	56
			Abbildungen	
Abb	o. 2-1: S	chem	atischer Ablauf des VMP und Beteiligungen	6

Abb. 4-1: Zusammensetzung der Regelbreite von Gehwegen......9



Anlagen

Anlage 1	Bestandsanalyse Fußgänger
Anlage 2	Bestandsanalyse Radfahrer
Anlage 3	ÖPNV-Abdeckung
Anlage 4	Straßennetzhierarchie
Anlage 5	Ruhender Verkehr in der Kernstadt
Anlage 6	Unfallhäufungsstellen
Anlage 7	Zusammenstellung Maßnahmen je Ortsteil
Anlage 8	Maßnahmenliste

Abkürzungen

EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
FWT	Fichtner Water & Transportation GmbH
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
TEB	Trinationaler Eurodistrikt Basal
VMP	Verkehrs- und Mobilitätsplan

VII



Quellenverzeichnis

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Leitfaden für Verkehrsplanungen. Köln 2001 und 2013 [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006 [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeits- gruppe "Straßenentwurf": Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Köln [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe "Straßenentwurf": Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausgabe 2010 [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, 2012. [7] Planungsbüro VAR im Auftrag des Landkreises Lörrach: Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach. Abschlussbericht und Gemeindesteckbriefe, 2013 und 2014. [8] PTV Transport Consult GmbH im Auftrag des Landkreises Lörrach: Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach. Abschlussbericht, Mai 2016. [9] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg. Februar 2016.



1. ZUSAMMENFASSUNG

Im Zusammenhang mit den Änderungen der verkehrlichen Randbedingungen auf Bundes- und Kommunalebene (Autobahnteilstücke A98 und A861, Äußerer Ring, Sperrung der Alten Rheinbrücke) sowie in Anlehnung an die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes Rheinfelden war eine Aktualisierung des umfassenden Verkehrsplanes für die Große Kreisstadt Rheinfelden angezeigt.

Neben den "klassischen" Verkehrsarten (Fußgänger, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollten auch neue Mobilitätsangebote sowie deren intelligente Nutzung und Vernetzung betrachtet werden, damit die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes auch den Ansprüchen eines Mobilitätsplanes genügt. Als Untersuchungsgebiet waren sowohl die Kernstadt Rheinfeldens als auch die jeweiligen Ortsteile zu betrachten.

In Anlehnung an die klassischen Planungsabläufe im Verkehrswesen erfolgte auch die Erstellung des Verkehrs- und Mobilitätsplanes im Wesentlichen in drei großen Schritten: Bestandsanalyse, Planungszieldiskussion und Maßnahmenentwicklung.

Der Verkehrs- und Mobilitätsplan (VMP) stellt eine Leitlinie und eine Art "roter Faden" für die verkehrliche Entwicklung in Rheinfelden in den nächsten Jahren dar. Mit den erarbeiteten Maßnahmen sollen die festgelegten Planungsziele erreicht werden.

Zur Begleitung und intensiven Abstimmung der Inhalte und Ergebnisse des VMP wurde ein Arbeitskreis gegründet, der aus Mitgliedern der Verwaltung, der Fraktionen, der Ortsvorsteher, der Polizei, der Verkehrsbehörde, der IG Velo und der SBG bestand.

Im Rahmen der **Bestandsanalyse** wurden die jeweiligen Verkehrsarten hinsichtlich des vorhandenen Angebots ortsteilfein untersucht und nach den fachlichen Richtlinien und Vorgaben bewertet. Ergänzt durch die Vororterfahrung des Arbeitskreises bzw. der Ortschaftsräte konnten die wesentlichen Schwachpunkte im Bestand abgeleitet werden.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass sich die Verkehrssituation im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (**MIV**) in Rheinfelden insgesamt betrachtet recht gut darstellt. Infolge der baulichen Maßnahmen der letzten Jahrzehnte mit Autobahnbau, Äußerer Ring usw. konnten vorhandene Defizite bereits entschärft werden. An einzelnen Stellen sind allerdings noch umfeldunverträgliche Verkehrsbelastungen vorhanden (z.B. Warmbach). Zudem sind im Straßennetz vereinzelt Leistungsfähigkeitsengpässe vorhanden (z.B. Autobahnanschlussstelen, Äußerer Ring), die sich größtenteils mit Weiterführung der A98 beheben lassen werden. Auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit zeigen sich in Rheinfelden erfreulicherweise lediglich an einigen wenigen Stellen Unfallauffälligkeiten.

Auch im Bereich Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden für die ländlich geprägte Struktur der Stadt Rheinfelden mit Ihren Ortsteilen schon im Bestand große Anstrengungen unternommen, um die Grundversorgung an öffentlicher Mobilität si-



cherzustellen. Auch der aktualisierte Nahverkehrsplan für den Landkreis Lörrach kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhandene Bedienung unter Berücksichtigung von Angebot und Nachfrage bereits im Bestand eine gute Qualität darstellt. Aus den Diskussionen mit den Ortsteilen wurde aber deutlich, dass insbesondere in den kleineren Ortsteilen die Takte mit zum Teil nur wenigen Fahrten am Tag einem attraktiven ÖPNV entgegenstehen. Auch Verbindungen abends oder nachts (Stichwort Nachtbus/ Diskobus) sind nicht nur für die Mobilität der Jugend von hoher Bedeutung und in einigen Bereichen nur ansatzweise vorhanden. Aufgrund der Ausrichtung der ÖV-Linien an der Kernstadt sind Beziehungen in die Nachbargemeinden (Schofheim, Steinen, Wiesental) teilweise eingeschränkt.

Nachholbedarf besteht bei der verkehrlichen Situation für **Fußgänger** und **Radfahrer**, die in den letzten Jahren noch nicht mit der Ihnen zustehenden Priorität in Rheinfelden behandelt wurden; teilweise auch bedingt durch die historische Entwicklung mit engen Straßenräumen. Aus den Untersuchungen zum Radverkehr für den Landkreis Lörrach wird ersichtlich, dass es auf der Gemarkung Rheinfelden noch eine ganze Reihe an Lücken für den Radverkehr zu schließen gilt. Dies gewinnt insbesondere vor der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes an Bedeutung, die ein komfortables Zurücklegen größerer Strecken und Steigungen zulassen. Im Fußgängerverkehr bestehen entlang der Hauptverkehrsstraßen größtenteils gesicherte Führungsformen. In allen Ortsteilen sind daneben aber auch fehlende Führungsformen im Längs- und Querverkehr vorhanden.

Im recht neuen Feld der **erweiterten Mobilität** hat die Stadt Rheinfelden schon relativ früh reagiert und bietet z.B. mit dem Car-Sharing und my-e-car attraktive Dienste an, die auch die Stadtverwaltung als Vorbild nutzt. Mit der intermodalen Vernetzung sowie der optimierten Informationsweitergabe bestehen in diesem Mobilitätsbereich aber auch noch Defizite.

Die anschließende **Planungszieldiskussion** wurde auf breiter Ebene im Rahmen der Arbeitskreissitzung geführt. Die Ausrichtung der verkehrlichen Zielvorstellungen hat schließlich auch den entscheidenden Einfluss auf die Ableitung und Bewertung der daraus hervorgehenden Maßnahmen.

Mit dem Leitbild "Rheinfelden: für alle Verkehrsteilnehmer gut und umweltbewusst erreichbar" werden die wichtigsten Kernaussagen im Mobilitätsbereich passend wiedergegeben.

Mit folgenden Strategien und daraus abgeleiteten Zielen lässt sich das Leitbild konkretisieren:

Förderung des Umweltverbundes

Mit einer Stärkung bzw. dem Ausbau von ÖV, Radverkehr, Fußgängerverkehr sowie E-Mobility bzw. Sharing-Konzepten sollen attraktive Alternativen zum Kfz-Verkehr geschaffen werden, die eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund unterstützen können.



 Im Kernstadtbereich sind an bestimmten Stellen auch Vorrangfunktion für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr denkbar, um die Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs weiter zu steigern.

Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

- Die bereits umgesetzte Verkehrsbündelung auf Hauptverkehrsstraßen soll beibehalten werden und kann zu einer verträglichen Abwicklung in den beruhigten Wohngebieten beitragen.
- Auch auf den Hauptverkehrsstraßen sollen bei negativen Folgen, z.B. für Anwohner, Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeiten in Betracht gezogen werden.
- Über die Gewährleistung eines leistungsfähigen und sicheren Verkehrsablaufs wird eine allgemein verträgliche Verkehrsabwicklung erreicht.

Im Zuge der **Maßnahmenentwicklung** wurde für die Kernstadt und die jeweiligen Ortsteile eine Reihe von Maßnahmen für alle Verkehrsarten erarbeitet, um die beschriebenen Zielvorstellungen zu erreichen. Dabei wurden stets die Wechselwirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Diese Maßnahmen sowie weitere Punkte wurden mit dem Arbeitskreis sowie den Ortschaftsräten und Fachabteilungen diskutiert, abgestimmt und ergänzt.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des Fußgängerverkehrs wie beispielsweise der Anlage von gesicherten Querungsstellen, der Anpassungen bei der betrieblichen Fußgängerführung oder der Anlage bzw. Verlängerung von Gehwegsbereichen kann die Situation für die Fußgänger zum Teil deutlich verbessert werden.

Das Maßnahmenspektrum beim Radverkehr umfasst bauliche Maßnahmen wie Lückenschlüsse zwischen den Ortsteilen und innerhalb der Kernstadt, bedarfsgerechte Erhöhung von Abstellanlagen und einsatzgerechte Querungsanlagen. Daneben wurden auch Marketing-Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radfahrens entwickelt (Service/Information).

Im Bereich des ÖPNV wäre mit der Prüfung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskarte, dem Ausbau bzw. der Taktverdichtung auf verschiedenen Routen (abends, Wochenende), der Errichtung von Wartehäuschen sowie dem Einsatz alternativer Bedienformen eine gezielte Steigerung der Attraktivität des ÖV möglich.

Die Maßnahmen im Bereich des MIV umfassen im Wesentlichen die Unterstützung beim Weiterbau der A98, die Beseitigung von Leistungsfähigkeitsengpässen sowie die verstärkte Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen.

Auch im ruhenden Verkehr konnte eine verstärkte Kontrolle der Parkvorgänge, die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems für die Kernstadt sowie eine Anpassung der Tarifstruktur empfohlen werden.



Die Maßnahmen im Bereich der erweiterten Mobilität umfassen die Errichtung einer Mobilitätszentrale, die Förderung von Car-Sharing und Elektromobilität, betriebliches Mobilitätsmanagement sowie die Entwicklung eines Konzeptes für den Wirtschaftsverkehr in der Kernstadt.

Neben diesen verkehrsmittelbezogenen Maßnahmen konnten auch übergreifende Maßnahmen identifiziert werden. Hier sind vor allem die Umgestaltung des Bahnhofsareals, der Rudolf-Vogel-Anlage sowie die Umgestaltung der Kapuzinerstraße zu nennen. Bei all diesen Projekten sollten die Belange der Verkehrsteilnehmer in Ihrer beschriebenen Ausprägung berücksichtigt werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Vielzahl an kleinen und großen Bausteinen zur Erreichung der genannten Planungsziele dar. Die Umsetzung des vorgestellten Maßnahmenpaktes sollte daher nach einer gewissen Struktur erfolgen. In Abhängigkeit der Zuständigkeiten, der jeweiligen Kosten sowie der Priorität der Maßnahmen wurde daher eine ungefähre Reihenfolge der Realisierung abgeleitet. Die tatsächliche Umsetzung hängt vielfach auch mit der Finanzierbarkeit bzw. Mittelbereitstellung zusammen und ist letztlich vom Gemeinderat zu entscheiden.

Um die Wirksamkeit des Verkehrs- und Mobilitätsplans zu überprüfen, wurde ein Controllingkonzept entwickelt. Hiernach ist alle zwei bis drei Jahre ein Maßnahmenbericht zur Information des Gemeinderates und der Öffentlichkeit zu erstellen, der eine Übersicht zum Stand der umgesetzten Maßnahmen, den durchgeführten Aktivitäten und den gewonnenen Erkenntnissen aufzeigt.

Mit dem vorgestellten Verkehrs- und Mobilitätsplan ist die große Kreisstadt Rheinfelden bestens gerüstet die verkehrlichen Herausforderungen der kommenden Jahre zu meistern.



2. AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen der Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrskonzeptes 2007 wurden umfangreiche Erhebungen für die Kernstadt der Großen Kreisstadt Rheinfelden / Baden durchgeführt. Eine Aktualisierung des Verkehrsmodells (Teil-Motorisierter-Individualverkehr, MIV) war notwendig geworden, weil einerseits ehemalige Verkehrsuntersuchungen schon über 10 Jahre alt waren und andererseits sich im Laufe der letzten 10 Jahre wesentliche verkehrliche Rahmenbedingungen in Rheinfelden verändert haben. Mit den inzwischen realisierten Maßnahmen auf Bundes- und Kommunalebene (Autobahnteilstücke A98 und A861, Äußerer Ring, Sperrung der Alten Rheinbrücke) ist zwischenzeitlich ein Stadtkern umfassendes Umgehungsstraßennetz entstanden, dass in den Grundzügen auf ehemaligen verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen und Planungszielen beruht.

Weiterhin wurden grundlegende und umfassende Diskussionen der Ziele und Strategien zukünftiger Stadtentwicklungen in Rheinfelden geführt (Stadtentwicklungsprogramm "Kursbuch Rheinfelden 2022", Fahle Stadtplaner, 2009, Fortschreibung des Flächennutzungsplanes der Verwaltungsgemeinschaft Rheinfelden-Schwörstadt, Klimaschutzkonzept). Danach "...steht die Stadtentwicklung Rheinfeldens in den kommenden ein bis zwei Jahrzehnten vor großen Herausforderungen. Allgemeine wirtschaftliche, gesellschaftliche und technologische Zukunftstrends sind zu berücksichtigen. Überalterung und in absehbarer Zeit auch Stagnation der Bevölkerung, Veränderung der Arbeitsformen und Lebensstile wie auch neue Mobilitäts- und Kommunikationsverhalten werden die Stadtgesellschaft und ihre Anforderungen an Stadtqualität bestimmen."

Eine Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrskonzeptes ist daher zur Anpassung der städtebaulichen und verkehrlichen Ausrichtungen an die aktuellen Verkehrsstrukturen angezeigt. Einzubeziehen sind auch die aus der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit des "Trinationalen Eurodistrikts Basel" (TEB) für den Hochrhein entwickelten Maßnahmen.

Neben den "klassischen" Verkehrsarten (Fußgänger, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen auch neue Mobilitätsangebote sowie deren intelligente Nutzung und Vernetzung betrachtet werden, damit die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes auch den Ansprüchen eines Mobilitätsplanes genügt. Die Aufgabenstellung für den Verkehrs- und Mobilitätsplan (VMP) besteht also zum einen aus der eigenständigen verkehrlichen Bearbeitung der anstehenden und künftigen Verkehrsfragen aller Verkehrsteilnehmer inkl. neuer Mobilitätsangebote, zum anderen aber auch in der Abstimmung mit den städtebaulichen Aufgaben. Als Untersuchungsgebiet sollen sowohl die Kernstadt Rheinfeldens als auch die jeweiligen Ortsteile herangezogen werden.

3. ZIELE UND METHODIK DES VERKEHR- UND MOBILITÄTSPLANES

Im Gegensatz zu den klassischen Generalverkehrsplänen, in denen mittels Verkehrsmodellen einer prognostizierten Verkehrsnachfrage (meist auf den Kraftfahrzeugver-



kehr ausgerichtet) im Wesentlichen mit baulichen Maßnahmen zu begegnen war (Nachfrageorientierung), wird in den heute bearbeiteten Verkehrsentwicklungskonzepten und Mobilitätsplänen eine zielorientierte Methodik angestrebt.

Aufgabe jeder Verkehrsplanung ist die zielorientierte, systematische, vorausschauende und informierte Vorbereitung von Entscheidungen, die den Verkehr und die Mobilität nach den jeweils festgelegten Zielen beeinflussen sollen. Integrierte Verkehrsentwicklungskonzepte beziehen hierbei alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt mit ein und berücksichtigen die gegenseitigen Wechselwirkungen der jeweiligen Ansprüche.

Die zielorientierte Methodik erfordert eine klare und frühzeitige Einbindung der Entscheidungsträger sowie weiterer Beteiligter in den Planungsprozess. Der Planer ist bestrebt, eine Wirkungsanalyse zu erstellen, aus der ein Handlungskonzept mit mittelfristig realisierbaren Maßnahmen im Verkehrssystem der Kommune ableitbar wird.

Bei der Erarbeitung von Verkehrs- und Mobilitätsplänen ist die Einordnung der einzelnen Planungsschritte nach den Grundsätzen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) nützlich.

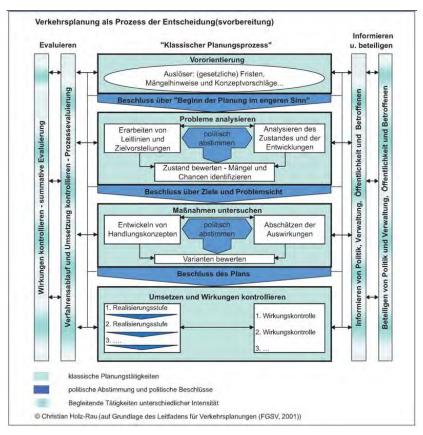


Abb. 3-1: Schematischer Ablauf des VMP und Beteiligungen

Der Verkehrs- und Mobilitätsplan stellt somit eine Leitlinie und eine Art "roter Faden" für die verkehrliche Entwicklung in Rheinfelden in den nächsten Jahren dar. Mit den erarbeiteten Maßnahmen sollen die festgelegten Planungsziele erreicht werden.



In Rheinfelden wurde zur Begleitung und intensiven Abstimmung der Inhalte und Ergebnisse des VMP ein Arbeitskreis gegründet, der aus Mitgliedern der Verwaltung, der Fraktionen, der Ortsvorsteher, der Polizei, der Verkehrsbehörde, der IG Velo und der SBG bestand.

4. UNTERSUCHUNGSGEBIET

Rheinfelden liegt im westlichen Bereich des Hochrheintales etwa 15 km östlich von Basel. Im Süden wird die Stadt Rheinfelden (Baden) durch den Rhein und die Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz begrenzt.

Als Große Kreisstadt ist Rheinfelden untere Verwaltungsbehörde für den Nahbereich. Der Planungsraum gehört zum Landkreis Lörrach. Mit der benachbarten Gemeinde Schwörstadt besteht eine vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft, für die beispielsweise ein gemeinsamer Flächennutzungsplan aufgestellt wird.

Das Stadtgebiet Rheinfeldens umfasst neben der Kernstadt die 10 Ortsteile Warmbach, Nollingen, Herten, Degerfelden, Karsau, Beuggen, Eichsel, Minseln, Adelhausen und Nordschwaben. Derzeit leben etwa 33.000 Einwohner in Rheinfelden inkl. der Ortsteile.

Großräumig verkehrlich erschlossen wird Rheinfelden über die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesautobahn A98, die derzeit vom Autobahndreieck Weil am Rhein (A5/ A98) westlich von Rheinfelden bis zum Dreieck Rheinfelden (A98/ A861) in Betrieb ist. Der Abschnitt vom Dreieck bis Rheinfelden-Karsau ist derzeit im Bau, die weitere Fortführung der BAB A98 in Richtung Osten befindet sich in der fortgeschrittenen Planungsphase.

