



# Radverkehrsbericht 2021/22

# Inhalt

<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Einführung</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Tätigkeitsbericht 2021/22</b> .....	<b>2</b>
2.1. Unterführung Lindenweg.....	2
2.2. L 186 und K 5138.....	3
2.3. Kaiserstuhlstraße / Freiburger Straße / Liebensteinstraße / Franz-Josef-Baumgartner Straße / Am Festplatz .....	3
2.4. Kreisverkehr Hochburger Str. / Tennenbacher Str. / Weinstockstraße.....	4
2.5. Fahrradabstellanlagen .....	4
2.6. Elzstraße.....	5
2.7. Fahrradzone Bürkle-Bleiche.....	5
2.8. Milchhofstraße / Rosenweg / Dahlienweg / Schillerstraße .....	5
2.9. Querung Neustraße / Karl-Friedrich-Straße .....	6
2.10. Sanierung Brettenbach-Radweg .....	6
2.11. Mühlbachradweg.....	6
2.12. Radschnellwege .....	7
2.13. Radwegverbindung Kreisverkehr L186/K5102 - Wasser.....	8
2.14. BikeSharing .....	8
2.15. Stadtradeln.....	8
<b>3. Radverkehrskonzept</b> .....	<b>9</b>
3.1 aktueller Stand.....	9
3.2 Fortschreibung .....	9
3.2.1 Ziele .....	10
3.2.2 Grundlagen .....	10
3.2.3 Leistungen .....	10
3.2.4 Zeitplan.....	11
<b>4. Anhang I: Statusbericht Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen 2013</b> .....	<b>0</b>

## 1. Einführung

Der Radverkehr hat in und für die Stadt Emmendingen eine große Bedeutung. Die Voraussetzungen für den Alltags- sowie Freizeitradverkehr sind überwiegend günstig (Radverkehrskonzept 2013, S. 8) Insgesamt bildete der Radverkehr bereits 2013 eine wesentliche Größe im Verkehrsaufkommen der Stadt. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in Emmendingen lag damals bereits bei deutlich über 20% und damit weit über dem landes- und bundesweiten Durchschnitt von etwa 10% aller Wege.

Um eine kontinuierliche Steigerung des Radverkehrsanteils zu erzielen, hat es sich die Stadt Emmendingen zur Aufgabe gemacht, die Radwege weiter zu optimieren und das Radverkehrsnetz auszubauen. Für diese Bemühungen wurde die Stadt Emmendingen im April 2019 mit dem 1. Platz bundesweit als bester „Aufholer“ in Sachen Fahrradfreundlichkeit bei den 20.000 – 50.000 Einwohner\_innen-Städten ausgezeichnet – basierend auf dem ADFC-Fahrradklimatest von 2018. Bei der hierfür durchgeführten Umfrage besonders hervorgehoben wurden die Verbesserungen im Vergleich zum Jahr 2016.

Auch im Anschluss an diese Auszeichnung wurde weiter an der Verbesserung der Radwege und der Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Emmendingen gearbeitet.

Dieser Radverkehrsbericht gibt einen Überblick über die in den Jahren 2021 und 2022 umgesetzten sowie geplanten Maßnahmen.

## 2. Tätigkeitsbericht 2021/22

### 2.1 Unterführung Lindenweg

Die Planungen zur Verbesserung und Entschärfung der Zufahrten der Unterführung Lindenweg wurden 2021 erstellt (TA-Vorlage [0602/21](#)). Die aktuellen Planungen sind in Anlage II dargestellt.

Die Planung sieht vor auf beiden Seiten der Unterführung die Steigung zu entschärfen, um ein zu schnelles Fahren einzuschränken und entsprechend die Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger\_innen zu erhöhen. Der Fuß- und Radweg soll teilweise getrennt umgebaut werden, so dass ein Kreuzen im Bereich der Zufahrten minimiert wird. Die Fußgänger\_innen sollen weitgehend separat von oder in Richtung Fußgänger\_innenampel an der Kollmarsreuter Straße, die Radfahrenden mittels Aufstellflächen über die Kreuzung der Kollmarsreuter Straße aus oder in die Fritz-Boehle-Straße geführt werden. Die Straße Lindenweg soll im Bereich der Zufahrt zur Unterführung ein Einfahrtsverbot erhalten, so dass Radfahrende sicherer in die Unterführung ein oder aus der Unterführung ausfahren können. Hierzu soll auf der Straße Lindenweg eine Fuhrts zur Aufstellfläche hin markiert werden. Des Weiteren soll vor der Kreuzung aus der Fritz-Boehle-Straße eine Aufstellfläche markiert werden. Die Anwohnenden des Lindenwegs sollen nur noch von einer Seite in den Lindenweg einfahren, allerdings auf beiden Seiten ausfahren können. Durch das geringe Verkehrsaufkommen entstehen durch das eingeschränkte einseitige Einfahren keine Nachteile für die Anwohnenden. Diese Art der Verkehrsführung ist mit der Verkehrsbehörde abgestimmt und als eine sichere Variante durchgesprochen.

## **2.2 L 186 und K 5138**

Eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur betrifft die L 186 und die K 5138 als zentrale Achsen im Emmendinger Straßennetz. Da es sich hier um Landes- bzw. Kreisstraßen handelt, sind der Landkreis und das Land an den Planungen und den Kosten zu beteiligen. Ein durchgängiges, sicheres Radverkehrsangebot besteht dort bis heute nicht. Detaillösungen zur Sicherung des Radverkehrs an der L 186 und der K 5138 wurden in sieben Bauabschnitten unterteilte Planungen bereits 2015 entwickelt. Diese Planungen wurden verwaltungsintern sowie mit dem Straßenbauamt des Landratsamtes, dem Baulastträger (Regierungspräsidium) und der Polizeidirektion Emmendingen abgestimmt und vom Technischen Ausschuss verabschiedet. Bauabschnitt 1 (Umbau Knoten Freiburger Straße / Kaiserstuhlstraße) sowie Bauabschnitt 6 (Kreisverkehr L186 / Wiesenstraße bis Kreisverkehr L186 / K 5102) sind planmäßig realisiert worden.

### **Weinstockstraße (K 5138)**

Bauabschnitt 3 an der Weinstockstraße (K 5138) wird dieses Jahr vom Landratsamt Emmendingen bearbeitet und die Planungen zur Umsetzung werden 2022/23 weiter vorantreiben. Erste Abstimmungstermine der Stadtverwaltung mit dem Landratsamt haben bereits stattgefunden.

## **2.3 Kaiserstuhlstraße / Freiburger Straße / Liebensteinstraße / Franz-Josef-Baumgartner Straße / Am Festplatz**

Um Radverkehr optimal zu fördern sollen möglichst durchgehend attraktive Verbindungen geschaffen werden. Dies soll hier erreicht werden durch Einrichtung von Fahrradstraßen, Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, dem Radverkehr Vorrang vor dem Individualverkehr zu gewähren und durch Planung von direkten Linienführungen. Die aktuellen Planungen sind in Anlage III - VI dargestellt.

