



Radschnellweg RS6 zwischen Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen

AUSWERTUNG DER ONLINE-BETEILIGUNGSKARTE

ANHANG – STADT 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 der Stadt Freiburg 14-20
3. Auswertungstabelle der Stadt 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.
- 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 zu den Hinweisen“ finden Sie die Anmerkung der Planerinnen und Planer zu den Hinweisen bzw. Kommentaren. Die meisten Hinweise und Kommentare wurden einem Themenschwerpunkt zugeordnet. In diesem finden Sie eine ausführliche Rückmeldung zu Ihrem Hinweis.

Themenschwerpunkte

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

2. Themenschwerpunkte der Stadt Freiburg 14-20

Einleitung zur Bearbeitung der Hinweise im Stadtgebiet Freiburg:

Die Stadt Freiburg als Baulastträgerin auf ihrer Gemarkung steht noch am Beginn der Planung. Das bedeutet einerseits, dass Hinweise zu alternativen Trassenführungen im weiteren Verfahren geprüft werden können. Andererseits hat dies zur Folge, dass auf die Hinweise meist noch keine inhaltlichen Antworten gegeben werden können, da die Prüfung und Bewertung nun in einem nächsten Schritt erfolgt.

Viele Hinweise und Kommentare beziehen sich auf die Ist-Zustände an den verlinkten Orten. Diese Informationen von Nutzenden und Anwohner_innen liefern den Planenden wertvolle Informationen, um

- a) ihr Wissen zu örtlichen Problemlagen zu ergänzen,
- b) dieses Wissen in die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten mit einfließen zu lassen und
- c) um im Fall einer weiteren Berücksichtigung einer Trasse sachgerechte Lösungen für die Problemstellen zu entwickeln.

Grundlage für diese Lösungen sind neben den hervorgebrachten Hinweisen und anderen zu berücksichtigenden Belangen die bestehenden Regelwerke für Radschnellverbindungen und Radverkehrsanlagen (Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Darüber hinaus können durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Verkehrslenkungskonzepte die heutigen Verkehrssituationen geändert bzw. KFZ-Schleichverkehre entlang der Radschnellverbindungsachse verhindert werden. Konkret bedeutet dies, dass ungünstige bauliche Zustände und Verkehrssituationen heute nicht gegen eine Führung des RS 6 nach Umsetzung entsprechender Verbesserungen sprechen. Entscheidend sind vielmehr die Handlungsspielräume zu einer Verbesserung der Bedingungen im Hinblick auf die angestrebten Standards.

Im Folgenden sind die Hinweise und Kommentare im Stadtgebiet zu Themenschwerpunkten zusammengefasst worden. Jeder Themenschwerpunkt beschreibt die Rückmeldungen hinsichtlich eines Teilbereichs der Vorzugsroute aus der Machbarkeitsstudie, einer alternativen Streckenführung oder den wichtigen Anschlüssen. Wie oben erläutert, verweisen unsere Antworten meist noch auf die weitere Planung. Jedoch wird die abgeschichtete Trassenfindung mit Untervarianten- und Hauptvariantenvergleich dokumentiert, sodass alle Bürger_innen am Ende nachvollziehen können, wie ihre Rückmeldungen in die weitere Planung Eingang fanden. In der im weiteren Verlauf des Dokuments dargestellten Auflistung aller Rückmeldungen ist für jeden Hinweis oder Kommentar vermerkt, in welchem Themenschwerpunkte er inhaltlich aufgenommen wurde.

Themenschwerpunkte im Stadtgebiet Freiburg

Inhalt

14 Führung entsprechend Machbarkeitsstudie	3
14a - Wildtalstraße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie).....	3
14b - Höheweg (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)	4
14c - Kreuzungen Poch- und Reutebachgasse (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)	5
14d und e - Burgdorfer Weg zwischen Reutebachgasse und Hinterkirchstraße	6
14f - Rund um Unterführung Hinterkirchstraße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)	8
14g - Händelstraße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie).....	10
14h - Querung beim Zähringer Tor (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)	11
14i - Stefan-Meier-Straße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)	13
14j - Sautierstraße bis Innenstadtring (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)	14
14k - Startpunkt in Innenstadt (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)	15
15 - Alternative Streckenführung entlang der Hauptbahnlinie	16
16 - Alternative Streckenführung entlang der Güterbahnlinie	18
17 - Alternative Streckenführung östlich durch Herdern.....	19
18 - Alternative Streckenführung entlang der Zähringerstraße in Zähringen	21
19 - Alternative Streckenführung durch Waldkircher Straße/ Eschholzstraße	22
20 - Anschlüsse.....	23
20.1 Anbindung des Stadtteils Herdern.....	24
20.2 Anbindung in den Freiburger Westen	24
20.3 Anbindung an die südöstlichen Stadtteile	24
20.4 Anbindung an die Innenstadt.....	25

14 Führung entsprechend Machbarkeitsstudie

14a - Wildtalstraße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Zahlreiche Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Wildtalstraße in Zähringen und weiter nach Süden über den Burgdorfer Weg bis zur Hinterkirchstraße. In diesem Themenschwerpunkt werden speziell die Rückmeldungen beschrieben, welche die Wildtalstraße betreffen (exklusive der Kreuzungen mit Poch- und Reutebachgasse, die in einem eigenständigen Themenschwerpunkt zusammengefasst werden).

Diskutiert wurde dabei, ob eine Führung entlang des auszubauenden Höhewegs (mit Anschluss des Neubaugebiets Höhe), in der Zähringer Straße (in Verbindung mit einer Entlastung durch den geplanten Ausbau der B3) oder entlang der Güterbahn nicht geeigneter ist.

Hingewiesen wurde darauf, dass es in der Wildtalstraße zahlreiche Probleme sowohl mit dem fließenden (Kfz-/Busverkehr, Radfahrende, Schülerströme) als auch mit dem ruhendem Verkehr gibt. Das auch durch Durchgangsverkehr hohe Verkehrsaufkommen führe zu unübersichtlichen Situationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Fahrbahn wird aufgrund parkender Fahrzeuge eingeengt, sodass die Parkplätze besonders in Fahrtrichtung Süden für Behinderungen und gefährliche Situationen für Radfahrenden sorgen. Ferner werden die Rechts-vor-Links-Regelungen entlang der Wildtalstraße kritisch wahrgenommen. Zum einen würden die Vorfahrtregelungen ignoriert und zum anderen die Sichtverhältnisse durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Als Beispiel wird die Einmündung Bernlappstraße genannt, wo die Situation sehr unübersichtlich sei. Es wurde vermerkt, dass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen oder hinter parkenden Fahrzeugen warten müssen, da die Fahrbahn zu eng sei, um aneinander vorbeifahren zu können.

Neben einer Verlegung der Radverkehrsführung auf eine der oben genannten Trassen wird für die Wildtalstraße häufiger die Anordnung von Tempo 30 oder die Einrichtung einer Fahrradstraße angeregt. An den Einmündungen sollte dann Vorfahrt gewährt und das Parken stärker unterbunden werden. Zudem sollte der Fahrbahnbelag erneuert werden. Auch werden verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Wildtalstraße vorgeschlagen. Zum einen könnte die Straße für den Kfz-Verkehr abschnittsweise gesperrt oder eine Einbahnregelung eingeführt werden.

Zusammenfassend wurden als Vorteile einer Trassenführung entlang der Wildtalstraße folgende Aspekte genannt:

- Möglichkeit zur Einrichtung einer Fahrradstraße in Verbindung mit verkehrsregelnden und verkehrsberuhigenden Maßnahmen.
- Direkte Linienführung.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Wildtalstraße wurden folgende Punkte gesehen:

- Bereits heute Konflikte durch hohes Verkehrsaufkommen im Kfz- und Radverkehr und erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch Rechts-vor-Links-Regelungen und ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand.

Reaktion:

Die Streckenführung durch die Wildtalstraße wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2018) vorgeschlagen, weil hier grundsätzlich die Realisierbarkeit eines Radschnellweges als möglich angesehen wurde. Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten (Höheweg, Zähringer Straße oder entlang Güterbahn) systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten.

Die genannten Probleme und Handlungsoptionen werden dabei in die Überlegungen einbezogen. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, welche Handlungsoptionen für die Wildtalstraße aufgrund ihrer Eigenschaft als Kreisstraße bestehen und ob die Planungsoptionen für eine Querspange zwischen Wildtalstraße und Gundelfinger Straße zu einer spürbaren Entlastung der Wildtalstraße beitragen können.

14b - Höheweg (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Rückmeldungen schlagen eine Radverkehrsführung entlang des Höhewegs anstelle einer Führung über die Wildtalstraße vor. Es wurde angeregt, den Weg als breiten Radweg auszubauen. Im Zuge der Neugestaltung des Baugebiets Höhe sollte die Planung zum RS 6 gleich mitbedacht werden.

Als Vorteil einer Trassenführung entlang des Höhewegs wurde genannt:

- Die Führung sei aufgrund des fehlenden Kfz- und Busverkehrs gegenüber der Wildtalstraße attraktiver.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang des Höhewegs wurde gesehen:

- Die Trasse sei aufgrund der Höhenunterschiede nicht attraktiv.

Reaktion:

Die Streckenführung über den Höheweg wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2018) vorgeschlagen, weil hier grundsätzlich die Realisierbarkeit eines Radschnellweges als möglich angesehen wurde. Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden

Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten.

Dabei wird auch zu bewerten sein, ob mit dem geplanten Neubaubaugebiet Höhe positive Synergiewirkungen genutzt werden können oder ob durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen vermehrte Probleme entstehen können.

14c - Kreuzungen Poch- und Reutebachgasse (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Zahlreiche Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Wildtalstraße in Zähringen und weiter nach Süden über den Burgdorfer Weg bis zur Hinterkirchstraße. In diesem Themenschwerpunkt werden speziell die Rückmeldungen beschrieben, welche die Kreuzungen der Poch- und Reutebachgasse mit der Wildtalstraße betreffen.

Die Rückmeldungen zeigen die verschiedenen Nutzungsanforderungen im Bereich der beiden Knotenpunkte auf sowie sich daraus ergebende Konflikte. In Bezug auf die zu Fuß Gehenden wird auf den wichtigen Schulweg zur Emil-Gött-Schule hingewiesen. Dieser verläuft durch die Bahnunterführung der Reutebachgasse und kreuzt anschließend den Burgdorfer Weg. Aufgrund der unübersichtlichen Kreuzungsgeometrie wird insbesondere diese Querung als Knackpunkt für eine zukünftige Radschnellwegtrasse gesehen. Ferner wird der Querungsbedarf auf Höhe der Pochgasse genannt. Diese Querung der Wildtalstraße ist sowohl als Zuwegung zum Bahnhof von Bedeutung, aber auch hinsichtlich anderer lokaler Ziele (Montessori-Kinderhaus, Bäckerei,...).

Aus Sicht der Radfahrenden ist vor allem die abknickende Vorfahrt der Achse Wildtalstraße – Reutebachgasse ein Ärgernis. Diese hat zur Folge, dass das beidseitige Gefälle mit einhergehendem Höhenverlust nicht mit Schwung befahren werden kann. Darüber hinaus wird der Verkehrsfluss der Radfahrenden durch einbiegende PKW in den Burgdorfer Weg („Eltern-Taxis“ zum St. Blasius Kindergarten), Besucher des Cafés und KFZ-Rückstau (u.a. aufgrund einiger Parkplätze in der Wildtalstraße nördlich der Reutebachgasse) behindert. Zudem wurde berichtet, dass aus der Unterführung (Reutebachgasse) ausfahrende KFZ häufig die von rechts kommenden bevorrechtigten Radfahrenden übersehen. Schließlich wurde bemängelt, dass die Einfahrt per Rad aus der östlichen Reutebachgasse in den Burgdorfer Weg sehr schwierig sei.

Aus der Perspektive des KFZ-Verkehrs wird die Befürchtung geäußert, dass ein Radschnellweg in der Wildtalstraße die Erreichbarkeit der Wohngebiete östlich der Rheintalbahn einschränkt. Durch Nachverdichtungen in den Hanglagen, Schleichverkehre östlich der Bahnlinie und Anliegerverkehr aus dem Wildtal wird die Verkehrssituation als überlastet empfunden. Es wird

angemerkt, dass insbesondere die Hanglagen durch die mangelnde ÖV-Anbindung und die Altersstruktur auf das Auto angewiesen sind.

In der Gesamtbetrachtung führen die teils schlechten Sichtverhältnissen, die topografischen Gegebenheiten und die rege Nutzung durch die unterschiedlichen Verkehrsträger häufig zu gefährlichen Verkehrssituationen.

Im Rahmen der Rückmeldungen werden bereits einige Lösungsvorschläge genannt, um die Nutzungskonflikte aufzulösen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese umfassen eine Vorfahrtsregelung auf der Radachse, eine Aufweitung der Bahnunterführung (Reutebachgasse), eine Radbrücke zwischen Friedhof und Bahnhof Zähringen, eine Signalisierung beider Kreuzungspunkte, sowie eine weitgehende Reduktion des KFZ-Verkehrs im Bereich der beiden Knotenpunkte.

Reaktion:

Bei einer Führung des RS 6 über den Burgdorfer Weg ist dieser Streckenabschnitt ein notwendiger Bestandteil und ist deshalb im Kontext damit zu sehen. Die Streckenführung wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2018) vorgeschlagen, weil hier grundsätzlich die Realisierbarkeit eines Radschnellweges als möglich angesehen wurde. Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten.

Die genannten Probleme und Handlungsoptionen werden dabei in die Überlegungen einbezogen. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, welche Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr aufgrund der Planungen im Umfeld (z.B. Neubaugebiet Höhe, evtl. Querspange zwischen Wildtalstraße und Gundelfinger Straße) zu erwarten sind. Ferner wird geprüft, ob im Rahmen des Neubaus der Eisenbahnüberführung an der Reutebachgasse durch die Bahn eine Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich der Unterführung realisiert werden kann.

14d und e - Burgdorfer Weg zwischen Reutebachgasse und Hinterkirchstraße

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Zahlreiche Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Wildtalstraße in Zähringen und weiter nach Süden über den Burgdorfer Weg bis zur Hinterkirchstraße. In diesem Themenschwerpunkt werden speziell die Rückmeldungen beschrieben, die Radverkehrsführung entlang des Burgdorfer Wegs betreffen. Es handelt sich dabei größtenteils um einen selbstständig geführten Geh- und Radweg und im nördlichen Teil um eine Anliegerstraße mit Tempo 30. Auf Rückmeldungen die den Knotenpunkt mit der Reutebachgasse betreffen wird in einem separaten Themenschwerpunkt eingegangen.

Vielfältige Nutzungen (Zähringer Park, Sportflächen, Jahnhalle, Bürgerhaus Zähringen, Gemeindezentrum, Friedhof Zähringen mit Einsegnungshalle, Kindergarten St. Blasius, Emil-Gött-Schule, private Häuser) liegen entlang der Trasse oder nutzen diese teilweise als (barrierefreie) Zuwegung. Dadurch ergeben sich gerade in den Stoßzeiten morgens, mittags und spätnachmittags unübersichtliche und gefährliche Situationen. Neben zielgerichtetem Verkehr wird der Burgdorfer Weg aufgrund seines zum Teil parkähnlichen Charakters auch als Naherholungsgebiet (Familien, Hundebesitzer,..) genutzt. Die heute im Bestand genutzte Infrastruktur sieht zwar eine Trennung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden vor, es wurde jedoch vermerkt, dass zu Fuß Gehende auch vermehrt den Radweg nutzen mit entsprechenden Konfliktsituationen zwischen beiden Verkehrsträgern. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass die Strecke auch durch Anwohner_innen und Friedhofsverkehr (KFZ) verwendet wird.

Im Zusammenhang mit der möglichen Nutzung des Burgdorfer Wegs als Radschnellverbindung wird darauf hingewiesen, dass momentan einige Engstellen schwer zu beheben wären und es verlorene Höhen gibt. Dabei wird auch die Befürchtung artikuliert, dass für einen Ausbau der Trasse viele Bäume gefällt werden müssten. Entlang des Burgdorfer Wegs gibt es zudem stadtauswärts ein Gefälle, das als gefährlich eingestuft wird. Schließlich wurde vermerkt, dass der Weg eine regelmäßige Pflege (auch der Wegeränder) bedürfte. Besonders die herabfallenden Blüten und Blätter der Lindenbäume, sorgen bei Regen für einen rutschigen Untergrund und auch in den Herbstmonaten ist das Laub sehr rutschig.

In den Rückmeldungen werden bereits eine Reihe konkreter Lösungsvorschläge genannt. In den Steigungsbereichen sowie in Kurvenlagen sollte der Weg verbreitert werden, um ein sicheres Überholen von Radfahrenden bei unterschiedlich schnellen Radfahrenden zu ermöglichen. Ebenfalls wurde die Überlegung geäußert, einen Teil des Burgdorfer Wegs tiefer zu legen, um Höhenverluste zu reduzieren. Um die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren, wurde ferner die Idee geäußert, neue Fußwege im Park anzulegen bzw. bestehende Fußwege zu beleuchten und evtl. zu asphaltieren. Darüber hinaus wurde angeregt, die Abbiegesituation von und zur Lameystraße/ Gärtnerei Hügin zum Burgdorfer Weg durch entsprechende Kurvenradien zu verbessern. Schließlich wird darauf hingewiesen, dass der Friedhof auch von Westen zugänglich ist. In diesem Zusammenhang wurde die Idee eingebracht, die Erreichbarkeit der Aussegnungshalle durch neue Zuwegungen in der Parkanlage zu ermöglichen.

Um den Burgdorfer Weg und seine Problemstellen zu umgehen, wurde eine Führung direkt entlang der Bahntrasse bzw. entlang der Zähringer Straße diskutiert. Wenn der Verkehr von der Zähringer Straße auf die neue B3-Trasse verlegt werden kann, könnte die Straße zurückgebaut und beidseitig Radverkehrsanlagen für den R6 angelegt werden. Vorteile wären die bereits vorhandene Asphaltierung sowie mit geringerem Aufwand die Einrichtung einer Vorrangregelung. Zudem müssten keine Höhenunterschiede überwunden werden. Andererseits wurde vermerkt, dass die Zähringer Straße durch die Vielzahl von Einmündungen, Tiefgaragen und der Ein- und Ausfahrt der Tankstellen viele Risiken birgt.

Als Vorteile einer Trassenführung entlang des Burgdorfer Wegs wurden folgende Aspekte genannt:

- Die Trasse ermöglicht eine weitgehend kfz- und kreuzungsarme Führung.
- Die Trasse zeichnet sich ebenfalls durch seine direkte Führung aus.
- Die Trasse ist landschaftlich schön und im Sommer schattig.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang des Burgdorfer Wegs wurden folgende Punkte gesehen:

- Die Trasse birgt ein hohes Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.
- Ferner wäre die Trasse durch die Höhenunterschiede weniger attraktiv als die zukünftig möglicherweise entlastete Zähringer Straße.
- Für einen Ausbau als Radschnellweg müssten evtl. Bäume gefällt werden und er ginge möglicherweise zulasten des Fußverkehrs.

Reaktion:

Bei einer Führung des RS 6 dieser Streckenabschnitt ein notwendiger Bestandteil und ist deshalb im Kontext damit zu sehen. Die Streckenführung über den Burgdorfer Weg wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2018) vorgeschlagen, weil hier grundsätzlich die Realisierbarkeit eines Radschnellweges als möglich angesehen wurde. Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten.

Die genannten Probleme und Handlungsoptionen werden dabei in die Überlegungen einbezogen. Dabei wird auch eine alternative Führung über die Zähringer Straße betrachtet.

14f - Rund um Unterführung Hinterkirchstraße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Zahlreiche Rückmeldungen beziehen sich auf die Radverkehrsführung rum um die Unterführung Hinterkirchstraße. Dabei werden zum einen punktuelle Hinweise zur Unterführung und zum anderen weitere mögliche Trassenverläufe kurz genannt.

Die Unterführung wurde als unübersichtlich, schmal, unbeleuchtet und gefährlich bezeichnet. Sie sei ein Gefahrenpunkt für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Darüber hinaus handele es sich hier um einen stark frequentierten Schulweg. Unmittelbar vor der Unterführung (Ostseite) gibt es eine Gefahrenstelle bei der es durch Nässe und Reif bereits zu Unfällen von Radfahrenden gekommen sei. Die Unterführung wird von Kfz-Fahrenden häufig als Schleichweg genutzt. Hinsichtlich der Abbiegesituation in den Burgdorfer Weg wurde angeregt, die erst

kürzlich aufgestellten Poller wieder zu entfernen. Die Absperrungen verhindern ein flüssiges Abbiegen in den Burgdorfer Weg insbesondere mit Radanhänger und verengen den Weg so, dass Rechtsabbiegende leicht mit dem Gegenverkehr in Konflikt geraten.

Über die Rückmeldungen wird der Wunsch geäußert, eine eindeutige Lösung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zu finden. Insbesondere ein Modalfilter mit Sperrung der Unterführung für den Kfz-Verkehr (bzw. Einbahnstraße) wird mehrfach gefordert. Eine neue Bahnunterführung entweder für zu Fuß Gehende und Radfahrende oder für Kfz auf Höhe der Richard-Wagner-Straße zur Stuttgarter Straße wurde ebenfalls angeregt, um die Problematik in der Unterführung zu entzerren. Weiterhin wurde die Idee eingebracht, einen Fußweg auf der Tunnel-Südseite anzulegen. Ein anderer Hinweis schlägt vor, die Unterführung im Zuge der geplanten Bahntrassenertüchtigung zu verbreitern. Schließlich wird vorgeschlagen, den RS 6 rund um die Hinterkirchstraße nur auf einer Bahnseite zu führen (entweder vom Burgdorfer Weg kommend geradeaus Richtung Stuttgarter Straße oder aus der Händelstraße kommend auf neuem Weg auf Ostseite der Bahn).

Als Vorteile einer Trassenführung durch die Unterführung Hinterkirchstraße wurden folgende Aspekte genannt:

- Die Trasse würde eine wichtige Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen den Stadtteilen und von Norden nach Osten darstellen.
- Die Trasse ermöglicht bei Sperrung für den Kfz-Verkehr einen deutlich gefahrloseren Verlauf, gerade auch für die querenden Schulkinder.

Als Nachteile einer Trassenführung durch die Unterführung Hinterkirchstraße wurden folgende Punkte gesehen:

- Die Trasse würde durch zwei 90°-Kurven nicht einem Radschnellverbindungscharakter entsprechen.
- Der Übergang vom Burgdorfer Weg auf die Hinterkirchstraße sei momentan problematisch.

Reaktion:

Die Nutzung der Unterführung steht im Zusammenhang mit einer Führung des RS 6 über den Burgdorfer Weg und ist deshalb im Kontext damit zu sehen. Die Streckenführung wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2018) vorgeschlagen, weil hier grundsätzlich die Realisierbarkeit eines Radschnellweges als möglich angesehen wurde. Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten (z.B. einer Führung Richtung Stuttgarter Straße) systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten.

Die Option einer Sperrung der Unterführung für den MIV wird dabei ebenso geprüft, wie die anderen Detailhinweise, die gegeben wurden.

14g - Händelstraße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung in der Händelstraße. Dabei wird vor allem auf eine unklare Verkehrsführung des Radverkehrs (Fahrbahn oder Radweg) und auf problematisches Parkverhalten hingewiesen.

Im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs irritiert der breite Seitenraum, der keine Beschilderung für eine Benutzungsmöglichkeit des Radverkehrs aufweist. Dadurch sei unklar, ob Radfahrende im Seitenraum oder auf der Fahrbahn fahren dürfen. Die fehlende Benutzungspflicht wird aber in anderen Rückmeldungen auch positiv bewertet, da dadurch das Abbiegen in einmündende Straßen einfacher möglich ist. Es wird weiterhin auf das dichte Parken am Fahrbahnrand und auf teils zu hohe Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs hingewiesen. Kreuzungsbereiche seien oft unzulässig und sichtbehindernd zugeparkt (insbesondere im Kreuzungsbereich der Händelstraße/ Richard-Wagner-Straße). Es wurde vermerkt, dass sowohl Radfahrende als auch Kfz-Fahrende gegen die geltenden Vorfahrtsregelungen am Knotenpunkt Richard-Wagner-Straße verstoßen.

Für einen zukünftigen Radschnellweg besteht einerseits die Idee, einen Radweg im Seitenbereich anzulegen. Andererseits gab es den Vorschlag, die Händelstraße als Fahrradstraße, die nur für Anlieger freigegeben wäre, einzurichten. Im Falle letzterer Lösung wurde die Idee geäußert, die Parkplätze auf der Fahrbahn aufzuheben. Um Durchgangsverkehr und hohen Kfz-Geschwindigkeiten entgegen zu wirken, wurden Bodenschwellen oder eine Sperrung der Bahnunterführung empfohlen. Es wurde ferner angeregt, vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Als Vorteile einer Trassenführung entlang der Händelstraße wurden folgende Aspekte genannt:

- Möglichkeit entweder eine Fahrradstraße oder einen breiten Radweg anzulegen.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Händelstraße wurden folgende Punkte gesehen:

- Bei einer Radverkehrsführung im Seitenbereich wäre es für zu Fuß Gehende nicht mehr möglich, entlang der Bahn zu flanieren.

Reaktion:

Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten (z.B. einer Führung auf der Bahnwestseite) systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten. Dabei wird sowohl eine Radverkehrsführung im Seitenraum wie auch eine Führung auf der Fahrbahn betrachtet.

Hinsichtlich der aktuellen Verkehrsführung des Radverkehrs in der Händelstraße kann noch folgendes gesagt werden. Da es sich um eine Tempo 30-Zone handelt, ist eine Radwegebenutzungspflicht nach dem Verkehrsrecht nicht anzuordnen. Der vorhandene nicht benutzungspflichtige Radweg kann nur in Südrichtung bei Bedarf genutzt werden, ansonsten wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

14h - Querung beim Zähringer Tor (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Rückmeldungen beziehen sich auf die Situation beim Zähringer Tor. Dabei wird grundsätzlich darauf verwiesen, dass dieser Kreuzungsbereich extrem gefährlich und unübersichtlich für Radfahrende ist und im Prinzip nur von Nord nach Süd mit dem Rad befahren werden kann.

