



# Radverkehrsbericht 2023/24

# 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 Karl-Friedrich-Straße .....   | 4         |
| 3.2 Elzstraße.....  | 5         |
| 3.3 Kleinstmaßnahmen 2024 .....   | 5         |
| 3.4 Unterführung Lindenweg.....   | 6         |
| 3.5 Sanierung Radweg Altdorfstraße Kollmarsreute.....                             | 7         |
| 3.6 Radweg Brettenbach-Sexau (Lückenschluss).....                                 | 8         |
| 3.7 Kaiserstuhlstraße / Freiburger Straße / Liebensteinstraße / Am Festplatz..... | 8         |
| 3.8 L 186 und K 5138 .....  | 9         |
| 3.9 Mundingen - Landeck.....  | 10        |
| 3.10 Radschnellwege.....  | 10        |
| <b>4. Fahrradabstellanlagen .....</b>   | <b>11</b> |
| 4.1 Fahrradabstellanlagen Bestandsaufnahme.....                                   | 12        |
| 4.2 Fahrradabstellanlage Bahnhof Kollmarsreute .....                              | 12        |
| 4.3 Fahrradabstellanlagen Bahnhof und Innenstadt.....                             | 12        |
| <b>5. Sonstige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.....</b>                   | <b>13</b> |
| 5.1 BikeSharing.....  | 13        |
| 5.2 Förderprogramm RadKULTUR.....   | 15        |
| 5.3 Stadtradeln.....  | 15        |
| 5.4 Movers.....   | 16        |
| 5.5 Fahrradzählstellen.....   | 17        |

## 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. Von Sommer 2022 bis Herbst 2023 wurde das 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 2023 und 2024 umgesetzten sowie geplanten und vorangetriebenen Maßnahmen.

## 2. Radverkehrskonzept

Die Stadt Emmendingen hat 2022/23 ihr 10 Jahre altes Radverkehrskonzept für die gesamte Gemeinde evaluieren und fortschreiben lassen. Bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahre 2013 wurden unter anderem neue relevante Rahmenbedingungen wie z.B. mehrere Novellierungen der StVO und VwV-StVO sowie die Entwicklung der Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg berücksichtigt. Darüber hinaus befanden sich mehrere maßgebliche Rahmenwerke für die Radverkehrsplanung in Überarbeitung, wie z.B. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) oder die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Ebenfalls von Bedeutung und Berücksichtigung in der Fortschreibung fanden überregionale Planungen wie die Radschnellwegverbindung von Freiburg nach Emmendingen (RS6) sowie die zunehmende Nutzung von elektrounterstützten Fahrrädern.

### Fortschreibung

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 öffentlichen Online-Beteiligung wurde ein zukunftsorientiertes und anforderungsgerechtes Radverkehrsnetz entwickelt. Im Fokus stand hierbei der Aufbau eines zusammenhängenden Gesamtradnetzes mit Definition von Vorrangrouten sowie die Erhöhung der Sicherheit der Radverkehrsteilnehmenden. Dieses wurde in einem eigens gegründeten Projektarbeitskreis bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, dem Verkehrsplanungsbüro, dem VCD, dem ADFC und Schülervertretern diskutiert und verfeinert. Auch

die Anregungen aus einem öffentlichen Workshop im März 2023 wurden in die Netzkonzeption eingearbeitet.

In einem weiteren Schritt wurden Gefahrenstellen und Mängel auf Plausibilität geprüft und aktualisiert. Auch hierbei flossen zahlreiche Hinweise aus den verschiedenen Öffentlichkeitsbeteiligungen mit ein. Auf Grundlage dieser Ergebnisse entwickelte das Verkehrsplanungsbüro konkrete Maßnahmenvorschläge zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie zum Fahrradservice in Emmendingen. Diese Maßnahmen wurden ebenfalls eng mit der Stadtverwaltung und mit dem Projektarbeitskreis diskutiert und abgestimmt.

Alle Ergebnisse inkl. Maßnahmenkatalog sowie deren Priorisierung wurden in einem Endbericht zusammengestellt und im Politischen Gremium im Herbst 2023 vorgestellt und beschlossen ([SV 0201-23](#)).

Alle Informationen sowie die Ergebnisse der Online-Beteiligung und des öffentlichen Workshops sind auf der Internetseite [klima.emmendingen.de](https://klima.emmendingen.de) unter Radverkehrskonzepte eingestellt. (<https://klima.emmendingen.de/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr/radverkehrskonzept>)

## Maßnahmenumsetzung

Im Frühjahr 2024 wurden die Maßnahmenvorschläge aus dem Radverkehrskonzept intern priorisiert. Für die Maßnahmen mit hoher Priorität und für einen Großteil der Kleinstmaßnahmen wurde ein Umsetzungsplan für die Jahre 2024-29 erarbeitet.