### **Kaiserstuhlstraße**

Die Kaiserstuhlstraße im Bereich der „Schneckenbrücke“ ist in den Hauptverkehrszeiten schwer zu überqueren. Der LKW Anteil ist hoch, es wird schnell gefahren. Für die Radfahrenden gibt es keine sichere Querungsmöglichkeit. Der Fuß- und Radverkehr wird aus allen Richtungen auf sehr engem Raum gemeinsam geführt. Um die Situation zu entzerren sieht die Planung vor, die Ankommenden so zu führen, dass es möglichst wenig Konflikte gibt. Die Radfahrenden vom Mühlbach kommend sollen im Brückenbereich bereits die Kaiserstuhlstraße queren und dann auf einem Radfahrstreifen an die Rampe rückwärtig herangeführt werden. Die Radfahrenden aus der Liebensteinstraße werden über einen Radfahrstreifen an die Querungsmöglichkeit für Radfahrende, der parallel zum Zebrastreifen liegt, auf den Weg zur Rampe geleitet. Die Radfahrenden, die von der Rampe kommen werden über einen Parkplatz auf einen Radfahrstreifen geleitet und können mittels einer separaten Abbiegespur Richtung Liebensteinstraße queren. Durch die Entzerrung und klare Führung des Radverkehrs ist eine Nutzung des Zebrastreifens dann ausschließlich für den Fußverkehr möglich. Um diese Planung umzusetzen sind bauliche Maßnahmen, z.B. für die Zufahrbarkeit zum Parkplatz, notwendig. Der Querungsbereich in der Kaiserstuhlstraße muss ebenfalls baulich umgestaltet werden. Die Bau- und Markierungsarbeiten werden mit dem Straßenbauamt des Landes abgestimmt und eine Kostenteilung muss vereinbart werden. Die Vorplanung wurde der Verkehrsbehörde vorgestellt. Sie stimmt der Planung grundsätzlich zu und empfiehlt den Bereich auf Tempo 30 zu reduzieren.

## **Freiburger Straße**

Der Radverkehr aus der Liebensteinstraße und der Straße Am Schießrain Richtung Bürkle/Bleiche kommend, mit dem Fahrziel Stadtmitte, muss heute den Radfahrstreifen an der Freiburger Straße nutzen, um zur Kreuzung Kaiserstuhlstraße zu gelangen. Dann müssen die Radfahrenden entweder zweimal signalisiert die Straße queren oder mit dem schnell fahrendem Verkehr links abbiegen, um auf den Fuß- und Radweg Richtung Festplatz zu gelangen. Die Planung sieht vor, dass die Radfahrenden bereits im Bereich der Liebensteinstraße die Freiburger Straße queren können und dann auf einer markierten Radspur neben dem Fußverkehr, gesichert durch den Hochbordstein, direkt Richtung Festplatz/Innenstadt fahren können. Bei der Querung der Abbiegespur von der Kaiserstuhlstraße in die Freiburger Straße sollen die Radfahrenden Vorrang erhalten. Die Verkehrsbehörde stimmt der Planung zu.

## **Straßen Am Schießrain und Am Festplatz**

Beide Straßen sollen als Radfahrstraße als Verlängerung bzw. als Lückenschluss an einer Hauptradwegroute ausgewiesen werden.

## **2.4 Kreisverkehr Hochburger Str. / Tennenbacher Str. / Weinstockstraße**

Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges an der Hochburgerstraße wurde aufgehoben. An der Tennenbacher Straße wurden Schutzstreifen markiert. Zur Steigerung der Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs am Kreisverkehr hat die Straßenverkehrsbehörde Zebrastreifen angeordnet. Das Landratsamt hielt die Querungszahlen für die Markierung von Zebrastreifen für zu gering. Daher hat die Stadt eine vorhabenbezogene Verkehrsschau mit dem Landratsamt und der Polizei veranlasst. Diese wird noch in der ersten Jahreshälfte 2022 stattfinden.

## **2.5 Fahrradabstellanlagen**

Seit 2016 wurden die jährlich für den Radverkehrsausbau zur Verfügung stehenden Mittel genutzt, um Defizite bei Abstellanlagen zu beseitigen (z.B. Goethe-Gymnasium und Markgrafenschule) sowie über das Konzept hinausgehende weitere Abstellanlagen im Bereich des Bahnhofs und der Innenstadt gebaut (SR-Vorlage [0077/19](#)). 2021 wurden eine überdachte Anlage mit ca. 60 Stellplätzen am Areal der Merk-Galerie sowie eine weitere baugleiche Anlage auf dem Parkplatz Rathaus errichtet. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur, die als zusätzliche Projekte durchgeführt werden, da u.a. Fördermittel in Anspruch genommen werden konnten.

### **Fahrradabstellanlage Bahnhof Kollmarsreute**

Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind nicht mehr zeitgemäß. Sie sind zwar überdacht, doch fehlen zum Teil Seiten- und Rückwände zum Schutz der Fahrräder. Außerdem sind alte Vorderradhalter montiert, bei dem kein sicheres Abschließen der Fahrräder möglich ist. Bei einigen Abstellanlagen fehlen gänzlich Möglichkeiten Fahrräder sicher abzuschließen. Um den Bedarf von ca. 47 Bike & Ride Stellplätzen - ermittelt im Zusammenhang mit dem Modellprojekt der Stadt Freiburg zu Park & Ride und Bike & Ride Anlagen in der Region - zu decken, sind die vorhandenen Abstellanlagen entsprechend

umzubauen. Alle Abstellanlagen werden mit modernen Bügeln ausgestattet, die ein sicheres Abschließen ermöglichen.

## **2.6 Elzstraße**

Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs an der Elzstraße wurde aufgehoben und in einen Gehweg mit „Radfahrer frei“ umgewidmet.

## **2.7 Fahrradzone Bürkle-Bleiche**

Im größten Stadtteil Emmendingens mit 9.200 Einwohnenden dominiert der Radverkehr. Die gut ausgebauten Infrastruktur mit Einkaufs- und Gesundheitszentrum, Schulen und Kitas kann mit dem Fahrrad schnell und einfach erreicht werden. Neben der Fritz-Boehle-Schule führen auch die Schulwege zu den weiterführenden Schulen nördlich der Bahngleise durch den Stadtteil.

Durch die Fahrradzone besteht nun die Möglichkeit, den innerstädtischen Verkehr neu zu ordnen und den Autoverkehr innerhalb des Quartiers zu reduzieren. Dabei werden selbstverständlich auch die Anwohnenden und Anliegenden berücksichtigt. Die Fahrradzone wurde zunächst für ein Jahr zur Erprobung und Erforschung des Verkehrsverhaltens sowie der Verkehrsabläufe im Rahmen einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung eingerichtet ([TA Vorlage 0565/21](#)).

Für Herbst 2022 ist ein Bürger\_innengespräch zur Fahrradzone Bürkle-Bleiche geplant. In diesem werden Rückmeldungen zur Fahrradzone sowie Erfahrungen, Potentiale und Anregungen der Verkehrsteilnehmenden eingeholt.

## **2.8 Milchhofstraße / Rosenweg / Dahlienweg / Schillerstraße**

2020/21 wurden die am 22.10.2019 vom Stadtrat (SR-Vorlage [0098/19](#)) beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs im Bereich Dahlienweg / Milchhofstraße / Schillerstraße durchgeführt. Hierbei wurden Aspekte der Klimaanpassung wie u.a. heller Fahrbahnbelag und Entsiegelung umgesetzt um eine Hitzereduzierung zu erzielen.

