

**STADT RHEINFELDEN**

**Machbarkeitsstudie Schutzstreifen für Radfahrer  
und Parkraumanalyse**

**Erläuterungsbericht**



**Projekt-Nr. 611-1058**

**Februar 2020**

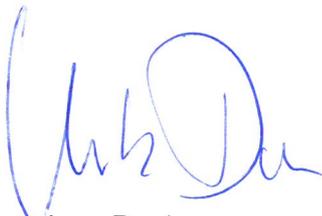
**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

---

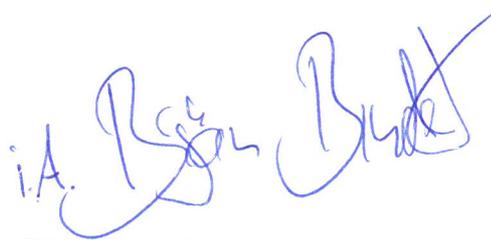
### Versions- und Revisionsbericht

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	19.02.2020	B. Bindert	F. Krentel	Erläuterungsbericht

---



Lutz Deeken



i.A. Björn Bindert

---

Fichtner Water & Transportation GmbH

Sarweystraße 3, 70191 Stuttgart

Deutschland

Telefon: +49-711-8995-444

Fax: +49-711-8995-666

E-Mail: [info@fwt.fichtner.de](mailto:info@fwt.fichtner.de)

---

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

#### Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Grundlagen</b> .....	<b>2</b>
2.1 Radschutzstreifen.....	2
2.2 Ruhender Verkehr.....	5
2.2.1 Rechtliche Vorgaben.....	5
2.2.2 Möglichkeiten zur Ordnung des ruhenden Verkehrs.....	7
2.2.3 Weiche Maßnahmen: Markierung von Parkständen.....	8
2.2.4 Harte Maßnahmen: Beschilderung.....	8
<b>3. Vorgehensweise</b> .....	<b>10</b>
<b>4. Fachliche Prüfung der einzelnen Streckenzüge</b> .....	<b>11</b>
4.1 Kernstadt.....	11
4.1.1 Friedrich-Straße West (Nollinger Straße bis Hardtstraße) .....	11
4.1.2 Friedrich Straße Ost (Hardtstraße – Schildgasse).....	13
4.1.3 Nollinger Straße (B 316).....	14
4.1.4 Hardtstraße .....	16
4.1.5 Goethestraße .....	17
4.1.6 Römerstraße West (Obere Dorfstraße – Müßmattstraße) .....	19
4.1.7 Mittlere Römerstraße (Müßmattstraße – Dürrenbach).....	20
4.1.8 Römerstraße Ost (Dürrenbach - Schildgasse).....	22
4.1.9 Karl-Fürstenberg-Straße .....	23
4.1.10 Schildgasse.....	26
4.2 Warmbach.....	27
4.2.1 Warmbacher Straße (B 34) in Warmbach.....	27
4.2.2 Mouscron Allee Nord (Eichbergstr. – Neumarkter Str.).....	28
4.2.3 Mouscron Allee Süd (Warmbacher Str. - Eichbergstr.) .....	29

4.3	Nollingen .....	31
4.3.1	Beuggener Straße.....	31
4.4	Herten.....	32
4.4.1	Hauptstraße .....	32
4.4.2	Bahnhofstraße.....	34
4.5	Degerfelden.....	35
4.5.1	Eichseler Straße.....	35
4.5.2	Lörracher Straße (B 316) .....	37
4.6	Karsau.....	39
4.6.1	Kreisstraße.....	39
4.6.2	Karsauer Straße.....	40
4.6.3	Kapfbühlstraße.....	42
4.7	Eichsel.....	43
4.7.1	Adelhauser Straße .....	43
4.7.2	Birsstraße.....	44
4.8	Minseln .....	45
4.8.1	Wiesentalstraße .....	45
4.8.2	Nordschwabener Straße .....	47
4.9	Adelhausen .....	48
4.9.1	Rheintalstraße / Ottwanger Straße.....	48
4.9.2	L 139.....	49
4.10	Nordschwaben .....	50
4.10.1	Nordschwaben – Schopfheimer Straße.....	50
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>51</b>

## Anlagen

### **Anlage 1      Tabellarische Analyse der Streckenzüge**

### **Anlage 2      Parkraumanalyse der Streckenzüge im Bestand**

### **Anlage 3      Übersicht der möglichen Markierungsmaßnahmen**

Anlage 3.1	Friedrichstraße (West)
Anlage 3.2	Friedrichstraße (Ost)
Anlage 3.3	Nollinger Straße
Anlage 3.4	Hardtstraße
Anlage 3.5	Goethestraße
Anlage 3.6	Römerstraße West
Anlage 3.7	Mittlere Römerstraße
Anlage 3.8	Römerstraße Ost
Anlage 3.9	Karl-Fürstenberg-Straße
Anlage 3.10	Schildgasse
Anlage 3.11	Wambach – Warmbacher Straße
Anlage 3.12	Warmbach – Mouscron Allee Nord
Anlage 3.13	Warmbach – Mouscron Allee Süd
Anlage 3.14	Nollingen – Beuggener Straße
Anlage 3.15	Herten - Hauptstraße
Anlage 3.16	Herten - Bahnhofstraße
Anlage 3.17	Degerfelden – Lörracher Straße
Anlage 3.18	Karsau - Kreisstraße
Anlage 3.19	Karsau – Karsauer Straße
Anlage 3.20	Karsau - Kapfbühlstraße
Anlage 3.21	Obereichsel – Adelhauser Straße
Anlage 3.22	Niedereichsel - Birsstraße

Anlage 3.23	Minseln - Wiesentalstraße
Anlage 3.24	Minseln – Nordschwabener Straße
Anlage 3.25	Adelhausen – Rheintalstraße/ Ottwanger Straße
Anlage 3.26	Adelhausen – L 139
Anlage 3.27	Nordschwaben – Schopfheimer Straße

#### **Anlage 4      Weiterführende Analysen**

Anlage 4.1	Radschleuse Degerfelden
Anlage 4.2	KP Nollinger Straße / Goethestraße

#### **Anlage 5      Prioritätenliste**

### **Quellenverzeichnis**

- [1]      Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010
- [2]      Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Fassung vom 06.03.2013
- [3]      Schurig, R.: StVO - Kommentar zur Straßenverkehrsordnung mit VwV-StVO. 15. Auflage. Bonn: Kirschbaum-Verlag, 2015
- [4]      Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Fassung vom 22.10.2014.
- [5]      Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden Württemberg (November 2017)

## 1. AUFGABENSTELLUNG

Im Zuge der anstehenden Verkehrswende wird in Rheinfelden für den Radverkehr eine Steigerung des Anteils am Verkehrsmittelmix angestrebt. Aus diesem Grund sollen Maßnahmen umgesetzt werden, um die Attraktivität dieses Verkehrsmittels weiter zu erhöhen.

Bereits im Verkehrs- und Mobilitätsplan aus dem Jahr 2016 war die Prüfung der Umsetzung von Schutzstreifen für Radfahrer entlang von Hauptverkehrsstraßen als Prüfmaßnahme hinterlegt worden. Vor diesem Hintergrund sollen nun der Einsatz von Schutzstreifen zur Unterstützung des Radverkehrs in Rheinfelden geprüft werden.

Diese Untersuchung betrachtet dabei das Hauptverkehrsstraßennetz in Rheinfelden sowie in allen zugehörigen Ortsteilen, da abseits dieser Straßen sämtlich Zone-30-Gebiete eingerichtet sind, in denen Schutzstreifen als unterstützende Maßnahme rechtlich nicht infrage kommen.

Für sämtliche Streckenzüge sollen zunächst auf Basis der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2010 [1] die jeweils geeignete Radverkehrsführung abgeleitet werden. Dort wo Schutzstreifen als sinnvolle Führungsform infrage kommen, soll die Umsetzbarkeit hinsichtlich der Straßenraumbreiten sowie weiterer fachlicher Kriterien geprüft werden.

Da häufig aufgrund der vorherrschenden Straßenbreiten in Rheinfelden bei einer Umsetzung eines Schutzstreifens Parkmöglichkeiten am Straßenrand entfallen, wurde die Untersuchung zur Quantifizierung der Parkraumreduzierung um eine Parkraumanalyse erweitert.

Weiterführend besteht vorrangig in den Teilorten Minseln und Nollingen, unabhängig von der Radverkehrsführung, schon seit längerem der Wunsch nach einer Ordnung des öffentlichen Parkraumangebots. Gründe hierfür liegen in regelwidrigem Parken und damit verbundenen Störungen im Verkehrsablauf. Weiterführend könnte über eine Ordnung des ruhenden Verkehrs das Geschwindigkeitsniveau und damit auch Geschwindigkeitsverstöße reduziert werden. Beide Untersuchungsschritte erfolgen hierbei auf denselben Streckenzügen in der Kernstadt Rheinfelden, sowie in sämtlichen Teilorten.

## 2. GRUNDLAGEN

### 2.1 Radschutzstreifen

Schutzstreifen stellen eine Möglichkeit zur Unterstützung der Radfahrer auf einem Streckenzug dar.

Generell sind aber zusammenhängende Radverkehrsnetze zu betrachten. Also Routen, auf denen der Radfahrer zur Bedienung seiner Mobilitätsbedürfnisse gerne fahren möchte. Dies sind die möglichst direkten Verbindungen zwischen Orten wie Wohnort, Arbeitsort, Einkaufsort, Bildungsort, Freizeitort.

Die Netze und vorhandenen unterstützenden Führungsformen für Radfahrer wurden im Verkehrs- und Mobilitätsplan zusammengestellt.

Für jeden innerörtlichen Streckenzug, auf dem neben dem Radverkehr auch weitere Verkehrsarten abgewickelt werden müssen, gibt es für die Führung des Radverkehrs bestimmte Vorgaben/Empfehlungen in der ERA [1] und den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg [5]:

- Als Mischverkehr auf Fahrbahn gemeinsam mit Kfz-Verkehr
- Gehweg mit Radfahrer frei (ohne Benutzungspflicht) gerade für Schützenswerte Gruppen (z.B Jugendliche oder Senioren)
- Schutzstreifen für Radfahrer
- Radfahrstreifen
- Eigenständige Radwege

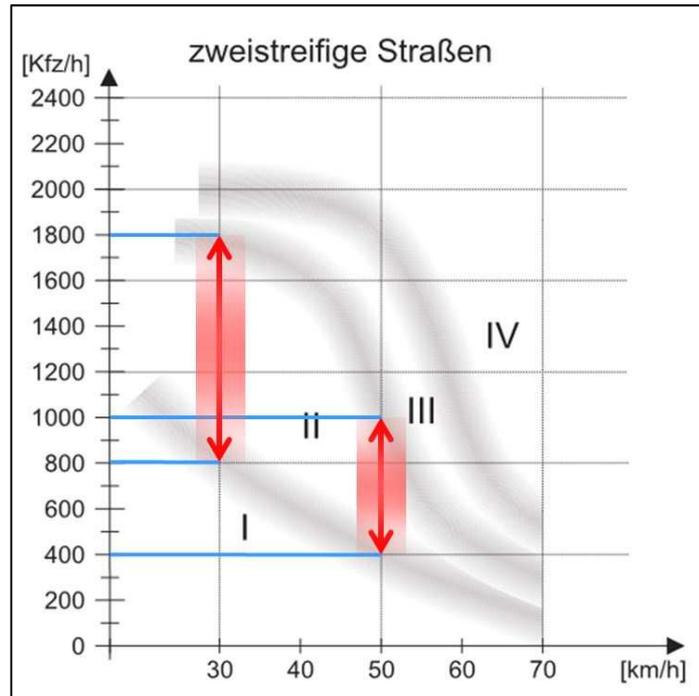
Die geeignete Radverkehrslösung ist abhängig vom Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsaufkommen, Fahrbahnbreiten und Steigungen. Abbildung Abb. 2-1 geht auf das Verkehrsaufkommen in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeit in Belastungsbereiche ein:

Beispielhaft wird Belastungsbereich II (u.a. Schutzstreifen) an einer innerörtlichen Straße mit einer maximal zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h betrachtet:

- |                     |  |
|---------------------|--|
| • < 400 Kfz/h       | Schutzstreifen in Ausnahmefällen sinnvoll<br>(z. B. bei geeigneter Fahrbahnbreite) |
| • 400 – 1.000 Kfz/h | Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen   |
| • > 1.000 Kfz/h     | Schutzstreifen nur im Ausnahmefall sinnvoll  |

Die Grenzen zwischen den Einteilungsbereichen stellen keine harten Trennlinien dar. Somit ist eine Einzelfallbetrachtung in der Regel notwendig.