Vom Autobahndreieck Rheifelden führt die Autobahn A861 in Richtung Süden und bindet nach der Rheinquerung an das schweizerische Autobahnnetz (A3) an. Die Verknüpfung Rheinfeldens mit dem Autobahnnetz erfolgt über die beiden Anschlussstellen "Rheinfelden-Mitte" und "Rheinfelden-Warmbach" an die A861.

Zur weiteren großräumigeren Erschließung zählen auch die beiden Bundesstraße B34 und B316 sowie die Landesstraße L139. Die B34 verläuft in Ost-West-Richtung (Grenzach – Bad Säckingen) und durchquert hierbei die Kernstadt Rheinfelden sowie den Ortsteil Warmbach. Über die B316 bestand vor Realisierung der A98 die Hauptverbindung zwischen Lörrach und Rheinfelden. Die L139 stellt die Verbindung zwischen den Rheinfelder Ortsteilen im Westen über den Dinkelberg nach Maulburg her.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist Rheinfelden über die Hochrheinschiene ans Schienennetz der Deutschen Bahn angebunden. Mit dem Bahnhof Rheinfelden sowie den Haltepunkten Herten und Beuggen bestehen hier Verknüpfungspunkte.

Die Stadt gehört zum Regio Verkehrsverbund Lörrach. Sie ist über einige lokale und regionale Busverbindungen mit dem Umland verbunden. Die Regio S-Bahn fährt nach



Basel und Waldshut. Zum schweizerischen Rheinfelden gibt es eine Busverbindung über die Rheinbrücke.

Im Bereich des Radverkehrs ist Rheinfelden in das überregionale Radverkehrsnetz des Landkreises Lörrach integriert und sowohl über touristische als auch über Pendlerrouten erschlossen.

5. BESTANDSANALYSE

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde die verkehrliche Situation aller Verkehrsteilnehmer vor Ort in mehreren Ortsbesichtigungen aufgenommen, fotografisch dokumentiert, ausgewertet und in Plänen dargestellt.

Im Zuge der turnusmäßigen Arbeitskreissitzungen wurden die Ergebnisse der fachlichen Bestandsanalyse den Mitgliedern des Arbeitskreises vorgestellt und diskutiert. Insbesondere in den Ortsteilen wurden daraufhin die Unterlagen in den Ortschaftsratsitzungen erörtert und teilweise mit Vororterfahrungen ergänzt.

5.1 Fußgängerverkehr

Die eigenen Füße als das individuellste und auch das umweltfreundlichste Verkehrsmittel haben im Bereich der täglichen Mobilität eine hohe Bedeutung. Nahezu jeder Weg beginnt bzw. endet mit zu Fuß zurückgelegten Abschnitten. Auch die Nutzung anderer Verkehrsmittel wie ÖPNV, MIV oder auch Radverkehr erfordern Fußwege im öffentlichen Raum. Umso wichtiger sind auf die jeweiligen Bedarfe abgestimmte Führungsformen und Wege für die Fußgänger, die ein sicheres und angenehmes zu Fußgehen ermöglichen können.

Eine Analyse der vorhandenen Fußgängerinfrastruktur bezieht die Führungsformen im Längs- und Querverkehr mit ein. Gerade im Bereich des Fußgängerverkehrs sind in Abhängigkeit des Alters und der Mobilität (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) weitere Kriterien wie z.B. Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Hinzu kommen die speziellen verkehrlichen Randbedingungen anderer Verkehrsarten. In den "Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen" (EFA 2002) [3] sind daher bei der Bewertung der vorhandenen Führungsformen folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Verkehrsnachfrage durch Fußgänger
- Kfz-Verkehrsbelastungen
- Anteil des vorhandenen Schwerverkehrs
- Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
- Flächenverfügbarkeit



- Einschränkungen durch andere Verkehrsteilnehmer
- Vorhandene Knotenpunkte sowie Grundstückszufahrten
- Vorhandene Steigungen/Gefälle

Für die Gehwegbreite besteht nach der EFA eine Regelbreite von 2,50 m (vgl. Abb. 5-1). Diese Breite ermöglicht die Begegnung zweier Fußgänger ohne Gepäck, Rollator oder Kinderwagen. Diese Regelbreiten sind in innerstädtischen Bereichen, vor allem aber in den Wohngebieten von Klein- und Mittelstädten praktisch nicht realisiert. Dies führt vielfach nicht automatisch zu verkehrlichen Problemen, zeigt aber auf, dass eine angemessene Berücksichtigung des Verkehrsmittels Fußgänger in der Vergangenheit nicht immer prioritär erfolgte.

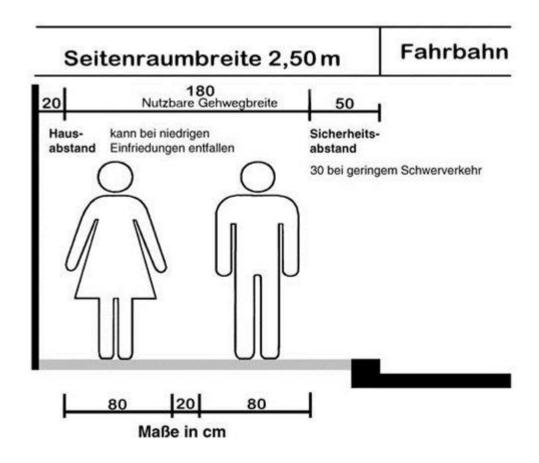


Abb. 5-1: Zusammensetzung der Regelbreite von Gehwegen

Neben den Angaben zu einzelnen Infrastrukturelementen ist bei der Betrachtung des Gesamtsystems Fußgängerverkehr auch die Wegeführung wichtig. Unter dem Aspekt "Service" werden daher auch Netzzusammenhänge, kurze Wege und direkte Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen, die Behaglichkeit bzw. soziale Sicherheit beim Begehen und ähnliches verstanden.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die die vorhandenen Infrastrukturmerkmale im Fußgängerverkehr in der Kernstadt in den jeweiligen Ortsteilen erhoben, aufge-



nommen und dokumentiert. Die in den Anlagen 1.1 bis 1.10 aufgeführten Karten geben diese Bestandsaufnahmen wieder.

In der **Kernstadt** sind entlang der Hauptverkehrsstraßen meist beidseitige Gehwege in angemessener Breite vorhanden. Auch die vorhandenen Querungsanlagen mit zahlreichen Fußgängerüberwegen in der Nähe der wichtigen Quellen und Ziele (Einkaufsmöglichkeiten, Schulen) sind bereits im Bestand in ausreichender Anzahl nutzbar.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen in der **Kernstadt** und in den **Ortsteilen** fehlen in einigen Wohngebieten teilweise Gehwege komplett oder sind lediglich einseitig und/oder sehr schmal ausgeführt. Aufgrund der dort vorhandenen geringen Kfz-Belastungen und der zugleich niedrigen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, die eine gegenseitige Rücksichtnahme unterstützt, funktioniert diese Situation im Bestand dennoch ohne erkennbare Probleme. Querungsanlagen sind hier in der Regel nicht vorhanden, aufgrund der geringeren Belastungen aber auch nicht erforderlich.

Im Detail wurden im Bereich der Kernstadt folgende Mängel erkannt:

Die Freigabezeiten der signalisierten Querung der Friedrichstraße am Friedrichplatz sind insbesondere für die Fußgänger sehr kurz bemessen. Dies führt mitunter zu langen Wartezeiten für die Fußgänger und schränkt die Attraktivität des zu-Fuß-Gehens ein.

Rund um den Oberrheinplatz sind mit gesperrten Treppen zum Bahnhof oder der engen, schlecht ausgeleuchteten Unterführungen (Bahnhof und Basler Straße) Infrastrukturelemente vorhanden, die einer fußgängerfreundlichen Innenstadt entgegenstehen.

In **Warmbach** sind entlang der B34 beidseitige Gehwege in angemessener Breite vorhanden. Allerdings schränken einige Engstellen (z.B. Treppen) die Räume abschnittsweise ein. Die vorhandene Lichtsignalanlage zum sicheren Queren der B34 unterstützt den punktuellen Querungsbedarf. Insbesondere von der westlich gelegenen Bushaltestelle bestehen aufgrund fehlender weiterer Querungshilfen größere Umwege.

Die vorhandenen Elemente zur Unterstützung einer Querung für Fußgänger an der Kreuzung Mouscron-Allee mit Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs sind insbesondere in Verbindung mit den nahegelegenen Freizeiteinrichtungen nicht mehr zeitgemäß.

Im Ortsteil **Nollingen** kommt es entlang der Beuggener Straße aufgrund der gemeinsamen Führung von Fußgängern und Radfahrern (gemeinsamer Geh- und Radweg) im relativ schmalen Seitenbereich gelegentlich zu Konfliktsituationen. Auch parkende Fahrzeuge im Seitenraum schränken den für Fußgänger zur Verfügung stehenden Raum hier teilweise zusätzlich ein.

Die Querung der Beuggener Straße für Fußgänger wird in ihrem Verlauf an einigen Stellen unterstützt. Ein Vorrang für die Fußgänger kann allerdings nur an der Lichtsignalanlage im Bereich der Schule erreicht werden. Die weiteren Querungshilfen erleichtern das Überqueren der Straße mit einer Mittelinsel. Die Fußgänger sind hier aber dem Kfz-Verkehr verkehrsrechtlich untergeordnet.



In **Herten** fallen die abschnittsweise sehr schmalen Gehwege entlang der Bahnhofsstraße und der Hauptstraße negativ auf. Diese Hauptverkehrsstraßen im Ortsteilnetz erfordern aufgrund Ihrer Verkehrsfunktion und –belastung eine beidseitige Führung der Fußgänger auf straßenbegleitenden Gehwegen in angemessener Breite. Im Bereich des Bahnhofes sind an der Bahnhofstraße häufige Querungen vom und zum Bahnhof vorhanden. Die Fußgänger werden hierbei nicht unterstützt.

Ebenso besteht derzeit keine gesicherte Querungsmöglichkeit der B34 für Fußgänger zum Erreichen der südlich der B34 gelegenen Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Aufgrund der historisch gewachsenen Struktur in **Degerfelden** sind die Straßenräume vor allem entlang der Grenzacher Straße (L139) sehr schmal. Dies führt dazu, dass neben der Kfz-Fahrbahn kaum Räume für die Fußgänger im Längs- und Querverkehr vorhanden sind. Auch die Verbindungen in die Wohngebiete im Bereich der Kleinbachstraße sind für die Fußgänger aufgrund fehlender Verkehrsanlagen schwierig.

Die Querung der Lörracher Straße (B316) ist an einigen Stellen gesichert möglich, in der Eichseler Straße sind Querungsanlagen aber nicht vorhanden.

In **Karsau** sind entlang der Karsauer Straße, die als Hauptverkehrsstraße mit 50 km/h befahren wird, teilweise nur einseitige Gehwege bei beidseitiger Bebauung vorhanden. Aufgrund der Verkehrsfunktion und –belastung sind hier beidseitige straßenbegleitende Gehwege in angemessener Breite erforderlich. Die Kreisstraße (K6336) kann an einem Fußgängerüberweg in der Ortsmitte gesichert gequert werden. Querungsvorgänge abseits dieses Überweges müssen entweder ohne Sicherung erfolgen oder sind mit fußläufigen Umwegen verbunden.

Die durch **Beuggen** verlaufende Kapfbühlstraße weist als Hauptverkehrsstraße (Kfz-Geschwindigkeit 50 km/h) in Hanglage und mit 3 Bushaltestellen im Straßenverlauf lediglich einen Fußgängerüberweg ganz im Norden auf. Die übrigen Querungen dieser Straße müssen derzeit ohne gesonderte Einrichtungen erfolgen.

Das Erreichen der Freizeitwege und -einrichtungen entlang des Rheins (z.B. Schloss Beuggen) wird durch gesicherte Querungsmöglichkeiten der stark befahrenen B34 gewährleistet. Allerdings fehlt im östlichen Bereich Riedmatts eine Unterstützung beim Queren der B34.

In **Eichsel** sind Gehwege aufgrund der historischen städtebaulichen Struktur nur vereinzelt vorhanden. Insbesondere entlang der Kreisstraße (Birsstraße und Adelhauser Straße) sorgen die teilweise fehlenden oder zu schmalen Gehwege für eine unbefriedigende Situation für die Fußgänger. Auch die nicht vorhandenen Querungshilfen im Bereich dieser Hauptverkehrsstraßen erschweren das Überqueren der Straßen für die Fußgänger. Dies gilt insbesondere für die Bereiche rund um die Bushaltestellen sowie an den Sporteinrichtungen als wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr.

Ein für Fußgänger kaum nutzbarer Abschnitt in **Minseln** liegt entlang der Nordschwabener sowie Minselner Straße. Aufgrund der historisch gewachsenen Struktur der Gebäude, sind die dazwischenliegenden Straßenräume sehr schmal und für Fußgänger



verbleiben neben dem Kfz-Verkehr hier keine Flächen. Auch die Weiherstraße mit dem angrenzenden Sportplatz verfügt derzeit über keine Gehwege, was teilweise zu Konflikten zwischen Kfz-Verkehr (auch zum Sportplatz) und Fußgängern führt.

Entlang der langen Wiesentalstraße (K6333) ist lediglich im zentralen Bereich (Minseln Mittel) eine gesicherte Fußgängerüberweg an der Schule vorhanden. Querungsvorgänge im Norden oder Süden des Ortsteils und abseits dieses Überweges müssen entweder ohne Sicherung erfolgen oder sind mit teilweise großen fußläufigen Umwegen verbunden.

In **Adelhausen** bestehen für die Fußgänger entlang der Ortsdurchfahrt der Ottwanger Straße (K6333) meist straßenbegleitende Gehwege. Etwas außerhalb des eigentlichen Ortskerns entlang der L139 auf Höhe Adlergarten sind allerdings keine Gehwege und Querungsstellen im Zuge der L139 vorgesehen worden. Aufgrund des Außerortscharakters und potentiell hohen Kfz-Geschwindigkeiten ist dies für die Fußgänger mit Sicherheitsdefiziten verbunden.

Nordschwaben verfügt kaum über straßenbegleitende Gehwege. Auch entlang der engen Ortsdurchfahrt der Schopfheimer Straße (K6336) müssen sich die Fußgänger im Längsverkehr teilweise am Rand der Fahrbahn bewegen. Ein Warten an den Bushaltestellen muss ebenfalls teilweise am Fahrbahnrand erfolgen. Querungshilfen für Fußgänger sind in Nordschwaben nicht vorhanden.

5.2 Radverkehr

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems und stellt Potentiale für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung innerhalb der Stadt Rheinfelden und zwischen den Ortsteilen dar. Die wachsende verkehrspolitische Bedeutung des sogenannten "Umweltverbundes" und der modalen Verlagerung von Kfz-Verkehrsanteilen setzt ein attraktives Angebot für Radfahrer voraus.

Angestrebtes Ziel im Radverkehr ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, das alle für den Radverkehr wichtigen Fahrtzwecke berücksichtigt und das Radfahrern sichere, bequeme und möglichst direkte Wege zum Erreichen ihrer Ziele anbietet. Neben der unterschiedlichen Gewandtheit und dem Schutzbedürfnis der Nutzer (z.B. Vielfahrer, Schüler, Senioren) sind auch die Radfahrzwecke zu berücksichtigen. Ist im Alltagsverkehr oftmals die direkte und schnelle Verbindung zwischen Quelle und Ziel von Interesse, so kommt bei der Wahl der Route im Freizeitverkehr auch der Führung über sehenswerte oder touristisch relevante Bereiche in Betracht, die ggf. mit Umwegen verbunden sind. Ein Radverkehrsnetz besteht allgemein aus folgenden Netzelementen:

 Pendlerrouten (auch: Hauptverbindungen) sind Radverkehrsbeziehungen zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen. Sie dienen in der Regel mehreren Fahrtzwecken und haben sowohl eine innerörtliche als auch überörtliche Verbindungsfunktion, z.B. zwischen einwohnerstarken Wohngebieten und den Kernbereichen sowie Zielen mit stadtweiter Bedeutung. Dementsprechend sollten sie einen guten Ausbaustandard und eine direkte Führung für den Radverkehr



besitzen. Hauptverbindungen können sowohl im Zuge von Hauptverkehrsstraßen als auch parallel oder guer zu diesen über Erschließungsstraßen geführt werden.

- In Basisrouten (auch: Nebenverbindungen) werden einzelne Ziele und Quellen an das Netz der Hauptverbindungen angebunden. Basisrouten decken aber auch den Binnenverkehr in einzelnen Ortsteilen und Wohnquartieren ab. Als Netzergänzungen runden sie das Pendlerroutennetz ab.
- Radrouten bestehen aus Radverkehrsverbindungen, die mit einer wegweisenden Beschilderung ausgewiesen werden. Oftmals werden Freizeitverbindungen beschildert, aber auch im Alltagsradverkehr sind sie ein wichtiges Element der Radverkehrsförderung. Eine Radroute ist unabhängig davon, ob die Verbindung mit Radverkehrsanlagen ausgestattet ist oder über verkehrsarme Straßen führt. Ein Wegweisungssystem kann einen erheblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten, da durch die Bündelung des Radverkehrs auf ausgewiesenen und fahrradfreundlich gestalteten

Im Bereich des Radverkehrs sind mit den Unterlagen des Landkreises Lörrach [7] für ein Radverkehrskonzept bereits umfangreiche Analysedaten und Maßnahmenvorschläge vorhanden, die auch für die Stadt Rheinfelden inkl. der Ortsteile genutzt werden sollen.

Zur Bewertung des Bestandsnetzes und zur Bestimmung der Eignung verschiedener Führungsformen können die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) [4] herangezogen werden.

Ähnlich wie beim Fußgängerverkehr, sind auch beim Radverkehr äußere Randbedingungen und Aspekte anderer Verkehrsteilnehmer in der Beurteilung geeigneter Führungsformen zu berücksichtigen. Dies sind insbesondere:

- Fußgänger-/ Radfahrer-Verkehrsbelastungen
- Kfz-Verkehrsbelastungen
- Schwerverkehrsbelastungen
- Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr
- Flächenverfügbarkeit
- Einschränkungen durch andere Verkehrsteilnehmer



- Knotenpunkte, Grundstückszufahrten
- Steigung/ Gefälle

Neben den baulichen Anlagen im Längs- und Querverkehr sind darüber hinaus beim auch Abstellanlagen sowie die Wegweisung bei den infrastrukturellen Voraussetzungen zu berücksichtigen.

Aber auch die Wahl der Linienführung und damit die Verbindung zwischen wichtigen Quellen und Zielen auf kurzen und direkten Wegen haben einen Einfluss auf die Attraktivität des Systems Radverkehr.

Unter Berücksichtigung der genannten Anforderungsbedingungen sowie der vorhandenen Unterlagen des Landkreises wurden im Rahmen der Bestandsaufnahmen die relevanten Parameter des Radverkehrs in der Kernstadt Rheinfeldens sowie der Ortsteile erhoben. In den Anlagen 2.1. bis 2.3 sind die wesentlichen Ergebnisse hierzu dargestellt.

