Radschnellweg RS 6 zwischen Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen

DOKUMENTATION

Beradelung in Waldkirch

Mittwoch, 7. Oktober 2026

Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

FREI
BURG

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Inhalt

Einführung 2
Beradelung 3
Station 1: Suggental 4
Station 2: Brücke L 186 über Elz 5
Station 3: Merklinstraße 6
Ausblick 7
Kontakt 8
Anhang 9
Fragen und Antworten 9
Planunterlagen des Regierungspräsidiums Freiburg 16
Zeitschiene Öffentlichkeitsbeteiligung 18
Weiße Wand 19

Einführung

Mit dem RS 6 soll komfortables und zügiges Radfahren zwischen Freiburg, Denzlingen, Waldkirch und Emmendingen gefördert werden. Dabei wird großer Wert auf eine umfassende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gelegt, um potenzielle Konflikte möglichst frühzeitig zu erkennen und unterschiedlichste Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Die eigenständige, durchgängige und breite Trasse der neuen Radverbindung soll ein störungsfreies und sicheres Vorankommen ermöglichen und damit insbesondere Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtern. Das Verkehrspotenzial auf der Hauptachse im Raum Freiburg liegt bei bis zu 12.000 Radfahrenden am Tag – damit belegt der RS 6 einen Spitzenplatz im Land.

Die Bürgerbeteiligung begann mit einer virtuellen Kick-Off-Veranstaltung im Dezember 2020. Seit diesem Zeitpunkt ist die Projekthomepage unter www.breisgau-y.de erreichbar. Auch konnten die Bürgerinnen und Bürger erste Hinweise zur Berücksichtigung in der weiteren Planung in einer Online-Beteiligungskarte eintragen. Im Frühjahr 2021 folgte die Auswertung der Hinweise durch das Planungsteam. Im Mai 2021 wurden die Auswertungen der Hinweise aus der Beteiligungskarte sowie die Bewertungskriterien, nach denen die verschiedenen Trassenvarianten verglichen werden, in einer weiteren virtuellen Veranstaltung vorgestellt.

Bei den Beradelungen der Streckenabschnitte Denzlingen, Emmendingen, Gundelfingen und Waldkirch im Juli 2021 konnten die Bürgerinnen und Bürger vor Ort mit dem Planungsteam insbesondere zur Trassenführung ins Gespräch kommen. Die Beradelung im Stadtgebiet Freiburg fand im Oktober 2021 statt und bot den Teilnehmenden die Chance, auch bei diesem Abschnitt Fragen zu stellen und Hinweise einzubringen. Es folgten weitere Informationsveranstaltungen zur jeweiligen Darstellung des aktuellen Planungsstandes. Im Juli 2022 wurde die Vorzugstrasse für den Abschnitt des Regierungspräsidiums Freiburg vorgestellt, im Juni 2023 folgte die Vorstellung der Vorzugstrasse im Stadtgebiet Freiburg.

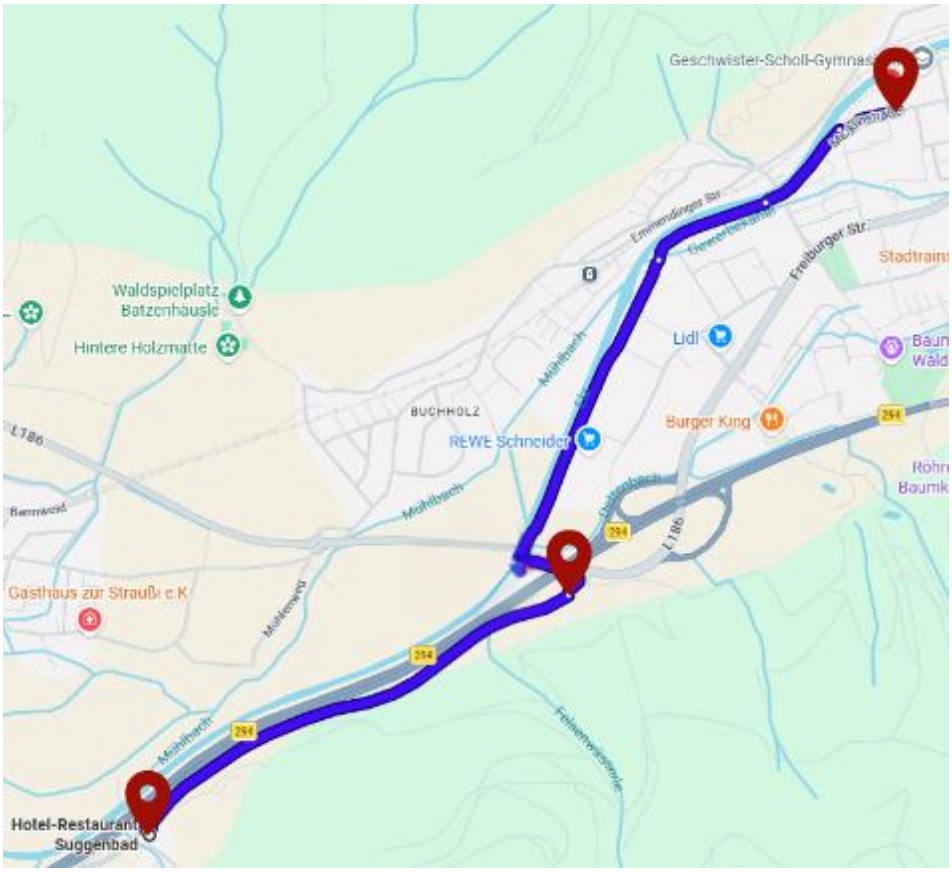
Im Juli und Oktober 2026 fanden nochmals Beradelungen statt: am 15. Juli 2026 in Gundelfingen und am 7. Oktober 2026 in Waldkirch. Ziel der Beradelungen war es, den Interessierten den neuesten Stand der Planung vorzustellen, Fragen zu beantworten und erneut Hinweise der Bürgerinnen und Bürger aufzunehmen. Anhand von Bildern und einem Video wurde der aktuelle Planungstand visualisiert (siehe www.breisgau-y.de). **Im Folgenden sind Bilder der Beradelung in Waldkirch dargestellt und die am meisten diskutierten Themen kurz zusammengefasst.** Im Frühjahr/Sommer 2027 ist eine weitere Beradelung in Emmendingen geplant.