Das hohe wahrgenommene Konfliktpotenzial der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Straßenbahn, Busverkehr, Kfz- und Radverkehr), die baulichen Gegebenheiten (4-Streifigkeit für den Kfz-Verkehr in der Habsburger Straße, Unterführung im Kurvenbereich, lange Wartezeiten für den Radverkehr) sowie das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden (hohe Fahrgeschwindigkeiten, illegal Linksabbiegende), führt zu einer Gefahrenstelle, die es umfassend zu entschärfen gilt. Neben der unsicheren Gesamtsituation wird u.a. die unklare und gefährliche Abbiegesituation für den Radverkehr von der Händel- in die Habsburgerstraße, bzw. die Weiterführung in die Stefan-Meier-Straße kritisiert. Zusätzlich wird vermerkt, dass die Verkehrsinsel, nicht für Querungen mit Anhänger geeignet sei. Es wird weiterhin angemerkt, dass man mit dem Rad nur illegal und kompliziert von Händelstraße in die Stefan-Meier-Straße kommt.

Es wurden einige alternative Führungsmöglichkeiten für diesen Kreuzungsbereich vorgeschlagen: In Nord-Süd-Richtung müsste das Abbiegen für den Kfz-Verkehr in die Stefan-Meier-Straße erlaubt und das Geradeausfahren in die Habsburger Straße untersagt werden. Weiterhin sollte das Rechtsabbiegen für den Kfz-Verkehr nur in die Okenstraße möglich sein. Die Okenstraße müsste im ersten Abschnitt als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Weiterhin sollte das Einbiegen in die B3 nur aus der Händelstraße (nicht aus der Okenstraße) möglich sein. Dabei sollte die Händelstraße zwischen Richard-Wagner-Straße und Okenstraße ebenfalls in Nord-Süd-Richtung als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Eine weitere Idee bestand darin, dass der Kfz-Verkehr von der Habsburger Straße über die Schänzlestraße in Richtung Oken-/Händelstraße geführt werden sollte. Damit würde der Kreuzungsbereich entzerrt und der Schleichverkehr durchs Wohngebiet gemindert werden.

Zudem wurde geäußert, dass ein Ingenieurbauwerk (Brücke) aufgrund der hohen Kosten nicht die Probleme der Querung lösen könnte. Nachteilig wären dabei auch die entsprechenden Rampen zur Überwindung des Knotenbereichs. Befürchtet wird, dass dann Radfahrende mit anderen Fahrbeziehungen nicht berücksichtigt werden könnten. Vielmehr sollte der Fokus auf eine ebenerdige Lösung liegen.

Vorteile einer Trassenführung mit Querung des Zähringer Tors wurden nicht genannt.

Als Nachteile einer Trassenführung mit Querung des Zähringer Tors wurden folgende Punkte gesehen:

- Aufgrund der vielen unterschiedlichen Verkehrsarten und Richtungen ist die Verkehrssituation sehr komplex.
- Die Trasse stellt im Bestand eine erhebliche Gefahrenstelle für Radfahrende dar bzw. ermöglicht keine legale Überquerung

Reaktion:

Der Knotenpunkt ist unbestritten eine besonders problematische und komplexe Schnittstelle für alle Verkehrsarten. Die Führung des Radverkehrs im Standard eines Radschnellweges stellt hier eine große Herausforderung dar.

Der Knotenpunkt wird von mehreren möglichen Varianten tangiert. Sollte eine dieser Varianten im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung weiter zu verfolgen sein, wird die Radverkehrsführung hier einer vertieften Prüfung zu unterziehen sein. Dabei können ggf. auch planfreie Lösungen (Brücke) in die Überlegungen einbezogen werden, wobei alle Fahrbeziehungen an diesem Knoten berücksichtigt werden sollen.

Auch wenn der Radschnellweg nicht über diesen Knotenpunkt laufen sollte, wird es zukünftig Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr geben. Im Rahmen des Projekts „Ortsumfahrung Zähringen“ soll der Kreuzungsbereich ebenfalls überplant werden.

14i - Stefan-Meier-Straße (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Stefan-Meier-Straße.

Die Straße wird als eine für den Radverkehr konflikträchtige Trasse mit hohem Verkehrsaufkommen wahrgenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Norden zu schmal sei und die Abstandsregelungen nicht eingehalten werden. Als besonders kritisch wird die Knotenzufahrt der Stefan-Meier-Straße zur Habsburger Straße gesehen, da sich die Fahrbahn hier verengt und sich der Kfz- und Busverkehr zeitweilig bis zur Sautierstraße zurückstaut. Des Weiteren wurde vermerkt, dass der bahnseitige Radweg sowie die Fahrbahn in einem schlechten Zustand seien. Weiterhin wird stadteinwärts das Linksabbiegen in die Sautierstraße bzw. das Queren der Stefan-Meier-Straße als sehr schwierig angesehen und sei mit hohem Zeitverlust verbunden.

Eine genannte Verbesserungsidee bestand darin, die Straße für den motorisierten Verkehr zu sperren und das Parken zu unterbinden.

Als Vorteile einer Trassenführung entlang der Stefan-Meier-Straße wird genannt:

- Die Trasse über die Stefan-Meier-Straße ermöglicht gegenüber der Habsburger Straße eine direkte und konfliktarme Führung (ohne Straßenbahn).

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Stefan-Meier-Straße wurden folgende Punkte gesehen:

- Hohes Verkehrsaufkommen und unzulängliche Radverkehrsanlagen.
- Besondere Probleme bestehen beim Übergang in den Knotenpunkt Habsburger Straße und beim Queren zur Sautierstraße.

Reaktion:

Die Stefan-Meier-Straße ist in Verbindung mit dem Knotenpunktbereich der Habsburger Straße als besonders problematischer Streckenabschnitt im Verlauf der Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie anzusehen. Die Führung des Radverkehrs im Standard eines Radschnellweges stellt hier eine besondere Herausforderung dar.

Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten. Für die Eignung des Streckenabschnittes ist es erforderlich, dass vom Übergang der Sautierstraße in die Stefan-Meier-Straße bis einschließlich der Querung des Knotenpunktbereichs Zähringer

Tor eine einem Radschnellwegstandard entsprechende Lösung gefunden wird. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass es im Bereich der nördlichen Stefan-Meier-Straße (vom Radschnellweg unabhängige) Pläne gibt, den Gewerbekanal zu verlegen.

14j - Sautierstraße bis Innenstadtring (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Sautierstraße und weiteren Tempo 30 – Straßen bis zum Innenstadtring.

Nach einigen Einschätzungen eignen sich Sautierstraße (und Merianstraße) grundsätzlich gut als Bestandteil der Nord-Süd-Radroute. Als Problem wurde hauptsächlich das Parken am Fahrbahnrand genannt. Diesbezüglich wird die Gefahr von sogenannten Dooring-Unfällen gesehen. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass in der Sautierstraße die Anordnung der Parkplätze an den Knotenpunkten die Sichtbeziehungen einschränkt. Dabei werden insbesondere die Kreuzungen Rennweg, Tennenbacher Straße und Hermann-Herder-Straße genannt. Deshalb wird sich für den (mindestens einseitigen) Entfall von Parkständen ausgesprochen. Der ruhende Verkehr könne in kostenpflichtige Quartiersparkhäuser ausgelagert werden.

Als Verbesserungsvorschläge wurde des Weiteren die Einrichtung einer Fahrradstraße genannt. Diese müsse dann gegenüber Querstraßen (insb. Tennenbacher und Rennweg) bevorzugt werden. Mit einer Aufpflasterung für den kreuzenden Verkehr könnte dies verdeutlicht werden. Ein weiterer Vorschlag betrifft die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen, die sich am Josepshkrankenhaus treffen. So könne Durchgangs- und Schleichverkehr wirksam verhindert werden, aber eine schnelle Zufahrt zur Notaufnahme bliebe möglich. Ferner wurde die Überlegung geäußert, in Verbindung mit einer Einbahnstraße für Kfz einen Zweirichtungsradweg mit 4,00 m Breite auf der Sautierstraße anzulegen.

Als Vorteil einer Trassenführung entlang der Sautierstraße wurde genannt:

- Die Führung ist grundsätzlich gut als Nord-Süd-Radroute geeignet.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Sautierstraße wurden folgende Punkte gesehen:

- Einengung der Fahrbahn und eingeschränkte Sichtverhältnisse durch die Anordnung des ruhenden Verkehrs.
- Schleichverkehr

Reaktion:

Die Verbindung über die Sautierstraße und weitere Tempo 30-Straßen bis zum Innenstadtring ist Teil der im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2018) bevorzugten Trassenführung für den RS 6. Die Streckenführung wurde vorgeschlagen, weil hier grundsätzlich die Realisierbarkeit eines Radschnellweges als möglich angesehen wurde. Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung einer vertieften Prüfung zu unterziehen und sie dabei mit weiteren Trassenvarianten systematisch zu vergleichen und auf Grundlage eines einheitlichen Kriterienkataloges zu bewerten. Die genannten Probleme und Handlungsoptionen werden dabei in die Überlegungen einbezogen.

14k - Startpunkt in Innenstadt (Führung entsprechend Machbarkeitsstudie)

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Rückmeldungen beziehen sich auf die in der Machbarkeitsstudie vorgesehene Führung des RSV durch die Innenstadt, andere schlagen alternative Verläufe im Innenstadtbereich vor.

Die Radverkehrsführung im Bereich der **Kronenbrücke** wurde deutlich kritisiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsführung im Knotenpunkt unklar und die Signalisierung nicht radverkehrsfreundlich sei. Auch die Übergänge zum Dreisamradweg seien verbesserungswürdig.

Die **Werthmannstraße** sei für einen Radschnellweg aufgrund des unzureichenden Querschnitts sowie des hohen Kfz-Aufkommens (bedingt durch die Parkhauszufahrten an der Rampartstraße) und des hohen Radverkehrsaufkommens („chaotische“ Kreuzungsverhältnisse durch Nähe der Universität und Bibliothek) ungeeignet. Angeregt wurde die Kfz-Sperrung in der Belfortstraße südlich der Unibibliothek und die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Rampartstraße von West nach Ost. Auch eine Radverkehrsführung entlang des **Platz der Alten Synagoge** (Fußgängerbereich) sowie des **Rotteckrings** wurde als ungeeignete Routenführung angesehen. Eine Idee bestand darin, den Rotteckring zwischen dem Fahnenbergplatz in Richtung Süden bis zur Eisenbahnstraße als Einbahnstraße einzurichten. Die Ostseite (Innenstadtseite) könnte für den motorisierten Verkehr gesperrt werden und in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden. Im Bereich des **Fahnenbergplatzes** wurde die Querung der Gleise als gefährlich eingestuft. Des Weiteren sollten die Ampelphasen für den Radverkehr optimiert werden.

Anstelle einer Führung durch die Innenstadt wurde auch eine Umfahrung über den **Schlossbergring** bzw. die **Schnewlinstraße** angeregt. Bei einem Umbau des Innenstadtrings gemäß dem Konzept des Fuß- und Radentscheids wären diese Verläufe geeigneter als eine Führung des RS 6 über den Rotteckring/Werthmannstraße.

Reaktion:

Die Streckenführung über den Platz der Alten Synagoge wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2018) vorgeschlagen, weil hier zentrale Stadtbereiche unmittelbar erschlossen werden. Die Standardunterschreitung im Fußgängerbereich wurde als noch hinnehmbar bewertet. Es ist vorgesehen, diese Linienführung im Rahmen der nun anlaufenden Vorplanung erneut kritisch zu prüfen und sie anderen Varianten, insbesondere über den Innenstadtring gegenüber zu stellen. Die Anregungen des Fuß- und Radentscheids fließen dabei in die Überlegungen mit ein.

15 - Alternative Streckenführung entlang der Hauptbahnlinie

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Westseite der Hauptbahnlinie (Rheintalbahn). Die Streckenführung folgt dabei im Wesentlichen dem Korridor für eine vorgesehene Rad-Vorrang-Route, die von Zähringen bis St. Georgen verläuft. Sie führt über Wildtalstraße, den Burgdorfer Weg anschließend in Richtung Süden über die Stuttgarter Straße, Kandel- und Ferrandstraße bis zur Mathildenstraße und weiter über March- und Wentzinger Straße bis in den Bereich des Hauptbahnhofs.

Gegenüber der Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie wird sie als geradliniger, verkehrsrärmer und deutlich kreuzungsfreier eingeschätzt. Die Kandelstraße ließe sich einfach und schnell als Fahrradstraße ausweisen und mit Vorfahrtregelungen gegenüber der Tennenbacher Straße und dem Rennweg ausstatten. Dabei sei allerdings das Problem des derzeitigen beidseitigen Parkens zu lösen.

Demgegenüber wird im Bestand neben der Querung des Rennweges und der Tennenbacher Straße vor allem der Bereich der zu querenden Zähringer Straße als umständlich und zeitraubend eingestuft. Angeregt wird, dass bei einem ohnehin anstehenden Umbau der Zähringer Straße zwischen Stuttgarter Straße und Bahnunterführung ein attraktiver Zweirichtungsradweg auf der Ostseite angelegt werden kann, der die Zähringer Straße im Bereich der Unterführung signalgesichert kreuzt. Weitergehend wird hier auch eine planfreie Führung zwischen Stuttgarter Straße und Kandelstraße vorgeschlagen. Im weiteren Verlauf wird eine kreuzungsfreie Verbindung von Beurbarung zu Marchstraße sowie eine Radwegbrücke über die B31a und die Dreisam zum Anschluss an den Dreisamradweg angeregt.

Als Vorteile einer Trassenführung entlang der Hauptbahnlinie wurden folgende Aspekte genannt:

Somit könnte eine attraktive und direkte Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden.

- Die Trasse ermöglicht eine gute Anbindung ans Institutsviertel, Innenstadt, Hbf und Uni-Klinik ermöglichen.
- Bei entsprechendem Ausbau ermöglicht die Trasse eine attraktive, direkte und weitgehend kreuzungsfreiere Führung.

- Gegenüber der Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie würden zahlreiche Problem-
punkte vermieden.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Hauptbahnlinie wurden folgende Punkte ge-
sehen:

- Die Führung über die Kandel- und Stuttgarter Straße weist Nutzungskonflikte mit dem
ruhenden Verkehr sowie Fußverkehr auf.
- Es gibt einige Kreuzungs- und Querungsstellen, die derzeit für den Radverkehr ungüns-
tig gelöst sind.

Reaktion:

Die Streckenführung entlang der Ostseite der Hauptbahn wird im Rahmen der jetzt startenden
Variantenuntersuchungen genauer geprüft. Für den Fall, dass die Qualitätsstandards entlang
der Trasse prinzipiell eingehalten werden können, würde diese Variante mit anderen mach-
baren Varianten (wie z.B. der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie systematisch ver-
glichen werden. Sollte die Trasse nicht zur Vorzugsvariante für den RS 6 bestimmt werden, ist
weiterhin geplant, die Route entsprechend des Radkonzepts 2020 im Standard einer Rad-Vor-
rang-Route auszubauen.

Im Bereich Zähringen schließt die Trasse an die Streckenführung der Machbarkeitsstudie an
(vgl. hierzu die entsprechenden Themenschwerpunkte zu Wildtalstraße, Poch- und Reute-
bachgasse und Burgdorfer Weg).

16 - Alternative Streckenführung entlang der Güterbahnlinie

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Zahlreiche Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Güterbahnlinie. Dabei wird unter anderem auf die im Radkonzept angedachte Verlängerung der bestehenden Rad-Vorrang-Route FR 2 bis nach Gundelfingen verwiesen. Die Trassenführung wurde dabei entweder a) als Haupttrasse für den RS 6 diskutiert, b) als einer von zwei gleichwertigen Ästen der Verbindung im Stadtgebiet und c) als wichtige Anschlussverbindung. Im Fall b) würde aus dem sogenannten „Breisgau Y“ (eine Stammstrecke mit zwei Ästen nach Waldkirch und Emmendingen) sozusagen ein „Breisgau X“ werden.

Es wurde vermerkt, dass es heute im Bestand bereits Radinfrastruktur entlang des Pumptracks in Zähringen und ab Tullastraße durch das Güterbahngelände bis zur Uniklinik gibt. Hinsichtlich der Verknüpfung dieser bestehenden Teilstrecken mit dem mit dem Regierungspräsidium Freiburg vereinbarten Übergabepunkt (dieser befindet sich östlich der Überführung der Wildtalstraße über die Rheintalbahn) wurde angeregt, zunächst mit einer zweiten Brücke auf die Westseite der Güterbahn zu gelangen. Dort könnte ein neuer Weg auf städtischem Grund bis zur Gundelfinger Straße angelegt werden und an den bestehende Rad- und Fußweg auf der Westseite der Stadtbahn anknüpfen. Die heutige Querung der Gundelfinger Straße mitsamt Stadtbahn wurde allerdings als Hindernis ausgemacht. Im weiteren Verlauf könnte die Güterbahn durch die bestehende Unterführung gequert und entlang der Denzlinger Straße über ein neues Brückenbauwerk über die B3 geführt werden. Entlang der Güterbahn müsste ein weiteres Brückenbauwerk über die Tullastraße errichtet werden, um an die dort bestehenden Wege anzubinden (welche allerdings noch beleuchtet und leicht ertüchtigt werden müssten). Eine weitere Idee bestand darin, den RS 6 entlang der B3 Richtung Zähringer Tor weiterzuführen und vor der Unterführung unter der Rheintalbahn rechts in die Kandelstraße einbiegen zu lassen. Ferner wurde die Überlegung geäußert, eine neue durchgängige Trasse auf der Ostseite im Bahndamm anzulegen, die von der Wildtalstraße bis zum Güterbahnhofs Gelände mit Hilfe von Brückenbauwerken durchläuft.

Zusätzlich zu diesen konkreten Hinweisen zur Streckenführung wurde angeregt, die Nutzung der Gleise zu überprüfen und eventuell überflüssige Flächen für den Radschnellweg zu verwenden, was als kostengünstige Lösung gesehen wurde.

Als Vorteile einer Trassenführung entlang der Güterbahn wurden folgende Aspekte genannt:

- Die Trasse würde eine gute Anbindung an Uniklinik und IG Nord (über Tullastraße bzw. nach Querung Isfahanallee) ermöglichen.
- Eine Trasse entlang der Bahnlinie ermöglicht potenziell eine kreuzungs- und steigungsarme Führung ohne KFZ-Verkehr.
- Gleichzeitig wurde hervorgehoben, dass durch diese Führung Nutzungskonflikte im städtischen Raum umgangen werden können.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Güterbahn wurden folgende Punkte gesehen:

- Die Trasse würde nicht zur Innenstadt führen, was das Hauptziel der meisten Radfahrenden sei.
- Ferner würde die Trasse für Pendler_innen aus dem Freiburger Osten Richtung Norden nicht genutzt werden können.

Reaktion:

Die Streckenführung entlang der Güterbahn wird im Rahmen der jetzt startenden Variantenuntersuchungen genauer geprüft. Für den Fall, dass die Qualitätsstandards entlang der Güterbahn prinzipiell eingehalten werden können, würde diese Variante mit anderen machbaren Varianten (wie z.B. der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie) systematisch verglichen werden.

Die vorgeschlagene Entwicklung eines „Breisgau X“-Radschnellwegs ist nicht durch bestehende Beschlüsse gedeckt. Die Vereinbarung zwischen Land und Stadt sieht im Freiburger Stadtgebiet nur eine Trasse Richtung Norden vor. Jedoch wird angesichts der wichtigen Zielpunkte „Innenstadt“ und „Uniklinik“ angestrebt, einen komplementären Ast in Form einer Freiburger Rad-Vorrang-Route zu entwickeln.

17 - Alternative Streckenführung östlich durch Herdern

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung östlich durch Herdern. Die Trasse verläuft dabei von der Richard-Wagner-Straße zum einen über Schlüssel-, Weiherhof- und Stadtstraße und zum anderen über Sand-, Urban- und Stadt-/Mozartstraße bis zur Anbindung an den Schlossbergring. Der Korridor entspricht einer Hauptroute im Freiburger Radverkehrsnetz.

Hingewiesen wird darauf, dass diese Streckenführung insgesamt verkehrsrärmer sei und weniger LSA-Knotenpunkte aufweise als der Trassenverlauf der Machbarkeitsstudie über die Sautierstraße.

Als Nachteile im Bestand werden die zahlreichen Rechts-vor-Links-Kreuzungen und der teilweise schlechte Belag der Straßen genannt. Im Kreuzungsbereich der Richard-Wagner-Straße/Händlerstraße wurden die schlechten Sichtverhältnisse beim Abbiegevorgang thematisiert.

In einigen Hinweisen wird ausgeführt, dass das Stadtviertel insgesamt durch Schleichverkehr belastet sei und als Ausweichstrecke für Kfz-Fahrende zur Habsburger Straße diene. Zur Verkehrsentlastung könnte auch beitragen, wenn die Bahnunterführung in der Hinterkirchstraße

für den Kfz-Verkehr gesperrt werden würde (vgl. den entsprechenden Themenschwerpunkt). Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass es in der Sandstraße an Markttagen (am Herdener Bauernmarkt) zu einem hohen Verkehrsaufkommen kommt und dies zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zwischen Rad- und Fußverkehr (aufgrund der gemeinsamer Verkehrsführung) führt.

Vorgeschlagen wurde, die Richard-Wagner-Straße als Fahrradstraße einzurichten. Zu bedenken sei in dem Zusammenhang, dass dies auch zu höheren Geschwindigkeiten von Kfz-Fahrenden führen kann.

Als Anbindungspunkt zur Innenstadt und in den Freiburger Osten sei der Schlossbergring nach Ausbau gemäß Konzept FR-Entscheid geeigneter als eine Führung über den Rotteckring bzw. den Platz der Alten Synagoge.

Als Vorteile einer Trassenführung durch Herdern wurden folgende Aspekte genannt:

- Die Trasse würde eine Führung durch verkehrsarme Straßen mit weniger konfliktreichen Straßenkreuzungen ermöglichen und sei insgesamt entspannter zu fahren als westliche Alternativen.
- Gute Anbindung an den Schlossbergring mit weiterem Verlauf zur Innenstadt und Dreisam.

Als Nachteile dieser Trassenführung wurden folgende Punkte gesehen:

- Die Trasse würde das Institutsviertel mit seiner hohen Bedeutung für den Radverkehr nicht so gut anbinden.
- Die Trasse ist von Schleichverkehr belastet und erfordert eine entsprechende Verdrängung dieser Verkehre.

Reaktion:

Die Streckenführung durch Herdern wird im Rahmen der jetzt startenden Variantenuntersuchungen genauer geprüft. Für den Fall, dass die Qualitätsstandards entlang der Trasse prinzipiell eingehalten werden können, würde diese Variante mit anderen machbaren Varianten (wie z.B. der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie systematisch verglichen werden. Sollte die Trasse nicht zur Vorzugsvariante für den RS 6 bestimmt werden, würde sie als wichtige Route im Freiburger Radverkehrsnetz im Standard einer Hauptroute ausgebaut werden. Auf der Händelstraße schließt die Trasse an die Streckenführung der Machbarkeitsstudie an (vgl. hierzu die Themenschwerpunkte zur Hinterkirchstraße, Burgdorfer Weg, Reutebach- und Pochgasse sowie zur Wildtalstraße).

18 - Alternative Streckenführung entlang der Zähringerstraße in Zähringen

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Zahlreiche Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Zähringer Straße, die dabei im Wesentlichen als Alternative zu dem im Rahmen der Machbarkeitsstudie bevorzugten Verlaufs entlang des Burgdorfer Wegs und der Wildtalstraße kommentiert wird. Dabei halten sich Pro und Contra in etwa die Waage.

Hingewiesen wird auf die mögliche Verlagerung des stadtauswärts fahrenden Kfz-Verkehrs auf die neue B3-Trasse (Isfahanallee). Die Zähringer Straße könnte dann auf einen Fahrstreifen pro Richtung zurückgebaut werden, wodurch der Platz für beidseitige Radverkehrsanlagen im Zuge des R6 gewonnen werden könnte. Platz könnte auch gewonnen werden, wenn ein Parkstreifen entfallen würde. Im Zusammenhang mit einer fahrradfreundlichen Signalisierung (Grüne Welle für den Radverkehr) könnte so eine attraktive Streckenführung entstehen, die die Nachteile der Führung durch den Burgdorfer Weg vermeiden würde.

Andererseits wurde aber auch vermerkt, dass die Zähringer Straße durch die Vielzahl von Einmündungen, Tiefgaragen und der Ein- und Ausfahrt der Tankstellen viele Risiken birgt. Zu Bedenken gilt es außerdem, dass die Straße auf Höhe der Denzlinger Straße enger wird und kein Platz mehr für die Anlage des RS 6 gegeben sei. Insgesamt empfänden es viele Radfahrende wenig angenehm, unmittelbar neben dem starken Kfz-Verkehr mit seinen Beeinträchtigungen (Lärm, Abgase) zu fahren. Hingewiesen wurde auch auf den langen Planungszeitraum für den Ausbau der B3, durch die auch die Realisierung des RS 6 verzögert werden könnte.

Als Vorteile einer Trassenführung entlang der Zähringer Straße wurden folgende Aspekte genannt:

- Die Trasse würde gegenüber dem Burgdorfer Weg Konflikte mit dem Fußverkehr, Eingriffe in den Baumbestand und zusätzliche Versiegelung vermeiden.
- Sie würde weniger Steigungen aufweisen.
- Die Trasse könnte leichter realisierbar zu sein (weniger Widerstände durch Betroffene des RS 6-Ausbaus).
- Mit der Trassenführung können Synergieeffekte genutzt werden (Umbau Zähringer Straße nach Entlastung).

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Zähringer Straße wurden folgende Punkte gesehen:

- Die Trasse weise potenzielle Gefahren und Beeinträchtigungen durch viele Konfliktstellen und den starken Kfz-Verkehr auf und würde eine Vielzahl von Knotenpunkten mit entsprechenden Zeitverlusten aufweisen.
- Die Realisierung der Trasse ist abhängig von der Fertigstellung des B 3-Ausbaus.

Reaktion:

Die Zähringer Straße stellt eine teilräumliche Alternative zu Trassenvarianten im Freiburger Norden dar. Insbesondere ist sie als alternative zu der Streckenführung über den Burgdorfer Weg zu sehen. In Richtung Stadtmitte kann sie über die Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie oder die Hauptbahntrasse weiterführen.

Für den Fall, dass die Qualitätsstandards entlang der Zähringer Straße prinzipiell eingehalten werden können, würde diese teilräumliche Alternative im Rahmen der jetzt startenden Variantenuntersuchungen mit anderen Streckenführungen in diesem Bereich systematisch verglichen werden.