### Maßnahmenumsetzung 2024-25:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Lindenwegunterführung               | Umgestaltung zur Trennung von Fuß- und Radverkehr  |
| 2. Kollmarsreuter Hauptstraße          | Markierung von Piktogrammketten  |
| 3. Karl-Friedrich-Straße               | Markierung von Piktogrammketten  |
| 4. Elzstraße                           | duale Führungsform: Gehweg ohne Benutzungspflicht und Markierung Piktogrammketten auf Fahrbahn     |
| 5. Wirtschaftsweg Brettenbach-Sexau    | Asphaltierung Lückenschluss  |
| 6. Hintere Zaismatt / Vordere Zaismatt | Anordnung Tempo 70 prüfen  |
| 7. Poller                              | Durchlassbreiten gewährleisten und Bodenmarkierungen   |
| 8. Schulstraße                         | Bodenmarkierung zur Reduzierung der Geschwindigkeit  |
| 9. Neumattenhalle                      | Freigabe Radverkehr ergänzen   |
| 10. Linkenstraße                       | Umwandlung Schrägparker zu Längsparker   |
| 11. Bahnhofunterführung                | Schaffung eines Aufmerksamkeitsbereiches   |
| 12. Fahrradabstellanlagen              | Bestandsaufnahme aller Fahrradabstellanlagen   |
| 13. Fahrradabstellanlagen              | Erweiterung der Abstellanlagen am Rathaus Parkplatz und Merk Galerie sowie an zwei Schulstandorten |

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| 14. LastenradVerleih  | Anschaffung eines Lastenrades für den öffentlichen Verleih |
| 15. RadService Punkte | Aufstellung von 4 RadService-Punkten                       |

#### Maßnahmenumsetzung 2026-27:

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| 16. Hochburger Straße              | Markierungslösung gem. Qualitätsstandards BW                         |
| 17. Fahrradzone Bürkle-Bleiche     | deutliche Kenntlichmachung der Führungsform Fahrradzone              |
| 18. Neubronnstraße                 | Verdeutlichung der Fahrradstraße (Corporate Design)                  |
| 19. Karl-Bautz-Str. / Schützenstr. | Fahrbahnführung mit Piktogrammketten                                 |
| 20. Steinstraße                    | Borde niveugleich absenken + Beschilderung für kreuzenden Radverkehr |
| 21. Freiburger Straße              | Radverkehr durch eindeutige Markierung auf die Fahrbahn lenken       |

#### Maßnahmenumsetzung 2028-2029:

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| 22. Am Sportplatz/Furttmattenweg   | Verdeutlichung der Fahrradstraße (Corporate Design)        |
| 23. Romanei-/Moltke-/Schlosserstr. | Markierungslösungen gem. Qualitätsstandards BW Fahrradzone |
| 24. Zum Schneckenberg              | Markierung von Piktogrammketten                            |
| 25. Am Dachsrain                   | Belagserneuerung   |
| 26. Mühlbachradweg                 | Borde niveaugleich absenken                                |
| 27. Mundinger Straße               | Ausweisung zur Fahrradstraße prüfen                        |
| 28. Neustraße                      | Ausweisung zur Fahrradstraße prüfen                        |

## 3. Radwege

### 3.1 Karl-Friedrich-Straße

Die Maßnahmenempfehlung für die Karl-Friedrich-Straße sieht eine Demarkierung der abschnittsweise vorhandenen Schutzstreifen und die Markierung von Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen sowie Piktogrammketten zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vor.

#### Was sind Fahrradpiktogrammketten?

Unter dem Begriff Fahrrad-Piktogramm ist das Symbol "Radverkehr" gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu verstehen. Die Aufbringung von Fahrradsymbolen in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn wird als Fahrradpiktogrammreihe bezeichnet.



Fahrradpiktogramm

Fahrradpiktogramme sollen das Recht Radfahrender, auf der Fahrbahn zu fahren, verdeutlichen und Kfz-Fahrende darauf hinweisen, dass mit Radfahrenden auf der Fahrbahn gerechnet werden muss und diese mit ihnen zu teilen ist.

Die Piktogrammreihe hat zum Ziel, die Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu reduzieren und die Radverkehrsführung auf der Straße zu verdeutlichen. Es soll das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden gestärkt werden, damit diese auch besser von den Vorteilen des Fahrbahnfahrens profitieren können. Da sie sich im Blickfeld der Autofahrenden befinden, werden sie besser wahrgenommen und Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen reduziert.

Aktuell werden die Detailplanungen für die Maßnahmenumsetzung erarbeitet. Die Maßnahme wird dann im Herbst 2024 für die Programmaufnahme der Förderung des LGFVG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) angemeldet. Die Umsetzung ist aktuell für 2025 geplant.