Beradelung

An dem Vor-Ort-Termin in Waldkirch am 7. Oktober 2026 nahmen rund 55 Bürgerinnen und Bürger teil. Gemeinsam mit dem Planungsteam des Regierungspräsidiums Freiburg sowie dem Moderationsteam von translake sind die Teilnehmenden die Strecke von Suggental (Startstation) bis zur Merklinstraße (Endstation) mit dem Fahrrad abgefahren. Bei der Brücke der L 186 über die Elz wurde ein Zwischenhalt gemacht.

Die Beradelung erfolgte in zwei Gruppen, die im Abstand von 30 Minuten an der Startstation starteten. Die erste Gruppe erreichte die zweite Station sowie die Endstation entsprechend früher und wartete dort auf die zweite Gruppe; die Wartezeit bot Gelegenheit für Fragen und Austausch, bevor die Beradelung gemeinsam in der Merklinstraße abgeschlossen wurde.

An den insgesamt drei Stationen stellte das Planungsteam jeweils vor, was es an dieser Stelle zu beachten gibt und welche Lösungsideen die aktuelle Planung beinhaltet. An jeder Station konnten die Teilnehmenden Fragen an das Planungsteam stellen. Weitere Fragen wurden am Ende der Beradelung vom Planungsteam beantwortet.



(Start-)Station 1:
Suggental

Station 2:
Brücke L 186 über Elz

(End-)Station 3:
Merklinstraße

Abbildung 1 (Datenquelle: www.google.com/maps): *Karte Waldkirch mit abgefahrener Strecke (blau) und Stationen (rote Ortsnadeln)*

Häufig angesprochene Themen sind im Folgenden – gegliedert nach den drei Haltepunkten der Beradelung – zusammengefasst. Im Anhang dieser Dokumentation wird nochmals konkreter auf einzelne Fragen und Hinweise sowie die Antworten des Planungsteams eingegangen. Zudem befinden sich im Anhang weitere Planunterlagen.

Station 1: Suggental

Bei der Startstation gegenüber vom Hotel Suggenbad in Suggental wurden die Teilnehmenden durch das Planungsteam des Regierungspräsidiums Freiburg (Dimitro Huppert und Sabine Klumpp) und durch das Moderationsteam von translake (Katharina Riedel und Maximilian Stamm) begrüßt und über den Ablauf der Beradelung informiert.



Abbildung 2: Einführung an der Startstation in Suggental

Das Planungsteam gab einen kurzen **Überblick über den aktuellen Stand des Radschnellwegs RS 6 im Allgemeinen**. Dabei wurde erläutert, dass sich das Projekt im Abschnitt des Regierungspräsidiums Freiburg (außerhalb der Stadtgrenze Freiburgs) aktuell in der Entwurfsplanung befindet. Nachdem die Trassenführung seit 2022 feststeht, konzentriert sich das Planungsteam auf die konkrete Ausgestaltung. In den letzten Monaten wurden Vermessungen durchgeführt und Abstimmungen mit der Stadt Waldkirch und weiteren beteiligten Kommunen vorgenommen.

