

Evaluierung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Emmendingen



Informationsveranstaltung
am 07. Oktober 2023

Dipl.-Ing. Heike Prahlow
Leander Fricke B.A.

PGV-Alrutz GbR, Hannover



Ablauf der heutigen Veranstaltung

- 14.00 Uhr Begrüßung Stadt Emmendingen
- 14.10 Uhr Input-Vortrag PGV-Alrutz GbR
- Vorstellung zentraler Bausteine und Ergebnisse zum Radverkehrskonzept 2023
- Thematische Einführung
 - Netzkonzeption
 - Maßnahmenkonzeption
- 14.50 Uhr Möglichkeit für Verständnisfragen
- 15.00 Uhr „Ausstellung“ ausgewählter Themen und Ergebnisse
- Möglichkeit zum bilateralen Austausch
- 15.30 Uhr Gemeinsame Diskussion
- 15.55 Uhr Verabschiedung und Ausblick durch die Stadt Emmendingen

Ziele des Radverkehrskonzeptes

- **Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag**
- **Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Zukunft**
- **Gewährleistung von Spaß und Sicherheit beim Radfahren**

- **Aufgreifen und Weiterentwickeln vorhandener Ansätze und neuer Aspekte**
(u.a. RVK 2013, Radschnellverbindung Freiburg-Lahr, RadNETZ BW, badischer Weinradweg)
- **Ableiten des Handlungsbedarfs zur Förderung des Radverkehrs für einen längerfristigen Zeitraum (z.B. 10 Jahre)**
- **Vorschläge zum Fahrradparken (inkl. Bike+Ride) sowie Öffentlichkeitsarbeit und Service**

- **Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen Aktivitäten**
- **Gesamtstrategie für den Radverkehr Emmendingen**
- **Zukunftsweisende Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung**

Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen – Vorgehen

- Auswertung vorhandener Unterlagen, Auftakttermin mit der Stadt
- Entwickeln einer Netzkonzeption
- Online-Befragung im Oktober/November 2022 
- Problemanalyse (Befahrung mit dem Rad) – Konkretisieren der Netzkonzeption
- Vorstellung von Zwischenergebnissen im pol. Fachausschuss Februar 2023
- Öffentlicher Workshop im März 2023 (Vorstellung Konzept, Input aus der Bevölkerung) 
- Ableiten von Maßnahmen zur Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes
- Bearbeitung weiterer Handlungsfelder: Fahrradparken, Verknüpfung ÖPNV
- **Informationsveranstaltung Öffentlichkeit**
- Dokumentation (inkl. Umsetzungskonzeption)
- Vorstellung der Ergebnisse im pol. Fachausschuss (November 2023)

➤ Kontinuierliche Abstimmung mit der Stadt und projektbegleitendem Arbeitskreis

Netzkonzeption – kurze Erläuterung

Ein Radverkehrsnetz

- enthält empfohlene Verbindungen – vorrangig für den Alltagsradverkehr
 - bezieht die wichtigen freizeitorientierten und touristischen Routen ein
 - verknüpft alle Ortsteile und die wesentlichen Ziele des Radverkehrs
 - soll den Ansprüchen verschiedener Nutzenden gerecht werden
- Ziel: optimaler Fahrkomfort und hohe Sicherheit für Radverkehr
- Grundlage für die Festlegung des Handlungsbedarfes für den Radverkehr
 - Nicht jede Wegebeziehung, nicht jeder Radweg ist automatisch Netzbestandteil
- **Ein gut befahrbares Radverkehrsnetz ist ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Fahrradnutzung!**

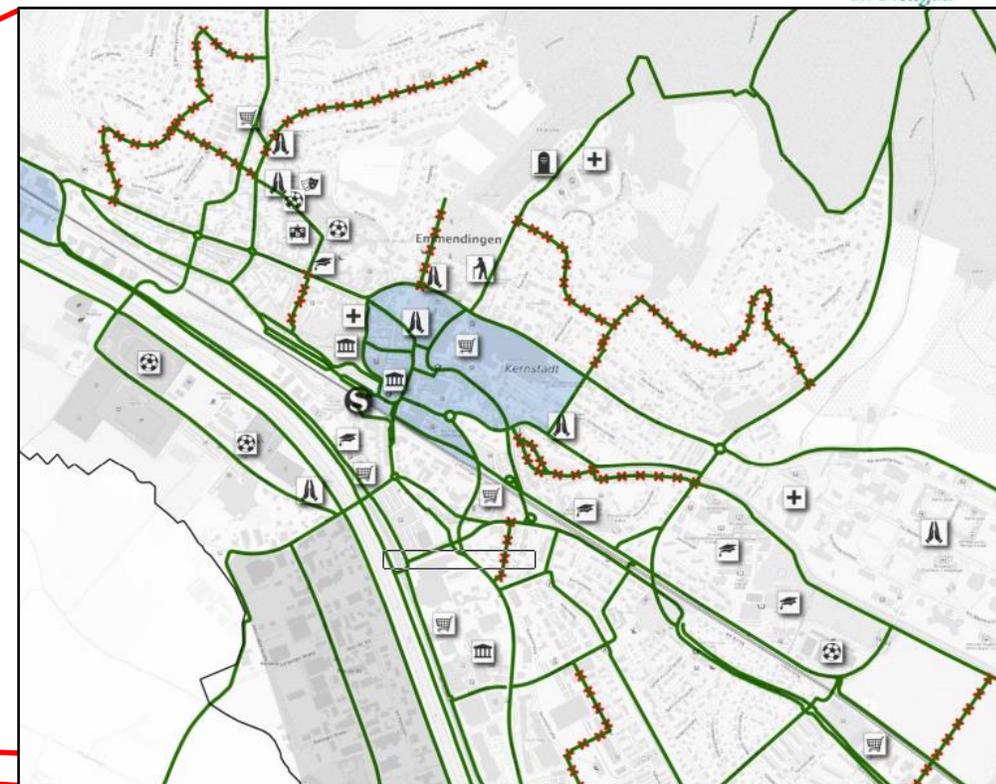
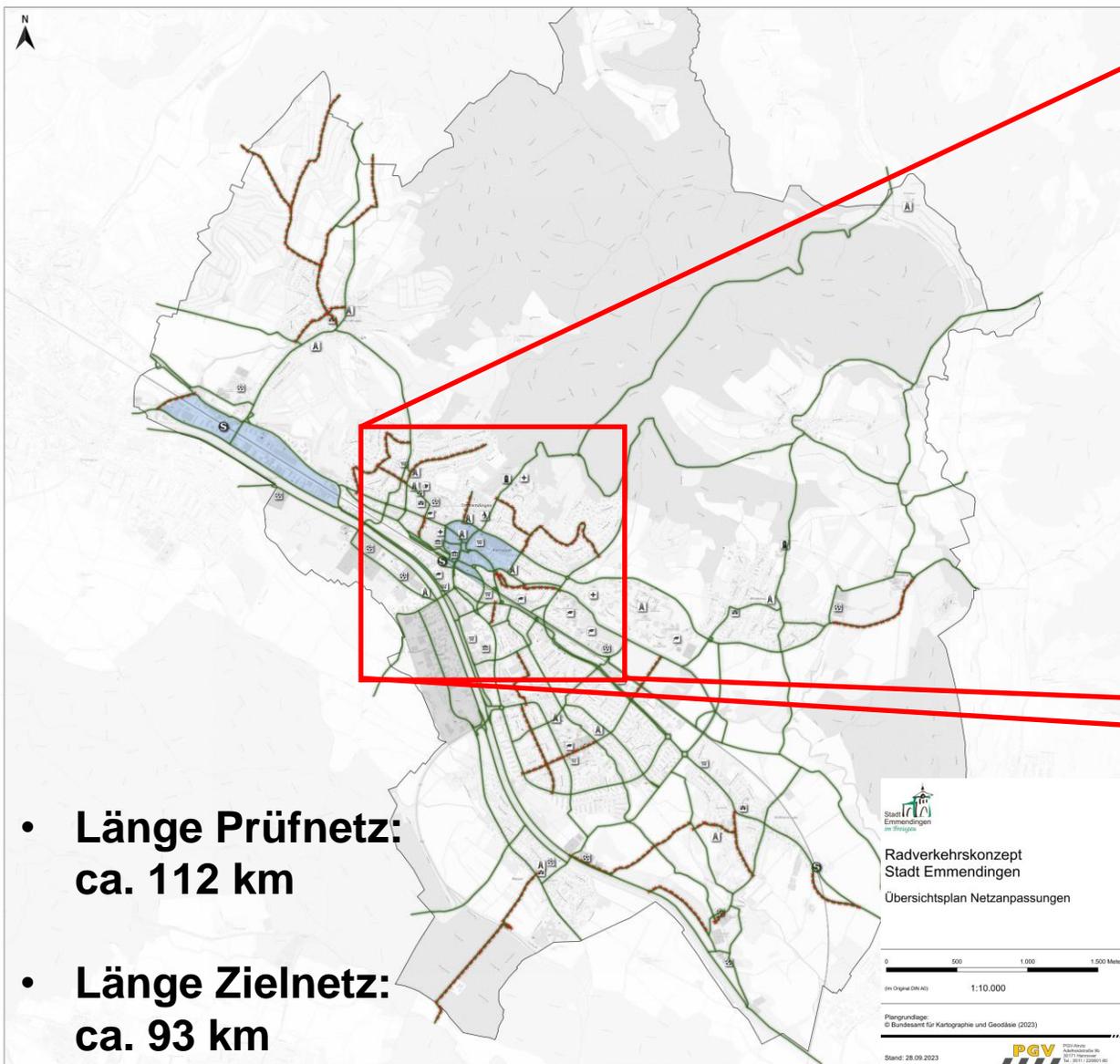
Ein Radverkehrsnetz besteht nicht nur aus Radwegen...