### 3.2 Elzstraße

Die Maßnahmenempfehlung für die Elzstraße sieht die Umwidmung der Seitenräume zu gemeinsamen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht vor. Zur Verdeutlichung der dualen Führung werden auch hier Piktogrammreihen auf der Fahrbahn empfohlen. Darüber hinaus soll die Anordnung von Tempo 30 geprüft werden.

Aktuell werden die Detailplanungen für die Maßnahmenumsetzung erarbeitet. Die Maßnahme wird dann im Herbst 2024 für die Programmaufnahme des LGFVG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) angemeldet. Die Umsetzung ist aktuell für 2025 geplant.

### 3.3 Kleinmaßnahmen 2024

#### Poller

Im Stadtgebiet Emmendingen wurden insgesamt 10 Poller mit unzureichender Durchlassbreite und/oder Sicherung identifiziert.



*Bsp. Absperrpfosten mit Markierung*



*Poller Brücke Brettenbach*

Wo notwendig werden die breiten Poller durch reflektierende Absperrpfosten ersetzt, wodurch die erforderliche Durchlassbreite gewährleistet wird. Zusätzlich werden zur Sicherung an allen Standorten die empfohlenen Bodenmarkierungen angebracht.

## Schulstraße

Die Einmündung der Schulstraße in die Panoramastraße in Windenreute wurde als unzureichend gesichert identifiziert. Es wurde empfohlen durch Markierung von Querbalken vor der Panoramastraße auf die Reduzierung der Geschwindigkeit hinzuweisen.



*Beispiel Haifischzähne*

Die Straßenverkehrsbehörde Emmendingen wird an dieser Stelle die Markierung von Haifischzähnen analog zur Freiburger Brücke anordnen. Diese Markierung dient dazu die Wartepflicht für Fahrzeuge infolge der Rechts-vor-links-Regelung hervorzuheben. Durch die Hervorhebung der Wartepflicht an der Schulstraße Höhe Sonnhalde wird bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht.

## Vordere und Hintere Zaismatt

Für die Bereich Vordere und Hintere Zaismatt wurde im Radverkehrskonzept die Prüfung auf Anordnung von Tempo 70 empfohlen. Die für die Umsetzung notwendige Stellungnahme des Polizeipräsidiums wird aktuell von der Straßenverkehrsbehörde eingeholt. Die Umsetzung erfolgt nach entsprechender Zustimmung des Polizeipräsidiums.

## Linkenstraße

Für die Linkenstraße in der Unterstadt wird die Umwandlung von den vorhandenen Schrägparkständen zu Längsparkständen empfohlen, um das Gefahrenpotential bei den Parkvorgängen der Schrägparkstände zu minimieren.



*Schrägparkstände Linkenstraße*

## Neumattenhalle Mündingen

Für den Wirtschaftsweg an der Neumattenhalle fehlte die Freigabe für den Radverkehr. Diese wurde bereits durch Anbringung des Verkehrszeichens VZ 1022-10 umgesetzt.

## 3.4 Unterführung Lindenweg

Die Unterführung am Lindenweg ist eine wichtige Achse für Radfahrerinnen und Radfahrer. Sie ist eine Hauptzufahrt zu den Schulzentren in der Neubronnstraße, dem ZfP und stellt eine wichtige Verbindung, auch für Fußgängerinnen und Fußgänger, unter der Bahnlinie dar. Schon viele Jahre wird darüber diskutiert, wie die Unterführung für alle verbessert werden kann. Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn. Den Bedarf die Unterführung zu verbreitern, hatte die Stadt immer wieder bei der Bahn angemeldet.

Um jetzt schon für mehr Sicherheit zu sorgen, wurde eine Planung zum Umbau der Unterführung am Lindenweg erstellt und bereits umgesetzt.

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

Die Steigung wurde auf beiden Seiten der Unterführung entschärft. Dadurch wird das schnelle Fahren eingeschränkt und die Sicherheit für alle erhöht. Für noch mehr Sicherheit sorgen nun auch die neuen, teilweise getrennten, Fuß- und Radwege. Damit soll vermieden werden, dass Fußgängerinnen und Fußgänger, vor allem im Bereich der Zufahrt, auf dem Radweg laufen oder Radfahrende auf dem Gehweg fahren. So wird der Fußweg von der Unterführung zur Kollmarsreuter Straße weitgehend separat vom Radweg geführt. Der Radverkehr wird auf dem bereits bestehenden Weg zum Lindenweg geführt. Von dort wird er, über eine für Radfahrende markierte Fläche, über die Kollmarsreuter Straße in die Fritz-Boehle-Straße geführt.

Die Änderungswünsche:

- Räumliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs auf der Nordseite
- Raumaufteilung Fußverkehr min. 1.50 m und Radverkehr min. 1,44 m
- Separierung Fuß- und Radverkehr an der Kollmarsreuter Straße

wurden umgesetzt.