### **Milchhofstraße / Rosenweg**

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Verkehrssicherheit wurde der Knotenpunkt Milchhofstraße-Dahlienweg-Rosenweg zu einem Minikreisverkehr umgebaut. Durch den Bau eines Kreisverkehrs ist von einer Verringerung der Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge auszugehen, was mehr Sicherheit im Straßenverkehr für den motorisierten Verkehr sowie für die Radfahrenden und Fußgänger\_innen bedeutet. Das Ziel beim Umbau der Milchhofstraße lag in der Verkehrsberuhigung. Zur Geschwindigkeitsreduzierung, und folglich auch zur Optimierung der Verkehrssicherheit, wurde die bestehende Fahrbahn in Teilbereichen durch bauliche Elemente eingengt. Bei der Fahrbahn wurde, bis auf einen Teilabschnitt (nur Deckensanierung), die Deck- und Tragschicht ganzheitlich erneuert. Weiter wurden die beiden Bushaltestellen barrierefrei mit Kasseler Borden ausgebaut.

## **Knotenpunkt Dahlienweg / Schillerstraße / Fritz-Boehle-Straße**

Um die Sichtverhältnisse zu verbessern und somit eine gesteigerte Verkehrssicherheit an dem frequentierten Knotenpunkt Schillerstraße, Dahlienweg, Fritz-Boehle-Straße zu erreichen, wurde dieser 2021/22 nach dem Stand der Technik umgestaltet. Insbesondere für den Rad- und Fußverkehr verbesserte sich so die Verkehrssituation. Die Schillerstraße wurde aufgeweitet und der Fahrbahnquerschnitt der Fritz-Boehle-Straße wurde in einem Teilbereich verringert. Unmittelbar angrenzend an den Knotenpunkt im Bereich der Bachquerung wurde zur Verminderung der Geschwindigkeit des durchfahrenden Verkehrs das Fahrbahnniveau angehoben und die Fahrbahn baulich eingeengt. Die bestehende Querungshilfe in der Schillerstraße wurde mit den technisch erforderlichen Abmessungen neu hergestellt. Die Inselköpfe wurden ausgepflastert und die Aufstellfläche barrierefrei und mit Blindenleitsystem hergestellt.

Diese Maßnahmen am Knotenpunkt und an der Bachquerung beeinflussen sich gegenseitig und tragen somit zusammen maßgeblich zu einer verbesserten Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden bei.

## **2.9 Querung Neustraße / Karl-Friedrich-Straße**

Eine sichere Querung der Karl-Friedrich-Straße ist derzeit signal geregelt möglich. Durch die Wartezeit auf das Grünsignal ist die Quersituation für den Radverkehr nicht attraktiv. Da diese Signalanlage den Verkehr an der B3 regelt können Veränderungen nur mit Zustimmung des Baulastträgers Regierungspräsidium Freiburg erfolgen. Die Schaffung einer Querungshilfe für Radfahrende im Bereich der Neustraße ist nur durch umfangreiche Umbauarbeiten möglich. Dies ist erst sinnvoll im Zusammenhang mit der Umsetzung des Radschnellweges Emmendingen – Lahr.

## **2.10 Sanierung Brettenbach-Radweg**

Der Brettenbach-Radweg wird in 2022 im Bereich zwischen der Neubronnstraße und der Straße Am Dachsrain neu asphaltiert. Derzeit ist die Oberfläche des Radweges durch Wurzelhebungen in einem schlechten Zustand. Diese Radwegverbindung ist insbesondere für Schüler\_innen, Berufstätige und den Ausflugsverkehr sehr wichtig. In 2022 wird der erste Teil saniert, in 2023 soll die Verlängerung bis Sexau ebenfalls saniert werden, um eine durchgehend gute Verbindung Richtung Innenstadt zur Attraktivitätssteigerung anbieten zu können.

## **2.11 Mühlbachradweg**

Sowohl die Routenführung als auch die Informationstafeln und Wegweiser des Mühlbachradweges wurden 2021 überarbeitet. Die neue Routenführung, die insbesondere der Bereich der Elzrenaturierung in Köndringen berücksichtigt, sind bereits auf den Internetseiten der [Stadt Emmendingen](#) sowie des [Schwarzwald Tourismus](#) eingestellt. Die überarbeiteten Informationstafeln zu den Kraftwerken werden aktuell erstellt und noch im 2. Quartal 2022 aufgestellt. Anschließend werden im Sommer/Herbst 2022 zudem die Richtungswegweiser erneuert.

## 2.12 Radschnellwege

### **Radschnellweg Freiburg - Emmendingen:**

Die aktuelle Planungsphase des Radschnellweges RS 6 von Freiburg nach Emmendingen und Waldkirch baut auf den umfangreichen frühzeitigen Bürgerbeteiligungen zum RS 6 auf. Über verschiedene Formate, wie der Online-Beteiligung oder den Vor-Ort-Beradelungen, konnten Anregungen, Hinweise und Bedenken frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht werden. Auf diese Weise wurde sichergestellt, dass keine wichtigen Belange in der Planung übersehen werden. In Abwägung sämtlicher Randbedingungen gilt es nun, die zielführendste Variante (Vorzugstrasse) für die weitere – sich an die aktuelle Vorplanung anschließende – detaillierte Entwurfsplanung auszuwählen.

Im Abschnitt des Regierungspräsidiums Freiburg wurden die verschiedenen Hauptvarianten in Richtung Emmendingen und Waldkirch durch weitere Abstimmungsgespräche vertieft ausgearbeitet. Die Hauptvarianten wurden auf Basis von übergreifenden fachlichen Kriterien untersucht, bewertet und verglichen. Die Bewertungskriterien wurden im Rahmen der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Begleitgruppe abgestimmt und bei einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Mai 2021 vorgestellt. Die Dokumentation der Veranstaltung und Vorstellung der Bewertungskriterien sind auf der Projekthomepage: [www.breisgau-y.de/post/info-veranstaltung-17-mai-2021](http://www.breisgau-y.de/post/info-veranstaltung-17-mai-2021) zu finden.

Die Wahl der Vorzugstrasse in Richtung Emmendingen und Waldkirch steht kurz vor dem Abschluss. Die Planerinnen und Planer gehen davon aus, dass die Vorzugsvariante für das Planungsgebiet des Regierungspräsidiums Freiburg in der ersten Jahreshälfte 2022 feststeht. Anschließend erfolgt die detaillierte Planung dieser Vorzugstrasse, die weiteren Planungsphasen bis zur Realisierung werden erarbeitet.

Die aktuell für Emmendingen vorgesehene Trassenführung wurde im Technischen Ausschuss am 03.05.2022 vorgestellt ([SV 0061-22](#)).

### **Radschnellweg Emmendingen – Lahr:**

Die durch das Planungsbüro VAR+ durchgeführte Machbarkeitsstudie des Radschnellweges Emmendingen – Lahr konnte wie geplant Ende 2021 abgeschlossen werden und wurde am 17.02.2022 in der Sitzung der Verbandsversammlung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein vorgestellt ([Machbarkeitsstudie RS Lahr-Emmendingen](#)). Die Studie bestätigt, dass auf der identifizierten Vorzugstrasse, die für Radschnellverbindungen erforderlichen Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg eingehalten werden können. Auch weist die untersuchte Radschnellverbindung ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Die erarbeitete Vorzugstrasse verknüpft zwei bereits identifizierte Radschnellwegtrassen: von Offenburg nach Lahr und von Freiburg nach Emmendingen. Wesentliche Voraussetzung für die Realisierung ist eine ausreichend hohe Zahl an potenziellen Nutzerinnen und Nutzern. Bund und Land erwarten hier in der Regel mindestens 2.000 Radfahrten pro Tag. Dieser Wert wird auf der gesamten Trasse zwischen Lahr und Emmendingen erreicht.

Mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie entscheidet nun das Landesverkehrsministerium über die Baulastträgerschaft, das heißt wer für Planung, Bau und Betrieb der Radschnellwege aufkommt. Auch in den Fällen, wo das Land die Baulastträgerschaft nicht selbst übernimmt, können Planung und Bau mit bis zu 87,5 Prozent durch Bundes- und Landesmitteln gefördert werden. Die ermittelten Gesamtkosten des Radschnellweges Lahr – Emmendingen betragen rund 33,8 Mio. Euro.



Die Machbarkeitsstudien sowie weitere Informationen zu Radschnellwegen finden sich auf der Internetseite des Regionalverbands unter [www.rvso.de/rsw](http://www.rvso.de/rsw).

### **2.13 Radwegverbindung Kreisverkehr L186/K5102 - Wasser**

Die Verwaltung führt aktuell eine Vorabprüfung für eine neue Radwegeverbindung vom Kreisverkehr an der Kollmarsreuter Straße und der K5102 (Am Dachsrein) über die Wiesenbrücke nach Wasser als künftige Anbindung an den RS 6 durch. Über das Regierungspräsidium Freiburg wird parallel die Möglichkeit und Höhe einer Förderung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) geprüft. Hierüber können Maßnahmen zum Um- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur für den Radverkehr gefördert werden.

### **2.14 BikeSharing**

Die Verwaltung prüft aktuell die Anschaffung von Elektro-Miet-Lastenfahrrädern sowie die Einführung eines Angebotes an einfachen Leih-Elektrofahrrädern als umweltfreundliche Alternative zum PKW.

Im Zuge der Prüfung eines einfachen Fahrradverleihsystems hatte die Verwaltung bereits Kontakte zu Betreibern und Anbietern von etablierten Fahrradverleihsystemen (z.B. frelo, DB call a bike, nextbike) aufgebaut. Bei einigen Anbietern ist eine Kombination von einfachen Leihräder und Lastenleihrädern möglich, bei anderen nicht. Erste Gespräche und Erfahrungsaustausche haben bereits stattgefunden. Insbesondere bei einem einfachen Fahrradverleihsystem hätte ein überregionaler Ansatz große Vorteile. Daher wird die Verwaltung diesen Ansatz 2022/23 weiterverfolgen.

Parallel hierzu prüft die Stadtverwaltung aktuell auch, ob die Anschaffung und der Verleih eines Elektro-Miet-Lastenfahrrades umgesetzt werden könnte. Hierzu hat ebenfalls bereits ein erster Austausch mit erfahrenen Betreibern (z.B. Lastenvelo e.V.) und möglichen Beteiligten stattgefunden.

### **2.15 Stadtradeln**

Seit 2020 beteiligt sich die Stadt Emmendingen jedes Jahr am Wettbewerb „StadtRadeln“ der Initiative Radkultur des Landesverkehrsministeriums und wirbt für das Mitmachen der Bürgerinnen und Bürger. Ziel ist es, in einem bestimmten Zeitraum möglichst viele Kilometer auf dem Weg zur Arbeit oder zur Schule und in der Freizeit mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die teilnehmenden Kommunen treten dabei gegeneinander an – es gewinnt, wer die meisten Radkilometer gesammelt hat, um als „fahrradaktivste Kommune“ gekürt zu werden. 2021 waren im Stadtgebiet Emmendingen 1.085 Radelnde in 75 Teams aktiv und haben während der Laufzeit von 3 Wochen fast 200.000 Kilometer zurückgelegt und damit 29 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden. Auch 2022 ist die Stadt Emmendingen wieder dabei. Vom 20.06.2022 – 10.07.2022 können Radkilometer gesammelt werden. Die Stadt Emmendingen wird neben den Auszeichnungen der RadKULTUR und dem Landkreis Emmendingen ihrerseits das „Fahrradaktivste Unternehmen“ und die „Fahrradaktivste Schule“ im Stadtgebiet auszeichnen.

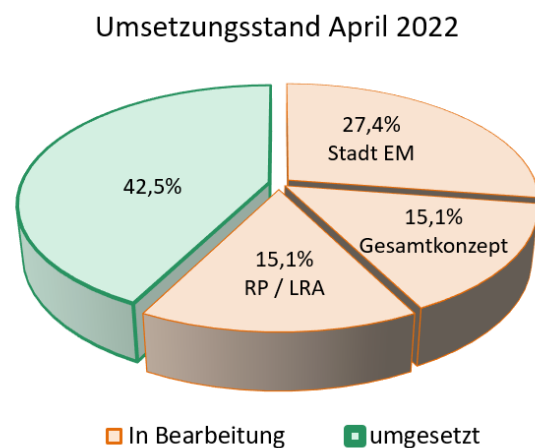
### 3. Radverkehrskonzept

Die Stadt Emmendingen hat 2013 ein Radverkehrskonzept für die gesamte Gemeinde erstellen lassen. Dieses Konzept beinhaltet die Darstellung des damaligen Radverkehrsnetzes, die Identifikation und Auflistung von Mängeln sowie die Benennung und Beschreibung von umfassenden Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel. Es bildete somit den Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur der gesamten Stadt sowie der Ortschaften.

Das Radverkehrskonzept von 2013/14 enthält insgesamt 73 Maßnahmen und Handlungsvorschläge, die den Radverkehr in Emmendingen sicherer und attraktiver machen sollen.

#### 3.1 aktueller Stand

42,5% der Maßnahmen sind inzwischen umgesetzt. Weitere 27% der Maßnahmen befinden sich aktuell in Bearbeitung durch die Stadt Emmendingen. 15% der Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit des Landkreises oder Regierungspräsidiums. Zu diesen Maßnahmen finden bedarfsgerechte Abstimmungstermine statt. Weitere 15% der Maßnahmen werden im Zuge von übergeordneten Planungen, wie z.B. im Bereich der Ortsdurchfahrt Wasser (RS 6 und Umgestaltung Ortsmitte Wasser) weiter verfolgt. Eine Detailaufstellung aller Maßnahmen ist im [Anhang I](#) dargestellt.



#### 3.2 Fortschreibung

Die Bestandsaufnahme sowie die Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes liegt fast 10 Jahre zurück. Viele der durch die Stadt realisierbaren Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Die Ist-Situation des Radverkehrsnetzes in Emmendingen hat sich so seit 2013 stark verändert. Darüber hinaus hat der Radverkehr insgesamt deutlich an Bedeutung gewonnen. Er bildet eine wichtige Säule, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen zu können. Auch dadurch haben sich die Rahmenbedingungen verändert, wie z. B. der Einsatz von Pedelecs, eine erweiterte Förderlandschaft, neue übergeordnete Konzepte wie die RadSTRATEGIE-BW, Radschnellverbindungen oder das RadNETZ-BW. All dies gibt Anlass, das Radverkehrskonzept fortzuschreiben und zukunftsorientiert auszurichten.