Radverkehrsnetz Emmendingen – Herleitung

- Berücksichtigung wichtiger **Quellen** und **Ziele** des Radverkehrs
 - Quellen: v.a. Ortsteile bzw. Wohngebiete
 - Ziele: u.a. Schulen, Kindergärten, Versorgungseinrichtungen, Gewerbegebiete, Freizeitstätten (Sport, Kultur, ...), ÖV-Haltestellen
 - Berücksichtigung **bestehender Netze** bzw. **Routen**
 - Netz des Radverkehrskonzeptes 2013
 - Radschnellverbindung Freiburg - Lahr
 - RadNETZ BW
 - Badischer Weinradweg
-
- Aufzeigen wichtiger Verbindungen im Stadtgebiet
 - Verbindungsachsen zu den Nachbarkommunen
 - Abstimmung mit der Stadt Emmendingen sowie AK Rad

Vom Prüfnetz zum Zielnetz



Prüfnetz

- Prüfnetz auch im Zielnetz
- - - Prüfnetz nicht im Zielnetz

- **Aktualisierung Radverkehrsnetz**

- **Gründe für Entfall** von Netzabschnitten aus Prüfnetz, u.a.
 - Bereits im Netz enthaltene (präferierte) parallele Verbindungen
 - Keine Anbindung wichtiger Ziele, fehlende Durchgängigkeit
 - Privatbesitz, fehlende Ausbaumöglichkeiten (Sicherheitsbedenken)



- Einzelne **Netzergänzungen** bzw. **Priorisierungen**, z.B.
 - Friedrich-Mößner-Straße

- **Hierarchisierung in Haupt- und Nebennetz:**

- **Hauptnetz:**

- Gesamtstädtische und stadtteilverbindende Bedeutung (u.a. Hauptanbindung Innenstadt)
- Ziel: hochwertige, komfortable Verbindungen zur Anbindung gesamtstädtisch bedeutender Ziele
- Nach Möglichkeit Priorisierung bei zeitlicher Umsetzung

- **Nebennetz:**

- wichtige Verbindungen zur Netzergänzung, v.a. auf Stadtteilebene und mit Erschließungsfunktion
- Anbindung stadtteilbezogener Ziele und Vernetzung der Hauptrouten untereinander

Radverkehrsnetz Emmendingen (Hierarchisierung)

Legende

Ziele

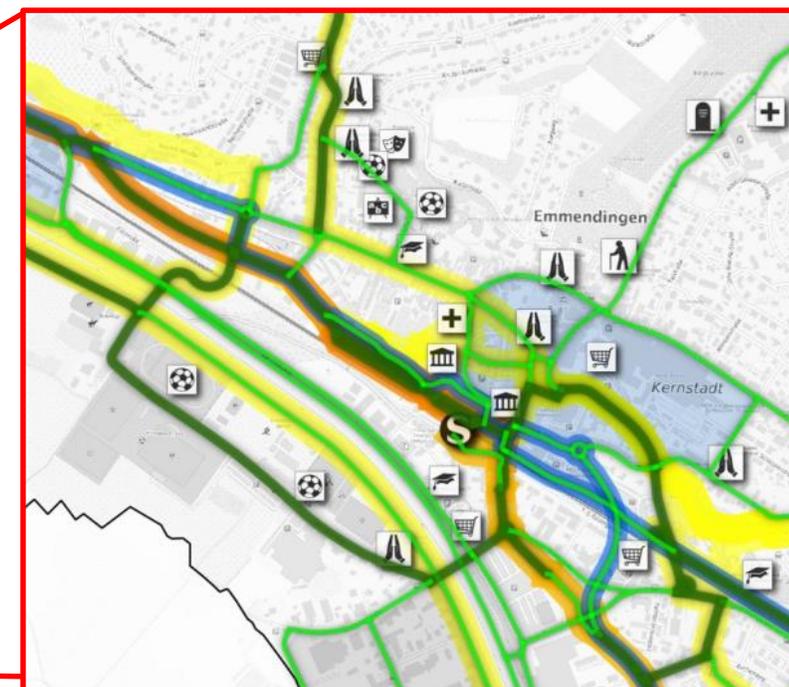
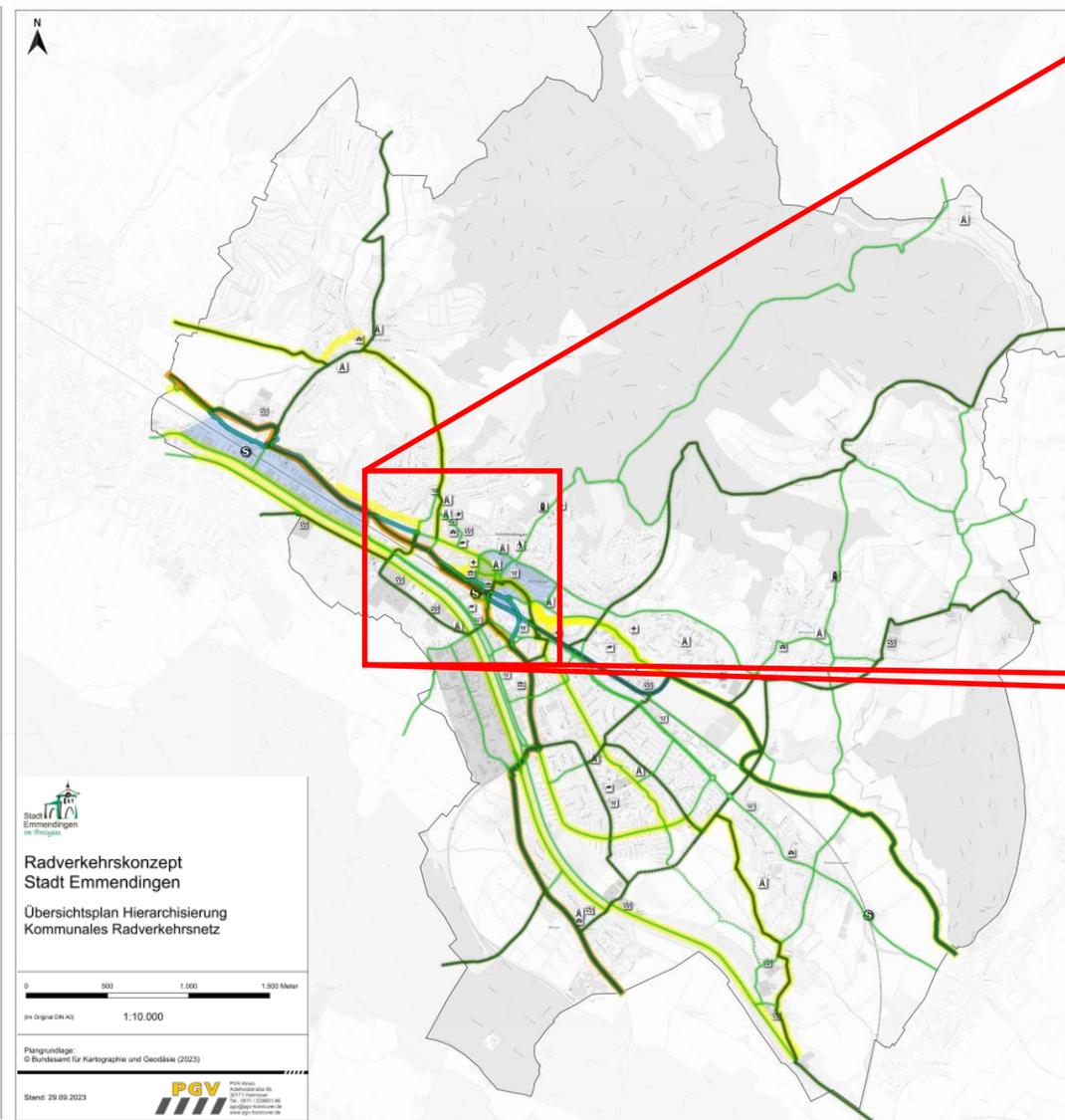
- ☒ Einkaufsmöglichkeit
- ☒ Grundschule
- ☒ Kulturelle Einrichtung
- ☒ Medizinische Versorgung
- ☒ Religiöse Einrichtung
- ☒ Ruhestätte
- ☒ Seniorenresidenz
- ☒ Sport & Freizeit
- ☒ Weiterführende Bildungseinrichtung
- ☒ Öffentliche Einrichtung
- ☒ Bahnhof

