



Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Schlussbericht

Stadt Rheinfelden
23. April 2012

Beschlossen durch den Stadtrat Rheinfelden am 23. April 2012

.....
Der Stadtammann
Franco Mazzi

.....
Der Stadtschreiber
Roger Erdin

Genehmigt durch das Departement Bau Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau am 26. September 2012

Begleitung

Werner Hassler, Stadtrat Rheinfelden (bis Dezember 2009)

Hans Gloor, Stadtrat Rheinfelden (ab Januar 2010)

Urs Jezler, Mitglied der Verkehrskommission

Hansueli Loosli, Leiter Regionalpolizei

Franz Ressnig, Bauverwalter

Beni Strub, Mitglied der Verkehrskommission

Bearbeitung

Ruedi Häfliger

dipl. Ing. FH/SVI

Rupert Wimmer

Dipl.-Ing. TU/SVI/SIA

Denise Belloli

dipl. Geografin

Maria Andreou

Sekretärin

Metron Verkehrsplanung AG

T 056 460 91 11

Postfach 480

F 056 460 91 00

Stahlrain 2

info@metron.ch

CH 5201 Brugg

www.metron.ch

Titelbild:

Blick von Bahnhof Rheinfelden Richtung Altstadt (Sommer 2009)

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	7
2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	8
2.1 Nationale Zielsetzungen	8
2.2 kantonale Zielsetzungen	8
2.3 Lokale Zielsetzungen	9
2.4 Kantonaler Richtplan	10
2.5 Agglomerationsprogramm Basel	16
2.6 Verkehrsrichtplan Möhlin	17
2.7 Andere Nachbargemeinden	17
3 Gebietsanalyse	18
3.1 Strukturdaten	18
3.2 Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur	20
3.3 Verkehr	24
3.4 Werte und Potentiale	43
3.5 Handlungsbedarf	46
4 Zielsetzungen	49
4.1 Koordinieren	49
4.2 Vernetzen	50
4.3 Steuern und lenken	51
5 Massnahmenbereiche	52
5.1 Entwicklungsgebiete	52
5.2 Strassenraumgestaltung	53
5.3 Zonensignalisation	54
5.4 Parkierung	56
5.5 Fuss- und Radverkehr	60
5.6 öffentlicher Verkehr	62
5.7 Motorisierter Individualverkehr	63
5.8 Mobilitätsmanagement	66
5.9 Grenzüberschreitender Verkehr	67
5.10 Schifffahrt	68
6 Priorisierung	70
6.1 Massnahmenübersicht und Prioritäten	70
6.2 Controlling	73
7 Genehmigungsblatt	75
8 Anhang	77

1 Einleitung

Anlass

Die Verkehrssituation in und um Rheinfelden hat sich mit der Inbetriebnahme der Querspange A3/A98 und der damit einhergehenden Schliessung der alten Rheinbrücke für den motorisierten Individualverkehr grundlegend verändert. Neue Verkehrsflüsse ergeben sich auch durch die Schliessung der K495 nach Möhlin und der Inbetriebnahme der NK 495. Insgesamt konnte die Ortsdurchfahrt vom Verkehr entlastet werden. Mit dem Abschluss der Ortsplanungsrevision sind auf verschiedenen Arealen Überbauungspläne in Bearbeitung. Dies wirft neue Erschliessungsfragen auf, die auch den Langsamverkehr betreffen.

Um auf all diese Entwicklungen angemessen reagieren zu können, muss der kommunale Verkehrsrichtplan von 1992 aktualisiert werden.

Seit der Revision des kantonalen Baugesetzes 2009 steht den Gemeinden des Kantons Aargau das Instrument des Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zur Verfügung. Im KGV legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

Aufgrund dieser gesetzlichen Grundlage wird der kommunale Verkehrsrichtplan Rheinfelden durch den vorliegenden kommunalen Gesamtplan Verkehr ersetzt.

Vorgehen

Die fachliche Erarbeitung des KGVs erfolgte in der Arbeitsgruppe. Diese bestand aus der Begleitgruppe und der beauftragten Metron Verkehrsplanung AG.

Im Oktober 2010 wurde der KGV von der Verkehrskommission zu Händen des Stadtrates verabschiedet. Nach intensiver Diskussion wurde der KGV vom Stadtrat am 20. Dezember 2010 für die Mitwirkung und die vorläufige Beurteilung durch den Kanton verabschiedet.

Nach der Mitwirkung und der vorläufigen Beurteilung wurde der KGV überarbeitet, vom Stadtrat beschlossen und vom Dept. BVU des Kantons genehmigt. Die nach der Mitwirkung und vorläufigen Beurteilung vorgenommenen Änderungen sind im Bericht zu den Änderungen vom 4. April 2012 festgehalten.

2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

2.1 Nationale Zielsetzungen

Auf Bundesebene gibt es verschiedene Gesetze, Leitlinien etc., die den gesetzlichen und verkehrspolitischen Rahmen vorgeben:

Gesetzlicher Rahmen

- Strassenverkehrsgesetz, Transportgesetz
- Raumplanungsgesetz
- Umweltschutzgesetz
- Behindertengleichstellungsgesetz
- u.a.m.

Verkehrspolitische Rahmen

- Strategie nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008 - 2011, Bern, 2008
- Sachplan Verkehr, Bern, 2008
- Leitbild Langsamverkehr (Entwurf), Bern 2002
- Strategie nachhaltige Entwicklung, Auszug Langsamverkehr, Bern, 2008
- Vision Zero (Sicherheitsstrategie), ASTRA
- Anforderungen an Agglomerationsprogramme, ARE

2.2 kantonale Zielsetzungen

Auf kantonalen Ebene sind folgende Gesetze, Verordnungen und Erlasse relevant:

- Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG), Stand 01.01.2011
- Bauverordnung (BauV), in Kraft seit 1.9.2011)

Auf Basis dieses bestehenden Gesetzesrahmens wurde die Gesamtverkehrsstrategie "mobilitätAARGAU" erarbeitet und vom Grossen Rat am 19. September 2006 beschlossen. Die wichtigsten Zielsetzungen dieser Strategie sind:

"Koordinieren: Die Entwicklungen im Verkehr werden mit denjenigen der Siedlungen, der Umwelt und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit koordiniert."

"Vernetzen: Der motorisierte Individualverkehr, die Angebote im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr werden entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung kombiniert entwickelt. Es gilt, ausgewiesene Synergien der Kombination der Verkehrsträger zu nutzen."

"Steuern und lenken: Durch lenkende und steuernde Massnahmen und Mobilitätsdienstleistungen werden die Verkehrsinfrastrukturen optimal genutzt und die Nachfrage wird besser auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt."

2.3 Lokale Zielsetzungen

lokale Agenda 21

Im Jahr 2000 wurde ein Leitbild beider Rheinfelden entwickelt, das unter dem Namen "Agenda 21" von den Gemeinderäten beider Städte beschlossen wurde. Oberstes Ziel ist eine Entwicklung, die an der Nachhaltigkeit ausgerichtet ist.

Bezüglich Mobilität formuliert die Agenda 21 folgende Ziele:

- Die einzelnen Verkehrsmittel sollen so eingesetzt werden, dass Ziele innert nützlicher Frist gut zu erreichen sind.
- Umweltverträgliche Verkehrsmittel sollen zur Steigerung der Lebensqualität mit oberster Priorität gefördert werden.
- Der Verkehr, insbesondere auch der Freizeitverkehr soll umweltfreundlich, attraktiv und sicher gestaltet werden.
- Der öffentliche Verkehr soll kundenorientiert und bedarfsorientiert ausgebaut werden.
- Die Infrastruktur für Fussgänger und Radfahrer soll bedarfsorientiert und sicher ausgebaut und gepflegt werden.

TAB-Projekt "Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH"

Beim Projekt "Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH" handelt es sich um ein Schlüsselprojekt der Entwicklungskonzeption der Trinationalen Agglomeration Basel im Rahmen des Interreg III-Programms. Die beiden Rheinfelden sollen sich gleichberechtigt an die Entwicklungsräume Basel, Saint Louis/Hunigues und Weil am Rhein/Lörrach anbinden. Mit der Schliessung der alten Rheinbrücke muss zudem die neue Rolle der Brücke, die Zentrenentwicklung und die gemeinsamen Stadtentwicklungsziele definiert werden. Folgende Aussagen werden dafür bezüglich des Verkehrs gemacht:

- Verbindungen ausbauen: Alte und neue Brücken und gemeinsame Verkehrssysteme
- Rheinbrücke als verbindendes Element
- gemeinsames ÖV-System
- innerörtliche Hauptstrassen auf ihre innerstädtische Funktion ausrichten
- Verbesserung der Querbeziehungen Zentrum - Bahnhof
- Neuorganisation und Neugestaltung Bahnhofsplatz

Leitsätze Stadtentwicklung / Leitbild 1996

Das Leitbild 1996 dient als Grundlage und Koordinationsinstrument für die gemeindeeigenen Entwicklungsaufgaben. Für den KGV sind folgende Leitsätze relevant:

- Stärkung und Förderung der Vielfalt
- Förderung der Angebote in den Bereichen Kultur, Bildung, Freizeit und Tourismus
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Erhalt und weitere Verbesserung der Anbindung ans übergeordnete Verkehrsnetz (öffentlicher und privater Verkehr)
- Neue Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor prioritär im gut erschlossenen Bahnhofsbereich
- Industrieansiedlung in Rheinfelden-Ost nach Realisierung der neuen Kantonsstrasse NK495
- Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Energieplanung

Der Energieplan 2008 ist einerseits eine Grundlage für raumplanerische Entscheide, diene andererseits als Vorbereitung für den Prozess Energiestadt, den die Stadt Rheinfelden 2008 aufgenommen hat. Ziel ist die Reduktion des Energieverbrauchs und die umweltschonende Energieversorgung und -nutzung. Dabei werden die Schwerpunkte bei Gebäudeneubauten und Sanierungen aber auch bei den Energiequellen und deren effizienten Nutzung gesetzt. Mobilität wird im Energieplan nicht erwähnt, ist aber eines von sechs Evaluationskriterien für den Erhalt des Labels Energiestadt.

Im Energiestadt-Bericht über die Stadt Rheinfelden vom 12.03.2009 wird die Versorgung mit dem öffentlichen Verkehr (lokal, regional, Fernverkehr) und die Realisierung von T30-Zonen positiv hervorgehoben. Geplant sind laut Bericht zudem folgende Massnahmen:

- Mobilitätsinformation wird durch das Stadtbüro angeboten.
- Gemeinsam mit Rheinfelden Baden werden Mobilitätsveranstaltungen durchgeführt.

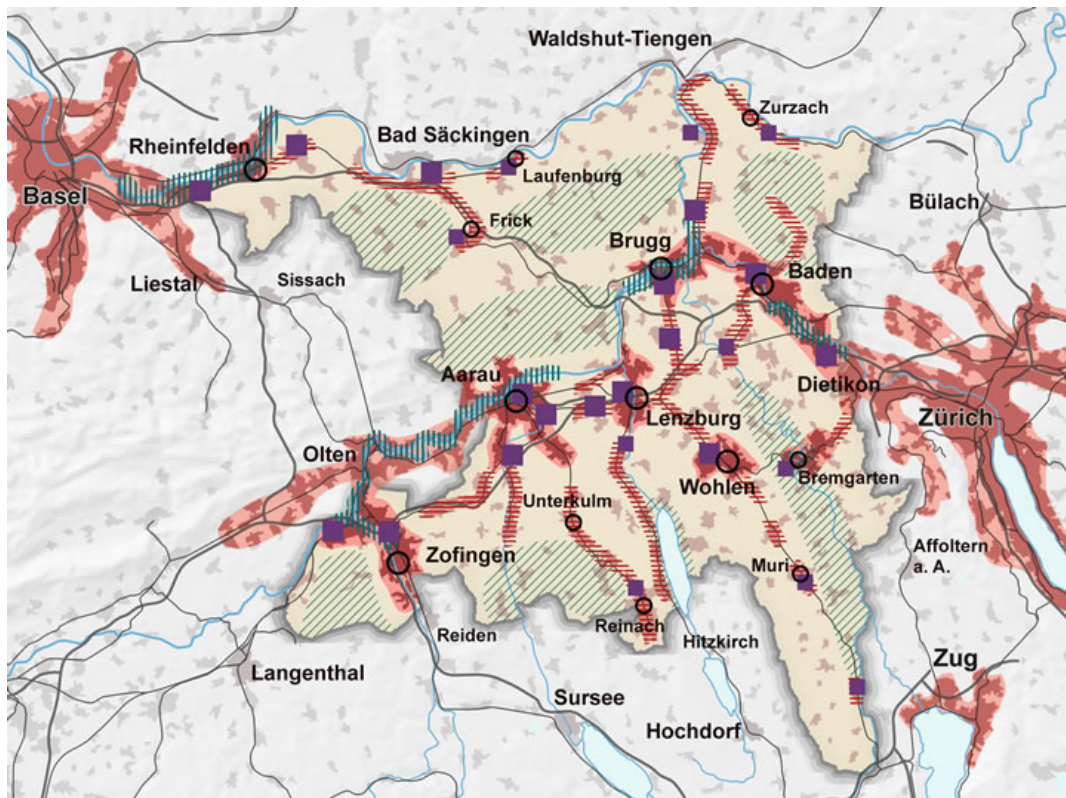
2.4 Kantonaler Richtplan

Allgemeines

Mit dem Raumordnungskonzept wurden die Ziele der aargauischen Raumordnungspolitik festgelegt. Der Grosse Rat nahm das Raumordnungskonzept am 26. April 1995 zur Kenntnis. Der Richtplan - vom Grossen Rat im Dezember 1996 beschlossen - zeigt die notwendigen Massnahmen zum Erreichen der Ziele auf.

Im September 2006 hat der Grosse Rat die Hauptausrichtungen und Strategien der Planungsberichte raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU genehmigt. Diese aktualisieren das Raumordnungskonzept und bildeten zusammen mit dem Agglomerationsprogramm die Grundlage für die Gesamtrevision des Richtplanes. Der Richtplan 2011 mit der Gesamtkarte wurde am 20. 9. 2011 vom Grossen Rat beschlossen. Der Richtplan tritt ab 1. Januar 2012 in Kraft.

Raumkonzept



Legende

-  Kernstädte
-  Ländliche Zentren
-  Urbane Entwicklungsräume, Kerngebiete Agglomerationen
-  Ländliche Entwicklungsräume
-  Ländliche Entwicklungsachsen
-  Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von kantonaler Bedeutung
-  Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von regionaler Bedeutung
-  Gebiete für Agglomerationspärke
-  Kernräume Landschaftsentwicklung

Abbildung 1
Ausschnitt aus dem Raumkonzept des kantonalen Richtplans
(beschlossen durch den Grossen Rat am 20.9.2011)

Bezüglich Rheinfelden kann folgendes festgehalten werden (Gemäss Richtplandtext, beschlossen durch den Grossen Rat am 20.9.2011):

- Als Kernstadt ist Rheinfelden ein kantonales Hauptzentrum. Kernstädte umfassen den funktional zusammenhängenden Siedlungsraum. Sie sind Standorte zentraler Einrichtungen und Knotenpunkte des übergeordneten Verkehrsnetzes.
- Rheinfelden liegt in einem urbanen Entwicklungsraum. Dieser umfasst neben der Kernstadt die unmittelbare, dicht besiedelte Nachbarschaft. urbane Entwicklungsräume sind Teil der Agglomerationen. Ihre Funktionsfähigkeit ist zu erhalten. Die räumliche Entwicklung der Gemeinden ist von diesen auf die angestrebte regionale Gesamtentwicklung abzustimmen. Die Erreichbarkeit und der Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sind zu gewährleisten. Die Lebensqualität und die Standortattraktivität für das urbane Wohnen und Arbeiten sind zu steigern.
- Rheinfelden liegt in einer ländlichen Entwicklungsachse. Diese Entwicklungsachsen verbinden den ländlichen Raum mit den Zentren und Agglomerationen. Die Siedlungsentwicklung wird an gut erreichbaren Standorten der wichtigen kantonalen Verkehrsachsen gefördert, namentlich im Talbereich, wo eine gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr vorhanden ist. Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs wird durch den kombinierten Verkehr und die Anbindung an die Zentren und Agglomerationen genutzt. Die ländlichen Zentren sind Stützpunkte der Versorgung und der regionalen Wirtschaft.
- Rheinfelden verfügt über wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler und regionaler Bedeutung. Dies sind Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Entwicklungsachsen. Die Voraussetzungen für wettbewerbsfähige Arbeitsplätze sind durch eine aktive Bewirtschaftung flexibel zu gestalten und zu verbessern. Die Nutzungsprioritäten sind auf ihre Lage abzustimmen. Die Verfügbarkeit des Baulandes ist zu erhöhen.

Gesamtplan

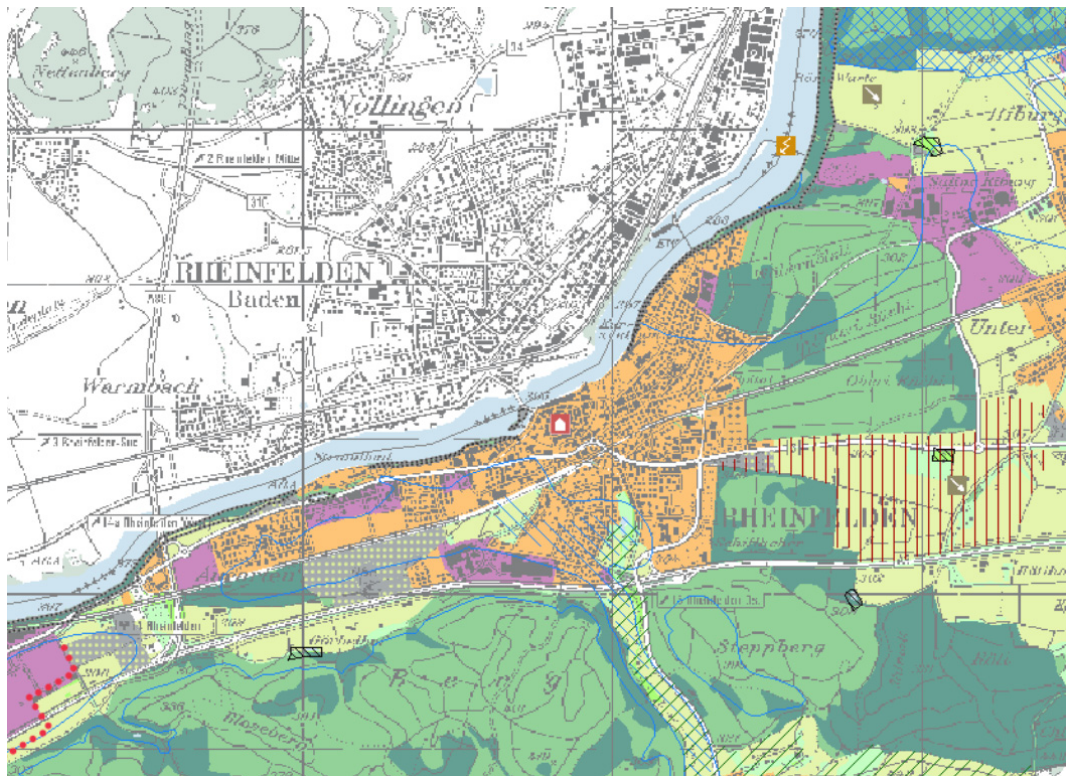


Abbildung 2
Ausschnitt aus der Gesamtkarte des kantonalen Richtplans
(beschlossen durch den Grossen Rat am 20.9.2011)

Obenstehende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem Gesamtplan des kantonalen Richtplans. Sichtbar sind die Nutzungszonen (orange: Siedlungszonen und übrige Zonen, violett: Industrie- und Gewerbebezonen, Grüntöne: Landwirtschaftsgebiet, Fruchtfogeflächen, Wald) sowie folgende überlagernde Nutzungen:

- Siedlungstrenngürtel zwischen Rheinfelden und Möhlin im Bereich Kohlplatz (rot schraffiert)
- Altstadt: Ortsbilder und historische Verkehrswege

Zudem befinden sich in Rheinfelden folgende ESPs von kantonaler Bedeutung:

- Kaiseraugst / Rheinfelden (Rinau / Gstalte / Pfaffenacher / Hirsrüti / **Weierfeld West**)
- Rheinfelden-Ost / Möhlin (Industrie Möhlin / **Saline** / **Chleigrüt** / Bahnhof Möhlin)

Strassen

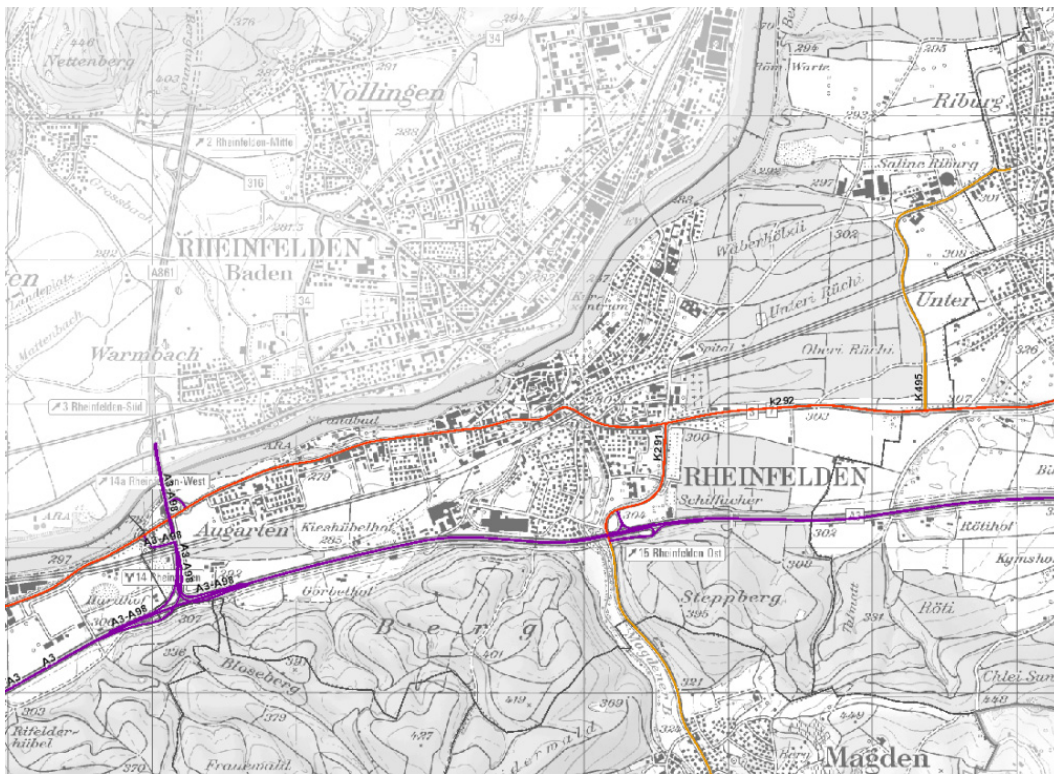


Abbildung 3
Ausschnitt aus dem Kantons- und Nationalstrassennetz
(Quelle: www.ag.ch/agis)

Die K292 ist als Hauptverkehrsstrasse (rot), die K497 Richtung Magden ab Autobahnbrücke als Verbindungsstrasse (orange) definiert. Die Riburgerstrasse zwischen Rheinfelden und Möhlin wurde für den Verkehr gesperrt. Der Verkehr wird über die neu gebaute K495 geführt. Laut Richtplan richtet der Kanton den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:

- Erhalten der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen;
- Aufwertung und Gestaltung der Ortskerndurchfahrten nach dem Koexistenzprinzip und Entlasten der historischen Ortskerne;
- Erhalten des Wertes und der Betriebssicherheit;
- optimales Ausnützen der Verkehrsinfrastruktur;
- Abstimmen MIV/ÖV und Fördern des ÖV;
- Erhöhen der Verkehrssicherheit, insbesondere des Fussgänger- und Radfahrerverkehrs;
- Beschränken der Umweltbelastungen (Lärm, Luft);
- Optimieren des Mitteleinsatzes.

Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen

Gemäss Richtplan sind Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen in Kern- und Zentrumsräumen der urbanen Entwicklungsräumen oder der ländlichen Zentren und in wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) mit genügender regionalen und kommunaler Verkehrserschliessung zugelassen. Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen sind folgendermassen definiert:

- > 1'500 Personenwagenfahrten / Tag, oder
- > 300 Parkfelder, oder
- > 3'000 m² Nettoladenfläche, oder
- hohes Güterverkehrsaufkommen (> 200Fahrten / Tag)

Strassenräume mit hohem Verkehrsaufkommen

Für Strassen mit Wohnanteilen und einem DTV > als 8'000 Motorfahrzeuge wird empfohlen, Aufwertungsmassnahmen (z.B. BGK) im Rahmen der kommunalen Planung zu prüfen. Für Strassen mit Wohnanteilen und einem DTV > 15'000 Motorfahrzeuge ist eine Analyse und Handlungsbedarf vorgeschrieben.

Fuss- und Radwege

Im Richtplan wird bezüglich Fuss- und Radwegnetz folgendes festgehalten:

- Bereitstellung von attraktiven, direkten und zusammenhängenden Wegnetze für Fuss- und Radfahrer
- Umsetzung des Kantonalen Radroutennetz bis 2015

Öffentlicher Verkehr

Im kantonalen Richtplan werden die Angebotsstufen für den öffentlichen Verkehr festgelegt. Rheinfelden liegt an einer Bahnlinie, die sowohl dem übergeordneten Schnellzugnetz als auch dem Regionalen Zugverkehr dient. der Viertelstundentakt gilt als Regelfall.

Die Regionalbuslinie Richtung Magden hat überregionale Verbindungsfunktion. Im Busverkehr gilt der Halbstundentakt als Regelfall.

2.5 Agglomerationsprogramm Basel

Das Agglomerationsprogramm Basel wurde 2007 von den Kantonen verabschiedet und anschliessend vom Bund geprüft. Zurzeit wird das Agglomerationsprogramm 2. Generation erarbeitet.

Strategien

- ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern
- Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern
- Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren
- Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken - vor Ausbau Infrastruktur
- Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen
- Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern
- Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten
- Intermodale Knoten schaffen und aufwerten
- Transportketten optimieren
- Mobilitätsmarketing einsetzen

Massnahmen Raum Rheinfelden, Bereich Verkehr

- Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)
- Entwicklung beider Rheinfelden
- Fertigstellung der Kantonalen Radrouten
- Aufwertung Ortsdurchfahrt Rheinfelden
- Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst

2.6 Verkehrsrichtplan Möhlin

Der Verkehrsrichtplan von Möhlin wurde 2004 überarbeitet und im Herbst 2005 vom Gemeinderat genehmigt.

