

## Dokumentation

<b>Anlass:</b>	Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen Öffentlicher Workshop mit Bürger*innen		
<b>Ort:</b>	Rathaus Emmendingen		
<b>Datum:</b>	18. März 2023	<b>Uhrzeit:</b>	14 - 17 Uhr

<b>Erstellt durch:</b>	PGV-Alrutz		
<b>Anzahl/Funktion Teilnehmende:</b>			
Rüdiger Kretschmer (Stadt Emmendingen)	Heike Prahlow (PGV-Alrutz)		
Svetlana Schlund (Stadt Emmendingen)	Leander Fricke (PGV-Alrutz)		
Karin-Anne Böttcher (Stadt Emmendingen)	25 Bürgerinnen und Bürger		
	6 Mitglieder kommunalpolitischer Gremien		

## Planungsgemeinschaft Verkehr

### PGV-Alrutz GbR

Forschung und Analyse  
Strategie und Konzeption  
Planung und Entwurf  
Beratung und Information  
... und darüber hinaus

Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990

info@pgv-alrutz.de  
www.pgv-alrutz.de

RN065\_Workshop\_180323\_Dokumentation.docx

**11. April 2023**

## Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Thematische Einführung Gutachterbüro und erste Diskussionsrunde

TOP 3 Gruppenarbeit (World Café)

TOP 4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

### TOP 1: Begrüßung

Herr Kretschmer eröffnet den Workshop und begrüßt alle Teilnehmenden. Er bedankt sich für das rege Interesse und stellt Frau Schlund als zuständige Ansprechperson für den Radverkehr und Frau Böttcher als städtische Referentin für Bürger\*innenbeteiligung bei der Stadt Emmendingen vor.

Herr Kretschmer erwähnt die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung und die Ziele der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes. Mit dem aktualisierten Konzept sollen die Maßnahmen zur weiteren Radverkehrsförderung für die nächsten Jahre aufgezeigt werden. Dabei ist ihm vor allem das Miteinander aller Verkehrsarten wichtig.

Er freut sich auf eine rege Diskussion und interessante Beiträge.



Bild 1: Eindrücke vor Beginn des Workshops, Momentaufnahmen

## TOP 2: Thematische Einführung Gutachterbüro und erste Diskussionsrunde

Heike Prahlow stellt das Büro PGV-Alrutz sowie das Vorgehen und die Ziele des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Emmendingen vor. Im Rahmen einer thematischen Einführung erläutert sie außerdem die Bausteine einer fahrradfreundlichen Kommune.

Anschließend beschreibt Leander Fricke die ersten Eindrücke der Gutachter\*innen zum Radverkehr in Emmendingen und stellt die Ergebnisse der Online-Befragung vom Herbst 2022 vor.

In einer ersten Diskussionsrunde können die Anwesenden eine Rückmeldung geben, ob die Einschätzung des Gutachterbüros geteilt bzw. die Ergebnisse der Online-Befragung bestätigt werden oder ob evtl. wichtige Aspekte übersehen wurden. Zusätzlich konnten generelle Rückfragen gestellt werden:

- Von Seiten der Teilnehmenden wird kritisiert, dass bei der Auswertung der Online-Befragung die Gründe zur Radnutzung in Beruf und Ausbildung getrennt wurden – bei einer zusammenfassenden Betrachtung, hätte der Aspekt eine stärkere Relevanz erhalten. Für das Radverkehrskonzept sind diese Unterscheidungen jedoch nicht relevant, da sowohl Alltags- als auch Freizeitverkehre berücksichtigt werden.
- Bei den Planungen zur Radschnellverbindung Richtung Lahr wird der Elzdamradweg als wichtige Alltagsroute nicht weiter verfolgt. Dies würde die Potenziale deutlich verringern und damit die Betrachtung als Landesradschnellverbindung verhindern. Diese Kritik wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht relevant für das Radverkehrskonzept.
- Im Zuge von Fahrradstraßen fehlt einer Teilnehmerin der Hinweis im Straßenraum auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h – bezüglich der Regelungen von Fahrradstraßen fehlt es insgesamt an Information und Öffentlichkeitsarbeit.



- Die in der Online-Beteiligung als kritisch angemerkten Knoten werden bestätigt. Wichtig sei in diesem Zusammenhang eine möglichst durchgängige Radverkehrsführung, die insbesondere an Knotenpunkten eindeutig nachvollziehbar ist. Die Stadt erwähnt, dass für verschiedene Bereiche, etwa an der L 186, bereits Überlegungen zur Verbesserung der Situationen bestehen. Im Radverkehrskonzept werden weitere Lösungsansätze aufgezeigt und eine Umsetzungsstrategie formuliert. Die Teilnehmenden wünschen sich Informationen über die Vorschläge des Planungsbüros. Die Stadtverwaltung sagt zu, dass die Dokumentation des Workshops veröffentlicht und den Teilnehmenden per Mail zugeschickt wird. Auch die Abschlusspräsentation im Stadtrat wird im Anschluss veröffentlicht.

Nach der ersten gemeinsamen Diskussionsrunde stellt Frau Prahlow die Grundzüge der Netzkonzeption sowie einen kleinen Exkurs zum Thema Fahrradstraßen vor.

### TOP 3: Gruppenarbeit

Den Hauptaspekt des Workshops stellt die gemeinsame Diskussion in Kleingruppen dar. Hierzu wird zunächst das Vorgehen der Gruppenarbeit (Methode WorldCafé) erläutert. Die Teilnehmenden erhalten dabei die Möglichkeit, gemeinsam mit den Planer\*innen zu diskutieren und ihre Anregungen direkt einzubringen.

In drei moderierten Gruppen (Aufteilung der Teilnehmenden im Vorfeld nach farbigen Namenskärtchen) können alle Teilnehmenden nacheinander zu den Themen

- Wegeinfrastruktur im Netz
- Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen
- Vision 2030 zum Radfahren in Emmendingen

diskutieren. Nach jeweils 20 bzw. 15 Minuten gehen die Gruppen weiter zum nächsten Thema, so dass alle Teilnehmenden sich zu allen Themen austauschen können.



Bild 2: Gruppe 1 – Wegeinfrastruktur, Momentaufnahmen in der durch Heike Prahlow moderierten Gruppe

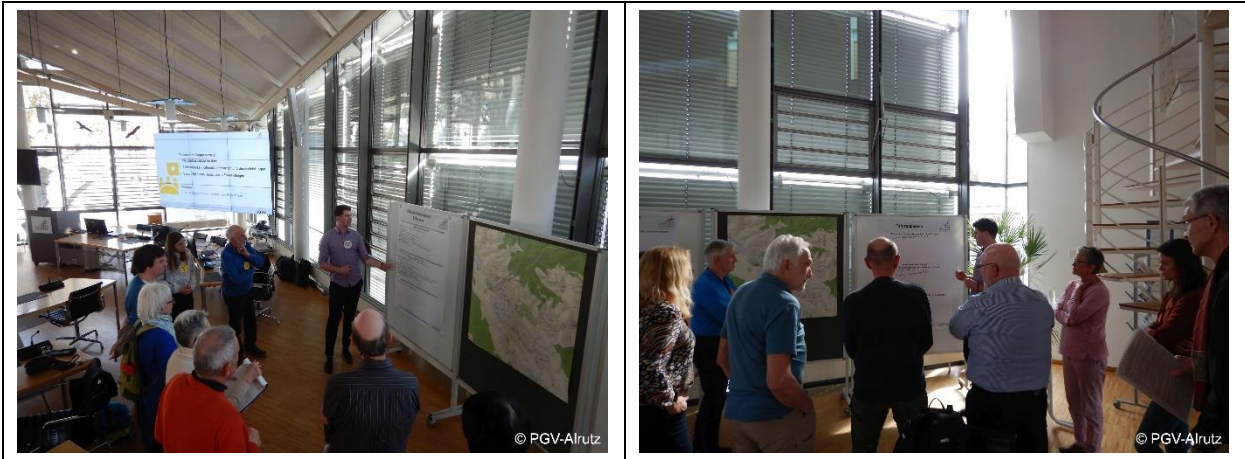


Bild 3: Gruppe 2 – Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen, Momentaufnahmen in der durch Leander Fricke moderierten Gruppe



Bild 4: Gruppe 3 – Vision 2030 zum Radfahren in Emmendingen, Momentaufnahmen in der durch Karin-Anne Böttcher moderierten Gruppe

## Zusammenfassung der Ergebnisse der Gruppenarbeit

Alle Eintragungen und Hinweise werden im Nachgang des Workshops gesichtet und für die weitere Bearbeitung dokumentiert. Nachfolgend werden die wesentlichen Anmerkungen und Hinweise zusammenfassend angeführt.

