



# Radverkehrsbericht 2022/23

# Inhalt

<b>Inhalt.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Einführung.....</b>	<b>2</b>
<b>2. Radverkehrskonzept .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Radwege.....</b>	<b>4</b>
3.1 Unterführung Lindenweg .....	4
3.2 Sanierung Brettenbach-Radweg.....	4
3.3 Kaiserstuhlstraße / Freiburger Straße / Liebensteinstraße / Franz-Josef-Baumgartner Straße / Am Festplatz.....	5
3.4 L 186 und K 5138 .....	5
3.5 Mundingen - Landeck.....	6
3.6 Fahrradzone Bürkle-Bleiche .....	6
3.7 Radschnellwege.....	7
<b>4. Fahrradabstellanlagen .....</b>	<b>8</b>
4.1 Fahrradabstellanlagen Innenstadt .....	8
4.2 Fahrradabstellanlage Bahnhof Kollmarsreute .....	9
4.3 Fahrradparkhaus Emmendinger Bahnhof .....	9
<b>5. Sonstige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.....</b>	<b>10</b>
5.1 BikeSharing.....	10
5.2 Förderprogramm RadKULTUR.....	10
5.3 Stadtradeln.....	11

## 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. Seit Sommer 2022 wird das aktuelle Radverkehrskonzept evaluiert und fortgeschrieben. Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes soll der Radverkehr in Emmendingen zukunftsorientiert ausgerichtet werden.

Dieser Radverkehrsbericht gibt einen Überblick über die in den Jahren 2022 und 2023 umgesetzten sowie geplanten und vorangetriebenen Maßnahmen.

## 2. 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.

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 gab Anlass, das Radverkehrskonzept fortzuschreiben und zukunftsorientiert auszurichten.

Die Stadt Emmendingen hat daher entschieden, das Radverkehrskonzept sowie das aktuelle Radverkehrsnetz durch ein externes Büro gutachterlich evaluieren und fortschreiben zu lassen. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes soll die Ist-Situation der Radverkehrsinfrastruktur 2022/23 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.

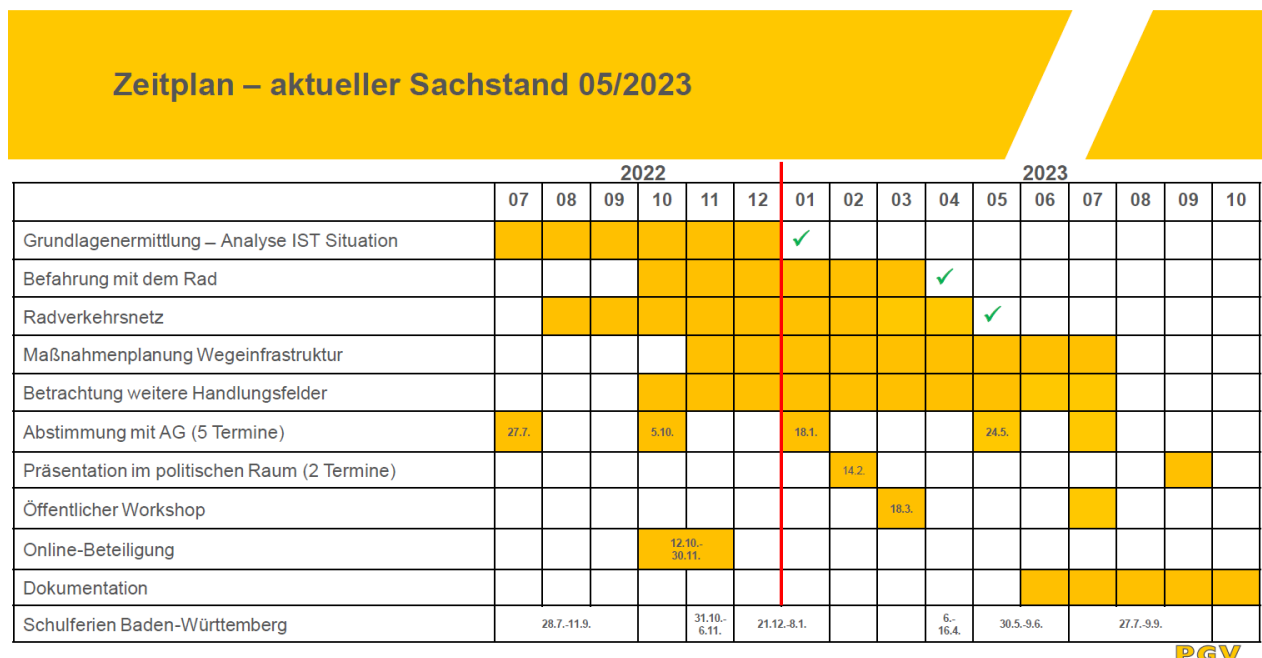
Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes startete im Juli 2022. Die Projektlaufzeit beträgt ca. 12 Monate.

