



Radschnellweg RS6 zwischen Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen

AUSWERTUNG DER ONLINE-BETEILIGUNGSKARTE

ANHANG – REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Mai 2021

Freiburg 
I M B R E I S G A U



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

In dem folgenden Anhang finden Sie:

1. Anleitung zur Auswertungstabelle
2. Themenschwerpunkte des Regierungspräsidiums 1-13
3. Übersicht Hauptvarianten
4. Auswertungstabelle des Regierungspräsidiums Freiburg

1. Anleitung zur Auswertungstabelle

Die Auswertungstabelle ist wie folgt aufgebaut:

- Die Spalte „laufende Nummer“ gibt u.a. an, ob es sich um einen Hinweis oder einen Kommentar handelt. Hinweise besitzen keine Nachkommastelle. Die Kommentare zu den Hinweisen haben dieselbe laufende Nummer plus einer Nachkommastelle.
- Alle Hinweise und Kommentare wurden einem Cluster zugeordnet. Dieser ist in der Spalte „Zuordnung“ vermerkt. Dadurch ist erkennbar, auf welche Strecke oder welches Thema sich der Hinweis bezieht. Siehe dazu auch „3. Übersicht Hauptvarianten“.
- Die Tabelle beinhaltet ebenfalls die Überschrift des Hinweises bzw. Kommentars sowie die Beschreibung.
- Die Spalte „Maps-Link“ gibt die Verortung des Hinweises bzw. Kommentars an.
- In der Spalte „Rückmeldung des Regierungspräsidiums“ finden Sie die Rückmeldung der Planerinnen und Planer zu den Hinweisen bzw. Kommentaren. Viele Hinweise und Kommentare wurden einem Themenschwerpunkt zugeordnet. In diesem finden Sie eine ausführliche Rückmeldung zu Ihrem Hinweis.

Themenschwerpunkte

- Die Themenschwerpunkte 1-13 des Regierungspräsidiums Freiburg finden Sie in diesem Anhang. Die Themenschwerpunkte 14-20 sind dem Anhang zur Auswertung der Stadt Freiburg beigefügt.

2. Themenschwerpunkte des Regierungspräsidiums Freiburg

Allgemeine Hinweise:

1 **Ausbauquerschnitte "Qualitätsstandards RSV in BW"**

Selbstständig geführte Radschnellwege sollen gemäß den "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg" im Zweirichtungsverkehr 4,00 m breit sein (in Verbindung mit geringem Fußverkehr und/oder landwirtschaftlichem Verkehr erhöht sich der Wert auf 5,00 m). Bei einem erhöhtem Fußverkehrsaufkommen von mehr als 25 Fußgänger*innen in der Spitzenstunde des Radverkehrs soll zusätzlich ein Gehweg zur Trennung des Rad- und Fußverkehrs realisiert werden. Um diese Maße zu realisieren, wird in einzelnen Abschnitten Grunderwerb nötig sein. Radschnellwege können aber auch auf bestehenden Straßen umgesetzt werden, indem z.B. eine Fahrradstraße ausgewiesen wird. Weitere Ausbauquerschnitte für Radschnellwege an Hauptverkehrs- und Nebenstraßen können den "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg" entnommen werden.

2 **Mehrere Linienführungen**

Das Projekt RS 6 beinhaltet die Verbindungen der zwei Relationen Freiburg – Waldkirch bzw. Freiburg – Emmendingen. Das Projekt sieht keine Vielzahl von Radschnellwegen vor, sondern konzentriert sich auf jeweils eine Trasse in Richtung Waldkirch und Emmendingen, welche anschließend im Stadtgebiet Freiburg vereint ins Zentrum geführt werden. Der Radverkehr soll gebündelt und somit eine leistungsstarke Trasse mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis umgesetzt werden. Der RS 6 soll das Rückgrat des regionalen und kommunalen Radverkehrsnetzes bilden. Jedoch wird ein Aspekt bei der Bewertung der Trassen im und außerhalb des Freiburger Stadtgebiets sein, wie gut sie sich mit dem restlichen Radverkehrsnetz verknüpfen lassen. Diese Schnittstellen dienen als Zubringer zum RS 6 und sollen gewährleisten, dass der RS 6 auch auf anderen Relationen in Teilabschnitten genutzt werden kann.

3 **Verkehrssicherheit**

Mit dem Radschnellweg werden die Strecken für den Radverkehr zu besonderen Fahrradrouten, gemäß den "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg", ausgebaut. Eines der Hauptziele von Radschnellwegen ist die Verkehrssicherheit. Diese soll durch ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinander fahrender Radfahrer, ermöglicht werden. Weiterhin soll die Beeinträchtigung durch bzw. an Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehr möglichst gering sein. Dafür werden die Knotenpunkte speziell für eine möglichst bevorrechtigte Führung des Radverkehrs geplant. Zudem erfolgt eine Trennung des Rad- und Fußverkehrs bei erhöhtem Fußgängeraufkommen. Geringe Steigungen, große Kurvenradien, teilweise vorgesehene Beleuchtung und eine hohe Belagsqualität sorgen zudem für ein gleichmäßiges und sicheres Vorankommen.

4 Variantenbewertung

Für die Bewertung der verschiedenen Varianten des RS 6-Verlaufs wurde eine detaillierte Bewertungsmatrix erstellt. Die darin enthaltenen Bewertungskriterien sollen eine nachvollziehbare und objektive Entscheidungsgrundlage bilden und alle bewertungsrelevanten Aspekte abdecken.

Die Bewertungsmatrix umfasst vier übergeordnete Themenfelder, welche sich jeweils durch diverse Bewertungskriterien (Beispiele sind nachfolgend in Klammer erwähnt) auszeichnen:

- Nutzungsqualität für den Radverkehr (u.a. Direktheit der Linienführung, Erschließungsqualität und Potenzial, Zeitverluste, Verkehrssicherheit, gesundheitliche Einwirkungen Radfahrende, ...)
- Eingriffe in andere verkehrliche Nutzungen (u.a. Fußverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Kfz-Verkehr, Land-/Forstwirtschaftlicher Verkehr, ...)
- Umweltverträglichkeit (RP-Abschnitt: Schutzgüter gem. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) (u.a. Menschen, Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Klima, ...)
- Realisierbarkeit (u.a. Realisierungsaufwand, Realisierungshemmnisse zum Erreichen der RSV-Standards, Kompatibilität mit anderen Planungsvorhaben, rechtliche Umsetzungsaspekte, ...).

Die Bewertungskriterien sollen für jede Variante auf Grundlage einer qualitativen Beurteilung jeweils einer Bewertungsstufe zugeordnet werden. Da es sich hauptsächlich um qualitative Bewertungskriterien handelt, wird eine Gewichtung von einzelnen Bewertungskriterien als nicht zielführend angesehen. Vielmehr soll eine umfassende, ganzheitliche Bewertung der einzelnen Varianten, bei welcher der Fokus jeweils situationsspezifisch auf einzelne Bewertungskriterien gelegt werden soll, zur Definition der Vorzugsvariante führen.

5 Anschlüsse

Das Projekt RS 6 beinhaltet die Verbindungen der zwei Relationen Freiburg – Waldkirch bzw. Freiburg – Emmendingen, da hier die erforderlichen Nutzerpotenziale in der ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie zur Klassifizierung als Landesstraße, gemäß dem Straßengesetz Baden-Württemberg, nachgewiesen wurden. Diese ist dann gegeben, wenn der Radschnellweg eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion innehat und wenn in der Regel mit einem Verkehrspotenzial von 2.500 Radfahrten pro Tag (Prognosebelastung) außerhalb der Ortsdurchfahrten gerechnet werden kann. Radschnellwege sollen somit zum neuen Rückgrat des regionalen und kommunalen Radverkehrsnetz werden. Eine Verknüpfung des RS 6 mit den örtlichen oder regionalen Radverkehrsnetzen ist anzustreben und wird auch bereits bei der Variantenbewertung berücksichtigt. Neue Anbindungen an den RS 6 sind generell durch z.B. die jeweilige Kommune bzw. den Kreis zu planen und zu bauen. In der Planung des RS 6 wird das bestehende Radwegenetz bereits so gut wie möglich berücksichtigt.

6 Betriebs- und Winterdienst

Der Radschnellweg wird als Landesstraße klassifiziert. Dadurch wird der Betriebs- und Winterdienst durch die Landkreise durchgeführt. Dazu gehört auch die Reinigung von Straßen.

Regelungen über die Sicherstellung einer regelmäßigen Reinigung, insbesondere in den Zeiträumen intensiver Nutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr, sollen gemäß den "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg" getroffen werden.

7 Beleuchtung

Innerorts ist eine ortsfeste Beleuchtung grundsätzlich vorzusehen. Außerorts ist eine ortsfeste Beleuchtung wünschenswert. An Problemstellen ist sie zwingend erforderlich. Das genaue Beleuchtungskonzept wird noch erarbeitet. Es ist jedoch vorgesehen, die Beleuchtung durch entsprechende Maßnahmen (Richtung des Lichtkegels, Beleuchtungshöhe, Wahl des Leuchtmittels, dynamische bedarfsgesteuerte Beleuchtung...) umweltverträglicher zu gestalten. Dies darf allerdings nicht zu Lasten der Sicherheit der Radfahrenden gehen.

Hinweise zum Bereich Gundelfingen / Denzlingen

8 Bereich Malefikantenweg - B294



Die in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellte Linienführung der Hauptvariante W1 verläuft entlang der Bahn und anschließend entlang der B294 (rote Linienführung). Im Rahmen der interaktiven Beteiligungskarte sind Vorschläge für eine Führung entlang des "Landwirtschaftlichen Weges" (blaue Linienführung, Untervariante 4.4) und entlang des Malefikantenweges (gelbe Linienführung, Untervariante 4.3) eingegangen. Mittels eines Untervariantenvergleichs wurden die drei Linienführungen miteinander verglichen.

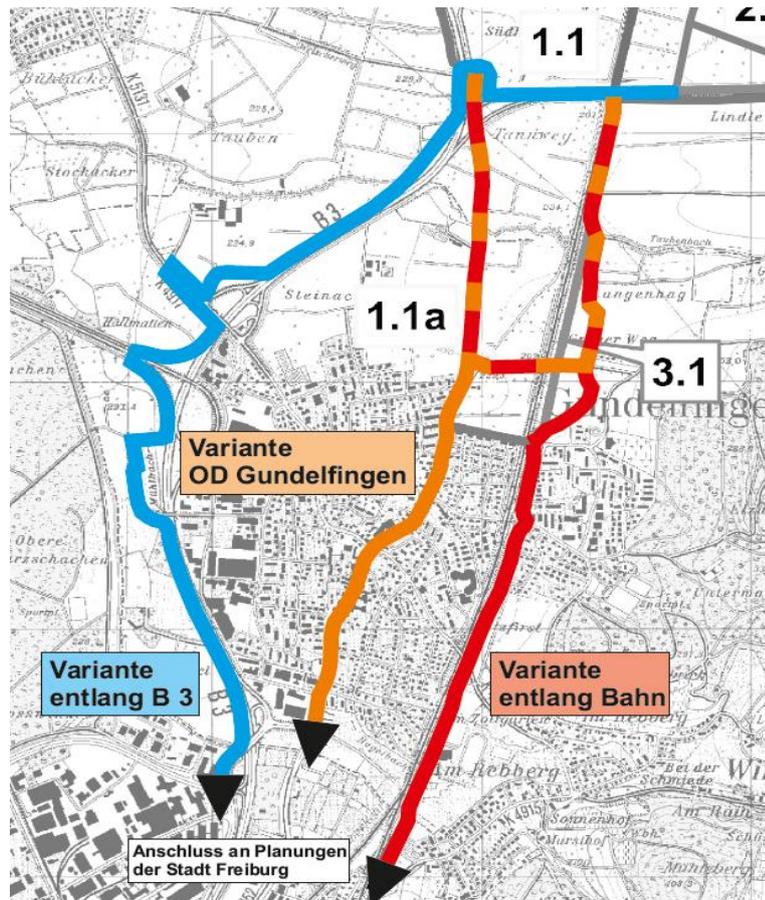
Die Linienführung entlang der B294 ist sehr geradlinig und stellt eine sehr gute Anbindung Denzlingens dar. Jedoch sind hier Radfahrende den Einflüssen (Lärm, Abgase, Blendung, etc.) der B294 stark ausgesetzt und es bedarf diverser Schutzmaßnahmen. Zudem stellt diese Linienführung eine wichtige Achse des landwirtschaftlichen Verkehrs dar.

Bei einer Linienführung via "Landwirtschaftlicher Weg" ist mit der geringsten gegenseitigen Beeinträchtigung durch andere verkehrliche Nutzung (landwirtschaftlicher Verkehr, Fußverkehr, reitende Personen) zu rechnen. Der Weg ist bereits komplett asphaltiert und bedarf somit lediglich einer entsprechenden Verbreiterung. Denzlingen wie auch Heuweiler werden durch diese Linienführung gut angebunden.

Bei einer Linienführung via Malefikantenweg müssten teilweise unbefestigte Streckenabschnitte asphaltiert werden. Die vermehrte, verkehrliche Nutzung des Weges durch den Fuß- und Reitverkehr stellen zudem Nutzungskonflikte dar, welche eine Verbreiterung des Weges auf mind. 6,00 m zur Folge haben (ev. separater zusätzlicher Reitweg nötig). Zudem verläuft der Weg durch ein Landschaftsschutzgebiet. Diese Aspekte lassen einen erhöhten Realisierungswiderstand erwarten. Die Ortschaft Denzlingen wird gegenüber den anderen Varianten schlechter angebunden, wohingegen Heuweiler eine bessere Anbindung erhält.

Aufgrund des Ergebnisses des Untervariantenvergleichs und den daraus dargelegten Hauptaspekten wird die Linienführung der Hauptvariante W1 via "Landwirtschaftlicher Weg" angepasst.“

9 Varianten Bereich Gundelfingen



In den Hinweisen der Onlinebeteiligung wurden alternative Trassen im Bereich Gundelfingen (nördlich der Stadtgrenze Freiburg) vorgeschlagen. Diese hat das Regierungspräsidium Freiburg im Rahmen eines Untervariantenvergleich aufgegriffen. Drei neue Untervarianten wurden daraufhin untersucht, beurteilt und bewertet.

Allgemein hat der Vorhabenträger das Ziel, die zwei Trassenachsen, kommend aus den Richtungen Waldkirch und Emmendingen, nördlich der Gemeinde Gundelfingen zu bündeln und auf einer Trasse (Stamm) vereint in das Stadtzentrum Freiburg zu führen. Der Radverkehr soll gebündelt und somit eine komfortable Trasse mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis umgesetzt werden. Der RS 6 soll das Rückgrat des regionalen und kommunalen Radverkehrsnetzes bilden.

Die Variante via Alte Bundesstraße (zentral durch die Gemeinde Gundelfingen, Untervariante 4.2, in Grafik: orange) wird aufgrund straßenbaulicher Aspekte zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt. Grund dafür sind vor allem die erheblichen Probleme der Realisierbarkeit, welche sich durch die geringe Flächenverfügbarkeit, den hohen Kfz-Verkehrsbelastungen, der Unverträglichkeit mit anderen Belangen einer zentralen Ortsdurchfahrt (Parken, Geschäftsauslagen, Außengastronomie) sowie den weitgehenden Umbau des gesamten Straßenraums (Grunderwerb in

privaten Vorgärten) auszeichnen. Zudem ist die Variante nicht kompatibel mit einer perspektivisch vorgesehenen Stadtbahnverlängerung. Diese Probleme bestehen weiterhin bei einer Fortführung der Variante auf dem Stadtgebiet Freiburg.

Eine weitere Möglichkeit besteht mittels Linienführung des Radschnellweges westlich der B3 (Untervariante 4.1, in Grafik: blau). Bei der Abwägung zwischen der Variante westlich der B3 und der Variante östlich der Bahntrasse ist die Umwegigkeit des Radverkehrs ein eminent zentraler Aspekt, der gegen eine Linienführung westlich der B3 spricht. Die Linienführung entlang der Bahntrasse würde für viele Radfahrenden einen kürzeren Fahrweg mit sich bringen. Gerade für Radfahrende aus Waldkirch wäre die Variante westlich der B3 unattraktiv, weil sie einen großen Umweg darstellt. Bei einer Realisierung der Variante westlich der B3 ist somit davon auszugehen, dass die Radfahrenden, je nach den Start-/Zielorten in Freiburg, Denzlingen und Waldkirch, den bestehenden Radweg (RadNETZ BW) östlich entlang der Bahntrasse weiterhin benutzen werden. Für Radelnde nach Emmendingen ist der Start- bzw. Zielpunkt in Freiburg für die Akzeptanz entscheidend.

Es ist davon auszugehen, dass die Variante westlich der B3 als Radschnellweg nur sehr wenig angenommen und genutzt werden würde. Die Linienführung östlich der Bahntrasse stellt für die Pendelnden zwischen Denzlingen/Freiburg und Waldkirch/Freiburg den kürzesten Weg dar. Daher ist hier eine höhere Akzeptanz zu erwarten. Aufgrund dessen wird die Trasse westlich der B3 nicht weiterverfolgt.

Die bisher verfolgte Variante östlich der Bahntrasse (in Grafik: rot) besitzt kleinräumige Konfliktbereiche, die planerisch gelöst werden können. Bei der Variante östlich der Bahntrasse kann eine hohe Nutzungsqualität, gute Akzeptanz durch Radfahrende aus Emmendingen und auch aus Waldkirch, hohes Potenzial sowie eine gute Verträglichkeit mit anderen Nutzungen erreicht werden. Basierend auf dem durchgeführten Untervariantenvergleich und den bisherigen Planungserkenntnissen wird die Variante östlich der Bahntrasse favorisiert. In der weiteren Planung wird die Trasse detailliert ausgearbeitet. Das Ziel der Planer ist, dass durch die Planung von diversen Baumaßnahmen, die verschiedenen Verkehrsarten jeweils verträglich abgewickelt werden können und dass eine hohe Verkehrssicherheit vorhanden sein wird.

Hinweise zum Abschnitt Waldkirch

10 K5103 (Suggental - L186)

In einem Untervariantenvergleich wurden die Führungen der Hauptvariante W1 des Radschnellweges entlang des landseitigen Dammfußes der Elz (Untervariante 1.2) und via K5103 miteinander verglichen.

Die Führung entlang des landseitigen Dammfußes geht einher mit einer un stetigen und umwegigen Streckenführung bei der Querung der Elz und der B294. Zur Überquerung der B294 muss der Radverkehr "verlorene" Steigung absolvieren, wodurch zu erwarten ist, dass der Durchgangs-Radverkehr die K5103 auch weiterhin noch nutzen wird. Bei einer Sperrung der K5103 für den Kraftfahrzeugverkehr (deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt) werden für die Fahrbeziehung nach Waldkirch Umwege erforderlich, welche jedoch durch die Benutzung der B294 minimiert werden können. Zudem kann der freigegebene Linienbusverkehr durch die Ausweisung als Fahrradstraße und den stärkeren Radverkehr leicht beeinträchtigt werden. Bezüglich Umweltverträglichkeit entstehen große Flächenneuversiegelungen und Grunderwerb von landwirtschaftlich genutzten Flächen (vor allem unter Berücksichtigung einer späteren Dammertüchtigung) bei einer Führung entlang des Dammfußes. Auch aufgrund des hier ausgewiesenen Überschwemmungsgebiets, den Querungsstellen der Elz, der Dammunterhaltung und der noch ausstehenden Dammsanierung bestehen erhebliche Realisierungswiderstände von Seiten des Hochwasserschutzes. Die Realisierungskosten sind aufgrund des Wegeneubaus, der aufwendigen Ingenieurbauwerke und des Grunderwerbs entlang des landseitigen Dammfußes immens höher als bei einer Führung auf der K5103.

Alle genannten Aspekte bezüglich der Führung entlang des landseitigen Dammfußes treffen auch bei einer Führung auf der Dammkrone zu. Diese hätte zudem eine Verbreiterung und Asphaltierung der bestehenden Dammkrone zur Folge (Realisierungskosten und Flächenneuversiegelung), damit ein standardgerechter Radschnellweg umgesetzt werden kann. Zudem bestehen diverse Nutzungskonflikte mit dem Hochwasserschutz.

Die Hauptvariante W1 sieht deshalb vor, die Kreisstraße 5103 im Abschnitt Suggental - L186 als Fahrradstraße auszuweisen, in welcher der Linienbusverkehr, der land- und forstwirtschaftliche Verkehr und Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit weniger als 60 km/h beträgt, weiterhin verkehren dürfen. Den weiteren Kraftfahrzeugen steht das übrige bestehende Straßennetz (z.B. Anschlussstelle Suggental der B294) zur Verfügung.

In Fahrradstraßen gilt für den Fahrverkehr unter anderem eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt und der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn

nötig, müssen die freigegebenen Verkehrsarten die Geschwindigkeit dazu weiter verringern.

11 L186 und Freiburger Straße, Waldkirch

In einem Untervariantenvergleich wurden die Führungen der Hauptvariante W1 des Radschnellweges entlang der L186/Freiburger Straße (mit jeweils Option der Weiterführung über Adenauerstraße (O1) oder Emmendinger Straße, Merklinstraße und Adenauerstraße (O2)) und entlang der Elz (Südostseite) miteinander verglichen.

Die Führung via L186/Freiburger Straße besitzt Vorteile durch ihre eingängige und direkte Linienführung und ihr hohes direktes Erschließungspotenzial besonders für Berufspendelnde. Jedoch stehen dem voraussichtlich nicht vermeidbare hohe Zeitverluste an den signalisierten Knotenpunkten sowie generell die Konfliktgefahr und die Beeinträchtigungen durch den durchgängig hohen Kfz-Verkehr (im Verlauf der Straße, an den zahlreichen Straßen- und Gewerbegrundstückszufahrten sowie bei den Anschlüssen an die Bundesstraße) gegenüber. Dadurch sind die Eingriffe in andere verkehrliche Nutzungen wie z.B. motorisierter Individualverkehr, den Linienbusverkehr und den Fußverkehr sehr hoch. Bei der Führung O2 treffen diese Punkte etwas weniger zu, da sie einen kürzeren Teilabschnitt der Freiburger Straße durchläuft. Bei einer Führung via O1 verengt sich der Straßenraum ab der Bürgerwehrstraße, sodass hier zu prüfen wäre, ob mit Grunderwerb oder verkehrstechnischen Maßnahmen der Standard eines Radschnellweges bis zur Adenauer Straße durchgeführt werden kann. Bei einer Führung via O2 wird diese Engstelle umfahren, jedoch weist die Emmendinger Straße Linienbusverkehr und eine hohe Verkehrsbelastung auf. Aufgrund dieser ist die Einrichtung einer Fahrradstraße derzeit voraussichtlich nicht möglich. Eine Verkehrsentslastung erscheint aufgrund der Randbedingungen als schwierig umsetzbar. Für eine alternative RSV-standardgerechte Führung wäre Grunderwerb im gesamten Straßenabschnitt erforderlich. Die umwelttechnischen Auswirkungen der Führung via L186/Freiburger Straße sind am geringsten, jedoch sind hier die höchsten Ausbaurkosten für den Umbau des breiten Straßenraums zu erwarten.

Die Führung entlang der Elz geht mit einem guten Erschließungspotenzial einher, da viele Quell- und Zielgebiete in unmittelbarer Nähe liegen. Durch entsprechende Anschlüsse an das kommunale Radverkehrsnetz kann das Potenzial zudem noch erhöht werden. Ein weitgehend störungsfreies Befahren eines standardgerechten Radschnellweges ermöglicht hier ein sicheres und komfortables Vorankommen des Radverkehrs. Die Bewertungskriterien bei einer Führung entlang der Elz können weitestgehend mit neutral, eher positiv und positiv eingestuft werden.

Zusammenfassend sieht die Hauptvariante W1 eine Linienführung entlang der Elz vor. Der bestehende Radweg wird derzeit bereits gut angenommen, lässt dadurch eine gute Akzeptanz und ein störungsfreies Vorankommen gegenüber einer Führung via der L186/Freiburger Straße, unter geringeren Realisierungskosten zur Schaffung eines standardgerechten Ausbaus, erwarten.

12 Walter-Boch-Straße, Waldkirch

Die Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie des RVSO aus dem Jahr 2018 führt in Waldkirch durch die Walter-Boch-Straße, die als "Verkehrsberuhigter Bereich" (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen ist. Von Anwohner/innen und Besucher/innen wird darauf hingewiesen, dass diese Straße häufig zum Kinderspiel genutzt wird. Konfliktgefahr mit zügig durchfahrenden Radfahrenden wird u.a. auch wegen des Fehlens eines Gehweges und den angrenzenden Senkrechtparkständen gesehen. Aus diesen Gründen wird ein Verlauf des RS 6 durch die Walter-Boch-Straße in zahlreichen Stellungnahmen auf der Beteiligungskarte als nicht geeignet angesehen.

Eine alternative Linienführung der Hauptvariante W2/W3 ist via der parallelen Straße "Unteres Amtsfeld". Diese beiden Linienführungen wurden untersucht und in einem Untervariantenvergleich miteinander verglichen.

Es wird davon ausgegangen, dass die Realisierung eines Gehweges in der Walter-Boch-Straße nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand durchführbar und in Hinblick auf die alternative Linienführung via Unteres Amtsfeld unverhältnismäßig ist. Die zu erwartende Verkehrssicherheit für den Betrieb eines Radschnellwegs ohne Trennung des Fuß- und Radverkehrs in der Walter-Boch-Straße ist aufgrund der Senkrechtparkständen bei bestehend schmalen Straßenraum, den Hauszuwegungen mit schlechter Sicht und den Behinderungen durch Kinderspiel kritisch. Zudem würde sich die Konfliktgefahr zwischen Fuß- und Radverkehr erheblich erhöhen. In der Straße "Unteres Amtsfeld" bestehen beidseitig schmale Gehwege, die den Längs- und Querverkehr ermöglichen. Bei einer Ausweisung als Fahrradstraße ist das Längsparken hier neu zu ordnen.

Zusammenfassend wird die Linienführung der Hauptvarianten W2/W3 über die Straße "Unteres Amtsfeld" Bestandteil der weiteren Planung sein.

In der weiteren Planung des RS 6 wird überprüft, ob die Linienführung der Hauptvarianten W2/W3 ab der Elzüberquerung Emmendinger Straße via Unteres Amtsfeld oder via Emmendinger Straße, Merklinstraße und Adenauerstraße erfolgen wird. Im Falle der Führung via Unteres Amtsfeld werden für die Walter-Boch-Straße weitere verkehrsberuhigende und -lenkende Maßnahmen ausgearbeitet.

13 Merklinstraße, Waldkirch

Die Hauptvariante W 1 führt vom Promenadenweg entlang der Elz über die Merklinstraße zum Bahnhof Waldkirch und in Richtung Stadtzentrum. Die Straße weist eine Belastung von rund 1.500 Kfz/Tag auf und erschließt mehrere Bildungseinrichtungen und Gewerbebetriebe. Sie wird bereits heute stark vom Radverkehr genutzt.

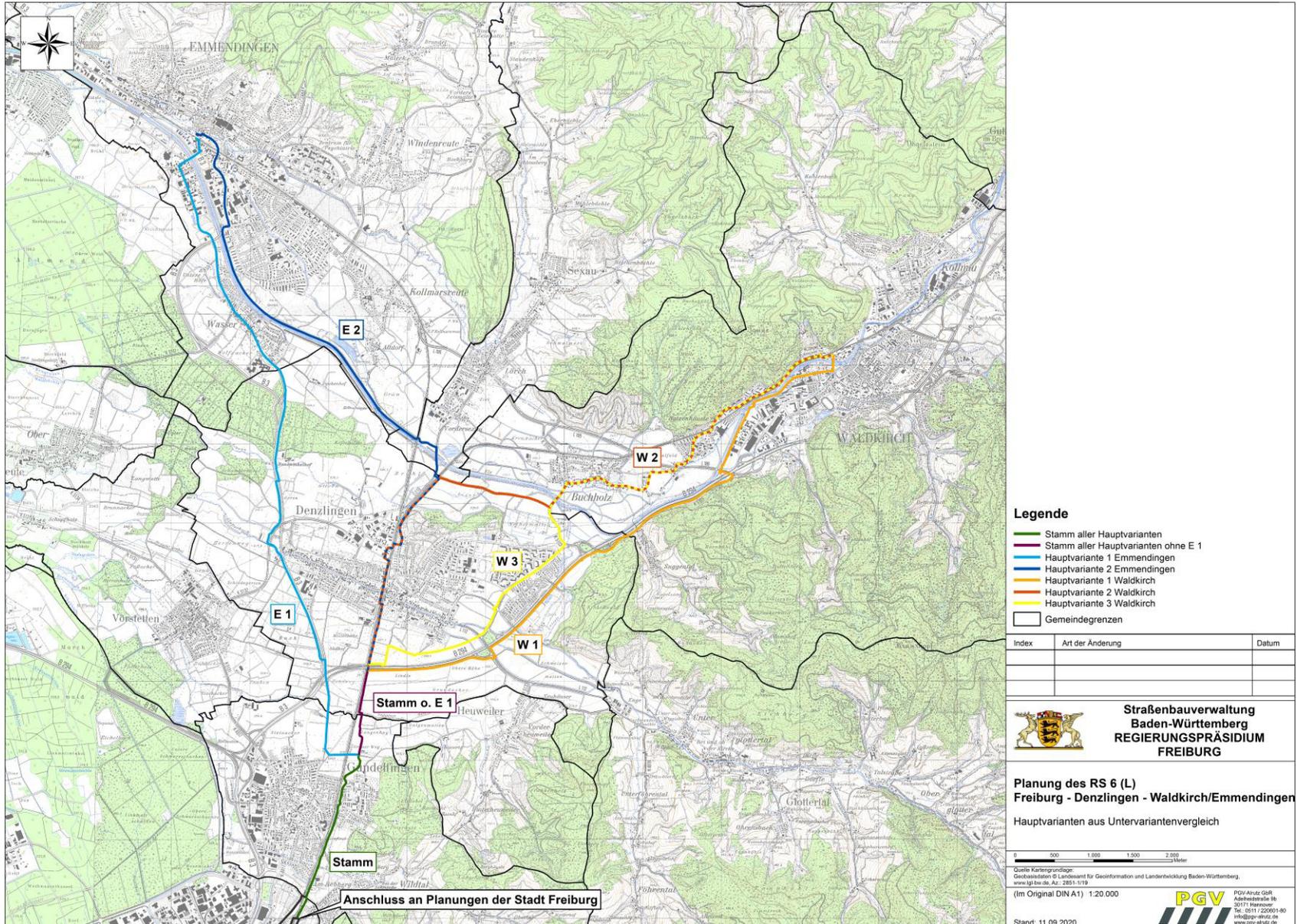
In den Hinweisen zur Beteiligungskarte wird darauf hingewiesen, dass es insbesondere morgens zu den Schulbeginnzeiten zu häufigen Beeinträchtigungen und Konflikten mit Beteiligung von Radfahrenden kommt. Parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand verstärken dieses Problem. Angeregt werden verkehrslenkende Maßnahmen zur Regelung und Beruhigung des Kfz-Verkehrs. Als weiteres Problem wird die Querung der Emmendinger Straße genannt. Hier wird auch die Prüfung der Nutzung des Gehweges unter der Elzbrücke hindurch vorgeschlagen.

Für eine Realisierung des RS 6 im Zuge der Merklinstraße ist die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Vorrang gegenüber einmündenden Straßen vorgesehen. Für den Kfz-Verkehr sind Maßnahmen vorgesehen, die zur Verkehrsberuhigung und zum Heraushalten von Schleichverkehr beitragen. Der ruhende Verkehr ist so zu ordnen und bereichsweise einzuschränken, dass die erforderliche Fahrgassenbreite entsprechend den Qualitätsstandards für Radschnellwege uneingeschränkt zur Verfügung steht. Empfohlen wird begleitend ein Konzept zur Schulwegsicherung, das auch den Elternbring- und -holverkehr einbezieht. Entsprechende Überlegungen bestehen bereits seitens einer "Interessengemeinschaft Sichere Schulradwege Waldkirch".

Von der Nutzung und dem Ausbau des Gehweges entlang der Elz soll nach derzeitigem Stand abgesehen werden. Als Probleme sind hier zu erwartende Konflikte mit dem Fußverkehr, erhebliche Eingriffe in die Begrünung der Uferzone und die Hochwassergefahr zu nennen. Für einen standardgerechten Ausbau müsste wahrscheinlich in den Hochwasserquerschnitt der Elz eingegriffen werden. Stattdessen wird im weiteren Planungsprozess eine sichere Querung der Emmendinger Straße erarbeitet.

3. Übersicht Hauptvarianten

Die Zuordnungen und Cluster in der nachfolgenden Tabelle basieren auf dem Hauptvariantenplan (Stand September 2020).



4. Auswertung Regierungspräsidium Freiburg

Hinweis der Redaktion: Einige Teilnehmende der Online-Beteiligung haben ihren Namen, ihre Anschrift und ihre Kontaktdaten mitgeteilt. Aus Datenschutzgründen haben wir Namen, Adressen, Telefonnummern sowie E-Mail-Adressen in dieser Auswertung nicht veröffentlicht.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
1	Stamm	Stamm	Ausgehend von dem planerischen Übergabepunkt mit der Stadt Freiburg – Kreuzung Höhenweg/Wildtalstraße - verläuft die Trasse in der Baulast des Landes auf einer Länge von ca. 1,8 km parallel zu den Bahngleisen der Rheintalbahn bis zu der Gemeinde Gundelfingen. Dabei führt die Trasse zu Beginn durch eine Kleingartenfläche und im Anschluss an den örtlichen Mehrzwecksportanlagen (inkl. Obermattenbad) vorbei. Nach kurzer Führung durch unbebautes Gebiet verläuft der zukünftige RSW weiter östlich der Bahngleise und bindet dabei auch an den Gundelfinger Bahnhofpunkt an. Nach Querung der Kreisstraße Untere Waldstraße folgt die Trasse dem landwirtschaftlichen Weg bis zum Grünen Weg. Bis zu diesem Punkt verläuft die Trassierung als gemeinsamer Stamm, bevor sie im Bereich des Grünen Wegs eine erste potentielle Aufteilung in die Richtungen Emmendingen und Waldkirch erfahren könnte.		0 -
1,1	Stamm	Viel zu schmal - Konflikte mit Fußverkehr	Für Zweirichtungsradweg bereits grenzwertig, durch Mischverkehr mit Zufußgehenden zu viele Konflikte. Kein schnelles Vorankommen möglich, Begegnungsverkehr problematisch, Überholen nahezu unmöglich.		0 Siehe Themenschwerpunkt 1.
1,2	Stamm	Hohes Verkehrsaufkommen	Sehr schmaler Weg, für die Ansprüche mit fünf Metern Breite aktuell vermutlich nicht umsetzbar - Mögliche Engstelle von Obermattenbad bis Bahnhof Gundelfingen		0 Von der Wildtalstraße bis zum Wolfsgrubenweg wird weitestgehend eine Trennung des Radverkehrs zu den anderen Verkehrsarten geplant. Dafür wird auch der Bereich Obermattenbad großflächig umgeplant. Ab dem Wolfsgrubenweg bis zum Bahnhof Gundelfingen wird die Ausbildung und Verkehrsregelung noch geprüft.
1,3	Stamm	Nicht gut Richtung Industriegebiet Nord	Diese Trasse werden viele Berufspendler Richtung Industriegebiet Nord nicht nutzen: Zu viele Kreuzungen, Gefahrenpunkte, Autos, Fußgänger...		0 Siehe Themenschwerpunkte 2 und 3.
1,4	Stamm	Trasse ungeeignet als RS	Ich sehe nicht wie die Trasse sich auf die Anforderungen einer Radschnellstrasse verbreitern und begradigen ließe bei gleichzeitiger Bereitstellung des notwendigen Platz' für die FussgängerInnen.		0 Siehe Themenschwerpunkt 1.
2	Stamm ohne E1	Stamm ohne E1	Der Stamm ohne E1 führt ab dem Grünen Weg weiter auf landwirtschaftlichen Wegen parallel zu der Bahntrasse bis kurz vor die Unterquerung der B294		0 -

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
3	Hauptvariante W1	Hauptvariante W1	Kurz vor der Unterquerung der B 294, biegt die Trasse in Richtung Osten ab. Im weiteren Verlauf verläuft der RS 6 parallel zu der Bundesstraße auf landwirtschaftlichen Wegen bis zu dem Knotenpunkt der B 294 mit der L 112. Hier wird nach einer kurzen Verschwenkung um die Rampen der B 294 die L 112 unterquert um im Anschluss erneut parallel zur B 294 in nordöstliche Richtung in Richtung Waldkirch zu verlaufen. Dabei werden westseitig die Ortschaft Denzlingen und ostseitig die Sport- und Kleingartenanlagen passiert, bis der Weg an die K 5103 anschließt. Dieser wird im Fortlauf gefolgt und somit die Ortschaft Suggental angebunden, um danach dem Verlauf der K 5103 weiter zu folgen. Am Ende der Kreisstraße muss diese gequert werden um auf die selbstständige Wegeverbindung mitsamt Unterführung der B 294 zu gelangen. Im Verlauf dieser wird an den Weg parallel zur Elz auf der Ostseite angeschlossen, welcher die L 186 unterquert und danach ostseitig den Gewerbestandort anbindet. Dem Weg entlang der Elz wird weiter in Richtung Norden gefolgt, wobei der Gewerbekanal überbrückt wird, bevor der Weg weiter in Richtung Osten verläuft. Die selbstständige Wegeverbindung knüpft daraufhin an die Merklinstraße an, über welche die Weiterführung des RSW erfolgt. Dem Verlauf der Merklinstraße wird bis zu ihrem Ende gefolgt. Dabei verläuft der RSW durch Wohngebiet und bindet die anliegenden Bildungseinrichtungen an. Am Ende der Merklinstraße führt die Trasse in Richtung Norden über die Adenauerstraße und quert dabei die Elz, um schließlich an den Waldkircher Bahnhof anzuschließen.		0 -
3,1	Hauptvariante W1	Fahren im Dunkeln	Servus, ich pendel seit zwei Jahren mit dem Fahrrad von Waldkirch-Batzenhäusle nach Freiburg-Landwasser. Ein für mich wichtiges Thema, weil ich bereits um 6:00 unterwegs bin und abends auch im dunkeln zurückfahre, ist das Licht der parallel auf der B294 fahrenden Fahrzeuge. Die auf den/die Radweg/e leuchten. Ich fahre immer rechts der B294 mit dem Licht der Autos quasi weil, würde ich entgegen fahren ich permanent geblendet werde. Morgens also auf Denzlinger Seite übrigens direkt an der B294 auf dem geteerten Landwirtschaftlichen Weg und abends auf der Seite vom Glottertal/Suggebad ebenfalls auf dem geteerten Landwirtschaftsweg bei Euch W1.		0 Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
3,2	Hauptvariante W1	Hinterlassenschaften der Landwirtschaftlichen Fahrzeuge	Ich habe kein Problem mit dem bisherigen Weg auch wenn ich ihn mit (rasant fahrenden) Erntehelfern und den Weg verschmutzenden Landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu tun bekomme. Was aber stört ist das Tagelang die Verschmutzung nicht beseitigt wird und dann gerade jetzt bei der Nässe zur Rutschpartie und früh morgens, dann gefrohren, zur Schleuderstrecke wird. Sicherer Weg würde bedeuten er wird kurzfristig von Verunreinigungen gereinigt. Viele haben das Thema Sicherheit angeführt bei der Auftaktveranstaltung. Aber Sicherheit kann für jeden etwas anderes bedeuten!		0 Siehe Themenschwerpunkt 6.
3,3	Hauptvariante W1	W2 über Buchholz Elz, Denzlingen vs W1	W2 ab der Bahnlinie, durch Denzlingen über Buchholz nach Waldkirch Bhf ca. 10 km W1 an der B294 8km. Das sind selbst bei 25 km/h 5min Umweg macht am Tag 10 Minuten extra. Selbst wenn W2 realisiert wird, werde ich in der Regel auf Grund der Zeitersparnis weiterhin die Schnelle! Route also in etwas die W1 nehmen.		0 Siehe Themenschwerpunkt 4.
3,4	Hauptvariante W1	Direkt an B 294 ist grausam	Diese Variante ist ja bereits als Radweg ausgeschildert, sie wird von Kennern Verbindung aber nur benutzt, soweit es unvermeidlich ist. Es ist einfach diskriminierend, mit dem Rad quasi auf der Standspur der B 294 zu fahren. Die südlichen Parallel-Varianten vor der B 294-Querung sind alle besser.		0 Siehe Themenschwerpunkt 8.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
3,5	Hauptvariante W1	An der Elz entlang	Für die Radwegführung von Gundelfingen nach Suggental habe ich über die Felder keinen klaren Favoriten. Durch Buchholz sollte der Weg nicht führen, eher auf der Straße an Suggental vorbei und dann unter der L 186 - Elz - Brücke hindurch. Von dort aus auf der Südseite der Elz, am REWE entlang, den Kleingärten, unter der Galgenbrücke in WK, hinter dem WK-Schulzentrum entlang, bis zur Adenauerbrücke. Die letzten Kilometer sind sehr separat gehalten und berühren keinen Autoverkehr. An der Freiburger Straße in WK entlang finde ich wegen des starken Verkehrs für ungeeignet.		0 Die dargestellte Linienführung entspricht der Hauptvariante W1.
3,6	Hauptvariante W1	Grundproblem W1 / E1: Dichte Parallelführung zu Schnellstraßen	Bei den beiden Varianten W1 und E1 besteht aus meiner Sicht ein gemeinsames Grundproblem in der direkten Nähe, leicht unterhalb von stark befahrenen (Schnell-)Straßen. Dies ist für Radfahrer aus verschiedenen Gründen grundsätzlich ungünstig: - Massive Blendung bei Dunkelheit durch Kfz-Scheinwerfer - Starke Lärmbelastung, besonders bei Nässe - Hohe Abgasbelastung während körperlicher Belastung - Gefährdung durch ggf. von der Straße abkommende Fahrzeuge Diese Faktoren machen die die Nutzung eines solchen Radschnellwegs für alle Radfahrer, also insbesondere auch Pendler (nicht nur Ausflügler, um die geht es hier ja nicht!) unattraktiv. Nach meiner persönlichen Erfahrung werden diese Probleme nicht durch eine etwas kürzere Strecke aufgewogen. Wenn mit dem RS6 die Nutzung des Fahrrads fürs Pendeln und Erledigungen attraktiver gemacht werden soll, dann spielt dafür neben einer kurzen Streckenführung, Sicherheit und Kreuzungsarmut auch eine einigermaßen angenehme Umgebung zum Radfahren eine wichtige Rolle. Hier bieten die Varianten W2 und E2 erhebliche Vorteile.		0 Die von Ihnen dargestellten Punkte werden in der anstehenden Variantenbewertung berücksichtigt. Siehe hierzu auch Themenschwerpunkt 4.
3,7	Hauptvariante W1	Instandhaltung und Winterdienst nicht vergessen	Generell möchte ich daran erinnern, dass man z.B. den Winterdienst im Blick hat. Es kann nicht sein, dass im Winter der Radweg gar nicht oder sehr spät geräumt wird, siehe in der BZ vom 27.01.2021 unter kurz gemeldet, wo in Emmendingen der Radweg bei Kollmarsreute nicht geräumt war und OB Schlatterer ausführt, dass der Räumdienst nach genau festgelegten Prioritäten erfolgt.		0 Der Radschnellweg wird nach StrG BW als Landesstraße klassifiziert. Der Winterdienst wird außerorts von den Landratsämtern als dafür zuständige Untere Verwaltungsbehörde durchgeführt. Innerorts liegt die Verantwortung für den Winterdienst bei den Städten und Gemeinden.
4	Hauptvariante E1	Hauptvariante E1	Die Hauptvariante E 1 in Richtung Emmendingen verläuft als eigenständiger Trassenarm zunächst in Richtung Westen im Verlauf des Grünen Wegs und unterquert dabei die Bahngleise der Rheintalbahn. Im Anschluss wird mittels neu trassierter Ausrundung an die Alte Bundesstraße angeschlossen, deren Verlauf in Richtung Norden gefolgt wird. Im Verlauf der Alten Bundesstraße wird die B 294 unterquert, bevor die Trasse, erneut mittels Unterführung, auf die Westseite der B3 geführt wird. Im Weiteren folgt der RSW parallel der B3 auf landwirtschaftlichen Wegen und führt westlich an der Ortschaft Denzlingen vorbei. Ca. 300 m nachdem die Vörstetter Straße passiert wurde, quert der RSW erneut die B3 auf die Ostseite und führt ab dort weiter in Richtung Norden, entlang der B3 und später der Basler Straße, durch den Emmendinger Stadtteil Wasser. Am Knotenpunkt der Basler Straße und der B 3 führt der RSW dann weiter in Richtung Norden auf die Denzlinger Straße und durch das Gewerbegebiet Über der Elz/Regelmatte bis zur Schützenstraße. Im Verlauf der Schützenstraße wird in Richtung Osten die Elz via Brückenbauwerk und anschließend die B3 gequert und an die Karl-Bautz-Straße angeschlossen. Letztere führt direkt an die Südseite des Emmendinger Hauptbahnhofs heran, welcher der Endpunkt des RS 6 darstellt. Bemerkung: Die Linienführung des RS6 auf Stadtgebiet Emmendingen ist noch in Abklärung.		0 -
4,1	Hauptvariante E1	E1	Wenn es um eine direkte schnelle Verbindung von EM nach FR geht, so ist die Variante E1 ganz klar zu bevorzugen. Schließlich soll es in erster Linie ein Verkehrsweg und keine Ausflugs-Route.		0 Radschnellwege sollen direkt sein. Jedoch gibt es auch diverse andere Bewertungskriterien die für einen Radschnellweg wichtig sind. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 4.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
4,2	Hauptvariante E1	Streckenlänge E1 vs E2	Könnten der Beschreibung die Streckenlänge bitte ergänzt werden? Von Emmendingen kommend sicher ein wichtiges Kriterium.		0 Die Streckenlängen werden in der Variantenbewertung der Hauptvarianten mitberücksichtigt. Siehe dazu Themenschwerpunkt 4.
4,3	Hauptvariante E1	Radweginfrastruktur mit maximalem Gesamtnutzen statt Fokus auf einzelne Punkt-zu-Punkt-Verbindungen	Aus meiner Sicht sollte bei der Planung des RS6 ein möglichst großer Gesamtnutzen im Vordergrund stehen, nicht nur einzelne Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wie FR-EM und FR-WaKi. D.h. es sollte darum gehen, durch eine breite Attraktivität möglichst viele Gesamt-Kilometer im Zweck-Verkehr (also Wege zwischen Wohnort und Arbeitsstätte, zum Einkaufen oder zur Schule, nicht jedoch primär Ausflugsverkehr) auf das Fahrrad zu verlagern. Dazu sind die Routenführungen E1 und W1 schlecht geeignet, da sie beide zwischen Gundelfingen und Emmendingen bzw. Waldkirch weit weg von den dazwischen gelegenen Ortschaften geführt werden. Daher steigern sie die Attraktivität für alle anderen Pendelstrecken gar nicht. Die Routenführungen E2 und W2 hingegen sorgen hier für eine viel bessere Anbindung der übrigen Ortschaften innerhalb des Breisgau-Y und steigern damit die Attraktivität, Zweck-Wege per Fahrrad zu erledigen für wesentlich mehr Bürger – auch wenn die Einzelstrecke dann nur 5-10km betragen mag.		0 Der Radschnellweg soll das neue Rückgrat des Radwegenetzes bilden. Anhand verschiedenster Bewertungskriterien soll eine Linienführung gefunden werden, die die Hauptziele eines Radschnellweges bestmöglich unter Berücksichtigung aller Randbedingungen erreicht. Siehe dazu auch Themenschwerpunkte 2, 4, 5.
4,4	Hauptvariante E1	Projektziel im Auge behalten	Der größte Nutzen entsteht wenn der RS am stark genutzt wird, hier stimme ich dem Vorkommentar bei. Dies wäre laut Analyse eben die Verbindung FR-EM & Waldkirch-FR. Dazu muss zwischen diesen Punkten die kürzeste bzw. schnellste Verbindung zumindest sehr stark im Fokus stehen. Denzlingen, Buchholz kann dank geringerem Radverkehr über bestehende Wege erreicht bzw. in Verantwortung der Gemeinden verbessert werden. Hierfür werden aktuell vom Land erhebliche Mittel bereitgestellt. Die Wege E2 und W2 gehen an der Zielgruppe vorbei. Auch wenn ich gerne eine bessere Verbindung EM-Denzlingen-Waldkirch hätte. Für einen RS gibt es das Potential nicht, Verbesserungen sind hier in kleinerem Rahmen sicher sinnvoll und mit deutlich weniger Aufwand auch möglich.		0 Radschnellwege sollen direkt sein. Jedoch gibt es auch diverse andere Bewertungskriterien die für einen Radschnellweg wichtig sind. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 4.
6	Hauptvariante E2	Hauptvariante E2	Die Hauptvariante E 2 in Richtung Emmendingen leitet nach der Unterquerung der B 294 mittels Wegeneubau zwischen Rheintalbahn und Ackerfläche weiter an den südlichen Rand der Ortschaft Denzlingen heran. Dort wird an die bestehende selbstständige Wegeverbindung im Bereich des Denzlinger Friedhofs angebunden. Auf Höhe der Parkplätze des Rathauses wird die Bahnanlage unterquert und in Richtung Norden auf der Eisenbahnstraße fortgeführt. Nach Querung der Hauptstraße verläuft die Trasse weiter, parallel zur Bahntrasse auf westlicher Seite, auf dem heutigen Spitalweg. Dabei wird an die Rückseite des Denzlinger Bahnhofs angebunden, an welcher Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Die Anbindung an die Hauptseite des Bahnhofs inklusive ZOB ist in Form einer Unterführung für den Fußverkehr gegeben. Weiter führt der Spitalweg bis an die Vörstetter Straße heran, welche in Höhe des Fußweges zwischen den Grundstücken der Robert-Bosch-Straße Nr. 12 und 14 zur Robert-Bosch-Straße gequert wird.		0 -

