Radschnellweg RS 6 zwischen Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen

DOKUMENTATION

Beradelung in Gundelfingen

Mittwoch, 15. Juli 2026

Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

FREIBURG

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

Einführung 2
Beradelung 3
Station 1: Kreuzung Waldstraße/Glotterpfad 4
Station 2: Bahnhofbereich Gundelfingen 5
Station 3: Obermattenbad 6
Ausblick 8
Kontakt 9
Anhang 10
Fragen und Antworten 10
Planunterlagen des Regierungspräsidiums Freiburg 14
Zeitschiene Öffentlichkeitsbeteiligung 22
Weiße Wand 23

Einführung

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

Die eigenständige, durchgängige und breite Trasse der neuen Radverbindung soll ein störungsfreies und sicheres Vorankommen ermöglichen und damit insbesondere Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtern. Bereits heute wird die Strecke des zukünftigen RS 6 von vielen Pendlerinnen und Pendlern mit dem Rad genutzt.

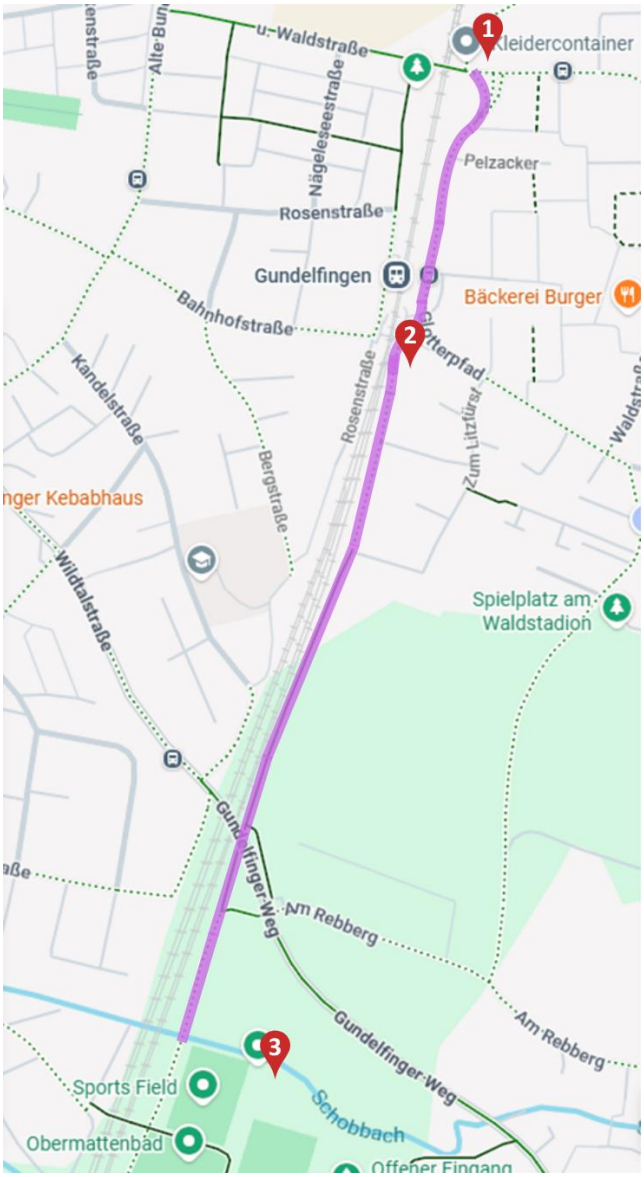
Die Bürgerbeteiligung begann mit einer virtuellen Kick-Off-Veranstaltung im Dezember 2020. Seit diesem Zeitpunkt ist die Projekthomepage unter www.breisgau-y.de erreichbar. Auch konnten die Bürgerinnen und Bürger erste Hinweise zur Berücksichtigung in der weiteren Planung in einer Online-Beteiligungskarte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

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

Nachdem die gesamte Trasse festgelegt wurde, startete die sogenannte Entwurfsplanung. Am 15. Juli 2026 wurde eine weitere Beradelung zum Abschnitt des RS 6 in Gundelfingen durchgeführt. Dabei hat das Planungsteam den neuesten Stand der Planung vorgestellt, Fragen beantwortet und erneut Hinweise der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen. Anhand von Bildern und einem Video wurde der aktuelle Planungstand visualisiert (siehe www.breisgau-y.de). Im Folgenden sind die am meisten diskutierten Themen, die bei der Beradelung in Gundelfingen aufkamen, kurz zusammengefasst.

Beradelung

An dem Vor-Ort-Termin in Gundelfingen am 15. Juli 2026 nahmen rund 70 Bürgerinnen und Bürger teil. Gemeinsam mit dem Planungsteam des Regierungspräsidiums Freiburg sowie dem Moderationsteam von translake sind die Teilnehmenden die Strecke von der Kreuzung Waldstraße / Glotterpfad bis in die Nähe des Obermattenbads mit dem Fahrrad abgefahren. Kurz nach dem Bahnhofsbereich in Gundelfingen wurde ein Zwischenhalt gemacht. An den insgesamt drei Stationen stellte das Planungsteam jeweils vor, was es an dieser Stelle zu beachten gibt und welche Lösungsideen die aktuelle Planung beinhaltet. An jeder Station konnten die Teilnehmenden zudem Fragen an das Planungsteam stellen. Weitere Fragen wurden am Ende der Beradelung vom Planungsteam beantwortet.



Station 1:
Kreuzung Waldstraße/Glotterpfad

Station 2:
Bahnhofbereich Gundelfingen

Station 3:
Obermattenbad

Abbildung 1: Karte Gundelfingens mit abgefahrener Strecke (lila) und Stationen (rote Ortsnadeln)

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

Station 1: Kreuzung Waldstraße/Glotterpfad

Bei der Startstation an der Kreuzung Waldstraße/Glotterpfad wurden die Teilnehmenden durch das Planungsteam des Regierungspräsidiums Freiburg (Dimitro Huppert und Sabine Klumpp) und durch das Moderationsteam der translake GmbH (Katharina Riedel und Maximilian Stamm) begrüßt und über den Ablauf der Beradelung informiert.

Abbildung 2: Einführung an der Startstation an der Kreuzung Waldstraße/Glotterpfad

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

Anschließend wurde der aktuelle Planungsstand im Bereich Gundelfingen erläutert. Der Radschnellweg führt vom Wirtschaftsweg aus Richtung Denzlingen auf die Waldstraße. Von Denzlingen aus kommend wird der Radweg mit einer Breite von fünf Metern geplant, da der Weg gemeinsam mit dem landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird.