Für Rheinfelden sind folgende Elemente daraus relevant (Auszug aus den Objektblättern des VRP Möhlin):

- Neue Regionalverbindungsstrasse K495
- Fuss- und Radwegverbindung Richtung Rheinfelden im Gebiet underi Rütenen und entlang der Bahnlinie
- Ausgestaltung der Riburgstrasse zwischen Möhlin und Rheinfelden als attraktive Route für den Radverkehr
- Regionales Konzept öffentlicher Verkehr: Im Rahmen eines gemeinsamen ÖV-Konzeptes für die Region sollen die Möglichkeiten und Zweckmässigkeiten der Ausweitung des Stadtbusnetzes nach Möhlin sowie allfällige Alternativen zur besseren Erschliessung der Siedlungsgebiete von Möhlin und Rheinfelden geprüft werden. In diesem Konzept soll die Konzeption der Linie Rheinfelden - Wegenstetten weiterhin laufend überdacht werden. Insbesondere soll eine neue Haltestelle im Bereich Altersheim geprüft werden.
- Regionales Siedlungs- und Verkehrskonzept: Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Aufgrund der Verflechtung von Gesellschaft und Wirtschaft ist eine gemeindeübergreifende Sichtweise erforderlich, um ungesunde Konkurrenz zu überwinden, Synergiepotentiale zu nutzen und gemeinsame Interessen gestärkt zu vertreten. Insbesondere im Bereich der gewerblichen Entwicklung besteht ein Abstimmungsbedarf zwischen den Gemeinden Rheinfelden und Möhlin. Mit einem regionalen Siedlungskonzept werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:
 - Siedlungsentwicklung abstimmen
 - Standorte für publikums- und verkehrsintensive Einrichtungen definieren
 - Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftsstandorte fördern
 - Entwicklung des Verkehrs steuern

2.7 Andere Nachbargemeinden

Das Gemeindegebiet von Rheinfelden grenzt im Süden an die Gemeinde Magden an, die Siedlungen werden jedoch durch eine Hügelkette getrennt. Die K497 führt von Magden nach Rheinfelden, durch diese Hauptstrasse ist Magden auch direkt an das Nationalstrassennetz (A3) angeschlossen.

Die Verbindung nach Kaiseraugst erfolgt über die K292 und die A3. Fuss- und Radwege entlang der K292 sind ebenfalls durchgehend gestaltet. Kaiseraugst verfügt über keinen Richtplan.

3 Gebietsanalyse

3.1 Strukturdaten

Bevölkerung

Im Jahr 2010 betrug die Wohnbevölkerung in Rheinfelden 11'961 Einwohner. In den letzten Jahrzehnten war eine ständige Bevölkerungszunahme festzustellen. Unter Berücksichtigung der Gebiete, die in näherer Zukunft entwickelt und bebaut werden sollen, ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend weiter verstärkt. So besagt eine Studie der Metron Raumentwicklung AG aus dem Jahre 2009, dass mit einer Zunahme von mehr als 3000 Personen zu rechnen ist (Bericht strategische Schulraumplanung Rheinfelden, Entwurf vom 29. August 2009).

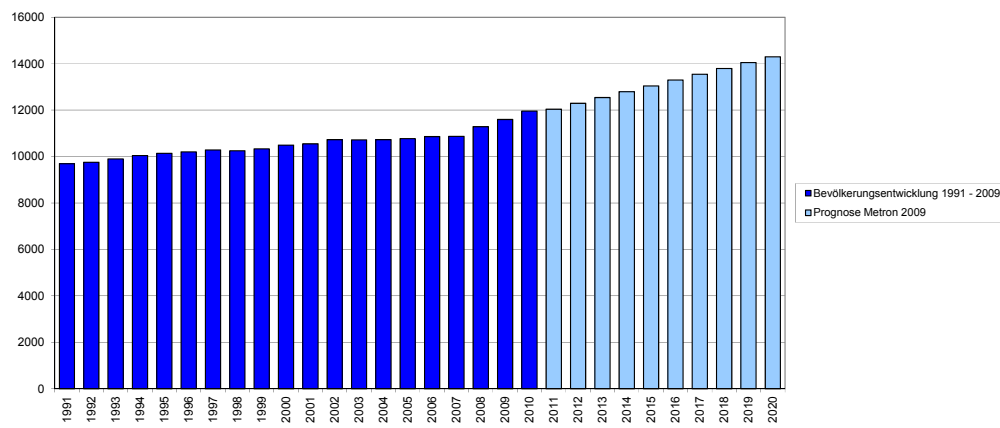


Abbildung 4
Bevölkerungsentwicklung Rheinfelden 1991 bis 2010 und Prognose bis 2020
(Quellen: BFS, 2010, Metron Raumentwicklung AG, 2009)

Untenstehende Abbildung zeigt die grobe Verteilung der Wohnbevölkerung im Siedlungsgebiet (VZ 2000). Gut sichtbar sind die dicht besiedelten Gebiete im Zentrum, Augarten, Robersten, Dianapark und alte Saline.

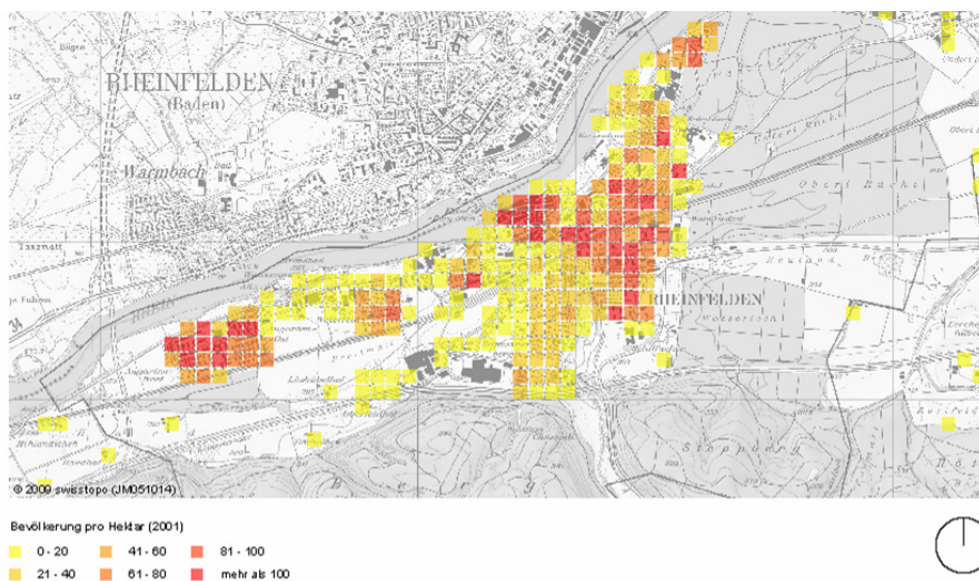


Abbildung 5
Bevölkerung pro ha (Quelle: Bfs, VZ2000)

Wirtschaft

Gemäss Betriebszählung 2008 verfügt Rheinfelden über 5984 Arbeitsplätze (Stand 2008, Voll- und Teilzeitbeschäftigte). Davon sind lediglich rund 0.5% im ersten Sektor beschäftigt.

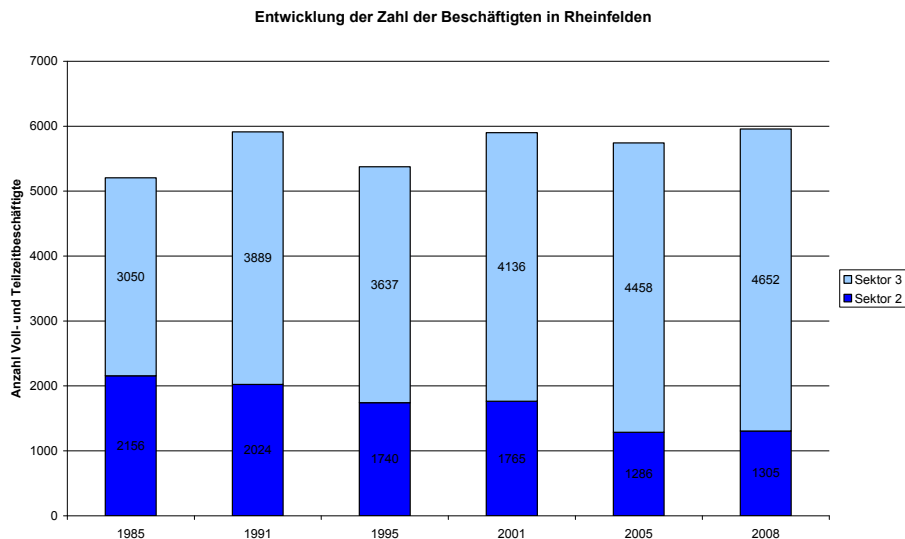


Abbildung 6
Entwicklung der Anzahl Beschäftigten in Rheinfelden von 1985 bis 2008
(Quelle: Bfs, Betriebszählung)

Wie die obenstehende Grafik zeigt, ist die Zahl der Beschäftigten nach einigen Schwankungen 2008 wieder ungefähr auf dem Stand von 1991. Der Anteil an Beschäftigten im Sektor 2 hat hingegen abgenommen.

Die Daten der Betriebszählung 2005 zeigen die Verteilung der Arbeitsplätze auf das Siedlungsgebiet. Neben einigen grösseren Betrieben wie Feldschlösschen, Spital, Kurzentrum und Rehaklinik befinden sich die meisten Arbeitsplätze im Zentrum.

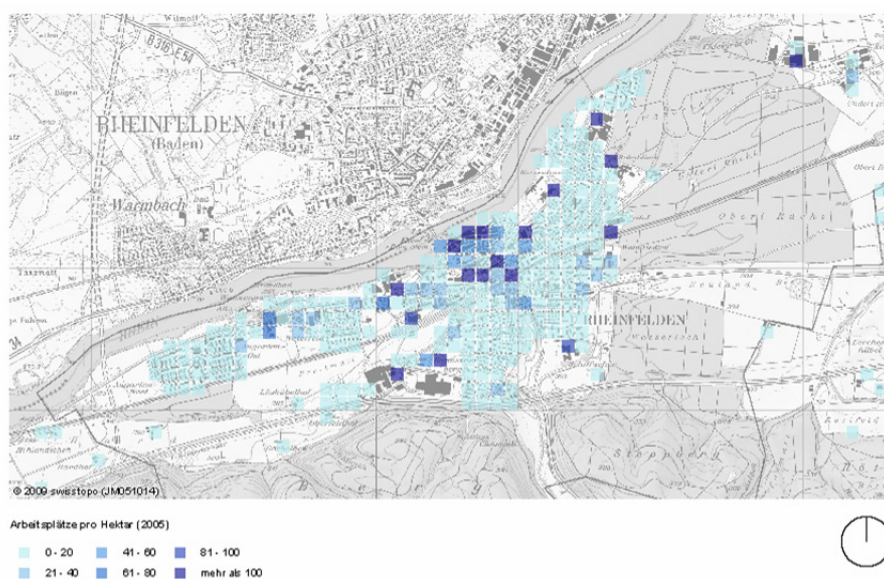
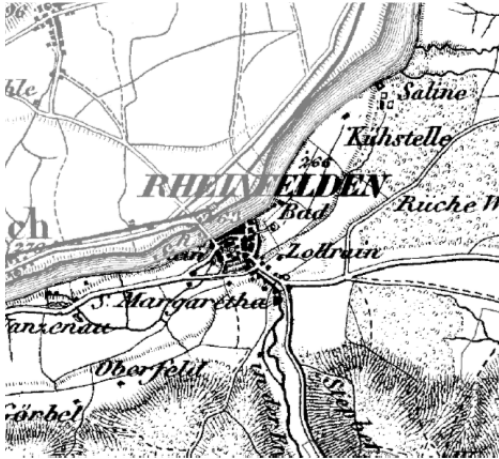


Abbildung 7
Arbeitsplätze pro ha (Quelle: Betriebszählung 2005)

3.2 Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur

3.2.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsstruktur

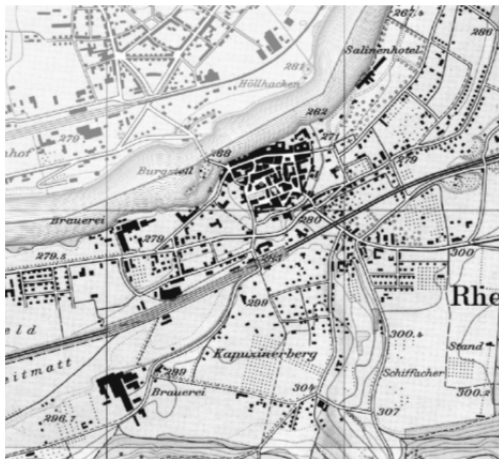
Vom ursprünglichen Stadtkern hat sich Rheinfelden im Verlauf der letzten 160 Jahre kontinuierlich in alle Richtungen ausgedehnt. Sichtbar ist auch, dass die Nachbarstadt am deutschen Rheinufer erst Mitte des 20. Jahrhunderts entstanden ist.



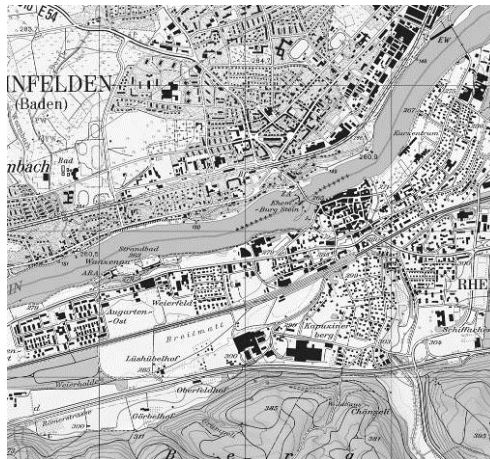
Dufourkarte um 1840



Siegfriedkarte um 1880



Landeskarte um 1955



Landeskarte heute © 2010 swisstopo (JM100006)

Abbildung 8
Siedlungsentwicklung 1840 - heute
(Quelle: www.ag.ch/agis, Swisstopo)

Entsprechend der historischen Entwicklung können in Rheinfelden verschiedene Stadtteile unterschieden werden.

- Altstadt: historischer Kern, dichte, historische Bebauung
- Robersten: Wohngebiet, mehrheitlich 2-geschossig, Kurzentrum, Rehaklinik
- Dianapark: kompaktes Wohngebiet mit Hochhäusern und kleineren Wohnbauten
- Engerfeld: kompaktes Wohngebiet mit mehrgeschossigen Wohnbauten und Reihenhäusern
- Augarten: noch alleinstehende kompakte Wohnsiedlung
- Weiherfeld West: unüberbautes Bauland, Gewerbezone
- Weiherfeld Ost: Wohnzone mit genehmigtem Gestaltungsplan, wird zurzeit entwickelt
- Kloos: Quartier mit mehrheitlich 2-geschossigen Einfamilienhäusern, umgeben von Gewerbe und Industrie
- Kapuzinerberg: Wohngebiet mit einer lockeren und grosszügigen Bebauungsstruktur (Einfamilienhäuser)
- Breitmatt: zentrumnahes Gebiet mit Schulen, Gewerbe, Dienstleistungen
- Alte Saline: relativ isolierte, dichte Wohnsiedlung mit vorgelagerter Industrie- und Gewerbezone
- Feldschlösschen: Industriezone

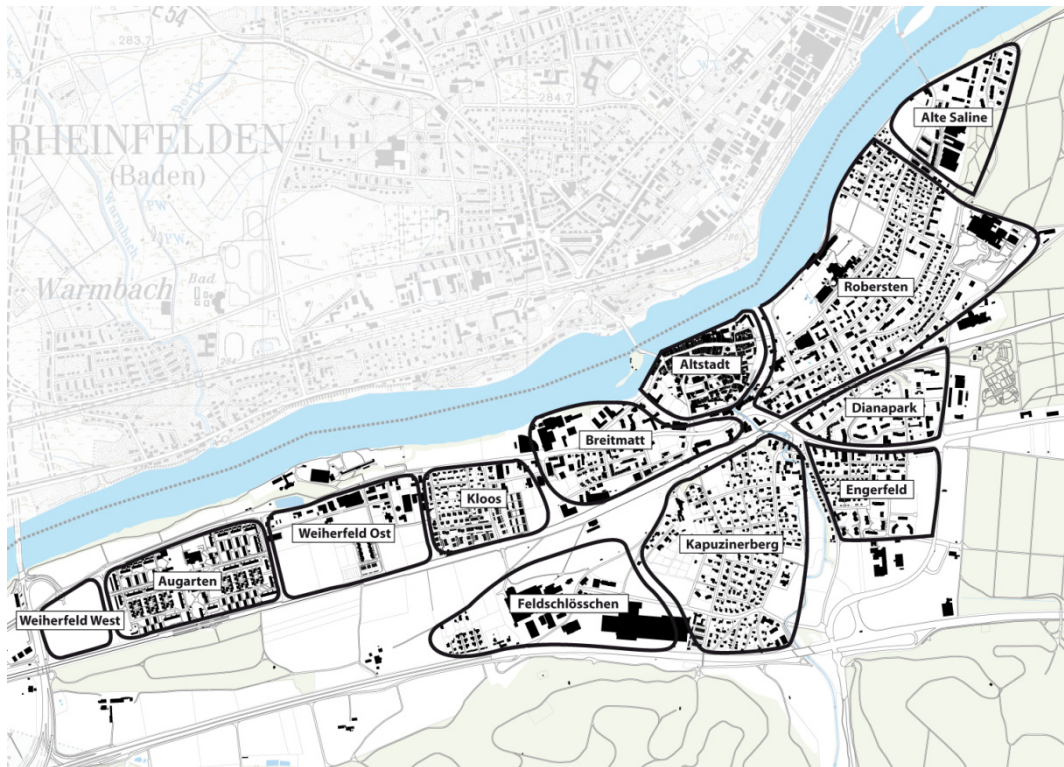


Abbildung 9
Siedlungsgebiete

Einkaufsmöglichkeiten befinden sich mehrheitlich im Zentrum, wobei Migros und Coop jeweils westlich und östlich des Zentrums angesiedelt sind.

Zwischen Augarten und der Wohnsiedlung im Weiherfeld befindet sich eine Gewerbezone. Der grösste Industriebetrieb, die Brauerei Feldschlösschen ist mit einigen kleineren Betrieben etwa 1 km ausserhalb des Stadtzentrums im Südwesten angesiedelt.

Rheinfelden ist ein wichtiger Schulstandort mit 6 grösseren Schulhäusern:

- Schulanlage Engerfeld (Oberstufe)
- Schule Augarten (Primarschule)
- Schule Robersten (Primarschule)
- Schulhaus Schützenmatt (Oberstufe)
- Schulen Altstadt (Hugenfeld, Mädchenschulhaus)
- HPS Rheinfelden

Wichtige Freizeitanlagen und andere öffentliche Anlagen:

- Kurzentrum "Sole Uno"
- Rehaklinik
- Regionalspital
- Sportanlage Schiffacker
- Strandbad / Freibad
- Golfplatz

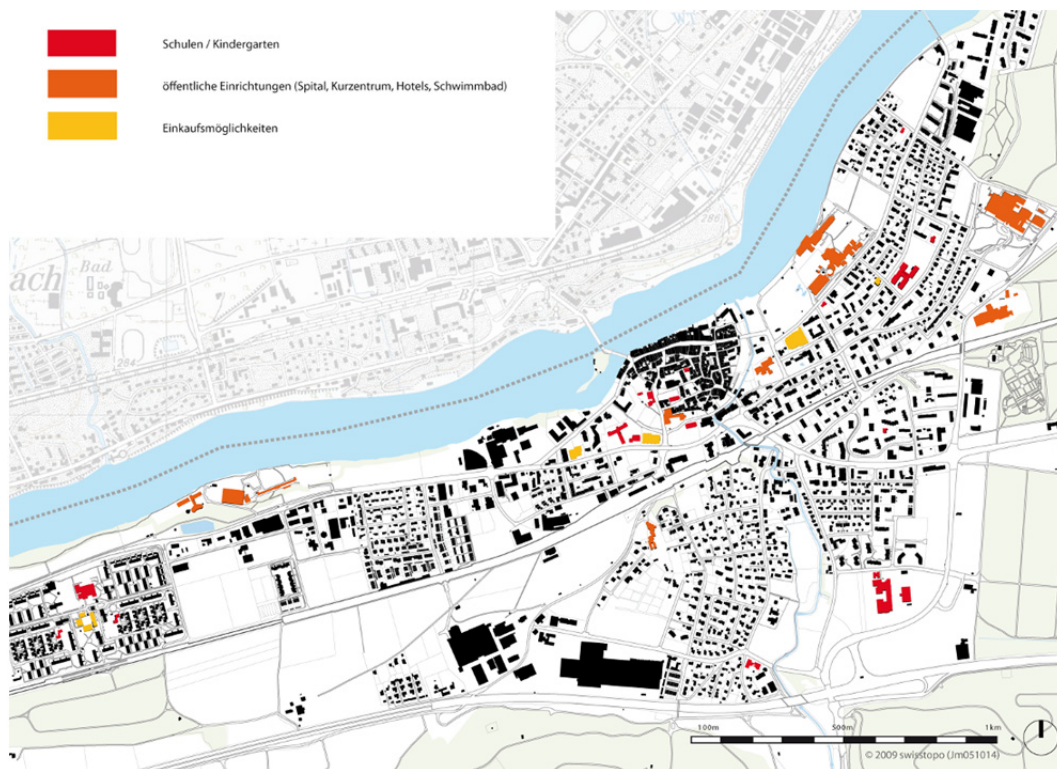


Abbildung 10
Öffentliche Einrichtungen, Schulen/Kindergärten und Einkaufsmöglichkeiten

3.2.2 Zonenplan

Zwischen November 2006 und Februar 2009 wurde die Revision Nutzungsplanung Kulturland durchgeführt. Am 9. Mai 2009 wurde diese vom Regierungsrat des Kantons Aargau genehmigt. Der revidierte Bauzonenplan und die Bau- und Nutzungsordnung wurde am 28. April 2004 genehmigt. Untenstehende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem Bauzonenplan Teil West.



Abbildung 11
Ausschnitt aus dem Bauzonenplan West
(Quelle: www.rheinfelden.ch)

Grössere Bauzonenreserven befinden sich heute im Gebiet Kapuzinerberg (Wohnzone B), im Bereich Weierfeld Ost (Wohnzone C, Arbeitszone II) und Weierfeld West (Arbeitszone II).

3.2.3 Entwicklungsgebiete

In Rheinfelden gibt es sechs Entwicklungsgebiete, die zurzeit überbaut werden oder deren Überbauung in Planung ist. Alle Entwicklungsgebiete sind im Bauzonenplan mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt.

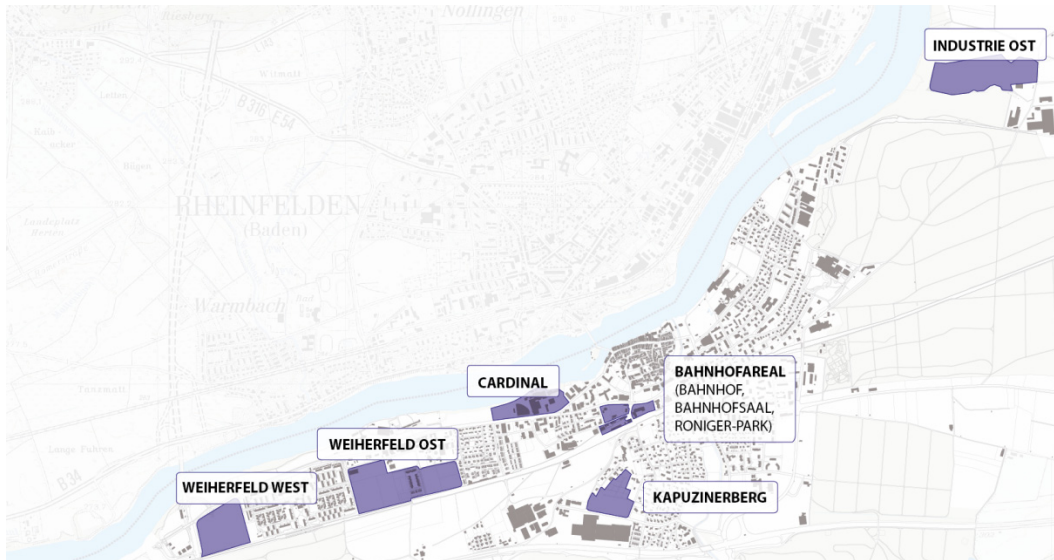


Abbildung 12
Entwicklungsgebiete gemäss Bau- und Zonenordnung, 2004

3.3 Verkehr

3.3.1 Strassennetz

Die K292 quert das Siedlungsgebiet in Ost-West-Richtung. Aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastung hat diese Kantonsstrasse heute noch eine ausgeprägte Trennwirkung und beeinträchtigt den Zugang vom Bahnhof in die Altstadt.

Die Riburgerstrasse wurde ab Rehaklinik zwischen Rheinfelden und Möhlin mit einem Fahrverbot belegt, zurückgebaut und als Gemeindestrasse klassiert. Der Verkehr von und nach Möhlin wird nun über die K495 und die Zürcherstrasse (K292) abgewickelt.

Bei den restlichen Strassen handelt es sich um Gemeindestrassen, die in der Regel mit Tempo 50 befahren werden können. Im Quartier Kloos und im Augarten gibt es T30-Zonen. Tempo 30-Zonen sind in weiteren Quartieren geplant.

Die Altstadt verfügt über eine Fussgängerzone in der Marktgasse und einer kleinen Begegnungszone in der Kupfergasse.

Ergänzend zu den Strassen besteht ein dichtes Wegnetz, das den Fussgängern und Radfahrenden vielfach ein direktes und meist auch ein attraktives Fortkommen ermöglicht.

Der Teilplan MIV gibt einen Überblick über das Strassennetz und dessen Hierarchisierung.

3.3.2 Fusswege

Rheinfelden verfügt über ein dichtes und intaktes Fusswegnetz. Im Bereich der Ortsdurchfahrt K292 mangelt es allerdings zum Teil an attraktiven Längs- und Querverbindungen.

Konflikte bestehen zudem im Bereich der Schulhäuser: Die in Rheinfelden beobachtete Tendenz, dass Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden, führt zu mehr Verkehr und Sicherheitsdefiziten im Bereich der Schulhäuser.