Das beauftragte Planungsbüro begann im Sommer und Herbst 2022 mit einer Grundlagenermittlung inklusive Analyse der IST-Situation durch Befahrungen mit dem Rad. Auf Grundlage dieser Bestandsaufnahme sowie den Hinweisen aus einer im Herbst 2022 durchgeführten Online-Beteiligung wurde ein zukunftsorientiertes und anforderungsgerechtes Radverkehrsnetz entwickelt. Dieses wurde in einem eigens gegründeten Projektarbeitskreis bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, dem Verkehrsplanungsbüro, dem VCD, dem ADFC und Schülervetretern diskutiert und verfeinert. Auch die Anregungen aus einem öffentlichen Workshop im März 2023 wurden in die Netzkonzeption eingearbeitet. Den aktuellen Stand des geplanten zukünftigen Radnetzes für Emmendingen ist im Anhang VI dargestellt. (SV-0090-23\_Anlage\_II\_Radverkehrsnetz\_05.2023)

Auf Grundlage der Ergebnisse aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen und Arbeitskreisen entwickelt das Verkehrsplanungsbüro aktuell konkrete Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Emmendingen. Diese Maßnahmen werden ebenfalls eng mit der Stadtverwaltung und mit dem Projektarbeitskreis diskutiert und abgestimmt. Darüber hinaus ist eine weitere öffentliche Informationsveranstaltung geplant.

Alle Ergebnisse inkl. Maßnahmenkatalog sowie deren Priorisierung werden in einem Endbericht zusammengestellt und im Politischen Gremium im Herbst 2023 vorgestellt.

Der aktuelle Stand des Projektzeitplans ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



Weitere Informationen sowie die Ergebnisse der Online-Beteiligung und des öffentlichen Workshops sind auf der Projektseite des Radverkehrskonzeptes Online-Plattform „Mitreden in Emmendingen“ eingestellt. (<https://mitreden.emmendingen.de/group/5>)

## **3. Radwege**

### **3.1 Unterführung Lindenweg**

Das Projekt zum Umbau der Unterführung am Lindenweg wurde 2022 nicht zur Umsetzung freigegeben ([SR SV 0096/22](#)). Im Mai 2023 wurde die überarbeitete Variante im Stadtrat vorgestellt. Diese überarbeitete Variante wurde unter Berücksichtigung von Änderungswünschen als Basis der weiteren Ausführung beschlossen ([TA-Vorlage 0055/23](#)).

Die Verbindung Lindenweg / Neubronnstraße mit der Bahn-Unterführung ist eine Hauptachse für Radfahrer und Fußgänger von der Kollmarsreuter Straße zu den Schulzentren in der Neubronnstraße und dem ZfP. Der Fuß- und Radweg soll soweit wie möglich getrennt werden. Dadurch wird das Wechseln im Bereich der Zufahrten vom Radweg zum Fußweg minimiert. Die vorliegende Planung sieht vor auf beiden Seiten der Unterführung die Breiten für Fußgänger und Radfahrer aufzuweiten und die Linienführung soweit möglich zu trennen.

Auf der Südseite der Unterführung werden Fußgänger und Radfahrer weitgehend getrennt voneinander in Richtung Kollmarsreuter Straße geführt. Auf der Fritz Bohle Straße und dem Lindenweg wird im Anschlussbereich die Asphaltschicht erneuert. Bei der Neumarkierung werden bei beiden Anschlüssen an die Kollmarsreuter Straße für die Radfahrer Aufstellflächen für die Radfahrer geschaffen. In den Lindenweg soll im Bereich der Zufahrt zur Bahn-Unterführung ein Einfahrtsverbot für KFZ eingerichtet werden, das bedeutet, dass die Anwohner des Lindenwegs nur noch von einer Seite in den Lindenweg einfahren, und auf beiden Seiten ausfahren können.