Für die Separierung des Fuß- und Radverkehrs an der Kollmarsreuter Straße wurde eine noch bessere Lösung gefunden als das unmittelbare Einleiten des Radverkehrs auf die Fahrbahn im Bereich der Lichtsignalanlage. Hier wird nun der Radverkehr auf der Straße geführt. Dies wird mit einer Piktogrammreihe an der Kollmarsreuter Straße gekennzeichnet (siehe auch Kapitel 3.4). Die Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn werden dadurch reduziert und die Radverkehrsführung auf der Straße verdeutlicht. Da sie sich im Blickfeld der Autofahrenden befinden, werden sie besser wahrgenommen und Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen werden reduziert. Der bisher als Fußweg – Radfahrer frei wird nun als reiner Fußweg gekennzeichnet, sodass im Kreuzungsbereich durch die räumliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs dieser Konfliktpunkt deutlich entschärft wurde. Dies ist insbesondere auch wichtig, da alle Querungen mit Blindenleitsystemen ausgestattet worden sind und entspricht der Maßnahmenempfehlung des Radverkehrskonzeptes.

### **3.5 Sanierung Radweg Altdorfstraße Kollmarsreute**

Der Radweg zwischen Bürkle-Bleiche und Kollmarsreute stellt eine wichtige und hochfrequentierte Hauptverbindung zwischen Emmendingen und Kollmarsreute sowie im weiteren Verlauf auch nach Denzlingen und Freiburg dar. Diese Verbindung wird gleichermaßen von Alltagsradfahrern, Pendler\_innen, Schüler\_innen als auch Freizeitradfahrern genutzt. Im geplanten Teilabschnitt ist die Belagsqualität in einem schlechten Zustand.

Der Teilabschnitt zwischen dem Abzweig Wasserner Weg und dem Ortseingang Kollmarsreute an der Altdorfstraße wird auf 3m ausgebaut.

Die Wegebeziehung soll 2027/2028 auch als Umleitungsstrecke für Radfahrende während der Dammsanierung an der Elz verwendet werden.

Die Sanierungsarbeiten sollen im Oktober 2024 beginnen.



*Rad- und Wirtschaftsweg Altdorfstraße*

### **3.6 Radweg Brettenbach-Sexau (Lückenschluss)**

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 2025 soll der bislang unbefestigte Bereich als Lückenschluss zur bestehenden Wegeverbindung zur Innenstadt asphaltiert werden.

### **3.7 Kaiserstuhlstraße / Freiburger Straße / Liebensteinstraße / 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, Trennung des Fuß- und Radverkehrs, dem Radverkehr Vorrang vor dem Individualverkehr zu gewähren und durch Planung von direkten Linienführungen.

Die Kaiserstuhlstraße im Bereich der „Schneckenbrücke“ ist für die Radfahrenden in den Hauptverkehrszeiten schwer zu überqueren.

In der Freiburger Straße sind Lenkungsmaßnahmen erforderlich um die Radwegrouten ohne Umwegfahrten direkt nutzen zu können.

Erste Variantenüberlegungen hierzu sind bereits erfolgt. Da in diesem Bereich bauliche Maßnahmen notwendig sind und die Planung komplex und gesamtheitlich betrachtet werden muss wird für die weiteren Detailplanungen ein Ingenieurbüro beauftragt.

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

Beide Straßen sind bereits als Radfahrstraßen ausgewiesen. Sie dienen als Verlängerung bzw. Lückenschluss an eine Hauptradwegroute.

### **3.8 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. Die Planungen bzw. Umsetzungsstände zu den Bauabschnitten 3 (Weinstockstraße), 5 (L186 Wiesenstraße – Lindenweg) und 7 Hauptstraße Kollmarsreute werden im Folgenden beschrieben.

#### **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 Fahrtrichtung Sexau. Hierzu werden die notwendigen Stellungnahmen vom Regierungspräsidium und dem Polizeipräsidium Freiburg eingeholt.

Da die Hauptstraße in Kollmarsreute zwischenzeitlich auf Tempo 30 beschränkt ist wird derzeit ebenfalls geprüft, ob die angedachte Lösung einseitiger Schutzstreifen und gemeinsamer Geh- und Radweg auf der gegenüberliegenden Seite noch zeitgemäß ist und den Zielen des Radverkehrskonzeptes entspricht. Auch im Hinblick auf eine Führungskontinuität mit den bereits umgesetzten Piktogrammketten an der Kollmarsreuter Str. (Wiesenstraße – Lindenweg) ist es sinnvoll die im Radverkehrskonzept empfohlene Markierung von Piktogrammketten umzusetzen.

#### **Kollmarsreuter Str. (Wiesenstraße – Lindenweg)**

In der Kollmarsreuter Straße wurden Piktogrammketten auf der Straße zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs und Reduzierung der Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn markiert wie es im Radverkehrskonzept vorgesehen ist (Siehe auch Kapitel 3.1 und 3.4).