An der **Kreuzung Waldstraße/Glotterpfad** soll ein Kreisverkehr mit gewöhnlicher Vorfahrtsregelung entstehen. Der Radverkehr wird im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Kreisverkehr wird so geplant, dass auch große Fahrzeuge wie z. B. die Müllabfuhr problemlos durchkommen. Für zu Fuß Gehende wird es bei dem Kreisverkehr Mittelinseln als Querungshilfen geben, damit diese die Straße leichter überqueren können.

Von der Waldstraße aus soll der Radverkehr künftig über den **Glotterpfad** als Fahrradstraße mit der Regelung „Kfz-Verkehr frei“ weiter Richtung Bahnhof geführt werden, sodass die Radfahrenden hier künftig Vorrang haben. Für zu Fuß Gehende wird der vorhandene Gehweg am Glotterpfad verbreitert. Im Bereich der Parkplätze entlang der Bahn wird ein neuer Gehweg geplant. Von den Teilnehmenden wurde hierzu der Wunsch geäußert, dass die aktuell bestehende Lücke im Gehweg geschlossen und ein durchgehender Gehweg geplant werden soll. Hierzu wird das Regierungspräsidium Freiburg auch nochmals in Abstimmung mit der Deutschen Bahn gehen.

Hinsichtlich der **Parkplätze** wurde von Seiten des Planungsteams versucht, möglichst viele Stellplätze zu erhalten. Der aktuelle Parkstreifen auf Seite der Bahn soll bleiben. Dennoch werden voraussichtlich ca. zehn Stellplätze auf der gegenüberliegenden Seite wegfallen. Zwischen den Parkplätzen der Fahrradstraße ist zudem ein ca. 75 Zentimeter breiter Streifen vorgesehen, um das Risiko von Dooring-Unfällen (beim Öffnen von Autotüren) zu verringern.

Station 2: Bahnhofbereich Gundelfingen

Nach der Station an der Kreuzung Waldstraße / Glotterpfad führte die Beradelung zum nächsten Halt kurz nach dem Gundelfinger Bahnhof beim Wendehammer am Wolfsgrubenweg. Dort wurde erläutert, dass der **Anschluss vom Glotterpfad** an den Geh- und Radweg breiter und übersichtlicher gestaltet werden soll. Die Teilnehmenden äußerten die Sorge, dass Radfahrende künftig mit noch höherer Geschwindigkeit vom Wolfsgrubenweg auf den Glotterpfad fahren könnten. Dabei bestehe die Gefahr, dass der Autoverkehr nicht ausreichend wahrgenommen werde, wodurch an dieser Stelle eine unübersichtliche/gefährliche Situation entstehen könnte. Das Planungsteam betonte, dass die Verkehrsteilnehmenden auf dem Radschnellweg künftig Vorrang haben und zeigte anhand von Plänen auf, dass die **Sichtverhältnisse an der Einmündung des Geh- und Radwegs auf den Glotterpfad künftig verbessert werden**. Die Teilnehmenden baten darum, die Sichtbeziehungen an der Stelle nochmals zu prüfen.

Zum Thema Sicherheit wurde zudem im Bereich der geplanten **Wendeschleife** von Teilnehmenden angemerkt, dass es an dieser Stelle bereits zu Beinahe-Unfällen mit Kindern gekommen sei. Auf Grund der hohen Geschwindigkeit der Radfahrenden in Verbindung mit Kindern, die plötzlich auf die Straße rennen, kam es zu gefährlichen Situationen. Das Planungsteam hielt fest, dass auch hier für den Radverkehr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und die Sichtverhältnisse an dieser Stelle sehr gut sind. Bei Kindern ist die Verkehrserziehung ein wichtiger Schritt zum Erlernen der Verkehrsregeln. Im aktuellen Zustand ist der Wolfgrubenweg eine herkömmliche Straße, auf der nicht gespielt werden darf. Die Ausgangslage ändert sich durch den Radschnellweg nicht. Zur Reduzierung der Geschwindigkeit könnten aus Sicht des Planungsteams Maßnahmen wie Querriegel durch Pflasterung vorgesehen werden. Die Situation wird nochmals genauer geprüft – dies ist auch im Rahmen der geltenden Richtlinien insbesondere in Bezug auf die Sichtbeziehungen vorgeschrieben. Künftig wird der Radschnellweg an den Kreuzungen Vorrang haben.

Anhand von Visualisierungen ging das Planungsteam zudem darauf ein, wohin die Bushaltestelle und der Wendehammer verschoben werden sollen. Ziel ist es, dadurch mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmeden herzustellen. Der Wendehammer ist vor allem für die Müllabfuhr, aber auch die Anwohnenden gedacht.

Die **Bushaltestelle** wird barrierefrei umgebaut. Bezüglich der Verlegung der Bushaltestelle wurde von den Teilnehmenden angemerkt, dass darauf Acht gegeben werden solle, dass durch die Planung die Situation für zu Fuß Gehende und ÖPNV-Nutzende nicht verschlechtert werde. Dabei ging es vor allem um die Kreuzung des Gehwegs über den Radschnellweg, den längeren Weg zum Bus und die Treppenauf- und -abstiege. Das Planungsteam erläuterte, dass es auf jeden Fall Ziel ist, dass der ÖPNV weiterhin attraktiv bleibt. Der Weg für den Umstieg zum Bus wird ca. 20 Meter länger. Die bestehenden Wegebeziehungen und Rampen werden beibehalten. Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Aspekt bei der Planung und muss berücksichtigt werden. Die Lage der künftigen Bushaltestelle wurde bereits mit den zuständigen Stellen abgestimmt und erfüllt alle Anforderungen,

auch bezüglich Sichtverhältnissen. Das Planungsteam wies darauf hin, dass es sich bislang um einen Entwurf handele. Entsprechende Öffnungen und Verbreiterungen z. B. bei Rampen sind darin noch nicht dargestellt. Dies wird im Rahmen der Detailplanung genauer geprüft.

Im Vordergrund stand an dieser Station vor allem die Frage, wie die Konfliktpunkte auf der Strecke unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden gelöst werden können. Dabei können nicht alle Herausforderungen planerisch gelöst werden – es kommt auch drauf an, dass die Verkehrsteilnehmenden gegenseitig **Rücksicht** nehmen. Ggf. könne hier auch gemeinsam mit der Polizei auf das Thema „Rücksichtnahme im Straßenverkehr“ aufmerksam gemacht werden.