Anschließend wurde der aktuelle Planungsstand im Bereich Waldkirch erläutert. Dabei wurden insbesondere die geplanten Maßnahmen im Bereich der Talstraße sowie entlang der K 5103 erläutert. Die aktuellen Pläne stellen einen Zwischenstand dar.

Im Bereich **Suggental/Talstraße** ist ein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle vorgesehen. Durch die Verlegung der Bushaltestelle soll zugleich eine Verbesserung der Verkehrssituation im Konfliktbereich zwischen Rad- und Fußverkehr erreicht werden. Ergänzend ist auf der Kreisstraße am Ortseingang von Suggental eine Querungsinsel geplant, die zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs beitragen und das sichere Queren der Straße erleichtern soll. Bei der Planung der Ein- und Ausfahrt in die Talstraße wird zudem der landwirtschaftliche Verkehr berücksichtigt.

Für die Kreisstraße **K 5103** ist die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgesehen. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit für den Radverkehr, insbesondere auch für Schülerinnen und Schüler, zu verbessern. Hierzu sollen unter anderem Überholvorgänge an unübersichtlichen Stellen verhindert und der Kfz-Durchgangsverkehr durch entsprechende Verkehrsregelungen ausgeschlossen werden. Die Straße soll weiterhin für den Anlieger- und ÖPNV-Verkehr sowie für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben bleiben. Für den überregionalen Kfz-Verkehr stehe mit der B 294 eine sehr gute alternative Verbindung zur Verfügung.

Das Verkehrsaufkommen auf der K 5103 mit dem Ziel Suggental wird derzeit mit rund 1.000 Kraftfahrzeugen pro Tag gemessen. Das Radverkehrsaufkommen mit rund 1.200 Radfahrenden pro Tag liegt insbesondere in den Sommermonaten über dem des Kraftfahrzeugaufkommens. Die Einrichtung der Fahrradstraße soll den Bedürfnissen des Radverkehrs angesichts des hohen Aufkommens besser gerecht werden.

Die Fragen der Teilnehmenden bezogen sich vor allem auf die geplante Verkehrsführung, die Sicherheit für Radfahrende sowie die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Kfz- und landwirtschaftlichen Verkehr. Zudem wurden die konkrete Ausgestaltung einzelner Streckenabschnitte und mögliche Erweiterungen der Radverkehrsinfrastruktur angesprochen.

Station 2: Brücke L 186 über Elz

Die Beradelung führte weiter zur **Brücke der L 186 über die Elz**. Dort wurde erläutert, dass aktuell der Neubau der Brücke geplant wird. Durch den Neubau kann die bestehende Unterführung verbreitert und eine getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs ermöglicht werden. Bei Hochwasser soll der Radverkehr über die Brücke geführt werden. Die Umsetzung des Brückenbaus ist zeitlich vorgezogen vorgesehen.

Anschließend wurde der geplante Verlauf des Radschnellwegs **entlang der Elz bis zur Merklinstraße** vorgestellt. Ziel der Planung ist es, die Verkehrssicherheit durch eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Darüber hinaus sollen Konfliktbereiche an Kreuzungen durch eindeutige Vorfahrtsregelungen und verbesserte Sichtverhältnisse entschärft werden.

Im Bereich der Kleingärten sollen die bestehenden Parkplätze weiter westlich wiederhergestellt werden. An der Emmendinger Straße wird der Radschnellweg RS 6 künftig auf der Merklinstraße geführt, die als Fahrradstraße vorgesehen ist. Im Zuge der Planung sollen dort auch die Sichtverhältnisse verbessert werden.

Die Fragen der Teilnehmenden bezogen sich insbesondere auf die Verbesserung der Sichtverhältnisse und die bauliche Anpassung des Weges sowie auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und sicheren Begegnung von Verkehrsteilnehmenden. Darüber hinaus wurden die Berücksichtigung verschiedener Verkehrsmittel und die Beteiligung der Öffentlichkeit an der weiteren Planung thematisiert.



Abbildung 3: Blick auf die Planungen im Bereich der Brücke L186 über die Elz

Station 3: Merklinstraße

An der **Merklinstraße** wurde die Planung des Radschnellwegs RS 6 im Bereich der beruflichen Schulen vorgestellt. Zu Beginn begrüßten Oberbürgermeister Michael Schmieder und Sabine Klumpp vom Regierungspräsidium Freiburg die Teilnehmenden. Danach ging Dimitro Huppert vom Regierungspräsidium Freiburg auf die Details zum aktuellen Planungsstand insbesondere in der Merklinstraße ein.