Auf Basis dieser Belastungsbereiche erfolgt nach ERA [1] die Empfehlung von geeigneten Radverkehrslösungen:



**Abb. 2-1: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (ERA [1])**

**Tab. 2-1: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen (ERA [1])**

Be- reich	Verkehrsaufkommen [Kfz/h]		Führungsformen für den Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
	Bei 30 km/h	Bei 50 km/h		
<b>I</b>	0 – 800	0 – 400	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden</li> </ul>
<b>II</b>	800 – 1800	400 – 1000	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schutzstreifen</li> <li>Kombination Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein</li> </ul>
<b>III/ IV</b>	1800 – 2000	1000 – 1800	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radfahrstreifen</li> <li>Radweg</li> <li>Gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll</li> </ul>

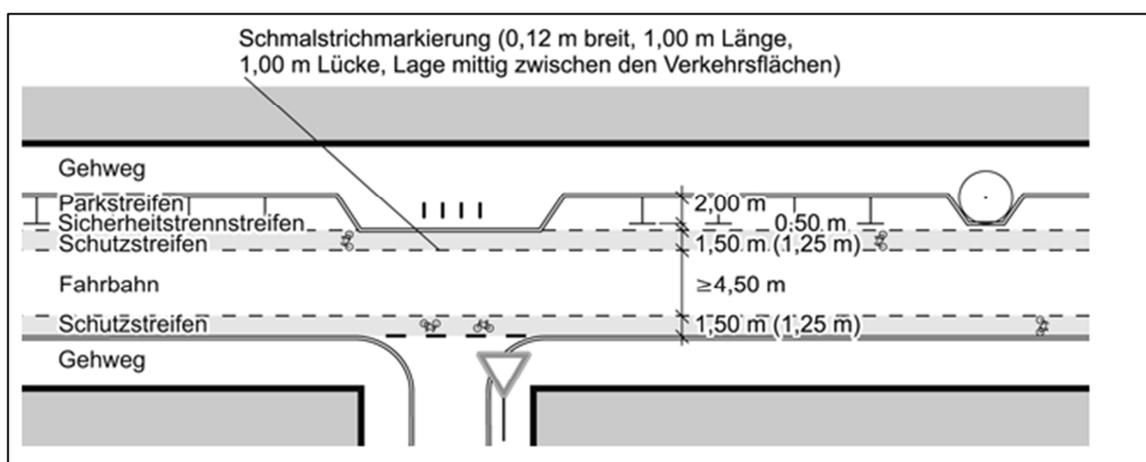
Wie schon eingangs beschrieben, liegt bei dieser Untersuchung ein besonderer Fokus auf der Klärung der Frage, ob auf den zu untersuchenden Streckenzügen ein Schutzstreifen nach ERA empfohlen werden kann. Aus diesem Grund werden nachfolgend die Voraussetzungen und Randbedingungen für den Einsatz eines Schutzstreifens genauer beschrieben:

Schutzstreifen sind durch Markierung abgegrenzte Bereiche auf der Fahrbahn, die vom Kraftfahrzeugverkehr im Bedarfsfall (z. B. bei Begegnung mit Schwerverkehr) überfahren werden dürfen.

Zur Ermittlung einer Realisierungsmöglichkeit von Schutzstreifen werden nach ERA [1] diverse Eignungskriterien vorgegeben. Abgesehen von der bereits beschriebenen Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen, bestehen überdies weitere grundlegende Entscheidungsfaktoren, wie die Schwerverkehrsstärke, die Längsneigung, Anzahl von Knotenpunkten und Grundstückszufahrten, so wie auch die Regelung des ruhenden Verkehrs. Schutzstreifen sollen nur bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h zum Einsatz kommen.

Die Regelbreite für Schutzstreifen beträgt 1,50 m bei einem Mindestmaß von 1,25 m (siehe Abb. 2-2). Bestehen Parkstände im Seitenraum der Fahrbahn, so sind entsprechende Sicherheitstrennstreifen (je nach Ausrichtung zwischen 0,25 m bis 0,75 m) vorzusehen. Eine weitere Bedingung für die Anordnung und Markierung von Schutzstreifen ist einer „Restfahrbahnbreite“ (Bereich zwischen den beiden Schutzstreifen) von mindestens 4,50 m. Dadurch ergibt sich eine Mindestbreite von 7,00 m (1,25 m je Schutzstreifen + mindestens 4,50 m Fahrbahn) für einen beidseitigen Schutzstreifen. Bei einem hohen Verkehrsaufkommen ist eine Restfahrbahnbreite von 5,00 m vorzusehen.

Straßenbegleitendes Parken (Parken am Bordstein) ist auf einem Schutzstreifen nicht erlaubt. Straßenbegleitende Parkstände neben dem Schutzstreifen müssen durch einen Sicherheitstrennstreifen vom Schutzstreifen abgesetzt sein.



**Abb. 2-2: Schematische Darstellung beidseitiger Schutzstreifen (ERA)**

Nach ERA können bei höheren Verkehrsmengen als Führungsform für Radfahrer auch Radfahrstreifen zum Einsatz kommen. Radfahrstreifen sind nicht Teil der Fahrbahn und dürfen damit nicht vom Kfz-Verkehr befahren werden. Diese Regelung wird durch

eine durchgezogene Breitstrichmarkierung und dem Verkehrszeichen 237 (nur für Radfahrer befahrbarer Weg) auf dem Radfahrstreifen verdeutlicht.

Bei noch höheren Verkehrsmengen können nach ERA zum Schutz der Radfahrer des Weiteren von der Fahrbahn abgetrennte Radwege im Seitenraum eingesetzt werden

Nachfolgend wird für jeden Streckenzug die Bestandssituation analysiert. Im Anschluss erfolgt auf den Vorgaben der ERA eine Empfehlung für eine Radverkehrsführungsform. In einem weiteren Schritt wird überprüft, ob die angestrebte Radverkehrsführung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten umgesetzt werden kann.

## **2.2 Ruhender Verkehr**

Wie eingangs beschrieben, gibt es in den Ortsteilen Minseln und Nollingen seit längerem den Wunsch nach einer Ordnung des ruhenden Verkehrs. Dieser Wunsch resultiert in Minseln aus Problemen im Verkehrsablauf, der durch ruhenden Verkehr in südlicher Fahrtrichtung auf dem Streckenzug der Wiesentalstraße zu beobachten ist.

Angestrebt wird eine Ordnung des Verkehrs über die Markierung von Parkständen im Straßenraum. Auf diese Weise sollen die Bereiche für den ruhenden Verkehr soweit eingeschränkt werden, dass der Verkehrsablauf des fließenden Verkehrs weniger beeinflusst wird. Im Speziellen stehen hierbei Streckenzüge im Fokus, bei denen durch parkende Fahrzeuge ein Begegnungsverkehr nicht mehr möglich ist. Wenn in diesem Fall auf einem längeren Abschnitt im Seitenraum Fahrzeuge parken, kann der Verkehrsablauf maßgeblich gestört werden.

### **2.2.1 Rechtliche Vorgaben**

Parken im Sinne des § 12 StVO [2] bedeutet allgemein das Verlassen des Fahrzeugs oder das Halten von länger als drei Minuten. Alle im Folgenden genannten Paragraphen und Gesetzesangaben entstammen der StVO.

Zunächst sollen kurz die beiden Begriffe „Halten“ und „Parken“ definiert werden:

- **Halten:**  
Halten ist eine gewollte Fahrtunterbrechung, die nicht durch die Verkehrslage veranlasst ist. Halten wird dem ruhenden Verkehr zugeordnet und umfasst Anhalten, Sicherung des Fahrzeugs und Stillstand im Verkehrsraum
- **Parken:**  
Das länger als drei Minuten dauernde Halten oder das Verlassen des Fahrzeugs innerhalb dieser Zeit führt zum Parken.

Wenn Parken bzw. Halten nicht durch Beschilderungen oder Markierungen eingeschränkt wird, ist Halten und Parken überall am rechten Fahrbahnrand erlaubt, solange der übrige Verkehr nicht „geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§ 1 Abs. 2, § 12 Abs. 4) [2].

Nachfolgend wird auf einige Bestimmungen der StVO zum straßenbegleitendes Parken, die für die Parkraumsituation in Rheinfelden von Bedeutung sind.

### **Enge und unübersichtliche Straßenstellen**

Das Halten ist unzulässig „an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen“ (§ 12 Abs. 1 Nr. 1) [2].

Eng ist eine Straßenstelle dann, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs mit der höchstzulässigen Breite unter Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsabstandes nicht mehr gewährleistet ist.

Die höchstzulässige Breite eines Fahrzeuges beträgt 2,55 m (§ 32 Abs. 1 Nr. 1). Der seitliche Sicherheitsabstand beträgt je Seite 25 cm. Somit wird eine Breite von 3,05 m benötigt, damit ein Fahrzeug von höchstzulässiger Breite bei der Durchfahrt nicht behindert wird [3]. In der Rechtsprechung hat sich eine erforderliche Breite von 3,10 m durchgesetzt.

Fahrzeuge, die an engen Stellen unzulässig parken, können auch ohne konkrete Behinderung abgeschleppt werden. Dies gilt auch dann, wenn der verbleibende Raum zwar für Pkw, nicht aber für Lkw ausreicht [3]. Das bedeutet, dass beim Parken darauf geachtet werden muss, dass die verbleibende Fahrbahnbreite auch für Lkw ausreichend wäre. Die Durchfahrtsbreite muss auf der Fahrbahn selbst gegeben sein, und nicht unter Mitbenutzung des Gehweges.

### **Fünf Meter vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen**

Zur Sicherung ausreichender Sicht auf den Knotenpunkt und unbehinderter Fußgängerquerung darf fünf Meter vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen nicht geparkt werden (§ 12 Abs. 3 Nr. 1). Die Berechnung der 5-m-Linie erfolgt von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten aus.

Die Verwaltungsvorschrift zu § 12 StVO führt aus, dass an einer Kreuzung oder Einmündung, an der die 5-Meter-Zone keine ausreichende Sicht in die andere Straße ermöglicht, oder das Abbiegen erschwert, die Parkverbotsstrecke z. B. durch Grenzmarkierungen angemessen zu verlängern ist [4]. Die Unterstreichung des Verbots durch die Markierung der 5-Meter-Zone wird unter bestimmten Umständen empfohlen.

### **Parken vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber**

Vor allem das Gebot Grundstücksein- und -ausfahrten freizuhalten (§ 12 Abs. 3 Nr. 3) hat durch die Rechtsprechung zu vielen spezifischen Erläuterungen geführt. Somit gilt das Parkverbot nur unmittelbar vor der Zufahrt, nicht daneben. Das bedeutet, dass der freizuhaltende Bereich nur so lang ist wie das Tor zur Einfahrt breit. Soll das Parkverbot verlängert werden, so kann dies mit einer Grenzmarkierung geschehen. Auf ordnende Maßnahmen der Verkehrsbehörde haben Grundeigentümer keinen Rechtsan-

spruch, aber ein subjektiv öffentliches Recht auf fehlerfreie Ermessensentscheidung [3].

Grundsätzlich darf auch gegenüber von Grundstücksein- und -ausfahrten geparkt werden. Dies hat bereits zu vielen Klagen und damit auch zu einer Differenzierung durch die Rechtsprechung geführt. Auch hier gilt, dass eine Restbreite von 3,10 m verbleiben muss. Dem Anwohner kann ein zwei- bis dreimaliges Rangieren beim Verlassen des Grundstücks zugemutet werden. Vor Gericht liegt das Augenmerk meist auf dem Grad der Behinderung bzw. auf der Schwere der Störung. Bei Gebieten mit hohem Parkdruck wird gemeinhin der Grad der Behinderung geringer angesetzt und ein häufigeres Rangieren für hinnehmbar gehalten. Wird die notwendige Restbreite nicht eingehalten, dann darf gegenüber von Zufahrten nicht geparkt werden.

### **Parken vor Bordsteinabsenkungen**

Weiterhin darf nach § 12 Abs. 3 Nr. 5 vor Bordsteinabsenkungen nicht geparkt werden. Die Regelung gilt z. B. für abgesenkte Bordsteine zur Straßenquerung, für Einmündungen eines verkehrsberuhigten Bereichs und für Zufahrten und Grundstücksausfahrten. Das Verbot gilt aber nur an Stellen, an denen der Bordsteinverlauf deutlich abgegrenzt ist, z. B. ein Hochbordstein- auf einen Rundbordstein abgesenkt ist. In Bereichen, in denen ein Bordstein auf längerer Strecke überfahrbar ausgestaltet ist, ist die Vorschrift nicht einschlägig und es darf dort geparkt werden. Eine Bordsteinabsenkung muss, damit die Vorschrift gültig ist, einem der genannten Zwecke dienen.

### **Parken auf dem Gehweg**

Ein Verbot des Gehwegparkens steht zwar nicht explizit in der StVO; es ergibt sich aber implizit aus anderen Bestimmungen. Gehwegparken ist deshalb nur dort erlaubt, wo es durch ein Verkehrszeichen oder eine Parkflächenmarkierung ausdrücklich zugelassen wurde. In allen anderen Fällen ist das Parken auf dem Gehweg verboten, unabhängig von der verbleibenden nutzbaren Breite des Gehwegs.

Das Parken auf Randstreifen oder Schrammborden dagegen ist zulässig, sofern diese nicht als Gehwege gelten oder genutzt werden können.

## **2.2.2 Möglichkeiten zur Ordnung des ruhenden Verkehrs**

Um eine Ordnung des Straßenraums zu erreichen, sind verschiedene Maßnahmen möglich, die sich in der Stärke der Restriktionen unterscheiden. Zum einen gibt es Maßnahmen, die mit möglichst geringem Mitteleinsatz eine Verhaltensänderung herbeiführen können (weiche Maßnahmen).

Wenn solche Maßnahmen nicht zu den gewünschten Effekten führen, können in weiteren Stufen Maßnahmen angewendet werden, die mit Eingriffen (verkehrsrechtlich oder baulich) in den betroffenen Straßenzügen verbunden sind (harte Maßnahmen).

Ein mehrstufiges Vorgehen ist auch deshalb von Bedeutung, weil damit eine höhere Akzeptanz eventuell notwendiger restriktiver Eingriffe erreicht werden kann.

Unabhängig davon, ob weiche oder harte Maßnahmen zum Einsatz kommen, werden diese eine Veränderung des ruhenden Verkehrs zur Folge haben. Bei einer Reduzierung des Parkraumangebots sind beispielsweise Verlagerungen des ruhenden Verkehrs wahrscheinlich. Zu Beginn der Umsetzung sollten daher jeweils periodisch Evaluationen stattfinden.

### 2.2.3 Weiche Maßnahmen: Markierung von Parkständen

Im vorliegenden Fall wird als weiche Maßnahme auf einem Streckenzug die Markierung von Parkständen auf der Fahrbahn empfohlen. Ziel einer Markierung ist die Ordnung des ruhenden Verkehrs.

