



Radschnellweg RS6 zwischen Freiburg – Denzlingen –
Waldkirch/Emmendingen

DOKUMENTATION

Kick-Off-Veranstaltung

14. Dezember 2020 | 19.00-21.00 Uhr



Freiburg 
I M B R E I S G A U

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

1 Einführung	2
2 Veranstaltung	3
2.1 Begrüßung	3
2.2 Informationen zum Planungsstand und dem Beteiligungsprozess	6
2.3 Abschluss und Dank.....	6
3 Kontakt	7
4 Anhang	8
4.1 Präsentationen	8
4.2 Fragen und Antworten	25

1 Einführung

Mit dem RS6 soll einer der ersten Radschnellwege in Südbaden zwischen Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen realisiert werden. Dabei wird großen Wert auf eine umfassende Beteiligung der Bürger*innen gelegt, um potentielle Konflikte möglichst frühzeitig zu erkennen und unterschiedlichste Bedürfnisse zu berücksichtigen.

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

Mit der virtuellen Kick-Off-Veranstaltung am 14. Dezember 2020, bei der mehr als 180 Teilnehmende aus der Region teilnahmen, beginnt die offizielle Bürgerbeteiligung. Ab diesem Zeitpunkt ist die Projekthomepage erreichbar. Bis zum 31.01.2021 können Bürgerinnen und Bürger ihre Hinweise in einer Online-Beteiligungskarte eintragen: www.breisgau-y.de/onlinebeteiligung.

Im ersten Teil der Veranstaltung wurde über den aktuellen Stand der Planung und der Beteiligung informiert. Im zweiten Teil hatten die Teilnehmenden in vier Themenräumen die Möglichkeit ihre Fragen zu stellen.

2 Veranstaltung

2.1 Begrüßung



Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer begrüßt alle Teilnehmenden. Sie betont die Bedeutung des Projekts für das Gelingen der Mobilitätswende in der Region um die Stadt Freiburg. In dem Projekt stecke die große Chance, Mobilität neu zu denken.

Die vollständige Begrüßung finden Sie unter: <https://youtu.be/0gNr7gOzDRU>



Auch Martin Horn, Oberbürgermeister der Stadt Freiburg, begrüßt alle Teilnehmenden und freut sich über das Engagement in der Region für den Radschnellweg. Mit dem Radschnellweg wird eine gute Verbindung über die Stadtgrenzen hinaus geschaffen. Mobilität ist ein wichtiges Thema in der Klimakrise. Damit viele Pendlerinnen und Pendler auf das Rad umsteigen, braucht es vor allem eine attraktive Infrastruktur.

Das ganze Grußwort finden Sie unter: <https://youtu.be/JV20addGcg>

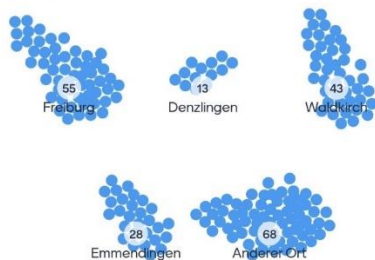


Winfried Hermann, Minister für Verkehr in Baden-Württemberg, freut sich ebenfalls über die vielen Zuschauer*innen. In ganz Baden-Württemberg sollen in den kommenden Jahren 20 Radschnellwege realisiert werden. Damit sollen schnelle, direkte und kreuzungsfreie Verbindungen geschaffen werden.

Das ganze Grußwort finden Sie unter: <https://youtu.be/bxBbAvAY6-g>

Mit einem interaktiven Umfragetool werden die Teilnehmenden in das Thema des Abends eingestimmt. Die Ergebnisse der Umfrage sind im Folgenden abgebildet.

Woher kommen Sie?



Wie sehen Sie den Radschnellweg?



2.2 Informationen zum Planungsstand und dem Beteiligungsprozess

Im ersten Teil der Veranstaltung informieren Martin Laufer und Benedict Buchberger vom Regierungspräsidium Freiburg, Florian Schneider von der Stadt Freiburg und Dankmar Alrutz vom Planungsbüro PGV Alrutz GbR über die Ziele des Projekts, den Stand der Planung, die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie den weiteren Planungsverlauf.

Die Informationen zum Planungsstand können Sie unter <https://youtu.be/oHwF9By-ZxE> anschauen.

Daran anschließend stellen Nathalie Faha und Katharina Riedel von der translake GmbH den Beteiligungsprozess, die neue Projektwebseite und die Onlinebeteiligung vor: <https://youtu.be/xWvHQKo5mKM>.

Die Präsentationen befinden sich im Anhang dieser Dokumentation.

2.3 Abschluss und Dank

Nach dem Livestream können die Teilnehmenden in vier verschiedenen Themenräumen (Planung I, Planung II, Umwelt und Naturschutz, Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligungskarte) mit den Planern ins Gespräch kommen und ihre Fragen stellen.

Planung I

In diesem Themenraum konnten den Planern Maximilian Alicke und Heike Prahlow von PGV Alrutz sowie Martin Laufer vom Regierungspräsidium Freiburg Fragen zur Gesamtplanung gestellt werden.

Planung II

In diesem Themenraum konnten Dankmar Alrutz von PGV Alrutz sowie Florian Schneider von der Stadt Freiburg Fragen zur Planung allgemein, aber auch speziell für das Stadtgebiet Freiburg, gestellt werden.

Umwelt und Naturschutz

In diesem Themenraum konnten Benedict Buchberger vom Regierungspräsidium Freiburg Fragen zum Thema Umwelt und Naturschutz gestellt werden.

Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligungskarte

In diesem Themenraum hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Dominic Esche vom Regierungspräsidium Freiburg Fragen zur Öffentlichkeitsbeteiligung oder speziell zur Beteiligungskarte zu stellen.

Im Anhang finden Sie die Fragen und Antworten aus der Auftaktveranstaltung. Fragen, die am Abend selbst nicht beantwortet werden konnten, wurden schriftlich gesammelt und sind ebenfalls aufgelistet.

3 Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpartner*innen:

Regierungspräsidium Freiburg

Dominic Esche

Referent für Öffentlichkeitsbeteiligung

+49 (0) 761 208 4472

info@breisgau-y.de

translake GmbH (Prozessbegleitung und Moderation)

Nathalie Faha und Katharina Riedel

+49 (0) 7531 365 92 30

rs6@translake.org

4 Anhang

4.1 Präsentationen

Präsentation zum aktuellen Planungsstand

Radschnellweg RS 6 (L)
Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen





Projektvorstellung



RS 6 (L) Freiburg – Waldkirch/Emmendingen

Inhalt

- Ablauf einer Straßenplanung
- Was sind Radschnellwege?
- Projektüberblick
- Aktueller Planungsstand RP
- Umweltfachliche Planungen RP
- Aktueller Planungsstand FR
- Weiterer Projektlauf

Folie 2

Ablauf einer Straßenplanung

Grundlagenermittlung	1	
Vorplanung	2	Vorzugsvariante
Entwurfsplanung	3	Genehmigung VM
Genehmigungsplanung	4	Baurecht
Ausführungsplanung	5	
Bauvorbereitung	6	

Folie 3

Was sind Radschnellwege?

- Zielgruppe Alltagsradverkehr:
Verlagerung Berufs- und
Ausbildungsverkehr vom
Auto auf das Fahrrad
- Radschnellwege sollen ein
durchgängig sicheres, attraktives
und zügiges Befahren ermöglichen.
Der Fokus liegt auf einer höheren
Durchschnittsgeschwindigkeit.
- Sie sind keine „Radautobahnen“,
sondern bilden das Rückgrat des
regionalen und kommunalen
Radverkehrsnetzes.



Foto: PGV-Ahnitz



Foto: PGV-Ahnitz

Folie 4

Anforderungen an Radschnellwege

- **Mindestlänge** ca. 5 km
- **Potenzial:** ≥ 2.000 RF/Tag
- **Sichere Befahrbarkeit** auch bei Fahrgeschwindigkeiten bis 30 km/h
- Durchschnittliche **Reisegeschwindigkeit von mind. 20 km/h**
- **Geringe Reisezeitverluste** durch Vorfahrtregelungen und kreuzungsfreie Führungen
- **Breite**
Zweirichtungsweg: $\geq 4,00$ m
Einrichtungsweg: $\geq 3,00$ m
- **Trennung Rad/Fuß** bei stärkerem Fußverkehr
- Geringe **Steigungen**, großzügige **Radien**

→ 80 % der Streckenlänge müssen den Qualitätsstandards entsprechen



www.aktivmobil-bw.de

Folie 5

Praxisbeispiele aus Deutschland

RS 1, Ruhr-Radschnellweg



Foto: <https://hamburgize.blogspot.com>

Nordbahntrasse Wuppertal



Foto: PGV-Ahutz

Radschnellweg Göttingen



Folie 6

Foto: PGV-Ahutz

Radschnellweg Böblingen - Ehningen



Foto: <https://rationalen-radverkehrplan.de>

...ein Blick über den Tellerrand...

RijnWaalpad, Niederlande



Foto: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0f/RijnWaalpad_6_etelunne_A15_%263%29.jpg

Hovenring, Niederlande



Foto: http://www.jitter-magazin.de/wp/wp-content/uploads/2017/02/Hovenring_Radbruecke_Eindhoven_Niederlande_credits_ip_r_Deft_Mel/breit.nl_300dpiA5.jpg

- Supercykelstier Kopenhagen, Dänemark
 - Cycle-Superhighways London, Großbritannien
 - ...