Flächenziele

- Nahversorgungsbereich
- Gewerbegebiet

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz
- - - Hauptnetz -
Perspektivische Verbindung
- Nebennetz
- - - Nebennetz -
Perspektivische Verbindung
- RadNETZ BW
- Verlauf RS6
- Vorzugstrasse RSV Lahr-EM
- Touristische Radrouten
(Badischer Weinradweg,
Europäischer Radwanderweg
Villé-Elzach, Mühlbachradweg)
- Administrative Grenze



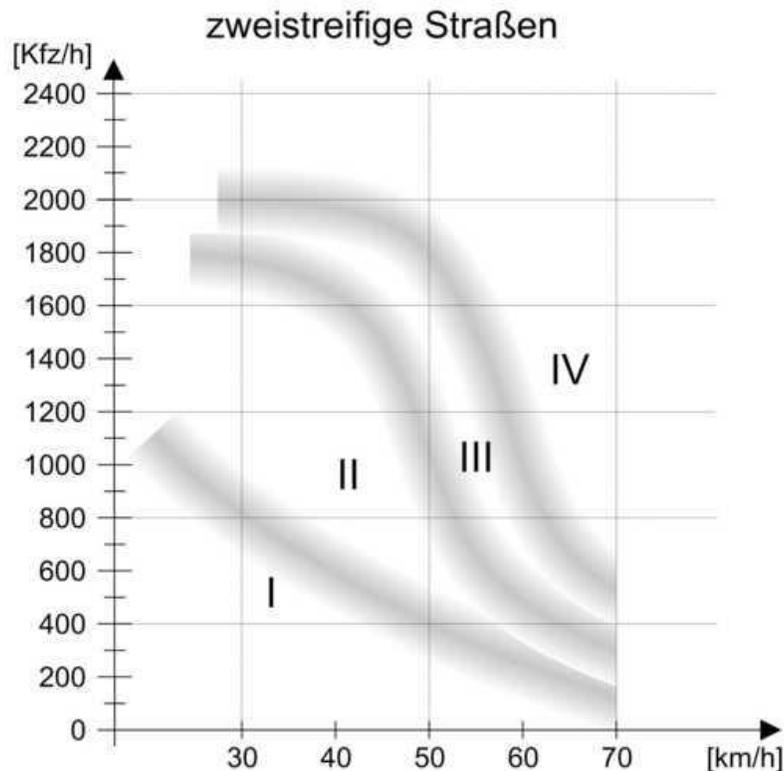
Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Grundsätze

Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Radverkehr ist Fahrverkehr** und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.
- **Nachvollziehbare Regelungen**
 - Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr möglichst durchgängige Radverkehrsführung
 - Führungskontinuität verbessert die Akzeptanz
 - Eindeutige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- **Radverkehr der Zukunft** berücksichtigen: mehr, breiter, länger, schneller, ...
- Berücksichtigung
 - StVO
 - Bundesweiter Regelwerke (u.a. ERA 2010, E-Klima 2022)
 - Landesweiter **Qualitätsstandards** für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg



Vorauswahl der Radverkehrsführung nach ERA



Belastungsbereiche nach Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

- I Regeleinsatzbereich für Mischverkehr auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radverkehr frei
- III Regeleinsatzbereich für Trennen: Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren!

Nachvollziehbare Entscheidungsfindung (auch für verkehrsbehördliche Anordnungen)

Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen

Einrichtungsrادweg
2,00 m (1,60 m)
Zweirichtungsrادweg
2,50 m (2,00 m)



Radfahrstreifen
1,85 m
(bei starkem Kfz-Verkehr
oder hohem
Radaufkommen 2,00 m)



Schutzstreifen
1,50 m (1,25 m)



**Gemeinsamer Geh-
und Radweg**
4,00 m (2,50 m)



jeweils zzgl. Sicherheitstrennstreifen mind. 0,5 m – nach neuen Regelungen 0,75 m

- ➔ Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs, Lastenräder, Räder mit Hänger,
- ➔ Vermeidung von Mindestmaßen!

Maßnahmenkonzeption – Grundzüge für Emmendingen

- Planung und Entwurf nach StVO bzw. nach **Grundsätzen der ERA** sowie den **Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg** (zusätzlich Berücksichtigung der vorläufigen Sachstände der Überarbeitungen der Regelwerke + E-Klima der FGSV)
- Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs bei **Führung auf Hauptverkehrsstraßen**
 - Verstärkter Einsatz von **Markierungslösungen** (Schutz-/Radfahrstreifen, Piktogramme, ...)
 - Im bebauten Bereich nach Möglichkeit **richtungstreue Führung**
 - Prüfen möglicher **Geschwindigkeitsbegrenzungen** für Kfz bei Mischverkehr
- **Einrichten von Fahrradstraßen**
- Berücksichtigung **Belagsqualität, Barrierefreiheit, Direktheit, ...**
- „**Intuitiv erkennbare**“ Radverkehrsführung
 - Führungskontinuität, klare Führung und einheitliche Gestaltung
- Anforderungsgerechte Angebote zum **Fahrradparken**, inkl. Bike+Ride
- **Öffentlichkeitsarbeit** zur Information und Werbung
- Berücksichtigung vorliegender Planungen (RSV Lahr-Emmendingen, RS 6, RVK 2013)

Maßnahmendokumentation

- Entwicklung von **Maßnahmenempfehlungen** im gesamten Radverkehrsnetz
 - Einordnung in Prioritäten (nach verkehrssicherheitstechnischen sowie zeitlichen Aspekten)
 - Überschlägige Kostenschätzung
 - Einteilung des Netzes in über **200 Abschnitte** und Ausgabe von übersichtlichen Maßnahmenblättern für jeden Abschnitt
 - Über 150 Abschnitte **mit** Handlungsbedarf (unterschiedlicher Größenordnung und Prioritäten)
 - Knapp 60 Abschnitte **ohne** Handlungsbedarf (v.a. Wirtschaftswege in ausreichender Breite und guter Belagsqualität + Mischverkehrsführungen in Tempo-30-Zonen)
- **Handlungsempfehlungen zur sukzessiven Umsetzung über einen längerfristigen Zeitraum**