Dabei soll in der Praxis der Beginn und das Ende einer Parkfläche mit einer Markierung verdeutlicht werden. An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass diese Art der Parkregelung nach StVO nicht bindend ist. Trotz der Festlegung der Parkflächen können außerhalb dieser Flächen Fahrzeuge im Seitenraum legal abgestellt werden, sofern die übrigen Anforderungen bzw. Einschränkungen nach StVO eingehalten werden (z.B. Restfahrbahnbreite oder Knotenpunktsbereiche). Lediglich die Beginn- und Endmarkierungen der Bereiche dürfen nicht überparkt werden.

Die Zielsetzung, eine Ordnung des ruhenden Verkehrs zu erreichen, bringt vor allem Streckenzüge in den Fokus, bei denen aufgrund einer geringen Fahrbahnbreite auf Höhe von parkenden Fahrzeugen Zweirichtungsverkehr nicht mehr möglich ist. Um einen guten Verkehrsablauf gewährleisten zu können, kann es in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen sinnvoll sein, auf Abschnitten das Parkangebot einzuschränken. Tendenziell ist durch die Markierung zumindest eine Reduktion des theoretischen Parkraumangebots zu erwarten. Eine Umsetzung einer solchen Maßnahme macht daher nur Sinn, wenn auf durch die Markierung Probleme gelöst werden können.

### 2.2.4 Harte Maßnahmen: Beschilderung

Wenn sich zeigen sollte, dass mit den im vorangegangenen Abschnitt dargestellten Mitteln keine Verhaltensänderung der Nutzer erreicht werden kann, können in weiteren Stufen Maßnahmen angewendet werden, die mit Eingriffen (verkehrsrechtlich oder baulich) in den betroffenen Straßenzügen verbunden sind (harte Maßnahmen).

In einem ersten Schritt kann über Beschilderung die bereits aufgebrachte Markierung bindend geregelt werden. Hier ist der Einsatz von negativer Beschilderung (Halte/



Abb. 2-3: VZ 290.1 und ZZ 1053-30

bzw. Parkverbote, z.T. zeitlich begrenzt) denkbar. Insbesondere wenn aufgrund der Fahrbahnbreite keine Parkstände markiert werden können ist diese Option zu bevorzugen. Die ist z.B. mit der auf der Seite zuvor dargestellten Verkehrszeichenkombination möglich (siehe Abb. 2-3).

Des Weiteren kommt auch der Einsatz von positiver Beschilderung in Frage. Positiv bedeutet in diesem Fall, dass mit Parkgeboten gearbeitet wird (Beispiel siehe Abb. 2-4).



**Abb. 2-4: VZ 314**

In Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen und häufigen Stellplatzwechseln ist auch die Kombination von positiver und negativer Beschilderung denkbar.

Beschilderungen im Bereich des ruhenden Verkehrs erfordern bei der Umsetzung in einzelnen Straßenzügen je nach Anzahl der zugelassenen Parkstände, Länge, einmündenden Straßen z.T. eine Vielzahl an Beschilderungselementen. Um einen „Schilderwald“ zu vermeiden, sollte die Umsetzung auf den Einzelfall beschränkt werden.

### 3. VORGEHENSWEISE

In einem ersten Schritt wurden im Frühjahr 2018 die zu untersuchenden Streckenzüge gemeinsam mit der Stadt Rheinfelden festgelegt. Im Kernstadtbereich werden folgende Streckenzüge analysiert:

- Friedrichstraße (von Nollinger Straße bis Schildgasse)
- Nollinger Straße
- Hardtstraße
- Goethestraße
- Römerstraße
- Schildgasse
- Karl-Fürstenberg-Straße

In den Ortsteilen werden die folgenden Streckenzüge betrachtet:

**Tab. 3-1: Übersicht der Untersuchungsstreckenzüge in den Ortsteilen**

Warmbach: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Warmbacher Straße</li> <li>• Mouscron Allee</li> </ul>	Nollingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beuggener Straße</li> </ul>	Herten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptstraße</li> <li>• Bahnhofstraße</li> </ul>
Degerfelden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lörracher Straße</li> </ul>	Karsau: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisstraße</li> <li>• Karsauer Straße</li> <li>• Kapfbühlstraße</li> </ul>	Minseln: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wiesentalstraße</li> <li>• Nordschwabener Str.</li> </ul>
Eichel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adelhauser Straße</li> <li>• Birsstraße</li> </ul>	Adelhausen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ottwanger Straße</li> <li>• Rheintalstraße</li> <li>• L 139</li> </ul>	Nordschwaben: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schopfheimer Straße</li> </ul>

Im Zuge einer Ortsbesichtigung erfolgte über einen Zeitraum von mehreren Tagen die Dokumentation der notwendigen Untersuchungskriterien für die einzelnen Streckenzüge. Hierzu gehörten die Erfassung der bestehenden Radverkehrsführung, die zulässigen Geschwindigkeiten, der Fahrbahnbreite, sowie die ggfs. Parkierungslösungen im Straßenraum. Aufgrund der Tatsache, dass der Parkdruck durch Anwohner tagsüber nicht beobachtet werden kann, wurde dieser Aspekt gesondert in den Nachstunden erfasst.

Unter Einbeziehung der Eingangsdaten wurde im Anschluss jeder Streckenzug nach der Vorgaben der ERA analysiert und die empfohlene Führungsform für den Radverkehr dokumentiert. Gegebenenfalls kann die nach ERA notwendige Lösung aufgrund

der örtlichen Gegebenheiten nicht ohne weiteres umgesetzt werden. In diesem Fall werden die Gründe ausführlich dokumentiert.

Zwischen dem 22.08.2018 und dem 29.08.2018 fanden mit den Stadtteil- und Ortsvorstehern (bzw. deren Vertretern) Vor-Ort-Termine statt. Dabei wurden die Grundlagenermittlung erläutert, mögliche Realisierungsmaßnahmen zur Unterstützung der Radverkehrsführung vorgestellt, aber auch die im Widerspruch stehenden Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer thematisiert. Die besprochenen Inhalte wurden in Protokollen dokumentiert und den Teilnehmern im Nachgang zur Verfügung gestellt.

Bei einem weiteren Termin wurden die Ergebnisse mit der Polizei und der IG VELO abgestimmt.

Wie bereits eingangs erwähnt, ergaben sich aus der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie „Schutzstreifen“ Fragestellungen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs. Da in einzelnen Ortsteilen ohnehin der Wunsch nach einer Ordnung des straßenbegleitenden ruhenden Verkehrs bestanden hatte, wurde die Aufgabenstellung, um eine Parkraumanalyse erweitert. Das Untersuchungsgebiet der Parkraumanalyse entspricht dabei den Streckenzügen der Machbarkeitsstudie „Schutzstreifen“. Nach einer erneuten Bestandsaufnahme vor Ort im September 2019 wurde auch die Untersuchung um das Thema ruhender Verkehr erweitert. Die Ergebnisse der kombinierten Untersuchung wurden am 11.12.2019 den Stadt- und Ortsvorstehern präsentiert. Erneut wurde auch die IG VELO bei einer getrennten Besprechung am 18.12.2019 in Kenntnis gesetzt.

## **4. FACHLICHE PRÜFUNG DER EINZELNEN STRECKENZÜGE**

### **4.1 Kernstadt**

#### **4.1.1 Friedrich-Straße West (Nollinger Straße bis Hardtstraße)**

Die Analyse der einzelnen Streckenzüge wird sich nachfolgende stets wiederholen. Nach einer tabellarischen Bestandsanalyse wird auf die Ergebnisse der Analyse eingegangen (siehe Tab. 4-1).

Die westliche Friedrichstraße (B 34) beinhaltet einen Großteil des innerstädtischen Geschäftsbereichs der Stadt Rheinfelden. Der Straßenzug ist geprägt durch 40 Parkstände in angelegten Parkbuchten im Seitenraum, die aufgrund der Parkregelungen tagsüber nur kurzzeitig belegt werden können. Unterstützt wird dieser Umstand durch die in diesem Bereich geltende Parkraumbewirtschaftung.

**Tab. 4-1: Bestandsanalyse - Friedrichstraße West (Nollinger Straße – Hardtstraße)**

**Bestandsanalyse**

Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	etwa 6,80 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	30 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 15.000 Kfz/24h (rd. 1.500 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Kunden
Parken	Parkbuchten
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	40 Parkstände in Parkbuchten
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	0 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	0 Parkstände

Insgesamt resultieren durch die Regelungen häufige Stellplatzwechsel, die auch im Hinblick auf die Bewertung der ERA von Bedeutung sind. Weiterführend stellt die Friedrichstraße mit einem Verkehrsaufkommen von rund 1.500 Kfz/h während der Spitzenstunden eine der am stärksten befahrenen Streckenzüge in Rheinfelden dar. Nach den Vorgaben der ERA [1] kann unter diesen Voraussetzungen eine Radverkehrsführung ausschließlich auf Radfahrstreifen bzw. Radwegen empfohlen werden.

Ein Schutzstreifen, der auch aufgrund der Fahrbahnbreite von 6,80 m nur in einseitiger Ausführung umgesetzt werden könnte, steht bei diesen Verkehrsmengen nicht zur Debatte. Da auf Basis der Fahrbahnbreite auch ein Radfahrstreifen nicht umgesetzt werden kann (hier wäre bei beidseitigen Radfahrstreifen eine Straßenraumbreite von rund 10 m erforderlich), ist in der westlichen Friedrichstraße nach ERA [1] keine adäquate Lösung für den Radverkehr entlang des Streckenzuges in Sicht. Bezogen auf das Radverkehrsnetz in Rheinfelden, ist die Radverkehrsabwicklung in Ost-West-Richtung über die parallel verlaufende Karl-Fürstenberg-Straße möglich.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs stehen für die Verkehrsteilnehmer, abgesehen von den 40 in Parkbuchten angelegten Parkständen, keine weiteren nutzbaren Parkstände im Straßenraum zur Verfügung. Im Umkehrschluss können auch keine weiteren Parkstände im Seitenraum markiert werden, so dass eine Ordnung des ruhenden Verkehrs in der westlichen Friedrichstraße nicht möglich ist. Da in diesem Bereich hinsichtlich des ruhenden Verkehrs insgesamt keine Probleme bekannt sind, stellt dieser Umstand keine Einschränkung dar.

#### 4.1.2 Friedrich Straße Ost (Hardtstraße – Schildgasse)

Die Friedrichstraße gehört zum Bundesstraßennetz, wodurch ihre Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr verdeutlicht wird. In der östlichen Friedrichstraße ist der Bundesstraßencharakter aufgrund des Fahrbahnquerschnitts zwischen 8,50 m und 9,50 m deutlich besser erkennbar, als im Innenstadtbereich. Weiterführend ist dieser Bereich durch Gewerbe und Industrie geprägt.

**Tab. 4-2: Bestandsanalyse - Friedrichstraße Ost (Hardtstraße - Schildgasse)**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	8,50 – 9,50 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 15.000 Kfz/24h (rd. 1.500 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner und Beschäftigte (Lieferverkehr)
Parken	angelegt im Seitenraum und auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	19 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	39 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	31 Parkstände

Nach den Vorgaben der ERA [1] kommt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nur eine Führung der Radfahrer auf Radwegen bzw. Radfahrstreifen in Frage. Ein Schutzstreifen kann nach ERA nicht empfohlen werden. Da für den Radverkehr in der Friedrichstraße keine adäquate Lösung angeboten werden kann, wird, wie im westlichen Teil, eine Führung des Radverkehrs über die Karl-Fürstenberg-Straße empfohlen.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs stehen im heutigen Bestand bereits 19 Parkstände im Seitenraum zur Verfügung, die vorwiegend durch Angestellte der Gewerbebetriebe genutzt werden. Zusätzlich sind in der östlichen Friedrichstraße weitere 39 Parkstände im Straßenraum nutzbar. Von diesen 39 Parkständen können nach StVO 31 im Straßenraum markiert werden (siehe Anlage 3.2). Da hinsichtlich des Parkraums und des Verkehrsablaufs keine Probleme bekannt sind, wird aufgrund der potentiellen Reduzierung des Parkraumangebots auf eine Markierung von zusätzlichen Parkständen verzichtet.

### 4.1.3 Nollinger Straße (B 316)

Die Nollinger Straße ist eine nördliche Einfahrtsstraße nach Rheinfelden. Im südlichen Abschnitt grenzt die Nollinger Straße an die Innenstadt von Rheinfelden, weswegen in diesem Bereich vielen Laden- und Geschäftsflächen anzutreffen sind. Die im Seitenraum markierten 14 Parkstände sind aufgrund der hohen Kundennachfrage für Kurzparker ausgelegt. Diese Zielsetzung wird über die Parkregelung und die Parkraumbewirtschaftung erreicht. Wie schon in der Friedrichstraße sind auch in der Nollinger Straße häufigen Stellplatzwechsel vorhanden.

**Tab. 4-3: Bestandsanalyse - Nollinger Straße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	Ri. Norden: ab Seidenweberweg Schutzstreifen Ri. Süden: auf Fahrbahn
Straßenbreiten	9,10 – 9,90 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	rd. 7.000 Kfz/24h (rd. 700 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Kunden und Anwohner
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	14 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	9 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	8 Parkstände

Hinsichtlich des Radverkehrs ist die Nollinger Straße bereits im heutigen Bestand teilweise mit einem Schutzstreifen in nördlicher Fahrtrichtung ausgestattet. Der Schutzstreifen endet vor dem Knotenpunkt Nollinger Straße / Hardtstraße. Nach ERA ist auf Basis des Verkehrsaufkommens ein beidseitiger Schutzstreifen die geeignete Führungsform. Im Hinblick auf den Fahrbahnquerschnitt kann diese Lösung außer im Bereich von Fußgängerüberwegen und Bushaltestellen im Straßenraum umgesetzt werden.