In **Richtung Obermattenbad** ab der Straße „Zum Litzfürst“ wird der bestehende Weg künftig ausschließlich als Gehweg genutzt. Parallel dazu, entlang der Bäume, soll ein neuer, vom Gehweg getrennter, Radweg entstehen. Ausnahme bildet der Wolfsgrubenweg. Hier kann aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine Verbreiterung des Weges errichtet werden. Auf der westlichen Seite beginnt direkt die Böschung der Bahn und auf der östlichen Seite grenzt der Weg direkt an private Grundstücke.

Die Beradelung führte weiter, durch die Unterführung am Gundelfinger Weg, bis hin zum Obermattenbad. Die Endstation war am Vereinsheim der Spielvereinigung Gundelfingen-Wildtal.

Station 3: Obermattenbad

Bei der Endstation ging das Planungsteam auf die **Unterführung am Gundelfinger Weg** ein. Aktuell ist die Stelle dort sehr eng. Mit dem Rheintalausbau der Deutschen Bahn soll hier auch das Brückenbauwerk erneuert werden. So könnte der Radschnellweg künftig weiterhin unter der neuen Brücke geführt werden. Das Planungsteam des Regierungspräsidium Freiburg ist hierzu in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn. Von den Teilnehmenden wurde hinterfragt, ob der RS 6 ggf. bereits fertiggestellt sein könnte bevor der Bahnausbau so weit ist. Dies könnte, laut Planungsteam, der Fall sein. Dennoch ergebe es keinen Sinn, jetzt an dem Brückenbauwerk etwas zu verändern, das ggf. mit dem Bahnausbau wieder abgerissen werden müsste. Sollte die Brücke nicht neu gebaut werden, muss stattdessen eine neue Unterführung gebaut werden. Die Teilnehmenden fragten weiter, welche mittelfristigen Verbesserungen vorgesehen seien, falls sich der Bahnausbau verzögere. Das Planungsteam erläuterte, dass die Stelle insgesamt schwierig zu lösen ist. Eine Mittelmarkierung mit Gefahrenhinweis könnte sicherheitstechnisch etwas helfen. Würde die Unterführung nur z. B. für zu Fuß Gehende freigegeben und Radfahrende anders geleitet, würde das erfahrungsgemäß dennoch dazu führen, dass der Weg von Radfahrenden genutzt würde. Hinzu käme, dass der Weg der Gemeinde Gundelfingen gehört, sodass das Planungsteam hierüber nicht selbst entscheiden kann.

Im **Bereich Sportplatz/Obermattenbad** soll der Fußverkehr auf dem bestehenden, separaten Gehweg bleiben. Eine wichtige Verbesserung, die sich viele Teilnehmenden im bisherigen Beteiligungsprozess zum RS 6 gewünscht hatten, ist die Trennung des Radverkehrs von den Parkflächen. Mit dieser Veränderung soll es künftig zu keinem Konflikt mehr mit ausparkenden Autos kommen. Dies wird für die Sicherheit der Radfahrenden eine bedeutsame Verbesserung. Im Bereich der Unterführung zur Schwarzwaldstraße wird die Vorfahrt klar geregelt und die Sichverhälnisse verbessert. Dadurch wird mehr Sicherheit geschaffen und bestehende Probleme gelöst.

Abbildung 3: Ausschnitt der Visualisierung der Planung des RS 6 im Bereich des Obermattenbads

Auch die Strecke vom Obermattenbad zu den **Tennisplätzen** wird für Rad- und Fußverkehr künftig getrennt geführt. Beim Tennisclub werden Parken sowie Fuß- und Radverkehr voneinander getrennt. Damit nicht auf dem Radweg gewendet werden muss, ist ein vom Radweg getrennter Wendehammer geplant. Im Bereich vom Fußball- bis zum Tennisplatz entfallen durch die Neuordnung einige Parkplätze. Nördlich des Sportplatzes sei es jedoch ggf. möglich, weitere Parkplätze zu schaffen. Hierbei handelt es sich jedoch um private Flächen, deren Einbindung für einen vollständigen Ausgleich der Parkflächen notwendig wäre. Nur wenn diese Flächen genutzt werden könnten, bliebe die Bilanz

an Parkplätzen insgesamt gleich. Bislang wurden hierzu noch keine Gespräche mit den privaten Eigentümern geführt.

Bis zur **Wildtalstraße** wird der bestehende Weg künftig als reiner Gehweg genutzt, während parallel dazu ein neuer Weg als Radweg entsteht.

Abbildung 4: Blick auf die Planungen im Bereich des Obermattenbads.

Ausblick

Zum Ende des Vor-Ort-Termins gab das Planungsteam noch einen Ausblick auf die nächsten Schritte. Im Bereich zur Planung des RS 6 in Gundelfingen wird nun die Zustimmung der Deutschen Bahn zu den aktuellen Planungen sowie die Genehmigung durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg benötigt. Außerdem muss noch ein Sicherheitsaudit durchgeführt werden. Bei positivem Verlauf könnte 2027 in das Planfeststellungsverfahren eingestiegen werden. Hierdurch kann erst ein Baurecht erlangt werden.

Am 7. Oktober 2026 ist zudem eine öffentliche Beradelung in Waldkirch geplant, 2027 soll dann noch eine Beradelung in Emmendingen stattfinden.

Abschließend dankte Bürgermeister Raphael Walz dem Planungsteam für die Möglichkeit, sich vor Ort direkt austauschen zu können. Er betonte die Komplexität der Planung des RS 6 und wie wichtig hierbei die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist. Die Visualisierungen zeigten Fortschritt, wenngleich noch ein langer Weg bevorsteht. Bürgermeister Walz dankte zudem den Teilnehmenden und lobte deren Einsatz und Interesse.

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

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

Kontakt

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

Planungsteam RS 6 außerhalb des Stadtgebietes Freiburg
Dimitro Huppert (Regierungspräsidium Freiburg, Projektleiter Radschnellweg RS 6)
+ 49 (0) 761 208 4482
rs6@rpf.bwl.de

Matthias Krause (Regierungspräsidium Freiburg, Referent für Öffentlichkeitsbeteiligung)
+49 (0) 761 208 2322
rs6@rpf.bwl.de

Planungsteam RS 6 innerhalb des Stadtgebietes Freiburg
Dr. Florian Schneider (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung)
+49 (0) 761 201 4677
Radschnellwege@freiburg.de

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

Anhang

Fragen und Antworten

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

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

Kreisverkehr an der Kreuzung Waldstraße / Glotterpfad

Frage: Braucht man die Querungshilfen bei dieser Verkehrsbelastung überhaupt?
Antwort: Die Dreiecksinseln sind immer die Regellösung bei einem Kreisverkehr. Das ist nicht von der Verkehrsbelastung abhängig. Ziel ist es, alle Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen und auch den zu Fuß Gehenden eine leichte Überquerung der Straße zu ermöglichen.