### Wegeinfrastruktur:

#### Generelle Hinweise ohne Verortung

- Es fehlen weitere touristische Radrouten – ggf. Radwanderkarte des Landkreises einbeziehen.
- Wenn Radwege aufgegeben werden, werden sie häufig nicht zurück gebaut – das führt zu generellen Irritationen bei den Radfahrenden

- fehlende Akzeptanz bei der Radverkehrs-Führung im Kreisverkehr
- Winterdienst wichtig und zum Teil unzureichend
- Fahrradstraßen sind zum Teil zu kurz und wenig nachvollziehbar
- Emmendingen ist für Autos geplant – für den Radverkehr gibt es häufig nur Restflächen.
- Häufig fehlen Bordabsenkungen
- Beschilderungen hängen zu hoch
- Gehwege im Zuge der Fahrradzone zu schmal – wo fahren Kinder?
- Wenn ein Radweg endet und auf der Fahrbahn weitergefahren werden muss, sollte durch eine Barriere ein gefahrloses, vorrangiges Einfädeln des Radverkehrs ermöglicht werden, evtl. auch mit Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ für die Fahrbahn.
- Bauliche Trennung ausreichend breiter Radwege
- Im Sinne der Klimaanpassung: Begleitgrün der Radwege in Form von Schatten spendenden Bäumen.
- Wenn Radweg und Straße sich kreuzen, sollte nicht der Radverkehr Vorrang gewähren müssen, sondern ein Zeichen 206 „Halt, Vorrang gewähren“ für den Straßenverkehr gelten.

**Hinweise zu konkreten Örtlichkeiten**

Auf ausgehängten Netz- und Stadtplänen wurden zahlreiche Hinweise und Anmerkungen zu konkreten Örtlichkeiten und Problemsituationen festgehalten. Dabei wurde insbesondere auf Gefahrensituationen an verschiedenen Knotenpunkten im Stadtgebiet aber auch auf besondere Gefahrenstellen entlang einzelner Strecken hingewiesen. Darüber hinaus wurden dem Gutachterbüro von den Teilnehmenden auch eigene Vorschläge für weitere Netzbestandteile sowie Lösungs- bzw. Gestaltungsideen einzelner Straßen und Knotenpunkte genannt.

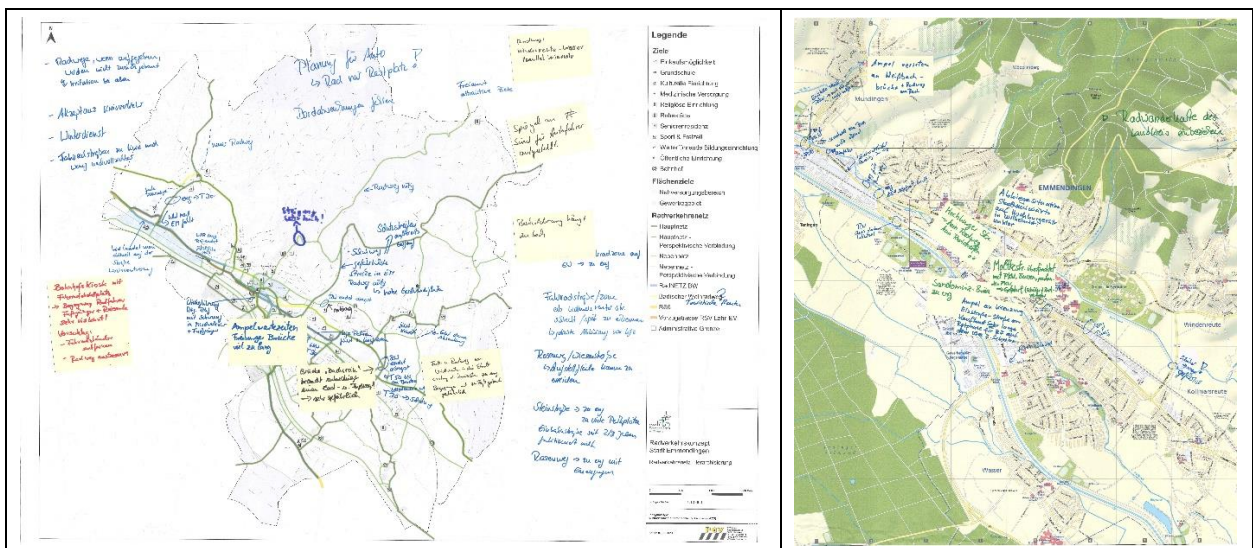


Bild 5: Eintragungen in der Gruppe Wegeinfrastruktur im Netz (Darstellungen in höherer Auflösung zusätzlich im Anhang verfügbar)



Die konkreten Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden wurden im Anschluss an den Workshop zur besseren Nachvollziehbarkeit im Rahmen der Dokumentation des Workshops aber auch zur weiteren Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes in ein geographisches Informationssystem (GIS) übertragen. Für eine direkte Zuordnungsmöglichkeit finden sich Kennungsnummern im nachfolgenden Übersichtsplan sowie in der entsprechenden Übersichtstabelle.

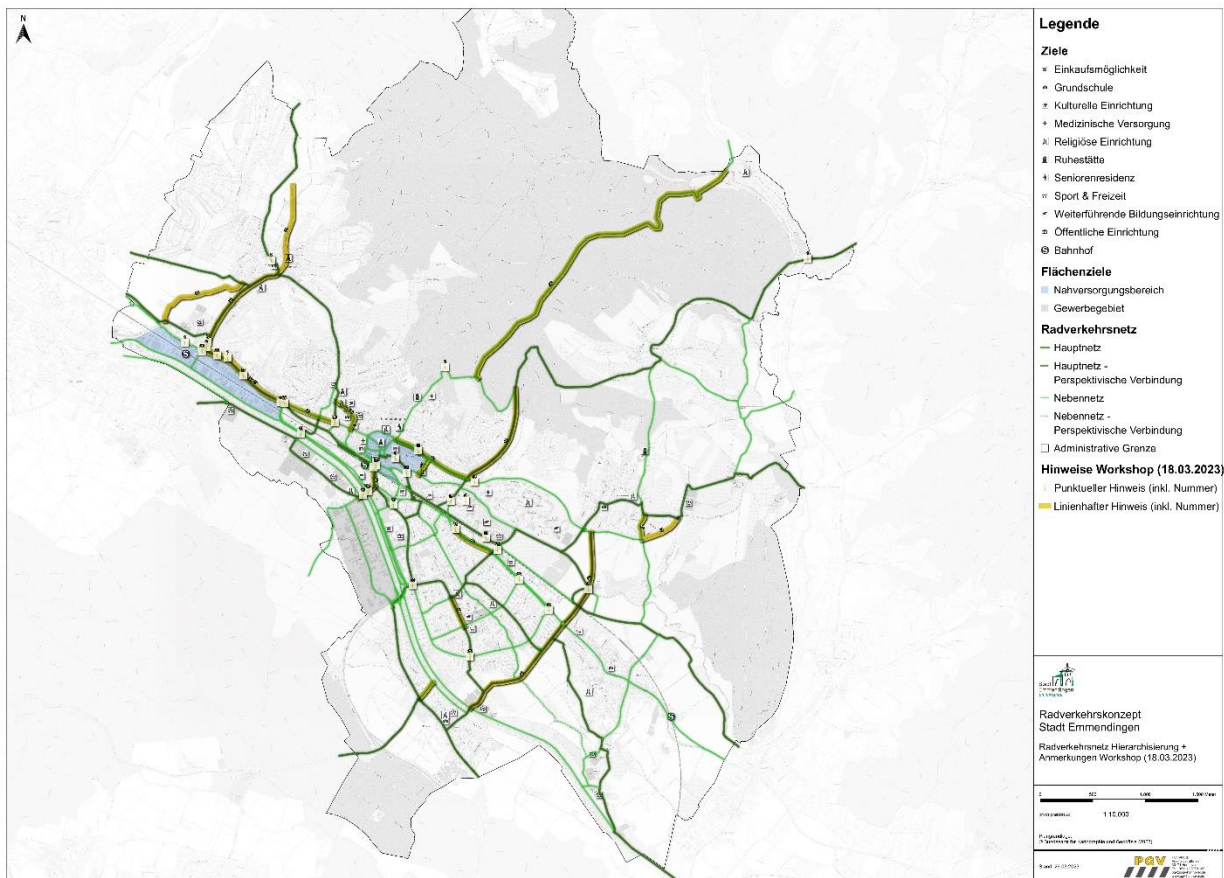


Bild 6: Übersichtsplan mit Verortung der konkreten Hinweise zur Wegeinfrastruktur (Plan in höherer Auflösung zusätzlich im Anhang verfügbar)