Die Hauptverbindungen in der Kernstadt Rheinfelden verlaufen in Ost-West-Richtung entlang der Römerstraße und Karl-Fürstenberg-Straße sowie in der Weiterführung über die Werder- bzw. Eichbergstraße und die westlichen Teile der Warmbacher Straße. In Nord-Süd-Richtung sind es die Nollinger Straße sowie die eigenständige Wegeführung entlang des Dürrenbaches. Ergänzt wird dieses Netz durch die Nebenverbindungen über die Müßmattstraße, die Hardtstraße, die Mouscron-Allee sowie die Führung entlang des Rheins.

Über die genannten Verbindungen erfolgt auch die überörtliche Verknüpfung, auf die auch die vorhandene Wegweisung abgestimmt ist.

Entlang der Haupt- und Nebenverbindungsachsen sind zwar zahlreiche Radverkehrsanlagen eingerichtet, aufgrund der vielen unterschiedlichen Führungsformen und teilweise vorhandenen Unterbrechungen besteht innerhalb der Kernstadt im Bestand aber eine für Radfahrer mit zeitlichen Einschränkungen verbundene und teilweise wenig komfortabel nutzbare Verbindung. Neben den benutzungspflichtigen gemeinsamen oder getrennten Geh-/Radwegen oder der wahlfreien Form Gehweg mit Radfahrer frei im Seitenbereich, gibt es auf der Fahrbahn markierte Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sowie die gemeinsame Führung von Radfahren und Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Im Netzzusammenhang führt dies dazu, dass die Radfahrer häufig die Führungsform wechseln müssen. An Knotenpunkten besteht hierbei besondere Aufmerksamkeit. Hinzu kommt, dass die Beschilderungen z.B. Gehweg mit Radfahrer frei teilweise an zu schmalen Gehwegen angebracht sind.

Problematisch ist das Befahren für Radfahrer entlang von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen ohne separate Führungsform. Dies ist in Abschnitten der Nollinger Straße, der Friedrichstraße, der Schildgasse sowie im südlichen Teil der Mouscron-Allee der Fall. Kann die Friedrichstraße für durchfahrende Radfahrer (Pendler) noch über die Karl-Fürstenberg-Straße umfahren werden, ist die Situation für den Quell/Ziel-Radverkehr (z.B. Einkaufsverkehr) nicht so einfach möglich.



Auch an den größeren Knotenpunkten ist die Situation für die Radfahrer in Rheinfelden meist schwierig. Können sich gewandte Radfahrer noch meist problemlos an den signalisierten Knotenpunkten mit mehreren Fahrstreifen auf der Fahrbahn einordnen, bleibt aufgrund fehlender Unterstützung durch Markierungen o.ä. für die schwächeren Verkehrsteilnehmer häufig lediglich der Umweg über das Absteigen und Queren an der signalisierten Fußgängerfurt.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen werden die Radfahrer meist gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt, was in diesen Straßen aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung und der Kfz-Geschwindigkeiten (meist 30 km/h) auch die angemessene Führungsform ist.

Insgesamt ist die Unterstützung des Radverkehrs innerhalb der Kernstadt Rheinfeldens bisher nur abschnittsweise gelungen. Zur Vervollständigung des Netzes mit geeigneten Führungsformen und Unterstützung bei der Querung an Knotenpunkten besteht folgender Verbesserungs- und Ergänzungsbedarf:

- Führungsform Schildgasse, Nollinger Straße, Warmbacher Straße, Friedrichstraße, südliche Mouscron-Allee, Römerstraße
- Querung der Knotenpunkte Oberrheinplatz, Rudolf-Vogel-Anlage, Mousrcon-Allee/ Werderstraße
- Lückenschluss Schildgasse Rhein

In der Kernstadt sind an einigen öffentlichen Einrichtungen (z.B. Bahnhof, Fußgängerzone) Abstellanlagen für die Radfahrer vorhanden. 2013 wurde von der Tiefbauabteilung mit der Verkehrsbehörde und der IG Velo ein Konzept für Fahrradabstellplätze in der Innenstadt erstellt welches vom Bau- und Umweltausschuss beschlossen und in der Zwischenzeit auch umgesetzt wurde. Weitere Abstellanlagen z.B. am Bahnhof Herten sind in Planung. Bei künftigen Bebauungen (z.B. im Bahnhofsbereich wird immer geprüft, ob man weitere auch abschließbare Anlagen vorsehen kann.

Die Verknüpfung der Ortsteile mit der Kernstadt erfolgt meist über Wege abseits der vom Kfz-Verkehr genutzten Straßen. Wie in der Anlage 2.2 zu sehen sind hier noch einige Netzlücken vorhanden oder der Zustand der bestehenden Wege ist hinsichtlich des Belages verbesserungswürdig. Die Wegweisung ist hier im Wesentlichen vorhanden.

Folgende Lücken sind im Radwegenetz zur Anbindung der Ortsteile vorhanden

- Riedmatt, Beuggen entlang B34 und entlang des Rheins inkl. Querung Riedmatt
- Verbindung Karsau Minseln
- Netzlücken Asphalt bei Beuggen und Nordschwaben
- Verbindung Grenzach Warmbach entlang B34 inkl. Querung B34 bei Herten



- Verbindung Rheinfelden Degerfelden Lörrach
- Anbindung rund um Adelhausen (Ottwangen, Minseln, Maulburg)

Im Innerortsbereich der Ortsteile wird der Radverkehr meist mit dem Kfz-Verkehr im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt. Dies ist aufgrund der meist geringen Kfz-Verkehrsbelastungen auch angemessen. Allerdings ist an einigen Stellen der Übergangsbereich von der Führung außerorts im Zweirichtungsverkehr auf den Innerortsbereich für die Radfahrer nicht eindeutig oder schwierig nutzbar.

5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Rheinfelden ist in den regionalen Nahverkehr des Landkreises Lörrach eingebunden. Die Betrachtung des ÖPNV ist damit nur im Rahmen der regionalen Nahverkehrsstrukturen möglich, die über den Landkreis Lörrach sowie den regionalen Verkehrsverbund Lörrach (RVL) vorgegeben bzw. abgestimmt werden.

Die Anforderungen an das ÖPNV-Angebot weisen in Ballungsräumen und kleineren Kommunen deutliche Unterschiede auf. Aufgrund einer hohen Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln bei höheren Straßenverkehrs-Belastungen stellt in Ballungsräumen der ÖPNV ein Alternativsystem zum motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Dabei liegen Planungsschwerpunkte auf kurzen Reisezeiten mit engen Taktungen und einer guten Erreichbarkeit der Haltestellen.

Außerhalb der Ballungsräume ist ein Nahverkehrssystem als Konkurrenzsystem zum MIV kaum wirtschaftlich zu betreiben. Hier liegen Planungsschwerpunkte auf einer Bereitstellung eines Mobilitätsangebots für Bewohner ohne oder mit eingeschränkter Kfz-Verfügbarkeit und einem überwiegend auf Pendler und den Schülerverkehr ausgerichteten Angebot zur Anbindung an regionale Ziele. Auch im ländlichen Raum besteht darüber hinaus ein Potential zur Verlagerung von Kfz-Wegen auf öffentliche Verkehrsmittel, wenn ein attraktives Angebot vorhanden ist.

Der Landkreis Lörrach ist als Aufgabenträger für den ÖPNV verantwortlich für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung im Kreisgebiet mit ÖPNV-Leistungen. Die Ausgestaltung dieser ÖPNV-Versorgung wird in Nahverkehrsplänen geregelt, der für den Landkreis Lörrach aktuell neu erstellt wurde [9].

Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, in dem die Ziele und Anforderungen an den Nahverkehr festgelegt werden. Er bleibt damit auf einer Rahmenebene, die inhaltlich von den Verkehrsunternehmen zu füllen ist, die letztlich die Fahrpläne erstellen und die Anforderungen an die Bedienung umsetzen.

Im Rahmen der Bestandsanalyse des ÖPNV für die Stadt Rheinfelden wurden vor allem die Versorgung und Abdeckung der Kernstadt und der Ortsteile sowie die sinnvollen Verknüpfungen untersucht. Die Ergebnisse sind in der Anlage 3 dargestellt.



Die Stadt Rheinfelden verfügt im Bereich des ÖPNV über Schienen- und Busverbindungen. Über die Hochrheinstrecke (Linie 730) erfolgt die Verbindung nach Basel und Waldshut. Haltepunkte im Stadtgebiet sind hierbei Herten, Bahnhof Rheinfelden und Beuggen.

Die stündlich verkehrende RB ist in der Hauptverkehrszeit und nachmittags auf einen Halbstundentakt verdichtet und wird zeitweise überlagert durch einen IRE, der nur in Basel, Rheinfelden und Bad Säckingen hält.

Im Bereich des Busverkehrs sind folgende Linien vorhanden:

- 7312: Stadtbus Rheinfelden Halbstundentakt ca. von 06 19 Uhr
- 7302: Schopfheim, Minseln, Rhf: ca. stündlich von 05 20 Uhr
- 7304: Lörrach, Rhf: halbstündlich 05 17 Uhr, bis 22 Uhr Stundentakt
- 7307: Adelhausen, Eichsel, Degerfelden stündlich 6 18 Uhr

Die Linien 7307 und 7312 werden hierbei komplett eigenständig von der Stadt Rheinfelden betrieben, die übrigen Linien werden über die Südbadenbus GmbH bedient.

Im Ergebnis kann für die Stadt Rheinfelden festgehalten werden, dass alle Ortsteile an das ÖPNV-Netz über Busverbindungen angebunden sind. Die Haltestellenabdeckung, also die fußläufige Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle, ist hierbei größtenteils in angemessenen Bereichen.

Aus den Diskussionen mit den Ortsteilen wurde aber deutlich, dass insbesondere in den kleineren Ortsteilen die Takte mit zum Teil nur wenigen Fahrten am Tag einem attraktiven ÖPNV entgegenstehen. Auch Verbindungen abends oder nachts (Stichwort Nachtbus/ Diskobus) sind nicht nur für die Mobilität der Jugend von hoher Bedeutung und in einigen Bereichen nur ansatzweise vorhanden.

Hinsichtlich der bestehenden Anschlüsse und Umsteigebeziehungen fällt auf, dass Querverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen kaum gegeben sind, da die Linienstruktur meist auf die Kernstadt bezogen ist. Hier bestehen dann aber größtenteils gute Anschlüsse an den Bahnhof bzw. den Fernverkehr. Allerdings ist für die nördlichen Ortsteile ein oft kürzerer Anschluss an die Bahnlinie entlang des Wiesentals aufgrund nicht abgestimmter Taktung häufig nicht möglich.

Der Zustand der Haltestellen kann größtenteils als angemessen bezeichnet werden. Teilweise sind aber auch Haltestellen vom Vandalismus betroffen oder entsprechen bzgl. der Attraktivität nicht mehr den Anforderungen der heutigen Zeit (z.B. Bahnhof).

Ein weiteres Manko im Bereich des ÖPNV in Rheinfelden ist die umständliche Informationsweitergabe. Zwar bestehen über Homepage der Stadt und des RVL abrufbare Informationsangebote. Ein "Durchsteigen" des Systems ÖPNV inkl. Linienführung, Takte,



Tarife benötigt aber einige Einarbeitungszeit und ist insbesondere für Ortsunkundige nur schwer möglich.

5.4 Motorisierter Individualverkehr

Das Kraftfahrzeug erfreut sich als Verkehrsmittel zur Umsetzung individueller Mobilitätsbedürfnisse insbesondere in ländlicher geprägten Regionen nach wie vor großer Beliebtheit: Es ist – anders als die öffentlichen Verkehrsmittel – nicht an bestimmte Routen oder bestimmte Fahrzeiten gebunden und beschränkt die sozialen Kontakte auf die vom Fahrzeugnutzer gewünschten. Zudem weist das Automobil bzgl. der Bequemlichkeit der Fortbewegung in Verbindung mit flexiblen Transportmöglichkeiten einen größeren Komfort auf als jedes andere Verkehrsmittel; auch größere Entfernungen lassen sich – unbehinderten Verkehrsfluss vorausgesetzt – mit ihm in der Regel schneller und direkter überbrücken. Des Weiteren gibt es in der modernen, zunehmend anonymen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft über den reinen Nutzenaspekt hinaus mitunter auch sehr subjektiv-emotionale Bindungen an das Automobil, was sachbezogene Diskussionen zum umwelt- und stadtgerechten Einsatz dieses Verkehrsmittels oftmals erschwert.

5.4.1 Straßennetzhierarchie

Ein leistungsfähiges und funktionierendes Straßennetz stellt ein wichtiges Element für die Erreichbarkeit der Stadt insgesamt und die Attraktivität als Wirtschaftsstandort dar.

Innerhalb des Straßennetzes müssen Straßenabschnitte verschiedene Aufgaben für die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz) übernehmen. Neben den verkehrlichen Funktionen wie die Verbindung zwischen Städten und Gemeinden oder die Erschließung von Gebieten kommen insbesondere im innerörtlichen Bereich auch städtebauliche Funktionen wie straßenräumliche Situation, Umfeldnutzungen und Aufenthaltsfunktionen hinzu.

Je nach Lage und Umfeld innerhalb des Straßennetzes überwiegen bestimmte Aufgabenbereiche und Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Mit einer Einordnung in bestimmte Funktionengruppen bzw. Kategorien lassen sich Straßenabschnitte mit ähnlichen Bedingungen zusammenfassen. Für jede Gruppe existieren planerische Randbedingungen bzw. Vorgaben (z.B. Einsatzbereiche Verkehrsbelastungen, Fahrbahnbreiten Kfz-Verkehr, Gehwegbreiten, Radfahrerführung, etc.) zur sachgerechten Berücksichtigung der jeweiligen Aufgaben.

Hierbei wurden folgende Unterscheidungen vorgenommen:

Überörtliche Hauptverkehrsstraße

Hier überwiegt die Verbindung des Kfz-Verkehrs mit den Städten und Gemeinden innerhalb der Region. Die Straße befindet sich außerorts und ist in der Regel anbaufrei ausgebildet, d.h. es sind keine Grundstückszufahrten direkt angebunden, sondern es erfolgt lediglich eine Verbindung mit weiteren



Straßenabschnitten. Wege für Fußgänger und Radfahrer werden getrennt vom Kfz-Verkehr geführt und grenzen nicht direkt an die Straße.

Hauptverkehrsstraße

Für den Kfz-Verkehr werden hierüber überörtliche Aufgaben wie gebündelte Verbindung zwischen den Nachbargemeinden sowie innerörtliche Verbindungsund Erschließungsfunktionen erfüllt. Sie befinden sich sowohl inner- als auch außerorts. Insbesondere im Innerortsbereich sind auch parallele Aufgaben für Fußgänger, Radfahrer und Ruhenden Verkehr zu erfüllen. Aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastungen, des begrenzt verfügbaren Straßenraums und der Vielzahl an zu erfüllenden Aufgaben kommt es hier häufig zu Nutzungskonflikten.

Sammelstraße

Die Sammelstraßen dienen dem innerörtlichem Verkehr. Im Bereich des Kfz-Verkehrs werden hier z.B. verschiedene Ortsteile oder größere Wohn/ Gewerbegebiete miteinander verbunden. Innerhalb eines Ortsteils oder größeren Wohn/ Gewerbegebietes wird in Sammelstraßen der Verkehr aus den einzelnen Gebieten gebündelt und mit den Hauptverkehrsstraßen verknüpft Wie bei den Hauptverkehrsstraßen sind Ansprüche des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie der Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum zu vereinen.

Erschließungsstraßen

Die Erschließungsstraßen stellen die letzte Ebene der Straßenverbindung zu den einzelnen Grundstücken dar, die auch als Stichstraßen ausgebildet werden können. Da die verkehrliche Funktion hier eine untergeordnete Bedeutung hat, überwiegen meist städtebauliche Aspekte.

In den Anlagen 4.1 bis 4.10 wurde die Straßennetzhierarchie in der Kernstadt und den Ortsteilen aufgenommen und dargestellt.

Hierbei ist festzustellen, dass das Hauptverkehrsstraßennetz meist klar und schlüssig aufgebaut ist. Die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf diesen Straßenzügen und somit Begrenzung der Verkehre in den Nebenstraßen ist sinnvoll und nachvollziehbar.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betragen entlang der Hauptverkehrsstraßen im Innerortsbereich meist 50 km/h. Ausnahmen sind beispielsweise vor Schulen oder bei baulichen Einschränkungen (z.B. Engstellen) vorhanden. Die Nebenstraßen befinden sich einsatzgerecht in Zone 30-Gebieten.

Insbesondere bei der Gesamtabwägung von Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum, kommen auch entlang der Hauptverkehrsstraßen weitere Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeiten in Betracht, wenn so die Sicherheit und Gesundheit (z.B. aus Lärmgründen) der Nutzer gesteigert werden kann.



5.4.2 Leistungsfähigkeitsengpässe

Um einen funktionierenden Straßenverkehr gewährleisten zu können, ist ein leistungsfähiges Straßennetz erforderlich. Im innerstädtischen Bereich wird die Kapazität hierbei meist von den Knotenpunkten bestimmt. Eine gute Verkehrsabwicklung wirkt sich hierbei auch positiv auf die Verkehrsemissionen (z.B. Lärm, Luftschadstoffe) aus.

Im Bestand sind an folgenden Punkten im Straßennetz in den Spitzenstunden Leistungsfähigkeitsengpässe und somit Mängel vorhanden:

- AS A861 Rheinfelden-Warmbach: Ausfahrt (verkehrsrechtlich Unterordnung)
- AS A861-Rheinfelden-Mitte: lichtsignalisierte Einmündung überlastet
- Kreisel B316/ Äußerer Ring
- Einmündung Mouscron-Allee in B316
- Kreuzung B34/ Bahnhofstraße Herten
- Einmündung L143 (Beuggener Straße)/ Äußerer Ring

5.5 Ruhender Verkehr

Ein angemessenes Parkraumangebot ist ein wichtiger Einflussfaktor für die Attraktivität eines Ortszentrums. Im Spannungsfeld der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen (Anwohner, Gewerbetreibende, Besucher etc.) sind dabei vor allem im Hinblick auf die Erreichbarkeit und die Attraktivität des öffentlichen Raums Zielkonflikte unvermeidlich, sodass eine Bewertung nur im Gesamtbild möglich ist.

Da der ruhende Verkehr hauptsächlich innerhalb der Kernstadt in größerem Umfang auftritt, wurden die Untersuchungen auf diesen Bereich beschränkt. Hierzu wird die die Parkraumsituation und das Parkverhalten auf öffentlichen Flächen wie z.B. entlang von Straßen betrachtet (vgl. Anlage 5).

In der Kernstadt sind mehrere öffentliche Parkbauten vorhanden, die entgeltlich bewirtschaftet sind. Die ersten 30 Minuten sind hierbei in der Regel kostenlos. Entlang der zentrumsnahmen Straßenzüge wird eine Bewirtschaftung der straßenbegleitenden Parkstände mit Parkscheibe betrieben.

Im Bestand sind mit den Parkbauten bereits viele Parkmöglichkeiten in direkter Nähe zur Innenstadt bzw. zu den Geschäften vorhanden. Die kürzlich umgesetzte Hinweisbeschilderung mit einem dynamischen Parkleitsystem trägt zu einer Reduzierung unnötiger Parksuchverkehre bei und zeigt, dass in Rheinfelden meistens noch freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.