Die Stadt Emmendingen wird das Radverkehrskonzept sowie das aktuelle Radverkehrsnetz durch ein externes Büro gutachterlich evaluieren und fortschreiben lassen. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes soll die Ist-Situation der Radverkehrsinfrastruktur 2022 darstellen und weitere Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau des Radverkehrsnetzes sowie für die Erhöhung der Sicherheit der Radverkehrsteilnehmenden aufzeigen. Im Fokus steht hierbei der Aufbau eines zusammenhängenden

Gesamtradnetzes mit Definition von Vorrangrouten sowie die Erhöhung der Sicherheit der Radverkehrsteilnehmenden.

### **3.2.1 Ziele**

Zentrales Ziel der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr. Die konkreten Zielvorgaben werden dabei im Zuge der Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes festgelegt.

Dieses wird parallel zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes arbeitet. Dort werden auch die Treibhausgasminderungsziele – mit Zwischenzielen – für die einzelnen Sektoren entwickelt und verabschiedet werden. Einer der zentralen Sektoren für die Erreichung der Klimaschutzziele stellt der Bereich Verkehr / nachhaltige Mobilität dar. Daraus können die konkreten Ziele für den Radverkehr abgeleitet werden. Ein weiteres Ergebnis aus der Fortschreibung des iKSK wird die Vorgabe des Zeithorizontes zur Erreichung dieser Ziele sein. Beides wird als konkrete Zielvorgabe in das Radverkehrskonzept einfließen.

#### **Ausbau und Erhalt des Radverkehrsnetzes und der -infrastruktur**

Um den Radverkehrsanteil zu steigern ist der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Erhalt bzw. die Unterhaltung der vorhandenen Infrastruktur notwendig. Hierbei steht vor allem eine integrierte Netzkonzeption mit der Festlegung von Vorrangrouten für das Alltagsradnetz (A-Netz) sowie ergänzende touristische Routen (E-Netz) im Fokus. Die Einbeziehung vorhandener und geplanter überregionaler Radverbindungen (RadNETZ BW, RSV) sowie eine baulastträgerübergreifende Betrachtung (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) wird vorausgesetzt. Neben der „klassischen Netzplanung“ ist auch der Ausbau und Erhalt von Radverkehrsinfrastrukturen wie z.B. Fahrradabstellanlagen, Mobilitätsstationen, Bike-Sharing, B+R-Anlagen Bestandteil der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.

#### **Steigerung der Sicherheit für die Radverkehrsteilnehmenden**

Ein weiteres Ziel ist die Minimierung von Mängeln und Gefahrenpunkten und somit die Erhöhung der Sicherheit für die Radverkehrsteilnehmenden. Der Radverkehr muss von allen Orts- und Stadtteilen aus auf das Gesamtradnetz möglich sein und es müssen je nach Gefährdungsgrad unterschiedliche Radverkehrsführungen angeboten werden.

### **3.2.2 Grundlagen**

Bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes werden bereits vorhandene Pläne und Konzepte der Stadt Emmendingen, wie z.B. Stadtentwicklungskonzept, Unfallstatistiken, Verkehrsentwicklungsplan, Flächennutzungsplan und Bebauungspläne, berücksichtigt und relevante Bestandteile und Daten integriert.

### **3.2.3 Leistungen**

#### **Bestandsanalyse, Ist-Zustand und Evaluierung**

Im Zuge der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird eine Bestandsanalyse des vorhandenen Radverkehrsangebotes mit dem Ziel der Ermittlung des IST-Zustandes durchgeführt.

## Radverkehrsnetz

Auf Grundlage des Ist-Zustandes wird ein Gesamtradnetz (Zielnetz) mit der Festlegung von Vorrangrouten für das Alltagsradnetz (A-Netz) sowie ergänzende Touristische Routen (E-Netz) entwickelt. Es erfolgt eine Einbeziehung vorhandener und geplanter überregionaler Radverbindungen (RadNETZ BW, RSV). Das künftige Radverkehrsnetz wird unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele für den Verkehrssektor, künftiger Potenziale für den Radverkehr (allgemeine Entwicklung Radverkehr, Pedelecs und E-Bikes) sowie der zu erwartenden Stadt- und Bevölkerungsentwicklung (Flächennutzungsplan, Stadtentwicklungskonzept, Bebauungspläne) erarbeitet und ausgelegt.

## Geodatenmodell

Alle ermittelten und entwickelten Radnetze, Infrastrukturen, Bestände und Daten werden in digitalen Geodatenmodellen erfasst und dargestellt. Eine Importmöglichkeit in das GIS der Stadt Emmendingen (Ingrada / SoftPlan) wird gewährleistet.

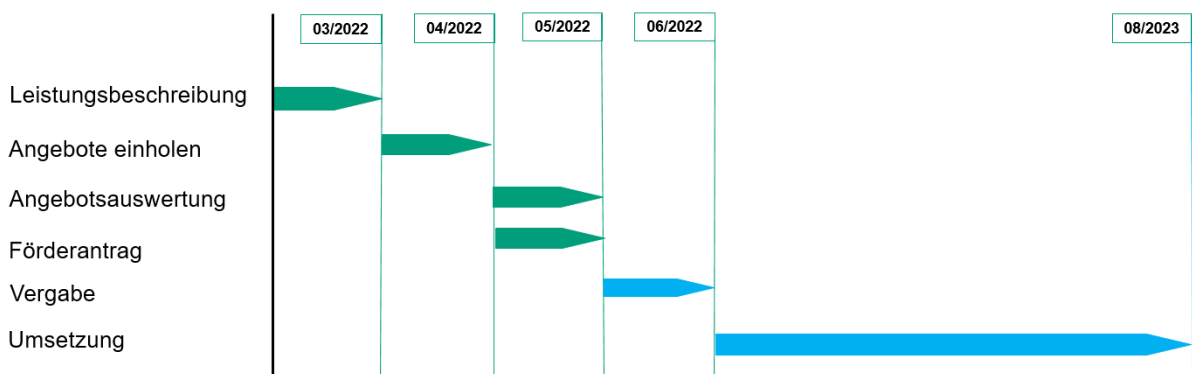
## Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Umsetzung erfolgt in Absprache mit der städtischen Fachstelle für Bürgerbeteiligung. Die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gehen in die Entwicklung des Radverkehrsnetzes sowie in die Erstellung des Maßnahmenplans ein.

## Maßnahmenplan

Im Zuge der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird ein Maßnahmenplan erstellt, der aufzeigt mit welchen Maßnahmen die übergeordneten Ziele (z.B. CO<sub>2</sub>-Einsparung, Steigerung des Radverkehrsanteils) erreicht werden können. Die Erstellung des Maßnahmenplans wird, analog zum Radverkehrsnetz, unter Berücksichtigung künftiger Potenziale für den Radverkehr (allgemeine Entwicklung Radverkehr, Pedelecs und E-Bikes) sowie der zu erwartenden Stadt- und Bevölkerungsentwicklung (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne, Stadtentwicklungskonzept) erarbeitet. Im Zuge der Umsetzungsplanung wird eine Aussage zu den jeweiligen Zielen, den Finanzmitteln und Personalressourcen sowie zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung gemacht. Die noch offenen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2013 werden evaluiert und hinsichtlich ihrer Aktualität und möglichen Übernahme bzw. Weiterführung in den neuen Maßnahmenplan überprüft.