Auf dem Gemeindegebiet von Rheinfelden verlaufen folgende Wanderwege (siehe untenstehende Abbildung):

- Rheinuferweg Kaiseraugst - Möhlin/Wallbach
- Olsberg/Magden - Kapuzinerberg - Altstadt - Grenze - Rheinfelden (D)
- Bahnhof Rheinfelden - Wasserloch - Steppberg - Magden

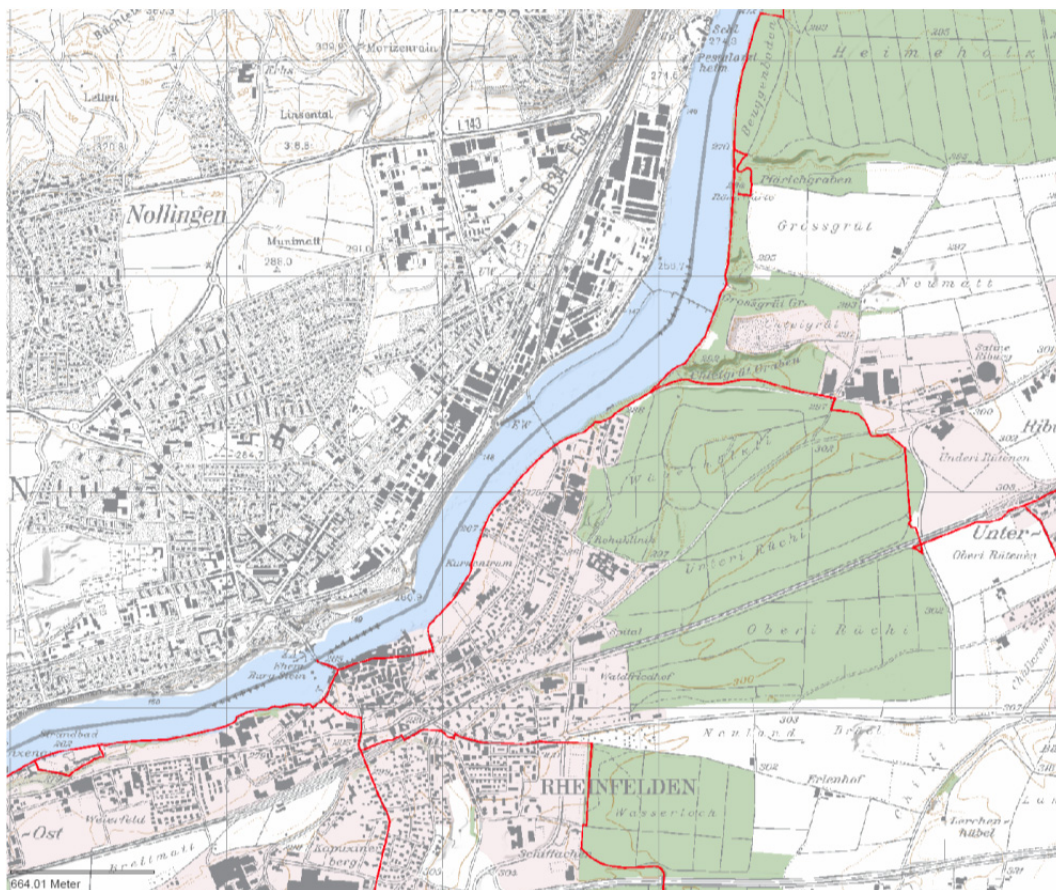


Abbildung 13
Ausschnitt aus dem Wanderwegnetz Kanton Aargau
(Quelle: www.ag.ch/agis)

3.3.3 Radrouten

Die **kantonalen Radrouten** sind im kantonalen Richtplan festgelegt. Folgende Routen sind definiert:

- R500: Kaiseraugst - Rheinfelden - Möhlin
- R610: Rheinfelden - Magden

Entlang der Baslerstrasse - Altstadt- Robersten - Rütene führt zudem der **nationale Radweg Nr. 2 Basel - Andermatt** (Quelle: www.schweizmobil.ch). Der Verlauf dieses Radweges ist auf der folgenden Abbildung orange gepunktet dargestellt. Die blauen Linien zeigen die kantonalen Radrouten (Doppellinie: Radstreifen, einfache Linie: Radweg). Durchs Zentrum von Rheinfelden soll die Radroute künftig mit Radstreifen geführt werden. Im Rahmen des Betrieb- und Gestaltungskonzepts (BGK) Kaiserstrasse - Zürcherstrasse 2009 werden im zentralen Geschäftsbereich die Radstreifen zu Gunsten einer Umgestaltung mit Mittelzone substituiert.

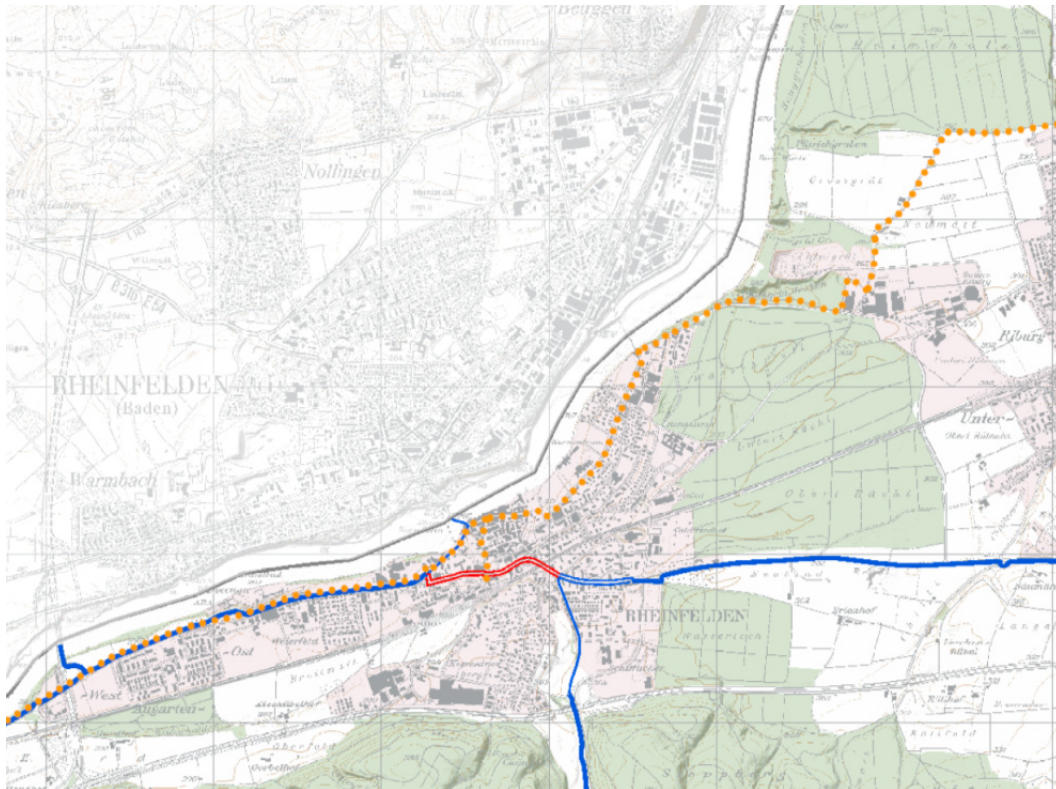


Abbildung 14
Ausschnitt aus dem Radroutennetz des Kantons Aargau
(Quelle: www.ag.ch/agis)

3.3.4 Schienenverkehr

Rheinfelden verfügt über einen Bahnhof, der von folgenden Regionallinien und dem Fernverkehr bedient wird:

- IR Basel - Zürich im Stundentakt (Basel: 13 min, Zürich 59 min)
- IR Basel - Zürich Flughafen (Flugzug) im Stundentakt (Basel: 13 min, Zürich Flughafen 1h 5min)
- S1 nach Basel im Halbstundentakt (18 min.)
- S1 nach Laufenburg im Stundentakt (18 min.)
- S1 nach Frick im Stundentakt (15 min.)

Im Dezember 2009 wurde die neue S-Bahnhaltestelle Augarten in Betrieb genommen, sie wird von der S1 im Halbstundentakt bedient. Die S1 verkehrt abwechselnd zwischen Basel und Laufenburg bzw. Basel und Frick.

3.3.5 Verkehrsaufkommen

Im Raum Rheinfelden gibt es folgende Zählstellen, an denen der Kanton Aargau das Verkehrsaufkommen erfasst:

Zählstelle	DTV 2008	Schwerverkehrs- anteil in %
Neue Rheinbrücke (Querspange)	18'430	6.6%
Alte Rheinbrücke (geschlossen), Nr. 606	-	-
A3 (Höhe Feldschlösschen), Nr. 102	56'840	6.9%
Baslerstrasse, Nr. 67	9'960	4.2%
Zürcherstrasse (westl. Kohlplatz), Nr. 1160	9'980	3.3%
Zürcherstrasse (östl. Kohlplatz), Nr. 605	19'710	7.9%
Riburgerstrasse nach Spital (geschlossen), Nr. 1371	-	-
Riburgerstrasse Höhe Waldfriedhof, Nr. 1035	7'680	k.A.
Riburgerstrasse südlich Kohlplatz, Nr. 604	21'890	7.7%
Riburgerstrasse Richtung Magden, Nr. 607	7'515	3.6%
Salinenstrasse, Nr. 1564	5'750	-

Tabelle 1
Ergebnisse 2008 der Strassenverkehrszählung des Kantons Aargau
(Quelle: Belastungsplan des Kantons Aargau)

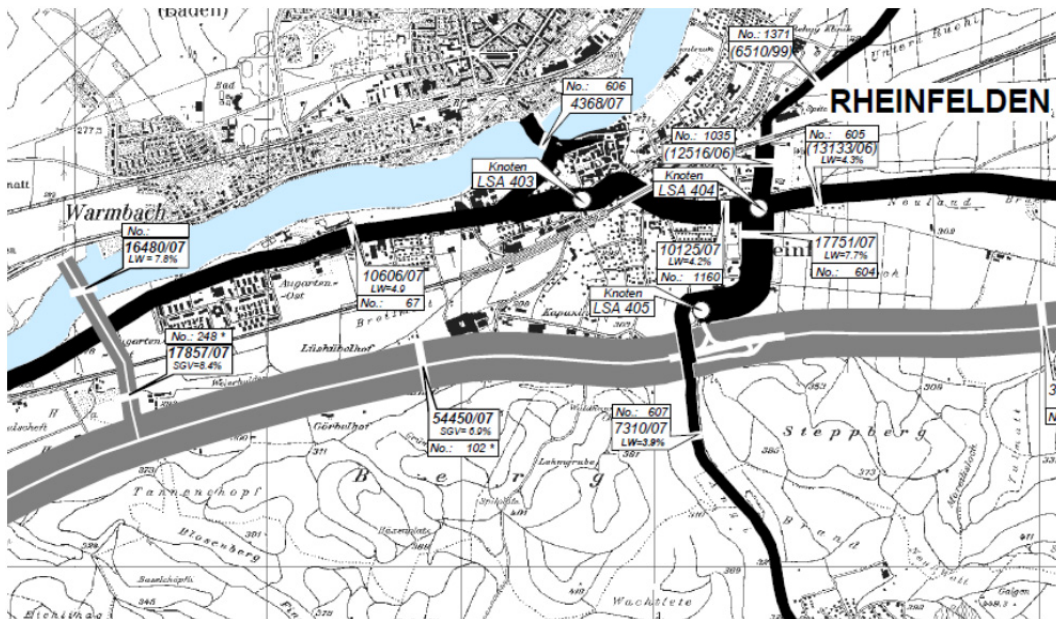


Abbildung 15
Verkehrsbelastung 2007
(Quelle: Belastungsplan des Kantons Aargau)

Im Umweltverträglichkeitsbericht zur Querspange A3/A98 (3. Oktober 1994) wird bei der Zählstelle Nr. 1160 für das Jahr 2010 ein DTV von 6'500 prognostiziert. Aufgrund der obenstehenden Verkehrszahlen für das Jahr 2008 kann davon ausgegangen werden, dass diese Zahl überschritten wird. Die gewünschte Entlastung der Kaiserstrasse / Baslerstrasse (K292) ist mit der Schliessung der alten Rheinbrücke für den MIV und der Eröffnung der neuen Querspange (A98) nicht vollständig erreicht worden. Gründe dafür sind noch nicht realisierten flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (K292), fehlende Kapazität am Zoll, das allgemeine Verkehrswachstum und die massive Überschätzung der Entlastungswirkung im Rahmen des UVBs.

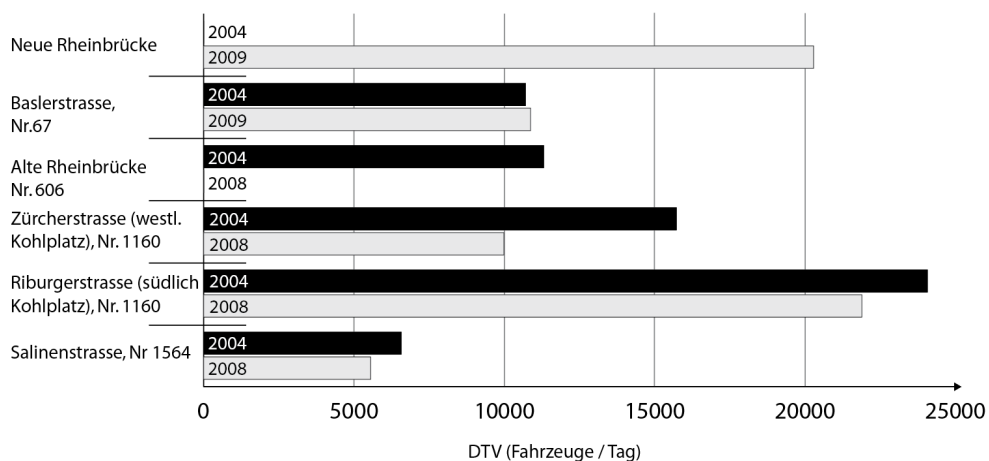


Abbildung 16
Verkehrsbelastung in Rheinfelden vor und nach
der Öffnung der Querspange und der Schliessung der Riburgerstrasse nach Möhlin
(Quellen: Belastungsplan des Kantons Aargau, Monitoring der Querspange A3/A98)

Das Monitoring der Querspange A3/A98 zwischen 2004 und 2008¹ zeigt diese Entwicklung noch deutlicher auf: Die neue Querspange A3/A98 führt zu einer Verkehrsentslastung in Rheinfelden. Die angestrebte Verkehrsentslastung innerhalb von Rheinfelden gemäss UVB 1994 tritt aber nicht vollumfänglich ein.

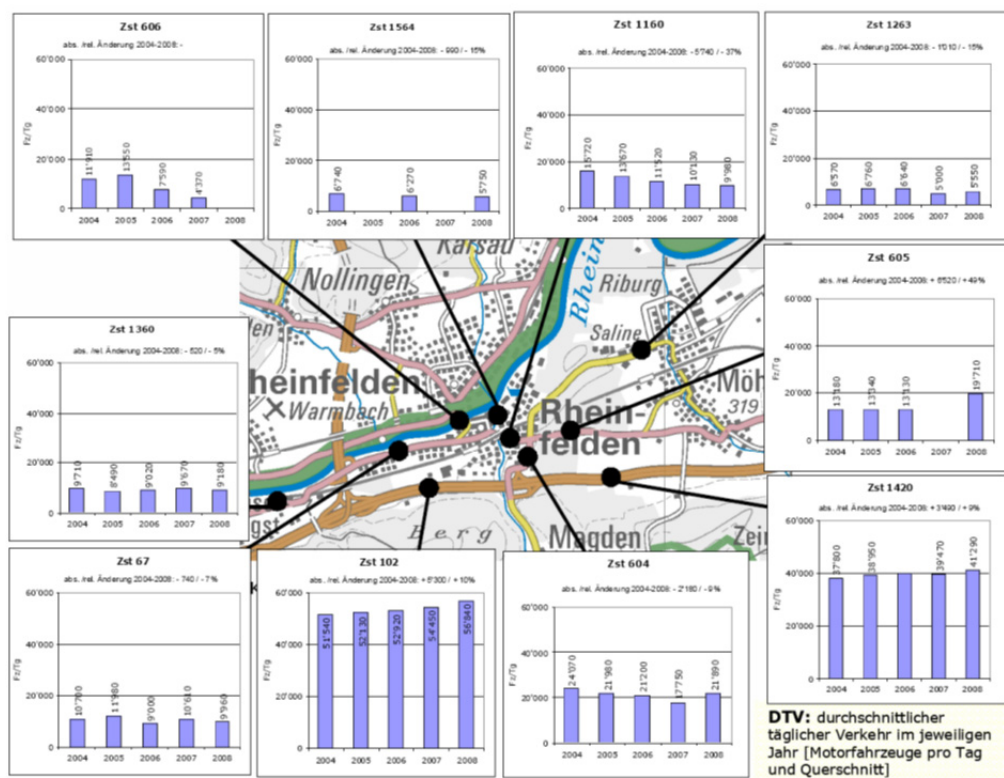


Abbildung 17
Übersicht Verkehrsbelastungen Rheinfelden 2004 - 2008
(Quelle: Monitoring Querspange A3/A98, Schlussbericht)

Im Rahmen des BGK Kaiserstrasse - Zürcherstrasse K292² wurden im Frühling 2008 Verkehrszählungen beim Knoten Coop (Bahnhofstrasse / Kaiserstrasse) durchgeführt. Gemäss dieser Zählungen kann der DTV im Zentrum auf etwa 13'000 geschätzt werden.

¹ Monitoring Querspange A3/A98, Ergebnisse 2004 bis 2008, Rapp Trans AG, Kanton Aargau, Departement Bau, Umwelt, Verkehr, 2010

² Kaiserstrasse - Zürcherstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept (Schlussbericht), Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt / Metron AG, 29. Mai 2009

3.3.6 Parkierung

Bedingungen für das Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund sind im Parkierungsreglement der Stadt Rheinfelden geregelt. In der dazugehörenden Verordnung des Gemeinderates zum Parkierungsreglement sind Gebühren und Parkdauer für die einzelnen öffentlichen Parkplätze geregelt.

Das Siedlungsgebiet ist in 3 Zonen eingeteilt:

- Zone 1 Altstadt: Die Höchstparkzeit beträgt in der ganzen Altstadt 30 Minuten. Gebühren werden keine erhoben.
- Zone 2 Altstadtring: Gebührenerhebung durch zentrale Parkuhren, keine Festlegung der Höchstparkzeit.
- Zone 3 restliches Siedlungsgebiet: Gebührenerhebung durch Einzeluhren oder zentrale Parkuhren, an einigen Orten eine festgelegte Höchstparkzeit (90 Minuten bis 12 Stunden)

Anwohner können Anwohnerkarten beziehen, die ihnen das kostenlose Abstellen ihrer Fahrzeuge in einem bestimmten Gebiet auf öffentlichem Grund erlauben. Für die Anwohnerkarten wird eine Bearbeitungsgebühr erhoben. Für nächtliches Dauerparkieren (ab 4 Nächten pro Woche) muss eine Kontrollkarte für Fr. 40.- pro Monat gekauft werden.

Bezüglich Parkplatzauslastung kommt eine Parkplatzstudie der Metron Verkehrsplanung AG aus dem Jahr 2003 zu folgenden Ergebnissen:

- Die Parkplätze in der Altstadt sind gut ausgelastet. In rund der Hälfte der Fälle wird die Parkdauer überschritten.
- Die öffentlichen Parkplätze in den Strassenzügen nördlich des Bahnhofes sind stark ausgelastet und zeitweise sogar überlastet.
- Margarethenstrasse und Quellenrain: hohe Auslastung → hoher Anteil von Dauerparkern (Anwohner und/oder Beschäftigte)
- Die Park + Ride Anlage ist werktags vollständig, am Samstag nur rund zur Hälfte ausgelastet.
- Parkplätze beim Kurzentrum: starke Auslastung
- Das Parkplatzangebot in Rheinfelden kann gesamthaft als ausreichend bezeichnet werden.

Die Studie basiert auf dem Parkplatzangebot von 2003. Inzwischen wurden mehrere Private Parkierungsanlagen erweitert, an anderen Stellen wurde das Angebot aber durch die Schliessung von privaten und öffentlichen Anlagen reduziert. Durch die Bewirtschaftung des Storchenparkplatzes ist auch auf dieser Seite der Altstadt ein genügendes Angebot für Besucher und Kunden vorhanden.

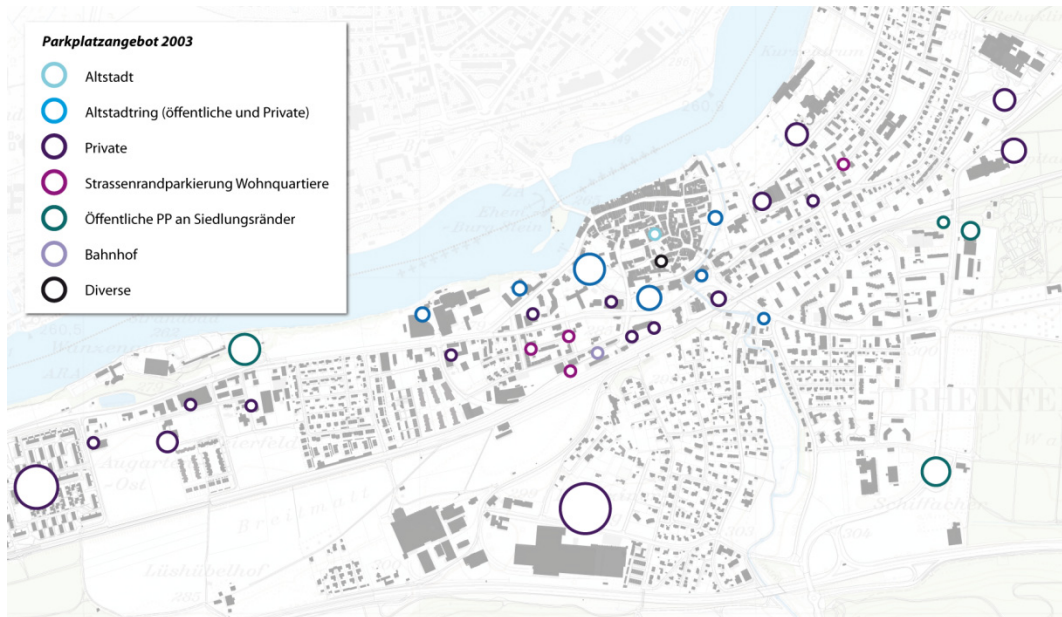


Abbildung 18
Parkplatzangebot Rheinfelden 2003
(Quelle: Regionalpolizei unteres Fricktal)



Abbildung 19
Veränderung des Parkplatzangebotes zwischen 2003 und 2008 (inkl.
geplante Vorhaben)
(Quelle: Regionalpolizei unteres Fricktal)

Insgesamt hat sich das Parkplatzangebot zwischen 2003 und 2008 um rund 170 Parkplätze erhöht (siehe Tabelle 2).

Gebiet	2003	2008
Altstadt	40	40
Altstadtring (öffentliche und Private)	583	504
Private	2880	3154
Strassenrandparkierung Wohnquartiere	104	87
Öffentliche PP an Siedlungsränder	477	477
Bahnhof	50	45
Diverse	4	4
Total	4138	4311

*Tabelle 2
Parkplatzangebot, Übersicht*

Fazit

Der Vergleich der öffentlichen Parkplätze zeigt, dass das Angebot zwischen 2003 und 2008 insgesamt zugenommen hat, aber im Altstadtring um rund 80 Parkplätze reduziert wurde. Zurzeit deckt das Angebot an Parkplätzen für Kunden und Besucher rund um die Altstadt die Nachfrage. Für weitere Nutzungen (z.B. Salmenareal, rund 700 Parkplätze) werden die nötigen Abstellplätze auf privatem Grund realisiert. Durch ein Parkleitsystem kann das bestehende Angebot besser ausgelastet und Engpässe vermieden werden. Sollte - unter anderem durch eine intensivere Nutzung des westlichen Teils der Altstadt - künftig eine grössere Nachfrage nach öffentlichen Parkplätzen bestehen, ist eine Erhöhung des Parkplatzangebots im Rahmen der verlorenen Parkplätze vorzusehen.

3.3.7 Arbeitspendler

Weitaus der grösste Teil der Wegpendler geht nach Basel. Zusammen mit Muttenz macht dieser Anteil knapp die Hälfte aller Wegpendler aus. Die Pendleranteile nach Möhlin, Stein und Zürich sind dagegen vergleichsweise klein.

Während Arbeitspendler nach Basel mehrheitlich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, wählen mehr als 75% der Pendler nach Möhlin das Auto.

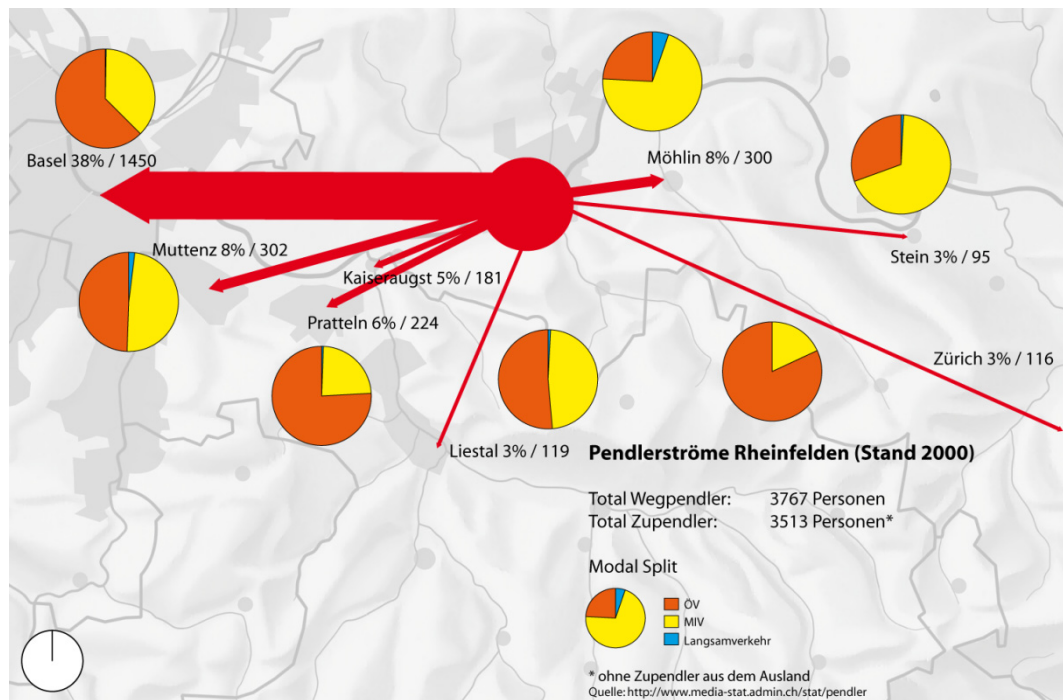


Abbildung 20
Verkehrsmittelwahl der Wegpendler aus Rheinfelden
(Quelle: bfs, VZ2000)

Die grössten Anteile an Zupendler stammen aus Möhlin, Basel, Magden und Kaiseraugst. Bezüglich Verkehrsmittelwahl zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Wegpendlern: Zupendler aus Basel benutzen mehrheitlich den öffentlichen Verkehr, während der Autoanteil bei Zupendlern aus Möhlin und Wallbach bedeutend grösser ist.