Sollte ein Verlauf über die Zähringer Straße kein Bestandteil der Vorzugsvariante für den RS 6 werden, wird angestrebt, im Rahmen der verkehrlichen Entlastung durch den Ausbau der B 3 gleichwohl die Radverkehrssituation auf der Zähringer Straße zu verbessern.

19 - Alternative Streckenführung durch Waldkircher Straße/ Eschholzstraße

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einzelne Rückmeldungen beziehen sich auf eine Radverkehrsführung entlang der Waldkircher Straße/ Eschholzstraße. Die Streckenführung folgt dabei dem Verlauf für die Rad-Vorrang-Route FR 3 von Zähringen über Stühlinger nach Vauban, die sich in großen Teilen bereits in der Umsetzung befindet (als eine von drei Pilotstrecken). Sie führt im Anschluss an die Stuttgarter Straße vom Komturplatz über die Waldkircher Straße, Friedhofstraße, Hohenzollernstraße und erreicht über die Eschholzstraße die Dreisam mit Anschluss an die Rad-Vorrang-Route FR 1.

Genannt werden vor allem mögliche Defizite und Probleme der Achse. In der Stuttgarter Straße, wird auf das Gehwegparken hingewiesen, welches verhindert werden sollte. Die Kreuzung Zähringer Straße/ Waldkircher Straße wird als ein großes Verkehrshindernis angesehen. Bedingt durch die für den Radverkehr ungünstige Signalsteuerung beim Straßenbahn-Querverkehr birgt sie Gefahren und es müssen hohe Zeitverluste in Kauf genommen werden. Die im Bau befindlichen Kreisverkehre in der Waldkircher Straße, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden soll, werden ebenfalls kritisch gesehen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass am KP Eschholzstraße/ Breisacher Straße eine Querungshilfe dringend notwendig sei.

Als Vorteile einer Trassenführung entlang der Waldkircher Straße/ Eschholzstraße wurden folgende Aspekte genannt:

- Die Trasse bindet den RS6 in den Freiburger Westen (z.B. Uniklinik, Messe und SC-Station, Stühlinger) gut an.

Als Nachteile einer Trassenführung entlang der Waldkircher Straße/ Eschholzstraße wurden folgende Punkte gesehen:

- Im Verlauf der Trasse werden einige Knotenpunkte gequert, die in ihrer derzeitigen Ausbildung Sicherheitsdefizite und hohe Wartezeiten mit sich bringen.

Reaktion:

Die Streckenführung entlang der Trasse der Rad-Vorrang-Route FR 3 wird im Rahmen der jetzt startenden Variantenuntersuchungen genauer geprüft. Für den Fall, dass die Qualitätsstandards entlang der Trasse prinzipiell eingehalten werden können, würde diese Variante mit anderen machbaren Varianten (wie z.B. der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie) systematisch verglichen werden. Sollte die Trasse nicht zur Vorzugsvariante für den RS 6 bestimmt werden, würde sie weiter als wichtige Route im Freiburger Radverkehrsnetz im Standard einer Rad-Vorrang-Route ausgebaut werden.

Im Bereich Zähringen schließt die Trasse an die Streckenführung der Machbarkeitsstudie an (vgl. hierzu die Themenschwerpunkte zur Hinterkirchstraße, Burgdorfer Weg, Reutebach- und Pochgasse sowie zur Wildtalstraße).

20 - Anschlüsse

Zusammenfassung der Hinweise und Kommentare:

Einige Hinweise betreffen keine durchgehenden Streckenzüge im Sinne der für den RS 6 benötigten Nord-Süd-Achsen, sondern betreffen Anregungen und Stellungnahmen zu möglichen Querverbindungen und Anschlüssen, die ggf. auch einer Verknüpfung verschiedener grundsätzlicher Trassenvarianten dienen können.

Die eingegangenen Anregungen werden nachfolgend räumlich gebündelt sowie inhaltlich kurz beschrieben und kommentiert.

Allgemeine Reaktion

Bei der Planung des RS 6 wird ein besonderes Augenmerk auf die Verknüpfung des Radschnellwegs mit dem restlichen Freiburger Radnetz (insbesondere der Freiburger Rad-Vorrang-Routen und möglicher weiterer Radschnellwege Richtung Osten, Süden und Westen) gelegt. Damit soll sichergestellt werden, dass auch Radfahrende einen Zusatznutzen haben, die den RS 6 nur auf einer Teilstrecke befahren.

20.1 Anbindung des Stadtteils Herdern

Die Ortsmitte von Herdern (Hauptstraße) sollte über Sand- und Okenstraße an den RS 6 angebunden werden. Dabei solle die schmale Sandstraße für Kfz-Verkehr (Linienbusse frei) gesperrt werden. Insgesamt sei der Stadtteil Herdern aber noch zu attraktiv für eine Durchfahrt für den MIV.

Reaktion

Eine der angeregten Trassenvarianten für den RS 6 betrifft auch eine Streckenführung durch das östliche Herdern. Sie wird im Rahmen der jetzt startenden Variantenuntersuchungen genauer geprüft. Die Anbindung über Sand- und Okenstraße entspricht einer bereits bestehenden Verbindung im Radverkehrsnetz Freiburg.

20.2 Anbindung in den Freiburger Westen

Einige Hinweise thematisieren die Notwendigkeit einer Anbindung der Stadtteile und Ziele im Freiburger Westen sowie des Industriegebietes Nord aus bzw. nach Richtung Norden (z.B. Gundelfingen, Emmendingen, Waldkirch). Als gefährlich wird dabei konkret der Knotenpunkt Hans-Bunte-Straße/ Mooswaldallee sowie der Knotenpunkt Zähringer Straße/ Waldkircher Straße benannt. Auch die Engesser Straße, die durch das Industriegebiet Nord verläuft, sei sehr gefährlich. Als Probleme werden auch die Zinkmattenstraße und der Kreisverkehr Tullastrasse genannt.

Eine Führung durch den nordwestlichen Freiburger Stadtwald sei gerade in der dunklen Jahreszeit ungeeignet, da die Wege dort unbeleuchtet sind.

Eine weitere Anregung empfiehlt die die Anbindung des FR 2 mittels Unterführung auf Höhe Dammweg zum Hirtenweg.

Reaktion

Eine Anbindung der westlichen Ziele und Stadtteile einschließlich des Industriegebietes Nord besitzt eine hohe Bedeutung. Eine der angeregten Trassenvarianten für den RS 6 betrifft eine Streckenführung entlang der Güterbahntrasse, die einen Teil dieser Ziele abdeckt. Sie wird im Rahmen der jetzt startenden Variantenuntersuchungen genauer geprüft. Während wichtige Anschlüsse im Rahmen des RS 6 Projekts mitgedacht werden, kann eine kleingliedrige Analyse von Netzlücken an potentiellen Zielorten (z.B. Zinkmattenstraße, Engesserstraße) leider nicht geleistet werden.

20.3 Anbindung an die südöstlichen Stadtteile

Als eine wichtige Verbindung in die südöstlichen Stadtteile (z.B. Wiehre) und zur Anbindung an die Rad-Vorrang-Route FR 1 wird die Verbindung über den östlichen Stadtring gesehen. Entsprechend den Empfehlungen des Fuß- und Radentscheids sollte hier pro Fahrtrichtung ein Kfz-Fahrstreifen aufgegeben werden, um Platz für den Radverkehr zu schaffen.

Reaktion

Es ist vorgesehen, im Rahmen der nun anlaufenden Variantenuntersuchung auch eine Anbindung des RS 6 an den FR 1 und die Innenstadt über den östlichen Innenstadtring zu prüfen und sie den anderen Varianten der Innenstadtanbindung gegenüber zu stellen. Die Anregungen des Fuß- und Radentscheids fließen dabei in die Überlegungen mit ein.

20.4 Anbindung an die Innenstadt

Eine Anregung empfiehlt die Ausweisung der Innenstadt sowie der umliegenden Stadtviertel zwischen Eschholzstraße im Westen, Albertstraße im Norden, Schlossbergring im Osten und Talstraße/ Basler Straße im Süden als Fahrradzone (mit Ausnahme der Fußgängerzone und der Hauptverkehrsstraße im Süden). Dadurch werde ein gleitender Übergang von den verschiedenen radialen geplanten Radschnellverbindungen und Vorrangrouten in den Innenstadtbereich gewährleistet und die Lage des formalen Endpunkts des RS 6 verliere damit an Bedeutung. Vielmehr sei in Verbindung mit verkehrsbeschränkenden Maßnahmen für den MIV durch diesen Ansatz eine attraktive flächenhafte Erschließung der erweiterten Innenstadt für den Radverkehr möglich.

Reaktion

Neben der Planung des RS 6 laufen derzeit im Auftrag des RVSO verschiedene Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen, die - ergänzend zu den geplanten Rad-Vorrang-Routen – zukünftig aus allen Himmelsrichtungen radial auf die Innenstadt zulaufen könnten. Wie diese Verbindungen im Innenstadtbereich miteinander verknüpft werden können, ist Gegenstand planerischer Überlegungen in der Stadtverwaltung Freiburg.