Nummer im Plan	Anmerkung bzw. Hinweis Workshop
<b>Punktuelle Hinweise</b>	
1	Kreuzung Staudenhöfe/ K5138: <ul style="list-style-type: none"> <li>An Kreuzung sind Spiegel für Autofahrer aufgestellt – Ort und Lage des Spiegels verhindern eine gleichzeitige Nutzung auch für/ von Radfahrende(n)</li> </ul>
2	Weißbachbrücke Mundingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ampel versetzen an Weißbachbrücke und Radweg am Bach gewünscht</li> </ul>
3	Dorfstraße, Zufahrt Kulturmühle „Mehlsack“:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorfahrt achten für den Radverkehr, warum?</li> </ul>
4	<p>B 3, westlich Elzweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier landet man aktuell auf der Straße, wenn man Richtung Offenburg weiterfährt.</li> </ul>
5	<p>Kreuzung B3/ Dorfstraße/ Elzweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontaktschleife wird von Radverkehr nicht erkannt, generell sollten am Knoten aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) installiert werden.</li> <li>• Knoten wird insgesamt als schwierig angesehen, da der Radverkehr kaum berücksichtigt ist bzw. nicht intuitiv erkennen kann, wie die Führung, v.a. aus der Dorfstraße kommend, gedacht ist.</li> <li>• Von Norden kommend fehlt eine Wegweisung nach Emmendingen für den Radverkehr.</li> </ul>
6	<p>Wegeverbindung nahe Kulturmühle „Mehlsack“:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engstelle durch Poller - mit Hänger ist ein Durchfahren kaum möglich</li> </ul>
7	<p>Nördliche Radverkehrsanlage B3, Höhe Rewe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorfahrt achten für Radverkehr - konfliktreich</li> </ul>
8	<p>Wegeverbindung nördlich Kreiskrankenhaus, Bereich Schaukelwald:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Starke Steigung</li> </ul>
9	<p>Kreuzung B3/ Karl-Friedrich-Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engstelle für Radverkehr</li> <li>• Lichtsignalanlage reagiert nicht auf Radverkehr bzw. lange Wartezeiten</li> <li>• Geradeausfahren Richtung Innenstadt schwierig und konfliktreich</li> <li>• Radweg soll auch enden</li> <li>• Gefährliche Kreuzung</li> </ul>
10	<p>Kreuzung B3/ Elzstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schlechte Sicht</li> <li>• Radverkehr kommt aus totem Winkel</li> </ul>
11	<p>Kreuzung Hochburger Straße/ Wilhelmstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abbiegesituation stadtauswärts auf Hochburgerstraße in Wilhelmstraße unklar</li> </ul>
12	<p>Bahnhofskiosk mit Fahrradabstellplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begegnung Radverkehr, Fußverkehr, Reisende sehr riskant</li> </ul> <p>Vorschlag: Fahrradständer entfernen, Radweg ausbessern</p>
13	<p>Unterführung Bahnhof Richtung Innenstadt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wenn man mit Schwung durch die Unterführung fährt, landet man auf der anderen Seite im Mischverkehr - gefährlich auch für Fußverkehr</li> </ul>
14	<p>K5101, östlich Weinstockstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radweg endet abrupt, Markierung gewünscht</li> </ul>
15	<p>Kreuzung B3/ Karl-Bautz-Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr lange Rotphase für Radverkehr auf dem Weg zum Schwimmbad</li> </ul>
16	<p>Schützenstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sandomierz-Brücke zu eng</li> </ul>
17	<p>Kreuzung Kollmarsreuter Straße/ Haselmatten/ Jahnstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knotenpunkt gefährlich für Radverkehr</li> </ul>
18	<p>Kreuzung Kollmarsreuter Straße/ Franz-Josef-Baumgartner-Straße</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konfliktstelle</li> </ul>
19	<p>Kreuzung Kaiserstuhlstraße/ Freiburger Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampelwartezeiten Freiburger Brücke viel zu lang</li> </ul>
20	<p>Neubronnstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Parken führt zu Konflikten</li> </ul>
21	<p>Lindenwegunterführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterführung sehr eng, Belag schlecht</li> </ul>
22	<p>Einmündungsbereich Lessingstraße in Kollmarsreuter Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfahrt in Fahrradzone von Kollmarsreuter Straße aus für Kfz erst sehr spät zu erkennen</li> <li>• Häufig beliebte Abkürzung für Kfz</li> </ul>
23	<p>Kreisverkehr Milchhofstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toter Winkel - schlechte Sicht</li> </ul>
24	<p>Brettenbachbrücke Am Dachsrain:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wichtige Querungsstelle (Am Dachsrain) für Schulverkehr, sehr konfliktreich</li> <li>• Brücke "Dachsrain" braucht unbedingt einen Rad- und Fußweg - sehr gefährlich</li> <li>• Radweg endet abrupt, gewünscht wird Tempo 30 bis über Brücke, zusätzlich schlechte Sicht, Leitplanken zusätzlich kritisch, weil dadurch Engstelle</li> </ul>
25	<p>Kreuzung Rosenweg/ Wiesenstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellfläche kaum zu erreichen - es fehlen Vorbeifahrstreifen</li> </ul>
26	<p>Kreuzung B3/ Elzweg/ Dorfstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier gibt es überhaupt keine sinnvolle Fahrradführung. Elzweg und Dorfstraße sollten Aufstellflächen eingerichtet werden. Abbiegespur für Autoverkehr auf der Dorfstraße sollte entfernt werden, aus Platzgründen. Symbole für Fahrradverkehr an der Fußgängerampel über die B3 sollten entfernt werden. Vom Elzweg kommend wird der Fahrradverkehr Richtung Mündingen auf die Fußgängerampel der linken Straßenseite gelockt, so dass die Radfahrer auf dem Bürgersteig der Dorfstraße landen, auf der falschen Straßenseite. Der Fahrradverkehr sollte hier eindeutig auf der Straße geführt werden., wie gesagt, markiert durch Aufstellfläche (ARAS) vor der Ampelkreuzung. Zudem sollte die Aufstellfläche durch einen rot abgesetzten Streifen erreichbar sein, es sollte also möglich sein, an den wartenden Autos rechts vorbei zu ziehen. Beispiel: Kreuzung Freiburger Str./ Kaiserstuhlstr.</li> </ul>
27	<p>B3, Höhe OBI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gibt viel zu wenige sichere Querungsmöglichkeiten über die Karl-Friedrich-Str./B3. Wenn man aus der Innenstadt kommend zum OBI, Aldi oder Rewe möchte oder zum neu gebauten Burger-King, ist das kaum sicher möglich.</li> </ul>
28	<p>B3, Höhe Rewe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es müsste an der Bushaltestelle ggü. vom Rewe einen Fußgängerüberweg/ Fahrradverkehrsüberweg geben.</li> </ul>
29	<p>Karl-Friedrich-Straße, Höhe Neustraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus der Innenstadt auf der Karl-Friedrich-Straße kommend sollte vor der Ampel Übergang B3 rechtsseitig eine Radstreifen-/ rote Markierung eingerichtet werden. Damit können der Radverkehr an wartenden Autos vorbei an der Ampel auf den für Fuß- und Radverkehr vorgeschriebenen kombinierten Bürgersteig wechseln. Früher gab es die Möglichkeit, schon ein gutes Stück vor der Ampel auf den Bürgersteig zu fahren (frei für Radverkehr), dies wurde aber</li> </ul>