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
6	Hauptvariante E2	Hauptvariante E2	Von der Robert-Bosch-Straße wird auf einem kurzen Abschnitt die Rudolf-Diesel-Straße entlanggefahren und die Bahntrasse auf die Ostseite unterquert. Die Fortführung in Richtung Norden erfolgt über die Bahnhofstraße bis zum Ortsausgang Denzlingens. Daraufhin führt der RSW parallel zur L110 auf östlicher Seite der Bahnlinie nach Waldkirch auf Wirtschaftswegen kurz weiter in Richtung Nordosten um dann mittels Bahnübergangs die Gleisanlagen in Richtung Westen zu queren. Ab dort verläuft der RSW parallel zur L 110 in nordwestliche Richtung. Im Zuge dessen wird die Elz via Brückenbauwerk gequert. Kurz darauf muss die L 110 in Richtung Westen gequert werden, um in Richtung Emmendingen führen zu können. In Etwa 250 m nach dieser Querung wird die Trasse der Rheintalbahn unterquert und entlang der landseitigen Sohle der Deichanlage auf der Nordseite der Elz geführt. Die Weiterführung in Richtung Emmendingen soll im Verlauf auf gesamter Strecke auf der landseitigen Deichsohle erfolgen. Ab dem Kollmarsreuther Wehr müssen hierfür die Planungen der Revitalisierung der Elz mitsamt den baulichen Eingriffen in die Lage des Deichkörpers berücksichtigt werden. Dabei führt der RSW an den Sportanlagen des SV Wasser und einer Kleingartenkolonie vorbei bis an den Knotenpunkt der B 3 und Freiburger Straße. Ab hier bewegt sich der RSW auf Emmendinger Stadtgebiet und wird nach kurzem Schwenk in östliche Richtung und via Kreisverkehr weiter nach Norden über die Freiburger Straße gelenkt. Dabei verläuft sie östlich entlang des Gewerbegebiets und westlich des Wohngebiets bis zur Kaiserstuhlstraße, welche sie im Anschluss quert um weiter auf der Freiburger Straße zu verbleiben. In der Fortführung der Freiburger Straße wird die Bahntrasse überquert bevor der Bahnhofsbereich nach Durchführung über einen weiteren Kreisverkehr angebunden wird. Eine weiter zu betrachtende Alternative kann die Führung über die Straße Am Festplatz ab dem Knotenpunkt Kaiserstuhlstraße/Freiburger Straße darstellen. Durch diese würde wie bei der Hauptvariante E 1 der Bahnhof über die Südseite nach Durchfahrt der Karl-Bautz-Straße erschlossen werden. Bemerkung: Die Linienführung des RS6 auf Stadtgebiet Emmendingen ist noch in Abklärung.		0 -
7	Hauptvariante W3	Hauptvariante W3	Bei der Hauptvariante W 3 handelt es sich um eine zum Großteil mit der Hauptvariante W 2 Richtung Waldkirch deckungsgleich verlaufende Trasse. Der Stamm der Variante ist identisch. Dann führt die Strecke allerdings südlich an Denzlingen vorbei in nordöstliche Richtung und führt dabei unter der L 112 hindurch, um dann parallel zur Elzstraße bis zu dem Knotenpunkt Elzstraße/Glottertalstraße/Zum Einbollen zu führen. In der Weiterführung wird entlang der Elzstraße der Ortsteil Heidach durchquert, um dann an die K 5103 anzuschließen. Dieser wird in Richtung Norden verlaufend gefolgt, bis sie ab ca. 200 m vor der Elzüberquerung wieder deckungsgleich mit der Hauptvariante W 2 in Richtung Waldkirch verläuft.		0 -
7,1	Hauptvariante W3	Spielstraße ist denkbar ungeeignet für 30 km/h	Unsere Straße ist seit Beginn der Bebauung eine Spielstraße, die in Schrittgeschwindigkeit befahren werden sollte. Bislang funktioniert das jetzt schon nicht und am wenigsten von den lautlosen Radfahrern beachtet. Das birgt schon seit jeher große Gefahr für uns Anwohner, da auch kein Bürgersteig vorhanden ist. Als Radschnellweg wird die Problematik um so schlimmer, wenn nicht auch als dramatisch zu benennen.		0 Siehe Themenschwerpunkt 12.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
7,2	Hauptvariante W3	Spielstraße in Schnellradweg umwandeln	Als regelmäßige Besucherin von Anwohnern der Walter-Bosch-Straße bin ich mehr als erstaunt über das Projekt diese Straße in einem Schnellradweg umzuwandeln. Ich denke, ein Besuch vor Ort müsste dem Planungsteam reichen um festzustellen, dass es nicht realistisch ist. Wie sollen die Anwohner und Besucher ein- und ausparken? Wo sollen die Kinder spielen? Wo sollen die Menschen laufen? Durch die Nähe der Bahnleise gibt es doch keine Ausweichmöglichkeit. Ich sehe da eine große Gefahr für viele Unfälle, viel Ärger und ein bedeutender Verlust von Lebensqualität für die Bewohner der Walter-Bosch-Straße. Als Fahrradfahrerin finde ich die Planung eines Schnellradweges eine sehr gute Idee. Aber bitte nicht irgendwie und nicht auf Kosten der Menschen die auf der Strecke leben und dann am Ende auf der Strecke bleiben.		0 Siehe Themenschwerpunkt 12.
7,3	Hauptvariante W3	Kann ich nicht nachvollziehen	Liebes Planungsteam, hier muss zwingend korrigiert werden. Wie soll denn ein Radschnellweg durch eine Spielstraße gehen? Ich nutze täglich das Fahrrad nach Freiburg. Natürlich begrüße ich es, wenn wir als Radfahrer bessere und vor allem sicherere Bedingungen bekommen - aber einfach eine Spielstraße umwidmen, neue Beschilderungen drauf und fertig? Das kann nicht Ihr Ernst sein. Hier gehen meines Erachtens die Interessen der Anwohner vor. Oder gibt es einen Plan, der die Interessen der Kinder und Anwohner ausreichend berücksichtigt? Ich kenne die Straße und kann es mir nicht recht vorstellen. Oder geht dann der Radweg rechts von der Spielstraße, zwischen Parkplätzen und den Gleisen? Das scheint mir etwas knapp zu sein.		0 Siehe Themenschwerpunkt 12.
7,4	Hauptvariante W3	? Wieso diese Wegführung?	Ist zwar idyllisch zwischen Feldern aber durch die abschüssige Kurve doch unfallgefährdend wenn von rechts Radler von Denzlingen kommen. Außerdem ist die vorhandene Radwegführung entlang der B 294 schneller und gefahrloser befahrbar - abgesehen von der unübersichtlichen Kurve bei der Brücke		0 Siehe Themenschwerpunkt 4.
8	Hauptvariante W2	Hauptvariante W2	Die Hauptvariante W 2 mit Ziel Waldkirch verläuft deckungsgleich mit der Hauptvariante E 2 in Richtung Emmendingen bis zu dem Bahnübergang über die Bahntrasse nach Waldkirch in nordwestliche Richtung. Statt die Bahn zu überqueren, wird der RSW auf landwirtschaftlichen Wegen in Richtung Osten geführt, bis sie an die K 5103 anschließt. Parallel zu der Kreisstraße verlaufend wird die Elz überquert und in die Ortschaft Buchholz geführt. An dem Knotenpunkt der K 5103/ Schwarzwaldstraße/ Denzlinger Straße biegt der RSW dann in östliche Richtung ab und folgt der Schwarzwaldstraße bis zu dem Kreisverkehr an der L 186. Nach Durchquerung des Knotenpunktes folgt die Trasse der St.-Margareten-Straße weiter in nordöstliche Richtung und quert dabei einmal die Trasse der Elztalbahn in Form eines Bahnübergangs. Parallel zu der Bahntrasse verlaufend folgt der zukünftige RSW dann der Emmendinger Straße bis zum Abzweig in die Straße Unteres Amtsfeld. Hier verläuft die Trasse zwischen der Elz auf der Südseite und bewaldetem Gebiet auf der Nordseite, bis sie schließlich wieder an bebautem Gebiet an die Walter-Boch-Straße anbindet. Nach Durchfahrt der Walter-Boch-Straße kann nach erneuter Überquerung der Bahnleise an den Waldkircher Bahnhofsvorplatz angeschlossen werden.		0 -
8,1	Hauptvariante W2	Walter-Boch-Straße ist ein Risiko	Die Straße ist eine Spielstraße. Auf der einen Seite befinden sich die Wohnhäuser, auf der anderen Seite befinden sich die Carports und Autostellplätze. Es gibt keinen Gehweg. Es gab so schon häufiger Unfälle mit Fahrradfahrern und Anwohnern, vor allem Kinder. Der jetzige Radweg führt parallel durch das Untere Amtsfeld. Das wäre die sinnvolle Alternative oder aber über die Merklinstraße.		0 Siehe Themenschwerpunkt 12.
8,2	Hauptvariante W2	Auffahrt Radweg	Ecke Pfaugasse, Denzlinger Strasse fehlt eine asphaltierte gerade Zufahrt auf den Radweg. Das wäre schonmal eine Maßnahme, die schnell umzusetzen wäre. Ich fahre da immer Strasse Richtung Denzlingen, erst bei der Brücke kann man gut auf den Radweg wechseln.		0 Der Bereich wird in der weiteren Planung der Linienführung W2/W3 gesamtheitlich betrachtet.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
8,3	Hauptvariante W2	Spielstraße versus Radschnellweg	Generell begrüßen wir als Pendler die Einführung eines Radschnellwegs. Ob dieser Weg um jeden Preis auch innerstädtisch umgesetzt werden soll, halten wir für fragwürdig und lehnen ihn für den konkreten Fall der Walter-Boch-Str. aus folgenden Gründen ab: Die Walter-Boch-Str. ist eine verkehrsberuhigte Spielstraße ohne Gehweg. Die Straße wurde von Anfang an so geplant, dass Kinder auf der Straße spielen und dass Anwohner die Straße kreuzen müssen, um zu den Carports und somit zu Autos und Fahrrädern zu gelangen. Bereits jetzt kam es in der Vergangenheit oft zu Gefährdungen insbesondere von Kindern und Senioren durch sehr schnell fahrende Radfahrer. Dadurch kam es immer wieder zu brisanten Konflikten. Wie dieses bisherige Konzept mit der nun geplanten innerörtlichen Radschnellstrasse zusammen gebracht werden soll, auf der die Fahrradfahrer Vorfahrt haben, ist uns nicht vorstellbar. Was soll hier wie entzerrt werden? Die Häuser in der Walter-Boch-Straße wurden mit dem Konzept der Spielstraße und den gegenüberliegenden Carports von der Stadtbau Waldkirch als eine 100% Tochter der Stadt Waldkirch vermarktet und verkauft. Sollte dieses Konzept nun geändert werden, entstehen rechtliche Fragen, auf die wir an dieser Stelle in Anlehnung an die einführenden Worte von Herrn Verkehrsminister Hermann hinweisen wollen.		0 Siehe Themenschwerpunkt 12.
8,4	Hauptvariante W2	Hauptvariante W2 - Spielstraße soll wahrhaftig zu Radschnellweg werden?	Liebes Planungsteam des RP, es ist mir nicht angenehm in dieser Sache so lautstark meinen eigenen Punkt bzw. den der Straße zu vertreten; hier geht es nun einmal nicht anders. Zur Situation in der Walter-Boch-Straße, Waldkirch: Als Spielstraße ausgewiesen hat die WB-Straße keinen Gehsteig, man tritt aus dem Wohnweg direkt auf die Straße. Die Breite der Straße beträgt von unserer Grundstücksgrenze bis zu den Stellplätzen in etwa 5 Meter. Eine Erweiterung der Stellplatzfläche zur Elz hin ist wohl ausgeschlossen, die Trassenführung der Elzalbahn schließt sich direkt an unsere Stellplätze an. Die Häuser und Grundstücke im Neubaugebiet Walter-Bochstr. wurde in den Jahren 2007/08 (jungen) Familien mit Kindern als attraktiver Wohnraum mit verkehrsberuhigter Spielstraße von der Stadtbau Waldkirch verkauft; die Häuser sind zum Teil Generationenhäuser, die gemeinsam mit den Kindern auch von Menschen im Alter bewohnt werden sollen. Genau diese verkehrsberuhigte Situation war für viele der Anwohner ein wesentlicher Aspekt des Kaufs; durch die Realisierung der Variante W2 des Radschnellwegs würde diese Situation sehr grundsätzlich verändert. Dabei ist die Verkehrssituation gerade hinsichtlich der Fahrradfahrer, die sich weder an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten noch besonders auf spielende Kinder od. Fußgänger achten, ohnehin nicht unproblematisch. Während zu schnell fahrende Kfz in aller Regel noch gehört werden, ist dies bei Fahrrädern nicht der Fall. Und so hätte die Umsetzung der Variante W2 für die Walter-Boch-Straße - ich denke nicht, dass ich das zu stark herausstelle - dramatische Konsequenzen. Eine bereits schwierige Verkehrssituation würde extrem zugespitzt: - Dass die künftigen Radfahrer mehr Rücksicht nehmen, wenn sie auf einem ausgewiesenen Radschnellweg unterwegs sind, ist wohl nicht zu erwarten. - Gerade die Wegfahrt von den Stellplätzen ist heikel wegen der schnell herankommenden Radfahrer. - Den Kindern wird eine wesentliche Möglichkeit draußen zu spielen, genommen (in der Straße wird gekickt, Rollhockey und Basketball gespielt). - Aus einer Spielstraße mit Schrittgeschwindigkeit soll eine Fahrradtrasse werden, die Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20 km/h und sichere Befahrbarkeit bis 30 km/h bietet - wie soll das mit der Sicherheit von Kindern und Alten vereinbar sein? Das ist wohl kaum möglich.		0 Siehe Themenschwerpunkt 12.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
8,4	Hauptvariante W2	Hauptvariante W2 - Spielstraße soll wahrhaftig zu Radschnellweg werden?	Die räumliche Enge lässt ja tatsächlich nicht viel Spielraum für eine Koexistenz von Fußgängen, Kindern, Fahrradfahren und Autos - wo sollen die alle hin? Und, um dies auch noch festzuhalten: Es handelt sich um die ersten bzw. letzten Meter einer fast 28 km langen Trasse, die am Waldkircher Bahnhof endet. Ich bitte die an der Planung beteiligten Menschen diese Aspekte zu berücksichtigen. Mit freundlichen Grüßen,		0 Siehe Themenschwerpunkt 12.
8,5	Hauptvariante W2	Umweg	Die Variante W2 ist für Menschen, die beruflich zwischen Waldkirch und Freiburg pendeln, einfach zu lang. Sie wird nicht genutzt werden, sondern die bisherigen Varianten, die südlich der W1 parallel zur Schnellstraße verlaufen (soweit möglich auch nicht den W1, da es nicht schön ist, auf der Standspur der Autobahn zu radeln).		0 Radschnellwege sollen direkt sein. Jedoch gibt es auch diverse andere Bewertungskriterien die für einen Radschnellweg wichtig sind. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 4.
22	Information	Wolfsgrubenweg - Glotterpfad - Fahrradstraße	Wolfsgrubenweg - Glotterpfad wird zur Fahrradstraße, Kfz sind weiterhin erlaubt	https://maps.google.de/?q=48.04232627890421+7.873785495758057	-
22,1	Information	Knotenpunkt Bahnhof schwierig	Gerade der Knotenpunkt Bahnhof mit ÖPNV, Straße & kombinierter Fuß- und Radweg ist sicherlich ein schwieriges Projekt zur Trennung der unterschiedlichen Verkehre	https://maps.google.de/?q=48.04232627890421+7.873785495758057	Der Knotenpunkt wird bei der weiteren Planung detailliert betrachtet und Lösungsmöglichkeiten werden erarbeitet.
22,2	Information	Eindeutige Beschilderung ist wichtig!	Als Anwohner des Radweges, der jetzt zum Radschnellweg umgebaut werden soll ist es uns wichtig, dass die Beschilderung für die Radfahrer offensichtlich oder die Trennung zwischen Radweg und Verkehrsstraße eindeutig gemacht wird. Ein Teilstück des Radweges parallel zur Rheintalbahn verläuft nämlich über einen Teil des Wolfsgrubenweges (und dann auch noch bergab!) der von Anliegern und weiteren PKWs befahren und von Fußgängern genutzt wird. Seit Jahren kommt es auf dieser Strecke immer wieder zu gefährlichen Situationen, weil schnellfahrende Radfahrer die Vorfahrt missachten und gar nicht registrieren, dass sie sich auf einer Straße und nicht mehr auf dem Radweg befinden. Auch die Rücksicht auf Fußgänger lässt manchmal zu wünschen übrig....	https://maps.google.de/?q=48.04232627890421+7.873785495758057	Die Ausbildung und Verkehrsregelung des Wolfsgrubenweges wird geprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
22,3	Information	RS 6 an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	1. Von Wildtal-Brücke in Gundelfingen bis Wolfsgrubenweg: ca 400 lange Strecke 2 m breit vorhanden, nicht verbreiterbar: 12 große Bäume auf Ostseite (Stammbeginn 1/2 bis 1 m ab Wegkante, 3 Bäume davon mit Durchmes- sern über 50 bis 60 cm. Landwirtschaftliche Nutzung streckenweise bis Wegekante. 1 gr. Regen-wassergulli direkt am Weg gegen häufige Überschwemmungen des Weges aus den Feldern heraus Westseite begrenzt durch Wegeleuchten und Bahn. Die Teilstücke Obermattenbad bis Haltpunkt Gundelfingen dienen auch der Naherholung, Spaziergängerwege, Familien mit Kinderwagen und kleinen Rädern, Fußgänger und Räder von/nach Wildtal zum DB-Haltepunkt. 2. am DB-Haltepunkt Gundelfingen: unlösbare Situation: Sehr wichtige Querung und Bahnunterführung für Schüler, Fußgänger- und Radverkehr zum Einkaufen und zum Bahnhof, Bushaltestelle mit Endhaltcharakter (oft mehrere Minuten Standzeit mit gefährlicher Sichtversperrung); Für den Bus- und Bahnhof muss schneller ungehinderter pünktlicher Zugang bleiben! zahlreiche Spaziergänger aus der Gundelfinger Nordhälfte von westlich der Bahn, Hundausführen zum Wald/Rebberg, zahlreiche Radparkplätze am Haltepunkt. von Norden kommend sehr unübersichtliche Kurve des Glotterpfads Zu Spitzenzeiten (Berufsverkehr) meist schubweise stark befahrene Wohnzubringerstr. Glotterpfad, ist Zubringerstr. zum Waldstadion, und mit sehr langen Staus bei Recyclingtagen (vom Parkplatz Waldstadion) bis nördlich des Bahnhofs!		Siehe Themenschwerpunkt 9.
22,4	Information	Wolfsgrubenweg	Der Gemeinderat Gundelfingen hat die Fahrradstr. Wolfgrubenweg Ende Januar 2021 abgekehnt.	https://maps.google.de/?q=48.04232627890421+7.873785495758057	Insofern der Radschnellweg auf dem Wolfsgrubenweg verlaufen wird, wird dieser gemäß StrG als Landesstraße klassifiziert. Somit resultieren andere Zuständigkeiten. Die Ausbildung und Verkehrsregelung des Wolfsgrubenwegs wird geprüft.
23	Information	Im Zollgarten - Fahrradstraße	Im Zollgarten wird zur Fahrradstraße, Kfz sind weiterhin erlaubt. Parkierungsflächen müssen gegebenenfalls neu angeordnet werden	https://maps.google.de/?q=48.03514550473248+7.87018060684204	-
23,1	Information	Radweg auch für Fußgänger	ab hier ist der Radweg auch für Fußgänger, hierfür ist er zu schmal, hier findet eine Gefährdung besonders für Fußgänger statt	https://maps.google.de/?q=48.03514550473248+7.87018060684204	Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr ist im Bereich Wolfsgrubenweg - Obermattenbad - Wildtalstraße vorgesehen.
23,2	Information	Publikumsverkehr Obermattenbad	Klare Trennung zwischen Radschnellweg und Kfz-Strasse. Durch den Publikumsverkehr zum Obermattenbad kommt es immer wieder zu Missverständnissen zwischen Fussgängern Kfz-Fahrern und Radlern.	https://maps.google.de/?q=48.03514550473248+7.87018060684204	Der Radschnellweg soll voraussichtlich östlich des bestehenden Gehweges angeordnet werden. Die Parkflächen sollen damit auch neu gestaltet werden.
23,3	Information	Parkverkehr	Wenn die Straße hier schon mit dem Autoverkehr gemeinsam benutzt werden muss, dann müssen die Parkplätze so angeordnet werden, dass nicht direkt vom Radschnellweg ein- und ausgeparkt wird, sondern allenfalls eine Ein-/Ausfahrt von einem größeren Parkplatz auf den Radschnellweg führt. Ich fahre die Strecke täglich und erlebe jetzt schon immer wieder gefährliche Situationen mit ein- und ausparkenden Autos.	https://maps.google.de/?q=48.03514550473248+7.87018060684204	Der Radschnellweg soll voraussichtlich östlich des bestehenden Gehweges angeordnet werden. Die Parkflächen sollen damit auch neu gestaltet werden.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
23,4	Information	Gundelfingen : Kreuzung Schwarzwaldstr. / Im Zollgarten	Planung des RS 6 durch Gundelfingen. Vorschlag für zwei Trassen: westlich und östlich von Gundelfingen. Die Vorplanung des Regierungspräsidiums sieht vor, die zwei Trassen aus Emmendingen und Waldkirch am südlichen Ortsausgang von Denzlingen zusammenzuführen und den RS 6 östlich der Bahnlinie direkt neben der Bahn bis nach Zähringen zu bauen. Wir sind eine Gruppe von Gundelfinger Bürgern, die sich für die Verkehrswende engagiert und sich auch mit der Planung des RS 6 befasst. Wie der Presse zu entnehmen war sehen die Planer bei dieser Trasse durch Gundelfingen an der Bahnlinie entlang einige bauliche Probleme, die nicht einfach zu lösen sind und relativ kostspielig werden könnten. Wir möchten mit diesem Schreiben auf einige weitere Probleme hinweisen und Lösungen dafür skizzieren. Die Verkehrssituation am Obermattenbad ist jetzt schon geprägt von einem hohen Verkehrsaufkommen: Fußgänger (darunter sehr viele Kinder) und Radfahrer queren und bewegen sich auf der Radtrasse, ein Teil von ihnen von der Bahnunterführung / Schwarzwaldstrasse aus Gundelfingen kommend, auf dem Weg zum Obermattenbad, Spielplatz am Obermattenbad, zu den Fussballplätzen, Schulsport- und Leichtathletikanlage und den Tennisplätzen. Der asphaltierte Weg zwischen der Bahnbrücke an der Strasse Wildtal/Ortsmitte Gundelfingen und der nächsten Bahnbrücke in Zähringen ist ein beliebter Spazierweg und stark frequentiert. Da das Gelände sowohl von Norden als auch vom Süden kommend abschüssig ist, passieren die Radfahrer mit recht hoher Geschwindigkeit diese kritischen Stellen unseres Naherholungssport und Freizeitgeländes Obermatten, dass u.a. von vielen Kindern und Jugendmannschaften genutzt wird. Hier sind Wildtal und Gundelfingen zusammen gewachsen. Außerdem befinden sich dort alle PKW Parkplätze für das Gebiet Obermatten die dann weder angefahren noch verlegt werden können. Für eine Radtrasse mit den für einen RS definierten Kriterien und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 12000 Radfahrern ist da kein Platz . Wir glauben mit den folgenden Überlegungen zu einer Lösung bzw. Abmilderung des Problems beitragen zu können:	https://maps.google.de/?q=48.03514550473248+7.87018060684204	Siehe Themenschwerpunkt 9.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
23,4	Information	Gundelfingen : Kreuzung Schwarzwaldstr. / Im Zollgarten	<p>1. Für all diejenigen, die aus Richtung EM und Richtung Waldkirch kommen und ins Industriegebiet FR Nord, Richtung Messe (dort Uni-Institute, Solarzentrum..) und die Unikliniken wollen, könnte eine zweite, alternative Trasse ausgewiesen werden, die die kritische Situation am Obermattenbad entlastet und einige weitere Vorteile hat: An der Zusammenführung von B3 und B 294 gibt es eine Unterführung, durch die man auf durchgängig breite und geteerte Wirtschaftswege westlich der B3 kommt ; man folgt bis zur Querung der K 4912 (Gundelfingen-Vörstetten, Untertunnelung möglich); weiter zur Gundelfinger Grünschnittanlage (die umfahren werden müsste), dann an der B3 entlang bis zur Nordseite der Mooswaldallee. Alles bis auf die K 4912 ist kreuzungsfrei. Auf Freiburger Gemarkung existiert bereits eine Planung, ausgehend von der Zinkmattenstrasse. Als Alternative geht es erst unter der Brücke am Park& Ride Parkplatz dann über diese Brücke in die Gundelfinger Strasse Richtung Zähringen bis zur Güterbahnunterführung. Ab hier existiert ebenfalls eine Freiburger Planung. Wir sind diese Trasse als Gruppe „Probe gefahren“, einige von uns zu nachmittäglichen Berufsverkehrszeiten mehrmals. Wir halten diese Wegführung für sehr geeignet und weisen darauf hin, dass uns bei unseren Fahrten eine ganze Reihe von Radfahrern begegnet sind, die allem Anschein nach als Berufspendler unterwegs waren. d.h. diese Wege werden bereits als Radweg zur Arbeit benutzt. Auch wenn die Strecke etwas länger als die östlich der Bahnlinie ist: man kommt schneller voran und es gibt keine Probleme mit anderen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Autofahrer). Für Pendler, aus Richtung EM kommend und mit dem Ziel Industriegebiet Nord/Messe wäre sie sogar kürzer. 2. Selbst wenn eine solche alternative Trasse ausgewiesen werden sollte wird immer noch sehr viel Radverkehr am Obermattenbad sein, mit all den oben genannten Problemlagen. Wie wäre es, wenn man dort eine Fahrradstrassenbrücke bauen würde, so dass der RS-Radverkehr völlig abgetrennt wäre ? Hoch genug, um Versorgungs-LKWs, Rettungsfahrzeuge und die Feuerwehr durchzulassen. Alle PKW Parkplätze im Obermatten Gebiet könnten dann bleiben. Beispiele für solche Lösungen gibt es: Eine kleine Variante: in Sipplingen am Bodensee hat man an einem Nadelöhr zwischen Dorf, Durchgangsstrasse und See - den Bodenseeradweg als Fahrradbrücke über die Durchgangstrasse gebaut. In Tübingen werden zur Zeit 3 größere Radbrücken errichtet.</p>	https://maps.google.de/?q=48.03514550473248+7.87018060684204	Siehe Themenschwerpunkt 9.
24	Information	Fahrradstraße oder getrennte Führung	Die Basler Straße (Abschnitt Am Stöckenhof - Untere-Höfe-Straße) wird zur Fahrradstraße, (Kfz sind weiterhin erlaubt) oder es erfolgt eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr	https://maps.google.de/?q=48.09934952708155+7.855042219161987	-
24,1	Information	Fahrradstraße durch Ortschaft	Die Hauptverkehrsstraße mitten in einer Ortschaft zu einer Fahrradstraße umzustellen ist mutig. Ich weiß nicht wie das funktionieren soll. Vauban in Freiburg ist ja auch nicht Autofrei, auch wenn es so mal gedacht war. In Orten wo weniger Nahverkehr Alternativen vorhanden sind, sind denke ich schon noch viele auf das Auto konzentriert.	https://maps.google.de/?q=48.09934952708155+7.855042219161987	Eine Ausweisung der Basler Straße als Fahrradstraße kann derzeit erfolgen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO zu Verkehrszeichen 244.1). Dies ist in der weiteren Planung zu untersuchen.
25	Information	Fahrradstraße oder getrennte Führung	Die Denzlinger Straße und Schützenstraße wird zur Fahrradstraße, Kfz sind weiterhin erlaubt. Oder es erfolgt eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr. Bemerkung: Die Linienführung des RS6 auf Stadtgebiet Emmendingen ist noch in Abklärung.	https://maps.google.de/?q=48.11304031802956+7.846834659576415	-

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
25,1	Information	Fahrradstraße im Industrie- und Gewerbegebiet	Fahrradstraße oder getrennte Führung auf der selben Fahrbahn in einem Industrie- und Gewerbegebiet? Wirklich nur schwer vorstellbar - den LKW-Verkehr kann man ja nicht ausblenden bzw. darauf hoffen, dass das Gebiet vom Kfz-Verkehr gemieden wird, wenn es erstmal Fahrradstraße ist (wie das in anderen Bereichen vermutlich funktioniert).	https://maps.google.de/?q=48.11304031802956+7.846834659576415	Grundsätzlich schließt sich die Einrichtung einer Fahrradstraße in einem Gewerbegebiet nicht aus. Geprüft werden die Stärke des Lkw-Verkehrs und die Breite der Fahrbahn, die ein sicheres Begegnen von Radverkehr und Lkw-Verkehr ermöglichen muss. Ggf. sind Maßnahmen erforderlich, die zur Geschwindigkeitsreduktion im Kfz-Verkehr beitragen und den Kfz-Verkehr lenken.
26	Information	Ausbau bestehender Wege auf Qualitätsstandards	Grüner Weg, beim Ortseingang Wasser, Ausbau der bestehenden Wirtschaftswege auf Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung	https://maps.google.de/?q=48.07624566396127+7.863668203353882	-
27	Information	Ausbau bestehender Wege auf Qualitätsstandards	Im Zollgarten - Wolfgrubenweg Ausbau der bestehenden Rad-/Fußgänger Wege auf Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung	https://maps.google.de/?q=48.03769404090616+7.871441245079041	-
28	Information	Ausbau bestehender Wege auf Qualitätsstandards	Im Zollgarten - Wildtalstraße Ausbau bestehender Wege auf Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung	https://maps.google.de/?q=48.03294480240825+7.868903875350951	-
29	Information	Optimierung Kreuzung	Untere Waldstraße / Glotterpfad: Optimierung der Kreuzung zur Reduzierung der Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr	https://maps.google.de/?q=48.04617988307334+7.875239253044128	-
29,1	Information	Belag der Kurve	Das Kopfsteinpflaster ist extrem rutschig, insbesondere bei Nässe!	https://maps.google.de/?q=48.04617988307334+7.875239253044128	Der Radschnellweg wird asphaltiert sein.
29,2	Information	Recycling-Container	Behinderung durch Kurzparker, die die Recycling-Container befüllen, Vermüllung und Scherben auf der Fahrbahn.	https://maps.google.de/?q=48.04617988307334+7.875239253044128	Bei der Planung wird darauf geachtet, dass Container nicht unmittelbar am Radschnellweg stehen und Parkmöglichkeiten so angeordnet sind, dass keine Behinderung des Radverkehrs entsteht.
29,3	Information	Tempo 30 ausweiten	Hier könnte Tempo 30 auf die gesamte Untere Waldstraße ausgedehnt werden, was die Querung sicherer macht. Momentan fängt Tempo 30 erst nach der Einmündung des Glotterpfades in die Waldstraße an.	https://maps.google.de/?q=48.04617988307334+7.875239253044128	Der Knotenpunkt Untere Waldstraße/Glotterpfad wird verkehrssicherer umgestaltet.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
30	Information	Optimierung Kreuzung	B3 / Basler Straße: Optimierung der Kreuzung zur Reduzierung der Beeinträchtigung durch Kfz-Verkehr Bemerkung: Die Linienführung des RS6 auf Stadtgebiet Emmendingen ist noch in Abklärung.	https://maps.google.de/?q=48.10754223082887+7.851083278656006	-
30,1	Information	Sämtliche Wege kreuzungsfrei	Alle Forschungsergebnisse zeigen in die gleiche Richtung: Wer eine hohe Akzeptanz erreichen will muss komfortable Radwege schaffen. Lange Wartezeiten, gefährliche Überquerungen, etc. sind kontraproduktiv (hier: offene - breite Röhre)	https://maps.google.de/?q=48.10754223082887+7.851083278656006	Die Verlustzeiten an und durch Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr sollen bei Radschnellwegen so gering wie möglich sein. Eine Unterführung wird für diesen Knotenpunkt in der weiteren Planung der Hauptvariante E1 untersucht.
30,2	Information	Unterführung	Hier könnte zwischen dem Knoten und der Elz eine Unterführung für den Radverkehr gebaut werden. Durch diese Unterführung kann der Verkehr in das Industriegebiet geleitet werden.	https://maps.google.de/?q=48.10754223082887+7.851083278656006	Die Verlustzeiten an und durch Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr sollen bei Radschnellwegen so gering wie möglich sein. Eine Unterführung wird für diesen Knotenpunkt in der weiteren Planung der Hauptvariante E1 untersucht.
31	Information	Brücken-Neubau/Erweiterung	Brücke Schützenstraße: Brückenneubau für Rad-/Fußverkehr oder Erweiterung der bestehenden Brücke Bemerkung: Die Linienführung des RS6 auf Stadtgebiet Emmendingen ist noch in Abklärung.	https://maps.google.de/?q=48.11680267646412+7.847285270690917	-
31,1	Information	Erweiterung der bestehenden Brücke dringend erforderlich.	Zur Zeit wird gern der Gehweg von Radfahrern genutzt, auch wenn er zu eng ist, um sich mit Fußgängern einigen zu können. Aber die Straße zu nutzen ist hier äußerst unangenehm.	https://maps.google.de/?q=48.11680267646412+7.847285270690917	Für die Schützenbrücke wird eine signaltechnische Lösung geprüft, die es dem Radverkehr in Richtung Bahnhof ermöglicht, getrennt vom gleichgerichteten Kfz-Verkehr über die Brücke zu fahren. In der Gegenrichtung wird erwogen, für den Radverkehr vor der B3-Querung einen Aufstellbereich zu schaffen, der es ihnen ermöglicht, vor dem Kfz-Verkehr in Richtung Denzlinger Straße zu fahren. Für die Reduzierung der Wartezeiten des Radverkehrs bei der B3-Querung ist eine Optimierung der Signalsteuerung mit intelligenten Anforderungssystemen erforderlich.
32	Information	Optimierung Kreuzung	Kaiserstuhlstraße / Freiburger Straße: Optimierung der Kreuzung zur Reduzierung der Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr Bemerkung: Die Linienführung des RS6 auf Stadtgebiet Emmendingen ist noch in Abklärung.	https://maps.google.de/?q=48.11586076964772+7.850600481033325	-
32,1	Information	Kreisverkehr statt Ampel	Wie Traeger226 in seinem Kommentar schreibt, könnte ein Kreisverkehr mit deutlich markierten Fahrradspuren für eine vernünftige Priorisierung des Fahrradverkehrs sorgen	https://maps.google.de/?q=48.11586076964772+7.850600481033325	Eine mögliche Optimierung des Knotenpunkts Kaiserstuhlstraße/Freiburger Straße für den Radverkehr soll Bestandteil der weiteren Planung sein.
32,2	Information	Optimierung Kreuzung	Die Kreuzung braucht keinen Kreisverkehr (angesichts vielfältiger hoher Verkehrsströme aufwendig & teuer), sondern wurde die letzten Jahre durch die Stadt EM bereits aufwendig für den Rad- sowie Busverkehr optimiert.	https://maps.google.de/?q=48.11586076964772+7.850600481033325	Eine mögliche Optimierung des Knotenpunkts Kaiserstuhlstraße/Freiburger Straße für den Radverkehr soll Bestandteil der weiteren Planung sein.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
32,3	Information	Routenführung über Festplatz nur bei Optimierung der Kreuzung	Wenn man von der Freiburger Straße aus Süden kommt auf den Radweg Am Festplatz will, ist die momentane Situation und Ampelschaltung an der Kreuzung alles Andere als optimal. Und diese Führung wäre besser als die auf die Nordseite der Bahnlinie, da man so besser zum Elzdamm Richtung Teningen, Köndringen... kommt. Es würde eine Vorzugs-Ampelschaltung für Radler helfen. Oder ein Kreisverkehr.	https://maps.google.de/?q=48.11586076964772+7.850600481033325	Nach vertiefter Planung soll der Radschnellweg nicht über die Eisenbahnüberführung Freiburger Straße und nördlich am Bahnhof enden, sondern via "Am Festplatz" auf südlicher Seite des Bahnhofs enden. Eine mögliche Optimierung des Knotenpunkts Kaiserstuhlstraße/Freiburger Straße für den Radverkehr soll Bestandteil der weiteren Planung sein.
33	Information	Getrennte Führung von Rad- / Fußverkehr	Freiburger Straße Abschnitt Milchhofstraße bis Kaiserstuhlstraße: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr. Prüfung betreffend Querschnittsbau und Aufhebung Parkierung am Fahrbahnrand Bemerkung: Die Linienführung des RS6 auf Stadtgebiet Emmendingen ist noch in Abklärung.	https://maps.google.de/?q=48.11264275620967+7.853175401687623	-
34	Information	Erstellen separaten Radschnellweg	Entlang Elzdamm: Erstellung eines separaten Radschnellwegs am landseitigen Dammfuß	https://maps.google.de/?q=48.09705304308129+7.867037057876587	-
34,1	Information	EM-Wasser - Waldkirch	Ein Radschnellweg entlang des Elzdamms auf der Kollmarsreuter Seite ist sinnvoll. Der Elzdamm ist sehr stark Staubbeladen, was die Räder schädigt, und viele Fußgänger sind auf dem Damm.	https://maps.google.de/?q=48.09705304308129+7.867037057876587	Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr ist bei hohem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen.
34,2	Information	Versiegelung und Flächenverbrauch	Spielen Versiegelung und Flächenverbrauch hierbei (und generell) überhaupt keine Rolle? Die Führung bis zur L 110 bedeutet für Radfahrer*innen aus Emmendingen einen Umweg von knapp einem Kilometer. Warum sollte er/sie diese Strecke annehmen und nicht mehr wie bislang entlang der B3 fahren?	https://maps.google.de/?q=48.09705304308129+7.867037057876587	Versiegelung und Flächenverbrauch werden in der UVP durch das Schutzgut Boden und Fläche berücksichtigt. Siehe auch Themenschwerpunkt 4.
34,3	Information	Hauptvariante E2 realisiert gleichzeitig wichtige fehlende Ost-West-Verbindung	In Teningen, Reute und vor allem auch den Elz-nahen Stadt- und Industriegebieten von Emmendingen gibt es in Summe eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen, die potentiell mit dem Fahrrad statt dem Auto angefahren werden könnten. Die Mitarbeiter wohnen jedoch (vermutlich) in der Mehrheit nicht in Freiburg sondern breit verteilt, gerade auch östlich in Wasser, Kollmarsreute, Sexau, Buchholz, Waldkirch und tiefer im Elzta. Für diese fehlt heute eine attraktive Radwegverbindung nahezu komplett, bestehende Radwege sind über längere Strecken mangelhaft befestigt (Schotter, Schlaglöcher und Pfützen nördlich der Bahnlinie und entlang der Elz) und die Innenstadt von EM muss ggf. durchquert werden (langsam, eng, gefährlich). Hier würde die Hauptvariante E2, insbesondere zusammen mit der Hauptvariante W2 eine starke Verbesserung für viele Arbeitnehmer bringen.	https://maps.google.de/?q=48.09705304308129+7.867037057876587	Siehe Themenschwerpunkt 4.
35	Information	Brücken-Neubau/Erweiterung	Brücke Elz: Brückenneubau für Rad- und Fußverkehr oder Erweiterung der bestehenden Brücke	https://maps.google.de/?q=48.08314834710318+7.889884114265443	-

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
35,1	Information	Schon jetzt ein Engstelle	Bereits jetzt kommt man auf der Brücke kaum aneinander vorbei. Eine Verbreiterung wäre auch für den Radverkehr zwischen Sexau und Denzlingen ein großer Vorteil	https://maps.google.de/?q=48.08314834710318+7.889884114265443	-
35,2	Information	Brückenengpass	Hallo zusammen, An dieser Brücke habe ich morgens schon einen Unfall mitbekommen, da Begegnungsverkehr kaum möglich ist. Dieser Engpass muss zwingend beseitigt bzw. Gelöst werden.	https://maps.google.de/?q=48.08314834710318+7.889884114265443	-
35,3	Information	Hauptvariante E2 verbessert zahlreiche kleinräumige Pendler- und Schüler-Verbindungen	Die heutige Elzüberquerung an dieser Stelle ist durch Pendler und Schüler stark frequentiert und stellt gleichzeitig eine kritische Eng-, Gefahren- und Unfallstelle dar. Wird die Hauptvariante E2 umgesetzt und in diesem Zuge die Elzüberquerung neu oder umgebaut, dann verbessert das auch zahlreiche kleinräumige Radwegverbindungen, hier die für viele Berufstätige und Schüler wichtigen Verbindung zwischen den Orten Kollmarsreute / Sexau einerseits und Denzlingen / Vörstetten / Gundelfingen andererseits.	https://maps.google.de/?q=48.08314834710318+7.889884114265443	-
35,4	Information	Elzbrücke-Engstelle und Querung der Landstraße nach Kollmarsreute	Dringend Verbreiterung nötig, sowie Anpassung bzw. Unterführungsmöglichkeit unter der Elzbrücke Richtung Kollmarsreute, damit die Landstraße nicht gequert werden muss. Brenzlige Stelle. Ich habe schon mehrmals gefährliche Verkehrssituationen erlebt. Ebenso bin ich an der Stelle schon zu einem schrecklicher Radunfall hinzugekommen. Sowie Unterbindung der Autoparkerei auf dem Elzdamm an dieser Brücke.	https://maps.google.de/?q=48.08314834710318+7.889884114265443	Die Querung der L110 wird in der weiteren Planung untersucht.
36	Information	Robert-Bosch-Straße, Bahnhofstraße	Robert-Bosch-Straße, Bahnhofstraße wird zur Fahrradstraße, Kfz weiterhin erlaubt	https://maps.google.de/?q=48.07338050372337+7.884117364883422	-
37	Information	Spitalweg – Vörstetter Straße	Spitalweg – Vörstetter Straße: Ausbau bestehender Weg auf Qualitätsstandards RSV	https://maps.google.de/?q=48.0706030062541+7.882025241851806	-
37,1	Information	Fußgänger beachten	Dieser Weg wird momentan stark von Fußgängern benutzt, die auf den Fahrradverkehr und dessen Geschwindigkeit nicht eingestellt bzw. vorbereitet sind. Beim Ausbau dieses Weges zum Radschnellweg muss es ersichtlich sein, wo Fußgänger gehen dürfen.	https://maps.google.de/?q=48.0706030062541+7.882025241851806	Siehe Themenschwerpunkte 1 und 3.
38	Information	Eisenbahnstraße	Eisenbahnstraße wird zur Fahrradstraße (Kfz erlaubt).	https://maps.google.de/?q=48.06659074766774+7.880727052688599	-

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
39	Information	Östlich bestehender Bahntrasse	Neubau Radschnellweg gemäß Qualitätsstandards RSV	https://maps.google.de/?q=48.06214580659228+7.879874110221863	-
40	Information	Suggental – L186 (K5103)	K5103 im Abschnitt Suggental-L186 wird zur Fahrradstraße (Linienbus- und landwirtschaftlicher Verkehr weiterhin erlaubt, für Kfz gesperrt).	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	-
40,1	Information	Streckenführung Suggental - Waldkirch	Fahrradstraße mit Busverkehr funktioniert nicht! Bisher ist es schon so, dass ein Bus ein Fahrrad nicht überholen kann, wenn gleichzeitig Fahrrad-Gegenverkehr besteht.	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
40,2	Information	Überholende Busse auf der Strecke Suggental - Waldkirch	Natürlich unter Einhaltung des seitlichen Abstandes! 2 Meter, da außerorts!	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
40,3	Information	Gäste für Hotel	und wie sollen Bewohner und Gäste in Suggental/bad kommen können??	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
40,4	Information	Wo fahren S-Pedelecs und Mopeds?	Wenn die K5103 zum RS6 wird: Wo können dann S-Pedelecs (s. obere Pendlerstrecken ins hintere Elztal) oder Mopeds (z.B. aus dem Suggental Richtung Waldkirch) fahren? Denn sie können nicht über die B294 umgeleitet werden.	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
40,5	Information	Schulweg wird sicherer	Die K5103 zum RS6 umzuwidmen hätte den zusätzlichen Vorteil, den täglichen Schulweg nach Waldkirch für alle Suggentäler Kinder erheblich sicherer zu machen!	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
40,6	Information	Super!	Die Idee mit der Fahrradstraße von Suggental nach Waldkirch finde ich super, das hatte ich mir auch schon überlegt, ich fahre auch häufig diese Strecke mit dem Rad. Autos können ja über die Schnellstraße fahren. Eine Bemerkung noch zu den Ausnahmen: Evtl. sollte man 45-km/h-Rollern, die die Schnellstraße nicht benutzen dürfen, die Durchfahrt auch erlauben, die Straße sollte wegen der Busse ja breit genug bleiben. Es ist schon jetzt sehr kompliziert, mit einem Roller nach Waldkirch zu kommen.	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
40,7	Information	Genau diese Wegführung wird jetzt schon von Berufspendlerradlern eifrig genutzt	in Freiburg gibt es ja schon umgesetzte Radfahrer vorrangige Straßen - da können dann auch Mopeds und e-biker mit Versicherungskennzeichen (viele davon haben ein Pedelec und kein Nrn.Schild und überholen normale e-bikes :- Hotelgäste? In Freiburg ist das für Hotels am Rathausplatz direkt in der Fußgängerzone auch schon geregelt.	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
40,8	Information	Pro Radweg - Contra Option K5103	Auch wenn die Möglichkeit die K5103 zum RS6 umzuwandeln bisher eine sehr schnell umsetzbare Option zu sein scheint, ist sie aus meiner Sicht dennoch von vielen negativen Argumenten behaftet. Diese möchte ich im Folgenden darlegen: <ul style="list-style-type: none"> • die K5103 stellt die Direktverbindung zwischen Suggental und Waldkirch da. Hierdurch entfällt ein schneller Einkaufsweg. Der Einzelhandel in Waldkirch wird hierdurch beeinflusst, da PKWs in die andere Richtung und hierfür nicht extra auf die B294 fahren. • Was passiert wenn der Tunnel gesperrt ist? Hierbei gilt die K5103 auch als Ersatzmöglichkeit. Entzerrungsstrecke. • Die K5103 gilt als Weg für BOS-Organisationen, die auf diese Strecke (Stichwort Hilfsfristen) angewiesen sind. • An stürmenden Tagen drohen Äste der Bäume auf die Straße zu stürzen. Risikofaktor/ ggf. Lebensbedrohlich. • Besucher*innen des Hotel/Restaurant Suggenbad werden womöglich weniger werden/ wenn gar ausbleiben. Spontan Entschlossene auf der Durchfahrt bleiben definitiv aus. Hierdurch sollten keine Nachteile entstehen. • Risikofaktor Kreuzung (Wenn Autofahrer*innen aus Suggental kommen kollidiert es mit dem Radweg?) Hier konnte ich mir nicht erschließen, wie dies gelöst werden soll. • Wie soll es zwischen Suggental und Denzlingen weitergehen? Momentan ist der Radweg nicht verpflichtet und wird größtenteils auch nicht genutzt. Jetzt schon kritischer Punkt. Im Großen und Ganzen möchte ich anmerken, dass ich dem RS6 nicht abgeneigt bin, jedoch eine Nutzung der K5103 nicht für sinnvoll halte. 	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
40,9	Information	Keine Sperrung der K5103 für KFZ / Ausbau des Elzdamms als Fahrradweg	Die bereits genannten Bemerkungen von Drayer, Zeiser, Ebel und Brandl kann ich in vollem Umfang zustimmen. Sinnvoll finde ich ebenfalls den Ausbau des Elzdamms, der bereits jetzt stark von Radfahrern frequentiert wird. Man hat hier keine Kreuzungen, Ampeln, gefährliche Abbiegungen oder anderen Verkehr. Eine Überquerung der Elz, B294 und K5103 könnte durch eine besser gestaltete Brücke realisiert werden. Für die Suggentäler ist eine Sperrung der K5103 für Kfz nicht akzeptabel (siehe Kommentare).	https://maps.google.de/?q=48.07692175686907+7.92689323425293	Siehe Themenschwerpunkt 10.
41	Information	Promenadenweg bis Merklinstraße	Promenadenweg (bis Merklinstraße): Ausbau bestehender Rad-/Fußweg auf Qualitätsstandards RSV	https://maps.google.de/?q=48.08845781310294+7.942788004875183	-
41,1	Information	Radweg Elz	Entlang der Elz muss zwingend durchgehend asphaltiert sein.....aufgrund der vielen schmal bereiften Rennradfahrern...	https://maps.google.de/?q=48.08845781310294+7.942788004875183	Siehe Themenschwerpunkt 3.
41,2	Information	Verbreiterung?	Ein Ausbau auf 4m alleine für den Radverkehr hieße hier auch wieder mal weitere Asphaltierung und wahrscheinlich den Verlust sämtlicher Bäume entlang der Strecke -	https://maps.google.de/?q=48.08845781310294+7.942788004875183	Bei einer gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs ist eine Breite von 5,00 m vorzusehen. Bei hohem Fußverkehrsaufkommen 6,50 m. Eine Verbreiterung des bestehenden Weges soll hier in südöstlicher Richtung erfolgen, damit die Bäume bestehen bleiben können.
41,3	Information	Waldkirch Promenadenweg	Die Wegführung entlang der Elz in die Stadt Waldkirch ist ein Umweg für die vielen Radler, die zu Sick fahren. Sick hat zwei Zugänge für Radler: Erwin-Sick-Straße und Stahlhofstraße.	https://maps.google.de/?q=48.08845781310294+7.942788004875183	Siehe Themenschwerpunkt 11.
41,4	Information	Schnellweg entlang der Elz ungeeignet	Ich stimme hier vielen Kommentaren zu: Der Weg an der Elz ist für einen Schnellweg ungeeignet. Viele zu viele Fußgänger, Autos zu den Schrebergärten, ... Zudem wie auch von anderen genannt: für die meisten ein Umweg.	https://maps.google.de/?q=48.08845781310294+7.942788004875183	Siehe Themenschwerpunkte 1 und 2.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
41,5	Information	Elzradweg ungeeignet für Pendler, zu gefährlich, zu viel Umweg, zu viele Fußgänger, zu viele freilaufende Kinder und Hunde! für Geschwindigkeiten über 20 km/h ungeeignet!	Elzradweg ungeeignet für Pendler, zu gefährlich, zu viel Umweg, zu viele Fußgänger, zu viele freilaufende Kinder und Hunde, für Geschwindigkeiten über 20 km/h ungeeignet! Ich fahre werktätlich die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM. Natürlich immer die kürzeste und schnellste Strecke, ohne Umwege. Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad. Vorrangplätze an allen Ampeln sind notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsachse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen! Der bisherige Fahrradweg auf den Bürgersteigen ist für Geschwindigkeiten über 20 km/h zu gefährlich!	https://maps.google.de/?q=48.08845781310294+7.942788004875183	Auf dem Radschnellweg kann jegliche Geschwindigkeit gefahren werden. Der Radschnellweg soll gemäß "Qualitätsstandards für RSV in BW" lediglich eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von mind. 20 km/h, unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten und Strecken mit niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, ermöglichen. Der Radschnellweg soll für alle Rad-Nutzergruppen ein Radweg mit hohen Qualitätsanforderungen sein. Siehe auch Themenschwerpunkte 1, 3, 4 und 11.
41,6	Information	Umweg nur für Sick-Radler	Den öfters genannten Nachteil Umweg kann ich nicht nachvollziehen. Es ist offensichtlich nur für die Sick-Radler ein Umweg. Aus diesem Grund sollte nicht eine ansonsten gute Variante ausgeschlossen werden. Es gibt noch mehr Radfahrer ausser Sick.	https://maps.google.de/?q=48.08845781310294+7.942788004875183	-
42	Information	Merklinstraße	Merklinstraße wird zur Fahrradstraße (Kfz erlaubt)	https://maps.google.de/?q=48.09286560683372+7.951247692108153	-
42,1	Information	Unsicher	auf einem Radschnellweg sollten kein Kfz-Verkehr zugelassen werden. Autos überholen nicht mit dem vorgeschriebenen Abstand. Das wird bei einer großen Menge an Radlern gefährlich	https://maps.google.de/?q=48.09286560683372+7.951247692108153	Eine Ausweisung als Fahrradstraße kann derzeit erfolgen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO zu Verkehrszeichen 244.1). Weitere Verkehrsteilnehmer*innen können durch Zusatz-Verkehrszeichen die Straße mitbenutzen. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden und alle Verkehrsteilnehmer*innen müssen sich gemäß StVO §1 so verhalten, dass kein Anderer geschädigt oder gefährdet wird.
42,2	Information	Elterntaxis	Gerade im morgendlichen Verkehr dürfte die Merklinstraße problematisch werden, so lange haufenweise Eltern meinen, ihre Kinder im Privattaxi zur Schule karren zu müssen -	https://maps.google.de/?q=48.09286560683372+7.951247692108153	Siehe Themenschwerpunkt 13.
42,3	Information	Sehr gut, aber...	Bereits heute gibt es in der Merklinstraße sehr viel lokalen Fahrradverkehr a) zu den Schulen und b) als logische, direkte Verbindung aus Batzenhäusle / Emmendinger Str. ins Waldkircher Zentrum und weiter in den Waldkircher Nordosten (Fabrik Sonntag/Praxiszentrum). Eine bevorrechtigte, zügig zu befahrende Fahrradstraße würde die Attraktivität für den lokalen Radverkehr erheblich steigern. Zudem wäre es sicherer, weil Fahrradfahrer immer wieder die Rechts-vor-Links Regel missachten (weil Abbremsen und wieder Beschleunigen anstrengend ist und gleichzeitig nur selten jemand von rechts kommt). Aber: derzeit ist der Autoverkehr ein Problem, insbesondere morgens vor Schulbeginn, wenn viele Fahrräder und viele Autos gleichzeitig unterwegs sind. Ein Lösungsvorschlag wäre eine intelligente Einbahnstraßenregelung für Autos, die a) keine Begegnungsverkehr mit PKW zulässt und b) den Durchgangsverkehr per PKW unmöglich macht und somit die Zahl der PKWs insgesamt senkt.	https://maps.google.de/?q=48.09286560683372+7.951247692108153	Siehe Themenschwerpunkt 13.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
42,4	Information	modaler Filter?	Wäre hier eine Sackgasse für Kfz mit modalem Filter in der Straßenmitte eine Option um den Durchgangsverkehr auszusperren?	https://maps.google.de/?q=48.09286560683372+7.951247692108153	Siehe Themenschwerpunkt 13.
42,5	Information	fahrradstraße - Merklinstraße	wäre denn überhaupt beim ausweisen als fahrradstraße gewährleistet, dass radfahrerInnen durchweg die vorfahrt gewährt bekommen, also gelte dann nicht rechts vor links ? denn sonst wäre ein zügiges radeln in keiner weise möglich..	https://maps.google.de/?q=48.09286560683372+7.951247692108153	Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs auf Fahrradstraßen ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich.
43	Information	Elzstraße (L112 – Berliner Straße)	Elzstraße (L112 – Berliner Straße): Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr.	https://maps.google.de/?q=48.07000891825811+7.906551361083984	-
43,1	Information	Radweg Zustand in Denzlingen	Radweg ist durch Wurzeln von Akazien geschädigt. Mit dem Rennrad kann hier nicht gut gefahren werden.	https://maps.google.de/?q=48.07000891825811+7.906551361083984	Radschnellwege besitzen eine hohe Anforderung an den Fahrkomfort und damit auch an die Längs- und Querebenheit der Fahrbahnoberflächen. Deckenhebungen durch Baumwurzeln sollen vermieden werden.
43,2	Information	Zustand ungenügend, Wurzeln und uneben	Dem Kommentar von Roman kann ich voll zustimmen. Der aktuelle Radweg ist eine Zumutung, nicht nur für Rennradfahrer.	https://maps.google.de/?q=48.07000891825811+7.906551361083984	Radschnellwege besitzen eine hohe Anforderung an den Fahrkomfort und damit auch an die Längs- und Querebenheit der Fahrbahnoberflächen. Deckenhebungen durch Baumwurzeln sollen vermieden werden.
43,3	Information	Bushaltestellen stellen Gefahr für Radfahrer dar	Häufig kritische Situationen, wenn Bus anhält. Busfahrgäste müssen über aktuellen Radweg zum Bus gehen	https://maps.google.de/?q=48.07000891825811+7.906551361083984	Konfliktstelle wird überprüft.
43,4	Information	Anmerkung	Trennung ist sehr sinnvoll.	https://maps.google.de/?q=48.07000891825811+7.906551361083984	-
44	Information	Ortseingang Buchholz – Bahnhof Waldkirch	Ortseingang Buchholz – Bahnhof Waldkirch wird zur Fahrradstraße (Kfz erlaubt)	https://maps.google.de/?q=48.08176513701109+7.927644252777099	-

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
44,1	Information	PKW Verkehr paralle	bitte vermeiden	https://maps.google.de/?q=48.08176513701109+7.927644252777099	Eine Ausweisung als Fahrradstraße kann derzeit erfolgen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO zu Verkehrszeichen 244.1). Weitere Verkehrsteilnehmer*innen können durch Zusatz-Verkehrszeichen die Straße mitbenutzen. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden und alle Verkehrsteilnehmer*innen müssen sich gemäß StVO §1 so verhalten, dass kein Anderer geschädigt oder gefährdet wird.
44,2	Information	fahrradstraße	ist das richtig, dass die gesamte strecke vom bahnhof WK bis ortseingang Buchholz zur fahrradstraße werden soll ? dann müssen allerdings sehr viele parkende autos von der straße verschwinden!? ansonsten könnte zuwenig platz für RS6 bleiben.	https://maps.google.de/?q=48.08176513701109+7.927644252777099	Dies ist der derzeitige Planungsstand. Nach dem aktuellen Regelwerk sollen Fahrradstraßen eine Breite von $\geq 4,00$ m haben und zum ruhenden Verkehr ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorweisen. Die jeweilige Parkplatzsituation vor Ort wird in der weiterführenden Planung betrachtet.
45	Information	Richtung Herbolzheim	Weiterführung in Richtung Herbolzheim durch Drittprojekt eventuell möglich (noch keine Linienführung bestimmt/nicht Bestandteil dieses Projektes).	https://maps.google.de/?q=48.12080564749189+7.844570875167846	-
45,1	Information	Weiterbau nötig	Wir würden uns sehr freuen, wenn die Weiterführung bis Herbolzheim/Lahr weiter vorangetrieben wird.	https://maps.google.de/?q=48.12080564749189+7.844570875167846	Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Vergabe von fünf weiteren Machbarkeitsstudien beschlossen, darunter die Strecke Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen. Das Ziel ist, die Studien spätestens Anfang 2022 der Öffentlichkeit vorstellen zu können.
45,2	Information	Weiterführung Richtung Norden	Auch ich würde eine Fortführung sehr begrüßen. Muss zwar nur bis Köndringen, aber da ist auch viel Verbesserungspotential....	https://maps.google.de/?q=48.12080564749189+7.844570875167846	Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Vergabe von fünf weiteren Machbarkeitsstudien beschlossen, darunter die Strecke Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen. Das Ziel ist, die Studien spätestens Anfang 2022 der Öffentlichkeit vorstellen zu können.
45,3	Information	Radweg nach Norden weiterführen	Ich würde eine Fortführung des RSW in Richtung Norden sehr begrüßen. Der RSW sollte nicht zum Bahnhof Emmendingen geführt werden, stattdessen so weit wie möglich entlang der Elz bis Köndringen. Es sollten auch nicht zu viele Flächen versiegelt werden, eine Breite von 3 Metern reichen völlig aus.	https://maps.google.de/?q=48.12080564749189+7.844570875167846	Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Vergabe von fünf weiteren Machbarkeitsstudien beschlossen, darunter die Strecke Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen. Das Ziel ist, die Studien spätestens Anfang 2022 der Öffentlichkeit vorstellen zu können. Der Endpunkt Bahnhof stellt für den RS 6 einen zentralen Ort dar, welcher Bestandteil des Radschnellweg-Netzes werden soll. Flächenversiegelung wird in den Schutzgütern Boden und Fläche der UVP betrachtet und bewertet und fließt darüber in die Variantenbewertung mit ein. Die Ausbauquerschnitte für einen Radschnellweg sind gemäß "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg" vorgegeben (siehe dazu auch Themenschwerpunkt 1).