Auf der Nordseite wurde eine neue Variante entwickelt mit einer räumlich getrennten Trassierung des Fußweges und des Radweges, um die Konflikte zwischen den Radfahrer und den Fußgänger zu minimieren. Auf beiden Seiten der Unterführung sind Radfahrer und Fußgänger durch eine Pflastermulde getrennt. Der Anschluss an die Neubrunnstraße wird mittels Furten und Rotmarkierung für Radfahrer geregelt. Durch die Furte für Radfahrer und Fußgänger wird die Geschwindigkeit reduziert und die Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erheblich gesteigert. Die aktuelle Planung ist in Anlage II (SV-0090-23\_Anlage III\_Unterführ\_Lindenweg.pdf) dargestellt.

### **3.2 Sanierung Brettenbach-Radweg**

Der Brettenbach-Radweg wurde in Frühjahr 2023 im Bereich zwischen der Neubronnstraße und der Straße Am Dachsrain neu asphaltiert. Diese Radwegverbindung ist insbesondere für Schüler\_innen, Berufstätige und den Ausflugsverkehr sehr wichtig. In 2024 soll die Verlängerung bis Sexau ausgebaut werden, um eine durchgehend gute Verbindung Richtung Innenstadt zur Attraktivitätssteigerung anbieten zu können.

### **3.3 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 Quermöglichkeiten, dem Radverkehr Vorrang vor dem Individualverkehr zu gewähren und durch Planung von direkten Linienführungen. Die aktuellen Planungen sind in Anlagen II - III dargestellt.

#### **Kaiserstuhlstraße**

Die Kaiserstuhlstraße im Bereich der „Schneckenbrücke“ ist für die Radfahrenden in den Hauptverkehrszeiten schwer zu überqueren. Da in diesem Bereich bauliche Maßnahmen notwendig sind wurde entschieden für die weiteren Detailplanungen ein Ingenieurbüro zu beauftragen.

#### **Straßen „Am Schießrain“ und „Am Festplatz“**

Beide Straßen sollen als Radfahrstraße als Verlängerung bzw. Lückenschluss an einer Hauptradwegroute ausgewiesen werden. (Siehe SV-0090-23\_Anlage\_IV\_Fahrradstraße\_Am\_Festplatz.pdf und SV-0090-23\_Anlage\_V\_LP\_Am\_Schießrain.pdf)

### **3.4 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 durch die Stadt Emmendingen planmäßig realisiert worden.

#### **Hauptstraße Kollmarsreute**

Für die Hauptstraße in Kollmarsreute werden von der Stadtverwaltung Emmendingen aktuell Verbesserungen für die Radverkehrsführung geplant. Geprüft wird die Markierung eines Radschutzstreifens in Fahrrichtung Sexau. Hierzu werden die notwendigen Stellungnahmen vom Regierungspräsidium und dem Polizeipräsidium Freiburg eingeholt.

In Richtung Emmendingen hat die Stadt in den letzten Jahren bereits zusätzliche Flächen von der Hornwaldstraße bis zur Windenreuter Straße erworben, so dass auf diesem Streckenabschnitt der Bau eines 3 m breiten Geh- und Radweges realisiert werden könnte. Auch hier befindet sich die Stadt aktuell in Prüfung für eine mögliche Umsetzung. Der aktuelle Vorplanungsstand ist im Anhang IV dargestellt. (SV-0090-23\_Anlage\_VI-Radwegplanung\_Hauptstr\_KO.pdf).

### **Weinstockstraße (K 5138)**

Das Landratsamt plant aktuell entlang der Weinstockstraße (K 5138) die Radverkehrsführung neu zu gestalten. Hierzu gehört auch die Neugestaltung der Knotenpunkte Franz-Josef-Baumgartner-Straße / Kollmarsreuter Straße sowie Weinstockstraße / Haselmatten – Jahnstraße.

Für die beiden Knotenpunkte wurden 2022 eine verkehrstechnische Untersuchung inkl. Verkehrszählungen durchgeführt. In einem gemeinsamen Termin mit dem Regierungspräsidium Freiburg und der Stadtverwaltung Emmendingen wurden die Ergebnisse und das weitere Vorgehen besprochen und abgestimmt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird für 2024/25 angestrebt.

### **3.5 Mündingen - Landeck**

Eine weitere Planung des Landratsamtes Emmendingen ist der Bau eines neuen Geh- und Radweges von Mündingen nach Landeck. Die aktuelle Entwurfsplanung wurde im Dezember 2022 im Ortschaftsrat Mündingen sowie im Technischen Ausschuss vorgestellt ([SV 0194/22](#)).