Beachtet werden muss, dass, wie bereits erwähnt, der Parkdruck der Kunden und im Abend- und Nachtzeitbereich sehr stark ausgeprägt ist. Bei Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens müssen insgesamt 14 markierte und 9 weitere heute nutzbare Parkstände entfallen.

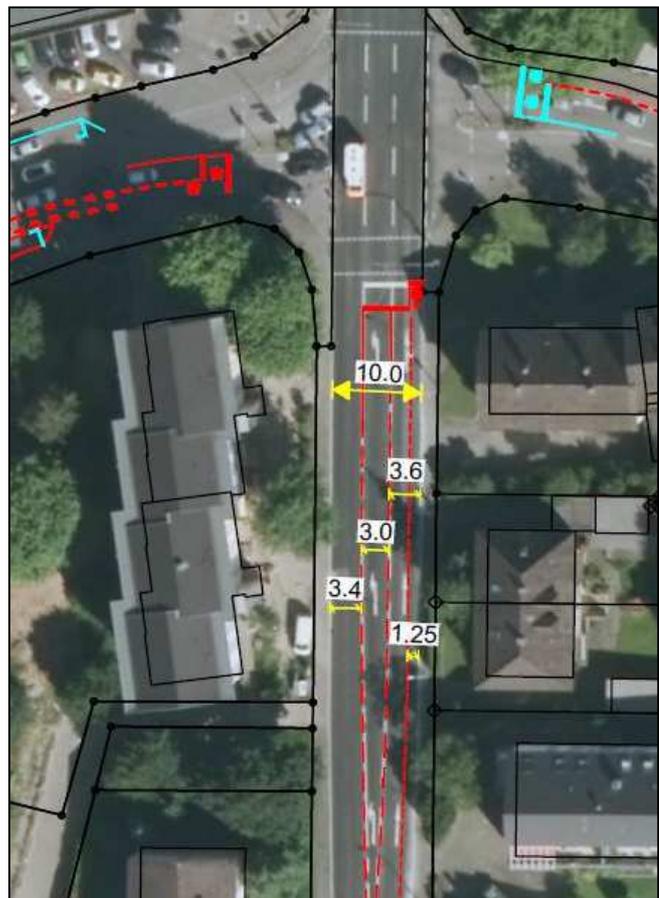
Da im Bereich der Nollinger Straße keine Möglichkeit zum Ersatz dieser Parkmöglichkeiten z.B. auf einem Parkplatz besteht, sind bei ersatzlosem Wegfall folgende Situationen wahrscheinlich:

- Verlagerung des Parkens in die Nebenstraßen. Z.B. Eichamt- oder Hebelstraße. Dies erhöht den Parkdruck dort und führt zu Parksuchverkehr durch die Wohngebiete
- Regelwidriges Parken auf den Schutzstreifen für kurzzeitiges Parken (z.B. Kindergarten)  
Für den Radverkehr bedeutet dies dann die gleiche Situation wie heute. Kontrollen können zwar erhöht werden, rund um die Uhr ist aber utopisch.

Unter Abwägung dieses Zielkonflikts kann ein beidseitiger Schutzstreifen nicht ohne Einschränkung empfohlen werden. Eine adäquate Lösung für Radfahrer wird damit allerdings verfehlt.

Eine Verbesserung kann dagegen für den Radverkehr Richtung Norden erreicht werden. So wird die Fortführung des Schutzstreifens bis zum Knotenpunkt Nollinger Straße / Hardtstraße empfohlen (siehe Abb. 4-1). Der Radfahrer wird dabei bis zu einer neu markierenden Aufstellfläche im direkten Knotenpunktbereich geführt. Von dieser Lösung profitieren Radfahrer, die geradeaus dem Streckenzug folgen, bzw. nach rechts in die Hardtstraße einbiegen.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs kann zusammengefasst werden, dass die Nachfrage nach den vorhandenen Parkständen hoch ist. Trotzdem werden durch parkende Fahrzeuge keine Störungen im Verkehrsablauf verursacht, die über die Markierung von Parkständen gelöst werden können. In Anlage 3.3 können die Parkstände eingesehen werden, die zusätzlich markiert werden könnten. Da durch diese Maßnahme keine Verbesserungen im Verkehrsablauf erwartet werden, wird die Umsetzung nicht empfohlen.



**Abb. 4-1: Verlängerung des Schutzstreifens bis zum KP Hardtstr.**

#### 4.1.4 Hardtstraße

Die Hardtstraße ist im Rheinfelder Hauptverkehrsstraßennetz eine wichtige Ost-West-Verbindung. Südlich der Hardtstraße ist die Bebauung geprägt durch Wohnnutzung. Im westlichen Teil ist eine Reihe von Schulen angeordnet.

**Tab. 4-4: Bestandsanalyse - Hardtstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	Ri. Westen: Radfahrstreifen mit zu geringer Breite Ri. Osten: auf Fahrbahn
Straßenbreiten	7,50 – 9,00 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	rd. 5.000 Kfz/24h (rd. 500 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner
Parken	halbseitig auf Gehweg (zusätzlich Senkrechtparkstände)
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	78 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	13 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	8 Parkstände

In der Vergangenheit wurde in der Hardtstraße in westlicher Fahrtrichtung ein Radfahrstreifen umgesetzt. Ein Radfahrstreifen muss nach ERA eine Mindestbreite von 1,85 m aufweisen. Die tatsächliche Breite in der Hardtstraße ist dagegen deutlich geringer, weswegen die aktuelle Lösung nicht beibehalten werden kann. In östlicher Fahrtrichtung werden Radfahrer als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Nach den Vorgaben der ERA wären aufgrund des Verkehrsaufkommens von ca. 500 Kfz/h folgende Radführungen anzustreben:

- Mischverkehr auf Fahrbahn bei 30 km/h
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Beidseitiger Schutzstreifen

Die Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens ist auf dem gesamten Streckenzug im Hinblick auf die Straßenbreite möglich. Im Bereich von Parkständen im Seitenraum

müssen die Radfahrer auf dem Schutzstreifen mit einem Sicherheitstrennstreifen geschützt werden. Richtung Westen muss der heutige Radfahrstreifen durch einen Schutzstreifen ersetzt werden. In östlicher Fahrtrichtung kann ein Schutzstreifen von der Nollinger Straße bis zur Müßmattstraße mit Sicherheitstrennstreifen markiert werden, ohne dass Parkstände im Seitenraum entfallen müssen. Im weiteren Verlauf kann der Schutzstreifen am südlichen Fahrbahnrand bis zur Friedrichstraße fortgeführt werden. Auf diesem Abschnitt müsste allerdings der Verlust von 28 entfallenden Parkständen kompensiert werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist im Bereich der Hardtstraße ein erhöhter Parkdruck zu verzeichnen. Dabei stehen heute 78 markierte Parkständen zur Verfügung. Weiterführend können im östlichen Abschnitt weitere 28 Fahrzeuge abgestellt werden. Der Verlust dieser Parkstände kann nicht durch eine Verlagerung ins nachgeordnete Straßennetz aufgefangen werden. Daher kann der nach ERA abgeleitete beidseitige Schutzstreifen nur empfohlen werden, wenn in direkter Umgebung etwa 28 Parkstände geschaffen werden. Sollte dies nicht möglich sein, kann für die in Richtung Osten fahrenden Radfahrer keine ERA-konforme Führungsform angeboten werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist eine Markierung von 8 Parkständen in der östlichen Hardtstraße, anstelle der heute unmarkiert genutzten 13 Parkmöglichkeiten, gerade unter Berücksichtigung des beschriebenen Parkdrucks nicht zu empfehlen. Durch das straßenbegleitende Parken sind zudem auch keine Stockungen im Verkehrsablauf zu beobachten, die eine Regulierung durch Markierungen erforderlich machen würde. Trotzdem ist unter Anlage 3.4 dokumentiert, wo die 8 zusätzlichen Parkstände markiert werden könnten.

#### **4.1.5 Goethestraße**

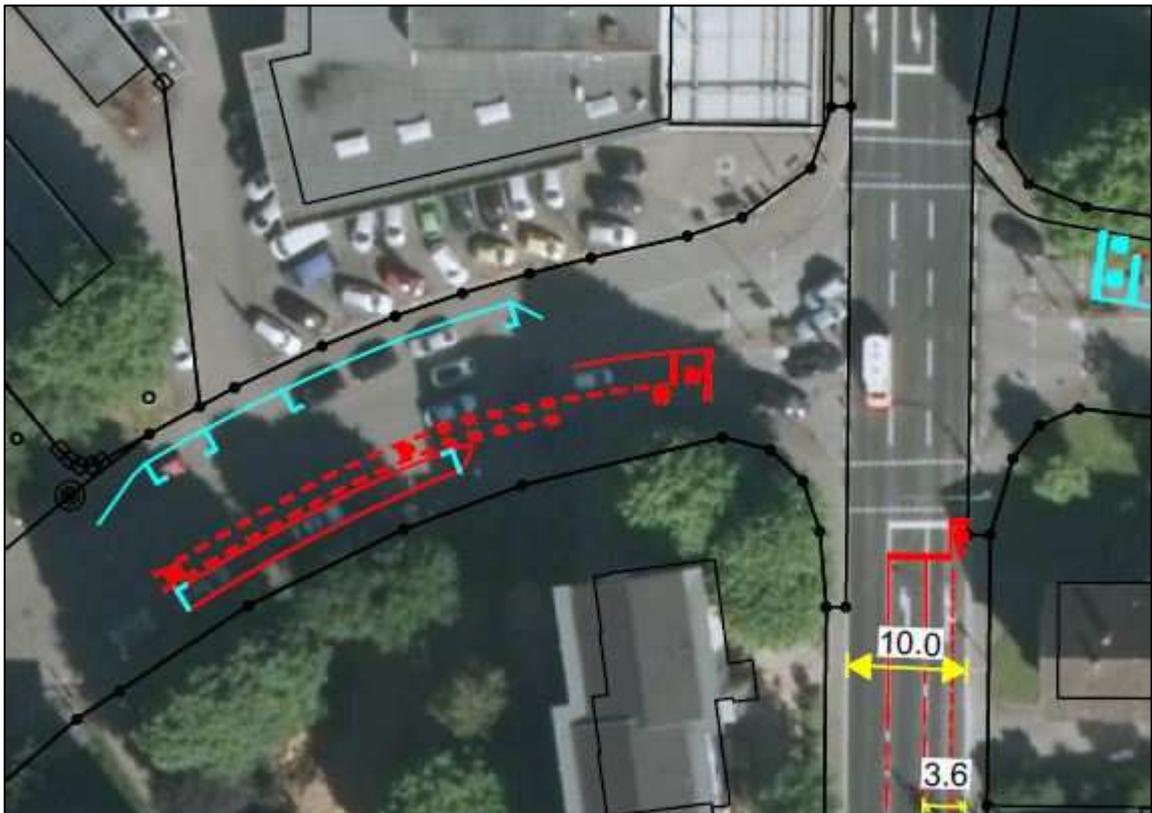
Die Goethestraße ist geprägt durch Wohnbebauung und durch eine Großzahl von Parkständen im Straßenraum. Insgesamt stehen heute 114 Parkstände in paralleler bzw. senkrechter Aufstellung zur Verfügung. Der Parkdruck durch Anwohner kann im gesamten Tagesverlauf beobachtet werden.

**Tab. 4-5: Bestandsanalyse - Goethestraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	7,60 – 8,40 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 4.000 Kfz/24h (rd. 400 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner
Parken	auf Fahrbahn auch in Senkrechtaufstellung
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	71 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	46 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	42 Parkstände
Sicherheit	Gefährdung durch Ein- und Ausparkvorgänge

Aufgrund der Spitzenstundenverkehrsbelastung von 400 Kfz/h liegt die Empfehlung für die Radverkehrsführung zwischen den Belastungsbereichen I und II (siehe Abb. 2-1). Das bedeutet, dass für Radfahrer sowohl ein beidseitiger Schutzstreifen als auch die Führung als Mischverkehr auf der Fahrbahn anbietet. Hinsichtlich der Fahrbahnbreite könnte auf dem Streckenzug ein beidseitiger Schutzstreifen durchaus umgesetzt werden. Bei Umsetzung eines solchen, müssten allerdings 68 potentielle Parkstände im Seitenraum entfallen. Für eine Verlagerung dieses Verkehrs stehen in annehmbarer Nähe keine Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Bei Umsetzung eines einseitigen Schutzstreifens Richtung Norden würden immerhin noch 30 Parkstände entfallen. Nach ERA wird die Umsetzung eines einseitigen Schutzstreifens allerdings nur in Ausnahmefällen empfohlen. Zu diesen Fällen gehört eine erhebliche Steigung. In der Goethestraße ist eine solche Steigung nicht vorhanden, weswegen im Umkehrschluss die noch zu vertretende Führung als Mischverkehr auf der Straße empfohlen wird.

Am Knotenpunkt Nollinger Straße / Goethestraße kann im Tagesverlauf in der Zufahrt Goethestraße immer wieder ein Rückstau beobachtet werden. Um die Situation für Radfahrer attraktiver zu gestalten, wird in dieser Zufahrt die Umsetzung eines kurzen Schutzstreifens und direkt an der Haltlinie die Schaffung einer Radaufstellfläche empfohlen. Radfahrer können bei Rot in Zukunft den Rückstau auf dem Schutzstreifen passieren und sich in der Aufstellfläche für den Kfz-Verkehr deutlich erkennbar positionieren.



**Abb. 4-2: Kurzer Schutzstreifen und Aufstellfläche**

Hinsichtlich der Parkraumanalyse können zusätzlich zum heutigen Parkraumangebot 42 Parkstände markiert werden. Da heute straßenbegleitend 43 Parkmöglichkeiten ohne Markierung vorhanden sind und hieraus keine Probleme hinsichtlich der Verkehrsabwicklung bekannt sind, wird diese Maßnahme nicht empfohlen. Unter Anlage 3.5 können die markierbaren Parkstände eingesehen werden.