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
46	Information	Richtung Gutach	Weiterführung in Richtung Gutach durch Drittprojekt eventuell möglich (noch keine Linienführung bestimmt/nicht Bestandteil dieses Projektes).	https://maps.google.de/?q=48.09589676099785+7.959069013595581	-
47	Information	Verlegung Gewerbekanal	Verlegung des Gewerbekanal in der Stefan-Meier-Straße: Zukünftig Durchpressung an dieser Stelle durch Bahndamm	https://maps.google.de/?q=48.01080520930046+7.85369575023651	-
48	Information	Stadtbahn Waldkircher Straße mit einhergehendem Ausbau der neuen Rad-Vorrang-Route FR 3	Stadtbahn Waldkircher Straße mit einhergehendem Ausbau der neuen Rad-Vorrang-Route FR 3: https://www.freiburg.de/pb/1085138.html	https://maps.google.de/?q=48.01057648616181+7.849001884460449	-
54	Stamm	Engstelle	Hier befindet sich eine gefährliche Engstelle.....evtl. zu verbreitern	https://maps.google.de/?q=48.037677899975925+7.871519029140473	Problemstelle wird überprüft.
54,1	Stamm	Engstelle	Verbreiterung unter dem Brückendurchlass unbedingt erforderlich.	https://maps.google.de/?q=48.037677899975925+7.871519029140473	Problemstelle wird überprüft.
54,2	Stamm	unübersichtliche Stelle	Eine sehr enge und unübersichtliche Stelle, es ist nicht möglich zu sehen, wer in Gegenrichtung gerade kommt (nicht mal ein Spiegel o.Ä).	https://maps.google.de/?q=48.037677899975925+7.871519029140473	Problemstelle wird überprüft.
54,3	Stamm	Engstelle	Unübersichtliche, enge und gefährliche Stelle. Sie muss zwingend deutlich verbreitert werden.	https://maps.google.de/?q=48.037677899975925+7.871519029140473	Problemstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
57	W1 Denzlingen	Beleuchtung	leider ist auf der jetzigen Strecke zwischen Suggental und Gundelfingen (Alte Bundesstrasse) keine Straßen-Beleuchtung -- evtl. könnte diese relativ schnell installiert werden	https://maps.google.de/?q=48.065647920694886+7.9066801071167	Siehe Themenschwerpunkt 7.
57,1	W1 Denzlingen	Beleuchtung zwischen Suggental und Gundelfingen	Wer soll das alles bezahlen? Unterhalt, Stromverbrauch, möglicher Vandalismus? Empfehle eine sehr gute (abnehmbare) Beleuchtung und es sollte kein Wunsch mehr nach einem beleuchteten Radweg aufkommen...	https://maps.google.de/?q=48.065647920694886+7.9066801071167	Siehe Themenschwerpunkt 7.
58	Stamm	Bewuchs Kreuzung	Achtung, oft bewuchs der umliegenden Felder, dass keine ordentliche Übersicht der Kreuzung (rechts vor links) gegeben ist.	https://maps.google.de/?q=48.04926757932604+7.877672016620637	Es ist vorgesehen, scharfe Kurven im Verlauf des RS 6, wenn möglich, auszurunden, dass sich die Sichtverhältnisse auch bei hohem Bewuchs verbessern. Zudem werden im weiteren Planungsprozess Massnahmen zur Verbesserung der Konfliktstelle überprüft.
58,1	Stamm	Gefährliche Kreuzung	Diese Kreuzung stellt ein erhebliches Gefahrenpotenzial dar. Schon heute könnte man mit einer klaren Vorfahrtsregelung für Fahrradfahrer (Stoppkreuzung für KfZ) diesen Bereich entschärfen.	https://maps.google.de/?q=48.04926757932604+7.877672016620637	Eine Vorfahrtsregelung für den Radverkehr wird in der weiteren Planung des Radschnellweges RS 6 überprüft.
61	W1 Waldkirch	Engstelle	Der Weg unter der Brücke ist hier zu schmal. Bei Hochwasser leider an sehr wenigen Tagen im Jahr ist die Unterführung leider gesperrt.. Die anschließende Kurve sehr eng.	https://maps.google.de/?q=48.08229983754853+7.938476800809441	In der weiteren Planung wird überprüft, ob der bestehende Weg verbreitert werden kann. Als alternative Führung bei Hochwasser wird auch eine Überquerungshilfe der Landesstraße in der Planung überprüft.
62	E2 Emmendingen	Übergang bedenken	dieser Straßenübergang ist sehr störend und kostet viel Zeit. Hier müsste sich eine Lösung finden, bei der sich der Radverkehr nicht mit dem Kraftverkehr kreuzt. Vielleicht können diese bedenken auch mit der neuen Elzbrücke mit einbedacht werden um so einfache Lösungen zu finden.	https://maps.google.de/?q=48.084343499568334+7.889932394027711	Konfliktstelle wird überprüft.
62,1	E2 Emmendingen	Gefahrenpunkt	Auch ich sehe diesen Übergang als stark verbesserungswürdig an. Der Kfz-Verkehr ist hier in hohem Tempo unterwegs, und es fahren hier auch viele Familien mit Kindern z.B. am Wochenende . Aber auch sonst ist der Übergang schwierig, nur bedingt übersichtlich und gefährlich.	https://maps.google.de/?q=48.084343499568334+7.889932394027711	Konfliktstelle wird überprüft.
62,2	E2 Emmendingen	Unterführung erscheint machbar	Diese Stelle ist heute sowohl als Rad- wie auch als Autofahrer sehr unangenehm und gefährlich: Sehr unübersichtlich, relativ hohe erlaubte Geschwindigkeit und keinerlei Überquerungshilfe (wie z.B. Verkehrsinsel). Mir erscheint hier aufgrund der angehobenen Lage der Straße eine Radwegunterführung als machbar und, wenn nicht direkt am Elzbett geführt, auch (einigermaßen) Hochwasser-sicher. Eine solche Lösung würde (zusammen mit der Realisierung der Hauptvariante W2) auch die Verbindungen in Ost-West-Richtung zwischen Elztal / Waldkirch / Buchholz / Sexau einerseits und Kollmarsreute / Wasser / Emmendingen / Teningen andererseits stark verbessern.	https://maps.google.de/?q=48.084343499568334+7.889932394027711	Konfliktstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
62,3	E2 Emmendingen	Unterführung ist unerlässlich	Unterführung der Straße Denz-Sexau (L110) ist unerlässlich. Auch Elzübergang (Brücke) ist viel zu eng. Für Begegnungsverkehr unmöglich. Im Zuge der ElzRenaturierung: Möglichkeit der linksseitigen Führung an der Elz bis Wasser-Brücke? Prüfen!	https://maps.google.de/?q=48.084343499568334+7.889932394027711	Konfliktstelle L110 wird in der weiteren Planung überprüft. Die vorhandene Engstelle über die Elz wird voraussichtlich mittels Erweiterung der best. Brücke oder Neubau einer Brücke aufgehoben. Für eine Führung der Hauptvariante E2 entlang des südseitigen Elzdammes ist entweder ein zusätzliches Brückenbauwerk über die Elz nach der Bahnunterführung notwendig oder der unbefestigte Weg entlang des Bahntrasses muss verbreitert und asphaltiert werden. Weiterhin sind in den Planungen der Dammrückverlegung Elz - anders als auf der Nordseite - keine Dammergebietungswege entlang der südseitigen Dämme vorgesehen. Somit wäre auch hier ein zusätzlicher Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Flächen gegenüber der nordseitigen Führung notwendig. Aus den genannten Aspekten wird eine Linienführung entlang des südseitigen Elzdammes nicht weiterverfolgt.
64	Stamm ohne E1	Vermeidbare S-Kurve	Stört den Verkehrsfluss. Stand heute ist dieser Feldweg im Kurvenbereich stark verschmutzt (Sturzgefahr) wodurch es zu einer Engstelle mit dem Gegenverkehr kommt (man kann nicht die ganze Breite nutzen).	https://maps.google.de/?q=48.05381630443113+7.877883911132813	Optimierung der Linienführung wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkt 6.
64,1	Stamm ohne E1	Alte Bundesstraße	ich komme aus Kollmarsreute und mein weg durch Denzlingen ist auch eher die Kirchstraße über die Hachberger Straße zur Alten Bundesstraße. (dann mitten durch Gundelfingen) das ist für mich so die gradlinigste Strecke	https://maps.google.de/?q=48.05381630443113+7.877883911132813	Durch den Bau des RS 6 entsteht eine attraktive und sicher befahrbare neue Trasse für den Radverkehr, die gegenüber heute genutzten Wegen Vorteile bietet und zu einer Bündelung des Radverkehrs auf dieser neuen Achse beiträgt. Allerdings kann der RS 6 nicht für alle Fahrbeziehungen in dem Planungsraum eine optimale Verbindung anbieten. Deshalb kommt der Verzahnung mit den kommunalen und regionalen Radverkehrsnetzen eine hohe Bedeutung zu.
64,2	Stamm ohne E1	Breite zu gering	Vermutlich dürfte die kleine Brücke und der Weg an dieser Stelle sowieso zu eng sein, sodass sich hier definitiv eine schnellere und sicherere Streckenführung anbietet.	https://maps.google.de/?q=48.05381630443113+7.877883911132813	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
64,3	Stamm ohne E1	Diese Kurve ist nicht nur eng	Sie ist tatsächlich auch nicht ungefährlich, weil sie schlecht einsehbar ist. Schmale enge Kurven und Gegenverkehr, da ist die Gefahrensituation vorprogrammiert	https://maps.google.de/?q=48.05381630443113+7.877883911132813	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
64,4	Stamm ohne E1	Kritische Kurve bei schwierigen Wetterverhältnissen	V.a. im Herbst und Winter ist in dieser Kurve durch nasses Laub, Äste und Glättegefahr das Sturzrisiko erhöht.	https://maps.google.de/?q=48.05381630443113+7.877883911132813	Siehe Themenschwerpunkt 6.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
64,5	Stamm ohne E1	Beleuchtung	Macht hier eine Beleuchtung besonders in den Wintermonaten nicht Sinn? Könnte man nicht einige Stellen so ausstatten wie den Radweg zwischen Gundelfingen und Vörstetten? Hier sind Solarleuchten im Einsatz, die sich per Bewegungsmelder einschalten. Für andere knifflige Stellen wäre das ebenfalls denkbar.	https://maps.google.de/?q=48.05381630443113+7.877883911132813	Eine Beleuchtung ist außerorts an Problemstellen zwingend erforderlich. Eine dynamische, bedarfsgesteuerte Beleuchtung ist möglich. Das genaue Beleuchtungskonzept steht noch nicht fest. Die Stelle muss gesamtheitlich in der weiteren Planung betrachtet werden.
64,6	Stamm ohne E1	Gefahrenstelle	Die doppelte rechtwinklige Kurve ist vor allem in der kühlen Jahreszeit sehr gefährlich. Schmierig durch nasse Blätter, matschig durch landwirtschaftliche Fahrzeuge, die die Kurve schneiden und dadurch Dreck auf die Fahrbahn befördern. Dank der Hecke trocknet die Fahrbahn dort nicht ab.	https://maps.google.de/?q=48.05381630443113+7.877883911132813	Siehe Themenschwerpunkt 6.
66	W2 / E 2	viele Kurven	Hier auf der Strecke scheint es mir ein ziemliches rumgekurve zu sein. Ich bevorzuge bis her die kirchstraße.	https://maps.google.de/?q=48.07279755950186+7.882580459117889	Siehe Themenschwerpunkt 4.
66,1	W2 / E 2	Jein	Die vielen Kurven sind mir auch direkt negativ aufgefallen. Die Kirchstraße erscheint mir länger und die Bahnunterführung Dorfauswärts scheint mir zu eng zu sein also hohe Kosten zu verursachen. In der Bahnhofsstraße ist man vom Verkehr besser weg und die Straße scheint mir ausreichend breit und beleuchtet zu sein. Andererseits wäre hier die Abzweigung nach Wasser über Im Brühl wieder ein Positiver Aspekt.	https://maps.google.de/?q=48.07279755950186+7.882580459117889	Siehe Themenschwerpunkt 4.
66,2	W2 / E 2	Viele Kurven	U. a. aus diesem Grund, ist es unsinnig den RS durch Denzlingen zu führen. Denzlingen ist bereits jetzt gut an die bestehenden Radrouten von/nach Freiburg angebunden, bzw. könnte mit wenig Aufwand zügig an ein Y - RS entlang B 3/B 294 angebunden werden. Wichtiger wäre es zur CO2 Reduktion ein gutes Angebot zum Umstieg für Pendler von EM & Waldkirch zu schaffen. Davon würde insbesondere Denzlingen bei einer Verkehrs-/ Lärmreduzierung auf den Umgehungsstraßen profitieren.	https://maps.google.de/?q=48.07279755950186+7.882580459117889	Siehe Themenschwerpunkt 4.
66,3	W2 / E 2	Rechts der Bahn neue Trasse...	... es gälte zu prüfen, ob man nicht rechts der Bahn Richtung Norden bleiben und eine ganz neue Trasse anlegen könnte. Das würde viele der Probleme mit den Schlenkern durchs Gewerbegebiet und Kreuzungen nicht aufkommen lassen.	https://maps.google.de/?q=48.07279755950186+7.882580459117889	Bei der Erarbeitung der möglichen Linienführungen sind eine Vielzahl von Kriterien von Bedeutung. Bei einer direkten Linienführung parallel zur Bahntrasse ist der Verbrauch von Flächen und die Flächenneuersiegelung immens hoch und unverhältnismäßig im Vergleich zur Benutzung von bestehenden Gemeindestraßen, die mittels verkehrsrechtlichen Anordnungen und etwas längerer Fahrdistanz als Radschnellwege nutzbar sind.
68	E2 Emmendingen	eigene Fahrradspur	Der Kreisel braucht eine eigene Fahrradspur.	https://maps.google.de/?q=48.10914157223478+7.853945195674897	Konfliktstelle wird überprüft.
68,1	E2 Emmendingen	Gefährlicher Kreisverkehr	Die Autofahrer sind hier z.t. komplett überfordert. Hier wird man wöchentlich mehrmals fast überfahren weil man als Radfahrer komplett übersehen wird. Autofahrer die Richtung B3 fahren, geben extra noch Gas, um die grüne Ampel zu bekommen, und ignorieren andere Verkehrsteilnehmer.	https://maps.google.de/?q=48.10914157223478+7.853945195674897	Konfliktstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
70	Stamm	Vorfahrtsregelung anpassen	Bislang gilt hier m.W.n. rechts vor links. Da hier auch KfZ-Verkehr herrscht, wäre Vorfahrt zugunsten des Radverkehrs wünschenswert.	https://maps.google.de/?q=48.04925323505601+7.877661287784577	Eine mögliche Vorfahrtsregelung wird in der weiteren Planung überprüft.
70,1	Stamm	Vorfahrt für Radfahrende	Hier fahren Kinder mit großer Freude den Hügel hinunter. Es ist viel zu gefährlich, wenn dann ein PKW die Vorfahrt hat.	https://maps.google.de/?q=48.04925323505601+7.877661287784577	Eine mögliche Vorfahrtsregelung wird in der weiteren Planung überprüft.
71	Stamm ohne E1	enge Kurven	Diese S-Kurve ist extrem unübersichtlich, ständig verdreht und im Winter spiegelglatt. Hier muss unbedingt eine Begradigung erfolgen.	https://maps.google.de/?q=48.05394539127877+7.877733707427979	Optimierung der Linienführung wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkt 6.
72	E2 Emmendingen	Kreisverkehr statt Ampelanlage	An diesem Punkt Staut es sich immer wieder durch die Ampel.Viele Autofahrer weichen auch schon aus auf kleinere Straßen. Ich denke ein Kreisverkehr könnte dies entlasten. Für einen Schnellradweg sollten dann der Radweg im besten Fall auch nicht den Kraftverkehr kreuzen.	https://maps.google.de/?q=48.116011189385354+7.851179838180543	Knotenpunkt wird überprüft.
73	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Alternative zu Kreisverkehr bei Franz-Xaver	Der Kreisverkehr bei Franz Xaver ist sehr stark befahren, auch durch die Zufahrt zum Hofladen. Ich würde eher den Radweg am Bahndamm entlang führen. Dorthin bin ich auch ausgewichen.	https://maps.google.de/?q=48.08464452309759+7.926828861236573	Die kleinräumigen Varianten (Führung via Kreisverkehr L186 oder entlang L186 mit Unterführung L186) werden noch geprüft.
73,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Alternative zur Radwegführung Schwarzwaldstraße/Am Frauengarten	ich stimme der Alternative zu - ist bereits ohne Autoverkehr und führt geradeaus der Bahnlinie, Bahnhof, Friedhof entlang bis nach Sexau Industriegebiet An der Halde entlang, nach rechts über Schützenhaus am Rebberg entlang wird dies bereits jetzt von Berufspendler ganzjährig zwischen Elztal und Emmendingen genutzt - da ohne Straßen-Auto-Tangierung - ist auch im Radwegenetz bereits enthalten	https://maps.google.de/?q=48.08464452309759+7.926828861236573	Durch den Bau des RS 6 entsteht eine attraktive und sicher befahrbare neue Trasse für den Radverkehr, die gegenüber heute genutzten Wegen Vorteile bietet und zu einer Bündelung des Radverkehrs auf dieser neuen Achse beiträgt. Allerdings kann der RS 6 nicht für alle Fahrbeziehungen in dem Planungsraum eine optimale Verbindung anbieten. Deshalb kommt der Verzahnung mit den kommunalen und regionalen Radverkehrsnetzen eine hohe Bedeutung zu. Siehe auch Themenschwerpunkte 2 und 5.
74	W1 Waldkirch	Engstelle	Die Straße ist hier stark zugeparkt. ggf. mach es Sinn stattdessen den Weg direkt an der Elz einzubinden. So kann direkt von der Berufsschule kommend auf den bisherigen Radweg gewechselt werden und vor allem auch die Unterführung genutzt werden.	https://maps.google.de/?q=48.09175111298097+7.949109077180767	Siehe Themenschwerpunkt 13.
74,1	W1 Waldkirch	Uferweg / Unterführung unter Elzbrücke nutzen?	Das hatte ich auch schon überlegt. Pro: - Kreuzung der Emmendinger Str. wäre elegant vermieden. - Engpass in der Merklinstr. wäre vermieden. Contra: Der Uferweg wird von recht vielen Fußgängern benutzt. Ich nutze ihn selbst, wenn ich zu Fuß ins Zentrum gehen will. Ich sehe oft Spaziergänger auch mit Hund oder Kinderwagen auf dem Weg. Wenn der Uferweg nicht auf 5 m verbreitert werden kann, sind Konflikte mit Fußgängern vorprogrammiert.	https://maps.google.de/?q=48.09175111298097+7.949109077180767	Siehe Themenschwerpunkt 13.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
74,2	W1 Waldkirch	parksituation	klar, dass in dem angeführten bereich die parksituation unbedingt entschärft werden muss. das würde allerdings ein unbedingtes halte- und parkverbot erfordern. denn bereits seit langem ist es mehr als gefahrvoll für radfahrende bei auto-gegenverkehr ! das überleiten auf den Elz-uferweg wäre eine ernsthaft zu diskutierende alternative aus den bereits angeführten gründen.	https://maps.google.de/?q=48.09175111298097+7.949109077180767	Siehe Themenschwerpunkt 13.
75	W1 Denzlingen	Abends/Nachts Blendung durch Verkehr auf B294	Entlang der B294 abends/nachts in Fahrtrichtung von Waldkirch-->Freiburg gefährliche Blendung durch entgegenkommende KFZ von der B294. Hier unbedingt Blendschutz vorsehen. Besonders bei zusätzlichem Nebel ist die Sicht fast Null.	https://maps.google.de/?q=48.05966791633197+7.894020080566407	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
75,1	W1 Denzlingen	Lärmbelastung	Die Lärmbelastung entlang der B294 würde mich veranlassen eine andere Variante zu wählen obschon die Strecke schön eben ist und das Rad gut läuft auf der Strecke	https://maps.google.de/?q=48.05966791633197+7.894020080566407	Siehe Themenschwerpunkt 4.
76	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Radweg entlang B294 führen	Radweg einfach auf existierendem Wirtschaftsweg weiterführen. Ist schon breit und gut ausgebaut.	https://maps.google.de/?q=48.05943845388427+7.885565757751466	Diese Variante wird noch als Alternative zum jetzigen Verlauf der Hauptvariante W3 geprüft.
77	W1 Waldkirch	aktuell mangelhafter Belag	An dieser Stelle ist ca. 100 Meter gekiest. Wenn das Stück bis zur Unterführung bereits vorab geteert werden würde wäre es bereits jetzt ein deutlich besserer Radweg.	https://maps.google.de/?q=48.084375752173585+7.939966320991517	Vorschlag wird nach Wahl der Vorzugsvariante überprüft.
77,1	W1 Waldkirch	Jetzt Asphaltieren	Mit der bitte um Asphaltierung habe ich mich bereits an die Stadt Waldkirch gewandt. Es ist das einzige Stück Radweg von Freiburg nach Waldkirch, dass nicht geteert ist. Gerade bei schlechtem Wetter, werden Rad und Fahrer hier sehr dreckig und der Untergrund ist schlecht zu befahren.	https://maps.google.de/?q=48.084375752173585+7.939966320991517	Vorschlag wird nach Wahl der Vorzugsvariante überprüft.
79	W1 Denzlingen	Blendungen	Von Waldkirch kommen wird man hier durch die etwas höherer Schnellstraße teilweise sehr stark geblendet, auch wenn man selbst ein gutes Licht am Rad hat. Sobald der Bereich erreicht wird an dem wieder mehr Büsche sind ist dies jedoch wieder in Ordnung.	https://maps.google.de/?q=48.05975396448616+7.893805503845216	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
80	W1 Denzlingen	Enge Kurve	von Waldkirch kommen aber auch nach Waldkirch fahrend ist diese Kurve sehr eng und es muss sehr stark abgebremst werden.	https://maps.google.de/?q=48.058764402029425+7.879085540771485	Optimierung Kurvenradius wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkt 3.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
80,1	W1 Denzlingen	Wegführung - geradeaus unter Brücke - Kurve Richtung Waldkirch - Glottertal	Weg lässt sich wohl nicht groß entschärfen oder sind Grundstückskäufe geplant ?	https://maps.google.de/?q=48.058764402029425+7.879085540771485	Um die Qualitätsstandards umzusetzen, wird Grunderwerb generell beim RS 6 nötig sein. Inwieweit diese Kurve optimiert werden kann, wird sich in der weiteren Planung zeigen.
81	E2 Emmendingen	Brücke ist sehr schmal	Die Brücke ist relativ schmal für schnellen sicheren Verkehr. - entweder die Brücke verbreitern (was wohl teuer ist) - oder die Straße Am Festplatz zur Fahrradstraße machen. mit Direktverbindung zur Freiburger Straße und so den Radverkehr in die Innenstadt leiten.	https://maps.google.de/?q=48.117494769991985+7.851870507001878	Nach vertiefter Planung soll der Radschnellweg nicht über die Eisenbahnüberführung Freiburger Straße und nördlich am Bahnhof enden, sondern via "Am Festplatz" auf südlicher Seite des Bahnhofs enden. Eine mögliche Optimierung des Knotenpunkts Kaiserstuhlstraße/Freiburger Straße für den Radverkehr soll Bestandteil der weiteren Planung sein.
81,1	E2 Emmendingen	Nachteil des zweiten Vorschlag	Hier würde es dann bei der Rad- und Fußgängerbahnföhrungsunterföhrung vermehrt zur Konflikten kommen, schon jetzt ist hier (zu)viele Radverkehr. Die Brücke ist richtig etwas schmal vor allem wenn es wieder bergab sollten die Räder so schnell wie die Autos sein vor allem da sie am jeweiligen Brückenende in der Regel abbremsen müssen bzw. es bereits eine Verbreiterung gibt. evt. macht es Sinn eine Radspur bergauf Breiter wie Bergab zu gestalten?	https://maps.google.de/?q=48.117494769991985+7.851870507001878	Siehe Hinweis Nr. 81. Die bestehende Bahnföhrungsunterföhrung wird Bestandteil des kommunalen Radverkehrsnetzes bleiben. Auf südlicher Bahnföhrungsseite sind bereits Fahrradabstellanlagen vorhanden, welche durch die Rad- und ÖPNV-Fahrenden genutzt werden können.
81,2	E2 Emmendingen	Brücke vs. Unterföhrung	die Variante über die Brücke könnte man nur realisieren, wenn Fahrrad- und Autoverkehr auf beiden Fahrbahnspuren gleichberechtigt wären (was letztendlich max. Zone 20 bedeutet). Wäre für mich o.k. - und wenn man weiter in Richtung Freiburger Straße denkt - ohnehin nötig, um der Fahrradstraße auch an der Ampelkreuzung Priorität zu verschaffen (längere Grünphasen mit intelligenter Ampel).	https://maps.google.de/?q=48.117494769991985+7.851870507001878	siehe Hinweis Nr. 81.
81,3	E2 Emmendingen	Brücke ist sehr schmal	Fahre täglich, oft mehrfach, über die Brücke - also die Breite ist überhaupt kein Problem, kann ggf. noch durch Tempo 30 ergänzt werden. Eher verhindert die Steigung die Akzeptanz und wie bereits vom Vorredner thematisiert, birgt die Weiterföhrung über den Festplatz zu einer Engstelle unter der Bahn - geht nur mit einer kostspieligen Verbreiterung.	https://maps.google.de/?q=48.117494769991985+7.851870507001878	Siehe Hinweis Nr. 81. Die bestehende Bahnföhrungsunterföhrung wird Bestandteil des kommunalen Radverkehrsnetzes bleiben. Auf südlicher Bahnföhrungsseite sind bereits Fahrradabstellanlagen vorhanden, welche durch die Rad- und ÖPNV-Fahrenden genutzt werden können.
81,4	E2 Emmendingen	Weihnachtsbäume	zur Weihnachtszeit wurden auf der Brücke reihenweise Weihnachtsbäume aufgestellt von denen die Äste teilweise über den ganzen Weg gereicht haben. Da wurde glaube ich nicht an die Fahrrad Fahrenden gedacht.	https://maps.google.de/?q=48.117494769991985+7.851870507001878	siehe Hinweis Nr. 81.
81,5	E2 Emmendingen	Alternativroute entlang Schwarzwaldstr./Karl-Bautz-Strasse	Alternativ zur Brücke über die Bahn entlang der Freiburgerstrasse sollte für eine bessere Weiterföhrung Richtung Teningen/Malterdingen/Kenzingen/Lahr entlang Schwarzwaldstraße/Festplatz/Karl-Bautz-Strasse zu föhren und südlich der Bahnlinie zu bleiben.	https://maps.google.de/?q=48.117494769991985+7.851870507001878	siehe Hinweis Nr. 81.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
82	W1 Waldkirch	Übergang L186/Stahlhofstraße wünschenswert	Für Berufspendler von FR kommend Richtung SICK AG, aber auch Richtung Waldkirch Innenstadt/Schwarzwaldzoo, Stadtrainsee wäre hier eine Brücke von der L186 Richtung Stahlhofstraße (auch als Anbindung an Fahrradladen Hotbike an die Schnellstrecke) ideal. Weiterhin ein Radfahrstreifen von hier entlang der L186 bis zur Abzweigung Suggental.	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkt 11.
82,1	W1 Waldkirch	Radfahrstreifen wünschenswert aber schwierig durch Auf-/Abfahrt	Ein Radfahrstreifen wäre super, ist aber wahrscheinlich aufgrund der Auffahrt ins Elztal bzw. Abfahrt von Freiburg kommend schwierig/nicht umzusetzen. Der Aufwand für eine Fahrradbrücke/Unterführung ist wahrscheinlich viel zu hoch und die zusätzlichen Höhenmeter nicht von den Radlern akzeptiert.	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkt 11.
82,2	W1 Waldkirch	Berufspendler Richtung Stadtverwaltung - Freiburger Straße attraktiv	Als Pendlerin in Richtung Rathaus nutze ich die kürzeste Strecke - die Freiburger Straße. Erst wieder runter zum Fluß ist ein Umweg. Ein vernünftiger Fahrradweg entlang der Hauptstraße wäre sicherlich sinnvoll. Hier fahren täglich viele Radpendler	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkt 11.
82,3	W1 Waldkirch	Streckenführung über Freiburger Straße statt über Promenadenweg	Zur Radanbindung der Fa. Sick, der div. Märkte und Geschäfte, sowie der Waldkircher Innenstadt und der nordöstlichen Stadtgebiete halte ich eine Streckenführung über die Freiburger Straße für zielführender als über den Promenadenweg (s. a. Engstelle und Hochwasserproblem an L186-Elzbrücke)	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkt 11.
82,4	W1 Waldkirch	Radstreifen entlang der Freiburger Straße	Ein Radstreifen entlang der Freiburger Straße ab der Abzweigung Suggental bis nach Waldkirch hinein wäre eine riesiger Gewinn für viele Radfahrer. Entlang der Straße kommt es aktuell immer wieder zu glimpflichen Situationen mit dem motorisierten Verkehr. Der Umweg an der Elz bleibt auf Grund der Enge, Kurven, Hochwassergefahr und dem Konfliktpotential mit Fußgängern unpraktisch und für einen Radschnellweg auch noch begrenzt geeignet.	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkte 1 und 11.
82,5	W1 Waldkirch	Radstreifen für Berufspendler sehr sinnvoll	Ich fahre wie einige andere hier täglich zu SICK. Es ist nur dieses Teilstück zwischen Kreuzung Suggental und Freiburger Str. / Industriestraße ohne Fahrradweg. Ein Umweg über den Promenadenweg ist einfach unattraktiv, wenn von einem Fahrrad-Schnellweg die Rede sein soll. Ich würde mich hier sehr über einen Ausbau des Teilstücks freuen. Wie viele andere sicherlich auch.	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkt 11.
82,6	W1 Waldkirch	Radstreifen sehr sinnvoll	Ich schließe mich an. Der Radweg sollte hier geradeaus weiter gehen. Erst wenn der Radweg keine Knicke und Umwege hat, wird es doch ein richtiger Radschnellweg. An dieser ist der Bedarf hoch.	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkt 11.
82,7	W1 Waldkirch	Weiterführung Stahlhofstraße	Ich schließe mich dem Wunsch nach der Überführung an. Beim beruflichen Pendeln muss ich dann noch hinter dem Sick'schen Parkhaus und am Stadtrainsee vorbei, und dort überall ist der Ausbaustatus für Radler nicht gut. Von einem Radweg entlang der Freiburger Straße halte ich aber nicht so viel, wäre nicht schön, da langzufahren.	https://maps.google.de/?q=48.084472509867986+7.94438123703003	Siehe Themenschwerpunkt 11.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
83	W1 Waldkirch	Radweg in Suggental	Radweg von Freiburg kommend endet in Suggental mit 90° Biegung auf Strasse. Dies ist nicht gut und flüssig zu fahren.	https://maps.google.de/?q=48.07511484019754+7.924103736877442	Optimierung Linienführung wird überprüft.
83,1	W1 Waldkirch	Korrekt - mit der aktuellen Verkehrsführung des Radweges wird Gefahrpotential erzeugt!	Erst vor wenigen Jahren wurde dieese völlig daneben geplante 90 Grad Einführung auf die Straße neu erstellt - mit dem Effekt dass 99% aller Radfahrer mittlerweile ca. 50m VOR der Einführung über den abgesenkten Bordstein auf die Straße auffahren - da das aus Sicht eines Fahrradfahrers weniger gefährlich ist und man nicht beinahe anhalten muss... Anfangs konnte man sehen dass die meisten Radfahrer die Kurve über den Rasenstreifen geschnitten haben - dann wurde Nachgebessert in Form eines Erdhügels - seither wird diese Auffahrt kaum mehr genutzt...	https://maps.google.de/?q=48.07511484019754+7.924103736877442	Optimierung Linienführung wird überprüft.
83,2	W1 Waldkirch	fahrradstraße	das mit der 90°wende kann ich nur als schikane bezeichnen denn als schutz für radfahrer, und hat auf einem RSW nichts zu suchen !	https://maps.google.de/?q=48.07511484019754+7.924103736877442	Optimierung Linienführung wird überprüft.
83,3	W1 Waldkirch	90° Wende vorSuggental	Die 90° Wende war mit Sicherheit keine Schikane, dafür gab und gibt es Gründe. Zum einen war der damalige Grundstückseigentümer von der kelien Brücke und dem vor dem Haus liegenden Gehweg nicht damit einverstanden dass der Radweg über sein Privatgrundstück verläuft. Sein gutes Recht als Eigentümer. Zum anderen soll hier der Radverkehr verlangsamt werden und darauf hingewiesen werden, dass ab hier wieder eine Strasse genutzt wird.	https://maps.google.de/?q=48.07511484019754+7.924103736877442	Optimierung Linienführung wird überprüft.
83,4	W1 Waldkirch	Verkehrsschild	Ergänzend möchte ich noch gerne auf das am Wegrand stehende Verkehrsschild hinweisen, welches nicht wirklich flüssig und gefahrlos zu umfahren ist.	https://maps.google.de/?q=48.07511484019754+7.924103736877442	Optimierung Linienführung wird überprüft.
84	W1 Waldkirch	Breite Radweg	Radwegbreite von Freiburg kommend kurz vor Suggental am Felsen ist sehr schmal und im Winter immer voll mit Laub. Gefahrenstelle!	https://maps.google.de/?q=48.074358554334694+7.922145724296571	Optimierung Linienführung wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkt 6.
85	W1 Denzlingen	Übergang Radweg/Wirtschaftsweg	Der Übergang von Radweg zu Wirtschaftsweg ist nicht flüssig und zu eng. Gefahrenstelle!	https://maps.google.de/?q=48.07387825327599+7.920997738838197	Die Linienführung wird in der weiteren Planung überprüft.
86	E1 Denzlingen	Blendung durch Autoverkehr	An dieser Stelle ist die Blendung durch den Autoverkehr in Richtung EM fahrend sehr unangenehm bis gefährlich.	https://maps.google.de/?q=48.06677312712758+7.866907976567746	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
86,1	E1 Denzlingen	Leitplanken	Diese Erfahrung mache ich auch immer in der dunklen Jahreszeit. Die Scheinwerfer sind direkt auf Augenhöhe, entgegenkommende Radfahrer und v.a. Fußgänger sind nur sehr schwer zu erkennen. Dies betrifft nur den Abschnitt ohne Leitplanken. Im Abschnitt zuvor, wenn man aus der Gundelfinger Unterführung auf den westlichen Teil des Radwegs einbiegt und auf das Niveau der B3 fährt sind Leitplanken installiert und hier besteht keine Blendung. Zudem ist es sehr unangenehm und verunsichernd, unterhalb der doppelspurigen Fahrbahn unterhalb der PKWs zu fahren. Hoffentlich bleiben sie alle oben. Wobei, 2020 oder 2019 ist mal ein PKW von der Fahrbahn abgekommen und auf den Radweg gefahren. Lösung gegen die Blendung und gegen unliebsame Begegnungen mit PKWs: Bau von Leitplanken :-)	https://maps.google.de/?q=48.06677312712758+7.866907976567746	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen. Die Planung von notwendigen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Bestandteil der weiteren Planung.
86,2	E1 Denzlingen	Blendung	Die Blendung durch die Autolichter, wenn ich von Freiburg nach Emmendingen unterwegs bin, erlebe ich auch immer in der dunklen Jahreszeit. Ich fahre regelrecht blind auf dem Abschnitt, auf dem der Radweg tiefer ist als die Bundesstraße, da dort die Lichter direkt auf Augenhöhe sind. Auch die Begegnung mit Joggern, die dort nicht zuerkennen sind, ist gefährlich für uns beide.	https://maps.google.de/?q=48.06677312712758+7.866907976567746	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
86,3	E1 Denzlingen	Blendung	Hier fährt man als Berufspendler morgens und abends im Dunklen und hat die KFZ-Scheinwerfer auf Augenhöhe. Abhilfe und vermutlich preiswerter als Leitplanken wäre eine immergrüne Busch- oder Strauchreihe, die man auf ca 1m Höhe halten könnte. Der Bewuchs würde auch das Schnellstraßenfeeling in diesem Bereich bessern.	https://maps.google.de/?q=48.06677312712758+7.866907976567746	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen. Die Planung von notwendigen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Bestandteil der weiteren Planung.
87	E1 Denzlingen	Vorfahrtregelung notwendig	Hier wäre eine Vorfahrtregelung notwendig, da von allen Seiten Verkehr kreuzt. Der Radschnellweg müsste Vorfahrt haben.	https://maps.google.de/?q=48.07843734828648+7.863442897796632	Der Knotenpunkt wird bei der weiteren Planung überprüft.
87,1	E1 Denzlingen	Übersichtlichkeit	Zur besseren Einsicht des entgegenkommenden Verkehrs beidseitig Panoramaspiegel erforderlich	https://maps.google.de/?q=48.07843734828648+7.863442897796632	Der Knotenpunkt wird bei der weiteren Planung überprüft.
87,2	E1 Denzlingen	Spiegel	Die bisher angebrachten Spiegel sind im Prinzip o.K. jedoch zu klein, so dass wenig sichtbar ist. Der Spiegel auf der Westseite kann morgens zum Gefahrenpunkt werden, da er durch die Reflexion der Morgensonne blendet (Beschattung möglich?)	https://maps.google.de/?q=48.07843734828648+7.863442897796632	Der Knotenpunkt wird bei der weiteren Planung überprüft.
88	E1 Denzlingen	Übersichtlichkeit der Unterführung	Die Unterführung unter der B3 hindurch ist sehr unübersichtlich, was querenden und Gegen-Verkehr anbelangt. Hier wäre eine Hilfe zu bessern Übersicht sinnvoll.	https://maps.google.de/?q=48.059983425527555+7.871060371398927	Konfliktstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
88,1	E1 Denzlingen	Übersichtlichkeit	Zur Verbesserung der Übersicht Panoramaspiegel erforderlich.	https://maps.google.de/?q=48.059983425527555+7.871060371398927	Konfliktstelle wird überprüft.
88,2	E1 Denzlingen	Spiegel	An der Ostseite der Unterführung ist ein Spiegel angebracht, an der Westseite nicht. Bitte ergänzen!	https://maps.google.de/?q=48.059983425527555+7.871060371398927	Konfliktstelle wird überprüft.
88,3	E1 Denzlingen	Beleuchtung	Macht hier eine Beleuchtung nicht auch Sinn? Anlog zur Radwegbeleuchtung mit Bewegungsmelder zwischen Gundelfingen und Vörstetten.	https://maps.google.de/?q=48.059983425527555+7.871060371398927	Konfliktstelle wird überprüft. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 7.
88,4	E1 Denzlingen	Unterführung B3	Ich kann dem Kommentar nur zustimmen: wenn man davon ausgeht, dass der Schnellweg gerade zu den rush-hour-Zeiten enorm frequentiert wird (was ja letztlich auch gewünscht ist), dann wird diese Unterführung, wie sie jetzt ist, ein enorme Gefahrenquelle darstellen. Hier muss eine verkehrstechnische Entschärfung vorgenommen werden. Danke!	https://maps.google.de/?q=48.059983425527555+7.871060371398927	Konfliktstelle wird überprüft.
89	E1 Denzlingen	Beleuchtung	Hier ist im Dunklen eine Beleuchtung notwendig, da einige Kurven vorhanden sind, die ohne Kurvenlicht schlecht einsehbar sind.	https://maps.google.de/?q=48.07265166186321+7.862894805148245	Siehe Themenschwerpunkt 7.
89,1	E1 Denzlingen	Beleuchtung	Der Ausbaustandard des Radschnellweges sieht grundsätzlich eine Beleuchtung vor.	https://maps.google.de/?q=48.07265166186321+7.862894805148245	Siehe Themenschwerpunkt 7.
90	W2 / W3 Waldkirch	Sehr eng	Die Strecke ist unglaublich eng, an der einen Seite die Bahn, an der anderen Seite die Felsen. Schon jetzt schwierig wenn Autos entgegenkommen. Es gibt nicht einmal einen Bürgersteig der extrem wichtig wäre... es sind sowohl viele Autos, Radfahrer, Kinder als auch Rollstuhlfahrer unterwegs	https://maps.google.de/?q=48.093301779174865+7.949788570404054	Aufgrund der topografischen Verhältnisse ist ein Straßenausbau lediglich mit unverhältnismäßig hohen Realisierungskosten möglich. Aufgrund dessen sieht die Hauptvariante die Anordnung einer Fahrradstraße (Kfz frei) auf der bestehenden Straße vor. Für Fußgänger*innen stehen die Wege südlich der Elz zur Verfügung.
90,1	W2 / W3 Waldkirch	Falscher Straßenname, Variante ungeeignet	Diese Straße heißt nicht In der Auwiese, sondern ist noch Unteres Amtsfeld. In der Auwiese ist lediglich der Zugang zu den Häusern zwischen Elz und Unteres Amtsfeld Im Übrigen stimme ich zu, dass die Straße Unteres Amtsfeld aus den genannten Gründen nicht geeignet ist, als Fahrradstraße umgewidmet zu werden. Diese Straße ist eine viel befahrene Variante aus dem Bereich An der Arche, Heitereweg, Max-Barth-Weg, BDK-Klinik und Unteres Amtsfeld Richtung Emmendingen bzw. Freiburg und natürlich zurück.	https://maps.google.de/?q=48.093301779174865+7.949788570404054	Eine Ausweisung als Fahrradstraße kann derzeit erfolgen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO zu Verkehrszeichen 244.1). Kfz-Verkehrsstärken werden noch ermittelt.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
91	W2 / W3 Waldkirch	W2 durch Waldkirch führt durch Kinder Spiel Strasse	Liebes Planungsteam, Vielen Lieben Dank für die tolle Öffentlichkeitsarbeit, Organisation und das Kick-Off Meeting. Ich möchte mich gerne beteiligen, weil ich als Anlieger an der künftigen Route (Walter-Boch-Str. in Waldkirch, Route W2) große Bedenken habe: - Die Straße wäre als Spielstraße absolut nicht mehr geeignet, die Kinder hätten keinerlei Spielraum mehr, es werden alle möglichen Draußen-Spiele gespielt, es werden oft Fahrzeuge und Fahrräder auf der Straße liegen gelassen oder Fußball gespielt und dabei große Tore auf die Straße gestellt, die für die ab und zu kommenden Anwohner von den Kindern zur Seite getragen werden. Alle Anwohner und Besucher (es gibt fast keinen Durchgangsverkehr) müssen warten, bis die Kinder Platz zum vorbeifahren gemacht haben. Für uns ist das in Ordnung, denn wir alle haben bewusst Häuser in einer Spielstraße gekauft. Wie und wo sollen die Kinder spielen, wenn die Straße zu einer Fahrrad-Schnellstraße gemacht werden soll? - Die Walter-Boch-Str. ist eine Kinder Spiel Strasse mit Schrittgeschwindigkeit, es gibt in der relativ kurzen Strasse drei Strassen-Polizisten (also diese Erhöhung im Asphalt) die verhindern soll hier zu schnell fahren zu können. Bereits jetzt sind die schnellsten Durchfahrer die Radfahrer, denn die Straße ist abschüssig, viele Radler übersehen das Spielstraßen-Schild und es werden locker Geschwindigkeiten von 40 km/h erreicht. Sehr oft werden Anwohner/Kinder von schnellen Radfahrern beschimpfen, weil die es wagen mitten auf der (Spiel)-Straße zu stören/spielen!! -Das allein wäre schon gefährlich, weil wegen der Hecken die Straße von den Hauswegen aus nicht einzusehen ist. Jeder der einfach nur auf die Straße läuft (und das machen ALLE Kinder), läuft Gefahr angefahren zu werden - es gab hier bereits so viele Fast-Unfälle, am meisten mit Radlern, weil man die nicht hört. - Nächstes Problem: die Autos parken quer zur Straße, und weil Parkplätze und Straße relativ eng sind, müssen die Anlieger mehrfach rangieren. Konkret ist beim rausfahren aus der Parklücke die komplette Straße durch die Autolänge versperrt, ohne Ausweichmöglichkeit. Dies stößt bei vielen ungeduldigen Zeitgenossen auf dem Zweirad, die deswegen gezwungenermaßen anhalten müssen für Unverständnis, ganz abgesehen davon dass es richtig gefährlich wird, wenn erst einmal in schneller Geschwindigkeiten in beiden Richtungen fast ununterbrochen Radler kommen.	https://maps.google.de/?q=48.09484961177417+7.952502965927125	Siehe Themenschwerpunkt 12.
91	W2 / W3 Waldkirch	W2 durch Waldkirch führt durch Kinder Spiel Strasse	- Die Parklücken sind nicht nur eng, sondern auch kurz, zum ausladen muss das Heck zur Straße zeigen. Wenn man dann rückwärts ausparkt sieht man wegen der engen Abstände keine Radfahrer - man steht mit 3/4 des Autos bereits auf der Straße, bis man sieht ob was kommt. Das spielt aktuell keine Rolle, weil hier alle langsamlam (Schrittgeschwindigkeit) fahren. Ich habe große Bedenken, dass dies mit einer Fahrrad-Schnellstraße kompatibel ist! Verbale Auseinandersetzungen sind vorprogrammiert !! Sollten Sie Bedarf haben, sich ein Bild über die Situation in der Walter-Boch-Str. zu machen, wäre ich gerne bereit, nach Bedarf Fotos/Videos zu erstellen und zu senden. Selbstverständlich mit Rücksicht auf Privatrechte nur von meinem Auto. Für Ihre Rückfragen bin ich unter der oben genannten Mailadresse gerne erreichbar. Ich freue mich über einen offenen Austausch, mit freundlichen Grüßen	https://maps.google.de/?q=48.09484961177417+7.952502965927125	Siehe Themenschwerpunkt 12.
92	Stamm	Kreuzung Bahnhof / Glotterpfad	Sehr schwierige Gegebenheit mit hohem Verkehrsaufkommen zu Fuß und Rad, gerade im Berufsverkehr. Zusätzlich Umsteigeverbindung von Bus zu Zug und Fahrradabstellplatz. Möglichkeit der Anpassung der Vorfahrt für Fahrradfahrer, Entzerrung unterschiedliche Verkehrsteilnehmer.	https://maps.google.de/?q=48.04361383437824+7.874588370104903	Die Lösung der Problemstelle ist Bestandteil der weiteren Planung.
92,1	Stamm	Glotterpfad, Bhf, Wolfsgrubenweg	Der Begegnungsverkehr verlangt hier Rücksicht und von Waldkirch kommend langsames anfahren, wenn man nicht auf dem Lenker des von Wildtal kommenden enden möchte. Hier würde ich eine klare Trennung der Ein- und Ausfahrt fordern, da oft auch sehr flotte Fahrer/innen unterwegs sind.	https://maps.google.de/?q=48.04361383437824+7.874588370104903	Die Lösung der Problemstelle ist Bestandteil der weiteren Planung.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
94	E1 Denzlingen	störende S-Kurve	scharfe S-Kurven stören den Verkehrsfluss. bei höherer Geschwindigkeit steckt auch das Unfallrisiko. - zum Ausrutschen - und gerade bei Unterführungen ist es gefährlich in den Gegenverkehr zu kommen. (schlechte Sichtverhältnis)	https://maps.google.de/?q=48.060150142673955+7.871143519878388	Konfliktstelle wird überprüft.
94,1	E1 Denzlingen	Scharfe Kurven und höhere Geschwindigkeit	Ob es einen Radschnellweg gänzlich ohne (scharfe S-)Kurven geben kann? Wünschenswert wäre es schon, aber immer durchführbar? Lenken und somit Kurven fahren gehören beim Radfahren nun mal dazu. Es kann nur - wie beim Autofahren - heißen: auf Sicht und mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs zu sein.	https://maps.google.de/?q=48.060150142673955+7.871143519878388	Konfliktstelle wird überprüft.
94,2	E1 Denzlingen	Beleuchtung hilft	Ich finde die Sicht auch nicht so toll dort. Eine gute Beleuchtung würde sicher im Dunkeln gut helfen	https://maps.google.de/?q=48.060150142673955+7.871143519878388	Konfliktstelle wird überprüft. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 7.
94,3	E1 Denzlingen	Beleuchtung unbedingt notwendig	Beleuchtung evtl. zus. Spiegel unbedingt notwendig, da viel Landwirtschaftlicher Verkehr vorhanden.	https://maps.google.de/?q=48.060150142673955+7.871143519878388	Konfliktstelle wird überprüft. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 7.
94,4	E1 Denzlingen	Untertunnelung der B3	Die kritisch bewertete Untertunnelung der B3 von West nach Ost (aus Richtung Emmendingen kommend) ist überflüssig. Es gibt auf der Westseite der B3 bereits einen ausgebauten Radweg bis zur Mooswaldallee. Die noch vorhandene Kreuzung mit der Vörsätterstr. kann durch eine Untertunnelung ersetzt werden. Die Unterführung des Zubringers Freiburg Nord sollte mit Spiegeln entschärft werden. Die Schnittgutdeponie könnte im Westen umfahren werden. Weitere Hindernisse bis zur Mooswaldallee gibt es nicht. Diese Westvariante würde die Bündelungstrasse durch Gundelfingen deutlich entlasten und Ziele im Westen Freiburgs wären schneller zu erreichen.	https://maps.google.de/?q=48.060150142673955+7.871143519878388	Siehe Themenschwerpunkt 9.
97	Stamm	Unterführung eng und unübersichtlich	Dieser Stelle wird auch häufig von Fußgänger benutzt und ist zu unübersichtlich und zu eng.	https://maps.google.de/?q=48.038172886203384+7.871757745742799	Konfliktstelle wird überprüft.
99,1	Stamm	Baumbestand	Für diesen Abschnitt zwischen der Brücke Wildtal und dem Siedlungsrand Gundelfingen bietet es sich an die Radfahrbahn richtungsgetreunt aufzuteilen und beidseitig der Baumreihe entlang zu führen.	https://maps.google.de/?q=48.01958999438876+7.860622715943466	Zwischen der K4915 und dem Wolfsgrubenweg ist vorgesehen, den best. Weg als Gehweg auszuweisen. Der Radschnellweg wird in Form eines Zweirichtungsradweges mit einer Breite von 4,00 m östlich der bestehenden Baumreihe geplant. Somit können die Bäume bestehen bleiben.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
100	W2 Denzlingen	Emmendingen - Waldkirch	nicht alle Menschen wollen nur nach Freiburg. Auch die Verbindung von Emmendingen mit Waldkirch ist wichtig.	https://maps.google.de/?q=48.08004297108754+7.8959083557128915	Siehe Themenschwerpunkt 2 und 5.
100,1	W2 Denzlingen	Ziel ist zunächst das Y	Sicherlich wollen viele auch von Emmendingen nach Waldkirch und umgekehrt. Das ist für auch ein starkes Argument den Schnellweg am Elzdam zu führen um zumindest diesen Abschnitt auf dem Weg Waldkirch Emmendingen attraktiv zu machen. Ich hoffe es kommt aber niemand auf die Idee das man von Waldkirch diese Strecke fahren soll um dann über Denzlingen nach Freiburg zu fahren. Das wäre ein riesiger Umweg der nachher nicht genutzt wird und somit am Ziel vorbei.	https://maps.google.de/?q=48.08004297108754+7.8959083557128915	Siehe Themenschwerpunkt 2, 4 und 5.
100,2	W2 Denzlingen	Emmendingen-Waldkirch	Die schnellste Rad-Verbindung von EM nach Waldkirch führt schon jetzt nördlich der L 186 und würde durch eine Verschwenkung des RS nach Denzlingen und die Elz nicht schneller - im Gegenteil die RS Route nach Freiburg (mit höherem Potential zum Umstieg vom Auto aufs Rad) würde unnötig verlängert und unattraktiv. Dabei sollte bedacht werden, dass mit dem Rad (aufgrund der im Vergleich zum Auto bei Überlandstrecken viel niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit) selbst kleine Umwege vom Zeitfaktor sich viel stärker auswirken wie beim Autoverkehr.	https://maps.google.de/?q=48.08004297108754+7.8959083557128915	Siehe Themenschwerpunkt 2, 4 und 5.
100,3	W2 Denzlingen	Klein- und großräumiges Potential gleichermaßen heben	Ich schließe mich dem ersten Hinweisgeber absolut an: Mit dem zu planenden Radschnellweg-System sollte insgesamt so viel Potential wie möglich gehoben werden, um Pendler- und Schülerverkehr auf das Fahrrad zu verlagern. Dazu sollte die Kombination der Hauptvarianten E2 und W2 gewählt werden, denn es wird nicht nur in Emmendingen oder Waldkirch gewohnt und nicht nur in Freiburg gearbeitet: Wenn man sich (in den Hauptvarianten E1 und W1) rein auf diese Punkt-zu-Punkt-Verbindungen konzentriert, bleiben viele Wohn- und Arbeitsorte in den Orten Buchholz, Sexau, Denzlingen, Kollmarsreute, Wasser und Reute abgehängt und das Fahrradpendeln für dementsprechend viele Menschen unattraktiv. Gerade die kleinräumigeren Pendelverbindungen zwischen all diesen Orten werden durch die Hauptvarianten E2 und W2 sehr stark verbessert, schneller, ungefährlicher und damit für sehr viele Menschen hochgradig attraktiver. Hingegen kann ich mir (auch aus eigener Erfahrung mit etlichen solcher Kollegen) nicht vorstellen, dass die auch langfristig in unserer Klimazone eher überschaubar vielen Hardcore-Fahrrad-Pendler mit einfachem Weg in der Größenordnung von 20km wegen eines Umwegs im Bereich von 5-10% Wegstrecke auf dann hervorragend ausgebauter Infrastruktur ihr Pendelverhalten ernsthaft ändern würden. Insofern bin ich überzeugt, dass das gute Einbeziehen möglichst vieler Orte / Ortsteile im Bereich des Breisgau-Y ganz entscheidend für den Erfolg im Sinne von möglichst vielen Fahrrad-Pendel-Kilometern ist. Ein plakatives Beispiel, stellvertretend für viele andere Firmen im Bereich des Breisgau-Y: Einer der größten Arbeitgeber im Landkreis EM ist die SICK AG mit Standorten in Waldkirch, Buchholz, Sexau, Reute und Freiburg. Mitarbeiter wohnen in großer Zahl verteilt über den ganzen Bereich des Breisgau-Y. Die Varianten E2 und W2 brächten hier zusammen aus meiner Sicht eine breite Attraktivitätssteigerung für das Pendeln per Fahrrad, die Varianten E1 und W1 hingegen nur für einen eher kleinen Teil der Belegschaft.	https://maps.google.de/?q=48.08004297108754+7.8959083557128915	Siehe Themenschwerpunkt 2, 4 und 5.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
101	W2 / W3 Waldkirch	Merkwürdige Wegführung	Unglaublich schmaler Weg/Straße der die Bundesstraße hier wirklich überqueren muss am Kreisel, extrem hohes Autoaufkommen (ich persönlich meide den Weg per Rad)	https://maps.google.de/?q=48.08242264127699+7.931056022644044	Bei einem Ausbau als Radschnellweg würde der Weg den Standards entsprechend verbreitert.
101,1	W2 / W3 Waldkirch	Alternative vorhandener Radweg entlang der Bahnlinie von der Halde ausgehend ist gefahrloser	Freiburger Straße - An der Halde - geteilter und beleuchteter vorhandener Radweg an der Bahnlinie entlang - Außerdem ist in der Schwarzwaldstraße/Am Frauengarten eine Radstraße wegen Neubau Feuerwehrhaus mit Einsatzzentrale schwierig	https://maps.google.de/?q=48.08242264127699+7.931056022644044	Durch den Bau des RS 6 entsteht eine attraktive und sicher befahrbare neue Trasse für den Radverkehr, die gegenüber heute genutzten Wegen Vorteile bietet und zu einer Bündelung des Radverkehrs auf dieser neuen Achse beiträgt. Allerdings kann der RS 6 nicht für alle Fahrbeziehungen in dem Planungsraum eine optimale Verbindung anbieten. Deshalb kommt der Verzahnung mit den kommunalen und regionalen Radverkehrsnetzen eine hohe Bedeutung zu. Siehe auch Themenschwerpunkte 2 und 5. Der Neubau eines Feuerwehrhauses ist kein Argument gegen einen Radschnellweg. Im Einsatzfall gelten klare Vorrangregelungen.
101,2	W2 / W3 Waldkirch	Alternative	Von Waldkirch kommend Richtung Freiburg fahrend kann man vor dem Kreisverkehr rechts abbiegen und kurz neben der Straße Richtung EM den Landwirtschaftsweg benutzen, mit anschließender Unterführung. Dort wäre ein Spiegel hilfreich da unübersichtlich. In die andere Richtung ist bei dieser Wahl des Weges das links Einbiegen in die Margarethenstraße mit Risiken behaftet, da man die Margarethenstraße überqueren muss und der aus dem Kreisel kommende Verkehr erst spät gesehen wird.	https://maps.google.de/?q=48.08242264127699+7.931056022644044	Die kleinräumigen Varianten (Führung via Kreisverkehr L186 oder entlang L186 mit Unterführung L186) werden noch geprüft.
104	Stamm ohne E1	Beleuchtung	Die Ortsverbindung für Radfahrer zwischen Denzlingen und Gundelfingen ist sehr wichtig. Ein Grund dafür ist die Denzlinger Schule die nun vielen Gundelfingern genutzt wird. Besonders zur dunklen Jahreszeit ist die Strecke unbeleuchtet gefährlich, auch die Unterführung der Schnellstraße sollte unbedingt beleuchtet werden. Die Fahrräder haben nur einen kleinen Lichtkegel und vor allem beim abbiegen muss man ins dunkle hinein fahren. Überhaupt gibt es für Fahrräder keine beleuchtete Verbindung zwischen Denzlingen und Gundelfingen meines Wissens nach.	https://maps.google.de/?q=48.05829112630456+7.878677845001222	Siehe Themenschwerpunkt 7.
104,1	Stamm ohne E1	Radwegbeleuchtung zwischen Denzlingen und Gundelfingen	Die Strecke ist unbeleuchtet nicht gefährlicher als andere Streckenabschnitte auch. Kleine Lichtkegel an den Fahrrädern gab's mal zu Zeiten des Dynamobetriebs. Seit Jahren gibt es sehr gute Beleuchtung fürs Rad, welche die Fahrbahn auch sehr gut ausleuchtet. Auch abnehmbar zwecks Diebstahlsvermeidung. Bevor nach beleuchteten Radwegen gerufen wird (neben den Anschaffungskosten Ausgaben für Wartung, Stromverbrauch, möglicher Vandalismus) sollten die Eltern der Schüler deren Räder öfters mal im Blick haben, insbesondere eine funktionierende Lichtenlage. Hier klemmt's nämlich gewaltig.	https://maps.google.de/?q=48.05829112630456+7.878677845001222	Siehe Themenschwerpunkt 7.
104,2	Stamm ohne E1	Beleuchtung	Das eine tun, heißt nicht das andere lassen: Es braucht eine funktionstüchtige Beleuchtung am Fahrrad (nicht nur bei den Kindern, auch bei den Erwachsenen wg. der Vorbildfunktion!) & eine Beleuchtung entlang dem RS wg. der Sozialen Kontrolle.	https://maps.google.de/?q=48.05829112630456+7.878677845001222	Siehe Themenschwerpunkt 7.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
104,3	Stamm ohne E1	Forderung nach Beleuchtung: Schadet das nicht evtl. dem Hauptziel?	Ich sehe die an verschiedenen Stellen geäußerte Forderung nach Beleuchtung durchaus kritisch: Einerseits provoziert sie offenkundig jede Menge Seitendiskussionen im Stil von wer soll das bezahlen?, kauf' dir ein vernünftiges Fahrradlicht etc., was vom eigentlichen Kernproblem, nämlich dem Radverkehr adäquate Verkehrsfläche zur Verfügung zu stellen, ablenkt. Andererseits sind finanzielle Mittel für Bau und Unterhalt eines Radschnellwegs nun mal (leider) begrenzt. Und da nun mal ein großer Teil des Radverkehrs tagsüber stattfindet (wo die Beleuchtung exakt gar keinen Vorteil bietet), sollten diese Mittel aus meiner Sicht primär für möglichst viele Radwegkilometer, gute Fahrbahn, Beschilderung, Sicherung gegenüber Kfz, Überflutungsschutz und nicht zuletzt vernünftigen Winterdienst eingesetzt werden.	https://maps.google.de/?q=48.05829112630456+7.878677845001222	Siehe Themenschwerpunkt 6 und 7.
105	W1 Waldkirch	Eine Fahrbahn der B294 als Radschnellweg?	Da der Radschnellweg auf der Landstraße Suggental - Waldkirch problematisch ist (siehe Kommentare), sollte die Streckenführung des RS6 auf einer Fahrbahn der B294 untersucht werden. Die B294 müsste dazu ab der Ausfahrt Suggental auf 2-spurig verengt werden, wie es ab dem Hugenwaldtunnel vor Waldkirch schon bisher der Fall ist. Das würde auch die leichtere Streckenführung am Ortseingang Waldkirch, insbesondere für die vielen Sick-Radler, erleichtern. Es sollte nach meiner Meinung das Ziel sein, den Autoverkehr zu reduzieren aus Klimaschutzgründen, und dies wird nur durch Erschwernisse möglich sein.	https://maps.google.de/?q=48.078824422652964+7.932128906250001	Die vorhandene Verkehrsbelastung der B294 beträgt an der Zählstelle 79131101: 31.145 Kfz/Tag (DTV 2019) und an der Zählstelle 79131106: 22.086 Kfz/Tag (DTV 2019). Für den Abschnitt Knotenpunkt B3/B294 bis L186 liegt die B294-Verkehrsbelastung im Bereich der Zählstelle 79131101. Eine Ausweisung einer Richtungsfahrbahn der zweibahnigen B294 bzw. eines Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn als Radschnellweg wurde bereits geprüft. Jedoch übersteigt die vorhandene Verkehrsbelastung die Verkehrsstärken für zweistreifige bzw. dreistreifige Querschnitte. Zudem wird eine Führung des Radschnellweges höhengleich mit einer Bundesstraße aufgrund der Verkehrssicherheit und der Akzeptanz der Radfahrenden als nicht umsetzbar angesehen. Eine Querschnittsreduzierung zulasten des Kfz-Verkehrs ist somit nicht möglich.
106	W2 / W3 Waldkirch	Spielstraße ohne Gehweg	- Spielstraße mit einer Breite von 5m, ohne Gehweg (wie bei Spielstraßen üblich). Verbreiterung nicht möglich - wird Gehweg gebaut ist die Mindestbreite von 4m nicht mehr vorhanden - an Tagen mit Müllabfuhr stehen die Mülltonnen auf der Straße - an der einen Straßenseite angrenzende Grundstücke mit hohen Hecken und nicht einsehbare Grundstückszugänge. Hier wurde auch schon ein Kinder von einem Radfahrer angefahren. - auf der gegenüberliegenden Seite Carports und Parkplätze - beim Ausparken ist die Straße kaum ersichtlich und es kann, auf Grund der Straßenbreite, nicht in einem Zug ausgeparkt werden.	https://maps.google.de/?q=48.095193568246565+7.954058647155763	Siehe Themenschwerpunkt 12.
107	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Radweg	hier befindet sich bereits ein Rad- und Fußweg	https://maps.google.de/?q=48.09434800446085+7.953178882598878	Von der Nutzung und dem Ausbau des Gehweges entlang der Elz soll nachzeitigem Stand abgesehen werden. Als Probleme sind hier zu erwartende Konflikte mit dem Fußverkehr, erhebliche Eingriffe in die Begrünung der Uferzone und die Hochwassergefahr zu nennen. Für einen standardgerechten Ausbau müsste wahrscheinlich in den Hochwasserquerschnitt der Elz eingegriffen werden. Eine Führung über die Merklinstraße, die als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, wird stattdessen bevorzugt.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
107,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Radfahrer vs. Fußgänger?	Hier sind sehr viele Fußgänger unterwegs und daher kann hier meist nur langsam gefahren werden. Hier durchzukommen wenn gerade Schüler ankommen oder gehen ist fast unmöglich. Hier sehe ich unverhältnismäßig starke Einschränkungen für die Fußgänger und Umwelt.	https://maps.google.de/?q=48.09434800446085+7.953178882598878	Siehe Hinweis Nr. 107.
107,2	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Rad-/Fußweg	Hier muss ich dem 1. Kommentarg recht geben --> dies als RS6 auszubauen ist m.E. vom Platz her nicht möglich und als Ausweichstrecke zur Merklinstr. schon fast lebensgefährlich. Ich selbst habe für mich entschieden, lieber auf der Strasse zu fahren (auch dies mit den Autos/Schulbussen und Fußgängern nicht immer ein Spaß, scheint mir aber sicherer zu sein).	https://maps.google.de/?q=48.09434800446085+7.953178882598878	Siehe Hinweis Nr. 107.
108	W1 Denzlingen	Änderung der Verkehrsführung	Die Nutzung der Schnellstraße sollte für Autos attraktiver werden um somit ein wahrscheinlich viel zu diskutierendes KFZ Verbot auf der Kreisstraße zumindest zu dämpfen. Ein Abbiegen von Buchholz kommend auf die Schnellstraße ist derzeit wegen Gegenverkehr unattraktiv. Wenn man hier quasi direkt auf die Schnellstraße fahren kann ohne den Verkehr aus Suggental kommend zu beachten würde die Kreisstraße entsprechend automatisch weniger benutzt. Wenn dann noch die Kreisstraße Tempo 30 hat sollte das Thema störender Autoverkehr ohne Verbot nahezu durch sein.	https://maps.google.de/?q=48.07332625995517+7.9201585292685195	Siehe Themenschwerpunkt 10.
108,1	W1 Denzlingen	Alternative: Durchfahrt verboten für Autos und Motorräder - Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei Schild	Ein Schild Durchfahrt verboten für Autos und Motorräder - Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei könnte die Situation lösen.	https://maps.google.de/?q=48.07332625995517+7.9201585292685195	Siehe Themenschwerpunkt 10.
108,2	W1 Denzlingen	Kreisverkehr einrichten, Kreisstrasse als Fahrradstrasse ausweisen, nur Anlieger frei	Kreisverkehr einrichten, Kreisstrasse als Fahrradstrasse ausweisen, Anlieger frei	https://maps.google.de/?q=48.07332625995517+7.9201585292685195	Siehe Themenschwerpunkt 10.
108,3	W1 Denzlingen	Fahrradstraße	Wäre es nicht schon unattraktiv genug für Autofahrer, gäbe es hier eine Fahrradstraße, bei der sich der Autoverkehr dem Radverkehr unterzuordnen hat.	https://maps.google.de/?q=48.07332625995517+7.9201585292685195	Siehe Themenschwerpunkt 10.
109	Anschluss	Frage	Gibt es Planungen wie die Gundelfinger, die westlich der alten Bundesstrasse wohnen sinnvoll zum Radweg kommen? Und bleiben die derzeitigen Radwege (Gewerbstrasse und Radspur Gundelfingerstrasse) erhalten?	https://maps.google.de/?q=48.04420559699052+7.864193916320802	Siehe Themenschwerpunkt 5.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
110	Stamm	Gefahrenstelle	An dieser Kreuzung treffen Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger aufeinander. Parkplätze für das Obermattenbad und die Sportanlagen sorgen für Frequenz. Hinweis auf Fußgänger, die durch die Bahnunterführung kommen.	https://maps.google.de/?q=48.03533920508197+7.870330810546876	Durch die voraussichtliche Anlage eines Kreisverkehrs soll diese Kreuzung für alle Verkehrsteilnehmer erkennbarer, begreifbarer, übersichtlicher und verkehrssicherer werden.
110,1	Stamm	Bahnunterführung	Die Bahnunterführung sehe ich als wichtigen Zubringer zum geplanten Schnellweg, als auch eine wichtige Querung vom OT Wildtal nach Gundelfingen für alle Fußgänger und Radfahrer o.ä. Und andersrum für die Gundelfinger zum O-Bad	https://maps.google.de/?q=48.03533920508197+7.870330810546876	Siehe Hinweis Nr. 110.
110,2	Stamm	Bahnunterführung und genau diese Funktion und die damit verbundene Frequenz birgt das Gefahrenpotenzial.	https://maps.google.de/?q=48.03533920508197+7.870330810546876	Siehe Hinweis Nr. 110.
111	Stamm	Gefahrenstelle	Kurven sind wegen Hecken/Einfriedungen schlecht einsehbar. Trasse wird bestimmt begradigt und verbreitert.	https://maps.google.de/?q=48.03291431116988+7.86897897720337	Siehe Themenschwerpunkt 1 und 3.
112	E2 Sexau	Gesamtlösung mit Wegfall der Landstraßenquerung	da die Elz hier recht Breit ist könne eine Unterführung an der Elzbrücke Sinn machen. Von Denzlingen kommend zunächst über die Elz für eine Anbindung an den bestehenden Radweg dann aber auch direkt mit einer Rechtskurve unter die Elz führen und Anschluss dann erst weiter flussabwärts	https://maps.google.de/?q=48.08289569512542+7.890372276306153	Konfliktstelle wird überprüft.
116	W2 / W3 Waldkirch	Auffahrt Radweg	hier fehlt eine ordentliche Auffahrt auf den Radweg Richtung Denzlingen. Es ist eng, umständlich, über Grünstreifen. Erst nach der Brücke kann man gut auf den Radweg wechseln.	https://maps.google.de/?q=48.08046587232691+7.912194728851319	Konfliktstelle wird überprüft.
116,1	W2 / W3 Waldkirch	Ergänzung	Auffahrt liegt außerdem im Kreuzungsbereich der Autostarße was zusätzliche Risiken schafft. Im Falle eines Sturzes oder im Dunkeln ist das Verkehrsschild, um das man mit relativ hoher Geschwindigkeit herum fahren muss, auch gefährlich.	https://maps.google.de/?q=48.08046587232691+7.912194728851319	Konfliktstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
117	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Schlettstattallee als Start- und Endpunkt	Wer mit dem Fahrrad nach Waldkirch fährt, will in der Regel zügig in die Innenstadt oder ggf. im lokalen Radnetz weiter fahren. Eine bevorrechtigte Kreuzung der Adenauerstraße, ohne abbremsen zu müssen, würde die Attraktivität für Fahrradfahrer weiter steigern. Wer den RS6 als Alternative zu Auto/ÖPNV nutzt, wird nur selten den Bahnhof als Ziel haben.	https://maps.google.de/?q=48.09407211835272+7.958672046661378	Von der Merklinstraße kann im örtlichen Radverkehrsnetz weiter in Richtung Innenstadt gefahren werden. Der Bahnhof dient als modaler Verknüpfungspunkt in Verbindung mit qualitativ guten Abstellanlagen auch für Nutzer des RS 6, die aus weiteren Regionen (z.B. Gutach, Elzach) kommen. Der Knotenpunkt Merklinstraße/Adenauerstraße wird verkehrssicherer umgestaltet. Auch die Weiterfahrt in die Schlettstattallee wird dabei berücksichtigt.
117,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Zustimmung	Dem kann ich voll umfänglich zustimmen. Die Kreuzung der Merklinstraße mit der Adenauerstraße ist für Fahrradfahrer kritisch, da auch laut Urteil des Oberlandesgerichtes Freiburg der Radfahrer bei dieser trichterförmigen Einmündung sich vom Beginn des Trichters ab, also ca 25 Meter vor der Kreuzung, sich vortasten muss. Von der Schlettstattallee aus kommt man gut in alle Richtungen, zumal der Jünglingsteg (hoffentlich) bald ersetzt wird und dann auch für Radfahrer frei ist.	https://maps.google.de/?q=48.09407211835272+7.958672046661378	Siehe Hinweis Nr. 117.
118	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Alternativer Weg	Nachdem ich jahrelang den Weg wie hier vorgeschlagen gefahren bin habe ich den Tipp bekommen so zu fahren wie im Bild skizziert. +keine sehr Enge kurve wie oben Links -Dafür leider mehr Kurven für die man kaum Bremsen muss +Kein Lärm der Autos +Kein Blenden der Autos. -sehr wenige extra Höhenmeter Nachteil ist sicherlich, dass die Landwirtschaft zerschnitten würde.	https://maps.google.de/?q=48.05589427568774+7.890236665625708	Siehe Themenschwerpunkt 8.
118,1	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Ich sehe da keinen Nachteil	Der asphaltierte Feldweg ist ja bereits da. Zerschnitten wird da nichts. Nur wenige Pendler fahren tatsächlich an der B294 entlang - aus guten Gründen. Diese Strecke und auch der Feldweg weiter östlich werden häufiger befahren als die geplante Strecke	https://maps.google.de/?q=48.05589427568774+7.890236665625708	Siehe Themenschwerpunkt 8.
118,2	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Anmerkung	Diese vorgeschlagene Variante ist definitiv empfehlenswert; die vorgetragenen Argumente treffen zu.	https://maps.google.de/?q=48.05589427568774+7.890236665625708	Siehe Themenschwerpunkt 8.
118,3	Alternative Streckenführung, Denzlingen	landschaftlich schönster Abschnitt	Dieser Abschnitt ist auf der gesamten Strecke meiner Meinung nach der schönste, wenn man eben zwischen den Feldern entlangfährt und nicht entlang der Bahn/Bundesstraße. Selten habe ich so viele Vögel (Störche, Greifvögel, Fasane...) gesehen wie bei meinen morgendlichen Fahrten zur Arbeit auf diesem Teilstück. Wäre jammerschade, wenn das der RS6 nicht mitnehmen würde!	https://maps.google.de/?q=48.05589427568774+7.890236665625708	Siehe Themenschwerpunkt 8.
118,4	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Alternative Streckenführung	Ja, ich fahre ebenfalls auf diesem asphaltierten, landwirtschaftlichen Weg. Ist für mich auch die schöne Streckenführung -- habe auch mit den Traktorfahrern gute Erfahrungen gemacht -- die meisten machen den Radfahrern Platz -- ist irgendwie ein geben und nehmen	https://maps.google.de/?q=48.05589427568774+7.890236665625708	Siehe Themenschwerpunkt 8.
118,5	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Streckenführung	Kann mich meinen Vorkommentatoren nur anschließen und ich fahre oft, diese mittlere Streckenführung oder Östlicher ist schöner und wird am häufigsten für die Radler von und nach Freiburg benutzt.	https://maps.google.de/?q=48.05589427568774+7.890236665625708	Siehe Themenschwerpunkt 8.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
120	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Vorschlag	Verbindung Gundelfingen - Waldkirch über den Malefikantenweg führen. Damit wäre die Anbindung von Heuweiler recht einfach und die Probleme mit dem Lärm von der B294 und den engen Kurven beim Taubenbach und vor der Bahnunterführung wären auch weg.	https://maps.google.de/?q=48.05467687730276+7.890501022338868	Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 8. Eine Optimierung der Linienführung entlang der Bahn im Bereich Taubenbach wird überprüft.
120,1	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Konkurrenz der Radschnellfahrer mit langsam fahrenden Grund- Schulkindern, Fußgängern und landwirtschaftlichem Verkehr auf der Haupttrasse vermeiden	Meines Erachtens eignet sich der Malefikantenweg sehr gut als Zubringer zum RS6 von Heuweiler und Glottertal in Richtung Freiburg (er sollte aber auch auf Denzlinger und Gundelfinger Gemarkung geteert werden); aber als Teil der Haupttrasse ist er absolut ungeeignet, da er (1) ein von nicht so schnell fahrenden (Grund-) Schulkindern sehr gerne genutzter Weg Heuweiler von und nach Gundelfingen und umgekehrt ist, da er (2) viel von Spaziergängern (mit/ohne Hunde) und von Reitern um Heuweiler genutzt wird, und er (3) eine von zwei Hauptanbindungen für den Landwirtschaftlichen Verkehr zu den östlich der Bahn gelegenen landwirtschaftlichen Flächen ist.	https://maps.google.de/?q=48.05467687730276+7.890501022338868	Siehe Themenschwerpunkt 8.
121	Allgemeine Hinweise	Querung Kreisstrasse Gundelfingen Vörstetten	Servus, weil ich von Waldkirch nach Freiburg Landwasser pendel gibt es eigentlich nur eine Stelle die mich auf dem Weg stört. Das ist die Stelle an der die Kreisstrasse (Freiburger Strasse) zwischen Gundelfingen und Vörstetten überquert werden muss. Im Feierabendverkehr dauert es öfter länger bis eine Lücke groß genug ist diese Strasse zu queren. Zudem fahren empfinden viele Autos zu schnell auf dem Stück so das ich echt lange warte bis die Lücke groß genug ist. Idealerweise wäre eine Unterquerung der Strasse nahe der Brücke über die B294 die optimale und sicherste Lösung. Da aber keiner der Varianten hier lang führt wird es hier vermutlich auch nicht mehr Sicherheit geben, schätze ich.	https://maps.google.de/?q=48.051370764681+7.8578317165374765	Siehe Themenschwerpunkt 9.
121,1	Allgemeine Hinweise	Beleuchtung dieser Kreuzung wäre auch hilfreich und evtl. eine manuell bedienbare Ampel	Die kurz nach Drücken grün schaltet	https://maps.google.de/?q=48.051370764681+7.8578317165374765	Siehe Themenschwerpunkt 9.
122	E2 Emmendingen	Hochwassersicherung	Die Planungen des RP Freiburg, Abteilung 5 Deichrückverlegung/Renaturierung der Elz sind zu berücksichtigen.	https://maps.google.de/?q=48.094419662948056+7.8737211227417	Das Planungsteam ist hierzu im Austausch mit der höheren Wasserbehörde. Die Projekte werden, so gut wie möglich, in der weiteren Projektierung untereinander abgestimmt.
122,1	E2 Emmendingen	Koordination zweier Planungsverfahren: Wer hat das in der Hand?	Zumindest zeitweise laufen ja die Planungsverfahren zur Renaturierung der Elz und zum RS6 parallel. Durch Entscheidungen im einen Verfahren werden Grundlagen des anderen verändert und umgekehrt. Sollte E2 die Vorzugsvariante werden, sehe ich hier Konflikt- und Verzögerungspotential, das es vorausschauend zu vermeiden gilt.	https://maps.google.de/?q=48.094419662948056+7.8737211227417	Siehe Hinweis Nr. 122.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