Folie 7

Projektüberblick

- Potenzialanalyse des Landes (2018) sowie des RVSO (2016)
- Machbarkeitsstudie des RVSO (2018)
- Trasse hat das Potenzial für einen Radschnellweg des Landes
- Der Streckenanteil außerhalb Freiburgs (ca. 21 km) liegt in der Baulast des Landes
 - Durchführung von Planung und Bau durch RP Freiburg
- Der Streckenanteil in Freiburg liegt in der Baulast der Stadt



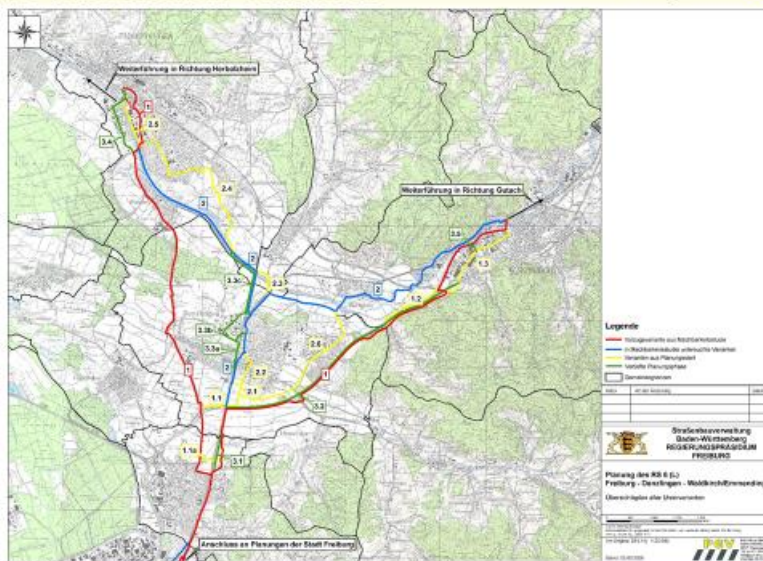
Folie 8

Aktueller Planungsstand – RP Freiburg

- Förderung der Planungskosten für den Abschnitt in der Baulast des Landes durch das BMVI (1.1 Millionen €)
- Untersuchung von Untervarianten und Bewertung auf Grundlage eines Kriterienkataloges
- Ergebnis: Hauptvarianten für Variantenvergleich in Lph 2
- Nächste Projektschritte:
 - Ausarbeitung der Hauptvarianten für detaillierte Bewertung
 - > Bestimmung Vorzugsvariante

Folie 9

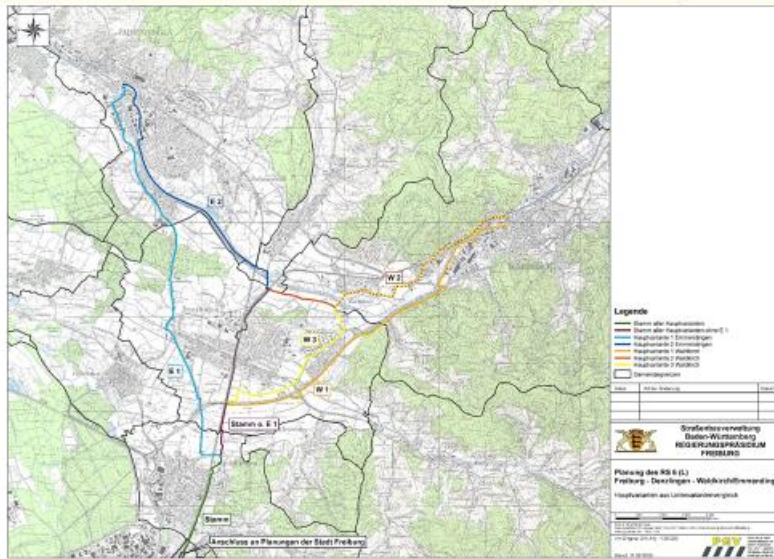
Alle untersuchten Varianten



Folie 10

Hauptvarianten

RS 6 (L) Freiburg – Waldkirch/Emmendingen
 Aktueller Planungsstand – RP Freiburg



Folie 11

Hauptvarianten - Stamm

RS 6 (L) Freiburg – Waldkirch/Emmendingen
 Aktueller Planungsstand – RP Freiburg

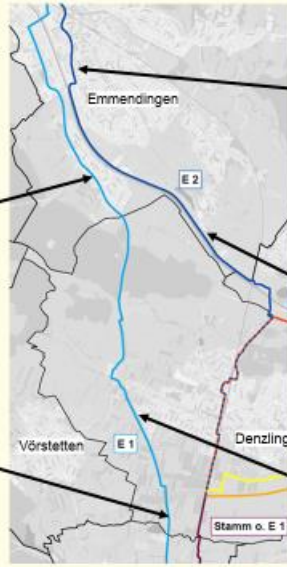


Folie 12

Freiburg
 IM BREITEN
 Baden-Württemberg
 REGIONALVERBUND FREIBURG

Hauptvarianten – Richtung Emmendingen

RS 6 (L) Freiburg – Waldkirch/Emmendingen
Aktueller Planungsstand – RP Freiburg



Folie 13



Hauptvarianten – Richtung Waldkirch

RS 6 (L) Freiburg – Waldkirch/Emmendingen
Aktueller Planungsstand – RP Freiburg



Folie 14



Umweltfachliche Planungen – RP Freiburg

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

- Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf folgende Schutzgüter (nach UVPG)
 - Menschen
 - Tiere / Pflanzen und deren Lebensräume
 - Boden, Fläche, Wasser, Klima, Luft
 - Landschaft
 - Kultur- und sonstige Sachgüter
- Darstellen des Konfliktpotentials / Raumwiderstandes der Trassenvarianten
- Prüfen von Maßnahmen zur Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen für die Umwelt

Folie 15

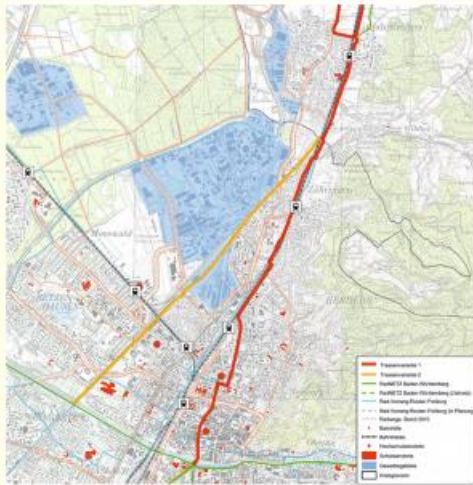
- Bereits abgeschlossen:
 - Grundlagenprüfung
 - Scoping-Papier
 - Planungsraumanalyse
 - Zusammenstellen der Scopingunterlagen
- Aktuell:
 - Scopingverfahren zur Abstimmung von Untersuchungsumfang und –inhalt mit Fachbehörden und –verbänden
- Nächste Schritte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie:
 - Potenzialabschätzung bezüglich planungsrelevanter Tierarten
 - Erstellung der UVS (gesamthafte Betrachtung aller Schutzgüter)



Foto: www.nabu-schweidt.de

Folie 16

Aktueller Planungsstand – Stadt Freiburg

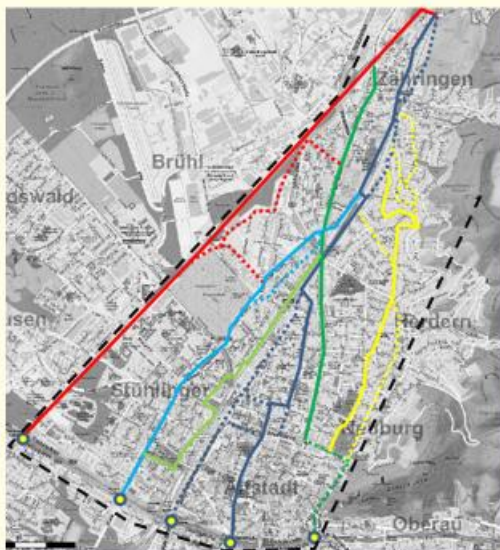


Quelle: PGV-Alvatz/NOVAPLAN; Plangrundlage: LGL BW

- Schaffung & Besetzung neue Stelle für Projektleitung (Abschnitt der Stadt)
- Förderantrag für Planungskosten auf städtischer Gemarkung wurde beim BMVI eingereicht
- Varianten auf Stand Machbarkeitsstudie

Folie 17

Nächste Projektschritte:



Folie 18

- Grobanalyse (alle möglichen Linienführungen)
- Vergleichende Analyse (nur realisierbare Trassen)
- Vorplanung (für 2-3 Hauptvarianten)
- Vorzugstrasse

Weiterer Projektablauf

Vorläufiger Projektzeitplan

Lph	Leistungsphase	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027				2028			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
1	Grundlagenermittlung	■	■																																		
2	Vorplanung			■	■	■	■	■	■																												
3	Entwurfsplanung									■	■	■	■	■	■	■	■																				
4	Genehmigungsplanung													■	■	■	■	■	■	■	■																
5	Ausführungsplanung																	■	■	■	■	■	■	■	■												
6/7	Bauvorbereitung																									■	■	■	■	■	■	■	■				
8	Bau																													■	■	■	■				

Stand: 16. Juli 2020

- Vorzugsvariante Ende 2021
- anschließend Entwurfsplanung
- Fertigstellung Gesamtprojekt bis Ende 2028

Folie 19

Freiburg
IM BREITEN



Vielen Dank für Ihr Interesse!

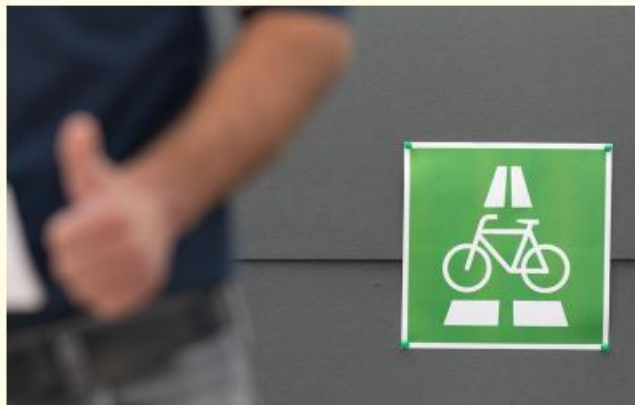


Foto: Patrick Seeger/Stadt Freiburg

Folie 20

Freiburg
IM BREITEN





Herzlich Willkommen!