Frage: Wäre das nicht für große Busse zu eng mit den Querungshilfen? Wie groß ist der Durchmesser des Kreisverkehrs?
Antwort: Es ist alles regelkonform abgestimmt mit Hilfe von Bemessungsfahrzeugen. Natürlich werden hier auch große Fahrzeuge wie die Müllabfuhr berücksichtigt. Der Durchmesser beträgt 30 Meter.

Frage: Wird die Vorfahrt im Kreisverkehr wie sonst auch geregelt sein?
Antwort: Ja, es wird ein ganz normaler Kreisverkehr nach heutigen Standards.

Frage: Kann der Kreisverkehr von Autos direkt über die Mitte überfahren werden?
Antwort: Nein, das wird aufgrund seiner Ausgestaltung nicht möglich sein.

Einmündung Geh- und Radweg / Glotterpfad

Frage: Wie breit wird der Gehweg am Glotterpfad westlich der Bebauung in Richtung Bahnhalt?
Antwort: Zwischen den Parkplätzen westlich des Glotterpfads und der Fahrradstraße ist ein 75 Zentimeter breiter Streifen vorgesehen, um das Risiko von Dooring-Unfällen zu verringern. Der Gehweg hat eine Breite von 2,5 Meter.

Hinweis: Ich finde es gut, dass Radfahrern beim Wendehammer Vorrang gewährt wird, gerade wenn es mehr sind als KfZ. Die Sichtbeziehungen müssen hier nochmal geprüft werden.
Antwort: Danke für den Hinweis zu den Sichtbeziehungen. Wir werden das nochmals prüfen und müssen hierzu auch gewisse Richtlinien einhalten. Zusätzlich wird ein Sicherheitsaudit von einer unabhängigen Stelle durchgeführt. Beim Sicherheitsaudit werden alle sicherheitsrelevanten Faktoren wie Sichtverhältnisse oder Sicherheitsabstände nochmals geprüft.

Hinweis: Die Radfahrer werden den Berg runter Richtung Bahnhof schneller als 30 km/h. Sie sind auf einem Radschnellweg und denken, dass sie Vorfahrt haben. Hier sind schon Kinder angefahren worden.
Antwort: Radfahrende dürfen max. 30 km/h fahren. Beim Wendehammer gilt aktuell „rechts vor links“. Künftig wird der Radweg hier Vorrang haben. Um Geschwindigkeit rauszunehmen, könnten z. B. Vorrichtungen wie Querriegel durch Aufpflasterungen eingeplant werden. Bei der Einmündung vom Geh- und Radweg auf den Glotterpfad wird künftig der Radschnelweg Vorrang haben. Hier müssen die auf dem Glotterpfad aus Richtung Osten Kommenden warten. Durch Aufpflasterung und eine Fahrbahnanhebung soll hier deutlich gemacht werden, dass der Verkehr auf dem Radschnellweg Vorrang hat. Zudem sollen die Sichtverhältnisse an diesen Stellen verbessert werden.

Bahnhofsbereich

Frage: Wenn die Bushaltestelle verlegt wird, wird der Bus- und Bahnumstieg schwieriger. Das ist ja eine Verschlechterung mit Treppe runter, Treppe hoch für die Fußgänger. Der Gehweg kreuzt ja dann auch den Radschnellweg. Wir müssen schauen, dass der ÖPNV attraktiv bleibt. Könnte die Bushaltestelle stattdessen auf die Parkplätze bzw. weiter Richtung Kurve verschoben werden?
Antwort: Die Lage der künftigen Bushaltestelle wird nochmals geprüft. Bei der aktuellen Plannung wäre der Fußweg ca. 20 Meter länger als jetzt. Zudem werden die bestehenden Wegebeziehungen und Rampe beibehalten, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Frage: Wie steil wird die Rampe zur Unterführung? Kann der Kurven- beziehungsweise Ausgangsbereich am Ende der Rampe noch abgeschrägt oder verbreitert werden?
Antwort: Es handelt sich bislang um einen Entwurf. Entsprechende Öffnungen und Verbreiterungen sind noch nicht dargestellt und werden in der Detailplanung berücksichtigt. Die aktuelle Rampe hat aktuell ein Gefälle von 12 %. Die angepasste Rampe wird eine deutliche Verbesserung sein. Das genau Gefälle wird im weiteren Planungsverleauf festgelegt.

Frage: Wird der Bereich vor dem Bahnhalt so gekennzeichnet und gestaltet, dass Fußgängerinnen und Fußgänger den Radschnellweg auf dem Weg zum Bus sicher queren können?
Antwort: Ja, für zu Fuß Gehende kann beispielsweise ein Zebrastreifen vorgesehen werden. Dies wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft.

Verlängerung Wolfsgrubenweg Richtung Gundelfinger Weg

Frage: Wie werden Ausfahrten und Kreuzungspunkte entlang des Radschnellwegs gekennzeichnet, etwa am Wolfsgrubenweg und am Weg „Zum Litzfürst“? Im Plan sind diese Stellen rot markiert. Wird diese rote Kennzeichnung auch in der Umsetzung verwendet?
Antwort: Radfahrende werden auf dem Radweg künftig Vorrang haben. Dies wird durch Markierung und Beschilderung für alle klar kenntlich gemacht.

Frage: Wie ist es in Richtung Obermattenbad an der Unterführung Gundelfinger Weg mit Fußgängern?
Antwort: Aktuell ist der Weg dort sehr eng und das wird auch erstmal so bleiben. Der Bestand wird in dem Bereich nicht geändert.

Hinweis: Es wäre hilfreich, wenn das Geländer bei der Bahn auf dem Wolfsgrubenweg 20 bis 30 cm weiter nach rechts versetzt werden könnte, damit Radfahrer mehr Armfreiheit beim Fahren haben.
Antwort: Es wird geprüft, ob eine Zwischenlösung auch vor Ausbau der Bahnlinie durch das Regierungspräsidium ausgeführt werden kann.