### 3.2.4 Zeitplan



Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes kann bis zu 50% vom Land Baden-Württemberg gefördert werden. Der Förderantrag wurde zusammen mit dem favorisierten Angebot Anfang Juni 2022 beim Regierungspräsidium Freiburg eingereicht. Nach Rücksprache mit dem Ingenieurbüro kann mit der Umsetzung im Juli 2022 begonnen werden. Die Projektlaufzeit liegt bei ca. 12 Monaten.

## 4. Anhang I: Statusbericht Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen 2013

Stand April 2022

### 1. Umgesetzte Maßnahmen

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahme
2	Karl-Friedrich-Straße	Fehlender Sicherheitsabstand zwischen den Schutzstreifen für den Radverkehr und den Längsparkständen	Die Belange des Radverkehrs wurden im Zuge einer Neugestaltung der Karl-Friedrich-Straße berücksichtigt - Schutzstreifen wurden markiert.
3	Hebelstraße	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung trotz Tempo 30	Es erfolgte eine Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 (bei Tempo 30 werden keine Schutzstreifen markiert).
5	Knotenpunkt Hochburger Straße/Talstraße	Kritische Ausleitung des benutzungspflichtigen Radweges	Die Benutzungspflicht ist aufgehoben und Tempo 30 ist eingerichtet.
6	Hochburger Straße	Unfallgefahr, Konflikte mit Fußgänger_innen auf dem benutzungspflichtigen Radweg auf der Nordseite zwischen Moltke- und Talstraße, teilweise fehlende Radverkehrsinfrastruktur	Die Benutzungspflicht ist aufgehoben und Tempo 30 eingerichtet.
17	Freiburger Straße	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsstraße, ungesichertes Queren an zahlreichen Einmündungen	Auf beiden Seiten wurden Schutzstreifen markiert. Die Verbesserung der Querung auf Höhe der Liebensteinstraße wird im Zuge der Planungen der Maßnahmen 13-15 bearbeitet.
18	Knotenpunkt Kaiserstuhlstraße/ Freiburger Straße	Kritisches und unattraktives Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes wurden die Belange des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt (z.B. Aufstellflächen). Weitere Optimierung werden in 2022 geplant.
20	Karl-Bautz-Straße	Hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen, benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg trotz Tempo 30-Zone, Konflikte zwischen Radfahrenden sowie mit Fußgänger_innen und Parkenden	Im Zuge der Umgestaltung der Karl-Bautz-Straße wurden die Belange des Radverkehrs berücksichtigt - eine Fahrradstraße wurde eingerichtet.
21	Unterführung Karl-Bautz- Straße	Kritisches Befahren und Queren, Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden	Die Entlastung der Unterführung wurde durch Schaffung hochwertiger B+R-Angebote auf der Westseite der Gleise sowie durch Öffnung bzw. Stärkung von Alternativrouten über den Fallersteg/Markgrafenstraße und die Freiburger Brücke erreicht.
25	Newarkbrücke	Führung des Radverkehrs beidseitig auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, niedriges Brückengeländer	Die Benutzungspflicht ist aufgehoben und die Straße wurde als Fahrradstraße umgewidmet.
26	Knotenpunkt Ramie-Straße/ Mühlbach-Radweg	Eingeschränkte Sicht auf den Radweg, dieser kommt mit Gefälle auf die Ramie-Straße	Es erfolgte eine Aufpflasterung (Erhöhung) der Ramie-Straße im Bereich der Querung des Radweges und eine Bevorrechtigung des Radweges wurde eingerichtet.
30	Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße/Am Elzdamm	Bedarfssignalisierung des Radverkehrs mit teilweise langen Wartezeiten	Eine Ampelschaltung mit Bedarfsanforderung für Radfahrende aus Mündungen wurde geprüft. Eine Reduzierung der Wartezeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Rückstau-Gefahr auf der B3 nicht möglich. Dieser Knotenpunkt ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie Radschnellweg EM-Lahr.
31	Karl-Friedrich-Straße	Ungenügende Breite sowie Ende des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger_innen	Die Benutzungspflicht wurde aufgehoben und eine Reduzierung auf Tempo 30 ist erfolgt.
34	Karl-Friedrich-Straße/ Hebelstraße	Ende Schutzstreifen, keine konfliktfreie Führung des Radverkehrs in Richtung der Fußgängerzone	Durch die Umgestaltung der Karl-Friedrich-Straße kam es zu einer Zonenausweisung Tempo 30 für den ganzen Bereich. (Bei Tempo 30 wird kein Schutzstreifen markiert werden)

35	Landvogtei (Beginn Fußgängerzone)	Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten	Im Innenstadtbereich wurden an verschiedenen Stellen neue Fahrradabstellanlagen aufgestellt (z.B. Merk Galerie). Dabei wurden einzelne Standorte neu bewertet.
36	Tennenbacher Straße (K5138)	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsstraße, hohe Geschwindigkeiten, Steigungsstrecke	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen ist erfolgt.
38	Goethe-Gymnasium	Kapazität und z.T. Qualität der Fahrradabstellanlagen nicht ausreichend	In Rücksprache mit der Schulleitung wurden Fahrradabstellmöglichkeiten ergänzt und aufgewertet.
40	Markgrafenschule	Kapazität und z.T. Qualität der Fahrradabstellanlagen nicht ausreichend	Bedarfsgerechte Ergänzung von überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten ist realisiert.
41	Südliche Markgrafenstraße und Neubronnstraße	Sehr hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen, v.a. Schüler_innenverkehr, geringes Kfz-Verkehrsaufkommen	Ausweisung der Straßen als Fahrradstraßen mit "Anlieger frei" ist erfolgt.
42	Bahnüberführung "Fallersteg"	Überführung für den Radverkehr nicht freigegeben	Öffnung der Überführung für den Radverkehr ist erfolgt.
46	Elzstraße	Kritisches Queren von Zufahrten im Zuge des benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radweges, Konflikte mit Fußgänger_innen durch eingeschränkte Sicht, Gefälle und ungenügende Breite im Zuge der gemeinsamen Geh- und Radwege	Die Benutzungspflicht ist aufgehoben und der Gehweg ist für Radfahrende frei.
48	Verbindungsweg zwischen Teningen und Emmendingen	Schmaler Weg, gesperrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr, wird jedoch oft und schnell befahren	Der Weg ist als Fahrradstraße ausgewiesen.
66	Knotenpunkt Kollmarsreuter Straße/Wiesenstraße	Kritisches Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt, Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung	Umgestaltung des Knotenpunktes mit geringeren Einmündungsradien, Anlage eines Kreisverkehrs
69	Knotenpunkt Wiesenstraße/Rosenweg	Ungesichertes Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch die Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen ist erfolgt.
70	Milchhofstraße und Rosenweg	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, Tempo 30-Zone	Die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung wurden 2020/21 durchgeführt. Eine Fahrradzone wurde für 2022 eingerichtet.
71	Knotenpunkt Schillerstraße/Dahlienweg	Ungesichertes Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt	Umgestaltung des Knotenpunktes ist 2021 erfolgt.
80	Dorfstraße, Mundingen	Ungenügende Breite des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges	Die Benutzungspflicht wurde aufgehoben und ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung Mundingen Ortsmitte wurde markiert.
81	Knotenpunkt Hauptstraße/ Röntgenstraße	Ungesichertes Ende des südlichen, schmalen und benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges	Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges wurde aufgehoben.
84	Mühlbachweg	Wege durch den Mühlbachpark nur zum Teil für den Radverkehr geöffnet	Die Mühlbach-Parkanlage wurde für den Radverkehr geöffnet. Mittelfristig soll eine Aufwertung und Ertüchtigung der Wege für den Radverkehr erfolgen.
85	Unterführung Six-Fours-Brücke	Westliche Einfahrt der Unterführung mit ungenügender Breite des benutzungspflichtigen, getrennten Geh- und Radweges, ungeeigneter Belag, mangelnde Sicht	Eine bauliche Aufweitung des getrennten Geh- und Radweges sowie Erneuerung des Belages: Kein Handlungsbedarf gesehen
86	Radweg auf südwestlichem Damm der Elz	Fehlende bzw. ungenügende Verbindungen zu Zielen im Gewerbegebiet	Verbesserung bzw. Neuanlage von Rampen zu Zielen und Wegen im Gewerbegebiet wurde wo möglich (z.B. Inomed) realisiert.
97	Panoramastraße (K5101)	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn	Ein straßenbegleitender Geh- und Radweg wurde neu angelegt.