#### **4.1.6 Römerstraße West (Obere Dorfstraße – Müßmattstraße)**

In der nachfolgenden Tabelle Tab. 4-6 sind die für die Bewertung des Streckenzugs Römerstraße West maßgeblichen Kriterien zusammengefasst.

**Tab. 4-6: Bestandsanalyse - Römerstraße West (Obere Dorfstraße - Müßmattstraße)**

**Bestandsanalyse**

Heutige Radverkehrslösung	Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
Straßenbreiten	5,60 – 5,90 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 4.000 Kfz/24h (rd. 400 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner
Parken	in Parkbuchten
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	53 Parkstände
Parkstände auf Streckenzug heute zusätzlich nutzbar	74 Parkstände
Nach Parkraumanalyse zusätzlich markierbar	0 Parkstände

In der heutigen Situation ist auf beiden Fahrbahnseiten benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Nach ERA wären aufgrund des Verkehrsaufkommens von 400 Kfz/h folgende Radverkehrslösungen denkbar:

- Mischverkehr auf Fahrbahn
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Beidseitiger Schutzstreifen

Die heutige Lösung mit dem gemeinsamen Geh- und Radweg geht also über die Empfehlungen der ERA hinaus. Da auch durchgehend die erforderlichen Mindestmaße eingehalten werden, besteht kein Grund zur Änderung dieser Situation.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs wäre auf dem Streckenzug heute Parken auf der nördlichen Fahrbahnseite erlaubt. In der Realität kann dies trotz erheblichen Parkdrucks nicht beobachtet werden. Im Hinblick auf den Verkehrsablauf in der westlichen Römerstraße wäre ruhender Verkehr auf der nördlichen Fahrbahnseite in jedem Fall hinderlich, weswegen eine Markierung von Parkständen nicht empfohlen und auch nicht dargestellt wird (siehe Anlage 3.6).

**4.1.7 Mittlere Römerstraße (Müßmattstraße – Dürrenbach)**

Die mittlere Römerstraße entspricht hinsichtlich der Wohnbebauung südlich der Straße dem bereits analysierten westlichen Teil. Nachfolgend (siehe Tabelle Tab. 4-7) sind die

für die Bewertung des Streckenzugs der mittleren Römerstraße maßgeblichen Kriterien zusammengefasst.

**Tab. 4-7: Bestandsanalyse - Mittlere Römerstraße (Müßmattstraße - Dürrenbach)**

### Bestandsanalyse

Heutige Radverkehrslösung	Ri. Westen: Radfahrstreifen Ri. Osten: Führung auf Straße
Straßenbreiten	6,50 – 9,50 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 4.000 Kfz/24h (rd. 400 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	21 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	16 Parkstände

In westlicher Fahrtrichtung ist heute auf dem gesamten Streckenzug ein Radfahrstreifen mit einer zu geringen Breite angelegt. Auf Basis des Verkehrsaufkommens ergeben sich nach ERA die nachfolgenden Empfehlungen:

- Mischverkehr auf Fahrbahn
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Beidseitiger Schutzstreifen

Die Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite nicht möglich. Die heutige Lösung des Radfahrstreifens ist zusammenfassend nicht nur aufgrund der falschen Ausführung, sondern auch auf Basis des geltenden Regelwerks nicht zu empfehlen. Es wird daher angestrebt den Radfahrstreifen durch einen Schutzstreifen zu ersetzen. In östlicher Fahrtrichtung kann die nach ERA vertretbare Radverkehrsführung als Mischverkehr auf der Fahrbahn beibehalten werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist im Westen des Streckenzugs die Markierung von 16 Parkständen möglich. Ohne Markierung können 21 Fahrzeuge abgestellt werden. Da in diesem Bereich keine Probleme bekannt sind und eine Reduzierung des

Parkraumangebots durch Markierung von Parkständen keinen Sinn macht, wird diese Maßnahme nicht empfohlen. In Anlage 3.7 sind die markierbaren Parkstände dokumentiert.

#### 4.1.8 Römerstraße Ost (Dürrenbach - Schildgasse)

Die östliche Römerstraße ist geprägt durch das Gewerbegebiet. Nachfolgend (siehe Tabelle Tab. 4-8) sind die für die Bewertung des Streckenzugs Römerstraße Ost maßgeblichen Kriterien zusammengefasst.

**Tab. 4-8: Bestandsanalyse - Römerstraße Ost (Dürrenbach - Schildgasse)**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	Ri. Westen: gemeinsamer und getrennter Geh- und Radweg Ri. Osten: getrennter Radweg im Seitenraum
Straßenbreiten	6,50 – 6,60 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 5.000 Kfz/24h (rd. 500 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Angestellte und Schwerverkehr
Parken	Parkbuchten, auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	7 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	33 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	28 Parkstände

Richtung Westen ist im Seitenraum zunächst ein gemeinsamer – in der Weiterführung auch getrennter Geh- und Radweg angelegt. Im Bereich der getrennten Lösung sind die entsprechenden Mindestbreiten nicht erfüllt. Richtung Osten ist im Seitenraum ein Radweg angeordnet. Nach ERA kommen auf Basis der Verkehrsbelastung von 500 Kfz/h zum einen die Kombinationslösung aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radfreigabe auf Gehweg und zum anderen die Anordnung eines beidseitigen Schutzstreifens in Frage. Richtung Westen wird empfohlen den bestehenden gemeinsamen/getrennten Geh- und Radweg durch einen Gehweg mit „Radfahrer frei“ zu ersetzen.

Das Ordnungsamt hat den heutigen Radweg in östlicher Fahrtrichtung für Fußgänger als untragbar eingestuft. In Zukunft wird ein reiner Gehweg angeordnet. Radfahrer Richtung Osten werden als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Lösung ist nach ERA nicht mehr im generellen Einsatzbereich. Unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite wäre die Umsetzung eines einseitigen Schutzstreifens möglich. Richtung Osten müssten 33 potentielle Parkstände entfallen, was aufgrund des in diesem Bereich parkenden Schwerverkehrs nicht in Frage kommt. Auch eine Reduktion auf 30 km/h ist in diesem Abschnitt aufgrund der gewerblichen Nutzungen rechtlich nicht zu begründen. Zusammenfassend ist die Lösung nach ERA nicht zufriedenstellend.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs können insgesamt 28 Parkstände markiert werden. Gerade im Hinblick auf den bereits erwähnten parkenden Schwerverkehr wurden längere Parkstände von mindestens 18 m Länge berücksichtigt. Auch hinsichtlich der neuen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist eine Ordnung des ruhenden Verkehrs anzustreben. Aus diesem Grund wird die Markierung von Parkständen in diesem Bereich empfohlen. Die genaue Lage der Parkstände kann Anlage 3.8 entnommen werden.

#### **4.1.9 Karl-Fürstenberg-Straße**

Die Karl-Fürstenberg-Straße wird im aktuellen Mobilitätsplan der Stadt Rheinfelden als Sammelstraße ausgewiesen. Weiterführend stellt sie für die stark belastete Friedrichstraße eine Ausweichroute im Falle von Bauarbeiten im Straßenraum, Umleitungen und Unfällen dar.

In der nachfolgenden Tabelle Tab. 4-9 sind die für die Bewertung des Streckenzugs maßgeblichen Kriterien zusammengefasst.

**Tab. 4-9: Bestandsanalyse - Karl-Fürstenberg-Straße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	7,30 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	rd. 4.000 Kfz/24h (rd. 400 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner, Beschäftigte und Schwerverkehr
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	76 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	66 Parkstände
Sonstiges	Mobilitätsplan: Karl-Fürstenberg-Straße → Sammelstraße Erschließung von Grendelmatt III erfolgt über Karl-Fürstenberg-Straße Karl-Fürstenberg-Straße offizielle Umleitung bei Sperrung Friedrichstraße

Heute werden Radfahrer gemeinsam als Mischverkehr gemeinsam auf der Fahrbahn geführt. Das Spitzenstundenverkehrsaufkommen von 400 Kfz/h führt nach ERA zu einer Einstufung zwischen die Belastungsbereiche I und II. Damit sind folgende Führungsformen des Radverkehrs anzustreben:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Eine Radfreigabe auf dem Gehweg kommt aufgrund der vorherrschenden Gehwegbreiten nicht in Frage. Ein beidseitiger Schutzstreifen wäre, rein bezogen auf die Fahrbahnbreite, umsetzbar. Bei einer Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens müssten allerdings 76 Parkstände entfallen. Im Wohngebiet in der östlichen Karl-Fürstenberg-Straße ist einer Verlagerung des entfallenden Parkraums ins angrenzende Straßennetz nicht vertretbar. Hinzu kommt, dass die Karl-Fürstenberg-Straße im

mittleren Teil vom Schwerverkehr als Abstellmöglichkeit genutzt wird. Da für diese Nutzergruppe in Rheinfelden keine adäquaten Alternativen zur Verfügung stehen, muss dies bei der Bewertung berücksichtigt werden.

Gerade im Hinblick auf den ruhenden Schwerverkehr und der angestrebten Bündelung des Radverkehrs auf der Karl-Fürstenberg-Straße besteht für Radfahrer ein höheres Sicherheitsbedürfnis als auf anderen Streckenzügen mit der Radführungsform Mischverkehr auf der Fahrbahn. Aus diesem Grund sollte versucht werden die Verträglichkeit von Radfahrern auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr auf der Karl-Fürstenberg-Straße durch eine durchgängige Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zu verbessern. Mögliche rechtliche Gründe zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wären z.B. aus Lärmbetroffenheiten ableitbar. Eine parallele Lärmuntersuchung für das neue Erschließungsgebiet „Grendelmatt III“ könnte die Grundlage für diese Geschwindigkeitsreduzierung liefern.

Um den ruhenden Verkehr und im speziellen den ruhenden Schwerverkehr zu ordnen, wird empfohlen, auf der Karl-Fürstenberg-Straße die zulässigen Parkflächen zu markieren. Die Parkmöglichkeiten werden dabei häufig alternierend angeordnet, um die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer zu erhöhen. Weiterführend wird durch die Anordnung das Geschwindigkeitsniveau auf der Karl-Fürstenberg-Straße gesenkt, was sich positiv auf die Sicherheit der Radfahrer auswirkt.

### **Exkurs: Fahrradstraße**

In der Diskussion über angemessene Radverkehrsführungsformen kam auch die Idee zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Karl-Fürstenbergstraße auf.

Eine Fahrradstraße nach Zeichen 244.1 StVO ist ohne weitere Zusatzzeichen zunächst eine lediglich dem Radverkehr vorbehaltene Verkehrsinfrastruktur. Über Zusatzzeichen können allerdings Kraftfahrzeuge zugelassen werden (z.B. Anlieger frei, Zeichen 1020-30 StVO). In einer Fahrradstraße dürfen Radfahrer nebeneinander fahren und Kraftfahrzeuge dürfen die Radfahrer nicht behindern. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit für zugelassene Kraftfahrzeuge innerhalb einer Fahrradstraße gilt 30 km/h.

In der StVO ist auch geregelt, dass eine Fahrradstraße nur dort zum Einsatz kommen soll, wenn in dem betroffenen Streckenzug der Radverkehr schon heute die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies durch planerische Maßnahmen alsbald zu erwarten ist. Diese Voraussetzung ist bei 4.000 Kfz/24h und rund 1000 Radfahrern/24h nicht erfüllt.

Daher ist eine Fahrradstraße allein schon aus rechtlichen Gründen nicht umsetzbar.

#### 4.1.10 Schildgasse

Der Charakter der Schildgasse ist faktisch geteilt in einen Nord- und Südteil. Im Norden wird das Bild durch Gewerbe und großflächige Einkaufsmöglichkeiten geprägt – im Süden ist die Straße gesäumt durch Wohnbebauung. In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tab. 4-10) sind die maßgeblichen Kriterien aufgelistet:

**Tab. 4-10: Bestandsanalyse - Schildgasse**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	7,40 – 7,60 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 8.000 Kfz/24h (rd. 800 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner, im Gewerbegebiet Be- und Entladevorgänge durch Schwerverkehr
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	55 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	48 Parkstände

Im heutigen Bestand wird der Radverkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA sind auf Basis des Verkehrsaufkommens folgende Führungsformen anzustreben:

- Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Schutzstreifen

Unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite wäre die Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens vorstellbar.

In der Folge wird die Schildgasse in drei Bereiche aufgeteilt. Erster Abschnitt umfasst die Schildgasse zwischen Friedrichstraße und Scheffelstraße. Bei einer Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens müssen 21 heute nutzbare Parkstände entfallen. Eine Radfreigabe auf dem Gehweg kommt aufgrund der Gehwegbreiten nicht in Frage. Da

im Hinblick auf den ruhenden Verkehr keine Alternativen im nachgeordneten Straßennetz angeboten werden können, ist ein ersatzloser Entfall dieser Parkstände nicht sinnvoll. Allerdings kann dann für den Radverkehr auch keine adäquate Lösung geschaffen werden.

Im zweiten Abschnitt zwischen Scheffelstraße und Römerstraße würden bei Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens insgesamt 34 nutzbare Parkstände entfallen. Bei Umsetzung eines einseitigen Schutzstreifens Richtung Norden kann diese Zahl auf 10 Parkstände reduziert werden. Eine Verlagerung von 10 Parkständen scheint in diesem Bereich vertretbar, weswegen die Umsetzung des einseitigen Schutzstreifens Richtung Norden empfohlen wird.

