



FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

Fahrradstraßen in Rheinfelden

Allgemein

Anknüpfungspunkte:

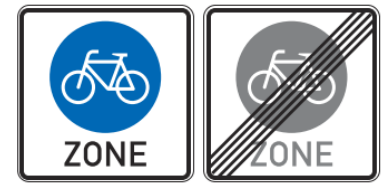
- Verkehrs- und Mobilitätsplan Rheinfelden aus dem Jahr 2016
- Machbarkeitsstudie Schutzstreifen und Parkraumanalyse aus den Jahren 2020 und 2021

Regelwerke / Richtlinien / Leitfaden:

- StVO und VwV-StVO
- ERA 2012 (FGSV)
- Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis (difu und Bergische Universität Wuppertal)



- StVO und VwV-StVO
- Fahrradstraßen können aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1 StVO) oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr.5 StVO) angeordnet werden
- Beginn: Zeichen 244.1 StVO / Ende: Zeichen 244.2 StVO
 - Auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder Straßen mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr
 - Wenn nicht durch Zusatzzeichen freigegeben, dann nur Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge
 - Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden
- Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Kfz ggf. noch weiter reduzieren -> an Fahrrad orientieren)
- Nebeneinanderfahren von Radfahrern erlaubt



Rechtlicher Hintergrund Fahrradzone

- Seit StVO-Novelle 2020: flächenbezogenes Element Fahrradzone
- § 45 Abs. 1i StVO
 - Innerhalb geschlossener Ortschaften
 - Hohe Fahrradverkehrsdichte
 - Nicht: auf Straßen des überörtlichen Verkehrs und Vorfahrtsstraßen
 - Darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen umfassen
- Beginn: Zeichen 244.3 StVO / Ende: Zeichen 244.4 StVO
- Wenn nicht durch Zusatzzeichen freigegeben, dann nur Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge
- Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Kfz ggf. noch weiter reduzieren -> an Fahrrad orientieren)
- Nebeneinanderfahren von Radfahrern erlaubt

Technischer Hintergrund Fahrradstraße

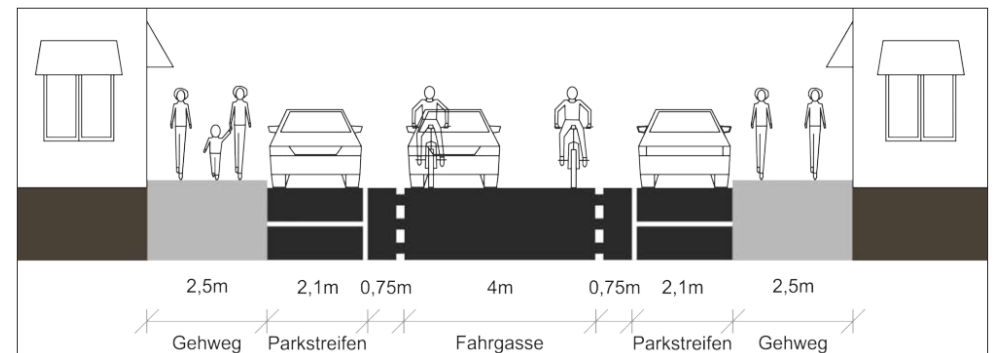
Regelwerke

- **RASt 06**
 - in Erschließungsstraßen bis etwa 400 Kfz/h
 - Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen
 - Empfehlung: verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit
- **ERA 2010**
 - Fahrradstraßen bündeln Radverkehr und sollen Rad-Hauptverbindungen in Erschließungsstraßen sichtbar machen
 - Ziel: gleichmäßiger Verkehrsfluss und hohe Reisegeschwindigkeit
 - Empfehlung: Piktogramme an Knotenpunkte auf die Fahrbahn und bauliche Einengung und Vorfahrt von örtlichen Gegebenheiten abhängig machen
- **VwV-StVO**
 - Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden

Technischer Hintergrund Fahrradstraße

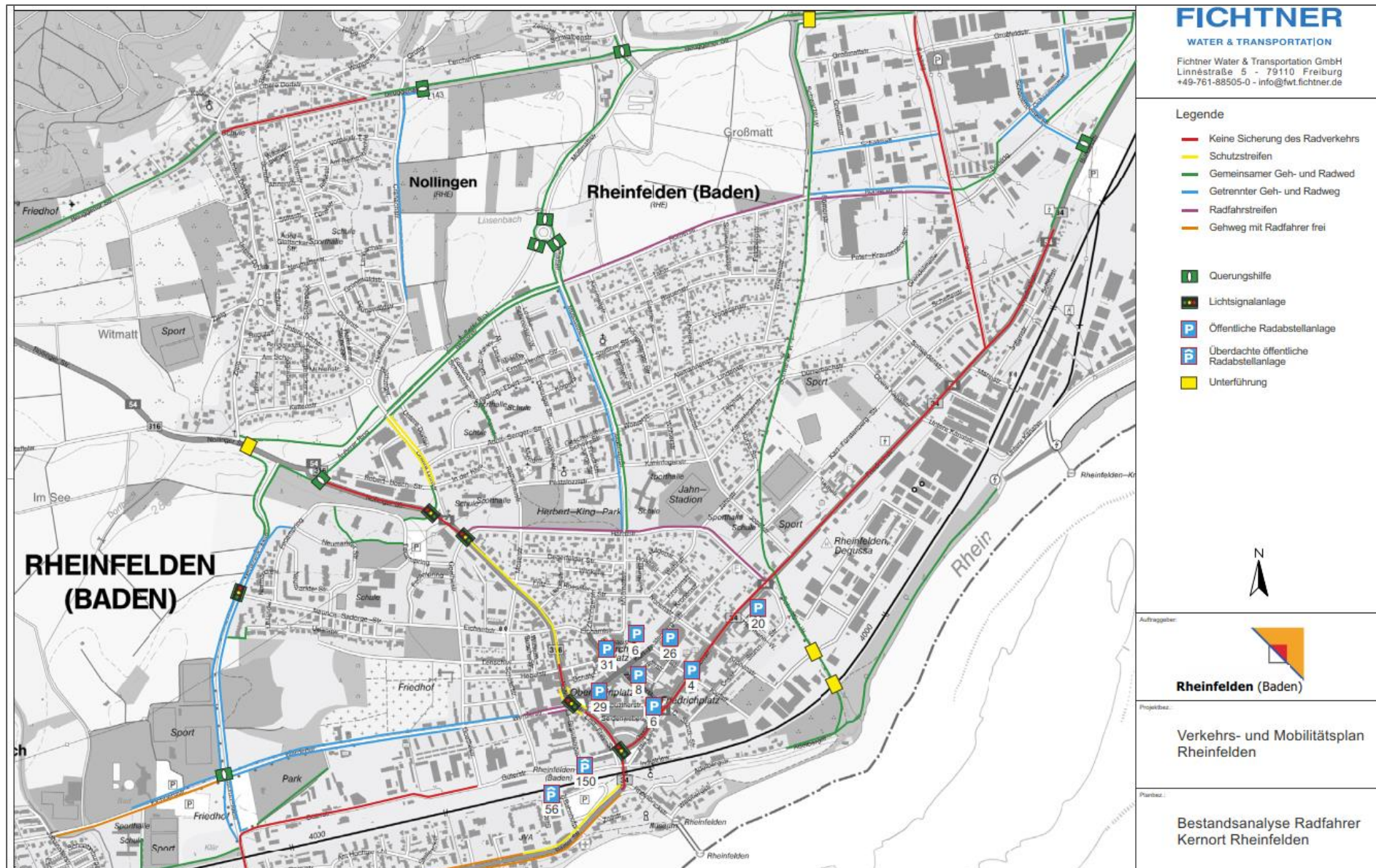
Netzintegration, Mindestlängen und Regelbreiten