Im Bereich der Merklinstraße ist der Bau einer **Fahrradstraße** mit der Regelung „Anlieger frei“ vorgesehen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen Tempo 30, ein Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen sowie klare Vorfahrtsregelungen beitragen. Konfliktbereiche an Kreuzungen sollen durch eindeutige Vorfahrtsregelungen und verbesserte Sichtverhältnisse entschärft werden. Zudem sind Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende, insbesondere im Bereich der Schulen sowie eine Verbreiterung des Gehwegs geplant. Auch die Parkplätze sollen neu geordnet werden.

Wie wichtig diese Maßnahmen sind, verdeutlichen die Verkehrszahlen im Bereich der Schulen: Auf der Merklinstraße sind täglich rund 1.000 Kraftfahrzeuge, 1.000 Radfahrende und 1.000 zu Fuß Gehende unterwegs. Auch die Unfallzahlen unterstrichen den Handlungsbedarf. Von insgesamt neun Unfällen mit Personenschaden sind sieben unter Beteiligung von Radfahrenden geschehen. Darunter ist ein Unfall durch das Öffnen einer Fahrzeugtür („Dooring“) gewesen. Auffällig sind insbesondere Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen. Zur Veranschaulichung der geplanten Maßnahmen zeigte das Planungsteam verschiedene Visualisierungen (s. Anhang).

Im Anschluss moderierte translake die letzte Fragerunde des Abends. Weitere Fragen konnten nach dem offiziellen Ende der Veranstaltung gestellt werden.

Die Fragen griffen überwiegend bereits zuvor angesprochene Themen auf, insbesondere die Ausgestaltung und Sicherheit der Radverkehrsführung, die Verkehrsführung in der Merklinstraße

sowie die Vereinbarkeit der verschiedenen Verkehrsarten. Ergänzend wurden Fragen zur Priorisierung der Streckenabschnitte und zur Pflege und Unterhaltung des Radwegs gestellt. Diese wird künftig durch die Straßenmeisterei des Landkreises zu übernehmen sein, da der RS 6 als Landesstraße einzuordnen sein wird.



Abbildung 4: Blick auf die Planungen im Bereich der Merklinstraße

Ausblick

Zum Abschluss des Vor-Ort-Termins wurde auf die weiteren Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten hingewiesen. Über eine digitale Karte sollen Interessierte künftig Informationen zum Planungs und Baufortschritt des Radschnellwegs RS 6 erhalten. Für das Jahr 2027 ist zudem eine weitere öffentliche Beradelung in Emmendingen geplant.

Zum Abschluss bedankte sich Oberbürgermeister Michael Schmieder bei allen Beteiligten für den konstruktiven Austausch vor Ort. Er hob hervor, dass die Planung des RS 6 mit vielfältigen Herausforderungen verbunden sei und es daher umso wichtiger sei, die Bürgerinnen und Bürger transparent einzubeziehen. Die gezeigten Visualisierungen machten die bisherigen Fortschritte sichtbar, zugleich liege bis zur Umsetzung noch ein längerer Weg vor dem Projektteam. Abschließend sprach er den Teilnehmenden seinen Dank für ihr großes Interesse und ihre engagierte Mitwirkung aus.

Auch nach dem offiziellen Ende der Beradelung antwortete das Planungsteam auf Fragen der Teilnehmenden. Zudem wurden die Anwesenden eingeladen, das Video zur neuen Visualisierung des RS 6 anzuschauen.

Das Video zur Visualisierung sowie weitere Planunterlagen sind unter www.breisgau-y.de zu finden.

Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner:

Regierungspräsidium Freiburg

Dimitro Huppert
Projektleiter Radschnellweg RS 6
+ 49 (0) 761 208 4482
rs6@rpf.bwl.de

Matthias Krause
Referent für Öffentlichkeitsbeteiligung
+49 (0) 761 208 2322
info@breisgau-y.de

translake GmbH
Prozessbegleitung und Moderation
Maximilian Stamm und Katharina Riedel
+49 (0) 7531 365 92 30
rs6@translake.org

Anhang

Fragen und Antworten

Im Folgenden sind zentrale Fragen und Hinweise, die bei der Beradelung von den Teilnehmenden eingebracht wurden, aufgeführt. Die Fragen und Hinweise wurden von translake redaktionell angepasst, persönliche Meinungen als sachliche Fragen umformuliert und ähnliche Themen zur besseren Übersichtlichkeit zusammengefasst.

Weitere Fragen, die bei vorherigen Beteiligungsveranstaltungen bereits beantwortet wurden, können unter www.breisgau-y.de/fragen-und-antworten nachgelesen werden.

Startstation Suggental

Frage: Wie könnte die Situation am Kreuzungsweg mit der Lampe gelöst werden, wenn man erst durch das Gelände dorthin gelangen muss?
Antwort: Der Radweg wird über eine Rampe bzw. einen Einfädelungsstreifen so an die Straße angebunden werden, dass Radfahrende nicht anhalten müssen. Das Prinzip wäre ähnlich wie beim Einfädeln auf eine Autobahn (je nach örtlicher Situation von links oder rechts). So können Radfahrende flüssig auf die Straße einfädeln, während die Autos im Bereich der Verkehrsinsel abgebremst werden und die Radfahrenden anschließend vor sich haben.