Kick-Off-Veranstaltung zum Radschnellweg RS6 im Breisgau

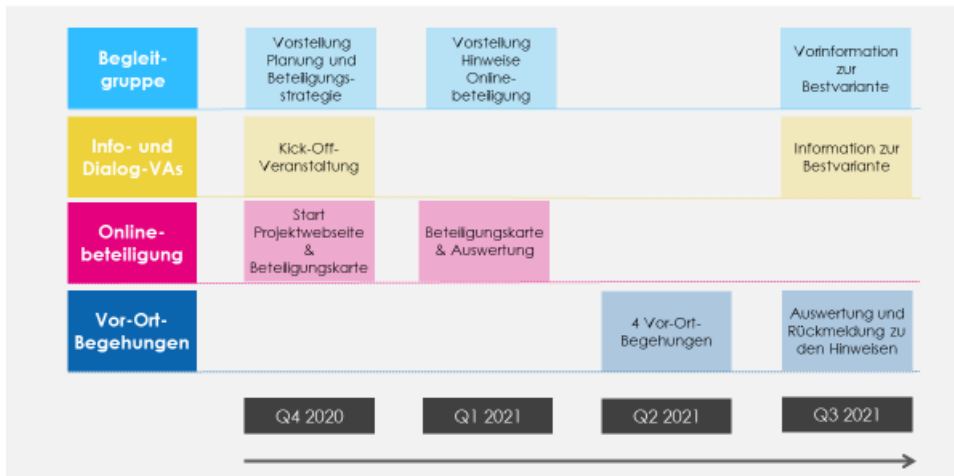


Agenda

- Planungsstand und weiterer Planungsverlauf des Radschnellwegs
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Webseite und Beteiligungskarte
- Weiteres Vorgehen
- Fragen & Antworten in Themengruppen



Überblick zum Beteiligungsprozess



Webseite

www.breisgau-y.de



RS 6  [Informieren](#) [Beteiligen](#) [Kontakt](#)

INFORMIEREN

[Radschnellweg](#) 

[Fragen und Antworten](#) 

[Downloads](#) 

[Aktuelles](#) 

[Statements](#) 

AKTUELLES



RS 6  [Informieren](#) [Beteiligen](#) [Kontakt](#)

BETEILIGEN

[Termine](#) 

[Onlinebeteiligung](#) 

VORMERKEN

Mehr zu den Vor-Ort-Terminen ...

Für Frühjahr/Sommer 2021 sind Vor-Ort-Begehungen geplant. Gerne informieren wir Sie rechtzeitig, sobald die Termine feststehen.



Ein Projekt des Landes Baden-Württemberg in Kooperation mit der Stadt Freiburg im Breisgau

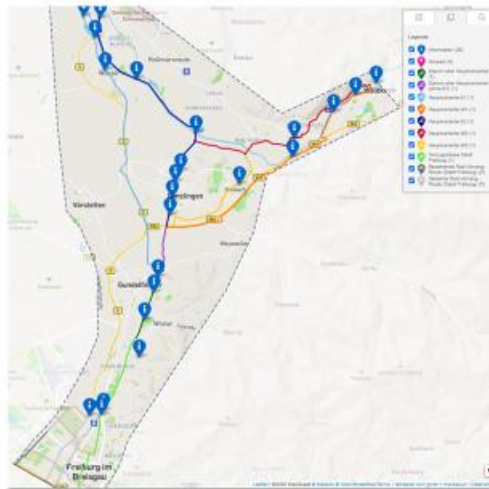
Freiburg
im Breisgau

© 2020 [translab](#) | [InnoTeam](#) | [Datenschutz](#)

Sie wollen informiert bleiben?
dann melden Sie sich [hier](#) zum Newsletter an.

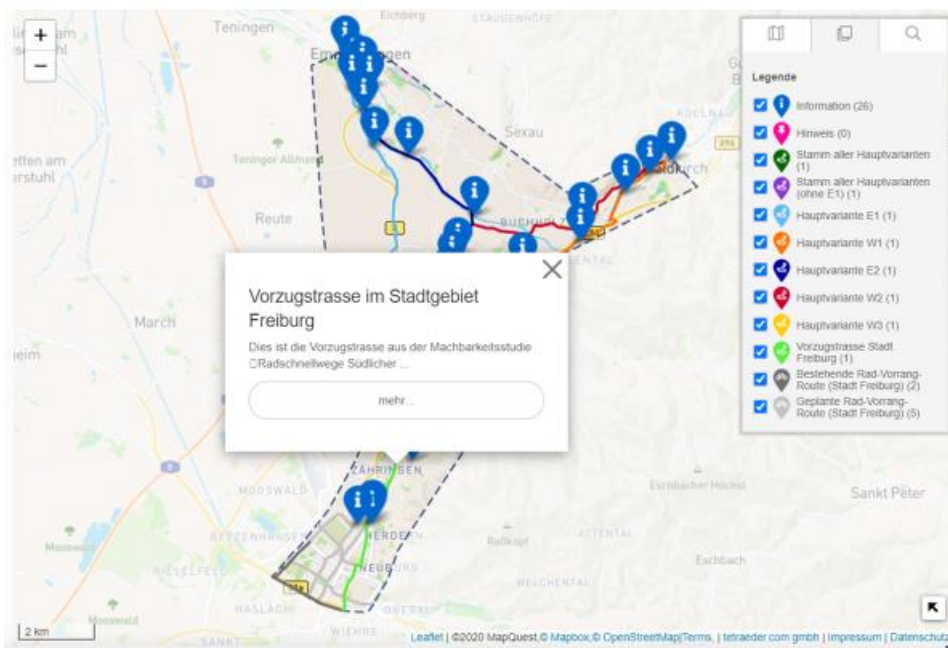
Beteiligungskarte

[www.breisgau-y.de/
onlinebeteiligung](http://www.breisgau-y.de/onlinebeteiligung)



Radstnllweg R56 | Kick-Off | 14. Dezember 2020


7



Vorzugstrasse im Stadtgebiet Freiburg

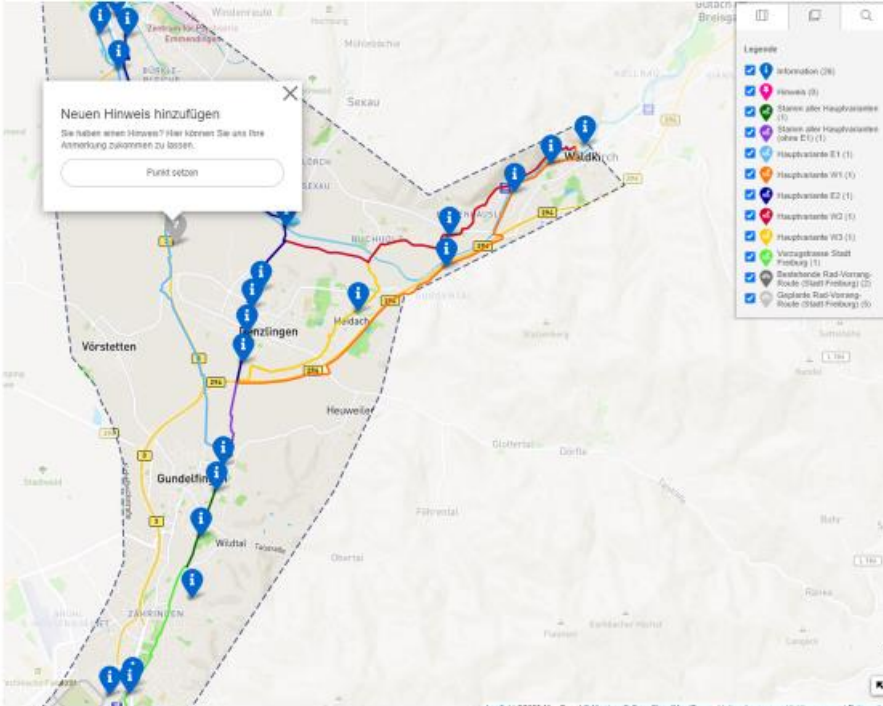
Kategorie: Vorzugstrasse Stadt Freiburg
Erstellt am 05.11.2020 von Stadt

Dies ist die Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie „Radschnellwege Südlcher 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 finde ich auch 0 finde ich nicht

[Impressum](#) | [Datenschutz](#) | [schließen](#)



Neuen Hinweis hinzufügen
Sie haben einen Hinweis? Hier können Sie uns Ihre Anmerkung zukommen zu lassen.

Legende

- Information (28)
- Hinweis (2)
- Stärke aller Haupttrassen (1)
- Stärke aller Haupttrassen (ohne E1) (1)
- Haupttrasse E1 (1)
- Haupttrasse W1 (1)
- Haupttrasse E2 (1)
- Haupttrasse W2 (1)
- Haupttrasse W3 (1)
- Vorzugstrasse Stadt Freiburg (1)
- Bestehende Rad-Vorweg-Route (Stadt Freiburg) (2)
- Gepölkete Rad-Vorweg-Route (Stadt Freiburg) (0)

The screenshot shows a web form with the following sections:

- Kategorien wählen:** A section with a pink location pin icon and a radio button labeled 'Hinweis' which is selected.
- Meine Daten:** Contains three input fields: 'Benutzername *', 'E-Mail *', and 'Informationen'. Below the E-Mail field is the text 'wird nicht im Internet veröffentlicht'. Below the 'Informationen' field is a checkbox with the text 'Ich möchte über meine angegebenen Kontaktdaten im weiteren Verlauf über das Projekt informiert werden.'.
- Mein Hinweis:** Contains two input fields: 'Überschrift *' and 'Beschreibung *'.