- In Straßen mit **hoher Verbindungsqualität für den Radverkehr** sinnvoll
 - Durchgangsverkehr (Kfz) sollte vermieden werden
- **Keine Vorgabe zu minimalen Längen** (kann mehrere Kilometer sein oder auch kurzer Lückenschluss im Radverkehrsnetz)
- Sicherheitstrennstreifen zum Parken sollte immer mit eingerichtet werden → mind. **0,75 m** (in ERA 2012 noch mind. 0,5 m; in ERA 202x mind. 0,75 m)
- Grundlage Bemessung Regelbreite: Begegnungsfall Rad + Kfz → Fahrgasse **4,00 m**
- Querschnitt: **Linienhafte Elemente integrieren**
 - Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markieren (mind. 0,75 m)
 - Gepflasteter oder baulich angelegter Mittelstreifen
 - Eingefärbter Asphalt an Knoten kann auf Gefährdung hinweisen
 - Begleitende Randmarkierung oder durchgängige Einfärbung des Asphalts



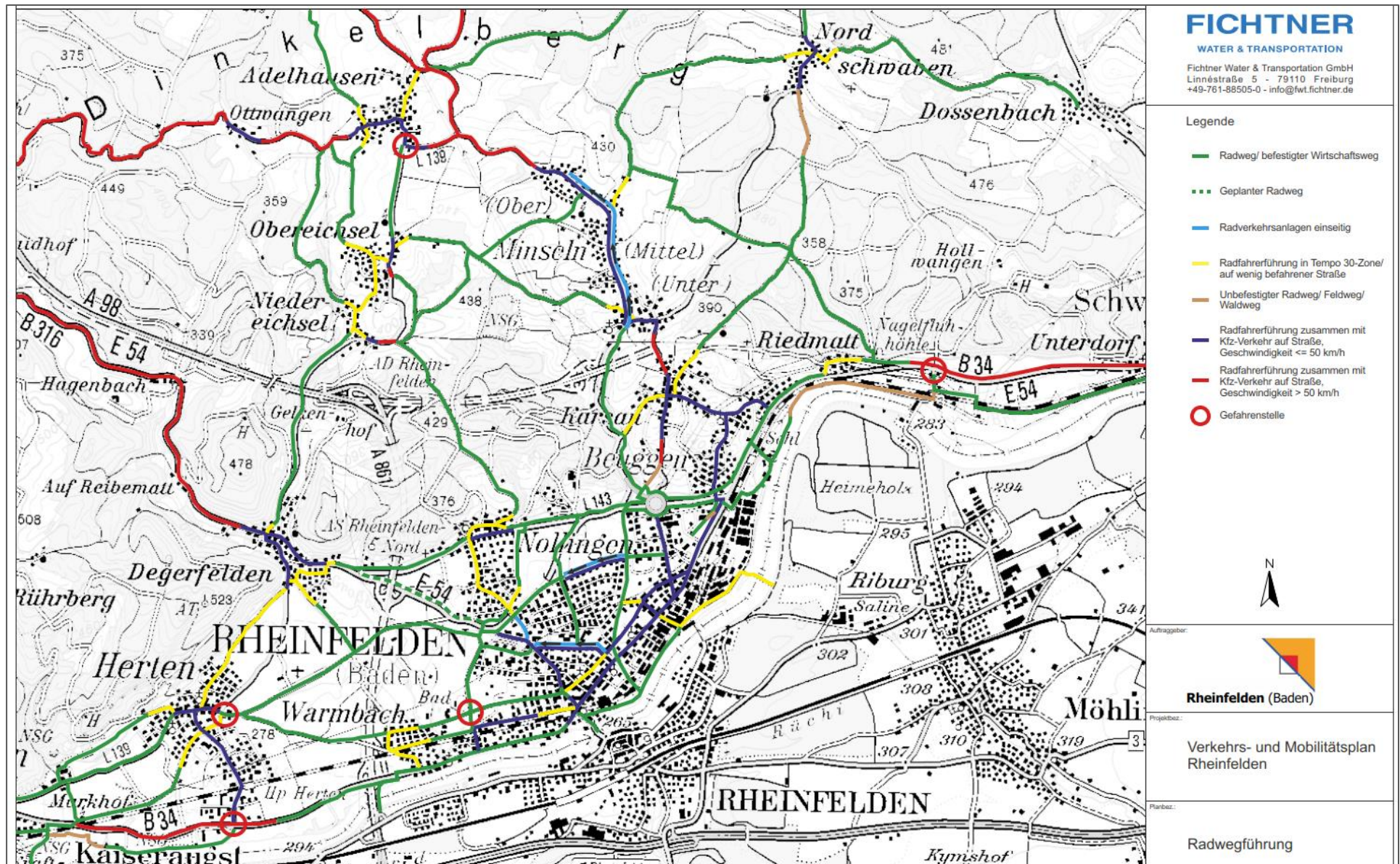
Bildquelle: Leitfaden Fahrradstrassen 02_07_2021.pdf (bund.de)