125	W1 Waldkirch	Einbahnverkehr für PKW Richtung Schulzentrum	Vorschläge zur Behebung der Engstelle: 1) Autos dürfen den RS6 zwischen Emmendinger Straße und Hindenburgstraße nur stadteinwärts nutzen. 2) ggf. Verbreiterung der Fahrradstraße, indem nur auf einer Seite ein Fußweg belassen wird. Eventuell könnte Fußgängern von der Brücke / Emmendinger Straße stadteinwärts eine kurze, kinderwagentaugliche Verbindung zum Uferweg angeboten werden (da gibt es bereits einen schmalen Trampelpfad*). Wegen parkender Autos ist dieser Abschnitt so eng, dass es hier regelmäßig zu Behinderungen kommt, wenn sich zwei PKW begegnen. Selbst eine Begegnung zwischen Fahrrad und SUV ist bereits unangenehm eng. Vor allem morgens kurz vor Schulbeginn gibt es hier täglich ein Verkehrschaos. Die meisten fahren dann stadteinwärts zu den Schulen. Sobald jemand in Gegenrichtung fährt, müssen Autos zwischen den parkenden PKW anhalten und versperren so auch Fahrradfahrenden den Weg. Eine Einbahnregelung würde das Problem bereits vermindern, da der PKW-Verkehr und Fahrradverkehr dann flüssig laufen könnte. LKW-Verkehr: Zu klären wäre, ob der LKW Verkehr von der Firma Hummel (ab und zu ein 40-Tonner) auch über die Hindenburgstraße zur Freiburger Str. geleitet werden könnte. Wenn das problematisch sein sollte, könnten die wenigen LKW von der Einbahnregelung ausgenommen werden (falls rechtlich möglich). * An die Planer: wahrscheinlich sind Sie mit Gerhard Hards Arbeiten zu Spuren und Spurenlesen in der Geographie und Planung vertraut :-)	https://maps.google.de/?q=48.09152099745993+7.948951721191407	Siehe Themenschwerpunkt 13.
126	W1 Waldkirch	Einbahnverkehr stadtauswärts für PKW von Adenauerstr. bis Hindenburgstr.	Vorschlag: Einbahnverkehr für Autos (Anlieger) auf der Merklinstr. von der Adenauerstr. bis zur Hindenburgstr. Ab Hindenburgstr. auch Einbahnstraße, aber in Gegenrichtung (d.h. von der Emmendinger Str. stadteinwärts bis zur Hindenburgstr.). Begründung: Autos dürfen die zum RS6 ausgebaute Merklinstr. nicht durchgängig benutzen. Sonst würde die Merklinstraße zur attraktiven Vorfahrtsstraße parallel zur Freiburger Straße (mit ihren Ampeln). Außerdem entfällt der Begegnungsverkehr zwischen PKW, so dass mehr Platz für den zu erwartenden Fahrradverkehr bleibt.	https://maps.google.de/?q=48.09346659689963+7.955303192138673	Siehe Themenschwerpunkt 13.
126,1	W1 Waldkirch	einbahnverkehr	den vorschlag bzw. die forderung nach einbahnverkehr von <i>(Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt)</i> kann ich nur vehement unterstützen. ansonsten käme es tatsächlich zu sehr viel mehr auto- durchgangsverkehr, der unbedingt zu vermeiden ist, wenn mensch die gefährdung für radfahrende minimieren will, was ja unbedingt das ziel sein muss. nicht zu vergessen ist auch die geringere gefährdung der die straße benutzenden bzw. überquerenden fußgängerInnen.	https://maps.google.de/?q=48.09346659689963+7.955303192138673	Siehe Themenschwerpunkt 13.
130	Betrieb	Überdachung	Ich rege eine Überdachung des kompletten Rad-Schnellweges an, die mit Photovoltaik-Modulen versehen wird. Fläche wird in diesem Fall zu Verkehrszwecken genutzt und gleichzeitig zur Energieerzeugung. Das Dach spendet im Sommer Schatten und hält Regen und vor allem im Winter Schnee ab. Ziel muss ja sein, dass die Menschen auch in der Übergangszeit und im Winter den Radweg gerne nützen. Eine leichte Konstruktion müsste ausreichen, die Module sind ja nicht so schwer. Auf die Länge der Strecke kommt ganz schön was an Solarfläche zusammen.	https://maps.google.de/?q=48.04870994288686+7.89470672607422	Anregung wird in weiterer Planung untersucht.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
131	Umwelt und Landwirtschaft	Straßenlärm (und Landschaftsbild) in der UVP bzw. planerischen Abwägung	Auf dem Fahrrad ist man dem Lärm der LKW und der schnell fahrenden PKW ungeschützt ausgesetzt. Für mich persönlich ist die Trasse W1 schon allein aus diesem Grund ein No Go, selbst wenn die Linienführung und der Ausbau zum RS ein wenig Zeit einsparen würde. In der Auftaktveranstaltung wurde 'attraktiv' als eines von drei Hauptkriterien für die Trassenwahl genannt (neben 'sicher' und 'zügig'). Das ist richtig, denn die Attraktivität entscheidet für viele Menschen mit darüber, ob man den RS 6 gerne nutzt - oder ob man im Zweifel doch lieber das bequeme Auto nutzt, in dem man selbst bei Tempo 120 viel weniger unangenehmem Lärm ausgesetzt ist. Wenn möglichst viele an möglichst vielen Tagen auf das Rad umsteigen sollen, dann muss das Angebot so attraktiv wie möglich sein. UVP - Schutzgut Mensch / Lärm Wir hatten während der Auftaktveranstaltung kurz andiskutiert, dass dies auch in der UVP eine Rolle spielen sollte. Während Lärmemissionen des Radverkehrs auf dem RS für die Umweltwirkungen und Variantenprüfung wohl kaum von Belang sind, sollten die Lärmimmissionen, denen die Menschen auf dem RS ausgesetzt sind, in die Variantenprüfung und Abwägung einbezogen werden. Tausende von Menschen werden die Strecke regelmäßig nutzen und betroffen sein. - Schutzgut Mensch und Landschaft Ähnliches gilt im Hinblick auf das Schutzgut 'Landschaft'. 'Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft' ist vor allem im Hinblick auf das ästhetische Erleben der Menschen bedeutsam. Dabei spielt eine Rolle, wie viele Menschen aus welchen Blickwinkeln die Landschaft wie erleben bzw. in ihrem Erleben beeinträchtigt sind.	https://maps.google.de/?q=48.059094258295104+7.889857292175294	Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) werden die zu erwartenden Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Schutzgüter des UVP-Gesetzes ermittelt, beschrieben und bewertet. Es wird dadurch das umweltfachliche Konfliktpotenzial der einzelnen Varianten dargestellt. Das Instrument UVP leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung einer Vorzugsvariante. Die Schutzgüter (nach dem UVPG) sind: - Menschen - Tiere / Pflanzen und deren Lebensräume - Boden, Fläche, Wasser, Klima, Luft - Landschaft - Kultur- und sonstige Sachgüter Mit dem neuen Radschnellweg soll ein Fokus auch auf dem Fahrkomfort der Radfahrer/innen liegen. Daher wird aufgenommen, dass z. B. das Blenden der Autolichter in der weiteren Planung berücksichtigt werden soll. Zusätzlich werden auch Faktoren wie Lärm, Abgase, Landschaftsbild und Beschattung - neben anderen - in den Variantenvergleich miteinfließen.
131	Umwelt und Landwirtschaft	Straßenlärm (und Landschaftsbild) in der UVP bzw. planerischen Abwägung	Die Trassenvarianten ermöglichen ein mehr oder weniger beeinträchtigtes Erleben der landschaftlichen Schönheit unserer Region während man mit dem Rad unterwegs ist. Auf der Trasse W1 ist der weite Blick über die Ebene zu den Emmendinger Vorbergen oft durch die B294 beeinträchtigt. Für den RS 6 sollte man die Auswirkungen von Trassenvarianten auf die Nutzer im Bereich Schutzgut Mensch adäquat mit berücksichtigen und in die Abwägung einbeziehen. Das Pilotvorhaben RS 6 böte vielleicht eine Chance, die übliche Methodik der UVP sachgerecht - über die derzeitigen untergesetzlichen Mindestanforderungen hinaus - sachgerecht weiter zu entwickeln. Für mich persönlich spielen Attraktivität (bzw. das Ausmaß von Beeinträchtigungen) durchaus eine wichtige Rolle bei der Wahl meiner Vorzugsroute - sowie bei der grundlegenden Entscheidung, wie oft ich das Fahrrad an Stelle von Auto oder S-Bahn nehme. Auch wenn ich die Strecke schon oft gefahren bin, ich erfreue mich immer wieder aufs Neue an der Schönheit und Vielfalt der Landschaft auf meiner bevorzugten Route von Freiburg über Gundelfingen, Denzlingen und Buchholz nach Waldkirch.	https://maps.google.de/?q=48.059094258295104+7.889857292175294	Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) werden die zu erwartenden Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Schutzgüter des UVP-Gesetzes ermittelt, beschrieben und bewertet. Es wird dadurch das umweltfachliche Konfliktpotenzial der einzelnen Varianten dargestellt. Das Instrument UVP leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung einer Vorzugsvariante. Die Schutzgüter (nach dem UVPG) sind: - Menschen - Tiere / Pflanzen und deren Lebensräume - Boden, Fläche, Wasser, Klima, Luft - Landschaft - Kultur- und sonstige Sachgüter Mit dem neuen Radschnellweg soll ein Fokus auch auf dem Fahrkomfort der Radfahrer/innen liegen. Daher wird aufgenommen, dass z. B. das Blenden der Autolichter in der weiteren Planung berücksichtigt werden soll. Zusätzlich werden auch Faktoren wie Lärm, Abgase, Landschaftsbild und Beschattung - neben anderen - in den Variantenvergleich miteinfließen.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
131,1	Umwelt und Landwirtschaft	Blendung abends hoch kritisch	Nicht nur der Lärm und die daraus resultierende fehlende Attraktivität (die ich genau so sehe) stellt hier ein Problem dar: Ich selbst fahre diese Strecke bei Dunkelheit extrem ungern in Richtung Freiburg, weil man andauernd massiv durch die oberhalb rechts entgegenkommenden Kfz geblendet wird. Das ist für Fahrradfahrer nicht nur sehr unangenehm, sondern auch wirklich gefährlich. Sollte trotz aller Bedenken die W1-Variante realisiert werden, so müsste hier für einen durchgehenden Blendschutz zwischen Straße und Radschnellweg gesorgt werden.	https://maps.google.de/?q=48.059094258295104+7.889857292175294	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen. Siehe auch Hinweis Nr. 131.
132	Alternative Streckenführung, weitere	Durch Wildtal (K9851 / K4915)	Seit Jahren ziehe ich die Fahrt durchs Wildtal - Am Rebberg - Weiherstraße - Waldstraße (weiter in Richtung Denzlingen bzw. Waldkirch) der Benutzung des Radwegs - abzweigend an der Eisenbahnbrücke - vor: zu winklig, zu schmal, zu unübersichtlich, feuchtes Laub, PKW-Verkehr zum/weg vom Obermattenbad. Solange die Zustände so sind, sollte, wer es möglich machen kann, auf der Straße bleiben und im Verkehr mitschwimmen (30er Zone). Auch wenn es einen Umweg darstellt. Es ist übersichtlicher und somit sicherer. Ich lasse mich gerne von einer guten Lösung entlang der Bahnlinie (durch Gundelfingen) überraschen - und würde diese dann auch nutzen.	https://maps.google.de/?q=48.031005882464356+7.869429588317872	Die Erarbeitung von Lösungen der bestehenden Problemstellen entlang der Bahntrasse sind Bestandteil der weiteren Planung des RS 6.
133	E2 Emmendingen	Elzdamm?	Die Wegführung hier am Damm ist kaum möglich (viele Fußgänger, Hunde) - der Wirtschaftsweg geht weiter Richtung Kollmarsreute und dort entlang bevor er Bürkle Bleiche endet.	https://maps.google.de/?q=48.10373441594375+7.855267524719239	Die Hauptvariante sieht den Radschnellweg am luftseitigen Dammfuß vor. Fußverkehr würde auf der Dammkrone verbleiben. Somit ist eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs gegeben.
133,1	E2 Emmendingen	Radweg unten am Damm	Die Führung soll ja unten am Damm entlang gehen. Sprich an der stelle wird ein ganz neue Radweg geteert. So kommt der Fussgängerverkehr mit Hunden und Pipapo nicht mit den Fahrrädern ins Gedränge.	https://maps.google.de/?q=48.10373441594375+7.855267524719239	Siehe Hinweis Nr. 133.
133,2	E2 Emmendingen	Entlang der Elz	Wenn das so funktioniert wie von Traeger226 beschrieben, dann wäre die Trasse auf dem Elzdamm vom Festplatz bis Wasser auf jeden Fall die beste Lösung. Die Probleme sowohl im Gewerbegebiet als auch am Milchhofkreisel und der Kreuzung an der JET-Tankstelle wären damit umschifft.	https://maps.google.de/?q=48.10373441594375+7.855267524719239	Siehe Hinweis Nr. 133.
133,3	E2 Emmendingen	Gerne entlang der Elz aber mind. 2,50 breit	Schon heute kommen kaum 2 Lastenräder aneinander vorbei. Also bitte alle Strecken entlang der Elz entsprechend verbreitern und ab April/Mai die in den Weg hineinragenden Zweige beschneiden	https://maps.google.de/?q=48.10373441594375+7.855267524719239	Siehe Hinweis Nr. 133 und Themenschwerpunkte 1 und 6.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
133,4	E2 Emmendingen	Brücke über die Elz bei der Straße Im Grün	Der Bau des RSW sollte genutzt werden, um in der Verlängerung der Straße Im Grün eine Geh-Rad-Weg-Brücke über die Elz zu bauen. Der RSW wäre dann auf oder am Elzdamm weiter zu führen, und zwar nicht zum Bahnhof Emmendingen, sondern weiter entlang der Elz und schließlich bis Köndringen. Um nicht zuviele Flächen zu versiegeln reichen auch die Meter breite Wege. Vor allem sollte die Breite flexibel gehandhabt werden bei Engstellen, Bäumen etc.	https://maps.google.de/?q=48.10373441594375+7.855267524719239	Eine Brücke über die Elz in der Verlängerung der Straße "Im Grün" ist derzeit nicht Bestandteil des Projektes RS 6. Die Hauptvariante E2 sieht eine Führung des Radschnellweges entlang des landseitigen Dammfußes der Elz vor. Die Variantenausarbeitung und -bewertung steht noch aus. Der Endpunkt Bahnhof stellt für den RS 6 einen zentralen Ort dar, welcher Bestandteil des Radschnellweg-Netzes werden soll. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Vergabe von fünf weiteren Machbarkeitsstudien beschlossen, darunter die Strecke Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen. Das Ziel ist, die Studien spätestens Anfang 2022 der Öffentlichkeit vorstellen zu können. Bezüglich Ausbauquerschnitte siehe auch Themenschwerpunkt 1.
134	Anschluss	Anschluss nach Teningen	Hier gäbe es einen direkten Anschluss nach Teningen über den Schwammweg.	https://maps.google.de/?q=48.11244576497908+7.843036651611329	Siehe Themenschwerpunkt 5. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Vergabe von fünf weiteren Machbarkeitsstudien beschlossen, darunter die Strecke Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen. Das Ziel ist, die Studien spätestens Anfang 2022 der Öffentlichkeit vorstellen zu können.
134,1	Anschluss	Anschluss nach Teningen	Den Anschluss gibt es jetzt schon, d.h. die Fahrradstraße entlang der Elz. Dafür muss der RS nicht durch ein Gewerbegebiet mit zweimaliger komplizierten & kostspieligen B-3 Kreuzungen geführt und abgebremst werden.	https://maps.google.de/?q=48.11244576497908+7.843036651611329	Siehe Hinweis Nr. 134. Der RS 6 befindet sich derzeit in Leistungsphase 2, in welcher Varianten erarbeitet und bewertet werden. Zu der Variantenbewertung siehe auch Themenschwerpunkt 4.
135	W1 Waldkirch	Radler auf L186	Stand heute fahren viele Radler an dieser Stelle auf die L186 weiter bzw. kommen von dieser, vor allem Mitarbeiter der SICK AG, um einen größeren Umweg, viele Rechts-vor-Links-Kreuzungen und eine Ampel zu vermeiden. Evtl. lässt sich hier eine Lösung finden, welche die Sicherheit der Radler vergrößert und auch die Einschränkung der Fahrzeuge durch Radler verringert. Mir ist bisher kein Fall bekannt, aber es ist nur eine Frage der Zeit bis es zu einem schweren Unfall zwischen Fahrzeug und Fahrradfahrer kommt.	https://maps.google.de/?q=48.08114680769496+7.940154075622595	Siehe Themenschwerpunkt 11.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
135,1	W1 Waldkirch	kürzeste / schnellste Fahrradstreifen sind notwendig!	Ich fahre werktätlich die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM. Natürlich immer die kürzeste und schnellste Strecke, ohne Umwege! Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggebad Vorrangplätze an den allen Ampeln sind notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsstrasse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen!	https://maps.google.de/?q=48.08114680769496+7.9401540756225595	Siehe Themenschwerpunkt 11.
136	W1 Waldkirch	Landstraße wird zur Fahrradstraße	Eine Möglichkeit wäre es die Suggental Landstraße in eine Fahrradstraße mit Tempobeschränkung zu ändern. Damit könnten Fahrzeuge (Land- und Forstwirtschaft), welche nicht auf der Schnellstraße fahren können, weiterhin die Straße nutzen. Zeitgleich würde die Nutzung der Schnellstraße attraktiver. Aktuell stellt sich für PKW Fahrer die morgendliche und abendliche Entscheidung zwischen Schnellstraße+Linksabbiegen+Rechtsabbiegen und Landstraße+Geradeaus+Rechtsabbiegen, welche nachvollziehbarer Weise oft auf die Landstraße fällt, wenn von Denzlingen nach Waldkirch bzw. entgegengesetzt gefahren wird.	https://maps.google.de/?q=48.07865238996071+7.933802604675294	Siehe Themenschwerpunkt 10.
136,1	W1 Waldkirch	Sperrung der K5103 ist nicht sinnvoll	Die Idee mit einigen Verkehrsschildern eine kostengünstige und schnelle Lösung für einen Teilabschnitt des RS6 zu haben ist zwar verlockend, berücksichtigt die örtlichen Gegebenheiten aber nicht. Die K5103 (Suggentaler Allee) ist zu einem erheblichen Teil Durchgangsstrasse zwischen Denzlingen und Waldkirch. Für uns Suggentäler ist sie die einzige Zufahrtsstrasse. Eine Sperrung von Suggental bis zur L186 (mit Ausnahme von Linienbussen und landwirtschaftlichen Verkehr) hätte für alle Verkehrsteilnehmer, auch für Radfahrer, Nachteile, 1.Verkehrssicherheit Der Kreuzungsverkehr an der östlichen Zufahrt zur B294 würde drastisch zunehmen, da nun der Durchgangsverkehr von Denzlingen und der Verkehr vom Suggental Richtung Waldkirch über die B294 geleitet würde. Auch für die Ausfahrt aus dem Suggental käme es zu einem stark angestiegenen Kreuzungsverkehr mit den Fahrrädern. Der Bus- und Landwirtschaftliche Verkehr stellt bedingt durch die Fahrzeugbreite für die Radfahrer weiterhin ein besonderes Gefahrenmoment dar. Leider ist das Thema Verkehrssicherheit (für Radfahrer u.a.) kein spezieller Punkt der RS 6- Planung. Es wäre k.o.- Kriterium für die geplante Umwidmung der K5103. 2. Ökologische Betrachtung Sowohl der Durchgangsverkehr (Denzlingen-Waldkirch) als auch der Anbindungsverkehr für das Suggental erfordern bei einer Sperrung der K5103 erhebliche Umwege für den Kfz-Verkehr. Für die Suggentäler ist mit einem Zusatzaufwand von 140 000 km p.a. zu rechnen. Für den Transferverkehr dürften es etwa 40 000 km p.a. sein. Fazit: Weder unter dem Aspekt eines sicheren Radweges, noch unter einer ökologischen Bilanz stellt die vorgesehene Umwidmung der K5103 eine sinnvolle Lösung dar. Der Bau eines Radweges jenseits der Elz mit einer kreuzungsfreien Anbindung Richtung Freiburg ist allein zukunftsgerichtet.	https://maps.google.de/?q=48.07865238996071+7.933802604675294	Die Verkehrssicherheit ist einer der zentralen Aspekte bei der Planung und dem Bau von Radschnellwegen. Durch die Anwendung der "Qualitätsstandards für RSV in BW" wird die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöht. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsarten ist bei der Planung des RS 6 eminent wichtig. Das Ziel des Radschnellweges ist, dass möglichst viele Bürger*innen auf die Verkehrsart Rad umsteigen. Dadurch werden Umwege des motorisierten Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrs im kleinräumigen Entfernungsbereich durch einen höheren Radverkehrsanteil reduziert bzw. kompensiert. Zur Führung der Hauptvariante W1 nördlich der Elz, siehe auch Themenschwerpunkt 10.
136,2	W1 Waldkirch	Fahrradstrasse als Bekenntnis zum Rad	sehr gute Idee den Abschnitt als Fahrradstrasse anzulegen und die Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge etc. zuzulassen. Der Strassenabschnitt ist wenig befahren aber bei zwei Autos im Gegenverkehr wir es für Radfahrer eng. Der Abschnitt ist auch eher dunkel und schattig. Am suggenbad endet der Radweg abrupt.	https://maps.google.de/?q=48.07865238996071+7.933802604675294	Siehe Themenschwerpunkte 7 und 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
137	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Ortsumfahrung Buchholz / Alternative zu W2	Siehe Skizze: Der Weg entlang über das Schulzentrum Waldkirch entlang der Elz scheint mir in Waldkirch die eindeutig bessere Variante zu sein. Mein Vorschlag umfährt Buchholz wo mit vielen Hindernissen in der Planung aber später eben auch als Gefahrenstellen zu rechnen ist. Buchholz selbst ist an mehreren Punkten leicht erreichbar (schwarzer Strich) und Buchholz selbst ist beleuchtet. Der gestrichelte Weg sowie die Brücke links ist noch nicht vorhanden. Ein Anschluss in Richtung Emmendingen ist leicht möglich. Wenn nicht als Schnellweg doch zumindest in dem der Weg (1) geteert würde oder der bereits bestehende Weg (roter Strich vermutlich besser) benutzt wird. Über die dann neue Brücke ließe sich der Weg zur Hauptvariante W3 weiterführen und so Denzlingen sehr gut anbinden. Gegenüber der (von mir an sich bevorzugten) W1 wäre es aber ein Umweg & Zeitverlust. 2x zusätzlich Überquerung einer Brücke und mind. 1x der Kreis Straße. Entscheiden wäre wie gut tatsächlich W3 durch Denzlingen geführt werden kann.	https://maps.google.de/?q=48.07719582554606+7.918502438405995	Zu den Vor- und Nachteilen der Führung entlang des nördlichen Elzbereichs, siehe Themenschwerpunkt 10. Bei einer Weiterführung des Radschnellweges zwischen der Brücke Suggental und der L186 entlang des nördlichen Elzbereichs sind Flächenneuversiegelungen, Grunderwerb von landwirtschaftlichen Flächen und ein neues Brückenbauwerk über die Elz notwendig. Die Realisierungskosten sind durch den Wegeneubau und die Ingenieurbauwerke hoch. Besonders kritisch ist die Überflutung der Flächen unterhalb der Einmündung des Mühlbaches im Bereich der dortigen Dammlücke, welche bereits etwa bei einem zweijährlichen Hochwasser beginnt. Die Verbindung der Hauptvarianten W3 und W1 drängt sich demnach momentan nicht auf. Eine Verbindung der Hauptvarianten W3 und W1 mittels Wegeneu- bzw. -ausbau nördlich der Elz kann eventuell in Betracht kommen, insofern bei keiner der Hauptvarianten durchgängig zufriedenstellende Ergebnisse möglich und/oder Vorteile durch eine Verknüpfung erkennbar sind. Dies kann jedoch erst im weiteren Planungsverlauf eruiert werden. Derzeit werden die Hauptvarianten W1, W2 und W3 weiterverfolgt.
138	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Brücken	den Radweg parallel zur Schnellstraße unter den Brücken weiterzuführen würde 2 gefährliche Stellen beseitigen und pendeln zügiger machen. vor allem die Unterführung des Zubringers Nord und der Autoverkehr zur Grünschnittstelle ist gefährlich. Hier gab es schon Verletzte mit Rettungswageneinsatz.	https://maps.google.de/?q=48.04988617217029+7.858400344848634	Siehe Themenschwerpunkt 9.
139	E1 Denzlingen	Sichtbarkeit	Für Rechtsabbieger von der Vörstetter Str zum Recyclinghof sind Radfahrende von Freiburg kommend wegen der Kuppe schlecht / spät erkennbar. Auch parkende Fahrzeuge erschweren die Sicht auf Radfahrende, die von Emmendingen kommen. Für zügiges Fahrradpendeln von 25-35 km/h ausgehen.	https://maps.google.de/?q=48.074254608963315+7.862112522125245	Konfliktstelle wird überprüft.
139,1	E1 Denzlingen	Gefahrenstelle auf der Kuppe	Ja, das stimmt. An dieser Stelle/Kuppe muß man sehr vorsichtig sein, da man keine Einsicht auf die Straße hat, die vom Recyclinghof hoch kommt. Hier würde ein Spiegel sehr hilfreich sein. Erst gestern Abend kam es fast wieder zu einer Kollision mit einem Auto und mir - nur auf Grund daß ich an dieser Gefahrenstelle sehr langsam und sehr aufmerksam unterwegs bin, kann ich diese Kollisionen vermeiden. Ich hoffe nicht, daß erst reagiert wird, wenn der erste Fahrradfahrer verunfallt. mfg	https://maps.google.de/?q=48.074254608963315+7.862112522125245	Konfliktstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
139,2	E1 Denzlingen	Unterführung	Wie wäre es mit einer Unterführung direkt an der B3 entlang, sodass man nicht diesen Bogen nehmen muss? Wenn man schon das ganze als Radschnellweg verkauft, sollte man solche Umgehungen verhindern, ansonsten wäre nicht viel gewonnen von Emmendingen nach Freiburg, wenn die Route exakt dieselbe bleibt.	https://maps.google.de/?q=48.074254608963315+7.862112522125245	Bei der Erarbeitung der möglichen Linienführungen sind eine Vielzahl von Kriterien von Bedeutung. Bei einer direkten Linienführung parallel zur B3 ist der Verbrauch von Flächen, die Flächenneuversiegelung und die Realisierungskosten immens hoch und unverhältnismäßig im Vergleich zur Benutzung von bestehenden Wirtschaftswegen, die mittels Wegeverbreiterungen, Optimierungen der Linienführung und etwas längerer Fahrdistanz als Radschnellwege nutzbar sind. Zum Mehrwert eines Radschnellweges siehe u. a. auch Themenschwerpunkte 1, 3, 6 und 7.
139,3	E1 Denzlingen	Sichtbarkeit	Nachdem bereits zur Hälfte ein Radweg unterhalb um die Kuppe gebaut wurde, stellt sich die Frage warum der RS nicht um, statt über die Kuppe geführt wird...	https://maps.google.de/?q=48.074254608963315+7.862112522125245	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
143	Anschluss	Anbindung Vörstetten / Reute an Radschnellweg	Guten Tag, wie sollen die Gemeinden Vörstetten und Reute angebunden werden? Stand heute ist es sehr mühsam und teils gefährlich, von Vörstetten aus auf den Radweg von Gundelfingen über Zähringen nach Freiburg zu kommen. Das sollte auf jeden Fall verbessert / in die Planung einbezogen werden. Sonst wird der neue Radschnellweg für Vörstetten/Reute so etwas wie eine ICE-Linie ohne Zubringer/Haltestelle. Danke im Voraus für die Überlegungen dazu. Viele Grüße	https://maps.google.de/?q=48.042971853916825+7.865567207336427	Siehe Themenschwerpunkt 5.
143,1	Anschluss	Anschluss Vörstetten und Reute	Die Vörstetter können bereits vor Gundelfingen direkt auf eine westliche Variante des RS einschleifen. Je nachdem wo man in Reute wohnt, könnte man auf den bestehenden Radweg von Emmendingen kommend nach Wasser fahren oder über Vörstetten wie oben beschrieben.	https://maps.google.de/?q=48.042971853916825+7.865567207336427	Siehe Themenschwerpunkt 5.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
144	W2 / W3 Waldkirch	Hauptvariante W2 - Spielstraße soll zu Radschnellweg werden	Liebes Planungsteam des RP, es ist mir nicht angenehm in dieser Sache so lautstark meinen eigenen Punkt bzw. den der Straße zu vertreten; hier geht es nun einmal nicht anders. Zur Situation in der Walter-Boch-Straße, Waldkirch: Als Spielstraße ausgewiesen hat die WB-Straße keinen Gehsteig, man tritt aus dem Wohnweg direkt auf die Straße. Die Breite der Straße beträgt von unserer Grundstücksgrenze bis zu den Stellplätzen in etwa 5 Meter. Eine Erweiterung der Stellplatzfläche zur Elz hin ist ausgeschlossen, die Trassenführung der Elztalbahn schließt sich direkt an unsere Stellplätze an. Die Häuser und Grundstücke im Neubaugebiet Walter-Bochstr. wurde in den Jahren 2007/08 (jungen) Familien mit Kindern als Wohnraum mit verkehrsberuhigter Spielstraße von der Stadtbau Waldkirch vermarktet; die Häuser sind zum Teil Generationenhäuser, die gemeinsam mit den Kindern auch von Menschen im Alter bewohnt werden sollen. Genau diese verkehrsberuhigte Situation war für viele der Anwohner ein wesentlicher Aspekt des Herzugs; durch die Realisierung der Variante W2 des Radschnellwegs würde diese Situation grundsätzlich verändert. Dabei ist die Verkehrssituation gerade hinsichtlich der Fahrradfahrer, die sich weder an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten noch besonders auf spielende Kinder od. Fußgänger achten, ohnehin nicht unproblematisch. Während zu schnell fahrende Kfz in aller Regel noch gehört werden, ist dies bei Fahrrädern nicht der Fall. Und so hätte die Umsetzung der Variante W2 für die Walter-Boch-Straße - ich denke nicht, dass ich das zu stark herausstelle - dramatische Konsequenzen. Eine bereits schwierige Verkehrssituation würde extrem zugespitzt: - Dass die künftigen Radfahrer mehr Rücksicht nehmen, wenn sie auf einem ausgewiesenen Radschnellweg unterwegs sind, ist wohl nicht zu erwarten. Durch die veränderte verkehrsrechtliche Lage würde das schnelle Fahren in engem Wohnbereich sogar legitimiert. - Gerade die Wegfahrt von den Stellplätzen ist noch heikler wegen der schnell herankommenden Radfahrer.	https://maps.google.de/?q=48.09490693801269+7.9522883892059335	Siehe Themenschwerpunkt 12.
144	W2 / W3 Waldkirch	Hauptvariante W2 - Spielstraße soll zu Radschnellweg werden	Den Kindern wird eine wesentliche Möglichkeit draußen zu spielen, genommen (in der Straße wird gekickt, Rollhockey und Basketball gespielt). - Aus einer Spielstraße mit Schrittgeschwindigkeit soll eine Fahrradtrasse werden, die Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20 km/h und sichere Befahrbarkeit bis 30 km/h bietet - wie soll das mit der Sicherheit von Kindern und Alten vereinbar sein? Das ist wohl kaum möglich. Die räumliche Enge lässt ja tatsächlich nicht viel Spielraum für eine Koexistenz von Fußgängern, Kindern, Fahrradfahren und Autos - wo sollen die alle hin? Und, um dies auch noch festzuhalten: Es handelt sich um die ersten bzw. letzten Meter einer fast 28 km langen Trasse, die am Waldkircher Bahnhof endet. Ich bitte die an der Planung beteiligten Menschen diese Aspekte zu berücksichtigen. Mit freundlichen Grüßen	https://maps.google.de/?q=48.09490693801269+7.9522883892059335	Siehe Themenschwerpunkt 12.
146	W3 - Denzlingen	Keine Asphaltdecke	Dieser kurze Abschnitt bis zur Unterführung ist nicht asphaltiert.	https://maps.google.de/?q=48.06248188531701+7.8966519981622705	Siehe Themenschwerpunkt 3.
146,1	W3 - Denzlingen	ist ja auch nur Landwirtschaftlicher Weg - der mit Schild ausgewiesene Weg führt an der B 294 entlang	es muss nicht jeder Quadratmeter asphaltiert werden	https://maps.google.de/?q=48.06248188531701+7.8966519981622705	Siehe Themenschwerpunkt 3.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
146,2	W3 - Denzlingen	Asphalt	Doch. Wenn man täglich mit dem Rad zur Arbeit fährt schon - Dreck und Verschleiß am Antrieb steigen sonst nämlich drastisch. Beim Straßenbau fürs Auto sagt man ja auch nicht es muss nicht jeder Meter asphaltiert sein.	https://maps.google.de/?q=48.06248188531701+7.8966519981622705	Siehe Themenschwerpunkt 3.
147	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Bhf als Zielpunkt sinnvoll?	Muss der RS6 am Bahnhof enden? Die meisten schnellen Radler*Innen aus Richtung Emmendingen, Denzlingen oder Freiburg arbeiten bei Sick, Faller, etc. oder ihr Ziel ist das Bildungszentrum, vllt. die Innenstadt. Warum den RS6 nicht mit der Ausfahrt auf die Emmendinger Str./ Kreuzung Merklinstraße enden lassen? Der RS6 endet dann an einem Punkt, an dem vermutlich viele entweder rechts abdrehen od. geradeaus weiter in die Stadt fahren. Zum Bahnhof selbst wollen vermutlich die wenigsten. Die Fahrradfahrer würden von da an automatisch auf angemessenes und mögliches Tempo gebracht, müssten sich eben für den letzten Kilometer an die für alle geltende StVO halten. Damit wäre allen geholfen: den Anwohnern, die Radfahrer hätten keinen Nachteil und die Kosten für Baumaßnahmen im letzten Abschnitt würden deutlich geringer ausfallen (od. ganz wegfallen).	https://maps.google.de/?q=48.095412122726216+7.957196831703187	Das Ziel ist generell zentrale Lagen der Städte an den Radschnellweg anzubinden. Mit einer eventuellen Weiterführung des Radschnellweges in Richtung Gutach und für Pendelnde, die eine Teilstrecke mit der Bahn fahren, stellt der Bahnhof einen guten Endpunkt dar. Radschnellwege werden größtenteils immer nur abschnittsweise von den Radfahrenden benutzt und in den aller wenigsten Fällen vom Startpunkt bis zum Endpunkt. Verkehrsteilnehmende müssen sich stets an die StVO halten.
147,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Ende des RS6 beim Sick	Hiergegen kann ich mich nur aussprechen: ich kenne genügend Waldkircher (mich eingeschlossen), die aus der Innenstadt nach Emmendingen/Denzlingen/Freiburg fahren. Meines Erachtens wäre es sogar sinnvoll den Rad-Weg (wenn schon nicht den RS6) bis Kollnau zu verlängern.	https://maps.google.de/?q=48.095412122726216+7.957196831703187	Siehe Hinweis Nr. 147.
147,2	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Bhf Waldkirch Kollnau	Wenn ich aus dem Tal komme, gehe ich vielleicht demnächst wieder auf die S-Bahn oder fahre weiter nach FR oder EM, also brauch ich einen ordentlichen Anschluss ebenso die vielen Schüler, die mit dem Rad zur Schule fahren. Da wäre eine Ertüchtigung bis Oberkollnau eine sehr schöne Sache.	https://maps.google.de/?q=48.095412122726216+7.957196831703187	Siehe Hinweis Nr. 147.
148	E2 Emmendingen	aktuell sehr schlechte Oberfläche	Falls die Entscheidung gefällt wird das der Radschnellweg hier entlang gehen sollte wäre es klasse wenn der Bereich von der Elzbrücke bis SV Kollmarsreute als eines der ersten Baumaßnahmen geteert wird. Selbst mit einem Trekkingrad kommt man hier nur schlecht und verdreht über den nur teilweise noch erkennbaren Asphalt.	https://maps.google.de/?q=48.097730176172796+7.865631580352784	Vorschlag wird nach Wahl der Vorzugsvariante überprüft.
149	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Radbrücke über die Elz	Die Querung der Elz von Ortsteil EM-Wasser in Richtung EM-Innenstadt könnte über eine eigene Fahrradschnellweg-Brücke erfolgen. Damit könnte man auch einerseits die Durchfahrung des Gewerbegebiets über der Elz und andererseits den problematische Situation des Milchhof-Kreisel meiden. Eine schöne Radbrücke wäre außerdem ein echtes Statement (vgl. Kopenhagen).	https://maps.google.de/?q=48.10776073281406+7.851850390434266	Wird im weiteren Planungsprozess als Option geprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
149,1	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Fahrradbrücke wäre Wichtig!	Wie Philipp schon geschrieben hat, könnte durch eine eigene Brücke die Variante 1 gewählt werden ohne dass das Gewerbegebiet gequert werden muss. Im Gewerbegebiet ist sicher des öfteren mit Schwerlastverkehr zu rechnen und da ziehe Radfahrer leider immer den kürzeren. Des Weiteren müsste die B3 nicht zweimal überquert werden. Die direkte Lage an der Elz schient mir aufgrund der momentanen Planung der Renaturierung als sehr unsicher!	https://maps.google.de/?q=48.10776073281406+7.851850390434266	Für die Querung der B3 im Verlauf der Hauptvariante E1 ist eine Unterführung angedacht. Grundsätzlich schließt sich eine Fahrradstraße in einer Gewerbestraße nicht aus. Gleichwohl wird die vorgeschlagene Brücke im weiteren Planungsprozess als Option geprüft.
150	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Kürzere Verbindung	Der kürzere Weg von der alten Bundesstrasse zum Glotterpfad geht über den Kreisel und die Waldstrasse. Die längere eingezeichnete Verbindung wird daher wohl wenig Akzeptanz finden.	https://maps.google.de/?q=48.04683693722903+7.870672089557048	Die Führung via Grüner Weg wird aufgrund der derzeit bestmöglichen Realisierbarkeit (gute Kompatibilität mit den zahlreichen anderen Planungsvorhaben) favorisiert.
150,1	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Ja, aber	Stand heute bin ich mit diesem Eintrag total einverstanden! Allerdings kommt es (vielleicht) in den nächsten Jahren zum Baugebiet Nägeleseenord, was ein Verkehrskonzept benötigt... und schon ist die Lage komplexer.	https://maps.google.de/?q=48.04683693722903+7.870672089557048	Siehe Hinweis Nr. 150.
150,2	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Alte Bundesstraße	Wer von Emmendingen aus kommend nach Freiburg Nord muss, wird sicherlich weiter die alte Bundesstraße benutzen.	https://maps.google.de/?q=48.04683693722903+7.870672089557048	Siehe Hinweis Nr. 150.
150,3	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Anschluss Bundesstraße	Ein evtl Neubaugebiet Nägelesee Nord könnte doch auch einen Radschnellweg beinhalten, der diagonal von der Brücke Untere Waldstraße bis zum Kreisel Alte Bundesstraße führt. Ich fahre sehr oft den Radweg östlich der Bahnstrecke und dann weiter nach Emmendingen auf der Alten Bundesstraße. Ich bin noch nie auf die Idee gekommen über den Grünen Weg zu fahren. Das macht niemand.	https://maps.google.de/?q=48.04683693722903+7.870672089557048	Siehe Hinweis Nr. 150 und Themenschwerpunkt 4.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
151	Anschluss	Anbindung Denzlingen	Radschnellwege sollten die wichtigsten Quell- und vor allem Zielorte des Radverkehrs entlang der Route so gut wie möglich anbinden. In Denzlingen wären das: Schulzentrum, Kultur- und Bürgerhaus und das Hallenbad. Im Anhang ein Vorschlag für eine Variante W3a. Von Gundelfingen kommend über die Waldkircher Str. durch den Park zum Mauracher Hof und weiter zur Variante W2 Richtung Buchholz. Die beste Route durch den Park müsste im Detail geprüft werden. Die gestrichelte Linie verläuft auf bestehenden Wegen, die ich bereits heute beim Pendeln von Waldkirch nach Freiburg regelmäßig nutze. Abgesehen von der Anbindung der Schulen etc. ist diese Route angenehmer zu fahren, weil sie weitgehend abseits der großen Straßen verläuft (und abseits des Verkehrslärms der B 294).	https://maps.google.de/?q=48.06967722009373+7.899041175842286	Radschnellwege sollen das neue Rückgrat des Radnetzes bilden und die Linienführung soll bestmöglich die Bewertungskriterien gemäß Themenschwerpunkt 4 erfüllen. Dabei können nicht alle Quell- und Zielorte direkt per Radschnellweg erschlossen werden. Diese können aber z.B. durch die Gemeinde oder den Kreis jeweils an den RS 6 angeschlossen werden (siehe Themenschwerpunkt 5).
151,1	Anschluss	Leider für Waldkirch und Emmendingen ein Umweg	Projektziel ist eine schnelle Radverbindung von Waldkirch und Emmendingen nach Freiburg. für beider Ziele stellt der Vorschlag einen Umweg dar. Die Führung durch die Stadt führt zwangsläufig zu Hindernissen sowohl für den Weg aber eben auch für die anderen Verkehrsteilnehmern. Einen Radschnellweg gerade durch einen Park halte ich nicht für Zielführend, niemand will eine Schnellstraße vor der Haustüre... Niemand hält Denzlingen davon ab die genannten Verkehrsquellen einzubinden. Genau das ist sicherlich gewollt.	https://maps.google.de/?q=48.06967722009373+7.899041175842286	Siehe Hinweis Nr. 151.
152	E2 Emmendingen	Warum nicht weiter an der Elz?	Statt über die Freiburger Straße durch den dichten PKW-Verkehr könnte der Radverkehr entlang der Elz bis zur Karl-Bautz-Straße deutlich geschmeidiger fließen. Das würde neben der Kreuzung Milchhofstraße/Freiburger Straße auch die Kreuzung Freiburger Straße/Kaiserstuhlstraße umgehen.	https://maps.google.de/?q=48.113448621561815+7.8498172760009775	Eine Führung im Bereich zwischen B3 und Elz ist aufgrund von weiteren Planungsvorhaben (Ausbau B3 / Dammsanierungen Elz) nicht zielführend.
152,1	E2 Emmendingen	Platz?	Ein Radschnellweg braucht mindestens 4m Breite. Das ist, befürchte ich, an der Stelle zu knapp. Denn es soll ja weiterhin noch ein Fußweg sein. Und bei einem Radschnellweg haben Fußgänger nichts zu suchen.	https://maps.google.de/?q=48.113448621561815+7.8498172760009775	Siehe Hinweis Nr. 152.
152,2	E2 Emmendingen	Entlang der Elz	Dass es gehen sollte zeigt doch die Variante, die über die Freiburger Straße an der Elzbrücke mündet und dann auf dem Elzdamm bis Denzlingen weiterführt. Was das Wasserwirtschaftsamt dazu sagt, wäre interessant. Aber grundsätzlich die verkehrsrärmste Variante. Allerdings wäre es über Denzlingen ein Umweg von mehr als 1 km. Deshalb besser über die Holzbrücke bei Wasser und dann an der B 3 entlang.	https://maps.google.de/?q=48.113448621561815+7.8498172760009775	Siehe Hinweis Nr. 152.
152,3	E2 Emmendingen	Warum nicht weiter an der Elz?	Die Freiburgerstrasse ist breit genug für eine saubere Trennung von Auto-/Fahrradverkehr und die Kreuzung Kaiserstuhlstrasse das kleinere Übel im Vergleich zur B-3 Kreuzung.	https://maps.google.de/?q=48.113448621561815+7.8498172760009775	Siehe Hinweis Nr. 152.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
152,4	E2 Emmendingen	Unterführungen unter den Elzbrücken	Der RSW sollte nicht zum Bahnhof Emmendingen geführt werden (denn was soll der Radfahrer da?). Stattdessen sollte er so weit wie möglich entlang der Elz und schließlich bis Köndringen geführt werden. Dazu sollten an allen Elzbrücken befahrbare Bermen unter den Brücken hindurch geführt werden - nach den Beispielen der Six-Fours-Brücke in Em. und der La-Ravoir-Brücke in Teningen.	https://maps.google.de/?q=48.113448621561815+7.8498172760009775	Das Ziel ist generell zentrale Lagen der Städte an den Radschnellweg anzubinden. Mit einer Anbindung an den ÖPNV stellt der Bahnhof einen guten Endpunkt dar. Eine Weiterführung bis nach Lahr wird derzeit in einer Machbarkeitsstudie des RVSO untersucht. Das Ziel ist, den Radschnellweg möglichst konfliktfrei zu führen. Die Möglichkeiten werden im weiteren Planungsverlauf eruiert.
152,5	E2 Emmendingen	Guter Vorschlag	weniger Kreuzungen -auf bestehenden Radwegen kann der Radfahrer einfach Richtung Teningen weiterfahren -auch für mich macht ein Ende am Bahnhof/Innenstadt wenig Sinn.	https://maps.google.de/?q=48.113448621561815+7.8498172760009775	Siehe Hinweis Nr. 152.
152,6	E2 Emmendingen	Entlang der Elz	ein Radschnellweg als Beitrag zu einer echten Verkehrswende sollte so wenig wie möglich weiteren Flächenverbrauch/-versiegelung mit sich bringen und nicht in Konkurrenz mit Fußgängern treten, sondern möglichst bestehende Strassen nutzen und zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad führen. Daher finde ich insgesamt die Varianten zu bevorzugen, die Umwandlung von Straßen in Fahrradstraßen beinhalten und den Kfz-Verkehr dort weitreichend einzuschränken	https://maps.google.de/?q=48.113448621561815+7.8498172760009775	Siehe Hinweis Nr. 152.
153	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Vorschlag Elzquerung beim Rewe - Verbindung nach Denzlingen	W1 hat den Vorteil, dass er das Industrie- und Gewerbegebiet Waldkirch anbindet. Viele Pendler arbeiten dort; viele Menschen gehen dort in den großen Supermärkten einkaufen*. Allerdings werden Denzlingen und Buchholz durch Variante W1 weiträumig umfahren. Die vorgeschlagene Elzquerung (Variante W3c) erlaubt eine direkte Verbindung des Waldkircher Industriegebiets (u.a. Sick) mit der Variante W3 nach Buchholz und Denzlingen und weiter nach Freiburg. Die schwarze Linie zeigt die bereits bestehende kurze Straßenverbindung zu Sick und zu den Supermärkten. Es wäre aber noch besser, wenn man weiter nordöstlich vom RS aus direkter die Industriestraße erreichen könnte (falls eine der Firmen eine Durchfahrt gestatten würde). Das wäre auch für Radler aus Batzenhäusle und Waldkirch von Vorteil, die vom RS aus die Supermärkte erreichen möchten. Die zweite Abbildung (W3abc) zeigt einen Alternativvorschlag für die gesamte W3, der das Denzlinger Schulzentrum, Hallenbad und Kultur- und Bürgerhaus optimal an den RS 6 anbinden würde. Alle drei erfüllen zentralörtliche Funktionen auch für die Nachbargemeinden. Variante W3abc schließt insgesamt erheblich mehr Zielorte des Radverkehrs direkter an den RS an als jede andere Variante. Auch viele Denzlinger und Buchholzer Wohngebiete wären besser angebunden. Das sollte mit in Planung einbezogen werden, wenn man eine optimale Auslastung des RS erreichen möchte. Darüber hinaus ist diese Route wesentlich angenehmer zu fahren als W1 entlang der lauten Schnellstraße mit Blenefekten etc. und sie führt direkter und unkomplizierter durch Denzlingen als W2. Die Vorteile dieser Verbindung Brückenschlags würden die Mehrkosten für die Elzbrücke und den Neubau des kurzen Abschnitts W3c wohl rechtfertigen. * manche erledigen bereits heute ihre Einkäufe mit Fahrrad und Anhänger; das könnten mehr werden, wenn man die Supermärkte besser mit dem Fahrrad erreichen könnte.	https://maps.google.de/?q=48.083526426822864+7.935948371887208	Zu W3a: Radschnellwege sollen das neue Rückgrat des Radnetzes bilden und die Linienführung soll bestmöglich die Bewertungskriterien gemäß Themenschwerpunkt 4 erfüllen. Dabei können nicht alle Quell- und Zielorte direkt per Radschnellweg erschlossen werden. Diese können aber z.B. durch die Gemeinde oder den Kreis jeweils an den RS 6 angeschlossen werden (siehe Themenschwerpunkt 5). W3b: Die dargestellte kleinräumige Alternative südlich der Elz weist keine Vorteile gegenüber der Linienführung W2 auf. Die skizzierte Führung südlich von Buchholz weist unasphaltierte und kurvige Wegabschnitte auf, welche einhergehen mit Flächenneuersiegelung und Grunderwerb von landwirtschaftlichen Flächen. Von daher wird weiterhin die Linienführung der Hauptvariante W2 verfolgt. Im Bereich Buchholz wird in einem weiteren Untervariantenvergleich die Linienführung der W2 via Schwarzwaldstraße oder Alte Dorfstraße/Am Frauengarten untersucht. Weiterhin wird auch eine Linienführung entlang der L186 anstatt via Kreisverkehr überprüft. W3c: Eine Verbindung der Hauptvarianten W2/3 und W1 mittels Wegeneu- bzw. -ausbau nordwestlich der Elz oder entlang der L186 kann eventuell in Betracht kommen, insofern bei keiner der Hauptvarianten durchgängig zufriedenstellende Ergebnisse möglich und/oder Vorteile durch eine Verknüpfung erkennbar sind. Dies kann jedoch erst im weiteren Planungsverlauf eruiert werden. Derzeit werden die Hauptvarianten W1, W2 und W3 weiterverfolgt.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
153,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Überzeugende Varianten	Die gesamten Ausführungen von <i>(Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt)</i> werden vom Arbeitskreis Landwirtschaft Glotttertal vollumfänglich unterstützt. Die Variante W1 ist sicher die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen Waldkirch und Freiburg. Sie bietet aber am meisten Konfliktpotenzial zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und den Radfahrern. Sie stellt auch die Hauptverbindung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zwischen Freiburg, Gundelfingen und Waldkirch dar.	https://maps.google.de/?q=48.083526426822864+7.935948371887208	Siehe Hinweis Nr. 153.
153,2	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Route W3c unnötig	Die Route W3c lieber ab Kreisel Franz Xaver beim Sick Buchholz (vorhandener Radweg) vorbei und dann mit der Route W1 von Suggental verbinden. W3c geht voll durch landwirtschaftliche Flächen.	https://maps.google.de/?q=48.083526426822864+7.935948371887208	Siehe Hinweis Nr. 153.
154	W2 / W3 Waldkirch	Spielstraße versus Radschnellweg	Generell begrüßen wir als Pendler die Einführung eines Radschnellwegs. Ob dieser Weg um jeden Preis auch innerstädtisch umgesetzt werden soll, halten wir für fragwürdig und lehnen ihn für den konkreten Fall der Walter-Boch-Str. aus folgenden Gründen ab: Die Walter-Boch-Str. ist eine verkehrsberuhigte Spielstraße ohne Gehweg. Die Straße wurde von Anfang an so geplant, dass Kinder auf der Straße spielen und dass Anwohner die Straße kreuzen müssen, um zu den Carports und somit zu Autos und Fahrrädern zu gelangen. Bereits jetzt kam es in der Vergangenheit oft zu Gefährdungen insbesondere von Kindern und Senioren durch sehr schnell fahrende Radfahrer. Dadurch kam es immer wieder zu brisanten Konflikten. Wie dieses bisherige Konzept mit der nun geplanten innerörtlichen Radschnellstraße zusammengebracht werden soll, auf der die Fahrradfahrer Vorfahrt haben, ist uns nicht vorstellbar. Was soll hier wie entzerrt werden? Die Häuser in der Walter-Boch-Straße wurden mit dem Konzept der Spielstraße und den gegenüberliegenden Carports von der Stadt Waldkirch als eine 100% Tochter der Stadt Waldkirch vermarktet und verkauft. Sollte dieses Konzept nun geändert werden, entstehen rechtliche Fragen, auf die wir an dieser Stelle in Anlehnung an die einführenden Worte von Herrn Verkehrsminister Hermann hinweisen wollen.	https://maps.google.de/?q=48.09503233893663+7.953688502311707	Siehe Themenschwerpunkt 12.
155	W3 - Denzlingen	Sehr unübersichtliche Kurve	In dieser Kurve sieht man den Gegenverkehr sehr spät. Es wundert mich, dass hier nicht schon mehr passiert ist.	https://maps.google.de/?q=48.05940260028444+7.879166007041932	Konfliktstelle wird überprüft.
155,1	W3 - Denzlingen	Verkehrsspiegel	Hier wäre ein Verkehrsspiegel Klasse!	https://maps.google.de/?q=48.05940260028444+7.879166007041932	Konfliktstelle wird überprüft.
155,2	W3 - Denzlingen	Sehr unübersichtliche Kurve	Hier steht seit kurzem ein Spiegel - dennoch sollte die Stelle für einen RS entschärft werden.	https://maps.google.de/?q=48.05940260028444+7.879166007041932	Konfliktstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
155,3	W3 - Denzlingen	Der Spiegel ist seit dem Frühsommer schon installiert	Meines Wissens ist hier noch kein Unfall passiert - ich nutze diese Strecke schon seit Jahrzehnten und durch den Spiegel sieht man aus beiden Richtungen	https://maps.google.de/?q=48.05940260028444+7.879166007041932	Konfliktstelle wird überprüft.
157	Stamm	Stammstrecke Zähringen/Gundelfingen	Die Stammstrecke ab Gemarkungsgrenze Zähringen/Gundelfingen Richtung Norden ist für den Ausbau zum rs6 ungeeignet, da viele Gefahren-, Eng- und Querungsstellen vorhanden sind und nur mit großem baulichen Maßnahmen zu beseitigen sind: zu Beginn 2 rechtwinklig abbiegende Kurven // vorbei an Tennisplätzen und Obermattenbad mit viel Publikums- u. Querungsverkehr // über einen Parkplatz hinweg // starke Steigungsstrecke durch weiteren beidseitigen Parkplatz // Eng- und Gefahrenstelle unter der Wildtalbrücke // auf dem parallel zur Bahnlinie verlaufenden RW viel Fußgängerverkehr mit Kindern, Hunden und Kinderwagen // am Wolfsgrubenweg Anliegerverkehr // am Bhf Gundelfingen eng // Querung der Unteren Waldstraße = Haupterschließungsstraße des gesamten Sonnhaldegebiets	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	Siehe Themenschwerpunkt 9.
157,1	Stamm	RS6 Teilstrecke Gundelfingen, Zähringer Weg entlang Bundesbahnschienen bis Waldstraße	Der Weg führt durch ein Erholungsgebiet. Er dient vielen Menschen als Spazierweg. Schon heute ist der Weg als Fußgänger- und Radweg zu schmal und an Werktagen für Spaziergänger gefährlich wegen der zahlreichen viel zu schnell fahrenden Radfahrer, insbesondere der E-Bike-Fahrer. Schon jetzt fehlt eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrer. Diese Wegführung ist ungeeignet als Ausbau zu einem RS6, denn bei der Weiterführung der Strecke über den Wolfsgrubenweg hin zum Glotterweg und zur Waldstraße ist keine Möglichkeit gegeben, den Autoverkehr vom Fahrradverkehr zu trennen. Das größte Problem wird die Querung der Waldstraße sein. Um Autoverkehr und Fahrradverkehr zu entflechten, muss eine Unterführung oder Brücke gebaut werden. Ich sehe keine Möglichkeit, wie das verkehrstechnisch erfolgreich durchgeführt werden kann.	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	Siehe Themenschwerpunkt 9.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
157,2	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	RS 6 durch Gundelfingen ist an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet ! Die Ungeeignetheit fängt von Süden kommend schon in Zähringen an ab Höhe Bürgerhaus Zähringen. Spätestens dort, oder schon ab Tunnel Hinterkirchstr muss RS6 zunächst nach Westen abgeschwenkt und am Westrand Gundelfingens weitergeführt werden, und zwar westlich oder direkt östlich der B3, wofür teilweise schon Fahrwege vorhanden sind. Die Gabelung EM-WK (das Y) kann knapp nördlich der Ortsgrenze Gundelfingen erfolgen: für Waldkirch direkt vor dem Tunnel unter der B294 (dann neue Bahnbrücke nötig) oder nach dem Tunnel mit der vorhandenen Bahnbrücke auf der Nordseite der B 294 (im weiteren Verlauf aber Südseite nötig) um Querung von Wohngebieten und der Hauptstr. Denzlingen zu vermeiden. für Emmendingen Weiterführung auf vorhandenen Wegen am Westrand Denzlingens nahe der B3, die nicht durch Wohngebiete führen. Eine Variante durch die Ortsmitte Gundelfingen ist aus vielen Gründen ebenfalls völlig ungeeignet. Gründe : A: viele gefährliche Steilstrecken, hier beschrieben von Süden kommend. Schon deswegen fällt die gesamte Vorzugs-Trasse ab nördliches Zähringen bis einschl. Waldstr. Gundelfingen durch das Kriterienraster! B: Außerdem mehrere weitere große, teils schwerste, teils unüberwindbare Probleme für die Durchgängigkeit und alle anderen Verkehrsteilnehmer einschl. Fußgänger, die nachfolgend kurz mitbeschrieben sind: 1.1. der steile Doppelknick auf Höhe Bürgerhaus Zähringen , durch erheblichen Umbau entschärfbar 1.2. das sehr steile lange gefährliche Gefälle beim Kindergarten/Gemeindehaus bis zum 1. Straßentunnel/Reutebachgasse, (nicht entschärfbar) dort bis Bernlappstr zu Stoßzeiten morgens, mittags, spätnachmittags viel PKW-Verkehr mit ständiger Staugefahr (zwei einzige zumutbare Zufahrten/Zugänge für dortiges bergig-steiles Zähringen östl. der Bahn: Auto-prädestiniert!) - wenn, dann 2 Ampeln nötig! In jedem Falle: sehr großer Ärger/Protest von allen Anwohnern östlich der Bahn zu erwarten! 1.3.a Fall RS6 in Zähringen östlich der Bahn (wenn Au der Höhe – nomen est omen - statt Wildtalstr.): sehr gefährliche Knicke bei 2. Straßentunnel lange zunächst sogar extrem starke Steigung bis zum Bahnhofhaltepunkt, im weiteren Verlauf langes mäßig starkes Gefälle zur Wildtalstraße bis nahe Brücke - (alles nicht entschärfbar) 1.3.b Dort in Zähringen für Variante (Fall westlich der Bahnlinie) durch Wildtalstr.: Problem Anlieger- und Busverkehr, stehender Verkehr/Parken, relativ schmale Str. sowie Verkehr nach Wildtal. Bei Bahnbrücke 2 rechtwinklige Knicks	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.
157,2	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	1.4. schmales sehr steiles Gefälle ab Wildtalbrücke zum Obermattenbad mit 2 sehr gefährlichen Knicks Beim Obermattenbad sehr gefährliche Querung bei Bahntunnel (Besucherverkehr Bad, Sportplätze, Rettungsweg; Spaziergänger, Hauptparkplatz (nur durch Ampel behebbar) 1.5. lange sehr starke Steigung bis Wildtalbrücke Gundelfingen (die umgekehrt mit Fahrrad zum Rasen genutzt wird bis über 40 km/h Unter der Wildtalbrücke sehr gefährliche winklige Engstelle ganz ohne ausreichende Blickmöglichkeit in Fahrtrichtung, kurz danach von Ost einmündender Fuß/Radweg 1.6. Von Brücke bis Wolfsgrubenweg: ca 400 lange Strecke 2 m breit vorhanden, nicht verbreiterbar: 12 große Bäume auf Ostseite (Stammbeginn 1/2 bis 1 m ab Wegkante, 3 Bäume davon mit Durch-mes-sern über 50 bis 60 cm. Landwirtschaftliche Nutzung streckenweise bis Wegekante. 1 gr. Regen-wassergulli direkt am Weg gegen häufige Überschwemmungen des Weges aus den Feldern heraus . Westseite begrenzt durch Wegeleuchten und Bahn . Die Teilstücke Obermattenbad bis Haltpunkt Gundelfingen dienen auch der Naherholung, Spaziergängerrundwege, Familien mit Kinderwagen und kleinen Rädern, Fußgänger und Räder von/nach Wildtal zum DB-Haltpunkt. 1.7. am DB-Haltpunkt Gundelfingen: unlösbare Situation: Sehr wichtige Querung und Bahnunterführung für Schüler, Fußgänger-und Radverkehr zum Einkaufen und zum Bahnhofhaltepunkt, Bushaltestelle mit Endhaltcharakter (oft mehrere Minuten Standzeit mit gefährlicher Sichtversperrung); Für den Bus- und Bahnhalt muss schneller ungehinderter pünktlicher Zugang bleiben! zahlreiche Spaziergänger aus der Gundelfinger Nordhälfte von westlich der Bahn, Hundeaufnahmen zum Wald/Rebberg, zahlreiche Radparkplätze am Haltpunkt. von Norden kommend sehr unübersichtliche Kurve des Glotterpfads Zu Spitzenzeiten (Berufsverkehr) meist schubweise stark befahrene Wohnzubringerstr. Glotterpfad, ist Zubringerstr. zum Waldstadion, und mit sehr langen Staus bei Recyclingtagen (vom Parkplatz Waldstadion) bis nördlich des Bahnhalts!	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
157,2	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	1.8. ab nördlich DB Haltepunkt Längeres mittleres Gefälle bis Waldstr., Parkstreifen für Bahnhalte längs Str., Querung Waldstr: dies ist die einzige Zufahrt aus Gundelfingen für alle östlich der Bahn. Zu Spitzenzeiten (Berufs- und Einkaufsverkehr) meist schubweise stark befahren. Buslinie, Großteil des Zwischenortsverkehrs von/nach Heuweiler. Nur lösbar mit für alle sehr ärgerlicher Ampel oder mit Radbrücke (und sehr langer Rampe auf der Nordseite), die sehr hoch sein müsste wegen evtl. Straßenbahnverlängerung	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.
158	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Alternative zur geplanten Streckenführung	Der Großteil der Radpendler auf der Strecke Freiburg Waldkirch nutzt diese Strecke. Die ist schöner und hat weniger Verkehrslärm. Auch diese Strecke ist komplett asphaltiert	https://maps.google.de/?q=48.05754534966636+7.893977165222169	Siehe Themenschwerpunkt 8.
158,1	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Anbindung an Malefikantenweg	Wie beschrieben - die Parallele zur B294 wird von kaum einem Rad-Pendler genutzt - zu gefährlich, viel viel zu laut und ungesund durch die Abgasbelastung. Dieses Wegstück ist eine perfekte Anbindung an den Malefikantenweg. Oder man nutzt weiterhin wie beschrieben den Weg über die Felder - der allerdings für die Heuweiler-Anbindung nicht ideal ist... Ideal wäre der Ausbau des Malefikantenweges für Radfahrer - und eine Verbreiterung des Feldweges damit sich Radfahrer und Landwirtschaftliche Fahrzeuge besser ausweichen können. Die Variante neben der B294 ist für Radfahrer äußerst unattraktiv!	https://maps.google.de/?q=48.05754534966636+7.893977165222169	Siehe Themenschwerpunkt 8.
158,2	Alternative Streckenführung, Denzlingen	...	das stimmt, zudem ist sie etwas kürzer (200 - 300m?)	https://maps.google.de/?q=48.05754534966636+7.893977165222169	Siehe Themenschwerpunkt 8.
158,3	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Weg an der Bundesstraße äußerst unattraktiv	Kann mich den Kommentaren nur anschließen. Fahre die Strecke fast täglich und kann bestätigen, dass die meisten Radfahrer diese Variante nutzen.	https://maps.google.de/?q=48.05754534966636+7.893977165222169	Siehe Themenschwerpunkt 8.
159	Stamm	Auch das eine kritische Kurve mit schlechter Sicht	Häufig auch Fußgänger zum Teil mit Hunden, Jogger etc.	https://maps.google.de/?q=48.04713203214560+7.876253128051759	Generell erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Durch die Umsetzung der Qualitätsstandards der Radschnellverbindungen können die Sichtverhältnisse verbessert und die Konflikte mit anderen Nutzergruppen reduziert werden.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
161	Stamm	Zeitverlust durch komplexe Kreuzung und Altglascontainer	Speziell, wenn man von GuFi Richtung Denzlingen fährt, muss man den Schwung komplett abbremsen, sehr weit außen um die Verkehrsinsel herumfahren und dann scharf rechtwinkelig beim Altglascontainer einbiegen. Altglasbedingt liegt hier manchmal Glas herum. Altglascontainer gehören deshalb nicht neben den Radweg. Besser wäre eine Geradeausführung direkt Richtung Norden, evtl. mit Vorfahrt für die Fahrradstraße. Nach ca. 50 Metern würde man direkt wieder auf den alten Radweg stoßen.	https://maps.google.de/?q=48.0461422270985+7.87548065185547	Linienführung und Knotenpunkt wird überprüft.
161,1	Stamm	Brücke über Untere Waldstraße	Um jeder Gefahr aus dem Weg zu gehen würde ich ein Brückenbauwerk für Fahrräder über die Untere Waldstraße bevorzugen. Beginnend auf dem Niveau Bahnhof Gundelfingen, über die Untere Waldstraße in die Fortführung des Fahrradwegs nach Denzlingen mündend. Breit genug und nicht mit einer zu steilen Abfahrt bzw. Aufstieg. Bevorzugt ohne enge Kehren sondern einfach geradeaus.	https://maps.google.de/?q=48.0461422270985+7.87548065185547	Siehe Hinweis Nr. 161.
161,2	Stamm	Beipflichtung	Ich möchte auch meine Stimme für den Vorschlag von Muelance einsetzen, denn ich sehe das genau so. Der Flow an dieser Stelle ist einfach mangelhaft. Als Radler ist man manchmal mental dazu bereit eine höhere Kurvengeschwindigkeit einzugehen, durch den nachfolgend Autoverkehr, wenn man die Straße quert. Durch die scharfe Kurve auf dem Weg in Richtung Denzlingen kam es in meinem Bekanntenkreis verhältnismäßig häufig zu Rad-Unfällen, die vermutlich nicht alleine durch überhöhte Geschwindigkeit zurück zu führen sind. Eine Änderung der Verkehrsführung vom Glotterpfad GERADEAUS auf den Wirtschaftsweg wäre die eleganteste Lösung aus meiner Sicht, ohne eine S-Kurve abfahren zu müssen.	https://maps.google.de/?q=48.0461422270985+7.87548065185547	Siehe Hinweis Nr. 161.
161,3	Stamm	RS 6 an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	Ab Bahnhofpunkt Gundelfingen Längeres mittleres Gefälle bis Waldstr., Parkstreifen für Bahnhof längs Str., Querung Waldstr: dies ist die einzige Zufahrt aus Gundelfingen für alle östlich der Bahn. Zu Spitzenzeiten (Berufs- und Einkaufsverkehr) meist schubweise stark befahren. Buslinie, Großteil des Zwischenortsverkehrs von/nach Heuweiler. Nur lösbar mit für alle sehr ärgerlicher Ampel oder mit Radbrücke (und sehr langer Rampe auf der Nordseite), die sehr hoch sein müsste wegen evtl. Straßenbahnverlängerung Hinweis: die vielen anderen Mängel und Ausschlusskriterien zwischen Zähringen ab Höhe Friedhof und Gundelfingen machen RS6 in Gundelfingen östlich längs der Bahn unmöglich: die Situation in Zähringen südlich des Bahnhofs, mehrere Steilstrecken, zu gefährliche Querung Obermattenbad, unmögliche Querung am Bahnhof Gundelfingen, Problem Wildtalbrücke....	https://maps.google.de/?q=48.0461422270985+7.87548065185547	Siehe Hinweis Nr. 161 und Themenschwerpunkte 14a-e.
162	Stamm	Rechts vor links auflösen	Die Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Pelzacker ist für den Verkehr in nördliche Richtung aktuell sehr gefährlich, da die Kreuzung schwer einsehbar ist und man mit dem Rad durch die abschüssige Strecke eher schneller als langsamer ist. Die Vorfahrtsregelung sollte der Streckenführung des RS6 angepasst werden, den Anwohnern des Pelzacker würde ein Spiegel auf der Gegenseite die Übersicht erleichtern.	https://maps.google.de/?q=48.04529585697182+7.875072956085206	Verkehrsführung wird überprüft.
165	Stamm	Hoher Mais /Getreide erschwert die Sicht	Wenn der Mais hoch gewachsen ist, kann der Kreuzungsbereich nur schwer bzw. erst auf den letzten Metern eingesehen werden. Anbau von niedrig wachsenden Pflanzen wäre hilfreich. Dies ist auch im weiteren Streckenverlauf bis Suggental an verschiedenen Stellen ein Problem.	https://maps.google.de/?q=48.048939453149266+7.877390384674073	Knotenpunkt wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
168	E1 Emmendingen	Wechsel Radweg-Straße falsch eingezeichnet	Der Radweg beginnt etwa 200 Meter früher, wenn die Obere-Höfe Straße auf die Basler Straße trifft. Der Bordstein am Beginn des Radwegs ist jedoch so hoch bei der Obere-Höfe Straße das man als Radfahrer entsprechend abbremesen muss, und die meisten Radfahrer daher erst den Radweg benutzen bei der Am Stöckenhof Straße, oder dort vom Radweg runterfahren.	https://maps.google.de/?q=48.09268549952328+7.8627991676330575	Der Radschnellweg soll bei "Am Stöckenhof" auf die Fahrbahn geführt werden und dann in Richtung Ortszentrum Wasser als Fahrradstraße geführt werden.
169	E1 Denzlingen	Gefahrenstelle	Wer von Emmendingen kommt, fährt hier den Hügel hinab und muss Rechts vor Links beachten, für diejenigen die aus der Unterführung hinaus kommen. Da die Stelle schlecht einsehbar ist, muss man hier enorm abbremesen.	https://maps.google.de/?q=48.0839672176794+7.862659692764283	Es ist vorgesehen, die Unterführung auf dem östlichen oberhalb liegenden Weg zu umfahren. So wird die Konfliktstelle vermieden.
169,1	E1 Denzlingen	Hohe Gefahrenquelle	diese Stelle ist EXTREM unübersichtlich und sehr sehr gefährlich. Ich habe oft erlebt, das Radfahrer von der westlichen Seite her kommend aus der Unterführung herausfahren ohne zu schauen. Glücklicherweise war ich, auf der östlichen Seite fahrend, weit genug weg. Auch wenn ich aus EM kommend rechts einbiegen möchte, um westlich Richtung Gundelfingen zu fahren, Gegenverkehr in Form von Radfahrern, Reitern (häufiger anzutreffen), landwirtschaftliche Fahrzeuge sieht man erst, wenn man quasi davor steht (selbst bei Schrittempo). Hier ist eine sehr eindeutige Vorfahrtsregelung wünschenswert, z.B. Vorfahrt achten, wenn man aus der Unterführung kommt!	https://maps.google.de/?q=48.0839672176794+7.862659692764283	Es ist vorgesehen, die Unterführung auf dem östlichen oberhalb liegenden Weg zu umfahren. So wird die Konfliktstelle vermieden.
169,2	E1 Denzlingen	Entschärfung ist Bedingung	ohne massive Entschärfung der Einmündungssituation geht es an dieser Stelle gar nicht	https://maps.google.de/?q=48.0839672176794+7.862659692764283	Es ist vorgesehen, die Unterführung auf dem östlichen oberhalb liegenden Weg zu umfahren. So wird die Konfliktstelle vermieden.
170	E1 Denzlingen	Schlecht Einsehbar	Von Emmendingen aus kommend, ist die Einsicht in die Hauptstraße schlecht einsehbar.	https://maps.google.de/?q=48.07140140575204+7.863888144493104	Hier wird eine Verbesserung geprüft.
172	E1 Denzlingen	Unterführung B3	Aktuelle Beschilderung weist zum Wechsel auf die Westseite bereits hier durch die erst Unterführung. Besser ist dem Weg gerade zu folgen wie in der Hauptvariante vorgesehen. Dazu bräuchte es ein Vorfahrtsregelung Nachrang der Unterführung). Aktuell ist das eine gefährliche Stelle an der ich auch schon Zeuge von Unfällen wurde. Spiegel zur Einsicht in die Unterführung ist gut, jedoch zu klein.	https://maps.google.de/?q=48.08375578188627+7.862863540649414	Es ist vorgesehen, die Unterführung auf dem östlichen oberhalb liegenden Weg zu umfahren. So wird die Konfliktstelle vermieden.
172,1	E1 Denzlingen	Unterführung	Kommentar von <i>(Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt)</i> trifft zu. Die Spiegel (auch bei der anderen Unterführung weiter südlich) müssen größer sein, weil sie mehr irritieren als helfen. Für die Gefahrenstelle gäbe es auch die Möglichkeit, von Norden kommend eine Einbahnregelung nach rechts durch die Unterführung und auf der Westseite der B3 Richtung Freiburg. Der Gegenverkehr biegt von Freiburg her kommend in die südliche Unterführung ein und fährt östlich der B 3 Richtung Norden. Diese Einbahntrasse bräuchte dann auch nicht hinunter zur Nordunterführung, sondern mit einem kleinen Schlenker am Pferdestall rechts an der Unterführung vorbei (den Schlenker könnte man dann etwas eleganter = abgerundeter gestalten.	https://maps.google.de/?q=48.08375578188627+7.862863540649414	Es ist vorgesehen, die Unterführung auf dem östlichen oberhalb liegenden Weg zu umfahren. So wird die Konfliktstelle vermieden.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
174	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Direktroute Vörstetterstr / Gr. Richtstatt	Eine große Verbesserung für den Radverkehr Freiburg West bis Vörstetten wäre eine Direktroute von der Abzweigung des Radwegs bei der VörstetterStr. zur Unterführung unter der B297 und dann in gerader Linie weiter zur Brücke über den Schobbach, von wo es weiter geht auf die Große Richtstatt. Das würde den Weg um ca. 500m verkürzen, und die Route deutlich attraktiver machen!!!	https://maps.google.de/?q=48.051808245130935+7.8562116622924805	Siehe Themenschwerpunkt 9.
187	Stamm	Fallobst > saisonale Reinigung des Ragwegs	Hier stehen zwei wunderschöne Birnbäume an einer leichten Kurve, die im Spätsommer viele kleine runde Früchte abwerfen und aus mir, bei nächtlicher Fahrt, beinahe auch schon Fallobst gemacht haben. :-) Hier wäre eine Reinigung des Radwegs in den Wochen des Obstfalls großartig.	https://maps.google.de/?q=48.04768430640409+7.877540588378907	Siehe Themenschwerpunkt 6.
187,1	Stamm	Volle Zustimmung	Die Stelle kann je nach Saison echt gefährlich werden!	https://maps.google.de/?q=48.04768430640409+7.877540588378907	Siehe Themenschwerpunkt 6.
188	Umwelt und Landwirtschaft	Generell: Wirtschaftswege mit landw. Fahrzeugen als Radschnellweg?	Generelle Frage / Anmerkung für Wirtschaftswege: Wie stellt man sich eigentlich die Nutzung von Wirtschaftswegen mit vielleicht +/-5 m Breite für einen Radschnellweg vor? Sollen diese Wege dann für landwirtschaftliche Fahrzeuge gesperrt sein? Wenn ja: gut (aus Radlersicht) - was sagen die Landwirte dazu? Wenn nein: Dann sind solche Wege ohne massive (!) Aufweitung als Radschnellweg ungeeignet, da ein Traktor mit landw. Gerät dran etc. zum einen den ganzen Radschnellweg (im Zweifel in beide Richtungen) verpsperrt und zum anderen viele dieser landwirtschaftlichen Anhängsel im knappen Begegnungsverkehr für Radfahrende echt gefährlich sind. Eine solche Kombiutzung ist für einen viel frequentierten Radschnellweg völlig ungeeignet!	https://maps.google.de/?q=48.056942983726+7.875266075134278	Bei gewissen Streckenabschnitten des RS 6 wird eine gleichzeitige Nutzung durch den Rad- und durch den landwirtschaftlichen Verkehr, mit einer Trassenbreite von 5,00 m, vorgesehen. Durch diese großzügige Verkehrswegebreite sollen die Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten reduziert werden. Aufgrund der Flächenversiegelung und des Grunderwerbs sind zusätzliche, parallel zu bestehenden Wirtschaftswegen, geführte Radschnellwege nicht realisierbar.
188,1	Umwelt und Landwirtschaft	Wirtschaftswege	Die Öffentlichkeitsveranstaltung hat gezeigt, wie wichtig die Gestaltung der Wirtschaftswege für eine gemeinsame Nutzung mit einem RS ist. Insgesamt gibt es rings um Gundelfingen/Denzlingen für die Weiterführung EM & Waldkirch soviele davon, dass schon im Sinne eines flächensparenden RS Teile davon zwangsläufig, ggf. mit einer Verbreiterung genutzt werden müssen.	https://maps.google.de/?q=48.056942983726+7.875266075134278	Siehe Hinweis Nr. 188.
188,2	Umwelt und Landwirtschaft	Wirtschaftswege und Radschnellweg	Für eine Autostraße würde niemand auf die Idee kommen, diese den Wirtschaftswegen folgen zu lassen. Diese dienen der Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen und nicht dem schnellen Vorankommen von A nach B. Die ganze Planung folgt wohl dem Prinzip billig und niemandem auf die Füße zu treten. Die Variante E1 gibt es schon, was soll das also? Ich verstehe es nicht. Die Probleme der Verbindungen nach EM u Waki werden so in kinster Weise beseitigt. Man könnte es ganz billig machen: kleine Schildchen dran, fertig.	https://maps.google.de/?q=48.056942983726+7.875266075134278	Siehe Hinweis Nr. 188 und Themenschwerpunkte 1,3,6 und 7.