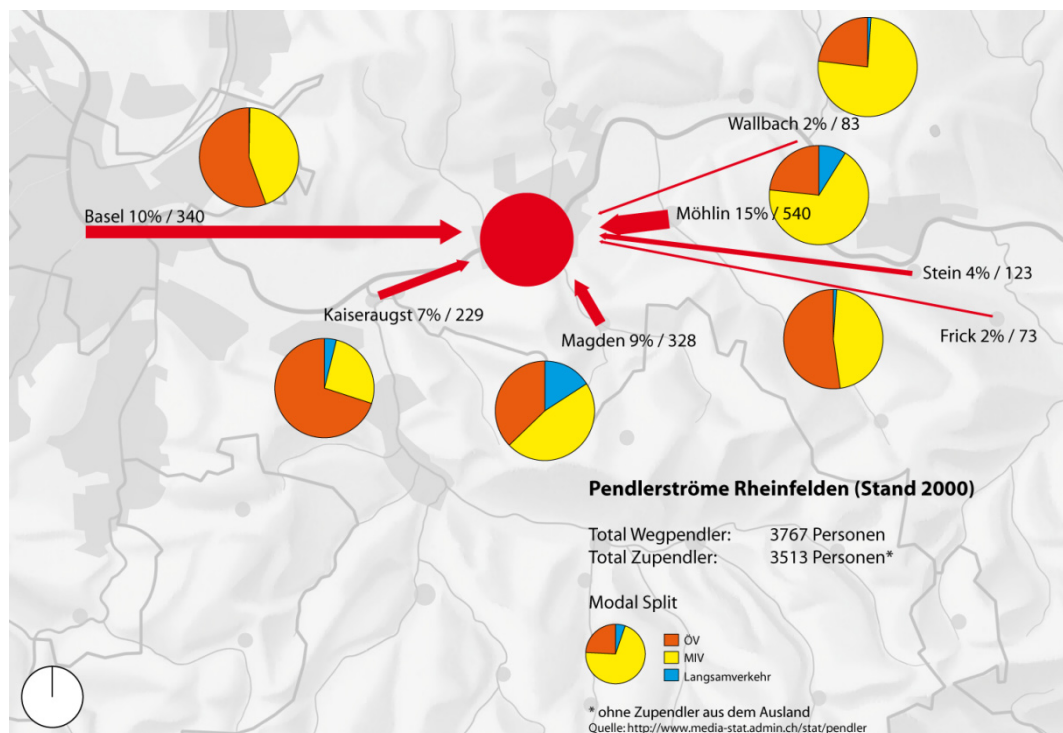


Abbildung 21
Verkehrsmittelwahl der Zupendler nach Rheinfelden
(Quelle: bfs, VZ2000)

Im Binnenverkehr werden mehr als die Hälfte der Wege zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Vergleich mit der Pendlerstatistik 1990 zeigt auch, dass dieser Anteil gewachsen ist. Während der Anteil an Autobenützern nahezu gleich geblieben ist, kann man bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs für den Arbeitsweg einen Rückgang beobachten.

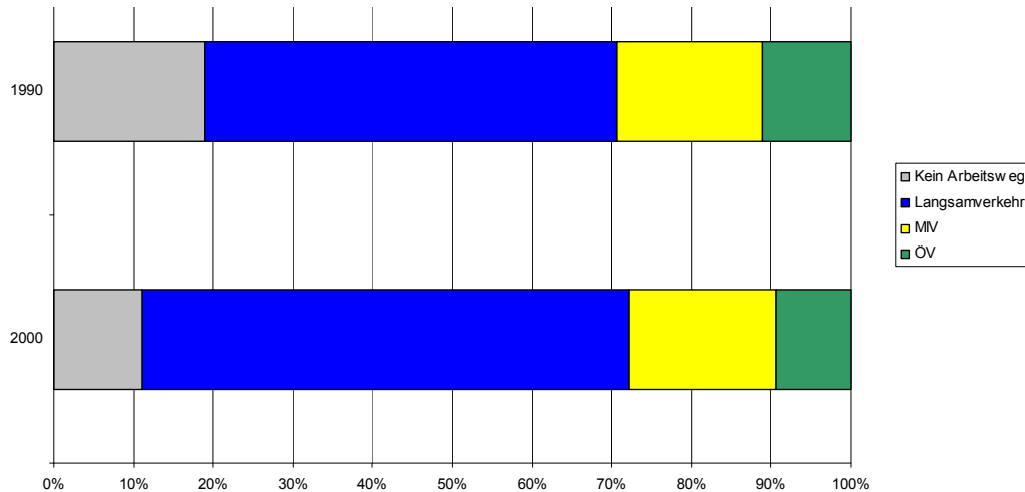


Abbildung 22
Verkehrsmittelwahl der Binnenpendler in Rheinfelden 1990 und 2000
(Quelle: bfs, VZ1990 / 2000)

3.3.8 Öffentlicher Verkehr

Neben der Erschliessung durch den Schienenverkehr (siehe Kap. 2.4) wird Rheinfelden durch mehrere Regional- und Ortsbuslinien erschlossen:

- Postauto Linie 88: 1Kurs/h
- Postauto Linie 100: 2 Kurse/h
- Ortsbus Linie 86 Bahnhof - Alte Saline: 4 Kurse/h
- Ortsbus Linie 84 Rheinfelden - Kaiseraugst - Auhafen: 2 Kurse/h
- Ortsbus Linie 85 Rheinfelden - Augarten: 2 Kurse/h
- Grenzüberschreitender Bus 7312 Rheinfelden Bahnhof - Rheinfelden (D): 2 Kurse/h

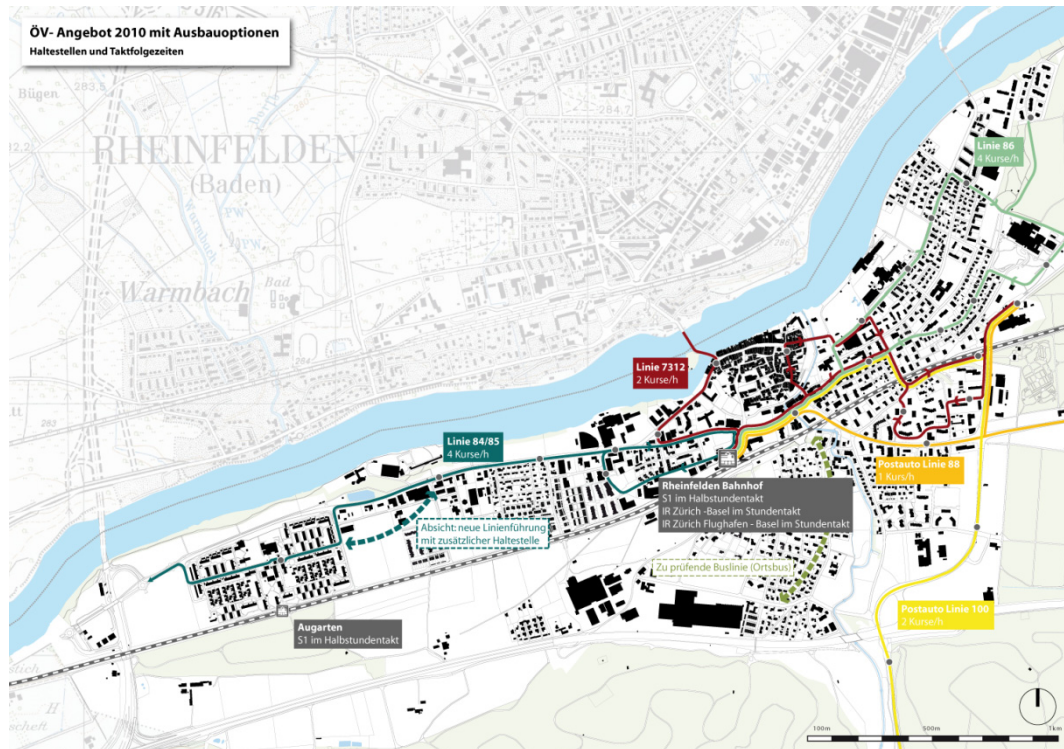


Abbildung 23
Regional- und Ortsbuslinien Rheinfelden

Gemäss nicht mehr gültiger VSS-Richtlinie SN640 290 lassen sich die Gemeindegebiete in verschiedene Erschliessungsgüteklassen einteilen. Die Güteklasse hängt von der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz zur Haltestelle ab. Für Rheinfelden ergibt sich daraus folgendes Bild:

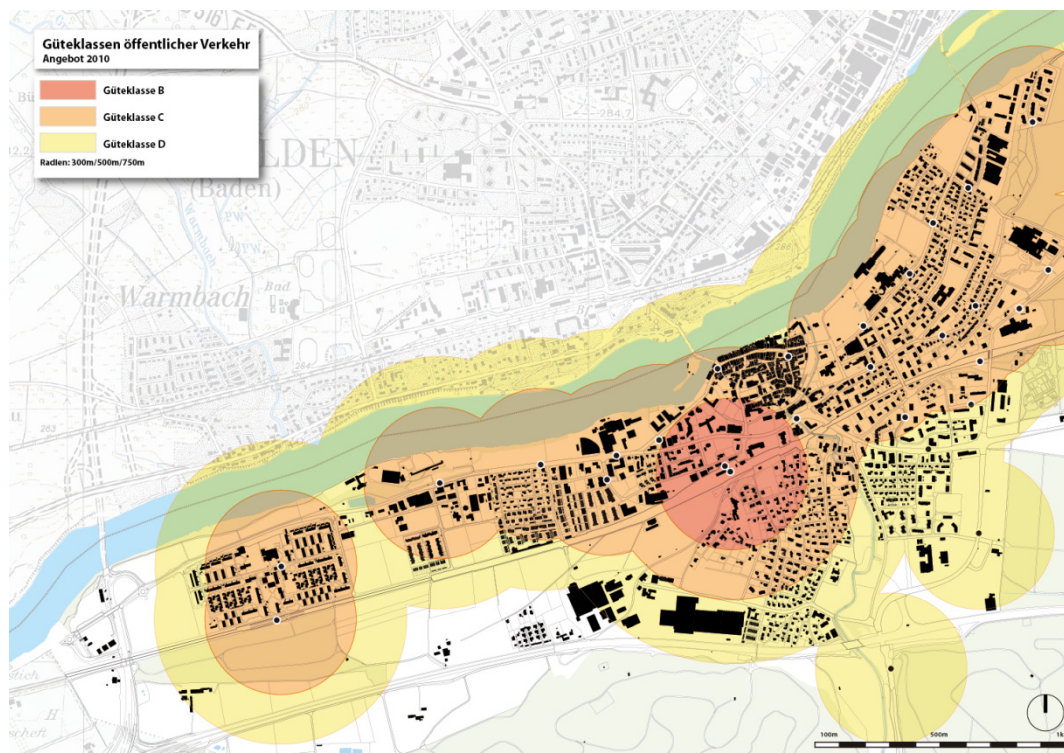


Abbildung 24
ÖV-Güteklassen gemäss Kanton Aargau
(Quelle: www.ag.ch/agis)

Ein grosser Teil der Siedlungsgebiete liegt mindestens innerhalb der Güteklasse C. Ausnahmen sind der südliche Teil des Kapuzinerberges (südlich der Theophil-Roniger-Strasse), das Engerfeld, Teile des Dianaparks, und ein Teil des Gebiete Weiherfeld West und Ost. Das Feldschlösschenareal und das Wohngebietes westlich davon liegen ausserhalb Güteklasse D. Der Grösste Teil des Kapuzinerbergs liegt innerhalb Güteklasse C. Aufgrund der Topografie besteht aber auch dort Potential zur besseren Erschliessung.

Aufgrund von Behinderungen des Busverkehrs im Bereich Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz, auf der Kaiserstrasse K292 sowie beim Kreisel zur Spange A3/A98 durch den MIV können Anschlüsse an die Bahn am Bahnhof Rheinfelden zum Teil nicht gewährleistet werden. Zudem sind die Bushaltestellen am Bahnhof nicht behindertengerecht ausgestaltet.

3.3.9 Unfälle

Wie untenstehende Grafik zeigt, ereignen sich aus gesamtschweizerischer Sicht mit Abstand die meisten Verkehrsunfälle innerorts, dort wo sich neben dem Autoverkehr auch viele andere Verkehrsteilnehmer im Strassenraum bewegen. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen also primär in diesen Gebieten ansetzen. So sind innerorts 3 von 4 schweren Personenschäden bei den Motorradfahrenden, Radfahrenden und Zufussgehenden - also den leicht verletzlichen Verkehrsteilnehmern - zu beklagen (SINUS Report 2010)

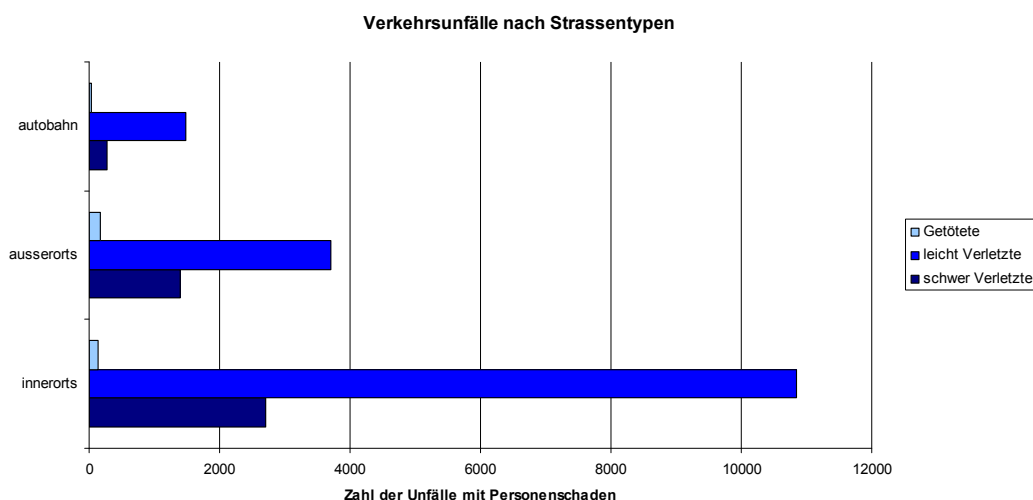


Abbildung 25
Verkehrsunfälle mit Personenschaden in der Schweiz
(Quelle: SINUS Report 2010)

Eine Medienmitteilung vom BFS vom 20.08.2009 zum Thema Strassenverkehrsunfälle besagt, dass es sich 2008 bei nahezu der Hälfte (48%) der schwer Verletzten und getöteten Personen um Zweiradfahrer und Zweiradfahrerinnen handelt. Dies obschon diese Verkehrsmittel nur 26% der an den Unfällen beteiligten Verkehrsmittel ausmachen. Damit zeigt sich die deutlich höhere Schwere der Unfallfolgen für Zweiradfahrende. Ähnliches gilt für zu Fuss gehende Personen, sie tragen bezüglich Sicherheit das grösste Risiko. Es

gilt daher, dem Fuss- und Radverkehr bezüglich Verkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Zeitraum vom 1.1.2004 bis 1.7.2009 ereigneten sich in Rheinfelden 307 registrierte Unfälle mit einem Todesfall und rund 200 Verletzten. Die häufigsten Unfallarten sind Unfälle beim Richtungswechsel, Auffahrunfälle und Schleuder-Unfälle.

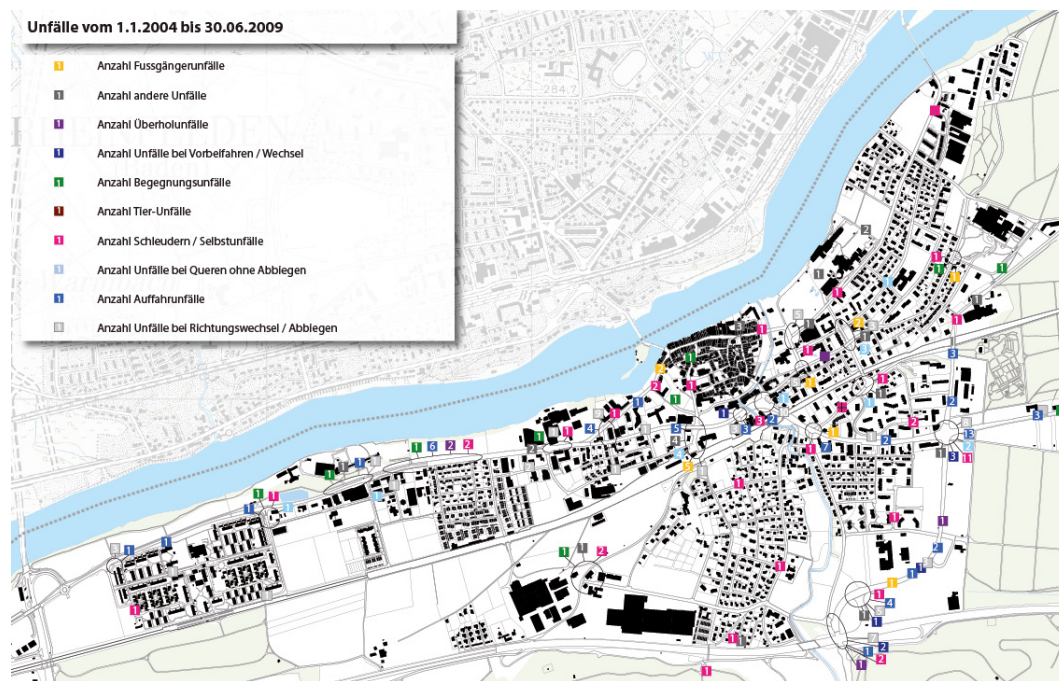


Abbildung 26
Anzahl registrierte Unfälle 2004 bis 2009 nach Unfalltyp (innerorts und ausserorts)

Unfallhäufungsstellen befinden sich vor allem auf der stark befahrenen Ortsdurchfahrt, und im Bereich Katholische Kirche / Migros. Mit der etappenweise Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, deren Verkehrsabnahme und T30 in den Quartierstrassen dürften sich einige der Unfallhäufungsstellen entschärfen.

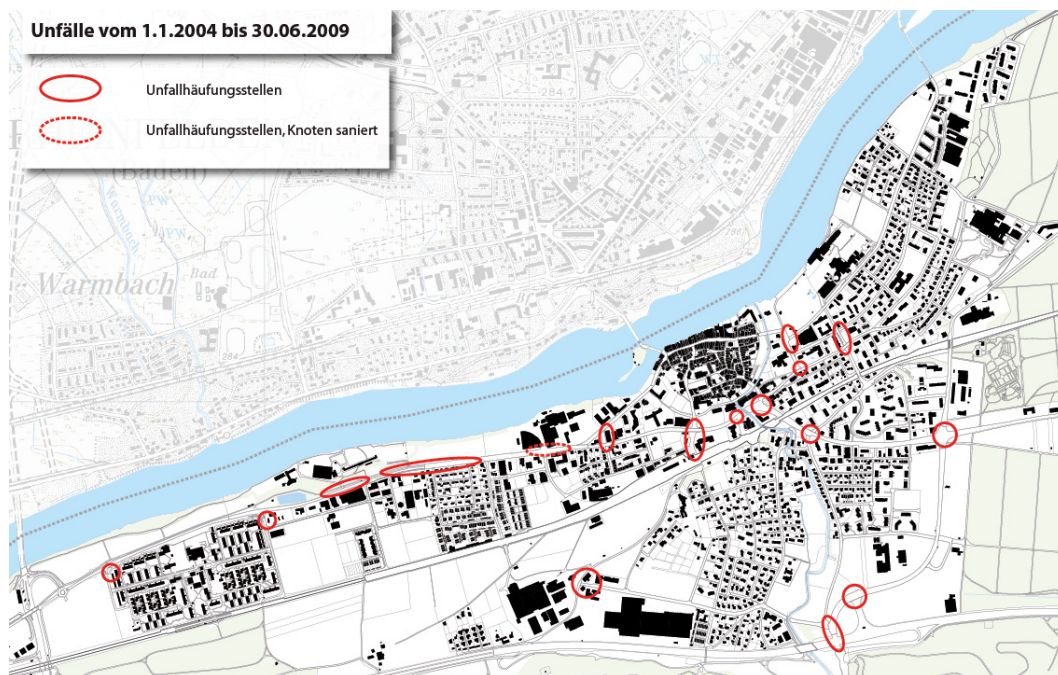


Abbildung 27
Unfallhäufungsstellen in der Stadt Rheinfelden

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen groben Vergleich zu den Unfallstatistiken der gesamten Schweiz:

	Rheinfelden Unfälle pro Jahr³	Ø Schweiz 2009 (innerorts) auf 11'000 Einwohner umgerechnet
Anzahl Unfälle	56	29
Anzahl Verletzte	35	35.4
Anzahl Leichtverletzte	30	31.4
Anzahl Schwerverletzte	5.6	4
Anzahl Tote	0.18	0.19

Tabelle 3
Vergleich der Unfallstatistiken Rheinfelden - gesamte Schweiz

Es wird sichtbar, dass das Unfallgeschehen in etwa dem Schweizer Durchschnitt entspricht. Der leicht höhere Wert bei der Anzahl Schwerverletzten lässt sich darauf zurückführen, dass in Rheinfelden die Unfälle ausserorts in die Berechnungen miteingeflossen sind. Vergleicht man die Daten mit der Aargauer Unfallstatistik, ergibt sich ein ähnliches Bild. Zusätzlich wird sichtbar, dass in Rheinfelden tendenziell weniger Fussgängerunfälle registriert werden als im Aargauer Durchschnitt.

³ Datengrundlage: registrierte Unfälle zwischen 01.01.2004 und 01.07.2009 der Gemeinde Rheinfelden ohne Autobahn

3.3.10 Lärmbelastung

Eine der am meisten wahrgenommenen negativen Begleiterscheinung unserer heutigen Mobilität ist der Lärm.

Die Lärmbelastung durch Strassenverkehr hängt von zahlreichen Faktoren wie Verkehrsmenge, Schwerverkehrsanteil, Geschwindigkeit, Gefälle, Belag, etc. ab. Es gibt unterschiedliche Massnahmen (Raumordnung, Verkehrsplanung, Fahrzeuge, Gebäude, etc.) um die Lärmbelastungen durch den Strassenverkehr zu reduzieren. Wichtig ist die Tatsache, dass durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrs) ein ähnlicher Effekt erreicht werden kann, wie durch eine wesentliche Reduktion der Verkehrsmenge.

Untenstehende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus sonBASE, der Lärmdatenbank des Bundes.

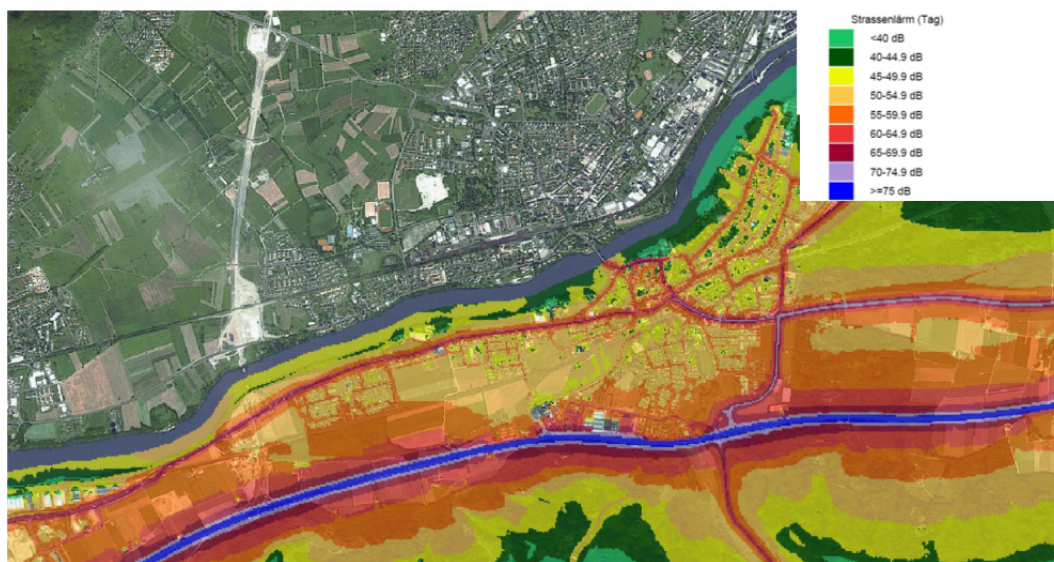


Abbildung 28
Lärmbelastung gemäss sonBASE 2008, Strassenlärm Tag, Ausschnitt Rheinfelden
(Quelle: <http://umweltzustand.admin.ch>)

Es handelt sich um den Stand 2007, die neue Querspange ist daher nicht abgebildet. Gut sichtbar ist die hohe Strassenlärmbelastung entlang von stark befahrenen Strassen, insbesondere entlang der Autobahn und der Zürcherstrasse. Aus dem Strassenlärmkataster des Kantons Aargau lässt sich ablesen, wo die Immissionsgrenzwerte resp. Alarmwerte an Kantonsstrassen überschritten werden. Überschreitungen gibt es vor allem entlang der Ortsdurchfahrt und der Salinenstrasse. Die problematische Situation im Bereich der Fröschweid (Überschreitung Alarmwert) dürfte mit der Sperrung der alten Rheinbrücke für den MIV mittlerweile entschärft sein.