Teilweise werden von den Nutzern die "Enge" der Parkhäuser sowie die "Freundlichkeit und Ausstattung" (Beleuchtung, Farbe usw.) bemängelt.

5.6 Erweiterte Mobilitätsformen

Unter den "Erweiterten Mobilitätsformen" werden einerseits Angebote verstanden, die auf eine Reduzierung des Pkw- oder auch Rad-Besitzes bauen und hierfür Leih- oder Mietfahrzeuge anbieten (z.B. Car-Sharing).

Car-Sharing leistet einen Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung, da es den privaten Pkw-Besitz entbehrlich machen kann. Parkraumbedarf und Anzahl der Pkw-Fahrten werden reduziert. Car-Sharing hat zudem eine positive soziale Komponente: Bewohner der mit Car-Sharing versorgten Bereichen bekommen die Möglichkeit, die hohen Fixkosten eines eigenen Pkws einzusparen, und die Lebenshaltungskosten beim städtischen Wohnen zu senken.

Andererseits umfassen die "erweiterten Mobilitätsformen" auch alternative Antriebskonzepte, die insbesondere beim motorisierten Individualverkehr helfen können die dort entstehenden Emissionen zu reduzieren (z.B. Elektrofahrzeuge). Insbesondere bei den Elektrofahrrädern (E-Bike) kommt noch die Attraktivitätssteigerung des Verkehrsmittels "Rad" durch den vergrößerten Einzugsradius, die höheren mittleren Fahrgeschwindigkeiten sowie die Unterstützung beim Fahren hinzu.

In Rheinfelden gibt es mit den Anbietern "Car Sharing Südbaden" und "my-e-car" die Möglichkeit an mehreren Standorten Car Sharing mit herkömmlichem Kfz oder mit Elektrofahrzeug zu betreiben. Am Rathaus in Rheinfelden stehen drei Fahrzeuge und ein Elektrofahrzeug zur Verfügung. Weitere Elektrofahrzeuge sind am Bahnhof Rheinfelden, beim St. Josefshaus in Herten, beim Caritasverband sowie beim Energiedienst vorhanden.

Wichtiger Baustein der erweiterten Mobilitätsformen ist die optimale Informationsweitergabe sowie die intermodale Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmittelns, um die Nutzbarkeit zu erweitern. Im Bestand gibt es Informationen und Hinweise auf den Internetseiten der Stadt Rheinfelden sowie der Car-Sharing-Anbieter. Verknüpfungsinformationen mit dem ÖPNV, kombinierte Routenplaner oder auch gemeinsame Tarifauskünfte fehlen bisher.

5.7 Verkehrssicherheit

Die Auswertung von Unfalldaten bildet eine wesentliche Grundlage zur Beurteilung von "Problemstellen" im Verkehrswesen. Auf Basis dieser Daten können Stellen ausgemacht werden, an denen der Verkehrsablauf nicht wie geplant abläuft und eventuell potentielle Risiken bestehen.

Zur Bewertung der Verkehrssicherheit kann auf das Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen [6] zurückgegriffen werden. Demnach sind die Un-



fallsteckkarten für den Ein- und Dreijahreszeitraum gesondert auszuwerten. Ab einer Anzahl von 5 gleichartigen Unfällen in der 1-Jahreskarte oder 5 Unfällen mit Personenschäden in der 3-Jahreskarte an einer Stelle ist von einer Unfallhäufungsstelle auszugehen. In diesem Fall müssten im Detail anhand der Unfallhergänge die Unfallursachen ermittelt werden, um Empfehlungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abzuleiten.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden von der Stadtverwaltung Rheinfelden Aussagen zu den kontinuierlich polizeilich geführten Unfallsteckkarten gemacht.

Erfreulicherweise sind im Gebiet der Stadt Rheinfelden lediglich Unfälle mit Kfz-Beteiligungen auffällig. Unfälle mit schwächeren Verkehrsteilnehmern können zwar nicht ausgeschlossen werden, finden aber in Rheinfelden wenn überhaupt so vereinzelt statt, dass nicht von Auffälligkeiten gesprochen werden kann.

Allerdings sind folgende Bereiche in Rheinfelden zum Teil seit mehreren Jahren als Unfallhäufungsstelle bekannt:

- Großer Kreisel L143/ Schildgasse
- Vorfahrtsgeregelte Einmündungen B34/ AS A861 Rheinfelden-Warmbach
- Vorfahrtsgeregelte Einmündung B316/ Zielgasse (hier ist bereits eine Umgestaltung vorgesehen)
- Signalisierte Kreuzung Nollinger Straße/ Hardtstraße
- Vorfahrtsgeregelte Kreuzung Mouscron-Allee/ Werderstraße/ Eichbergstraße
- Vorfahrtsgeregelte Kreuzung Müßmattstr./ Römerstraße

6. PLANUNGSZIELDISKUSSION

6.1 Randbedingungen

Verkehrliche Planungsziele bilden die Grundlage der mittel- bis langfristigen Entwicklung des Verkehrsbereiches in Rheinfelden. Sie sind unter Berücksichtigung berührender Fachplanungen (Städtebau, Flächennutzungsplanung, übergeordnete Verkehrsplanung usw.) festzulegen. Mit der Definition der Planungsziele ist somit eine Weichenstellung und unter Umständen auch eine Priorisierung auf bestimmte verkehrliche Teilbereiche verbunden.

Das Stadtgebiet in Rheinfelden ist mit den jeweiligen Ortsteilen heterogen aufgebaut. Dementsprechend ist es erforderlich auch hinsichtlich der Planungsziele eine Differenzierung bezüglich der Lage vorzunehmen. So weist der Kernort einen städtischen Cha-



rakter auf, wohingegen die Ortsteile vor allem ländlich geprägt sind. Mit der Industrie im Kernort sind wichtige Arbeitgeber aber auch Verkehrserzeuger vorhanden, die es angemessen zu berücksichtigen gilt. Insgesamt lebt Rheinfelden auch von einer guten Standortgunst für Wirtschaftsunternehmen.

In den kommenden Jahren werden sich in und um Rheinfelden externe und interne Projekte entwickeln, die mehr oder weniger starke Auswirkungen auf den städtischen Verkehrsbereich haben. Teilweise ist die Stadt Rheinfelden nicht der Initiator der Planungen, weshalb die Einflussnahme auch begrenzt sein kann.

Wichtige Projekte sind hierbei:

- Weiterführung der BAB A98 in Richtung Osten
- Elektrifizierung der Hochrheinstrecke
- Zusätzlicher Haltepunkt in Warmbach
- Umgestaltung Bahnhofsareal (P&R, Busbahnhof, Mobilitätszentrale)
- Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan (z.B. Geschwindigkeitsreduktion Warmbacher Straße, Friedrich-Straße)
- Umsetzung von Maßnahmen aus dem EEA-Projekt
- Masterplan Innenstadt (Kapuzinerstraße, Elsa-Brandström-Straße)
- Umgestaltung der Rudolf-Vogel-Anlage
- Umsetzung des Flächennutzungsplanes (Ansiedlung neuer Verkehrserzeuger)

6.2 Leitbild, Strategien und Ziele

Der Prozess der Verkehrsplanung ist eng betrachtet darauf ausgerichtet, einen mängelbehaftetet Zustand bzw. eine nicht zielkonforme Entwicklung in einen zielkonformen Zustand bzw. in eine zielkonforme Entwicklung zu überführen. Es handelt sich meist um die Suche nach kompromissfähigen Wegen zwischen sich widersprechenden Zielen. Um dies zu erreichen, müssen zunächst Zielvorstellungen vorhanden sein. Dabei sind Ziele (z.B. Ausbau und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV) klar abzugrenzen gegenüber Strategien (z.B. Förderung Umweltverbund) und gegen Maßnahmen (z.B. Erhöhung Fahrtenangebot).

Im Rahmen der Arbeitskreissitzungen wurden diese Zusammenhänge zwischen Strategien, Zielen und daraus resultierenden Maßnahmen erläutert und diskutiert. Wichtig war hierbei, dass allen Überlegungen übergeordnet ein einfaches und klar verständliches Leitbild die Anstrengungen zusammenfassen sollte.



Mit dem Leitbild "Rheinfelden: für alle Verkehrsteilnehmer gut und umweltbewusst erreichbar" werden die wichtigsten Kernaussagen im Mobilitätsbereich passend wiedergegeben.

Mit folgenden Strategien und daraus abgeleiteten Zielen lässt sich das Leitbild konkretisieren:

Förderung des Umweltverbundes

- Mit einer Stärkung bzw. dem Ausbau von ÖV, Radverkehr, Fußgängerverkehr sowie E-Mobility bzw. Sharing-Konzepten sollen attraktive Alternativen zum Kfz-Verkehr geschaffen werden, die eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund unterstützen können.
- Im Kernstadtbereich sind an bestimmten Stellen auch Vorrangfunktion für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr denkbar, um die Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs weiter zu steigern.

Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

- Die bereits umgesetzte Verkehrsbündelung auf Hauptverkehrsstraßen soll beibehalten werden und kann zu einer verträglichen Abwicklung in den beruhigten Wohngebieten beitragen.
- Auch auf den Hauptverkehrsstraßen sollen bei negativen Folgen, z.B. für Anwohner, Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeiten in Betracht gezogen werden.
- Über die Gewährleistung eines leistungsfähigen und sicheren Verkehrsablaufs wird eine allgemein verträgliche Verkehrsabwicklung erreicht.

Neben diesen genannten Strategien und Zielen wird in vergleichbaren Verkehrsentwicklungsplänen häufig auch das Thema Verkehrsvermeidung als Vorstufe der genannten Strategien angesprochen.

Verkehr, der nicht stattfindet, erzeugt auch keine negativen Auswirkungen. Um Verkehr zu vermeiden, setzen Maßnahmen vornehmlich an den Siedlungsstrukturen und somit an den Ursachen der Verkehrsentstehung an. Mit der Schaffung von Siedlungsstrukturen und Wohnumfeldbedingungen, die kurze Wege und damit weniger Verkehr erfordern, sowie der Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe reduziert sich die Verkehrsnachfrage ohne dabei das Mobilitätsbedürfnis des Einzelnen zu beschränken.

Die Einflussnahme liegt daher weniger im Verkehrsbereich an sich, sondern viel mehr im Bereich der Siedlungsentwicklung und Stadtplanung. Daher wurde das Thema Verkehrsvermeidung nicht explizit in die Strategien des Verkehrs- und Mobilitätsplanes aufgenommen. Die angesprochenen Instrumente sind aber auch für die Stadtplanung in Rheinfelden sinnvoll und werden dort auch umgesetzt.



7. MAßNAHMENENTWICKLUNG

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrs- und Mobilitätsplanes wurden zur Erreichung der festgelegten Planungsziele verschiedene Maßnahmenvorschläge für alle Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt.

Diese Maßnahmen sowie weitere Punkte wurden mit den Beteiligten in mehreren Terminen diskutiert, abgestimmt und ergänzt:

- 17.09.2015 mit Verkehrsbehörde und Polizei
- 23.09.2015 Ortsverwaltungen Minseln, Adelhausen, Nordschwaben, Karsau
- 30.09.2015 Ortsverwaltungen Herten, Degerfelden, Eichsel, Nollingen
- 09.10.2015 mit Hauptamt und Verkehrsbetriebe

Die jeweiligen Maßnahmen sind bezogen auf jeden Ortsteil in den Anlagen 7.1 bis 7.10 dargestellt.

7.1 Fußgängerverkehr

7.1.1 F01: Bordsteinabsenkungen (ortsteilübergreifend)

Insbesondere im Knotenpunktsbereich kann durch Bordsteinabsenkungen eine Erleichterung der Querbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen geschaffen werden In vielen Bereichen existieren bereits Absenkungen der Gehwege entlang der wichtigen Querungswege, um so den mobilitätseingeschränkten Personen und hier vor allem den Rollstuhlfahrern aber auch den Fußgängern mit Kinderwagen eine nutzbare Querungsstelle anbieten zu können. Diese Bordsteinabsenkungen werden von der Stadt Rheinfelden kontinuierlich im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen an Gehwegen und Straßen je nach Bedarf ausgeweitet.

Wie in vielen Bereichen der Verkehrsplanung gibt es auch bei der Barrierefreiheit teilweise gegenläufige Ansprüche. Die Personen in Rollstühlen oder die Fußgänger mit Kinderwagen benötigen möglichst flache, ebene Verkehrsflächen. Für sehbehinderte Personen sind Leitlinien in Form von unterschiedlichen Kontrasten des Oberflächenmaterials oder deutlich unterschiedliche Höhenversätze bzw. Kanten hilfreich. Um beiden Nutzergruppen gerecht zu werden, hat sich als Übergang von Fahrbahn und Gehweg ein kleiner Anschlag von etwa 2-3 cm als guter Kompromiss erwiesen.



7.1.2 F02: Ausweitung Blindenleitsysteme an Querungsstellen (ortsteilübergreifend)

Für sehbehinderte Personen stellt sich ein Fortbewegen im öffentlichen Raum vielfach als große Herausforderung dar. Insbesondere das Überqueren von Straßenzügen ist dabei mit besonderen Schwierigkeiten verbunden.

Über die Ausweitung von Blindenleitsystemen kann die Teilhabe dieser Personengruppen an der Mobilität gefördert werden. In Rheinfelden wird das Thema Blindenleitsystem bei größeren Infrastrukturvorhaben (z.B. Umgestaltung Bahnhof, Rudolf-Vogel-Anlage) mit berücksichtigt.

Darüber hinaus werden Zuge der Straßenunterhaltung z.B. an Lichtsignalanlagen neue Leitsysteme eingerichtet.

7.1.3 F03: Wartezeit für Fußgänger an der LSA Friedrichstraße verkürzen (Kernstadt)

Die lichtsignalisierte Kreuzung am Friedrichplatz weist im Bestand lange Wartezeiten für die Fußgänger beim Queren der Friedrichstraße auf, da die Freigabezeiten für die Fußgänger sehr kurz sind.

Eine Anpassung des Signalprogramms ist hier bei Verlängerung der Freigabezeit für Fußgänger unter Inanspruchnahme der Zeiten aus dem Kfz-Verkehr oder bei Reduktion der Gesamtumlaufzeiten möglich.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger vorzunehmen. Das hier zuständige Landratsamt Lörrach sieht eine Anpassung im Zusammenhang mit der anstehenden Umgestaltung der Rudolf-Vogel-Anlage, da die dortigen Signalanlagen in Abhängigkeit zur Anlage am Friedrichplatz stehen.

7.1.4 F04: Verbesserte Beleuchtung Unterführung Basler Straße (Kernstadt)

Die bestehende Fußgängerunterführung an der Basler Straße entspricht hinsichtlich des Ausbaus (Länge, Breite, Höhe) nicht den heutigen Standards für Unterführungen. Da eine Verbreiterung der Anlage nur mit immensen finanziellen Aufwendungen zu realisieren wäre, soll über ein innovatives Beleuchtungskonzept der zu Verfügung stehende Raum so angenehm wie möglich gestaltet werden.

Im Ergebnis soll die Behaglichkeit sowie die soziale Sicherheit beim Begehen der Anlage wesentlich gesteigert werden, so dass ein angenehmes Benutzen möglich wird. Hierfür wurde von der Stadt Rheinfelden bereits ein künstlerischer Entwurf initiiert, der im Frühjahr 2016 umgesetzt wurde.



7.1.5 F05: Prüfung von Vorschlägen seitens der Schulen/Schulwegepläne (ortsteilübergreifend)

Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefahren ausgesetzt, da sie potentiell gefährliche Situationen oft noch nicht richtig einschätzen können und zudem von anderen Verkehrsteilnehmern üblicherweise schwerer wahrzunehmen sind. Da Schulwege von den Kindern regelmäßig benutzt werden, erreichen Maßnahmen zur Sicherung dieser Wege eine große Nutzergruppe. Schulwegpläne sollen allgemein für Schüler die verkehrssichersten Fußwege vom Wohnort zur Schule und auch zurück darstellen.

Mit Erarbeitung der Schulwegepläne durch die Stadt Rheinfelden liegen Informationen zum sichersten Schulweg bereits vor. Neben der Darstellung dieser Wege umfasst die Schulwegsicherung auch die Abfrage und Prüfung von (baulichen) Verbesserungsvorschlägen auf den Schulwegen.

Hier ist die Stadtverwaltung Rheinfelden der Empfänger von Vorschlägen, die von den Schülern und/oder Eltern über die Schulen weitergegeben werden können. Diese Vorschläge werden kontinuierlich entgegengenommen und auf Umsetzbarkeit hin überprüft.

7.1.6 F06: Anlage eines FGÜ westlich der Cranacher Straße (Nollingen)

Wie in der Bestandsanalyse festgestellt wurde, besteht im östlichen Teil der Beuggener Straße in Nollingen der Bedarf nach einer gesicherten Querung für Fußgänger. Im Bereich der Einmündung der Cranacher Straße bestehen bereits zwei Querungshilfen in Form von Mittelinseln, bei denen der Fußgänger dem Kfz-Verkehr untergeordnet ist.

Die vorhandene Mittelinsel westlich der Cranacher Straße eignet sich sowohl hinsichtlich der Platz- und Sichtverhältnisse als auch unter Berücksichtigung des Querungsbedarfs von Fußgängern für die Anlage eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen).

Hierdurch wird an einer zweiten Stelle entlang der Ortsdurchfahrt in Nollingen eine gesicherte Querungsform für Fußgänger angeboten.

Im Zusammenhang mit der Anlage sind neben der Markierung auf der Straße (Zebrastreifen) auch die Beschilderung und die zugehörige Beleuchtung vorzusehen.

Die Maßnahme wurde im Frühsommer 2016 bereits umgesetzt.

7.1.7 F07: Unterstützung Querung Fußgänger Bahnhofstraße (Herten)

In der Bahnhofsstraße in Herten besteht auf Höhe des Bahnhofes ein erhöhter Querungsbedarf für Fußgänger zum Erreichen des Haltepunktes Herten.

Im Zuge der Maßnahmenerstellung wurde die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) überprüft. Aufgrund der mangelnden Sichtbeziehungen zwischen querenden



Fußgängern und Kraftfahrzeugen (Kurvigkeit) sowie der fehlenden Aufstellbereiche im Seitenbereich der Fahrbahn ist die Anlage eines Fußgängerüberweges nicht möglich. Hinzu kommen noch Schwierigkeiten für Fahrzeuge, die die Gleise bei Schrankenschließungen räumen müssen. Bei gleichzeitig querenden Fußgängern sind diese Fahrzeuge aber wartepflichtig und Verzögern das Räumen der Gleise.

Bei der Anlage einer Lichtsignalanlage (LSA) zum Queren für die Fußgänger sind die Räumzeiten für die Fußgänger sowie das sicherheitstechnische Freihalten der Bahngleise zu beachten. Dies würde für den Kfz-Verkehr eine Verlängerung der Wartezeiten vor dem Bahnübergang bedeuten und für die Fußgänger unter Umständen lange Wartezeiten für eine Freigabe erfordern. Aus diesen Punkten ist eine LSA auch nicht frei von Nachteilen. Die generelle Umsetzbarkeit sollte aber in Abstimmung mit den Bahnvertretern geklärt werden.