Nachfrage: Ist das vorstellbar, ähnlich wie die Lösung in Freiburg?
Antwort: Nein, es handelt sich hierbei um eine auf diese konkrete Situation zugeschnittene Lösung.

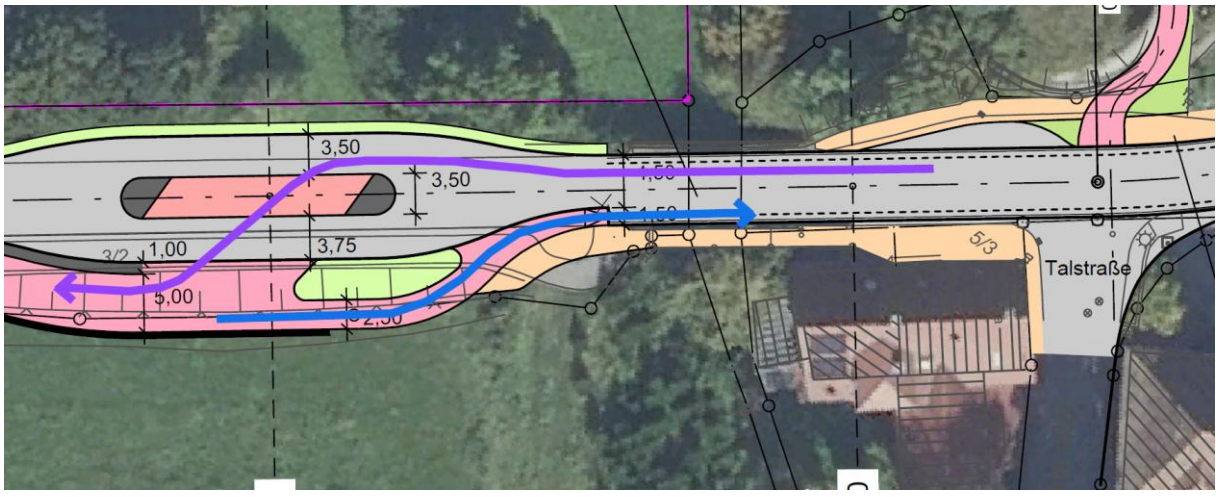


Abbildung 5: Planung in Suggental

Frage: Was für eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist geplant?
Antwort: Ab dem Ortseingang soll Tempo 30 durchgehend gelten (von der Fahrradstraße bis zur Einmündung in die Landstraße). Um den Übergang und die Geschwindigkeitsbegrenzung deutlich zu machen, sind auch auf der Kreisstraße bauliche Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen und Mittelinseln vorgesehen.

Diese Elemente sollen einerseits die Geschwindigkeit reduzieren und andererseits verhindern, dass Radfahrende an unübersichtlichen Stellen überholt werden. Die bestehende Allee wird dabei

vollständig erhalten bleiben. Deshalb sind die Mittelinseln in einem Abstand von etwa 150 Metern vorgesehen, sodass die Bäume bestehen bleiben können und gleichzeitig regelmäßig eine verkehrsberuhigende Wirkung entsteht.

Frage: Wie ist die Einfahrt zum Suggental geplant (aus Autofahrerperspektive)? Das ist insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung wichtig.
Antwort: Bei der Planung müssen die erforderlichen Radien für die Zufahrt berücksichtigt werden. Die bestehende Busbucht bleibt erhalten. Die Fahrbahn wird durch eine entsprechende Markierung begrenzt, sodass die notwendige Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge weiterhin gewährleistet ist.

Frage: Wie ist geplant, auf die Brücke zu kommen, insbesondere aus Sicht der Radfahrenden?
Antwort: Aktuell führt die Strecke gerade nach unten und geht anschließend in eine Kurve über. Diese Situation wird neugestaltet: Der bisherige Bordstein wird weiter herübergezogen, sodass künftig eine richtige Kreuzung bzw. Überfahrt entsteht. Dadurch wird die Zufahrt zur Brücke für Radfahrende klarer und sicherer geführt.

Frage: Wie wird die Problemstelle in Suggental gelöst, an der die Führung vom Radweg auf die Straße übergeht und die Lenkung sehr eng ist?
Antwort: Dort wird zunächst ein Bordstein mit anschließendem Schutzstreifen vorgesehen. Erst anschließend erfolgt die Einordnung in die reguläre Fahrbahn

Frage: Wenn der Damm weiter nach hinten versetzt wird, ist dann auch dort ein Radweg vorgesehen?
Antwort: Das ist nicht Bestandteil unseres Projekts. Für die Planung wurden jedoch die Verkehrszahlen der Kreisstraße zugrunde gelegt. Dabei zeigt sich, dass das Radverkehrsaufkommen im Verhältnis zum Anliegerverkehr sehr hoch ist und entsprechend berücksichtigt werden muss.