	abgeschafft. Angeblich, weil auf der Karl-Friedrich-Str. an dieser Stelle jetzt Tempo 30 gilt.
30	Kreisverkehr Karl-Friedrich-Straße/ Neustraße/ Mundinger Straße: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Karl-Friedrich-Straße ab Kreisverkehr Neustr./Mundinger Str. sollte als Fahrradzone eingerichtet werden, einschließlich Hebelstraße bis Kreuzung Gartenstraße.</li> </ul>
31	Kreuzung Romaneistraße/ Markgrafenstraße: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier sollten neben den Fußgängerüberwegen auch rot markierte Fahrradübergänge mit Vorrang angelegt werden. Das mindert auch die Unart, als Radlerin den Fußgängerüberweg zu nutzen.</li> </ul>
32	Kreisverkehr Kollmarsreuter Straße/ Wiesenstraße: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Kollmarsreuter Straße stadtauswärts, also Richtung Kollmarsreute, ist es gestattet auf dem Gehweg zu fahren (Fahrrad frei). Am Kreisverkehr Wiesenstraße gibt es aber keine Abfahrt in den Kreisverkehr. Dies hat zur Folge, dass die Fahrradfahrer entweder am Zebrastreifen auf die Straße und dann in den Kreisverkehr fahren oder aber, was ich noch schlimmer finde, ohne zu schauen einfach den Zebrastreifen über die Wiesenstraße nehmen um dann auf dem Gehweg (illegal) weiterzufahren. Hier wäre also entweder eine Zufahrt in den Kreisverkehr notwendig, oder aber das Befahren des Gehwegs zu verbieten (Zusatzschild entfernen). Das hält zwar die Leute nicht ab auf dem Gehweg zu fahren wie auf vielen Gehwegen sonst!</li> </ul>
<b>Linienhafte Hinweise</b>	
33	Friedrich-Mößner-Straße: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer, gut befahrbarer Radweg.</li> </ul>
34	Wegeverbindung westlich Dorfstraße Mündingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Alternative auch für den Alltagsradverkehr - geht auch weiter bis Neumattenweg</li> </ul>
35	K5100: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radweg gewünscht. Wichtige Verbindung nach Freiamt, dort befinden sich auch attraktive Ziele für Alltagsradverkehr</li> </ul>
36	Dorfstraße Mündingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dorfstraße sehr eng.</li> <li>• Fahrradnutzung des Bürgersteigs auf der rechten Seite (von Mündingen aus gesehen) sollte untersagt werden, da an vielen Stellen zu eng.</li> <li>• Auf der Mundinger Dorfstraße sollte durchgängig Tempo 30 gelten. in der Regel sind die Parkbuchten belegt. Auf der anderen Straßenseite ist der Radstreifen. Sind dort Radfahrer unterwegs, ist ein sicheres Überholen mit 1,50 m Abstand unmöglich. Sehr viele Autofahrer überholen trotzdem, weil ja 50 erlaubt ist. Wäre hier nur 30 erlaubt, wäre die Versuchung wesentlich geringer. Die Straße ist zudem durch die Parkbuchten so eng, dass Tempo 50 selbst ohne Radverkehr auf dem Radstreifen zu schnell erscheint.</li> </ul>
37	Radverkehrsanlage nordseitig der B3 (zw. Dorfstraße und Am Elzdamm): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordseitiger Zweirichtungsradschulerverbindung</li> <li>• An der Karl-Friedrich-Straße/B3 Richtung Innenstadt gesehen linke Seite kombinierter Fußgänger/Fahrradweg ist Fahrradverkehr in beiden Richtungen erlaubt. Teilweise ist der Bürgersteig für diesen Zweck viel zu eng. Hier sollte der Bürgersteig/Radweg verbreitert werden. Zumal auf der B3 noch Tempo 60 erlaubt ist.</li> </ul>

38	<p>Tennenbacher Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulweg, gefährlichste Strecke in Emmendingen, Radweg nötig, hohe Geschwindigkeiten, Schutzstreifen außerorts bergauf möglich?</li> </ul>
39	<p>Steinstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• seit 2-3 Jahren eine Einbahnstraße, ist aber viel zu eng, zu viel Kfz-Parken, funktioniert nicht - war vorher besser, weil alle entgegen kamen, nicht nur RV</li> </ul>
40	<p>Hochburger Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Radweg, kein Radfahrstreifen o.ä.</li> </ul>
41	<p>Moltkestraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• überfrachtet mit Pkw, Bussen, parkenden Pkw</li> <li>• Gefahr für (Schüler)-RV</li> </ul>
42	<p>K5101 in Windenreute:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• soll komplett in das Netz aufgenommen werden - Verbindung über Bergstraße fährt kaum jemand. Hier gibt es jedoch bislang nur einen GW, ohne Absenkung.</li> </ul>
43	<p>Zum Schneckenberg, Bergstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschnitt wird von nur sehr wenigen genutzt - Netz-Weiterführung eher über Panoramastraße</li> </ul>
44	<p>Kollmarsreuter Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• viel Lkw, Wunsch nach Tempo 30</li> </ul>
45	<p>Wegeverbindung zw. Elz und Kollmarsreuter Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radweg Windenreute – Wasser, parallel Wiesenstraße</li> </ul>
46	<p>Am Dachsrain:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuß- und Radweg von Windenreute in die Stadt entlang der Kreisstraße zu eng - Begegnungen mit zu Fuß Gehenden gefährlich</li> </ul>
47	<p>Rosenweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einengungen bei viel Verkehr auch für Radverkehr ungünstig - ständig muss hinter Einengungen gewartet werden</li> </ul>
48	<p>Karl-Friedrich-Straße (zw. B3 und Neustraße):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Anfang der Straße fahren so gut wie alle dort legal links ankommenden (Färber-Seite) Radfahrende auf dem Gehweg links geradeaus, wo auch das Piktogramm Radnetz direkt vor dem Ampelübergang hinweist. Das kurioser Weise kurz danach stehende Gehwegschild wird ignoriert, weil Radfahrende, die gegenüber den Autoschaltungen seltenen und kurzen Grünphasen zur Querung ungern abwarten. Auf die rechte Friedrichs-Straßenseite gequert wird meistens an der ersten Bordabsenkung</li> <li>Ab Elzstraßenkreisel ortsauwärts bis Becherer Straße verläuft der Fahrradschutzstreifen direkt am Autoparkstreifen entlang ohne Sicherheitstrennstreifen. Dies gilt leider auch für die Fahrradspuren beidseits zwischen den beiden Kreiseln. Die Verwaltungsvorschriften zur StVO geben seit längerer Zeit Sicherheitstrennstreifen für solche Fälle vor. Und auch in den Qualitätsstandards RadNETZ BW müssen solche Trennstreifen zu parkenden Autos bereits im Startstandard vorhanden sein. Mir selbst sind 2 Fahrradunfälle in der Friedrichstraße durch aufgehende Autotüren bekannt, einer davon mit tödlichem Ausgang. Die Nutzung derart gefährlicher Fahrradspuren ist nach Expertenmeinung eine Aufforderung zum Suizid.</li> <li>Eine durchgängig klare Fahrradspurführung in der gesamten Friedrichstraße unter Einbeziehung der RadNETZ-BW-Standards würde den Radverkehr deutlich attraktiver und sicherer machen. Sie würde auch verhindern helfen,</li> </ul>

	dass Radfahrende wegen unklarer und alle 50 Meter ändernder Verhältnisse aus Angst auf die Gehwege ausweichen.
49	<p>Karl-Bautz-Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die ultra kurze Bautz-Fahrradstraße sollte über den Kreisel hinweg die restlichen 50 Meter bis zur B3-Ampel durchgeführt werden. Die Gehweg-Freigabe für Räder bis zur B3 ist Stückwerk, wie auch die abmarkierte Radspur auf der Gegenseite bis zum Kreisel. Die Fahrradstraßen Furtmattenweg und Am Sportfeld beginnen an der Newark-Brücke direkt am Brückenanfang nach der B 3. Warum ist diese Lösung nicht auch an der Schützenbrücke möglich? Denn auch hier weichen Fahrradfahrende von der engen Brückenfahrbahn auf die Brückengehwege aus. Eine durchgängige Fahrradstraßenanbindung in die Straß Am Sportfeld wäre die einzig sichere und auch logische Lösung, da sie zu einem schlüssigen Fahrradstraßennetz führen würde.</li> </ul>
50	<p>Karl-Friedrich-Straße, B3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der B 3 sollte wegen des vermehrten Fahrradverkehrsaufkommen verursacht durch die Ansiedlung der Bau- und Supermärkte und des Burgerkings höchstens Tempo 50 gelten.</li> </ul>