001 Emmendinger Straße (L186)



Allgemein		Bestand	
Strecke von	Östliche Stadtgrenze	Breite [cm]	350 —
Strecke bis	Am Hofacker	RVA STS	—
Länge	220 m	Belag – Zustand	Asphalt – gut
Klassifizierung	Landesstraße	ruhender Verkehr	—
Ortslage	außerorts	Steigung	keine
zul. Geschw.	—	Einbahnstraße	—
DTV	—		
Bemerkung	—		
Führungsform	Wirtschaftsweg		
Problemstellung	Keine Mängel		
Beteiligung	—		
Planung			
Maßnahme	Kein Handlungsbedarf.		
Kostenschätzung	—		
Priorität [Sicherheit]	—		Priorität [Zeit] —

Stand 30.06.2023 Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen



Maßnahmendokumentation

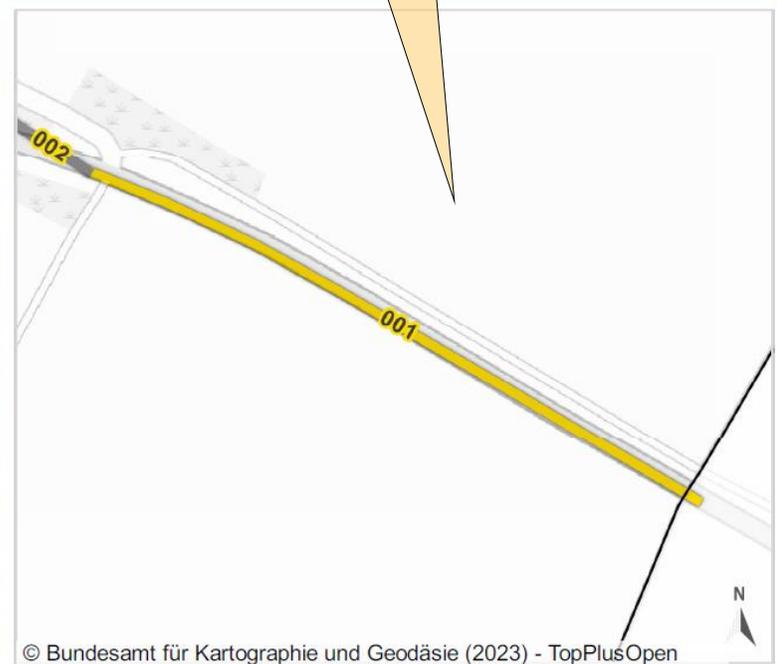
Abschnittsnummer – steht auch im Netzplan

Beispielfotos

Auszug aus Übersichtsplan

Straßenname

001 Emmendinger Straße (L186)



Allgemeine Daten

Bestandsdaten und festgestellter Mangel

Allgemein		Bestand	
Strecke von	Östliche Stadtgrenze	Breite [cm] RVA STS	350 —
Strecke bis	Am Hofacker	Belag – Zustand	Asphalt – gut
Länge	220 m	ruhender Verkehr	—
Klassifizierung	Landesstraße	Steigung	keine
Ortslage	außerorts	Einbahnstraße	—
zul. Geschw.	—		
DTV	—		
Bemerkung	—		
Führungsform	Wirtschaftsweg		
Problemstellung	Keine Mängel		
Beteiligung	—		
Planung			
Maßnahme	Kein Handlungsbedarf.		
Kostenschätzung	—	Priorität [Zeit]	—
Priorität [Sicherheit]	—		

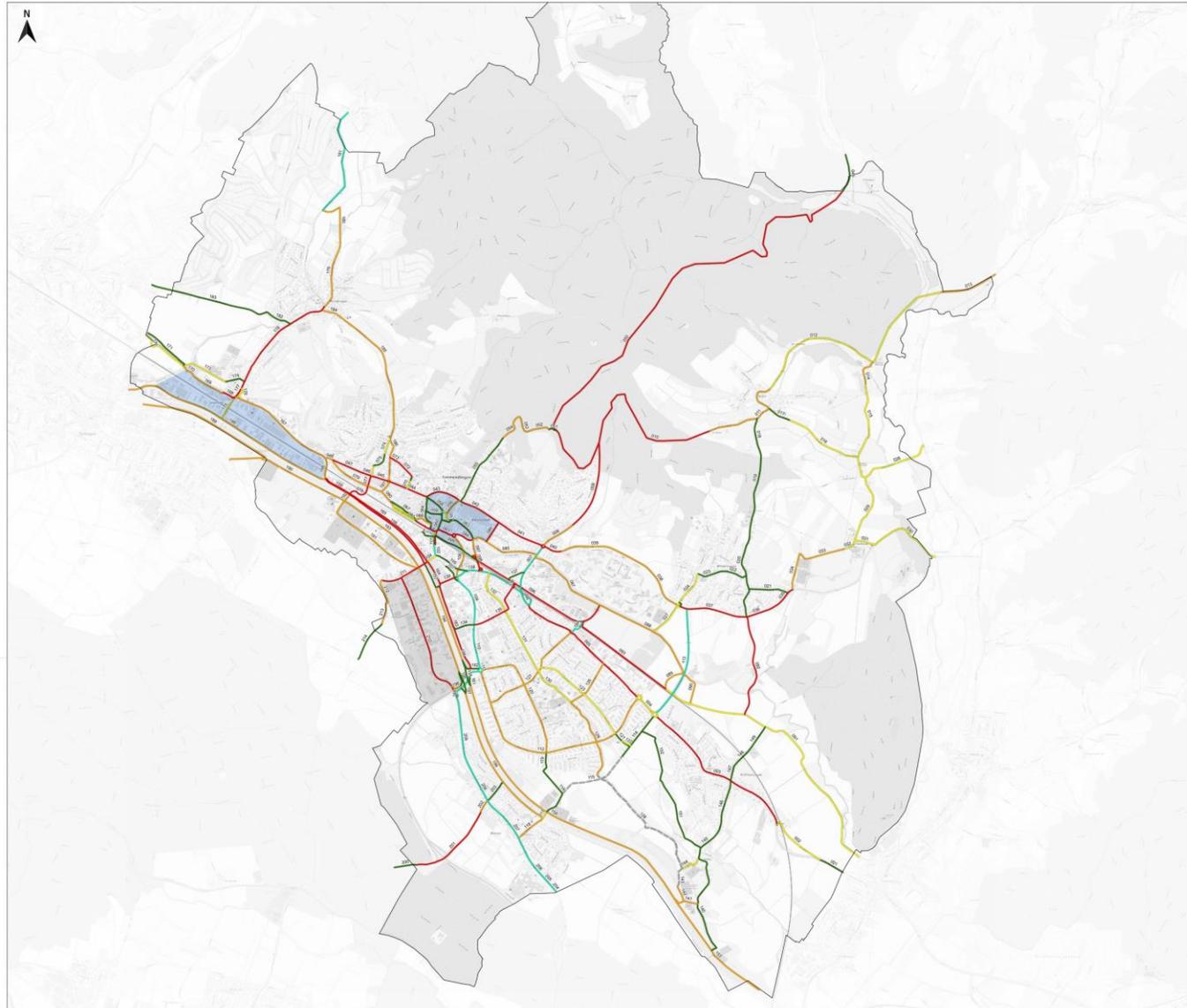
Lösungsansatz, Kosten und Prioritäten

Stand 30.06.2023

Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen



Handlungsbedarf



Kommunales Radverkehrsnetz inkl. Abschnittsnummer im Maßnahmenkataster

- 1 - Hohe Priorität
- 2 - Mittlere Priorität
- K - Kleinstmaßnahmen
- Maßnahme in Planung oder bereits umgesetzt
- Kein Handlungsbedarf
- Perspektivische Netzergänzung

Handlungsbedarf – Übersicht (Netzlänge)

Netzlänge (km)	Bund	Land	Kreis	Kommune	Privat	Gesamt
1 – Hohe Priorität	2,9	2,9	9,3	9,0	-	24,1
2 – Mittlere Priorität	1,9	0,5	2,4	26,2	0,4	31,4
K – Kleinstmaßnahmen	0,4	0,5	0,6	12,3	0,3	14,1
In Planung/ bereits umgesetzt	-	0,7	1,9	3,8	-	6,4
Kein Handlungsbedarf	0,7	0,2	0,5	13,6	-	15
Persp. Netzergänzung	-	-	-	1,9	-	1,9
Gesamt	5,9	4,8	14,7	66,8	0,7	ca. 93