189	W1 Denzlingen	Bitte nicht diese hässliche, verlärmte, verabgaste Route!	Diese Route nach Waldkirch führt zuerst entlang der Schnellstraße mit viel Lärm und Abgasen. Danach auf einer relativ engen Kreis(?)straße auf der die Autos trotzdem schnell fahren. Dieser Abschnitt ist gefährlich (außer es wird eine komplett eigene Radverkehrsinfrastruktur neben die Straße gebaut. Bitte eine menschenfreundlichere Route wählen, wenn man möchte, daß mehr Menschen Rad fahren.	https://maps.google.de/?q=48.06987795985681+7.912473678588868	Siehe Themenschwerpunkt 4.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
189,1	W1 Denzlingen	Das soll ein Schnellweg geben!	Doch, genau diese Route an der B294 entlang verdient den Namen Schnellweg! Ich will ja nicht über die Dörfer gondeln, nur weil's schön ist. Dafür hat man auf dem Weg zur Arbeit keine Zeit. Also die kürzeste und schnellste Route bauen (und diese natürlich gefahrlos, aber das versteht sich ja von selbst.)	https://maps.google.de/?q=48.06987795985681+7.912473678588868	Siehe Themenschwerpunkt 4.
189,2	W1 Denzlingen	schon jetzt ist das der schnellste Wegabschnitt	nach Freiburg. Der Schnellweg verläuft ja nicht auf der Schnellstraße sondern vor. unterhalb. Zwischen Abgasen und Weg sind es einige Meter. Wenn hier noch Hecken ergänzt werden um die Blendung zu Vermeidung, einige Kurven entschärft und Teilstücke erneuert ist dieser Weg von Suggental bis Bahnlinie bereits nahezu perfekt.	https://maps.google.de/?q=48.06987795985681+7.912473678588868	Siehe Themenschwerpunkt 4.
189,3	W1 Denzlingen	Bitte keine Umwege	Ich stimme sofort zu - der Weg ist nicht besonders schön. Dafür ist er schnell, beim Pendeln habe ich keine Zeit und Lust Umwege zu fahren, egal wie gut ausgebaut sie sind. Einen Weg über Denzlingen würde ich persönlich nie nutzen weil er zuviel Zeit kostet.	https://maps.google.de/?q=48.06987795985681+7.912473678588868	Siehe Themenschwerpunkt 4.
190	Stamm	Von Wildtalerstr. bis Tennisplatz zu eng und eingewachsen	Dieser Abschnitt ist baulich viel zu eng und verwinkelt. Zudem werden Hecken, Stäucher und stachelige Brombeerranken am Zaun auf der westlichen Wegseite manchmal erst im frühen Sommer geschnitten, sodass sie weit in den ohnehin schon engen Weg ragen. Auf östlicher Seite wird in machen Jahren gar kein Grünschnitt vollzogen oder erst im Spätsommer, sodass man den ganzen Sommer über bei Gegenverkehr u.U. lange Gräser im Gesicht hat.	https://maps.google.de/?q=48.03148611868256+7.868191138550174	Optimierung wird überprüft.
190,1	Stamm	Rad- und Fußweg bis zum Tennisplatz Gundelfingen	Dieser Weg ist für Radfahrer und Fußgänger eine Zumutung. Viel zu schmal, kurvig und in der Vegetationszeit halb zugewachsen. Die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke kommen ihren Pflichten, die Hecken zu schneiden nur in sehr eingeschränktem Maß nach. Auf diesem sehr stark benutzten Abschnitt wäre es nötig, getrennte Rad- und Fußwege anzulegen.	https://maps.google.de/?q=48.03148611868256+7.868191138550174	Optimierung wird überprüft.
192	Stamm ohne E1	Kreisgrenze - Reinigung Räumung	Irgendwo hier verläuft wohl die Kreis-/Gemeindegrenze. Das ist spätestens bei Schnee erkennbar, welcher auf dem Radweg im LK Emmendingen noch liegt, während Gundelfingen oft schon vorbildlich geräumt hat. Sorry, soll kein Fingerpointing sein, sondern für die Bedarfe der Ganzjahresradler sensibilisieren.	https://maps.google.de/?q=48.05348513337302+7.877953433780932	Siehe Themenschwerpunkt 6.
193	E1 Denzlingen	Umfahrung	Dieser Anstieg ist völlig unnötig für den Radverkehr. Von Süden kommend gibt es bereits einen kleinen Radweg bis zur Straße vom Recyclinghof. Dieser sollte verlängert werden. Der RSW sollte gegenüber der Zufahrt bevorechtigt sein und dieser Vorrang sollte auch baulich gesichert werden (durch Aufpflasterung).	https://maps.google.de/?q=48.07451626415232+7.861892580986024	Linienführung und Knotenpunkt wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
193,1	E1 Denzlingen	Recyclinghof	Der aktuell ausgeschilderte Radweg von Süden kommend und links am Anstieg vorbei ist ohnehin der Schildbürgerstreich des Jahrhunderts, weil er in den noch steileren Anstieg an der Zufahrt zum Recyclinghof mündet. Wie (Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt) schon kommentiert hat, müsste er unten bleibend weitergeführt werden.	https://maps.google.de/?q=48.07451626415232+7.861892580986024	Linienführung und Knotenpunkt wird überprüft.
194	W2 / W3 Waldkirch	Demokratische Beteiligung und Austausch	Mit Interesse nehmen wir wahr, dass alle kritischen Kommentare sehr viele Dislikes bekommen haben. Im Sinne eines demokratischen Austauschs würden wir uns wünschen, wenn diese Meinungsäußerung nicht nur durch ein anonymes Dislike sondern auch in Form von konstruktiven Argumenten durch persönliche Kommentare stattfindet. Für uns sind Kommentare unter Angabe des wirklichen Namens höher zu bewerten als anonyme Dislikes, zumal diese technische Plattform es leider Einzelpersonen ermöglicht in unbegrenzter Anzahl Likes und Dislikes zu vergeben.	https://maps.google.de/?q=48.09507533346869+7.954080104827882	-
194,1	W2 / W3 Waldkirch	Ziel der Beteiligungskarte ist es, Hinweise für die nächsten Schritte der Planung zu sammeln	Danke für Ihren Kommentar. Die Beteiligungskarte dient dazu, Hinweise für die nächsten Schritte der Planung zu sammeln. Sie ist keine Form der Abstimmung. Alle Hinweise werden von den Planerinnen und Planern geprüft und ausgewertet. Freundliche Grüße Ihr translake-Team	https://maps.google.de/?q=48.09507533346869+7.954080104827882	-
195	W1 Waldkirch	K5103 Nässe / Kälte / Glätte im Winter / Herbst	Die K5103 von Suggental nach Waldkirch ist im Winter / Herbst / Frühling für Radfahrer unattraktiver, da es dort meist ein paar Grad kälter ist. Vom bewaldeten Hang kommt viel Kälte herunter. Die andere Seite der Elz ist von der Temperatur her wesentlich angenehmer. Die Fahrbahn der K5103 trocknet oft gar nicht ab, während das in Buchholz oder anderswo schon der Fall ist. Im Winter besonders problematisch, da dann eher und öfter Eisglätte / Schneeglätte / Schneematsch entsteht. Alternativvorschlag: Ein Ausbau des Elzdams oder der landwirtschaftlichen Wege in relativer Nähe neben der Elz in Verbindung mit einer neuen schnellwegtauglichen Brücke über die Elz, Höhe Suggental.	https://maps.google.de/?q=48.077763545219995+7.929553985595704	Siehe Themenschwerpunkte 6 und 10.
195,1	W1 Waldkirch	nur günstig geht bei den Suggentälern nicht	typisch RP, hauptsächlich günstig, nur ihr Projekt im Visier! Mit Umwidmung der K5103 zw. Suggental und der L110 zu einem Fahrradschnellweg ist die Anbindung des Ortsteiles Suggental an Waldkirch nur über die Schnellstraße gegeben. Die Fahrstrecke von der Einmündung Talstraße /K5103 bis zum Einkaufscenter Lidle/DM etc. beträgt derzeit 2200 Meter, im Falle der Sperrung der K5103 erhöht sich die Fahrstrecke für die Fahrbeziehung Suggental Waldkirch von 2200 auf 3500 Meter, in umgekehrter Richtung von 2200 auf sagenhafte 3900 Meter, also fast eine Verdoppelung der Fahrstrecke. Wo bleibt hier der Umweltgedanke ? Diese Radwegführung ist umweltschädlich. Alternativ Der bestehende Radweg von Denzlingen entlang der K5103 kommend muss bis zum Ortseingang von Suggental von 3 auf 4 Meter ertüchtigt werden, im Ortsbereich Suggental im auszuweisenden 30 KM Bereich die K5103 überqueren und auf die umzubauende Badbrücke geführt werden. Die Badbrücke ist mit höheren Geländern zu beplanken und die radfahrerfeindliche Kreiselrampe in eine langegezogene Rampe gegen Westen mit 4 % Neigung und ca. 80 Meter Länge in die Grünzone zw. der B294 und der K5103 umzubauen. Nach Überquerung der Elz und der B294 auf der bestehenden Badbrücke ist der bestehende Radweg auf dem Hochwasserdamm der Elz zu ertüchtigen und an das bestehende Radwegenetz entlang der Elz anzuschließen. Die neue Fußgänger- und Radwegebrücke über der Elz muss event. verbreitert werden, ist ja gerade erst 2 Jahre frisch. Die Unterquerung der L110 und Anbindung an den breiten Radweg entlang der Elz bis nach Waldkirch hinein existiert ja bekanntlich bereits. Rückfragen gerne	https://maps.google.de/?q=48.077763545219995+7.929553985595704	Das Ziel des Radschnellweges ist, dass möglichst viele Bürger*innen auf die Verkehrsart Fahrrad umsteigen. Dadurch werden Umwege des motorisierten Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrs im kleinräumigen Entfernungsbereich durch einen höheren Radverkehrsanteil reduziert bzw. kompensiert. Siehe auch Themenschwerpunkt 10.
195,2	W1 Waldkirch	Bäume sind wichtig	Im Sommer ist Schatten ein entscheidendes Argument für einen Radweg. Denn auch ein Radschnellweg wird nicht nur von Pendlern genutzt und Tagsüber kann es durch die Felder sehr heiss sein. Wenn diese Trasse gewählt wird, hoffe ich, dass die Platanen nicht weichen müssen. Wenn doch, wäre ich gegen diese Wegführung.	https://maps.google.de/?q=48.077763545219995+7.929553985595704	Die Bäume sollen erhalten bleiben. Siehe auch Themenschwerpunkt 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
199	E1 Denzlingen	Spiegel oder Warnschild an Kreuzung erwünscht	Denzlingen, auf dem Feldweg vom Südhof kommend bis zur Kreuzung Schergässle wäre ein Spiegel wünschenswert, denn von beiden Seiten rauschen Fahrrad und Rollerfahrer vorbei, ohne an rechts vor links zu denken. Alternativ für die Fahrer, die von der Alten B3 (Gundelfingen, unter der B294) herkommen ein Warnschild, dass von rechts Rad/Rollerfahrer in die Straße abbiegen können	https://maps.google.de/?q=48.05935240520271+7.872519493103028	Konfliktstelle wird überprüft.
199,1	E1 Denzlingen	Vorfahrtsregelung	Alternativ zu dem Vorschlag ist auch eine Vorfahrtsregelung denkbar, nach der die Fahrzeuge / Radfahrer parallel zur B3 an diesem Kreuzungspunkt Vorfahrt haben und die Verkehrsteilnehmer aus Richtung Südhof Vorfahrt achten	https://maps.google.de/?q=48.05935240520271+7.872519493103028	Konfliktstelle wird überprüft.
200	W2 / W3 Waldkirch	Variante W1 bevorzugen	Über die Gegebenheiten der Walter-Boch-Strasse ist in den anderen PINS der Nachbarn schon alles gesagt. Dem kann ich nur zustimmen. Ich möchte hiermit nur noch hinzufügen, dass ich von einigen potentiellen Nutzern des Radschnellweges aus dem oberen Elztal weiß, dass sie niemals die Varianten W2 oder W3 nutzen würden, sondern weiterhin auf der Variante W1 in Richtung FR fahren würden. Weshalb der Waldkircher Bahnhof das Ziel eines Radschnellweges sein soll erschließt sich mir nicht ganz. Wenn der Radschnellweg in Waldkirch endet, wäre meiner Meinung der Ortseingang oder evtl. die 'Galgenbrücke' an der Emmendinger Straße sinnvoller.	https://maps.google.de/?q=48.09513803376357+7.953668385744096	Der Bahnhof dient als modaler Verknüpfungspunkt in Verbindung mit qualitativ guten Abstellanlagen auch für Nutzer des RS 6, die aus weiteren Regionen (z.B. Gutach, Elzach) kommen. Zur Variantenbewertung siehe Themenschwerpunkt 4. Zur Linienführung W2/W3 siehe Themenschwerpunkt 12.
205	Stamm ohne E1	Solaraktive Überdachung	Die gerade Strecke an der Bahn entlang zwischen Taubenbach und Bahnhof Denzlingen würde sich ideal als Teststrecke für eine Überdachung mit Photovoltaik eignen. Die Ständer könnten zwischen Bahntrasse und Radweg stehen und würden daher die Landwirtschaft nicht stören. Die Radfahrenden hätten im Sommer Schatten und bei Regen Wetterschutz. Der Wetterschutz ist vorteilhaft, auch wenn er nicht von Haustür zu Haustür reicht. Bei einer Breite von 5m und einer Länge von 1,5 km könnte die Solaranlage Strom für 500 Haushalte liefern.	https://maps.google.de/?q=48.05662745589703+7.878613471984864	Anregung wird in weiterer Planung untersucht.
208	E1 Gundelfingen	Entlastungsstrasse im FNP vorgesehen	Der Flächennutzungsplan (FNP) der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Gundelfingen-Heuweiler sieht eine nördliche Ortstangente in Gundelfingen als Entlastungsstrasse vor (https://www.neuliste-heuweiler.de/wp-content/uploads/Ortstangente-im-FNP-der-VVG-Gundelfingen-Heuweiler.jpg). Diese Straße würde eine direkte Verbindung von der B294 an der Vörstetter Strasse über den grünen Weg an die Gemeindeverbindungsstrasse herstellen.	https://maps.google.de/?q=48.05035952515452+7.871811389923097	Die im FNP vorgesehene Ortstangente ist dem Regierungspräsidium bekannt.
209	Stamm	Mögliche Wendeschleife der Straßenbahn beachten	In Gundelfingen gibt es mittel- bis langfristig den Plan zur Verlängerung des Straßenbahntrasse durch den Ort (https://www.neuliste-heuweiler.de/wp-content/uploads/Verlauf-Straba-durch-Gundelfingen.jpg). Diese Planung muss an dieser Stelle zumindest in Grundzügen bedacht werden.	https://maps.google.de/?q=48.04650085431301+7.875437736511231	Die mögliche Verlängerung der Straßenbahn ist dem Regierungspräsidium bekannt und wird in Grundzügen bedacht.
210	Anschluss	Anbindung Glottertal?	An die Anbindung des Glottertals muss gedacht werden. Sollte in diesem Kontext in Heuweiler die Glottertalstrasse in eine Fahrradstrasse umgewidmet werden, dann müsste mindestens der weitere Streckenverlauf im Glottertal geplant werden und ggf. eine Querung der L112 in Höhe der Tankstelle (z.B. mithilfe einer Mittelinsel) dargestellt werden.	https://maps.google.de/?q=48.0559963944381+7.907001972198487	Siehe Themenschwerpunkt 5.
211	Anschluss	Anbindung von Heuweiler	Abgesehen von den Planungen des RS6 selbst müssen durch die Planungen Impulse für die Gemeinden im Umfeld gesetzt werden. Nur wenn es durchgehende Radverbindungen gibt, kann der Radschnellweg sein Potenzial voll entfalten. Im Idealfall werden die Anschlüsse bei der Festlegung der Trasse für den RS6 zumindest mit bedacht. Hinweise für die Anbindung von Heuweiler finden sich unter folgendem Link: https://www.neuliste-heuweiler.de/grundlagen-gedanken-und-hinweise-zum-radwegekonzept-fuer-heuweiler/	https://maps.google.de/?q=48.052181176350494+7.903332710266114	Siehe Themenschwerpunkt 5.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
212	E2 Emmendingen	Entlang der Elz	Da der Weg über Denzlingen um ca. 1 km weiter ist und dort auch durch den Ort führt, halte ich es an dieser Stelle für sinnvoller, über die Elzbrücke auf die B 3 zu führen. Man müsste hierzu nicht zwingend durch Wasser hindurch, sondern könnte den Radschnellweg über die Brücke und dann direkt links ein Stück auf dem Damm auf die B 3 führen - das Wohngebiet von Wasser rechts liegen lassend.	https://maps.google.de/?q=48.098575684338016+7.861447334289552	Für einen Radschnellwegstandard wäre hier eine neue Brücke über die Elz erforderlich. Eine Wegführung auf dem Elzdamm ist u.a. aus wasserwirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Die Hauptvarianten E 1 und E 2 werden deshalb für die weitere Planung bevorzugt.
212,1	E2 Emmendingen	Um Wasser herum an der Elz entlang	Diese Idee ist zu befürworten. Wird momentan nicht viel benutzt, da ein Stück nahe der Elz regelmässig schlammig ist. Wäre mit wenig Aufwand einzurichten	https://maps.google.de/?q=48.098575684338016+7.861447334289552	Siehe Hinweis Nr. 212.
213	W1 Denzlingen	Kritische Kurve	Lässt sich nördlich der L112-Unterführung die Kurve durch eine geradlinigere Streckenführung entschärfen? Im Winter kritisch wg. Glättebildung (Nordseite!). Die L112-Unterführung ist auch schlecht einsehbar, Gefahr für Fußgänger.	https://maps.google.de/?q=48.06133148849097+7.900543212890626	Konfliktstelle wird überprüft.
214	W2 / W3 Waldkirch	Buchholzer Schwarzwaldstraße keine gute Variante für RS6	Ich halte diese Variante durch Buchholz für ungeeignet, da das Verkehrsaufkommen in der Schwarzwaldstr. zu hoch für einen Radschnellweg ist (Anwohnerverkehr, Busverkehr, mehrere Restaurants und Geschäfte, Kirche, künftig auch die Sickakademie, zu viele geparkte Autos, ...)	https://maps.google.de/?q=48.0811324723064+7.918224334716798	Eine Ausweisung der Schwarzwaldstraße als Fahrradstraße kann derzeit erfolgen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO zu Verkehrszeichen 244.1). Dies ist in der weiteren Planung zu untersuchen. Zudem werden die derzeitigen Gegebenheiten in der weiterführenden Planung beachtet.
214,1	W2 / W3 Waldkirch	Radweg durch Buchholz	Streckenführung Am Frauengarten problematisch - schmale Straße mit schlechtem Asphalt - schwierige Ränder - zu schmal für Radfahrer und Autofahrer mit korrektem 1,20 m Seitenabstand Vorhandene - bereits genutzte Radwege von Waldkirch Freiburger Straße stadtauswärts Suggental - Denzlingen Wirtschaftswege ohne Innerorts Tempo 30 und zugeparkte Kreuzungen	https://maps.google.de/?q=48.0811324723064+7.918224334716798	Siehe Hinweis Nr. 214.
214,2	W2 / W3 Waldkirch	Alternative	Wegführung entlang des Frauengartens bis Löwen ist deutlich kürzer.	https://maps.google.de/?q=48.0811324723064+7.918224334716798	Diese alternative Linienführung wird noch mittels Untervariantenvergleich geprüft.
215	W2 / E 2	Alternativweg	Macht eine Wegführung rechts der Gleise Richtung Norden nicht mehr Sinn? Der Weg ist gradlinig und breiter. Zu klären wäre die Verkehrsführung der PKWs zwischen Bahnhof und Hauptstraße.	https://maps.google.de/?q=48.06688112055714+7.881317138671876	Eine Linienführung via Bahnhofstraße (Hauptstraße - Bahnhof) ist aufgrund der Planungsabsichten der Gemeinde Denzlingen nicht möglich.
216	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Malefikantenweg nutzen um ganz Heuweiler und Glottertal einzubinden	Der Malefikantenweg wird schon heute von der Mehrzahl der Radfahrer aus Glottertal und Heuweiler genutzt. Er hat gegenüber der Verbindungsstraße Heuweiler-Gundelfingen den Vorteil, dass es keine Steigungen gibt. Bei einer Realisierung über die o.g. Verbindungsstraße würde der Weg wegen dieser Steigungen voraussichtlich weder von Radlern aus Waldkirch, noch von denen aus Glottertal und großen Teilen Heuweilers nennenswert genutzt. Die Variante entlang der B294 ist zwar für Waldkircher interessant, aber nicht für Glottertal oder Heuweiler, da sie einen Umweg darstellt und zudem durch erhöhten Verkehrslärm und bei Dunkelheit Blendlicht durch den Autoverkehr Sicherheit und Wohlbefinden beeinträchtigen würde. Für viele Radler ist der Malefikantenweg die attraktivste Variante und wird dies trotz Radschnellweg auch bleiben, falls der Radschnellweg anders geführt werden würde. Das sollte bei der Planung bedacht werden.	https://maps.google.de/?q=48.05401710605432+7.88895606994629	Siehe Themenschwerpunkt 8.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
216,1	Alternative Streckenführung, Denzlingen	JA zum Malefikantenweg! Aber bitte mit ordentlichem Fahrbahnbelag...	Als Pendler von Gundelfingen nach Waldkirch fahre ich heute immer über die Felder (also zwischen der B294 und dem Malefikantenweg. Hintergrund: An der Bundesstraße herrscht Lärm, Abgase und starkes Blend-Licht da die Autos etwas höher als die Radfahrer fahren und somit den Radfahrern genau ins Gesicht leuchten - das ist eine äußerst unschöne Situation weshalb ich seit jahren nicht mehr an der B294 entlang fahre. Leider ist der Malefikantenweg nicht geteert - und somit bei Schlechtwetter mühsam zu fahren (bzw. es ist mühsam sein Pendler-Fahrrad immer putzen zu müssen) - daher fällt dieser Weg meist aus. Dennoch wäre dies die ideale Verbindung sowohl nach Heuweiler als auch nach Waldkirch. Weiterer Vorteil: Weniger Landwirtschaftlicher Verkehr - auf den Feldern kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen durch die überbreiten Traktoren - als Radfahrer muss man stark abbremsen und sich ins Graß verziehen damit man hier genügend Abstand zu Mähwerken, Güllewagen oder Pflügen einhalten kann...	https://maps.google.de/?q=48.05401710605432+7.88895606994629	Siehe Themenschwerpunkt 8.
217	W2 / E 2	Radweg doppelt	Die Variante E2 soll ja in diesem Bereich östlich entlang der Elztal-Bahnlinie verlaufen. Dieser Wegabschnitt ist teilweise asphaltiert und teilweise Kiesweg. Das war den Planern vor 15 Jahren nicht gut genug, so dass zwischen der Landstraße nach Sexau und der Bahnlinie ein komplett asphaltierter Radweg neu angelegt wurde. Daher verwundert es, dass man den geplanten Radschnellweg nun wieder über den älteren Weg östlich der Bahn führen will. Ich persönlich habe kein Auto und bin seit 1992 hier vorwiegend mit dem Fahrrad unterwegs. Einen Radschnellweg vermisse ich nicht; die vorhandenen Möglichkeiten für Radfahrer reichen mir aus. Ich glaube, es bringt mehr, etwas an der Gesinnung derjenigen zu ändern, die anscheinend meinen, es gäbe Menschen, damit jemand Auto fährt in der Welt. Diese Leute werden sonst nämlich auch wegen einer Viertelstunde Zeitersparnis nicht aufs Fahrrad umsteigen.	https://maps.google.de/?q=48.07807894349862+7.886509895324708	Der verfügbare Platz zwischen Landesstraße und Bahntrasse ist für einen Ausbau gemäß "Qualitätsstandards Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg" nicht ausreichend. Daher führt die Linienführung der Hauptvarianten östlich des Bahntrasses entlang.
217,1	W2 / E 2	Kombination E2/W2	Die Route E2 macht nur in Kombination mit W2 sinn - beides sind aber schlechte Kompromisse, um den Radschnellweg ohne Kreuzungsfreiheit durch Denzlingen zu führen, zum Nachteil der Emmendinger und Waldkircher Pendler.	https://maps.google.de/?q=48.07807894349862+7.886509895324708	In der weiteren Planung werden die Hauptvarianten achsenweise untersucht und bewertet. Somit soll eine Vorzugsvariante gefunden werden. Dabei ist die Kombination jeder Hauptvariante der Achse FR-Waldkirch mit jeder Hauptvariante der Achse FR-Emmendingen möglich. Siehe auch Themenschwerpunkt 4.
219	W2 / E 2	Scharfe Kurve	Lässt sich hier an der scharfen Linkskurve (Richtung Sexau) , die direkt an eine Abfahrt anschließt, noch was verbessern? Man muss schon gut das Tempo drosseln, und die Stelle ist nicht gut einsichtig.	https://maps.google.de/?q=48.080906689409765+7.890163064002992	Eine Entschärfung der Situation wird geprüft.
220	W1 Denzlingen	Anbindung	Die Variante ist sicher die verkehrsrärmste und daher die Sicherste, wenn keine eigene Radtrasse gebaut werden soll. An dieser Stelle liegt jedoch das Gelände der Bogenschützen Denzlingen, zu dem Autoverkehr führt. Dies bitte beachten. Bei Veranstaltungen kann schon mal viel Verkehr (Parken) entstehen. Auch sollte bei dieser Führung an Beleuchtung gedacht werden, da es in den Abendstunden hier sehr einsam und dunkel ist. Gerade für Frauen und Kinder ist das eher unangenehm.	https://maps.google.de/?q=48.0665226352713+7.907924652099609	Siehe Themenschwerpunkte 4 und 7.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
221	Alternative Streckenführung, Waldkirch	kürzeste / schnellste Verbindung!	Ich fahre werktäglich die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM. Natürlich immer die kürzeste und schnellste Strecke, ohne Umwege! Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad Vorrangplätze an allen Ampeln sind notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsstrasse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen!	https://maps.google.de/?q=48.081892242394865+7.942857742309571	Siehe Themenschwerpunkt 11.
222	Alternative Streckenführung, Waldkirch	kürzeste / schnellste Streckenführung notwendig!	Ich fahre werktäglich die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM. Natürlich immer die kürzeste und schnellste Strecke, ohne Umwege! Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad Vorrangplätze an allen Ampeln sind notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsachse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen! Der bisherige Fahrradweg auf den Bürgersteigen ist für Geschwindigkeiten über 20 km/h zu gefährlich!	https://maps.google.de/?q=48.086593966162894+7.946119308471681	Siehe Hinweis Nr. 221.
223	Alternative Streckenführung, Waldkirch	kürzeste / schnellste Streckführung notwendig!	Ich fahre werktäglich die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM. Natürlich immer die kürzeste und schnellste Strecke, ohne Umwege! Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad Vorrangplätze an allen Ampeln sind notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsachse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen! Der bisherige Fahrradweg auf den Bürgersteigen ist für Geschwindigkeiten über 20 km/h zu gefährlich!	https://maps.google.de/?q=48.08950365916834+7.949069738388062	Siehe Hinweis Nr. 221.
224	Alternative Streckenführung, Waldkirch	kürzeste / schnellste Streckenführung notwendig!	Ich fahre werktäglich die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM. Natürlich immer die kürzeste und schnellste Strecke, ohne Umwege! Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad Vorrangplätze an allen Ampeln sind notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsachse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen! Der bisherige Fahrradweg auf den Bürgersteigen ist für Geschwindigkeiten über 20 km/h zu gefährlich!	https://maps.google.de/?q=48.09268191648044+7.958317995071412	Siehe Hinweis Nr. 221.
225	Alternative Streckenführung, Waldkirch	kürzeste / schnellste Streckführung notwendig!	Ich fahre werktäglich die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM. Natürlich immer die kürzeste und schnellste Strecke, ohne Umwege! Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad Vorrangplätze an allen Ampeln sind notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsachse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen! Der bisherige Fahrradweg auf den Bürgersteigen ist für Geschwindigkeiten über 20 km/h zu gefährlich!	https://maps.google.de/?q=48.09483707165098+7.9616519808769235	Siehe Hinweis Nr. 221.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
226	W1 Waldkirch	Radschnellweg auf der K5103	Für den Radschnellweg sollte die K5103 nach Ihrer Meinung von Suggental nach Waldkirch gesperrt werden und die Bevölkerung von Suggental sollte über die B294 zu Ihrer Kernstadt nach Waldkirch kommen. Dadurch können folgende Probleme entstehen, da der Bus und landwirtschaftliche Verkehr auf dieser Straße ja noch fahren müssen, anderst ist es ja nicht möglich, und wenn ein Bus von Waldkich und ein Landwirt von Suggental kommt haben sie schon heute Probleme gut aneinander vorbei zu kommen und dies noch ohne Radfahrer, die noch dazukommen würden. Auf dieser Strecke nach Waldkirch hat auch die Feuerwehr jedes Jahr mehrere Einsätze durch Sturm oder Schneebruch oder anderen Unwettereinsätzen. Das Laub von den Bäumen wird durch die Autofahrer größtenteils von der Straße gefegt. Wenn keine Autos mehr fahren dürfen, wäre die Straße im Herbst, Winter und Frühjahr sehr glatt und rutschig. Das größte Problem sehe ich jedoch in der Einfahrt von Suggental, diese liegt in beiden Richtungen auf dem Radschnellweg. Wenn ein Suggentäler nun nach Waldkirch möchte, müsste er nun ein Stück auf dem Radschnellweg Richtung Freiburg fahren, um dort auf die sehr kurze Behelfsauffahrt der B 294 zu kommen. Bei dieser sehr kurzen Auffahrt sehe ich eine sehr große Unfallgefahr für ältere Personen ,Fahranfängern oder Fahrzeugen mit Anhängern sich in den fließenden Verkehr auf der sehr belebten Bundesstraße einzuordnen. Auch die Anbindung von Suggental wäre sehr eingeschränkt, wodurch die Betreiber von Ferienwohnungen oder das Hotel Suggenbad es sehr zu spüren bekommen würden. Ich würde eine Alternative des Radschneiiweg auf oder neben dem Elzdamm sehr begrüßen. Dadurch wären viele der oben genannten Probleme behoben und man könnte den Synergieeffekt nutzen, um sicher mit dem Fahrrad nach Waldkirch zu kommen, besonders für unsere Kinder, die dort zu Schule gehen.	https://maps.google.de/?q=48.07532631150699+7.924543619155885	Siehe Themenschwerpunkte 6 und 10.
226,1	W1 Waldkirch	Teil-teils	Ich stimme <i>(Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt)</i> Kommentar weitgehend zu. Allerdings würde die Route über den Elzdamm einige Probleme aufwerfen, die an der K5103 entlang nicht auftreten. Die Elzdammroute endet auf der falschen Flußseite in einem aktuell bei Hochwasser zeitweise überschwemmten Gebiet. Die vorhande Fußgängerbrücke ist nicht für zusätzlichen Verkehr geeignet und endet auf der falschen Strassenseite, dh es ist ein größerer Kreuzungsverkehr zu erwarten, sollten alle Radfahrer hier über eine Brücke ankommen. Das Problem mit dem Laub lässt sich, so hart es klingt, mit Fällungen lösen, dann hätte man auch im Bereich der Allee Platz für eine Fahrbahnerweiterung. Inwieweit die Platanen irgendwann als Risiko für den Verkehr auf der B294 ins Gespäch kommen ist mir leider nicht bekannt. Es ist sicher auch kein Highlight sich B294, Radweg und Landstrasse parallel nebeneinander vorzustellen. Es ist aber das Stück, das am meisten Gefahren birgt. Eingeschränkte Lichtverhältnisse, knapp und nicht einsichtige Kurven. Die größte Problemstelle ist aber jetzt schon der Kreuzungsbereich am Suggenbad. Radfahrer pendeln nicht nur Nord-Süd bzw umgekehrt sondern auch über die Elz und ins Suggental. Hler müssen sie auch die Fahrbahn queren um auf den Radweg zu gelangen. Dazu gesellen sich an zahlreichen Tagen Fußgänger, die hier die Elz überqueren, Anlieger des Suggental und etliche PKW, die die Kreuzung lediglich schnellst möglich von bzw nach Waldkirch passieren wollen. Für den Ausbau von der Einmündung bei der L186 bis zum Ortseingang könnte man eine dedizierte Lösung anstreben.	https://maps.google.de/?q=48.07532631150699+7.924543619155885	Siehe Themenschwerpunkte 4, 6, 7 und 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
226,1	W1 Waldkirch	Teil-teils	Ab dem Ortschild dann eine Hybridlösung bis hinter die Strassenbrücke Richtung Denzlingen. Das ist schon schwierig genug, da hier Einfahrten, Strasseneinmündung, Bushaltestellen zusammenliegen, eingeklemmt zwischen B294 und der Bebauung. Im ersten Schritte wäre es schon eine Verbesserung die K5103 als Anliegerstrasse für den Transit zu sperren und diesen sofern möglich über die B294 leiten. Eine weitere Maßnahme wäre im Ortsbereich eine 30iger Zone zu etablieren, das reduziert die Risiken durch verschiedenen Verkehrsgeschwindigkeiten. Gerade in der noch dunkelnen Jahreszeit wäre eine hellere Beleuchtung ein weiterer Sicherheitsgewinn. Wie in den nächsten Kommentar zur Radwegmündung von Denzlingen herkommend ist diese suboptimal ausgedacht. Radfahrer passieren entweder den Grünstreifen vor dem Erdhaufen oder müssen ausholen um die Abbiegung zu fahren. Nicht selten verlassen Radfahrer dort den Radweg ohne , sprichwörtliche Rücksicht auf nahenden Verkehr und gefährden sich damit. Zu den Trassen: Wer selbst mit dem Rad fährt glaubt nicht an eine Akzeptanz der Route über Buchholz-Denzlingen nach Freiburg. Einfach mal an einem schönen Tag am Wochenende auf der Kreuzung alles beobachten hilft zu sehen welch ein Knotenpunkt dort ist.	https://maps.google.de/?q=48.07532631150699+7.924543619155885	Siehe Themenschwerpunkte 4, 6, 7 und 10.
227	E1 Denzlingen	Kurvenradius	Der Kurvenradius ist momentan an dieser Stelle zu eng.	https://maps.google.de/?q=48.073225896897+7.86123812198639	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
231	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Wegführung unverständlich	Diese Wegführung kann ich nicht nachvollziehen, warum nicht den Weg über die Eisenbahnstasse führen, die seit Wegfall des Grünschnittplatzes nicht mehr frequentiert ist und den Südhof, Damit spart man sich die schon angemerkte enge Kurve unter der bahn und die sehr schmalen Weg und wieder eine Kurve durch eine sehr frequentierte kleine Unterführung oder alternativ den Weg über die Mühlengasse führen!	https://maps.google.de/?q=48.0664509379145+7.8812527656555185	Die bisher vorgesehene Linienführung von E2 und W2 ist kürzer als eine Linienführung via Schergässle, Südhof und Eisenbahnstraße. Da der Radverkehr enorm umwegeempfindlich ist und dies direkten Einfluss auf die Akzeptanz des Radschnellweges hat, wird eine solche Führung nicht als zielführend angesehen. Eine Linienführung via Mühlengasse ist aufgrund der Weiterführung in der Rosenstraße, welche als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) ausgewiesen ist, mit den Zielsetzungen eines Radschnellweges (u.a. sichere Befahrbarkeit bis 30 km/h) und die der Gemeinde Denzlingen schlecht kompatibel.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
233	W2 / W3 Waldkirch	Gefährliche Spielstraße	Meine drei Nichten spielen in der Walter-Boch-Straße oft auf der Straße, wenn ich zu Besuch bin. Sie spielen dort Fußball, fahren Inliner und haben vor kurzem dort Radfahren gelernt. Die Vorstellung, dass ein Schnellradweg durch die Straße gelenkt wird, beunruhigt mich sehr. Diese Straße wird für die Kinder dann unbenutzbar. Ja, es wird sogar gefährlich werden, wenn die Kinder nur aus dem Wohnweg auf die Straße treten, um zum Beispiel zur Schule zu gehen. Schon in der Vergangenheit konnte ich immer wieder beobachten, dass Radfahrer*innen trotz verkehrsberuhigender Erhöhungen viel zu schnell und rücksichtslos und manchmal sogar mit Kopfhörern auf den Ohren durch diese Straße rasen. Wer übernimmt denn die Verantwortung, wenn ein Kind dort bei einem Unfall zu Schaden kommt? Oder mein alter Vater, der immer wieder bei meinem Bruder zu Besuch ist und auch nicht mehr schnell reagieren könnte, wenn ein Fahrradfahrgeschoss auf ihn zuschießt?	https://maps.google.de/?q=48.09459164290992+7.952570021152497	Siehe Themenschwerpunkt 12.
234	W2 / W3 Waldkirch	Radschnellweg auf Kosten von Wohnqualität	Liebes Planungsteam, als Besucherin von einer in dieser Straße wohnhaften befreundeten Familie bin ich ehrlich zu sein- fassungslos, dass durch eine existierende Spielstraße ein Radschnellweg hindurchführen soll. Da es ohnehin bereits schwierige Verkehrssituationen zwischen spielenden Kindern, ausparkenden Autos und Fahrradfahrer*innen gab, mag ich mir nicht vorstellen, zu welchen vor allem für die Kinder lebensgefährlichen Verkehrssituationen es kommen kann, wenn Fahrradfahrer*innen bis zu 30km/h fahren dürfen. Eine nachhaltige Verkehrsplanung, die den Ausbau eines guten Fahrradnetzes beinhaltet, um auch den Autoverkehr möglicherweise einschränken zu können, darf nicht auf Kosten von Wohnqualität und der Bewegungsfreiheit spielender Kinder gehen. Denn schließlich haben Familien sich bewusst für eine Wohnsituation entschieden und bezahlt, die die Walter-Boch-Straße mit dieser Spielstraße bietet. Wer übernimmt in einer familienfreundlichen Stadt wie Waldkirch die Verantwortung, wenn es zu einem schweren Verkehrsunfall kommt? Das muss doch in Ihre Überlegungen miteinfließen, zumal eine Verbreiterung der Straße meines Wissens nicht vorgesehen ist.	https://maps.google.de/?q=48.09487110912113+7.952320575714112	Siehe Themenschwerpunkt 12.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
235	W2 / W3 Waldkirch	Walter-Boch-Straße: als Radschnellweg ungeeignet	Als regelmäßige Besucherin einer Familie, die in der Walter-Boch-Straße wohnt, bin ich äußerst kritisch gegenüber dem Projekt eines Fahrradschnellwegs. Die fragliche Straße ist dafür m. E. in hohem Maße ungeeignet. Viele der Gründe, die gegen die angedachte Umgestaltung sprechen, wurden hier bereits genannt (Carports der Anwohner*innen, Nutzung als Spielstraße, Verkehr der Abfallentsorgung ...). Aus persönlicher Erfahrung weiß ich, wie sich die Walter-Boch-Straße anfühlt, wenn man sie vom Bahnhof kommend mit reichlich Reisegepäck auf beiden Körperseiten und dadurch eingeschränkter Wendigkeit entlanggeht und neben einem spielende Kinder ebenso wie (- bereits jetzt) sportliche Radfahrer*innen und Autos verkehren. Bislang ist es noch möglich, den vorhandenen Raum, der gleichwohl nicht üppig ist, mit allen anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu teilen. Ich möchte mir den entsprechenden Gang aber nicht innerhalb eines von hoher Geschwindigkeit geprägten Radler*innenstroms vorstellen müssen. Nun bin ich nicht körperlich eingeschränkt. Wie aber sollen - ohne entsprechenden Fußgängerweg und also Schutzzone - z.B. ältere Menschen noch risikolos und angstfrei zu Fuß und gegebenenfalls mit ihren Einkäufen den Weg bewältigen? Die Straßenbreite gibt eine zusätzliche Funktion als Hauptverkehrsader des Radverkehrs einfach nicht her. Eine derartige Umwidmung würde auf Kosten der Sicherheit gerade der vulnerablen Gruppen (Kinder, Eltern mit Kinderwagen, ältere sowie bewegungseingeschränkte Menschen) gehen und damit zu Lasten des lokalen Friedens.	https://maps.google.de/?q=48.095050253329354+7.953071594238282	Siehe Themenschwerpunkt 12.
236	W2 / E 2	Wie ist eine Überfahrt möglich?	Wie soll eine Überfahrt der Vörstetter Straße möglich sein? Vom Bhf Denzlingen kommen die Autos durch die Unterführung raus und sehen erst sehr spät die Überfahrt. Soll es hier eine Über- oder Unterführung geben? Wäre nicht eine Variante über die Kirchstraße besser?	https://maps.google.de/?q=48.071655906434565+7.881510257720948	Für die Überquerung der Vörstetter Straße wird eine verkehrssichere Lösung geprüft, die nur geringe Zeitverluste für den Radverkehr bewirkt. Bei einer Unter- oder Überführung sind neben den höheren Kosten auch die zusätzlichen Höhendifferenzen für den Radverkehr zu bedenken. Als Untervariante wurde auch ein Verlauf entlang der Vörstetter Straße und der Kirchstraße untersucht. Dagegen spricht neben der Umwegigkeit dieser Führung, dass für beide Straßen Radwege im Standard eines Radschnellweges auszubauen sind und dass dafür nicht unerheblicher Grunderwerb auf größtenteils heute gewerblich genutzten Flächen erforderlich wird.
236,1	W2 / E 2	Strassenüberführung/Brücke zwingend notwendig!	Durch die Bahnlinienunterführung kommen PKW vom Bahnhof kommend gerne mit 50km/h angefahren und sehen ebenerdig querende Radfahrer erst sehr spät. Eine Lösung des Problems mit Ampelschaltung ist nicht zielführend. Um den Sinn eines Radschnellweges zu ermöglichen ist hier eine Brücke zwingend notwendig!	https://maps.google.de/?q=48.071655906434565+7.881510257720948	Für die Überquerung der Vörstetter Straße wird eine verkehrssichere Lösung geprüft, die nur geringe Zeitverluste für den Radverkehr bewirkt. Bei einer Unter- oder Überführung sind neben den höheren Kosten auch die zusätzlichen Höhendifferenzen für den Radverkehr zu bedenken.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
237	Stamm	Beleuchtung fehlt	Wenn man von Freiburg aus Richtung Waldkirch/Emmendingen fährt, ist es ab hier dunkel. Wichtig wäre eine gute Beleuchtung wie zuvor.	https://maps.google.de/?q=48.04637174880345+7.875303626060487	Siehe Themenschwerpunkt 7.
238	W2 / W3 Waldkirch	Gefährliche Situationen	Wir können uns unseren Nachbarn nur anschließen. Wir sehen auch täglich hier kritische Situationen aufgrund des nicht vorhandenen Gehweges, der Fahrbahnen und der aktuellen Parksituation. Die Kinder spielen auf der Straße, schlechte Einsicht in die Straße vor dem Überqueren, was vor allem dann gefährlich wird, wenn der Verkehrsteilnehmer (z.B. Radfahrer) nicht gehört wird. Sehr kritisch wird es vor allem beim Ausparken. Durch die geringe Fahrbahnbreite und nebenstehender Autos (Carport...) muss mehrfach beim Ein- und Ausparken zurückgesetzt werden. Dies führt momentan schon zu kritischen/gefährlichen Situationen, bei höherer Geschwindigkeit der Radfahrer, welche dann auch erlaubt ist, kann es zu einer erhöhten Unfallgefahr mit nicht absehbaren Folgen kommen. Dies sollte nach unserer Meinung dringend verhindert werden, bevor es zu Unfällen ect. kommt.	https://maps.google.de/?q=48.09486582444495+7.9528968482964055	Siehe Themenschwerpunkt 12.
239	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Bestehendes erweitern	Idee: Der Futtmattenweg zwischen Emmendingen und Tenningen zum Radschnellweg umwidmen und verlängern.	https://maps.google.de/?q=48.12026179751432+7.841458439761483	Der genannte Streckenabschnitt ist Teil einer weiteren Machbarkeitsstudie. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Vergabe von fünf weiteren Machbarkeitsstudien beschlossen, darunter die Strecke Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen. Das Ziel ist, die Studien spätestens Anfang 2022 der Öffentlichkeit vorstellen zu können.
239,1	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Sinn und Unsinn einer Radfahrerautobahn	Es gibt sehr viele Kriterien für aber auch gegen R-Schnellwege. Das Internet ist voll von Beispielen sowohl als auch! Brauchen wir das hier in der Breisgauer Bucht wirklich? Was bewirken wir damit? Lässt uns die Bodenversiegelung bei Neustrecken gleichgültig? Immerhin sollen die Wege an das Format von Landstraßen heranreichen (Gegenverkehr, Überholmöglichkeiten). Diese Umfrage ist von vornherein als pro ausgelegt, so wie bei neuen Baugebieten, wo der Bürger mitentscheiden darf, ob da oder dort ein Baum stehen (bleiben) soll oder nicht, das Ganze aber nicht hinterfragt werden soll.	https://maps.google.de/?q=48.12026179751432+7.841458439761483	Es besteht ein sehr hohes prognostiziertes Potenzial für den Radschnellweg, weshalb dieser in die Baulast des Landes übernommen wurde. Die Flächenversiegelung wird in der Umweltverträglichkeitsprüfung im Schutzgut Boden, Fläche betrachtet. Augenhöhe, Transparenz und die Einbeziehung von Bürgerideen sind das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planungs- und Zulassungsverfahren soll die Qualität der Planungen und ihrer Durchführung weiter verbessern sowie Lösungswege und Alternativen bei Konflikten aufzeigen. Sie soll die Entscheidung der Behörde mit vorbereiten.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
240	Umwelt und Landwirtschaft	Machbarkeit Variante1	Die Variante entlang der B 294 halten die anliegenden Landwirte für nicht geeignet weil er nur die Radfahrer von Waldkirch nach Gundelfingen / Freiburg berücksichtigt . Begründung: -Radfahrer aus Glottertal und Heuweiler fahren in Richtung Gundelfingen und Freiburg weiter Südlich (Malifikantenweg). Die Gemeinden Gundelfingen und Heuweiler sind in der Planung an einer direkten Verbindung entlang der Gemeindeverbindungsstraße Gundelfingen / Heuweiler. Die Radfahrer aus Denzlingen können, werden erst an der Unterführung zur Bahnstrecke Denzlingen Gundelfingen auf den Radschnellweg auffahren. Es macht Sinn den Radschnellweg dort zu planen wo der Radfahrverkehr entsteht und es schon dafür Nutzbare, vorhandene Straßen gibt. Bei der Hauptvariante W2 und W3 haben die Nutzer von Denzlingen und Buchholz schon den Vorteil auf einer für Radfahrer zugeschnittene Strecke zu fahren die Ihnen besondere Vorrechte gibt. -Ein Großteil der Landwirtschaftlichen Flächen entlang der B-294 ist parallel zur Bahnstrecke ausgerichtet. Das hat zur Folge, das bei der Bearbeitung der Felder (Pflügen / Ernten) zum Wenden der Schlepper der Feldweg benutzt werden muss. - Es kommt, während dieser arbeiten immer wieder zu Verschmutzungen auf dem Feldweg, diese Verschmutzung wird bis jetzt nach Beendigung der durchgeführten Arbeit vorgenommen. Eine sofortige beseitigen von Verschmutzung ist i.d.Regel nicht durchführbar und unwirtschaftlich. - Der Neubau eines separaten Radschnellweges W1 auf 4000 m länge und 5-6,5 m breite entlang der B 294 führt zu einem unverhältnismäßigen Flächenverbrauch (ca. 2,5 ha). Wir halten die Variante 3 für geeigneter, weil sie näher an der Gemeinde Denzlingen verläuft und auch von den Radfahrern aus Buchholz besser angefahren werden kann. -Radfahrer aus Denzlingen können somit an vielen Stellen auf der Radschnellweg Richtung Freiburg auffahren oder Ihn auf dem Rückweg verlassen. - Sie führt zum großen Teil über schon gut ausgebaute Straßen (Elzstraße und K 5103) und parallel zu den Feldern führende Landwirtschaftswegen. Eine Überlegung ist auch die Hauptvariante 3 an der Schnittstelle (Elzstraße -K 5103) Richtung Suggental auf die Hauptvariante W1 zu führen. Hier könnte man den Vorschlag von (Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt) „Vorschlag Elzquerung beim Rewe - Verbindung nach Denzlingen“ wieder aufnehmen.	https://maps.google.de/?q=48.059008209038225+7.882990837097169	Für die Strecke zwischen Gundelfingen und Waldkirch werden im Rahmen der Vorplanung die Hauptvarianten W 1, W 2 und W 3 näher untersucht und hinsichtlich ihrer Eignung zum Ausbau eines Radschnellweges bewertet. Neben anderen Bewertungskriterien (siehe auch Themenschwerpunkt 4) finden dabei auch die Auswirkungen auf die Landwirtschaft, den Flächenverbrauch und die Erschließung von Ortslagen und Zielen Berücksichtigung. Eine Verbindung der Hauptvarianten W2/3 und W1 mittels Wegeneu- bzw. -ausbau kann eventuell in Betracht kommen, insofern bei keiner der Hauptvarianten durchgängig zufriedenstellende Ergebnisse möglich und/oder Vorteile durch eine Verknüpfung erkennbar sind. Dies kann jedoch erst im weiteren Planungsverlauf eruiert werden. Derzeit werden die Hauptvarianten W1, W2 und W3 weiterverfolgt.
240,1	Umwelt und Landwirtschaft	Machbarkeit Variante 1	Ich kann mich dem Kommentar von H.Drayer nur anschließen. Ein Radweg sollte in der Nähe einer Ortschaft verlaufen,um den Radfahrern einen kurzen Weg auf den Radweg zu ermöglichen. Gleichzeitig gilt es den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, denn landwirtschaftlich genutzte Flächen sollten so weit wie möglich verschont bleiben. Bitte um Berücksichtigung der Belange der Landwirte.	https://maps.google.de/?q=48.059008209038225+7.882990837097169	Siehe Hinweis Nr. 240.
242	Stamm	Enge Gefahrenstelle	Von Süden nach Norden geht es hier bergab - als Radfahrer gut und gerne über 30km/h schnell - die Wegführung ist aber eng und unübersichtlich mit starken Kurven. Insbesondere mit Kindern habe ich hier schon mehrere grenzwertige Bremsmanöver erlebt...	https://maps.google.de/?q=48.03256993828375+7.8689682483673105	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
242,1	Stamm	enge Kurven	Dem 1. Kommentar ist beizupflichten. Unübersichtliche Kurven mit sehr viel Begegnungsverkehr. Mit sehr viel Glück und Umsicht ist bislang da noch nichts passiert. Für einen Radschnellweg muss der Weg verbreitert und übersichtlicher gestaltet werden.	https://maps.google.de/?q=48.03256993828375+7.8689682483673105	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
242,2	Stamm	Obermattenbad-Wildtalstr.	Kann ich nur bestätigen, sehr unübersichtlich, Eltern mit Kleinkinder am, mit oder auf dem Rad haben Mut! Hier muss auf jeden Fall etwas geschehen, es ist zu eng und an überholen ist nicht zu denken ohne andere und sich zu gefährden.	https://maps.google.de/?q=48.03256993828375+7.8689682483673105	Optimierung der Linienführung wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
246	W1 Waldkirch	RS6 teilweise auf B294 führen	Angesichts der Probleme einer Streckenführung über die K5103 oder Buchholz halte ich es für prüfenswert, ob eine Fahrbahn auf einem Teilstück der B294 für den RS6 verwendet werden kann, z.B. abgetrennt durch eine begrünte Schallschutzmauer. Auch jetzt schon sind Teile der B294 für den Autoverkehr einspurig (z.B. an der Verzweigung nach Emmendingen/Waldkirch). Ähnliche Bestrebungen zur Umwidmung von Bundesstraßen-Fahrbahnen zugunsten des Radverkehrs gibt es auch anderswo (z.B. B37 zwischen Heidelberg und Neckargmünd oder B103 in Rostock).	https://maps.google.de/?q=48.0753549855159+7.923288345336915	Die vorhandene Verkehrsbelastung der B294 beträgt an der Zählstelle 79131101: 31.145 Kfz/Tag (DTV 2019) und an der Zählstelle 79131106: 22.086 Kfz/Tag (DTV 2019). Für den Abschnitt Knotenpunkt B3/B294 bis L186 liegt die B294-Verkehrsbelastung im Bereich der Zählstelle 79131101. Eine Ausweisung einer Richtungsfahrbahn der zweibahnigen B294 bzw. eines Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn als Radschnellweg wurde bereits geprüft. Jedoch übersteigt die vorhandene Verkehrsbelastung die Verkehrsstärken für zweistreifige bzw. dreistreifige Querschnitte. Zudem wird eine Führung des Radschnellweges höhengleich mit einer Bundesstraße aufgrund der Verkehrssicherheit und der Akzeptanz der Radfahrenden als nicht umsetzbar angesehen. Eine Querschnittsreduzierung zulasten des Kfz-Verkehrs ist somit nicht möglich.
246,1	W1 Waldkirch	Ergänzung	Ich schließe mich dem an. Wünschenswert wäre m. E. die Realisierung eines echten Radschnellweges entsprechend der genannten Vorgaben mit Zubringerwegen aus den anliegenden Gemeinden und Stadtteilen. Ich sehe auf dieser Karte vor allem einen Flickenteppich von Einzelmaßnahmen auf bereits bestehenden Straßen und landwirtschaftlichen Wegen mit geteilter Nutzung und entsprechendem Konfliktpotential.	https://maps.google.de/?q=48.0753549855159+7.923288345336915	Siehe Themenschwerpunkt 5. Die beschriebenen Maßnahmen auf der Beteiligungskarte stellen lediglich einen Auszug der vorgesehenen Maßnahmen dar. Generell werden auf der ganzen Strecke die "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg" umgesetzt. Verschiedene Verkehrsarten-Nutzungen auf den Trassen sind zur Minimierung von Flächenversiegelung notwendig.
246,2	W1 Waldkirch	einspurige Nutzung der Bundede B294sstrasse	Die Nutzung einer Fahrspur für den RS halte ich für nicht sinnvoll das es schon jetzt regelmässig zu Staus kommt während der Hauptverkehrszeiten.	https://maps.google.de/?q=48.0753549855159+7.923288345336915	Siehe Hinweis Nr. 246.
249	E1 Denzlingen	Schotter auf der Fahrbahn	Der Kurveninnenbereich der Einmündungen ist geschottert. Da Fahrzeuge die Kurven zu eng nehmen und über den Schotter fahren, liegen immer wieder Steine / Schotter auf dem Radweg. Das bedeutet: Sturzgefahr und Gefahr für das Material (insbesondere Reifen). Alternative: anstelle von Schotter Gittermatten in den Boden einbringen (genaue Bezeichnung ist mir unbekannt, sind so weit ich weiß aus Kunststoff), wie sie bspw. die Gemeinde Hinterzarten an mehreren Stellen einsetzt. z.B. an den Straßenrändern in der Auffahrt zum Rincken.	https://maps.google.de/?q=48.05933806374182+7.871543169021607	Hinweis wird in die weitere Planung mitaufgenommen.
250	E1 Denzlingen	Schotter auf der Fahrbahn	Der Kurveninnenbereich der Einmündungen ist geschottert. Da Fahrzeuge die Kurven zu eng nehmen und über den Schotter fahren, liegen immer wieder Steine / Schotter auf dem Radweg. Das bedeutet: Sturzgefahr und Gefahr für das Material (insbesondere Reifen). Alternative: anstelle von Schotter Gittermatten in den Boden einbringen (genaue Bezeichnung ist mir unbekannt, sind so weit ich weiß aus Kunststoff), wie sie bspw. die Gemeinde Hinterzarten an mehreren Stellen einsetzt. z.B. an den Straßenrändern in der Auffahrt zum Rincken.	https://maps.google.de/?q=48.07413184562497+7.861781269311906	Hinweis wird in die weitere Planung mitaufgenommen.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
251	E1 Denzlingen	Schotter auf der Fahrbahn	Der Kurveninnenbereich der Einmündungen ist geschottert. Da Fahrzeuge die Kurven zu eng nehmen und über den Schotter fahren, liegen immer wieder Steine / Schotter auf dem Radweg. Das bedeutet: Sturzgefahr und Gefahr für das Material (insbesondere Reifen). Alternative: anstelle von Schotter Gittermatten in den Boden einbringen (genaue Bezeichnung ist mir unbekannt, sind so weit ich weiß aus Kunststoff), wie sie bspw. die Gemeinde Hinterzarten an mehreren Stellen einsetzt. z.B. an den Straßenrändern in der Auffahrt zum Rinken.	https://maps.google.de/?q=48.0601662765627+7.870808243751527	Hinweis wird in die weitere Planung mitaufgenommen.
252	Allgemeine Hinweise	Glascontainer	Glascontainer in der Nähe von Radwegen müssen ein Tabu sein, da erhöhte Schadensgefahr (Platten) und dadurch auch Sturzgefahr. Es finden sich 2 Beispiele in Gundelfingen	https://maps.google.de/?q=48.04865256516147+7.871510982513429	Bei einer Führung via Grüner Weg sind diese Glascontainer nicht Bestandteil der Strecke.
253	Stamm	Glascontainer direkt am Radweg!!!	Glascontainer in der Nähe von Radwegen müssen ein Tabu sein, da erhöhte Schadensgefahr (Platten) und dadurch auch Sturzgefahr. Es finden sich 2 Beispiele in Gundelfingen	https://maps.google.de/?q=48.04621574588097+7.875145375728608	Hinweis wird in die weitere Planung mitaufgenommen.
254	E1 Denzlingen	Schotter auf der Fahrbahn	Der Kurveninnenbereich der Einmündungen ist geschottert. Da Fahrzeuge die Kurven zu eng nehmen und über den Schotter fahren, liegen immer wieder Steine / Schotter auf dem Radweg. Das bedeutet: Sturzgefahr und Gefahr für das Material (insbesondere Reifen). Alternative: anstelle von Schotter Gittermatten in den Boden einbringen (genaue Bezeichnung ist mir unbekannt, sind so weit ich weiß aus Kunststoff), wie sie bspw. die Gemeinde Hinterzarten an mehreren Stellen einsetzt. z.B. an den Straßenrändern in der Auffahrt zum Rinken. Gleiches gilt für den angrenzenden Weg oberhalb der Unterführung	https://maps.google.de/?q=48.08361243509147+7.86261945962906	Die Linienführung der Hauptvariante E1 erfolgt voraussichtlich auf dem oberen Weg. Für diesen Weg wird der Hinweis in die weitere Planung mitaufgenommen. Der untere Weg ist voraussichtlich nicht Bestandteil der Planung. Der Hinweis wird jedoch an den/die zuständige*n Radverkehrsbeauftragte*n gestellt.
255	E1 Denzlingen	Mäharbeiten	auf der gesamten Strecke an der B3: Wäre eine schöne Tugend, nach Mäharbeiten das Mähgut wieder zu beseitigen. Es wird schnell rutschig, insbesondere nach Regen, und stellt eine weitere vermeidbare Gefährdung des Radfahrers da.	https://maps.google.de/?q=48.076630962736466+7.863571643829347	Siehe Themenschwerpunkt 6.
256	E1 Gundelfingen	Mäharbeiten	Wäre eine schöne Tugend, nach Mäharbeiten das Mähgut wieder zu beseitigen. Es wird schnell rutschig, insbesondere nach Regen, und stellt eine weitere vermeidbare Gefährdung des Radfahrers da. Auch bei der DB, zumal hier oft auch Brombeeren gemäht werden... :-)	https://maps.google.de/?q=48.04938412637203+7.875738143920899	Siehe Themenschwerpunkt 6.
257	E1 Gundelfingen	Belag	Die Gemeinde Gundelfingen hat vor wenigen Jahren (2018?) die Straße ausbessern lassen, um die Straßenschäden zu beseitigen. Aufgebracht wurde ein Teerbelag, der mit Split bestreut wurde. Die Unebenheiten wurde nicht beseitigt, der Belag ist sehr rau und ruppig. Da hätte ich mir anderes gewünscht :-)	https://maps.google.de/?q=48.05148551401103+7.871671915054322	Anregung wird in weiterer Planung überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
258	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Problematische Streckenführung K 5103 / Suggental	Eine attraktive, optimale Streckenführung muss auch einmal völlig unabhängig von der vorhandenen Infrastruktur bedacht werden. Durch eine Umwidmung der K 5103 im Bereich Suggental werden andere Probleme geschaffen: 1 Als Suggentäler Bürger fühle ich mich abgehängt von Waldkirch wegen Umweg; auch z.B. das Hotel Suggenbad gerät stark ins Abseits. 2 Langsamere Verkehrsteilnehmer (z.B. Moped, Kleinstwagen), müssen über Buchholz fahren. 3 Behinderungen im Bereich der Wegeinmündung Müllerhof / Denzlinger Wald bei Starkregen (incl.Sand, Steine) und Kälte (Glatteis). Anmerkung: Problem besteht heute z.T. schon. 4 Kreuzungsfreier Radweg wegen Zufahrt von Denzlingen nach Suggental nicht möglich. ALTERNATIVE.absolut kreuzungsfrei und guter Radweg-Anschluss für Buchholz. 1 Radweg von der neuen Alubrücke auf dem Elzdamm oder rechts daneben bis zum Elzsteg Suggental. 2 Elzsteg muss verbreitert werden. (Siehe z.B. Radwegbrücke von Gundelfingen nach Vörstetten). 3 Bei Bushaltestelle Überquerung Suggentalbach, Weiterführung über Parkplatz der B 294.. (Neuer Parkplatz - falls Freiluft-WC und Vermüllung weiterhin sein sollen!! - auf der Wiese in Richtung Waldkirch im Anschluss an die Platanenallee).. 4 Weiterführung parallel zur Bundesstraße, dann Bau einer Unterführung bei der Ein- und Ausfahrt Suggental und evtl. auch bei der Brückenzufahrt, falls eine parallele Führung neben der einspurigen Ausfahrt nicht möglich sein sollte. Evtl. ist auch eine andere Unterführungsvariante direkt auf den schon bestehenden Radweg in Richtung Freiburg möglich.	https://maps.google.de/?q=48.082064264253134+7.937750816345216	Siehe Themenschwerpunkt 10.
259	W1 Waldkirch	Suggental von Kernstadt abgeschnitten	Den Radschnellweg über die K5103 zwischen Suggental und Waldkirch halte ich aus diversen Gründen nicht für sinnvoll. Suggental ist ein Stadtteil von Waldkirch. Die suggentäler Bürger wären bei dieser Trassenführung von ihrer Kernstadt (mit Stadtverwaltung, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, etc.) abgeschnitten. Einkaufen in der Kernstadt/Industriegebiet wäre unattraktiver als zum Beispiel in Denzlingen. Der Radschnellweg würde voraussichtlich nur von Menschen genutzt, die bereits aktuell mit dem Fahrrad fahren. Zu Gunsten einiger weniger jedoch einen ganzen Ortsteil zu benachteiligen, ist für mich nicht nachvollziehbar. Ältere Mitbürger oder auch viele Eltern mit Kind werden vermutlich nicht vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, nur weil es einen Radschnellweg gibt. Eine Nutzung der Schnellstraße ist für viele Personen keine Alternative, da sie oftmals überfordert oder Ängste haben. Damit bleibt lediglich die Straße durch Buchholz. Dort ist eine Zunahme des Verkehrs sicherlich nicht erwünscht. Abgesehen von dem dann sehr großen Umweg, durch den mehr Kraftstoff verbraucht wird. Dies widerspricht dem Umweltgedanken des Radschnellwegs. Wenn weiterhin Bus und landwirtschaftlicher Verkehr auf dieser Teilstrecke fahren dürften, würde ich meine Kinder aufgrund des Gefahrenpotentials nicht über diesen Radschnellweg fahren lassen, sondern weiterhin auf dem Elzdamm. In den letzten Jahre gab es immer wieder Staus auf der B294 oder Tunnelsperrungen. Dabei diene die K5103 als stark genutzte Ausweichstrecke. Dies behindert ggf. auch Rettungskräfte, Feuerwehren, etc. Sinnvoll fände ich daher den Ausbau des Elzdammes, der bereits jetzt stark von Radfahrern frequentiert wird. Man hat hier keine Kreuzungen, Ampeln, gefährliche Abbiegungen oder anderen Verkehr. Eine Überquerung der Elz, B294 und K5103 könnte durch eine besser gestaltete Brücke realisiert werden.	https://maps.google.de/?q=48.076559279461875+7.926292419433595	Siehe Themenschwerpunkt 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
259,1	W1 Waldkirch	Radschnellweg ist für Anwohner frei?	Das Argument mit In den letzten Jahre gab es immer wieder Staus auf der B294 oder Tunnelsperrungen. Dabei diente die K5103 als stark genutzte Ausweichstrecke. Dies behindert ggf. auch Rettungskräfte, Feuerwehren, etc. kann ich nicht so recht nachvollziehen. Wer nach Buchholz möchte oder Richtung Sexau kann immer noch bei Suggental raus. Ganz im Gegenteil würde hier die Feuerwehr gerade im Falle eines Staus weiterhin an der ehemaligen Kreisstraße am Stau vorbeifahren können. Die die nach Waldkirch wollen blockieren durch die Fahrt über Suggental gerade diejenigen die im *Interesse* der Suggentäler auch die Ausfahrt Waldkirch nutzen da diese dann nicht auf die Straße nach Waldkirch können. Im Interessier der Suggentäler wäre hier die Kreisstraße nicht als Radschnellweg sondern als Radstraße auszuschildern. Somit dürften die Anwohner die Straße nutzen und soviel Verkehr scheinen mir die Suggentäler selbst nicht zu verursachen. Bleibt lediglich die Sperrung -von Roller & S-Pedelec für die es tatsächlich ein erheblicher Umweg bedeutet. -Landwirtschaftlicher Verkehr sehe ich zumindest um ca 6:30 und 17 Uhr nur selten. Wären das nicht auch überwiegend Anwohner? -Busanbindung	https://maps.google.de/?q=48.076559279461875+7.926292419433595	Siehe Themenschwerpunkt 10.
260	W2 / W3 Waldkirch	Engstelle zwischen Bahnübergang und Bahnhof Batzenhäusle	Ungünstige Streckenführung für Radschnellweg, da bedingt durch dichte Bebauung, Bahnhof (zu Stoßzeiten viele Fußgänger), Bürgerzentrum Rotes Haus, Anwohnerparken sowie (Schul)Busverkehr schon jetzt der Verkehrsfluss oft sehr zäh ist. Außerdem soll auf dem Gelände der früheren Spinnweberei Uhingen ein Wohngebiet entstehen, das das Verkehrsaufkommen weiter erhöhen wird.	https://maps.google.de/?q=48.08821366780411+7.937600612640382	Die Hauptvarianten W 2/3, die durch Batzenhäusle führen, werden jeweils im Rahmen der Vorplanung mit der Hauptvariante W 1 nach einheitlichen Bewertungskriterien (siehe Themenschwerpunkt 4) verglichen. Nördlich der Bahn und der Elz bietet sich in diesem Bereich (Batzenhäusle) nur die gewählte Linienführung an. Angedacht ist die Einrichtung einer Fahrradstraße. Dabei wird noch geprüft, ob verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich sind, um eine gute Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu gewährleisten.
260,1	W2 / W3 Waldkirch	Hinweispunkt sitzt falsch	Der pinke Punkt zeigt in den Wald - welcher Bahnhof ist gemeint ? Der alte ist Privatbesitz, der veraltete Bahnübergang wird derzeit modernisiert - der aktuelle Bahnhof wird von der Freiburger Straße nicht tangiert -	https://maps.google.de/?q=48.08821366780411+7.937600612640382	-
261	W2 Denzlingen	Variante W2 für Pendler Waldkirch-Freiburg zu lang	Die Variante W2 wird von Pendler/inne/n Waldkirch-Freiburg bestimmt nicht gut angenommen, da sie deutlich länger ist und einen signifikanten Zeitverlust bedeutet.	https://maps.google.de/?q=48.07951254766932+7.902088165283204	Siehe Themenschwerpunkt 4.
261,1	W2 Denzlingen	Schnellweg nach Emmendingen	Dem kann ich nur zustimmen. Der einzige Vorteil wäre eine schnellere Anbindung nach Emmendingen. Hätte auch was...	https://maps.google.de/?q=48.07951254766932+7.902088165283204	Siehe Themenschwerpunkt 4.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
262	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Eine flüssige Verbindung würde hier entlang laufen!	Als Berufspendler hasse ich dieses Stück weil ich direkt neben dem morgendlichen Verkehrswahnsinn zwischen Autos und LKW's unterwegs bin - fahre aber trotzdem hier entlang da die Alternative noch unattraktiver ist. Idealerweise würde auf beiden Fahrbahnseiten der L186 ein Radfahrstreifen angelegt werden. Die Situation ist hier meist sehr unangenehm für Radfahrer da die meisten Autofahrer schnell unterwegs sind und häufig wenig Abstand gehalten wird. Dennoch ist dies der direkte Weg Richtung SICK, ALDI, Rees, HotBike oder auch Waldkircher Innenstadt. Eine Alternative würde nur entstehen, wenn ein geteilter Radweg auf dem Elzdamm ab Suggental eingerichtet werden würde, dann könnte man als Radfahrer auf direktem Weg an der Elz entlang fahren. Allerdings wird der Elzdamm regelmäßig überschwemmt - der Radweg wäre somit mindestens einmal pro Jahr neu anzulegen (heute wird der Schotterweg immer mal wieder weggespült...) Stand heute ist z.B. die Anfahrt zu SICK ohne Nutzung der L186 sehr schlecht möglich: Straßenquerung vor der L186, dann richtung Elz durch die Unterführung und weiter auf einem Schotterstück, um anschließend wieder durch das Industriegebiet an der Ampel über die Freiburger Straße warten zu müssen - nicht praxisgerecht...	https://maps.google.de/?q=48.081733995216446+7.9428685549646625	Siehe Themenschwerpunkte 10 und 11.
262,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Gefährlicher Abschnitt - muss entschärft werden	Die Idee mit dem Radfahrstreifen ist gut + Hinweisschilder. An den Einfahrten der Schnellstrassen müssen Autofahrer auf Radfahrer aufmerksam gemacht werden.	https://maps.google.de/?q=48.081733995216446+7.9428685549646625	Siehe Themenschwerpunkt 11.
262,2	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Zustimmung	dem stimme ich voll zu. Extrem viele Fahrradfahrer nutzen diesen Abschnitt als Abkürzung, da die Alternative sehr viel länger dauert. Es ist selbst für mich als Hartgesottener Stadt Fahrradfahrer immer wieder eine Überwindung hier lang zu fahren. Früher oder später wird es hier zu einem schlimmen Unfall kommen, das ist absehbar. Es wäre sehr tragisch wenn man dann auf diese Kommentare zeigen müsste und eingestehen, dass die Gefahr durch die Streckenführung bekannt war, aber ignoriert wurde. Da viele Angestellte von Sick diesen Abschnitt nutzen könnte es auch im Interesse von Sick sein diesen Abschnitt auszubauen. Möglicherweise lässt sich die Firma mit ins Boot holen und beteiligt sich an den Kosten.	https://maps.google.de/?q=48.081733995216446+7.9428685549646625	Siehe Themenschwerpunkt 11.
263	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Radweg	Hier wäre ein kurzer Radweg-Stich zwischen Freiburger Str. und Stahlhofstraße entlang des Bächles für viele Radler sehr nützlich.	https://maps.google.de/?q=48.084178652603406+7.9454970359802255	Siehe Themenschwerpunkt 5.
264	W1 Denzlingen	Radschnellweg	Eine direktere Streckenführung hier entlang zwischen den Feldern nach Gundelfingen wäre kürzer und durch den Abstand zur Bundesstraße ohne Abgase, Lärm und Blendung klar zu bevorzugen.	https://maps.google.de/?q=48.059840012496544+7.898912429809571	Siehe Themenschwerpunkt 8.
264,1	W1 Denzlingen	alternative	...das sehe ich absolut genauso...	https://maps.google.de/?q=48.059840012496544+7.898912429809571	Siehe Themenschwerpunkt 8.
264,2	W1 Denzlingen	Abzweigung Richtung Feldweg	Kann meine 2 Vorschreiber nur unterstützen, zw. den Feldern ist es viel angenehmer, als direkt an der B294. Wenn es am morgen dunkel ist, ist es auch angenehmer etwas abseits zu fahren, da die Autofahrer an den nicht bebuchten Stellen blenden, vor allem direkt nach Suggental.	https://maps.google.de/?q=48.059840012496544+7.898912429809571	Siehe Themenschwerpunkt 8.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
264,3	W1 Denzlingen	Strecke zw. Denzlingen und Gundelfingen	Guten Tag, zusammen, Es sind im jetzigen Radweg entlang der Eisenbahnlinie und der Schnellstraße verflixt enge Recht- und Linkskurven, in denen ich in den letzten Jahren entgegenkommenden (und leider auch zu schnellen) Radfahrern gefährlich nahe kam. Und manchmal denkt man beim Befahren der ganzen bisherigen Radstrecke(n) von Waldkirch nach FR, man würde mit der Kirche ums Dorf fahren. Klar weiß ich, bisher gab es praktisch keine Bevorrechtigung für Radfahrer, aber entsetzlich viele für den Autoverkehr. Radlerstraßen durften sich bisher schön an die Autostraßen anschmiegen, oder nicht? Das schreibe ich als Auto- U N D Radfahrer. Ich begrüße sehr diese neue Radweg(-verbesserungs)Initiative.	https://maps.google.de/?q=48.05984001249654+7.898912429809571	Siehe Themenschwerpunkt 8.
265	Stamm ohne E1	Schikane	Diese scharfen Kurven hier müssen auf jeden Fall begradigt werden! Unfallgefahr und Hemmung des Verkehrsflusses.	https://maps.google.de/?q=48.053891605131575+7.8775566816329965	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
265,1	Stamm ohne E1	Scharfes Eck-Gundelfingen	Nicht nur 2 x90° Kurven nehmen hier das Tempo raus, sondern auch Laub u. Dreck. Eine Verschattung und Laubabwurf durch die Bäume nehme ich hin, aber eine bessere Wegepflege, würde hier schon Abhilfe schaffen.	https://maps.google.de/?q=48.053891605131575+7.8775566816329965	Optimierung der Linienführung wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkt 6.
265,2	Stamm ohne E1	Dreck in der Kurve	Eigentlich immer ist diese und die benachbarte Kurve verschmutzt, v.a. durch die landwirtschaftliche Nutzung. Besonders heikel bei Regenwetter und im Herbst während der Ernte. Da die Verschmutzung nicht beseitigt wird bleibt die Gefahr durchweg bestehen. Ich fahre diese Kurven immer wie auf rohen Eiern (wie man so schön sagt). Ohne diese Verschmutzung wären die Kurven gut zu nehmen. Allerdings sind sie sehr eng bei Gegenverkehr. Problematisch ist hier ebenfalls, ich habe es an anderen Stellen bereits angemerkt, das Kurveninnere. Dieses ist unbefestigt und Fahrzeuge schneiden die Kurve und fahren durch diesen Bereich, wodurch insbesondere zu der Verschmutzung beigetragen wird (Erde, Matsch, Steinchen). Auch hier ist eine Lösung wünschenswert :-)	https://maps.google.de/?q=48.053891605131575+7.8775566816329965	Optimierung der Linienführung wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkt 6.
266	Stamm	Hier entlang	Die logische Verkehrsführung ist möglichst geradlinig und geht hier entlang und nicht bei den Glascontainern!	https://maps.google.de/?q=48.04648292301157+7.875794470310212	Linienführung wird in der weiteren Planung überprüft.
267	Stamm	Unschön	Der Übergang vom Radweg auf die Straße ist aktuell sehr unschön gelöst. Hier sollte das Einfädeln über eine gewisse Strecke möglich sein.	https://maps.google.de/?q=48.04360128176435+7.874520421028138	Problemstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
268	Stamm	Unübersichtlich	Relativ unübersichtliche Stelle, die schmal und stark frequentiert ist. Sollte verbreitert werden.	https://maps.google.de/?q=48.03841679071137+7.8717899322509775	Problemstelle wird überprüft.
268,1	Stamm	Radweg und Fußgänger	Sehr eng und unübersichtlich für Fußgänger und Radfahrer	https://maps.google.de/?q=48.03841679071137+7.8717899322509775	Siehe Hinweis Nr. 268.