Im letzten Abschnitt nördlich der Römerstraße weisen die Gehwege eine Breite auf, bei denen in Kombination mit dem überschaubaren Fußgängeraufkommen eine Radfreigabe auf dem Gehweg begründbar ist. Damit kann in diesem Bereich die nach ERA empfohlene Kombinationslösung aus Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ in beiden Fahrrichtungen umgesetzt werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind keine Probleme bekannt. Da durch die Markierung der Parkstände das Parkraumbangebot tendenziell verringert wird, kann diese Maßnahme nicht empfohlen werden.

## **4.2 Warmbach**

### **4.2.1 Warmbacher Straße (B 34) in Warmbach**

Die Warmbacher Straße ist Teil des Bundesstraßennetzes der Bundesrepublik Deutschland. In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tab. 4-10) sind die maßgeblichen Kriterien aufgelistet.

Die heutige Radverkehrsführung bietet beidseitig eine Radfreigabe auf dem Gehweg. Nach ERA sind die nachfolgenden Führungsformen anzustreben:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Radweg

Sämtliche Lösungsansätze sehen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine vom Kfz-Verkehr getrennte Lösung vor. Ein Schutzstreifen kommt damit nicht in Frage. Bei der aktuellen Lösung besteht für die Gehwegnutzung keine Benutzungspflicht, so dass Radfahrer die Fahrbahn nutzen könnten. Aufgrund der Gehwegbreiten ist die Ausweitung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs nicht möglich. Beidseitige Radfahrstreifen werden durch den Fahrbahnquerschnitt ausgeschlossen. Zusammenfassend kann in der Warmbacher Straße nach ERA keine adäquate Radverkehrslösung geschaffen werden.

**Tab. 4-11: Bestandsanalyse - Warmbacher Straße (B 34)**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	Radfreigabe auf Gehweg
Straßenbreiten	7,50 – 8,50 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h im Westen)
Verkehrsaufkommen	zwischen Autobahn und Mouscron-Allee: rd. 20.000 Kfz/24h (rd. 2.000 Kfz/h) zwischen Mouscron-Allee und Bahnhof: rd. 10.000 Kfz/24h (rd. 1.000 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner und Kunden
Parken	in Parkbuchten auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	66 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	8 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	8 Parkstände
Sonstiges	Punktuelle Einengung der Gehwegbreite auf Höhe Haus Nr. 66

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs gibt es auf der Streckenzug der Warmbacher Straße, abgesehen von den 66 bereits angelegten Parkständen, lediglich für 8 weitere Parkstände die Möglichkeit einer Markierung. Da durch diese heute nutzbaren 8 Parkstände keine Störungen im Verkehrsablauf bekannt sind, wird eine Markierung nicht empfohlen.

#### **4.2.2 Mouscron Allee Nord (Eichbergstr. – Neumarkter Str.)**

Die Mouscron Allee stellt im Westen von Rheinfelden eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zur Umfahrung der Innenstadt dar. In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tab. 4-12) sind die maßgeblichen Kriterien aufgelistet:

**Tab. 4-12: Bestandsanalyse - Mouscron-Allee Nord (Eichbergstraße - Neumarkter Straße)**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg
Straßenbreiten	> 7,00 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 8.000 Kfz/24h (rd. 800 Kfz/h)
Parkdruck	nicht vorhanden
Parken	auf Fahrbahn (aber praktisch nicht vorhanden)
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	97 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	aufgrund nicht vorhandenen Parkdrucks wird die Markierung von Parkständen nicht empfohlen

In der nördlichen Mouscron Allee steht beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg zur Verfügung. Nach ERA wäre aufgrund der 800 Kfz/h beispielsweise ein beidseitiger Schutzstreifen ausreichend. Die aktuelle Lösung übertrifft damit zusammenfassend die Anforderungen der ERA.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs können im Seitenraum 97 Parkstände angeboten werden. Außerhalb von Veranstaltungen werden diese Parkstände praktisch nicht genutzt, so dass ein geringer Parkdruck vermutet werden darf. Eine Markierung dieser Parkstände macht aus diesen Gründen keinen Sinn, weswegen darauf verzichtet werden sollte.

#### **4.2.3 Mouscron Allee Süd (Warmbacher Str. - Eichbergstr.)**

Die südliche Mouscron Allee erfüllt dieselbe Verbindungsfunktion, wie ihr nördlicher Bereich. In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tab. 4-13) sind die maßgeblichen Kriterien aufgelistet:

**Tab. 4-13: Bestandsanalyse - Mouscron-Allee Süd (Warmbacher Str. – Eichbergstr.)**

**Bestandsanalyse**

Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	< 7,00 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 8.000 Kfz/24h (rd. 800 Kfz/h)
Parkdruck	nicht vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	31 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	aufgrund nicht vorhandenen Parkdrucks wird die Markierung von Parkständen nicht empfohlen
Sonstiges	Steigungen im Bereich der Unterführung

Heute wird der Radverkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA wären auf Basis des Verkehrsaufkommens die folgenden Führungsformen anzustreben:

- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Ein beidseitiger Schutzstreifen kann aufgrund des zu geringen Straßenquerschnitts nicht umgesetzt werden. Da auf den Gehwegen nur geringer Fußgängerverkehr beobachtet werden kann, wird die Umsetzung der alternativen Lösung der Radfreigabe auf dem Gehweg empfohlen.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs kann im heutigen Bestand kein ruhender Verkehr beobachtet werden. Es muss angefügt werden, dass nach StVO das Parken im Seitenraum durchaus legal wäre. Erwartungsgemäß können auf der südlichen Mouscron Allee keine durch den ruhenden Verkehr induzierten Probleme beobachtet werden, weswegen auf diesem Streckenzug eine Markierung von Parkständen nicht empfohlen wird.

## 4.3 Nollingen

### 4.3.1 Beuggener Straße

Die Beuggener Straße in Nollingen stellt in diesem Stadtteil die wichtigste Ost-West-Verbindung dar. In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tab. 4-14) sind die für die Untersuchung maßgeblichen Kriterien aufgelistet.

**Tab. 4-14: Bestandsanalyse - Beuggener Straße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	Richtung Westen: gemeinsamer Geh- und Radweg (bis Obere Dorfstraße und dann wieder ab Einmündung Untere Dorfstraße) Richtung Osten: auf Fahrbahn
Straßenbreiten	6,40 – 7,00 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	rd. 4.000 Kfz/24h (rd. 400 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	15 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	28 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	23 Parkstände
Sonstiges	Ausweichstrecke für äußeren Ring

Im heutigen Bestand erfolgt die Radverkehrsführung im Zuge der Nollinger Straße Richtung Osten gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Richtung Westen ist vom Ende des Radwegs aus Osten bis zur Einmündung Obere Dorfstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Ab dem Knotenpunkt Untere Dorfstraße wird diese Führungsform wieder aufgenommen.

Nach ERA können bei einem Verkehrsaufkommen von 400 Kfz/h in der Spitzenstunde die Empfehlungen der Belastungsbereich I und II zur Umsetzung empfohlen werden. Dies entspricht folgenden Führungsformen:

- Mischverkehr auf Fahrbahn
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Ein beidseitiger Schutzstreifen kann aufgrund der Fahrbahnbreite nicht umgesetzt werden. Einseitige Schutzstreifen werden in der Ebene nach ERA nicht empfohlen. Aufgrund der Beobachtungen vor Ort kann die Mischverkehrsführung auf der Fahrbahn noch vertreten werden. Weiterführend wird im Sinne der ERA empfohlen, in westlicher Fahrtrichtung die beiden benutzungspflichtigen Geh- und Radweg-Abschnitte durch eine Radfreigabe auf dem Gehweg zu ersetzen.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind heute im Westen bereits 15 Parkstände auf der Fahrbahn markiert. Da auch in den restlichen Abschnitten der Beuggener Straße vorwiegend in den Abend- und Nachtstunden ein erhöhter Parkdruck beobachtet werden kann, wird zur Ordnung des Verkehrsablaufs empfohlen, diese Lösung auf der restlichen Beuggener Straße fortzusetzen. Insgesamt können durch diese Maßnahme weitere 23 Parkstände markiert werden. Weiterführend wird durch die Parkraummarkierung eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus erwartet. In Anlage 3.14 ist die Lage der Parkstände dokumentiert.

## **4.4 Herten**

### **4.4.1 Hauptstraße**

Die Hauptstraße in Herten stellt in diesem Stadtteil die wichtigste Ost-West-Verbindung dar. In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tab. 4-14) sind die für die Untersuchung maßgeblichen Kriterien aufgelistet.

**Tab. 4-15: Bestandsanalyse - Hauptstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,50 – 6,50 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	rd. 6.000 Kfz/24h (rd. 600 Kfz/h)
Parkdruck	gering
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	36 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	28 Parkstände

Heute werden Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA wären auf Basis des Verkehrsaufkommens von etwa 600 Kfz/h während der Spitzenstunde folgende Führungsformen für Radfahrer angemessen:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn im Bereich von Tempo 30
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Ein Beidseitiger und auch in den meisten Abschnitten ein einseitiger Schutzstreifen kommt aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht in Frage. Eine Radfreigabe auf dem Gehweg ist aufgrund Gehwegbreiten nicht möglich. Bei der heute zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h wäre die Führung als Mischverkehr auf der Fahrbahn nach ERA nicht adäquat. Eine ERA-konforme Radverkehrsführung ist in großen Bereichen der Hauptstraße also nicht möglich.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind keine durch im Straßenraum parkenden Fahrzeuge verursachte Störungen im Verkehrsablauf bekannt. Weiterführend können heute auf dem Streckenzug nur vereinzelt parkende Fahrzeuge beobachtet werden. Eine Markierung möglicher 28 Parkstände wird aus diesen Gründen nicht empfohlen. Unter Anlage 3.15 ist die Verortung dieser Parkstände dokumentiert.

#### 4.4.2 Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße stellt in Hertlen die wichtigste Nord-Süd-Verbindung dar. Südlich der Bahnstrecke ist sie geprägt durch gewerbliche Nutzungen. Im Norden ist der Streckenzug vorrangig durch Wohnbebauung gesäumt. In der nachfolgenden Tabelle Tab. 4-16 sind die für die Bewertung maßgeblichen Kriterien festgehalten.

**Tab. 4-16: Bestandsanalyse - Bahnhofstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,50 – 6,30 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	Nord: rd. 3.000 Kfz/24h (rd. 300 Kfz/h) Süd: rd. 6.000 Kfz/24h (rd. 600 Kfz/h)
Parkdruck	hoch durch Anwohner
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	51 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	40 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	31 Parkstände

Im heutigen Bestand erfolgt die Radverkehrsführung im Zuge der Bahnhofstraße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung sind im nördlichen Bereich in der Spitzenstunde 300 Kfz/h unterwegs, wohingegen im Gewerbegebiet 600 Kfz/h beobachtet werden können. Aufgrund dieser Abweichung müssen die beiden Abschnitte getrennt voneinander betrachtet werden.

Im Norden ist nach ERA für Radfahrer die heutige Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn noch angemessen. Unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite ist in diesem Abschnitt die Markierung eines Schutzstreifens nicht möglich. Die heutige Lösung ist damit nach ERA adäquat.

Im südlichen Teil wären nach ERA folgende Führungsformen zu empfehlen:

- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite ist nach ERA nur die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens möglich, der nach ERA in der Ebene nicht empfohlen wird. Auch die Gehwegbreiten lassen eine Radfreigabe nicht zu. Zusammenfassend kann in der südlichen Bahnhofstraße keine adäquate Radverkehrsführungsform angeboten werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs können heute keine durch parkende Fahrzeuge verursachten Störungen im Verkehrsablauf beobachtet werden. Aus diesem Grund wird auf dem gesamten Streckenzug der Bahnhofstraße die Markierung von Parkständen nicht empfohlen. Unter Anlage 3.16 sind die möglichen Parkstandstandorte trotzdem dargestellt.

## 4.5 Degerfelden

### 4.5.1 Eichseler Straße

In der Eichseler Straße wird lediglich der kurze Abschnitt zwischen der Einmündung auf die Bundesstraße B 316 und der Einmündung auf Höhe des Hauses mit der Hausnummer 3 betrachtet. Nördlich dieser Einmündung ist bereits ein Geh- und Radweg westlich der Eichseler Straße vorhanden, der für Radfahrer eine attraktive Verbindung Richtung Niedereichsel schafft. Nachfolgende sind die für die Bewertung maßgeblichen Kriterien dokumentiert (siehe Tab. 4-17).

Im heutigen Bestand wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA erfolgt aufgrund der Spitzenstundenbelastung von 450 Kfz/h eine Einteilung zwischen die Belastungsbereich I und II. Folgende Lösungen kommen damit in Frage:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn bei 40-50 km/h
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

**Tab. 4-17: Bestandsanalyse - Eichseler Straße (Süd)**

**Bestandsanalyse**

Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	6,30 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 4.500 Kfz/24h (rd. 450 Kfz/h)
Parkdruck	gering
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	3 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	aufgrund des nicht vorhandenen Parkdrucks wird die Markierung von Parkständen nicht empfohlen
Sicherheit	eventuell Probleme beim Linksabbiegen zum bestehenden Radweg

Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich. Auch die Radfreigabe auf dem Gehweg kann aufgrund der geringen Gehwegbreite nicht empfohlen werden. Damit verbleibt die Führung als Mischverkehr auf der Fahrbahn. Dabei muss die Frage geklärt werden, ob für eine angemessene Umsetzung die Geschwindigkeit auf dem kurzen Streckenabschnitt verringert werden muss. Hierfür ist eine eingehendere Analyse notwendig. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Knotenpunkt Lörracher Straße / Eichseler Straße gibt es Wechselwirkungen zwischen dem Knotenpunkt und dem Streckenabschnitt. Im Hinblick auf die Tatsache, dass die Eichseler Straße am Knotenpunkt wartepflichtig und sogar aufgrund eines Stoppschildes haltepflichtig ist, kann auf dem gesamten betrachteten Streckenzug von einer Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus ausgegangen werden. Auch in der Gegenrichtung vom Knotenpunkt kommend, beschleunigen die meisten Verkehrsteilnehmer nach dem Abbiegevorgang in die Eichseler Straße wieder, so dass auch hier die Durchschnittsgeschwindigkeit unter 50 km/h liegen dürfte. Vor diesem Hintergrund kann eine Führung des



**Abb. 4-3: Situation Eichseler Str.**

Radverkehrs auf der Straße noch verantwortet werden. Weiterführend müssen die Radfahrer in nördliche Fahrtrichtung nach links auf den Geh- und Radweg einbiegen. Zur Unterstützung dieses Linksabbiegevorgangs wird auf dem kurzen Abschnitt ein einseitiger Schutzstreifen markiert. Dieser Schutzstreifen soll dem Kfz-Verkehr optisch verdeutlichen, dass mit Radfahrern zu rechnen ist. Unter Anlage 3.17 ist die Situation im Luftbild verdeutlicht.