Unter- bzw. Überführung beim Gundelfinger Weg

Frage: Die Bahnbrücke soll ja verschoben werden und erst bei Beginn der Baumaßnahmen durch die Deutsche Bahn soll der Radschnellweg dort ausgebaut werden. Das kann zeitlich ja weit auseinander liegen. Ist der RS 6 vor dem Brückenumbau fertig?
Antwort: Das kann passieren, hängt aber von der Bahn ab. Wir reißen nicht die Brücke ab und die Bahn macht es dann nochmal. Wenn die Brücke nicht neu gebaut werden würde, wäre eine Unterführung denkbar.

Frage: Was ist, wenn der Bahnausbau später kommt als man denkt? Welche Verbesserungen sind mittelfristig an der Engstelle vorgesehen?
Antwort: Die Stelle wird vorerst ein Nadelöhr bleiben. Ggf. könnte eine Mittelmarkierung und Gefahrenhinweis helfen, aber die Stelle ist schwierig zu lösen. Falls die Nutzung als reiner Fußweg geändert würde, stellt sich die Frage, ob das dann auch so eingehalten würde und nicht doch auch Radfahrende den Weg nutzen. Hinzu kommt, dass der Weg aktuell der Gemeinde Gundelfingen gehört und das RP Freiburg hier nicht entscheiden kann.

Bereich rund ums Obermattenbad

Frage: Fallen im nördlichen Bereich an der Bahnlinie Parkplätze weg?
Antwort: Die Parkplätze werden neu geordnet, unter anderem am Sportplatz, aber fallen nicht weg. Nördlich des Sportplatzes wäre es möglich, noch weitere Parkplätze zu errichten. Es wird auf jeden Fall weiterhin Parkmöglichkeiten geben. Wenn jedoch alle heutigen Parkplätze ausgeglichen werden sollen, bräuchte es private Flächen. Noch wurden hierzu keine Gespräche mit den Privateigentümern geführt.

Hinweis: Die E-Bürgerbus-Ladestelle vor dem Obermattenbad sollte mitbedacht werden bei der Planung.
Antwort: Danke für den Hinweis. Die E-Bürgerbus-Ladestelle wird berücksichtigt.

Hinweis: Im pinken Bereich fände ich einen Zebrastreifen für Fußgänger sinnvoll.
Antwort: Bereiche von Fußgängerquerungen werden anhand der geltenden Regelwerke geprüft. Bei Bedarf werden Zebrastreifen vorgesehen.

Zeitplan

Frage: Wann ist der RS 6 in Gundelfingen fertig?
Antwort: Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen. Wir brauchen die Genehmigung und Zustimmung von der Bahn und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Außerdem muss noch ein Sicherheitsaudit gemacht werden. Nächstes Jahr könnte dann mit dem Planfeststellungsverfahren gestartet werden, wenn alles gut läuft. Dieses ist notwendig, um Baurecht zu erlangen.

Frage: Wie lange dauert ein Planfeststellungsverfahren?
Antwort: Ein Planfeststellungsverfahren dauert oftmals mehrere Jahre. Genaue Aussagen kann man treffen, wenn alle Einwände auf dem Tisch liegen. Im Planfeststellungsverfahren findet nämlich das formelle Beteiligungsverfahren statt. Es könnte auch früher gehen, ist jedoch abhängig vom Einverständnis zur Planung, z. B. von Verbänden und Grundstückseigentümern (u. a. Landwirtschaftsflächen, Vorgärten). Das Planungsteam versucht, hier mit den Betroffenen direkt ins Gespräch zu kommen und Lösungen zu finden.

Weitere Fragen und Hinweise

Frage: Wie wird der Radweg in Richtung Denzlingen weitergeführt und welche Breite wird er dort haben?
Antwort: Es ist eine Breite von fünf Metern vorgesehen, da der Weg gemeinsam mit dem landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird.

Hinweis: Wenn gebaut wird und der Bagger kommt, sollen auch die Pflanzen gerettet werden.
Antwort: Es wird einen umweltfachlichen Ausgleich geben.