Weiteres Vorgehen



- Hinweise eintragen auf der Beteiligungskarte vom 14.12.2020 bis 31.01.2021
- Auswertung der Beteiligungskarte
- Vor-Ort-Begehungen im Frühjahr 2021

Wie geht es jetzt weiter?

Fragen & Antworten in vier Themenräumen:

- **Planung 1** mit M. Laufer (RP Freiburg), H. Prahlow und M. Aliche (PGV Alrutz GbR)
- **Planung 2** mit F. Schneider (Stadt Freiburg) und D. Alrutz (PGV Alrutz GbR)
- **Umwelt und Naturschutz** mit B. Buchberger (RP Freiburg)
- **Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligungskarte** mit D. Esche (RP Freiburg) und N. Faha (translake)

4.2 Fragen und Antworten

FRAGEN ZUM THEMA PLANUNG

Fragen	Antworten
<ul style="list-style-type: none">- Gibt es bisher die Überlegungen eine Spur der B294 für den Radschnellweg zu nutzen?	<p>Die Idee, eine Fahrbahn der zweibahnigen B294 als Radschnellweg zu nutzen wurde bereits in einer ersten Voruntersuchung geprüft. Jedoch übersteigt die vorhandene Verkehrsbelastung (DTV 2019: 31.145 Kfz/Tag) die nach den Regelwerken zulässige Verkehrsstärke für einbahnige zweistreifige Querschnitte, welche bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 20.000 Kfz/Tag einsetzbar sind, deutlich. Eine Querschnittsreduzierung zulasten des Kfz-Verkehrs ist somit nicht möglich.</p>
<p>Fragen zu Weiterführungen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Wie ist es mit einer Weiterführung des Schnellweges nach Süden? Gerade die Anbindung nach Staufen?- Gibt es Planungen Richtung Norden?	<p>Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Vergabe von fünf weiteren Machbarkeitsstudien beschlossen, welche durch das Land Baden-Württemberg gefördert werden. Das Ziel ist, die Studien spätestens Anfang 2022 der Öffentlichkeit vorstellen zu können. Nach Fertigstellung der Studien entscheidet das Ministerium für Verkehr über die jeweilige Baulastträgerschaft und damit die konkreten Umsetzungsmodalitäten für die einzelnen Verbindungen.</p> <p>Es handelt sich hierbei um folgende Korridore:</p> <ul style="list-style-type: none">- Freiburg – Bad Krozingen – Heitersheim – Müllheim,- Freiburg – Kirchzarten,- (Freiburg –) Umkirch/March – Breisach,- Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen und- (Offenburg –) Appenweiler – Renchen – Achern – Bühl mit Verbindung nach Rheinau – Gamsheim. <p>Den Status aller Machbarkeitsstudien des Regionalverbands kann unter www.rvso.de abgerufen werden.</p>

Fragen zu Zubringern/Anschlüssen:

- **Wie können Zuwegungen zum Y erreicht werden? Gibt es hier bereits Projekte?**
- **Wie werden die Zubringer in der Planung mitberücksichtigt? Gibt es Chancen, diese zu verknüpfen?**
- **Abwägung zwischen den Haupttrassen: Es gibt immer den Konflikt: unmittelbar bei mir vorbei und wie komme ich hin. Daher sollten die wichtigsten Anschlüsse unbedingt Teil der Planung oder wenigstens der Förderung sein.**
- **Wie werden die zuführenden Radwege bzw die an der Strecke liegenden Gemeinden z. B. Heuweiler mit einbezogen?**
- **Wie sieht es mit der Anbindung an die Radschnelltrasse aus? Gibt es Möglichkeiten von den einzelnen Ortschaften, z.B. von Heuweiler kommend in die Schnelltrasse, die gefördert oder integriert zu bekommen? Vielen Dank**
- **Der RS6 soll aus Gundelfingen östlich der Bahn und südlich der B294 nach Denzlingen führen. Könnte es einen Zubringer nach Heuweiler geben?**
- **Gemeinde Glottertal: Wieso sind wir nicht einbezogen? Der Bau der B294 hat den Landwirten hier schon viel Fläche gekostet, da eine Flurneuordnung durchgeführt wurde.**
- **Wie werden Verbindungen zwischen den möglichen Trassen dargestellt? Wie die weiter weg liegenden Orte?**

Das Projekt RS 6 beinhaltet die Verbindungen der zwei Relationen Freiburg – Waldkirch bzw. Freiburg – Emmendingen, da hier die erforderlichen Nutzerpotenziale gemäß dem StrG BW in der ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie zur Klassifizierung als Landesstraße erreicht wurden. Diese ist dann gegeben, wenn der Radschnellweg eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion innehat und wenn in der Regel mit einem Verkehrspotenzial von 2.500 Radfahrten pro Tag (Prognosebelastung) außerhalb der Ortsdurchfahrten gerechnet werden kann. Neue Anbindungen an den RS 6 sind generell durch die jeweilige Kommune bzw. den Kreis zu planen und zu bauen. In der Planung des RS 6 wird das bestehende Radwegenetz so gut wie möglich berücksichtigt. Im Stadtgebiet Freiburg sollen bei der Bewertung der möglichen Trassen für die Radschnellverbindung auch die Anschlüsse zu den bestehenden oder geplanten Rad-Vorrang-Routen untersucht werden.

<p>- L110 -> Brücke über die Elz? Führt ein benötigter Brückenbau zum Ausschluss einer Trasse?</p>	<p>Grundsätzlich werden alle Hauptvarianten in der weiteren Planung nach diversen Bewertungskriterien objektiv beurteilt. Ingenieurbauwerke wie z.B. Brücken und Unterführungen werden für die Einhaltung der Qualitätsstandards erforderlich sein und führen nicht zu einem grundsätzlichen Ausschluss einer Hauptvariante. Diese können lediglich zu einer entsprechenden Bewertung in den einzelnen Bewertungskriterien führen.</p>
<p>- Wird es Verbindungen zwischen den Haupttrassen geben? Wie wird die Elz-Querung realisiert?</p>	<p>Einzelne Verbindungen zwischen den Haupttrassen sind nicht Bestandteil des derzeitigen Projektes RS 6. Diese können jedoch durch die Kommunen bzw. den Kreis geplant und gebaut werden. Die Elz-Querungen in Richtung Waldkirch und Emmendingen werden via Brückenbauwerke realisiert, die voraussichtlich den „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in BW“ entsprechen. Dadurch sind Um- und Neubauten von Brücken möglich.</p>
<p>- Ich bin Fahrradpendler und absolut für die Ausweitung von Radwegen. Dabei gibt es sicher Interessenskonflikte und man muss Kompromisse finden. Dennoch stelle ich mir die Frage, wie man mehr als 5 Jahre Planung und Millionen von öffentlichen Geldern benötigt, um bereits bestehende Wege, insbesondere zwischen Gundelfingen und Suggenbad sowie Gundelfingen und Wasser benötigt. Diese können bereits heute ohne Probleme genutzt werden. So etwas geht nur bei Projekten in Bund, Land und Kommunen, wo man sich nicht darum kümmern muss, woher das Geld kommt. Mit so einer Vorgehensweise wäre ein Unternehmen längst zahlungsunfähig. Ich denke das Projektteam ist dem Steuerzahler dahingehend eine Antwort schuldig.</p>	<p>Eine sorgfältige Planung benötigt Zeit. Am Ende soll ein Radschnellweg entstehen, der vielen Bedürfnissen entspricht und gut genutzt wird. Da durch solch ein Großprojekt jedoch immer auch verschiedenste Betroffenheiten ausgelöst werden und ggf. teils widerstreitende Interessen berührt werden (z.B. Umwelt-/Naturschutz, Landwirtschaft, verkehrliche Aspekte, Privateigentum, Kommunen, ...), ist es notwendig, all diese so gut wie möglich zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen, um einen bestmöglichen fachlichen Konsens zu erzielen und um eine rechtssichere Planung zu gewährleisten.</p> <p>Nach dem novellierten Straßengesetz Baden-Württemberg ist die Baulast, das heißt die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt beim Land dann gegeben, wenn der Radschnellweg eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion innehat und wenn in der Regel mit einem Verkehrspotenzial von 2.500 Radfahrten pro Tag (Prognosebelastung) außerhalb der Ortsdurchfahrten gerechnet werden kann. Der RS 6 weist dieses Verkehrspotenzial auf und wird daher als Landesstraße, mit einer Gesamtlänge von 26 km, klassifiziert. In der Projektierung müssen dieselben festgelegten Planungsphasen und dazugehörigen Verwaltungsverfahren wie bei einer Landesstraße durchgeführt werden, damit das Baurecht via Planfeststellungsverfahren erlangt wird.</p> <p>Der ambitionierte Projektablauf des Großprojektes sieht den Bau ab dem Jahr 2027 vor. Durch das Regierungspräsidium und der Stadt Freiburg wird jedoch angestrebt, einzelne Teilabschnitte zu bilden, bei denen erkennbar ist, dass die Planung schneller vorangetrieben werden kann und dadurch eine vorzeitige Realisierung und Bereitstellung der Infrastruktur möglich ist. Jedoch wird es erst nach Abschluss der Leistungsphase 2, voraussichtlich im 1. Quartal 2022, möglich sein dazu Aussagen zu treffen.</p>