Frage: Wie wird die Blendung von Waldkirch kommend auf der B 294 gelöst? Wenn ein Auto entgegenkommt, kann es für Radfahrende schwierig sein, etwas zu erkennen.
Antwort: Eine bauliche Lösung in Form einer kleinen Wand wurde geprüft, ist jedoch nicht genehmigungsfähig. Deshalb soll die Blendung durch eine entsprechende Bepflanzung reduziert werden.



Abbildung 6 (Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0): Mögliche Bepflanzung zum Blendschutz an der B 294

Brücke L 186 über die Elz

Frage: Wie wird die unübersichtliche Stelle entschärft?
Antwort: Der Kurvenradius wird vergrößert sowie durch einen breiten Gehweg ergänzt. Nach dem Baum folgt dann direkt der Weg, sodass die Stelle übersichtlicher und besser einsehbar wird.



Abbildung 7 (Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0): unübersichtliche Situation an der Brücke L 186 über die Elz

Frage: Wie wird der Weg selbst angepasst?
Antwort: Der Weg wird breiter und erhält einen größeren Kurvenradius. Außerdem wird er um etwa 0,5 Meter angehoben. Die Anpassung lässt sich gut umsetzen, da die Brücke ohnehin neu gebaut werden muss. Eine Lösung mit einer Ampelanlage ist aktuell nicht geplant.

Frage: Wie werden die Bürgerinnen und Bürger bei der Planung im Gewerbegebiet beteiligt?
Antwort: Die konkrete Planung für das Gewerbegebiet steht noch am Anfang und ist noch nicht abschließend festgelegt. Sobald die Planung weiter fortgeschritten ist, soll die Öffentlichkeit entsprechend informiert werden.

Frage: Wird die K5103 verschmälert?
Antwort: Ja, die Fahrbahn wird durch eine seitliche Mulde eingeengt und dadurch schmaler. Gleichzeitig sind Ausweichstellen vorgesehen, sodass sichergestellt ist, dass die Verkehrsteilnehmer weiterhin eine ausreichende Sichtverbindung haben und bei Bedarf ausweichen können.

Frage: Werden auch E-Roller bei der Planung berücksichtigt?
Antwort: Ja, E-Roller dürfen die Radwege nutzen und werden bei der Planung entsprechend mitgedacht. S-Pedelecs sind davon zu unterscheiden: Sie dürfen grundsätzlich nicht auf herkömmlichen Radwegen fahren und müssen daher die Fahrbahn nutzen. Die Anforderungen sind dabei je nach Fahrradtyp zu berücksichtigen.

Merklinstraße

Frage: Was ist mit dem Gehweg von der Merklinstraße nach unten?
Antwort: Der Gehweg auf der Elzseite entfällt, da die notwendige Fahrbahnbreite an dieser Stelle nicht anders gewährleistet werden kann. Der vorhandene Weg an der Elz wird als reiner Gehweg geplant. Die Wegeverbindungen bleiben bestehen. Der Abschnitt wird stattdessen als Fahrradstraße ausgebildet.



Abbildung 8 (Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0): Darstellung der aktuellen Situation an der Merklinstraße/ Emmendinger Str.

Frage: Sind auf der geamten Strecke an der Bundesstraße im Bereicht des RS6 Leitplanken vorhanden?
Antwort: Größtenteils sind bereits heute Leitplanken vorhanden. Der Radweg verläuft parallel zur Straße, weshalb hier eine entsprechende Lösung für den Radverkehr erforderlich ist.

Frage: Könnte die Merklinstraße im Bereich des Anfangs breiter gestaltet werden, um die Situation zwischen Autoverkehr und Schülerinnen und Schülern zu entschärfen?
Antwort: Eine Verbreiterung des Bereichs ist vorgesehen. Dafür müsste allerdings der bestehende Gehweg weichen. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass die Wege für den Fußverkehr weiterhin erhalten bleiben.

Verkehrsregelung & Verkehrssicherheit

Frage: Wie wird verhindert, dass S-Pedelecs mit einem 45er-Kennzeichen den Radweg nutzen?
Antwort: Durch eine entsprechende Beschilderung wird klar geregelt, dass S-Pedelecs den Radweg dort nicht nutzen dürfen. Die zulässige Nutzung wird entsprechend gekennzeichnet.