Planunterlagen des Regierungspräsidiums Freiburg

Abbildung 5: Kreisverkehr an der Kreuzung Waldstraße / Glotterpfad

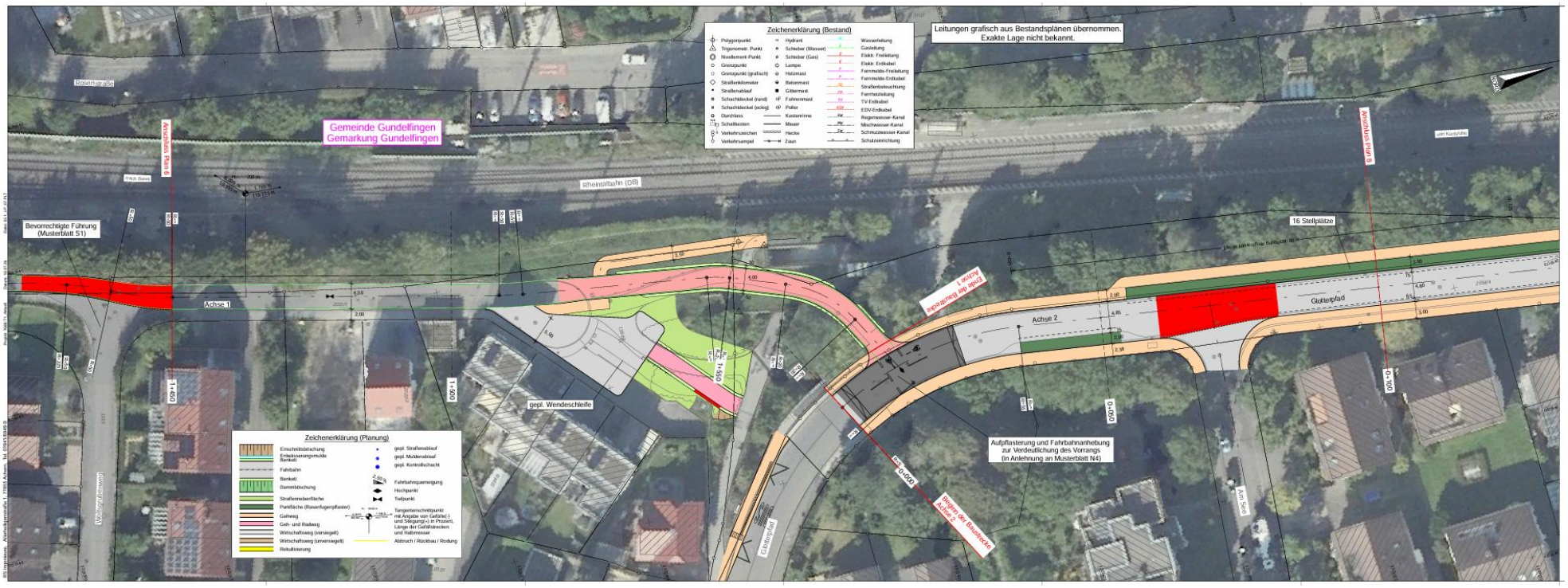


Abbildung 6: Bahnhofsbereich Gundelfingen

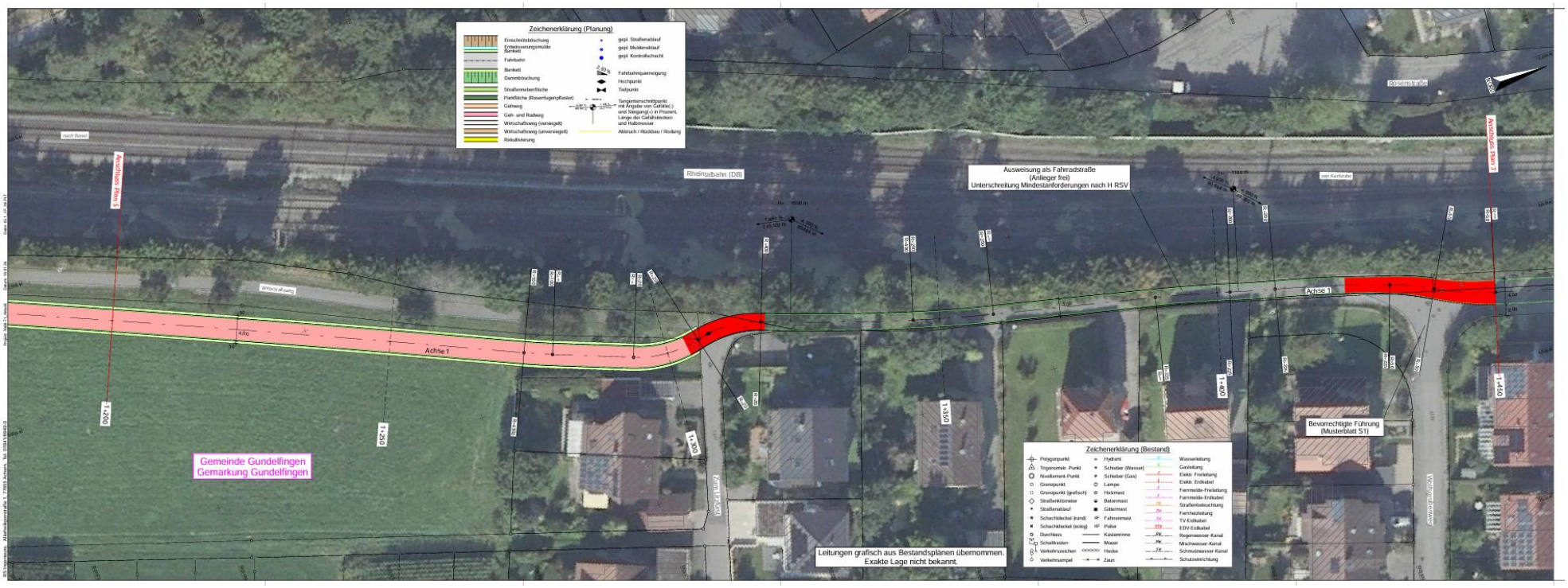


Abbildung 7: Wolfsgrubenweg

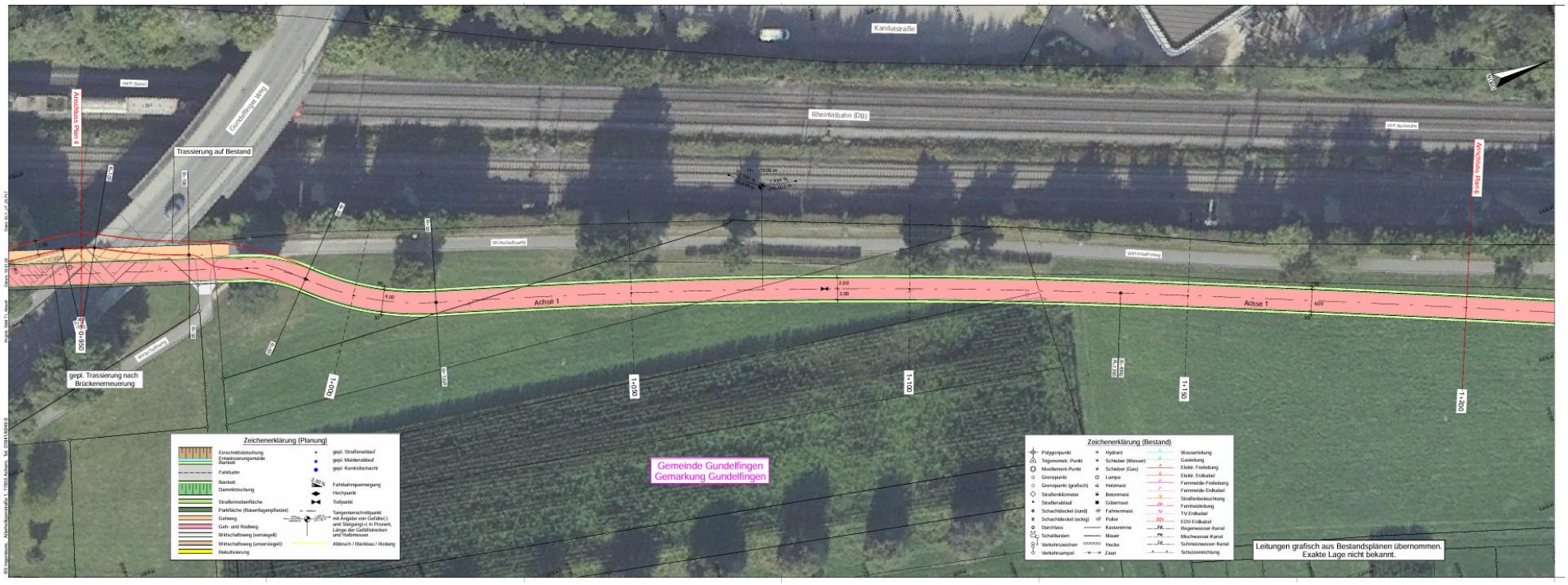