Ausgewählte Lösungsansätze zur Wegeinfrastruktur

- Generelle Themen für Emmendingen
- Beispielhafte Darstellung an konkreten Örtlichkeiten



Fahrradstraßen und Fahrradzone

• Status Quo

- **Verschiedene Rahmenbedingungen** zur Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- **Wissenslücken zu Regeln** bei der Bevölkerung
- In Emmendingen **kaum/ kein Wiedererkennungswert** von Fahrradstraßen und -zonen abseits Anfang und Ende

• Empfehlungen

- Ausweisung **weiterer Fahrradstraßen** in Emmendingen
- Gestaltung gemäß eines einheitlichen **„corporate design“**, (u.a. auch Erkennbarkeit der Führungsform auch abseits von Anfang und Ende gewährleisten)
- **Begleitmaßnahmen** berücksichtigen (Verkehrsberuhigung, Ordnung und/oder Reduzierung Kfz-Parkstände, Sicherung von Knotenpunkten (v.a. Sichtbeziehungen), Einrichten von Fahrradstellplätzen, ...)
- Aufklärung und Kommunikation über Führungsformen und entsprechend geltende Regeln (**Öffentlichkeitsarbeit**)



„Alte“ Fahrradstraße Neubronnstraße

© PGV-Alrutz



„Neue“ Fahrradstraße Am Festplatz

Beispiel Neubronnstraße



Bestand inkl. Problemstellung Bsp. Neubronnstraße:

- **Führungsform** im Streckenverlauf **nicht erkennbar**
- Geradliniger Straßenverlauf + Vorfahrtsberechtigung an Knotenpunkten auch für Kfz (**hohe Geschwindigkeiten Kfz**)
- Fehlende **Rücksichtnahme** von Kfz auf Radverkehr, gefährliche **Überholvorgänge**

Lösungsansatz Bsp. Neubronnstraße (Fotomontage):

- **Verdeutlichung** der Führungsform Fahrradstraße im gesamten Streckenverlauf (mind. Wiederholung **Markierung Vz 244.1**)
- Markierung **Sicherheitstrennstreifen** zu Kfz-Parkständen
- Ggf. **Fahrbahneinengungen** zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Ggf. **Aufpflasterung** Aufmerksamkeitsbereich (Schule)

Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen – außerorts

• Bestand ohne Radverkehrsanlage

- Erforderlichkeit Neubau Radverkehrsanlagen gemäß Qualitätsstandards Baden-Württemberg bei DTV > 3.000 Kfz/ 24h
- Abweichung in Maßnahmenvorschlägen zugunsten der Empfehlung für einen Neubau einer Radverkehrsanlage, u.a. bei
 - unübersichtlichen Strecken (viele Kurvenlagen)
 - wichtige Schulverbindungen
- Wunsch nach Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, z.B. Am Dachsrain (K5102), K5100



• Bestand mit Radverkehrsanlagen:

- Ausbauempfehlung im Zielstandard bei Radverkehrsanlagen (deutlich) schmaler als 2,50 m
- Markierung von reflektierenden Randmarkierungen für bessere Wahrnehmung der Wegeführung bei Dämmerung und Dunkelheit



Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen – innerorts

- **Bestand ohne Radverkehrsanlage**
 - Erforderlichkeit Sicherung Radverkehr gemäß Qualitätsstandards Baden-Württemberg bei DTV > 5.000 Kfz/ 24h
 - je nach Straßencharakteristik, Bedeutung für schutzwürdige Verkehre (z.B. Schulverkehr) Auswahl von Optionen wie z.B. Markierungslösungen und Ausbau der Seitenräume
 - Wunsch nach Verbesserung Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen, z.B. Hauptstraße Kollmarsreute, Karl-Friedrich-Straße
- **Bestand mit Radverkehrsanlagen:**
 - bei unzureichender Breite und bzw. oder Konflikten mit Fußverkehr:
Ausbauempfehlung oder Markierungslösung im Zielstandard bei DTV > 5.000 Kfz/ 24h
 - vereinzelte Abweichungen je nach Straßencharakteristik und Bedeutung für schutzwürdige Verkehre (z.B. Schulverkehr)
 - Hinweise aus Beteiligung z.B. Kollmarsreuter Straße, Elzstraße



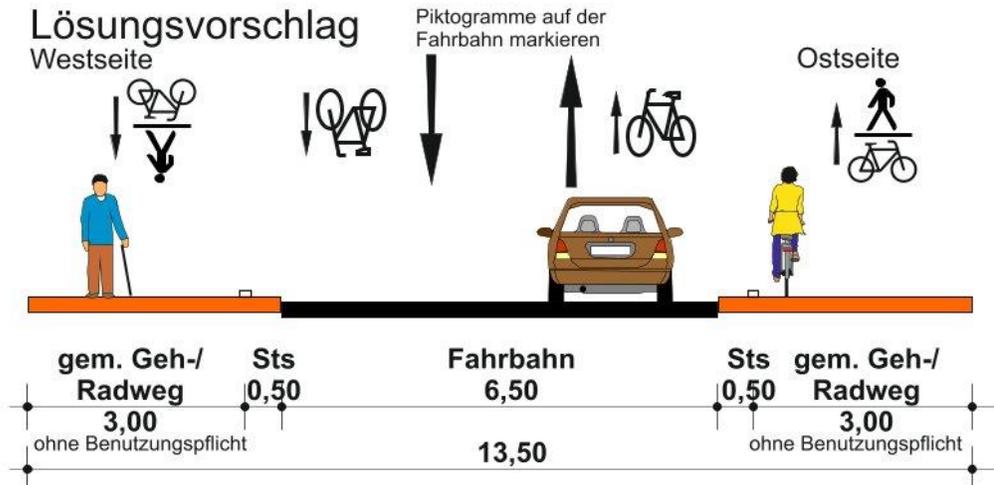
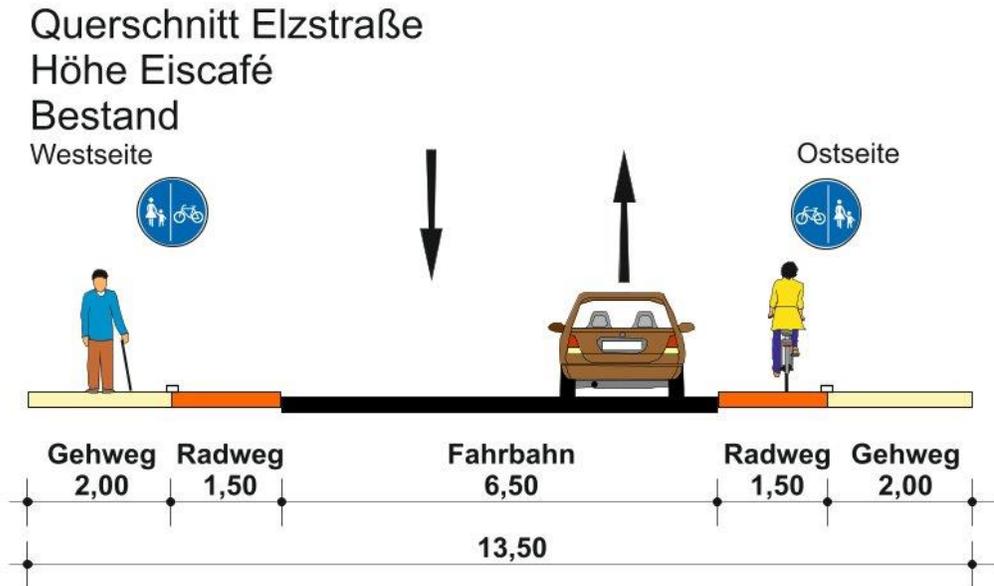
Beispiel Elzstraße (Höhe Eiscafé)

Bestand inkl. Problemstellung:

- Beidseitig benutzungspflichtige Radwege
- Unzureichende Breiten Rad- und Fußverkehrsanlagen
- Fehlende Sicherheitstrennstreifen (Sts)
- Wunsch nach Beibehaltung eines Nutzungsrechts der Seitenräume