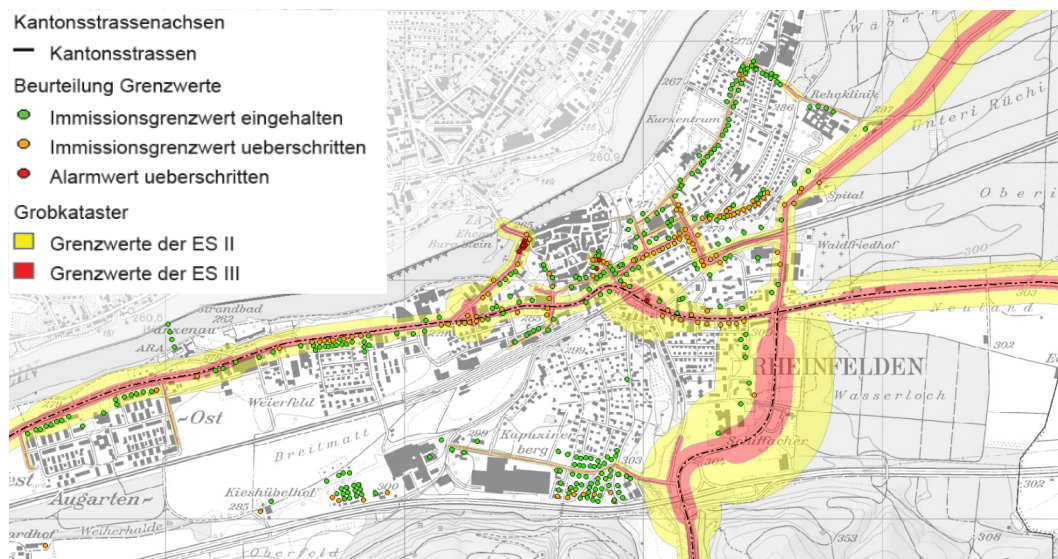


Abbildung 29
 Lärmbelastung und Immissionsgrenzwerte an Kantonsstrassen, Ausschnitt Rheinfelden
 (Quelle: Agis)

Der Kanton Aargau ist als Besitzer und/oder Betreiber der Kantonstrassen und der Nationalstrassen verpflichtet, die lärmbelasteten Strassenabschnitte zu sanieren. Das Tiefbauamt des Kantons Aargau erarbeitet zurzeit ein Lärmsanierungsprojekt, das Vorprojekt sollte im Herbst 2011 vorliegen.

Bei den obenstehenden Abbildungen von sonBASE ist der Eisenbahnlärm nicht enthalten (Strassenlärm und Eisenbahnlärm werden getrennt berechnet und beurteilt). Daher ist die Lärmbelastung der Eisenbahn gemäss untenstehender Abbildung zusätzlich zu betrachten:

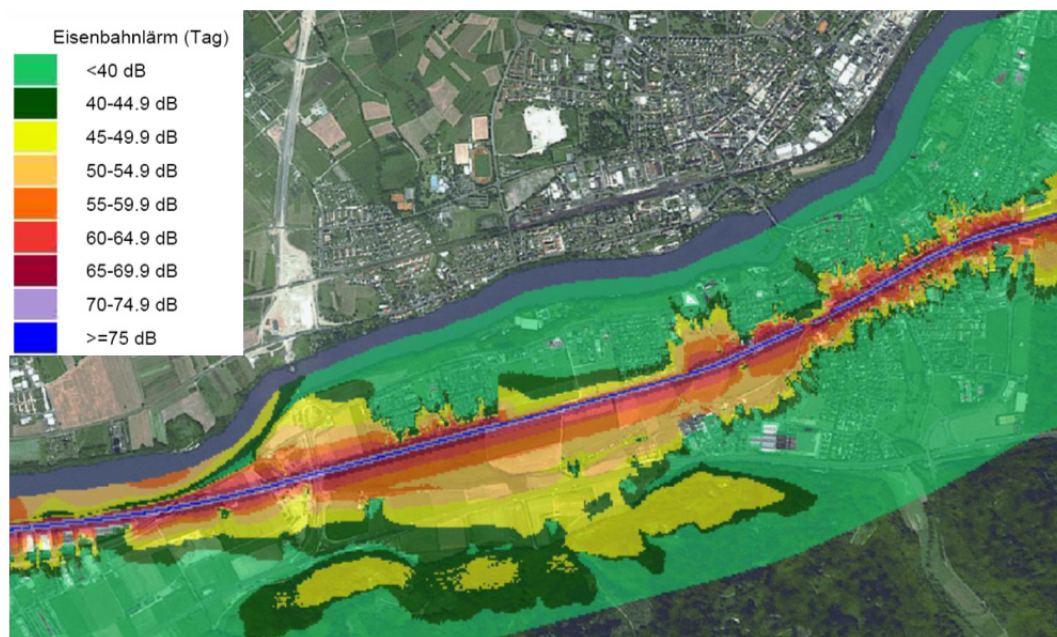


Abbildung 30
 Lärmbelastung gemäss sonBASE 2008, Eisenbahnlärm Tag, Ausschnitt Rheinfelden
 (Quelle: <http://umweltzustand.admin.ch>)

Grundsätzlich wird Eisenbahnlärm als weniger störend empfunden als Strassenlärm.

3.3.11 Luftbelastung

Für den Kanton Aargau liefert das Luftmessnetz "in-Luft" Daten zur Luftqualität. Im Rheinfelden gibt es keine Messstelle, aber einen Passivsammler. Der Passivsammler in Rheinfelden misst die Stickstoffdioxidkonzentration.

Untenstehendes Diagramm zeigt die mittlere jährliche Stickstoffdioxidbelastung des Passivsammlers beim Kurpark Rheinfelden, in Aarau und in Sisseln. Für 2003, 2004 und 2005 liegen keine Daten vor. In Rheinfelden wird der Jahresmittelgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nur knapp unterschritten (Tendenz steigend). Es ist daher von einer Überschreitung an stark befahrenen Strassen (Ortsdurchfahrt) auszugehen. Dies entspricht auch den Aussagen von In-Luft, wonach der Jahresmittelgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an verkehrsnahen Standorten generell geringfügig überschritten wird. Die höchsten Belastungen werden jeweils im Winterhalbjahr registriert. Während Inversionslagen mit geringem Luftaustausch stiegen die Immissionen innerhalb weniger Tage markant an. Seit der Einführung von Katalysatoren für Motorfahrzeuge ging die NO_2 -Belastung ausser an verkehrsnahen Lagen weiter leicht zurück. In Strassennähe blieben die Konzentrationen seit einigen Jahren konstant über dem Jahresgrenzwert.

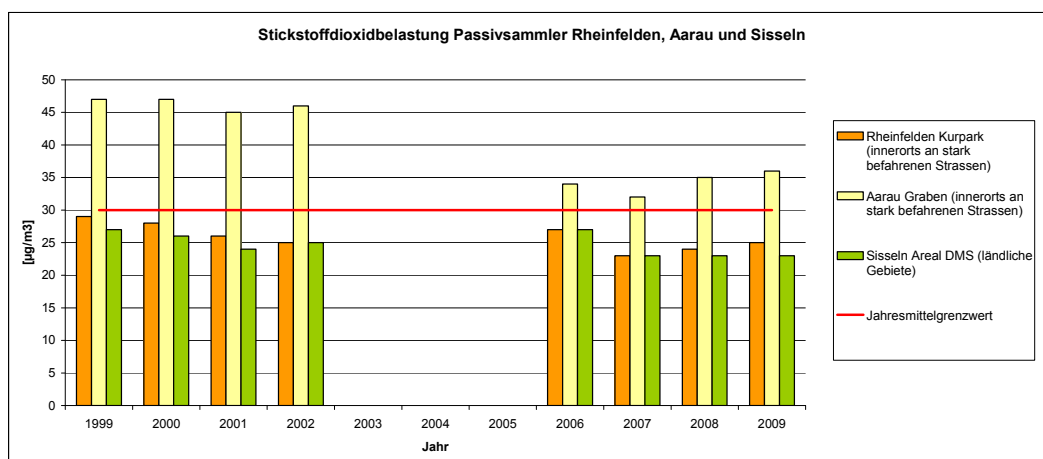


Abbildung 31
Stickstoffdioxidbelastung Passivsammler Rheinfelden, Aarau und Sisseln 1999 bis 2009
(Quelle: www.in-luft.ch)

Die Messstelle beim Graben in Aarau wird von "in-Luft" derselben Kategorie zugeordnet wie jene in Rheinfelden. Die deutlich höheren Messwerte sind aber trotzdem auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen zurückzuführen (Kurpark: viele Grünflächen, keine direkt angrenzenden stark befahrenen Strassen, Graben: wenig Grünflächen, direkt angrenzende z.T. stark befahrene Strassen). Der Vergleich mit einer Messstelle in eher ländlichem Gebiet zeigt, dass die Stickstoffdioxidbelastung in Rheinfelden im Mittel etwas höher ist.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Querspange (A3/A98) wurden zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden an fünf Standorten Stickstoffdioxidmessungen vor und nach der Eröffnung des Überganges durchgeführt⁴.

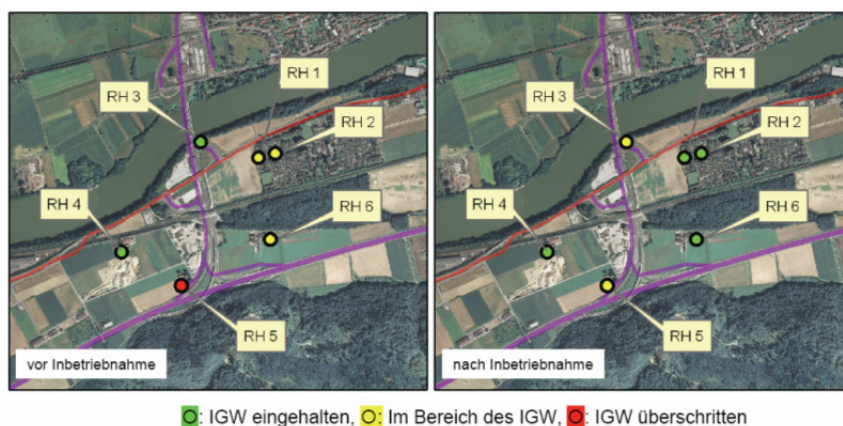


Abbildung 32
NO₂-Passivsammermessungen Spange Rheinfelden 2003 bis 2004 und 2007 bis 2008
(Quelle: siehe Fussnote 3)

Die Ergebnisse zeigen eine Verbesserung an den meisten Messstandorten. Berücksichtigt man aber die Messunsicherheit von $\pm 2.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und die Tatsache, dass die Stickstoffdioxidkonzentrationen auch an anderen Messstellen (z.B. Sisseln) zurückgegangen ist, kann festgestellt werden, dass sich die Stickstoffdioxidbelastung mit Spange A3/A98 nicht signifikant veränderte.

Seit Einführung von Katalysatoren für Motorfahrzeuge sind Stickstoffdioxidbelastungen generell nicht mehr so problematisch wie noch Anfang der 90er Jahre. Seit einigen Jahren werden daher andere Indikatoren wie z. B. die Feinstaubkonzentration (PM₁₀) genauer untersucht.

Während Inversionslagen im Winter steigt die PM₁₀-Konzentration oft über den Tagesgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an. Die grössten Überschreitungen werden in Ballungszentren und städtischen Agglomerationen gemessen. Auch entlang von Autobahnen werden hohe Konzentrationen gemessen. Aus dem Jahresbericht von "in-Luft" 2008 geht hervor, dass die PM₁₀-Konzentration in der Nordwestschweiz seit 1999 nur sehr wenig abgenommen hat. Im Jahr 2009 konnte sogar eine Zunahme gegenüber 2008 festgestellt werden.

Für Rheinfelden liegen keine Messwerte zur Feinstaubkonzentration vor. Es ist aber anzunehmen, dass die Grenzwerte auch in Rheinfelden teilweise überschritten werden.

⁴ Quelle: Spange Rheinfelden: NO₂-Passivsammermessungen, Kanton Aargau, Departement Bau, Umwelt, Verkehr, 2009.

3.4 Werte und Potentiale

Werte / Potential

Attraktive Altstadt

Das historische Zentrum ist gut erhalten und weist durch einen niedrigen Autoanteil, viele Geschäfte und ein abwechslungsreiches Gastronomieangebot eine hohe Verweilqualität auf.

Referenzbild



Grünräume

Attraktive Grünräume innerhalb des Siedlungsgebietes oder direkt angrenzend an die Siedlung dienen als Naherholungsgebiete. Das Rheinufer ist mit Ausnahme der Altstadt auf der ganzen Länge der Gemeinde begehbar.



Werte / Potential

Grenznähe

Durch die Lage direkt an der Grenze zu Deutschland ist ein ständiger fruchtbarer Austausch mit der Gemeinde Rheinfelden (D) möglich.

Referenzbild



Gute Verkehrsanbindung

Rheinfelden ist einerseits an das Bahnfernverkehrsnetz angeschlossen (2-mal pro Stunde eine Verbindung nach Zürich und Basel), andererseits besteht durch zwei Autobahnanschlüsse eine Anbindung an das Nationalstrassennetz.



Verkehrsberuhigte Quartiere

Bereits heute gibt es einige verkehrsberuhigte Quartiere, weitere sind in Planung.

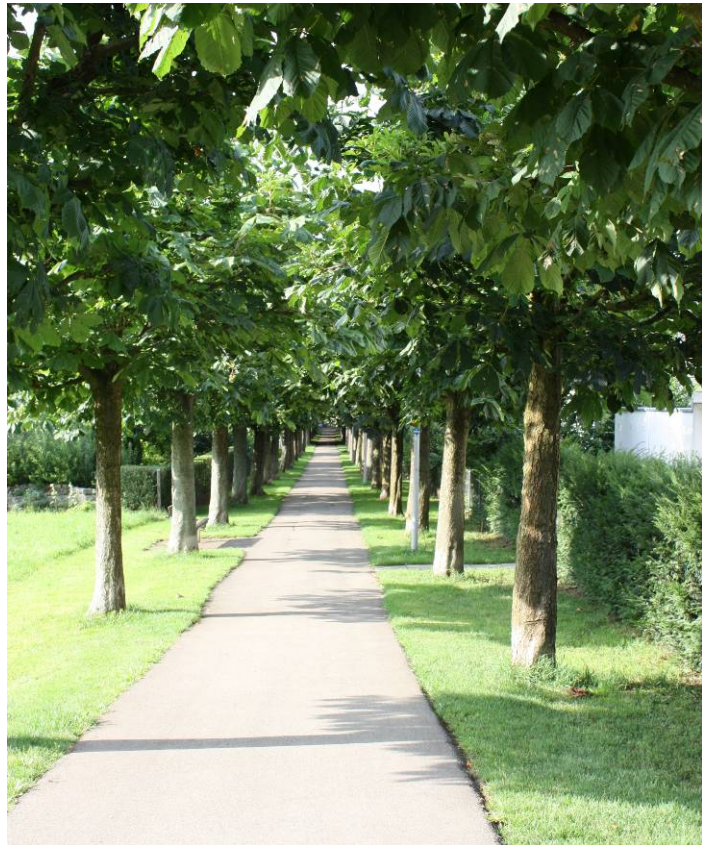


Werte / Potential

***Dichtes Fuss- und
Radwegnetz***

*Durch ein dichtes, attraktives
Fuss- und Radwegnetz sind
die meisten Quartiere sicher
und direkt zu erreichen.*

Referenzbild



*Tabelle 4
Werte*

3.5 Handlungsbedarf

Handlungsbedarf

Verkehrsbelastung K292

Die im Zusammenhang mit der Eröffnung der neuen Rheinbrücke prognostizierte Verkehrsentslastung auf der K292 durch Rheinfelden wurde bisher nicht erreicht. Besonders auf dem westlichen Abschnitt (Baslerstrasse) konnte bisher nur eine geringe Verkehrsabnahme verzeichnet werden. Die Ortsdurchfahrt hat aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine trennende Wirkung.

Durch flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet - insbesondere der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt - soll einerseits die Trennwirkung vermindert werden, andererseits kann aber auch Verkehr auf das übergeordnete Netz verlagert werden.

Siedlungen in der Peripherie

Bei Siedlungen, die in peripheren Lagen erbaut werden, besteht die Gefahr, dass viel zusätzlicher MIV erzeugt wird. Eine gute Anbindung an das Netz des öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Radwegverbindungen ins Zentrum sind daher sehr wichtig.

Referenzbild



Handlungsbedarf

Lücken im Fuss- und Radwegnetz

Ziel ist, Zufussgehenden und Radfahrenden direkte, attraktive und sichere Verbindungen anzubieten. Neben dem gesamten Strassennetz innerhalb des Siedlungsgebietes muss das Fuss- und Radverkehrsnetz daher durch weitere Fuss- und Radwege ergänzt werden.

Referenzbild



Parkierungskonzept

Ein Parkierungskonzept ist vorhanden, wird aber nicht durchgängig angewendet. In der Geissgasse und der Kupfergasse führen die nicht bewirtschafteten Parkfelder (zeitliche Begrenzung aber nicht kostenpflichtig) zu Suchverkehr. Im Bereich des Bahnhofes werden Strassenrandparkplätze in den angrenzenden Quartieren und entlang der Feldschlösschenstrasse unter anderem als Park + Ride - Parkplätze missbraucht. Zudem ist die Gebührenordnung zu wenig marktkonform. Das Parkierungskonzept sollte daher überarbeitet und die Gebühren angepasst werden. Zudem soll ein Parkleitsystem eingeführt werden.



Erschliessung Bus

Rheinfelden verfügt über verschiedene öffentliche Verkehrsmittel, die recht gut auf die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Benutzer abgestimmt sind. Im KGV soll daher der Ausbau und die bessere Abstimmung dieses Angebots thematisiert werden (z.B. neue Entwicklungen Weiherfeld, Erschliessung Kapuzinerberg von Anwohnern erwünscht)



Handlungsbedarf

Verkehrsregime Altstadt

Das heutige Verkehrsregime in der Altstadt ist teilweise kompliziert. Zudem sollte das Verkehrsregime dem grossen Anteil Fuss- und Radverkehr Rechnung tragen. Wichtig ist aber, die Anlieferung zu den Geschäften in der Fussgängerzone weiterhin zu ermöglichen.

Referenzbild



Sichere Schulwege

Heute werden zu viele Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren. Die Schulwege sollen wieder sicherer und der Autoverkehr bei den Schulhäusern reduziert werden.



Tabelle 5
Handlungsbedarf

4 Zielsetzungen

Künftig werden die Verkehrsmengen weiter zunehmen. Schreibt sich der Trend gemäss der Entwicklung der letzten Jahre fort, steigen die Lärm- und Luftimmissionen weiter an, Unfälle nehmen nicht ab, die Trennwirkung der autodominierten Strassen verstärkt sich. Die Lebensqualität in Rheinfelden nimmt dementsprechend ab.

Mit dem KGV soll diesem Trend entgegengewirkt werden. Es wird eine nachhaltige Verkehrsentwicklung auf Basis der folgenden Prinzipien angestrebt:

Verkehr vermeiden

Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs sowie der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden respektive verlagert.

Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz gelenkt. Insbesondere der Durchgangsverkehr wird auf die Autobahn gelenkt.

Verträglichkeit erhöhen

Der verbleibende Autoverkehr wird auf lokal angepasstem Geschwindigkeitsniveau verstetigt. Somit kann der Autoverkehr verträglicher abgewickelt werden, es entstehen weniger Immissionen (Luft, Lärm) und die Verkehrssicherheit nimmt zu.

Gestützt auf diese Grundsätze und den obengenannten Handlungsbedarf lassen sich Zielsetzungen für den kommunalen Gesamtplan Verkehr definieren. Sie stützen sich auf die übergeordneten Zielsetzungen - insbesondere auf jene von "mobilitätAARGAU" und den lokalen Zielsetzungen (siehe 2.3).

4.1 Koordinieren

Siedlung und Verkehr

- Neue Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sollen gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.
- Die Anbindung neuer Entwicklungsgebiete an das Strassennetz darf nicht zu Überlastungen und Engpässen führen.
- Die Trennwirkung der Ortsdurchfahrt (Kaiserstrasse) soll durch verkehrsberuhigende Massnahmen minimiert werden.

4.2 Vernetzen

Mobilität

- Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Rheinfelden soll zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verändert werden. Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Modal Split der Zu- und Wegpendler soll um 10% gesteigert werden (energiepolitische Zielsetzungen der Stadt Rheinfelden). Das bedeutet eine Reduktion des MIV-Anteils bei den Berufspendlern von 36% (Jahr 2000) auf rund 32%.
- Durch Ergänzung und Verbesserung von Veloabstellanlagen an Umsteigepunkten und bei wichtigen öffentlichen Nutzungen soll das Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbundes gefördert werden.
- Projekte für autoarmes oder autofreies Wohnen werden unterstützt.

Fussverkehr

- Das Fusswegnetz soll weiter ausgebaut und Konfliktstellen behoben werden. Das Ziel ist ein durchgehendes, feinmaschiges Fuss- und Radwegnetz von hoher Qualität.
- Wichtige Fusswege sind nachts gut zu beleuchten, damit eine hohe soziale Sicherheit geboten werden kann.

Radverkehr

- Die Hauptroute entlang der Ortsdurchfahrt soll gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept K292 realisiert werden.
- Es soll ein feinmaschiges, lückenloses und grenzüberschreitend verknüpftes Radwegnetz mit genügend gedeckten Abstellplätzen angeboten werden.
- Die Einrichtung einer Velostation beim Bahnhof, eines Veloverleihs sowie die Benützung von Elektrovelos sollen gefördert werden.

Öffentlicher Verkehr

- Möglichst alle Stadtquartiere sollen mit dem ÖV erschlossen sein. Wichtige öffentliche Anlagen u.ä. sollen gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.
- Die grenzüberschreitende Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr soll erhalten und gefördert werden. Wichtig ist auch die Abstimmung des regionalen und lokalen Busfahrplans auf den Umsteigeknoten Rheinfelden Bahnhof.

Motorisierter Individualverkehr

- Der Durchgangsverkehr auf der Ortsdurchfahrt (Kaiserstrasse) soll durch flankierende Massnahmen reduziert werden.
- Quartiere sowie das Zentrum sollen verkehrsberuhigte Zonen sein. Die Strassenraumgestaltung soll angepasstes Fahrverhalten fördern.

4.3 Steuern und lenken

Parkierung

- Das Parkierungskonzept soll einheitlich und klar sein. Öffentliche Parkplätze (und grössere Private soweit als möglich) sollen möglichst bewirtschaftet werden.
- Rund um die Altstadt sind die Parkgebühren so zu gestalten, dass sie für Kunden und Besucher attraktiv bleibt.
- Für die grösseren öffentlich zugänglichen Parkieranlagen wird ein Parkleitsystem eingeführt.

Mobilitätsmanagement

- Mobilitätsmanagement in Unternehmen soll gefördert werden.

Grenzübergang

- Der Grenzübergang A3 nach Deutschland soll so organisiert werden, dass sich keine negativen Auswirkungen auf das lokale Strassennetz ergeben⁵.

⁵ Eine Optimierung des Grenzüberganges hat bereits stattgefunden: Der Zollübergang der A98 wird durchgehend zweispurig geführt und der Zubringer ab der K292 wird nicht mehr vortrittsberechtigt auf die Rheinbrücke geleitet.

5 Massnahmenbereiche

5.1 Entwicklungsgebiete

5.1.1 Grundsätze

Gebiete, die neu entwickelt werden, erzeugen zusätzlichen Verkehr. Es ist daher wichtig, Siedlungsentwicklung und Verkehr sorgfältig aufeinander abzustimmen. Neue Entwicklungen sollen nur dort ermöglicht werden, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr genügend ist oder aber die Erschliessung durch Angebotsverbesserungen (z.B. Linienumlegung) gewährleistet werden kann. Neu zu entwickelnde Gebiete sollen für den MIV möglichst direkt über die Hauptverkehrsstrassen (Baslerstrasse, Kaiserstrasse) erschlossen werden. Zudem ist die Kapazität auf dem Strassennetz zu prüfen.

Neben der Erschliessung für den MIV (siehe auch Massnahmen MIV3) müssen Entwicklungsgebiete auch für den Fuss- und Radverkehr gut erschlossen sein. Wichtig sind sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindungen zum Zentrum und den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel.

5.1.2 Festlegungen

In Rheinfelden gibt es sechs Entwicklungsgebiete, die zurzeit überbaut werden oder deren Überbauung in Planung ist (siehe auch 3.2.3 Entwicklungsgebiete):

- Cardinal
- Weiherfeld West
- Weiherfeld Ost
- Kapuzinerberg
- Bahnhofareal (Bahnhof, Bahnhofsaal, Roniger-Park) mit DENSA-Areal
- Industrie Ost

Die Entwicklungsgebiete sind im Bauzonenplan mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt.

E1: Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe

Bei grösseren Bauvorhaben (mehr als 150 Parkplätze) wird ein Mobilitätskonzept verlangt. Im Rahmen der Sondernutzungsplanung, spätestens aber mit dem Baugesuch, ist ein Mobilitätskonzept mit konkreten Massnahmen einzureichen. Die Massnahmen sind auf die Zielsetzung des KGV abzustützen. Die entsprechende Rechtsgrundlage für diese Massnahme muss im Rahmen einer BNO-Anpassung geschaffen werden.

E2: Verkehrsintensive Nutzungen

Analog zum kantonalen Richtplan (zurzeit in Überarbeitung) und dem BauG werden Bedingungen für verkehrsintensive Nutzungen definiert:

Für grössere verkehrsintensive Nutzungen (mehr als 1500 Fahrten pro Tag) wird analog zu E1 ein Mobilitätskonzept verlangt. Darin muss zusätzlich nachgewiesen werden, dass die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr mindestens der Güteklasse C entspricht. Die entsprechende Rechtsgrundlage für diese Massnahme muss im Rahmen einer BNO-Anpassung geschaffen werden. Die Massnahme ist mit MIV3 Erschliessung Entwicklungsgebiete zu koordinieren.

5.2 Strassenraumgestaltung

5.2.1 Grundsätze

Die Strassen, Wege und Plätze sind so zu gestalten, dass sie **selbsterklärend** sind. Die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation das geltende Verkehrsregime (Tempo 50, T30-Zone, Begegnungs- oder Fussgängerzone) erkennen und sich entsprechend verhalten.

Die Strassenräume werden nach dem **Koexistenzprinzip** gestaltet. Auf allen Strassen innerorts müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche (Fuss- und Radverkehr, Busverkehr, Anwohner, Gewerbe, ...) berücksichtigt werden. Die lokalen Nutzungsansprüche werden den Verkehrsfunktionen (durchleiten, sammeln, erschliessen) überlagert. Zudem soll der Strassenraum behindertengerecht und nach Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gestaltet sein (→ **barrierefreie Mobilität**).



Abbildung 33
Beispiel für Koexistenz: Biel Zentralplatz
(www.flaneurdor.ch)

Unachtsamkeit und zu hohe Geschwindigkeit führen oft zu Unfällen. Eine **fehlerverzeihende** Gestaltung gelingt, wenn die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden hoch und die Geschwindigkeit angepasst sowie der Strassenraum möglichst wenig "Ecken und Kanten" (geringe Verletzungsgefahr) hat.

Strassenräume sind die öffentlichen Räume einer Stadt und somit auch die **Visitenkarte**. Die Stadt Rheinfelden legt hohen Wert auf gute Strassenraumgestaltung.