Abbildung 8: Verlängerung Wolfsgrubenweg Richtung Gundelfinger Weg

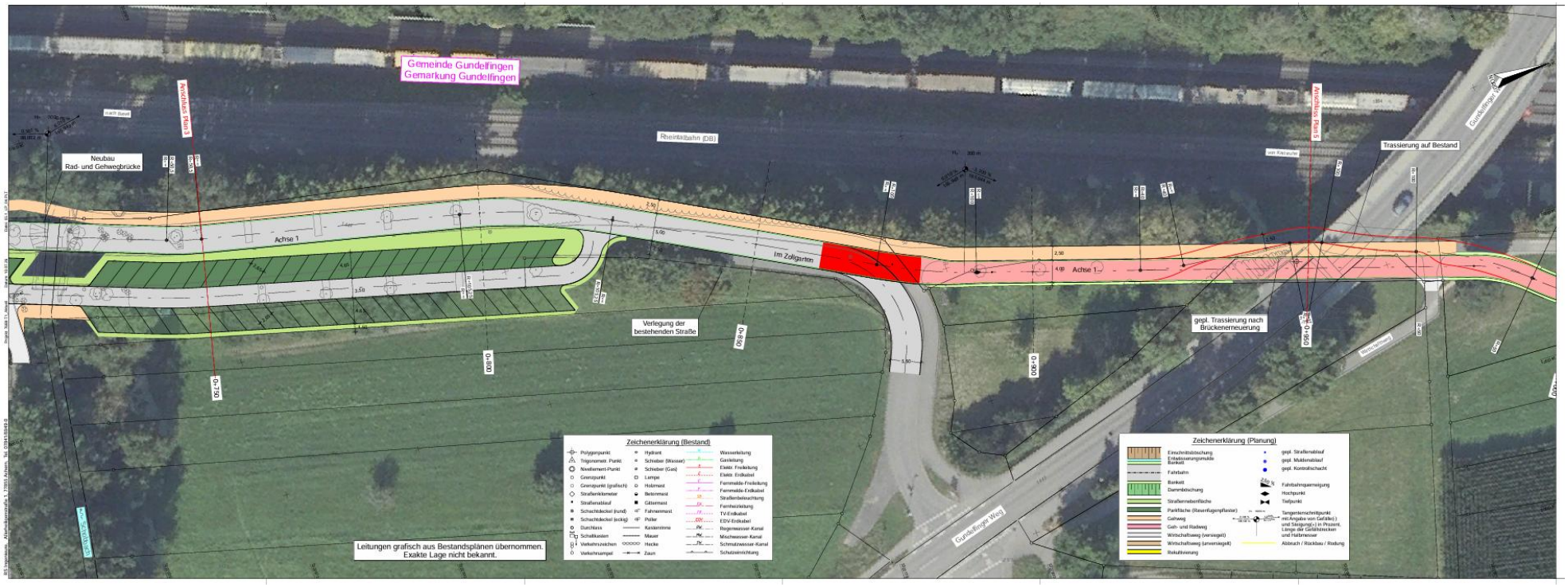


Abbildung 9: Gundelfinger Weg

Abbildung 10: Obermattenbad / Sportverein

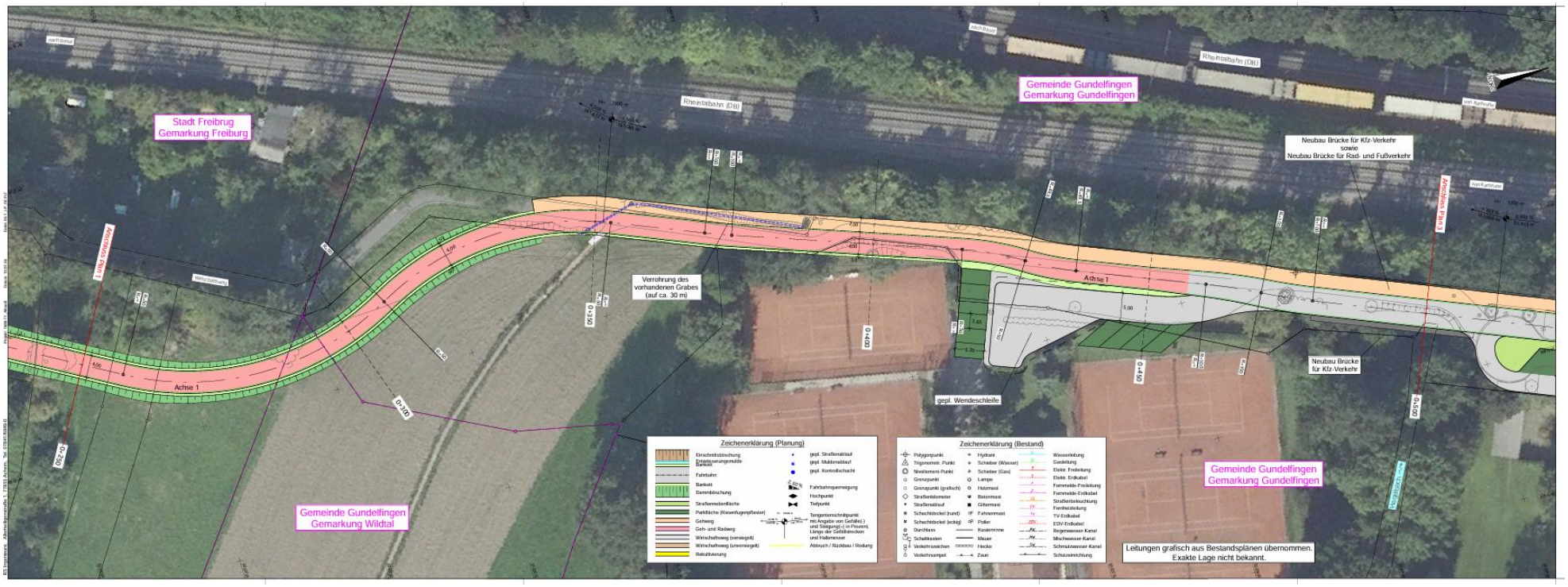


Abbildung 11: Tennisplätze

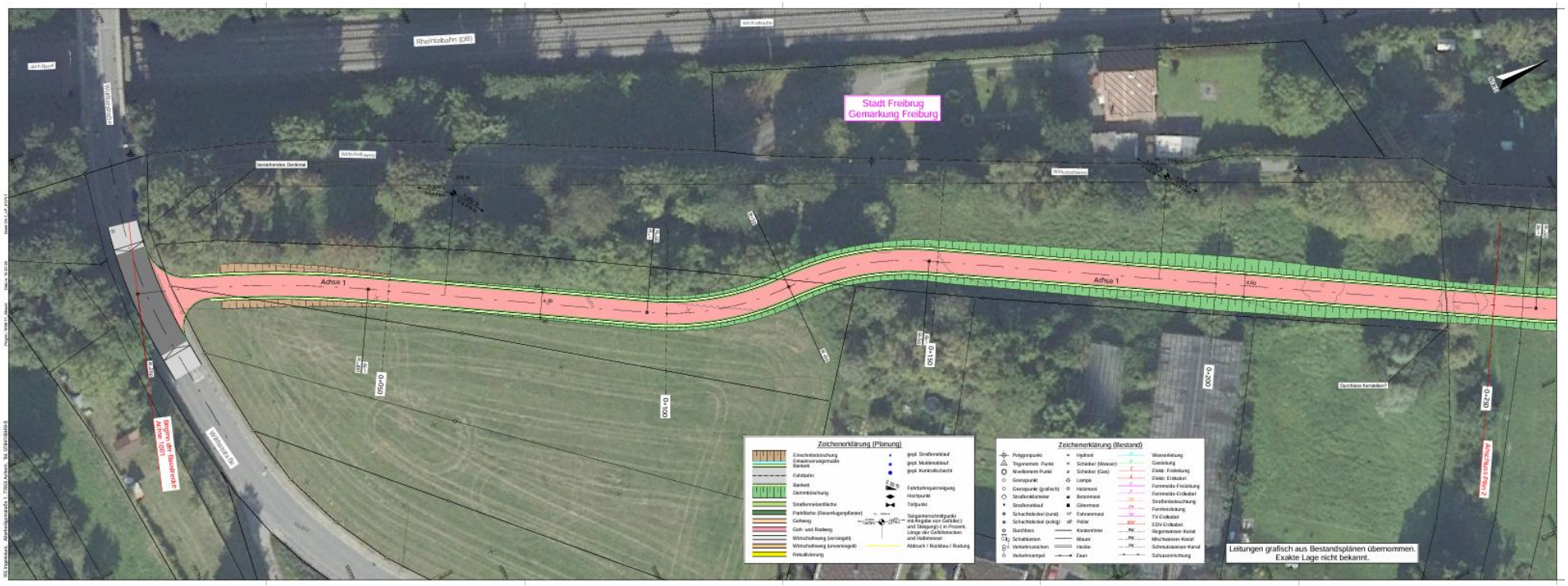