272	W1 Waldkirch	Suggental wird abgehängt	Die Route W1 sieht zum jetzigen Stand vor die Kreisstraße K5103 zwischen Waldkirch und Suggental für den öffentlichen Verkehr zu sperren und in eine Fahrradstraße umzuwidmen. Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr sollen weiterhin erlaubt bleiben. Als Suggentäler kann ich diese geplante Sperrung der K5103 so nicht hinnehmen. In Gesprächen mit der Bevölkerung sind folgende Bedenken zur Sperrung geäußert worden: <ul style="list-style-type: none"> Landwirte, Gewerbetreibende und Eigenheimbesitzer sehen das größte Problem in der Erreichbarkeit ihrer Betriebe und Häuser durch Lieferanten und Spediteure. Oftmals lassen Lkw-Gliederzüge ihren Anhänger unten an der K5103 stehen da sie an den Hofstellen oder im Dorf nicht wenden können. Dies betrifft Diesel/Heizöllieferanten, Baustofflieferanten, Gewerbetreibende, Futtermittellieferanten, Holztransporte, Viehtransporte,... Eine Sperrung der K5103 würde bedeuten, dass diese Lkw nicht mehr am Suggenbad die Anhänger stehen lassen können und dort auch nicht wenden können. Ein Kreisverkehr wäre nicht mehr möglich. Der offizielle Weg nach Waldkirch soll die B294 von der Anschlussstelle Suggental/Buchholz bis Waldkirch-West sein. Im Bereich der Anschlussstelle Suggental/Buchholz ist der Beschleunigungsstreifen äußerst kurz. Gleichzeitig ist der Beschleunigungsstreifen auch Verzögerungsstreifen für den Parkplatz in Höhe Suggental. Die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt hier 120 km/h. Die B294 hat hier Autobahncharakter. Ältere und unsichere Autofahrer werden diesen Bereich meiden und müssen den Umweg über Buchholz nach Waldkirch hinnehmen. In Suggental mit seinem dörflichen Charakter ist aber gerade das Auto das Hauptverkehrsmittel, auch für die älteren Mitbürger. Das nächste Problem sehe ich konkret für das Hotel Suggenbad aber auch für alle Ferienwohnung-Vermieter, Urlaub auf dem Bauernhof, usw.. Ältere Navigationsgeräte wissen nicht, dass die K5103 von Waldkirch her gesperrt ist. Das würde für alle Feriengäste eine unangenehme Überraschung schon bei der Anreise bedeuten... 	https://maps.google.de/?q=48.076179356439184+7.925562858581544	Siehe Themenschwerpunkt 10.
272	W1 Waldkirch	Suggental wird abgehängt	<ul style="list-style-type: none"> Für Paketdienste liegt Suggental ungünstig und es kommt jetzt schon zum Teil zu Zustellungsverzögerungen. Bei einer gesperrten K5103 müssten die Zusteller den Umweg über die B294 fahren. Bei nur einer oder zwei Sendungen fährt kein Zusteller extra nach Suggental sondern wartet vermutlich bis ein Paar Päckchen zusammen gekommen sind. Im Bereich zwischen Hotel Suggenbad und Abzweigung Wirtschaftsweg muss der RS 6 die K5103 queren. Diese Stelle ist als äußerst kritisch zu bewerten da hier an dieser Engstelle alle Verkehrsströme durch müssen. Hier kann es nur zu Konflikten kommen. Für viele Suggentäler wäre die Sperrung der K5103 auch eine emotionale Abnabelung von der Kernstadt Waldkirch. Wenn der Weg am Ortsausgang schon Richtung Denzlingen oder Freiburg eingeschlagen ist kann es durchaus vorkommen, dass der ein oder andere die Kurve nach Waldkirch nicht mehr bekommt oder nicht mehr bekommen will. Viele Suggentälerinnen und Suggentäler begrüßen das Projekt RS 6 aber nicht in Kombination mit der Sperrung der K5103. Vorschlag: Von Waldkirch her kommen linksseitig der Elz entlang auf den bestehenden Wegen bis zur L186 und ab hier rechtsseitig der Elz auf dem Elzdamm bis zum Elzbogen in Buchholz. Ab hier muss eine Verbindung zur Variante W3 geschaffen werden. 	https://maps.google.de/?q=48.076179356439184+7.925562858581544	Siehe Themenschwerpunkt 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
273	W1 Denzlingen	Wirtschaftsweg bleibt Wirtschaftsweg	Dieser Wirtschaftsweg ist eine vielbefahrene Hauptverbindung von landwirtschaftlichem Verkehr ins vordere und hintere Elztal. Bereits jetzt kommt es zu Konflikten zwischen Hundehaltern, Fahrradverkehr, und landwirtschaftlichem Verkehr. Moderne Erntemaschinen haben eine Breite von bis zu 3,5m eine Länge von bis zu 22m und Gewichte von 20t und mehr. Die stärksten und die schwächsten Verkehrsteilnehmer hier auf diesem viel genutzten Weg zusammen fahren zu lassen ist unverantwortlich und für alle gefährlich. Alle Landwirte, die diesen Weg benutzen können von beinahe Unfällen berichten. Die Rücksichtslosigkeit einzelner Radfahrer lässt keinen Landwirt glauben, dass hier Radschnellweg und landwirtschaftlicher Verkehr in Koexistenz friedlich stattfinden werden. Egal wie breit die Wege geteert werden. Im Zuge der Elzumlegung und Bau der B294 haben die Grundstückseigentümer die Wirtschaftswege mit 9% ihrer Flächen bezahlt. Die Akzeptanz eines weiteren Flächenverlustes tendiert gegen null. Wirtschaftsweg muss Wirtschaftsweg bleiben weil hier gewirtschaftet werden muss.	https://maps.google.de/?q=48.07139065217438+7.914297580718995	Der Radschnellweg soll bei zusätzlicher Nutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr eine Breite von 5.00 m erhalten. Die Nutzung des RS 6 durch den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fuß-/Radverkehr erfordert von den Verkehrsteilnehmenden ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Der Bau eines separat geführten Radschnellweges bedeutet einen sehr großen Flächenverlust für die Landwirtschaft und eine große Flächenneuversiegelung. Dem kann durch eine gemeinsame Wegnutzung durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entgegen gewirkt werden.
273,1	W1 Denzlingen	Radschnellweg im Bereich Suggental	Diese Variante ist im Bereich Suggental für alle Beteiligten viel zu gefährlich ! Der Radschnellweg sollte hier am rechtsseitigen Elzufer durch Befestigung des Dammweges entlang geführt werden .Damit ist auch die Nutzung der neu gebauten Unterführung unter die L186 sinnvoll möglich .	https://maps.google.de/?q=48.07139065217438+7.914297580718995	Siehe Themenschwerpunkt 10.
274	Umwelt und Landwirtschaft	Landwirtschaftlicher Verkehr verdrückt die Fahrbahn	Neben dem Bau der Trasse sollte definitiv gewährleistet sein, dass der Radweg regelmäßig von Erde aus den Feldern befreit wird. Besonders hier sammelt sich über Wochen eine schöne Matsche aus dem Reifenprofil diverser Traktoren.	https://maps.google.de/?q=48.072437323200084+7.91667938232422	Siehe Themenschwerpunkt 6.
275	Anschluss	Anbindung an R6 über Gemeindeverbindungsstraße	Die Anbindung der angrenzenden Gemeinden, wie Heuweiler, an den Radschnellweg finde ich wichtig mit zu berücksichtigen. Eine gute Lösung für solche Vorhaben sind meiner Meinung nach die Umwidmung vorhandener zuführender kleiner Gemeindeverbindungsstraßen in Fahrradstraßen. Dies hat den Vorteil, dass 1. keine weitere Flächenversiegelung stattfinden muss 2. kaum Kosten entstehen und 3. das Umsteigen vom Auto auf das Rad gefördert wird. Dies leistet einen Beitrag zu dem von der Landesregierung gesetzten Ziel: der Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen auf landesweit 20 Prozent	https://maps.google.de/?q=48.05121298393466+7.898075580596925	Siehe Themenschwerpunkt 5.
276	W2 / W3 Waldkirch	spielstraße	desöfteren nutze ich diese straße zur verbindung nach Batzenhäusle und Buchholz. mensch ist hier sinnvollerweise gehalten aufmerksam und mit angepasster geschwindiugkeit zu radeln. häufig befinden sich spielende kinder auf de gelände. daher halte ich diese straße für absolut ungeeignet als RSW.	https://maps.google.de/?q=48.095408539873375+7.954509258270265	Siehe Themenschwerpunkt 12.
277	Anschluss	weiterführung	hier müsste der rs6 über Heitereweg in das Untere Amtsfeld übergehen. allerdings wäre voraussetzug, dass dort deutlich mehr platz für die radler verfügbar sind, denn es parken im straßenbereich zuviele autos, die ein daran vorbeifahren bei gegenverkehr nahezu unmöglich machen. möglichkeiten : in fahrradstraße umwidmen bzw. ggf. einbahnverkehr für autos bei allenfalls tempo 30 oder geringer.	https://maps.google.de/?q=48.09563425911424+7.955072522163392	Siehe Themenschwerpunkt 12.
279	Stamm	Kurvenradius	vor allem schwergewichtige E-Bikes können heute den Kurvenradius nicht einhalten und werden in den Strassen und Gegenverkehr getrieben.	https://maps.google.de/?q=48.03044087356448+7.867439389228822	Problemstelle wird überprüft.
281	W1 Denzlingen	Von Denzlingen kommend: Kurve sehr scharf, Rutschgefahr im Herbst/Winter	Von Denzlingen kommend fahre ich hier auf den aktuellen Fahrradweg auf. Die Kurve ist mir aber immer sehr unangenehm, da ziemlich scharf und im Herbst und Winter kann es dort aufgrund der Bäume/Laub/Feuchtigkeit ziemlich rutschig werden. Eine Entschärfung und eventuell etwas geänderte Streckenführung könnte Abhilfe schaffen.	https://maps.google.de/?q=48.06059292645234+7.900747060775758	Optimierung der Linienführung wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
282	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Verbindung Variante W3 und W1 attraktiv	Ich pendle von Denzlingen nach Waldkirch Industriezone. Dabei nutze ich bis zur K5103 die Variante W3. Eine Verbindung von W3 zu W1 über die Brücke wäre hier sehr von Vorteil und eine Alternative zur Anbindung über die Brücke bei der L112. Zum einen könnte dann die Variante W3 dort direkter verlaufen (siehe Kommentare). Und von Denzlingen kommen nach Waldkirch müsste man nicht die scharfe und im Herbst/Winter rutschige und enge Kurve benutzen (siehe auch mein entsprechender Kommentar dazu). Die Anbindung Richtung Freiburg ist über die Variante W3 auch sehr gut gegeben.	https://maps.google.de/?q=48.07369186658306+7.914748191833497	Für die Strecke zwischen Denzlingen und Waldkirch werden im Rahmen der Vorplanung die Varianten W 1, W 2 und W 3 näher untersucht und hinsichtlich ihrer Eignung zum Ausbau eines Radschnellweges bewertet. Eine Verbindung der Hauptvarianten W2/3 und W1 mittels Wegeneu- bzw. -ausbau kann eventuell in Betracht kommen, insofern bei keiner der Hauptvarianten durchgängig zufriedenstellende Ergebnisse möglich und/oder Vorteile durch eine Verknüpfung erkennbar sind. Dies kann jedoch erst im weiteren Planungsverlauf eruiert werden. Derzeit werden die Hauptvarianten W1, W2 und W3 weiterverfolgt.
283	Anschluss	Zubringer Heuweiler - Gundelfingen zum RS&	Wir in Heuweiler liegen nicht direkt an einer (möglichen) Trasse des RS6, möchten aber gerne, um besser und mehr das Fahrrad zu nutzen, einen möglichst kurzen und sicheren Zubringer zum RS6 bekommen. Dazu bieten sich mehrere Varianten an, die ich hier nicht alle im einzelnen diskutieren möchte. Eine Variante wäre für die Radfahrenden aus dem Glottertal sicherlich sinnvoll: Von Glottertal kommend über die Glottertalstraße (möglicherweise in eine Fahrradstraße umzuwidmen) bis zum Ortseingang Heuweiler und dann weiter geradeaus die Verlängerung des Holzweges in 200 m auf den Radnetz BW weg entlag der B294 (südlich zu gelangen) der vollständig geteert ist und nach gut 2 Km in Gundelfingen auf eine (mögliche) Trasse östlich des Bahndamms nach Süden Richtung Gundelfingen und weiter nach Freiburg zu kommen. Die parallel zum RadNewtz BW weiter südlich verlaufende Variante über den Malefikantenweg in dieselbe Richtung ist nicht zielführend, da dieser Weg a) nicht vollständig geteert ist, b) eine erhebliche Konkurrenzsituation zwischen noch mehr Radfahrenden (aus dem Glottertal und aus Heuweiler) mit dem landwirtschaftlichen Verkehr sowie der zunehmenden Zahl von Reiter*innen, Hundeführenden, Freizeit-Jogger*innen, -Radler*innen, radfahr-lernenden Kinder usw. entstünde.	https://maps.google.de/?q=48.05175087085746+7.9020023345947275	Die Linienführung der Hauptvariante W1 via Gundelfinger Straße wird hauptsächlich aufgrund von verlorener Steigung, Umwegigkeit für Fahrbeziehung Freiburg-Waldkirch und schlechter Anbindung der Gemeinde Denzlingen als nicht zielführend angesehen. Siehe auch Themenschwerpunkte 5 und 8.
283	Anschluss	Zubringer Heuweiler - Gundelfingen zum RS&	Stattdessen ist zu überlegen, ob nicht die Gundelfinger Straße, ähnlich wie dann die Glottertalstraße, ab Ortsausgang Heuweiler nach Gundelfingen in eine Fahrradstraße umgewidmet wird. Dies hätte erhebliche Kostenvorteile, weil fast die gesamte Infrastruktur (außer Beleuchtung) vorhanden ist, das auch probeweise für 6-12 Monate durchgeführt werden kann, und Tempo 30 für alle das Radfahren und zu Fuß gehen erheblich sicherer macht für alle Beteiligten. Zusätzlich könnte der Durchgangsverkehr von Glottertal, auch von Denzlingen, durch Heuweiler, der schon jetzt zu erheblichen Belastungen in Vorderheuweiler und in der Dorfmitte sorgt, reduziert werden. Diese Variante bietet auch die kürzeste Verbindung zum kommenden RS&. Ein Nachteil gibt's natürlich auch: KFZ-Fahrende müssten sich von Tempo 60 auf 30kmh umstellen, was eine Verlängerung der Fahrzeit von Heuweiler nach Gundelfingen von 2 auf 4 min. bedeuten würde. Eine Fahrradstraße garantiert aber auch, dass KFZ-Verkehr weiter möglich ist, nur wird er etwas unattraktiver. Umfragen im Ort zeigen, dass sowohl ein hoher Bedarf für eine Radweglösung zwischen Heuweiler und Gundelfingen besteht (77%befragter Haushalte) als auch die Gundelfinger Straße als Fahrradstraße unter ca. 150 Befragten die höchste Zustimmung hat (57%). Siehe die beiden beigefügten pdf-Dateien mit Unterlagen und Präsentation der Bürgerrunde Heuweiler im Gemeinderat am 19.11. 2020. Weitere Informationen auf der Homepage der Bürgerrunde: https://buergerrunde.heuweiler.net/radweg-im-gemeinderat/ Mitglied AG Klima Mobil der Bürgerrunde Heuweiler Mitglied der Neuen Liste (eine der drei Fraktionen im Gemeinderat HW)	https://maps.google.de/?q=48.05175087085746+7.9020023345947275	Die Linienführung der Hauptvariante W1 via Gundelfinger Straße wird hauptsächlich aufgrund von verlorener Steigung, Umwegigkeit für Fahrbeziehung Freiburg-Waldkirch und schlechter Anbindung der Gemeinde Denzlingen als nicht zielführend angesehen. Siehe auch Themenschwerpunkte 5 und 8.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
283,1	Anschluss	Kommentar zur Forderung des Vereins	Die Gemeinderatsfraktion Neue Liste Heuweiler hat die öffentlich vorgetragene Forderung des Vereins Bürgerrunde ausführlich kommentiert. https://www.neueliste-heuweiler.de/integriertes-radwegekonzept-fuer-heuweiler/ https://www.neueliste-heuweiler.de/grundlagen-gedanken-und-hinweise-zum-radwegekonzept-fuer-heuweiler/	https://maps.google.de/?q=48.05175087085746+7.9020023345947275	-
285	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Die Varianten E2/W2 machen nur Sinn, wenn damit eine Spange EmmendingenWaldkirch erreicht werden möchte. Die würde aber kein Radler nehmen!	Der Weg mitten durch Denzlingen ist nicht flüssig genug um eines Radschnellweges würdig zu sein und hat mit der Überquerung der Vörstetter Str. auch noch ein beträchtliches Risiko für die Radfahrer. Die schnelle Verbindung zwischen Emmendingen und Waldkirch existiert nördlich der L186 (Kollmarsreute über Sexau nach Batzenhäusl). Somit wäre statt eines Y aus E2 und W2 besser ein Triangle aus E1, W1 und L186nord zu überlegen.	https://maps.google.de/?q=48.08070718962872+7.890572551405057	Zur Wahl der Vorzugsvariante siehe auch Themenschwerpunkt 4. Zur Verbindung Waldkirch und Emmendingen siehe auch Themenschwerpunkt 2.
286	E1 Emmendingen	Macht es Sinn den RS hier über Am Stöckenhof auf den Elzdamm zu schwenken?	So spart man sich die Probleme mit der Ortsdurchfahrt Wasser (Autoverkehr, parkende Autos)! Das Gewerbegebiet Über der Elz ist auch vom Elzdamm gut erreichbar!	https://maps.google.de/?q=48.09340688228902+7.862026690127096	Eine Linienführung auf der Dammkrone wird aufgrund der Konflikte mit dem Hochwasserschutz und aufgrund des notwendigen Wegeausbaus, welcher hier aufgrund der Platzverhältnisse höchst problematisch ist, derzeit nicht weiterverfolgt. Eine Verbindung der Hauptvarianten E1 und E2 kann eventuell in Betracht kommen, insofern bei keiner der Hauptvarianten durchgängig zufriedenstellende Ergebnisse möglich und/oder Vorteile durch eine Verknüpfung erkennbar sind. Dies kann jedoch erst im weiteren Planungsverlauf eruiert werden. Derzeit werden die Hauptvarianten E1 und E2 weiterverfolgt.
286,1	E1 Emmendingen	Hier Anschluss an Hauptvariante E2	Bei dieser Führung könnte man an die Elz, und dann über die Wasserer Elzbrücke auf die Variante E2 stossen. So spart man sich die Ortsdurchfahrt Wasser und das Gewerbegebiet Denzlinger Straße.	https://maps.google.de/?q=48.09340688228902+7.862026690127096	Siehe Hinweis Nr. 286.
287	Allgemeine Hinweise	nur günstig geht bei den Suggentalern nicht	typisch RP, hauptsache günstig, nur ihr Projekt im Visier! Mit Umwidmung der K5103 zw. Suggental und der L110 zu einem Fahrradschnellweg ist die Anbindung des Ortsteiles Suggental an Waldkirch nur über die Schnellstraße gegeben. Die Fahrstrecke von der Einmündung Talstraße /K5103 bis zum Einkaufscenter Lidle/DM etc. beträgt derzeit 2200 Meter, im Falle der Sperrung der K5103 erhöht sich die Fahrstrecke für die Fahrbeziehung Suggental Waldkirch von 2200 auf 3500 Meter, in umgekehrter Richtung von 2200 auf sagenhafte 3900 Meter, also fast eine Verdoppelung der Fahrstrecke. Wo bleibt hier der Umweltgedanke ? Diese Radwegführung ist umweltschädlich. Alternativ Der bestehende Radweg von Denzlingen entlang der K5103 kommend muss bis zum Ortseingang von Suggental von 3 auf 4 Meter ertüchtigt werden, im Ortsbereich Suggental im auszuweisenden 30 KM Bereich die K5103 überqueren und auf die umzubauende Badbrücke geführt werden. Die Badbrücke ist mit höheren Geländern zu beplanken und die radfahrerfeindliche Kreiselrampe in eine langezogene Rampe gegen Westen mit 4 % Neigung und ca. 80 Meter Länge in die Grünzone zw. der B294 und der K5103 umzubauen. Nach Überquerung der Elz und der B294 auf der bestehenden Badbrücke ist der bestehende Radweg auf dem Hochwasserdamm der Elz zu ertüchtigen und an das bestehende Radwegenetz entlang der Elz anzuschließen. Die neue Fußgänger- und Radwegebrücke über der Elz muss event. verbreitert werden, ist ja gerade erst 2 Jahre frisch. Die Unterquerung der L110 und Anbindung an den breiten Radweg entlang der Elz bis nach Waldkirch hinein existiert ja bekanntlich bereits. Rückfragen gerne	https://maps.google.de/?q=48.07590695707349+7.923964262008668	Das Ziel des Radschnellweges ist, dass möglichst viele Bürger*innen auf die Verkehrsart Rad umsteigen. Dadurch werden Umwege des motorisierten Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrs im kleinräumigen Entfernungsbereich durch einen höheren Radverkehrsanteil reduziert bzw. kompensiert. Siehe auch Themenschwerpunkt 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
290	Allgemeine Hinweise	Asphalt in schlechtem Zustand	Asphalt in schlechtem Zustand. Gefährlich vor allem beim Regen oder Abends, da es dort keine Straßenbeleuchtung gibt.	https://maps.google.de/?q=48.05925201489246+7.874075174331666	Der Hinweis liegt außerhalb der Linienführungen der Hauptvarianten des RS 6 und wird im Rahmen des Projektes nicht weiter überprüft. Der Hinweis wird jedoch an den/die zuständige*n Radverkehrsbeauftragte*n zugestellt.
291	W1 Waldkirch	komplikationen	diese rad- und fußgängerstrecke muss künftig klarer abgetrennt werden. denn es kommt schon länger zu kollisionen mit fußgängern, die versehentlich die radstrecke bevölkern. immerhin ist diese route auch u.a.eine wichtige verbindung für fußgänger, die zum einkaufen zu den nahen einkaufsmärkten streben. die anschließende geschotterte strecke ist für schmalreifen sehr schlecht geeignet!!!	https://maps.google.de/?q=48.09086528161618+7.947835922241212	Problemstelle wird überprüft.
294	Anschluss	Verbindung Vörstetten, Talstrasse - Anschlussstelle Schnellweg auf Höhe Unterführung Denzlingen Südhof	Ich möchte dafür plädieren, dass diese Verbindung entsprechend ausgebaut wird. Somit würde die kürzeste, gradlinige Route auf einer gefahrenarmen, schon jetzt recht guten Strecke von Vörstetten zum geplanten Schnellweg in Richtung Gundelfingen/Freiburg, Denzlingen, Emmendingen und Waldkirch als wichtige Querverbindung von Nord-West fungieren können - natürlich in umgekehrter Richtung genauso wichtig. Hierbei müssen allerdings die Kommentare zur Unterführung an der B3 besondere Beachtung finden! Danke!	https://maps.google.de/?q=48.062706292608866+7.854148037731648	Siehe Themenschwerpunkte 4 und 5.
295	W1 Waldkirch	Suggental wichtiger Infrastruktur beraubt	Waldkirch ist für die Suggentäler die Stadt, in der die Kinder zur Schule gehen, eingekauft wird, Arztbesuche stattfinden, Restaurants besucht werden usw.. Hier findet ein großer Teil des öffentlichen Lebens der Bewohner des Suggentals statt. Es ist sicher ein Irrglaube, anzunehmen, aufgrund eines Radschnellwegs steigen jetzt alle für den Wocheneinkauf, Restaurantbesuche oder Arztbesuche auf das Fahrrad um! In vielen Fällen ist ein solcher Umstieg auch einfach nicht machbar: Altersgründe, fehlende Transportkapazität, Krankheiten, körperliche Konstitution und Wetterverhältnisse. Ebenso ist der Busverkehr für viele Fälle keine Option. Gerade älteren Mitbürgern, die in der Regel bereits große Beträge für die Allgemeinheit geleistet haben, soll nun ein sehr wichtiges Stück Infrastruktur einfach weggenommen werden. Wenn nur noch eine Anbindung über die Schnellstraße (den Umweg über Buchholz möchte ich hier bewußt nicht als erste Alternative nennen) möglich ist, wird es viele geben, die nicht mehr so leicht von Suggental nach Waldkirch fahren: -Vielen ist das Benutzen der Schnellstraße unangenehm, mache (Ältere) trauen sich gar nicht -Der Umweg über die Schnellstraße ist prozentual sehr groß, was einen massiven Anstieg an Emissionen und CO2 zur Folge hätte. -Bei einem Stau oder gar einer potentiellen Sperrung (Bsp. Unfall) der Schnellstraße wäre Suggental noch mehr von Waldkirch abgeschnitten. Außerdem beträfe eine potentielle Umwidmung der K5103 bei einer Sperrung das gesamte Elztal, deren Einwohner häufig in Freiburg arbeiten. Der Verkehrs-Kollaps wäre dann noch wesentlich größer als bisher schon, wie regelmäßig bei Tunnelsperrungen zu beobachten war. Rettungsdienste, Feuerwehren usw. würden ein weiteres Stück ausgebremst werden. Die Frage, wer einen Radschnellweg nutzen dürfte, ist bei der K5103 schwierig zu entscheiden: Abgesehen von Bussen und Traktoren, was ist mit Kleinkrafträdern, Klein-PKW's, manchen Leichtkrafträdern und vor allem S-Pedelecs (diese dürfen einen Radschnellweg i.d.R. ja nicht benutzen)? Ob es attraktiv ist, mit dem Rad hinter einem 2-Takt-Roller herzufahren?	https://maps.google.de/?q=48.0758983547679+7.9252367018671075	Siehe Themenschwerpunkt 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
295,1	W1 Waldkirch	Statt Sperrung der K5103 Markierung für Radfahrer	Die Erwartungshaltung der Regierungspräsidentin an 12000 Radfahrer pro Tag auf dem neuen RS6 ist sicher sehr optimistisch, außerhalb Freiburgs jedoch unrealistisch. Für die Strecke zwischen Suggental und Waldkirch ist mit 2 -3 % des o.g. Wertes zu rechnen. Angesichts dieser kleinen Zahl ist eine Sperrung der K5103 nicht akzeptabel. Sie würde fast nur die Suggentäler betreffen, die dann entsprechende Umwege fahren müßten. Um die Sicherheit der Radfahrer zu verbessern sollten markierte Randstreifen realisiert werden.	https://maps.google.de/?q=48.0758983547679+7.9252367018671075	Im Bereich Waldkirch wird mit ca. 2'800 Radfahrenden pro Tag gerechnet. Siehe auch Themenschwerpunkt 10.
296	Stamm	Schranken weg	Im Augenblick ist das Einfädeln von der Straße auf den Radweg durch das Gebüsch sehr unübersichtlich. Zudem ist der Weg durch einen Bügel noch verengt, was die Unfallgefahr bei der schlechten Sicht zusätzlich erhöht.	https://maps.google.de/?q=48.04367839062995+7.874519079923631	Problemstelle wird überprüft.
297	Stamm	Schwelle sollte entfernt werden	Hier kann man nicht glatt von der Straße über den Parkplatz zum Radweg fahren, sondern muss über eine Schwelle. Diese sollte entfernt werden.	https://maps.google.de/?q=48.03537507543716+7.870695590972901	Der Bereich Obermattenbad soll großflächig umgeplant und umgebaut werden.
300	Anschluss	Zubringer Heuweiler - Gundelfingen zum RS6	einige Beteiligungen sehen den Malefikantenweg als ideale Verbindung des RS6 zwischen Gundelfingen und Waldkirch, oder zumindest als Zubringer zum RS6 von Glottertal über Heuweiler nach Gundelfingen. Ich halte dagegen: Es gibt schon den RadNetz BW Weg etwa 200 m weiter nördlich entlang der B294. Der ist vollständig geteert und somit der geringste Eingriff in die Ressourcen. Zwar etwas länger, aber vernachlässigbar. Der Malefikantenweg muss dem landwirtschaftlichen Verkehr, dem Freizeit-Rad- und Fussverkehr, den Reiter*innen und Hundeführer*innen sowie spielenden und radlernenden Kindern vorbehalten bleiben. Wer den Malefikantenweg zum RS& bzw. zu dessen Zubringer umwandelt, nimmt den einzigen sicheren und befestigten Fußweg zwischen Heuweiler und Gundelfingen weg. Die Gemeindeverbindungsstraße Heuweiler - Gundelfingen ist die kürzeste Verbindung für Radfahrende, auch aus dem Glottertal, nach Gundelfingen. Wenn sie zur Fahrradstraße umgewandelt wird, würde sie sicher für zu Fuß gehende und Radfahrende, und auch für KFZ-Fahrende, da dann Tempo 30 gilt. Auch hier ist die Infrastruktur schon vorhanden. Winterdienst und Instandhaltung sind auch schon immer gewährleistet. Und sie ist ebenfalls der schnellste und kürzeste Zubringer zum künftigen RS6. Anbei die Vorschläge der Bürgerrunde zur Radlösung Heuweiler - Gundelfingen	https://maps.google.de/?q=48.05318520851758+7.886037826538087	Die Linienführung der Hauptvariante W1 via Gundelfinger Straße wird hauptsächlich aufgrund von verllorener Steigung, Umwegigkeit für Fahrbeziehung Freiburg-Waldkirch und schlechter Anbindung der Gemeinde Denzlingen als nicht zielführend angesehen. Siehe auch Themenschwerpunkt 8. Betreffend Anschlüsse an den RS 6 siehe auch Themenschwerpunkt 5.
302	Stamm	Nutzung des Weges auch von anderen Verkehrsteilnehmern	Hier gibt es erst eine stärkere Steigung egal ob von oder nach Freiburg und dann Gefälle, so dass Fahrradfahrer hier teilweise sehr schnell unterwegs sind (was ja auch Sinn eine Radschnellnetzes ist). Hier kommt es mit Autofahrern (Höhe Gundelfingen Bahnhof und Obermattenbad) und entlang des gesamten Weges immer wieder zu brenzligen Situationen. Ein separater Fußweg wäre sinnvoll (hat sich als Pfad entlang des Radwegs auch schon etabliert).	https://maps.google.de/?q=48.04166276282148+7.87353739142418	Die Erarbeitung von Lösungen der Problemstellen beim Bahnhof Gundelfingen und dem Obermattenbad sind Bestandteil der weiteren Planung. Zwischen Wolfsgrubenweg und Wildtalstraße soll der Fuß- und Radverkehr getrennt voneinander geführt werden.
302,1	Stamm	auch viele Familien mit Kinder	Nicht nur mit Autofahrern an den Kreuzungen sondern auch mit vielen Familien mit Kindern kommt es hier oft zu kritischen Situationen. Der Weg vom Bahnhof Gundelfingen übers Obermattenbad bis zur Bahnbrücke bei Zähringen ist sehr intensiv von Familien genutzt. Als Radschnellweg ohne zusätzliche Alternativen kaum geeignet.	https://maps.google.de/?q=48.04166276282148+7.87353739142418	Die Ausbildung und Verkehrsregelung der Engstelle Wolfsgrubenweg wird geprüft. Vom Wolfsgrubenweg bis zur Wildtalstraße sollen die verschiedenen Verkehrsarten voraussichtlich voneinander getrennt geführt werden.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
302,2	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	Die Ungeeignetheit fängt von Süden kommend schon in Zähringen an ab Höhe Bürgerhaus Zähringen. Spätestens dort, oder schon ab Tunnel Hinterkirchstr muss RS6 zunächst nach Westen abgeschwenkt und am Westrand Gundelfingens weitergeführt werden, und zwar westlich oder direkt östlich der B3, wofür teilweise schon Fahrwege vorhanden sind. Gründe : A: viele gefährliche Steilstrecken, hier beschrieben von Süden kommend. Schon deswegen fällt die gesamte Vorzugs-Trasse ab nördliches Zähringen bis einschl. Waldstr. Gundelfingen durch das Kriterienraster! B: Außerdem mehrere weitere große, teils schwerste , teils unüberwindbare Probleme für die Durchgängigkeit und alle anderen Verkehrsteilnehmer einschl. Fußgänger, die nachfolgend kurz mitbeschrieben sind: 1.. schmales sehr steiles Gefälle ab Wildtalbrücke zum Obermattenbad mit 2 sehr gefährlichen Knicks Beim Obermattenbad sehr gefährliche Querung bei Bahntunnel (Besucherverkehr Bad, Sportplätze, Rettungsweg; Spaziergänger, Hauptparkplatz (nur durch Ampel behebbar) 2.. lange sehr starke Steigung bis Wildtalbrücke Gundelfingen (die umgekehrt mit Fahrrad zum Rasen genutzt wird bis über 40 km/h Unter der Wildtalbrücke sehr gefährliche winklige Engstelle ganz ohne ausreichende Blickmöglichkeit in Fahrrichtung, kurz danach von Ost einmündender Fuß/Radweg 3.. Von Brücke bis Wolfsgrubenweg: ca 400 lange Strecke 2 m breit vorhanden, nicht verbreiterbar: 12 große Bäume auf Ostseite (Stammbeginn 1/2 bis 1 m ab Wegkante, 3 Bäume davon mit Durchmesern über 50 bis 60 cm. Landwirtschaftliche Nutzung streckenweise bis Wegekante. 1 gr. Regen-wassergulli direkt am Weg gegen häufige Überschwemmungen des Weges aus den Feldern heraus Westseite begrenzt durch Wegeleuchten und Bahn. Die Teilstücke Obermattenbad bis Haltpunkt Gundelfingen dienen auch der Naherholung, Spaziergängerundwege, Familien mit Kinderwagen und kleinen Rädern, Fußgänger und Räder von/nach Wildtal zum DB-Haltpunkt.	https://maps.google.de/?q=48.04166276282148+7.87353739142418	Siehe Themenschwerpunkt 9.
302,2	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	4.. am DB-Haltpunkt Gundelfingen: unlösbare Situation: Sehr wichtige Querung und Bahnunterführung für Schüler, Fußgänger-und Radverkehr zum Einkaufen und zum Bahnhalt, Bushaltestelle mit Endhaltcharakter (oft mehrere Minuten Standzeit mit gefährlicher Sichtversperrung); Für den Bus- und Bahnhalt muss schneller ungehinderter pünktlicher Zugang bleiben! zahlreiche Spaziergänger aus der Gundelfinger Nordhälfte von westlich der Bahn, Hundeausführen zum Wald/Rebberg, zahlreiche Radparkplätze am Haltpunkt. von Norden kommend sehr unübersichtliche Kurve des Glotterpfads Zu Spitzenzeiten (Berufsverkehr) meist schubweise stark befahrene Wohnzubringerstr. Glotterpfad, ist Zubringerstr. zum Waldstadion, und mit sehr langen Staus bei Recyclingtagen (vom Parkplatz Waldstadion) bis nördlich des Bahnhalts! 5. ab nördlich DB Haltpunkt Längeres mittleres Gefälle bis Waldstr., Parkstreifen für Bahnhalt längs Str., Querung Waldstr: dies ist die einzige Zufahrt aus Gundelfingen für alle östlich der Bahn. Zu Spitzenzeiten (Berufs- und Einkaufsverkehr) meist schubweise stark befahren. Buslinie, Großteil des Zwischenortsverkehrs von/nach Heuweiler. Nur lösbar mit für alle sehr ärgerlicher Ampel oder mit Radbrücke (und sehr langer Rampe auf der Nordseite) , die sehr hoch sein müßte wegen evtl. Straßenbahnverlängerung	https://maps.google.de/?q=48.04166276282148+7.87353739142418	Siehe Themenschwerpunkt 9.
303	Anschluss	Gundelfinger Straße für den Radverkehr sicher machen!	Die Gemeindeverbindungsstrasse von Gundelfingen nach Heuweiler wird von vielen Radfahrern genutzt. Die Verbindungsstrasse ist für das Radfahren gut ausgebaut. Die Strasse stellt jedoch für die Radfahrer ein hohes Sicherheitsproblem dar, da viel Autoverkehr herrscht und schnell gefahren wird. Die Strasse würde für den Radverkehr wesentlich attraktiver sein, wenn die Straße für den öffentlichen Verkehrs gesperrt wäre. Diese Variante könnte auch eine interessante Linienführung für den Radverkehr nach Glottertal und weiter sein. Eine Radverbindung Heuweiler/Glottertal zum künftigen Radschnellweg über den Malifikantenweg wird bisher von den Radfahrern kaum benutzt, da er weitgehend in schlechtem Zustand (Schotter) ist und weiter entfernt ist.	https://maps.google.de/?q=48.05192299348616+7.8931617736816415	Siehe Themenschwerpunkt 5.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
303,1	Anschluss	Radfreundlichkeit der Dorstrasse	Wenn, wie hier vorgeschlagen die Gemeindeverbindungsstrasse als Anbindung für Radfahrer aus dem Glottertal formuliert würde, dann müsste die Dorstrasse (Kreisstraße K 4918) ebenfalls umgewidmet werden; sonst würde sich kein durchgehender Radweg ergeben. In diesem Fall entsteht aber das Problem, wie Heuweiler noch mit dem Auto erreicht werden kann.	https://maps.google.de/?q=48.05192299348616+7.8931617736816415	Siehe Themenschwerpunkt 5.
304	Stamm	Gefahrenstelle Ein-/Ausgang Schwimmbad	Kinder laufen unbedacht vom Schwimmbadausgang auf die Straße	https://maps.google.de/?q=48.03496615190775+7.870151996394272	Durch die voraussichtliche Anlage eines Kreisverkehrs soll diese Kreuzung für alle Verkehrsteilnehmer erkennbarer, begreifbarer, übersichtlicher und verkehrssicherer werden.
305	Stamm	Konfliktbereich	Parkende Autos für Schwimmbad und Sportplätze. Häufig unbedachtes Ein- und Ausparken.	https://maps.google.de/?q=48.035956171712016+7.8706884381972495	Der Radschnellweg soll voraussichtlich östlich des bestehenden Gehweges angeordnet werden. Die Parkflächen sollen damit auch neu gestaltet werden.
306	Stamm	Konfliktbereich mit Parkplätzen für Schwimmbad und Sportplätze	Häufig unbedachtes Ein- und Ausparken	https://maps.google.de/?q=48.03600638960098+7.870709895869369	Der Radschnellweg soll voraussichtlich östlich des bestehenden Gehweges angeordnet werden. Die Parkflächen sollen damit auch neu gestaltet werden.
307	Stamm	Konfliktbereich mit parkenden Autos für Sportplätze und Schwimmbad	Häufig unbedachtes ein- und ausparken	https://maps.google.de/?q=48.03591312776826+7.8706133363448325	Der Radschnellweg soll voraussichtlich östlich des bestehenden Gehweges angeordnet werden. Die Parkflächen sollen damit auch neu gestaltet werden.
308	Stamm	Wechselnder Belag mit Kopfsteinpflaster in der Kurve	In der Kurve wechselt der Belag auf Kopfsteinpflaster und dann wieder auf Teerbelag.	https://maps.google.de/?q=48.04647455514174+7.875527143260116	Allgemein wird der Radschnellweg asphaltiert sein. Um einzelne Verkehrsregeln zu verdeutlichen, können Materialwechsel der Oberfläche eingesetzt werden.
309	Stamm ohne E1	Rechts vor Links	Rechts vor Links aufheben	https://maps.google.de/?q=48.057012304120725+7.878452539443971	Siehe Themenschwerpunkt 8.
310	W3 - Denzlingen	Unübersichtlich durch hohe Maispflanzen bis direkt an den Weg	Kreuzung ist nicht einsehbar.	https://maps.google.de/?q=48.06159201428306+7.882504463741499	Im weiteren Planungsprozess werden Massnahmen zur Verbesserung der Konfliktstelle überprüft.
311	W3 - Denzlingen	Belag stark angehoben durch Wurzeln	Die Wurzeln der am Radweg entlang gepflanzten Bäume verursachen hohe Schwellen auf dem Radweg, dass einem fast der Rucksack aus dem Korb fällt.	https://maps.google.de/?q=48.07175866240429+7.909594773973369	Im Rahmen des Ausbaus zum RS 6 wird der Belag des Radwegs unter Berücksichtigung des Baumbestandes verbessert.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
312	W3 - Denzlingen	Sehr gefährliche Kreuzung für Radfahrer	Aus der von links ausfahrende Fahrzeuge schauen nicht nach rechts! Mich wundert, dass hier noch nicht mehr passiert ist.	https://maps.google.de/?q=48.07157465767301+7.909297943115235	Generell erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Durch die Umsetzung der Qualitätsstandards und Musterlösungen der Radschnellverbindungen werden auch die jeweils geltenden Verkehrsregeln verdeutlicht.
312,1	W3 - Denzlingen	Ergänzung	Entlag dieses Abschnittes ist unklar, wer Vorfahr hat. Radfahrer fahrend auf dem Radweg in beide Richtungen, dieser quert mehrfach Straßen in Kreuzungsbereichen.	https://maps.google.de/?q=48.07157465767301+7.909297943115235	Siehe Hinweis Nr. 312.
317	Stamm	Trasse und Fahrradbrücke	Um alle Schwierigkeiten an diesem Streckenabschnitt zu umgehen, halte ich das Anlegen einer Trasse in Verbindung mit einer Fahrradbrücke für die vernünftigste Lösung. Siehe Skizze:	https://maps.google.de/?q=48.04400117067488+7.87444531917572	Der Bau einer aufgeständerten Trasse in diesem Bereich erfordert neben sehr hohen Baukosten einen erheblichen Eingriff in den Bahndamm (Eigentum DB) und den hier dichten Baumbestand. Zudem entstehen "verlorene Steigungen", welche die Akzeptanz der Radfahrenden für die Trasse schmälert. Die Situation am Bahnhof Gundelfingen kann voraussichtlich optimiert werden und eine standardgerechte Führung im Zuge der Kreuzung Waldstraße/Glotterpfad wird nachzeitigem Planungsstand als lösbar angesehen.
318	W2 / W3 Waldkirch	Spielstrasse	Anbei ein Foto der Straße, um zu verdeutlichen, wie die Straße überhaupt aussieht und was uns Bewohner beschäftigt. Wir können uns bei dieser Enge keinen 2 oder 4 spurigen Radschnellweg, Gehweg und eine Möglichkeit für Autofahrer vorstellen, ohne, dass es Konflikte gibt. Schon jetzt gibt es diese regelmässig wenn Verkehrsteilnehmer, ob Radfahrer oder Autofahrer, schneller als Schrittgeschwindigkeit in dieser Straße fahren wollen. Durch die Hecke ist die Sicht komplett eingeschränkt und es kam in der Vergangenheit bereits zu Beinahe Unfällen weil nicht zu sehen ist, wer von dem weg Häusern bei den Häusern auf die Straße tritt oder radelt. Ganz unten auf der Straße ist schemenhaft noch ein Basketballkorb zu erkennen da die Spielstraße viel als Spielstraße genutzt wird, selbst im Winter.	https://maps.google.de/?q=48.09508608209612+7.953404188156129	Siehe Themenschwerpunkt 12.
319	W2 / W3 Waldkirch	Radpendlerin	Als Radpendlerin radle ich täglich zur Arbeit - ich möchte in der Regel wirklich schnell fahren und Umwege meiden. Wenn es mich nicht stört, dass Kinder und Bälle meinen Weg auf einer Spielstraße kreuzen fahre ich durchaus auch sehr langsam durch eine solche. Wenn ich es aber eilig habe dann ist jedes radübende Kind und jeder langsame Fußgänger der den Radweg kreuzt jedoch ein Hindernis. Auf einem Radschnellweg hätte ich die klare Erwartung, dass dies nicht passiert. Hier, wie auch auf anderen Teilen des Radweges (in Teilen von Buchholz oder Denzlingen z.B.) ist ein ungestörtes schnelles Radfahren leider mitnichten gegeben.	https://maps.google.de/?q=48.094828114418256+7.952266931533814	Siehe Themenschwerpunkt 12.
320	Stamm	Vermeidbare Kurven und Engstellen im gesamten Verlauf	Die Feld- und Wirtschaftswege, über die der Radschnellweg geplant ist, weisen im gesamten Verlauf häufig Kurven mit engen Radien, Engstellen und Verschwenkungen auf, die ein sicheres und flüssiges Fahren mit Geschwindigkeiten über 20 km/h nicht gestatten. Speziell die Ausrichtung auf schnellen Radverkehr oder sogar S-Pedeles macht zwingend eine Planung erforderlich, die sich eher an den Standards für Kraftfahrzeuge, jedenfalls zur Nutzung mit einer Richtgeschwindigkeit von 35-40 km/h, als an denjenigen für Radverkehrsanlagen orientieren müsste. Ansonsten wird absehbar das Ziel eines qualitativ wesentlich verbesserten Rad-SCHNELL-weges verfehlt und lediglich ein weiterer Radweg ausgeschildert.	https://maps.google.de/?q=48.04859877348585+7.87772834300995	Radschnellwege werden bei freier Trassierbarkeit so geplant, dass sie mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h sicher befahren werden können. Dazu sollen auch bestehende Wege bezüglich Steigungen und Kurvenradien verbessert werden, damit eine sichere Befahrbarkeit gewährleistet werden kann. Nach bundesdeutschem Recht gelten die schnellen E-Bikes mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h als Kleinkrafträder und nicht als Fahrräder. Sie sind standardmäßig auf Radwegen nicht zugelassen.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
320,1	Stamm	Dem obigen Beitrag kann ich mich nur anschliessen...	Die Feld und Wirtschaftswege sind in weiten Teilen viel zu schmal für gegenläufigen Radverkehr, haben unnötige Verschwenkungen mit kleinen Radien. Zudem werden diese Strecken sehr häufig von Fussgängern (mit und ohne Hunde) Nordic Walkern, Scateboardfahrern, ganzen Familienausflügen als Wanderstrecke benutzt. Hier ist kein zügiges Vorankommen möglich. Hier muss die Strasse komplett neu geführt, vom Fußgängern getrennt und massiv verbreitert werden!	https://maps.google.de/?q=48.04859877348585+7.87772834300995	Siehe Hinweis Nr. 320 und Themenschwerpunkte 1 und 3.
323	Anschluss	Richtung Reute	Auch Richtung Reute solle gebaut werden	https://maps.google.de/?q=48.06959118852699+7.841835021972657	Siehe Themenschwerpunkt 5.
324	W2 / W3 Waldkirch	Neubau Feuerwehrhaus in Planungsphase	tangiert eine Radfahrerstraße	https://maps.google.de/?q=48.08192091274451+7.9265713691711435	Der Standort eines Feuerwehrhauses an einem Radschnellweg schließt sich grundsätzlich nicht aus. Im Einsatzfall gelten klare Vorrangregelungen.
325	W2 / W3 Waldkirch	Tatsächlicher S-Bahnhof Batzenhäusle	liegt abseits der Straße	https://maps.google.de/?q=48.089141748190016+7.941049933433534	-
326	W2 / W3 Waldkirch	Alter Bahnhof Batzenhäusle	Übergang wird derzeit modernisiert - kein Halt mit Fußgänger - normale Straßenbreite	https://maps.google.de/?q=48.08710998284191+7.9369086027145395	-
327	W3 - Denzlingen	Unübersichtliche Kurve unter der Brücke ohne Spiegel	geradeaus geht es zwar, ist aber kein Radweg - links an der B 294 entlang führt der bereits als Radweg ausgewiesene asphaltierte für Gegenverkehr breit genuger Weg - weiter unten an der Rheintallinie ist inzwischen ein Kurvenspiegel angebracht	https://maps.google.de/?q=48.0627798997801+7.897861003875733	Eine Führung des RS 6 entlang der B 294 in diesem Bereich wird geprüft.
328	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Weiterer Radweg von Denzlingen kommend	diese Strecke ist bereits Radweg und gut ausgebaut	https://maps.google.de/?q=48.05989737775688+7.891573905944825	Eine Führung des RS 6 entlang der B 294 in diesem Bereich wird geprüft.
329	Allgemeine Hinweise	Radler aus Denzlingen haben Vorfahrt	das ist eine problematische Stelle - von rechts kommen Radler aus Denzlingen - auf der Strecke zur Kurve hin ist es abschüssig - sind die Planer hier auch schon persönlich unterwegs gewesen ? Im Sommer gab es hier auch schon mal MAIS	https://maps.google.de/?q=48.06246440772351+7.8827762603759775	Das gesamte Planungsgebiet wurde bereits mehrfach durch die Planer befahren. Problemstelle wird in der weiteren Planung überprüft.
330	E1 Denzlingen	Unterführung	- schlechter Straßenzustand - unbeleuchtet - auf beiden Seiten relativ große Steigungen - hierdurch erreichen Fahrradfahrer, die sich begegnen, in der Unterführung hohe Geschwindigkeiten - unübersichtlich, da die Sicht durch die Steigungen eingeschränkt ist - z. Zt. auch Nutzung durch eine große Anzahl anderer Fahrzeuge	https://maps.google.de/?q=48.05814770855928+7.871832847595216	Bei dieser Unterführung bestehen mit der B3 und B294 diverse Randbedingungen. Durch verkehrslenkende Massnahmen, wie z.B. Markierungen, kann eine klare Trennung der Fahrtrichtungen erfolgen. Der Strassenbelag wird bei entsprechend schlechtem Zustand erneuert. Zum Thema Beleuchtung siehe Themenschwerpunkt 7.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
331	Betrieb	Radschnellwege dürfen Fußgänger nicht ins Abseits drängen	Zu neu gebauten Radschnellwegen sollte grundsätzlich ein getrennter, mindestens 2,50 Meter breiter Gehweg gehören (Schutz der Fußgänger*innen, Platz für das Nebeneinandergehen), ggf. mit Verbreiterung bei örtlichem Mehrbedarf (z. B. für den Aufenthalt). Wo dies auf Teilstrecken nicht erfolgen kann, ist eine umwegfreie Fußverkehrsanlage nachzuweisen oder herzustellen. In geschlossenen Ortschaften ist die Umsetzung von Radschnellwegen sehr behutsam zu planen und eine dichte Folge von Querungshilfen vorzusehen (z. B. Fußgängerüberwege), mindestens alle 100 bis 150 Meter (vgl. EFA 2002) sowie überall dort, wo Bedarf besteht. Der querende Fußverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden.	https://maps.google.de/?q=48.042053700358586+7.873077392578126	Bei der Planung des RS 6 gelten die "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg". Darin wird auch geregelt, unter welchen Bedingungen bei der Neuanlage von Radschnellwegen getrennte Gehwege erforderlich sind. Für das Überqueren von Radschnellwegen oder stark befahrenen Radwegen enthalten die Regelwerke der FGSV (RAST 06, EFA 2002) noch keine Aussagen. Hier ist für Baden-Württemberg der „Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ (2019) als Planungsgrundlage heranzuziehen.
334	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Karte zur Alternative über den Malefikantenweg	Da hier schon ein paar mal Vorgeschlagen zum besseren Verständnis auf der Karte eingezeichnet. Die Blaue Linie wäre der Radschnellweg über den Malefikantenweg der keinen Umweg für die Waldkircher darstellt. Über die roten Linien (vorhandene Wege) können die Glottertäler und Heuweiler den Schnellweg mit minimalen Umweg erreichen. Die Verwendung der Straße wie ebenfalls Vorgeschlagen zur Vermeidung von zusätzlicher Asphaltierung wäre die Schwarze Linie. Sogar minimal kürzer. Hier bin ich aber nicht sicher ob es hier nicht bereits bergauf geht. Platz müsste ausreichend vorhanden. Wie stark hier der Autoverkehr ist kann ich nicht beurteilen.	https://maps.google.de/?q=48.0523532975409+7.882819175720216	Die Linienführung der Hauptvariante W1 via Gundelfinger Straße wird hauptsächlich aufgrund von verllorener Steigung, Umwegigkeit für Fahrbeziehung Freiburg-Waldkirch und schlechter Anbindung der Gemeinde Denzlingen als nicht zielführend angesehen. Siehe auch Themenschwerpunkt 8.
335	E1 Denzlingen	vorschlag für eine Westvariante des E1	Hier könnte eine kleine Radunterführung gebaut werden, denn: auf der K5131 zu berufsverkehrszeiten SEHR viel Verkehr	https://maps.google.de/?q=48.04959928945628+7.854798039333152	Siehe Themenschwerpunkt 9.
336	E1 Denzlingen	vorschlag für eine Westvariante des E1	Hier könnte die Westvariante des E1 beginnen, also nicht durch die Unterführung sondern weiter geradeaus immer auf geteerten Wirtschaftswegen immer westlich der B3 bleibend bis zur Kreuzung Mooswaldallee/Hans Bunte Strasse. Dort der zweite Übergabepunkt Freiburg Für all diejenigen, die von Em ins Industriegebiet Nord, Messe, Unikliniken etc. wollen es sind bereits jetzt viele berufspendler, die diese strecke fahren	https://maps.google.de/?q=48.060012108085814+7.870741026899442	Siehe Themenschwerpunkt 9.
336,1	E1 Denzlingen	Stimme voll zu	hier sehe ich auch sehr viele Radfahrer	https://maps.google.de/?q=48.060012108085814+7.870741026899442	Siehe Themenschwerpunkt 9.
336,2	E1 Denzlingen	Ergänzung	Diese Variante ist auch für aus Waldkirch kommende Berufspendler Richtung Mooswaldallee/Industriegebiet Nord die zu bevorzugende. An der Unterführung gibt es leider nur auf einer Seite einen Spiegel - warum? Im weiteren Verlauf ist die Kreuzung mit der Straße nach Vörstetten ein Gefahrenpunkt. Danach geht es leider im Zickzack Richtung Mooswaldalle.	https://maps.google.de/?q=48.060012108085814+7.870741026899442	Siehe Themenschwerpunkt 9.
336,3	E1 Denzlingen	2. Ergänzung	Ab der Mooswaldallee könnte zwischen B293/B3 und Zinkmatten ein Kreuzungs freier Radweg bis zur Tullastraße gebaut werden. Von dort ist es nicht weit zur Habsburger Straße und alternativ zur Neuen Messe und Uniklinik.	https://maps.google.de/?q=48.060012108085814+7.870741026899442	Siehe Themenschwerpunkt 9.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
337	W2 / W3 Waldkirch	Spielstraße, unübersichtliche Wohnwegkreuzungen	Die Walter-Boch-Straße ist eine Spielstraße und damit auf Schrittgeschwindigkeit reduziert. Die Spielstraße wird von den anwohnenden Kindern auch rege genutzt, sodass ein rasches Durchfahren von Fahrrädern kaum möglich ist und sein sollte. Mit einer reinen Reihenhausbauung, die fast ausschließlich mit Familien bewohnt sind wird die Funktion der Spielstraße im hohem Maß genutzt. Dies sollte auch weiterhin erhalten bleiben. Dient das gemeinsame Spiel doch sowohl zur Stärkung der sozialen Kompetenz als auch für die körperliche Gesundheit durch Bewegung an der frischen Luft. Die Größe der Einzelgrundstücke lässt diese Art von Spiel nicht zu - die Spielstraße ist Teil dieses Baukonzeptes, das von der Stadt Waldkirch extra so entwickelt wurde. Zudem ist aufgrund der Bebauung sowohl für Radfahrer als auch für Anwohner ein hohes Gefährdungsrisiko zu erwarten. Die Wohnwege, durch die die Häuser mit der Straße verbunden sind enden direkt auf der Fahrbahn. Es gibt aufgrund der Spielstraße keinen Gehweg. Die die Grundstücke eingrenzenden Hecken beeinträchtigen das gegenseitige Wahrnehmen der Verkehrsteilnehmer wesentlich. Erhöhte Aufmerksamkeit der Bewohner beim Betreten der Straße ist erforderlich. Bereits jetzt kommt es zu gefährlichen Situationen durch Fahrradfahrer, die sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Diese radeln aufgrund der in der Straße eingesetzten Schwellen meist sehr nahe an den Hecken entlang, um die Schwellen zu umfahren. Hier gilt es besonders die Kinder zu schützen. Durch die Anordnung der Parkplätze und Carports der Anwohner sowie der Straßenbreite ist es beim Ein- und Ausparken erforderlich, dass mehrfach auf der Straßenfläche rangiert werden muss. Hieraus ergeben sich sowohl Stockungen für den fließenden Verkehr als auch Gefahrensituationen, zudem durch die leichte Biegung der Straße kein vollständiges Einsehen für die Verkehrsteilnehmer möglich ist. Als Fahrradstraße halte ich deshalb die Walter-Boch-Straße als nicht geeignet.	https://maps.google.de/?q=48.0952688084182+7.953967452049256	Siehe Themenschwerpunkt 12.
340	W2 / W3 Waldkirch	Verkehrsberuhigte Straße und RSW - das passt nicht	Nicht nur einmal kam es hier schon zu brenzlichen Situationen zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Wie soll denn eine Straße zugleich verkehrsberuhigt sein (was ja die bauliche Anlage beabsichtigt) und zugleich ein Radschnellweg sein, auf dem man schnell vorwärts kommt. Das schließt sich definitiv aus. Alles Weitere steht schon bei den anderen Anmerkungen.	https://maps.google.de/?q=48.095340465622144+7.954214215278626	Siehe Themenschwerpunkt 12.
343	W1 Denzlingen	Weg über die Felder	Ich pendle 4 mal die Woche nach Waldkirch und zurück und fahre hier immer über die Felder. Der Weg an der Bundesstraße ist durch Lärm, Abgase und Blendung nachts nicht so attraktiv und zudem etwas länger!	https://maps.google.de/?q=48.05897952592067+7.891831398010255	Siehe Themenschwerpunkt 8.
344	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Beste Route	Kann mich nur anschließen. Als Fahrradpendler zwischen Freiburg und Waldkirch fahre ich aus den selben Gründen immer hier.	https://maps.google.de/?q=48.055480065673166+7.883677482604981	Siehe Themenschwerpunkt 8.
345	Stamm ohne E1	Gefährliche Kurve	An dieser Kurve ist es sehr oft nass und rutschig. Blätter, Verschmutzung aus der Landwirtschaft und ein schlechter Belag.	https://maps.google.de/?q=48.05386291916345+7.877696156501771	Optimierung der Linienführung wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkt 6.
346	Stamm	blöde Stelle	Verkehr, Kopfsteinpflaster in der Einfahrt und ein Glascontainer behindern zügiges Vorwärtskommen.	https://maps.google.de/?q=48.04617091736755+7.8751856088638315	Problemstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
346,1	Stamm	Glascontainer	Dank des Glascontainers ein echter Scherben-Hotspot.	https://maps.google.de/?q=48.04617091736755+7.8751856088638315	Siehe Hinweis Nr. 346.
347	Stamm	Enge Kurve mit Absperrung	Der hohe und dichte Bewuchs behindern zudem die Einsicht in die Straße.	https://maps.google.de/?q=48.04362459375915+7.87444531917572	Konfliktstelle wird überprüft.
348	Stamm	Gefahrenstelle	viel zu enge Schikanenkurve. Keine Einsicht durch Schrebergärten. Hohes Fußgängeraufkommen und hohe Geschwindigkeiten der Radfahrer von Freiburg kommend machen diese Stelle gefährlich.	https://maps.google.de/?q=48.03282104374046+7.869048714637757	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
351	Alternative Streckenführung, Denzlingen	EM-Wasser - Waldkirch	Ein Radverbindung von EM - Waldkirch entlang der Elz und dann über Unter-Sexau - Buchholzer WG nach Batzenhäuse ist eine schnellere Verbindung als am Mauracher Berg über Buchholz. ca. 100m Radweg fehlen an der echten Straßenseite von Denzlingen nach Sexau um in Untersexau nach Buchholz abzubiegen. Auf dieser Nebenstraße ist Tempo. 100km/h erlaubt!! Hochgefährlich für Radfahrer zumal die Nebenstraße in einem schlechten Zustand ist und oft graßt wird.	https://maps.google.de/?q=48.087367989239965+7.895565032958985	Siehe Themenschwerpunkt 2.
351,1	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Leider noch zu gefährlich	Habe von dem Weg auch schon mal gehört und würde ihn gerne mal Nutzen da an den Weinbergen in der Regel einfach zu viel los ist. Mit Kindern ist mir das aktuell leider viel zu gefährlich.	https://maps.google.de/?q=48.087367989239965+7.895565032958985	Siehe Themenschwerpunkt 2.
361	Stamm	Eng und gefährlich	Radfahrer fahren hier bergab gern stell, obwohl der weg nicht wegen der Kurve nicht gut einzusehen ist. Das sollte man übersichtlicher gestalten	https://maps.google.de/?q=48.032749299449115+7.869059443473817	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
362	Stamm	Einfädeln erleichtern	Hier sollte man es Radfahrern erleichtern, von der Straße auf den Radweg und umgekehrt zu wechseln. Jetzt ist das umständlich durch die Barrieren, v.a. bei entgegenkommendem Radverkehr	https://maps.google.de/?q=48.043610247917435+7.874407768249513	Problemstelle wird überprüft.
362,1	Stamm	Einmündung in den Glotterpfad	Vor wenigen Jahren erst wurde die Stelle mit viel Geld umgebaut. Leider eine völlig verfehlt Planung. Absperrbügel auf einer Vorrangroute, das geht gar nicht. Diese stelle muss so umgebaut werden, dass der Radverkehr Vorrang hat und sich nicht durch Hindernisse quälen muss. Geht mit Lastenrad oder mit Anhänger auch ganz toll.	https://maps.google.de/?q=48.043610247917435+7.874407768249513	Problemstelle wird überprüft.
363	Stamm	Einbiegen stadtauswärts erleichtern	Mich stören die Glas- und Altkleidercontainer auch. Kann man das Abbiegen in den Radweg stadtauswärts erleichtern, indem man den Radweg anschrägt, sodass man als Radfahrer keine 90-Grad-Kurve fahren muss?	https://maps.google.de/?q=48.04635740372685+7.875319719314576	Problemstelle und Optimierung der Linienführung wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
364	Stamm	Sichtbehinderung	Hier stören oft Pflanzen, die auf dem Feld wachsen, die Einsicht in die Kreuzung stadtauswärts	https://maps.google.de/?q=48.049204823115105+7.877567410469056	Konfliktstelle wird überprüft.
365	Stamm ohne E1	Schlechte Straßenverhältnisse	Hier ist die Straße oft verschmutzt und rutschig. Ich würde allerdings für den Radweg möglichst keine Bäume fällen wollen! Dann lieber eine dreckige Straße und man fährt hier langsam	https://maps.google.de/?q=48.05401710605432+7.877867817878724	Siehe Themenschwerpunkt 6.
366	W1 Denzlingen	Einfädeln erleichtern	Kann man das Einfädeln auf die Straße hier erleichtern?	https://maps.google.de/?q=48.07397861506176+7.921528816223145	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
367	W1 Waldkirch	Einfädeln von Brücke her erleichtern	Wenn man von der Fußgänger-/Radfahrerbrücke hier kommt, steht man in einer Bushaltestelle und muss zudem einen hohen Randstein überwinden. Hier sollte das Einfädeln in die Straße sowie das Überqueren zum Radweg vereinfacht werden	https://maps.google.de/?q=48.07524028938426+7.923824787139893	Siehe Themenschwerpunkt 10.
368	W1 Waldkirch	Fahrradstraße	Zuerst habe ich mich gefreut, dass das hier eine Fahrradstraße werden soll, weil ich bislang als Radfahrerin die Straße meide und über Buchholz nach Freiburg fahre. Durch die Kurven habe ich immer Angst auf dem Rad, dass mich von hinten kommende Autos zu spät sehen. Es ist mir auch schon passiert, dass ich quietschend bremsende Autos hinter mir hörte. Außerdem ist es hier kalt und nass und daher im Herbst/Winter schlecht zu fahren. Dass nun aber Traktoren und Linienbusse weiter fahren dürfen, schmälert für mich die Attraktivität der Fahrradstraße ungemein. Dann ist sie nur bedingt sicherer für Radfahrer. Kann man Traktoren und Busse nicht auch ausschließen?	https://maps.google.de/?q=48.07723309830007+7.928180694580079	Suggental soll weiterhin mit dem ÖPNV angeschlossen bleiben. Dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr muss ebenfalls eine Wegverbindung zur Verfügung gestellt werden. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 10.
369	W1 Waldkirch	elzdamm nutzen	Kann man nicht die Anbindung an die Brücke verbessern und den Elzdamm nutzen für Radfahrer?	https://maps.google.de/?q=48.07733345354221+7.9276442527771005	Siehe Themenschwerpunkt 10.
370	W2 / W3 Waldkirch	Warum hier entlang?	Wie soll man als Radfahrer sicher diesen Kreisel überqueren angesichts des massiven Verkehrsaufkommens zwischen Waldkirch und Buchholz/Sexau/Emmendingen??? Ich meide diesen Ort als Radfahrerin und fahre über Buchholz nach Freiburg	https://maps.google.de/?q=48.08266633622704+7.931635379791261	Es wird geprüft, die Linienführung der Hauptvariante W2 und W3 wie folgt zu ändern: nördlich entlang der L186 und dann durch die Unterführung L186.
371	W2 / W3 Waldkirch	Fahrrad als Makulatur?	Ich befürchte, hier wäre die Fahrradstraße reine Makulatur - die Autos fahren wie gewohnt so, als wären sie am wichtigsten und die Radfahrer haben das Nachsehen	https://maps.google.de/?q=48.08202125884251+7.9285669326782235	Eine Ausweisung als Fahrradstraße kann derzeit erfolgen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO zu Verkehrszeichen 244.1). Weitere Verkehrsteilnehmer*innen können durch Zusatz-Verkehrszeichen die Straße mitbenutzen. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden und alle Verkehrsteilnehmer*innen müssen sich gemäß StVO §1 so verhalten, dass kein Anderer geschädigt oder gefährdet wird.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
372	W2 / W3 Waldkirch	Einfädeln erleichtern	Hier muss es einfacher werden, auf den Radweg zu gelangen - Bordstein absenken und Auffahrmöglichkeit abschrägen. Ich fahre immer schräg über den Rasen	https://maps.google.de/?q=48.08044436895797+7.9123878479003915	Problemstelle wird überprüft.
373	W3 - Denzlingen	Überqueren erleichtern	Hier sollte das Überqueren der Straße übersichtlicher und einfacher gestaltet werden	https://maps.google.de/?q=48.072716909802644+7.910628318786622	Generell erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Durch die Umsetzung der Qualitätsstandards und Musterlösungen der Radschnellverbindungen werden auch die jeweils geltenden Verkehrsregeln verdeutlicht.
374	W3 - Denzlingen	Unfallgefahr	Weil hier gerade morgens viele Schüler und Autos unterwegs sind. Wäre schön, wenn der Radweg hier deutlich vom Fußweg der Schüler getrennt wird	https://maps.google.de/?q=48.06793505283605+7.9019433259964	Siehe Themenschwerpunkt 3.
375	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Weg hier entlang führen	direkt zur B 294...ist schon gut ausgebaut	https://maps.google.de/?q=48.061768884314105+7.898601293563844	Eine Führung des RS 6 entlang der B 294 in diesem Bereich wird geprüft.
376	Allgemeine Hinweise	In Fahrtrichtung Waldkirch bei Dunkelheit starke Blendung	durch Autos auf B294, die Richtung Freiburg fahren	https://maps.google.de/?q=48.05946713674616+7.887604236602784	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
378	W1 Waldkirch	Querung Emmendinger Straße kritisch	Die Auffahrt zur Emmendinger Straße ist lediglich nur ca. 3,5 Meter breit und die Kreuzung sehr schlecht einsehbar. Weiterhin sehe ich eine Querung der viel befahrenen Emmendinger Straße kritisch. Man könnte die Unterführung und den Panoramaweg bis zum Berufsschulzentrum ausbauen und vor dem Berufsschulzentrum anheben und dann auf die Merklinstraße zufahren, die dann ab dem Wendeplatz bis in die Schlettstadt-Allee als Fahrradstraße umgewidmet wird. In dieser Straße ist schon durch das Gymnasium sehr viel Radverkehr, und wenn der untere Teil der Merklinstraße für den KFZ-Verkehr offen bleibt, ist die Zufahrt auch zu den Betrieben in diesem Bereich gewährleistet. Bei Hochwasser kann ja weiterhin die Merklinstraße benutzt werden.	https://maps.google.de/?q=48.090897530131876+7.9477179050445566	Siehe Themenschwerpunkt 13.
378,1	W1 Waldkirch	Franz-Schubert-Weg - nicht Panoramaweg	Gemeint ist der Franz-Schubert-Weg und nicht Panoramaweg.	https://maps.google.de/?q=48.090897530131876+7.9477179050445566	Siehe Themenschwerpunkt 13.
378,2	W1 Waldkirch	querung	nur unterstützen kann ich die bemerkung, dass die querung der Emmendingerstr äußerst kritisch zu beleuchten ist. hier muss unbedingt den radfahrenden vorrang vor den die Emendingerstr. nutzenden verkehrsteilnehmern gewährt werden. ansonsten sind häufige kollisionen unvermeidlich.	https://maps.google.de/?q=48.090897530131876+7.9477179050445566	Siehe Themenschwerpunkt 13.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
379	W3 - Denzlingen	Schlecht einsehbarer Radübergang	Die aktuelle Streckenführung läuft direkt parallel zur Straße. Obwohl der Rad- und Fußgängerüberweg mit einer roten Bodenmarkierung versehen ist, kommt es hier häufig zu gefährlichen Situationen, da durch das Gebüsch im südlichen Kreuzungsbereich der aus Süden kommende Radverkehr erst sehr spät sichtbar wird. Die laut Karte geplante Verlegung des Übergangs in Richtung Westen erachte ich als wenig sinnvoll, da sie einen Umweg darstellt.	https://maps.google.de/?q=48.06606377046196+7.900655865669251	Der eingetragene Verschwenk des Radweges beruht auf einem Digitalisierungsfehler. Die Hauptvariante W3 soll parallel zur Elzstraße verlaufen. Die Sichtverhältnisse an dem Knotenpunkt werden geprüft.
380	W3 - Denzlingen	Fußgänger im Bereich der Bushaltestelle	Die Führung des Radwegs zwischen Bushaltestelle und Straße ist aus mehreren Gesichtspunkten ungünstig. Zum einen stehen die Fahrgäste des Busses häufig auf dem Weg und haben dabei ihren Blick in Richtung des zu erwartenden Busses gerichtet. Herannahender Radverkehr aus südlicher Richtung wird somit nicht oder erst sehr spät wahrgenommen. Zum anderen kommen Fußgänger über den Zebrastreifen und bemerken den Radverkehr häufig nicht oder zu spät. Besser wäre eine Verlegung des Wartehäuschens an die Straße und Hinterführung des Radverkehrs.	https://maps.google.de/?q=48.068229002887776+7.902506589889527	Problemstelle wird in weiterer Planung überprüft. Angestrebt wird eine Lösung, bei der wartende oder aussteigende Busfahrgäste in keinem Konflikt mit Radschnellwegnutzenden kommen.
381	W3 - Denzlingen	Gefährliche Überquerung	Der Autoverkehr aus nördlicher Richtung sieht querende Fußgänger und Radfahrer erst sehr spät. Umgekehrt sehen Fußgänger und Radfahrer den Autoverkehr aus nördlicher Richtung häufig sehr spät. Grund dafür ist ein Stromhäuschen, was den Blick auf den westlichen Bereich des Fußgängerüberwegs versperrt. Ich habe es selbst schon häufiger mitbekommen, wie es hier zu gefährlichen Situationen gekommen ist, auch wenn Kinder die Straße in Richtung Tankstelle überqueren wollten.	https://maps.google.de/?q=48.064653094041915+7.899945080280305	Die Linienführung der Hauptvariante W3 verläuft parallel zur Elzstraße. Aufgrund dessen ist der Fußgängerüberweg nicht Bestandteil der Hauptvariante W3. Wir werden Ihre Rückmeldung jedoch an die Gemeinde Denzlingen als zuständigen Baulastträger der Elzstraße weitergeben.
382	W2 / W3 Waldkirch	Enge Brückenüberfahrt	Die Breite des Rad- und Fußwegs auf der Brücke ist zu gering für eine schnelle Überquerung bei Gegenverkehr oder Fußgängerverkehr.	https://maps.google.de/?q=48.07858787755282+7.910488843917848	Ein Neubau einer neuen Rad-/Fußverkehrsbrücke oder die Erweiterung der bestehenden Brücke wird in der Planung geprüft.
383	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Warum kein Radweg auf der Westseite?	Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll, den Deich auf der Westseite der Elz dahingehend zu ertüchtigen, dass dieser als Radweg genutzt werden kann? Überführung in Richtung Suggental über bestehenden/ neu errichteten Elzsteg.	https://maps.google.de/?q=48.07918282224749+7.930980920791627	Siehe Themenschwerpunkt 10.
384	W1 Waldkirch	Elzsteg für Radverkehr freigeben oder neu errichten	Der Elzsteg wird schon heute rege vom Radverkehr genutzt, obwohl dieser offiziell nur für Fußgänger freigegeben ist. Dieser lässt sich trotz der Steigung gut mit dem Fahrrad befahren. Warum diesen nicht für den Radverkehr freigeben oder in geeigneter Form neu errichten? So könnte der Radverkehr in Richtung Waldkirch auf der Westseite der Elz nach Norden geführt werden und an der neuen Radbrücke südlich der L186 wieder auf die Ostseite wechseln. Die Fahrt auf dem Deich entlang der Elz (heute auch nur für den Fußverkehr freigegeben) ist definitiv die schönere Variante.	https://maps.google.de/?q=48.07563814049616+7.9243236780166635	Siehe Themenschwerpunkt 10.
385	W3 - Denzlingen	Umweg	Warum ist für einen Radschnellweg ein solcher Bogen geplant?	https://maps.google.de/?q=48.06643659843115+7.900049686431886	Der eingetragene Verschwenk des Radweges beruht auf einem Digitalisierungsfehler. Die Hauptvariante W3 soll parallel zur Elzstraße verlaufen.
386	Allgemeine Hinweise	Blendung	Wenn man hier von Freiburg Richtung Waldkirch fährt wird man stark von entgegenkommendem Autoverkehr geblendet. Das ist Nachts sehr unangenehm und sollte bei der gesamte Pkplanung berücksichtigt werden.	https://maps.google.de/?q=48.040561665922674+7.857799530029298	Siehe Themenschwerpunkt 9.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
387	W1 Waldkirch	Umweg	Da es sich um einen Radschnellweg handelt, sollten solche Umwege eigentlich vermieden werden.	https://maps.google.de/?q=48.08180623125002+7.939167022705079	Da die Linienführung der Hauptvariante W1 von der K5103 zum Promenadenweg weitergeführt wird, entsteht aufgrund der Zwangspunkte (z.B. vorhandene Unterquerung B294) diese direkteste Linienführung.
388	W3 - Denzlingen	Enge Kurve	Kann nicht ohne Risiko schnell gefahren werden.	https://maps.google.de/?q=48.076344229038874+7.909533977508546	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
389	W2 / W3 Waldkirch	Gefahrenstelle	Rutschige Holzbrücke	https://maps.google.de/?q=48.08222195045123+7.931592464447022	Der Hinweis liegt leider außerhalb der Hauptvarianten.
390	W3 - Denzlingen	Gefahrenstelle	Radweg quert Autostraße im Kreuzungsbereich	https://maps.google.de/?q=48.072630883317494+7.91092336177826	Generell erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Durch die Umsetzung der Qualitätsstandards und Musterlösungen der Radschnellverbindungen werden auch die jeweils geltenden Verkehrsregeln verdeutlicht.
391	W1 Denzlingen	Umweg	Zu großer Umweg, so kein Schnellweg.	https://maps.google.de/?q=48.060689728876305+7.8998780250549325	Zur Bestimmung der Linienführung des RS 6 müssen verschiedene Faktoren (hier z.B. Realisierungskosten, Nutzen-Kosten-Verhältnis, Bestand-Bauwerke, Umwegigkeit, etc.) gegeneinander abgewogen werden. Im vorliegenden Fall zeigt dies, dass die angedachte Führung via bestehender Straßenunterführung L112 zielführend ist.
392	Stamm ohne E1	Begradigung	Der Radschnellweg sollte ab Gundelfingen Untere Waldstraße einfach entlang der Bahntrasse führen, wo er dann ab hier ja auch weitergeführt wird.	https://maps.google.de/?q=48.053751760885966+7.87747621536255	Zur Minimierung von Flächenneuversiegelungen und Wegfall von landwirtschaftlichen Flächen wird der Radschnellweg nördlich der Unteren Waldstraße auf bestehenden, zu verbreiternden Wegen geführt.
393	W2 / W3 Waldkirch	Hier sind viele Fussgänger unterwegs	Sehr geehrte Damen und Herren, die Walter Boch Strasse ist verkehrsberuhigt und eine Spielstrasse. Sie wird aber auch von vielen SpaziergängerInnen sehr gerne belaufen. Für viele Fussgänger ist es kaum möglich das parallel verlaufende Untere Amtsfeld zu benutzen da hier die Gehwege sehr holperig und schmal sind. Menschen mit Rollator (eventuell mit Begleitperson), Menschen im Rollstuhl, Menschen mit Kinderwagen, ältere Menschen oder Menschen die nicht so gut zu Fuss sind und von einer Begleitperson gestützt werden müssen nutzen unter anderm die Walter Boch Strasse. Vom Übergang des Unteren Amtsfeldes in die Walter Boch Strasse wurde der Gehweg abgeschrägt. Das ist eine grosse Erleichterung für RollstuhlfahrerInnen und RollatorbenutzerInnen. Viele Menschen, die aus welchen Gründen auch immer nicht so gut zu Fuss sind oder sich nur mit Hilfsmitteln bewegen können nutzen die Walter Boch Strasse. Mit einer sonstigen Nutzung als Spielstrasse ist dies meiner Erfahrung nach sehr gut vereinbar. Unvorstellbar welche Gefahren es bergen würde, wenn diese Strasse als Radschnellweg genutzt werden sollte. Wir werden alle älter, früher oder später :-) Freundliche und nachdenkliche Grüsse	https://maps.google.de/?q=48.094657786742744+7.951977755874396	Siehe Themenschwerpunkt 12.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
394	W2 / W3 Waldkirch	Die Spielstraße ungeeignet für den Radschnellweg	Hallo, auch wir als Anwohner sehen die Spielstraße für ein RS völlig ungeeignet. Wir haben schon einige gefährliche Situationen gehabt, weil ein Kind auf die Straße läuft ohne zu schauen, weil einige Radfahrer viel zu schnell durch die Straße fahren und man das Auto noch rechtzeitig abbremsen. Traut man sich etwas zu sagen, bekommt man auch jetzt schon entsprechende Ausdrücke des Radfahrers hinterhergerufen. Allen anderen Hinweisen zur Walter-Boch-Str. können wir nur bejahen.	https://maps.google.de/?q=48.09538704275115+7.954337596893311	Siehe Themenschwerpunkt 12.