5.2.2 Festlegungen

Mehrere Vorhaben sind nach den oben genannten Grundsätzen geplant, im Bau oder bereits realisiert.

G1: Ortsdurchfahrt

Die Stadt Rheinfelden setzt sich beim Kanton dafür ein, dass das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Cardinal bis Kohlplatz realisiert wird.

G2: Altstadt und Zugänge

Die Altstadtgassen werden nach dem Gesamtkonzept sukzessive neu gepflastert. Bestehende Trottoirs werden zurückgebaut.

Die vier Zugänge zur Altstadt:

- Habich-Dietschy-Strasse
- Bahnhofstrasse
- Zollrain
- Hermann-Keller-Strasse

werden nach dem gleichen Gestaltungsprinzip erneuert.

G3: Zoneneingänge

Für die Zoneneingänge wird ein System (z.B. Rack) gewählt, das für alle Zonensignalisationen (Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo-30-Zone) eingesetzt werden kann.

G4: Beleuchtung

Die Strassenbeleuchtung ist ein sehr wichtiges Gestaltungselement. Die Stadt Rheinfelden hat, in Zusammenarbeit mit Badisch Rheinfelden ein "Plan Lumière" entwickelt, der schrittweise umgesetzt wird.

5.3 Zonensignalisation

5.3.1 Grundsätze

In Wohnquartieren und Zentrumsgebieten mit einer hohen Fussgänger- und Radfahrerfrequenz bergen hohe Geschwindigkeiten des MIV ein grosses Gefahrenpotential. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten beim MIV mittels Zonensignalisation (Tempo 30 oder Begegnungszonen) kann das Wohlbefinden und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Weitere positive Effekte von T30 / Begegnungszonen sind:

- Verringerte Verletzungsgefahr
- Kürzere Anhaltewege
- Verringerter Treibstoffverbrauch
- Reduzierter Schadstoffausstoss
- weniger Lärm

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt ein Geschwindigkeitsregime, das Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen (vor allem Haupt- und wichtige Sammelstrassen) vorsieht und die siedlungsorientierten Strassen (untergeordnete Sammelstras-

sen und Erschliessungsstrassen) in Tempo-30-Zonen einbindet. In Tempo-30-Zonen soll primär mit Erkennungsmassnahmen (Eingangstor, Markierung, Rechtsvortritt, Tempo-30-Signet, versetzte Parkierung) gearbeitet werden, wo nötig können bauliche Massnahmen eingesetzt werden.

Begegnungszonen dürfen auf Nebenstrassen in Bereichen mit Wohn- und/oder Geschäftsnutzung eingerichtet werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. In der Begegnungszone haben Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Einführung von Begegnungszonen macht deshalb an Orten mit sehr hoher Fussgängerfrequenz Sinn.

5.3.2 Festlegungen

Vgl. Teilplan Zonensignalisation (Anhang 1)

In Rheinfelden werden grundsätzlich alle Erschliessungsstrassen in Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen eingebunden.

Der Teilplan Zonensignalisation (vgl. Anhang 1) zeigt die bestehenden und die künftigen Zonenabgrenzungen. Etappierungen bei der Einführung von Zonen sind denkbar. Zudem ist es auch möglich, weitere verkehrsberuhigte Zonen einzuführen. So kann beispielsweise die Einführung einer Begegnungszone im Bereich des Zugangs zum Kurzentrum geprüft werden.

Z1: Quartiere

In folgenden Quartieren sind oder werden Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie für eine höhere Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs geprüft und schrittweise eingeführt resp. erweitert:

- Robersten / Alte Saline / Dianapark
- Kapuzinerberg / Engerfeld
- Kloos / Weiherfeld Ost / Augarten

Z2: Altstadt

In der Altstadt besteht bereits heute eine Begegnungszone im Bereich Kupfergasse. Die Marktgasse ist als Fussgängerzone mit Anlieferungszeiten von 07.00 - 14.00 Uhr signalisiert. Die Begegnungszone wird in zwei Etappen erweitert. Neben der gesamten Altstadt umfasst die Begegnungszone künftig auch Teile der umgestalteten Habich-Dietschy-Strasse sowie die Hermann-Kellerstrasse ab Roberstenstrasse. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die Zufahrt zum Rhein- und Schützenparking in der zweiten Etappe ebenfalls in die Zone integriert (wichtige Fussgängerbeziehungen). Untenstehende Abbildung zeigt die vorgesehene Zonenabgrenzung mit den Zoneneingängen.



Abbildung 34
Begegnungszone Innenstadt 1. und 2. Etappe

Z3: Bahnhof

Der Bahnhofplatz als Umsteigeknoten (Bus/Bahn) und mit vielen wichtigen Fussgängerbeziehungen wird zur Begegnungszone. Da die Bahnhofstrasse nur eine Zubringerfunktion hat, wird sie bis zur Kaiserstrasse in die Begegnungszone eingeschlossen. Damit kann auch der Zugang zur Altstadt für den Fussverkehr attraktiver gestaltet werden.

5.4 Parkierung

5.4.1 Grundsätze

Parkierung ist ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Mobilität, wobei zwei unterschiedliche Zielsetzungen zum Tragen kommen:

- Einerseits bestimmt die Anzahl Parkplätze die Erreichbarkeit und ist somit ein wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor.
- Auf der anderen Seite kann mit dem Angebot von Parkplätzen und deren Bewirtschaftung die Nachfrage beeinflusst und somit die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (Platzbedarf, Lärm- und Schadstoffemissionen, fehlende Verkehrssicherheit, etc.) reduziert werden.
- Die Bewirtschaftung der Parkplätze dient zur Steuerung der Parkplatzbenützung und zu Wohnschutzzwecken, sie basiert auf der Beschränkung der Parkdauer mit oder ohne Parkgebühren.

5.4.2 Festlegungen

Vgl. Teilplan Parkierung (Anhang 2a und 2b)

P1: Anpassung Parkierungsreglement

Das Parkierungsreglement (Juni 1997) inklusive der Verordnungen (Parkgebühren und Laternenparkgebühr) des Gemeinderates zum Parkierungsreglement wird überarbeitet, damit auf die aktuelle Situation und auf künftige Entwicklungen angemessen reagiert werden kann, sowie die notwendigen Anpassungen an das revidierte Baugesetz vorgenommen werden können. Das bisherige Parkierungsreglement ist nur für Parkplätze der öffentlichen Hand verbindlich. Es ist allerdings anzustreben, auch private Parkplätze, die öffentlich zugänglich sind, unter die Gebührenpflicht zu stellen. Soll die Bewirtschaftung auch auf privatem Grund vorgeschrieben werden, kann dies aufgrund des KGV durch eine Anpassung der BNO erfolgen.

Im Hinblick auf die Ausscheidung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren macht es Sinn, das Stadtgebiet neu in vier Zonen einzuteilen:

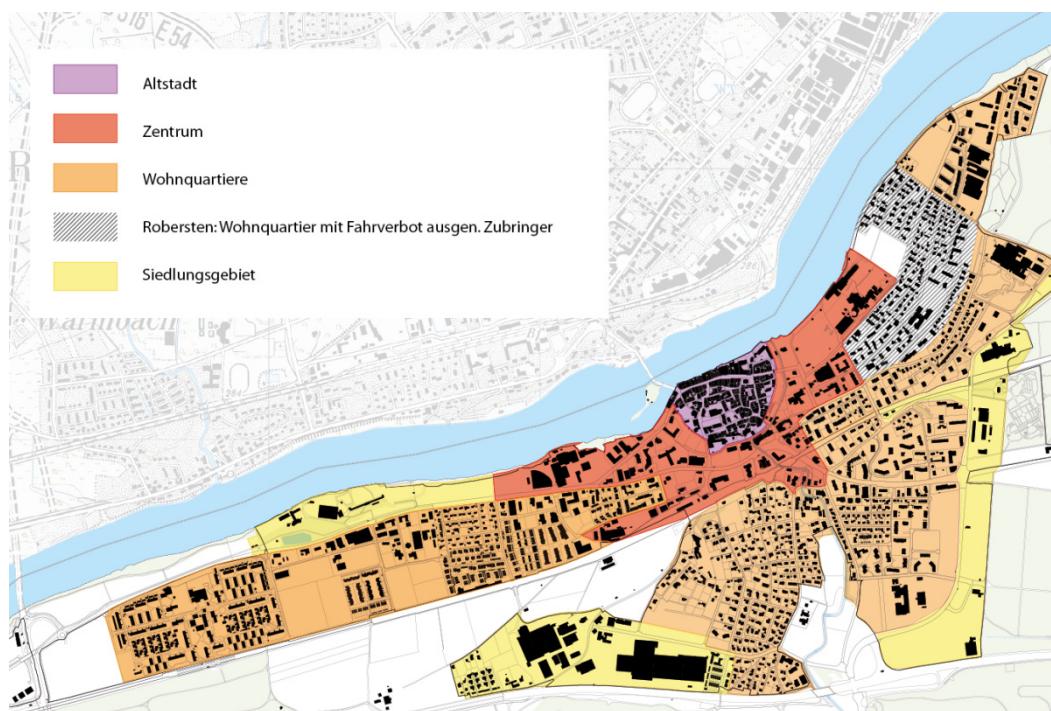


Abbildung 35
Parkierungsreglement: mögliche Zoneneinteilung

Zone 1: Altstadt

Künftig wird die ganze Altstadt als Begegnungszone signalisiert, die Marktgasse bleibt als Fußgängerzone mit Anlieferungszeiten bestehen. Es ist daher wichtig, eine einheitliche und klare Regelung festzulegen. Für die öffentlichen Parkfelder in der Altstadt sind Gebühren zu erheben.

Zone 2: Zentrum (bisher Altstadtgraben)

In diese Zone fallen die grösseren, zentrumsnahen Parkhäuser und Parkplätze. Diese Parkplätze / Parkhäuser sind gebührenpflichtig. Die Gebühren sollen als Steuerungsinstrument benützt und individuell angepasst werden. Mit der Staffelung der max. Parkdauer sollen primär die Bedürfnisse der Kunden und Besucher erfüllt werden. Eine beschränkte Anzahl Parkfelder kann für Mieter (Rheinparking) P+R (Schützen) oder für Angestellte/Pendler freigegeben werden. Der Parkplatz Drei Könige soll für Pendler attraktiv gemacht werden. Die Parkplätze Storchennest und Schützen werden mit einer Schranke ausgestattet.

Zone 3: Wohnquartiere (bisher übriges Baugebiet)

Mit der Umsetzung der vorgesehenen Tempo-30-Zonen wird in vielen Quartieren Blaue Zone eingeführt. Gerade im Umfeld des Bahnhofes kann auf diesem Weg dem Parkplatzmissbrauch durch Pendler vorgebeugt werden. Anwohner können für die Parkplätze der Blauen Zone Anwohnerkarten erwerben, Pendler können auf die kostenpflichtigen Parkplätze im Altstadtring und auf die P+R-Parkplätze der SBB ausweichen.

Zone 4: Aussengebiete

In zentrumsfernen Lagen gibt es mehrere teils grosse Parkplätze, deren Benutzung kostenlos und zeitlich unlimitiert ist. Der Parkplatz im Bereich der Autobahnausfahrt dient zudem als Park + Pool, versuchsweise wird zurzeit auch jener beim Sportplatz Engerfeld als Park + Pool ausgeschildert.

Zone 5: Robersten

Im Robersten wird in Teilgebieten aufgrund der Konflikte mit Fremdparkierer (vor allem Badbesucher) auf die Signalisation von Blauen Zonen verzichtet, und die bestehende Fahrverbotszone ausgenommen Zubringer beibehalten.

P2: Parkleitsystem

Durch die Einführung eines Parkleitsystems (BauG § 54b) soll der Verkehr auf sinnvollen Routen möglichst schnell zu einem Parkplatz / Parkhaus geführt werden, in dem freie Parkplätze vorhanden sind. Parkplatz-Suchverkehr kann so reduziert und die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten optimal ausgenützt werden. Folgende Parkplätze / Parkhäuser werden in das Parkleitsystem integriert:

- Park Resort (Kurzentrums) (ca. 320 PP)
- Storchentparking (ca. 80 PP)
- Schützenparking (ca. 140 PP)
- Rheinparking (ca. 180 PP)
- Salmenpark (ca. 700 PP), evtl. mit B15 (ca. 100 PP)

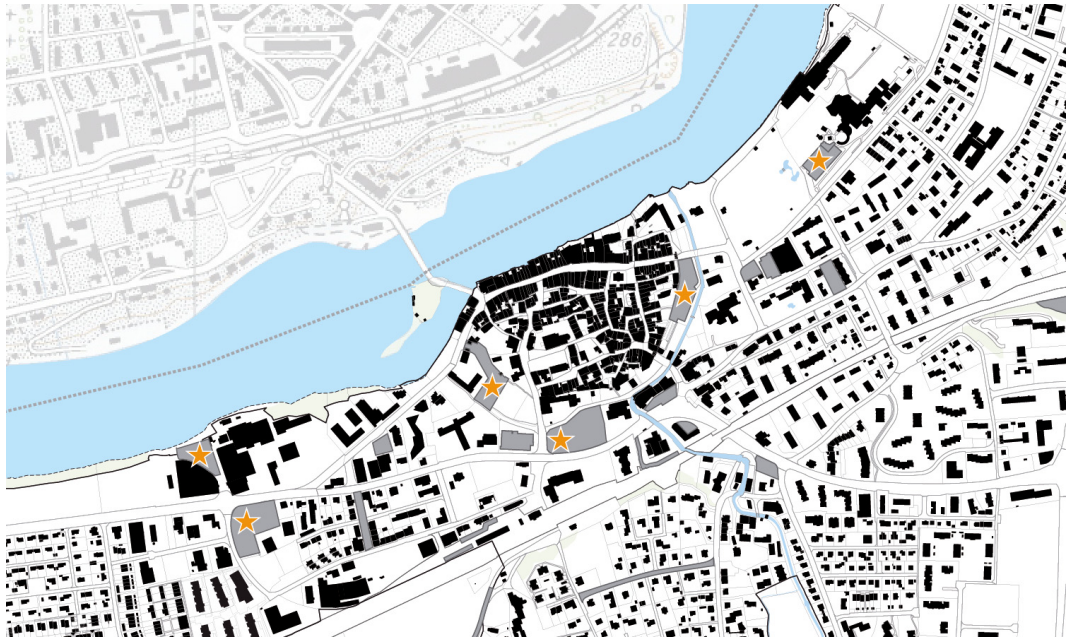


Abbildung 36
Übersicht Parkplätze mit Parkleitsystem (markiert mit gelbem Stern)

P3: Kombinierte Mobilität

Die kombinierte Mobilität (Park+Ride, Park+Pool) wird gefördert, wobei die negativen Auswirkungen (Platzbedarf an zentralen Standorten, Verkehrsanziehung in die Zentren, Förderung der Zersiedelung) minimiert werden sollen. Gemäss kantonalem P+R Konzept sollen in Rheinfelden bis 2025 insgesamt 137 Parkplätze zur Verfügung stehen. Für die Wegpendler wird ein Park+Ride Angebot bereitgestellt (bewirtschaftet), wobei die Parkplätze entlang der Feldschlösschenstrasse nicht zur Verfügung stehen. Miteinbezogen werden jedoch der Parkplatz Drei Könige und der Parkplatz Schützenweg.

Als Park+Pool sind zwei Parkplätze nahe der Autobahnausfahrt ausgeschildert.

Für Elektrofahrzeuge sind Ladestationen vorzusehen. Massnahmen im Bereich Bike + Ride sind unter MM1 beschrieben.

P4: Anpassung Bau- und Nutzungsordnung

Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind in der BNO die möglichen Nutzungen restriktiv umschrieben.

Rheinfelden hat keine quantitativen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht. In der Bau- und Nutzungsordnung von Rheinfelden werden lediglich Aussagen zur Ausgestaltung der Parkierungsflächen gemacht. Die Anzahl der zu erstellenden Pflichtparkplätze richtet sich demnach nach den kantonalen Vorgaben. Die Höhe der Ersatzabgabe ist im Parkierungsreglement festgelegt.

Künftig werden folgende Punkte im Rahmen der Bau- und Zonenordnung definiert:

- Definieren von Richtlinien für die Errechnung des minimal und maximal zu realisierenden Angebots an Parkplätzen spezifisch für die einzelnen Zonen.
- Explizites ermöglichen von autoarmem oder autofreiem Wohnen an Standorten, die sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind und über ein plausibles Mobilitätskonzept verfügen.

- Festlegung einer maximal zulässigen Anzahl Parkplätze für stark verkehrserzeugende Einrichtungen (Einkaufszentren, Freizeitanlagen ausserhalb des Zentrums etc.), verpflichtendes Mobilitätsmanagement.
- Bestimmungen zu Fahrradabstellanlagen und behindertengerechten Parkplätzen
- Verpflichtung der Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund bei öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (> als 50 PP). Gebührenregelung gemäss Parkierungskonzept.

Die Bau- und Nutzungsordnung wurde von 1997 bis 2003 (gültig ab 2004) überarbeitet, eine erneute Revision ist daher noch nicht fällig. Da sich die Vorgaben durch das teilrevidierte Baugesetz des Kantons Aargau (seit Januar 2010 in Kraft) bezüglich Parkplatzerstellungspflicht geändert haben und in der BNO keine spezifischen Vorschriften zur Parkierung enthalten sind, macht aber eine Teilanpassung im Bereich Parkplatzerstellungspflicht Sinn.

5.5 Fuss- und Radverkehr

5.5.1 Grundsätze

Fuss- und Radverkehr sind effizient und umweltfreundlich und haben eine hohe Leistungsfähigkeit und geringe negative Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm- und Schadstoffbelastung, Flächenbedarf).

Bei beiden Verkehrsmitteln kann man zwischen zwei Gruppen von Verkehrsteilnehmern bzw. Arten unterscheiden:

- geübte, sichere Fussgänger und Radfahrer, welche direkte Verbindungen benutzen (Jugendliche, Erwachsene, Alltagsverkehr)
- weniger geübte und sichere Fussgänger und Radfahrer, welche ein hohes Bedürfnis nach sicheren Verbindungen haben (Kinder, Senioren, Freizeitverkehr)

Für beide Nutzergruppen sollen durchgängige Wegnetze angeboten werden. Die Strassen bilden die wichtigsten Netzelemente des Fuss- und Radverkehrs. Die attraktive und sichere Nutzung für Fussgänger und Radfahrende sowohl in Längs- als auch in Querrichtung muss daher sichergestellt werden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten für Velos genauso wie für Autos. Allerdings verfügen Velos in der Regel nicht über eine Geschwindigkeitsanzeige. Problematisch kann dies in Begegnungszonen oder allenfalls in Tempo-30-Zonen werden, da vor allem mit Elektrovelos höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können. Per Gesetz ist das Fahren von Elektrovelos mit einem Motor bis 25 km/h mit einer Velovignette und ohne Helm erlaubt. Durch Mitretten kann mit vergleichsweise wenig Muskelkraft eine höhere Geschwindigkeit erreicht werden. Es gelten im Strassenverkehr für diese Velos dieselben Regeln wie für Motorfahräder.

5.5.2 Festlegungen

Vgl. Teilpläne Fussverkehr (Anhang 3) und Radverkehr (Anhang 4)

Rheinfelden verfügt bereits heute über ein dichtes Fuss- und Radwegnetz. Noch bestehende Lücken werden geschlossen und Schwachstellen behoben. Wie aus den Teilplänen Fussverkehr und Radverkehr ersichtlich, betrifft dies folgende Verbindungen:

F1: Neue Fusswegverbindungen

- Augarten - Zentrum entlang der Bahngleise (Fuss- und Radweg Augarten)
- Weiherfeld West - Augarten: Verbindung West - Ost
- Verbindung Brauerweg - Bahnhof entlang der Bahngleise
- Weiherfeld West: dichtes und durchgehendes Fusswegnetz
- Verbindung Sennhofweg - Breitmattweg
- Feldschlösschenstrasse - Bahnhof West (neue Fuss- und Velounterführung im westlichen Teil des Bahnhofs mit Zugang zu den Perrons, zu konkretisieren im Rahmen der Bahnhofsentwicklung)
- Verbindung Quellenstrasse - neue Fuss- und Velounterführung
- Cardinal: Durchgehende Fusswegverbindung West - Ost
- Verbindung Baslerstrasse - Rhein auf Höhe Klossfeldstrasse
- Augarten Ost
- Ersatz Übergang altes Kraftwerk
- Riburgerstrasse südlich Autobahn: Verbindung Richtung Steppberg
- Anpassung Wegführung entlang des Rheins nördlich des neuen Kraftwerkes

F2: Ausbau Fusswegnetz

- Zürcherstrasse: Verbreiterung des Trottoirs auf der nördlichen Seite

R1: neue Radwegverbindungen

- Augarten - Zentrum entlang der Bahngleise (Fuss- und Radweg Augarten)
- Weiherfeld West - Augarten: Verbindung West - Ost
- Verbindung Brauerweg - Bahnhof entlang der Bahngleise
- Feldschlösschenstrasse - Bahnhof West (neue Fuss- und Velounterführung im westlichen Teil des Bahnhofs mit Zugang zu den Perrons, zu konkretisieren im Rahmen der Bahnhofsentwicklung)
- Ersatz Übergang altes Kraftwerk

R2: Ausbau Radwegnetz

- Alleeweg (Öffnung für den Radverkehr, ausgenommen das Wegstück mit starkem Gefälle beim Bahnhof)
- Tempelgasse (Öffnung für Radverkehr, mit temporeduzierenden Massnahmen)

Um Umwege zu vermeiden wird der Radverkehr in Einbahnstrassen möglichst in beide Richtungen geführt. Horizontale Versätze, Strassenrandparkierung u.ä. (z.B. in verkehrsberuhigten Quartieren) stellen für Radfahrende Hindernisse dar und werden auf Haupt- und Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und Hauptsammelstrassen mit bedeutendem Radverkehr (siehe Teilplan MIV) zurückhaltend eingesetzt. Auf Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und Hauptsammelstrassen mit bedeutendem Radverkehr (siehe Teilplan MIV) wird die Qualität für Radfahrende durch Radstreifen verbessert.

Massnahmen zu Veloabstellanlagen sind unter MM1 beschrieben.

5.6 öffentlicher Verkehr

5.6.1 Grundsätze

Dem öffentlichen Verkehr kommen folgende Funktionen zu:

- Mobilitätsvorsorge für nicht-motorisierte Einwohner und Arbeitnehmer (Personen ohne Führerschein oder Auto bzw. denen nicht ständig ein Auto zur Verfügung steht)
- Langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Einrichtungen
- Teilweiser Ersatz/Alternative des motorisierten Individualverkehrs durch ein leistungsfähiges und somit platzsparendes Verkehrsmittel.

5.6.2 Festlegungen

vgl. Teilplan öffentlicher Verkehr (Anhang 5)

In Rheinfelden gibt es mehrere Gebiete, die unzureichend vom öffentlichen Verkehr erschlossen sind (Gütekategorie D). Es sind dies der westliche Teil vom Weiherfeld Ost, der zurzeit überbaut wird, der südliche Teil des Gebietes Kapuzinerberg (inkl. Feldschlösschen) sowie Teile des Dianaparks und des Engerfelds. Für diese Gebiete wird nach Lösungen gesucht. Zudem besteht aufgrund der Topografie auch im restlichen Gebiet Kapuzinerberg ein Verbesserungspotential der ÖV-Erschließung.

ÖV1: Erschließung Weiherfeld / Augarten Ost

Im Weiherfeld Ost wird der Bus künftig mindestens in einer Richtung über den Pappelnweg geführt sowie eine neue Haltestelle eingerichtet (vgl. Abbildung 37). Die neu entwickelten Gebiete erreichen somit ebenfalls in die Güteklasse C.

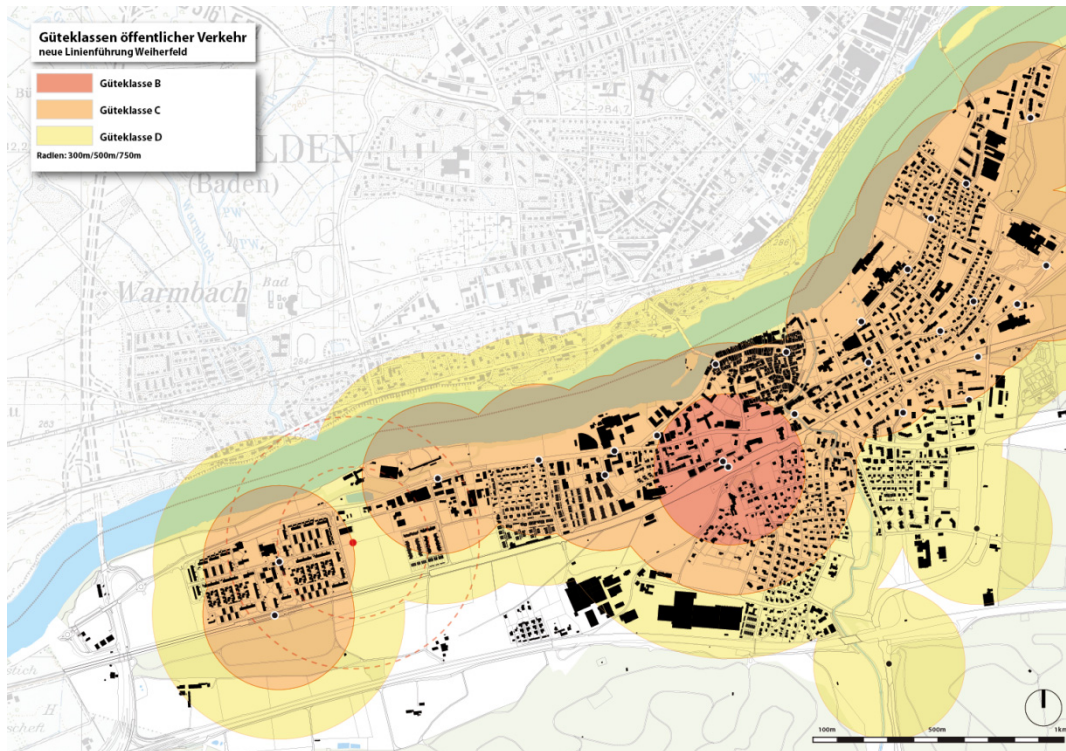


Abbildung 37
Güteklassen mit veränderter Linienführung im Weiherfeld

ÖV2: Erschliessung Kapuzinerberg / Engerfeld / Feldschlösschen

Die Erschliessung der Gebiete Kapuzinerberg / Engerfeld / Feldschlösschen wird näher untersucht. Die Bevölkerungsdichte im Kapuzinerberg ist relativ gering. Um ein genügend grosses Nachfragepotential zu erhalten, muss das Feldschlösschen in die Überlegungen miteinbezogen werden.