#### **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. Im Einzelnen sollen an der Weinstockstraße Radschutzstreifen aufgebracht werden. Die Schaltung der Ampelanlage an der Kreuzung Weinstockstraße / Haselmatten – Jahnstraße wird optimiert und die Kreuzung am Knotenpunkt Franz-Josef-Baumgartner-Straße / Kollmarsreuter Straße wird baulich umgestaltet. 2024 wird ein Antrag auf Programmaufnahme in das Förderprogramm LGVFG des Landes Baden-Württemberg gestellt. Die Umsetzung der Maßnahmen ist für 2025/26 geplant.

### **3.9 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 Ortschaftrat 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.

### **3.10 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-Beratungen, 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 aktuellen Entwurfsplanung 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. Der Baubeginn ist aktuell für 2028 geplant.

#### **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. Die ermittelten Gesamtkosten des Radschnellweges Lahr – Emmendingen betragen rund 33,8 Mio. Euro. Planung und Bau können mit bis zu 87,5 Prozent durch Bundes- und Landesmittel 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 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 Bestandsaufnahme

Im Mai 2024 erfolgte eine Erfassung aller städtischen Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet Emmendingen und den Ortschaften Mundingen, Wasser, Kollmarsreute, Windenreute und Maleck.

Je Standort wurden unter anderem folgende Sachverhalte festgehalten:

- Anzahl der Radabstellmöglichkeiten
- Art der Anlage (z.B. Überdacht, frei, gesichert etc.)
- Art der Radbefestigung (z.B. Vorderradhalter, Anlehnbügel etc.)
- Auslastung (Anzahl der abgestellten Fahrräder)

Es ist geplant die Auswertung der Erfassung in einem kurzen Bericht bis August 2024 zusammenzufassen. Die Auswertung wird Erkenntnisse darüber liefern, wo welche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und/oder eine Vergrößerung der Anzahl der Radabstellmöglichkeiten notwendig und sinnvoll ist.

## 4.2 Fahrradabstellanlage Bahnhof Kollmarsreute

Die vorhandenen Abstellanlagen am Kollmarsreuter Bahnhof waren nicht mehr zeitgemäß. Sie waren zwar überdacht, doch mit alten Vorderradhaltern ausgestattet, wodurch kein sicheres Abschließen der Fahrräder möglich war. Bei einigen Abstellanlagen fehlten gänzlich Möglichkeiten Fahrräder sicher abzuschließen.

Die Stadt Emmendingen hat, mit Zustimmung der Deutschen Bahn, 25 neuen Fahrradbügel gesetzt, die ein sicheres Abschließen ermöglichen.

## 4.3 Fahrradabstellanlagen Bahnhof und Innenstadt

### Fahrradparkhaus

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-erklarungen-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 Stadt Emmendingen hatte mit Einreichung der geforderten Unterlagen Interesse an der Förderung eines Fahrradparkhauses am Emmendinger Bahnhof bekundet. Das Vorhaben am Emmendinger Bahnhof wurde als grundsätzlich förderwürdig eingestuft. Das Projekt in Emmendingen wurde allerdings aufgrund der Überzeichnung des Förderauftrages vom Haushaltsausschuss nicht in Förderung aufgenommen.

### **Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Rathaus Parkplatz und der Merk Galerie**

Um den Bedarf an weiteren gesicherten Fahrradabstellanlagen trotzdem zu bedienen, werden 2021 umgesetzten überdachten Fahrradabstellanlagen am Rathaus Parkplatz und an der Merk Galerie erweitert.

Hochwertige Radabstellanlagen sind ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Eine ausreichende Anzahl und Qualität an Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen (Bahnhof, Innenstadt, Schulen) stellt eine Grundvoraussetzung zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad dar. Die geplanten Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Emmendingen und an der Merk Galerie befinden sich auf der Route des Radnetzes Baden-Württemberg (Freiburger Straße).

Durch die Erweiterung der Fahrradabstellanlage am Rathaus Parkplatz werden neben den bereits vorhandenen 34 überdachten Abstellplätze nochmal 34 überdachte Abstellplätze entstehen. An der bestehenden Fahrradabstellanlage werden zukünftig Lademöglichkeiten für 2 Leih-Lastenrädern sowie zwei öffentliche Ladesäulen mit 6 Anschlüssen für E-Bikes geschaffen. Die Stromverlegungsarbeiten hierfür sind bereits erfolgt.

Die Erweiterung an der Merk Galerie erhöht die Fahrradabstellplätze in Innenstadtnähe um weitere 18 Abstellplätze.