Lösungsansatz:

- Einrichtung Duale Führung:
Nutzungsrecht für Seitenraum- und Fahrbahnnutzung
 - Umwidmung der Seitenräume zu gem. Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht mit Sts
 - Markieren von Piktogrammen auf der Fahrbahn



Markierungslösungen für enge Straßenräume in Emmendingen

- Breite mind. **7,50 m**:
Beidseitig Markierung von **Schutzstreifen** in Regelmanß, ggf. zzgl. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
- Breite **> 6,0 m** und **< 7,50 m**:
Kombination Piktogrammreihe + Schutzstreifen oder alternierende Schutzstreifen, ggf. zzgl. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
- Breite **< 6,0 m**:
Beidseitig Markierung von **Piktogrammreihen**



Gestaltung von Ortseingängen

- **Problemstellung:**

- Übergang von einer einseitigen Zweirichtungsführung außerorts in eine richtungstreue Führung innerorts
- Querungsbedarf mit z.T. längeren Wartezeiten und/oder Konflikten mit Kfz-Verkehr

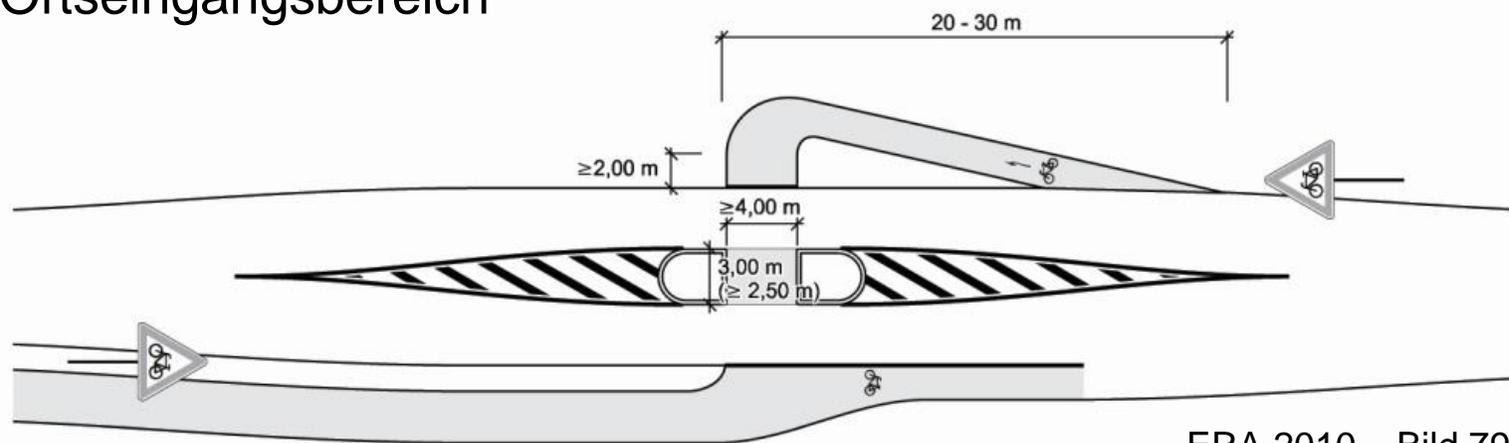


Gestaltung von Ortseingängen

Lösungsansatz:

- Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang, entweder baulich oder deutlich auf der Fahrbahn markiert, mit **Berücksichtigung Aufstellbereich für Rad- und Fußverkehr**

- Positiver Nebeneffekt:
Durch Verschwenkung der Fahrbahn auch Geschwindigkeitsreduzierung im Ortseingangsbereich



ERA 2010 – Bild 79

Radverkehrsführung Karl-Friedrich-Straße

- **Bestand inkl. Problemstellungen:**
 - Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen bei absw. Mischverkehrsführung
 - Gefahrenpotential für Radverkehr durch absw. Parkstände mit vielen Parkwechselln und „Dooring“, teilweise fehlende Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen
 - Fehlende Führungskontinuität



Bereich Tempo-30-Zone, Mischverkehr

© PGV-Alrutz

• **Hinweise aus der Beteiligung**

- Teilweise unzulässige Gehwegnutzung durch Radverkehr
- Schutzstreifen ohne Sicherheitsbereiche zu Kfz-Parken
- Durchgehend einheitliche Radverkehrsführung entlang Karl-Friedrich-Straße



Bereich Tempo 50, Schutzstreifen

© PGV-Alrutz

Radverkehrsführung Karl-Friedrich-Straße



Fotomontage Karl-Friedrich-Straße

Lösungsansatz:

- Herstellen Führungskontinuität entlang Karl-Friedrich-Straße unter Berücksichtigung von Sicherheitsbereichen zu Parkständen durch
- durchgehende zulässige Höchstgeschwindigkeit von **30 km/h**
- durchgehende beidseitige Markierung von **Piktogrammketten**
- durchgehende Markierung von **Sicherheitstrennstreifen**, ggf. mit Schraffierung in Dooringbereichen

Sicherung von Knotenpunkten und Querungsstellen

KP Am Elzdamm/ Schützenstraße/ Karl-Bautz-Straße

Bestand inkl. Problemstellung:

- Mischverkehrs- und Seitenraumführung in Knotenpunktarmen
- Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs
- Insb. (größtenteils) illegales Befahren der Seitenräume (Gehwege) durch Radverkehr



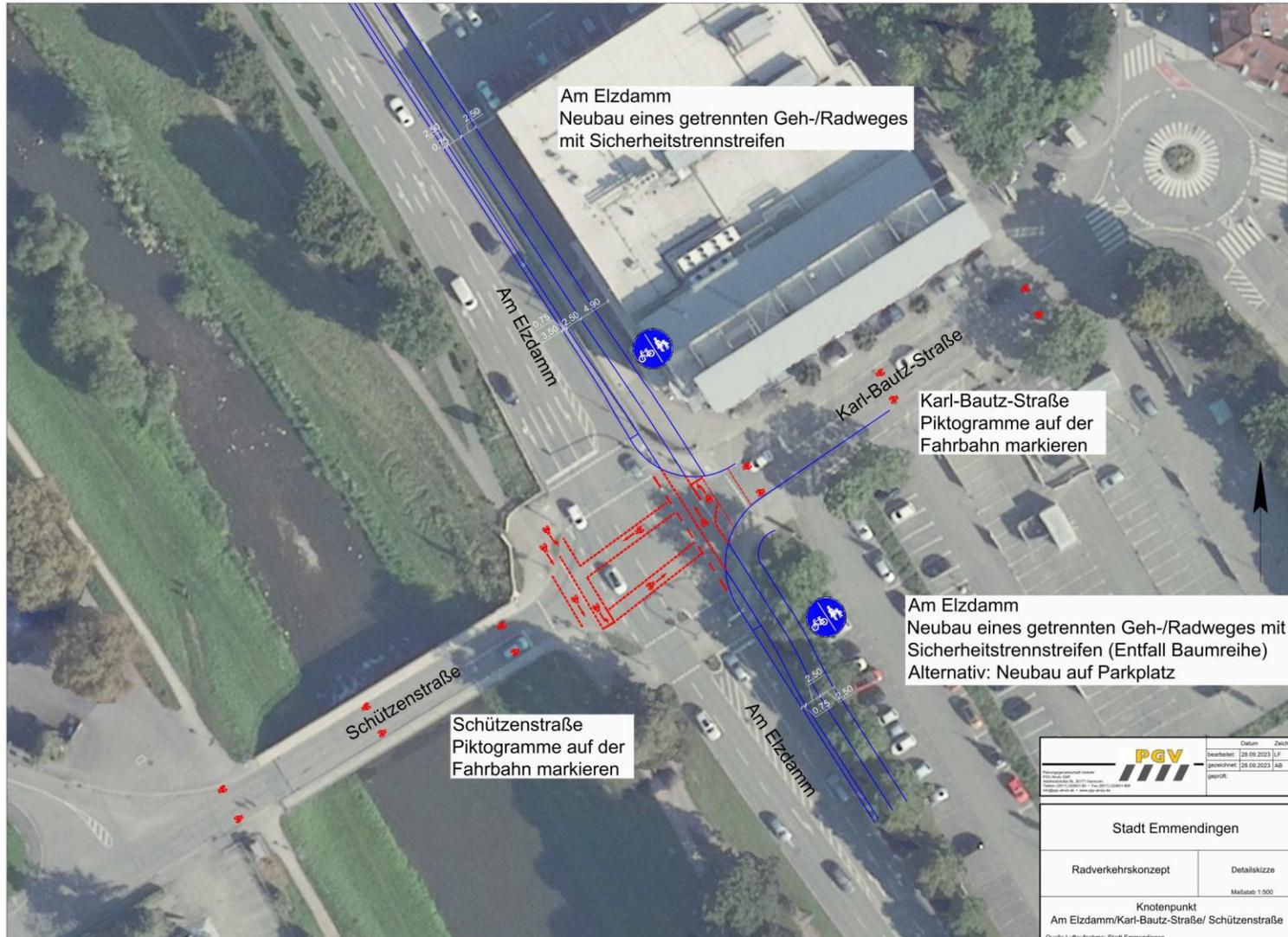
Hinweise aus der Beteiligung:

- Lange Rotphase für Radverkehr am Kaufland in Fahrtrichtung Schwimmbad
- Schützenbrücke zu eng

KP Am Elzdamm/ Schützenstraße/ Karl-Bautz-Straße

Lösungsansatz:

- Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung aller Fahrbeziehungen des Radverkehrs
- Verdeutlichung der Fahrbahnführung in den knotenpunktarmen Schützenstraße und Karl-Bautz-Straße



Planskizze, Detailplanung und Abstimmung mit zuständigen übergeordneten Behörden vor Baumaßnahme noch erforderlich

Sicherung von Knotenpunkten und Querungsstellen

KP B 3/ Karl-Friedrich-Straße

Bestand inkl. Problemstellung:

- Mischverkehrs- und Seitenraumführung in Knotenpunktarmen
- Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs in Abbiegebeziehungen
- insb. links und rechts abbiegender Radverkehr aus Karl-Friedrich-Straße auf B 3 + Anbindung Neustraße



Karl-Friedrich-Straße, Blickrichtung Westen © PGV-Alrutz



Karl-Friedrich-Straße, Blickrichtung Osten © PGV-Alrutz

Hinweise aus der Beteiligung:

- Gefährliche Kreuzung
- Konfliktreiche Überleitung auf die Fahrbahn in Richtung Innenstadt
- In Fahrtrichtung stadtauswärts auf Karl-Friedrich-Straße Radverkehr vorbei an Kfz in Seitenraum führen (Markierung)
- Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlage

KP B 3/ Karl-Friedrich-Straße



Lösungsansatz:

- Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung aller Fahrbeziehungen des Radverkehrs (insb. aus Karl-Friedrich-Straße)
- Anbindung Neustraße durch Mittelinsel

Planskizze, Detailplanung und Abstimmung mit zuständigen übergeordneten Behörden vor Baumaßnahme noch erforderlich

Sicherung von Knotenpunkten und Querungsstellen

KP B 3/ Dorfstraße/ Elzweg

Bestand inkl. Problemstellung:

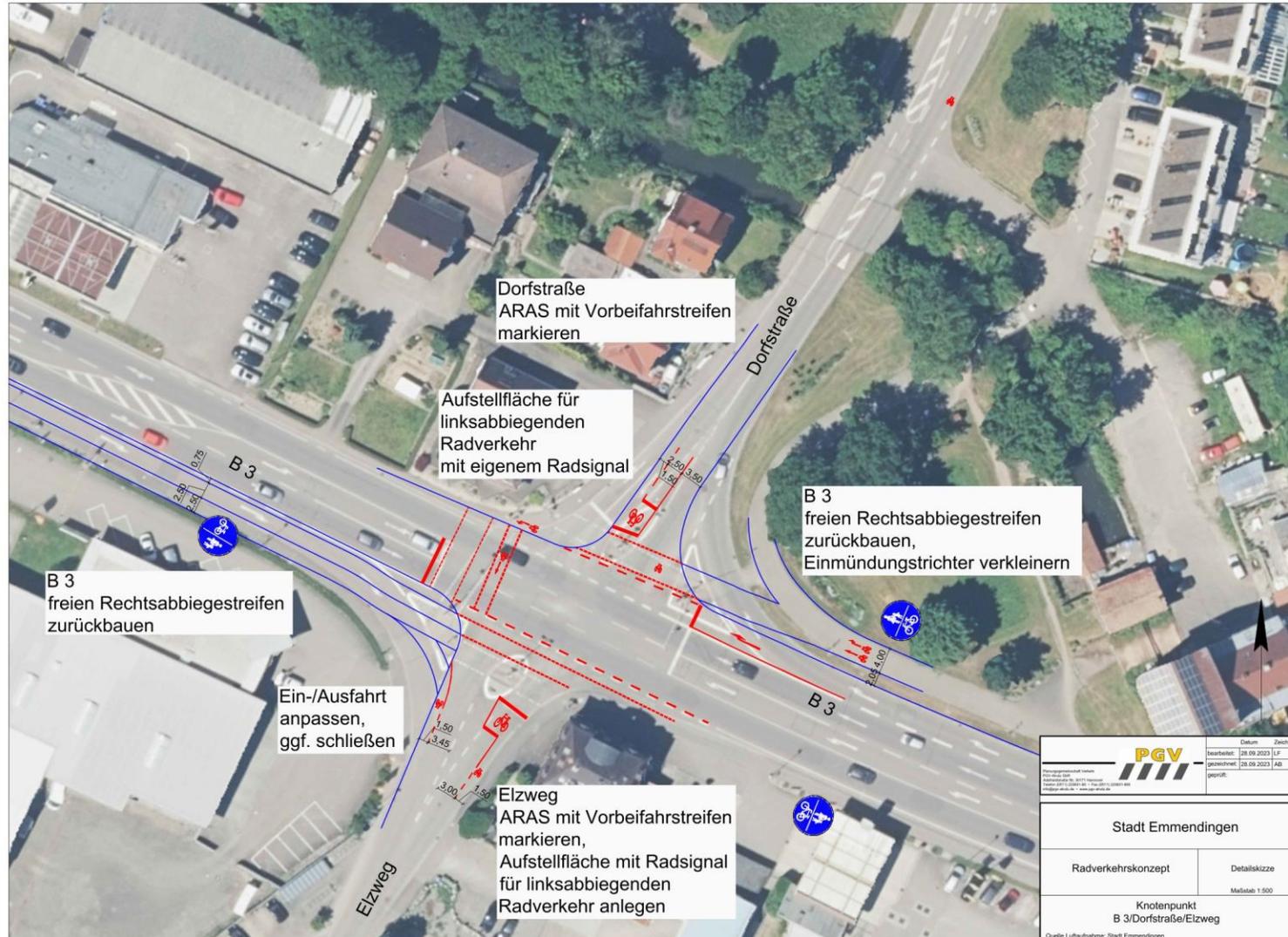
- Mischverkehrs- und Seitenraumführung in Knotenpunktarmen
- Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs in Abbiegebeziehungen
- insb. unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs aus untergeordneten Knotenpunkten
- Freie Rechtsabbieger Kfz



Hinweise aus der Beteiligung:

- Keine sinnvolle Radverkehrsführung
- Aufstellflächen mit Vorbeifahrstreifen bei Elzweg und Dorfstraße wichtig

KP B 3/ Dorfstraße/ Elzweg



Lösungsansatz:

- Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung aller Fahrbeziehungen des Radverkehrs
- Markierung von ARAS mit Vorbeifahrstreifen in untergeordneten Knotenpunktarmen
- Rückbau freier Rechtsabbieger Kfz

Planskizze, Detailplanung und Abstimmung mit zuständigen übergeordneten Behörden vor Baumaßnahme noch erforderlich

Wirtschaftswege

- Gemeinsame Nutzung Rad und landwirtschaftliche Verkehre kann konfliktrchtig sein

Lösungsansatz zum besseren Miteinander

- Werbung für gegenseitige Rücksichtnahme
- Einrichtung von Begegnungsstellen



Weitere Maßnahmen

- Sicherung von Pollern (reflektierend + Bodenmarkierung)
- Niveaugleiche Bordabsenkungen (bei Bedarf unter Berücksichtigung taktiler Elemente)
- Sicherung von Furten (Furtmarkierung, Radpiktogramme, ggf. Richtungspfeile, ggf. Rotmarkierung)



Fahrradparken



Fahrradparken – Grundanforderungen

- Standsicherheit
 - Diebstahlschutz
 - Nähe zum Ziel
 - Erreichbarkeit
 - Bequemes Anschließen
 - Gute Einsehbarkeit (soziale Kontrolle)
 - Witterungsschutz für Langzeitparker
- Gewichtung je nach Fahrtzweck und Standdauer unterschiedlich!