3. Auswertung der Stadt 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	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
9	FR 1	Der FR1 ist eine 12 km lange Rad-Vorrang-Route, auf der Radfahrende die Stadt bereits heute von Ost nach West mit nur zweimal Anhalten durchqueren können. Eine Rad-Vorrang-Route ist eine Kategorie des Freiburger Radnetzes, auf der Radfahrende besonders zügig, komfortabel und sicher unterwegs sind.		0	Hinweis von Stadt Freiburg
12	FR 2	Der FR2 ist eine bereits fast 4km lange Rad-Vorrang-Route, auf der Radfahrende von St.Georgen bis zur Uniklinik immer Vorfahrt haben. Diese Route wird demnächst in Richtung Nordosten weiter verlängert. Eine Rad-Vorrang-Route ist eine Kategorie des Freiburger Radnetzes, auf der Radfahrende besonders zügig, komfortabel und sicher unterwegs sind.		0	Hinweis von Stadt Freiburg
13	ZSV	Im Radverkehrskonzept geplante Rad-Vorrang-Route, die von Zähringen über den Stühlinger nach Vauban führt. Eine Rad-Vorrang-Route ist eine Kategorie des Freiburger Radnetzes, auf der Radfahrende besonders zügig, komfortabel und sicher unterwegs sind.		0	Hinweis von Stadt Freiburg
14	Hab	Im Radverkehrskonzept geplante Rad-Vorrang-Route, die entlang der Rheintalbahn von Zähringen bis St.Georgen verläuft. Eine Rad-Vorrang-Route ist eine Kategorie des Freiburger Radnetzes, auf der Radfahrende besonders zügig, komfortabel und sicher unterwegs sind.		0	Hinweis von Stadt Freiburg
14,1	Alternativroute Stuttgarter Str. - Beurbarung	Diese Alternativ-Route fahre ich, wenn ich Zeit habe, also selten. Sie ist sicher ungefährlicher als die Stefan-Meier-Str. - Route., aber man muss über die Ampel in der Zähringerstr. den Rennweg und die Tennenbacherstr. queren, in der Beurbarung sind viele parkende Autos und Fußgänger bis man an der Ecke Albertst. ankommt. Die Strecke ist ruhiger, aber dadurch, dass keine klare Aufteilung der Verkehrsflächen vorhanden ist und die 3 Querungen zu machen sind, empfindet man es als umständlich und zeitraubend (3-5 Min. sind mehr einzuplanen).		0 15	
19	BrB	Im Radverkehrskonzept geplante Rad-Vorrang-Route, die vom Zentrum entlang der Breisacher Bahn in die westlichen Stadtteile führt. Eine Rad-Vorrang-Route ist eine Kategorie des Freiburger Radnetzes, auf der Radfahrende besonders zügig, komfortabel und sicher unterwegs sind.		0	Hinweis von Stadt Freiburg
20	BIO	Im Radverkehrskonzept geplante Rad-Vorrang-Route, die von Betzenhausen über die Innenstadt nach Oberau führt. Eine Rad-Vorrang-Route ist eine Kategorie des Freiburger Radnetzes, auf der Radfahrende besonders zügig, komfortabel und sicher unterwegs sind.		0	Hinweis von Stadt Freiburg
21	Vorzugstrasse im Stadtgebiet Freiburg	Dies ist die Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ aus dem Jahr 2018. Unter Einbeziehung der Rückmeldungen auf dieser Beteiligungskarte werden jedoch in einem nächsten Schritt noch einmal alle möglichen Trassenverläufe systematisch miteinander verglichen, bevor eine Trassenfestlegung erfolgt.		0	Hinweis von Stadt Freiburg
21,1	Varianten-Untersuchungen dringend nötig	Außer der Vorzugsvariante gibt es noch andere Wege! Das Radwegkonzept 2020 zeigt einen RS FR2 entlang der Güterbahn auf; diese Variante muss dringend weiter untersucht werden; beginnend mit der Brücke über die Güterbahn (Längenloh bzw. Wildtalspange) !!!! Die Grundstücke entlang der Güterbahn im Bereich FR-Nord und der Alban-Stolz-Anlage gehören bereits der Stadt.		0 16	
21,2	Kreuzung Zähringer Tor	Wie soll diese gemeingefährliche Kreuzung entschärft werden? Radler fahren gerne kurze Wege, d.h. weitläufige Umfahrungen werden wahrscheinlich nicht angenommen.		0 14h	
21,3	Strecke zwischen Gundelfingen/Glotterpfad und Freiburg/Hinterkirchstraße	Dieser Streckenabschnitt ist sehr hügelig mit zum Teil starken Steigungen. Für einen RS halte ich diese Strecke sehr unattraktiv, da Fahrradfahrer, wenn sie schnell vorwärts kommen möchten eine flachere Streckenführung bevorzugen. Ich befürchte dass dieser Abschnitt nach der Fertigstellung von vielen Fahrradfahrern aus diesem Grund gemieden wird und der Weg auf der Alten Bundesstraße durch Gundelfingen in Richtung Freiburg fortgesetzt wird. Mir ist durchaus bewusst, dass es in Gundelfingen keine großen Alternativen gibt. Allerdings gäbe es eventuell noch die Möglichkeit, den RS auf Höhe des Obermattenbades die Bahnlinie zu unterqueren und dann westlich entlang der Bahntrasse diesen fortzuführen, bis zur Unterführung beim Reno. Entweder versucht man die Streckenführung weiter an der Güterbahnlinie entlang zu führen oder man schaltet die Ampeln in Zähringen auf der Zähringerstraße fahrradfreundlicher.		0 16,18	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
21,4	Streckenvariante von Gundelfinger Straße zu Kandelstraße	Was, wenn man entlang der Güterbahnlinie (von der Gundelfinger Straße) die Strecke nach Süden weiterführen, die Bahn dann bei der Denzlinger Str. unterqueren und den RS auf der östlichen Bahnseite weiterführen würde. Dort müsste dann wieder die Isfahanaallee überquert werden, so dass der RS entlang der Isfahanaallee bis zur Kandelstraße geführt werden könnte. Die Kandelstraße wird schon heute von sehr vielen Radfahrern genutzt. Und über diesen Weg gelangt man schnell ins Institutsviertel, in die Innenstadt oder zur UNI-Klinik.		0 15,16	
21,5	Strecke zwischen Gundelfingen und Freiburg Hinterkirchstraße	Gerade die Streckenführung entlang der Hauptbahnlinie macht die Radvorrangroute attraktiv, weil sie in großen Teilen nicht parallel zum Autoverkehr geführt wird. Es braucht im Vergleich zu anderen Varianten wenig bauliche Veränderungen, ist also schnell verfügbar. Die Strecke ist heute schon stark befahren von Pendlern und Schülern in Richtung der weiterführenden Schulen in Herdern. Die Variante an der Güterbahnlinie lässt den Radverkehr von Norden nach Osten außer Acht.		0 14a,14b,14c,14d,14e,14f,14g,14h,14i,14j,14k,16	
21,6	Kreuzung Zähringer Tor	Schon heute fahren die Radfahrer, die in Richtung Osten wollen, über die Richard-Wagnerstraße und Mozartstraße. Dort können sie dann nach dem Umbau des Schloßbergrings dem Vorschlag des Fuß und Radentscheids entsprechend kreuzungsfrei bis zur Kartäuserstraße weiterfahren, so dass für diese Streckenführung die Kreuzung Zähringer Tor nicht umgebaut werden muss.		0 17	
21,7	Radschnellwege als Maßnahme gegen den Klimawandel?	<p>Wenn der Kampf gegen den Klimawandel das Ziel ist, sollten auch weniger Autos auf den Straßen sein. Das Autofahren sollte unattraktiv werden, dann würden auch nochmals mehr Menschen das Radfahren bevorzugen.</p> <p>Wie geht das? Die Autostraßen auf Kosten sehr guter Fahrradwege ausbauen. Somit könnte die Zähringerstraße einspurig werden, aufgrund der vielen Ampeln könnte man eine grüne Welle für Radfahrer einrichten. Wie wäre es, die normalen Straßen in Fahrradstraßen umzuwandeln, dort wo es eng ist (in Zähringen, Gundelfingen)?</p> <p>Ein weiterer wichtiger Punkt: ein gutes Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern! Radschnellwege sollten auf keinen Fall auf Kosten von Wegen für Fußgänger, freilaufenden Kindern und entspannungssuchenden SpaziergängerInnen umgesetzt werden (an der Bahnlinie zwischen Herdern und Gundelfingen).</p> <p>Noch ein wichtiger Punkt: ein entspanntes Radfahren! Wegen des ständigen Bergauf- und Bergabfahrens durch zahlreiche Brücken und Unterführungen (Bahngleise) kommt man (mit normalen Fahrrädern und als Nicht-Profi-Sportler) recht verschwitzt und erschöpft am Ziel an, weshalb man sich dann doch für das bequemere Auto entscheiden könnte. Wie sieht es mit der Sicherheit aus? Das meist automatische, sehr schnelle Bergabfahren könnte zu mehreren und schwereren Unfällen an Kreuzungen und Kurven führen - auch mit Fußgängern und spielenden Kindern!!!</p>		0 18	
21,8	Bessere Nord-Süd-Verbindung	Die Vorzugstrasse ist ein schlechter Kompromiss mit anderen Verkehrsteilnehmern, der entsprechend zahlreiche Kreuzungen enthält. Ein echter Fortschritt für das Radfahren in Freiburg wäre es, wenn ein nahezu kreuzungsfreier Radweg durchgängig an der westlichen Seite der Eisenbahnstrecke am Bahndamm entlanggeführt wird. Dafür ist auch Platz da. Allerdings wäre eine neue Trasse von der Stuttgarter Straße mit Brücke über die B3 zur Kandelstraße erforderlich. Weiter eine kreuzungsfreie Verbindung von Beurbarung zu Marchstraße sowie nach der Wenzingerstraße eine Brücke (nur für Radfahrer) über die B31a erforderlich. Das wäre dann eine Radstraße, die den Namen verdient. So könnte auch die Todeszone für Radfahrer bei der Überquerung der B31a auf der B3 beseitigt werden. Eine gefahrlose Bismarckallee-Parallele.		0 15	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
21,9	inakzeptable Routenplanung	Den R 6 von der Stuttgarter Str. in Richtung Norden entlang der Hauptbahnlinie zu planen ist ein absolutes nogo ! Den Burgdorfer Weg umzuwandeln in einen Radschnellweg ist völlig inakzeptabel. Dort befinden sich für die Zähringer Bevölkerung zahlreiche, besonders von Fußgängern benutzten Zugangswege zum Zähringer Park, zu den Sportflächen, zur Jahnhalle und Bürgerhaus zum Friedhof, zu einem Gemeindezentrum und zu einem Kindergarten. Auch die Verlängerung durch die stark befahrene Wildtalstr. ist absolut abzulehnen. Statt dessen wäre viel sinnvoller, den Verkehr aus der Zähringer Str. auf die neue B 3 -neu- zu legen, die Zähringer Str zurückzubauen und beidseitig den neuen R 6 anzulegen.		0 14a, 14d, 14e, 18	
49	Ortsumfahrung Zähringen	Ortsumfahrung Zähringen mit der Neugestaltung zahlreicher Knotenpunkte im Freiburger Norden: https://www.freiburg.de/pb/231817.html	https://maps.google.de/?q=48.01202010462551+7.854344844818115		Hinweis von Stadt Freiburg
49,1	Radverkehrsführung Händelstr Stefan-Meier-Str.	In den aktuellen Planungen (https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params,E1057377048/609385/Isfahanallee.pdf) ist die Verkehrsführung für den Radverkehr in Richtung des Radschnellwegs langsam, kompliziert und konfliktrichtig. Hier sollte eine andere Lösung, z.B. mit Ampel extra für den die Habsburgerstr. querenden Radverkehr gefunden werden mit Ampelphasen wie für den Autoverkehr (keine Bettelampel)	https://maps.google.de/?q=48.01202010462551+7.854344844818115	14i	
49,2	Dringender Handlungsbedarf Onkenstrasse, Habsburgerstrasse	Für die Ecke Onkenstrasse, Habsburgerstrasse, Stefan-Maier-Strasse braucht es für den Radverkehr eine schnellere Lösung, die direkt umgesetzt wird. Das ist die grausamste Ecke für den Radverkehr in Freiburg, die ich kenne. Das würde auch die Konflikte mit den Fußgängern verringern. Losgekoppelt von R56, wo wir vielleicht noch Jahre warten, bis da wirklich etwas umgesetzt wird.	https://maps.google.de/?q=48.01202010462551+7.854344844818115	14i	
50	Neubaugebiet Höhe in Zähringen	Neubaugebiet Höhe in Zähringen: https://www.freiburg.de/pb/339970.html	https://maps.google.de/?q=48.02568391072832+7.868120670318604		Hinweis von Stadt Freiburg
50,1	Anbindung Rad- und Kfz-Verkehr des Neubaugebietes Höhe	Das Neubaugebiet soll über eine eigene Trassenführung an die Wildtalstr. im Norden angeschlossen werden. Dringend erforderlich ist jedoch auch eine adäquater Ausbau des Höhenweges in südlicher Richtung zur Pochgasse hin. Der jetzige Zustand erfüllt jegliche Voraussetzung eines gesicherten Fahrweges.	https://maps.google.de/?q=48.02568391072832+7.868120670318604	14a, 14b	
53	BrB	Im Radverkehrskonzept geplante Rad-Vorrang-Route, die vom Zentrum entlang der Breisacher Bahn in die westlichen Stadtteile führt. Eine Rad-Vorrang-Route ist eine Kategorie des Freiburger Radnetzes, auf der Radfahrende besonders zügig, komfortabel und sicher unterwegs sind		0	Hinweis von Stadt Freiburg
55	KFZ kreuzt	Übergang von Radweg auf Straße zum Vorteil für Radfahrer ändern	https://maps.google.de/?q=48.03039334078724+7.867377698421479	14a	
55,1	Radschnellweg muss IMMER Vorrang vor einer Kreisstraße haben!	... und dieser muß vernünftig markiert und beschildert sein, nicht so mit einer weißen gestrichelten Linie wie an manchen anderen Orten in FR. Man schaue mal in die NL wie man sowas macht!	https://maps.google.de/?q=48.03039334078724+7.867377698421479	14a	
56	Wildtalstraße	Ab der Wildtalstraße Richtung Freiburg, sind zu viele rechts vor links Situationen, hier wäre eine durchgehende Vorfahrtsregelung für Radfahrer essentiell	https://maps.google.de/?q=48.03038795971535+7.867375016212464	14a	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
59	Gefährliche Querung	hier müsste entweder die Vorfahrtsregel zugunsten der Radfahrer geändert werden oder vielleicht Ampel.....	https://maps.google.de/?q=48.0168626540814+7.8587543964385995	14f	
59,1	Unterführung für Autos sperren	Im Fall dass hier der Radschnellweg durchgeführt wird sollte die Durchfahrt für Autos hier gesperrt oder mindestens eine unechte Einbahnstr. von West nach Ost eingerichtet werden.	https://maps.google.de/?q=48.0168626540814+7.8587543964385995	14f	
59,2	Vorfahrt für Radfahrer	Klare Vorfahrtsregel zugunsten der Radfahrer mit ggf. Änderung der Verkehrsführung. Keine Ampel	https://maps.google.de/?q=48.0168626540814+7.8587543964385995	14f	
59,3	Nach der Bahnunterführung installierte Leitsäulen...	sollen ...für alle Fahrzeuge ein Hindernis darstellen, auch für abbiegende Radler/-innen. Nur so ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit erreichbar, ...soll das Überqueren insbesondere von Fußgänger/-innen vereinfachen... Mit der Planung des RS6 ...wird es an dieser Stelle sicher zu einer umfassenderen Lösung kommen. (Originalzitate der Stadt). Bis dahin ist ein flüssiges Abbiegen in den Burgdorfer Weg nicht möglich. Aber jahrelang ging es hier ohne Poller... Sinnigerweise hätte man sich im Hinblick auf den RS6 vielleicht schon mal an den MIV gewagt.	https://maps.google.de/?q=48.0168626540814+7.8587543964385995	14f	
59,4	keine Ampel!	Hier bitte keine Ampel! Die Unterführung zur Händelstraße gehört für Kfz gesperrt. Wird für Kfz-Verkehr eh nicht gebraucht, induziert nur Schleichverkehr durchs Wohngebiet. Wenn man die Unterführung sperrt, dann erübricht sich das Problem und die Gefahrenstelle.	https://maps.google.de/?q=48.0168626540814+7.8587543964385995	14f	
59,5	Hier bitte eine eindeutige Lösung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs	Keine Einbahnstraßenlösung sondern eine eindeutige Lösung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs: Sperrung der Bahnunterführung für den Autoverkehr und anlegen eines Bürgersteigs auf der Südseite in der Unterführung = mehr Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger	https://maps.google.de/?q=48.0168626540814+7.8587543964385995	14f	
59,6	Burgdorfer WEg, Einfahrt Händelstr.	Kann meinen Vorkommentatoren nur zustimmen, die Absperrungen haben schon unfreiwillige Abstiege produziert, weil man nicht schräg einbiegen kann u. der Autoverkehr gehört hier weg, da es genügend andere Möglichkeiten gibt. Das hohe Schüleraufkommen erfordert hier schon genug Aufmerksamkeit. Hier sei aber auch einmal erwähnt, dass der Weg immer vorbildlich gekehrt ist.	https://maps.google.de/?q=48.0168626540814+7.8587543964385995	14f	
60	Gefährliche Kreuzung	Zu viele Konflikte (Straßenbahnen, 4spurige Straße, Autos von der Kraftfahrstraße B3/Isfahanallee häufig noch mit hoher Geschwindigkeit, illegal Linksabbiegende, zu hohe Wartezeiten, keine klare Verkehrsführung für Radfahrende, gefährlich, da Radfahrende oft übersehen werden).	https://maps.google.de/?q=48.01175621780216+7.854677438735963	14h	
60,1	Sehr gefährliche Kreuzung	Das ist eine der übelsten Ecken für Radfahrer in ganz Freiburg. Eine Verkehrsführung, die regelmäßig sämtliche Verkehrsteilnehmer (Autos, Busse, Trams, Fußgänger, Radfahrer) komplett überfordert. Zudem ist sie legal mit Anschluss an die Fahrradtrasse nur in Süd-Nord-Richtung befahrbar	https://maps.google.de/?q=48.01175621780216+7.854677438735963	14h	
63	Führung durch Institutsviertel möglich?	Könnte man hier prüfen ob eine Führung durch das Insitutsviertel (von der Katharinenstr. weiter nach Norden, Abzweig vor dem Kanal nach Nord-Ost) möglich ist? Dadurch wäre der Weg kürzer, es wren weniger enge Kurven vorhanden und weniger Kreuzungen. Idealerweise würde man offiziell noch über den Gefängnisvorhof weiterfahren können.	https://maps.google.de/?q=48.001007006381776+7.84949541091919	14j	
63,1	Land BaWü zuständig	Das wäre dann mal eine Frage an den Landesverkehrsminister bzw. an die Landesregierung. Ich gehe mal davon aus, dass dieses Gelände dem Land gehört, oder?	https://maps.google.de/?q=48.001007006381776+7.84949541091919	14j	
65	Schattige Glatteis-Stelle	Diese enge Kurve, stadtauswärts VOR der Unterführung, ist bei überfrierender Nässe oder Reif sehr gefährlich. Habe in den vergangenen Wintern wiederholt Radfahrer-Unfälle miterlebt.	https://maps.google.de/?q=48.0166042941882+7.859333753585816	14f	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
65,1	Strecke Händelstr. - Burgdorfer Weg Richtung Wildtalstraße	Die zügige Verbindung zwischen Händelstraße und Burgdorfer Weg führt durch die etwa 4,20 m breite Bahnunterführung Hinterkirchstraße. Diese Unterführung stellt derzeit (noch) eine Belastungssituation für alle Verkehrsteilnehmer dar. Erforderlich:: Ausschließen des Kfz.-Verkehrs, ggfs. Rad-Überholverbot im Tunnel sowie Schaffung eines Fußgängerstreifens (Tunnel-Südseite) und -da wir uns Radler ja kennen- am besten durch Bordstein o.ä.abgetrennt. Die Händelstr. könnte ab/bis Höhe Rotackerstr. als Fahrradstr. genutzt oder der Radweg ggfs. auf die Fahrbahn geführt werden (die lediglich drei Anlieger rückseitig tangiert). Dies würde auch die Kurve in die/aus der Unterführung entschärfen.	https://maps.google.de/?q=48.0166042941882+7.859333753585816	14f, 14g	
67	Vorfahrt für Radfahrer	Uneinsichtige Kreuzung mit KfZ-Gegenverkehr. Klare Vorfahrt für Radfahrer ggf. mit Änderung der Verkehrsführung.	https://maps.google.de/?q=48.022969617874345+7.8627347946167	14c	
67,1	Stimme zu – gefährliche Kreuzung	Hatte an dieser Kreuzung bereits einen kleinen Unfall, weil mir die Vorfahrt genommen wurde.	https://maps.google.de/?q=48.022969617874345+7.8627347946167	14c	
67,2	Verkehrsgefahren	Der Nachteil dieser Routenführung ist die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Der Radvorrang ist bei Querung des Schul- und Kindergartenweges nicht hinnehmbar. Gleichzeitig ist es dem Individualverkehr von der Reutebachgasse (Unterführung) nicht möglich, den bergabwärts fahrenden Radverkehr zu beachten. Daher keine Änderung der Vorrangsituation und Bau der X Linie über die Güterbahn mit Anschluß an der Wildtalspange.	https://maps.google.de/?q=48.022969617874345+7.8627347946167	14b, 14d, 16	
67,3	Auto-Staus bremsen Radverkehr aus	An dieser Stelle kommt es zwischen den beiden Bahnunterführungen in Berufsverkehrszeiten häufig zu Auto-Staus, die den Verkehrsfluss für den Radverkehr deutlich behindern.	https://maps.google.de/?q=48.022969617874345+7.8627347946167	14c	
67,4	Gefährliche Kreuzung	Diese Kreuzung muss massiv zu Gunsten des Radverkehrs umgebaut werden, wenn die Radvorrangroute ihrem Namen (Vorrang!) gerecht werden soll. Ich habe hier schon oft gefährliche Situationen erlebt. Weiterhin sorgt der Eltern-Taxi-Verkehr zum Kindergarten für unübersichtliche und gefährliche Situationen.	https://maps.google.de/?q=48.022969617874345+7.8627347946167	14c, 14d	
69	Alternativroute durch Herdern	Die Route vom Schloßberggring kommend über Mozartstraße-Urbanstraße-Sandstraße-Richard-Wagner-Straße zur Händelstraße ist im Vergleich zur Route Sautierstraße viel ruhiger und ungefährlicher. Die Querungen Univiertel, Josefskrankenhaus, Rennweg, und schließlich Habsburger Straße sind besonders morgens extrem gefährlich. Über Herdern ist es viel entspannter Richtung Waldkirch zu fahren.	https://maps.google.de/?q=47.99896817199949+7.8594303131103525	17	
69,1	Ergänzung	Ich fahre hier von Waldkirch kommend fast immer über die Richard-Wagner-Straße, Okenstraße, Schlüsselstraße, Stadtstraße und dann über die Mozartstraße zum Schlossberggring. Hier ist wenig Verkehr und es ist etwas flacher. Umgekehrt lieber Mozartstraße geradeaus wobei Abends immer in Höhe der Sparkasse immer viel Verkehr ist. Allerdings verstehe ich, dass in dem Vorschlag die Universität und damit natürlich sehr viele Radfahrer angebunden wären.	https://maps.google.de/?q=47.99896817199949+7.8594303131103525	17	
69,2	Beschaffenheit der Mozartstraße	Hier hätte die Stadt FR schon seit Jahren Geld in die Hand nehmen dürfen um die Mozartstraße auf ganzer Länge zu sanieren (neue Asphaltdecke). Mit dem Rennrad und 7 - 8 Bar Luftdruck ist dies kein Vergnügen; ein MTB wäre hier eher angebracht (Gleiches gilt übrigens für die Ziegelhofstraße in FR-Lehen). Ein ständiges Umkurven von Teerflicken...	https://maps.google.de/?q=47.99896817199949+7.8594303131103525	17	
69,3	Mozartstraße	Als Rad-/Autofahrer aus EM, teile die Kritik bzgl. des Straßenzustands, allerdings sollte bei einem Ausbau/Ausweisung RS bedacht werden, dass dies eine beliebte Auswegroute mit dem Auto für Habsburgerstraße/Europaplatz ist. Ausserdem vertragen sich Rechts-vor-links Kreuzungen v. a. nach Norden nicht mit einem RS. Ggf. eignet sich die Karlstrasse besser für den RS.	https://maps.google.de/?q=47.99896817199949+7.8594303131103525	17	
69,4	Mozartstraße	Die Mozartstraße sollte vielleicht eben keine Ausweichstrecke für den motorisierten Verkehr sein (wenn es dem Automobilisten auf der Habsburger Straße nicht schnell genug vorwärts geht)... Und Rechts-vor-links-Kreuzungen lassen sich zum Wohle der Radfahrer ändern...	https://maps.google.de/?q=47.99896817199949+7.8594303131103525	17	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
69,5	Der Radschnellweg braucht 2 Stränge	Der Radschnellweg aus Norden braucht die Anbindung ans Institutsviertel über die Sautierstraße und eine schnelle Verbindung nach Osten über die Hinterkirch., Richard-Wagner-, Sand-, Urban-, Mozartstraße, den Schloßberggring und die Kartäuserstraße zum FR1. Die Fahrt durch Herdern darf für die Autos nicht so attraktiv bleiben wie sie heute ist. Das würde zur Verlagerung des Autoverkehrs von der Habsburger Straße durch Herdern hindurch über die Mozart- oder die Karlstraße führen. Und dann wäre die Strecke für die Radler auch nicht mehr attraktiv und letztendlich für keinen der Verkehrsteilnehmer etwas gewonnen.	https://maps.google.de/?q=47.99896817199949+7.8594303131103525	17,20	
69,6	Alternativroute - JA!	Ich kann mich diesem Kommentar nur anschließen - ich pendle selbst seit 5 Jahren zwischen Littenweiler und Waldkirch die Mozartstraße ist dafür die beste Verbindungsachse! Gefährlich sind allerdings der Straßenzustand, die oftmals wilde Parksituation und die vielen rechts vor links Kreuzungen. Auch wird die Route häufig von Autos benutzt - was eigentlich nicht notwendig ist: Wenn der Verkehr fließt, ist man über die B31/Paduaallee gleich schnell wie über den Schleichweg Herdern - wenn jetzt insbesondere noch die Sandstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden würde, wäre das eine erhebliche Entlastung und würde diese Wichtige Fahrrad-Achse deutlich verbessern. Hier braucht es einen weiteren Arm für das Y!!!	https://maps.google.de/?q=47.99896817199949+7.8594303131103525	17,20	
78	Eine Ampel zuviel. Ampelschaltung für Radfahrer	Fahrradstrasse Roteckring ist ein guter Ansatz. Die Ampel am Fahnenbergplatz ist jedoch schlecht für den Radverkehr umgesetzt. Wieso braucht es 2 Ampeln im Abstand von 10m hintereinander? Die Ampelschaltung sollte für den Radverkehr optimiert werden.	https://maps.google.de/?q=47.998519474038154+7.848540544509889	14k	
93	Fahrradstraße m. Parkverbot?	Da die Wildtalstraße einerseits leicht ansteigend ist, gleichzeitig aber viele parkende KFZ dort stehen, ist es besonders bei be gegnendem Radverkehr schwierig, sicher zu überholen. Durch die sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrenden wäre es daher m.M.n. sinnvoll, die Straße als Fahrradstraße und ggf. mit Parkverboten für Kfz auszuführen.	https://maps.google.de/?q=48.02810005641531+7.864880561828614	14a	
93,1	mindestens Tempo 30	Ich finde hier viel mehr die unterschiedliche Geschwindigkeit von KFZ und Radfahrenden problematisch. Als Radler wird man noch schnell überholt, bevor Autofahrer*in während des Überholens merkt, dass es mit dem Gegenverkehr knapp wird. Folge: als Radler wird man erst geschnitten und dann im nächsten Moment vom gleichen Autofahrenden ausgebremst, der an den parkenden Autos bei Gegenverkehr nicht vorbeikommt. Daher mindestens Tempo 30 oder Fahrradstrasse.	https://maps.google.de/?q=48.02810005641531+7.864880561828614	14a	
93,2	Monilitätsausschuss	Diese Stelle war schon im Juli 2020 Thema im Mobilitätsausschuss. Die Formulierung Seitens des GuT war damals: Es ist momentan im Bestand eine sehr gefährliche Situation weil wir sehr hohe Schülerströme haben die alle mit dem Rad fahren (...) das könnten wir im Zuge des Ausbaus des RSW machen oder man überlegt sich ob man das aus Verkehrssicherheitsgründen vorzieht. Wir sind gespannt ob sich hier schon in diesem Jahr etwas tun wird.	https://maps.google.de/?q=48.02810005641531+7.864880561828614	14a	
95	Trassen untersuchen!	Den FR2 aus den Radwegkonzept 2020 nicht vergessen. Die Grundsücke im Bereich FR-Nord und in der Alban-Stolz-Anlage (Pump-Track) gehören der bereits der Stadt. Eine Radvorrangroute auf der Wildtalstraße bedeutet Vorfahrt auf der Wildtalstraße; die Bremse duch rechts-vor-links bei den einbiegenden Straßen, z.B. Berggasse, wird dann entfallen; nct nur für die Fahrradfahrer sondern auch für die nach wie vor vorhandenen Autos!	https://maps.google.de/?q=48.03053235161618+7.866811752319336	14a,16	
95,1	Deshalb Fahrradstraße!	Also wird aus der Wildtalstraße eine Fahrradstraße :)	https://maps.google.de/?q=48.03053235161618+7.866811752319336	14a	
95,2	Vorrangänderung	Mit der Änderung zur Fahrradstraße ändern sich die Vorrangverhältnisse. Damit werden Anwohner der Hanglagen vom Ortskern abgeschnitten. Zunächst die Zähringer Straße als Trennung des Kfz-Verkehr, jetzt ein Fahrradschnellweg als Trennung zwischen Bewohner oberhalb und unterhalb der Bahnlinie!	https://maps.google.de/?q=48.03053235161618+7.866811752319336	14c	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
96	Unfallträchtige Kreuzung	Wie soll diese Kreuzung entschärft werden? Hier kommen schneller Radverkehr mit Gastronomie (Pausenraum), Kindergarten und starker Auto-Verkehr zusammen. Hier muss eine Trennung stattfinden!	https://maps.google.de/?q=48.02308443047657+7.862917184829713	14c, 14d	
96,1	Gesamte Radwegführung über den Burgdorfer Weg	Die gesamte Radwegführung über den Burgdorfer Weg ist grundlegend falsch. Zunächst gehört der gesamte Individualverkehr stadtein- und auswärts ab Komturplatz auf die neu geplante B 3 -neu- (Isfahanallee) abgeleitet. Hierzu gibt es ja fertige Planungen für einen dreispurigen Ausbau. Endlich könnte man dann den Radverkehr auf die Ost- und Westseite der zurückgebauten Zähringer Str. verlegen, dort bündeln und an der Gematkungsgrenze von Gundelfingen entlang des Schopbaches auf die Einmündung beim Obermattenbad auf den dort befindlichen Zähringer Weg leiten. Damit wäre die völlig unsinnige Radwegführung durch Zähringen (Burgdorfer Weg , wildtalstraße) obsolet. Meine Empfehlung: Dringende Anhörung des Bürgervereins Zähringen !	https://maps.google.de/?q=48.02308443047657+7.862917184829713	14a, 14d, 14e, 18	
96,2	Radwegführung unbedingt über Burgdorfer Weg und nicht an Zähringer Straße entlang	Die Radwegführung entlang der Zähringer Straße birgt viele Risiken: Ein- und Ausfahrt der Tankstelle, viele Tiefgaragen, einmündende Straßen. Um mehr Leute aufs Rad zu bringen braucht es attraktive Radwege und der Burgdorfer Weg ist so einer. Wer lässt sich schon gern an einer Straße von Auto-Abgasen vollstänkern, wenn er andere Wege mit dem Rad wählen kann? @ (Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt) : Der Bürgerverein vertritt keineswegs alle Bürger eines Stadtteils, sondern nur die Mitglieder des Bürgervereins. Ein Bürgerverein ist kein demokratisch gewähltes Gremium.	https://maps.google.de/?q=48.02308443047657+7.862917184829713	14d, 14e, 18	
98	Fahrbahneinschränkungen	Die kürzlich aufgestellten Fahrbahneinschränkungen sorgen einerseits für mehr Schutz vor dem Durchgangs-Autoverkehr. Jedoch ist die Behinderung, die näher an der Bahnlinie platziert ist, so ungünstig aufgestellt, dass Rechtsabbiegende in den Burgdorfer Weg sehr leicht mit dem Gegenverkehr kollidieren können. Hier könnte jetzt schon für kaum nennenswerte Kosten nachgebessert werden, indem die Begrenzung 1-2m in Richtung Bahnlinie verschoben wird.	https://maps.google.de/?q=48.016873419048856+7.8587543964385995	14f	
98,1	Ergänzung	ich kann mich dem Vorschreiber anschließen: und möchte zu der Beseitigung baulicher Gefahrenquellen anregen. Bspw. der recht neue Begrenzungs- und Leitpfosten an der oben genannten Einmündung. Der der Bahnunterführung nahestehende Pfosten steht sehr weit in der Fahrbahn, und zwar so, dass ein rechts abbiegender Radfahrer nicht in Schräglage in den Radweg einfahren kann, wodurch eine erhebliche Gefährdung des rechts abbiegenden Radfahrers besteht, mit dem Pfosten zu kollidieren. Als Folge davon, um der Gefahr zu entgehen, findet eine Ausweichbewegung in Richtung Fahrbahnmitte statt, so dass sich der abbiegenden Radfahrer automatisch in Richtung bzw. in die Fahrbahn des Gegenverkehrs gerät. Dies ist eine durch die bauliche Maßnahme künstlich herbeigeführte und damit vermeidbare Gefahrensituation. Mir ist das beinahe passiert, als ich das erste Mal nach Errichtung dieses Pfostens bei Dunkelheit in den Burgdorfer Weg einbiegen wollte, wäre ich beinahe dagegen gefahren. Dabei ist auch immer wichtig, die große Vielfalt und das verschiedene Fahrvermögen an Radfahrern im Blick zu behalten. Radfahrer mit 10000 oder mehr Jahreskilometern gehen anders und geübter mit einer solchen Situation um als „Gelegenheitsfahrern“	https://maps.google.de/?q=48.016873419048856+7.8587543964385995	14f	
98,2	Anmerkung	Die Begrenzung an der Bahnlinie könnte einfach wieder entfernt werden, die 3 anderen Begrenzungen würden ausreichen, um die Dahrbahn zu verengen aber die Radfahrer könnten wieder ungehindert abbiegen	https://maps.google.de/?q=48.016873419048856+7.8587543964385995	14f	
99	Baumbestand	Die 4m Breite ist an der Stelle ohne Fällung der Bäume entlang der Allee nicht möglich. Wird es im Verlauf Hinterkirchstraße bis Burgdorfer Weg zu Fällungen kommen? Wie wird der Fußweg bei der Planung des Radschnellwegs eingebunden?	https://maps.google.de/?q=48.01958999438876+7.860622715943466	14e	
99,2	Engstrecke mit Gefahrenpotenzial	Der Burgdorfer Weg ab Pochgasse zur Hinterkirchstraße ist 3,5 m breit. Er hat eine unübersichtliche Kurve im Gefälle. Es gibt Anwohner-Autoverkehr und Zubringer zum Friedhof. Zudem Kinderverkehr zum Kindergarten St.Blasius. Er ist stark frequentiert durch Schulkinder. Eine Gefahrenstelle ist die Einmündung in den Bahndurchlass Hinterkirchstraße	https://maps.google.de/?q=48.01958999438876+7.860622715943466	14c, 14d, 14e, 14f	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
99,3	Baumbestand	Lieber Kommentator (<i>Name aus Datenschutzgründen von der Redaktion entfernt</i>), die Strecke befindet sich nicht zwischen Brücke Wildtal und Ortsrand Gundelfingen. Und die Aufteilung der Fahrbahnen beidseits der Baumreihen erfordert wegen der Geländeneigung entweder massive Aufschüttungen westlich der Bäume. Oder der Fußweg im Zähringer Park geht an den RS verloren. Auch die Einsegnungshalle samt Friedhof ist betroffen. Wo bewegen sich dann Schulkinder auf dem Weg zur Emil-Gött-Schule, Spaziergänger, Kitagruppen auf dem Weg zu Spielplatz? Bitte mal vor Ort anschauen. Der Burgdorfer Weg ist m.E. eine erhebliche Engstelle und nicht RS-tauglich.	https://maps.google.de/?q=48.01958999438876+7.860622715943466	14d, 14e	