### Fahrradparken:

Zum Thema des Fahrradparkens wurden einzelne bereits existierende gute Beispiele in Emmendingen von den Teilnehmenden benannt. Insbesondere am Bahnhof sowie innerhalb der Kernstadt sowie an wichtigen Einzelhandels- und Schulstandorten werden sich jedoch sowohl hinsichtlich Qualität als auch Quantität Angebotsverbesserungen gewünscht. Dabei wurde insbesondere die Bedeutung von Sonderparkflächen für Fahrräder (Lastenräder, Räder mit Anhänger) sowie gesicherten Abstellanlagen (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus) hervorgehoben. Einig waren sich die Teilnehmenden weiterhin darüber, dass eine Flächenumverteilung im Straßenraum auch beim ruhenden Verkehr von Kfz-Parkplätzen zu Fahrradparkplätzen stattfinden muss.

Die im einzelnen benannten Themen bzw. Aspekte sind nachfolgend aufgeführt:

- Welche guten Beispiele (für Fahrradabstellanlagen) kennen Sie in Emmendingen?
  - Fahrradabstellanlagen am Bahnhof
  - Merk-Galerie (jedoch nicht vorm Rewe)
  - Fahrradboxen Mündingen (Bahnhof)
  - Sonderparkplätze für Fahrräder mit Anhänger nahe Merk-Galerie
  - Neue Musikschule (Südseite Bahnhof, Fahrradkäfig)
- Wo fehlen Abstellanlagen? Wo sind Abstellanlagen nicht gut nutzbar und warum?
  - Merk-Galerie vorm Rewe! → Entfall von Pkw-Parkplätzen
  - Marktplatz
  - Kernstadt mehr Bügel an vorhandenen Standorten
  - Bahnhof (Emmendingen+Mündingen), ggf. Fahrradparkhaus →zentral! →zielnah!

- Zu wenig Platz zwischen Bügeln
- Abstellanlagen vor Bibliothek!
- Was wünschen Sie sich zum Thema Fahrradparken in Emmendingen?
  - Verhinderung von/ Maßnahmen gegen Schrottfahrräder an Fahrradabstellanlagen
  - Mehr Flächen für Fahrradparken (Einkaufen, Schulen, Kindergärten, ...), insb. für Lastenräder, Anhänger etc.
  - Fahrradstellplätze an Wanderparkplätzen
  - Fahrradabstellanlagen an Spielplätzen
  - Berücksichtigung von Fahrradparken als Selbstverständnis beim allg. städtischen Parkraummanagement
  - Fahrradstellplätze für moderne Räder
  - Mehr gesicherte Fahrradstellplätze (sichere Stellplätze auch an Schulstandorten)
  - Kontrolle/ Überwachung von Fahrradstellplätzen
  - Flächen in Parkhäusern umnutzen für Fahrradabstellanlagen (Erdgeschoss!)

### **Öffentlichkeitsarbeit und Service:**

Im Bereich der Serviceleistungen wird sich von den Teilnehmenden v.a. ein ganzjähriges Freihalten und Unterhalten von Radwegen gewünscht. Das Angebot an Reparatur- und Lademöglichkeiten für Fahrräder sollte gezielt ergänzt und über die vorhandenen Angebote informiert werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit stehen für die Teilnehmenden insbesondere eine intensivere und kreative Kommunikation sowie Sensibilisierung über bestehende Regeln im Straßenverkehr (z.B. in Fahrradstraßen) im Vordergrund. Darüber hinaus sollte auch für eine generelle Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden geworben werden.

Die im einzelnen benannten Themen bzw. Aspekte sind nachfolgend aufgeführt:

- Welche Serviceleistungen zum Radfahren kennen Sie in Emmendingen? Welche hätten Sie gerne?
  - Winterdienst mit Vorrang Rad- + Fußverkehr
  - Fahrradboxen
  - Übersicht zu vorhandenen Reparaturstätten
  - „Beleuchtung“ → soziale Sicherheit
  - Nördlicher Bahnhofsbereich: Serviceangebote (Pumpe, Schlauchautomat)
  - Pflege (Grünschnitt, Mülltonnen, Einbauten) → Freihalten von Radwegen
  - Radverkehrsfreundliche Baustellenführungen
  - Zeitweise Sperrungen für Kfz-Verkehr vor Schulen



- Dichtere Kontrolle und Durchsetzung von Regeln durch das Ordnungsamt (Radfahren ohne Licht, Radfahren auf Gehwegen, Radfahren auf der „falschen“ Seite)
- Parkleitsystem für Fahrradparkplätze
- Fühlen Sie sich ausreichend zum Radfahren in Emmendingen informiert? Was fehlt Ihnen?
  - Bessere Kommunikation zu Alternativverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen (insb. „Schulwege“-Konzept)
  - Aufklärung von Pkw-Fahrenden
  - Miteinander von Fuß- und Radverkehr in Fußgängerzone!
  - Mehr Aufklärung über „Bürgermeldung“
  - „Abstandsschilder 1,5m“ an Ortseingängen und neuralgischen Punkten in der Stadt
  - Berichte zum Radverkehr im Amtsblatt → größer aufziehen (z.B. Rubrik „Rad- und Fußverkehr aktuell“)
  - Aufklärung und Sensibilisierung über nicht zulässiges Befahren von Seitenräumen in Gegenrichtung (z.B. durch Markierungen/Piktogramme)
  - „Bessere“ und barrierearme (einfache Sprache) Kommunikation über Regeln etc.
  - Lademöglichkeiten für Pedelecs
  - Rücksichtnahme in Kreisverkehren („Kampagne“) → auch Beleuchtung
- Was wünschen Sie sich in diesem Zusammenhang in der Stadt?
  - Bewusstseinschulung (für Gefahren am Fahrrad selbst + im Straßenverkehr)
  - Informations-Schulungs-Pflicht für alle Verkehrsteilnehmenden
  - Beschattung von Radwegen mitdenken
  - Selbstbewusstseinschulung über eigene Rechte von Radfahrenden
  - Information zu Fahrradstraßen + Regeln
  - Mehr „Blitzen“ von Kfz auf Fahrradstraßen
  - Regelaufklärung am Emmendinger Tor