Abbildung 12: Wildtalstraße – Übergabepunkt Stadt Freiburg

Zeitschiene Öffentlichkeitsbeteiligung

Abbildung 13: Zeitschiene der Öffentlichkeitsbeteiligung zum RS 6

Weiße Wand

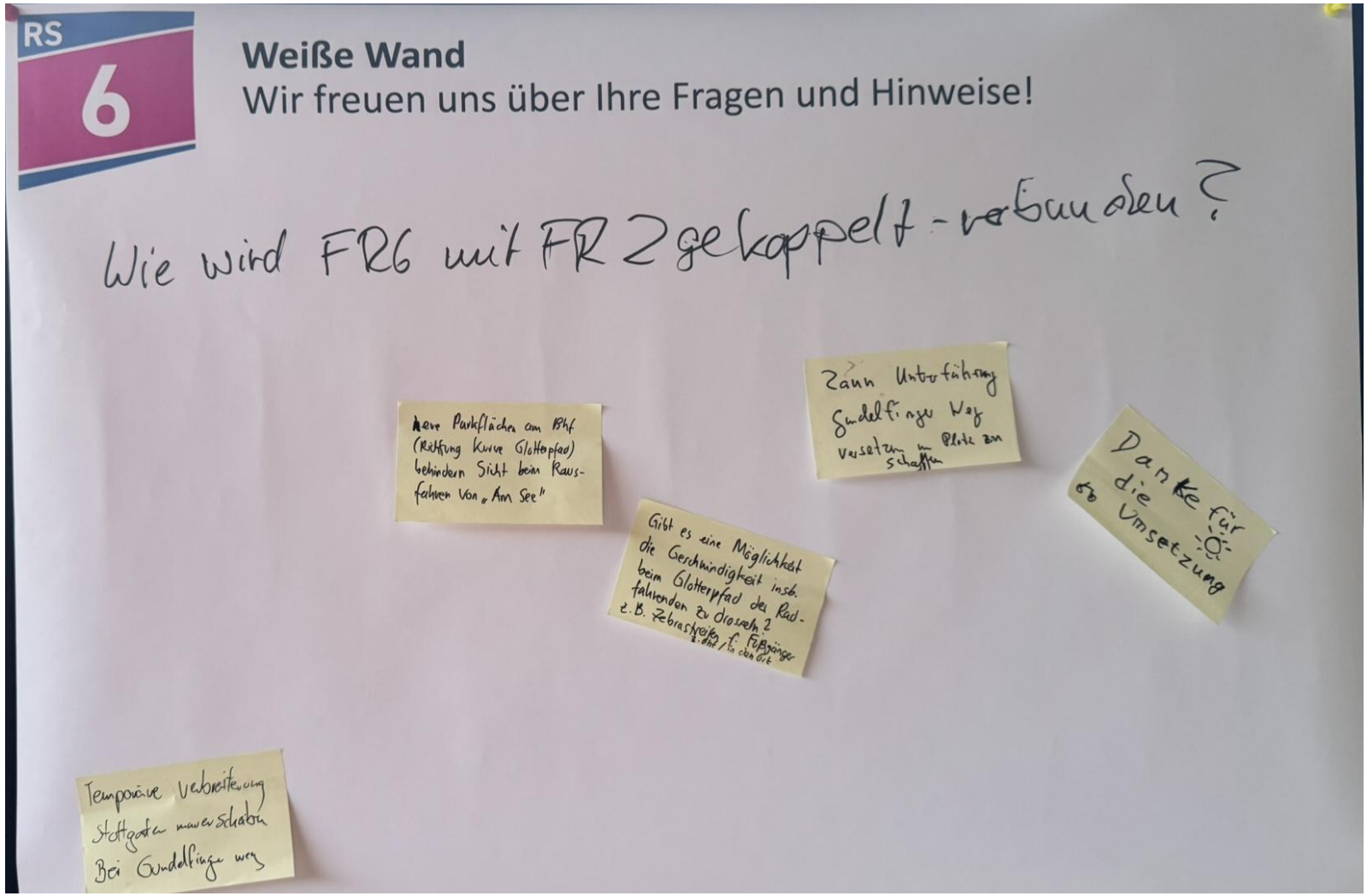


Abbildung 14: Weiße Wand mit Fragen und Hinweisen zum RS 6