Auf dem kurzen Abschnitt konnte in der Vergangenheit praktisch kein ruhender Verkehr beobachtet werden. Damit ist die Nachfragebedingung für eine Markierung von Parkständen nicht erfüllt. Eine Markierung kann damit nicht empfohlen werden.

#### 4.5.2 Lörracher Straße (B 316)

Die Lörracher Straße stellt die größte Hauptverkehrsstraße in Degerfelden dar. Nachfolgenden sind die relevanten Kriterien dieses Streckenzugs tabellarisch aufgelistet (siehe Tab. 4-18).

**Tab. 4-18: Bestandsanalyse - Lörracher Straße (B 316)**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	7,00 – 7,30 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 6.000 Kfz/24h (rd. 600 Kfz/h)
Parkdruck	gering
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	63 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	51 Parkstände

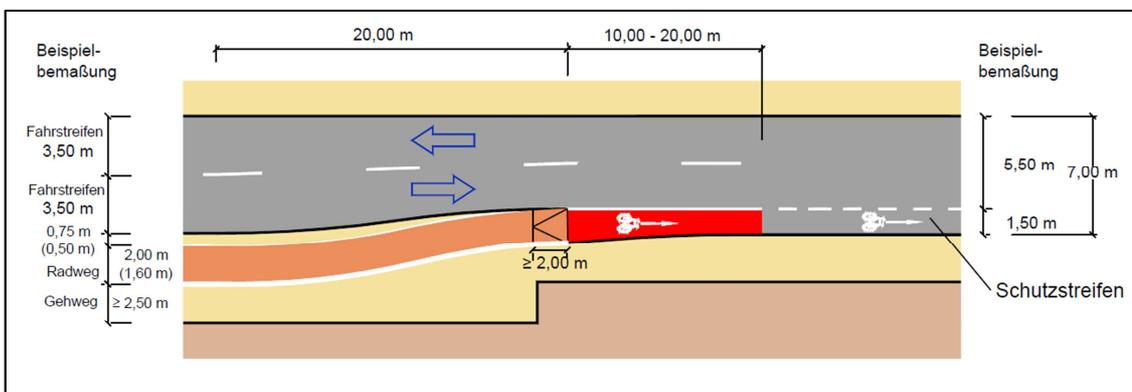
Heute werden Radfahrer als Mischverkehr auf der Straße geführt. Nach ERA wären auf Basis der Spitzenstundenbelastung von etwa 600 Kfz/h die folgenden Führungsformen anzustreben:

- Mischverkehr auf Fahrbahn bei Tempo 30
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Die Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens ist unter Berücksichtigung des Straßenquerschnitts möglich und wird empfohlen. Lediglich an Bushaltestellen oder Fußgängerlichtsignalanlagen müssen die Schutzstreifen kurzfristig unterbrochen werden. Am Übergang vom „Roten Weg“ auf den Schutzstreifen auf der Fahrbahn wird der Einsatz einer baulichen Radschleuse empfohlen (siehe Abb. 4-4 und Abb. 4-5). Auf diese Weise wird der Radverkehr sicher auf die Fahrbahn geleitet.



**Abb. 4-4: Radschleuse am Übergang „Roter Weg“**



**Abb. 4-5: Schematische Darstellung der Radschleuse**

Da auf der Lörracher Straße die Verkehrsteilnehmer diese Möglichkeit nicht nutzen, kann davon ausgegangen werden, dass der Parkdruck als gering zu bewerten ist. Weiterführend können aufgrund der empfohlenen Markierung des beidseitigen Schutzstreifens keine weiteren Parkstände markiert werden. Unter Anlage 3.17 ist die Schutzstreifenmarkierung im Luftbild dargestellt.

## 4.6 Karsau

### 4.6.1 Kreisstraße

Die Kreisstraße verläuft im Westen von Karsau in Nord-Süd-Richtung. Nachfolgend sind die für die Bewertung relevanten Kriterien aufgelistet (siehe Tab. 4-19).

**Tab. 4-19: Bestandsanalyse - Kreisstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,50 – 6,20 m
Steigung	moderat
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 3.000 Kfz/24h (rd. 300 Kfz/h)
Parkdruck	vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	67 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	58 Parkstände

Heute wird der Radverkehr in der Kreisstraße als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA und dem Verkehrsaufkommen von 300 Kfz/h in der Spitzenstunde können die folgenden Führungsformen für Radfahrer empfohlen werden:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn

Damit darf die heutige Situation nach ERA als für Radfahrer angemessen bewertet werden. Die Umsetzung eines beidseitigen bzw. einseitigen Schutzstreifens wäre aufgrund der Fahrbahnbreite ohnehin nicht möglich gewesen.



**Abb. 4-6: Situation vor Gaststätte „Kaiser“**

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs gibt es von Seiten des Ordnungsamtes bereits ein Konzept, wie die Situation vor der Metzgerei Schneider verbessert werden kann. Dabei kommen Parkmarkierungen auf der Fahrbahn und Halteverbote zum Einsatz (siehe Anlage 3.18). Weiterführend besteht auch hinsichtlich der heutigen Parksituation vor der Gaststätte „Kaiser“ Optimierungsbedarf (siehe Abb. 4-6). Hier darf heute halbseitig auf dem Gehweg geparkt werden. Die verbleibende Restbreite für Fußgänger beträgt dabei knapp unter einem Meter. Es wird empfohlen diese Parkstände auf die Fahrbahn zu verlagern. Die Restfahrbahnbreite würde in diesem Fall 3,80 m betragen, wodurch, wie auf dem restlichen Streckenzug, ein Begegnungsfall nicht möglich ist.

Weiterführend wird mit dem Ziel eines einheitlichen Stadtbilds empfohlen, auf dem gesamten Streckenzug der Kreisstraße die Markierung der Parkstände fortzuführen. Dabei können insgesamt 58 Parkstände markiert werden. Unter Anlage 3.18 kann die Lage der einzelnen Parkstände eingesehen werden.

#### **4.6.2 Karsauer Straße**

Die Karsauer Straße verbindet die Bundesstraße B 34 im Rheintal mit der deutlich höher gelegenen Kreisstraße. Im Verlauf der Kreisstraße muss in westlicher Fahrtrichtung ein erheblicher Höhenunterschied überwunden werden, der in der weiteren Be-

wertung berücksichtigt wird. In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tab. 4-20) sind die maßgeblichen Kriterien aufgelistet:

**Tab. 4-20: Bestandsanalyse - Karsauer Straße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,60 – 7,10 m
Steigung	erheblich
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 2.500 Kfz/24h (rd. 250 Kfz/h)
Parkdruck	vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	89 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	65 Parkstände

Im heutigen Bestand werden Radfahrer auf dem Streckenzug der Karsauer Straße gemeinsam mit Kfz-Verkehr geführt. Nach ERA wird diese Führungsform auf Basis der Verkehrsbelastung von 250 Kfz/h als angemessen bewertet. Aufgrund der erheblichen Steigung ist zu erwarten, dass die Geschwindigkeiten der Radfahrer deutlich geringer ausfallen, als auf der Ebene. Aufgrund des höheren Schutzbedarfs kann trotz des geringen Verkehrsaufkommens eine stärkere Sicherung der Radfahrer empfohlen werden. Aus diesem Grund wird im Steigungsbereich der Karsauer Straße ein einseitiger Schutzstreifen empfohlen. Da ab der Einmündung „Rütte“ der Straßenverlauf Richtung Westen praktisch eben verläuft, wird in diesem Bereich auf die Weiterführung des Schutzstreifens verzichtet. In Anlage 3.19 ist die Umsetzung des Schutzstreifens im Straßenverlauf dargestellt.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist eine Markierung von Parkständen im Straßenraum, allein aufgrund der Schutzstreifenmarkierung, nicht mehr möglich. Da im heutigen Bestand durch den ruhenden Verkehr kaum Störungen im Verkehrsablauf verursacht werden, ist eine Markierung von Parkständen auch nicht erforderlich. Im Bereich zwischen Schützenstraße und Spittlerstraße ist aufgrund des Kurvenbereichs in der Karsauer Straße die Sicht allerdings eingeschränkt. Um straßenbegleitendes Parken auf der Südseite der Karsauer Straße dort aus Sicherheitsgründen auszuschließen, soll hier ein absolutes Halteverbot eingerichtet werden. (vgl. Anlage 3.19).

### 4.6.3 Kapfbühlstraße

Die Kapfbühlstraße stellt eine weitere Steigungsstraße in Karsau dar. In der nachfolgenden Tabelle Tab. 4-21 sind die für die Bewertung maßgeblichen Kriterien festgehalten.

**Tab. 4-21: Bestandsanalyse - Kapfbühlstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	6,50 m
Steigung	erheblich
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 4.000 Kfz/24h (rd. 400 Kfz/h)
Parkdruck	vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Parkstände auf Streckenzug heute nutzbar	61 Parkstände
Nach Parkraumanalyse markierbar	51 Parkstände

Heute werden Radfahrer in der Kapfbühlstraße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA sind aufgrund der Verkehrsbelastung von 400 Kfz/h die Einstufung in die Belastungsbereiche I bzw. II möglich. Dadurch stehen folgende Radverkehrsführungsformen zur Debatte:

- Mischverkehr auf Fahrbahn
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Die Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens ist aufgrund der vorherrschenden Straßenbreiten nicht möglich. Eine Radfreigabe auf dem Gehweg kann aufgrund der Gehwegbreiten nicht empfohlen werden. Die Führungsform Mischverkehr kann talwärts in Konformität mit der ERA umgesetzt werden. Bergwärts hingegen besteht für Radfahrer aufgrund der geringeren Fahrgeschwindigkeiten sowie des möglichen Pendelns ein höheres Sicherheitsbedürfnis. Da ein einseitiger Schutzstreifen auf Basis der Fahrbahnbreite umgesetzt werden kann und das Steigungskriterium im vorliegenden Fall zweifelsohne erfüllt ist, wird die Umsetzung des einseitigen Schutzstreifens empfohlen (siehe Anlage 3.20). Aufgrund der Tatsache, dass die Längsneigung der Kapf-

bühlstraße ab der Einmündung Grienäckerstraße wieder abflacht, endet der einseitige Schutzstreifen an dieser Einmündung.

Aufgrund des empfohlenen Schutzstreifens können auf dem größten Teil der Kapfbühlstraße keine Parkstände markiert werden. Da in diesem Bereich durch den ruhenden Verkehr auch keine Störungen im Verkehrsablauf verursacht werden, stellt dieser Umstand kein Problem dar. Auch im oberen Teil der Kapfbühlstraße zwischen Grienäckerstraße und Karsauer Straße sind keine Störungen im Verkehrsablauf bekannt, die durch parkende Fahrzeuge induziert werden. Aus diesem Grund wird empfohlen, auch auf diesem kurzen Abschnitt auf die Markierung von Parkständen zu verzichten.

Falls bei Veranstaltungen in der Festhalle der ruhende Verkehr der Besucher Probleme im Verkehrsablauf verursacht, können Parkstände auch nachträglich markiert werden. Unter Anlage 3.20 sind die Parkstände dargestellt.

## 4.7 Eichsel

### 4.7.1 Adelhauser Straße

Die Adelhauser Straße stellt in Obereichsel die wichtigste Straßenverbindung dar. Nachfolgend sind die für die weitere Bewertung relevanten Aspekte aufgeführt (siehe Tab. 4-22):

**Tab. 4-22: Bestandsanalyse - Adelhauser Straße**

#### **Bestandsanalyse**

Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,40 – 5,50 m
Steigung	moderat
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 3.700 Kfz/24h (rd. 370 Kfz/h)
Parkdruck	gering
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	18 Parkstände
Nach Parkraumanalyse markierbar	aufgrund der Fahrbahnbreite und der vorhandenen privaten Parkstände wird die Markierung von weiteren Parkständen nicht empfohlen

Im heutigen Bestand werden Radfahrer und Fahrzeuge als Mischverkehr auf der Adelhauser Straße geführt. Nach ERA kann diese Lösung auf Basis des aktuellen Verkehrsaufkommens als angemessen bewertet werden.

Unabhängig davon, könnte ein einseitiger bzw. beidseitiger Schutzstreifen, allein aufgrund der Straßenbreiten, nicht umgesetzt werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs können heute auf der Adelhauser Straße keine parkenden Fahrzeuge beobachtet werden. Nach StVO ist das Parken auf dem Streckenzug aber durchaus erlaubt. Aufgrund der fehlenden Nachfrage und der Großzahl an auf privatem Grund vorhandenen Parkständen, wird eine Markierung von Parkständen auf der Fahrbahn nicht empfohlen.

#### 4.7.2 Birsstraße

Die Birsstraße stellt in Niedereichsel die Weiterführung der Adelhauser Straße dar. Nachfolgend sind die wichtigsten Merkmale in einer Tabelle zusammengefasst (siehe Tabelle Tab. 4-23).