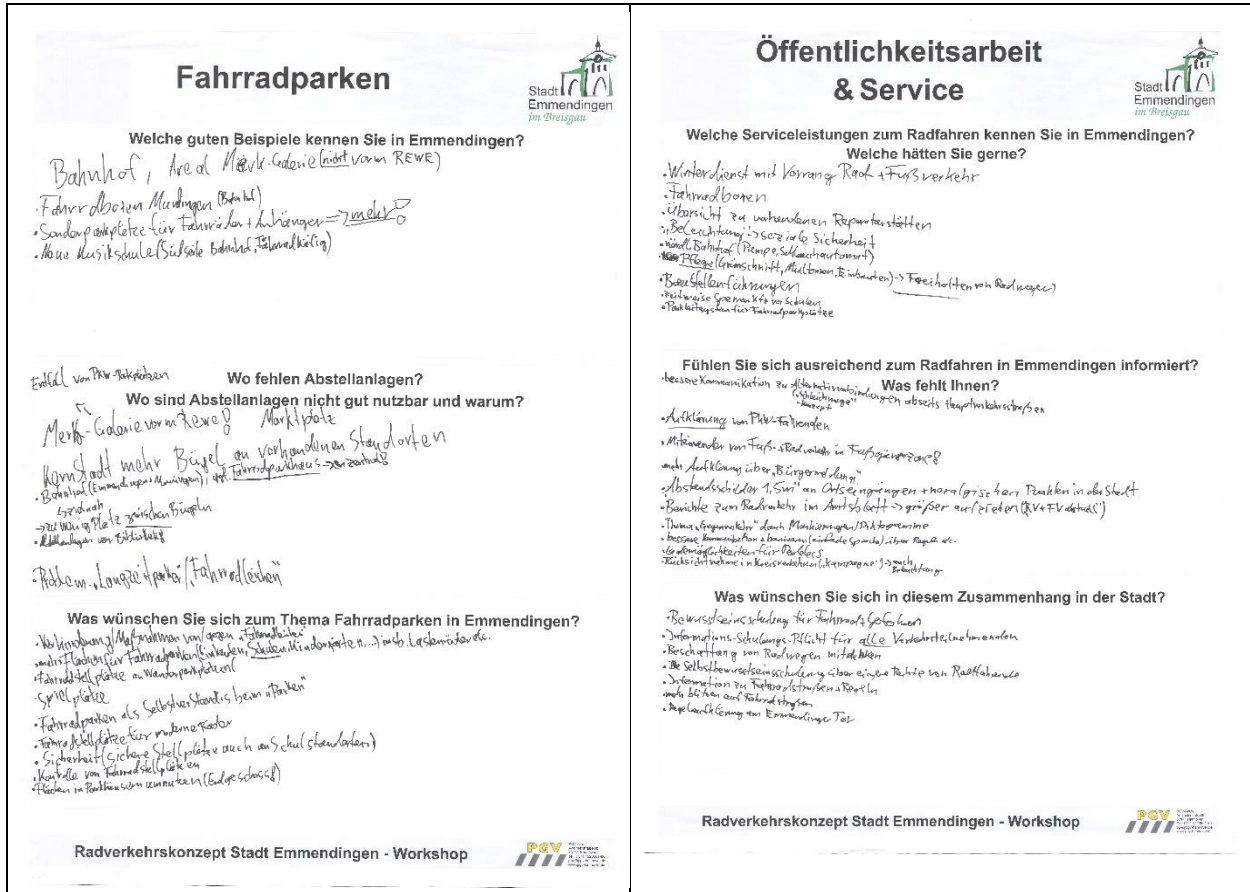


Bild 7: Eintragungen in der Gruppe Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Service

**Vision 2030 zum Radfahren in Emmendingen:**

In dieser Gruppe wurde sich über Wunsch- und Zielvorstellungen zum Radfahren in Emmendingen der Zukunft ausgetauscht. Es wurde deutlich, dass der Wunsch nach einer rad- und fußverkehrsfriendly(re)n Stadt besteht, in dem die Aktive Mobilität von der Bevölkerung gelebt und von der Politik gefördert und gefordert wird. Neben konkreten Vorstellungen zur Fahrradfreundlichkeit einzelner Straßenzüge wurden auch Ideen zur weiteren (Pkw-reduzierten) Gestaltung der Innenstadt geäußert und allgemeine Leitlinien für politische Entscheidungsgrundsätze definiert.


Die im einzelnen benannten Themen bzw. Aspekte sind nachfolgend aufgeführt:

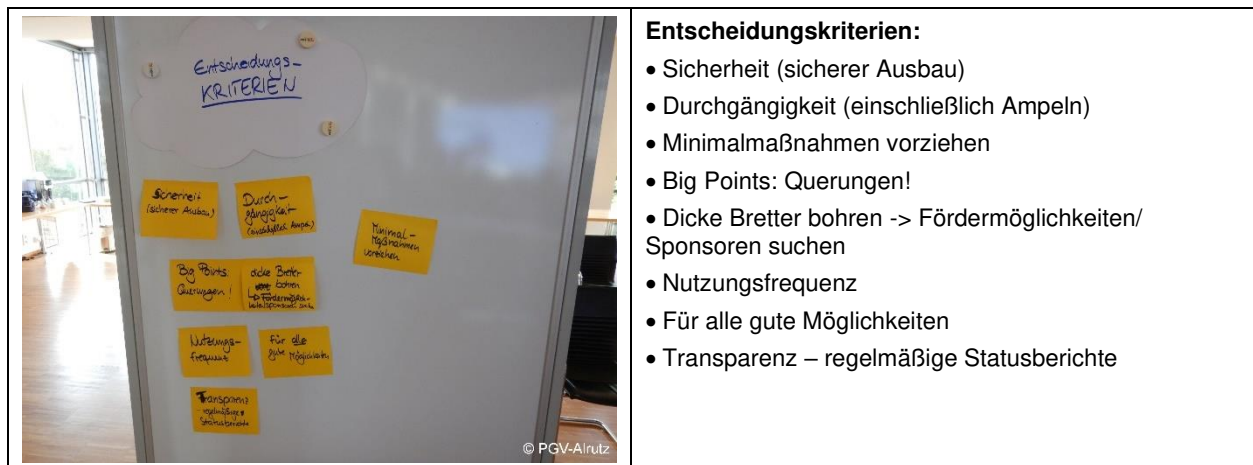
- Ihre Vision zum Radfahren in Emmendingen im Jahr 2030? Was muss sich verändern, damit in Emmendingen mehr und gerne Rad gefahren wird?
  - Fahrrad als primäres Verkehrsmittel
  - Kaum Autos in der Stadt

- Unterschiedliche Radtypen für alle attraktiv
- Gesamtes Wegenetz aus Radfahrerperspektive
- Durchgehend Tempo 30 (außer B3)
- Alle Vorschläge des Radverkehrskonzeptes sind umgesetzt
- Mehr Bahn(übergänge), bequeme Querungen
- Mehr Elzüberquerungen → Sportgebiet
- B3 muss gut gequert werden
- Schützenbrücke ist ausreichend breit
- Mehr Platz für Räder überall
- Dachsrainbrücke sicher für Radfahrer
- Querung am Brettenbach (Radweg vorrangig + flacher gestaltet)
- Für Autofahrer unattraktiv
- Auch für radelnde Kinder/Anhänger sicher „familienfreundlich“
- Radwege in die Ortschaften breiter (Räder mit Anhänger + Lastenräder)  
→ Windenreute, Mundingen, Maleck (Radschutzstreifen)
- Guter Straßenbelag
- Ampeln sind fahrradfreundlich geschaltet, vor allem bei breiten Kreuzungen
- Durchgängige Radwege (kein abruptes Ende, abgesenkte Bordsteine auch in der Fahrradzone, wichtig für Kinder + barrierefrei für Fußgänger)
- Baulich getrennt
- Konfliktfreie Wegeführung
- Schwellenfreie Bordstein-Absenkung
- Ladestationen
- Dezentrales Fahrradparken
- Karl-Friedrich-Straße ist Fahrradstraße
- Viel weniger Autos, keine Staus
- Überall Fahrradstraßen
- Elektromobile für die Älteren
- Keine Parkplätze in der Innenstadt
- Spuren für die Radler in beide Richtungen getrennt mit Pfosten (Autos in der Mitte)
- Entspannte Verkehrssituation vor der Bahn
- Kein langes Warten vor Ampeln
- Viel mehr Fahrradparkplätze an allen wichtigen Gebäuden (z.B. Einkaufen, Stadtbibliothek)
- Durchgehende Verbindung auf der Ostseite von Mundingen bis Sexau (jenseits Bahn, zentral)
- Fahrradfahrer-Brücken mit angenehmer Steigung
- Bestehende Brücken breiter + sicherer
- Bahnunterführungen (breit + sicher)
- Infrastruktur wird beim Bau von Wohnungen immer mitgedacht (z.B. Elzmätte → B3-Brücke Six Fours)

- Die Finanzierung der Radwege-Infrastruktur ist gesichert
- Autofreier Modellstadtteil Bürkle-Bleiche
- Weiter Autos in Bürkle-Bleiche!
- Autofahrer sind ausnahmsweise erlaubt, Straßen werden für Fuß- und Radverkehr konzipiert
- Sharing-Bikes am Ortseingang
- StraBa-Verlängerung am FR
- An allen Ampeln Vorrang für Radverkehr + ÖPNV
- Fahrradmitnahme im Stadtbus
- Autoparkplätze max. auf 1 Seite
- Mehr Einbahnstraßen
- Karl-Friedrich-Str. ab Kreuzung (Bäckerei) + Hebelstraße autofrei < Rettungsfahrzeuge
- Es ist ruhig, keine Autoabgase, alle nehmen Rücksicht, alle gleich schnell – Fußgänger gleichberechtigt! (Ich achte jeden Verkehrsteilnehmer)
- Es hat Bildungs- und Kommunikationsarbeit stattgefunden (Schulen) → Mobilitätskultur!  
→ Information: wo finde ich was? (einheitliche Beschilderung)
- Radfahrer werden von den Verkehrsbehörden + Bauämter gleichwertig behandelt Kooperativ!
- Stadt berichtet regelmäßig über den Umsetzungsstand geplanter Maßnahmen
- Statt „Radfahren verboten“ Schilder: „Radler fahren rücksichtsvoll“

Die verschiedenen Wünsche und Beiträge wurden zum Ende der Gruppenphase hin in Zielformulierungen zu den Themen „Qualitäten“ und „Entscheidungskriterien“ kategorisiert.