Frage: Ist zwischen Suggental und Waldkirch Tempo 30 notwendig?
Antwort: Ja, Tempo 30 ist hier notwendig. Auf Fahrradstraßen soll der Verkehr entsprechend heruntergebremst werden. Dadurch werden insbesondere die Bremswege kürzer und die Verkehrssicherheit erhöht.

Frage: Wurde geprüft, ob man die Merklinstraße als Einbahnstraße ausgestalten kann?
Antwort: Ja, dies wurde geprüft. Eine Herausforderung ist, dass der ÖPNV die Straße in beide Richtungen befahren muss. Zudem kann die daraus resultierende Streckenverlagerung nicht auf andere Straßen verlagert werden.

Ausbau, Zustand & Unterhaltung der Wege

Frage: Wird die Strecke von Suggental bis hier komplett neu asphaltiert?
Antwort: Ja, die Fahrbahndecke wird auf dem gesamten Abschnitt erneuert. Zusätzlich wird eine Mulde angelegt, um das anfallende Wasser abzufangen und abzuleiten.

Frage: Wird der bestehende Landwirtschaftsweg auf 10 Meter verbreitert und künftig zwischen Landwirtschafts- und Radverkehr getrennt?
Antwort: Eine getrennte Führung von Landwirtschafts- und Radverkehr ist derzeit nicht vorgesehen. Geplant ist weiterhin ein gemeinsamer Weg, der von der Landwirtschaft und dem Radverkehr genutzt wird. Die konkrete Ausgestaltung befindet sich aktuell noch in der Abstimmung. Der bestehende Weg ist derzeit etwa 4 Meter breit.



Abbildung 9 (Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0): landwirtschaftlicher Weg an der B 294

Frage: Wie wird sichergestellt, dass der Radweg sauber gehalten wird, insbesondere im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Nutzung?
Antwort: Die Merklinstraße wird zu einem Radschnellweg, somit Besitz des Landes. Für die Reinigung gelten entsprechende Richtlinien und festgelegte Reinigungszeiten. Die Reinigung erfolgt über die zuständige Straßenmeisterei.

Frage: Werden die Bäume in der Merklinstraße entfernt?
Antwort: Nein, die bestehenden Bäume in der Merklinstraße bleiben erhalten.

Bedarf & Priorisierung des Radschnellwegs

Frage: Gibt es nicht zu wenig Radfahrer für einen Radschnellweg?
Antwort: In Gundelfingen sind bereits heute zwischen 2.000 und 3000 Radfahrende unterwegs. Im Bereich Suggental ist das Radverkehrsaufkommen derzeit noch geringer. Dennoch zeigt die Entwicklung, dass hier ein entsprechender Bedarf besteht.

Frage: Nach welchen Kriterien werden die Abschnitte priorisiert?
Antwort: Priorisiert werden vor allem die Bereiche mit bereits heute hohem Radverkehrsaufkommen und in denen es bereits heute Konflikte mit dem Radverkehr gibt, insbesondere in Gundelfingen, Waldkirch und Emmendingen.

Frage: Warum werden nicht stattdessen vorhandene Feldwege zu Radwegen ausgebaut?
Antwort: Vorrangig sollen die bereits bestehenden problematischen Stellen gelöst werden. Außerdem sind viele der betroffenen Grundstücke sehr schmal. Ein Ausbau der Feldwege würde deshalb zahlreiche Grundstückseigentümer betreffen und wäre entsprechend aufwendig.

Projektumfang & Weiterführung der Strecke

Frage: Warum muss das Projekt am Bahnhof Waldkirch enden?
Antwort: Es ist uns bewusst, dass viele Radfahrerinnen und Radfahrer in Richtung Stadt weiterfahren und auch viele Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad unterwegs sind. Der erste Bauabschnitt konzentriert sich jedoch zunächst nur bis zur Adenauerstraße.

Zeitplan

Frage: Wie sieht der Zeitplan aus?
Antwort: Der Schwerpunkt liegt zunächst auf den Bereichen Gundelfingen, Waldkirch und Emmendingen, da dort die größten Ballungsräume und entsprechenden Verkehrsströme liegen. Ein weiterer Aspekt ist, dass sich die betreffende Straße derzeit noch im Besitz der Stadt Waldkirch befindet. Insgesamt wird mit einer Fertigstellung innerhalb von etwa drei bis fünf Jahren gerechnet.