**Tab. 4-23: Bestandsanalyse - Birsstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	6,10 m
Steigung	moderat
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 3.800 Kfz/24h (rd. 380 Kfz/h)
Parkdruck	gering
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	21 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	18 Parkstände

In der heutigen Situation werden Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA kommen bei einer Spitzenstundenbelastung von knapp unter 400 Kfz/h folgende Führungsformen in Frage:

- Mischverkehr auf Fahrbahn
- Kombination aus Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Beidseitiger Schutzstreifen

Ein beidseitiger Schutzstreifen kann aufgrund der Fahrbahnbreite nicht umgesetzt werden. Die Gehwegbreiten lassen eine Freigabe des Radverkehrs nicht zu. Die Birsstraße ist Richtung Nordosten mit einer moderaten Steigung ausgestattet. Weiterführend ist die Sicht der Autofahrer auf die langsameren Radfahrer durch die langgezogene Rechtskurve zum Teil eingeschränkt. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Radfahrer Richtung Obereichsel durch einen einseitigen Schutzstreifen zu schützen. Unter Anlage 3.22 ist die Markierung auf dem Streckenzug der Birsstraße dokumentiert.

Wie schon in Obereichsel kann auch in der Birsstraße praktisch kein ruhender Verkehr beobachtet werden. Nach StVO könnten dennoch 18 Parkstände im Straßenraum markiert werden. Da aktuell keine Störungen des Verkehrsablaufs durch den ruhenden Verkehr beobachtet werden können, wird die Markierung der Parkstände nicht empfohlen.

## **4.8 Minseln**

### **4.8.1 Wiesentalstraße**

Die Wiesentalstraße ist ein ca. 2,5 km Streckenzug in Minseln. Wie eingangs erwähnt, gibt es in der Wiesentalstraße Beobachtungen, dass der Verkehrsablauf durch am westlichen Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge gestört wird. Nachfolgend sind die für die Bewertung relevanten Kriterien aufgelistet (siehe Tab. 4-24).

**Tab. 4-24: Bestandsanalyse - Wiesentalstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	Richtung Norden: Schutzstreifen Richtung Süden: auf Fahrbahn
Straßenbreiten	6,00 m
Steigung	moderat
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	rd. 3.400 Kfz/24h (rd. 340 Kfz/h)
Parkdruck	vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	85 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	0 Parkstände
Sonstiges	Probleme im Verkehrsablauf durch ruhenden Verkehr in südlicher Fahrtrichtung

Im heutigen Bestand steht für Radfahrer in nördlicher Fahrtrichtung ein Schutzstreifen zur Verfügung. Richtung Süden werden die Radfahrer als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA und dem vorliegenden Verkehrsaufkommen von 340 Kfz/h während der Spitzenstunde können folgende Führungsformen für Radfahrer empfohlen werden:

- Mischverkehr auf Fahrbahn

Aktuell befindet sich die Bundesautobahn B 98 im Ausbau. In naher Zukunft wird der neuste Abschnitt eröffnet werden, der im Süden von Minseln endet. Allein aufgrund dieser Tatsache wird in Zukunft eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Wiesentalstraße erwartet. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass Richtung Norden eine moderate Steigung zu verzeichnen ist, kann die heutige Führungsform nach ERA als angemessen betrachtet werden. Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite nicht umsetzbar.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs werden auf der Wiesentalstraße durch parkende Fahrzeuge Störungen im Verkehrsablauf verursacht. Diese Störungen können allerdings nicht durch Markierung von Parkständen gelöst werden, da in Kombination mit dem bestehenden Schutzstreifen auf dem gesamten Streckenzug keine Parkstände

markiert werden können. Aus diesem Grund wird im vorliegenden Fall mit dem Einsatz von Parkverboten gearbeitet. So sind vom Ordnungsamt Rheinfelden an entsprechenden Stellen Parkverbote geplant. Unter Anlage 3.23 ist die genaue Lage der Beschilderung dokumentiert.

#### 4.8.2 Nordschwabener Straße

Die Nordschwabener Straße ist eine wichtige Ost-West-Verbindung im Süden von Minseln. Nachfolgend sind die wichtigsten Merkmale in einer Tabelle zusammengefasst (siehe Tabelle Tab. 4-25).

**Tab. 4-25: Bestandsanalyse - Nordschwabener Straße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,70 – 5,80 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h (30 km/h)
Verkehrsaufkommen	rd. 2.500 Kfz/24h (rd. 250 Kfz/h)
Parkdruck	vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	16 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	11 Parkstände
Sonstiges	Parkende Langholztransporter vor Firma Wiedmann

Im heutigen Bestand werden Radfahrer als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA kann diese Lösung auf Basis des geringen Verkehrsaufkommens von 250 Kfz/h in der Spitzenstunde als angemessen bewertet werden.

Schutzstreifen können aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite nicht zum Einsatz kommen.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs gibt es in der Nordschwabener Straße die Besonderheit, dass zur Anlieferung der Firma Wiedemann Langholztransporter auf der Straße parken. Diese Lösung ist mit dem Ordnungsamt Rheinfelden abgestimmt. Abgese-

hen von diesen Spezialfahrzeugen kann auf der Nordschwabener Straße praktisch kein ruhender Verkehr beobachtet werden. Aus diesem Grund ist eine Markierung von 11 Parkständen (siehe Anlage 3.24) im Seitenraum nur bedingt zielführend. Eine Markierung von Parkständen wird nicht empfohlen.

## 4.9 Adelhausen

### 4.9.1 Rheintalstraße / Ottwanger Straße

In Adelhausen besteht die Ortsdurchfahrt aus der Rheintalstraße und in der Fortführung der Ottwanger Straße. Aufgrund der Tatsache, dass sich der Charakter und die Struktur der beiden Streckenzüge nicht unterscheiden, werden die beiden nachfolgend gemeinsam betrachtet. In der nachfolgenden Tabelle Tab. 4-21 sind die für die Bewertung maßgeblichen Kriterien festgehalten.

**Tab. 4-26: Bestandsanalyse - Ottwanger Straße und Rheintalstraße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,50 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 2.000 Kfz/24h (rd. 200 Kfz/h)
Parkdruck	vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	60 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	50 Parkstände

In beiden genannten Streckenzügen wird der Radverkehr heute auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA stellt diese Lösung aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens die angemessene Führungsform dar. Ein Schutzstreifen hätte aufgrund der Fahrbahnbreite nicht umgesetzt werden können.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind keine Störungen im Verkehrsablauf bekannt. Nach StVO könnten auf den beiden Streckenzügen insgesamt 50 Parkstände im Stra-

ßenraum markiert werden. Da keine Probleme bekannt sind, die über die Markierung von Parkständen gelöst werden könnten, wird die Markierung nicht empfohlen. Unter Anlage 3.25 ist die Lage der Parkstände dokumentiert.

#### 4.9.2 L 139

Die L 139 in Adelhausen stellt einen äußerst kurzen Streckenabschnitt von knapp 300 m dar. In der nachfolgenden Tabelle Tab. 4-27 sind die für die Bewertung maßgeblichen Kriterien festgehalten.

**Tab. 4-27: Bestandsanalyse - L 139**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	6,10 m
Steigung	eben
Zulässige Geschwindigkeit	30 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 2.500 Kfz/24h (rd. 250 Kfz/h)
Parkdruck	vorhanden
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	9 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	aufgrund des kurzen Abschnitts und des ausreichenden Stellplatzangebots auf privatem Grund wird auf weitere Parkstände verzichtet
Sonstiges	Nur kurzes Teilstück ohne Anbindung an Radverkehrsnetz

Der Radverkehr wird heute als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach ERA würde genau diese Führungsform auf Basis des Verkehrsaufkommens von 250 Kfz/h in der Spitzenstunde empfohlen werden. Die bestehende Lösung ist damit angemessen. Die Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens wäre unabhängig von der Sinnhaftigkeit auch aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich gewesen.

Im Zuge der L 139 wurde während der Beobachtungen kein ruhender Verkehr beobachtet. Da auf privatem Grund ein ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung steht, wird die Markierung von Parkständen auf der Fahrbahn nicht empfohlen.

## 4.10 Nordschwaben

### 4.10.1 Nordschwaben – Schopfheimer Straße

Die Schopfheimer Straße stellt gleichzeitig die Hauptverkehrsstraße und auch die Haupteerschließungsstraße in Nordschwaben dar. Nachfolgend sind die wichtigsten Merkmale in einer Tabelle zusammengefasst (siehe Tabelle Tab. 4-28).

**Tab. 4-28: Bestandsanalyse - Schopfheimer Straße**

<b>Bestandsanalyse</b>	
Heutige Radverkehrslösung	auf Fahrbahn
Straßenbreiten	5,40 – 6,00 m
Steigung	moderat
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsaufkommen	rd. 3.000 Kfz/24h (rd. 300 Kfz/h)
Parkdruck	gering
Parken	auf Fahrbahn
Parkstände auf Streckenzug heute angelegt/markiert	0 Parkstände
Straßenbegleitendes Parken ohne Markierung auf Streckenzug	41 Parkstände
Bei Markierung der heute straßenbegleitend genutzten Parkflächen mögliche Parkstände	31 Parkstände

Im heutigen Bestand wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf Basis des Spitzenstundenverkehrs würde nach ERA diese Führungsform empfohlen werden. Damit besteht bei Radverkehr in Nordschwaben kein Handlungsbedarf.

Ein Schutzstreifen wäre in Nordschwaben aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten nicht möglich gewesen.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs können in der Nordschwabener Straße heute praktisch keine parkenden Fahrzeuge beobachtet werden. Durch eine Markierung von 31 Parkständen kann der Verkehrsablauf zusammenfassend nicht verbessert werden. Aktuell liegt der Stadt ein Antrag des Ortschaftsrats für die Einführung von Tempo 30 auf der Schopfheimer Straße vor. Sollte dieser Antrag negativ bewertet werden, würde über die Markierung von Parkständen eine neue Option bestehen, das Geschwindigkeitsniveau abschnittsweise zu senken. Gerade im Hinblick auf die engen Straßenver-

hältnisse in Nordschwaben, wäre dies ein geeignetes Mittel. In Anlage 3.27 ist die genaue Lage der Parkstände dokumentiert.

## 5. ZUSAMMENFASSUNG

Aufgabe der Untersuchung war zunächst die Überprüfung, ob auf den Hauptverkehrsstraßen auf Rheinfelder Gemarkung Schutzstreifen für Radfahrer angeordnet werden können. Nach einer Bestandsaufnahme erfolgte eine Bewertung der Streckenzüge. In einem ersten Schritt wurde hierbei untersucht, welche Radverkehrsführungsformen nach den Vorgaben des gängigen Regelwerks (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)) zu empfehlen sind. Dabei kommen abhängig vom Verkehrsaufkommen und von der zulässigen Geschwindigkeit auf einem Streckenzug abgesehen von Schutzstreifen viele Führungsformen in Frage:

- Mischverkehr auf Fahrbahn gemeinsam mit Kfz-Verkehr
- Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ (ohne Benutzungspflicht)
- Schutzstreifen für Radfahrer
- Radfahrstreifen
- Eigenständige Radwege

Dort, wo Schutzstreifen als sinnvolle Führungsform infrage kommen, sollte die Umsetzbarkeit hinsichtlich der Straßenraumbreiten sowie weiterer fachlicher Kriterien geprüft werden.

Da häufig aufgrund der vorherrschenden Straßenbreiten in Rheinfelden bei einer Umsetzung eines Schutzstreifens Parkstände am Straßenrand entfallen, wurde die Untersuchung zur Quantifizierung der Parkraumreduzierung um eine Parkraumanalyse erweitert.

Zusammenfassend können Schutzstreifen für Radfahrer auf den folgenden Streckenzügen neu und sinnvoll umgesetzt werden:

- Rheinfelden – Schildgasse einseitig (zwischen Scheffelstr. und Römerstr.)
- Degerfelden – Lörracher Straße beidseitig
- Degerfelden – Eichseler Straße einseitig (zwischen Bundesstraße und Einmündung Geh- und Radweg)
- Niedereichsel – Birsstraße einseitig
- Karsau – Karsauer Straße einseitig (zwischen Bundesstraße und Rütte)
- Karsau – Kapfbühlstraße einseitig (zwischen Bundesstraße und Grienäckerstr.)

An folgenden Streckenzügen ist nach den durchgeführten Prüfungen keine adäquate Radverkehrsführung möglich:

- Rheinfelden – Friedrichstraße aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Platzverhältnisse
- Rheinfelden – Nollinger Straße Richtung Süden aufgrund des Zielkonflikts mit dem ruhenden Verkehr
- Rheinfelden – Hardtstraße Richtung Osten aufgrund des Zielkonflikts mit dem ruhenden Verkehr
- Rheinfelden – Karl-Fürstenberg-Straße: Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn aufgrund der Bedeutung der Radroute nur bedingt verträglich
- Rheinfelden – südliche Schildgasse aufgrund des Zielkonflikts mit dem ruhenden Verkehr
- Rheinfelden – östliche Römerstraße Richtung Osten aufgrund des Zielkonflikts mit dem ruhenden Verkehr
- Warmbach – Warmbacher Straße aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Platzverhältnisse
- Herten – Hauptstraße aufgrund der Platzverhältnisse
- Herten – Bahnhofstraße Süd

An folgenden Streckenzügen ist unter Berücksichtigung vorhandener Defizite eine Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Markierung von Parkständen sinnvoll:

- Rheinfelden – Karl-Fürstenberg-Straße
- Rheinfelden – Östliche Römerstraße
- Nollingen – Beuggener Straße
- Karsau – Kreisstraße im Bereich der Metzgerei Schneider und vor der Gaststätte Kaiser

..