## 2. In Bearbeitung durch die Stadt Emmendingen

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahme
1	Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße / Neustraße	Ungesichertes Queren der Fahrbahn	Die Anlage einer Querungshilfe für den Radverkehr wird aktuell geprüft.
4	Knotenpunkt Hebelstraße/T.-Ludwig-Straße/Gartenstraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Neugestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußverkehrs, gestalterische Aufwertung zur Minderung der Trennwirkung und Dämpfung der Geschwindigkeit
7	Knotenpunkt Hochburger Straße/Moltkestraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch die Markierung von vorgezogenen Aufstellflächen an allen Zufahrten des Knotenpunktes
8	Kreisverkehrsplatz Hochburger Straße/Tennenbacher Straße/Weinstockstraße	Unfallgefahr, häufiges linksseitiges Fahren des Radverkehrs	Verdeutlichung und Sicherung der Radverkehrsführung im Umfeld des Kreisverkehrs, Aufhebung der Benutzungspflicht der Geh- und Radwege in der Weinstockstraße und der Hochburger Straße, Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr auf allen zuführenden Straßen
9	Knotenpunkt Kollmarsreuter Straße/Lindenweg	Unattraktive und nicht eindeutige Führung des Radverkehrs am Ende des benutzungspflichtigen nördlichen gemeinsamen Geh- und Radweges	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch die Markierung von vorgezogenen Aufstellflächen an allen Zufahrten des Knotenpunktes
13	F.-J.-Baumgartner Straße in Höhe der Einmündung zum gemeinsamen Geh- und Radweg entlang des Mühlbaches	Ungesichertes Queren der Fahrbahn	Anlage einer Querungshilfe für den Radverkehr, sichere Führung und Anbindung des Radverkehrs an den Fallersteg, Aufweitung oder Abbau der Absperrung am Mühlbach-Radweg
14	Knotenpunkt F.-J.-Baumgartner Straße/Kaiserstuhlstraße	Kritisches Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt	Umgestaltung des Knotenpunktes mit geringeren Einmündungsradien, Rotmarkierung der Radverkehrsfurt (vgl. Maßnahme 12)
15	Knotenpunkt Kaiserstuhlstraße/Liebensteinstraße	Ungesichertes Queren der Fahrbahn	Anlage einer Querungshilfe, bauliche Verbreiterung des nördlichen Gehweges zur konfliktfreien Anbindung des Radverkehrs an den Fallersteg
16	Knotenpunkt Romaneistraße/Markgrafenstraße	Romaneistraße: Trennwirkung, unübersichtliches Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt	Umgestaltung des Knotenpunktbereiches zur Anbindung des Radverkehrs in Richtung des Stadtzentrums sowie zur städtebaulichen Aufwertung
19	Kreisverkehrsplatz Am Festplatz/Karl-Bautz-Straße/Schwarzwaldstraße	Hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen, benutzungspflichtige Radwege im Umfeld trotz Tempo 30-Zone, Radverkehr kürzt häufig auf der falschen Seite ab	Führung des Radverkehrs auf allen zuführenden Straßen auf der Fahrbahn, Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
32	Karl-Friedrich-Straße/Bushaltestelle "Elzstraße"	Keine eindeutige Führung des Radverkehrs im Bereich der Haltestelle	Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs im Zuge einer Neugestaltung der Karl-Friedrich-Straße durch die Anlage einer Kaphaltestelle
33	Kreisverkehrsplatz Karl-Friedrich Straße/Elzstraße	Fehlende Verbindung vom Kreisverkehr in Richtung der ausgewiesenen Route des Mühlbach-Rundweges	Konfliktfreie Ausleitung des Radverkehrs aus dem Kreisverkehr
43	Am Festplatz	Sehr hohes Rad- und geringes Kfz- Verkehrsaufkommen, Tempo 30-Zone, Radverkehr auf dem nördlichen Gehweg in beide Richtungen freigegeben	Neugestaltung mit Aufwertung dieser Radverkehrsverbindung (Ausweisung Fahrradstraße folgt im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für den Bereich)
62	Karl-Friedrich-Straße	Kritisches Queren zahlreicher Einmündungen im Zuge des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch die Markierung sowie Einfärbung von Radverkehrsfurten und Umgestaltung der Einmündung und Zufahrten



63	Hochburger Straße/ Zentrum für Psychatrie	Ungesichertes Ende des Gehweges mit Radfahrer frei, ungesichertes Queren auf den benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg	Anlage einer Querungshilfe in Höhe des Gutshofweges zur direkten Führung des Radverkehrs. Umwidmung des gemeinsamen Geh- und Radweg in Gehweg mit Radfahrer frei ist erfolgt.
68	Unterführung Lindenweg	Kritisches Befahren der Unterführung für den Radverkehr	Bauliche Aufweitung der Unterführung zur sicheren Führung des Rad- und Fußverkehrs
82	Haltepunkt Kollmarsreute	Mangelhafte Qualität der Fahrradabstellmöglichkeiten, rampenferner Standort der Fahrradabstellanlage im westlichen Bereich	Neuanlage hochwertiger Fahrradabstellanlagen auf beiden Seiten der Gleise, Neupositionierung der Fahrradabstellanlage im westlichen Bereich
83	Wiesenstraße	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsstraße	Anordnung von Tempo 40, Markierung eines einseitigen Schutzstreifens zur Schaffung einer durchgängigen und sicheren Radverkehrsverbindung
87	Ausgewiesene Radroute Mühlbach Rundweg	Teilweise unattraktive Routenführung, Wegweisung z.T. spät erkennbar, wenn hinter dem Entscheidungspunkt	Überarbeitung der Streckenführung ist erfolgt, Wegweiser werden noch erneuert
95	Mühlbachweg	Nicht ausgebaute Radverkehrsverbindung	Ausbau der Radverkehrsverbindung am Mühlbachweg als gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,0 m