Das Landratsamt ist momentan in Gesprächen mit den betroffenen Grundstückseigentümern und versucht hier durch die Einholung der Bauerlaubnisse ein „freies Verfahren“ (Antrag auf Feststellung der Entbehrlichkeit §74 Abs.7 LVwVfG) durchzuführen. Die zeitliche Umsetzung der Maßnahme ist vom Erfolg der Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern abhängig.

### **3.6 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.

Um den Radverkehr weiter zu fördern und zu privilegieren wurde der Stadtteil als Fahrradzone ausgewiesen. Dies erfolgte zunächst für ein Jahr auf Probe ([SV 0565/21](#)).

Um den Stadtteil Bürkle-Bleiche in eine Fahrradzone umzuwandeln, setzte die Verwaltung 2021/22 ein mehrstufiges Konzept um:

1. An den jeweiligen Zufahrten wurden neue Verkehrsschilder VZ 244.3 mit der Aufschrift „Fahrradzone“ angebracht (Austausch der Zone 30 Schilder).
2. Sowohl an den Zufahrten als auch an Kreuzungen und Einmündungen wurden Piktogramme auf der Straße angebracht.
3. Der Lieferverkehr zum Bürkle-Bleiche-Center wird gesondert geregelt und soll über die Martin-Luther-Straße / Rosenweg bzw. Im Grün erfolgen.
4. Radfahrende können wie gewohnt die Einbahnstraßen im Gegenverkehr nutzen. Es gilt auch weiterhin in allen Straßen die Rechts-vor-Links-Regelung (§ 8 StVO) sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.



5. Kraftfahrzeugverkehr bleibt nur als Anliegerverkehr zugelassen, damit werden z.B. notwendige Lieferungen für die Bewohnenden des Gebiets ermöglicht, aber gleichzeitig der bestehende Querungsverkehr vermindert.

Im Herbst 2022 konnten im Zuge eines Bürger\_innengesprächs in Bürkle-Bleiche u.a. zur Fahrradzone Rückmeldungen sowie Erfahrungen, Potentiale und Anregungen der Verkehrsteilnehmenden gemacht werden.

Nach einer grundsätzlich positiven Bilanz des Probejahres wurde mit Beschluss des Stadtrates im Februar 2023 ([SV 0028/23](#)) entschieden, die Fahrradzone in Bürkle-Bleiche dauerhaft einzurichten.

### **3.7 Radschnellwege**

Ein Radschnellweg soll ein direktes, gleichmäßiges und möglichst konfliktfreies Vorankommen für Radfahrende ermöglichen. Der Fokus liegt unter anderem auf einem möglichst kreuzungsfreien Verlauf, geringer Steigung, hoher Belagsqualität sowie einer ausreichenden Breite, um das sichere Nebeneinanderfahren von Radfahrenden zu ermöglichen.

In ihrem Koalitionsvertrag erkennt die Landesregierung Baden-Württemberg die große Bedeutung von Radschnellwegen an. Bis 2030 möchte das Land mindestens 20 Radschnellwege umsetzen. Mittlerweile wurden erste Abschnitte von geplanten Pilotstrecken fertiggestellt. Weitere sieben Strecken werden aktuell vom Land geplant: hierzu zählt auch die Strecke Freiburg – Waldkirch / Emmendingen.

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

Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Baulastträgerschaft für die Realisierung des Radschnellweges RS 6 von Freiburg nach Emmendingen und Waldkirch übernommen.

Im Zuge der von 2020 – 2022 durchgeführten Vorplanung wurden diverse Varianten entwickelt, untersucht und miteinander verglichen. In diesem Zeitraum wurden umfangreiche Bürgerbeteiligungen zum RS 6 durchgeführt. Über verschiedene Formate, wie der Online-Beteiligung oder den Vor-Ort-Beraterungen, 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 wurde mit Abschluss der Vorplanungsphase Ende 2022 die zielführendste Variante (Vorzugstrasse) festgelegt. Den Streckenverlauf der Vorzugstrassen sowie alle Hintergrundinformationen zum RS 6 können auf der Internetseite des RS 6 <https://www.breisgau-y.de/post/die-strecke-von-der-stadtgrenze-freiburgs-bis-nach-emmendingen-und-waldkirch-steht-fest> eingesehen werden.

In der nun folgenden Entwurfsplanung, die bis Mitte 2024 abgeschlossen sein soll, werden die festgelegten Vorzugstrassen detailliert ausgearbeitet. Wie auch in der Vorplanung werden Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, aber auch aller beteiligten Städte und Gemeinden geprüft und ggf. in die Planung übernommen. Mit dem Bau des Radschnellweges wird gemäß aktueller Planung 2028 begonnen.