## **5. Sonstige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs**

### **5.1 BikeSharing**



*Frelo Freiburg*

Im Stadtgebiet Freiburg wird seit dem Jahr 2019 ein öffentliches Fahrradverleihsystem durch die Firma nextbike by TIER betrieben. Das Fahrradverleihsystem Frelo umfasst derzeit 100 Stationen mit ca. 780 Rädern. Außerhalb des Freiburger Stadtgebietes gibt es von Umlandgemeinden finanzierte Kooperationsstationen wie zum Beispiel in Gundelfingen, Merzhäusern oder Umkirch. Im Jahr 2023 wurden 675.000 Fahrrad-Ausleihvorgänge registriert. Der bestehende Vertrag mit dem Betreiber läuft Ende 2025 aus.

Die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen werden gemeinsam mit der Stadt Freiburg die sich daraus ergebende Chance nutzen, die nachhaltige Mobilität auch über die Stadtgrenzen

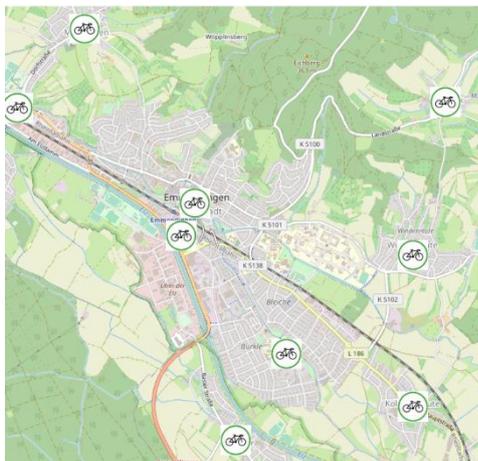
hinaus zu fördern und werden daher das Fahrradverleihsystem in die Region auszuweiten. Dazu ist eine Ausschreibung des operativen Betriebs erforderlich. Auf der Basis des Ausschreibungsverfahrens soll dann der weitere Betrieb in den teilnehmenden Gemeinden ab 01.01.2026 aufgenommen werden.

Durch die Ausweitung des bestehenden Fahrradverleihsystems Frelö in die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen ergibt sich für die gesamte Region ein attraktives zusätzliches Mobilitätsangebot, das einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Verkehrswende leistet.

Frelö-Räder können an einer Station ausgeliehen und nach Ende der Fahrt an einer anderen Station abgestellt werden. Das heißt, dass Räder in Emmendingen auch für eine Fahrt zwischen den teilnehmenden Gemeinden genutzt werden können.

Zur Vorbereitung dieser Ausschreibung haben die Landkreise jeweils ein Fachberaterbüro mit der Erstellung eines entsprechenden Standortkonzeptes beauftragt. Dieses Fachbüro hat, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verwaltungen, im Herbst 2023 in allen interessierten Städten und Gemeinden sowie im Gewerbepark Breisgau Bestandsermittlung, Bedarfsabschätzung und Identifikation der Standorte durchgeführt. Anschließend wurden die Ergebnisse in den Gemeinderatssitzungen vorgestellt und diskutiert.

In Emmendingen sind neun Standorte vorgesehen. Aufgrund der topografischen Verhältnisse und vergleichsweise großen Distanzen im Stadtgebiet, sind ausschließlich Mischstationen mit jeweils 3 normalen Fahrrädern und 2 Pedelecs geplant. Damit ergibt sich für die Stadt Emmendingen eine Gesamtanzahl von 45 Fahrrädern, davon 27 normale Räder und 18 Pedelecs.



Standorte in Emmendingen:

1. Bahnhof EM Nord
2. Bahnhof EM Süd
3. Bürkle-Bleiche Zentrum
4. Windenreute Ort
5. Maleck Ort
6. Kollmarsreute
7. Wasser Ort
8. Mundingen Ort
9. Mundingen Bahnhof

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 14.05.2024 die Teilnahme am Fahrradverleihsystem frelo beschlossen ([SV0073-24](#)). Die Stadt Emmendingen nimmt also mit 9-Stationen und somit 18 Pedelecs und 27 Stadträdern an der Ausschreibung teil. Dieser verbindliche Bestellumfang wird Bestandteil der Teilnahme- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Landkreis.

## 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.

Die Stadt Emmendingen hat sich gemäß Beschluss durch den TA vom 13.06.2023 ([SV 0091/223](#)) auf das kleine Förderpaket für das Jahr 2024 beworben und im Frühjahr 2024 die Zusage erhalten. Die Initiative RadKULTUR des Landesministeriums für Verkehr unterstützt die Stadt Emmendingen im Zuge dieser Förderung dabei die lokale Bevölkerung für die Vorzüge des Fahrradfahrens zu begeistern und die Menschen in Emmendingen zu motivieren, im Alltag vermehrt das Fahrrad zu nutzen.

Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die Stadtverwaltung Emmendingen 2024 gemeinsam mit der Landesinitiative zwei konkrete Projekte zur Radverkehrsförderung um. Die beiden Projekte konnten aus einem facettenreichen Angebot von Mitmachaktionen und Serviceleistungen ausgewählt werden. Die Stadt Emmendingen hat sich zusammen mit der Landesinitiative für die Einführung eines LastenradVerleihs sowie den Aufbau von mehreren RadService-Punkten entschieden.



RadServicePunkt

Ob platter Reifen oder falsch eingestellter Sattel – an den RadService-Punkten können Radfahrende kleinere Reparaturen am Rad einfach selbst vornehmen. Die Luftpumpe und der Werkzeugsatz sind kostenlos rund um die Uhr nutzbar. Das Rad kann bequem auf einer Fahrradhalterung fixiert werden. Im Rahmen der Förderung werden vier RadService-Punkte in Emmendingen aufgestellt.

Mit dem neuen LastenradVerleih in Emmendingen können Sie zukünftig den Wocheneinkauf erledigen, einen Ausflug unternehmen oder einfach ausprobieren, ob der Alltag mit Lastenrad etwas für Sie ist. Sie können das Rad über einen festgelegten Zeitraum kostenlos ausleihen und sich so selbst ein Bild von der Lastenrad-Nutzung machen. Dank einer Kooperation mit der Klimafit-Initiative werden künftig zwei Lastenräder sowie ein Transport-Anhänger zur Verfügung stehen. Damit möchten die Stadt Emmendingen und die Klimafit-Initiative die Menschen vor Ort dauerhaft für das Radfahren begeistern.



Lastenrad

## 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. 2023 waren im Stadtgebiet Emmendingen 1.333 Radelnde in 41 Teams aktiv und haben während der Laufzeit von 3 Wochen mehr als 275.000 Kilometer zurückgelegt und damit 44 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden. Damit wäre die Erde auf Äquatorhöhe fast sieben

Mal zu umrunden. Den Spitzenreiter des Wettbewerbs 2023 bildete ein Dreierteam, das pro Person jeweils 762 Kilometer in nur drei Wochen zurücklegte. Zwei weitere Teams schafften es, jeweils 500 Kilometer pro Person zu radeln. Die „fahrradaktivste Grundschule“ erhielt von der Stadt Emmendingen einen Preis. Die Grundschule Wasser konnte sich diesen Titel sichern, indem sie insgesamt 7.716 Kilometer zurücklegte, was 203 Kilometern pro Kopf entspricht. Somit konnten sich die Schülerinnen und Schüler auf einen Eiswagen auf dem Schulhof freuen. Die ersten drei Plätze in der Gesamtkilometeranzahl wurden von den Teams des Goethe-Gymnasiums, der Markgrafenschule und des Zentrums für Psychiatrie (ZfP) belegt. Das Team Goethe-Gymnasium schaffte es mit über 80.000 Kilometern auf den ersten Platz, gefolgt von der Markgrafenschule mit über 33.000 Kilometern und dem ZfP mit mehr als 17.000 Kilometern.

Das Stadtradeln in Emmendingen hat nicht nur gezeigt, wie wichtig und effektiv das Fahrradfahren als umweltfreundliche Fortbewegungsmethode ist, sondern auch wie viel Spaß es machen kann.

Auch 2024 ist die Stadt Emmendingen wieder dabei. Vom 17.06.2024 – 07.07.2024 können wieder Radkilometer gesammelt werden.

## **5.4 Movers**

Unter MOVERS – Aktiv zur Schule bündelt das Land Baden-Württemberg Maßnahmen für sichere und selbstaktiv zurückgelegte Schulwege. Das interministerielle Landesprogramm berät und unterstützt Schulen und Kommunen bei der Planung und Umsetzung von verschiedenen Bausteinen, die Kindern und Jugendlichen eine sichere und selbstaktive Mobilität ermöglichen. Das ressortübergreifende Programm wurde unter Federführung des Verkehrsministeriums gemeinsam mit dem Kultusministerium und dem Innenministerium konzipiert. Das Projekt wird auf Landesebene von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) koordiniert.