99,4	Zugang zum Friedhof von Westen	der Friedhof ist auch von Westen zugänglich, eine Lösung für die Aussegnungshalle könnte vielleicht im Zuge neuer Wege in der Parkanlage - auch für Fußgänger erdacht werden	https://maps.google.de/?q=48.01958999438876+7.860622715943466	14d, 14e	
99,5	Ich denke auch, dass der Burgdorferweg für einen RS nicht tauglich ist...	... macht ja keinen Sinn die schönen Linden zu Fällen um auf die notwendige Breite zu kommen. Der Idiotenhügel zwischen Stuttgarter Str. und Kreuzung Pochgasse ist völlig unnötig, lässt sich aber nicht wegbaggern... Die einzige sinnvolle Lösung für den RS von FR nach Denzlingen wäre m.E. direkt an der Bahntrasse entlang. Aber das kostet halt Geld neue Trassen anzulegen ...	https://maps.google.de/?q=48.01958999438876+7.860622715943466	14e	
102	Schleichverkehr in der Sautierstr.	Die Sautierstraße wird viel vom Durchgangsverkehr genutzt um Habsburgerstraße oder Stefan-Meier-Straße zu umgehen. Hier wäre eine Umwandlung in eine Fahrradstraße und ein modaler Filter etwa auf Höhe der Münchhofstraße cool. Gerne eine Lösung, die von hohen Autos (Kranken- bzw. Notarztwagen) überfahrbar bleibt, da evtl. wichtige Zu- und Abfahrtsstraße vom Josefskrankenhaus.	https://maps.google.de/?q=48.00604631464452+7.852982282638551	14j	
103	Vorfahrtsregel Sautier-/Tennenbacher Str.	Bisher hat hier die Tennenbacher Str. Vorrang gegenüber der Sautierstraße.	https://maps.google.de/?q=48.004129712678065+7.852558493614198	14j	
113	Führung über Kandelstr.	Wäre es nicht einfacher die Route von Norden kommend ab der Hinterkirchstr. über die Kandel- & Ferrandstr. bis auf die Mathildenstr. zu führen? Das hätte folgende Vorteile: - Wegfall Passage der Unterführung Hinterkirch-Händelstr. - Keine Führung entlang der vielbefahrenen Stefan-Meier-Str und kein Abzweig in die Sautierstr. - Die Kandelstr. ließe sich einfach und schnell als Fahrradstr. ausweisen und mit Vorfahrtsregelungen ggü. Tennenbacher Str. und Rennweg ausstatten. - Route ist deutlich geradliniger und hat weniger Kreuzungen mit anderen verkehrsreichen Straßen - Beim ohnehin anstehenden Umbau der Zähringer Str. könnte zudem zwischen Stuttgarter Str. und Bahnunterführung ein attraktiver Zweirichtungsradweg auf der Ostseite angelegt werden der die Zähringer Str. im Bereich der Unterführung ampelgesichert kreuzt. Damit hätte man einen attraktiven und schnellen da fast schnurgeraden Weg, der quasi ausschließlich kaum befahrene Straßen nutzt, was die Umsetzungsdauer verringern könnte.	https://maps.google.de/?q=48.00674976866054+7.84900188446045	15	
113,1	Gute Idee, bitte an die Fahrbahnbreite durch parkende Autos bei Gegenverkehr (Autos) denken.	Geparkt wird auf beiden Seiten der Straße. Hier kommen einem öfter Autos entgegen und dann wird es ganz schön eng.	https://maps.google.de/?q=48.00674976866054+7.84900188446045	15	
113,2	Alternative Route	Ich nutze dies Straße auch jeden Tag, da sie viel verkehrärmer und ohne Ampeln den sicheren Weg zum Hauptbahnhof ermöglicht.	https://maps.google.de/?q=48.00674976866054+7.84900188446045	15	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
114	Route über Höheweg nicht besser?	Fahrradstr. mit relativ starkem Kfz- und Bus-Verkehr wird hier wahrscheinlich nicht die gewünschte (subjektive) Verkehrssicherheit für den Radverkehr bringen. Ich würde daher vorschlagen die Route über den Höheweg zu führen mit abbiegender Vorfahrtsregelung in die Pochgasse. Das verbleibende Stück der Wildtalstraße könnte man z.B. mit Speed-Bumps vor den beiden Zebrastreifen und Pflasterung (evtl. mit schmaler Asphaltbahn für den Radverkehr) verkehrlich beruhigen.	https://maps.google.de/?q=48.027659505261916+7.866419076854073	15	
114,1	Keine gute Alternative	Extra Höhenmeter machen diesen Vorschlag unattraktiv. Außerdem ist die Unterführung zur Wildtalstraße unübersichtlich, gefährlich und nicht flüssig zu fahren.	https://maps.google.de/?q=48.027659505261916+7.866419076854073	15	
115	Alternativroute	Wie in anderen Hinweisen angesprochen, ist die bislang einzige vorgeschlagene Trassenführung entlang der Bahnlinie zu schmal für die nötigen Mindestbreiten. Ein Glück, dass die Zähringer Straße 4spurig ausgeführt ist und man mit Leichtigkeit eine Spur zum Radweg mit der Mindestbreite machen kann...;) Außerdem ist die Zähringer Straße mit deutlich weniger Steigungen versehen als der schmale Weg entlang der Bahnstrecke. Man darf ja wohl noch träumen.	https://maps.google.de/?q=48.01677472257524+7.855913510138636	18	
115,1	Kreuzungsfrei?	Auch wenn entlang der Zähringer Straße viel Platz ist, der auch definitiv umverteilt werden sollte. Allerdings glaube ich nicht, dass man alle Ampeln auf dieser Strecke raus bekommt. Deshalb würde der Radverkehr unnötig behindert. Bsp für Umverteilungspotential schon heute in der Zähringer Straße: https://twitter.com/SudbadenVcd/status/1325911933745319936?s=20	https://maps.google.de/?q=48.01677472257524+7.855913510138636	18	
115,2	Wenig attraktiv	Ich finde generell ist die direkte Führung abseits einer großen Straße attraktiver, auch wenn es eine gewisse Steigung gibt. Dann besteht außerdem das Problem wie man im Norden anknüpft: Die Zähringer Straße wird ab der Denzlinger Str. so schmal dass keine Radspur drin ist, schon gar keine für zwei Richtungen. Man müsste also im Verlauf der Zähringer Str. von der östlichen über die Strabatrasse auf die westliche Straßenseite wechseln, was wiederum eine komplizierte Querung der Tullastraße nötig macht. Alles in allem denke ich ist die weitestgehend kreuzungsfreie und direkte Führung entlang der Bahnlinie hier wesentlich besser, auch wenn hier Kompromisse mit der Breite gemacht werden.	https://maps.google.de/?q=48.01677472257524+7.855913510138636	18	
119	Gefährliche Unterführung	Schmale unbeleuchtete gefährliche Unterführung! Am sinnvollsten ist eine Sperrung für den Autoverkehr; wichtige Verbindung zwischen den Stadtteilen für Fuß- und Radverkehr und auf der Route des Radverkehrs von Norden nach Osten, stark radbefahrener Schulweg	https://maps.google.de/?q=48.01676576927318+7.859049439430238	14f	
119,1	Einbahnstraße von Ost nach West für Autoverkehr	Komplette Sperrung für Autoverkehr oder Einbahnstraße von Ost nach West	https://maps.google.de/?q=48.01676576927318+7.859049439430238	14f	
119,2	Gefährlich	Sperrung für den Autoverkehr wäre absolut wichtig und eine große Verbesserung für die sehr stark befahrene Fahrradroute	https://maps.google.de/?q=48.01676576927318+7.859049439430238	14f	
119,3	Sperrung der Unterführung für den Autoverkehr – freie Fahrt für Radfahrer!	Mit einer Gesamtbreite von nur 4,1m (!) für Fußgänger (ohne Fußweg), den hochfrequentierten Radweg und Autoverkehr in 2 Richtungen wird es höchste Zeit im Sinne der Verkehrswende ein Zeichen zu setzen und die Unterführung für den Autoverkehr zu schließen. Viele Eltern machen sich Sorgen, wenn ihre Kinder durch die Unterführung zum Sportplatz müssen oder mit dem Fahrrad zur Schule. Dies ist eine einmalige Chance, einen neuralgischen Punkt zu sichern und den Radverkehr vor allem auf der Verbindung Nord (Gundelfingen) – Ost (Dreisamtal) deutlich zu stärken!	https://maps.google.de/?q=48.01676576927318+7.859049439430238	14f	
119,4	Unterführung Hinterkirchstraße	Die Sperrung der Unterführung für den Kfz-Verkehr ist zwingend erforderlich. Jetzt ist das ein absoluter Gefahrenpunkt für Radler und Fußgänger. Diese Straße wird hauptsächlich von Autofahrern als Schleichweg verwendet, um die verkehrsreiche Zähringer Straße zu umgehen.	https://maps.google.de/?q=48.01676576927318+7.859049439430238	14f	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
123	Schmal & Steigung	Dieser Abschnitt ist für einen RS zu schmal. Die Breite kann vermutlich nicht ohne weiteres angepasst werden, ohne den Fußverkehr auszusperren und viele Bäume zu fällen. Schon heute haben Kinderwagen und Rollstühle hier Probleme nicht mit dem Radverkehr in Konflikt zu kommen. Außerdem hat der Weg eine kurze, wenn auch unangenehme Steigung, die die Durchschnittsgeschwindigkeit herabsetzt. Daher schlage ich als Alternativroute die Zähringer Straße vor, die derzeit mit 2 Spuren für den Kfz-Verkehr betrieben wird. Hier könnte eine Lösung mit einer überbreiten Kfz-Spur und einem, den Anforderungen entsprechenden Radweg fast völlig ohne Steigung kostengünstig (Straßenmarkierungen, geschützter Radweg) realisiert werden. Falls man sich entschließen würde, die Parkplätze entlang der Zähringer Straße wegfällen zu lassen, könnte man sicherlich auch beide Kfz-Spuren erhalten. Dann aber unbedingt mit geschützter Radspur und Lieferzonen (Falschparker!).	https://maps.google.de/?q=48.02080965813804+7.861586809158326	14d, 14e, 18	
123,1	Steigung Burgdorfer Weg	Ich weiß nicht, ob irgendwo geschrieben steht, dass ein Radschnellweg keine Steigung haben darf. Beim Burgdorfer Weg von einer Steigung zu sprechen, halte ich für etwas gewagt. Begründung: 1. Die Anzahl der E-Biker nimmt ständig zu. 2. Jedes muskulär betriebene Rad sollte über eine ausreichende Gangzahl verfügen. 3. Wer täglich einen RSW befährt und entsprechende Strecken zurücklegt, dürfte die paar Höhenmeter leicht wegbügeln. Eine andere Frage ist die, ob sich an dieser Stelle wirklich ein RSW verwirklichen lässt. Massive Eingriffe in die Natur wären wohl nötig. Und dann gäbe es an dieser Stelle immer noch genügend Fußgänger, Kinderwagen, o. ä., die nicht vergessen werden dürften.	https://maps.google.de/?q=48.02080965813804+7.861586809158326	14d, 14e	
123,2	Ampeln	Die Zähringerstraße hat zu viele Ampeln, die immer wieder zu Anhalten und Anfahren zwingen. Die Friedhofsvariante ist ampelfrei	https://maps.google.de/?q=48.02080965813804+7.861586809158326	14d, 14e, 18	
123,3	gepflegte Wege sind gute Wege	Mich persönlich stört die Steigung hier nicht. Wohl aber die Breite und in manchen Jahren teils mangelnde Pflege auf Höhe Friedhof zur Bahnseite hin (ist in den letzten 2-3 Jahren besser geworden, v.a. Laubbeseitigung nach Sturm) Das gehört für mich zu einem sicher und zügig zu befahren RSW definitiv dazu: klare Verantwortlichkeiten für regelmässige Pflege, auch der Wegränder.	https://maps.google.de/?q=48.02080965813804+7.861586809158326	14d, 14e	
123,4	Zähriger Strasse wird durch Verlegung der B3 ohnehin rückgebaut	Wegen der Verlegung der B3 an die Karlsruher Strasse soll der überörtliche PKW-Verkehr in wenigen Jahren von der Zähriger Strasse verschwinden; die Anbindung wird ab dem Komturplatz nord-westlich verlaufen. Dann ist die nördlicher Richtung zweispurige Zähringer Strasse überdimensioniert und soll auf eine PKW-Spur reduziert werden, wie dies bei der südwardigen Fahrspur schon erfolgt ist. Ein Platzproblem für den RS 6 sollte es da nicht geben. Die Ampelsituation wird dann ebenfalls durch Schaltungsoptimierung einfacher und preiswerter zu lösen sein als die baulichen Maßnahmen am Burgdorfer Weg es wären	https://maps.google.de/?q=48.02080965813804+7.861586809158326	18	
123,5	Verlegung des Radwegs auf Zähringer Straße dauert zu lang	Geplant wird die B3 neu seit 30 Jahren, der Beginn immer wieder verschoben - wenn man den Radschnellweg mit der Verlegung der B3 verknüpft, gibt es in 10 Jahren immer noch keinen RS6 in Freiburg	https://maps.google.de/?q=48.02080965813804+7.861586809158326	18	
123,6	Platzprobleme und Rückbau der Zähringerstr.	Die aktuell zu Verfügung stehende Breite ist nicht ausreichend. Der Radweg kann nur auf Kosten des Fußwegs verbreitert werden. Das ist nicht akzeptabel, da (besonders zu Stoßzeiten) der Platz für Radfahrer und Fußgänger häufig nicht ausreichend ist. Die alternativ Route über die Zähringerstrasse macht in meinen Augen deutlich mehr Sinn. Hier könnte man (wie auch auf der Habsburgerstr. Stadteinwärts Ampeln für Autos und Fahrräder unterschiedlich schalten, bzw. für Fahrräder vermeiden. Dann bleibt der Fahrradverkehr im Fluss.	https://maps.google.de/?q=48.02080965813804+7.861586809158326	14d, 14e, 18	
124	Zubringer für Herdern	Die Ortsmitte von Herdern wäre ein wichtiger Zubringer für die Ostteile der Stadt Freiburg zum RS. Momentan ist hier jedoch eine sehr schmale Straße für Kfz freigegeben. Wenn die Okenstraße, Sandstraße, Urbanstraße, Stadtstraße, Mozartstraße sinnvoll in beide Richtungen für Radfahrende angebunden werden soll und damit die Verbindung nach Osten geschaffen werden soll, sollte hier dringend eine Fahrradstraße geschaffen werden, im Falle der Sandstraße unbedingt ohne Freigabe für Kfz (Bus ausgenommen).	https://maps.google.de/?q=48.0072342849794+7.863340973854066	20	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
124,1	Gedränge am Marktplatz	Neben der Ostanbindung der Radfahrer die z.B. ausLittenweiler kommend nach Norden pendeln, gibt es auch ein großes Problem für die von Norden kommenden Radfahrer: Diese müssen auf den gemeinsamen Weg mit Fußgängern ausweichen, was in Verbindung mit den vielen Autos insbesondere an Markttagen zu großem Gedränge führt (Eisdiele, Café etc. - hier ist ein Platz für Menschen zum Leben - die Radfahrer sollten auf die Sandstraße ausweichen können und nicht auf dem gemeinsamen Gehweg fahren müssen - für Autos ist hier eigentlich kein Platz...	https://maps.google.de/?q=48.0072342849794+7.863340973854066	17	
127	Ampelschaltung	An der Kreuzung haben Radfahrende aus der Wilhelmstraße und die Rad- und KFZ-fahrenden aus der Wertmannstraße zeitgleich grün, obwohl sich der Kfz und Räder aus der Wertmannstraße, die in die Kronenstraße einfahren wollen mit den Radfahrenden aus der Wilhelmstraße, die auf die B31/Dreisamradweg oder die Göthestraße wollen, kreuzen. Daher sehr unübersichtlich. Ggf getrennte Grünzeiten nutzen	https://maps.google.de/?q=47.99077253719926+7.8449463844299325	14k	
128	Uneindeutige Verkehrsführung	Neben der Straße ist ein sehr breiter Fußweg angelegt, der so aussieht als gäbe es dort einen separaten Fuß- und einen separaten Radweg. Allerdings ist der Radweg weder durch ein Radfahrende frei- noch durch ein Radweg-Schild gekennzeichnet, so dass Radfahrende theoretisch auf der zugewiesenen Straße fahren müssen. Hier wäre ein Beschilderung für Radfahrer auf dem Fußweg sinnvoll	https://maps.google.de/?q=48.01389502567542+7.856764197349549	14g	
128,1	Einrichtungsradweg ohne Benutzungspflicht: Ja, beide Richtungen: Nein!	Der Radweg hat aus meiner Sicht mit gutem Grund keine Benutzungspflicht: Radfahrende möchten häufig nicht die Händelstraße in ihrer kompletten Länge abfahren, sondern vorher bspw. in die Gluck- oder Richard-Wagner-Straße abbiegen. Um dies vom Radweg zu tun, müssen beide Fahrspuren gekreuzt werden. Aufgrund häufiger Falschparker in der Händelstraße in den Kreuzungsbereichen und des hohen Tempos, das die Autos dort wegen der geraden Streckenführung fahren, ist das nicht ganz ungefährlich! Ich halte daher die Lösung, wie sie derzeit legal ist (aber leider nicht von allen genutzt wird) für ideal: Einen Einrichtungsradweg ohne Benutzungspflicht. Was hier dringender passieren müsste, wäre die Ahndung von Falschparkenden im Kreuzungsbereich und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen.	https://maps.google.de/?q=48.01389502567542+7.856764197349549	14g	
128,2	Fahrradstraße	Man könnte auch eine Fahrradstraße einrichten, die nur von Anliegern mit dem Auto befahren werden darf. Dann könnten Fußgänger unter den schönen Platanen flanieren und die Radler entspannt auf der Straße fahren. Die Anwohner könnten sogar noch auf der Straße parken ...	https://maps.google.de/?q=48.01389502567542+7.856764197349549	14g	
128,3	Radweg Händelstraße	Dieser vorhandene Radweg sollte ausgebaut werden und vor allem nicht in die Hinterkirchstraße eingeleitet, sondern entlang der Rheintalbahnstrecke auf deren Ostseite fortgesetzt werden. Dort gibt es einen früheren, heute unbenutzten Fußweg, der idealerweise reaktiviert werden könnte. Wichtig wäre auch, die beiden Radwege entlang der Richard Wagner Str. wieder zu aktivieren. Ein zu schnelles fahren der Kfz in der Händelstraße kann ich nicht bestätigen. Genau das Gegenteil erlebe ich ständig.	https://maps.google.de/?q=48.01389502567542+7.856764197349549	14d, 14e, 14g	
128,4	Händelstrasse	Für einen RS sollte m. E. die gesamte Straßenbreite inkl. bisherigen Fuß- (Rad-) Weg niveaugleich mit abgetrennten Fußweg genutzt werden. Sollte weiterhin (Anlieger-) Autoverkehr möglich sein, sollten die Parkplätze entlang der Händelstraße aufgehoben werden.	https://maps.google.de/?q=48.01389502567542+7.856764197349549	14g	
129	Schlossberg-/Greiffeneggring	Diese, z. B. für die Wiehre wichtige Verbindung Richtung Norden, verdient wesentlich mehr Platz als den Handtuchstreifen entlang des Schlossberges. In südlicher Richtung auf dem Greiffeneggring darf man - zumal während der Rushhour - nicht zartbesaitet sein, wenn man hier mit dem Rad unterwegs ist. Eine angemessene und sichere (!) Radinfrastruktur in beiden Richtungen wird nur möglich sein, wenn der MIV jeweils eine Fahrbahn opfert. Ob die Stadt sich dies traut?	https://maps.google.de/?q=47.99285118539473+7.854623794555665	20	
129,1	Die Stadt muss sogar...	Der Gemeinderat hat die Verwaltung mit der Umsetzung der im FR-Entscheid geforderten Maßnahmen beauftragt.	https://maps.google.de/?q=47.99285118539473+7.854623794555665	20	
129,2	Vorschlag des FR-Entscheid	Hier finden Sie den Vorschlag des Fuß- und Radentscheid für einen Umbau des Schlossberg / Greiffeneggrings: https://fr-entscheid.de/innenstadtring/	https://maps.google.de/?q=47.99285118539473+7.854623794555665	20	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
140	Dooring / Ausfahrten	Radschnellweg und beidseitig geparkte Autos mit jeweils 1m dooring-Zone? Da bleibt nur Straßenmitte. Mindestens einseitig kein Parken erlauben und Radspur einrichten.	https://maps.google.de/?q=48.00870933997257+7.853357791900636	14j	
140,1	Sautierstraße zum Radschnellweg	Warum Radspur auf Straße? Wenn das zum Radschnellweg wird, sollte das andersrum laufen: Dann ist die gesamte Fahrbahn für Fahrräder, kein Parallelparken, Autos dürfen ausnahmsweise dort auch fahren (nur für Zufahrt zu Parkplätzen).	https://maps.google.de/?q=48.00870933997257+7.853357791900636	14j	
141	Belagsschäden	Straßenbelag aufgerissen	https://maps.google.de/?q=48.03491593300496+7.85998284816742		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
142	Abbiegen von der Habsburger Straße	Würde das (rechts-) Abbiegen von der Habsburger Straße auf die Okenstraße/Händelstraße über die Schänzlestraße geführt, könnte a) so die gefährliche Überlagerung der (nicht-) Wegführungen von Fuß-/Rad- und motorisiertem Verkehr an dieser Kreuzung entzerrt werden, und b) der Anreiz für PKW-Fahrer, bei erhöhtem Verkehrsaufkommen stadtauswärts eine Abkürzung durch das Wohngebiet zu nehmen, erschwert werden.	https://maps.google.de/?q=48.011843243175974+7.85475254058838	14h	
145	Bündelung des Autoverkehrs auf der Habsburgerstraße	Der Autoverkehr aus Herdern sollte über die Habsburgerstraße abfließen und nicht über die Mozart-Urban-Sand-Richard-Wagner-Händel-Hinterkirchstraße. Dann könnte der Radverkehr von Norden nach Osten und umgekehrt diese parallele Strecke durch Herdern nutzen.	https://maps.google.de/?q=48.00565869302566+7.855138778686524	17	
156	Durch den Güterbahnhof	Gibt es an dieser Stelle keine Möglichkeit direkt geradeaus zur Tullastraße und weiter ins Güterbahnhofs-gelände zu kommen? Für Mitarbeiter der Uniklinik ist dieser Weg näher.	https://maps.google.de/?q=48.02373503042865+7.855927348136903	16	
156,1	DB als Partner	Hier liegen noch mind. ein Güterbahngleis, bzw. Gleisbett die heute nicht mehr genutzt wird. Da wäre es natürlich naheliegend diese bereits bestehende durchgehende Verbindung umzuwidmen. Leider hat sich die Deutsche Bahn schon bei den Verhandlungen auf dem Abschnitt zwischen Breisacher Straße und Elsässer Straße als zäher Verhandlungspartner erwiesen.	https://maps.google.de/?q=48.02373503042865+7.855927348136903	16	
156,2	Wichtiger Hinweis	Damit wäre eine gute Anbindung ins Industriegebiet Nord (Engesserstr./Tullastr.) möglich	https://maps.google.de/?q=48.02373503042865+7.855927348136903	16,20	
156,3	Weiterführung R2 nach Gundelfingen	Die beste Verbindung wäre sich mal die Variante anzuschauen von dem Stellwerk Nord. (direkt an der Tullastr.) in gleicher Höhe der Güterbahnstrecke bis zur Längenlohstr. bauen. Dann wäre man ohne Verkehr auf dem R2 über das Güterbahnhof Nord zur Uni bzw. in die Stadt. Man bräuchte auch keine Gleise überqueren.	https://maps.google.de/?q=48.02373503042865+7.855927348136903	16	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
157,2	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!	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	9, 14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	
157,2	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	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 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 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-ern 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. 1.7. am DB-Haltepunkt 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 Bahnhof muss schneller ungehinderter pünktlicher Zugang bleiben! zahlreiche Spaziergänger aus der Gundelfinger Nordhälfte von westlich der Bahn, Hundeausführungen 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 Bahnhalts!	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	9, 14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
157,2	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	1.8. ab nördlich DB Haltepunkt 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	https://maps.google.de/?q=48.04021734414668+7.877883911132813	9, 14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	
160,0	Die Stefan-Meier-Straße ist eine einzige Zumutung für Radfahrer	In Süd-Nord-Richtung ein kriminell schmaler Radstreifen auf der Fahrbahn mit permanenten Abstandsregelverletzungen. In der anderen Richtung ein schlecht gepflegter Radweg auf dem Gehsteig, der erst nach der Bushaltestelle beginnt. Interessant auch, wie dann das Linksabbiegen laut Trassenführung gestaltet werden soll, das eine Überquerung der Stefan-Meier-Straße erforderlich macht	https://maps.google.de/?q=48.01002285708305+7.853314876556397	14i	
161,3	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 (Auswertung RP) und Themenschwerpunkte 14a-e.	
163	Auflösung der Kfz-Parkplätze	Die Handvoll Kfz-Parkplätze auf der Wildtalstraße in Richtung Norden sorgen immer wieder für Behinderungen und gefährliche Situationen für Radfahrer in beide Richtungen. Die Stelle ist ein Nadelöhr für Pkw, Radfahrer und Fußgänger. Für parkende Autos gibt es genügend Alternativen hinter der Bäckerei, in der Ochsen-gasse oder in der Pochgasse.	https://maps.google.de/?q=48.02380738520625+7.86323368549347	14a	
163,1	Sperrung für Autoverkehr	primär fährt durch die Wildtalstrasse Durchgangsverkehr Richtung Wildtal. Dieser ließe sich durch eine angepasste Verkehrsführung unterbinden (via Zähringer Strasse). Dann könnte man die Wildtalstrasse für den Autoverkehr sperren (Absperrposten neben der Bäckerei). Umleitung der Buslinie ist somit nicht erforderlich und die Anwohner Richtung oberes Zähringen haben weiterhin ihre Zufahrt.	https://maps.google.de/?q=48.02380738520625+7.86323368549347	14a	
163,2	Wo fährt dann der Ziel- und Quellverkehr in Zähringen?	Die Zähringer Straße ist nach dem Zähringer Platz nordwärts rückgebaut und auch durch die Ampeln nicht sehr leistungsfähig. Zähringen Oberdorf fährt aber vor allem Auto, besonders die älteren Bewohner. Wie sollen die bei gesperrter Wildtalstrasse nach Hause kommen? Was soll mit der reutebachgasse passieren? Wollen Sie den Wildtal-Durchgangsverkehr auf die Berggasse oder die Bernlappstraße eingrenzen? Da geht ja jetzt schon kaum Begegnungsverkehr für Pkw ohne Stopp? Oder wollen Sie vielleicht nur die 100 Meter Wildtalstrasse sperren? Was bringen zwei neue Anhaltstellen für den schnellen Radverkehr?	https://maps.google.de/?q=48.02380738520625+7.86323368549347	14a, 14c, 18	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
166	Chaos an der neuen Kronenbrücke	Die Anbindung des Radschnellwegs an den Dreisamuferweg (Bereich neue Kronenbrücke) ist stark verbesserungsfähig: I) Entschärfung der sehr scharfen Kurve beim Übergang Dreisamuferweg auf die Kronenbrücke. Dort ist der Radfahrstreifen viel zu schmal, Gefahr der Kollision mit Autoverkehr aus Richtung Kronenstrasse/ Lessingstrasse, bzw man muss fast vollständig abbremsen. II) Die Ampelschaltung in der Mitte der Kronenbrücke (Überquerung B31, Schreiberstr) ist so, dass man sehr lange mitten im Verkehr steht. Hier sollte die Ampelschaltung intelligenter an den Radverkehr angepasst sein. III) Klarere Führung des Radverkehrs von der Kronenbrücke Richtung Goethestrasse. Momentan geht es hier im Freiflug quer über die Fahrbahn und dann nach der Ampel über mehrere (abgesenkte) Bordsteine auf und ab. Die Querung der Kronenbrücke aus Richtung Bahnhof/Faulerbad in Richtung Wiehre ist zumindest mit Kindern damit ein gefährliches Chaos.	https://maps.google.de/?q=47.990287866256466+7.84475326538086	14k,20	
167	Gefährliche Querung der Gleise	Die Querung der Strassenbahngleise mit schmalen Reifen ist insb bei Regen oder auch für Kinder echt gefährlich. Bestimmt liesse sich hier eine Möglichkeit finden, zB. die Gleise besser einzubetten oder den RSW in einem leichten Bogen Richtung Bertholdstr/Alte Uni zu führen, damit der Winkel zu den Gleisen etwas stumpfer würde.	https://maps.google.de/?q=47.99843691318818+7.8485673666000375	14k	
171	Gefahrenstelle	Wer hier die Mooswaldallee richtung Hans-Bunte Straße überquert, wird leicht von Autofahrern übersehen. Diese Route wird genommen, wer ins Industriegebiet Nord muss. Zwar liegt die Stelle nicht an den geplanten Radschnellwegen, betrifft jedoch ggf. mehrere Radfahrer die den Radschnellweg nutzen werden, und sollte verbessert werden.	https://maps.google.de/?q=48.03374653614327+7.859762907028199	20	Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
171,1	Ergänzung	Hier gehen Autofahrer regelmäßig davon aus, dass sie auch auf dem roten Fahrradstreifen Vorfahrt haben. Auf der vermeintlichen Vorfahrt wird häufig in gefährlicher Weise beharrt und auch leidenschaftlich diskutiert. An dieser Stelle muss unmissverständlich darauf hingewiesen werden, dass Radfahrer auf dem roten Streifen Vorfahrt haben.	https://maps.google.de/?q=48.03374653614327+7.859762907028199		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
173	Routenführung	Ab dieser Stelle bevorzuge ich die Fahrt durch Herdern: Richard Wagner Straße, Schlüsselstraße, Weiherhofstraße, Stadtstraße. Überschaubarer Verkehr, keine Ampeln bis zum Innenstadtring	https://maps.google.de/?q=48.01529812157764+7.858089208602906	17	
175	Steigung entschärfen?	Hier geht es Richtung Stadtmitte ziemlich steil rauf und kurz danach wieder gemäßigt bergab. Vielleicht könnte man den Hügel insgesamt entschärfen und die Strecke etwas tiefer legen, also dem Niveau der Bahngleise annähern. Das würde die Strecke weniger anstrengend und weniger gefährlich machen.	https://maps.google.de/?q=48.02116846170469+7.8619247674942025	14d, 14e	
176	östl. Alternative zum Anschluß an FR1	Der Schloßbergring (nach Ausbau gemäß Konzept FR-Entscheid ist wesentlich geeigneter, als die Route über den Rotteckring / PdAS (siehe Anmerkung dort) zur Anbindung an die östlichen Stadtteile und den FR1 !	https://maps.google.de/?q=47.99460307256324+7.856361865997315	14k,4,20	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
177	Ungeeignete Anbindung an FR1	Schauen sie sich bitte mal die Neubau(!)-Anbindung des Radwegs (aus der Werthmannstraße) über die Kronenbrücke an den FR1 an: AUF dem Gehweg darf man auf der Kronenbrücke nicht fahren (richtig so!) und wenn man auf dem Radweg fährt muss man um auf den FR1 zu gelangen über die schräge Kante des noch nicht abgesenkten Bordsteins. Wer baut sowas im Neubau? Für Autos würde sowas sicher nicht gebaut! Und jetzt soll es noch die Anbindung des RS 6 an den FR 1 werden ...	https://maps.google.de/?q=47.990424292611806+7.844345569610597	14k,20	
178	Völlig ungeeignete Route für einen Radschnellweg!!	Die Route Rotteckring-PdAS-Werthmannstraße ist für einen Radschnellweg völlig ungeeignet, da sie zwischen der Bertoldstraße und der Rempartstraße durch eine Fußgängerzone(!) führt. Sowas geht schon normal nicht und als Radschnellweg schon gar nicht. Bitte stattdessen die Nord-Süd-Achsen des Innenstadtrings gemäß Konzept Fuß- und Radentscheid verwenden, ggfs an der Westseite mit einer Verlängerung entlang der Schnewlinstraße bis zum FR1 (dafür dann in Süd-Nordrichtung eine Autospur als Radspur umnutzen, denn der aktuelle Gehwegradweg ist schon jetzt inakzeptabel und gefährlich).	https://maps.google.de/?q=47.99499077725912+7.845976352691651	14k	
179	Geeignete Anbindung an FR1	Die Westroute des Innenstadtrings gemäß FR-Entscheid mit einer Verlängerung über die Schnewlinstraße zum FR1 ist eine wesentlich geeignetere Anbindung des RS6 an den FR1, als die Route über Rotteckring / PdAS (siehe Anmerkung dort). In Süd-Nord-Richtung ist hier der Gehwegradweg aber schon jetzt inakzeptabel, deshalb sollte eine Autospur zur Radspur umgenutzt werden.	https://maps.google.de/?q=47.993698416943985+7.839496135711671	14k	
180	Sautier- und Merianstraße mit 4m-Radweg planen!	Sautier- und Merianstraße eignen sich gut als Nord-Süd-Radroute. Diese müssen dann aber gegenüber Querstraßen (insb. Tennenbacher und Rennweg) bevorrangt werden. Sie rein als Radstraße nach Freiburger definition auszuweisen bringt nichts, da sich dann nichts ändert und durch die Bevorrangung nur mehr Auto-Schleichverkehr angezogen wird. Die Radfahrenden sind trotzdem nicht vor überholenden, dooring, etc. geschützt. Deshalb sollten die Sautier- und Merianstraßen zu gegenläufigen Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr gemacht werden um Durchgangs- und Schleichverkehr wirkungsvoll zu unterdrücken. Dies würde zum einen Platz für einen 4m-Zweirichtungsradschlag auf einer Seite der Merian- und Sautierstraße schaffen und zum anderen die Bevorrangung gegenüber den Querstraßen ohne negative Begleiterscheinungen ermöglichen.	https://maps.google.de/?q=48.002162788677985+7.851802110671998	14j	
181	Rotteckring als Radschnellweg ungeeignet	Auf Grund des unzureichenden Querschnitts und der vielen Autos im Rotteckring (z.B. Tiefgarage) führt ein langsamer Radfahrender dazu, daß durch das dahinter fahrende Auto die ganze Radstraße blockiert ist. Ungeeignet für Radschnellweg. Entweder Autoverkehr massiv reduzieren, oder die beiden Nord-Süd-Achsen des Innenstadtrings nach Konzept des FR-Entscheids nutzen!	https://maps.google.de/?q=47.997001051190175+7.847349643707276	14k	
182	Werthmannstraße für Radschnellweg ungeeignet!	Auf Grund des unzureichenden Querschnitts und der vielen Autos Zufahrt Parkhäuser an der Rempartstraße) führt ein langsamer Radfahrender dazu, daß durch das dahinter fahrende Auto die ganze Radstraße blockiert ist. Ungeeignet für Radschnellweg. Entweder Autoverkehr massiv reduzieren, oder die beiden Nord-Süd-Achsen des Innenstadtrings nach Konzept des FR-Entscheids nutzen!	https://maps.google.de/?q=47.99225524300552+7.845278978347779	14k	
183	Kreuzung vereinfachen durch reduktion Abbiegerelationen	Dies ist eine der übelsten und gefährlichsten Kreuzungen in Freiburg für Radfahrende (und nicht nur für die). Man sollte dringend mal drüber nachdenken, ob diese Kreuzung nicht vereinfacht werden kann. Ideen: In Nord-Süd-Richtung für Kfz nur Abbiegen in Stefan-Meier-Straße erlaubt, keine weiterfahrt geradeaus in die Habsburgerstraße ; rechtsabbiegen für Autos nur in die Okenstraße, diese auf dem ersten Stück als Einbahnstraße ; Einbiegen in die B3 nur aus der Händelstraße (nicht aus der Okenstraße), die Händelstraße auch als Einbahnstraße (Nord Süd) zwischen Richard-Wagner-Straße und Okenstraße, ...	https://maps.google.de/?q=48.01166650076819+7.854641228914261	14h	