### 3. In Bearbeitung bei Regierungspräsidium Freiburg oder Landratsamt Emmendingen

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahme
10	Kollmarsreuter Straße (L186)	Kritische Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder auf schmalen Bordsteinradwegen, ungesichertes Queren an Einmündungen, teilweise fehlende Radverkehrsinfrastruktur	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen und rot eingefärbten Radverkehrsfurten an den Einmündungen und Zufahrten
11	Knotenpunkt Kollmarsreuter Straße/ F.-J.-Baumgartner Straße/ Weinstockstraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt, ungenügende Breite der Radfahrstreifen, häufiges linksseitiges Fahren des Radverkehrs	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch die Markierung von regelgerechten Fahrstreifen sowie von Richtungspfeilen und Piktogrammen, ggf. Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußverkehrs
12	F.-J.-Baumgartner Straße (L186)	Gehweg zum Teil für den Radverkehr geöffnet und dabei zu schmal, fehlende Radverkehrsinfrastruktur im nördlichen Bereich, häufig linksseitiges Fahren des Radverkehrs, ungesichertes Queren von Einmündungen und Zufahrten	Durchgängige Markierung von Schutzstreifen und rot eingefärbten Radverkehrsfurten an Einmündungen und Zufahrten
37	Weinstockstraße (K5138)	Ungenügende Breite des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, Bedarfsanforderung mit langen Wartezeiten am Knotenpunkt Weinstockstraße/Jahnstraße	Aufhebung der Benutzungspflicht sowie Verzicht auf separate Abbiegestreifen für den MIV zugunsten der Markierung beidseitiger Radfahrstreifen für den Radverkehr, regelmäßige Grünschalung der Fußgänger- und Radverkehrsfurten ohne Anforderung
39	Berufsschulzentrum	Kapazität und z.T. Qualität der Fahrradabstellanlagen nicht ausreichend	Bedarfsgerechte Ergänzung von überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten
61	Knotenpunkt Karl-Friedrich Straße/Dorfstraße	Kritisches Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch die Markierung von Aufstellflächen und Fahrstreifen in den untergeordneten Straßen sowie von Radverkehrsfurten. mittel- bis langfristig: Neugestaltung des Knotenpunktes mit Verzicht auf den freien Rechtsabbieger

64	Hochburger Straße	Ungenügende Breite des nördlichen, benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, bei Windenreute Wasseraustritt am Hang mit Eisbildung im Winter	Benutzungspflicht wurde aufgehoben, der Bewuchs wurde entfernt, bauliche Erweiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf 2,50 m (kein Platz), hangseitige Drainage oder Graben
67	Kollmarsreuter Straße (L186)	Ungenügende Breite des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, kritisches Queren zahlreicher Einmündungen und Zufahrten	Aufhebung der Benutzungspflicht und Umwidmung in "Gehweg Radfahrer frei", zusätzlich: Markierung von beidseitigen Schutzstreifen und Radverkehrsfurten
96	Am Dachsrain (K5102)	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn	Neuanlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges
98	Kreisstraße K 5136 zwischen Mündingen und Landeck	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Kreisstraße	Planung auf Kreisebene: Anlage eines straßenbegleitenden Radweges

#### 4. Maßnahmen, die im Rahmen eines Gesamtkonzeptes bearbeitet werden

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahme	Gesamtkonzept
22	Knotenpunkt Schützenstraße/Am Sportfeld	Kritisches Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt	Umgestaltung des Knotenpunktes mit geringeren Einmündungsradien	Gegenstand der Planungen B3 - Stadt EM /RP
23	Knotenpunkt Am Elzdamm/Schützenstraße/Karl-Bautz- Straße	Hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen, Radfahrende queren Brücke zumeist auf dem schmalen Gehweg, Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden	Anlage einer Brücke für den Rad- und Fußverkehr sowie attraktive und sichere Anbindung der Brückenäste an die bestehende Radverkehrsinfrastruktur	Gegenstand der Planungen B3 - Stadt EM /RP
24	Knotenpunkt Am Elzdamm/ Am Gaswerk	Kritisches Queren der Straße Am Gaswerk	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch Markierung einer Radverkehrsfurt mit Breitstrich sowie Rotfärbung	Gegenstand der Planungen B3 - Stadt EM /RP
44	Knotenpunkt Kaiserstuhlstraße/Am Elzdamm	Unübersichtliche und umwegige Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt	Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußverkehrs	Gegenstand der Planungen B3 - Stadt EM /RP
45	Am Elzdamm	Ungenügende Breite des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, Belagsunebenheiten	Aufhebung der Benutzungspflicht, Markierung einer Radverkehrsfurt an der Einmündung Feuerwehr/ZBH sowie Stärkung der Radverkehrsverbindung an der Elz	Gegenstand der Planungen B3 - Stadt EM /RP
47	Am Elzdamm/Elzstraße	Kritisches Befahren, Queren und Abbiegen am Knotenpunkt, Bedarfsanforderung mit langen Wartezeiten	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs durch die Markierung von Aufstellflächen und Fahrtstreifen in den untergeordneten Straßen sowie von Radverkehrsfurten, regelmäßige Grünschalung der Fuß- und Radverkehrsfurten ohne Anforderung	Gegenstand der Gesamtplanung B3. Für Ampelanpassung auf B3 ist derzeit keine Lösung zur Verkürzung der Wartezeit möglich (vergl. Nr.30)
60	B3 in Höhe Tankstelle	Ungesichertes Ende des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges an der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle (Nordseite)	Verdeutlichung der nördlich geführten Alternativroute sowie Aufhebung des Radweges entlang der B3	Maßnahme wird im Zuge der Realisierung des Radschnellweges EM-Lahr umgesetzt
72	Kreisverkehrsplatz Milchhofstraße/Wiesenstraße	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung	Markierung von Schutzstreifen auf der Wiesenstraße sowie Milchhofstraße im Zulauf auf den Kreisverkehrsplatz sowie rechtzeitige und sichere Überleitung aus bzw. in die Freiburger Straße und in Richtung Six-Fours-Brücke zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs bzw. zur Vermeidung von Gehwegsfahrten. Umgestaltung des provisorischen Kreisverkehrs mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und ausreichender Ablenkung des Kfz-Verkehrs, ggf. Markierung ergänzender	Maßnahme abhängig von Umsetzungsplanung RS 6 Freiburg - Emmendingen. Derzeit keine Verbesserung durch Markierungen möglich.

			Radverkehrsfurten auf Relationen mit Gehwegmitbenutzung durch den Radverkehr	
73	Basler Straße/Six-Fours-Brücke (B3)	Ungesichertes Queren der B3	Auflassung des Rechtseinbiegestreifens aus der Basler Straße in die B3 zugunsten der Einrichtung einer signalisierten Fußgängerfurt über die B3, Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr in den einmündenden Nebenstraßen	Gegenstand der Planung Rad-schnellweg RS 6 Freiburg - Em-mendingen
74	Marchstraße, Wasser	Ungesichertes Queren auf den be-nutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen	Anlage einer Querungshilfe für den Radverkehr	Gegenstand der Planung Rad-schnellweg RS 6 Freiburg - Em-mendingen
75	Basler Straße, Wasser (Ortsaus-gang)	Stadtauswärts: ungesichertes Queren auf den in beiden Rich-tungen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg bzw. stadtein-wärts: ungesichertes Ende des ge-meinsamen Geh- und Radweges	Anlage einer Querungshilfe für den Radverkehr bzw. sichere Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn durch die Markierung einer Rad-verkehrsfurt über die Straße Am Stöckenhof	Gegenstand der Planung Rad-schnellweg RS 6 Freiburg - Em-mendingen