#### **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 bestätigen, 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. Die ermittelten Gesamtkosten des Radschnellwegs Lahr – Emmendingen betragen rund 33,8 Mio. Euro. Planung und Bau können mit bis zu 87,5 Prozent durch Bundes- und Landesmitteln gefördert werden.

Mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie stand 2022 die Entscheidung über die Baulastträgerschaft an. Konkret heißt das, es muss entschieden werden, wer für die Planung, den Bau und Betrieb des Radschnellweges aufkommt. Das Landesverkehrsministerium hat am 11.10.2022 bekanntgegeben, dass es die vom Regionalverband Südlicher Oberrhein auf ihre Machbarkeit untersuchten Radschnellverbindungen, darunter auch die Verbindung von Emmendingen nach Lahr, nicht in die Landeszuständigkeit übernehmen wird. Ausschlaggebend für die Entscheidung seien die jeweiligen durchschnittlichen Radverkehrspotenziale von 2.000 – 2.500 Radfahrende/Tag im Außerortsbereich. Damit sieht das Land die Baulastträgerschaften bei den Landkreisen.

Die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen, Ortenaukreis und Rastatt, die Städte Freiburg und Offenburg sowie die Regionalverbände Südlicher Oberrhein und Mittlerer Oberrhein haben daraufhin dem Land gegenüber umfassend dargelegt, warum die Radschnellverbindungen aus ihrer Sicht in die Landesbaulastträgerschaft eingeordnet werden sollte. Ohne Erfolg.

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

## **4. 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.

### **4.1 Fahrradabstellanlagen Innenstadt**

In der Kirchstraße gegenüber der Evangelischen Stadtkirche wurden im Mai 2023 drei Fahrradbügel zum sicheren Abschließen der Fahrräder gesetzt.

## 4.2 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.

Da das Gelände der Deutsche Bahn gehört, wartet die Stadt Emmendingen momentan auf die Zustimmung der DB für die Setzung von ca. 25 neuen Fahrradbügeln, die ein sicheres Abschließen ermöglichen.

## 4.3 Fahrradparkhaus Emmendinger Bahnhof

Laut Polizeirevier Emmendingen ereigneten sich im Jahr 2022 mehr als 150 Fälle von Fahrraddiebstahl in Emmendingen (<https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/110970/5496191>, <https://www.badische-zeitung.de/polizei-in-emmendingen-sucht-nach-erklaerungen-fuer-ueberraschend-viele-straftaten--251325770.html>).

Das sichere und komfortable Abstellen von Fahrrädern ist aber nicht nur aufgrund von Diebstahlschutz eine besonders wichtige Voraussetzung, um die Attraktivität für die Nutzenden des Fahrrads als Verkehrsmittel zu steigern. Bereits 2019 wurde daher die mögliche Errichtung eines Fahrradparkturms am Emmendinger Bahnhof im Stadtrat diskutiert ([SV 1211/19/1](#)).

Zur Stärkung der Schnittstelle von Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr startete das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im März 2023 einen neuen Förderaufruf „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“. Mit diesem Förderaufruf setzt das BMDV einen neuen Titel im Klima- und Transformationsfonds um, der durch den Bundestag ausgebracht wurde. Gefördert wird die Planung und die bauliche Umsetzung von Fahrradparkhäusern und gesicherten Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und zentralen Stationen des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Förderung umfasst konzeptionelle, investitionsvorbereitende und investive Ausgaben. Die Förderung beträgt grundsätzlich maximal 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Das Förderantragsverfahren ist zweistufig aufgebaut.

1. Interessensbekundungsverfahren: Bis zum 07.05.23 konnten Projektskizzen beim Bundesamt für Logistik und Mobilität BALM eingereicht werden.
2. Antragsverfahren: Ab Juli werden die ausgewählten Interessensbekundenden vom BALM aufgefordert einen förmlichen Antrag zu stellen.

Die Stadt Emmendingen hat mit Einreichung der geforderten Unterlagen (SV-0090-23\_Anlage\_VII\_Interessensbekundung\_Lageplan.pdf) Interesse an der Förderung eines Fahrradparkhauses am Emmendinger Bahnhof bekundet und wartet nun darauf, ob sie mit dem vorgeschlagenen Projekt ausgewählt wird einen Antrag zu stellen.