183,1	Komturbrücke	Von der Stefan-Meier-Str. kommend, einbiegen Richtung Okenstr. , Händelstr. , wenn alle blinken und Handzeichen geben würden, wäre ich einmal weniger abgestürzt, so musste ich unvermittelt abbremesen, weil meine vor mir Radelnde plötzlich auf die linke Seite zum Radweg in Gegenrichtung fahren wollte. Den Adrenalinkick gibt es Morgens von der Händelstr. in die Stefan-Meier-Str. 4-spuriger Autoverkehr u. Straßenbahn, ohne Ausbremsung oder/und Wohlwollen der Autofahrer käme ich selten auf die andere Seite. Hier müsste eine andere Straßenführung schon in der Stefan-Meier-Str. beginnend, gemacht werden, die Strecke bis zum Hbf. ist schlichtweg eine Katastrophe, vor allem ohne Radweg zw. Rennweg und Tennenbacherstr., außerdem ist der Straßenbelag in einem sehr desolaten und löchrigen Zustand.	https://maps.google.de/?q=48.01166650076819+7.854641228914261	14h	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
183,2	Gefahrenstelle muss dringend entschärft werden	wie andere zuvor beschrieben, ist dies die gefährlichste Stelle auf meinem Radweg in die Innenstadt. Mein Weg geht daher nicht über die Kreuzung in die Stefan-Meier-Straße, sondern ich überquere die Okenstraße und fahre auf dem breiten Fuß-Radweg bis Aldi - dort vor der Fabrik ist auch das aufgemalte Signet Radfahren in beide Richtungen von der Okenstraße aus nicht - und schiebe entweder das Rad über den vorhandenen Zebrastreifen auf die Habsburger zum Radweg oder ich quere die Autoabbiegespur vor dem Zebrastreifen auf die Habsburger. Auf jeden Fall muss künftig verhindert werden, dass von der in die Habsburger einfahrende Autos nicht gerade ausfahren, sondern verbotswidrig in die Okenstraße abbiegen -weiter oben ist nach der Straßenbahnhaltestelle eine Abbiegespur in die Habsburger stadtauswärts, von der in die Okenstraße abgelenkt werden kann - 1 - 2 Autominuten - meines Wissens ist unter der Brücke keine Abbiegemöglichkeit in die Okenstraße erlaubt und aufgezeichnet.	https://maps.google.de/?q=48.01166650076819+7.854641228914261	14h	
184	Alternativroute über FR2/FR3 maximal als Ergänzung zur Hauptroute	Die im Konzept gezeigten Alternativrouten über FR2 und FR3 mögen als Ergänzung (!) sinnvoll sein (Uniklinik, westl. Stadtteile. Keinesfalls darf dadurch aber der Bau der Hauptroute vernachlässigt oder auf Grund von Konflikten in seiner Qualität beschnitten oder aufgegeben werden. Der Hauptanteil der Radfahrenden von Norden will in die Innenstadt. Auch in die östlichen Stadtteile führt der Weg über die Innenstadt. Es muss also eine extrem leistungsfähige Hauptroute in die Innenstadt gebaut werden.	https://maps.google.de/?q=48.009707041816256+7.847907543182374	14a,14b,14c,14d,14e,14f,14g,14h,14i,14j,14k,16,19,20	
185	Alternativroute über FR2 / FR3 höchstens als Ergänzung	Die im Konzept gezeigten Alternativrouten über FR2 und FR3 mögen als Ergänzung (!) sinnvoll sein (Uniklinik, westl. Stadtteile. Keinesfalls darf dadurch aber der Bau der Hauptroute vernachlässigt oder auf Grund von Konflikten in seiner Qualität beschnitten oder aufgegeben werden. Der Hauptanteil der Radfahrenden von Norden will in die Innenstadt. Auch in die östlichen Stadtteile führt der Weg über die Innenstadt. Es muss also eine extrem leistungsfähige Hauptroute in die Innenstadt gebaut werden.	https://maps.google.de/?q=48.01042480098915+7.8484439849853525	14a,14b,14c,14d,14e,14f,14g,14h,14i,14j,14k,16,19,20	
186	Alternativroute über FR 2 / FR3 höchstens als Ergänzung!	Die im Konzept gezeigten Alternativrouten über FR2 und FR3 mögen als Ergänzung (!) sinnvoll sein (Uniklinik, westl. Stadtteile. Keinesfalls darf dadurch aber der Bau der Hauptroute vernachlässigt oder auf Grund von Konflikten in seiner Qualität beschnitten oder aufgegeben werden. Der Hauptanteil der Radfahrenden von Norden will in die Innenstadt. Auch in die östlichen Stadtteile führt der Weg über die Innenstadt. Es muss also eine extrem leistungsfähige Hauptroute in die Innenstadt gebaut werden.	https://maps.google.de/?q=48.012348346311605+7.841191291809083	14a,14b,14c,14d,14e,14f,14g,14h,14i,14j,14k,16,19,20	
186,1	Die Karte ist hier irreführend	Von der Hartmannstrasse über die Paul-Ehrlich-Strasse und vorbei an La Cantina befindet sich bereits eine fahrradtüchtige und auch genutzte Verbindung zur Tullastrasse entlang dem Zubringer Nord stadteinwärts: Diese Anbindung existiert bereits und sollte in einer Kurve noch etwas abgesichert werden. Die Anbindung wird bereits gut genutzt.	https://maps.google.de/?q=48.012348346311605+7.841191291809083	16	
191	Radlerfreundliche Anschlüsse zur Innenstadt	Als jahrelang radelnder Pendler Richtung Innenstadt bevorzuge ich den ampelfreien ruhigeren Abschnitt über die Richard-Wagner-Strasse, Schlüsselstrasse, Stadtstrasse. Abbiegende auf die Richard-Wagner-Strasse müssen hier vom Radweg die Händelstr. queren oder direkt nach der Unterführung auf der Strasse fahren. Beides suboptimal. Für den Anschluss ist eine Vorfahrtsregelung zu Gunsten der Radfahrenden wünschenswert.	https://maps.google.de/?q=48.015284059371865+7.858019125374085	17	
196	rechts vor links	Besser die Richard-Wagner-Staße zur Vorfahrtstraße machen und Haltelinien an die Nebenstraßen.	https://maps.google.de/?q=48.012262218950966+7.861769199371339	17	
196,1	Vorsicht bei der Abschaffung von Rechts-vor-Links-Regelung auf der Richard-Wagner-Straße	Das würde nicht nur den Rad- sondern auch den Autoverkehr stark beschleunigen - ginge nur, wenn die Bahnunterführung Hinterkirchstraße für den Autoverkehr gesperrt würd	https://maps.google.de/?q=48.012262218950966+7.861769199371339	17	
197	Vorfahrt auf Fahrradstraße mit Bodenschwellen	Für den wahrscheinlichen Fall, dass die Sautierstraße im Zuge der RSV zur Fahrradstraße umgewidmet wird, sollte insbesondere an den Kreuzungen mit Rennweg, Tennenbacher Straße und Hermann-Herder Straße eine deutlich aufgeschüttete und markierte Bodenschwelle für den kreuzenden Verkehr gebaut werden. So wird eindeutig die Vorfahrt für den RS 6 gezeigt und Radfahrende können niveaugleich, schnell und sicher die Sautierstraße entlang fahren.	https://maps.google.de/?q=48.00786235491472+7.8534114360809335	14j	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
198	Reduzierung Ruhender Verkehr & Randmarkierungen	Entlang der gesamten Sautierstraße sollten, für den Fall einer Umwidmung zur Fahrradstraße, die Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs deutlich reduziert werden. Insbesondere die Stellplätze, welche teilweise auf der Fahrbahn sind und durch längs parken Doorng-Unfälle ermöglichen. Zudem sollten in der Fahrradstraße zur besseren Sichtbarkeit beidseitige Randmarkierungen gemacht werden, wie es ohnehin auf Radschnellwegen Pflicht ist.	https://maps.google.de/?q=48.00541463347489+7.852864265441895	14j	
201	Stadteinwärts muss links über die stark befahrene Stefan-Meier-Straße abgelenkt werden	Die Stefan-Meier-Straße wird vom Kraftverkehr stark befahren. Wie sollen Radfahrer, die sich stadteinwärts bewegen, hier ohne großen Zeitverlust links abbiegen? Schon jetzt staut sich der Kraftverkehr manchmal bis zur Sautierstraße, weil die Autos am Ende der Straße größtenteils ebenfalls links abbiegen müssen.	https://maps.google.de/?q=48.00983265039263+7.8528374433517465	14i	
203	Engstrecke mit Gefahrenpotenzial	Der Burgdorfer Weg ist maximal 3,50 m breit. Neben der Baumreihe westlich fällt das Gelände ab. Eine Kurve im Gefälle nach Süden ist unübersichtlich. Anwohner- und Friedhofsverkehr mit Kfz sind zulässig. Fussgänger und Kinderwagen sowie Zubringer zum Kindergarten St. Blasius sind ständig unterwegs. Morgens starker Schulkinder-Radverkehr. Einmündung in Hinterkirchstraße und Bahndurchlass sind Unfallschwerpunkt.	https://maps.google.de/?q=48.019862404723014+7.861050367355348	14e	
203,1	Unübersichtliche Kurve	Die Kurve mit starkem Gefälle wird häufig von stadteinwärts fahrendem Fahrradverkehr geschnitten. Bei Stoßzeiten ist die Benutzung des Radwegs fast schon gefährlich. Verbreiterung des Radwegs um die Zulässige Breite zu erreichen, ist aufgrund abfallender Böschung schwierig. Anwohner- und Friedhofsverkehr mit PKW sind zulässig (für die Anwohner die einzige Zufahrtsmöglichkeit) und nur mit hoher Vorsicht möglich. Während Stoßzeiten ist eine Zufahrt de facto nicht möglich.	https://maps.google.de/?q=48.019862404723014+7.861050367355348	14f	
204	Neue Waldkircher Straße ist Verschlimmbesserung	Die Waldkircher Straße ist als RS-Trasse leider ungeeignet, an dieser Stelle aus folgendem Grund: Mit dem Umzug der Stadtbahn in die Waldkircher Straße werden dort zwei Kreisverkehre ohne jede Einrichtung für den Radverkehr gebaut. Radfahrende müssen sich wenige Meter vor den Kreisverkehren in den motorisierten Fließverkehr einordnen. Wie toll das funktioniert sieht man bspw. am Kreisverkehr in der Tullastraße. Wer so heute noch Infrastruktur fürs Fahrrad baut, hat den Schuss nicht gehört.	https://maps.google.de/?q=48.00936087978395+7.847892978643359	19	
204,1	RS- Waldkircherstr.	Ich stimme dem Hinweisgeber voll zu.	https://maps.google.de/?q=48.00936087978395+7.847892978643359	19	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
204,2	Planung entspricht noch nicht mal den Empfehlungen der Landesregierung	Die geplanten Kreisverkehre ohne Radverkehrsinfrastruktur sind insbesondere für schwächere bzw. ängstlichere Radfahrende (laut einer Untersuchung aus den USA ca. 90% der potentiellen Radfahrenden) eine Zumutung, die diese vom Radfahren abhalten wird. In Ländern wie der NL wäre solch eine Lösung im Neubau absolut undenkbar. Noch dazu entsprechen diese noch nicht mal den (sowieso nicht sehr hohen) Standards der Musterlösungen Radnetz BW: Diese sehen solche Kreisverkehre nur bis ca. 15.000 Kfz/Tag vor. Hier sind wir aber deutlich drüber. Die laut Musterlösungen vorgesehene Lösung dafür ist recht nahe an den niederländischen Schutzkreisverkehren. Leider wird diese aber in Freiburg nicht gebaut. Warum?	https://maps.google.de/?q=48.00936087978395+7.847892978643359	19	
206	Anbindung von Radfahrern aus Richtung Paduaallee	Vom Rieselfeld, Haslach und Weingarten kommend: wie ist hier die Anbindung geplant? Die meisten fahren hier durch den Stadtwald in Richtung Gundelfingen. Der Weg ist aber im Herbst/Winter nicht beleuchtet und durch nasse Blätter etc. sehr rutschig.	https://maps.google.de/?q=48.03459309603258+7.857027053833009	20	
207	Zähringer Straße: wegfallende Fahrspur stadtauswärts für RS 6 nutzen	Die B3 -Umgehung entlang der Karlsruher Strasse steht kurz vor dem Baubeginn. Die Zähringer Strasse wird dann vom auswärts führenden Verkehr entlastet, der Rückbau auf eine Fahrspur ist vorgesehen (wie stadteinwärts). Warum nützt man die wegfallende Fahrspur samt vorhandenem Radweg nicht für den RS 6, bindet den an bei der Güterbahnbrücke an der Gundelfinger Strasse? Die Ampelschaltungen fahrradfreundlicher programmieren: Sollte möglich sein, in Freiburg besonders.	https://maps.google.de/?q=48.02098906023353+7.857477664947511	18	
207,1	Zur Zähringer Str.	Diesem Vorschlag möchte ich nachdrücklich zustimmen. Richtig! Zähringer Str durchgehend incl Gundelfinger Str. beidseitig mit Radweg ausbauen. Dort gehören die Fahrräder hin. Dann kann man sich die ganzen Ausbaupläne durch Zähringen (Burgdorfer Weg, wildtalstr., Höheweg) sparen. Der Empörung Zähringer Bürger zu den bisherigen Plänen würde Rechnung getragen.	https://maps.google.de/?q=48.02098906023353+7.857477664947511	18	
207,2	B3 Ausbau kommt zu spät für Radschnellweg	Bis der B3-Ausbau kommt, vergehen nochmal 10 Jahre - den Radweg brauchen wir jetzt! Deshalb Radweg entlang des Burgdorfer Wegs = schnelle, einfache, kostengünstige Lösung	https://maps.google.de/?q=48.02098906023353+7.857477664947511	18	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
218	Radschnellwege als Maßnahme gegen den Klimawandel?	<p>Wenn der Kampf gegen den Klimawandel das Ziel ist, sollten auch weniger Autos auf den Straßen sein. Das Autofahren sollte unattraktiv werden, dann würden auch nochmals mehr Menschen das Radfahren bevorzugen.</p> <p>Wie geht das? Die Autostraßen auf Kosten sehr guter Fahrradwege ausbauen. Somit könnte die Zähringerstraße einspurig werden, aufgrund der vielen Ampeln könnte man eine grüne Welle für Radfahrer einrichten. Wie wäre es, die normalen Straßen in Fahrradstraßen umzuwandeln, dort wo es eng ist (in Zähringen, Gundelfingen)?</p> <p>Ein weiterer wichtiger Punkt: ein gutes Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern! Radschnellwege sollten auf keinen Fall auf Kosten von Wegen für Fußgänger, freilaufenden Kindern und entspannungssuchenden SpaziergängerInnen umgesetzt werden (an der Bahnlinie zwischen Herdern und Gundelfingen).</p> <p>Noch ein wichtiger Punkt: ein entspanntes Radfahren! Wegen des ständigen Bergauf- und Bergabfahrens durch zahlreiche Brücken und Unterführungen (Bahngleise) kommt man (mit normalen Fahrrädern und als Nicht-Profi-Sportler) recht verschwitzt und erschöpft am Ziel an, weshalb man sich dann doch für das bequemere Auto entscheiden könnte. Wie sieht es mit der Sicherheit aus? Das meist automatische, sehr schnelle Bergabfahren könnte zu mehreren und schwereren Unfällen an Kreuzungen und Kurven führen - auch mit Fußgängern und spielenden Kindern!!!</p>	https://maps.google.de/?q=48.01824772810055+7.859945297241212	14a,14b,14c,14d,14e,14f,14g,14h,14i,14j,14k,18	
218,1	Anlage neuer Fußwege im Park	<p>Die Anlage neuer Fußwege im Park würde die Führung des Radweges entlang des Burgdorfer Wegs ermöglichen. Außerdem könnten die Stadtteile Herdern und Zähringen für Fuß- und Radfahrer durch die Sperrung der Bahnunterführung Hinterkirchstraße für den Autoverkehr deutlich besser und sicherer verbunden werden. Der ÖPNV könnte ebenfalls besser erreicht werden.</p>	https://maps.google.de/?q=48.01824772810055+7.859945297241212	14e, 14f	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
228	absolut neuralgische Stelle!!!!	Der Fahrradverkehr rund um die UB und die Kreuzung beim Theater ist auch ohne Autos absolut gemeingefährlich sehr viele Radfahrer (Studenten) die ohne Rücksicht und regeln kreutzen dazu die Straßenbahnschienen - als radschnellweg denkbar ungeeignet!	https://maps.google.de/?q=47.99544309572239+7.845836877822877	14k	
229	chaotische Kreuzungsverhältnisse	Diese Kreuzung ist wegen der hohen Fahrradfrequenz durch Uni und Unibibliothek absolut chaotisch und so hoch frequentiert, dass ich eine Trasse durch diese hoch befahrenen Fahrradstrasse kritisch sehe.	https://maps.google.de/?q=47.99366969745824+7.845313847064973	14k	
230	gefährliche Kreuzung	Diese Kreuzung erzeugt immer Konfliktpotential- hohes Verkehrsaufkommen und trotz der Einbiegespur für Radfahrer potentiell gefährlich zu viel Verkehr zu unübersichtlich (rechts tramhaltestelle, links Unterführung in einer Kurve zur zeit auch noch Baustelle...) selbst ich nehme dann den Zebrastreifen rechts bei der tram um da sicher kreuzen zu können!!!	https://maps.google.de/?q=48.01183516866293+7.854795455932618	14h	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
232	Radweg entlang Bahn über Tullastraße und B3	<p>Der kleine Weg zwischen den Bahngleisen und der B3 wird von Fahrradfahrern stark frequentiert. Er verbindet Tullastraße und das neue Güterbahnwohn/geschäftsgebiet. Er bietet eine gute Alternative für aus dem Norden kommende Pendler Richtung Uniklinik. Ampelarm und gut ausgebaut. Dieses Teilstück ist allerdings nicht beleuchtet und daher im Winter nicht so gut zu benutzen.</p> <p>2 Vorschläge: 1.) Verbesserte Beleuchtung und Querungshilfe auf der Tullastraße für von Osten kommende Linksabbieger in Höhe der beiden Brücken (B3 und Eisenbahn)</p> <p>2.) noch besser wäre Radweg verlängern entlang der Bahngleise, so dass sowohl die Tullastraße als auch die B3 überquert werden können. Ziele wäre eine ampelfreie, kurze und steigungsarme Verbindung zwischen Zähringen Nord (über einen dann noch zu entwickelnden Radweg entlang der Bahn, Einstieg in Höhe Schuh Reno, Überquerung B3 und Tullastraße) dann weiter über Bertha-Ottensteinstrasse. Dann über Ingeborg Krummerschroth Strasse, Paul Ehrlich Straße Verbindung zum neuen Radschnellweg Neulindenstraße z.B. zur Uniklinik (oder auch Fraunhofer ISE und andere im Westen liegende Ziele möglich). Anmerkung:</p> <p>Es gibt bereits einen Radweg der die B3 entlang der Bahn auf der Nordseite überquert. Für diesen Zweck wäre aber ein Radweg auf der Südseite sinnvoll um die Kontinuität in Richtung Radschnellweg FR2 zu gewährleisten.</p>	https://maps.google.de/?q=48.02116128565783+7.852478027343751	16	
241	Gefahrenstelle	Wenn die Bahnunterführung Hinterkirchstraße nicht für den Autoverkehr gesperrt wird und der Radweg an der Zähringer Straße entlang geführt werden sollte, bleibt hier eine große Gefahrenstelle. Der Schleichverkehr durch Herden dürfte durch die Verkehrswende eher zu als abnehmen und er wird sich über die Hinterkirchstraße den Weg zur B3 in Richtung Norden suchen. Deshalb lieber den Radweg über den schöneren und im Sommer schattigeren Burgdorfer Weg führen und mutig die Bahnunterführung für den Autoverkehr mit Hilfe eines Modalfilters sperren.	https://maps.google.de/?q=48.01755878401671+7.856297492980958	14d, 14e, 14f, 18	
243	Gefährliche Kreuzung	Wie überall in der Wildtalstraße ist die Rechts-Vor-Links Regelung kritisch - an dieser Stelle aber besonders gefährlich: Viele Auto's oder auch Busse aus der Bernlappstraße auf die Wildtalstraße einbiegen tasten sich weit nach vorne - als Radfahrer von Norden kommend muss man somit stark abbremsen obwohl es schön bergab geht - von Süden aus kommend führt die Situation häufig zu einer plötzlichen Verengung wenn ein Fahrzeug aus der Bernlappstraße rechts abbiegt und dann schnell Gas gibt weil es ja schon so langsam an der Kreuzung machen musste. Die seitlich parkenden Fahrzeuge verhindern dann die Sicht und als Radfahrer muss man sehr aufpassen wenn das entgegenkommende Fahrzeug zu weit ausschert...	https://maps.google.de/?q=48.02473124559904+7.8632390499115	14a	
243,1	100% Zustimmung	Der Weg sollte Tempo 30 sein aber dennoch Vorfahrtberechtigt sein. Praktisch ist er das bereits. In mind. 9 von 10 Fällen geben mir die von rechts kommenden Autofahrern die Vorfahrt durch Winken.	https://maps.google.de/?q=48.02473124559904+7.8632390499115	14a	
243,2	Fahrradstraße	Auch die Wildtalstraße sollte in diesem Abschnitt ab der Bahnbrücke bis zur Kreuzung zur Reutebachgasse als Fahrradstraße die Problematik mit Rechts-vor-Links lösen.	https://maps.google.de/?q=48.02473124559904+7.8632390499115	14a	
244	Eng, Steil und Durcheinander	Als Radfahrer kommt man mit tollem Schwung den Berg runter (aus südlicher Richtung) - parallel laufen Kinder und gemütliche Cafehausbesucher auf beinahe dem selben Weg - und dann kommen auch noch Autofahrer (Kindergarten-Eltern) dazwischen. Die Gesamtsituation mündet schließlich im gefährlichen Höhepunkt der äußerst belebten und gleichzeitig völlig uneinsichtigen Kreuzung von Reutenbachgasse, Burgdörfer Weg und Wildtalstraße. Um hier einen Reibungslos fließenden Radverkehr hin zu bekommen müsste der Autoverkehr weitestgehend ausgesperrt werden - was aufgrund der vielen Anwohner und der Schleichwegfahrer schwierig werden dürfte.	https://maps.google.de/?q=48.0221838622642+7.862455844879151	14c, 14d	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
245	Innenstadt als Fahrradzone	Es wäre sinnvoll, die Innenstadt (außer die Fußgängerzone und Hauptstraßen) als Fahrradzone zu kennzeichnen, um die gebündelte Streckenführung sinnvoll aufzufächern. Dadurch können Radfahrer, die bis in die Innenstadt der Trasse folgen über diese Zone in alle Richtungen Himmelsrichtungen der Stadt (FR 1/2/3 und andere) fahren, ohne das man ein extra Radwegenetz aufbauen muss, um zu vorhandenen Radrouten hinzuleiten. Dadurch ist es auch egal wo genau die Trasse endet, und das wirrwar aus Fahrradstraßen, 30er-, 20er- und Fußgängerzonen würde sich vereinfachen. Wenn man diese Fahrradzone noch auf anliegende Viertel überträgt, kann eine Überlastung der Innenstadt durch Radfahrer vermieden werden. Begrenzung der Zonen: Fahrradzone Innenstadt begrenzt durch Friedrichstraße, Leopoldring, Schlossbergring, Dreisamstraße und Schnewlinstraße Fahrradzone Innenstadt + umliegende Viertel begrenzt durch (einschließlich, wenn keine Hauptstraße) Eschholzstraße, Mathildenstraße, Albertstraße, Ludwigstraße, Schlossbergring, Kartäuserstraße, Fabrikstraße, Schwarzwaldstraße, Talstraße, Baslerstraße (umwandeln in Fahrradzone und direkte Einfahrt für Autos sperren, dann nur noch über Seitenstraßen), Kronenstraße, Faulerstraße und B31 (zw. Schnewlinstraße und Eschholzstraße) Dadurch würde das Ende nicht abrupt enden, sondern fließend in das städtische Straßennetz übergehen und die Fahrradströme, kombiniert mit einen guten Schildersystem, verteilen. Damit kombiniert man die Stärken einer Bündelung durch den Radschnellweg mit der Flexibilität eines Fahrradnetzes innerhalb der Stadt. Der Radschnellweg hätte somit nicht nur ein Endziel, sondern man kommt einfach und schnell in die ganze Stadt vom Radschnellweg aus.	https://maps.google.de/?q=47.993673693190864+7.843162682693221	20	
245,1	Umwidmung zu Fahrradstraßen wo immer möglich!	Insbesondere, wie oben angemerkt, könnte eine Umwidmung zu so vielen Fahrradstraßen wie möglich das Durcheinander von 20/30er Zonen entschärfen! Der Autoverkehr müsste sich dem Fahrradverkehr unterordnen!	https://maps.google.de/?q=47.993673693190864+7.843162682693221	20	
247	Kreuzung großes Verkehrshindernis Richtung Freiburg-West	Viele Radler brauchen eine Anbindung vom RS6 in den Freiburger Westen (z.B. Uniklinik, Messe und SC-Stadion, Stühlinger, ...). Die Kreuzung Zähringer Str./Waldkircher Str. ist hier ein großes Verkehrshindernis, birgt Gefahren (z.B. wg. ungünstiger Ampelschaltung bei Straßenbahn-Querverkehr) und sorgt für große Zeitverluste.	https://maps.google.de/?q=48.0142861738956+7.854773998260499	19,20	
248	Ebenerdige Priorität für Straba und Rad!	Es wäre aus meiner Sicht der falsche Ansatz das Problem der Querung des RS6 an dieser Stelle durch ein (teures) Ingenieurbauwerk (Brücke) für Radfahrende zu lösen. Dies führt wieder nur zur dreifachen Bestrafung des Umweltverbundes: - Hohe Kosten werden dem Radverkehr angerechnet, obwohl eigentlich die Autos das Problem sind (nur leider schon in den 70ern allen Platz okkupiert haben) - Die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen dürfen wieder eine Berg- und Talfahrt machen (wie auch am FR1) - warum ausgerechnet die, die keinen Motor haben? - Diejenigen Radfahrenden, die nicht entlang des RS6 fahren sondern an dieser Kreuzung in eine andere Richtung abbiegen wollen haben wieder das nachsehen Die Lösung muss in einer geänderten Prioritätensetzung liegen: Ebenerdiger Stadtraum ist primär für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrende da!! Autos haben sich in der Priorität hinten anzustellen. Straba, Fuß und Rad sollten kein Problem haben eine gemeinsame ebenerdige Lösung an dieser Kreuzung zu finden. Ggfs eine Ampel, die nur dann auf rot geht, wenn eine Straßenbahn kommt. Autoverkehr muss dann (von den möglichen Fahrtrichtungen und Spuren) eben soweit eingeschränkt werden, daß er nicht mehr massiv stört.	https://maps.google.de/?q=48.01177236685169+7.854619771242142	14h	
269	Radweg	Höhenweg ausgebaut als breiter Radweg wäre gegenüber der unübersichtlichen Wildtalstraße mit vielen rechts-vor-links Kreuzungen und vielen parkenden Fahrzeugen klar zu bevorzugen.	https://maps.google.de/?q=48.02887495938202+7.86698341369629	14a, 14b	
270	Unübersichtlich	Für Fahrradfahrer aktuell eine ziemlich unübersichtliche Situation. Hier sollten die vielen Radfahrer Vorfahrt haben.	https://maps.google.de/?q=48.02302612723396+7.862839400768281	14c, 14d	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
271	Ampelschaltung Goethestraße zur Kronenbrücke	Die Ampelschaltung von der Goethestraße zur Kronenbrücke sollte parallel zur Ampel der Kronenstraße über die Kronenbrücke erfolgen. Wird die Ampel in der Kronenstraße grün geschaltet, sollte auch die Ampel von der Goethestraße in Richtung Kronenbrücke grün geschaltet werden. Umgekehrt, von der Kronenbrücke kommend, funktioniert dies ja auch. Die Rechtsabbieger von der Kronenstraße zur Lessingstraße müssten entsprechend warten bzw. die Grünschaltung für die Radfahrer / Fußgänger müsste 5-6 Sekunden vorgezogen werden. Alternativ wäre auch ein Zebrastreifen denkbar.	https://maps.google.de/?q=47.99017896416656+7.844666540349863	20	
278	Poch-/ und Reutbachgasse ausweichen	Sowohl am Höhweg als auch am Friedhof hat man bereits eine gewisse Höhe. Mit einer Brücke über die Bahngleise könnten die sehr gefährlichen und unübersichtlichen Kreuzungen an der Pochgasse und vor allem an der Reutbachgasse komplett vermieden werden. Wäre sicherlich teurer, ist die Frage, ob man es ernst meint mit dem Radverkehr.	https://maps.google.de/?q=48.023486272570516+7.863330245018006	14b, 14c, 14d	
280	Gefährliche Kreuzung	Gefährlicher und unübersichtlicher Kreuzungsbereich. Hier kommt einiges zusammen: - Radfahrer, häufig mit nicht angepasster, hoher Geschwindigkeit von der Anhöhe aus Richtung Innenstadt oder aus Richtung Gundelfingen mit viel Schwung um die Steigung um die bewältigen. - Bei Schulbeginn und Schulende: Scharen an Kindern mit Tretrollern und hoher Geschwindigkeit, ohne Rücksicht auf Verluste. - Autofahrer mit nicht an die o.g. Situation angepasster Geschwindigkeit. Durch die nicht parallel befahrbare Unterführung kommt es zusätzlich zu Behinderungen und Gefährdungen. Durch geparkte Autos in der Wildtalstraße kommt es in Stoßzeiten zu Verkehrsbehinderungen. Hier entstehen teilweise zusätzliche gefährliche Situationen durch Radfahrer, die versuchen sich durchzuschlängeln.	https://maps.google.de/?q=48.023003254405374+7.862802520394326	14c, 14d	
284	Bahnunterführung Bei Richard-Wagner-Straße	Bahnunterführung für Radfahrer und Fußgänger. Entzerrt die Problematik der Unterführung in der Hinterkirchstraße.	https://maps.google.de/?q=48.01544165864764+7.8576815128326425	14f, 14g	
284,1	Müsste eine Bahnunterführung für Autos sein	Müsste eine Bahnunterführung für Autos sein, um das Problem an der Hinterkirchstraße zu verhindern. Die Bahnunterführung Hinterkirchstraße müsste dann für den Autoverkehr gesperrt werden. Sonst hat man nur eine weitere gefährliche Stelle für den Fuß- und Radverkehr geschaffen.	https://maps.google.de/?q=48.01544165864764+7.8576815128326425	14f, 14g	
288	Asphaltbelag in miserabilem Zustand	Asphaltbelag muss erneuert werden. Es macht kein Spaß die Wildtalstraße (in fast der gesamten Länge) mit dem Fahrrad zu fahren.	https://maps.google.de/?q=48.028831909522864+7.865561842918397	14a	
288,1	Wildtalstrasse kein Radweg	Durch parkende Autos, Buslinie, und mehreren Vorfahrtsstraßen und Gegenverkehr m.E. ungeeignet als Radschnellweg, wenn der Höhweg etwas breiter ausgebaut würde (Fußgänger und Radfahrer) wäre das sicher eine gute Alternative.	https://maps.google.de/?q=48.028831909522864+7.865561842918397	14a, 14b	
289	kaum Raum zum Fahrradfahren	Eine sehr gefährliche Ecke, da Ständig Stau von Autos und Busverkehr vor der Habsburgerstr. Dazu die Einengung der Stefan-Maier-Straße. Es gibt kein Fahrradweg dort vorhanden, man wird manchmal von den Autos übersehen bzw. nicht mal Abstand gehalten.	https://maps.google.de/?q=48.01090210530872+7.853926420211793	14h, 14i	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
292	Karte ist hier irreführend; Längenloh-Radwegverbindung besteht bereits: Trassenfähig?	Vom Längenloh, der Übergabe von Gundelfingen an Freiburg, besteht bereits eine leistungsfähige, gut 4 Meter breite Verbindung entlang dem Thuner Weg bis zur Zähringer Strasse an der Güterbahnbrücke (die dort Richtung Industriegebiet Nord sogar weitergeführt wird). In der Karte ist das ein winziges Strichlein; es ist aber ein Radweg: 1. gerade und übersichtlich, 2. hat er eine geringe Steigung bis hin zur Brücke am Längenloh, 3. gibt es im unteren Bereich fünf Anwohner, die Weganteile für Kfz nutzen dürfen; 4. ist der Weg durchgehend asphaltiert und hat 5. Geländereserven von bis zu 1 Meter nach Nordwesten. Dagegen spricht ein Spielplatz in Hanglage nach Südosten zwischen den Bebauung: hier müsste man eine Abtrennung/Sicherung von Kindern und Fußgängern schaffen. Die Nutzung dieses Weges ist insgesamt weitaus geringer als beim Burgdorfer Weg, was durch eine Zählung leicht zu beweisen wäre.	https://maps.google.de/?q=48.0281359318099+7.862606048583985	16	
293	Hinweis	Beim Abbiegen aus der Richard-Wagnerstrasse sieht man den von links kommenden Verkehr nicht, da die Autos zu nah an der Kreuzung parken. Einen Auffahrunfall auf das bremsende Auto habe ich hier schon erlebt. Eine schraffierte Parkverbotszone bis 3 m hinter der Kreuzung wäre sehr hilfreich, da die parkenden Autos sich so nicht an diese Regel halten	https://maps.google.de/?q=48.015269414115686+7.85806640982628	14g, 17	
298	Anschluss an R2	Hier wäre der perfekte Anschlusspunkt an den R2, der im Moment Ecke Neulinden/Hartmannstraße endet. Viele der 12.000 Beschäftigten des Universitätsklinikum nutzen bis hierhin das Radschnellnetz und biegen dann Richtung Industriegebiet/Tullastraße ab.	https://maps.google.de/?q=48.03070454515532+7.866253852844239	16	
298,1	Radweg ist hier schon Vorhanden	Das ist eher ein Umweg, hier ist schon ein Radweg vorhanden.	https://maps.google.de/?q=48.03070454515532+7.866253852844239	16	
299	Anschluss an FR2 für Freiburg West und UKF	Entlang der Bahngleise relativ kostengünstige Anschluss an Y-Achse möglich ohne Verlegung des bestehenden Verkehrs. Infrastruktur ist bereits vorhanden.	https://maps.google.de/?q=48.01328138349809+7.842285633087159	16	
301	Ausbau des nicht genutzten Güterbahngleis als Radweg	Nicht alle Gleise werden genutzt. Als Initiative mit dem Land als Teilhaber der Deutschen Bahn müsste doch hier ein Ausbau zum Radweg ohne große Verkehrsbeeinträchtigung möglich sein.	https://maps.google.de/?q=48.02623808915629+7.859795093536378	16	
301,1	Cooler Überlegung	Cooler Überlegung Damit könnte der vorprogrammierte Konflikt im städtischen Raum entschärft werden.	https://maps.google.de/?q=48.02623808915629+7.859795093536378	16	
313	Radweg wird von Elterntaxi zur Kindertagesstätte und von Lieferverkehr genutzt	Um die Kinder vor der Tür der Tagesstätte abzusetzen. Vor allem Vormittags zwischen 8 Uhr und 9 Uhr. Auch die Lieferfahrzeuge für das Cafe stehen oft auf dem Radweg.	https://maps.google.de/?q=48.0227423838087+7.862654328673671	16	
314	Keine Möglichkeit für stadtauswärts fahrende Radfahrer die Straße zu überqueren	Um die B3 zu überqueren muss man als Radfaherin auf dem Radweg gegen die Fahrtrichtung zur nächsten Fußgängerampel fahren.	https://maps.google.de/?q=48.01209235630779+7.8541338444847515	15	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
315	Schlechte Anbindung	vom Industriegebiet Nord kommend ist es sehr schwer nach der Querung der Strassenbahn wieder auf den Radweg zu kommen. Entweder man überquert die Strasse und fährt ein Stück Stadteinwärts gegen die Fahrtrichtung auf dem Radweg oder man muss ein Stück auf der stark von Autos befahrenen Straße fahren	https://maps.google.de/?q=48.02714576175302+7.860299348831178	16	
316	Querungshilfe für Radfahrer dringend notwendig	Durch den starken Verkehr auf der Breisacher Strasse ist eine Querungshilfe dringend notwendig.	https://maps.google.de/?q=48.00266290147689+7.8399038314819345	19	
321	Hartmannstr.	Hier ist sehr reger Fahrradverkehr, bedeutet Durchgangsstrecke	https://maps.google.de/?q=48.012893816255094+7.842950820922852	16	
322	Unterführung	Hier fehlt seit Jahren eine Unterführung und weiterleitung des FR 2	https://maps.google.de/?q=48.009793173444464+7.837586402893067	20	
332	gefährliche Straße	die Engesserstraße ist für Radfahrer eine der gefährlichsten Straßen Freiburgs, weil die Straße stark von Lastern und PKW's befahren und insgesamt zu schmal ist. Einen Radweg gibt es nicht und ein Ausweichen auf den Gehweg auch im Notfall keine Option darstellt. Außerdem sind Radfahrer durch Ausfahrten von Lastern bzw. Containerlastern gefährdet.	https://maps.google.de/?q=48.020529789622415+7.846341133117677	20	