Bestehendes Netz 1/2

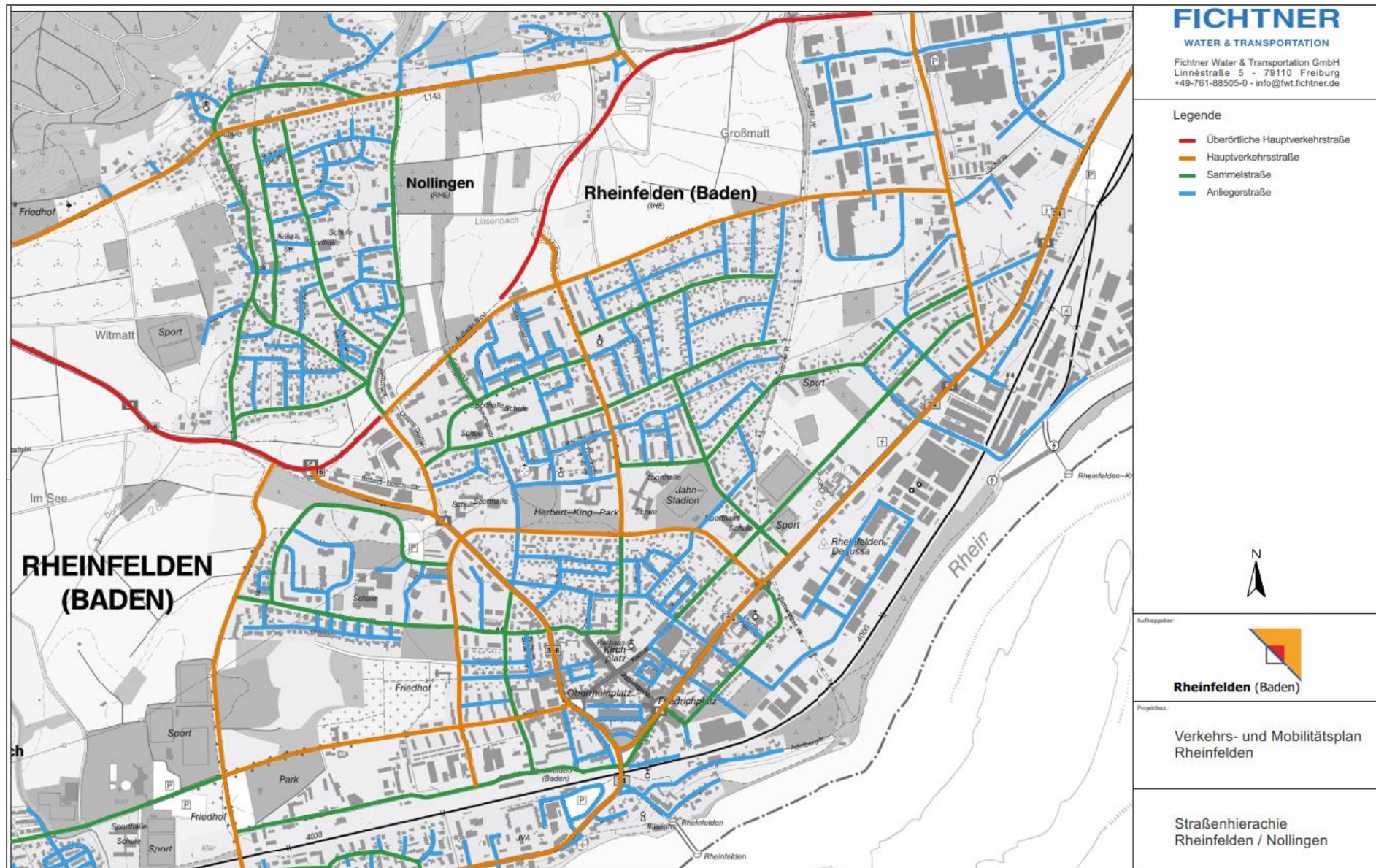


Quelle: Verkehrs- und Mobilitätsplan Rheinfelden

Bestehendes Netz 2/2

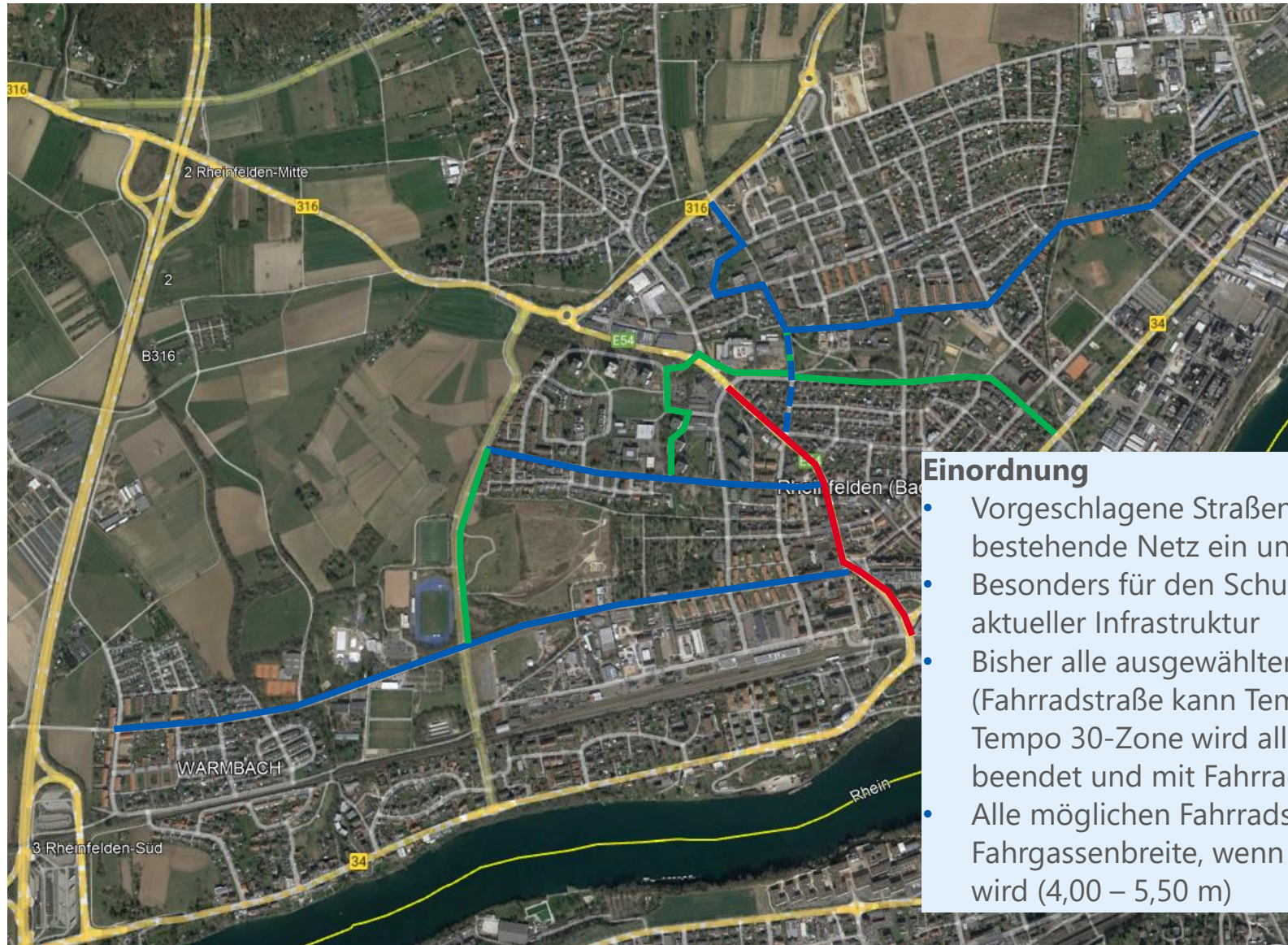


Straßenhierarchie



Quelle: Verkehrs- und Mobilitätsplan Rheinfelden

Einordnung in das bestehende Netz

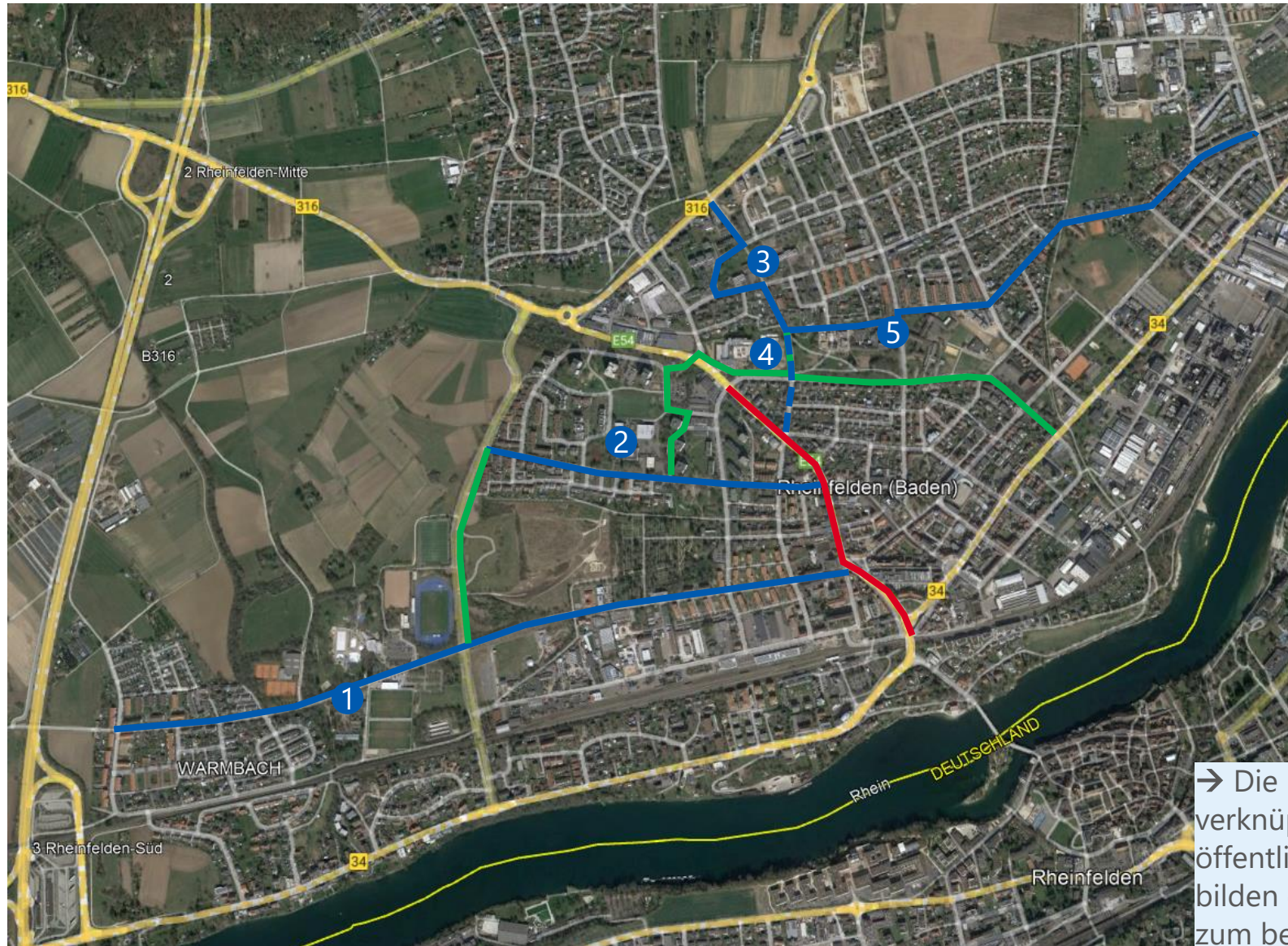


-  Mögliche Fahrradstraße
-  Geplanter Radschutzstreifen
-  Bestehende Radwege

Einordnung

- Vorgeschlagene Straßenzüge fügen sich gut in das bestehende Netz ein und schließen Lücken
- Besonders für den Schulradverkehr sicherere Alternative zu aktueller Infrastruktur
- Bisher alle ausgewählten Straßenzüge = Tempo 30- Zonen (Fahrradstraße kann Tempo 30-Zone „durchschneiden“, Tempo 30-Zone wird allerdings durch Beschilderung beendet und mit Fahrradstraße beschildert)
- Alle möglichen Fahrradstraßen haben ausreichend Fahrgassenbreite, wenn Längsparken teilweise angepasst wird (4,00 – 5,50 m)