Fahrradparken in Emmendingen – grundsätzliche Empfehlungen

- Regelmäßig **Kapazität** sowie Auslastung **prüfen**
- Sukzessiver **Austausch** der **Vorderradhalter** durch Anlehnbügel an unterschiedlichen Quell- und Zielorten
- ?! Erweiterung des **Angebots** an Anlehnbügeln in der **Innenstadt** und den **Wohngebieten** durch Abstellanlagen im öffentlichen Raum (ggf. gesicherte Abstellmöglichkeiten, Witterungsschutz, Umwidmung Kfz-Parkplätze bei Flächenknappheit)
- ?! Berücksichtigung von **Sonderparkflächen** für Lastenräder, Räder mit Hänger, etc.
- Informationen, Angebote, Kooperationen (z.B. mit Einzelhandel, Wohnungsbaugenossenschaften)
- ?! Erweiterung des Angebots gesicherter Fahrradstellplätze an **Bahnhaltepunkten** (Fahrradboxen, Sammelschließanlage, Fahrradparkhaus/ -turm)
- Ausstattung von **Bushaltestellen** mit Anlehnbügeln (je nach Bedeutung)



Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen



Generelle Aspekte

- Information über (neue) Maßnahmen, Regelungen und Angebote (u.a. Fahrradstraßen, Fahren in Gegenrichtung, Radverkehr in Fußgängerzone, Schulwegsicherung)
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr
- Verbesserung des „Fahrradklimas“ durch Werbung für die Fahrradnutzung
- Dienstleistungen zur Erleichterung der Fahrradnutzung
- Kommunikation der Handlungsträger
- Schaffung administrativer Rahmenbedingungen, z.B. kontinuierlich arbeitender Arbeitskreis Radverkehr



Generelle Empfehlungen

- Unterschiedliche Aktionen
- Unterschiedliche Medien (Website, Flyer, Broschüren, Presse)
- ?! • Einrichten von Servicestationen, ggf. Lademöglichkeiten
- Anreize für Umstieg auf Rad (Fahrradverleih inkl. Lastenräder, Diensträder)
- ?! • Gewährleistung ganzjährigen Unterhaltens und Freihaltens der Wegeinfrastruktur (Grünschnitt, Laub- und Schneereinigung, Verhinderung Fehlnutzung Radverkehrsanlagen)



Öffentlichkeitsarbeit für Fahrradstraßen und Fahrradzonen

- **Problem:** Wissenslücken zu geltenden Regeln in Fahrradstraßen und Fahrradzonen seitens Kfz- und Radfahrenden
- **Lösungsansätze:**
 - Nutzung verschiedener „Kanäle“ zur **Aufklärung** der Bevölkerung (Anwohner*innen + Nutzer*innen) über Regeln:
 - Flyer, Postkarten (an verschiedenen öffentlichen Orten)
 - Straßen-/Bauzaunbanner, -schilder
 - Social-Media (inkl. ggf. „Imagefilm“) + Presse
 - ggf. **öffentlichkeitswirksame** Eröffnung (neuer Fahrradstraßen) + weitere Aktionen (z.B. Pressefoto vor Bauzaunbannern, Aktion mit Anwohner*innen, ...)
 - Konsequentes **Ahnden von regelwidrigem Verhalten** in Fahrradstraßen und -zonen von allen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere in der Anfangsphase nach Einrichtung)



Verständnisfragen?



Zeit für die „Ausstellung“
ca. 30 Minuten

Haben Sie Anmerkungen oder Rückfragen zur Ausstellung?

Gibt es Themen, die Sie in gemeinsamer Runde diskutieren mögen?



Zusammenfassung und Fazit

- Bereits heute sind Teile des Radverkehrsnetzes ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar, v.a. Erschließungsstraßen in Wohngebieten
- Während der Konzepterstellung wurden bereits erste Maßnahmen umgesetzt, z.B. Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- Neben der Wegeinfrastruktur sind auch weitere Themen zu berücksichtigen
 - Fahrradparken
 - Service und Öffentlichkeitsarbeit
 - Fußverkehr
- Ziel der Förderung des Radverkehrs in Emmendingen sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein.
- Durch das Radverkehrskonzept und die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen wurde bereits ein Zeichen für eine aktive Radverkehrsförderung gesetzt.



Umsetzungsstrategie

- Aufstellen eines **Handlungsprogramms** für einen mittelfristigen Zeitraum (z.B. bis 2030)
 - Festlegen der Maßnahmen, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können
 - Möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisieren (siehe Umsetzungsstrategie)
 - Frühzeitig Gespräche mit anderen Baulasträgern führen
- Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen starten □ **Signale setzen**
z.B. Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Poller-Programm, anforderungsgerechte Abstellanlagen
- Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung □ **schnelles, bedarfsorientiertes Handeln**
- Regelmäßige **Evaluation und Qualitätskontrolle** (z.B. Zählungen Kfz/Rad, Unfallanalysen)
- Intensive **Öffentlichkeitsarbeit** (jährliches Budget bereitstellen)

➤ **WICHTIG: Bereitstellen personeller & finanzieller Ressourcen**



In Emmendingen bewegt sich was – ausruhen gilt nicht.

prahlow@pgv-hannover.de

0511-220 601 83

fricke@pgv-hannover.de

0511-220 601 996

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Telefon: 0511 – 220 0601 80

www.pgv-alrutz.de



Ausblick Radverkehrskonzept & Einblick aktuelle Projekte



Nächste Schritte Radverkehrskonzept

- Finalisierung des Radverkehrskonzeptes
- Vorstellung des Radverkehrskonzeptes im politischen Gremium im November 2023
- Einstellung des Radverkehrskonzeptes auf der Internetseite (<https://klima.emmendingen.de>)



- Entwicklung eines Umsetzungszeitplanes für die empfohlenen Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen ab 2024 (Haushaltsmittel wurden beantragt)

Fahrradstraßen & Fahrradzone

- Neue Fahrradstraßen „Am Schießrain“ & „Am Festplatz“:
Gestaltung für neue Fahrradstraßen wurde festgelegt
(Sicherheitstrennstreifen bei Parkständen, regelmäßige
Piktogramme, rote Radfahrerfurt)

Gestaltung für Fahrradzone und weitere Fahrradstraßen

- Öffentlichkeitsarbeit Fahrradstraßen und -zone:
Informationskampagne zu geltenden Regeln in Fahrradstraßen
und -zonen (Straßenbanner, Pressemitteilungen, Social Media,
Amtsblatt etc.)



Fahrradabstellanlagen Bahnhof Kollmarsreute

- fehlende Möglichkeiten zum sicheren Anschließen der Fahrräder
- 25 neue Fahrradbügel sind bestellt
- Ausarbeitung Überlassungsvertrag mit der DB



Lindenweg Unterführung



- Planung zum Umbau der Lindenwegunterführung im Juli 2023 beschlossen
- Aktuell findet die Ausschreibung statt
- geplanter Umsetzungszeitraum November 2023 – März 2024

Radverkehrsbericht Stadt Emmendingen



**Radverkehrsbericht
2022/23**

Ausführliche Informationen zu allen Aktivitäten und Projekten zur Förderung des Radverkehrs der Stadt Emmendingen sind im jährlichen Radverkehrsbericht zu finden.

<https://klima.emmendingen.de/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr/fahrradfahren>



Vielen Dank!