Als schwächste Form der Unterstützung von Fußgängerquerungen kommt dann noch die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr in Betracht. Eine Querung für Fußgänger ist dann etwas einfacher möglich.

7.1.8 F08: Verlängerung Gehweg Hauptstraße bis Ortsrand (Herten)

Der vorhandene Gehweg im Bereich der östlichen Hauptstraße in Herten ist derzeit beidseitig bis etwa auf Höhe der Kreuzung mit der Eigenstraße am Friedhof ausgeführt. An der abknickenden Vorfahrt schwenkt die Hauptstraße nach Nordosten ab in Richtung Degerfelden. Der Gehweg wird hier nur einseitig entlang der Bebauung auf der Nordwestseite weitergeführt.

Für Fußgänger aus dem nördlich angrenzenden Baugebiet wäre eine zusätzliche Weiterführung des Gehwegs auf der südöstlichen Seite der Hauptstraße bis auf Höhe der Einmündung "Am Mattenweg" sinnvoll, um so einfacher zum Friedhof, den angrenzenden Freizeiteinrichtungen sowie zur Schule zu gelangen.

7.1.9 F09: Anlage eines FGÜ in Grenzacher Straße (Degerfelden)

Entlang der schmalen Grenzacher Straße fehlen derzeit Querungshilfen für die Fußgänger. Aufgrund ebenfalls schmaler angrenzender Gehwegsbereiche sowie des parallel zur Straße verlaufenden Bachs ist die Anlage von sinnvoll nutzbaren Querungsanlagen schwierig. Zur ordnungsgemäßen Einrichtung eines Fußgängerüberwegs sind beispielsweise ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Kfz-Führern in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit sowie ausreichende Aufstellbereiche in den Seitenräumen zu gewährleisten.

Eine Überprüfung der Situation vor Ort, konnte eine potentielle Stelle zur Anlage eines Fußgängerüberwegs ausfindig machen: Auf Höhe der Grenzacher Straße Nummer 18 ist in Verlängerung der Bachquerung über die Brücke die Anlage eines FGÜ möglich.



Im Zusammenhang mit der Anlage sind neben der Markierung auf der Straße (Zebrastreifen) auch die Beschilderung und die zugehörige Beleuchtung vorzusehen.

Die Maßnahme wurde bereits im Frühsommer 2016 umgesetzt.

7.1.10 F10: Anlage eines FGÜ in Eichseler Straße (Degerfelden)

Auch in der Eichseler Straße in Degerfelden fehlt derzeit eine gesicherte Querungsform für Fußgänger. Eine Möglichkeit zur Anlage eines Fußgängerüberweges ergibt sich südlich der Einmündung "Rebetsmatt".

Hierzu müsste auf der Eichseler Straße von Eichsel kommend ein Geschwindigkeitstrichter vor dem FGÜ aufgebaut werden und eine bauliche Verbindung zum westlich der Straße verlaufenden Weg hergestellt werden.

Im Zusammenhang mit der Anlage sind neben der Markierung auf der Straße (Zebrastreifen) auch die Beschilderung und die zugehörige Beleuchtung vorzusehen.

7.1.11 F11: Prüfung Fußgängerführung über Bach (Degerfelden)

Entlang der Grenzacher Straße in Degerfelden ist auf der Ostseite der Fahrbahn aufgrund des angrenzenden Baches keine Fußgängerführung vorhanden.

Mit einer Teilüberbauung des Baches z.B. in Form von Gitterrosten könnte die Anlage einer für Fußgänger nutzbaren Fläche gelingen. Hierbei sind sowohl statische Randbedingungen, die Verkehrssicherung (passive Rückhaltesysteme zum Schutz des Abkommens von Fahrzeugen in den Bach) sowie der Hochwasserschutz (Einschränkung des Bachabflusses) zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollte sich eine technisch ausgeführte Fußgängerführung auch optisch in den städtebaulich sensiblen Bereich einbinden.

Diese Punkte sollen in einer Machbarkeitsstudie inkl. grober Kostenschätzung geklärt werden.

7.1.12 F12: Einrichtung eines FGÜ in der Kapfbühlstraße (Beuggen)

Entlang der Kapfbühlstraße im Ortsteil Beuggen ist derzeit im nördlichen Bereich bereits ein Fußgängerüberweg angebracht. Im südlichen Abschnitt verläuft die Kapfbühlstraße talwärts bis zur Einmündung in die Beuggener Straße (L143). Die als Hauptverkehrsstraße fungierende Verbindung ist mit 50 km/h befahrbar und enthält im angesprochenen Abschnitt 3 Bushaltestellen.

Zur Unterstützung der querenden Fußgänger bietet sich nördlich der Schanzstraße die Einrichtung eines Fußgängerüberweges an. Hier können die Fußgängerströme der



Bushaltestelle sowie der angrenzenden Wohngebiete gebündelt werden. Auch die erforderlichen Sichtverhältnisse können hier gewährleistet werden.

Im Zusammenhang mit der Anlage sind neben der Markierung auf der Straße (Zebrastreifen) auch die Beschilderung und die zugehörige Beleuchtung vorzusehen.

7.1.13 F13: Einrichtung eines FGÜ in der Schildgasse (Beuggen)

In der Schildgasse im Gewerbegebiet zwischen Kernstadt und Beuggen ist aufgrund der angesiedelten Einkaufsmärkte ein erhöhter Fußgängerverkehr vorhanden. Die Schildgasse kann hierbei am Kreisel Großfeldstraße an den Mittelinseln gequert werden. Allerdings ist der Kfz-Verkehr hier vorfahrtsberechtigt.

Südlich des Kreisels ist etwa auf Höhe der Einmündung der Römerstraße eine gesicherte Querungsmöglichkeit mit Fußgängerüberweg möglich. Ein weiterer Zebrastreifen besteht noch weiter südlich etwa auf Höhe der Scheffelstraße.

Um für die im Norden des Gebietes liegenden Märkte und die nahe gelegene Bushaltestelle eine direkte und gesicherte Querungsmöglichkeit anbieten zu können, bietet sich die Anlage eines weiteren Fußgängerüberweges zwischen den Bushaltestellen und der nördlichen Zufahrt des Baumarktes an.

Hier sind die Sichtverhältnisse gegeben und die Anlage des Überwegs ist unter Berücksichtigung der Ein- und Ausfahrten entlang der Schildgasse möglich.

Neben den reinen Markierungsarbeiten müssen auch die zugehörige Beschilderung und Beleuchtung umgesetzt werden.

Die Maßnahme wurde bereits im Frühsommer 2016 umgesetzt.

7.1.14 F14: Prüfung Einrichtung Querungshilfe südlich Niedereichsel (Eichsel)

In Niedereichsel sind entlang der Kreisstraße (Birsstraße) im Bestand keine Querungshilfen für Fußgänger vorhanden. Relevanter Querungsbedarf wird im Zusammenhang mit der Bushaltestelle im Bereich der Einmündung Angerstraße sowie zum Erreichen der Sporteinrichtungen im Südwesten des Ortsteils gesehen.

Bei einer Verlegung der Bushaltestelle etwas in Richtung Süden könnte sogar eine Bündelung der Fußgängerquerverkehre erzielt werden.

Im südlichen Ortsteingangsbereich von Eichsel bzw. Niedereichsel zwischen den Einmündungen Angermatten und Kellermatten könnte sich dann die Gelegenheit bieten eine Querungshilfe anzuordnen und diese als Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz auszuführen. Somit würde neben einer Querung gleichzeitig eine Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahme am Ortseingangsbereich entstehen. Da hierzu Aufweitungen der Fahrbahn erforderlich werden, ist auch Grundstücksinanspruchnahme erforderlich.



Die Umsetzbarkeit bzw. der damit verbundene Umfang müsste im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überprüft werden.

7.1.15 F15: Berücksichtigung Fußgänger im B-Plan-Bereich Weiherstraße (Minseln)

Der Bereich rund um die Weiherstraße in Minseln weist im Bestand keine separate Fußgängerführungsform auf. In Verbindung mit der heute als Sammelstraße genutzten Verkehrsfunktion der Straße sowie der angrenzenden Sportplätze ergeben sich daraus Konfliktpotentiale zwischen Fußgängern und dem Kfz-Verkehr.

Im Zusammenhang mit der Überplanung des Bereiches rund um das dortige Sägewerk wurde zuletzt in einem Masterplan eine mögliche Gebietsentwicklung des Sägewerksgeländes inkl. Neuausweisung von einigen Bauplätzen erarbeitet. Im Rahmen des daraus zu entwickelnden Bebauungsplanes kann seitens der Stadt Rheinfelden aktiv auf eine angemessene Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs eingewirkt werden. Ebenso können hier durch bauliche Maßnahmen, z.B. durch eine neue Straßenführung der Durchgangsverkehr bzw. Schleichverkehr aus dem Gebiet herausgenommen werden, was eine deutliche Verbesserung der Situation für Fußgänger mit sich bringen würde.

Somit könnte sich insgesamt eine Verbesserung der Situation für die Fußgänger an diesem Punkt ergeben.

7.1.16 F16: Anlage eines FGÜ in der nördlichen Wiesentalstraße (Minseln)

Entlang der Wiesentalstraße (K6333) besteht in Minseln derzeit lediglich im zentralen Bereich an Schule und Haltestelle die Möglichkeit gesichert zu queren. Hier ist ein Fußgängerüberweg eingerichtet.

Im weiteren Verlauf der Wiesentalstraße fehlen derzeit unterstützende Querungseinrichtungen. Relevanter punktueller Querungsbedarf ist noch am ehesten an den vorhandenen Bushaltestellen vorhanden. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft: Einerseits müssen ausreichende Sichtverhältnisse zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern erforderlich sein. Andererseits müssen auch Aufstellbereiche in den Seitenräumen zur Verfügung stehen müssen, die außerhalb der Bereiche von Grundstückszufahrten liegen. Die Erfüllung dieser Kriterien in der Nähe der Bushaltestellen ist im nördlichen Bereich Minselns an der Schlossstraße gegeben.

Neben den reinen Markierungsarbeiten bei der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs, müssen auch die zugehörige Beschilderung und Beleuchtung umgesetzt werden.



7.1.17 F17: Prüfung Verlängerung Gehwegführung Nordschwabener Straße (Minseln)

Insbesondere entlang der Nordschwabener Straße im östlichen Teil Minselns sind im Bestand keine oder nur sehr schmale straßenbegleitende Gehwege vorhanden. Für die Fußgänger im Längsverkehr bestehen somit abschnittsweise keine gesicherten Führungsformen.

Zur Verringerung des Konfliktpotentials wurde in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h angeordnet.

Eine deutliche Verbesserung der Situation würde allerdings die Anlage eines zumindest einseitigen Gehweges mit sich bringen. Diese relative einfache Maßnahme lässt sich aufgrund der beengten Verhältnisse nur unter Inanspruchnahme der angrenzenden privaten Grundstücke realisieren. Bei den derzeitigen Besitz- und Nutzungsverhältnissen (Vorgärten, Treppenanlagen) ist eine Umsetzung nicht möglich.

Allerdings könnte die Stadt Rheinfelden die Situation langfristig im Auge behalten und bei sich ändernden Randbedingungen eine Verbesserung für die Fußgänger berücksichtigen.

7.1.18 F18: Änderung Parkmarkierung vor Ortsverwaltung (Minseln)

Im Bereich der Ortsverwaltung Minseln sind im Bereich der Wiesentalstraße hinter dem straßenbegleitenden Gehweg einige Parkstände in Schrägaufstellung eingerichtet. Aufgrund der knapp bemessenen Tiefe der Parkstände ragen bereits mittelgroße Fahrzeuge beim Parken in den Gehwegsbereich hinein. Da der Gehweg an dieser Stelle ohnehin recht schmal bemessen ist, wird ein Begehen bei parkenden Fahrzeugen nahezu verhindert und ein Ausweichen der Fußgänger auf die Fahrbahn ist die Folge.

Um hier den Gehweg auch als solchen nutzen zu können, ist eine Änderung der Parkmarkierung erforderlich. Hiermit entfallen zwar einige wenige Parkstände, die Sicherheit des Fußgängers ist hier aber vorrangig zu beurteilen.

Die Maßnahme wurde bereits im Frühjahr 2016 umgesetzt.

7.1.19 F19: Prüfung möglicher Fußgängerführungen Adlergarten/ L139 (Adelhausen)

Die L139 ist am südlichen Ortsrand Adelhausens zwischen den Einmündungen "Rheinstraße" und "Im Hungenrich" beidseitig angebaut. In diesem Abschnitt ist auch das kleine Wohngebiet "Aderlgarten" angebunden. Entlang der L 139 sind hier keine straßenbegleitenden Gehwege vorhanden. Die Anwohner der ca. 10 Wohnhäuser müssen sich somit auf ihrem Fußweg in den Ort entlang des Fahrbahnbanketts bewegen.

Zur Anlage eines straßenbegleitenden Gehweges wäre eine Grundstücksinanspruchnahme der angrenzenden privaten Grundstücke erforderlich. Da die Anwohner in Ge-



sprächen mit der Stadt Rheinfelden bisher keine Verkaufsbereitschaft signalisierten, kommt als kleine Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduktion in Betracht.

Bei Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr auf 30 km/h verringert sich das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen.

7.1.20 F20: Prüfung möglicher Fußgängerführungen Schopfheimer Straße (Nordschwaben)

Entlang der Ortsdurchfahrt Nordschwaben (Schopfheimer Straße, K6336) ist lediglich ein einseitiger und teilweise sehr schmaler Gehwegsbereich vorhanden. Querungshilfen für Fußgänger sind in Nordschwaben nicht vorhanden.

Die Anlage von unterstützenden Querungsanlagen ist allerdings auch nur sinnvoll, wenn beidseits der Straße eine Fortführung für die Fußgänger im Längsverkehr vorhandenen ist. Aufgrund des engen Straßenraums und beidseitiger Bebauung ist die Anlage eines Gehweges auf beiden Straßenseiten nicht möglich. Somit scheidet auch die Einrichtung von Querungsanlagen aus.

Um das Gefährdungspotential querender Fußgänger (vor allem Schüler) und wartender Personen an den Haltestellen zu minimieren, kommt eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr auf 30 km/h entlang der Ortsdurchfahrt in Betracht.

7.2 Radverkehr

7.2.1 R01: Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen/ Schulen erhöhen (ortsteilübergreifend)

Die Förderung des Radverkehrs beinhaltet neben der Infrastruktur, die zum Fahren genutzt wird, auch die Bereitstellung an zeitgemäßer Infrastruktur zum Abstellen der Fahrräder.

Die zunehmende Bedeutung dieser Sachzusammenhänge wird auch durch die Änderung der Landesbauordnung zum Thema Fahrradabstellanlagen deutlich.

Die Stadt Rheinfelden kann dies vor allem auf den eigenen Grundstücken und öffentlichen Einrichtungen vorantreiben. Unterstützt werden können aber auch private Unternehmen bei der Bereitstellung von Flächen zum Abstellen der Räder in öffentlichem Raum. Hier sind vor allem das Rathaus inkl. der Fußgängerzone, die Schulen und Freizeiteinrichtungen im Bereich der öffentlichen Einrichtungen zu nennen sowie Ärzte, Post, Banken, Supermärkte im privaten Sektor.



Es wird empfohlen funktionale Anlagen wie z.B. Bügel zu verwenden, an denen das Rad sicher angeschlossen werden kann. Überdachte Anlagen bieten bei sinnvoller Integration in das Umfeld einen zusätzlichen Komfort.

Neben den genannten Standorten sollte auch am Bahnhof das vorhandene Angebot an vermietbaren Fahrradboxen ausgebaut werden. Dies ist im Zusammenhang mit der Umgestaltung des gesamten Bahnhofsareals zu sehen (vgl. Maßnahme V01).

Gleiches gilt für die bestehenden Haltepunkte in Beuggen und Herten. Auch beim zukünftigen Haltepunkt in Warmbach sind entsprechende Abstellanlagen zu berücksichtigen.

7.2.2 R02: Radwegweisung aktualisieren (ortsteilübergreifend/ Landkreis)

Die Radwegweisung dient allen Radfahrern zur Orientierung. Selbst ortsansässige Radfahrer können bei ihren täglichen Fahrten eine Orientierungshilfe benötigen, da sie nicht immer die sichersten und komfortabelsten Streckenverbindungen kennen und nutzen.

Insbesondere Radverkehrsverbindungen, die durch verkehrsberuhigte Bereiche führen oder abseits der Hauptverkehrsstraßen angelegt sind, finden ohne eine Wegweisung oft nicht die gewünschte Akzeptanz.

Daher wurde das landkreisübergreifende Radwegweisungsnetz installiert, das auch in Rheinfelden im Wesentlichen vorhanden ist. Allerdings wird an die Aktualität der Wegweisung ein hoher Anspruch gesellt, da fehlende oder nicht mehr korrekte Wegweiser einen deutlichen negativen Einfluss auf die Attraktivität des Radverkehrssystems haben.

Daher hat es sich der Landkreis Lörrach im Rahmen seines Radverkehrskonzeptes zur Aufgabe gemacht die Radwegweisung turnusmäßig zu aktualisieren.

Die Stadt Rheinfelden kann hier vorhandene und bekannte Mängel bzw. Defizite an den Landkreis übermitteln oder auch bisher nicht berücksichtigte Ziele zur Aufnahme vorschlagen. Daneben kann die Stadt als Anlaufstelle für die Bürger fungieren, um Hinweise zur Radwegweisung an den Landkreis weiter zu geben.

7.2.3 R03: Marketing Radverkehr und Erstellung eines Fahrradstadtplanes (ortsteilübergreifend)

Die Förderung des Radverkehrs ist auch im Bereich der Information und des Marketings möglich. Die Integration der Radrouten, Radverkehrsanalgen und Abstellanlagen in den Stadtplan oder sogar die Ausgabe eines eigenen Fahrradstadtplans kann das Image des Radverkehrs in Rheinfelden verbessern.



Durch den Internetauftritt der Stadt Rheinfelden und die offensive Vermarktung im Bereich des Tourismus kann sich die Stadt als fahrradfreundliche Kommune darstellen und auf die guten Angebote für Radfahrer verweisen.

Auch das Thema E-Bike sollte hier mit angesprochen werden. Mit der "Konzeption für das E-Bike-Projekt Dinkelberg" der Sporthochschule Köln liegen hier bereits Unterlagen zu touristischen Radwegrouten vor, die exzellent mit dem E-Bike bestritten werden können.

Ein weiterer Ansatz zur Förderung des Radverkehrs besteht in der Möglichkeit zur Unterstützung von Fahrrad-Verleihsystemen. Auch hier kann die Stadt privaten Anbietern Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung stellen. Fahrrad-Verleihsysteme eignen sich besonders für Gelegenheitsnutzer. Ein potentieller Kundenkreis wären z.B. Tagestouristen aus der Schweiz oder auch Übernachtungsgäste in den Ortsteilen (Kombinationen mit E-Bike denkbar). Über den Bereich Touristik wäre hier eine Koordination im Bereich der Verleihsysteme möglich.

7.2.4 R04: Erstellung von Radschulwegeplänen (ortsteilübergreifend)

Im Rahmen der Aktion "sicherer Schulweg" des Innenministeriums Baden-Württemberg wurden verschiedene Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen zusammengestellt. Ein Element dieser Schulwegsicherung ist die Aufstellung von Schulwegeplänen.