333	Radweg fehlt	auch hier fehlt ein Radweg oder mindestens ein markierter Angebotsstreifen	https://maps.google.de/?q=48.02428994736061+7.8550100326538095	20	
338	Rechtsabbieger vor Ampel	An dieser Ampel hatte ich schon gefährliche Begegnungen mit rechts abbiegenden Autos, wenn ich die Stefan Meier Straße in Richtung Hauptbahnhof fahre. Der über die Rechtsabbiegerspur laufende Radweg sollte besser gekennzeichnet werden.	https://maps.google.de/?q=47.99981530311159+7.844045162200929		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
339	Fußgänger/Kinder, Radfahrer --> Gedränge an Eisdiele	An der Eisdiele ist immer sehr viel los mit Fußgänger/Kinder. Als Radfahrer kommt man oftmals nur mühselig durch, obwohl der Gehweg der offizielle Radweg darstellt.	https://maps.google.de/?q=48.00696152079683+7.86324441432953	17	
341	Radverbindung vorhanden	Von der Hartmannstrasse über die Paul-Ehrlich-Strasse und vorbei an La Cantina befindet sich bereits eine fahrradtaugliche und auch genutzte Verbindung zur Tullastrasse entlang dem Zubringer Nord stadteinwärts: Diese Anbindung existiert bereits und sollte in einer Kurve noch etwas abgesichert werden. Die Anbindung wird bereits gut genutzt.	https://maps.google.de/?q=48.01767360866997+7.85050392150879	16	
342	Norn-Süd-Radweg	Von der Hartmannstrasse über die Paul-Ehrlich-Strasse und vorbei an La Cantina befindet sich bereits eine fahrradtaugliche und auch genutzte Verbindung zur Tullastrasse entlang dem Zubringer Nord stadteinwärts: Diese Anbindung existiert bereits und sollte in einer Kurve noch etwas abgesichert werden. Die Anbindung wird bereits gut genutzt.	https://maps.google.de/?q=48.014788561752056+7.846148014068604	16	
349	Vorfahrtsregeln anpassen	häufiges rechts vor links auf der Wildtalstraße behindert schnelles Vorrankommen.	https://maps.google.de/?q=48.02761214857001+7.864590883255006	14a	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
349,1	Wildtalstraße	Richtig, hier gilt rechts vor links. Was den Autoverkehr jedoch nicht hindert unter ständiger Ignorierung der Vorfahrtsregel durch zu brettern. Warum die Wildtalstraße keine Tempo 30-Zone ist, ist völlig unverständlich. Hier wären dringend verkehrsberuhigende Maßnahmen erforderlich.	https://maps.google.de/?q=48.02761214857001+7.864590883255006	14a	
350	Parkende KFZ verängen die Fahrbahn	Parkende KFZ verängen die Fahrbahn	https://maps.google.de/?q=48.02445139837392+7.863163948059083	14a	
352	klare Vorfahrt für Radfahrer	Hier müssen Stoppschilder für den Autoverkehr aufgestellt werden. Radfahrer kommen mit hoher Geschwindigkeit auf die Kreuzung zu gefahren. Ich wurde schon mehrfach von Autos übersehen, die vom Stoppschild aus der Unterführung auf die Kreuzung gefahren kamen.	https://maps.google.de/?q=48.02298038156666+7.862868905067445	14c	
353	enge Kurve	Die Kurve wird zusätzlich von Rot-weißen Pollern verengt, die vor kurzem aufgestellt wurden. Absolut kontraproduktiv.	https://maps.google.de/?q=48.016823182514834+7.858716845512391	14f	
353,1	Radvorrang	Hier sollte wie der Radweg an der Güterbahnlinie über die Lehener Straße der Radverkehr Vorrang haben, am besten mit einem Stoppschild von Hinterkirch und Händelstraße mit Ausnahme rechtsabbiegender Radfahrende.	https://maps.google.de/?q=48.016823182514834+7.858716845512391	14f	
354	Gefahrenstelle	um von der Kronenbrücke nach links auf den Dreisamweg abzubiegen muss man die Autos kreuzen, die nach links abbiegen. Hier sollte eine Markierung angebracht werden, sodass sich die Fahrräder vor die Autos auf der Linksabbiegespur stellen können.	https://maps.google.de/?q=47.99035966964634+7.84451186656952	14k	
355	Links-Abbiegen in die Rehlingstraße	Bei der erst kürzlichen Neugestaltung Stadtauswärts ist ein Linksabbiegen für Fahrräder in die Rehlingstr. überhaupt nicht bedacht. Bitte um dringende Nachbesserung:	https://maps.google.de/?q=47.99184597737859+7.83801555633545		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
356	Gefährliche Kreuzung	Diese Kreuzung ist für Radfahrer extrem unübersichtlich. Sie sollte so vereinfacht werden, dass Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV Vorrang vor Autos haben. Ich steige hier am liebsten ab und überquere am Zebrastreifen	https://maps.google.de/?q=48.01177774986708+7.854739129543305	14h	
357	Biege hier lieber ab	Stadteinwärts biege ich hier als Radfahrerin lieber in die Richard-Wagner-Straße ab, da ich mich dort sicherer fühle	https://maps.google.de/?q=48.01526582568184+7.858040928840638	17	
358	Parkende Autos	Hier ist es durch parkende Autos und Gegenverkehr oft sehr eng, v.a. morgens und abends. Vielleicht können Parkverbote helfen?	https://maps.google.de/?q=48.02341810315021+7.863137125968934	14a	
358,1	Parkplätze gegenüber Pfarrei Zähringen	Die Parkplätze, die an dieser Stelle vor einiger Zeit eingerichtet wurden, verschärfen die enge und gefährliche Situation in diesem Bereich noch mehr. Die zwei Ausfahrten der Bahnunterführungen und das Einbinden des Fahrradweges auf die abknickende Reutebachgasse ist verkehrstechnisch chaotisch für Fahrradfahrer, Pkw und Fußgänger. Es ist mir völlig unverständlich, wieso diese Parkplätze genehmigt wurden und an dieser Stelle nicht eindeutiger Verkehrsregelung getroffen werden. Für die geplante Fahrradtrasse sollten diese in jedem Fall wieder abgeschafft werden. Die Führung des Schnellweges über den Burgdorfer Weg ist auch wegen dieser Schnittstelle nicht geschickt. Ich empfehle deshalb den RS von von der Bahnunterführung an der Hinterkirchstrasse über dieselbe auf die Zähringer Straße zu legen.	https://maps.google.de/?q=48.02341810315021+7.863137125968934	14a, 14c, 14d, 18	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
359	Unübersichtlich	Hier habe ich als Radfaherin immer Angst, übersehen zu werden, v.a. stadteinwärts	https://maps.google.de/?q=48.02312389724951+7.862707972526551	14c	
360	Rechts vor Link	Ich finde als Radfaherin die Rechts-vor-Links-Regelung auch kritisch, weil man stadteinwärts zu einem zügigen Tempo verleitet wird	https://maps.google.de/?q=48.024727657823725+7.86322832107544	14a	
377	Kreuzung läßt sich leicht entschärfen wenn versprochene Maßnahmen umgesetzt werden	Die zurecht beklagte schlechte Situation an dieser Kreuzung ließe sich leicht entschärfen, wenn auf der Fahrradstraßenachse Belfortstraße-Rempartstraße-Wallstraße die ursprünglich von der Stadtverwaltung versprochenen Maßnahmen umgesetzt würden: Sperrung für den Kfz-Verkehr in Belfortstraße südlich der UB und Einbahnstraße in der Rempartstraße von West nach Ost. Somit würde Kfz-Verkehr an dieser Kreuzung nur noch aus der Werthmannstraße in die Rempartstraße abbiegen (Rechtsabbieger), alle anderen Richtungen nicht mehr möglich. Straßenbahnen und Radfahrende organisieren sich ganz gut von selbst. -> einfache Lösung für schlechte Verkehrssituation, die auch fast kein Geld kostet ... nur ein bisschen politischen Mut!	https://maps.google.de/?q=47.99359789867391+7.845225334167481	14k	
398	unübersichtliche viel befahrene Zufahrtsstraße	Für alle Einmündungen in die Wildtälstraße sollte der Fahrradverkehr Vorfahrt haben. Alle Kreuzungen sind bisher unübersichtlich und stark befahren.	https://maps.google.de/?q=48.02392040202668+7.8632256388664254	14a, 14c	
401	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	9,18	Der Belag wird bei entsprechend schlechtem Zustand erneuert.
403	Höhenweg statt Wildtalstraße	Der Höhenweg ist zwar etwas hügeliger als die Wildtalstraße, aber viel schöner zu fahren, da jetzt schon kein Auto oder Busverkehr stört.	https://maps.google.de/?q=48.02968572501333+7.8662699460983285	14a, 14b	
406	Fehlende Markierung/Beschilderung	Auf der gesamten Länge der Händelstraße ist der Gehweg auf der Seite der Bahnlinie verbreitert worden. Am nördlichen Ende ist ein Fahrradpiktogramm am Boden angebracht. Es gibt aber keinerlei Beschilderung, die diesen Abschnitt als Fahrradweg ausweist. Die Verkehrssituation ist im hohen Maße unklar, es kommt hier immer wieder zu gefährlichen Begegnungen von Radfahrern mit Fußgängern oder von sich entgegenkommenden Radfahrern. Handelt es sich hier tatsächlich um einen Radweg oder müssen die Radfahrer auf der Straße fahren? Darf dieser Radweg in beide Richtungen benutzt werden? Wo befindet sich der Bereich für die Fußgänger? Es ist dringend erforderlich, diese Situation umgehend durch eindeutige Beschilderungen und Markierungen zu entschärfen, insbesondere an der Ecke Okenstraße/Habsburgerstraße. Hier ist für Radfahrer nicht erkennbar, wie man sicher weiterfahren kann.	https://maps.google.de/?q=48.01290099345275+7.855761051177979	14g, 14h	
416	parkende KFZ	fast auf der gesamten Länge ist die Wildtalstrasse einseitig durch parkende KFZ eingeengt. Wenn einem als Radler da ein Bus oder Transporter (oder übervorsichtiger Autofahrer) entgegenkommt, wird es ,sehr, eng	https://maps.google.de/?q=48.02651245652047+7.864304359518429	14a	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
418	Verbindung ohne Umweg über das Klinikgelände	Aktuell muss man an dieser Stelle über das Klinikgelände und über eine Ampel fahren bzw. an der Breisacher Str. über den Gehweg, was immer wieder zu Schwierigkeiten mit Fußgängern führt. Hier wäre eine Streckenführung an der Bahntrasse bis zur Unterführung der Breisacher Str. super. Das würde je nach Verkehrslage 1-2 Min. sparen. Danke für die Möglichkeit der Beteiligung!	https://maps.google.de/?q=48.007191217046476+7.834330201148988	16	
420	Lindenbäume - extrem rutschige Blüten und Blätter	Die herabgefallenen Blüten der Lindenbäume, die als einseitige Allee gepflanzt sind bei Regen extrem rutschig. Der Vergleich mit Glatteis ist keinesfalls abwegig. Auch im Herbst wird es auf diesem Teilstück durch herabfallendes Laub rutschig. Für einen Radschnellweg ungeeignet. Hier kann man zu diesen Bedingungen nur mit Vorsicht Fahrradfahren.	https://maps.google.de/?q=48.0190120146719+7.860464355574646	14e	
423	Mangelnde Beleuchtung auf dem Fußweg bringt die Fußgänger auf den Radweg	Fu und Radweg sind zwar getrennt, aber mangelnde Beleuchtung auf dem Fußweg bringt die Fußgänger und Jogger (häufig in schwarz) auf den Radweg. Vor allem bei Regen, da der Fußweg dann matschig ist.	https://maps.google.de/?q=48.01942465294648+7.8606265783309945	14e	
424	zu eng für parkende Autos, Bus, PKW und RadfahrerInnen	Die Straße wird in beiden Richtungen durch parkende Autos verengt. Wenn dann Gegenverkehr kommt, wird es eng. Erlaubt sind 50 kmh - da kommt man auch als erfahrene Fahrradfahrerin wie ich manchmal ganz schön in Bedrängnis. Die Vorfahrtsregelung rechts vor links ist sehr hinderlich, wenn man Richtung Süden fährt!	https://maps.google.de/?q=48.02567482183946+7.863904237747193	14a	
424,1	Fahrradstrasse Wildtalstrasse	Grundsätzlich finde ich die Trassenführung über die Wildtalstrasse gut, allerdings muss dann eine Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden (höchstens 30km/h) und das Parken für Fahrzeuge verboten werden. Durch die Parkerei sind die Einmündungen der Straßen in die Wildtalstrasse total unübersichtlich, die aktuelle Rechts-vor-links Regelung wird schon jetzt ignoriert, auch von Fahrradfahrern. So könnte man dieses Teilstück sicher für Autos, ÖPNV, Fahrräder und Fußgänger sicher als Schnellradweg umsetzen. Ich wohne in der Wildtalstrasse und bin Radfahrerin, und bekomme die Situation täglich mit.	https://maps.google.de/?q=48.02567482183946+7.863904237747193	14a	
428	Fahrradspurbreite beibehalten!	Nach der Bushaltestelle Faulerbad stadtauswärts direkt am Übergang auf die Brücke verengt sich die Fahrradspur gefährlich mit einem hohen Bordstein auf der rechten Seite. Diese Kante ist nur dürftig markiert. Hier sollte der Autospur etwas raum genommen werden, dass die Fahrradspur sicher bleibt und gleich breit ist wie davor und danach.	https://maps.google.de/?q=47.99238089408182+7.838310599327088	14k	
443	Radschnellweg hinein in das Verkehrschaos	Bereits jetzt ist die Wildtalstraße zwischen Berggasse und Reutebachgasse völlig überlastet. Gründe: stark gestiegenem Anliegerverkehr aus/nach Wildtal (Neubaugebiete), ebenso den umfangreichen Nachverdichtungen in den Hanglagen Zähringens. (Übrigens allesamt gar nicht bis alibimäßig (Wildtal) durch den öPNv erschlossen). Dazu kommt unzureichende Ableitung von Reutabachgasse und Bernlapstraße in die Zähringestraße, mit bereits jetzt ständigen Rückstaus bis in die Wildtalstraße. Nach dem Neubau Auf der Höhe wird das dann nochmals massiv zunehmen. Und genau durch dieses Chaos will man einen Radschnellweg legen. Völlig absurd und lebensgefährlich!	https://maps.google.de/?q=48.02701660773446+7.865867614746095	14a, 14c	
447	Auch mein Favorit	Die Wegführung durch die Richard-Wagner-Straße Richtung Stadtmitte ist die beste Streckenführung aktuell. Selbst der sehr schlechte Straßenbelag ändert daran nicht. Der sorgt nur dafür, dass zum Pendeln eher ein Mountainbike wie ein Rennrad geeignet ist - aktuell.	https://maps.google.de/?q=48.0152380153109+7.858110666275025	17	
448	Vorfahrtsregelung ändern	An dieser Kreuzung gibt es oft Schwierigkeiten zwischen Radlern und Autofahrern. Radler Richtung Zähringen auf der Händelstraße mißachten die Autos, die aus der Rotackerstraße kommen. Diese Autofahrer wiederum achten nicht auf die Radler, die auf der Händelstraße Richtung Innenstadt fahren. Vorschlag: Händelstraße an dieser Stelle zur Vorfahrtsstraße machen. Geht aber nur, wenn das Stück Händelstraße zwischen Rotackerstraße und Hinterkirchstraße für den allgemeinen Autoverkehr gesperrt würde oder zumindest die Bahnunterführung Hinterkirch für den Autoverkehr gesperrt würde. Ohne Sperrung ergäbe sich hier eine (kurze) Auto-Rennstrecke und somit wäre den Fahrradfahrern und Fußgängern nicht gedient.	https://maps.google.de/?q=48.01578076338841+7.858652472496034	14g	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
460	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!	https://maps.google.de/?q=48.03661617434683+7.87091802732316	9, 14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	
460	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	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 Bahnhofpunkteneingang, 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 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 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, 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 Bahnhof muss schneller ungehinderter pünktlicher Zugang bleiben! 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=48.03661617434683+7.87091802732316	9, 14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
460	RS 6 durch Gundelfingen an der Ostseite der Bahn völlig ungeeignet:	1.8. ab nördlich DB Haltepunkt 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=48.03661617434683+7.87091802732316	9, 14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	
461	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 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 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	https://maps.google.de/?q=48.02265388189967+7.862640218091489	9,14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
461	RS6 längs der Bahn hat zu große Probleme in Zähringen ab nördlich Bürgerhaus (und in Gundelfingen)	<p>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)</p> <p>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</p> <p>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. 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.</p> <p>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 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!</p>	https://maps.google.de/?q=48.02265388189967+7.862640218091489	9,14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	
461	RS6 längs der Bahn hat zu große Probleme in Zähringen ab nördlich Bürgerhaus (und in Gundelfingen)	1.8. ab nördlich DB Haltpunkt 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	https://maps.google.de/?q=48.02265388189967+7.862640218091489	9,14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 18	
462	Gefährliche Wegführung Unterführung Tullastraße	Anbindung Industriegebiet Nord an den Radschnellweg mit Wegeführung parallel zur Bahnstrecke. Die vielgenutzte Strecke endet gefährlich an der Unterführung, Radweg Tullastraße muss dringend erneuert werden.	https://maps.google.de/?q=48.02124739815419+7.851727008819581	16	
463	Gefährliche Situationen durch Parkplätze	Die Anordnung der Parkplätze erschwert die Einsicht auf die Straße. Autofahrer*innen müssen dazu ein Stück auf die Sautierstraße fahren - dadurch sind schon wiederholt gefährliche Situationen entstanden.	https://maps.google.de/?q=48.0073383656688+7.853357791900636	14j	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
465	RS6 Verlauf Zähringer Strasse	Mein Vorschlag ist den RS nicht über den Burgdorfer Weg laufen zu lassen, da der vorhandene Radweg keine „Autobahn“ für Fahrradfahrer werden sollte, sondern sich am Rand des Naherholungsgebiet befindet, z.T. parkähnlichen Charakter hat und deshalb vornehmlich für Familien, Fußgänger, Hundebesitzer, Radfahrer erhalten bleiben sollte. Schon jetzt nutzen die Fußgänger auch den Radweg aufgrund der Anwesenheit der Sportstätten des TSV Allemania, des Bürgerhauses und des Kindergartens...Es gibt auch Autoverkehr durch Anwohner und Kindergarten. Wenn dann noch zur Verbreiterung des Weges Bäume etc. gefällt werden müssen halte ich die gesamten Maßnahmen für in die falsche Richtung führend. Der RS sollte auf die Zähringer Straße führen, dort ist schon alles asphaltiert und man könnte den Radfahrern mit wesentlich geringerem Einsatz eine Vorrangstrecke stellen: Nur noch eine Spur für Autos, Ampelschaltung auf Radfahrer ausgelegt, von Auto und Fußgängern abgegrenzte Radwege.	https://maps.google.de/?q=48.0186424315005+7.856780290603639	14d, 14e, 18	
466	RS über Zähringer und Gundelfinger Str.	Wieso führt man den RS nicht über die o.g. Straßen? Hier liegt viel weniger Konfliktpotential mit Fußgänger und Naturschutz, da diese Routen schon für den Autoverkehr erschlossen sind. Man müsste hier weniger Baumaßnahmen durchführen, eine Verbreiterung der Radwege und entsprechende Ampelschaltungen würden schon helfen. Die Strecken verlaufen oft schon relativ direkt, eben weil sie bereits für den Autoverkehr erschlossen wurden. Ich empfehle, für den Radverkehr nicht noch weitere Gebiete zu asphaltieren, sondern die vorhandenen Routen umzuwidmen.	https://maps.google.de/?q=48.030977183748924+7.8629493713378915	18	
480	Unterführung Reutebachgasse zu eng	Die Bahnunterführungen Reutebachgasse und Hinterkirchstr. sind zu eng und sollten im Zuge der sowieso geplanten Bahntrassenerüchtigung verbreitert werden, um gefährliche Situationen und Konflikte zu vermeiden. Die ungünstige Kostenteilung zwischen Bahn und Kommune kann möglicherweise durch Fördermittel von Bund und Land ausgeglichen werden.	https://maps.google.de/?q=48.02304675761965+7.862970829010011	14c, 14f	
481	Unnötige Steigung und viel zu beengte Verhältnisse...	Die Führung über den Burgdorferweg ist eine einzige Katastrophe da sehr beengt, gleichzeitig von Fussgänger:Innen benutzt und jetzt schon hoch frequentiert durch Radler:Innen. Entweder muss eine andere Trassenführung gewählt oder die unnötige Steigung entschärft und die Fahrbahn massiv verbreitert werden mit getrennt angelegten Fussgängerstreifen der auch den Bedürfnis von Fussgänger:Innen gerecht wird (der jetzige fussweg ist meines Erachtens jetzt schon zu schmal so dass Fussgänger:Innen immer wieder auf den Radweg ausweichen	https://maps.google.de/?q=48.02188247337264+7.8622305393219	14e	
482	Abbiegen aus der Reutebachgasse (Bergseite) in Burgdorfer Weg	Abbiegen aus der Reutebachgasse (Bergseite) in den Burgdorfer Weg sollte linksseitig (also auf der Gehwegseite) möglich sein, ohne dass man die 2x Straße queren muss.	https://maps.google.de/?q=48.02305572734996+7.862903773784638	14c, 14d	
483	Schulweg -> Fußwegquerung sicher gestalten	Schulweg zur Emil-Gött-Schule: Querung von Fußverkehr und Radverkehr sollte klug sicher gestaltet werden.	https://maps.google.de/?q=48.02296602997639+7.862783074378968	14c, 14d	
484	So eine S-Führung mit zwei 90° Kurven widerspricht den Radschnellstrassen-Kriterien. Zudem müsste dieses Eck mit der Unterführung komplett für den MiV gesperrt werden und die Unterführung doppelt so breit gemacht werden. Warum nicht auf der Stuttgarterstr. weiterführen?	https://maps.google.de/?q=48.016869830726634+7.858840227127076	14f,15,17	
485	verbreiterter Radweg an Steigungen und in Kurven	Ähnlich wie auf Steigungsstrecken an Autobahnen sollte der Radweg an Steigungen möglichst verbreitert werden, um sicheres Überholen von unterschiedlich schnellen Fahrzeugen auch bei Gegenverkehr zu ermöglichen (z.B. Pedelec überholt Rad mit Anhänger).	https://maps.google.de/?q=48.02197755458227+7.862321734428407	14d, 14e	
486	Unterführung sicher gestalten	Unterführung Hinterkirchstr. nur für Fuß-Radverkehr freigeben, dafür neue Unterführung von der Richard-Wagner-Str. zur Stuttgarter/Zähringer Str. bauen	https://maps.google.de/?q=48.01679088757429+7.858893871307374	14f, 14g	
487	Nudging:in Querung Vorrang für Fuß-/Radverkehr statt MiV	Die Stelle ist zugegebenermaßen eng und unübersichtlich, aber die Poller sind jetzt kontrafaktisch so gesetzt, als ob die Radverkehrsrouten vom Burgdorfer Weg weiter Richtung Stuttgarter Str gehen würde, anstatt in die Hinterkirchstr. abzubiegen. Hauptroute biegt hier ab, Poller gefährlich für Radanhänger.	https://maps.google.de/?q=48.01681959418912+7.85873293876648	14f	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
488	sicheres Linksabbiegen aus Rennweg in Habsburgerstr. Ri Norden	Schon vor der Realisierung des RS6 ist hier eine legale und sichere Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr notwendig.	https://maps.google.de/?q=48.00800950162228+7.8549349308013925		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
489	Gefährliche Führung...	... über die Wildtalstrasse da durch parkende Fahrzeuge der restliche Fahrbahnbereich viel zu schmal ist. Hier fahren auch regelmässig Busse. Die Lösung könnte nur sein, die Wildtalstrasse als für den MiV gesperrte Fahrradstrasse auszubauen und die Parkplätze aufzulösen...	https://maps.google.de/?q=48.02936464899889+7.866001725196839	14a	
490	Radfahrstreifen gefährlich, da Straße zu eng	Hier ist die Fahrbahn viel zu eng. Auch wenn noch nicht endgültig geklärt ist, welcher Überhol-/Vorbeifahrabstand beim Radfahrstreifen gilt: 1,5 m oder mit Fahrradanhänger 2 m werden sich in der Rechtssprechung vermutlich durchsetzen.	https://maps.google.de/?q=48.01046786622183+7.854403853416444		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
491	Platz ist genug da für den fließenden Verkehr	Ruhenden Verkehr in kostenpflichtige Quartiersparkhäuser auslagern, dann gibt es für den RS6 genug Platz. Vielleicht möchte Lidl seinen Parkplatz mit einem Parkhaus überbauen? Parkhäuser werfen gute Rendite ab.	https://maps.google.de/?q=48.0092907369187+7.853143215179444	14j	
492	Straße ab hier bis zum Burgdorfer Weg für MiV sperren	MiV über neu zu bauende Unterführung Richard-Wagner-Str. zu Stuttgarter Str. führen	https://maps.google.de/?q=48.01615216125986+7.858926057815553	14g	
493	Gehweg ist immer zugeparkt, so dass man mit Kinderwagen auf Straße ausweichen muss	Recht durchsetzen, Gehwegparken verhindern, Dialog mit Anwohnern suchen. Hat mit RS6 nur dann was zu tun, wenn diese Trassenvariante gewählt wird.	https://maps.google.de/?q=48.015039753844704+7.856909036636353	15,19	
494	Stefan-Meierstr. als Radstrasse...	... mit Sperrung für den MiV und die Parkplätze müssten weg um die Strasse überhaupt für Radfahrer:Innen befahrbar zu machen. Derzeit ist diese Strasse eine einzige gefährliche Katastrophe (vom miserablen Fahrbahnbelag ganz abgesehen), die ich wann immer möglich vermeide.	https://maps.google.de/?q=48.011271743964464+7.8543367981910714	14i	
495	Pop-Up-Gelegenheit: schnelle Verbesserung der Abbiegesituation notwendig	In beide Richtungen völlig unklare und gefährliche Abbiegesituation für Radverkehr alleine schon von der Händelstr. in die Habsburgerstr. linksseitig Richtung Aldi, wo immer der MiV Vorfahrt zu haben scheint. Die Verkehrsinsel mit Bordstein behindert die Querung für den Radverkehr (insbesondere mit Anhänger) zusätzlich, weil man zwischen den anstehenden Autos noch die Einfahrt zur Verkehrsinsel finden muss. Verbesserung in den nächsten 1-2 Jahren notwendig. Eine Pop-Up-Markierung könnte genutzt werden, um Erfahrungen zu sammeln und iterative Verbesserungen vor der endgültigen baulichen Umsetzung vorzunehmen.	https://maps.google.de/?q=48.011816328127594+7.854671403765679	14h	
496	B3 vom Hbf Ri Norden über Stefan-Meier Str statt Habsburgerstr	Die B3 vom Hbf Richtung Norden (und von der Zähringerstr. Ri Süden) sollte über die Stefan-Meier-Str. statt über Habsburgerstr. geführt werden: direkterer Weg, kein Konflikt mit Straßenbahn	https://maps.google.de/?q=48.01061141673779+7.853572368621826	14i	
497	Sautier- und Merianstr. als Fahrradstr. mit aufeinandertreffenden Einbahnstraßen für MiV	Sautier- und Merianstr. als sollten als Fahrradstr. gestaltet werden mit aufeinandertreffenden Einbahnstraßen für den MiV, die sich am Josepshkrankenhaus treffen. So wird Schleichverkehr wirksam verhindert, aber eine schnelle Zufahrt zur Notaufnahme bleibt möglich (falls über Sautier- und Merianstr. gewünscht notwendig).	https://maps.google.de/?q=48.001839746544185+7.851587533950806	14j	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
499	Fuß-Radwegunterführung Albertstr. zu Matildenstr. notwendig	hohe Frequenz an Fuß- und Radverkehr rechtfertigt Ingenieurbauwerk zur sicheren Querung	https://maps.google.de/?q=48.00181103158996+7.845944166183473		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird aber im Rahmen des Radschnellwegs Richtung March / Umkirch näher betrachtet.
500	diagonale Fußgängerquerung oder Flyover-Brücke für Fuß- und Radverkehr?	Ähnlich wie am Hbf in Brügge (Belgien) wäre hier eine Flyover-Brücke wünschenswert, alternativ mindestens eine einphasige, diagonale Querung der Kreuzung für den Fuß- und Radverkehr. Derzeitige Situation diskriminierend: zu wenig Warteplatz auf den Verkehrsinseln, insbesondere mit Radanhänger, gefährliche Situationen durch rechtsabbiegenden MIV, zusätzliche Wartephase für Fuß-Radverkehr notwendig, teilweise kein legales linksseitiges Queren für Radverkehr möglich (aufgrund der Piktogrammen in den Ampelscheiben).	https://maps.google.de/?q=47.999499425340225+7.8439486026763925		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
502	hoher Bordstein und parkende Autos verhindern Wechsel zwischen Fahrbahn und Radweg	Wie wäre es mit Bodenschwellen in der Fahrbahn der Straße, um dem Radverkehr ein dynamisches Wechseln zwischen Radweg (der mangels Schild vermutlich offiziell keiner ist) und Straße zu ermöglichen? Und ohne parkende Autos wäre die Straße breit genug für Radverkehr und MIV. Lösung Parkraumbewirtschaftung und Quartiersgarage?	https://maps.google.de/?q=48.013428514744156+7.856276035308839	14g	
504	Radwegbreite, Steigung und Kurvenradien	In Kurven und bei Steigungen Breite vergrößern, um sicheres Überholen bei unterschiedlich schnellen Radlern ermöglichen.	https://maps.google.de/?q=48.020042707140334+7.861204594373704	14d, 14e	
506	RS6 besser über Höhweg planen	Neugestaltung im Zuge des Baugebiets Höhe sowieso notwendig, da gleich RS6 mitdenken (auch im Zuge des Baustellenverkehrs)	https://maps.google.de/?q=48.024175137443486+7.863872051239015	14b	
507	Kurvenradius Abzweig zur Lameystr	Zum Abbiegen von und zur Lameystr./Gärtnerei Hügin zum Radweg Burgdorfer Weg sind Abbiegespuren mit vernünftigen Kurvenradien wünschenswert: Schleichwegbildung weist auf Fehler in der Wegeplanung hin	https://maps.google.de/?q=48.01844149196538+7.860041856765748	14e	
508	Radwegführung über Parkplatz gefährlich	Radwegführung über den Parkplatz ist gefährlich und ungeeignet!	https://maps.google.de/?q=48.01887207572451+7.857322096824647		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
510	Zugang zu Bahnsteig Bhf Herdern von Norden möglich?	auf beiden Seiten wäre ein Zugang zum Bahnsteig aus Richtung Norden ergänzend zum Zugang aus Richtung Süden wünschenswert. Das würde auch das subjektive Sicherheitsgefühl verbessern, weil man nicht in einer Sackgasse gefangen ist.	https://maps.google.de/?q=48.009689097708936+7.852475345134736		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
511	Fahrradwegführung unvollständig!	Die Wiwilibrücke ist eine der Haupttrouten von Fahrrädern Richtung OstWest, die Streckenführung der Radwege scheint davon auszugehen, dass alle vom Stühlinger Richtung Innenstadt/ UB wollen und in die Sedanstr. einbiegen würden (und umgekehrt). Der weitaus größere Anteil fährt jedoch in die Wilhelmstr., bzw kommt aus dieser. Hierfür ist die Kreuzung aber überhaupt nicht ausgelegt, alles kollidiert: Autos, die von der Schwellenstr. kommen, Taxis, die Richtung Konzerthaus fahren etc. eine Fahrradspur, die Wilhelmstr. mit der Wiwilibrücke verbindet müsste her!	https://maps.google.de/?q=47.99512001151036+7.841094732284547		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
512	Einbahnstraße?	MIV und Radverkehr stören sich hier zu sehr gegenseitig. Wie wäre es, eine Einbahnstraßenregelung für den MIV ab Fahnenbergplatz Ri Süden bis Eisenbahnstr. einzuführen (also die Seite am Colombipark), Abfahrt nach Rechts in die Eisenbahnstr, und dafür die Straßenseite östlich der Straßenbahngleise (also Innenstadtseite) für MIV zu sperren und beidseitig für den Radverkehr freizugeben? Wäre zumindest ein Stück. Für das Teilstück ab Eisenbahnstr. bis Platz der alten Synagoge habe ich aufgrund der vielen Park-Zufahren leider noch keinen guten Vorschlag.	https://maps.google.de/?q=47.99758975944257+7.8479182720184335	14k	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
514	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)	hier wäre ein Zebrastreifen (und eine geeignete Querungshilfe für den Radverkehr) sinnvoll	https://maps.google.de/?q=48.02423971805333+7.854945659637452	20	
515	Rad-Zugang aus Reutebachgasse zum Platz der Zähringer	Wer mit dem Rad von der Reutebachgasse zum Platz der Zähringer bzw. Edeka möchte, muss fast zwangsläufig irgendwo hier illegalerweise den schmalen Gehweg benutzen.	https://maps.google.de/?q=48.022901447770785+7.858400344848634		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Dieser liegt außerhalb der Planung zum RS6, wird jedoch zur Kenntnis genommen.
516	Wildtalstr. zwischen Bernlappstr und Pochgasse für Autoverkehr unterbrechen oder Einbahnstr.	Insbesondere an der Einmündung der Bernlappstr. in die Wildtalstr. kommt regelmäßig zu extrem unübersichtlichen situationen Fahrräder müssen häufig auf den Gehweg ausweichen oder bleiben hinterparkeneden Autos stecken, weil schon der Autoverkehr nicht aneinander vorbeikommt. Dazu kommt noch der Bus, der diese Route in einer Richtung befährt. Wenn man die Wildtalstr. nach Süden hin für das Stück bis zur Pochgasse als Einbahnstr. ausbilden würde (s. Skizze Punkt 1) oder im Bereich des Fußgängerüberwegs komplett unterbrechen (Punkt 2), könnte diese Situation ganz einfach entschärft werden ohne weitere bauliche Maßnahmen durchzuführen. Der Autoverkehr in beide Richtung wäre hier nicht notwendig, wer von Zähringen aus in Richtung Wildtal fahren will (und zurück), kann fahren wie der Bus, so ist es auch ausgeschildert. Wer in Richtung Reutebachgasse oder Pochgasse will kann die Route über die Reutebachgasse wählen.	https://maps.google.de/?q=48.02439040582831+7.863153219223023	14a	
517	Wichtige Baumaßnahme : Wildtalspange	um den gesamten aus dem Norden kommenden Verkehr aus Zähringen herauszunehmen, ist die geplante Wildtalspange prioritär zu bauen. Damit eröffnet sich die Möglichkeit für eine völlig andere Radwegführung ohne zusätzliche realitätsferne Planungen durch Zähringen einzuleiten. Murks kann teuer zu stehen kommen !	https://maps.google.de/?q=48.03447830906606+7.872390747070313	14a,14b,14c,14d,14e,14f,14g,14h,14i,14j,14k,16	