Einordnung in das bestehende Netz



- ① Hans-Thoma-Schule und Sportanlage
- ② Georg-Büchner-Gymnasium
- ③ Eichendorff-Schule und Goetheschule Grundschule
- ④ Berufsschule und Gewerbliche Schule
- ⑤ Herbert-King-Park, Gertrud-Luckner-Realschule und Hallenbad

→ Die möglichen Fahrradstraßen verknüpfen wichtige Einrichtungen des öffentlichen Interesses miteinander und bilden eine weitere solide Ergänzung zum bestehenden Netz

Eichbergstraße bis Mouscron-Allee



Eichbergstraße bis Johanniterstraße

Situation heute	- Führung im Mischverkehr (Tempo 30 Zone) Sammelstraße - Nördliche Längsparker z.T. mit Markierung (Eichbergstraße) - Wenige südliche Längsparker (Eichbergstraße)
Mögliche Fahrgassenbreite	Wenn einseitiges Längsparken, dann 4,50 m
Parksituation künftig	- Einseitige Längsparkstände (nördlich) 34 mögliche südliche Längsparkstände entfallen

Eichbergstraße von Johanniterstraße bis Mouscron-Allee

Situation heute	- Führung im Mischverkehr (Tempo 30 Zone) Sammelstraße - Südliche Längsparker - Nördliche Längsparker kaum vorhanden - Ab Freibad Markierung nördliche und keine Längsparker südlich
Mögliche Fahrgassenbreite	Mit einseitigem Längsparken 4,00 – 4,50 m
Parksituation künftig	Einseitiges Längsparken mit Sicherheitstrennstreifen (südlich ab Johanniterstraße und nördlich ab Freibad)



Luftbildausschnitt: Eichbergstraße

Werderstraße bis Oberrheinplatz



Werderstraße von Mouscron-Allee bis Oberrheinstraße

Situation heute

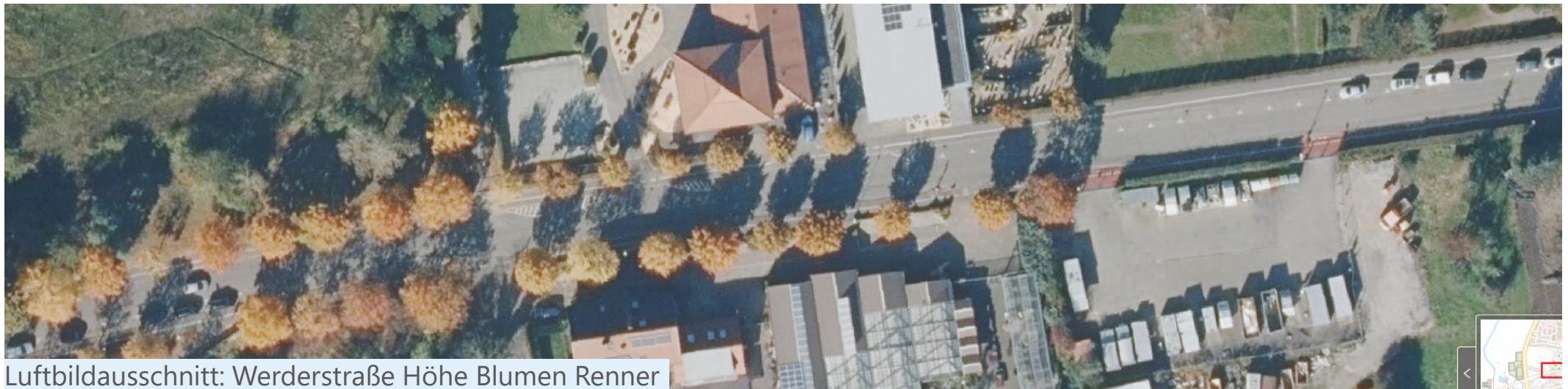
- Führung auf **getrenntem Geh- und Radweg** (Breite 1,20 m)
- **Hauptverkehrsstraße**
- Längsparkstände einseitig südlich und nördlich mit Markierung
- An keiner Stelle beidseitiges Längsparken

Mögliche Fahrgassenbreite

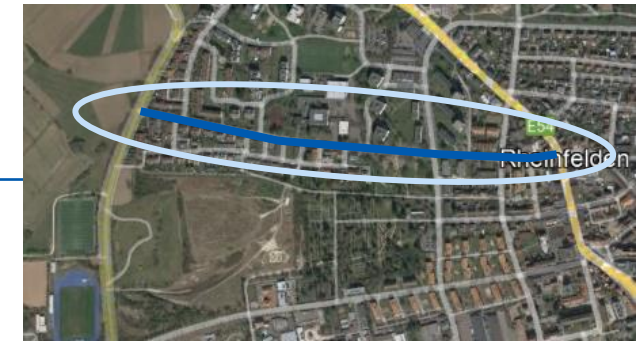
- Ca. 4,50 – 5,50 m

Parksituation künftig

- Einseitige Längsparkstände bleiben bestehen



Maurice-Sadorge-Straße

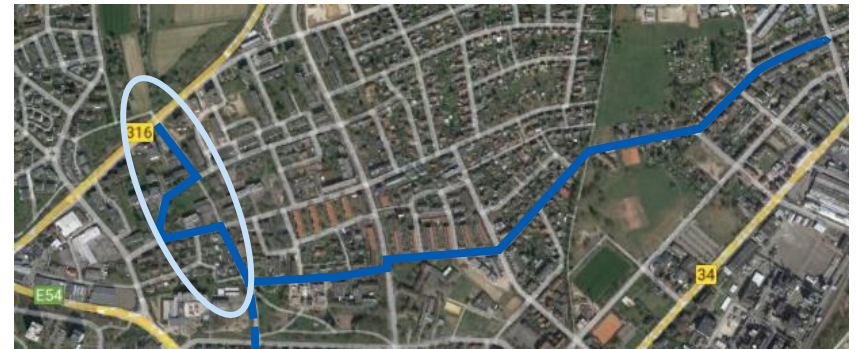


Von Mouscron-Allee bis Nollinger Straße	
Situation heute	• Führung im Mischverkehr (Tempo 30 Zone) • Sammelstraße • Aktuelle Fahrgassenbreite 4,50 m bis 5,00 m • Nördliche Längsparker mit Markierung (bis Goethestraße) mit vereinzelt südlichen Längsparkern • Höhe Abenteuerspielplatz Senkrecht- und Schrägparkstände • Ab Goethestraße südliche Längsparker; nördliches Längsparken verboten
Mögliche Fahrgassenbreite	• Mit einseitigem Längsparken und Sicherheitstrennstreifen 4,00 – 4,25 m
Parksituation künftig	• Einseitige Längsparkstände (nördlich bis Goethestraße); 14 mögliche südliche Längsparkstände entfallen • Ab Goethestraße einseitiges südliches Längsparken • Empfehlung für mehr Sicherheit: Senkrecht- und Schrägparkstände in Längsparkstände umwandeln



Luftbildausschnitt: Maurice-Sadorge-Straße von Mouscron-Allee bis Nollinger Straße

Edmund-Schweizer-Str. / Friedrich-Ebert-Str. / Adolf-Stenger-Str. / Rathenaustr.