Neben den Schulwegen für zu Fuß gehende Schüler zu den jeweiligen Grundschulen des Gemeinde- bzw. Stadtteils sind auch die Wege der weiterführenden Schulen zu berücksichtigen.

In Rheinfelden wurden von der Stadtverwaltung bereits die Schulwegepläne für zu Fuß gehende Schüler für die Schulen der Kernstadt und der Stadtteile erstellt. Für die weiterführenden Schulen sollten nun die Schulwegepläne erstellt werden, die insbesondere Empfehlungen für Schulwege mit dem Fahrrad sowie für die fußläufige Anbindung an die ÖPNV-Haltestellen umfassen.

7.2.5 R05: Erweiterung der Beleuchtung von Radwegen (ortsteilübergreifend)

Insbesondere in den Wintermonaten sowie während der Nachtzeiten kann die Beleuchtung von Radwegen einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Ähnlich wie im Kfz-Verkehr wird aus wirtschaftlichen Gründen die Beleuchtung meist auf den Innerortsbereich beschränkt, da die Stromversorgung außerorts aufgrund fehlender Leitungen sehr aufwändig ist.

Beleuchtete Radwege tragen auch zur Erhöhung der sozialen Sicherheit und somit der Akzeptanz der Radverkehrsanlagen bei. Im Innerortsbereich sind die Radverkehrsanlagen in Rheinfelden bereits flächendeckend beleuchtet.



Bei der Erweiterung der Beleuchtung von Radwegen sollte nach einer gewissen Relevanz verfahren werden. Vornehmlich sollten die Hauptverbindungen des Radwegenetzes sowie besondere Problemstellen (wie z.B. Engstellen, Hindernisse, Kreuzungsstellen, Unterführungen) beleuchtet werden. Ein weiteres Kriterium bei der Auswahl zur Beleuchtung stellt die Radverkehrsnachfrage bzw. die Nutzerstruktur (z.B. Schüler) dar.

7.2.6 R06: Prüfung Anlage Schutzstreifen (innerorts) (ortsteilübergreifend)

Im Bereich der Kernstadt aber auch in den Ortsteilen wurden entlang der Hauptverkehrsstraßen Defizite bei der Führungsform für die Radfahrer festgestellt. Neben einer Vielzahl verschiedener bestehender Radverkehrsanlagen, die nicht immer aufeinander abgestimmt sind, sind in den Hauptverkehrsstraßen auch noch Bereiche ohne Unterstützung des Radfahrers vorhanden.

Insbesondere entlang der bestehenden Hauptverkehrsstraßen in Innerortsbereichen kommt als geeignete Form auch die Anlage von Radschutzstreifen in Betracht. Die Eignung hängt neben Kriterien wie Fahrbahnbreite, Kfz-Verkehrsbelastung, SV-Anteile, Steigung, ruhender Verkehr etc. auch von den Verknüpfungsmöglichkeiten am Beginn/Ende der Radverkehrsanlage ab.

Um hier eine konsistente, möglichst einheitliche und an die jeweiligen Randbedingungen angepasste Radverkehrsführung zu erhalten, ist unter Berücksichtigung der großräumigeren Netzzusammenhänge eine Prüfung der einsatzgerechten Führungsform für die Radfahrer durchzuführen.

Hierbei können auch aktuelle Forschungsergebnisse zur Anwendung von Schutzstreifen bei schmaler verbleibender Kernfahrbahn berücksichtigt werden, die das Land Baden-Württemberg in seinen "Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg" herausgegeben hat [9].

7.2.7 R07: Lückenschluss Rheinfelden-Grenzach entlang B34 (Herten)

Die Verbindung für Radfahrer entlang der B34 von Warmbach in Richtung Grenzach besteht im Bestand noch nicht vollständig. Auf Höhe der Kläranlage endet der straßenbegleitende vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg. Die weitere Verbindung in Richtung Grenzach erfolgt entweder nicht einsatzgerecht über die stark befahrende B34 oder über unbefestigte Wirtschtschafts- und teilweise Privatwege (mit schmalem Steg im Bereich des Hertener Lochs) entlang des Rheins.

Wie schon im Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach vorgeschlagen, ist dieser Lückenschluss zur Vervollständigung der Pendlerroute entlang der B34 erforderlich.

Als Straßenbaulastträger ist hier das Regierungspräsidium Freiburg im Auftrag des Bundes tätig und für den Bau des Radweges verantwortlich. Die Stadt Rheinfelden



kann bei der Maßnahme unterstützend mitwirken, indem Interesse an der Umsetzung bekräftigt und die Erforderlichkeit unterstrichen wird.

Das Regierungspräsidium Freiburg hat mit der Planung dieses Weges bereits begonnen.

7.2.8 R08: Lückenschluss Rheinfelden - Degerfelden entlang B316 (Degerfelden)

Entlang der B316 existiert derzeit keine Verbindung von Rheinfelden (Nollingen) bis nach Degerfelden. Abschnittsweise ist entlang der Straße auf der Nordseite ein Wirtschaftsweg vorhanden, der im Bereich der Autobahnanschlussstelle auch als Pendlerparkplatz genutzt wird.

Zur Unterstützung des Radverkehrs auf dieser Route ist ein Lückenschluss erforderlich. Auch diese Maßnahme ist im Konzept des Landkreises erhalten. Die Lage entlang der Pendlerroute unterstreicht die Relevanz.

Die Radverkehrsanlage entlang der Bundesstraße obliegt dem Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Freiburg. Es existieren bereits planerische Vorschläge zur Umsetzung dieses Lückenschlusses. Hierbei wird auch eine Umgestaltung der Einmündung der B316 in Zielgasse in Nollingen mit Abbiegespur vorgeschlagen. Gleichzeitig wird die Anbindung des Staffelwegs an die B316 unterbunden. Dies würde sich positiv auf die Verkehrssicherheit des als Unfallschwerpunkt auffälligen Streckenabschnitts auswirken.

Die Planung liegt bereits bei der Planfeststellungsbehörde.

7.2.9 R09: Lückenschluss Karsau – Minseln (Karsau/ Minseln)

Zwischen Karsau und Minseln besteht derzeit für Radfahrer keine angemessen nutzbare Verbindung. Der Radfahrer fährt heute gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.

Beim Lückenschluss zwischen diesen beiden Ortsteilen sind nicht nur die Verbindungen im Außerortsbereich zu betrachten, sondern auch eine sichere Anbindung an geeignete Wege im Innerortsbereich vorzusehen. Dies wird umso wichtiger, wenn neben dem Radfahrer auch eine für Fußgänger nutzbare Anlage umgesetzt wird. Insbesondere in Minseln stellt sich die Situation als sehr schwierig dar, da im Bereich der Einmündung zur Nordschwabener Straße kein Platz für eine sichere Anbindung vorhanden ist. Denkbar wäre beispielsweise eine Führung über landwirtschaftliche Wege auf der Westseite der Kreisstraße und Anbindung an das Wegenetz in Minseln im Bereich des Zehntenwegs.

Besondere Berücksichtigung muss bei den Überlegungen zum Lückenschluss die im Planfeststellungsverfahren befindliche A98 finden, die zwischen Karsau und Minseln in Richtung Schwörstadt geführt werden soll.



Die Anbindung soll auch bei der nächsten Verkehrsschau angesprochen werden.

7.2.10 R10: Lückenschluss Schildgasse – B34 (Beuggen)

Die Verbindung für Radfahrer von der Schildgasse zur B34 und weiter zum Rhein (Schloss Beuggen) erfolgt im Bestand teilweise unbefestigt und in Abschnitten über das Grundstück des Energiedienstes, das mit Umlaufschranken versehen ist.

Wünschenswert für die Radfahrer wäre hier ein Verzicht auf die Umlaufschranken, um den Komfort beim Befahren für die Radfahrer zu erhöhen. Eine gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und zu Fuß gehenden Angestellten bzw. Kunden des Energiedienstes könnte ggf. über Markierungen bzw. Beschilderung erfolgen.

Im weiteren Verlauf des gemeinsamen Geh- und Radweges von der Schönenbergstraße in Richtung Osten, ist eine Verbindung zur B34 und dortigen Unterführung über einen unbefestigten Pfad möglich. Ein Ausbau dieses Abschnitts würde eine Lücke entlang einer relevanten Pendlerroute schließen sowie die Attraktivität und den Komfort für Radfahrer erhöhen.

7.2.11 R11: Lückenschluss Schloss Beuggen – Schwörstadt am Rhein (Beuggen)

Die Verbindung zwischen Schwörstadt und Rheinfelden erfolgt für Radfahrer im Bestand von Schwörstadt kommend südlich der Bahnlinie über die Kraftwerksstraße bis zum Kraftwerk Ryburg. Nach Querung des Bahnübergangs muss die B34 ohne Querungshilfe im Bereich Riedmatt gequert werden. Die weitere Führung erfolgt dann über das Ortsnetz von Riedmatt (Brombachstraße) bis zum straßenbegeleitenden Geh/und Radweg nördlich der B34 im Westen von Riedmatt. Von dort besteht die Möglichkeit zur Verknüpfung nach Rheinfelden entlang der B34 oder nach Unterquerung der B34 im Bereich Bahnhof/ Schloss Beuggen entlang des Rheins.

Vom Schloss Beuggen existiert bereits zwischen Rhein und Bahnlinie mit dem Fischerweg eine asphaltierte und für Radfahrer gut nutzbare Verbindung in Richtung Osten. Mit der Verknüpfung dieses Abschnitts bis zum Kraftwerk Ryburg kann eine für Radfahrer sehr attraktive Verbindung entlang des Rheins geschaffen werden. Hiermit würden sich die Entfernungen und auch die Fahrzeiten zwischen Schwörstadt und Rheinfelden deutlich reduzieren, was zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Verkehrsmittels Rad entlang dieser Pendlerroute beitragen würde.

Der Lückenschluss ist allerdings recht aufwändig herzustellen, da zwischen Rhein und Bahntrasse wenig Raum zur Verfügung steht, der noch dazu bewaldet ist. Hier stellen der Naturschutz, die FFH-Problematik und der Hochwasserschutz sehr hohe Hürden für eine Umsetzung dar.



7.2.12 R12: Prüfung Optimierung Querung Beuggener Straße (Beuggen)

Die Anbindung des Radverkehrs von Beuggen an die Kernstadt Rheinfelden erfolgt über die vorhandene Unterführung der Beuggener Straße (L143) und Führung entlang des Gewerbegebiets Schildgasse. Die Ausgestaltung der Unterführung entspricht z.B. hinsichtlich Breite, Rampenneigungen oder Barrierefreiheit nicht mehr den heutigen Anforderungen an Unterführungen. Für die Radfahrer bedeutet das eine gewisse Komforteinbuße beim Befahren.

Im Rahmen einer Machbarkeitsüberprüfung sollen mögliche Verbesserungsmaßnahmen inkl. Kostenabschätzung untersucht werden.

7.2.13 R13: Prüfung Blendwirkung Kreisstraße – Radfahrer (Karsau/ Beuggen)

Die Radfahrerführung für Verbindungen von Rheinfelden nach Karsau und von Rheinfelden nach Minseln verlaufen nördlich der Beuggener Straße (L143) abschnittweise parallel zu den Kreisstraßen des Kfz-Verkehrs. Aufgrund teilweise unterschiedlicher Höhenlage kann es vorkommen, dass einzelne Radfahrer geblendet werden.

Sofern bei einer Überprüfung solche Schwachstellen lokalisiert werden, muss geprüft werden, ob z.B. über am Rand der Kfz-Fahrbahn installierte Blendschutzeinrichtungen Abhilfe schaffen kann.

7.2.14 R14: Lückenschluss Minseln – Adelhausen (Minseln/ Adelhausen)

Zwischen Minseln und Adelhausen besteht derzeit für Radfahrer entlang der K6336 keine nutzbare Verbindung. Daher soll, wie im Radverkehrskonzept des Landkreises vorgeschlagen, ein Lückenschluss im Form eines straßenbegleitenden Geh/Radweges umgesetzt werden.

Somit wird die Attraktivität und Nutzbarkeit der Pendlerroute zwischen Rheinfelden und Minseln auf Adelhausen ausgedehnt.

Die Maßnahme wurde vom Kreis beschlossen und soll in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

7.2.15 R15: Lückenschluss Adelhausen – Maulburg (Adelhausen)

In Weiterführung des unter Maßnahme R14 beschriebenen Lückenschlusses erfolgt hier die Verbindung von Adelhausen nach Maulburg. Wie im Radverkehrskonzept des Landkreises beschrieben, ist hier die Ausgestaltung als straßenbegleitender Geh- und Radweg vorgesehen.

Hiermit würde sich die nutzbare Pendlerroute von Rheinfelden über Minseln, Adelhausen nach Maulburg über den Dinkelberg komplettieren.



7.2.16 R16: Asphaltierung Abschnitt Nordschwaben – Karsau (Nordschwaben)

Zwischen Nordschwaben und Karsau besteht bereits eine über Wirtschaftswege geführte Verbindung für Radfahrer. Südlich von Nordschwaben führt diese Strecke durch ein Waldgebiet. In diesem Abschnitt ist der Waldweg auf eine Länge von ca. 1 km nicht befestigt.

Der Weg ist im Radwegekonzept des Landkreises Bestandteil des Verdichtungsnetzes. Eine Asphaltierung des Abschnittes ist zwar auf der einen Seite für Radfahrer wünschenswert, führt aber auf der anderen Seite zu einer Erhöhung des Kfz-Verkehrs, der diesen Weg dann als Schleichweg nutzen wird. Hier ist auch der eigentliche Zweck von Waldwegen, nämlich Forstarbeiten, und die damit verbundenen Gefahren zu berücksichtigen.

7.2.17 R17: Lückenschluss Nordschwaben – Wiechs (Nordschwaben)

Mit dem Lückenschluss von Nordschwaben nach Wiechs kann die im Konzept des Landkreises beschriebene Pendlerroute von Rheinfelden über Minseln, Nordschwaben nach Wiechs und weiter in Richtung Schopfheim komplettiert werden.

Vorgesehen ist ein straßenbegleitender Geh/Radweg entlang der K6336 im Außerortsbereich.

7.2.18 R18: Prüfung Umsetzbarkeit/ Eignung weiterer Maßnahmen aus dem Konzept des Landkreises (ortsteilübergreifend)

Neben den genannten Maßnahmen sind im Konzept des Landkreises weitere Vorschläge zur Verbesserung des Radwegenetzes und zur Steigerung des Radfahrkomforts aufgeführt.

Die Umsetzung dieser weiteren Maßnahmen bietet sich nach Realisierung der vordringlich beschriebenen Maßnahmen an. Dennoch ist eine kontinuierliche Überprüfung zusätzlich zu realisierender Maßnahmen durch die Stadt Rheinfelden sinnvoll, da sich die verkehrlichen Randbedingungen und damit die Prioritäten verändern können.

7.3 Öffentlicher Personennahverkehr

7.3.1 Ö01: Prüfung der Einführung einer verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskarte (ortsteilübergreifend)

Neben dem organisierten ÖPNV stehen mit den Car-Sharing-Angeboten sowie den Taxidiensten bereits im Bestand in Rheinfelden mehrere alternative Mobilitätsformen zur Verfügung. Die Nutzung dieser Angebote erfolgt gemäß den jeweiligen Tarifen.



Ein vielleicht visionäres Ziel ist die Einführung einer "Mobilitätscard", mit der sämtliche Leistungen des ÖPNV (Bus und Bahn) genutzt werden können und die auch als Zugangs- und Zahlungsmittel bei den Sharingsystemen (carsharing, bikesharing) oder Taxibetrieben eingesetzt werden kann.

Somit wird die Nutzung dieser Angebote vereinfacht und die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen intelligent umgesetzt. Dies kann zur Attraktivitässteigerung des gesamten Umweltverbundes beitragen.

Die Stadt Rheinfelden kann hierbei unterstützend beitragen, indem sie die jeweiligen Personen und Institutionen zusammenbringt und koordiniert.

7.3.2 Ö02: Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖV (ortsteilübergreifend)

Eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV stellt die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Bussen und Bahnen dar. In den Zügen ist die Mitnahme bereits möglich und kann außerhalb der Spitzenzeiten sogar kostenfrei erfolgen.

Die Mitnahme des Rades kann zur Stärkung der Wegeketten im Umweltverbund und zur verkehrsmittelübergreifenden Nutzung beitragen.

Auch hier kann die Stadt Rheinfelden als Akteur auftreten und die Gespräche mit den Zuständen Personen suchen.

7.3.3 Ö03: Einführen eines grenzüberschreitenden Informationssystems (ortsteilübergreifend)

Die Förderung des ÖPNV sollte auch im Bereich der "softskills" bzw. im Service erfolgen. Manchmal können bereits kleine Maßnahmen den Komfort im ÖPNV weiter steigern. Hier ist die Stadt Rheinfelden selten alleinige Entscheiderin. Die Verwaltung kann sich aber für die genannten Punkte an den richtigen Stellen einsetzen.

Insbesondere die einfache Zugänglichkeit zu Information über den ÖPNV inkl. Angebot (Routen, Fahrpläne), Kosten und weitere Randbedingungen stellen eine wesentliche Nutzungs- und Zugangsvoraussetzung dar.

Im Bestand wurde hier bereits festgestellt, dass die vorhandenen Informationen teilweise umständlich zu besorgen sind und insbesondere Fahrplan- und Liniennetzdarstellungen nicht auf Anhieb leicht zu verstehen sind.

Neben dem reinen Angebot im ÖV sollten diese Informationen auch verkehrsmittelübergreifend sämtliche Mobilitätsangebote wie (CarSharing, BikeSharing, Radabstellanlagen etc.) umfassen.

Mit Unterstützung der Stadt Rheinfelden wird derzeit von TEB (Trinationaler Eurodistrict Basel) ein grenzüberschreitendes Mobilitätsportal im Internet aufgebaut, das die



genannten Punkte betrachtet und zusätzlich auch die benachbarten Verkehrsverbünde in Deutschland, der Schweiz und Frankreich mit einbezieht. Unter anderem ist ein Routenplaner mit mehreren Transportmitteln (z.B. Rad und Bahn) vorgesehen.

Zur Informationsweitergabe ist es auch wichtig, für die verschiedenen Nutzergruppen passende Informationen über verschiedene Medien (Internet, Faltblätter, Blättle) aufzubereiten.

7.3.4 Ö04: Elektrifizierung und Taktverdichtung Hochrheinstrecke (ortsteilübergreifend)

Die Hochrheinstrecke ist derzeit zwischen Basel und Rheinfelden zweigleisig ausgebaut und wird mit dieselbetriebenen Fahrzeugen bedient.

Bereits seit längerer Zeit ist die Elektrifizierung der Hochrheinschiene vorgesehen, mit der eine emissionsoptimierte Antriebstechnik sowie Optimierungspotential in der Fahrplangestaltung erreicht werden kann.

Dieses Projekt wird sowohl politisch als auch von Fachseite her für sehr sinnvoll erachtet und bedarf zur Umsetzung lediglich eines abgestimmten Finanzierungsplanes, der im Moment noch nicht gesichert ist.