<p>- Hauptvariante E2 bindet ja mehr Ortschaften an. Im Vergleich zu E1 ist aber vermutlich mehr Erschließung erforderlich, wie sieht der Vergleich diesbezüglich zwischen den beiden Hauptvarianten aus?</p>	<p>Die weitere vertiefte Untersuchung und Bewertung der Hauptvarianten sieht eine komplexe Variantenuntersuchung mittels diverser Bewertungskriterien vor. Der in der Frage angesprochene Sachverhalt wird in der Nutzungsqualität des Radverkehrs und in der Realisierbarkeit entsprechend bewertet.</p>
<p>- Eine optimale Trasse oder mehrere sinnvolle? Ich finde mehrere Routen sinnvoller. Je nach Ziel in Freiburg nutze ich andere Strecken. Alle haben viel Verbesserungspotential. Das RS6 Konzept erinnert mich zu sehr an das alte Autobahn-Denken. Gern können auf den meistbenutzten Routen weitere Verbesserungen (sichere Kreuzungen) implementiert werden.</p>	<p>Das Projekt RS 6 beinhaltet die Verbindungen der zwei Relationen Freiburg – Waldkirch bzw. Freiburg – Emmendingen. Das Projekt sieht keine Vielzahl von Radschnellwegen vor, sondern konzentriert sich auf jeweils eine Trasse in Richtung Waldkirch und Emmendingen, welche anschließend im Stadtgebiet vereint ins Zentrum geführt werden. Somit sollen die Radfahrenden in Nord/Süd-Richtung konzentriert werden. Jedoch wird ein Aspekt bei der Bewertung der Trassen im Freiburger Stadtgebiet sein, wie gut sie sich mit dem restlichen Radnetz verknüpfen lassen. Auf diese Weise soll ermöglicht werden, dass der RS 6 auch auf anderen Relationen teilweise genutzt werden kann.</p>
<p>- Der RS6 endet nach der Ortschaft Wasser Richtung Emmendingen aktuell vor der B3 bzw. vor der Elz. In der Variante E1 ist eine Fortführung durch das Gewerbegebiet vorgesehen, dies ist verkehrstechnisch nicht möglich. Bitte bald eine realistische und umsetzbare Variante entwickeln und nicht an der Problemstellung „vorbeiplanen“</p>	<p>Der RS 6 endet derzeit in den beiden Hauptvarianten E1 und E2 jeweils am Bahnhof in Emmendingen. In der Planung des RS 6 soll die Umsetzung des Radschnellwegs auch in Hinblick auf mögliche Veränderungen der bestehenden innerörtlichen Situation/Rahmenbedingungen geprüft werden; dies in enger Abstimmung mit der Stadt. Insofern soll in der weiteren Planung auch eine Führung durch das Gewerbegebiet im Rahmen der Variantenentwicklung, Variantenuntersuchung und Variantenbewertung der RE-Projektphase Vorplanung untersucht werden.</p>
<p>- Wird die Fußgängerbrücke in Suggental für Radfahrer freigegeben?</p>	<p>Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Wir freuen uns, wenn Sie Ihre Hinweise und Anmerkungen in der Beteiligungskarte eintragen: https://www.breisgau-y.de/onlinebeteiligung.</p>
<p>- Wie wird die Strecke Waldkirch – Emmendingen verbunden?</p>	<p>Das Projekt RS 6 beinhaltet die Verbindungen der zwei Relationen Freiburg – Waldkirch bzw. Freiburg – Emmendingen. Eine Verbindung Waldkirch – Emmendingen steht nicht im Fokus. In dieser Relation wird das Potential für die Ausweisung eines Radschnellweges nicht erreicht.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Die bestehenden Strecken sind zurzeit teilweise schlecht ausgebaut für Fahrradfahrer. Wie werden die Straßen für Fahrradfahrer besser nutzbar gemacht? 	<p>Mit dem Radschnellweg werden die Strecken für den Radverkehr mit einem völlig neuen Qualitätsstandard ausgebaut. Dieser wird in den „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ festgelegt und legt u. a. eine hohe Belagsqualität der Fahrbahn fest. Außerdem sollen Zeitverluste durch bzw. an Kreuzungen mit dem Kfz-Verkehr verringert werden. Weitere Kriterien sind unter anderem eine Breite von mindestens 3 (Einrichtungsverkehr) bzw. 4 Metern (Zweirichtungsverkehr), die Trennung des Rad- und Fußverkehrs bei erhöhtem Fußgängeraufkommen, sowie geringe Steigungen und große Kurvenradien.</p>
<p>Fragen zur Elz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie beeinflusst die geplante Renaturierung der Elz den Radweg? Inwiefern sind die Projekte Radschnellweg und Renaturierung der Elz abgestimmt? - Wie wird die Renaturierung der Elz auf das Projekt wirken? Werden diese beiden Großprojekte abgestimmt? - Wird für die Variante nach EM am Elzdamm entlang berücksichtigt, dass dort gleichzeitig die Elzrenaturierung geplant wird, bzw. bei der Variante über das Gewerbegebiet EM über die Sandomierzbrücke, dass die Ampelschaltung keine Vorrangschaltung für Radfahrer ermöglicht? 	<p>Das Planungsteam ist hierzu im Austausch mit der höheren Wasserbehörde. Die Projekte besitzen derzeit unterschiedliche Projektzeitpläne. Dennoch werden die Projekte, so gut wie möglich, in der weiteren Projektierung untereinander abgestimmt.</p> <p>Bezüglich der Sandomierzbrücke und weiteren Planungsdetails: Die aus den bisherigen Anregungen im Projekt entwickelten Untervarianten (welche auch in den Hauptvarianten abschnittsweise Bestandteil sind) wurden in einem ersten Schritt vergleichend bewertet und dadurch in die Planung als Teile der Hauptvarianten aufgenommen. Eine detaillierte Untersuchung und dann ggf. auch planerische Ausarbeitung der Hauptvarianten steht noch aus, sofern sich diese an der Stelle als zielführend erweist.</p>

<p>- Maßgeblich für die Förderung ist, dass mindestens 80% der RSVs den Standard erfüllen. Bei den Verbindungen FR-Waldkirch und FR-Emmendingen ist dies durch die Vielzahl an Wirtschaftswegen gewährleistet, die heute schon - komplett ohne weitere Maßnahmen sehr alltagstauglich sind. Wie gewährleisten wir, dass besonders kritische und gefährliche Punkte - zB Querung Hauptstraße Denzlingen oder Strecke Suggental-Waldkirch - nicht der 20% Regel zum Opfer fallen und gerade dort wo es nötig ist entscheidende Verbesserungen nicht erreicht werden?</p>	<p>Die Qualitätsstandards geben vor, dass 80% der Strecke die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg erfüllen. Bis max. 10 % der Strecke soll weitestgehend den Zielnetz-Standard des RadNETZ Baden-Württemberg erfüllen und die verbleibende Streckenlänge muss mindestens den reduzierten Standards für Radschnellverbindungen genügen. Somit gilt auch ein hoher Standard für Streckenabschnitte die nicht gemäß den Qualitätsstandards für RSV in BW realisiert werden können.</p>
<p>- Wie sind die 80% zu sehen? Bzw. die 20 %? Werden der Freiburger Abschnitt und der Rest getrennt gesehen? Also sind 20 % in Freiburg möglich und auch noch einmal 20 % auf dem Rest der Strecke auf denen die Bedingungen nicht eingehalten werden müssen?</p>	<p>Es wird angestrebt, die Standards sowohl im Freiburger Abschnitt wie auch im Abschnitt in der Baulast des Landes separat zu erreichen. Der Radschnellweg RS 6 ist jedoch ein Projekt zwischen den Städten Freiburg und Waldkirch bzw. Emmendingen. Somit muss für die Förderung durch das BMVI und für die Definition als „Radschnellverbindung“ die „Regelung zur Einhaltung der geforderten Standards“ der „Qualitätsstandards für RSV in BW“ auf der gesamten Strecke eingehalten werden.</p>
<p>Fragen zu Bevorrechtigungen:</p> <p>- Wie wird die Bevorrechtigung des RS6 innerhalb der Ortschaften ablaufen? Gibt es hier bereits Ideen?</p> <p>- Wie sieht es mit Bevorrechtigungen des Radschnellweges innerorts aus? Führt das dazu, dass der Radschnellweg an jeder kreuzenden Straße bevorrechtigt ist und der Fahrverkehr auf der Fahrbahn völlig ausgebremst wird? DHL und Bofrost sind nun mal auf Fahrzeuge angewiesen.</p>	<p>Für die Bevorrechtigung von Radschnellverbindungen gibt es verschiedene Möglichkeiten, die von der jeweiligen Situation vor Ort abhängig sind (z.B. Verkehrsbelastung der kreuzenden Straße). Neben einer verkehrsrechtlichen Vorfahrt durch Beschilderung kommen beispielsweise auch Lichtsignalanlagen mit radverkehrsfreundlicher Signalisierung, Kreisverkehre oder planfreie Lösungen (z.B. Brücken oder Unterführungen) in Betracht. Die Anwendung der Lösungsmöglichkeiten richtet sich nach den Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg. In diesen Dokumenten werden mittlere Verlustzeiten pro Kilometer durch Anhalten und Warten des Radverkehrs definiert, welche einzuhalten sind.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - B294 -> Zu viel Verkehr. Die B294 als quasi Autobahn schneidet Denzlingen von den Trassen ab. Wie können Buchholz und Denzlingen stärker in den RS6 einbezogen werden? 	<p>Zum derzeitigen Planungsstand gibt es für die Achse nach Waldkirch drei Varianten, von denen zwei nördlich der B 294 durch Denzlingen und Buchholz verlaufen. Welche Variante letztendlich weiterverfolgt wird, wird im Rahmen einer systematischen Variantenbewertung mit zahlreichen Bewertungsaspekten beurteilt. Die Erschließungsqualität für die genannten Ortslagen stellt dabei einen wichtigen Bewertungsaspekt dar. Generell können Radschnellverbindungen nicht immer alle Ortslagen und wichtige Einzelziele direkt anbinden. In diesem Fall sind gut nutzbare Verbindungsachsen zwischen dem RS 6 und diesen Zielbereichen wichtig. Für eventuell noch erforderliche Maßnahmen auf diesen Verbindungsachsen ist der jeweilige Baulastträger zuständig.</p>
<p>Fragen zur Walter-Boch-Straße in Waldkirch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Spielstraße als Radschnellweg zu nutzen ist unmöglich, da die Straße jetzt schon zu eng ist (ca. 5 Meter, in Waldkirch kurz vor dem Bahnhof.) Schauen sich die Planer die Straßen auch wirklich an? - Die Variante W2 endet in Waldkirch der Walter-Boch-Straße. Dies ist eine Spielstraße. Soll der Radweg durch die Spielstraße führen? - Die Straßenführung des Radschnellweges wird in einer Variante in Waldkirch derzeit durch eine Spielstraße, die extra aufgrund von Unfällen mit Radfahrern umgestaltet wurde, wie soll diese Straße zukünftig umgestaltet werden (Walter-Boch-Straße)? 	<p>Alle Hauptvarianten und Untervarianten wurden einer eingehenden Ortsbesichtigung unterzogen. Welche Maßnahmen und Lösungsansätze im Einzelnen in einem Streckenabschnitt zum Tragen kommen, wird im Zuge der laufenden Vorplanung im Rahmen eines Variantenvergleichs geprüft. Dabei ist auch zu bewerten, ob beispielsweise eine Unterschreitung des angestrebten Radschnellweg-Standards unvermeidbar ist oder ob ggf. eine Umfahrung eines kritischen Streckenabschnitts in Betracht kommen kann. In jedem Fall ist die Verkehrssicherheit für alle Nutzerinnen und Nutzer der Straße ein wichtiges Ziel der Planung.</p>