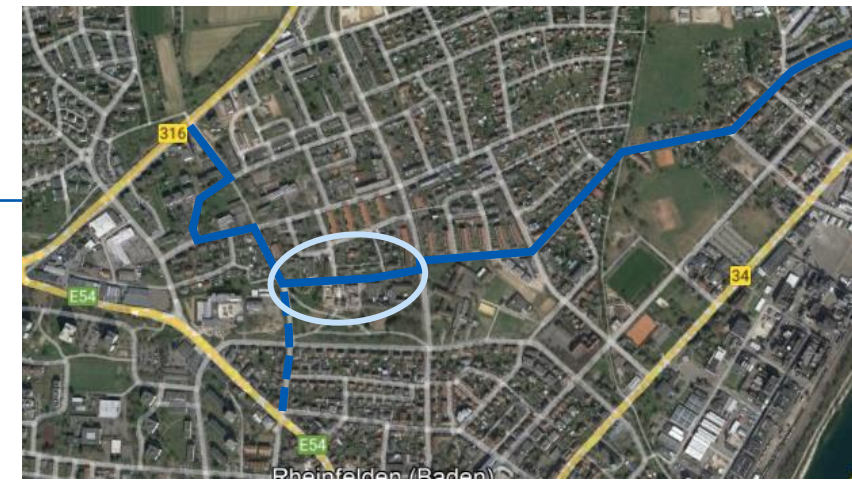
Edmund-Schweizer-Str. / Friedrich-Ebert-Str. / Adolf-Stenger-Str. / Rathenaustr.	
Situation heute	• Führung im Mischverkehr (Tempo 30 Zone) • E.-Schweizer-Str., F.-Ebert-Str. und Rathenaustraße Anliegerstraße • A.-Stenger-Str. ist Sammelstraße • Beidseitige Längsparker in E.-Schweizer-Str. • Einseitig in F.-Ebert-Str. und A.-Stenger-Str. und Rathenaustr
Mögliche Fahrgassenbreite	• Mit einseitigem Längsparken und Sicherheitstrennstreifen 4,00 – 4,50 m
Parksituation künftig	• Einseitige Längsparkstände in E.-Schweizer-Str.; 14 östliche Längsparkstände entfallen • In F.-Ebert-Str. einseitiges Längsparken (östlich) • In A.-Stenger-Str. einseitiges Längsparken (südlich)



Luftbildausschnitt:
Edmund-Schweizer-Straße

Pestalozzistraße

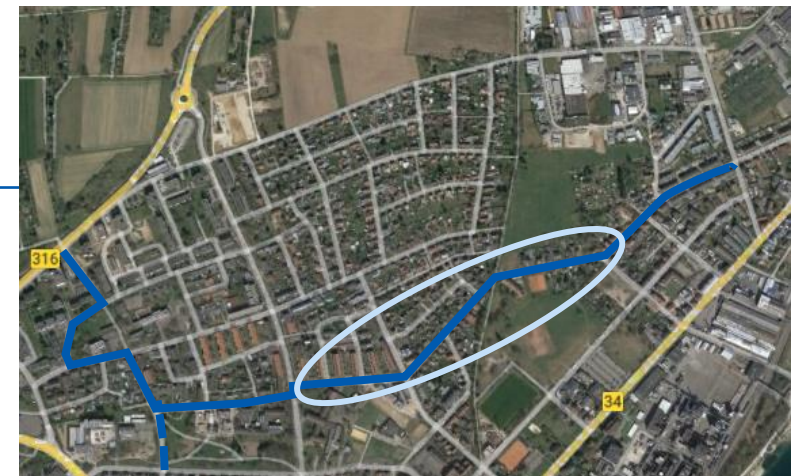
Von Rathenaustraße bis Müßmattstraße	
Situation heute	• Führung im Mischverkehr (Tempo 30 Zone) • Anliegerstraße • Längsparkstände südlich Pestalozzistraße
Mögliche Fahrgassenbreite	• Mit einseitige Längsparkständen und 0,75 m Sicherheitstrennstreifen mögliche Fahrgassenbreite lediglich 3,00 – 3,50 m • Ohne Längsparkstände 6,00 – 6,50 m
Parksituation künftig	• Für ausreichend Fahrgassenbreite Wegfall von 12 möglichen Längsparkständen • Senkrechtparkstände auf Höhe Seniorenzentrum können bestehen bleiben, da ausreichend Abstand zur Fahrradstraße



Luftbildausschnitt: Pestalozzistraße

Kaminfegerstraße / Dürrenbachstraße

Kaminfeger/Dürrenbachstraße von Müßmattstraße bis Ob. Kanalstraße	
Situation heute	• Führung im Mischverkehr (Tempo 30 Zone) • Sammelstraße • Beidseitige Längsparkstände (Müßmattstr. bis Josefstr.) mit 3,40 m Fahrgassenbreite • Einseitige Längsparkstände nördlich (Josefstr. bis Ob. Kanalstraße) mit 2,75 - 3,20 m Fahrgassenbreite
Mögliche Fahrgassenbreite	• Mit einseitige Längsparkständen und 0,75 m Sicherheitstrennstreifen mögliche Fahrgassenbreite lediglich 2,75 – 3,40 m • Ohne Längsparkstände 5,60 – 6,25 m
Parksituation künftig	• Kaminfegerstr. zwischen Müßmattstr. und Josefstr. einseitige südliche Längsparkstände, 9 mögliche nördliche Längsparkstände müssten entfallen • Kaminfegerstr./Dürrenbachstr. keine Längsparkstände möglich, wenn Fahrradstraße (Wegfall von 60 möglichen Längsparkständen)