5.7 Motorisierter Individualverkehr

5.7.1 Grundsätze

Hauptaufgabe des Strassennetzes ist die Anbindung der Gemeinde/Ortsteile an das übergeordnete Strassennetz sowie eine ausreichende Erschliessung der Siedlungsgebiete.

Darüber hinaus haben Strassen und Plätze neben ihrer verkehrlichen Funktion auch eine wichtige Bedeutung als Repräsentationsorte, Kommunikations- und Treffpunkte und innerörtliche Freiflächen. Zudem dienen Strassen neben dem Mfz-Verkehr auch dem Rad- und Fussverkehr sowie dem Aufenthalt.

Entsprechend ihrer vielfältigen Funktionen sollen die Strassen- und Plätze in Rheinfelden gestaltet werden. Neben gestalterischen Massnahmen soll auch durch betriebliche Massnahmen eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Mfz-Verkehrs sichergestellt werden.

Im Grundsatz wird in der Verkehrsplanung ein hierarchisch aufgebautes Strassennetz angestrebt. Innerhalb gewachsener Strukturen ist jedoch eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse (verbinden, sammeln, erschliessen) nicht möglich.

Hauptverkehrsstrassen übernehmen innerhalb des Siedlungsgebietes auch Sammel- und Erschliessungsfunktion.

5.7.2 Festlegungen

Vgl. Teilplan MIV (Anhang 6)

MIV1: Strassennetz

Im Teilrichtplan Strasse werden folgende Strassentypen unterschieden:

Hochleistungsstrassen (Bund)

Hauptverkehrsstrassen (Kanton)

Verbindungsstrassen (Kanton)

Hauptsammelstrassen (Gemeinde)

Hauptsammelstrassen (HSS) sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und dienen der Groberschliessung. Sie haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn direkt zu Strassen des nächst höheren oder gleichen Typ. Sie stellen die lokalen Verbindungen zwischen den einzelnen Quartieren und dem Hauptstrassennetz dar.

Bei den Hauptsammelstrassen stehen die Anforderungen der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Die begrenzte Belastbarkeit und der angepasste Ausbaugrad ermöglichen ein gutes Einfügen der Strasse ins Siedlungsbild.

Folgende Strassen werden als Hauptsammelstrasse definiert:

- Riburgerstrasse (nördlich Zürcherstrasse)
- Rütteliweg (bis Flossländeweg)
- Flossländeweg (bis Salinenstrasse)
- Spitalstrasse
- Chleigrütstrasse

Quartiererschliessung (Gemeinde)

Die Quartiererschliessung erfolgt weitgehend über Erschliessungsstrassen mit Tempo-30-Regime. Auf die Festlegung von Sammelstrassen sowie einer Hierarchie unter den Erschliessungsstrassen wird verzichtet. Der Verkehr soll nach dem Schwammprinzip gelenkt werden.

Schwammprinzip:

Der motorisierte Verkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet. Mit verkehrsberuhigenden Massnahmen wird der Widerstand gegen Durchgangsverkehr in den Quartierstrassen erhöht, auf harte Massnahmen (Sperrren o.ä.) wird verzichtet. Das Schwammprinzip, durchlässig mit Widerstand, tritt insbesondere auf die Robers-ten- und Salinenstrasse zu.

Die Theophil-Roniger-Strasse dient einerseits als Quartiererschliessung (Kapuzinerberg) aber auch als Erschliessung des Feldschlösschenareals. Hier kann es zu Konflikten mit

dem Arbeitsverkehr kommen. Eine alternative Erschliessung des Feldschlösschenareals entlang der Autobahn ist nicht bewilligungsfähig, da die Erschliessung über nicht-Baugebiet führen würde. Die Überlegungen bezüglich einer neuen Hauptsammelstrasse werden daher zurzeit nicht weiter vertieft.

MIV2: Durchfahrtswiderstand und Dosierung (Federführung Kanton)

Rheinfelden hat mit der A3 und den beiden Autobahnanschlüssen eine funktionierende Umfahrung. Zusammen mit dem Kanton wurde mit dem neuen Rheinübergang ein Lenkungskonzept entwickelt. Die wichtigsten Elemente sind der Umbau des Knotens Kohlplatz (realisiert), Umgestaltung der Ortsdurchfahrt als Widerstand gegen den Durchgangsverkehr (siehe auch G1: städtebauliche Integration, Umsetzung BGK) und eine Dosierung beim westlichen Ortseingang: neue Dosierungsanlage beim Knoten Augartenstrasse/Baslerstrasse.

Die prognostizierte Entlastung der Ortsdurchfahrt Rheinfelden durch die Eröffnung der Querspange A9/A98 konnte bisher nicht erreicht werden. Durch Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes auf der Ortsdurchfahrt zwischen Augarten und Riburgerstrasse durch eine entsprechende Strassenraumgestaltung wird die Verkehrsbelastung weiter gesenkt. Das Ziel ist, dem DTV im Zentrum nicht über 13'000 Fz/Tag (DTV 2008 gemäss Verkehrszählung BGK, siehe auch Kapitel 3.3.5) anwachsen zu lassen. Das heisst im Hinblick auf das Siedlungswachstum, dass heutiger Verkehr vom MIV auf den ÖV oder den Fuss- und Radverkehr verlagert werden muss.

Um den Verkehr auf der Ortsdurchfahrt zu verflüssigen, setzt sich die Stadt Rheinfelden beim Kanton dafür ein, dass ein Dosierungssystem eingerichtet wird, das den Verkehr im Westen auf Höhe Augarten und im Osten beim Knoten Zürcherstrasse / Riburgerstrasse dosiert. Die Lage der Dosierungsstelle im Westen sollte so gewählt werden, dass ein Rückstau auf die Autobahn vermieden werden kann. Gleichzeitig sollten die lokalen Gegebenheiten berücksichtigt werden (Erschliessung Weiherfeld Ost, Zufahrt Augarten).

MIV3: Erschliessung Entwicklungsgebiete

Die Entwicklungsgebiete sind in Kapitel 5.1 beschrieben. Für die meisten dieser Entwicklungsgebiete die Erschliessung mit Anschluss an die Kantonsstrasse gelöst (u.a. Rheinfelden-Ost / Möhlin, Weiherfeld West, Cardinal).

Für das Entwicklungsgebiet Weiherfeld Ost ist der Anschluss an die Kantonsstrasse auszubauen. Vorgesehen ist eine LSA bei der Einmündung Augartenstrasse mit Pfortnerfunktion. Als Alternative wird ein Kreislauf geprüft. Weiter ist der Ausbau dieses Knotens im Zusammenhang mit der Einmündung Libellenweg (neue Buslinienführung, Massnahme ÖV1) als System zu prüfen.

Der Grenzübergang A3/A98 führt heute oft zu Stau und Umwegfahrten. Es sind Massnahmen vorzusehen, damit der Verkehr in Stosszeiten nicht auf das lokale Verkehrsnetz ausweicht.

5.8 Mobilitätsmanagement

5.8.1 Grundsätze

Immer mehr Wege werden mit dem Auto zurückgelegt, ein weiterer Ausbau des Strassennetzes ist aber oftmals nicht möglich. Verschiedene Beispiele zeigen, dass durch Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement der Anteil des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs massgeblich erhöht werden kann.

Mobilität wird stark durch unsere Einstellungen und Gewohnheiten geprägt. Eine wichtige Massnahme zur Förderung der leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Fuss-, Rad- und öffentlicher Verkehr), aber auch zur effizienten Nutzung des Autos (sparsame Fahrweise, hoher Besetzungsgrad) sind Meinungs- und Bewusstseinsbildung.

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und Massnahmenpakete bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität zu ermöglichen (ÖV, Fuss- und Radverkehr, kombinierte Mobilität). Als sehr wirkungsvoll hat sich Mobilitätsmanagement auf der Ebene von Unternehmen erwiesen, aber auch Stadt- und Gemeindeverwaltungen sollten "mit gutem Beispiel vorausgehen". Wichtig dabei ist, die Betroffenen in den Prozess und die Entwicklung von Massnahmen miteinzubeziehen.

5.8.2 Festlegungen

Die Stadt Rheinfelden - unterstützt von der Fachstelle Aargaumobil - fördert Mobilitätsmanagement mit folgenden Massnahmen:

MM1: Konzept Mobilitätsmanagement

Auf Ebene Stadt wird ein Konzept Mobilitätsmanagement erarbeitet, in welchem die Organisation, die Finanzierung und die Massnahmen definiert werden. Wichtige Elemente sind:

- Information für Neuzuzüger über die Angebote im öffentlichen Verkehr, evtl. mit Schnupperabo
- Beratung von Bauherren im Zusammenhang mit der Parkplatzbenutzungsvorschrift
- Parkplatzbewirtschaftung von allen zentrumsnahen öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- Erweiterung und/oder Neubau von gedeckten und sicheren Veloabstellanlagen an wichtigen Umsteigeorten (Velostation Bahnhof)
- Weitere Massnahmen wie z. B. das Bereitstellen von Elektrovelos sind denkbar

MM2: Mobilitätskonzept Stadtverwaltung/Schulen

Für die Stadtverwaltung und die Schulen wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet und eingeführt, mit dem Ziel den Mitarbeitenden Alternativen zum Auto aufzuzeigen. Die öffentliche Hand geht so mit gutem Beispiel voran und fördert den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr.

MM3: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Bezüglich Einführung von Mobilitätsmanagement sucht die Stadt das Gespräch mit grösseren Unternehmen in Rheinfelden. Diese Unternehmen werden ermutigt, Mobilitätsmanagement zu betreiben.

5.9 Grenzüberschreitender Verkehr

5.9.1 Grundsätze

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat in Rheinfelden Tradition, Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil dieser Zusammenarbeit. Die beiden Rheinfelden verfügen über eine grenzüberschreitende Buslinie und diverse grenzüberschreitenden Spazier- Wander- und Radrouten.

Sowohl für den Alltagsverkehr (Grenzgänger) als auch für den Freizeitverkehr sind grenzüberschreitende Verbindungen von grosser Bedeutung. Der Pendlerverkehr wird dabei zu einem grossen Teil von Personen erzeugt, die in Deutschland leben und in der Schweiz arbeiten. Umgekehrt gehen in der Schweiz wohnhafte Personen oftmals zum Einkaufen in die deutschen Nachbarorte.

5.9.2 Festlegungen

Verkehrssysteme enden nicht an der Landesgrenze. Grenzüberschreitende Verbindungen werden daher auch künftig gefördert. Planungen im diesem Bereich werden möglichst aufeinander abgestimmt.

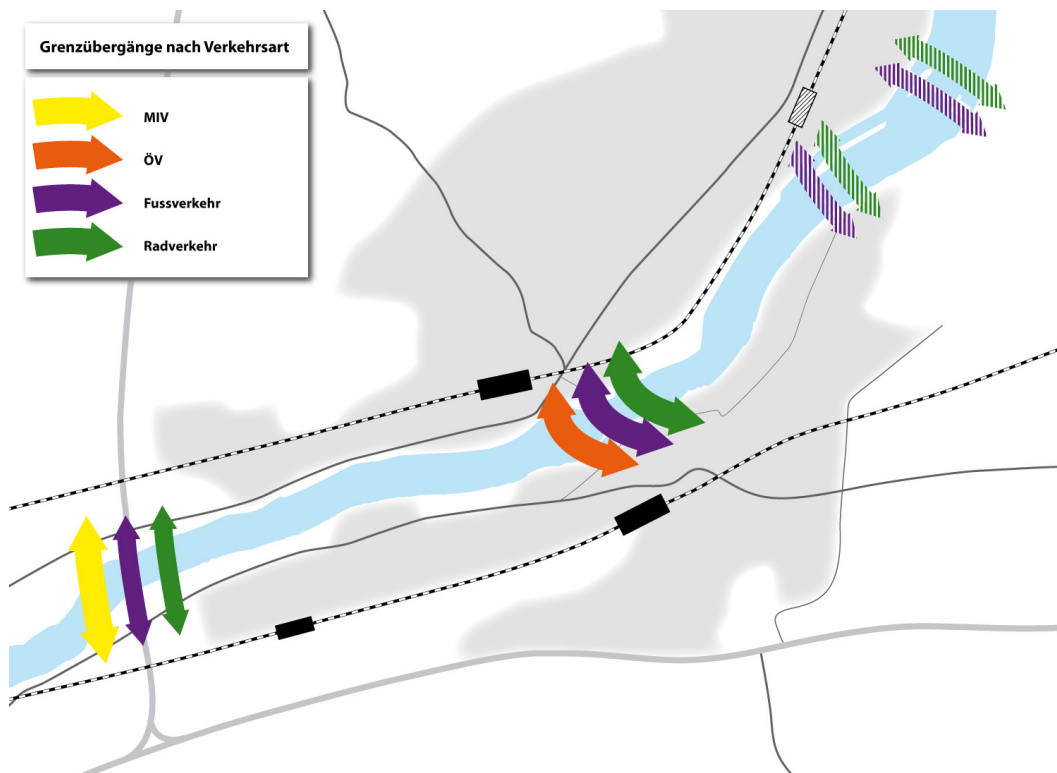


Abbildung 38
Schema Grenzübergänge nach Verkehrsmittel bestehend und geplant

Ü1: MIV

Seit der Eröffnung der Querspange zwischen Rheinfelden und Kaiseraugst ist die alte Rheinbrücke für den MIV gesperrt. Zwischen den Rheinquerungen in Basel und dem Übergang in Stein am Rhein ist die neue Querspange der einzige Übergang für den MIV. In den Hauptverkehrszeiten ist der Übergang oft überlastet, es kommt zu Stauerscheinungen auf beiden Seiten der Grenze. Dies ist neben der starken Verkehrsbelastung auch darauf zurückzuführen, dass der Verkehr auf der deutschen Seite einspurig geführt wird und so ein Engpass entsteht. Im Bereich der Autobahnauffahrt auf Schweizer Seite kommt es zu Rückstaus auf dem Kantonsstrassennetz (Baslerstrasse). Eine Optimierung des Grenzüberganges hat bereits stattgefunden: Der Zollübergang der A98 wird durchgehend zweispurig geführt und der Zubringer ab der K292 wird nicht mehr vortrittsberechtigt auf die Rheinbrücke geleitet. Der Grenzübergang A3 nach Deutschland soll auch künftig so organisiert werden, dass sich keine negativen Auswirkungen auf das lokale Strassennetz ergeben.

Ü2: ÖV

Die beiden Rheinfelden verfügen über ein grenzüberschreitendes Busangebot. Der Bus verkehrt über die alte Rheinbrücke und bedient zweimal stündlich die beiden Ortszentren, die Bahnhöfe und weitere wichtige Einrichtungen (z.B. Spital).

Die grenzüberschreitende Busverbindung ist ein wichtiger Bestandteil der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und schafft die Verbindung zwischen den beiden Bahnnetzen. Die Line wird daher auch künftig beibehalten und bei Bedarf ausgebaut. Anschlüsse an das Bahnnetz werden so gut wie möglich gewährleistet, wobei die Anschlüsse auf Schweizer Seite aufgrund der höheren Nachfrage prioritär behandelt werden.

Ü3: Fuss- und Radverkehr

Querungen für den Fuss- und Radverkehr bestehen heute bei der Querspange, bei der alten Rheinbrücke und beim neuen Kraftwerk. Mit dem Abbruch des alten Kraftwerkes und des Eisensteiges steht dieser Übergang nicht mehr zur Verfügung. Es soll ein Ersatz für den aufgehobenen Übergang geschaffen werden.

Das Rheinufer dient auf beiden Seiten als wichtiges Naherholungsgebiet. Im Sinne eines lückenlosen Fuss- und Radwegnetzes ist es deshalb wichtig, möglichst viele Rheinquerungen für den Fuss- und Radverkehr bereitzustellen. Der bestehende Übergang beim alten Kraftwerk ist daher zu ersetzen. Sollte dies nicht möglich sein, ist der Ausbau zwischen dem alten Kraftwerk und dem neuen Übergang zu prüfen.

5.10 Schifffahrt

5.10.1 Grundsätze

Die Schifffahrt ist in Rheinfelden hauptsächlich für Personen- /Freizeitverkehr von Bedeutung. Die Passagierschiffstation Schifflände ist die oberste Anlagestelle der durchgehenden Rheinschifffahrt bis zum Meer. Diese Anlagestelle soll auch gemäss Entwicklungsrichtplan Schifflände aufgewertet werden.

5.10.2 Festlegungen

S1: Ausbau Schifflande

Die Passagierschiffstation Schifflande wird erhalten und gestalterisch gemäss Entwicklungsrichtplan Schifflande aufgewertet.

6 Priorisierung

6.1 Massnahmenübersicht und Prioritäten

In den folgenden Übersichtstabellen sind die Massnahmen zusammengestellt. Die Prioritäten richten sich nicht nach der zeitlichen Absicht zur Umsetzung der Massnahmen:

kurzfristig, laufend

mittelfristig (3-8 Jahre)

längerfristig

Massnahmenbereich	Massnahme	Beschreibung	Priorität			Zuständigkeit	Bemerkungen
			1	2	3		
E: Erschliessung von Entwicklungsgebieten	E1: Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe	• Mobilitätskonzept-Pflicht	•			Gemeinde	
	E2: verkehrsintensive Nutzungen	• Mobilitätskonzept-Pflicht	•			Gemeinde	
		• Nachweis Güteklasse ÖV-Erschliessung					
G: Strassenraumgestaltung	G1: Ortsdurchfahrt	• Betriebs- und Gestaltungskonzept umsetzen	•			Kanton	
	G2: Altstadt und Zugänge	• Umgestaltung Altstadteingänge umsetzen		•		Gemeinde	
	G3: Zoneneingänge	• Gestaltungskonzept	•			Gemeinde	
	G4: Beleuchtung	• Plan Lumière umsetzen		•		Gemeinde	
Z: Zonen	Z1: Quartiere	• Einführung Tempo-30 in den Quartieren	•			Gemeinde	
	Z2: Altstadt	• Einführung Begegnungszone Altstadt		•		Gemeinde	
	Z3: Bahnhof	• Einführung Begegnungszone Bahnhof		•		Gemeinde	
P: Parkierung	P1: Anpassung Parkierungsreglement	• Zoneneinteilung	•			Gemeinde	
		• Gebühren					
		• Parkierdauer					
	P2: Parkleitsystem	• Einführung Parkleitsystem			•	Gemeinde	
	P3: kombinierte Mobilität	• Angebot Park + Ride / Park + Pool		•		Gemeinde / Kanton	
	P4: Anpassung Bau- und Nutzungsordnung	• Festlegung maximalem und minimalem Bedarf		•		Gemeinde	
		• Ermöglichen von autoarmem/autofreiem Wohnen					
		• Bestimmungen zu Fahrradabstellanlagen					
F: Fussverkehr	F1: neue Fusswegverbindungen	• Schliessen von Lücken im Fusswegnetz		•		Gemeinde	
	F2: Ausbau Fusswegnetz	• Ausbau bestehender (Fuss)wege, Behebung von Konfliktpunkten		•		Gemeinde	

Massnahmenbereich	Massnahme	Beschreibung	Priorität			Zuständigkeit	Bemerkungen
			1	2	3		
R: Radverkehr	R1: neue Radwegverbindungen	• Schliessen von Lücken im Radwegnetz	•			Gemeinde	
	R2: Ausbau Radwegnetz	• Ausbau bestehender (Rad)wege, Behebung von Konfliktstellen		•		Gemeinde	
ÖV: Öffentlicher Verkehr	ÖV1: Erschliessung Weiherfeld / Augarten Ost	• Neue Linienführung Linie 84/85 • neue Haltestelle Pappelnweg	•			Gemeinde	
	ÖV2: Erschliessung Kapuzinerberg / Feldschlösschen	• Prüfung neue Linie Kapuzinerberg / Feldschlösschen	•			Gemeinde	
MIV: Motorisierter Individualverkehr	MIV1: Strassennetz	• Anpassung der Strassen gemäss ihrer Funktionen, Prinzip der Verkehrslenkung		•		Gemeinde	
	MIV2: Durchfahrtswiderstand	• Erhöhung Durchfahrtswiderstand Ortsdurchfahrt • Verbesserung des Verkehrsablaufs innerhalb des Siedlungsgebietes durch Dosierung	•			Kanton	
	MIV3: Erschliessung Entwicklungsgebiete	• Erschliessungskonzept Weiherfeld Ost	•			Gemeinde	
MM: Mobilitätsmanagement	MM1: Konzept Mobilitätsmanagement	• Konzept Mobilitätsmanagement auf Ebene Stadt	•			Gemeinde	
	MM2: Mobilitätskonzept Stadtverwaltung/Schulen	• Mit gutem Beispiel voran: Mobilitätskonzept für Betriebe der öffentlichen Hand	•			Gemeinde	
	MM3: Mobilitätsmanagement in Unternehmen	• Förderung von Mobilitätsmanagement in Unternehmen		•		Gemeinde	
Ü: Grenzüberschreitender Verkehr	Ü1: grenzüberschreitender MIV	• Grenzübergang für den MIV optimieren	•			Zollbehörden	(Staatsvertrag)
	Ü2: grenzüberschreitender ÖV	• Erhaltung und ev. Ausbau des grenzüberschreitenden Busangebots			•	Gemeinde	
	Ü3: grenzüberschreitender Fuss- und Radverkehr	• Neuer Grenzübergang für den Fuss- und Radverkehr beim alten Kraftwerk	•			Gemeinde	
S: Schifffahrt	S1: Schifffahrt	• Aufwertung Passagierschiffstation Schifflände			•	Gemeinde	

Tabelle 6:
Massnahmenübersicht mit Priorisierung: Zwischenstand

6.2 Controlling

Die Bauverwaltung macht eine einfache Umsetzungskontrolle. Sie aktualisiert laufend die Prioritätenliste (realisiert am).

Wirkungskontrollen erfolgen zeitunabhängig. Die Wirkungskontrolle orientiert sich an den Zielsetzungen. Es sind folgende Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei (jährlich)
- Verkehrszählungen (Kanton, Stadt ergänzend, insbesondere Fuss- und Radverkehr, in der Regel alle 2 Jahre)
- Auswertung Mikrozensus (alle 5 Jahre)
- Die bereits bestehende Bevölkerungsbefragung (alle 4 Jahre) wird mit Fragen zum Verkehrsverhalten ergänzt
- Fahrgastfrequenzen auf den Buslinien (jährlich, anfordern bei den jeweiligen Busbetreibern)
- Beobachtungen durch Behörden und schriftliche Eingaben aus der Bevölkerung (laufend)

Es wird jährlich ein "Statusbericht" zu Händen des Stadtrates erstellt.

7 Genehmigungsbblatt

Der kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) besteht aus dem Bericht inkl. Anhang.

Zur besseren Lesbarkeit werden die Pläne:

- 2a: Teilplan Parkierung: Organisation
- 03 Teilplan Fussverkehr
- 04 Teilplan Radverkehr
- 06 Teilplan Motorisierter Individualverkehr

im Massstab 1:10'000 resp. 1:5'000 beigelegt.