<p>- Aufteilung des Straßenraumes: Hat man darüber nachgedacht schon bestehende Straßen, die jetzt vom Autoverkehr genutzt werden, in eine Protected Bike Lane zumindest teilweise umzuwidmen? (Wenn 12.000 Autos weniger fahren...)</p>	<p>Die Umnutzung von Verkehrsflächen des Kfz-Verkehrs für den RS 6 kann eine geeignete Lösung sein, wenn in der Straße Flächenreserven auf der Fahrbahn zur Verfügung stehen, die vom fließenden Kfz-Verkehr nicht unbedingt benötigt werden oder wenn die Straße z.B. durch eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs spürbar entlastet werden kann. Dieses wurde im bisherigen Planungsverlauf in einzelnen konkreten Fällen geprüft. So wird beispielsweise erwogen, auf der K 5103 zwischen Suggental und Waldkirch eine Fahrradstraße auszuweisen, in der nur noch land- und forstwirtschaftlicher Verkehr und Linienbusverkehr zugelassen ist. Auch die Umnutzung von Fahrbahnteilen der B 294 westlich Waldkirch bis in den Bereich der Schnittstelle zwischen B 294 und B 3 wurde geprüft. Dem Vorteil der direkten Linienführung für den Radverkehr und der Nutzung bereits versiegelter Verkehrsflächen steht hier insbesondere die hohe Kfz-Belastung der B 294 (über 30.000 Kfz/Tag) entgegen, die einen vierstreifigen Fahrbahnquerschnitt unverzichtbar macht. Eine Verlagerung von Kfz-Verkehr in das untergeordnete Straßennetz würde dort zu unverträglichen Beeinträchtigungen führen. Erhebliche Probleme würde auch die verkehrssichere Ausgestaltung der Anschlussstellen im Zuge der B 294 verursachen. Aus diesen und anderen Gründen wurde die Variante einer Führung des RS 6 auf der heutigen Fahrbahn der B 294 nicht weiterverfolgt.</p>
<p>- Inwieweit wurde die Verkehrssicherheit in die Machbarkeitsstudie einbezogen?</p>	<p>Radschnellverbindungen haben als explizites Ziel, die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen. Dementsprechend sind die vom Bund und Land definierten Standards für Radschnellverbindungen besonders hoch. Die Machbarkeitsstudie hatte das Ziel zu prüfen, ob eine Radschnellverbindung zwischen Emmendingen/Waldkirch und Freiburg gemäß den Qualitätsstandards prinzipiell machbar ist. Im Rahmen der nun startenden Trassenfindung werden mögliche Trassen miteinander verglichen. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer stellt in dieser vertiefenden Analyse einen wichtigen Bewertungsaspekt dar. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus Forschung und Praxis fließt dabei die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Vorschriften und der Regelwerke für Planung und Entwurf in die Bewertung ein.</p>

<p>- Nach welchen Kriterien wird entschieden, welche Variante ausgewählt wird?</p>	<p>Für die Bewertung der Umweltauswirkungen wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, in deren Rahmen das Konfliktpotenzial für die einzelnen Schutzgüter wie beispielsweise Mensch, Tiere und Pflanzen; Boden und Wasser sowie Landschaft und Kulturgüter für die Trassenvarianten untersucht und bewertet wird. Auch für die Bewertung aus straßenverkehrlicher Sicht wurde ein detaillierter Bewertungskatalog erstellt. Dieser umfasst die Nutzungsqualität für den Radverkehr (u.a. Direktheit der Linienführung, Erschließungsqualität und Potenzial, Zeitverluste, Verkehrssicherheit), Eingriffe/Beeinträchtigungen durch die Realisierung der Radschnellverbindung für andere Verkehrsteilnehmergruppen (u.a. Fußverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Kfz-Verkehr) und Aspekte der Realisierbarkeit (u.a. Realisierungsaufwand, Erreichbarkeit des angestrebten Standards, Kompatibilität mit anderen Planungsvorhaben, rechtliche Umsetzungsaspekte). Die Kriterien für die Bewertung sollen nachvollziehbar sein und auch in einem Planfeststellungsverfahren standhalten. In die Bewertung werden auch die Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung einbezogen.</p>
<p>- Ein schwieriger Punkt wird auf Höhe des Schwimmbades in Gundelfingen sein.</p>	<p>Im Verlauf der Trasse gibt es verschiedene Bereiche, an denen aufgrund von Nutzungsüberlagerungen und Flächenkonkurrenzen eingehende Planungsüberlegungen erforderlich sind, um konfliktarme und insgesamt verträgliche Lösungen zu finden. Der genannte Bereich ist als ein solcher potenzieller Konfliktbereich bereits identifiziert. Im weiteren Planungsprozess werden hierfür Lösungen erarbeitet.</p>
<p>- Wie hoch ist das Potential, dass Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen?</p>	<p>Mit dem Radschnellweg soll das Radfahren noch attraktiver gemacht werden und so Menschen zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegen. Dies ist im Zusammenspiel mit dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu sehen. So sollen insgesamt die Alternativen zum Autofahren attraktiver werden. Eine Potenzialanalyse zur Nutzung des Radschnellweges wurde in der Machbarkeitsstudie zum RS 6 durchgeführt. Demzufolge liegt das Nutzerpotenzial zwischen 2.100 und 12.000 Radfahrenden pro Tag.</p>
<p>- Von welcher Zeiteinsparung für Radfahrer/innen geht man aus?</p>	<p>Durch eine möglichst direkte Streckenführung und möglichst wenig Beeinträchtigungen durch bzw. an Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr sollen die Zeitverluste für Radfahrende zur derzeitigen Situation reduziert werden. Eine genaue Angabe der Zeiteinsparung kann erst in der vertieften Projektierung gegeben werden.</p> <p>Durch den Ausbau der Strecken gemäß den „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in BW“ steht neben der Zeiteinsparung jedoch auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die damit verbundene Mobilisierung von neuen Radfahrenden zentral im Fokus.</p>

<p>- Was bringt es uns auf dem Land, den Radschnellweg zu haben?</p>	<p>Gerade für die Einwohner/innen auf dem Land wird die Infrastruktur verbessert. Aktuell entstehen oft kritische und gefährliche Situationen durch enge Wege, die sowohl von Radfahrer/innen als auch von Landwirt/innen genutzt werden. Durch eine Verbreiterung der Wege sollen hier die Gefahrensituation drastisch entschärft werden. Eine Verbreiterung macht das Radfahren nicht nur einfacher, sondern auch schneller und sicherer.</p> <p>Zudem verringert sich die Reisezeit um mit dem Rad die beiden Mittelzentren Waldkirch bzw. Emmendingen und das Oberzentrum Freiburg zu erreichen. Dadurch wird speziell den ländlichen Gebieten eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur Vorteile bringen.</p>
<p>- Wie wird der Belag des Radschnellweges aussehen?</p>	<p>Zum aktuellen Stand der Planungen sind noch keine Details zum Belag beschlossen. Jedoch wird der Radschnellweg asphaltiert sein. Zudem soll ein Belag, der wenig Abrollwiderstand verursacht, verwendet werden</p>
<p>- Wie breit wird der Radschnellweg? Wie hoch ist der Flächenverbrauch?</p>	<p>Der Radschnellweg soll überwiegend auf bestehenden Wegen gebaut werden. So wird einer hohen Neuversiegelung von Fläche entgegengewirkt. Bestehende, landwirtschaftliche Wege sind aktuell ca. 2,5-3 m breit. Der neue Radschnellweg soll außerorts vornehmlich ca. 4-5 m breit sein. Die Breite variiert je nachdem, ob z. B. der Weg noch von landwirtschaftlichem Verkehr genutzt wird.</p>
<p>- 80% der Streckenlänge muss die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg erfüllen. Zählen da auch die Fahrradstraßen dazu?</p>	<p>Fahrradstraßen sind eine anerkannte Führungsform von Radschnellverbindungen. Um den 80 Prozent zugerechnet zu werden, müssen jedoch auch auf Fahrradstraßen Qualitätsstandards eingehalten werden, zum Beispiel definierte Mindestbreiten.</p>
<p>- Die Fahrradstraße kann als Landesstraße bis zu 6m breit werden. Wie können die Standards umgesetzt werden?</p>	<p>Gemäß den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg müssen Fahrradstraßen mindestens 4m breit sein. Bei parkenden Fahrzeugen sind zusätzlich Sicherheitstrennstreifen vorzusehen. Die sich daraus ergebenden Breiten können in vielen Stadtstraßen ohne größere Eingriffe in den Straßenraum (wie z.B. Verlegung von Bordsteinen oder Eingriff in den Baumbestand) realisiert werden.</p>
<p>- Ich habe die Vermutung, dass es eine Alibiveranstaltung ist. Die Kosten und Zeitplanung lassen keine Änderungen zu und jetzt sucht man die Zustimmung!</p>	<p>Hinweise zur Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie oder alternativen Trassenführungen können in der Beteiligungskarte (www.breisgau-y.de/onlinebeteiligung) eingetragen werden. Diese werden von den Planerinnen und Planern ausgewertet und, wo möglich, in der Planung berücksichtigt.</p>