 <p>The whiteboard is titled 'Radfahren in Emmendingen' and contains a list of qualities for cycling infrastructure. The sticky notes include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>entscheidungsfähig</li> <li>entspannt</li> <li>Sicher</li> <li>Mobilitätskultur mit Rücksichtnahme + Fahrradmitnahme</li> <li>Übersichtlich</li> <li>Seniorenfreundlich</li> <li>Wohlfühlen (guter Zustand)</li> <li>Gut gekennzeichnet</li> <li>Radverkehr vorrangig</li> <li>breite Akzeptanz - ernst genommen</li> <li>Seniorenfreundlich</li> <li>im Winter vorrangig geräumt</li> <li>Schüler*innen + kinderfreundlich</li> <li>mit regional ausgebautem ÖPNV</li> <li>PV überdachte Radwege</li> <li>Grüner (Rasen + Bäume statt Parkplätze)</li> </ul>	<p><b>Qualitäten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Übersichtlich</li> <li>• Entschleunigt, entspannt</li> <li>• Sicher</li> <li>• Mobilitätskultur mit Rücksichtnahme + Fahrradmitnahme</li> <li>• Gut gekennzeichnet</li> <li>• Seniorenfreundlich</li> <li>• Wohlfühlen (guter Zustand)</li> <li>• Fahrrad als primäres/gleichberechtigtes Verkehrsmittel</li> <li>• Im Winter vorrangig geräumt</li> <li>• Radverkehr vorrangig</li> <li>• Breite Akzeptanz – ernstgenommen</li> <li>• Familienfreundlich</li> <li>• PV-überdachte Radwege</li> <li>• Schüler*innen + kinderfreundlich</li> <li>• Grüner (Rasen + Bäume statt Parkplätze)</li> <li>• Mit regional ausgebautem ÖPNV</li> </ul>
--	--

**Entscheidungskriterien:**

- Sicherheit (sicherer Ausbau)
- Durchgängigkeit (einschließlich Ampeln)
- Minimalmaßnahmen vorziehen
- Big Points: Querungen!
- Dicke Bretter bohren -> Fördermöglichkeiten/ Sponsoren suchen
- Nutzungsfrequenz
- Für alle gute Möglichkeiten
- Transparenz – regelmäßige Statusberichte

Bild 8: Eintragungen in der Gruppe Vision 2030 zum Radfahren in Emmendingen

#### TOP 4: Zusammenfassung und weiteres Vorgehen


Nach einer kurzen Zusammenfassung der Gruppenarbeit stellt Frau Prahlow zum Abschluss das weitere Vorgehen (s. Präsentation) vor. Das Konzept wird in enger Abstimmung mit der Stadt Emmendingen erstellt.

Frau Böttcher ergreift noch einmal das Wort und bedankt sich für die rege Teilnahme. Sie verweist auf die neue Beteiligungsseite der Stadt Emmendingen (<https://mitreden.emmendingen.de>) und erläutert, dass dort regelmäßig Informationen auch zum Radverkehr und zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes eingestellt werden würden.

Sie bestätigt nochmal die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung und verweist darauf, dass alle mit ihrer Teilnahme an dem Workshop dazu beigetragen haben, dass ihre Bedürfnisse in das Konzept eingebracht werden können.

Als **Feedback** zur Veranstaltung wurden weitere Wünsche, Sorgen und Anregungen angeführt, die nachfolgend zusammengestellt sind:





**Radfahren in Emmendingen**  
Stadt Emmendingen im ZIRKON

Geben Sie uns gerne Ihr Feedback zur heutigen Veranstaltung

Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen - Workshop

**Feedback der Teilnehmenden:**

- Gute Veranstaltung
- Danke – bitte Ergebnisse ernst nehmen!
- Wichtig „das Wissen aller“ mitnehmen – gut
- Vorstellung durch das Büro etwas zu lang, v.a. für diejenigen, die an der Online-Umfrage teilnahmen
- Danke! Gut strukturiert, gute Themen der Gruppen, Netzplan könnte deutlicher sein
- Ich war positiv überrascht – hoffentlich werden die Ideen bald umgesetzt
- Workshops zu kurz
- Wichtig: Der Sinn, dass ein Büro aus Hannover beauftragt wurde, wurde erst am Ende klar.
- Es war sehr interessant. Ein bisschen mehr Zeit bei den Gruppen nächstes mal.
- Informativ und gut moderiert, danke.
- Sehr gut durchgeführt. Könnte öfter stattfinden.
- Spannend. Freue mich auf die Ergebnisse!
- Werbung für Workshop/ Thematik in Kitas, Schulen, öffentlichen Bereichen, da nicht alle Zeitung lesen.

Bild 9: Feedback zur Veranstaltung von Seiten der Teilnehmenden

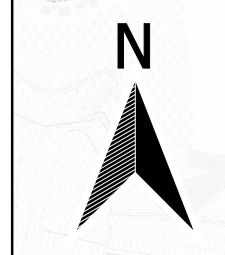
Darüber hinaus wurden in einer Abschlussrunde zusätzlich noch nachfolgende Aspekte mündlich von den Teilnehmenden benannt:

- „Jetzt loslegen! Mut haben, Sachen auszuprobieren.“
- „Über Visionen zum Radfahren zu sprechen war super.“
- „Die Veranstaltung könnte öfter stattfinden.“
- „Es sollten auch Aspekte zur Rücksichtnahme von Radfahrenden auf zu Fuß Gehende betrachtet werden (z.B. Befahren von Gehwegen (auf der falschen Seite)).“
- „Loslegen statt planen.“
- „Bessere Führungskontinuität für den Radverkehr anstreben. Der Radverkehr ist im Führungschao verloren.“
- „Auch der Radverkehr muss sich an bestehende Regeln halten.“

### Anlagen:












- Übersichtspläne mit Verortung der konkreten Hinweise zur Wegeinfrastruktur
- Die gezeigte Präsentation wurden den Teilnehmenden bereits losgelöst von dieser Dokumentation zur Verfügung gestellt.







# 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
-  Administrative Grenze

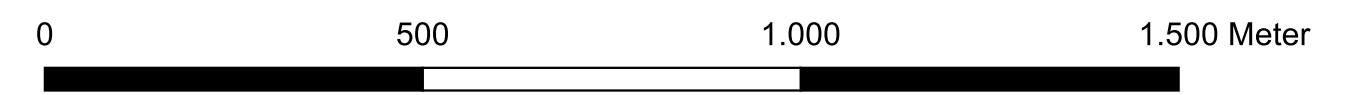
## Hinweise Workshop (18.03.2023)

-  Punktueller Hinweis (inkl. Nummer)
-  Linienhafter Hinweis (inkl. Nummer)



## Radverkehrskonzept Stadt Emmendingen

Radverkehrsnetz Hierarchisierung +  
Anmerkungen Workshop (18.03.2023)



(im Original DIN A0) 1:10.000

Plangrundlage:  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023)