Planunterlagen des Regierungspräsidiums Freiburg



Abbildung 10: Kreuzungssituation in Suggental an der Talstraße



Abbildung 11: Verbesserung der Einmündung in der Merklinstraße



Abbildung 12: Fahrradstraße und Fußgängerquerungen in der Merklinstraße

Zeitschiene Öffentlichkeitsbeteiligung



Abbildung 13: Zeitschiene der Öffentlichkeitsbeteiligung zum RS 6

Weiße Wand

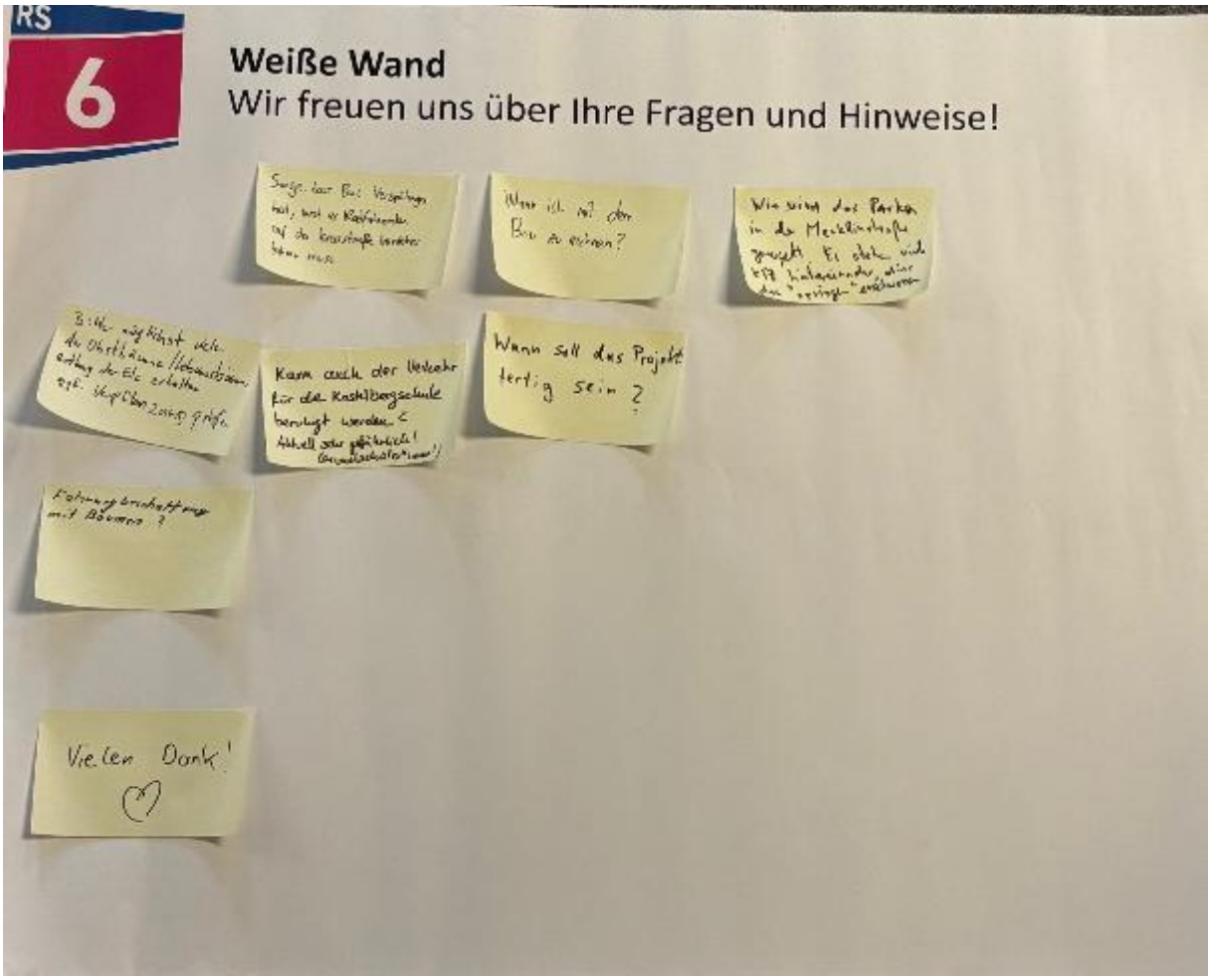


Abbildung 14: Weiße Wand mit Fragen und Hinweisen zum RS 6

Weitere Hinweise (verschriftlicht)

- Sorge, dass Bus Verspätung hat, weil er Radfahrenden auf der Kreisstraße hinterherfahren muss.
- Wann ist mit dem Bau zu rechnen?
- Wie wird das Parken in der Merklinstraße geregelt? Es stehen viele Kfz hintereinander, die das „Springen“ erschweren
- Bitte möglichst viele der Obstbäume / Lebensbäume entlang der Elz erhalten. Ggf. Verpflanzung prüfen.
- Kann auch der Verkehr für die Kastelbergschule beruhigt werden? Aktuell sehr gefährlich! (Grundschüler*innen!)
- Wann soll das Projekt fertig sein?
- Fahrwegbeschattung mit Bäumen?
- Vielen Dank! <3