Die Stadt Rheinfelden kann hier auf politischem Wege Unterstützung für diese Maßnahme liefern. In diesem Zusammenhang ist auch die Planung eines zusätzlichen Haltepunktes in Warmbach zu sehen.

7.3.5 Ö05: Prüfung Verlängerung von Buslinien nach Schopfheim/ Steinen mit Anschluss an die dortige Bahn (ortsteilübergreifend)

Das derzeitige Bussystem in Rheinfelden sieht größtenteils eine Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt vor. Insbesondere für die nördlichen Ortsteile Rheinfeldens ist aber auch eine Verknüpfung mit dem Wiesental (Steinen, Maulburg, Schopfheim) nördlich des Dinkelbergs von Interesse. Mit dem dortigen Schienennetz entlang des Wiesentals bestehen attraktive Verbindungen in Richtung Lörrach und Basel.

Die Linienführung und Fahrplangestaltung ist gerade bei ortsteilübergreifenden Überlegungen an viele Randbedingungen hinsichtlich der anzufahrenden Haltestellen, Fahrzeiten, Takte und Gewährleistung von Anschlüssen geknüpft. Eine aus Rheinfelder Sicht positive Fahrplangestaltung mag für Nachbarkommunen mit Nachteilen verbunden sein.

In den Abstimmungen mit den Verkehrsbetrieben wurde hier seitens der Betreiber eine generelle Gesprächsbereitschaft zur Diskussion der Wünsche und Vorstellungen mit den beteiligten Kommunen in Aussicht gestellt. Die Stadt Rheinfelden kann diese Gespräche initiieren.



7.3.6 Ö06: Aufrechterhalten des Nachtbussystems unter Berücksichtigung der Kosten (ortsteilübergreifend)

Die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt mit Bussen ist insbesondere für Jugendliche in den Abend- und Nachtstunden ein großes Anliegen. Die Gewährleistung eines in diesen Stunden auch unter den Aspekten der sozialen Sicherheit vorhandenen Mobilitätsangebotes trägt auch zur Attraktivität der Ortsteile als Wohnstandort bei.

Die Stadt Rheinfelden kann diese Interessen durch Mitfinanzierung der Nachtbussysteme unterstützen.

7.3.7 Ö07: Prüfung alternative Bedienformen (ortsteilübergreifend)

In Räumen schwächerer Verkehrsnachfrage stößt der herkömmliche Linienverkehr außerhalb des Schülerverkehrs oftmals an seine Grenzen. Hier können alternative Bedienformen wie Anrufsammeltaxi, Rufbus oder auch Bürgerbusse zur Sicherstellung eines kostengünstigen Angebots bei schwacher Verkehrsnachfrage einen sinnvollen Beitrag liefern.

Derzeit wird für einige Ortsteile an den Wochenenden bereits ein Rufbus angeboten, der bei Bestellung nach festem Fahrplan fährt. Hier gibt es Überlegungen diese Bedienung über Taxiunternehmer durchzuführen und die Fahrzeiten nachts auszuweiten. Dies ist dann vor dem Hintergrund der Kosten und der erzielbaren Fahrgastzahlen politisch zu bewerten.

Ebenso werden bereits vom Hauptamt der Stadt Rheinfelden, das für die Fragen des ÖPNV in Rheinfelden verantwortlich ist, beim Thema Bürgerbus mögliche Anwendungsfälle in Rheinfelden geprüft.

7.3.8 Ö08: Einrichten einer neuen Haltestelle im Bereich Grieshaber (Gewerbegebiet Einhäge)

Ein weiteres wichtiges Element im Bereich der Verbesserung des ÖPNV ist bei der Realisierung von neuen Gebietsausweisungen zu sehen. Neue Wohn- und Gewerbegebiete müssen frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden, damit die neuen Nutzer sofort ein gutes Angebot im ÖPNV nutzen können und nicht erst später vom Kfz "zurück zu erobern" sind.

Mit Errichtung des Logistikzentrums westlich der Autobahn A861 zwischen Warmbach und Herten wurden auch neue Arbeitsplätze und somit potentielle ÖV-Kunden entlang der B34 geschaffen. Im Zusammenhang mit der Ausweisung weiterer Gewerbeflächen in diesem Bereich (Gewerbegebiet Einhäge) wird die potentielle Nutzerzahl weiter steigen.

Um hier eine Anbindung an den ÖPNV gewährleiten zu können, ist die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle in diesem Bereich vorgesehen. Zur optimalen und ver-



kehrssicheren Nutzbarkeit der Haltestellen wird gleichzeitig eine Querungshilfe für Fußgänger an der B34 inkl. der erforderlichen Gehwegsanbindungen realisiert werden.

7.3.9 Ö09: Aufrechterhalten der Linie 7307 (Herten, Degerfelden)

Die zunächst probeweise eingeführte Änderung der Linienführung der Linie 7307 mit Anbindung von Herten und Degerfelden hat sich aus Sicht der beiden Ortsteile bewährt und stellt eine wichtige Qualität der Ortsteile im ÖPNV dar.

Auch unter Berücksichtigung der Finanzierung durch die Stadt Rheinfelden soll die Linienführung daher aufrechterhalten werden.

7.3.10 Ö10: Prüfung Ausbau P&R-Platz am Haltepunkt Herten (Herten)

Um einen guten Übergang vom Kfz zum ÖPNV anbieten zu können, bietet sich in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen die Anlage von P&R-Plätzen an. Am Haltepunkt in Herten bestehen bereits im Bestand solche Parkmöglichkeiten.

Allerdings ist die Auslastung des vorhandenen Platzes teilweise sehr hoch, so dass mitunter keine freien Parkmöglichkeiten mehr zur Verfügung stehen. In der Folge findet entweder eine Verdrängung in angrenzende Bereiche statt, verbunden mit etwaigen Störeffekten dort, oder die ÖV-Fahrt findet gar nicht mehr statt und wird stattdessen mit dem Kfz durchgeführt.

Daher sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Auslastung des P&R-Platzes untersucht sowie ggf. erforderliche Ausbaumaßnahmen überprüft werden.

7.3.11 Ö11: Errichtung von Wartehäuschen mit Wetterschutz (ortsteilübergreifend)

Ein weiteres Komfortmerkmal im ÖPNV ist die Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz. Solche Anlagen können die Wartezeiten an den Haltestellen bei schlechtem Wetter angenehmer machen.

Der Bau von Wartehäuschen kann generell befürwortet werden, wenn die Platzverhältnisse vor Ort die Errichtung ohne Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmer zulassen und unter Wahrung der städtebaulichen Aspekte erfolgt.

7.4 Motorisierter Individualverkehr

7.4.1 M01:Unterstützung der zügigen Weiterführung der A98 (ortsteilübergreifend)

Die Weiterführung der Autobahn A98 in Richtung Westen wird seit Jahren von der Stadt Rheinfelden in Ihren Möglichkeiten unterstützt.



Mit Inbetriebnahme der weiteren Abschnitte ist insbesondere für die Kernstadt mit weiteren Verkehrsentlastungen zu rechnen. Diese Verkehrsabnahmen z.B. entlang des Äußeren Rings sorgen für eine verträglichere Abwicklung der verbleibenden Verkehre. Die Leistungsfähigkeit am Kreisel Äußerer Ring/ B316 kann wieder gewährleistet werden und auch die Abwicklung an der signalisierten Anschlussstelle Rheinfelden Mitte wird von der Weiterführung positiv beeinflusst.

Somit trägt die Weiterführung der A98 zur Lösung einiger bestehender Verkehrsprobleme in Rheinfelden bei.

Aus Sicht der Stadt Rheinfelden kann die bisher umgesetzte Unterstützung des Projektes und Einforderung der zügigen Umsetzung auf politischer Ebene weiter vorangetrieben werden.

7.4.2 M02: Umbau Autobahn-AS Warmbach (Warmbach)

Die vorhandenen vorfahrtsgeregelten Einmündungen an den Rampen der Autobahnanschlussstelle Rheinfelden-Warmbach in die B34 weisen im Bestand Leistungsfähigkeitsengpässe auf und sind in den Unfallkarten als Häufungsstelle geführt.

Gemeinsam mit der Polizei und dem Regierungspräsidium Freiburg als Straßenbaulastträger sind hier zeitnah Anpassungsvorschläge zu erarbeiten, die einen leistungsfähigen und für alle Verkehrsteilnehmer sicheren Verkehrsablauf gewährleisten können.

7.4.3 M03: Beibehaltung der Straßennetzhierarchie (ortsteilübergreifend)

Die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf wenige Hauptverkehrsstraßen und somit Begrenzung der Kfz-Belastungen in den zahlreichen Nebenstraßen wird von der Stadt Rheinfelden bereits seit Jahren praktiziert. Dies trägt auch zu einer verträglichen Abwicklung abseits der Hauptverkehrsstraßen bei.

Dieses Prinzip soll auch in Zukunft generell beibehalten werden, wie es auch in der Planungszieldiskussion bereits festgehalten wurde.

Insbesondere bei der Gesamtabwägung von Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum, kommen aber auch entlang der Hauptverkehrsstraßen weitere Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeiten in Betracht, wenn so die Sicherheit und Gesundheit (z.B. aus Lärmgründen) der Nutzer gesteigert werden kann.

7.4.4 M04: Geschwindigkeitsreduktion B34 gem. LAP (Kernstadt/ Warmbach)

Die prinzipiell sinnvolle Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen zur Begrenzung der Belastung in den Nebenstraßen kann neben vielen Vorteilen auch zu Nachteilen für die Anwohner entlang der Hauptverkehrsstraßen führen.



Um auch für besonders betroffene Anlieger Chancen zur Steigerung der Lebensqualität eröffnen zu können, wurden im Rahmen des Lärmaktionsplanes Bereiche mit starker Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr identifiziert.

Als Maßnahmen zur Begrenzung dieser Beeinträchtigungen wurden bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang der B34 in der Warmbacher Straße und in der Friedrichstraße umgesetzt. Diese Maßnahmen können einen sinnvollen Beitrag zur Bewältigung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs beitragen.

Bei der aktuell ausstehenden Deckenerneuerung in Warmbach (zwischen Mouscron Allee und A 861) ist vom Regeierungspräsidium Freiburg vorgesehen, einen lärmmindernden Belag einzubauen.

7.4.5 M05: Durchführung regelmäßiger Messungen (ortsteilübergreifend)

Überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sind nach wie vor eine Hauptursache vieler Verkehrsunfälle. Daher kommt aus Gründen der Verkehrssicherheit einer Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten eine besondere Bedeutung zu.

Neben der klassischen Überwachung z.B. mit mobilen Blitzgeräten, die eine Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen nach sich ziehen, kommen auch Geschwindigkeitsanzeigen in Betracht. Auf den Displays der Geräte wird dem Verkehrsteilnehmer die aktuelle Geschwindigkeit angezeigt und somit an die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit appelliert. Hiermit lassen sich spürbare Geschwindigkeitsreduktionen erzielen.

Die Stadt Rheinfelden setzt hier bereits beide Varianten der Überwachung um. Aktuell wurde ein weiteres Anzeigegerät beschafft, um das Einsatzgebiet auszuweiten.

7.4.6 M06: Bau einer Ortsumgehung Degerfelden (Degerfelden)

Bereits seit längerer Zeit wird und wurde in Rheinfelden über den Bau einer Ortsumgehung Degerfeldens diskutiert.

Die im Rahmen der Bestandsanalyse erkannten Mängel in in Degerfelden entlang der Grenzacher Straße könnten mit einer Umgehungsstraße reduziert werden.

Im aktuellen Flächennutzungsplan ist für Degerfelden bereits eine Umgehungsstraße mit folgender Trasse enthalten:

Von der L139 nordöstlich von Herten östlich an Degerfelden vorbei und Anschluss an die B316 am Knotenpunkt mit der Beuggener Straße zwischen Autobahn und Degerfelden.



Neben den positiven Effekten einer Ortsumgehung wie Verkehrsentlastung im Ortskern sind aber auch negative Auswirkungen vorhanden. Hier sind beispielsweise die naturschutzrechtlichen Belange oder auch die Kosten zu nennen. Diese Punkte gilt es in weiteren Untersuchungen zu erarbeiten und abzuwägen.

7.5 Ruhender Verkehr

7.5.1 P01: Einführung eines dynamischen Parkleitsystems (Kernstadt)

Im Bereich des ruhenden Verkehrs von Städten können durch den teilweise unnötigen Parksuchverkehr zum Teil deutliche zusätzliche Verkehrsbelastungen entstehen.

Mit einem dynamischen Parkleitsystem wird daher das Ziel verfolgt, die Kfz-Nutzer über die freien Parkmöglichkeiten der großen Parkeinrichtungen zu informieren und Ihnen die sinnvollste Route zu diesen Einrichtungen über die Wegweisung anzuzeigen.

Die Stadt Rheinfelden hat kürzlich ein solches dynamisches Parkleitsystem umgesetzt und sorgt somit für eine Begrenzung des Parksuchverkehrs.

7.5.2 P02: Anpassung der Tarifstruktur im ruhenden Verkehr (Kernstadt)

Allgemeines Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es über eine zeitliche Begrenzung der Parkzeit oder die Erhebung von Parkgebühren eine hohe Wechselfrequenz zu erreichen und somit den gleichen Parkstand einer größeren Anzahl von Nutzern zur Verfügung zu stellen.

Insbesondere im Innenstadtbereich überlagern sich die unterschiedlichen Bereiche der verschiedenen Nutzergruppen. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung ist es daher sinnvoll die am stärksten nachgefragten Parkmöglichkeiten am strengsten zu bewirtschaften. Über eine Staffelung der Bewirtschaftungsstringenz kann lenkend auf die Parkgewohnheiten eingegriffen werden.

Die Parkhäuser in Rheinfelden werden derzeit kostenpflichtig bewirtschaftet. Meistens ist die erste Stunde kostenfrei nutzbar, danach fallen größtenteils Gebühren von 1 €/h an. Die vorhandenen oberirdischen straßenbegleitenden Parkstände in der Innenstadt sind zwar unentgeltlich aber mit Parkscheibe bewirtschaftet.

Diese Tarifstruktur ist vor dem Hintergrund der Auslastung der Parkplätze, der Konkurrenzsituation vergleichbarer Städte im Umland sowie unter Berücksichtigung der Standortgunst der lokalen Einzelhändler zu untersuchen und ggf. neu zu bewerten.



7.5.3 P03: Erhöhung der Kontrollen im ruhenden Verkehr (ortsteilübergreifend)

Sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortsteilen verursacht der ruhende Verkehr mitunter Einschränkungen anderer Verkehrsteilnehmer. Ursache ist hierbei häufig nicht das mangelnde Parkraumangebot, sondern die Bequemlichkeit einzelner Nutzer. So wird teilweise regelwirdrig auf Gehwegen oder in Verbotszonen geparkt, um kürzere Fußwege zwischen Fahrzeug und eigentlichem Erledigungsort zu erhalten.

Die Einhaltung bestehender Regelungen sind in der Realität nur bedauerlicherweise nur dann dauerhaft erfolgreich sein, wenn Missachtungen konsequent geahndet werden.

Daher muss bei Vorschlägen zur Anpassung der Regulierung im ruhenden Verkehr auch immer die Parkraumkontrolle mit betrachtet werden. Es wird hierbei empfohlen die Überwachung des ruhenden Verkehrs zu verstärken, was ggf. zu einer Personalaufstockung im Bereich des Gemeindevollzugsdienstes führt.

Wichtig bei der Durchführung der Kontrollen ist eine unregelmäßige Prüfung. Feste Zeiten und Orte der Kontrollgänge sprechen sich insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden schnell herum, was dazu führen kann, dass außerhalb der festgelegten Überprüfungszeiten die Parkregelungen vermehrt missachtet werden. Daher ist auch eine Überprüfung am Wochenende sinnvoll.

7.6 Erweiterte Mobilitätsformen

7.6.1 E01: Einrichtung einer Mobilitätszentrale (Kernstadt/ orteilübergreifend)

Wie schon unter den Maßnahmen Ö01 (Prüfung der Einführung einer verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskarte) und Ö03 (Einführen eines grenzüberschreitenden Informationssystems) beschrieben, ist die Information zu den Themen ÖPNV und Erweiterte Mobilität sowie deren Vernetzung für die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes wichtig.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofsareals (vgl. auch Maßnahme V01) bietet sich die Möglichkeit eine zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Mobilität in Rheinfelden zu schaffen. In den Räumen des Bahnhofsgebäudes können Ansprechpartner in persönlichen Gesprächen beraten und die Kunden mit sämtlichen Informationen versorgen. Dies könnte auch mit touristischen Angeboten gekoppelt werden.

Folgende Punkte wären sinnvollerweise zu integrieren:

- Stadtpläne, Radwegepläne mit Informationen zu Standorten von Haltestellen, P&R, B&R, Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angebote, Taxi-Standorte, Elektro-Ladesäulen, usw.)
- Fahrpläne, Tarifinfos, Routenvorschläge



Touristische Angebote

7.6.2 E02: Förderung und Unterstützung Car-Sharing (ortsteilübergreifend)

Auch beim Thema Car-Sharing können lokale Anbieter durch z. B. Parkplatzausweisung (Bahnhof, Rathaus) und Informationsweitergabe (Homepage Stadt, Touristeninformation) gefördert werden.

Ebenso besteht für die Stadtverwaltung die Möglichkeit zur Nutzung der Vorreiterrolle. Auswärtige Termine von Mitarbeitern der Stadtverwaltung könnten unter Nutzung von Car-Sharing Fahrzeugen bestritten werden. Dieses Modell wird bereits von der Stadtverwaltung Rheinfelden umgesetzt.

7.6.3 E03: Förderung und Unterstützung E-Mobilität (ortsteilübergreifend)

Der Bereich der Elektromobilität gewinnt vor allem im Bereich von größeren Städten und Gemeinden vor dem Hintergrund der Anstrengungen zum Klimaschutz immer mehr an Bedeutung.

Die Stadt Rheinfelden kann den Bereich der Elektromobilität (Kfz und Rad) aktiv durch verschiedene Maßnahmen fördern.

So können im öffentlichen Raum Parkplätze für Elektrofahrzeuge inkl. Ladestation und auch Lademöglichkeiten für E-Bikes ausgewiesen und betrieben werden. Hierbei bieten sich Umsteigepunkte des ÖPNV (z.B. am Bahnhof) sowie stark frequentierte Bereiche (z.B. Rathaus) an.

Neben der "Hardware"-Unterstützung besteht eine weitere Möglichkeit zur Förderung in der gezielten Informationsweitergabe über das Thema Elektro-Mobilität über den Internetauftritt der Stadt, Touristeninfo, Berücksichtigung im Stadtplan, Weitergabe in den Schulen, Amtsblatt usw.

Hierbei können auch die Unterlagen zu touristischen Radwegrouten der Sporthochschule Köln (Konzeption für das E-Bike-Projekt Dinkelberg) verwendet und verbreitet werden.

7.6.4 E04: Vorbildfunktion Stadtverwaltung (ortsteilübergreifend)

Zur Förderung der Attraktivität neuer Mobilitätsangebote bzw. zur Unterstützung des Umweltverbundes, kann die Stadtverwaltung eine Vorreiterrolle einnehmen und mit gutem Beispiel voran gehen.

Wie beschrieben setzt die Stadtverwaltung bereits aktiv auf das Car-Sharing und my-ecar und nutzt für Dienstfahrten der Mitarbeiter die Angebote der lokalen Anbieter.