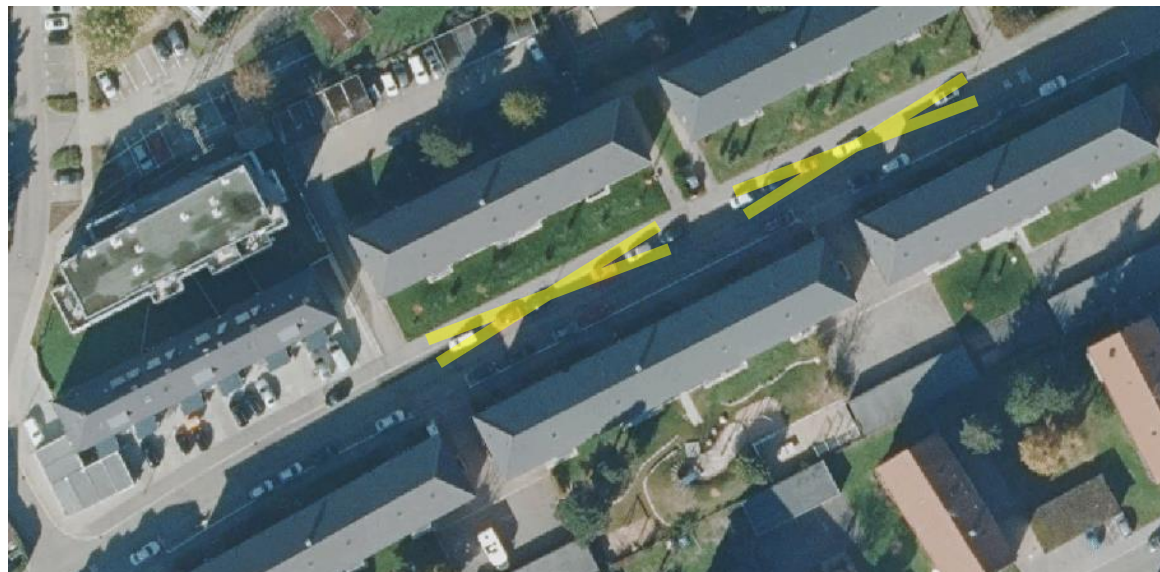
Luftbildausschnitt: Kaminfegerstraße von Josefstraße bis Dürrenbach



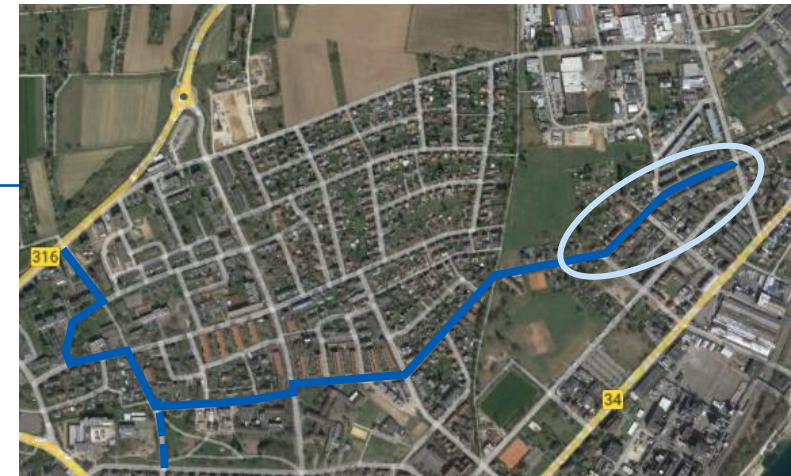
Luftbildausschnitt: Kaminfegerstraße von Müßmattstraße bis Josefstraße

Scheffelstraße

Von Ob. Kanalstraße bis Schildgasse	
Situation heute	• Führung im Mischverkehr (Tempo 30 Zone) • Sammelstraße • Beidseitige Längsparkstände mit 2,80 – 3,15 m Fahrgassenbreite
Mögliche Fahrgassenbreite	• Mit einseitige Längsparkständen und 0,75 m Sicherheitstrennstreifen mögliche Fahrgassenbreite lediglich 4,20 – 4,50 m
Parksituation künftig	• Einseitige Längsparkstände südlich bleiben erhalten • Nördliche Längsparkstände müssten bei der Einrichtung einer Fahrradstraße entfallen, da sonst Fahrgassenbreite zu schmal (27 Längsparkstände)