FRAGEN ZUM THEMA NATURSCHUTZ/LANDWIRTSCHAFT

Fragen	Antworten
- Welche Tiergruppen sind vom Bau des Radschnellwegs betroffen?	Im Jahr 2021 werden faunistische Untersuchungen durchgeführt. Dabei wird untersucht, welche Tierarten betroffen sein werden und auch, ob es z. B. Ausgleichsmaßnahmen braucht.
- Wie wird der Mensch als Schutzgut in der Planung berücksichtigt (z. B. bei Lärmimmissionen oder Blenden der Autolichter)?	Der von der Bundesstraße ausgehende Lärm und wie dies die Radfahrer/innen beeinträchtigen kann, soll untersucht werden. Mit dem neuen Radschnellweg soll der Fokus auf dem Fahrkomfort der Radfahrer/innen liegen. Daher wird aufgenommen, dass z. B. auch das Blenden der Autolichter in der weiteren Planung berücksichtigt werden soll. Beide Aspekte fließen - neben anderen - in den Variantenvergleich ein.
- Sind bereits Blühstreifen und Büsche in der Planung vorgesehen?	Zum jetzigen Planungsstand liegen hier noch keine Details vor. Jedoch ist das Planungsteam im Austausch mit dem Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverband e. V. (BLHV), um auch mit den Landwirt/innen zu prüfen, was möglich wäre.
- Wie läuft die Beteiligung mit den Landwirt/innen ab?	Das Planungsteam ist bereits im Austausch mit dem Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverband e. V. (BLHV). Die landwirtschaftlichen Belange werden bei dem weiteren Variantenvergleich und der Planung berücksichtigt, auch durch Einbindung der zuständigen Fachbehörden der Landratsämter. Die (je nach Hauptvariante verschiedenen) von der Planung betroffenen Eigentümer und Bewirtschafter werden mit entsprechendem Planungsfortschritt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit weiter über das Projekt informiert, bei Bedarf auch individuell. Eine abschließende Beteiligung erfolgt dann nochmals im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.
- Wird die Trasse auch landwirtschaftlich genutzt werden? Können darauf Traktoren fahren, um zum Beispiel die Felder zu wechseln?	Bei gewissen Streckenabschnitten des RS 6 wird eine gleichzeitige Nutzung durch den Rad- und durch den landwirtschaftlichen Verkehr, mit einer Trassenbreite von 5,00 m, vorgesehen. Durch diese großzügige Verkehrswegebite sollen die Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten reduziert werden.

FRAGEN ZUM THEMA ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG UND KOMMUNIKATION

Fragen	Antworten
- Was passiert mit den Dateien, die ich über den Datei-Upload in der Beteiligungskarte hochlade?	Über den Datei-Upload in der Beteiligungskarte können Sie Ihrem Hinweis weitere Informationen beifügen (z.B. Bilder als jpg-Datei). Diese werden mit Ihrem Hinweis veröffentlicht.
- Woher weiß ich, wann die Vor-Ort-Begehungen stattfinden?	Die Termine der Vor-Ort-Begehungen werden auf der Webseite www.breisgau-y.de angekündigt. Wenn Sie sich in den E-Mail-Verteiler eintragen, erhalten Sie regelmäßig Informationen zum Planungsstand und zur Öffentlichkeitsbeteiligung: www.breisgau-y.de/newsletter

FRAGEN ZUM THEMA BETRIEB

Fragen	Antworten
- Wird es auf dem Radschnellweg einen Winterdienst geben?	Der Radschnellweg wird nach StrG BW als Landesstraße klassifiziert. Der Winterdienst wird außerorts von den Landratsämtern als dafür zuständige Untere Verwaltungsbehörde durchgeführt. Innerorts liegt die Verantwortung für den Winterdienst bei den Städten und Gemeinden.
- Wird der Radweg beleuchtet sein?	Innerorts ist eine ortsfeste Beleuchtung grundsätzlich vorzusehen. Außerorts ist eine ortsfeste Beleuchtung wünschenswert. An Problemstellen ist sie zwingend erforderlich. Zur Berücksichtigung von naturschutzfachlichen Belangen ist eine dynamische, bedarfsgesteuerte Beleuchtung möglich. Dies bedeutet, dass sobald jemand an einer Stelle durchfährt, reagieren Sensoren und das Licht geht an. Nach kurzer Zeit geht die Beleuchtung wieder aus. Auswirkungen der Beleuchtung auf die Tierwelt, z.B. auf Fledermäuse, fließen in den Variantenvergleich mit ein. Das genaue Beleuchtungskonzept und z.B. auch die Art der Leuchtmittel stehen noch nicht fest.

<p>Fragen zu S-Pedelecs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - S Pedelec: Es sollte bei einem Radschnellweg das immer mehr genutzte S-Pedelec berücksichtigt werden. Ich fahre sowohl S-Pedelec als auch Rennrad, was die Geschwindigkeit betrifft werden hier beide male die 30 km/h überschritten... - In 8 Jahren werden sicher ein paar Personen mehr als heute mit einem S-Pedelec fahren wollen – wäre doch schade, wenn diese Personen heute nicht berücksichtigt werden, oder? 	<p>Radschnellwege werden bei freier Trassierbarkeit so geplant, dass sie mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h sicher befahren werden können. Eine Auslegung auf eine höhere Planungsgeschwindigkeit ist nach den bundesweiten Regelwerken und den Standardvorgaben des Landes Baden-Württemberg aus Sicherheitsgründen nicht vorgesehen, da dann die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen langsameren und schnellen Radfahrenden sehr groß werden würden. Zudem würden durch die dann erforderlichen größeren Trassierungselemente die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie weitere Belange deutlich größer werden.</p> <p>Unabhängig davon gelten nach bundesdeutschem Recht die schnellen E-Bikes mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h als Kleinkrafträder und nicht als Fahrräder. Sie sind standardmäßig auf Radwegen nicht zugelassen. Für geeignete Abschnitte können in Ausnahmefällen schnelle E-Bikes (S-Pedelecs) durch eine zusätzliche Beschilderung zugelassen werden. Dies wird in einem Einzelfall in Tübingen in Verbindung mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h praktiziert. Welche verkehrsrechtlichen Anordnungen erforderlich sein werden, kann zum jetzigen Stand noch nicht beantwortet werden.</p> <p>Ein wesentliches Potenzial für Radschnellwege ergibt sich aus der jährlich deutlich ansteigenden Nutzung von Fahrrädern mit Elektrounterstützung. Über 95 % der in Deutschland verkauften E-Bikes sind Pedelecs mit einer Motorunterstützung bis 25 km/h, auch weitere E-Bikes mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h können auf Radschnellwegen problemlos zugelassen werden. Nur rund 0,5 % aller in Deutschland verkauften E-Bikes entfallen auf die schnellen E-Bikes, die auf 45 km/h ausgelegt sind (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband, Verkaufszahlen für 2019). Insofern unterstützen Radschnellwege bereits heute die Elektromobilität mit dem Rade in großem Maße.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherheit: Bitte denken Sie bei der Sicherheit auch die dunkle Jahreszeit mit- Beleuchtung und ein gutes Räumungskonzept bei Schnee und Eis sind unabdingbar nicht nur für die Radlerinnen 	<p>Innerorts ist eine ortsfeste Beleuchtung grundsätzlich vorzusehen. Außerorts ist eine ortsfeste Beleuchtung wünschenswert. An Problemstellen ist sie zwingend erforderlich. Zur Berücksichtigung von naturschutzfachlichen Belangen ist eine dynamische, bedarfsgesteuerte Beleuchtung möglich.</p> <p>Der Radschnellweg wird nach StrG BW als Landesstraße klassifiziert. Der Winterdienst wird außerorts von den Landratsämtern durchgeführt. Innerorts liegt die Verantwortung für den Winterdienst bei den Städten und Gemeinden.</p>