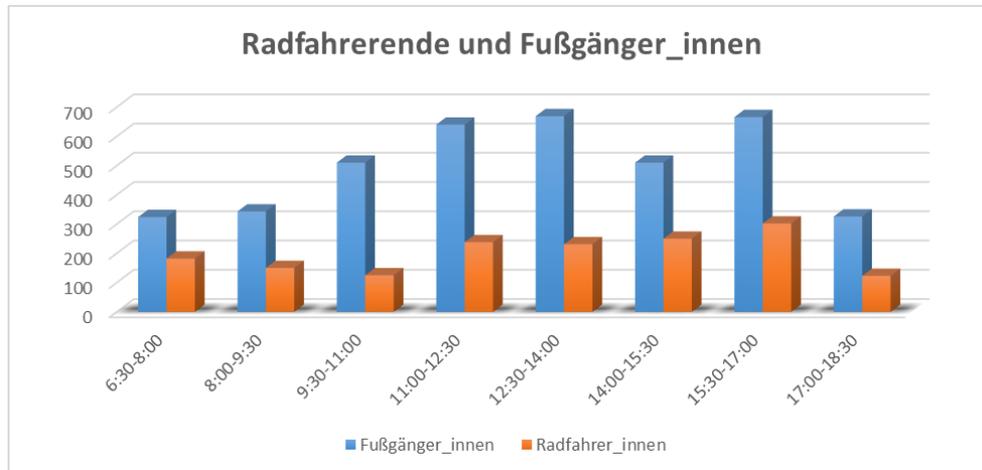
Das Landesprogramm bündelt eine Vielzahl an bereits erprobten Maßnahmen, mit dem Ziel, diese landesweit bekannt zu machen und durch eine individuelle Beratung der Schulen und Kommunen flächendeckend umzusetzen. Diese Maßnahmen sind die Bausteine des Landesprogramms. Die Infrastruktur-Bausteine wie der Ausbau der Radinfrastruktur im Einzugsgebiet der Schulen oder die Erweiterung und der Ausbau von Radabstellanlagen an den Schulen bedeuten eine Anschaffung und/oder physische Montage vor Ort. Die Aktions-Bausteine wie z.B. das Schulradeln, die Schulwegprofis oder die Zertifizierung als Fahrradfreundliche Schule können gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern realisiert werden.

Die Markgrafenschule hat 2023 die Beratung des Landesprogramms in Anspruch genommen. Die daraus resultierenden Maßnahmen werden aktuell umgesetzt.

Das Goethe-Gymnasium sowie die Fritz-Boehle-Schule nehmen dieses Jahr an dem Landesprogramm teil und erhalten ein Beratungsgespräch vor Ort in der Schule.

## 5.5 Fahrradzählstellen

Im Dezember 2023 hat bereits eine manuelle Zählung von Radfahrenden und Fußgängern durch die Bahnstufunterführung stattgefunden. Die Zählung hat eine Tagessumme (6:30 bis 18:30 Uhr) von 3.998 zu Fußgehenden und 1.601 Radfahrenden ergeben:



Es konnte festgestellt werden, dass die Anzahl der Radfahrenden stark witterungsabhängig ist. Die Anzahl der zu Fuß Gehenden scheint weniger witterungsabhängig zu sein.

Es muss damit gerechnet werden, dass in den Sommermonaten aufgrund der besseren Witterung erheblich mehr Radfahrende unterwegs sind und das somit auch der jährliche Tagesdurchschnitt über der oben genannten gezählten Tagessumme aus dem Dezember 2023 liegt.

Um eine Jahresabschätzung für die Anzahl der Radfahrenden durch die Bahnstufunterführung in Emmendingen überschlägig zu ermitteln, wurden Daten für die automatische Zählstelle in Freiburg an der Wiwilli-Brücke (blaue Brücke am Bahnhof) beschafft und daraus Hochrechnungsfaktoren ermittelt. Dazu wurde der Tagesdurchschnitt im Dezember mit dem Tagesdurchschnitt im ganzen Jahr verglichen.

Ergebnis der Hochrechnung der Anzahl der Radfahrenden durch die Bahnstufunterführung in Emmendingen pro Jahr:

Wochentage: 624.000 Radfahrende pro Jahr

Wochenenden: 156.000 Radfahrende pro Jahr

Die manuelle Zählung von Radfahrenden ist mit einem erheblichen personellen Aufwand verbunden. Die Jahreshochrechnung bleibt eine Schätzung.

Immer mehr Verkehrsteilnehmer nutzen das Fahrrad, um zur Arbeit, zum Einkaufen, oder ins Kino zu kommen. Fahrradwege werden ausgebaut, Kreuzungen werden an das veränderte Fahrzeugaufkommen angepasst. Nicht bekannt ist oft wie viele Fahrräder fahren tatsächlich zu einer bestimmten Zeit in welche Richtung? Für welche Lichtsignalanlagen muss die Länge der Grün-Phase verlängert, oder die Größe des Wartebereichs angepasst werden, um einen sicheren Weg zu gewährleisten? Fahrradzählgeräte sind ein wichtiges Instrument um aufschlussreiche, belastbare Zahlen für die Planung von Radverkehrsanlagen insbesondere in der Nahmobilität zu erhalten.

Im Bereich der Lindenwegunterführung wird 2024 eine erste stationäre Zählstelle installiert. Eine weitere stationäre Zählstelle soll im Bereich der Fuß- und Radwegunterführung am Hauptbahnhof Emmendingen aufgestellt werden. Zusätzlich ist es sinnvoll auch mobile Zählgeräte anzuschaffen, um z.B. für Planungszwecke und Entscheidungsprozesse valide Daten zu erhalten.