laufende Nummer	Überschrift	Beschreibung	maps-link	Rückmeldung der Stadt Freiburg: Themenschwerpunkt(e)	Rückmeldung der Stadt Freiburg
520	Kein RS6 auf der Wildtalstraße, FR2 Verlängerung	<p>der Ortsverband der CDU Zähringen und ich als deren Vorsitzender haben erhebliche Bedenken bei der aktuellen Planung des Radschnellweg RS6 (Trassenführung Wildtalstraße) und nehmen im beiliegenden Schreiben dazu ausführlich Stellung! Wir bemängeln und kritisieren außerdem scharf, dass die Planung bei der Bürgerbeteiligung nicht ergebnisoffen geführt wird, sondern für Freiburg nur die sogenannte Y-Route zur Diskussion steht. Sofern Bürgerbeteiligung ernst genommen würde und die Kick-Off Besprechung vom 14. Dezember 2020 keine Alibiveranstaltung gewesen ist, wäre eine X-Planung mit Verbindung des Fahrradschnellweg FR2 einbezogen worden. Die ablehnende Haltung vorab zeigt, dass es um schnelle und kostengünstige Varianten geht. Wir sehen das Vorhaben aber aus Sicht der Bürger. Ärgerlicherweise wurde von Seiten der Verwaltung Mantra artig dargelegt, dass es bislang keine Trassenfestlegung geben soll, aber alternative Routen in der Stadt Freiburg sind weder bei der Präsentation noch in der Grafik der Projektplanung einbezogen worden. Welche Auswahl besteht denn, wenn selbst in der Dokumentation der Begleitgruppe nichts erwähnt wurde? Wir kritisieren außerdem die Einbindung von Lobbyverbänden bei der Projektvorplanung in der Begleitgruppe, denn die Arbeit einiger eingebundener Gruppen hat das Ziel, einseitig bei der Betrachtung von Verkehrsarten Stellung zu nehmen! Wieso waren keine Interessenvertretungen der betroffenen Bürger (Bürgervereine) schon in der Projektplanung eingebunden gewesen? Die o.g. Lobbyverbände sind weiter in der Projektgruppe und der Spurgruppe (VCD Perspektive Rad) vertreten und wir fragen uns, wie kann Bürgerbeteiligung aussehen, wenn nicht alle beteiligten Gruppen den gleichen Sachstand haben? Wir sehen Beteiligung auf gleicher Augenhöhe anders!</p>	https://maps.google.de/?q=48.02372307090897+7.861404418945313	14a	<p>Die Begleitgruppe zum Radschnellweg bringt unterschiedliche Themen und Perspektiven ein. Dabei haben auch Bürgerinitiativen (z.B. der Bürgerverein Zähringen) an dem Treffen teilgenommen. Die Dokumentation der Begleitgruppe ist mit einer Teilnahmeliste auf der Webseite zum Radschnellweg unter „Downloads“ veröffentlicht. Die Spurgruppe bereitet die Öffentlichkeitsbeteiligung vor und bespricht beispielsweise, in welchen Formaten die Veranstaltungen stattfinden und wie diese beworben werden. Es werden keine inhaltlichen Entscheidungen zu den Planungen getroffen. Auch in der Spurgruppe sind verschiedene Perspektiven vertreten: Neben dem Regierungspräsidium, den Städten und Gemeinden, den Landratsämtern, und dem Regionalverband sind die Perspektiven Umwelt und Naturschutz (NABU), Landwirtschaft (BLHV), Wirtschaft (badenova AG & Co. KG) und Radverkehr (VCD) dabei.</p>