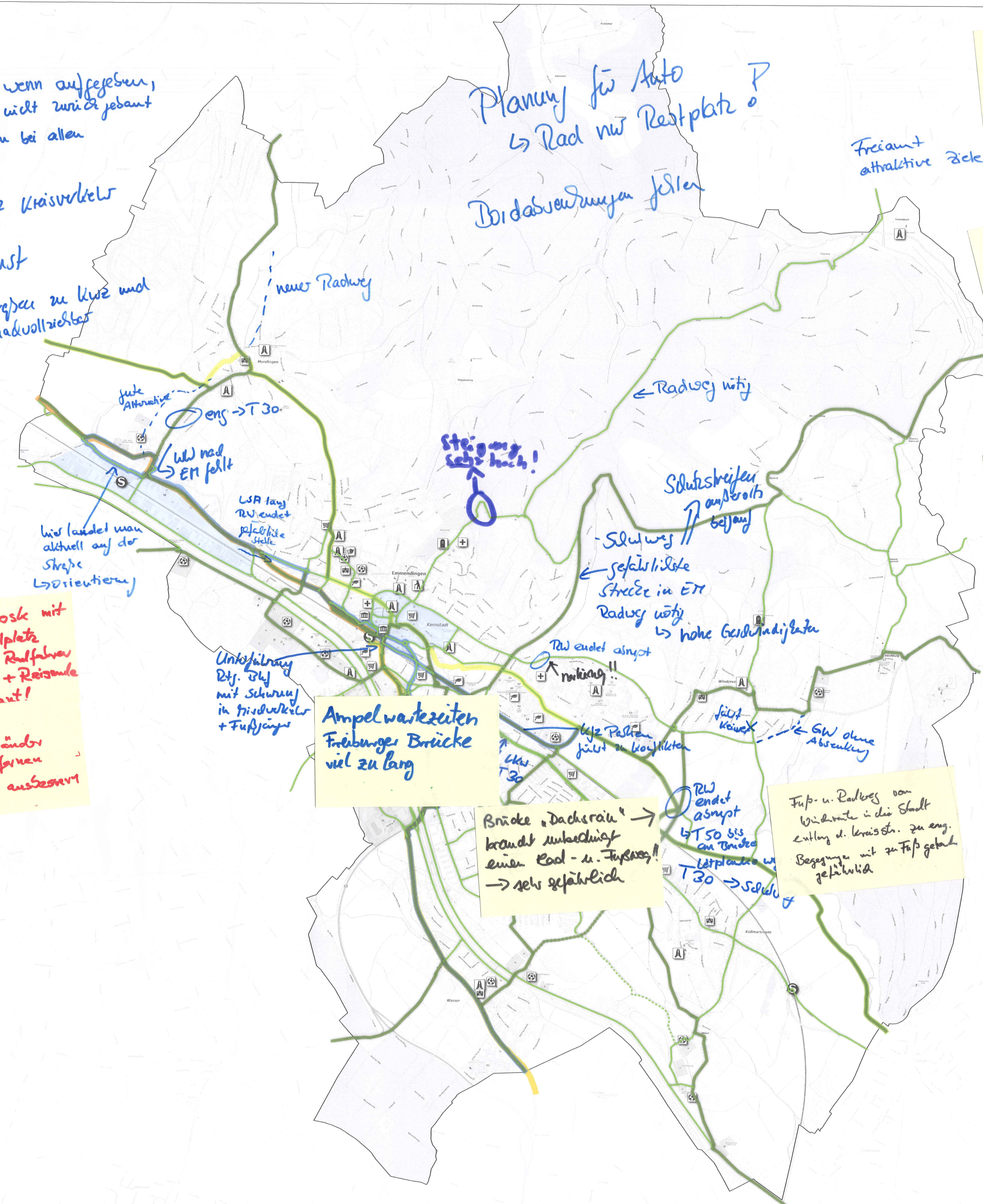
- Radwege, wenn aufgegeben, werden nicht zurückgebaut  
↳ Irritation bei allen
- Akzeptanz Kreisverkehr
- Winterdienst
- Fahrradstraßen zu kurz und wenig nachvollziehbar

Planung für Auto  
↳ Rad nur Restplatz  
Bordauswertungen fehlen

Radweg:  
Wiederverte-Wasser  
Parallel Wieserstr.

Freiamt  
attraktive Ziele

Spiegel an #  
Sind für Autofahrer  
aufgestellt.



neuer Radweg  
Eng → T 30  
↳ nach EM fehlt  
wie landet man  
aktivell auf der  
Straße  
↳ Orientierung

Steigung  
sehr hoch!

← Radweg nötig

Schulstreifen  
auf Straß  
beifang

Schulweg  
← gefährlichste  
Straße in EM  
Radweg nötig  
↳ hohe Geschwindigkeit

Beschildeung hängt  
zu hoch  
Radzone auf  
GU → zu eng

Bahnhofs Kioske mit  
Fahrradabstellplatz  
→ Begegnung Radfahrer  
Fußgänger + Reisende  
sehr visuell!  
Vorschlag:  
- Fahrradständer  
aufbauen  
- Radweg ausbauen

Unterführung  
Rtj. Str.  
mit Schwung  
in Kreisverkehr  
+ Fußgänger

Ampelwartezeiten  
Freiburger Brücke  
viel zu lang

Brücke „Dachstein“  
braucht unbedingt  
einen Rad- u. Fußweg!  
→ sehr gefährlich

Fuß- u. Radweg von  
Wiederverte in die Stadt  
entlang d. Kreisstr. zu eng.  
Begegnung mit zu Fuß gehen  
gefährlich

Fahrradstraße/zone  
ab Wollweiser unter Str.  
schlecht / spät zu bauen  
↳ größte Abkürzung von Uffz

Rosenweg / Wieserstraße  
↳ Aufstellfläche kann zu  
werden

Steinstraße → zu eng  
zu viele Parkplätze  
Einbahnstraße seit 2/3 Jahren  
funktioniert nicht

Rosenweg → zu eng mit  
Eisenrampen

**Legende**

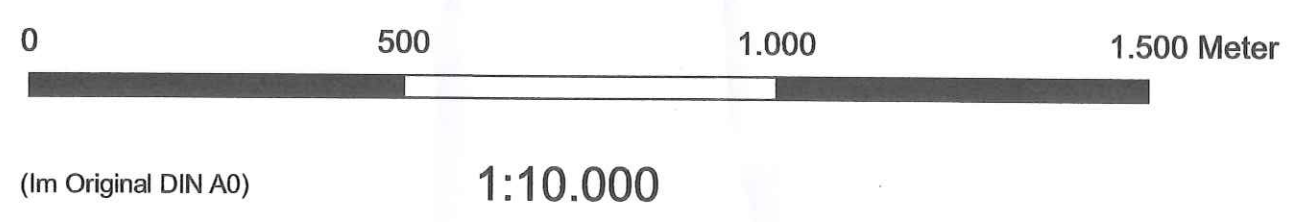
- Ziele**
- ☑ Einkaufsmöglichkeit
  - ☑ Grundschule
  - ☑ Kulturelle Einrichtung
  - ☑ Medizinische Versorgung
  - ☑ Religiöse Einrichtung
  - ☑ Ruhestätte
  - ☑ Seniorenresidenz
  - ☑ Sport & Freizeit
  - ☑ Weiterführende Bildungseinrichtung
  - ☑ Öffentliche Einrichtung
  - ☑ Bahnhof

- Flächenziele**
- ☑ Nahversorgungsbereich
  - ☑ Gewerbegebiet
- Radverkehrsnetz**
- Hauptnetz
  - - - Hauptnetz - Perspektivische Verbindung
  - Nebennetz
  - - - Nebennetz - Perspektivische Verbindung
  - RadNETZ BW
  - Badischer Weinradweg
  - RS6
  - Vorzugstrasse RSV Lahr-EM
  - ☐ Administrative Grenze

Touristische Route



Radverkehrskonzept  
Stadt Emmendingen  
Radverkehrsnetz Hierarchisierung





Ampel versetzen  
an Weißbach-  
brücke + Radweg  
am Bach

Erstelle durch  
Pöler → mit Hauptstr. über  
Weißbach nicht möglich

Kontakt von Rad  
nicht direkt

Schülerverkehr  
Zweitg. zu eng

RV aus Johann  
Wiesel

Abbiegesituation  
Stadttauswärts  
auf Hochburgerstr.  
in Wilhelmstr. nicht klar

Hochburger Str.  
→ kein Radweg  
kein Radstreifen  
o.ä.

Moltkestr. überfrachtet  
mit PKW, Bussen, parken-  
den PKW  
→ Gefahr f. (Schüler-) Rad-  
verkehr

Sandornitz-Brücke  
zu eng

Ampel an Kreuzung  
Elzstraße - Straße am  
Kaufland: Sehr lange  
Rotphase für RT auf  
dem Weg z. Schwimm-  
tanks

Radwanderkarte des  
Landkreises einbeziehen

eng  
Belas

Schüler  
zu eng  
Gefahr!