395	E1 Denzlingen	Wasser	Bei Regenwetter steht häufig viel Wasser in der Unterführung, bei stärkeren Regenfällen auch recht hoch- die Wasserableitung funktioniert durchweg nicht bzw. nicht in dem Maße, wie es wünschenswert ist. Wunsch: Funktionierendes Wasserableitungssystem (das robust genug ist, durch landwirtschaftlichen Eintrag nicht gleich zu verstopfen). :-)	https://maps.google.de/?q=48.0580114613312+7.8716397285461435	Die Problemstelle wird geprüft.
396	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Fahrrad weg	Von Wasser nach Freiburg	https://maps.google.de/?q=48.102619857006346+7.857953576312867	-
397	W2 / W3 Waldkirch	Einbahnverkehr	Zwischen Waldklich Bf und Galgenbrücke sollte der Radverkehr getrennt durch die Elz im Einbahnverkehr geführt werden. Anderst sind die schon beschriebenen Engpässe nicht lösbar.	https://maps.google.de/?q=48.0914385854548+7.947403192083585	Siehe Themenschwerpunkt 13.
399	Stamm	bessere Trennung Radweg / Fussweg	den Weg wird intensiv sowohl von Radfahrern als auch von Fussgängern genutzt. Viele Fußgänger benutzen den Weg oft über die volle Breite (mehrere Personen laufen nebeneinander), wodurch es immer wieder zu Konflikten und gefährlichen Situationen zwischen Radfahrer und Fußfänger kommt. Daher soll der Weg bereiter ausgebaut werden und für Fußgänger und Radfahrer eine Spur eingezeichnet werden.	https://maps.google.de/?q=48.039923234140595+7.872616052627564	Im Bereich zwischen Im Zollgarten und Wolfsgrubenweg wird eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr erfolgen.
399,1	Stamm	RS 6 an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	Von Wildtal-Brücke bis Wolfsgrubenweg: ca 400 lange Strecke 2 m breit vorhanden, nicht verbreiterbar: 12 große Bäume auf Ostseite (Stammbeginn 1/2 bis 1 m ab Wegkante, 3 Bäume davon mit Durchmesern über 50 bis 60 cm. Landwirtschaftliche Nutzung streckenweise bis Wegekante. 1 gr. Regenwassergully direkt am Weg gegen häufige Überschwemmungen des Weges aus den Feldern heraus Westseite begrenzt durch Wegeleuchten und Bahn. Die Teilstücke Obermattenbad bis Haltepunkt Gundelfingen dienen auch der Naherholung, Spaziergängerwege, Familien mit Kinderwagen und kleinen Rädern, Fußgänger und Räder von/nach Wildtal zum DB-Haltepunkt. Die starken Steigungen an anderen Teilstrecken von RS6 in Zähringen und Gundelfingen führen zum Ausschluss des RS6 längs der Bahn in Zähringen (und ab Friedhof in Zähringen)	https://maps.google.de/?q=48.039923234140595+7.872616052627564	Siehe Themenschwerpunkt 9.
400	Stamm	Priorisierung	Diese beiden Verengungen führen heute schon zu Unfällen. Hier wäre zu wünschen, dass die Verbreiterung unter der Brück so bald wie möglich erfolgt zur Unfallvermeidung.	https://maps.google.de/?q=48.03801506502408+7.871650457382203	Konfliktstelle wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
401	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Ab hier wird's knifflig	Von Norden kommend, ist die aktuell die weitere Wegführung Richtung Freiburg an der Bahnlinie entlang klar. Als Schnellweg taugt diese Wegführung bis Freiburg Innenstadt nicht als Radschnellweg. Bereits jetzt ist der Radweg häufig voll, unübersichtlich, teilweise mit viel zu schnellen fahrenden Radfahrern, die potentielle Gefahrenherde darstellen. Und ab hier ist der Belag häufig so schlicht, dass man ab hier lieber mit Mountainbike Richtung Innenstadt fahren würde. Ab hier sollte eine andere Trassenführung in Betracht gezogen werden, z.B. über die alte Bundesstrasse und die in wenigen Jahren hoffentlich verkehrsberuhigte Zähringerstraße.	https://maps.google.de/?q=48.04688816889995+7.882733345031738	Siehe Themenschwerpunkte 9 und 18. Der Belag wird bei entsprechend schlechtem Zustand erneuert.
402	W2 / E 2	Denzlingen - Emmendingen an der Elz	Die Variante von Denzlingen an der Bahnlinie entlang und dann an der Elz hat den Vorteil, dass die Variante bis zur Querung der Hauptstraße für den Radverkehr nach Sexau / Freiamt mit genutzt werden kann und in einem späteren Schritt in diese Richtung erweitert werden kann.	https://maps.google.de/?q=48.076788665589014+7.884836196899415	Siehe Themenschwerpunkt 5.
404	W2 / W3 Waldkirch	Behindertenparkplätze	An dieser Stelle befinden sich 4 neue breite Parkplätze für Menschen mit Behinderung. Gibt es hier einen Vorschlag, wie mit diesen umgegangen werden kann sollte ein Radschnellweg daran vorbei führen? Die Steigung des kleinen Weges von den Parkplätzen nach oben ist sehr sportlich für Rollstuhlfahrer/innen.	https://maps.google.de/?q=48.09530105417233+7.9550349712371835	Siehe Themenschwerpunkt 12.
405	Stamm	Gefährliche Begegnungen mit Fußgängern	Auf der Strecke zwischen Gundelfingen und Denzlingen sind zahlreiche Fußgänger unterwegs. Viele Spaziergänger oder Jogger laufen nebeneinander her und versperren oft die gesamte Breite der Fahrbahn. Wenn sich ein Fahrradfahrer nähert und klingelt, ist das Verhalten der Fußgänger vielfach schlichtweg nicht vorhersehbar. Entweder sie reagieren überhaupt nicht, weil sie nicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer achten; sie sind ins Gespräch vertieft oder hören mit Kopfhörern Musik. Es kann aber auch sein, dass die Fußgänger auf beiden Seiten des Weges stehenbleiben, sodass die Fahrradfahrer zwischen ihnen hindurch fahren müssen. Es ist also nicht möglich, an einer Gruppe von Fußgängern vorbeizukommen, ohne im Vorfeld die Geschwindigkeit massiv abzubremsen, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Außerdem laufen manche Fußgänger auf der falschen Seite und zwingen die Fahrradfahrer dazu, nach links auszuweichen, was dann zu Konflikten mit entgegenkommenden Radfahren führt. Ein weiteres Problem sind angeleinte Hunde: Wenn sich das Tier sehr weit vom Herrchen entfernt, sodass sich die Leine quer über den Weg spannt, müssen Radfahrer zwangsläufig anhalten und abwarten, bis Hund und Herrchen sich wieder auf eine Seite geeinigt haben. Daher stelle ich folgende Fragen: Welche Verhaltensregeln gelten für Fußgänger, die in Zukunft den Radschnellweg benutzen wollen? -Gilt das Gebot, immer nur auf der rechten Seite zu gehen? -Dürfen mehrere Personen nebeneinander gehen? -Ist das Musikhören mit Kopfhörern erlaubt? -Sind auch Hunde auf dem Radschnellweg zugelassen? -Gibt es eine Pflicht für Fußgänger, nachts eine Beleuchtung zu tragen Wie werden diese Regeln den Fußgängern kommuniziert? Um das Ziel zu erreichen, den Radfahrern eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit und ein gefahrloses Vorankommen zu ermöglichen, gilt es, das Konfliktpotenzial mit den Fußgängern zu minimieren. Dies geschieht sicherlich durch eine ausreichend breite Fahrbahn und eine gute Beleuchtung. Es ist aber genauso wichtig, dass vernünftige Verkehrsregeln gelten und diese von allen Beteiligten befolgt werden.	https://maps.google.de/?q=48.04804292288118+7.876510620117188	Siehe Themenschwerpunkte 1, 3 und 7.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
407	Stamm	Engstelle und Realisierung	Engstelle an der bestehenden Brücke. Vorschlag, den Radweg etwas östlich zu verschwenken und eine übersichtliche höhengleiche Kreuzung mit der Wildtalstraße mit klarer Vorfahrtsregelung zu schaffen. Dürfte deutlich kostengünstiger und schneller zu realisieren sein als Anpassungen an der Brücke vorzunehmen.	https://maps.google.de/?q=48.038079628292216+7.872154712677003	Problemstelle wird überprüft.
408	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Streckenführung	Streckenführung entlang Untere Waldstraße und alte Bundesstraße Ri. Denzlingen bringt bauliche Vorteile: Es steht außerorts bereits eine breite Trasse zur Verfügung Vermeidung von Flächenversiegelung Umgehung der Engstelle Bahnunterführung Grüner Weg -> Verzicht auf teure und komplexe Anpassungsarbeiten an der Brücke Realisierung im Zuge einer Verkehrsberuhigung der Unteren Waldstraße	https://maps.google.de/?q=48.04678775428669+7.872819900512696	Die Führung via Grüner Weg wird aufgrund der derzeit bestmöglichen Realisierbarkeit (gute Kompatibilität mit den zahlreichen anderen Planungsvorhaben) favorisiert.
409	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Streckenführung	Führung des RS6 vom Bahnhof Gundelfingen bis Kreisel Alte Bundesstraße auf der Straße Glotterpfad, Untere Waldstraße. Schaffung abknickende Vorfahrtsregelung an der Einmündung Glotterpfad/Waldstraße bei der Bahnunterführung	https://maps.google.de/?q=48.046199607620615+7.874879837036134	Die Führung via Grüner Weg wird aufgrund der derzeit bestmöglichen Realisierbarkeit (gute Kompatibilität mit den zahlreichen anderen Planungsvorhaben) favorisiert.
410	Stamm	Brücke über Strasse	Hier sollte eine Brücke gebaut werden um die Strasse zu überbrücken. Dann parallele Führung bis Taubenbach. Der bisherige Weg könnte rückgebaut werden.	https://maps.google.de/?q=48.04609919166494+7.8749334812164316	Es wird eine verkehrssichere, höhengleiche Querung der Unteren Waldstraße vorgesehen. Zur Minimierung von Flächenneuversiegelungen und Wegfall von landwirtschaftlichen Flächen wird der Radschnellweg nördlich der Unteren Waldstraße auf bestehenden, zu verbreiternden Wegen geführt.
411	Stamm	Begradigung und stärkere Übersichtlichkeit	Hier ist eine der beiden heikelsten Stellen des Radwegs zwischen der B 294 und FR-Zähringen. Eine Optimierung dieser Kreuzung ist zu Recht geplant. Die Verbesserung der Situation der engen und gefährlichen Einmündung bei den Glascontainern durch Verbreiterung, Abrücken von den Containern und Entfernung des sichtbehindernden Bewuchses ist das Minimum. Aber für einen echten Sicherheits- und Tempo-Gewinn sollte entsprechend der Anregung von Gerster eine geradlinige Radwegführung vom Glotterpfad direkt nach Norden erfolgen. Die notwendige Neuinanspruchnahme von Grund und Boden ist überschaubar, das Grundstück ist teilweise schon asphaltiert und wird lediglich für Aufschüttungen genutzt. Vielleicht gehört es der Gemeinde, sodass es für den Radschnellweg verfügbar ist? Das ganze müsste noch durch entsprechende Beschilderung flankiert werden, dann wäre das wirklich ein Fortschritt.	https://maps.google.de/?q=48.04624981552505+7.875646948814393	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
412	Allgemeine Hinweise	Ladestation	Der Neubau des Jungfernstegs könnte mit einer Solaranlage überdacht werden, die dann die Energie liefert für eine E-Bike Ladestation	https://maps.google.de/?q=48.09475645650027+7.959390878677369	Der Hinweis liegt leider außerhalb der Hauptvarianten. Baulastträger des Jungfernstiegs ist die Stadt Waldkirch.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
413	Allgemeine Hinweise	überdachte Abstellplätze	Toll wäre es, wenn es hier eine ordentliche Zahl überdachter Fahrradabstellplätze gäbe für Gäste, die in die Stadt wollen. Die Stellplätze am Bahnhof sind durch Schüler und andere Pendler i.d.R. voll belegt.	https://maps.google.de/?q=48.09406136951335+7.958473563194276	Dort, wo erkennbarer Bedarf besteht, wird in der Planung des RS 6 ein Hinweis gegeben. Die Planung und der Bau von Fahrradabstellanlagen ist jedoch nicht Gegenstand der Radschnellwegplanung.
414	W2 / W3 Waldkirch	72 Kfz in einer Spielstraße parken rückwärts auf den RSW aus	Ich kann mich den Ausführungen meiner Nachbarn zur Unvereinbarkeit der Walter-Boch-Straße, deren Straßenraum als Spielstraße und Fußgängerverbindung genutzt wird mit den Anforderungen, die an einen Radschnellweg zu stellen sind nur anschließen. Die WB-Straße erschließt Reihenhauszeilen, die an der nördlichen Straßenseite über kleine Fußwege erreicht werden. Die erforderlichen Stellplätze und Carports wurden an der südlichen Straßenseite im 90-Grad-Winkel angeordnet. Hier befinden sich 72 Stellplätze, die von den Bewohnern der WB-Straße und Anwohnern aus Nachbarstraßen genutzt werden. Die WB-Straße ist von den Wohnwegen durch Hecken und dicht berankte Heckenrosenspalier (die Bestandteil eines vom Bauträger sehr sorgfältig geplanten Außenraumgestaltungskonzeptes sind) stark eingeschränkt. Gleichzeitig sind die Stellplätze so eng angeordnet, dass KFZ-Nutzer rückwärts ausparken müssen und dabei die gesamte Straße blockieren. Bereits in der Vergangenheit hatten wir hier mehrfach gefährliche Situationen mit Radfahrern, insbesondere mit Gruppen von E-Bikern und Rennradlern, die oftmals auf der Rückfahrt vom Kandel im Geschwindigkeitsrausch durch unsere Straße sausten. Die Stadt Waldkirch hat auf diese Unfallgefahr reagiert und geschwindigkeitsreduzierende Aufpflasterungen angebracht. Gleichzeitig wird die WB-Straße von Kindern und Jugendlichen aus der Siedlung und Nachbarstraßen intensiv als Spielstraße genutzt. Die Hausgrundstücke sind z.T. sehr klein (mein eigenes Grundstück hat insgesamt 152 qm) und es gibt keine Freiflächen für Sport und Spiel in der Umgebung. So werden Fußballtore und Basketballkörbe durch die Straße gerollt und die Fläche zum Inlinern und Skateboard fahren genutzt.	https://maps.google.de/?q=48.09501084165711+7.95263171195984	Zur Linienführung W2/W3 siehe Themenschwerpunkt 12. Der Bahnhof dient als modaler Verknüpfungspunkt in Verbindung mit qualitativ guten Abstellanlagen auch für Nutzer des RS 6, die aus weiteren Regionen (z.B. Gutach, Elzach) kommen.
414	W2 / W3 Waldkirch	72 Kfz in einer Spielstraße parken rückwärts auf den RSW aus	Dies funktioniert, weil die Anwohner extrem vorsichtig und wachsam ausparken und in Schrittgeschwindigkeit fahren. Unsere flächensparende Reihenhausbebauung funktioniert für die Familien hier nur so gut, weil die hier lebenden Kinder und Jugendlichen den Straßenraum nutzen können. Mit der Führung eines Radschnellweges durch diese Straße würde eine gut funktionierende Wohnsiedlung mit einer intensiv genutzten Spielstraße in einen Unfallschwerpunkt verwandelt. Weiterhin möchte ich die Notwendigkeit der Führung des Radschnellweges bis zum Waldkircher Bahnhof in Frage stellen. Hauptzielpunkte für Berufs- und Ausbildungspendler liegen in Waldkirch im Bereich des Schulzentrums in der Märklinstraße und bei der Firma Sick in der Freiburger Straße, beide liegen westlich des Bahnhofs. Der letzte Abschnitt des geplanten Radweges durch die WB-Straße würde vermutlich weniger durch Pendler genutzt, sondern durch Freizeitradler auf E-Bikes und Rennrädern. Mit den damit verbundenen Gefahren haben wir - bis zur dem Einbau von Schwellen - bereits schlechte Erfahrungen gemacht.	https://maps.google.de/?q=48.09501084165711+7.95263171195984	Zur Linienführung W2/W3 siehe Themenschwerpunkt 12. Der Bahnhof dient als modaler Verknüpfungspunkt in Verbindung mit qualitativ guten Abstellanlagen auch für Nutzer des RS 6, die aus weiteren Regionen (z.B. Gutach, Elzach) kommen.
415	Stamm	Engstelle	der ganze Weg von der Kreuzung oben bis zu den Tennisplätzen ist sehr eng - wenn ein Fussgänger unterwegs ist und gleichzeitig zwei Radler sich begegnen, dann muss man sehr aufpassen. Ausserdem werden die Radler bergab sehr schnell	https://maps.google.de/?q=48.03218400412121+7.868608084536391	Konfliktstelle wird überprüft.
417	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Nicht an der B294 entlang nach Waldkirch	Bitte die neue Streckenführung abseits der B294 legen. Es ist m. E. unzumutbar, morgens im Berufsverkehr als Fahrradfahrerin neben der Autobahn zu fahren und die ganzen Abgase einzuatmen. Die Streckenführung sollte natürlich geradlinig sein, ohne große Kurven und Umwege.	https://maps.google.de/?q=48.089546658323215+7.952728271484376	Siehe Themenschwerpunkt 4.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
417,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Lieber Flächenschonend	Dem oben genannten Kommentar kann ich nicht zustimmen, da langfristig Autos mit schadstoffarmen Abgasen unterwegs sein werden. Und bei der Planung nicht noch mehr wie nötig Landwirtschaftliche Flächen miteinbezogen werden	https://maps.google.de/?q=48.089546658323215+7.952728271484376	Siehe Themenschwerpunkt 4.
419	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Waldkircher Ast	Ich halte eine Abbiegung des waldkircher Astes an dieser Stelle für am geeignetsten. Das ist der schnellste und schönste Weg. Und eventuell am einfachsten zu bauen. Weit und breit nur Feld. Außer natürlich die Bauern haben was dagegen.	https://maps.google.de/?q=48.055367715745604+7.878050411298188	Siehe Themenschwerpunkt 8.
421	Stamm	Rad- und Fußweg zu eng und unübersichtlich	Rad- und Fußweg ist zu eng, wenn sich FußgängerInnen (z. T. nebeneinandergehend) und FahrradfahrerInnen begegnen. Außerdem unübersichtlich wegen der drei engen Kurven, der oft schlecht zurückgeschnittenen Hecken (Westseite). Außerdem gibt es vom westlichen Grundstück ab und zu Wasserabfluss, der im Winter gefriert - mich hat es schon aus der Kurve getragen und langelegt!	https://maps.google.de/?q=48.032415687182244+7.869011163711549	Konfliktstelle wird überprüft.
422	Stamm	Parkplatz des Tennisclubs: Gefährdung	Die Personen, die in den Parkplatz einfahren oder (meist rückwärts) ausfahren achten nicht immer auf RadfahrerInnen	https://maps.google.de/?q=48.034126772390394+7.869595885276795	Konfliktstelle wird überprüft.
425	E1 Denzlingen	Blendungsgefahr	An der gesamten Strecke parallel zur B3 ist bei Dunkelheit die Blendung durch Autoscheinwerfer nicht nur unangenehm sondern auch gefährlich. Nur, wenn der Radweg etwas tiefer liegt, ist es besser. Vielleicht kann man darauf beim Bau achten.	https://maps.google.de/?q=48.08044436895797+7.86299228668213	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
426	E1 Denzlingen	Alternative Wegführung	Warum kann man nicht eine zwar teure aber auf Dauer attraktive Lösung wählen und von dieser Stelle aus Richtung EM bis zur weiteren Parallelführung an der B3 den Radweg geradeaus weiter führen? Dazu wären drei Unterführungen notwendig, aber die Kringelei durch die Felder und Gärten entfällt. Geld ist ja angeblich nicht das Problem.	https://maps.google.de/?q=48.072007186999144+7.863464355468751	Bei der Erarbeitung der möglichen Linienführungen sind eine Vielzahl von Kriterien von Bedeutung. Bei einer direkten Linienführung parallel zur B3 ist der Verbrauch von Flächen, die Flächenneuersiegelung und die Realisierungskosten immens hoch und unverhältnismäßig im Vergleich zur Benutzung von bestehenden Wirtschaftswegen, die mittels Wegeverbreiterungen, Optimierungen der Linienführung und etwas längerer Fahrdistanz als Radschnellwege nutzbar sind.
427	Anschluss	Ausbau Zubringer Kollmarsreute wäre wünschenswert	Im Zuge des Baus der Hauptvariante E2 wäre es klasse, wenn dieser Verbindungsweg nach Kollmarsreute als Zubringer asphaltiert und die Fortsetzung bis ins Ortsstraßennetz Kollmarsreute fahrradtauglich ausgebaut werden könnte. Heute ist leider Kollmarsreute in Richtung Elz / Wasser extrem schlecht angebunden, nur auf sehr schlechter Schotterpiste oder mit großem Umweg durch Bürkle-Bleiche.	https://maps.google.de/?q=48.099048589620956+7.869536876678468	Siehe Themenschwerpunkt 5.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
427,1	Anschluss	Nur nicht alles asphaltieren	Für einen Zubringer ist der jetzige Zustand völlig ausreichend.	https://maps.google.de/?q=48.099048589620956+7.869536876678468	Siehe Themenschwerpunkt 5.
429	Stamm ohne E1	gefährliche 90 Grad Winkel begradigen	gefährliche 90 Grad Winkel begradigen bisherige Kurven gefährlich, glatt, verschmutzt, unübersichtlich	https://maps.google.de/?q=48.05393553048932+7.877799524952571	Optimierung der Linienführung wird überprüft.
430	W1 Denzlingen	Fehlende Leitplanken auf der B 294 zum Fahrradweg	Fehlende durchgängige Leitplanken auf der B 294 zum beiden Fahrradwegen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Ich habe schon mit ansehen müssen, wie ein PKW von der B 294 abkommend, auf den Radweg geschossen ist. Der Asphalt ist auf der gesamten Länge defekt.	https://maps.google.de/?q=48.06901764107339+7.910735607147218	Die Erforderlichkeit von Leitplanken richtet sich unter anderem nach den technischen Regelwerken (Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme - RPS) und wird geprüft. Der Strassenbelag wird bei entsprechend schlechtem Zustand erneuert.
431	W1 Waldkirch	Kreisstrasse als Fahrradstrasse mit Anlieger frei markieren	Kreisstrasse als Fahrradstrasse mit Anlieger frei markieren und jeweils durch Kreisverkehre eingrenzen Bushaltestellen auf B 294 einrichten, z. B. auf den Parkplätzen. in den Niederlanden ist das z. B. eine weit verbreitete Regelung.	https://maps.google.de/?q=48.081175478460075+7.938290990674962	Siehe Themenschwerpunkt 10.
432	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Kürzeste und schnellste Streckenführung	Kürzeste und schnellste Streckenführung mit Fahrradstreifen ist notwendig! Um die Strecke Waldkirch - Freiburg - und zurück in ca. 40 Minuten für 18 KM zu schaffen, sind Umwege über die Elz sinnlos! Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad Vorrangplätze, Ampelschaltung Grünes Licht für Fahrradfahrer an allen Ampeln ist notwendig und eine durchgängige Fahrradspur auf der Hauptverkehrsstrasse. Radfahrstreifen auf der gesamten Länge von Kollnau bis Denzlingen!	https://maps.google.de/?q=48.09367440979962+7.959966801143806	Siehe Themenschwerpunkt 11.
432,1	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Sinnvoller Streckenverlauf	Langestr. - Freiburger Str. - L 186 - Kreisstrasse 5103 über Suggenbad: Der Streckenverlauf klingt sehr sinnvoll, ist damit auch langfristig attraktiv für die Waldkircher Innenstadt.	https://maps.google.de/?q=48.09367440979962+7.959966801143806	Siehe Themenschwerpunkt 11.
433	Stamm	Weg zu schmal für Rad- und Fußverkehr	Steil und schmal, viele Fussgänger, gerne mit Hund oder Nordic walking Stöcken und immer nebeneinander. Hier reicht der Platz nicht für beides, jedenfalls nicht für einen Radschnellweg. Wenn der RSW hierdurch soll, müsste ein anderer Weg für Fussgänger geschaffen werden. Durfte schwierig werden.	https://maps.google.de/?q=48.03204620010789+7.868657112121583	Konfliktstelle wird überprüft.
434	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Weg nach EM hinein	Bester Radweg in die südlichen Stadtteile. Leider sehr schmal und mit viel Fussgängern, Kindergartenkindern, Hundeführern etc. Müsste verbreitert werden mit getrennten Spuren für Radfahrer und Fuszgänger.	https://maps.google.de/?q=48.10098315684407+7.862133979797364	Siehe Themenschwerpunkt 5.
435	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Kein Radweg, gefährliches Abbiegen auf Kollmarsreuter Brücke	Eine der unangenehmsten Radfahrtsituationen in EM. Auf der Brücke gibt es keinen Radweg. Nur einen Fussgängerweg mit Rad frei - Schild. Morgens unbenutzbar wegen vielen Schülern die diesen Weg stadteinwärts auf der falschen Seite benutzen. Der Grund hierfür ist die schwierige Abbiegestelle für Radfahrer von der Kommarsreuter Str. auf die Brücke. Es besteht keinerlei Fahrbahnmarkierung. Abhilfe wäre die Einzeichnung eines geschützten Radfahrstreifens am Fahrbahnrand auf der breiten Brücke. Das Abbiegen an der Kreuzung Kommarsreuter Str. auf die Brücke und umgekehrt wäre vermutlich nur durch einen Kreisverkehr dort verbesserbar, was auch dem KFZ-Verkehr mit viel Wartezeit stadtauswärts guttun würde. Der Platz dafür wäre jedenfalls da. Man müsste nur die Werbetafel für die wunderbaren Wahlplakate entfernen.	https://maps.google.de/?q=48.115311017575074+7.858657836914063	Der Hinweis liegt leider außerhalb der Hauptvarianten.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
436	W1 Waldkirch	Suggental - Sperrung K5103	Die bereits genannten Bemerkungen von <i>(Namen aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt)</i> kann ich in vollem Umfang zustimmen. Als Suggentäler Rad- und Autofahrer sehe ich die Diskussion zur Sperrung der K5103 in Richtung Waldkirch für den allgemeinen KFZ Verkehr als sehr kritisch an. In diversen Berichten, Vorschriften wird angegeben, dass auf einem Radschnellweg mind. 20km/h gefahren werden sollte. Wo fahren Familien oder Tagesausflügler, die nicht nur von A nach B kommen wollen, sondern unsere schöne Gegend mit dem Fahrrad genießen wollen? Wollen wir eine „auf die Plätze fertig los“ Gesellschaft sein? Wo fahren die Bewohner des Suggentals z.B. mit Anhänger, die aus Sicherheitsgründen nicht auf die B294 gehen wollen oder können? Zusätzlich gibt es Vespa- / S-Pedelec (mit Nummernschilder) bzw. KFZ mit 25 km/h fahrende, die nicht auf der B294 fahren dürfen und auf die K5103 angewiesen sind. Diskriminierungsfrei für KFZ Fahrzeuge aus dem Suggental, egal ob Richtung Waldkirch oder Denzlingen ist nicht möglich! Grundsätzlich haben wir im örtlichen Bereich genügend Möglichkeiten (Feldwege, normale Radwege) sicher und zügig mit dem Fahrrad voran zu kommen. Besser wäre es doch diese Wege zu ertüchtigen. Dazu gehört u.a. eine vernünftige Beleuchtung, um auch in den Wintermonaten bzw. abends bei Dunkelheit sicher von A nach B zu kommen. Ich selbst fahre auch als Berufspendler öfter mit dem Fahrrad nach Freiburg. Vom Suggental bis z.B. Zährigen oder Richtung Mooswald gelangt man gut ohne Halt. Im städtischen Bereich (Freiburg) wird es dann problematisch und gefährlich.	https://maps.google.de/?q=48.07524028938426+7.923438549041749	Auf dem Radschnellweg kann jegliche Geschwindigkeit gefahren werden. Der Radschnellweg soll gemäß "Qualitätsstandards für RSV in BW" lediglich eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von mind. 20 km/h, unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten und Strecken mit niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, ermöglichen. Der Radschnellweg soll für alle Rad-Nutzergruppen ein Radweg mit hohen Qualitätsanforderungen sein. Siehe auch Themenschwerpunkte 7 und 10.
437	Anschluss	Anbindung anderer Orte wünschenswert	Aus Windenreute kommend bevorzuge ich eindeutig Hauptvariante E 2. Hier sind außer Denzlingen, Wasser und Emmendingen auch Kollmarsreute und Windenreute näher dran und die Radfahrer würden den Radschnellweg nutzen können. Hauptvariante 1 ist von Windenreute zu weit weg, ich müsste zunächst nach Emmendingen zum Bahnhof fahren und da mir das zu umständlich wäre, würde ich weiterhin auf meiner „alten“ Route nach Freiburg fahren.	https://maps.google.de/?q=48.10763178093514+7.883419990539552	Radschnellwege werden größtenteils immer nur abschnittsweise von den Radfahrenden benutzt. Daher kann ab jeder beliebigen Stelle der RS 6 genutzt werden. Zu der Wahl der Vorzugsvariante siehe auch Themenschwerpunkt 4.
438	Stamm	Nadelöhr - notwendige Ausbaubreite nicht vorhanden!	Der Wolfsgrubenweg ist hier teilweise nur 3m breit, gesäumt von Baumbestand und Wohnbebauung mit kleinen Vorgärten. Je nach Ausbauplan sind jedoch insgesamt 6 - 10m nötig, um den Abschnitt als Radschnellweg zzgl. Anlieger-KFZ- und (viel) Fußgänger-Verkehr nutzen zu können. Gibt es Überlegungen, den Hang zur Bahntrasse (jenseits des Baumbestandes) mit einzubeziehen? Oder wie sind die Überlegungen, diesen Engpass zu beheben?	https://maps.google.de/?q=48.04147984607427+7.873506546020509	Die Ausbildung und Verkehrsregelung dieser Engstelle wird geprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
439	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Alternativroute in Richtung Industriegebiet	Vom Suggental über die L186 Richtung Waldkirch Freiburgerstr. wäre eine offizielle Fahrradbindung äußerst nützlich. Auf dem oben genannten Streckenabschnitt herrscht auch ohne ausgewiesenen Fahrradweg reger Radverkehr, welcher tendenziell sogar zunimmt. Hier handelt es sich Großteiliges um Berufspendler aber auch um Personen die aus verschiedenen Gründen aus angrenzenden Stadtteilen fahren oder Wochenendausflügler. Der Streckenabschnitt ist für Fahrräder nicht immer ungefährlich, da sich diese die Fahrbahn mit sehr vielen Autos und LKWs teilen welche im Schnitt 70km/h auf dem Tacho haben. Jedoch verirren sich auch regelmäßig Wochenendausflügler auf die Auffahrt der B294 Richtung Tunnel. Generell finde ich die geplante Streckenführung der Strecke W1 als gut. Jedoch ist diese nicht immer geeignet (z.B. bei Hochwasser) und vor allen Dingen nicht ausreichend! Viele Radfahrer müssen täglich z.B. ins Waldkircher Industriegebiet oder die Innenstadt pendeln und möchten hierfür keinen Umweg auf sich nehmen und entscheiden sich deshalb dafür über die L186 zu fahren, auch wenn das wie oben geschrieben, nicht immer ganz ungefährlich ist. Daran wird sich auch nach Ausbau der Strecke W1 ab Ausfahrt Suggental nicht viel ändern. (Man siehe z.B. die Brückenführung Suggental über die Elz zum Elzdamm: Immer noch fahren sehr viele Radfahrer aus Bequemlichkeit oder Unwissenheit durch Suggental und landen letztendlich an der L186.) Daher sollte an einer Alternativroute mit Abzweigung von W1 ab der Ausfahrt Suggental gearbeitet werden. Der zusätzliche Weg hätte folgende Vorteile: -Radfahrer können auch bei Hochwasser der Elz sicher über einen Radweg nach Waldkirch gelangen. (Ist mit der Route W1 wie momentan geplant nicht möglich) -	https://maps.google.de/?q=48.08174889040687+7.940921187400819	Siehe Themenschwerpunkt 11.
439	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Alternativroute in Richtung Industriegebiet	Dieser Radweg wäre deutlich attraktiver für Berufspendler ins Industriegebiet. Jedoch auch die beliebtere Route für Wege zum Stadtrainsee, Schwarzwald-Zoo, Baumkronenweg und sogar die Innenstadt. -Die Verbindung ins Industriegebiet vom Radweg an der Elz über Mauermattenstr./Freiburgerstr. ist sehr gefährlich, da hier gerade in den Zeiten des Berufsverkehrs unter Anderem sehr viele LKWs fahren. Eine mögliche Lösung wären z.B. Radwege links und rechts der L186. Diese könnten durch Bau von einem oder mehreren Kreisverkehren im genannten Abschnitt realisiert werden, da hierdurch vorhandene Abbiegespuren wegfallen und von bisher für Autos benötigte Flächen eingespart werden. Zusätzlich hätte vor allem ein Kreisverkehr (eventuell mit Radfahrervorfahrtsstreifen) an der Abfahrt Waldkirch-West, von Freiburg kommend, folgende Vorteile: -Bessere Umfahrungsmöglichkeit für Autos aus Richtung Waldkirch in Richtung Furtwangen bei Tunnelsperre. (Die Umfahrung führt durch die Waldkircher Innenstadt. Autos aus Richtung Waldkirch sehen erst unmittelbar vor der Auffahrt zur B294 durch Hinweistafel, wenn der Tunnel gesperrt ist. Somit ist die nächste Wendemöglichkeit der Kreisverkehr in Richtung Waldkirch-Buchholz, welcher 1km entfernt ist. Somit ergibt sich ein Umweg von 2km, welcher vermieden werden kann.) Auch ist zu beachten, dass zusätzlich bei Tunnelsperre deutlich mehr Autos von Freiburg kommend Waldkirch-West abfahren, wofür die Momentane Verkehrsregelung zu einem großen Rückstau auch auf der B294 sorgt. -Geschwindigkeiten von 70km/h sind kaum mehr möglich. (Weitere Kreisverkehre an der Ausfahrt vom Suggental kommend und der Abfahrt Waldkirch-West von Waldkirch-Elzach kommend würden zu zusätzlicher freiwerdenden Flächen für Radwege sorgen (siehe Erläuterung oben) und die Höchstgeschwindigkeiten weiter drosseln.)	https://maps.google.de/?q=48.08174889040687+7.940921187400819	Siehe Themenschwerpunkt 11.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
440	W2 / W3 Waldkirch	Viel los auf der Walter-Boch-Straße	Kinder spielen, Wochenendradler, Spaziergänger, Bewohner*innen die einparken und ausparken. Seit den letzten 13 Jahren sind Unfälle und zahlreiche gefährliche Situationen mit Radfahrer*innen, Kindern und fahrenden Autos passiert. Alle Bewohner*innen müssen die Straße überqueren, um zum parkenden Auto zu kommen, daß bedeutet man müsste ständig eine Radstrecke überqueren. Vor allem der Umgang der ganzen Verkehrsteilnehmer*innen miteinander ist sehr schwierig. Von März bis ca. Anfang November wird die Strecke bereits intensiv von Rdfahrer*innen benutzt. Oft wird hier zu wenig Rücksicht genommen. Obwohl man die Kinder sieht, fahren viele (nicht alle) Radler zu schnell auf die Kinder los und schimpfen. Beim Einsteigen in ein Taxi wurde mein 80jährige Schwiegermutter übel beschimpft- sie solle nicht so blöd auf der Straße herum stehen. Wenn die Radfahrer nun eine Schnellstraße durch diese belebte Zone bekommen, werden sie ja auch berechtigt und bestärkt, daß sie hier rücksichtslos auf ihr Recht pochen dürfen, schnell zu fahren.	https://maps.google.de/?q=48.095111162218004+7.953270077705384	Siehe Themenschwerpunkt 12.
441	W1 Waldkirch	B294 ab Suggental als Teilradweg	Eventuell prüfen, ob man nicht eine Spur als Fahrradweg der B294 nutzen kann, oder den Standstreifen als Radweg benutzen und alle ca 500m eine kleine Parkbucht erstellen. (Kompletter Standstreifen wird nicht benötigt) Vom Flächenverbrauch eine sehr gute Lösung. Im und nach dem Tunnel in Richtung Elzach ist die B294 sowieso einspurig.	https://maps.google.de/?q=48.08017916000178+7.93614149093628	Die vorhandene Verkehrsbelastung der B294 beträgt an der Zählstelle 79131101: 31.145 Kfz/Tag (DTV 2019) und an der Zählstelle 79131106: 22.086 Kfz/Tag (DTV 2019). Für den Abschnitt Knotenpunkt B3/B294 bis L186 liegt die B294-Verkehrsbelastung im Bereich der Zählstelle 79131101. Eine Ausweisung einer Richtungsfahrbahn der zweibahnigen B294 bzw. eines Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn als Radschnellweg wurde bereits geprüft. Jedoch übersteigt die vorhandene Verkehrsbelastung die Verkehrsstärken für zweistreifige bzw. dreistreifige Querschnitte. Zudem wird eine Führung des Radschnellweges höhengleich mit einer Bundesstraße aufgrund der Verkehrssicherheit und der Akzeptanz der Radfahrenden als nicht umsetzbar angesehen. Eine Querschnittsreduzierung zulasten des Kfz-Verkehrs ist somit nicht möglich.
442	Stamm	Weg sollte für Fußgänger gelassen werden und nebedran der Schnellweg exkl. für Räder	Runterfahrend werden die Radfahrer es laufen lassen. Eine klare Trennung aus Fußgängersicht wäre daher besser. In Richtung Wildtal wäre evtl. Platz einen zweiten Weg ausschließlich für Räder anzulegen. Das Grundstück scheint lediglich eine langgezogene Wiese zu sein. Siehe auch Bild.	https://maps.google.de/?q=48.03228295912064+7.869000434875489	Konfliktstelle wird überprüft.
444	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Fortsetzung des Radschnellweges 1	Geht man davon aus, dass der Straßenverkehr in Richtung Suggental gesetzt ist, wäre die Fortsetzung der Trasse des Radschnellweges hier ideal.	https://maps.google.de/?q=48.08165212758912+7.937327027320863	Siehe Themenschwerpunkt 10.
445	Alternative Streckenführung, Waldkirch	Fortsetzung des Radschnellweges 2	Die jetzige Brücke vom Elzdamm zur Kreisstrasse ist für den Radschnellweg unattraktiv. Hier wäre eine veränderte Wegführung zu prüfen, die in etwa bei der Schnellstrassenausfahrt die Schnellstrasse quert und an die aktuellen Wirtschaftswege anschliesst.	https://maps.google.de/?q=48.07711840635506+7.923835515975953	Siehe Themenschwerpunkt 10.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
446	Stamm	Hohe Dichte an Verkehrsteilnehmer und unterschiedliche Interessen	Die Wegführung ist ungeeignet für den RSW, da sich hier Pendler, Schulkinder, Freizeitradler, Fussgänger, Tennisspieler, Schwimmbadbesucher usw. zwangsläufig treffen! Es gibt keinen Anlass, hier dem RSW Vorrang zu geben!	https://maps.google.de/?q=48.033233571477204+7.8690433502197275	Konfliktstelle wird überprüft. Siehe auch Themenschwerpunkte 1 und 3.
449	W1 Waldkirch	Schnellradweg K5103	Meine Familie und ich können uns nur den Kommentaren anschließen, die gegen den Schnellradweg K5103 sind. Einerseits ist es eine gute Idee jedoch unüberlegt. Andere die nicht im Suggental wohnen können gut darüber urteilen und die Schnellstrecke befürworten, jedoch ist es für die Anwohner von Suggental eine große Benachteiligung. Auf die eine Art heißt es immer auf die Umwelt achten und CO2 einsparen und auf der anderen Seite müssen die Suggentäler jetzt Umwege in Kauf nehmen. Wie schon mehrmals erwähnt gibt es dann von Suggental statt einem direkten Weg nur noch 2 Umwege um nach Waldkirch zu gelangen. Zum einen über die B294 und zum anderen über Buchholz, dort entstehen dann wahrscheinlich wieder neue Probleme z.B mehr Stau durch Tunnelsperrung, Feierabendverkehr oder in Buchholz wegen größerem Verkehrsaufkommen usw. Was passiert dann wenn der Schnellradweg K5103 am Hundeplatz zu Ende ist? Dann kommt ja auch die L186, welche viele der Radfahrer benutzen, statt den für sie vorgesehenen Radweg.	https://maps.google.de/?q=48.07641949678918+7.92590081691742	Siehe Themenschwerpunkt 10.
450	Allgemeine Hinweise	Elz-Überquerung	Ist zur Zeit nur eine Notlösung. Aus den meisten Richtungen wären mühsame Umweg-Schleifen erforderlich, die dazu führen, die Elz woanders zu queren.	https://maps.google.de/?q=48.10817624222295+7.852306365966798	In der weiteren Planung wird sich zeigen, ob hier der RS 6 die Elz quert. Insofern dies eintreffen wird, wird die bestehende Brücke entweder erweitert oder es wird eine neue Brücke für den RS 6 erstellt.
451	E2 Sexau	Wie überquert man hier die Straße?	An dieser Stelle ist morgens und abends viel Autoverkehr. Im Dunkeln kann es hier sehr unübersichtlich sein. Die Pkw fahren hier mit hoher Geschwindigkeit. Wird es eine Ampel geben, oder eine Vorfahrt für Fahrräder? Oder besser eine schwungvolle Unterführung?	https://maps.google.de/?q=48.084343499568334+7.889889478683473	Konfliktstelle wird überprüft.
452	W2 / E 2	Besser auf dieser Seite der Bahn weiterführen	Die Streckenführung erscheint im Bereich Denzlingen nicht sinnvoll. An dieser Stelle sollte der Radweg auf dieser Seite der Bahn bleiben. Es sollte ein direkter Zugang zum Kreisverkehr geschaffen werden. Am Bahnhof entlang dann eine eigene Spur und eine sichere Querung der Hauptstraße herstellen, z.B. Vorfahrt für Fahrräder schaffen, oder Kreisverkehr, ...	https://maps.google.de/?q=48.07327607845053+7.884128093719483	Eine Linienführung via Bahnhofstraße (Hauptstraße - Bahnhof) ist aufgrund der Planungsabsichten der Gemeinde Denzlingen nicht möglich.
453	Anschluss	Zubringer aus Windenreute	Dieser Verbindungsstraße von Windenreute zum Kreisverkehr erlaubt Pkw 100 km/h und verfügt weder über Fußgänger- noch Radoption. Eine gefährliche Ecke. Dieser Abschnitt sollte mitgedacht werden. Vielleicht kann man dieses Problem mit einer Bahnunterführung beim zukünftigen Rewe / Bahnhofpunkt lösen?!	https://maps.google.de/?q=48.10972362702285+7.876596450805665	Der Hinweis liegt außerhalb der Linienführungen der Hauptvarianten des RS 6 und wird im Rahmen des Projektes nicht weiter überprüft. Der Hinweis wird jedoch an den/die zuständige*n Radverkehrsbeauftragte*n zugestellt.
454	Allgemeine Hinweise	Fahrrad-Gefahrenzone Hauptstrasse Kollmarsreute	Auf dem Weg zum Schnellradweg nach Freiburg stellt die Hauptstrasse in Kollmarsreute eine Gefahrenzone dar. Die meisten Fahrradfahrer trauen sich hier nicht auf die Straße, fast jeder benutzt den Gehweg. Eine Besserung scheint nicht in Sicht.	https://maps.google.de/?q=48.10423593168239+7.876253128051759	Der Hinweis liegt außerhalb der Linienführungen der Hauptvarianten des RS 6 und wird im Rahmen des Projektes nicht weiter überprüft. Der Hinweis wird jedoch an den/die zuständige*n Radverkehrsbeauftragte*n zugestellt.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
455	Alternative Streckenführung, Emmendingen	Querung der Hauptstrasse aus der Hornwaldstrasse kommend	Für Radfahrer aus Kollmarsreute und aus Richtung Windenreute sollte hier die Querung der vielbefahrenen Hauptstrasse erleichtert werden. Ansonsten bleibt das eine Gefahrenstelle. Eine Ampel? Vorfahrt für Radfahrer? Ein Kreisverkehr?	https://maps.google.de/?q=48.101284082980214+7.881574630737306	Der Hinweis liegt außerhalb der Linienführungen der Hauptvarianten des RS 6 und wird im Rahmen des Projektes nicht weiter überprüft. Der Hinweis wird jedoch an den/die zuständige*n Radverkehrsbeauftragte*n zugestellt.
456	W1 Waldkirch	Überflutung des Radwegs unter L186 bei Hochwasser	z.B. am 29. Januar 2021	https://maps.google.de/?q=48.082035593983385+7.9381799697875985	-
457	Allgemeine Hinweise	Bei Hochwasser Überflutung des Elzdamm-Radwegs	z.B. am 29.1.21	https://maps.google.de/?q=48.076777913137136+7.924693822860719	-
458	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	die Variante Westweg in Gundelfingen für das Y kann hier lang führen	ab Beginn der Weststrandstr. in Freiburg kann hier das Bein des Y weiter nach Norden geführt werden, es sind viele Wege schon vorhanden, stellenweise sind Begradigungen nötig und unter der Straße Vörstetten-Gundelfingen am besten ein eventuell zweiteiliger Radtunnel. unter der Straße plus unter der KFZ-Auffahrt, um ohne Zickzack kreuzungsfrei auf den Fahrweg an der B3 nach Norden zu kommen, Aufspaltung des Y dann nahe der Aufspaltung B3-B294	https://maps.google.de/?q=48.052840971122805+7.8622720683215	Siehe Themenschwerpunkt 9.
459	Alternative Streckenführung, Gundelfingen	Eichelbuckweg für Westvariante nutzbar	Der Eichelbuckweg ist statt des Weges an der B3 streckenweise für die westliche Variante nutzbar. Aber in der Nähe der Grünschnittstelle Richtung Norden in Richtung Tunnel unter der B294 zu verlassen	https://maps.google.de/?q=48.04496591230738+7.853389976653939	Siehe Themenschwerpunkt 9.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
460	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	<p>RS 6 durch Gundelfingen ist an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet ! Die Ungeeignetheit fängt von Süden kommend schon in Zähringen an ab Höhe Bürgerhaus Zähringen. Spätestens dort, oder schon ab Tunnel Hinterkirchstr muss RS6 zunächst nach Westen abgeschwenkt und am Westrand Gundelfingens weitergeführt werden, und zwar westlich oder direkt östlich der B3, wofür teilweise schon Fahrwege vorhanden sind. Die Gabelung EM-WK (das Y) kann knapp nördlich der Ortsgrenze Gundelfingen erfolgen: für Waldkirch direkt vor dem Tunnel unter der B294 (dann neue Bahnbrücke nötig) oder nach dem Tunnel mit der vorhandenen Bahnbrücke auf der Nordseite der B 294 (im weiteren Verlauf aber Südseite nötig) um Querung von Wohngebieten und der Hauptstr. Denzlingen zu vermeiden. für Emmendingen Weiterführung auf vorhandenen Wegen am Westrand Denzlingens nahe der B3, die nicht durch Wohngebiete führen. Eine Variante durch die Ortsmitte Gundelfingen ist aus vielen Gründen ebenfalls völlig ungeeignet. Gründe : A: viele gefährliche Teilstrecken, hier beschrieben von Süden kommend. Schon deswegen fällt die gesamte Vorzugs-Trasse ab nördliches Zähringen bis einschl. Waldstr. Gundelfingen durch das Kriterienraster! B: Außerdem mehrere weitere große, teils schwerste, teils unüberwindbare Probleme für die Durchgängigkeit und alle anderen Verkehrsteilnehmer einschl. Fußgänger, die nachfolgend kurz mitbeschrieben sind: 1.1. der steile Doppelknick auf Höhe Bürgerhaus Zähringen , durch erheblichen Umbau entschärfbar 1.2. das sehr steile lange gefährliche Gefälle beim Kindergarten/Gemeindehaus bis zum 1. Straßentunnel/Reutebachgasse, (nicht entschärfbar) dort bis Bernlappstr zu Stoßzeiten morgens, mittags, spätnachmittags viel PKW-Verkehr mit ständiger Staugefahr (zwei einzige zumutbare Zufahrten/Zugänge für dortiges bergig-steiles Zähringen östl. der Bahn: Auto-prädestiniert!) - wenn, dann 2 Ampeln nötig! In jedem Falle: sehr großer Ärger/Protest von allen Anwohnern östlich der Bahn zu erwarten! 1.3.a Fall RS6 in Zähringen östlich der Bahn (wenn Au der Höhe – nomen est omen - statt Wildtalstr.): sehr gefährliche Knicke bei 2. Straßentunnel lange zunächst sogar extrem starke Steigung bis zum Bahnhofepunkteingang, im weiteren Verlauf langes mäßig starkes Gefälle zur Wildtalstraße bis nahe Brücke - (alles nicht entschärfbar) 1.3.b Dort in Zähringen für Variante (Fall westlich der Bahnlinie) durch Wildtalstr.: Problem Anlieger- und Busverkehr, stehender Verkehr/Parken, relativ schmale Str. sowie Verkehr nach Wildtal. Bei Bahnbrücke 2 rechtwinklige Knicks</p>	https://maps.google.de/?q=48.03661617434683+7.87091802732316	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
460	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	1.4. schmales sehr steiles Gefälle ab Wildtalbrücke zum Obermattenbad mit 2 sehr gefährlichen Knicks Beim Obermattenbad sehr gefährliche Querung bei Bahntunnel (Besucherverkehr Bad, Sportplätze, Rettungsweg; Spaziergänger, Hauptparkplatz (nur durch Ampel behebbar) 1.5. lange sehr starke Steigung bis Wildtalbrücke Gundelfingen (die umgekehrt mit Fahrrad zum Rasen genutzt wird bis über 40 km/h Unter der Wildtalbrücke sehr gefährliche winklige Engstelle ganz ohne ausreichende Blickmöglichkeit in Fahrtrichtung, kurz danach von Ost einmündender Fuß/Radweg 1.6. Von Brücke bis Wolfsgrubenweg: ca 400 lange Strecke 2 m breit vorhanden, nicht verbreiterbar: 12 große Bäume auf Ostseite (Stammbeginn 1/2 bis 1 m ab Wegkante, 3 Bäume davon mit Durchmesern über 50 bis 60 cm. Landwirtschaftliche Nutzung streckenweise bis Wegekante. 1 gr. Regenwassergulli direkt am Weg gegen häufige Überschwemmungen des Weges aus den Feldern heraus Westseite begrenzt durch Wegeleuchten und Bahn. Die Teilstücke Obermattenbad bis Haltpunkt Gundelfingen dienen auch der Naherholung, Spaziergängerwege, Familien mit Kinderwagen und kleinen Rädern, Fußgänger und Räder von/nach Wildtal zum DB-Haltpunkt. 1.7. am DB-Haltpunkt Gundelfingen: unlösbare Situation: Sehr wichtige Querung und Bahnunterführung für Schüler, Fußgänger- und Radverkehr zum Einkaufen und zum Bahnhalt, Bushaltestelle mit Endhaltcharakter (oft mehrere Minuten Standzeit mit gefährlicher Sichtversperrung); Für den Bus- und Bahnhof muss schneller ungehinderter pünktlicher Zugang bleiben! zahlreiche Spaziergänger aus der Gundelfinger Nordhälfte von westlich der Bahn, Hundeausführungen zum Wald/Rebberg, zahlreiche Radparkplätze am Haltpunkt. von Norden kommend sehr unübersichtliche Kurve des Glotterpfads Zu Spitzzeiten (Berufsverkehr) meist schubweise stark befahrene Wohnzubringerstr. Glotterpfad, ist Zubringerstr. zum Waldstadion, und mit sehr langen Staus bei Recyclingtagen (vom Parkplatz Waldstadion) bis nördlich des Bahnhalts! 1.8. ab nördlich DB Haltpunkt Längeres mittleres Gefälle bis Waldstr., Parkstreifen für Bahnhalt längs Str., Querung Waldstr: dies ist die einzige Zufahrt aus Gundelfingen für alle östlich der Bahn. Zu Spitzzeiten (Berufs- und Einkaufsverkehr) meist schubweise stark befahren. Buslinie, Großteil des Zwischenortsverkehrs von/nach Heuweiler.	https://maps.google.de/?q=48.03661617434683+7.87091802732316	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.
460	Stamm	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	Nur lösbar mit für alle sehr ärgerlicher Ampel oder mit Radbrücke (und sehr langer Rampe auf der Nordseite) , die sehr hoch sein müßte wegen evtl. Straßenbahnverlängerung	https://maps.google.de/?q=48.03661617434683+7.87091802732316	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
461	Stadtgebiet Freiburg Hinweise zur Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie	RS6 längs der Bahn hat zu große Probleme in Zähringen ab nördlich Bürgerhaus (und in Gundelfingen)	Die Ungeeignetheit von RS6 fängt von Süden kommend spätestens schon in Zähringen an ab Höhe Bürgerhaus Zähringen. Spätestens dort, oder schon ab Tunnel Hinterkirchstr muss RS6 zunächst nach Westen abgeschwenkt und am Westrand Gundelfingens weitergeführt werden, und zwar westlich oder direkt östlich der B3, wofür teilweise schon Fahrwege vorhanden sind. A: viele gefährliche Steilstrecken, hier beschrieben von Süden kommend. Schon deswegen fällt die gesamte Vorzugs-Trasse ab nördliches Zähringen bis einschl. Waldstr. Gundelfingen durch das Kriterienraster! B: Außerdem mehrere weitere große, teils schwerste, teils unüberwindbare Probleme für die Durchgängigkeit und alle anderen Verkehrsteilnehmer einschl. Fußgänger, die nachfolgend kurz mitbeschrieben sind: 1.1. der steile Doppelknick auf Höhe Bürgerhaus Zähringen, durch erheblichen Umbau entschärfbar 1.2. das sehr steile lange gefährliche Gefälle beim Kindergarten/Gemeindehaus bis zum 1. Straßentunnel/Reutebachgasse, (nicht entschärfbar) dort bis Bernlappstr zu Stoßzeiten morgens, mittags, spätnachmittags viel PKW-Verkehr mit ständiger Staugefahr (zwei einzige zumutbare Zufahrten/Zugänge für dortiges bergig-steiles Zähringen östl. der Bahn: Auto-prädestiniert!) - wenn, dann 2 Ampeln nötig! In jedem Falle: sehr großer Ärger/Protest von allen Anwohnern östlich der Bahn zu erwarten! 1.3.a Fall RS6 in Zähringen östlich der Bahn (wenn Auf der Höhe – nomen est omen - statt Wildtalstr.): sehr gefährliche Knicke bei 2. Straßentunnel lange zunächst sogar extrem starke Steigung bis zum Bahnhofpunkteingang, im weiteren Verlauf langes mäßig starkes Gefälle zur Wildtalstraße bis nahe Brücke - (alles nicht entschärfbar) 1.3.b Dort in Zähringen für Variante (Fall westlich der Bahnlinie) durch Wildtalstr.: Problem Anlieger- und Busverkehr, stehender Verkehr/Parken, relativ schmale Str. sowie Verkehr nach Wildtal. Bei Bahnbrücke 2 rechtwinklige Knicks 1.4. schmales sehr steiles Gefälle ab Wildtalbrücke zum Obermattenbad mit 2 sehr gefährlichen Knicks Beim Obermattenbad sehr gefährliche Querung bei Bahntunnel (Besucherverkehr Bad, Sportplätze, Rettungsweg; Spaziergänger, Hauptparkplatz (nur durch Ampel behebbar) 1.5. lange sehr starke Steigung bis Wildtalbrücke Gundelfingen (die umgekehrt mit Fahrrad zum Rasen genutzt wird bis über 40 km/h Unter der Wildtalbrücke sehr gefährliche winklige Engstelle ganz ohne ausreichende Blickmöglichkeit in Fahrtrichtung, kurz danach von Ost einmündender Fuß/Radweg	https://maps.google.de/?q=48.02265388189967+7.862640218091489	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.
461	Stadtgebiet Freiburg Hinweise zur Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie	RS6 längs der Bahn hat zu große Probleme in Zähringen ab nördlich Bürgerhaus (und in Gundelfingen)	1.6. Von Brücke bis Wolfsgrubenweg: ca 400 lange Strecke 2 m breit vorhanden, nicht verbreiterbar: 12 große Bäume auf Ostseite (Stammbeginn 1/2 bis 1 m ab Wegkante, 3 Bäume davon mit Durch-mes-tern über 50 bis 60 cm. Landwirtschaftliche Nutzung streckenweise bis Wegekante. 1 gr. Regen-wassergulli direkt am Weg gegen häufige Überschwemmungen des Weges aus den Feldern heraus Westseite begrenzt durch Wegeleuchten und Bahn. Die Teilstücke Obermattenbad bis Haltpunkt Gundelfingen dienen auch der Naherholung, Spaziergängerrundwege, Familien mit Kinderwagen und kleinen Rädern, Fußgänger und Räder von/nach Wildtal zum DB-Haltpunkt. 1.7. am DB-Haltpunkt Gundelfingen: unlösbare Situation: Sehr wichtige Querung und Bahnunterführung für Schüler, Fußgänger-und Radverkehr zum Einkaufen und zum Bahnhofpunkt, Bushaltestelle mit Endhaltcharakter (oft mehrere Minuten Standzeit mit gefährlicher Sichtversperrung); Für den Bus- und Bahnhalt muss schneller ungehinderter pünktlicher Zugang bleiben! zahlreiche Spaziergänger aus der Gundelfinger Nordhälfte von westlich der Bahn, Hundeausführen zum Wald/Rebberg, zahlreiche Radparkplätze am Haltpunkt. von Norden kommend sehr unübersichtliche Kurve des Glotterpfads Zu Spitzenzeiten (Berufsverkehr) meist schubweise stark befahrene Wohnzubringerstr. Glotterpfad, ist Zubringerstr. zum Waldstadion, und mit sehr langen Staus bei Recyclingtagen (vom Parkplatz Waldstadion) bis nördlich des Bahnhalts! 1.8. ab nördlich DB Haltpunkt Längeres mittleres Gefälle bis Waldstr., Parkstreifen für Bahnhalt längs Str., Querung Waldstr: dies ist die einzige Zufahrt aus Gundelfingen für alle östlich der Bahn. Zu Spitzenzeiten (Berufs- und Einkaufsverkehr) meist schubweise stark befahren. Buslinie, Großteil des Zwischenortsverkehrs von/nach Heuweiler. Nur lösbar mit für alle sehr ärgerlicher Ampel oder mit Radbrücke (und sehr langer Rampe auf der Nordseite), die sehr hoch sein müßte wegen evtl. Straßenbahnverlängerung	https://maps.google.de/?q=48.02265388189967+7.862640218091489	Siehe Themenschwerpunkte 9, 14a-e und 18.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
464	W2 / W3 Waldkirch	Viel genutzte Spielstraße	In der Walter-Bochstraße stehen 27 Reihenhäuser, welche für Familien konzipiert wurden. Es handelt sich hier um eine kinderreiche Siedlung. Die Spielstraße stellt einen wichtigen Raum für Kinder dieser Straße und darüber hinaus für Kinder der Umgebung dar. Sie hat in diesem dicht bebauten Stadtgebiet auch für Jugendliche einen hohen Spiel- und Freizeitwert. Die ganze Siedlung und die Häuser sind für Familien mit Kindern konzipiert und dadurch auch nur für diese interessant. Uns ist der Erhalt der Spielstraße auch für die kommende Generation wichtig.	https://maps.google.de/?q=48.09531180275255+7.953683137893678	Siehe Themenschwerpunkt 12.
467	W1 Denzlingen	extremer Flächenverbrauch	Diese landwirtschaftliche Straße ist für viele Landwirte die schnellste und einfachste Verbindung zu ihren Grundstücken. Wegen den Abmessungen der heutigen landwirtschaftlichen Maschinen hält ich persönlich eine Fahrradstraße von bis zu 6,50m Breite bei der Vielzahl an Benutzern (Reiter, Fahrradfahrer, Inlineskater, Fußgänger und landwirtschaftlichem Verkehr) für zu gering. In der heutigen Zeit des hohen Flächenverbrauches wäre der Ausbau dieser bestehenden landwirtschaftlichen Straße auf nur 6,50m - in der gesamten Länge - extrem. Die rechtliche Würdigung bei einem Unfall mit einem Fahrradfahrer auf einer gemeinschaftlichen Radstraße sehe ich bei Gunsten des Radfahrers. Dies sehe ich ebenso bei einem Fahrradunfall durch eine unerlässliche, arbeitsbedingte und kurzzeitige Verschmutzung der Radstraße durch einen Landwirt.	https://maps.google.de/?q=48.058893476472036+7.886338233947755	Siehe Themenschwerpunkt 8.
468	W1 Denzlingen	Lärm an der B294 und Einbindung Glottertal	Ich halte die Variante mit E2 und W2 für sinnvoll. Somit sind viele Gemeinden eingebunden und es werden bereits viel befahrene Radwege eingeschlossen. Direkt an der B294 ist meiner Meinung nach nicht so gut geeignet, da dort der Lärm und die Blendung nachts einfach zu stark ist. Ein Anschluss bzw eine Einbindung des Glottertals wäre schön. Auch gerade für die Schüler, die aus Glottertal nach Denzlingen oder noch weiter müssen oder auch an den Bahnhof, wäre beispielsweise ein Weg an der Glotter sinnvoll.	https://maps.google.de/?q=48.05875006040472+7.8862953186035165	Siehe Themenschwerpunkte 4 und 5.
469	W1 Waldkirch	Unübersichtlich Stelle	Von Waldkirch nach Suggental ist die Unterführung nach die Einsicht in die Kurve sehr schlecht.	https://maps.google.de/?q=48.08186357202922+7.938307621031934	Problemstelle wird überprüft.
470	W1 Waldkirch	Schlecht Sicht	Die Fahrzeuge blenden von der B294 aus. Morgens und vor allem beim Regen wird man geblendet und man erkennt die Fahrbahn nicht mehr. Das gilt für die ganze Strecke entlang der B294.	https://maps.google.de/?q=48.0808385959607+7.939176355127395	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
471	W1 Denzlingen	Wildunfall	Hatte morgen einen Wildunfall mit einem Reh.	https://maps.google.de/?q=48.07185663847938+7.915150163841936	-
472	W1 Denzlingen	Unfall gefahr	Schlecht einsehbar, wenn Spaziergänger bzw. Landwirtschaflichefahrzeuge sich treffen. Auf Grund von Sicht verhältnissen fahre ich ab hier zwischen den Felder entlang. Das Licht von der B294 blendet teilweise stark. Sturzgefahr, da bei morgendlicher Starkregen die Strecke nicht mehr sieht.	https://maps.google.de/?q=48.060341956357234+7.899995662427056	Siehe Themenschwerpunkt 8.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
473	W1 Denzlingen	Schlechte Sicht	Die Autos von der B294 blenden Stark, morgens und vor allem bei Regen. Man sieht die Fahrbahn nicht mehr. Unfall Potential	https://maps.google.de/?q=48.060295347490595+7.895582278719885	Blendwirkungen durch den Kfz-Verkehr sollen durch z.B. Hecken- oder Buschpflanzungen minimiert werden. Eine eventuelle Beleuchtung des Radschnellweges in diesen Bereichen kann ebenfalls zur Minimierung beitragen.
474	Stamm	Gefahren Stelle	Schlecht Sicht auf/in die Kreuzung. Wenn auf den Feldern Mais, Weizen etc. angebaut wird.	https://maps.google.de/?q=48.04922992560866+7.877644947830707	Es ist vorgesehen, scharfe Kurven im Verlauf des RS 6, wenn möglich, auszurunden, dass sich die Sichtverhältnisse auch bei hohem Bewuchs verbessern. Zudem werden im weiteren Planungsprozess Massnahmen zur Verbesserung der Konfliktstelle überprüft.
475	Stamm	Unfall Gefahr	Teils Kopfsteinpflaster vor der Kreuzung. Schlechte Einsicht. Es liegen Gegenstände herum und Glasscherben geschultet auf die Glascontainer bzw. Altglieidersammelstelle.	https://maps.google.de/?q=48.046161951660174+7.875215709897137	Allgemein wird der Radschnellweg asphaltiert sein. Um einzelne Verkehrsregeln zu verdeutlichen, können Materialwechsel der Oberfläche eingesetzt werden. Optimierung der Linienführung wird überprüft.
476	Stamm	Gefahrenstelle	Unterführung ist zu eng. Unfallpotential. Wurde von einem S-Pedilac (45km) fahrer überholt. Sollte für den Bereich komplett gesperrt werden. Ich weiß diese dürfen an dieser Stelle nicht fahren, kommt sehr oft vor. Eventuelle Kontrollen einführen.	https://maps.google.de/?q=48.038404236831084+7.87179274851572	Problemstelle wird überprüft. Nach bundesdeutschem Recht gelten die schnellen E-Bikes mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h als Kleinkrafträder und nicht als Fahrräder. Sie sind standardmäßig auf Radwegen nicht zugelassen.
477	W2 / W3 Waldkirch	Spielstraße Walter-Boch-Straße	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne hier nun seit fast 13 Jahren. In der Walter-Boch-Straße stehen ca. knapp 30 Häuser, mit einer Größenordnung von weit über 100 Anwohner, Besucher nicht mit eingerechnet. Des Weiteren sind in der Straße um die 70 Stellplätze, größten Teils mit Carports, welche im Laufe der Jahre immer mehr ausgelastet und belegt sind. Zwischen den Häusern, den Gärten mit Hecken als Sichtschutz und den Parkplätzen befindet sich nur unsere verkehrsberuhigte Straße ohne Gehwege, oder sonstigen Platzmöglichkeiten. Das ganze Leben, das Kommen und Gehen, das Spielen der Kinder und Jugendlichen, findet auf dieser kleinen Fläche statt. Ich kann mich noch daran erinnern, wo es noch keine Verkehrs-Huckel zum Einbremsen der Geschwindigkeiten gab. Radfahrer, Rollerfahren fuhren mit hohen Geschwindigkeiten durch. Mir selbst passiert es heute noch oft, dass man von Radfahren, welche sich nicht an die Schrittgeschwindigkeit halten, aufs Korn genommen wird, das passiert mir bestimmt wöchentlich. Die gleiche Vorsicht muss man beim Ein- und Ausparken im 90 Grad Winkel beachten. Ich bin froh, dass hier die meisten, in der Regel, sich an die Schrittgeschwindigkeit halten. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, wie die Verkehrssicherheit irgendwie noch sichergestellt werden kann, wenn die Straße für einen durchgehenden Fahrradweg genutzt werden soll. Da sind Unfälle und Chaos vorprogrammiert. Das Leben auf dieser Straße darf man nicht unterschätzen und kann man nicht mit anderen Straßen vergleichen.	https://maps.google.de/?q=48.095189985378504+7.952899932861329	Siehe Themenschwerpunkt 12.
478	Stamm	Unnötige langezogene Steigung...	... bei viel zu schmalen Wirtschaftsweg mit unnötigen, schlecht einsehbaren Verschwenkungen. Die gesamte Strecke sollte direkt an der Bahn entlang neu gebaut werden -> bolzengerade, keine unnötigen Steigungen und man könnte ein vernünftige Breite der Radschnellstraße bauen.	https://maps.google.de/?q=48.03314747900483+7.869037985801698	Die Steigung bei einem Radschnellweg darf nicht größer als 6% sein. In diesem Bereich liegt die Steigung in der zugelassenen Größenordnung. Ein Ausbau dieses Abschnittes gemäß den Qualitätsstandards wird überprüft.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
479	Stamm	Gefährliche Abbiege Ecke...	Hier erlebe ich beim Linksabbiegen Richtung Denzlingen immer wieder gefährliche Überholmanöver durch Autofahrer:Innen. Hier muss eindeutig der Radverkehr Vorrang bekommen, die Doppel-S Kurve muss entschärft werden.	https://maps.google.de/?q=48.03038168179744+7.867562770843507	Der Knotenpunkt wird verkehrssicherer umgestaltet.
498	W2 / E 2	Gut hier eine neue Trasse zu bauen...	... wünschenswert wäre, wenn der gesamte Radschnellweg an der Bahntrasse bis Freiburg bliebe (neugebaut würde). Die bestehenden Feld und Wirtschaftswege sind m.E. zum größten Teil für einen RS völlig untauglich.	https://maps.google.de/?q=48.06111637442775+7.879686355590821	Bei der Erarbeitung der möglichen Linienführungen sind eine Vielzahl von Kriterien von Bedeutung. Bei einer direkten Linienführung parallel zur Bahntrasse ist der Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen und die Flächenneuersiegelung immens hoch und unverhältnismäßig im Vergleich zur Benutzung von bestehenden Wirtschaftswegen, die mittels Verbreiterung und etwas längerer Fahrdistanz als Radschnellwege nutzbar sind.
501	W2 / E 2	Diese Unterführung ist viel zu schmal...	... bitte den Weg geradaus bis zur Hauptstrasse weiterführen und dort die Bahnunterführung nutzen. Hier müsste dann eine Ampelanlage mit Vorrangschaltung für Radfahrer:Innen installiert werden damit die Hauptstrasse zügig und sicher gequert werden kann. Alternativ wäre auch zu Überlegen den Weg auf der Eisenbahnstrasse weiter zu führen, der Grüne Baum wird ja ohnehin abgerissen, das böte die Gelegenheit die Eisenbahnstrasse an der Stelle entsprechend zu verbreitern. Eine Ampelanlage zur Kreuzung der Hauptstrasse bräuchte es aber in jedem Fall.	https://maps.google.de/?q=48.06636490095452+7.88096308708191	Eine Linienführung via Bahnhofstraße (Hauptstraße - Bahnhof) ist aufgrund der Planungsabsichten der Gemeinde Denzlingen nicht möglich. Die Querung der Hauptstraße ist in Höhe Eisenbahnstraße günstiger als in Höhe Bahnhofstraße. Eine verkehrssichere Ausbildung der Querung wird geprüft.
503	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Rechts der Bahn Richtung EM weiterführen?	Es gälte zu prüfen ob rechts der Bahn Richtung Norden (und links von der Eisenbahnstrasse) nicht genügend Platz wäre um die Radschnellstrasse auf einer neu zu bauenden Trasse weiterzuführen. Die Schlenker durchs Gewerbegebiet links der bahn sind m.E. suboptimal...	https://maps.google.de/?q=48.07005002188767+7.882309556007386	Bei der Erarbeitung der möglichen Linienführungen sind eine Vielzahl von Kriterien von Bedeutung. Bei einer direkten Linienführung parallel zur Bahntrasse ist der Verbrauch von Flächen und die Flächenneuersiegelung immens hoch und unverhältnismäßig im Vergleich zur Benutzung von bestehenden Gemeindestraßen, die mittels verkehrsrechtlichen Anordnungen und etwas längerer Fahrdistanz als Radschnellwege nutzbar sind.
505	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Rechts der Bahn Richtung EM weiterführen?	... sieht auf der karte so aus, als gäbe es genügend Platz auf der rechten Seite der Bahn Richtung Norden zu bleiben. Müsste man halt eine neue Trasse anlegen...	https://maps.google.de/?q=48.07234412732831+7.882985472679139	Bei der Erarbeitung der möglichen Linienführungen sind eine Vielzahl von Kriterien von Bedeutung. Bei einer direkten Linienführung parallel zur Bahntrasse ist der Verbrauch von Flächen und die Flächenneuersiegelung immens hoch und unverhältnismäßig im Vergleich zur Benutzung von bestehenden Gemeindestraßen, die mittels verkehrsrechtlichen Anordnungen und etwas längerer Fahrdistanz als Radschnellwege nutzbar sind.
509	W2 / W3 Waldkirch	Als Fahrradschnellstraße nicht geeignet	die Walter-Boch-Straße hat keinen Bürgersteig. Die Wege von den Häusern führen direkt auf die Straße und sind verdeckt durch Hecken. Die Straße ist vom Heitere Weg kommend am Anfang recht abschüssig. Fahrräder werden hier recht schnell. Schon einige Male kam es zu Zusammenstößen zwischen Rädern auf der Straße und Rädern/Fußgängern aus den Wegen. Zum Glück bisher ohne schlimme Verletzungen. Wenn der Fahrradverkehr zunimmt, nimmt auch das Risiko zu. Dann brauchte man einen Bürgersteig, aber dann wird die Straße zu schmal. Auch die andere Straßenseite birgt Gefahren, da die Autos senkrecht zur Fahrtrichtung geparkt sind. Alle paar Minuten parkt ein Auto aus und sperrt dann die komplette Straße: eine Gefahr und ein Hindernis für alle Radschnellwegfahrer. Ansonsten schließen wir uns den kritischen Äußerungen der übrigen Anwohner an.	https://maps.google.de/?q=48.095342257050966+7.9548364877700815	Siehe Themenschwerpunkt 12.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
513	W1 Denzlingen	ungeeignet: Touristische Nutzung mitdenken	Lärm, Abgase, Stress, Blendung: angenehmes/erholsames Radfahren an der Bundesstraße nicht möglich, egal ob als Radpendler oder als Tourist	https://maps.google.de/?q=48.059022550591024+7.884836196899415	Siehe Themenschwerpunkt 4.
518	Alternative Streckenführung, Denzlingen	Anbindung an Denzlingen: Bereich Schulzentrum/ Schwimmbad	Aktuell verläuft die kürzeste Route in Richtung Schwimmbad und Schulzentrum hier nicht mehr direkt an der Bahntrasse entlang sondern über Mühlengasse/ Rosenstr direkt in Richtung Berliner Str. Diese Route sollte unbedingt in das Radwegenetz mit eingebunden werden, aktuell ist die Querung der Hauptstr sehr mühsam, unter Einhaltung der Vorfahrtsregeln diagonal über die Kreuzung zu kommen erfordert eine sehr lange Wartezeit!	https://maps.google.de/?q=48.064099209248376+7.8832483291625985	Siehe Themenschwerpunkt 5.
519	W2 / E 2	wege sollten durch die dörfer	als begeisterter radler begrüße ich die geplanten schnellwege. Da ich mit einer deutlichen zunahme des radverkehrs auch auf allen anderen wegen rechne finde ich es wichtig dass die schnellwege möglichst durch die tangierten gemeinden führen um den großteil des Radverkehrs auf den Schnellwegen zu halten. Sehr viel der angedachten strecken findet auf landwirtschaftlichen wegen statt. Bisher ist für mich unklar wie das praktisch geplant ist .Radweg nur auf einer seite oder jeweils in Fahrtrichtung. Wenn ich als landwirt mit einem 70 PS Schlepper, fast 20 t gesamtgewicht und mit einer breite von z.B. 2,50 m, oder 3m bei manchen geräten unterwegs bin wird das ausweichen ziemlich schwer. die angedachten Trassen entlang der Bundesstraßen sind gleichzeitig wichtige und stärker frequentierte Verbindungen für die Landwirtschaft. als radler meide ich sie persönlich, da sie zwar schnell aber laut und unattraktiv sind.Wichtig ist mir schon frühzeitig auf die unterschiedlichen nutzungen mit ihren spezifischen bedürfnissen hinzuweisen . wenn ich mit dem auto auf den feldwegen unterwegs bin erlebe ich eine zunehmende Unfreundlichkeit .Für ein zukünftiges miteinander muss für verständnis für alle nutzungen geworben werden	https://maps.google.de/?q=48.064113549382924+7.88045883178711	Der Radschnellweg soll bei zusätzlicher Nutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr eine Breite von 5.00 m erhalten. Bestehende Wirtschaftswege werden dazu verbreitert. Die Nutzung des RS 6 durch den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fuß-/Radverkehr erfordert von den Verkehrsteilnehmenden ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Radschnellwege sollen das neue Rückgrat des Radverkehrs bilden. Zur allgemeinen Variantenbewertung bei der auch die unterschiedlichen Nutzungen und Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden Einfluss finden, siehe auch Themenschwerpunkt 4.
521	Betrieb	Alternativvorschlag W2/3 -> W1	W2 und W3 meiden die unattraktive Strecke entlang der B294 aber verzetteln sich dann in Batzenhäusle gerade an der Stelle, an der W1 wieder attraktiv wird. Was spricht dagegen, den Weg ab der Schwarzwaldstr. an der L186 entlang zur Elz zu führen? Somit wird die schwierige Querung am Kreisverkehr vermieden. Ich benutze diesen Weg bereits jetzt und bin mit dem Streckenabschnitt sehr zufrieden, einer der Abschnitte auf denen ich schnell fahren kann.	https://maps.google.de/?q=48.08243697630599+7.9341459274292	Für die Strecke zwischen Denzlingen und Waldkirch werden im Rahmen der Vorplanung die Varianten W 1, W 2 und W 3 näher untersucht und hinsichtlich ihrer Eignung zum Ausbau eines Radschnellweges bewertet. Eine Verbindung der Hauptvarianten W2 bzw. W3 und W1 kann eventuell in Betracht kommen, insofern bei keiner der Hauptvarianten durchgängig zufriedenstellende Ergebnisse möglich und/oder Vorteile durch eine Verknüpfung erkennbar sind. Dies kann jedoch erst im weiteren Planungsverlauf eruiert werden. Derzeit werden die Hauptvarianten W1, W2 und W3 weiterverfolgt.
522	Betrieb	Anregungen	Den Ausbau der Radwege halte ich an unübersichtlichen Stellen und engen Kurven für sinnvoll. Eine Verbreiterung der Wege ist nicht erforderlich, da - diese nur geringe Zeitersparnisse von wenigen Minuten bringen würde. - dadurch unnötig viel Fläche für Landwirtschaft, Natur und Erholung verloren geht. - gerade zur Zeit wieder grosse Flächen für Bau- und Gewerbegebiete versiegelt werden. - die breiten Wege für den erhohlungsuchenden Ausflügler und Radfahrer weniger intressant sind.	https://maps.google.de/?q=48.061374511195744+7.896176576614381	Radschnellwege sollen hauptsächlich dazu beitragen den Pendlerverkehr auf die Verkehrsart Rad zu verlagern. Dadurch wird das hohe Verkehrspotenzial des RS 6 erreicht. Dabei ist eines der Hauptziele die Verkehrssicherheit, welche durch eine Wegeverbreiterung erhöht wird. Siehe dazu auch Themenschwerpunkt 3.