## 5. Sonstige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

### 5.1 BikeSharing

#### Fahrradverleihsystem

Die Verwaltung prüfte Anfang 2022 die Möglichkeiten zur Einführung eines Angebotes an einfachen Leih-Elektrofahrrädern als umweltfreundliche Alternative zum PKW.

Im Zuge dieser Prüfung hatte die Verwaltung bereits Kontakte zu Betreibern und Anbietern von etablierten Fahrradverleihsystemen wie z.B. frelo, DB call a bike und nextbike aufgebaut. Bei einigen Anbietern ist eine Kombination von einfachen Leihräder und Lastenleihrädern möglich, bei anderen nicht. Bei den meisten Anbietern ist jedoch eine Mindestabnahme von Rädern in einer Größenordnung vorgegeben, die für die Stadt Emmendingen alleine nicht abzubilden wäre. Nicht zuletzt deswegen, hätte ein regionalerer Ansatz große Vorteile.

Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) hat die Vorteile eines überregionalen Fahrradverleihsystems ebenfalls erkannt und startete 2022 mit den Überlegungen ein regionales Fahrradverleihsystem für Ihr Einzugsgebiet einzuführen. Erklärtes Ziel ist es, das regionale Fahrradverleihsystem des ZRF zusammen mit dem Fahrradverleihsystem Frelo in Freiburg zu verbinden. Zum 31.12.2025 endet in Freiburg der Vertrag mit dem bisherigen Anbieter und das System Frelo muss neu ausgeschrieben werden. Dies bietet die Chance, das Fahrradverleihsystem auf die ganze Region auszuweiten. Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg übernimmt dabei die Koordination. Die Stadt Emmendingen hat im Februar 2023 Interesse an der Teilnahme bekundet. Bis Sommer 2023 wird durch einen Dienstleister eine Bedarfsermittlung für die Stadt Emmendingen durchgeführt. Auf Grundlage der Ergebnisse ist geplant bis Herbst 2023 eine Entscheidung über die verbindliche Teilnahme am zukünftigen Fahrradverleihsystem in der Region herbeizuführen.

### 5.2 Förderprogramm RadKULTUR

Mit der Kommunenförderung im Rahmen der Initiative RadKULTUR unterstützt das baden-württembergische Ministerium für Verkehr Gemeinden, Städte und Landkreise dabei eine fahrradfreundliche Mobilitätsstruktur vor Ort zu stärken (<https://www.radkultur-bw.de/kommunen/foerderung>). Dabei dreht sich alles darum, die Begeisterung für das Radfahren vor Ort erlebbar zu machen. Eine erfolgreiche Kommunikation im Zuge der Radverkehrsförderung setzt dabei Impulse, regt zum Umdenken an und trägt so dazu bei, das Mobilitätsverhalten zu verändern. Alle Förderkommunen werden individuell beraten. Die Unterstützung der Radverkehrskommunikation erfolgt beispielsweise bei der Pressearbeit, bei der Erstellung einer eigenen Microsite oder bei der Beschaffung von Werbemitteln und Sichtbarkeitselementen. Darüber hinaus profitieren alle Kommunen von der kostenlosen Teilnahme am STADTRADELN, den vergünstigten Bestellungen von RadChecks und RadService-Punkten sowie der Beratung durch die RadKULTUR-Servicestellen.

Die Stadt Emmendingen hat sich gemäß Beschluss durch den TA vom 12.07.2022 ([SV 0106/22](#)) auf das kleine Förderpaket für das Jahr 2023 beworben. Leider wurde die Stadt Emmendingen, aufgrund der Vielzahl an Bewerbungen, für 2023 nicht ins Förderprogramm aufgenommen.

Die Stadtverwaltung empfiehlt eine erneute Bewerbung um das kleine Förderpaket für das Jahr 2024.

### **5.3 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. 2022 waren im Stadtgebiet Emmendingen 1.175 Radelnde in 46 Teams aktiv und haben während der Laufzeit von 3 Wochen 190.438 Kilometer zurückgelegt und damit über 30 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden. Auch 2023 ist die Stadt Emmendingen wieder dabei. Vom 19.06.2022 – 09.07.2022 können Radkilometer gesammelt werden. Die Stadt Emmendingen wird neben den Auszeichnungen der RadKULTUR und dem Landkreis Emmendingen ihrerseits das „Fahrradaktivste Unternehmen“ und die „Fahrradaktivste Grundschule“ im Stadtgebiet auszeichnen.