FRAGEN ZUR PLANUNG IM STADTGEBIET FREIBURG

Fragen	Antworten
<p>- Wird eine zweite Anbindung zur Messe möglich sein? Westlich der 3 an der Wirtschaftstrasse?</p>	<p>Durch den vereinbarten Übergabepunkt zwischen Land und Stadt an der Wildtalstraße ist eine Führung der Radschnellverbindung westlich der B3 nicht möglich. Perspektivisch würde sich durch den Bau der Wildtalspange und der angestrebten Weiterentwicklung der Rad-Vorrang-Route FR 2 Richtung Norden eine neue attraktive Anbindung der Messe aus dem Norden kommend ergeben.</p>
<p>- Wir warten schon längere Zeit auf die Umsetzung und Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts 2020 ohne großen Fortschritt, woher kommt jetzt der Optimismus? Was ist die Perspektive?</p>	<p>Das Radverkehrskonzept 2020 enthält eine Darstellung des Freiburger Zielnetzes und listet dafür zahlreiche Maßnahmen auf. Um dabei einen vollständigen Überblick zu geben, sind in dem Konzept bewusst mehr Maßnahmen aufgeführt worden, als bis 2020 umsetzbar waren – dieses Ziel wird im Radverkehrskonzept auch nicht genannt. Es sind auch durchaus große Fortschritte erreicht worden, so sind die drei Pilotrouten des Rad-Vorrang-Netzes zu großen Teilen umgesetzt, außerdem zahlreiche weitere Maßnahmen. Im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten wird die Umsetzung des Konzepts unabhängig des RS 6 weiter vorangetrieben.</p> <p>Die Realisierung der Radschnellverbindung unterscheidet sich im Vergleich zum Freiburger Radverkehrskonzept hinsichtlich einiger Aspekte. Das Projekt enthält eine verbindlich geregelte Zusammenarbeit zwischen Regierungspräsidium und Stadt Freiburg, durch welche sich u.a. Synergien ergeben. Des Weiteren bestehen durch die hohe Förderquote und die Schaffung einer Projektstelle von Seiten der Stadt Freiburg gute Grundvoraussetzungen, um die Radschnellverbindung entsprechend des Projektzeitplans umzusetzen.</p>
<p>- Wie kann eine bestehende Kreisstraße, die durch die VAG Linie 15 befahren wird, für Fahrräder mit Vorrang bedient werden?</p>	<p>Der Vorrang für Radfahrende auf einer Stadt- oder Kreisstraße lässt sich durch die Einrichtung einer Fahrradstraße erreichen. Die Straße ist dann prinzipiell nur für den Radverkehr nutzbar. Durch Zusatzbeschilderung können weitere Nutzergruppen zugelassen werden. Zum Beispiel erlaubt das Zusatzschild „KFZ-Verkehr frei“ Autos oder das Zusatzschild „Linienverkehr frei“ dem ÖPNV weiterhin, die entsprechende Fahrradstraße zu nutzen. Durch die Baulastübernahme des Landes wird der RS 6 unabhängig der jeweiligen vorherigen Straßenkategorisierungen in Zukunft als Landesstraße geführt.</p>
<p>- Welche Trassen kann es in Freiburg geben? Könnte man entlang der Bahntrassen gehen? Wie kann man sich den RS innerstädtisch vorstellen?</p>	<p>Die Prüfung möglicher Trassenführungen steht nun erst an. Angedacht ist, in einem ersten Schritt noch einmal alle denkbaren Linienführungen (z.B. entlang der Bahntrassen) im Planungskorridor zu untersuchen. Voraussetzung dafür, dass eine Trasse dann detaillierter untersucht wird ist, dass die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen eingehalten werden können (diese können im Downloadbereich der Projektwebseite www.breisgau-y.de eingesehen werden). Dies ist gerade im städtischen Bereich eine anspruchsvolle Aufgabe. Je nach Platzverfügbarkeit sind bevorrechtigte Fahrradstraßen oder ein Ausbau von bestehenden Radwegen auf die geforderten Breiten mögliche</p>

	<p>Führungsformen. An größeren Knotenpunkten sollen Wartezeiten durch z.B. fahrradfreundliche Ampelschaltungen, Kreisverkehre oder auch durch planfreie Knotenpunkte (z.B. Brückenbauwerke) minimiert werden. Generell gelten die „Musterlösungen für RSV in BW“ (unter Downloads auf www.breisgau-y.de stehen diese zum Herunterladen bereit).</p>
<p>- Warum wurden in der Präsentation mehr Trassen gezeigt als in der Beteiligungskarte dargestellt sind?</p>	<p>In der Präsentation wurden verschiedene Trassen gezeigt, um das weitere Vorgehen hinsichtlich der Trassenfindung zu illustrieren. Dieses beinhaltet alle sinnigen Linienführungen auf Machbarkeit hinsichtlich der Qualitätsstandards zu überprüfen. Aus diesem Grund wurden exemplarisch ein paar Linienführungen in der Präsentation dargestellt. Da die Machbarkeit dieser (und vielleicht weiterer) Varianten aber erst noch untersucht werden muss, haben wir sie nicht in der Beteiligungskarte dargestellt. Dort wurde nur die Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie farblich eingetragen, da für diese die Machbarkeit prinzipiell bestätigt wurde. Als ergänzende Information für die Bürger/innen wurden die Trassen bestehender und zukünftiger Rad-Vorrang-Routen hinterlegt.</p>
<p>Fragen zu temporären Lösungen:</p> <p>- Die Strecke in Freiburg wird bereits frequentiert genutzt. Wären jetzt schon temporäre Lösungen möglich, sodass Verbesserungen vor 2028 vorgenommen werden?</p> <p>- Wir brauchen bereits 2021, und nicht erst 2028 zur Fertigstellung des RS6 schnelle, ggf. temporäre Lösungen zur Entschärfung von kritischen Stellen, z.B. Querung Hinterkirchstr., Okenstr., Einmündung Rennweg, etc.</p>	<p>Vor Abschluss der Trassenfindung (geplant bis Ende 2021) ist im Rahmen des RS 6 mit keinen Maßnahmen zu rechnen. Sobald die Trasse festgelegt ist, sollen jedoch einfach umsetzbare Streckenabschnitte schnell in Betrieb gehen. Dies sind insbesondere Abschnitte, in denen die Radschnellwegverbindung auf bestehenden Verkehrsflächen ohne aufwendiges Planverfahren realisiert werden kann. Je nach Gegebenheit würde auch geprüft werden, ob diese Abschnitte durch kostengünstige, temporäre Maßnahmen schon früher sinnvoll miteinander verknüpft werden können.</p>
<p>- Warum wird der Weg an der Bahnlinie nicht weiterverfolgt im Stadtgebiet Freiburg? Dies würde deutlich weniger Verkehr bedeuten.</p>	<p>Die Erweiterung des FR 2 Richtung Zähringen entlang der Güterbahnlinie wird von der Stadt Freiburg weiterverfolgt. Es bestehen jedoch Abhängigkeiten zu anderen Projekten. So muss zum Beispiel auf Flächen der Bahn zurückgegriffen werden, auf denen heute noch Gütergleise liegen. Diese Flächen werden frühestens mit Eröffnung der neuen Güterbahnumfahrung Freiburg verfügbar. Aufgrund dieser zeitlichen Beschränkungen wurde die Trasse nicht als geplante Rad-Vorrang-Route in der Beteiligungskarte dargestellt</p>
<p>- Der Radschnellweg wird durch die Wildtalstraße führen. Wie geht man mit Einfahrten um?</p>	<p>Da die Trassenfindung im Stadtgebiet erst 2021 beginnt, ist noch unklar, ob die Radschnellverbindung durch die Wildtalstraße führen wird. Jedoch werden an Einmündungen oder Kreuzungen ungeachtet der genauen Linienführung prinzipiell gute Sichtverhältnisse angestrebt. Darüber hinaus werden durchgängige Markierungen angebracht, die den Vorrang der Radschnellverbindung verdeutlichen.</p>

<p>- Die Verkehrsbelastung der Wildtalstraße ist mit 5000 Kfz/Tag hoch, ebenso die Reutebachgasse. Wie wollen Sie den motorisierten Verkehr dann umleiten? Oder denken Sie, dass es dann keinen Individualverkehr mehr gibt? Wie wollen Sie die Wohnbevölkerung überzeugen, dass die Wildtalstraße eine Fahrradstraße wird?</p>	<p>Wie in der Frage zuvor erklärt, liegt die Trasse noch nicht fest. Dementsprechend wurden noch keine Verkehrslenkungskonzepte erarbeitet. Grundsätzlich ist es jedoch möglich, dass eine Straße durch die Ausweisung als Fahrradstraße mit dem Zusatzschild „KFZ-Verkehr frei“ sowohl Teil der Radschnellverbindung ist und trotzdem weiterhin vom motorisierten Verkehr benutzt werden kann.</p>
<p>- Vorrang für den Radverkehr im Bereich Wildtalstraße ist utopisch! Wir haben bislang schon viele Unfälle und der motorisierte Verkehr (4000 Einwohner) hat keine Alternative (ÖPNV fehlt). Warum keine Planung über die Güterbahnlinie? Wir haben doch einen Radweg!</p>	<p>Ergänzend zu der vorherigen Antwort ist darauf hinzuweisen, dass es eines der Ziele des RS 6 ist, eine attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr zu schaffen! Gerade die Zähringer_innen profitieren in besonderem Maß vom Bau der Radschnellverbindung, da der Freiburger Norden dadurch eine deutlich verbesserte Radanbindung an die Innenstadt erhält. Gleiches gilt natürlich auch für die Fahrt Richtung Waldkirch / Emmendingen.</p>
<p>- Was passiert bei der Planung 4m Breite im Bereich Zähringer Friedhof mit dem alten Baumbestand?</p>	<p>Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg (wie zum Beispiel die Mindestbreite von 4m für einen Zweirichtungsradweg) erfordern mancherorts Eingriffe in Grünflächen. Es wird jedoch angestrebt, diese Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Da die Qualitätsstandards auf bis zu zwanzig Prozent der Strecke unterschritten werden dürfen, ohne dass es negative Folgen für die Förderung hat, ergeben sich je nach Trasse unterschiedliche Handlungsspielräume (z.B. um wertvollen Baumbestand zu erhalten). Da die finale Trasse noch unbekannt ist, können aber noch keine Aussagen zu bestimmten Abschnitten getroffen werden.</p>
<p>- Planung entlang der Güterbahnlinie ist eine gute Variante, kann aber nur ein Zweig des Radschnellweges sein, denn der Verkehr nach Osten durch Herdern hindurch nach Littenweiler braucht auch eine Verbindung, z.B. über den Burgdorfweg und die Hinterkirchstraße.</p>	<p>Prinzipiell wird von Seiten der Stadt angestrebt, durch die Radschnellverbindung auch einen Mehrwert für die Radfahrenden zu schaffen, welche die Trasse nur auf einem Teilabschnitt benutzen (wie beispielsweise Freiburger_innen, die vom Freiburger Norden in den Osten möchten). Aus diesem Grund wird ein besonderes Augenmerk auf die Anschlüsse mit den Rad-Vorrang-Routen (und gegebenenfalls weiteren Radschnellverbindungen) gelegt.</p>