laufende Nummer	Zuordnung	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung des Regierungspräsidiums Freiburg
523	W1 Waldkirch	Kreuzungsverkehr PKW/ Fahrrad	Nach meiner Meinung ist in diesem Bereich kritisch zu sehen, denn im Bereich zwischen Landwirtschaftsweg und Engelwald/L186 wird ein Kreuzungsverkehr zwischen PKW und Fahrradfahrer nicht zu verhindern sein. Von Waldkirch nach Freiburg ist dies 2 mal der Fall. Im Bereich Suggental und beim auffahren (ggf. anhalten) des Landwirtschaftsweges. Nach meinem Verständnis ist ein zweimaligen Kreuzungsverkehr innerhalb weniger 100 Metern nicht für ein Radschnellweg geeignet. Von Freiburg nach Waldkirch ist dies 1 mal der Fall, diese Kreuzung sehe ich mit der Momentanen Lösung ebenfalls problematisch. Da direkt nach Ende des Fahrradweges die Kreuzung nach Suggental/ Suggenbad folgt. Bei einem nach STVO richtigen einfädeln des Fahrradfahrers auf die K5103 ist ein anhalten unumgänglich. Dies entspricht nicht meinem Anspruch eines Radschnellweges.	https://maps.google.de/?q=48.074716985039295+7.923234701276682	Die Problemstelle wird geprüft und eine verkehrssichere und komfortable Lösung für den Radverkehr angestrebt.
524	W1 Waldkirch	Statt Sperrung der K5103 Radweg auf oder entlang des Elzdamms	Die Suggentäler würden durch eine Sperrung der K5103 und dem Umweg über die B294 noch mehr von Waldkirch abgekoppelt. Besonders negativ betroffen wären Gastronomie und Beherbergungsgewerbe. Gerade im Sommer machen Vorbeifahrende, nicht nur Urlauber, hier gern Station	https://maps.google.de/?q=48.078261730252386+7.933008670806886	Siehe Themenschwerpunkt 10.