Luftbildausschnitt: Scheffelstraße von Grendelmattweg bis Schildgasse

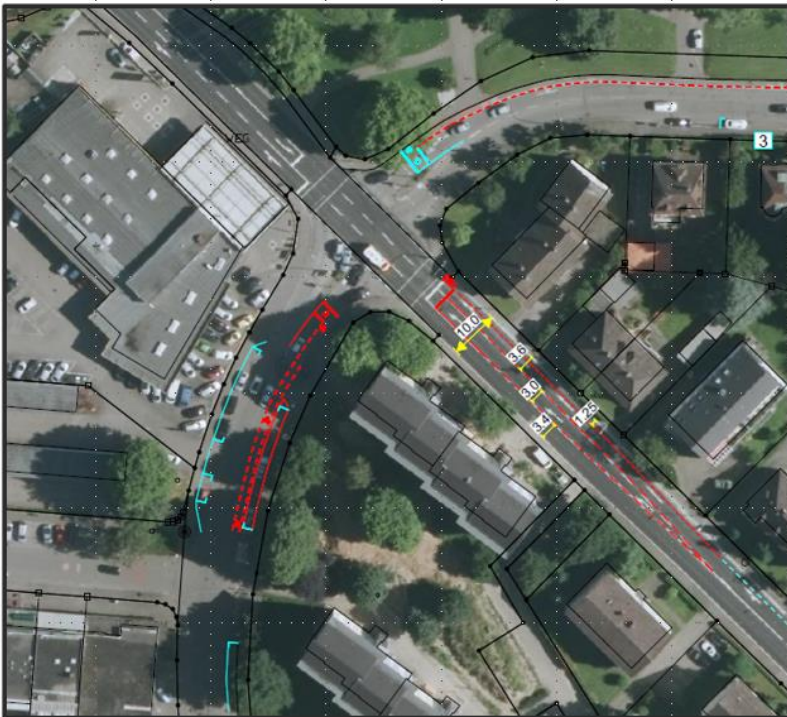


Luftbildausschnitt: Scheffelstraße von Ob. Kanalstraße bis Grendelmattweg

Knotenpunkt Nollinger Straße/ Goethestraße/ Hardtstraße

Als Maßnahme im Schutzstreifenkonzept enthalten

Knotenpunkt Nollinger Straße / <u>Hardtstraße</u>	
Analyse	
Zul. Geschwindigkeit:	50 km/h
Verkehrsaufkommen:	400 – 700 Kfz/h
Knotenpunktzufahrt <u>Nollinger Straße</u>	
• Verlängerung des Schutzstreifen bis LSA inkl. Vorgezogener Haltelinie • Prüfung LSA-Programm und <u>Ummarkierung</u> erforderlich	
Knotenpunktzufahrt <u>Goethestraße</u>	
• Markierung kurzer Schutzstreifen bis zur LSA inkl. <u>Aufgeweiteter Aufstellbereich</u> • Kein Wegfall von Parkständen • Im Zuge einer Machbarkeitsuntersuchung muss vom Landratsamt überprüft werden, ob sich diese Maßnahme technisch umsetzen lässt.	

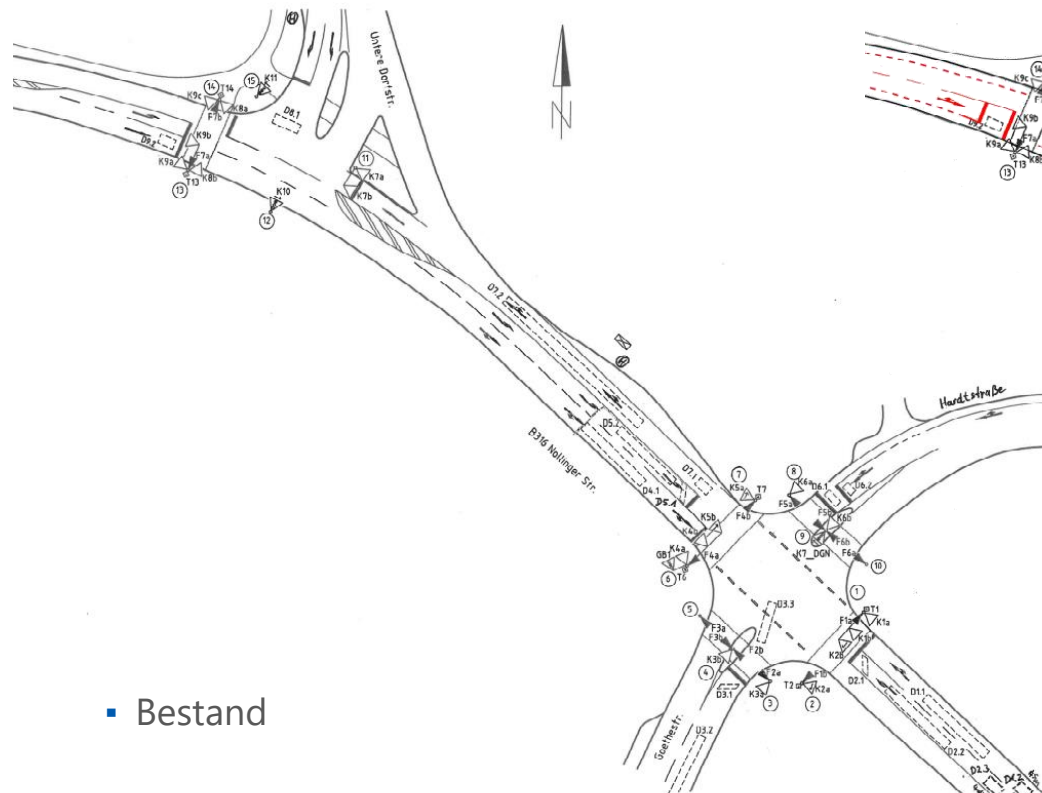


BUA 27.01.2021

- Auf Wunsch des Gremiums/ IG Velo auch Untersuchung von Schutzstreifen entlang Nollinger Straße

Knotenpunkt Nollinger Straße/ Goethestraße/ Hardtstraße

- Prüfung von Büro Gevas durch das LRA
- Nollinger Straße keine separaten Linksabbiegestreifen mehr (Platz für Schutzstreifen)
- Dadurch kein leistungsfähiger Verkehrsablauf mehr möglich (Überlastung)
- Nach Abstimmung mit Polizei/ Verkehrsbehörde nicht umsetzungsfähig
- Vorgezogene Haltelinie in Goethestraße soll kommen
- In Nollinger Straße bestehende Situation beibehalten



■ Bestand

Morgenspitze TK1										
Zufahrt	SG	Bestand 90 s			Planfall 90 s			Planfall 120 s		
		FR	x	QSV	FR	x	QSV	FR	x	QSV
West	K4	G+R	0,637	B	G+R+L	0,893	E	G+R+L	0,748	C
	K5	L	0,456	C	-	-	-	-	-	-
Süd	K3	G+R+L	0,778	D	G+R+L	0,943	E	G+R+L	1,042	F
Ost	K1	G+R	0,256	B	G+R+L	0,548	C	G+R+L	0,438	C
	K2	L	0,039	B	-	-	-	-	-	-
Nord	K6	G+R+L	0,215	B	G+R+L	0,287	C	G+R+L	0,287	D
Gesamt			0,548	D		0,798	E		0,725	F

Abendspitze TK1										
Zufahrt	SG	Bestand 90 s			Planfall 90 s			Planfall 120 s		
		FR	x	QSV	FR	x	QSV	FR	x	QSV
West	K4	G+R	0,725	C	G+R+L	0,964	E	G+R+L	0,847	D
	K5	L	0,397	C	-	-	-	-	-	-
Süd	K3	G+R+L	0,770	D	G+R+L	1,077	F	G+R+L	1,056	F
Ost	K1	G+R	0,391	B	G+R+L	0,853	E	G+R+L	0,699	D
	K2	L	0,150	C	-	-	-	-	-	-
Nord	K6	G+R+L	0,152	B	G+R+L	0,235	C	G+R+L	0,203	C
Gesamt			0,595	D		0,926	F		0,824	F

■ Prüfung Gevas