Informelle Beurteilung durch das

Departement Bau, Verkehr und Umwelt: 10. August 2010

Öffentliche Mitwirkung:

von: 1. Februar 2011

bis: 20. März 2011

Vorläufige Beurteilung durch das

Departement Bau, Verkehr und Umwelt: 12. September 2011

Beschlossen durch den Stadtrat am:

23. April 2012

Folgende Inhalte sind durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen:

- Zielsetzungen
- Massnahme P1: Anpassung Parkierungsreglement
- Massnahme P2: Parkleitsystem
- Massnahme P4: Anpassung Bau- und Nutzungsordnung
- Massnahme G1: Ortsdurchfahrt
- Massnahme P3: Kombinierte Mobilität
- Massnahme MIV2: Durchfahrtswiderstand

8 Anhang

- 01 Teilplan Zonensignalisation
- 02 Teilplan Parkierung: 2a: Organisation
 2b: Zonen
- 03 Teilplan Fussverkehr
- 04 Teilplan Radverkehr
- 05 Teilplan öffentlicher Verkehr
- 06 Teilplan Motorisierter Individualverkehr

LEGENDE

Zonensignalisation

bestehend

geplant

- Fussgängerzone
- Tempo - 30 Zone
- Begegnungszone

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bauzonengrenze

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Rheinfelden

Teilplan Zonensignalisation (1)

23.04.2012

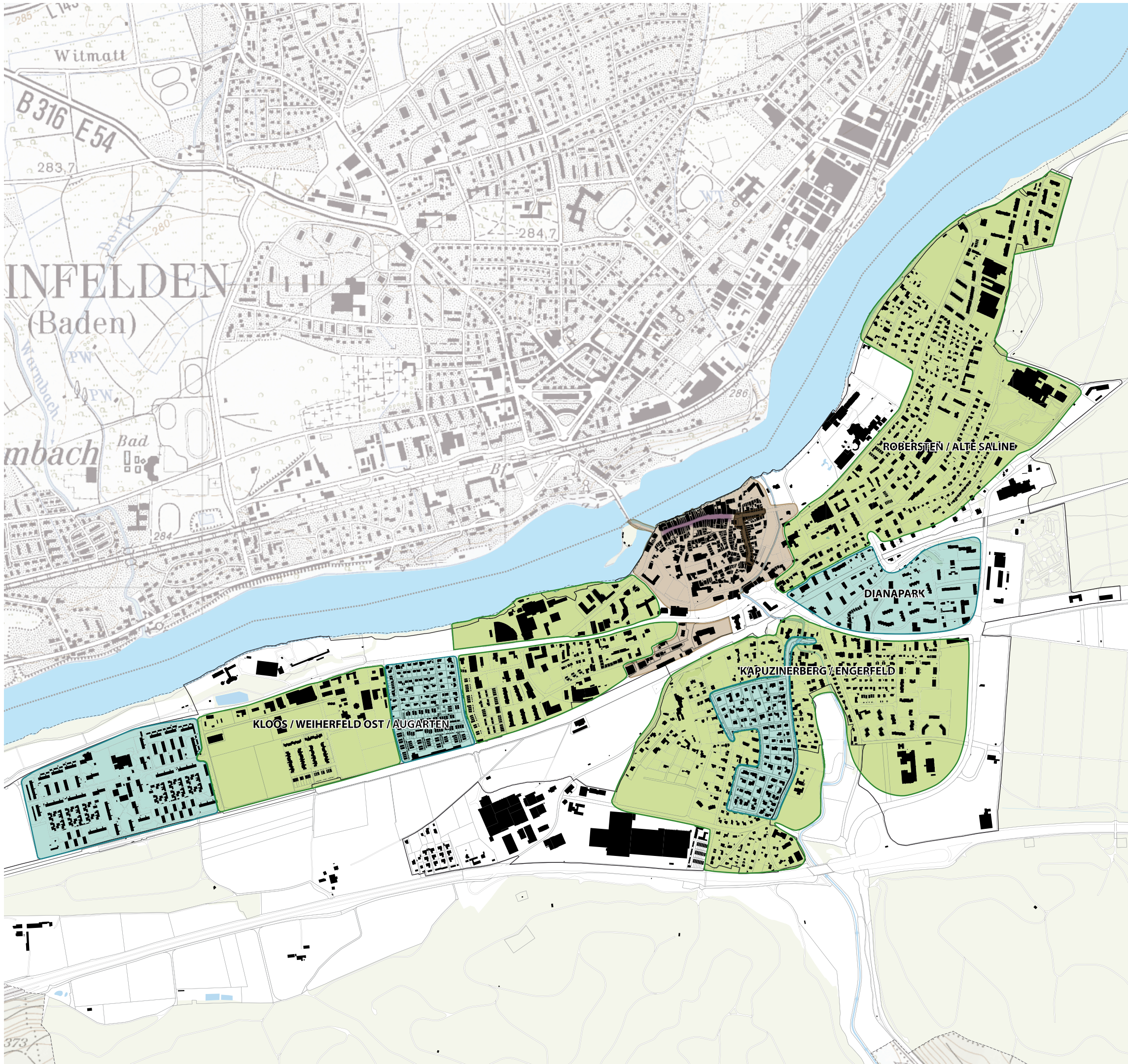
Format A3

metron



F:\daten\W7\08-070-00\6_PLAENE\illustrator\TP_zonen.ai deb 20120423

QUELLENVERZEICHNIS:
Digitale Daten der Amtlichen Vermessung, Stadt Rheinfelden, Koch + Partner, Stand Juli 2010
Landkarte 1:25'000, reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JM100006)



LEGENDE

Parkierung: Organisation

bestehend geplant

öffentliche Parkplätze

- | | | |
|--|--|-------------------|
| | | gebührenpflichtig |
| | | gratis |

Grössere Private Parkplätze (öffentlich zugänglich)

- | | | |
|--|--|-------------------|
| | | gebührenpflichtig |
| | | gratis |



Im Parkleitsystem integrierte Parkplätze

P+R

P+R

Park + Ride

P+P

P+P

Park + Pool

Orientierungsinhalt

- | | |
|--|----------------|
| | Gemeindegrenze |
| | Bauzonengrenze |

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Rheinfelden

Teilplan Parkierung (2a): Organisation

23.04.2012

Format A3

metron

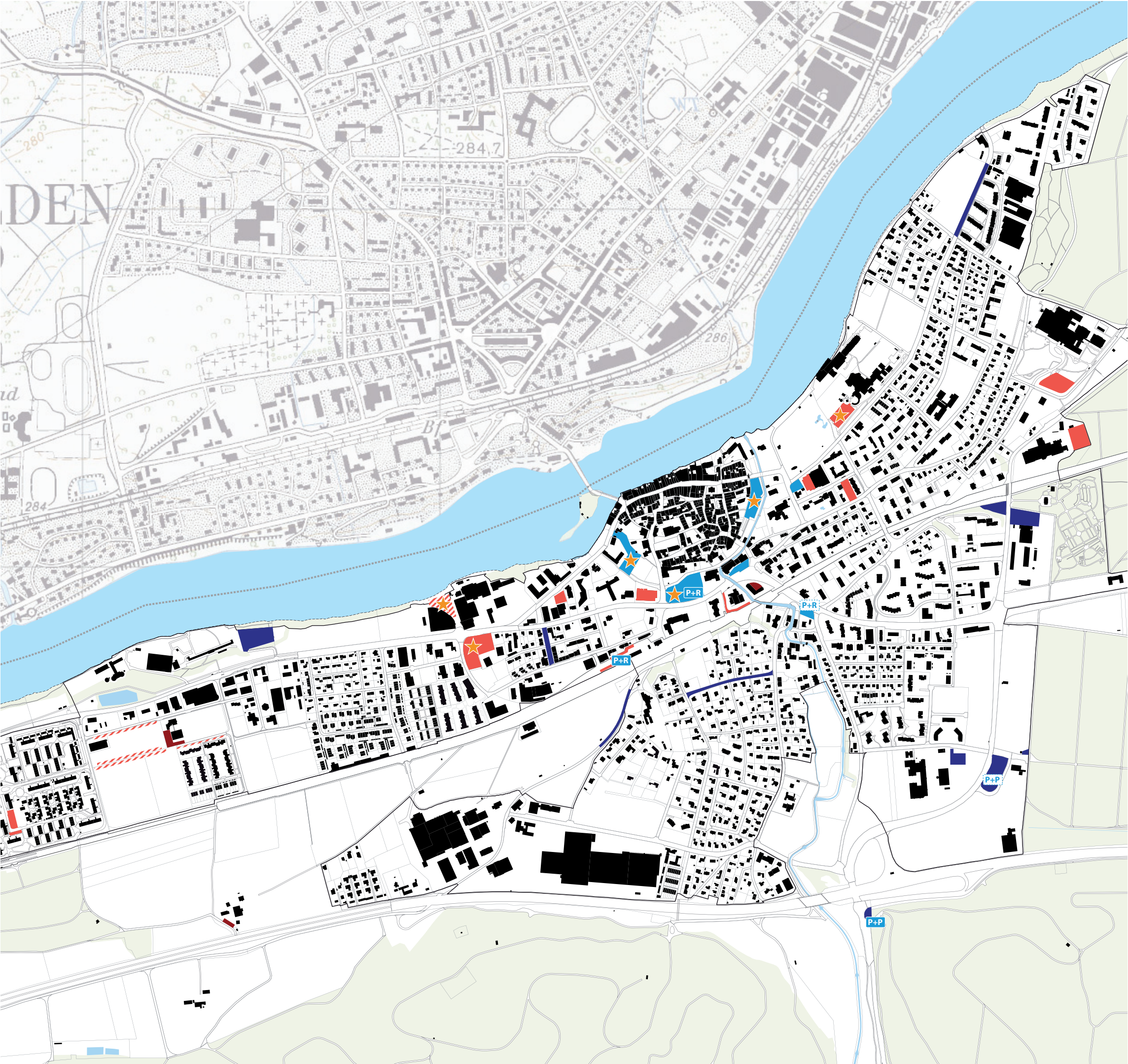


F:\daten\M7\08-070-00\6_PLAENE\illustrator\TP_parkierung.ai

deb 20120423

QUELLENVERZEICHNIS:
Digitale Daten der Amtlichen Vermessung, Stadt Rheinfelden, Koch + Partner, Stand Juli 2010
Landkarte 1:25'000, reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JM100006)

50m 250m



LEGENDE

Parkierung: Zonen

- 1

Altstadt
- 2

Zentrum
- 3

Wohnquartier
- 4

Aussengebiete
- Quartier Robersten:
Wohnquartier mit Fahrverbot ausgenommen Zubringer

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bauzonengrenze

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Rheinfelden

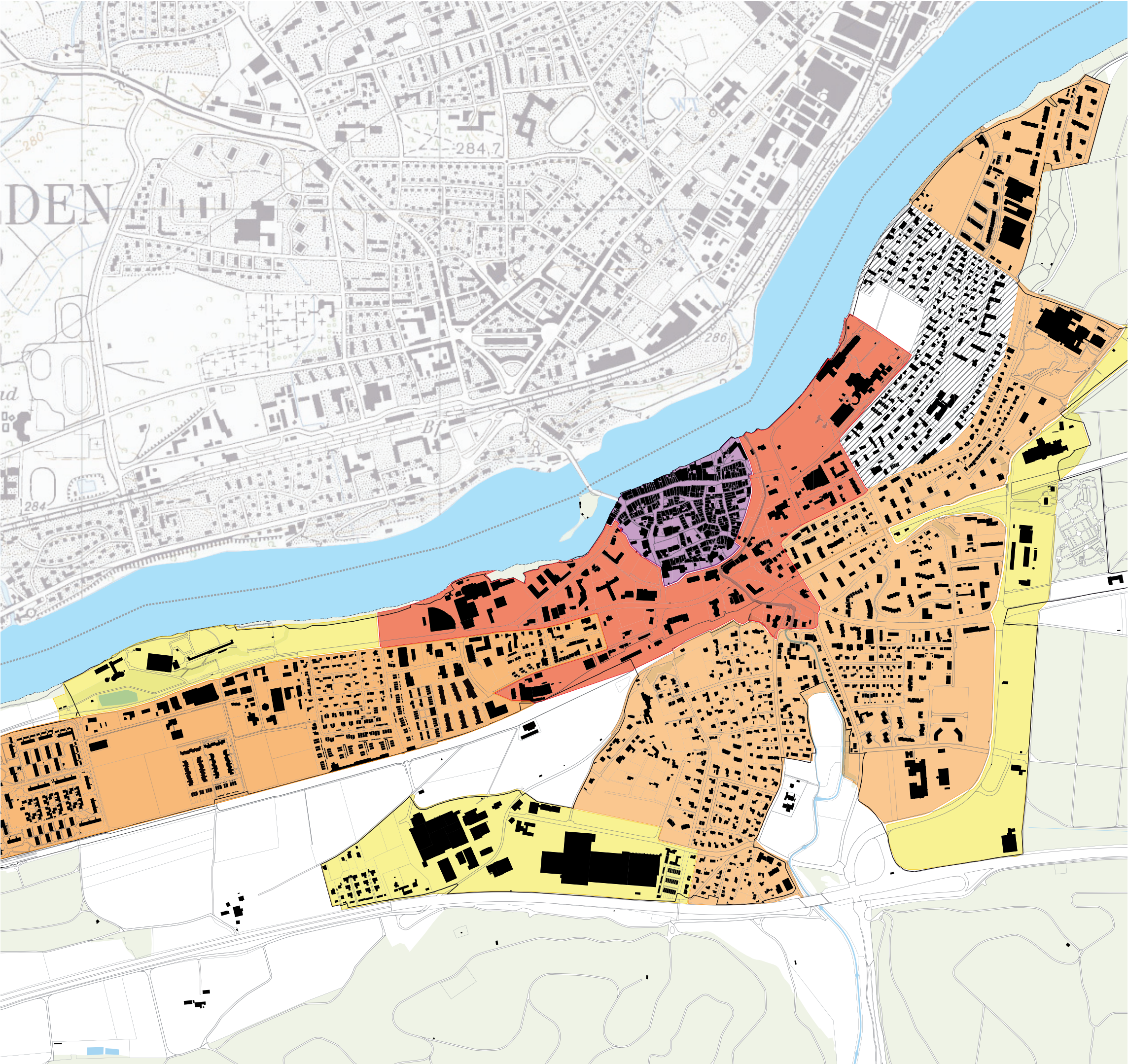
Teilplan Parkierung (2b): Zonen

23.04.2012

Format A3

QUELLENVERZEICHNIS:
Digitale Daten der Amtlichen Vermessung, Stadt Rheinfelden, Koch + Partner, Stand Juli 2010
Landkarte 1:25'000, reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JM100006)

50m 250m



LEGENDE

Fussverkehr

bestehend

geplant



Wanderwegnetz



Zonen mit dichtem Fusswegnetz, Fahrverbot für MIV (Zubringer zum Teil gestattet)



Fusswege



Zugänge zu verkehrsarmen Zonen

Orientierungsinhalt



Gemeindegrenze



Bauzonengrenze



Schulen / Kindergarten



öffentliche Einrichtungen (Spital, Kurzentrum, Hotels)



Einkaufsmöglichkeiten



Kraftwerk neu

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Rheinfelden

Teilplan Fussverkehr (3)

23.04.2012

Format A3

metron

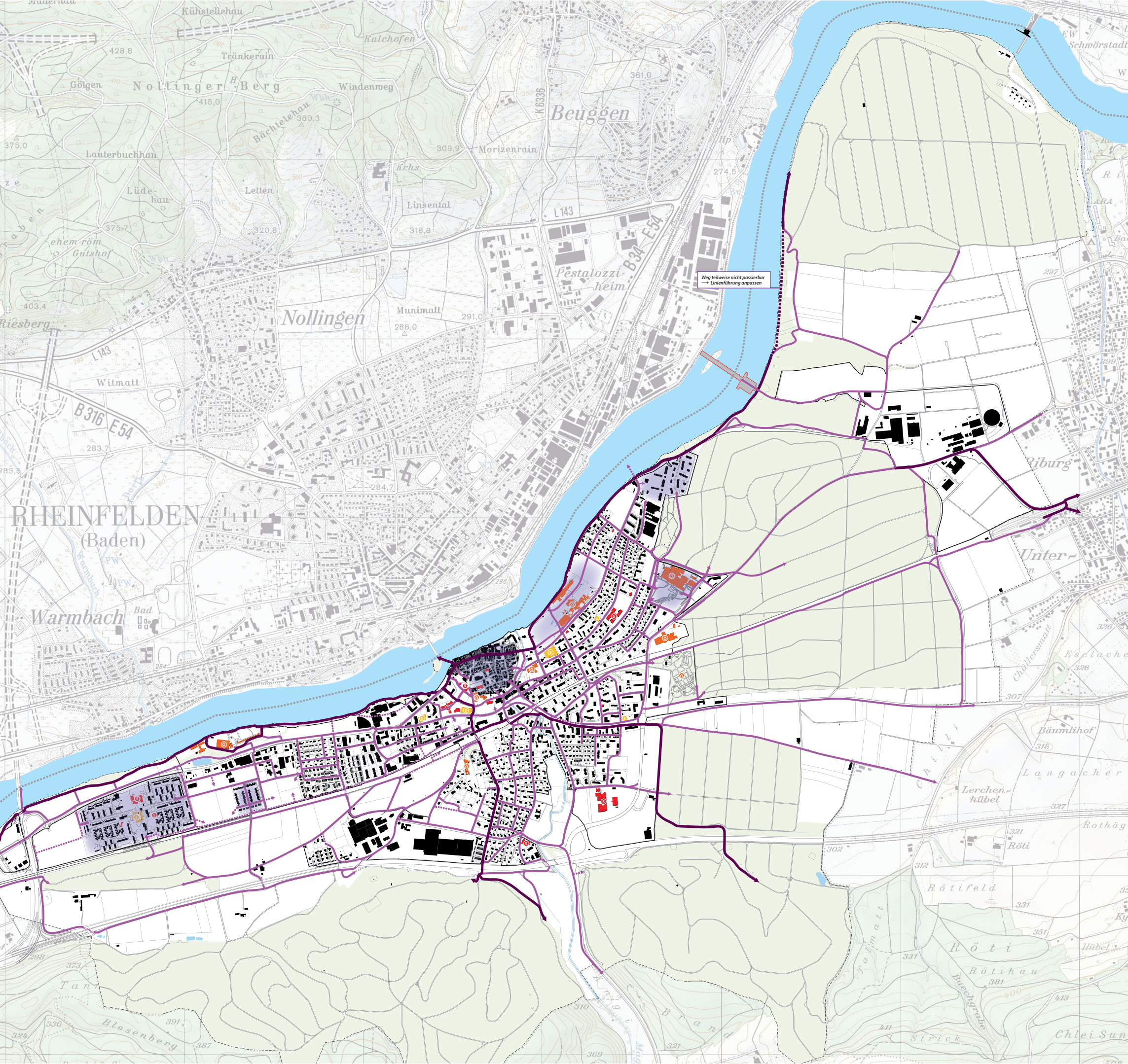


F:\daten\WM7\08-070-00\6_PLAENE\Illustrator\TP_miv_lv.ai

deb 20120423

QUELLENVERZEICHNIS:
Digitale Daten der Amtlichen Vermessung, Stadt Rheinfelden, Koch + Partner, Stand Juli 2010
Landkarte 1:25'000, reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JM100006)

100m 500m



LEGENDE

Radverkehr

bestehend

geplant



nationale Radrouten (mit Nummerierung)



kantonale Radrouten (mit Nummerierung)



regionale Radrouten (mit Routenbezeichnung)



lokale Radrouten

Orientierungsinhalt



Gemeindegrenze



Bauzonengrenze



Schulen / Kindergarten



öffentliche Einrichtungen (Spital, Kurzentrum, Hotels)



Einkaufsmöglichkeiten



Kraftwerk neu

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Rheinfelden

Teilplan Radverkehr (4)

23.04.2012

Format A3

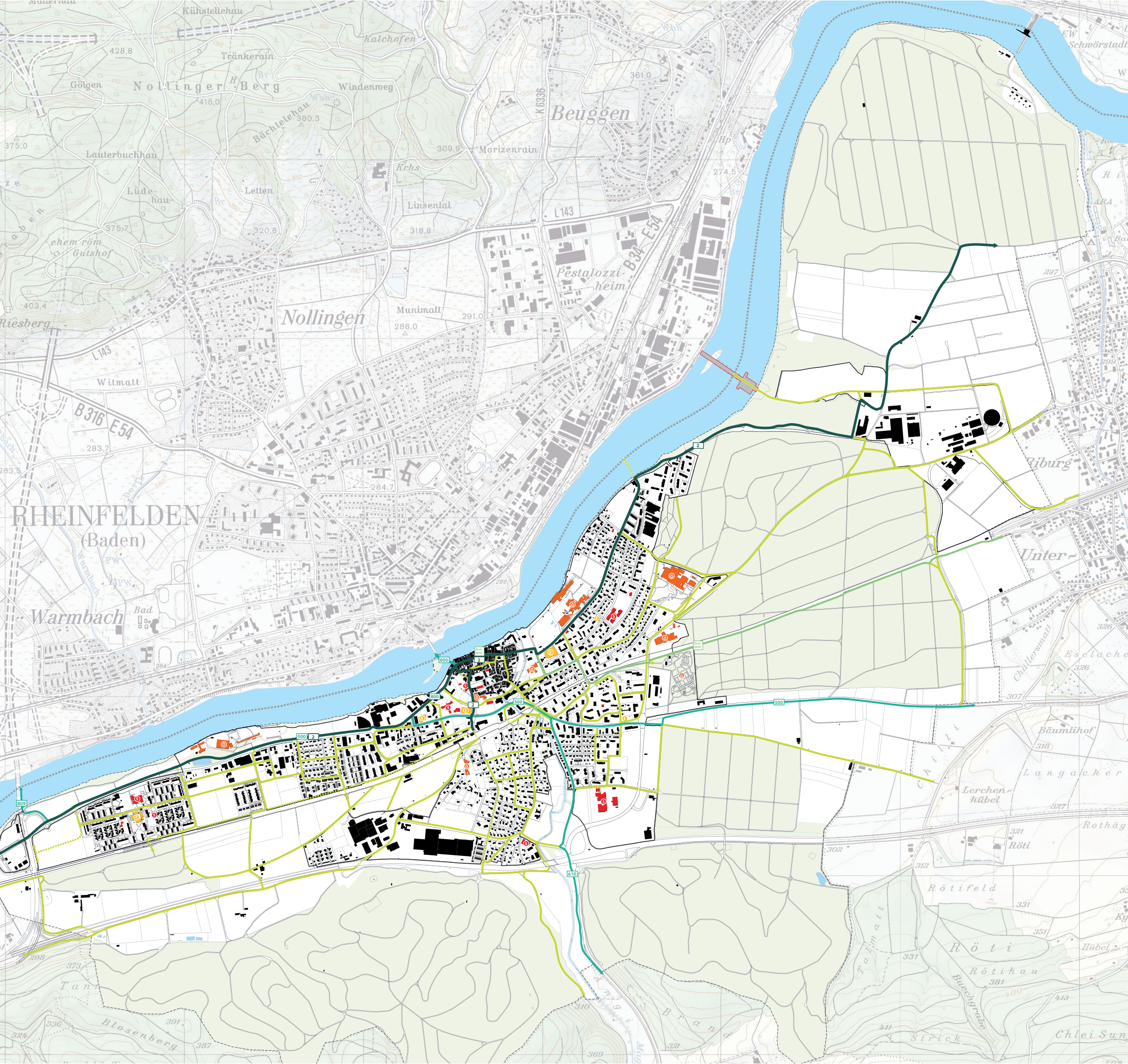
metron



QUELLENVERZEICHNIS:
Digitale Daten der Amtlichen Vermessung, Stadt Rheinfelden, Koch + Partner, Stand Juli 2010
Landkarte 1:25'000, reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JM100006)

F:\daten\WM7\08-070-00\6_PLAENE\Illustrator\TP_miv_lv.ai deb 20120423

100m 500m



LEGENDE

öffentlicher Verkehr
bestehend geplant

- Bahnlinie
- Bahnhaltestellen
- Regionalbuslinien*
- Ortsbuslinien*
- grenzüberschreitende Buslinie
- Bushaltestellen

*Bei geplanten Buslinien ist die Linienführung noch nicht festgelegt

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bauzonengrenze

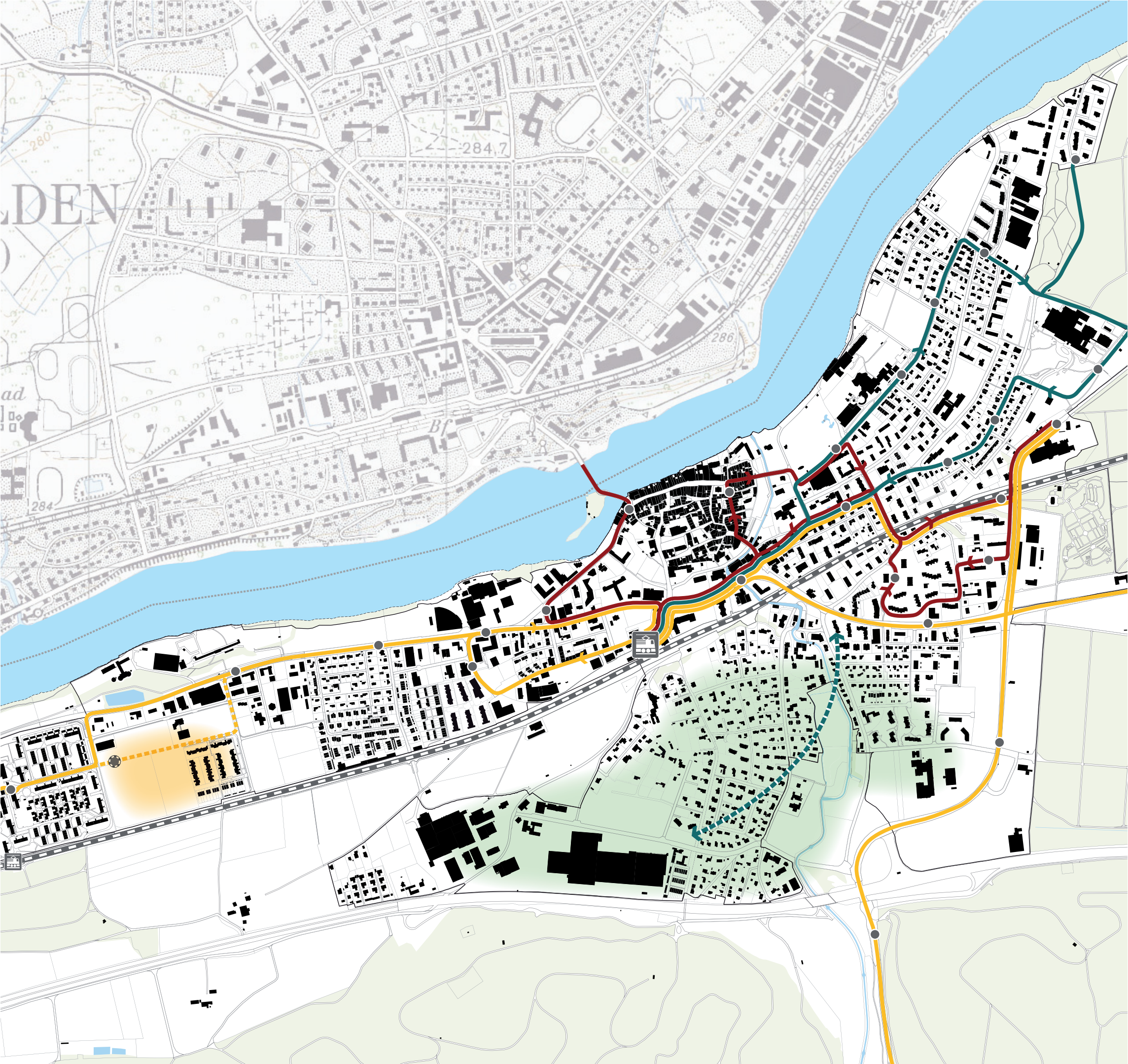
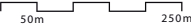
Kommunaler Gesamtplan Verkehr Rheinfelden

Teilplan öffentlicher Verkehr (5)
23.04.2012
Format A3

metron



QUELLENVERZEICHNIS:
Digitale Daten der Amtlichen Vermessung, Stadt Rheinfelden, Koch + Partner, Stand Juli 2010
Landkarte 1:25'000, reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JM100006)



LEGENDE

Motorisierter Individualverkehr

- bestehend

geplant

Hochleistungsstrasse (HLS)

Hauptverkehrsstrasse (HVS)

Verbindungsstrasse (VS)

Hauptsammelstrassen (HSS)

Quartiererschliessung

Städtebauliche Integration

Durchfahrtswiderstand

Dosierungssystem
- Orientierungsinhalt
- P

P

P+R

Gemeindegrenze

Bauzonengrenze

Parkplätze

Parkhäuser

Park + Ride

Verkehrsberuhigte Zonen (T30 / T20)

Entwicklungsgebiete

Plan der Versorgungsrouten

Routentyp	Durchfahrtsbreite	Lichte Höhe	Gesamtgewicht	Achslast
I	6.50 m	5.20 m	4'900 kN	300 kN
I red.	6.50 m	5.20 m	3'200 kN	200 kN
II	5.00 m	4.80 m	2'400 kN	200 kN
III	4.50 m	4.80 m	900 kN	SVG/VRV ²⁾

¹⁾ 10 kN = 1 t (alte Einheit)
²⁾ Art. 9 SVG, Art. 67 VRV

Versorgungsrouten
(Quelle: Plan der Versorgungsrouten, Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Tiefbau, Stand 25.07.2005)

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Rheinfelden

Teilplan Motorisierter Individualverkehr (6)

23.04.2012

Format A3

metron

F:\daten\VM7\08-070-00\6_PLAENE\Illustrator\TP_miv_lv.ai deb 20120423

QUELLENVERZEICHNIS:
Digitale Daten der Amtlichen Vermessung, Stadt Rheinfelden, Koch + Partner, Stand Juli 2010
Landkarte 1:25'000, reproduziert mit der Bewilligung von Swisstopo (JM100006)

100m 500m