Elektrofahrzeuge im städtischen Fuhrpark könnten medienwirksam eingeführt werden. Elektrofahrräder sind bereits im Einsatz. Auch wird die Nutzung eines Elektrofahrzeuges als Dienstwagen für den Oberbürgermeister diskutiert.

Auch als großer Arbeitgeber kann die Stadt Rheinfelden Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes Ihrer Mitarbeiter schaffen. Denkbar sind Arbeitgeberzuschüsse in Form des Jobtickets. Hier wird ein Zuschuss auf ÖV-Karten gewährt. Denkbar sind aber auch Modelle wie das "Job-Fahrrad", wo dem Arbeitnehmer Zuschüsse beim Fahrradkauf gewährt werden, wenn das Rad für die Fahrten zum Arbeitsplatz genutzt wird.

7.6.5 E05: Betriebliches Mobilitätsmanagement (ortsteilübergreifend)

Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmern durch "weiche" Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern.

Hier bieten sich zunächst Themen wie Internetauftritt, Stadtplan mit Rad-, Gehwegen, Haltestellen, Fahrplanauskunft, Ansprechpartner für Fragen, Information über Baumaßnahmen, Einbeziehung verkehrsintensiver Firmen, Carsharing, Elektromobilität usw. an. Auch können mit einem Mobilitätsmanagement Informationen über klimafreundliche Verkehrsmittel und Energieeinsparpotentiale vermittelt werden.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist orientiert auf die verkehrserzeugenden Wirkungen eines Betriebs, etwa eines privatwirtschaftlichen Unternehmens oder öffentlicher Einrichtungen mit entsprechendem Verkehrsaufkommen.

Hierbei können die Handlungsempfehlungen je nach Betrieb unterschiedlich sein. Die speziellen Anforderungen (z. B. feste Schichtwechselzeiten) erfordern eine passgenaue Prüfung möglicher Maßnahmen.

Aus der Abstimmung zwischen Kommune, Betrieb und Verkehrsbetrieb kann im Einzelfall eine für alle Beteiligten wirtschaftliche Lösung erreicht werden. Dies ist z.B. der Fall, wenn für den Betrieb ein Bau zusätzlicher Stellplätze entfällt und eine verstärkte Nutzung des ÖPNV-Angebots bewirkt wird.

Zudem besteht durch eine Beteiligung der Betriebe die Grundlage für eine direkte Ansprache der Verkehrsteilnehmer mit erweiterten Möglichkeiten der Verbreitung von Information zu Angeboten.

Maßnahmen können die Verbreitung von Job-Tickets, die Förderung von Mitfahrzentralen oder die Abstimmung von ÖPNV-Bedienungszeiten sein. Ein aktueller interessanter Ansatz ist die Teilnahme von großen Betrieben an Car-Sharing-Projekten. Die
Dienstfahrzeuge, die zum Beispiel in den Abendstunden oder am Wochenende keiner
Nutzung zugeführt sind und auf dem Firmengelände stehen, könnten unter Berücksichtigung der betrieblichen Aspekte der Allgemeinheit in Form von Car-Sharing zur Verfügung gestellt werden.



Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wird vorgeschlagen, dass die Stadtverwaltung das Gespräch mit den großen Arbeitgebern in Rheinfelden sucht, um die aufgeführten Punkte anzusprechen.

7.6.6 E06: Konzept Wirtschaftsverkehr (Kernstadt)

Ein Konzept für den Wirtschaftsverkehr bezieht sich meist auf die Lieferverkehre der großen Verkehrserzeuger in der Stadt. Auch in Rheinfelden gehen insbesondere von den Lkw-Fahrten der Industriebetriebe Störwirkungen aus.

Im Rahmen von Abstimmungen zwischen der Stadt Rheinfelden und den großen Betrieben können die internen verkehrlichen Abläufe (Lieferzeiten, Fahrzeuge, Routen, Arbeitszeiten, Parkplätze, usw.) ausgetauscht werden. Daraus lassen sich meist schon Vorschläge z.B. zur Routenwahl andienender Lkw oder zur zeitlichen Steuerung ableiten. Diese könnten dann mit den betrieblichen Randbedingungen abgeglichen werden.

Auch beim Konzept Wirtschaftsverkehr wird vorgeschlagen, dass die Stadtverwaltung das Gespräch mit den großen Industriebetrieben in Rheinfelden sucht, um die aufgeführten Punkte anzusprechen.

7.7 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

7.7.1 V01: Umgestaltung Bahnhofsareal und Anbindung Innenstadt (Kernstadt)

Mit einer attraktiveren Verbindung vom Bahnhof bzw. Güterstraße (Einkaufsmärkte) in die Innenstadt sollen vor allem die Fußgänger- und Radfahrerbeziehungen zwischen diesen Bereichen intensiviert werden. Neben der wichtigen städtebaulichen Aufwertung und Straßenraumgestaltung entlang der Verbindungsstrecke (Elsa-Brandström-Straße) ist auch die Querbarkeit über den Oberrheinplatz zu optimieren.

Diese Aufgabenstellung wurde im Rahmen des Bauform Rheinfeldens im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (inkl. Busbahnhof) sowie Entwicklung des Bahnhofsquartiers erarbeitet. Neben den städtebaulichen und gestalterischen Fragestellungen wurden auch wichtige verkehrliche Aspekte berücksichtigt:

- Querung/ Unterführung Bahngleise für Fußgänger und Radfahrer (behindertengerecht)
- Erneuerung Busbahnhof als intermodale Mobilitätszentrale (Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel)
- Förderung des gesamten Umweltverbundes durch Ausbauten der Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen sowie Schaffung von Car-Sharing-Parkplätzen und Elektro-Ladestationen



Bereitstellung von Informationen wie z.B. Fahrpläne, Stadtpläne, Verkehrsmittel,
 Sharing-Angebote, Tourismus usw. am zentralen Mobilitätspunkt sowie im Internet

7.7.2 V02: Umgestaltung der Kapuzinerstraße (Kernstadt)

Im Zusammenhang mit dem Masterplan Innenstadt sowie der Umbauarbeiten am ehemaligen Kaufhaus Blum wurden auch Diskussionen zum Straßenraum Kapuzinerstraße geführt. Die Ideen reichen hier vom verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich bis zur Beibehaltung der heutigen Situation. Neben den städtebaulichen Forderungen zur Aufwertung des Raumes, sind bei Überlegungen zur Umgestaltung auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen.

Der ruhende Verkehr spielt hierbei ebenso eine Rolle wie die verträgliche Abwicklung von Fußgänger und Radfahrern bei ggf. noch vorhandenem Kfz-Verkehr (inkl. Andienvorgänge und Anliegerfahrten).

Bei der weiteren Bearbeitung des Themas sind die genannten verkehrlichen Randbedingungen zu berücksichtigen.

7.7.3 V03: Umbau Knotenpunkt Mouscron-Allee/ Werderstraße (Kernstadt, Warmbach)

Dieser vorfahrtsgeregelte Knotenpunkt weist im Bestand Mängel bei der Querung für Fußgänger und Radfahrer auf und war bereits bei den Unfallstatistiken als Häufungsstelle geführt.

In früheren Verkehrsschauen haben sich Stadtverwaltung und Polizei bereits für den Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr ausgesprochen. Mit dieser Knotenpunktsform könnte den Belangen aller Verkehrsteilnehmer am besten Rechnung getragen werden. Mit einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr wird eine sichere Querung von Fußgängern und Radfahrern ermöglicht. Für die Fußgänger kann über die Anlage von Fußgängerüberwegen ein Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr erzielt werden.

Eine erste planerische Überprüfung hat die prinzipielle Realisierbarkeit unter geringfügiger zusätzlicher Flächeninanspruchnahme ergeben. Im weiteren Planungsablauf wären diese Aussagen zu konkretisieren.

7.7.4 V04: Einrichtung Haltepunkt Warmbach (Warmbach)

Auf Seiten der Stadt Rheinfelden (Baden) gibt es bereits seit längerer Zeit Überlegungen zur Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes an der Hochrheinbahn im Bereich des Stadtteils Warmbach. Hierzu wurden bereits in den 1990er Jahren erste planerische Überlegungen angestellt, die aufgrund verschiedener politischer und finanzieller Randbedingungen seinerzeit nicht weiterverfolgt werden konnten.



Mit Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes wird die Attraktivität zur Nutzung der Strecke für die Warmbacher, aber auch für die über die neue Rheinbrücke im Zuge der A861 gut angebundene Schweizer Rheinseite weiter erhöht.

Der zusätzliche Haltepunkt Warmbach ist zwischen dem vorhandenen Haltepunkt Herten und dem Bahnhof Rheinfelden vorgesehen. Die Anbindung an das Straßen- und Wegenetz kann über die bestehende Infrastruktur sichergestellt werden.

Für Fußgänger ist die Anbindung über die vorhandenen Gehwege in der Eisenbahnund Hertener Straße möglich. Die Querung der Gleise kann sowohl für Fußgänger, wie auch für Radfahrer und den Kfz-Verkehr am vorhandenen höhengleichen beschrankten Bahnübergang in der Hertener Straße vorgenommen werden. Mit dem Ausbau des Haltepunktes ist auch eine Attraktivierung der Fußgänger- und Radfahrerverbindung in Richtung Süden zur B34 verbunden.

Am Haltepunkt selber sind Bahnsteige mit einer Länge von etwa 150 m Länge vorgesehen, die behindertengerecht über Rampen im Osten erreicht werden können. Zusätzlich sind Treppenzugänge in der Mitte des Bahnsteigs sinnvoll, um die direkte Verknüpfung der vorgesehenen B+R und P+R-Stellplätze zu gewährleisten.

7.7.5 V05: Aufheben Benutzungspflicht Geh/Radweg Beuggener Straße (Nollingen)

Der Gehweg auf der Nordseite der Beuggener Straße ist westlich der Unteren Dorfstraße als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Befahrbarkeit in beide Richtungen ausgewiesen. In Richtung Westen ist die Beschilderung nicht komplett, da nicht an jeder Einmündung die Schilder wiederholt werden. Mit dieser Beschilderung ist eine Benutzungspflicht für Radfahrer auf dem Weg verbunden. Die erforderliche Breite von 2,50 m wird teilweise durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt.

Beim im Bestand markierten Schrägparken ragen bereits Fahrzeuge normaler Größe bei regulärem Aufstellen in den Gehwegsbereich hinein. Die Parkstände sollten daher als Längsparker ausgewiesen werden. Dadurch gehen zwar Stellplätze verloren, die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer kann aber erhöht werden.

Gleichzeitig könnte eine Beschilderung als Gehweg mit Radfahrer frei die Benutzungspflicht für Radfahrer aufheben. Der Radfahrer darf den Gehweg dann mit benutzen, darf aber auch auf der Straße fahren. Die erforderlichen Breiten sind hierbei mit 2,50 m die gleichen wie beim gemeinsamen Geh- und Radweg, die bei Umsetzung der Änderung im ruhenden Verkehr eingehalten werden können.

7.7.6 V06: Umbau Knotenpunkt B34/ Bahnhofstraße (Herten)

Die vorfahrtsgeregelte Kreuzung an der B34 ist bereits seit längerer Zeit in den Spitzenstunden überlastet. Für die untergeordneten Kfz-Ströme äußert sich dies in langen Wartezeiten und großen Rückstaus. Dies führt auch zu Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit, da mit zunehmender Wartezeit auch kleinere Zeitlücken zum Einfah-



ren in den Knotenpunkt angenommen werden als eigentlich erforderlich wären. Dies ist auch der Grund warum es sich bei diesem Knotenpunkt um einen Unfallschwerpunkt handelt.

Darüber hinaus sind im Bestand keinerlei Einrichtungen zum Queren der B34 für Fußgänger und Radfahrer vorhanden.

Um an dieser Stelle eine für alle Verkehrsteilnehmer sichere und leistungsfähige Knotenpunktsform ermöglichen zu können, wurde seitens der Stadt Rheinfelden beim zuständigen Straßenbaulastträger eine Kreisverkehrslösung gefordert.

Das Regierungspräsidium als zuständige Behörde konnte diesem Vorschlag aufgrund der zeitlichen Nachteile des entlang der B34 verlaufenden Kfz-Verkehrs nicht zustimmen und sieht um den Unfallschwerpunkt zu beseitigen stattdessen die Ausstattung der Kreuzung mit Signalanlagen vor. Eine für Fußgänger und Radfahrer nutzbare Querung der B34 soll hierbei über die signalisierte Fußgängerfurt möglich sein.

Die entsprechenden Baumaßnahmen haben im Frühsommer 2016 begonnen.

7.7.7 V07: Querungshilfe Riedmatt (Beuggen)

Auf der Pendlerroute der Radfahrer zwischen Schwörstadt und Rheinfelden muss die B34 im Bereich Riedmatt gequert werden. Im Bestand erfolgt diese Querung ohne weitere Sicherungsmaßnahmen.

Auch Fußgänger aus Riedmatt queren an dieser Stelle die B34, um zu den Erholungsgebieten am Rhein zu gelangen.

Das Regierungspräsidium hatte zur Beseitigung dieses Gefahrenpunktes eine Radund Fußgängerüberquerung vorgesehen. Nachdem der Gemeinderat diese abgelehnt hat plant seit dem die Stadt mit finanzieller Unterstützung des Regeierungspräsidiums eine Unterführung.

7.7.8 V08: Einrichtung Bushaltestelle Biefang (Eichsel)

Im Zusammenhang mit der behutsamen Erweiterung des Ortsteils Eichsel kommt auch die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle infrage. Im Bestand bestehen sowohl im Norden als auch im Süden des Ortsteils Bushaltestellen. Gerade für die Anwohner rund um die Straße "Im Biefang" sind diese Haltestellen relativ weit entfernt. Daher gehen die Überlegungen zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Einmündung der genannten Straße in die Kreisstraße.

Zusammen mit dieser Haltestelle sollen dann weitere verkehrliche Schwachstellen in Eichsel behoben werden. Um die Erreichbarkeit der Haltestelle für die Fahrgäste zu gewährleisten und eine sichere Anbindung an den Ort sicherzustellen, sollte zusammen mit der Haltestelle eine Querungshilfe für die Fußgänger errichtet werden. Neben



der reinen Querungsstelle ist auch die angemessene Fußgängerführung und Verknüpfung mit dem Ort vorzusehen.

Zur Unterstützung der sicheren Querungsvorgänge sollte die Geschwindigkeit auf der Kreisstraße auf 50 km/h reduziert werden. Dies ließe sich z.B. wirkungsvoll durch die Anlage einer Mittelinsel mit Fahrbahnversatz realisieren.

7.7.9 V09: Umwidmung der B 34 und der B 316 nach Übernahme des Äußeren Ringes

Sowie die Baumängel am Äußeren Ring behoben sind, soll dieser vom Regierungspräsidium übernommen werden. Damit wäre die Voraussetzung geschaffen, die B 34 in Warmbach über die Mouscron-Allee bis zur Alukreuzung zu führen. Die B 34 könnte dann innerorts zur Stadtstraße herabgestuft werden. Das gleiche gilt für die B 316 zwischen dem Äußeren Ring und der Rudolf-Vogel-Anlage.

Hiermit eröffnen sich dann weitere Möglichkeiten zur Umgestaltung, die sich positiv auf die Verträglichkeit mit den übrigen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer) auswirken können.

Diese sich bietenden Vorteile sollte die Stadt Rheinfelden unter Berücksichtigung der entstehenden Kosten nutzen und eine Umwidmung unterstützen.

7.7.10 V10: Umbau Rudolf-Vogel-Anlage (Kernstadt)

Die Rudolf-Vogel-Anlage ist im Bestand geprägt von den Verkehrsanlagen für den Kfz-Verkehr. Mit breiten Fahrstreifen und mehrstreifigen Abbiegespuren ist der Knotenpunkt für die heutigen Verkehrsbelastungen nach Inbetriebnahme des Äußeren Rings sowie der Autobahnspangen und Sperrung der Rheinbrücke für den Kfz-Verkehr teilweise überdimensioniert.

Den damaligen Anforderungen des Kfz-Verkehrs mussten sich die Fußgänger und Radfahrer unterordnen und werden nach heutigen Maßstäben nur unzureichend berücksichtigt.

Darüber hinaus wird das städtebauliche Umfeld in diesem Bereich von der ausladenden Verkehrsanlage dominiert. Die Gebäudekanten- und –strukturen sowie die wenigen vorhandenen Freiflächen werden kaum wahrgenommen.

Aus diesen Gründen soll der gesamte Knotenpunktsbereich Nollinger Straße/ Friedrichstraße/ Baslerstraße bis zur Einmündung der Rheinbrückstraße/ Warmbacherstraße umgestaltet werden. Hierbei sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt und eine städtebauliche Aufwertung erreicht werden. Die Aufgabenstellung umfasst also gleichermaßen verkehrliche und städtebauliche Teilbereiche.

Die Stadt Rheinfelden beschäftigt sich mit diesem Thema schon längere Zeit unter teilweise wechselnden Randbedingungen. Es wurden ein Wettbewerb zur Umgestal-



tung initiiert, Vorschläge im Rahmen des Masterplanes Innenstadt erarbeitet und Varianten im Zusammenhang mit dem Bauforum entwickelt.

Die verkehrstechnischen Ideen reichen von Kreisverkehrsplätzen (Architektenwettbewerb) über abknickende Vorfahrtsregelungen bis hin zu signalisierten Knotenpunkten in ähnlicher Form wie im Bestand (Bauforum).

Aufbauend auf dieser Ideen- und Datengrundlage besteht prinzipiell die Möglichkeit eine Umgestaltung an der Rudolf-Vogel-Anlage vorzunehmen. Hierfür ist zunächst eine Grundsatzentscheidung seitens des Gemeinderates erforderlich. Darauf aufbauend können dann die detaillierteren Planungen zur Umgestaltung durchgeführt werden.

8. UMSETZUNG UND PRIORISIERUNG

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Vielzahl an kleinen und großen Bausteinen zur Erreichung der genannten Planungsziele dar. Die Umsetzung des vorgestellten Maßnahmenpaktes erfordert daher einer gewissen Strukturierung.

In Abhängigkeit der Zuständigkeiten, der jeweiligen Kosten sowie der Priorität der Maßnahmen muss eine ungefähre Reihenfolge der Realisierung abgeleitet werden.

Die tatsächliche Umsetzung hängt auch mit der Finanzierbarkeit bzw. Mittelbereitstellung zusammen und muss letztlich vom Gemeinderat entschieden werden.

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wird die Anlage 8 enthaltene Maßnahmenliste vorgeschlagen.

9. CONTROLLINGKONZEPT

Der Verkehrs- und Mobilitätsplan stellt letztlich eine Art rote Faden zur verkehrlichen Entwicklung der Stadt Rheinfelden dar. Ein Controlling-System dient der regelmäßigen Überprüfung dieser Fortschritte bei der Umsetzung.

Hier bietet es sich an, **alle zwei bis drei Jahre** einen Maßnahmenbericht zur Information des Gemeinderates und der Öffentlichkeit zu erstellen, der eine Übersicht zum Stand der umgesetzten Maßnahmen, den durchgeführten Aktivitäten und den gewonnenen Erkenntnissen aufzeigt.



Anlagen

