

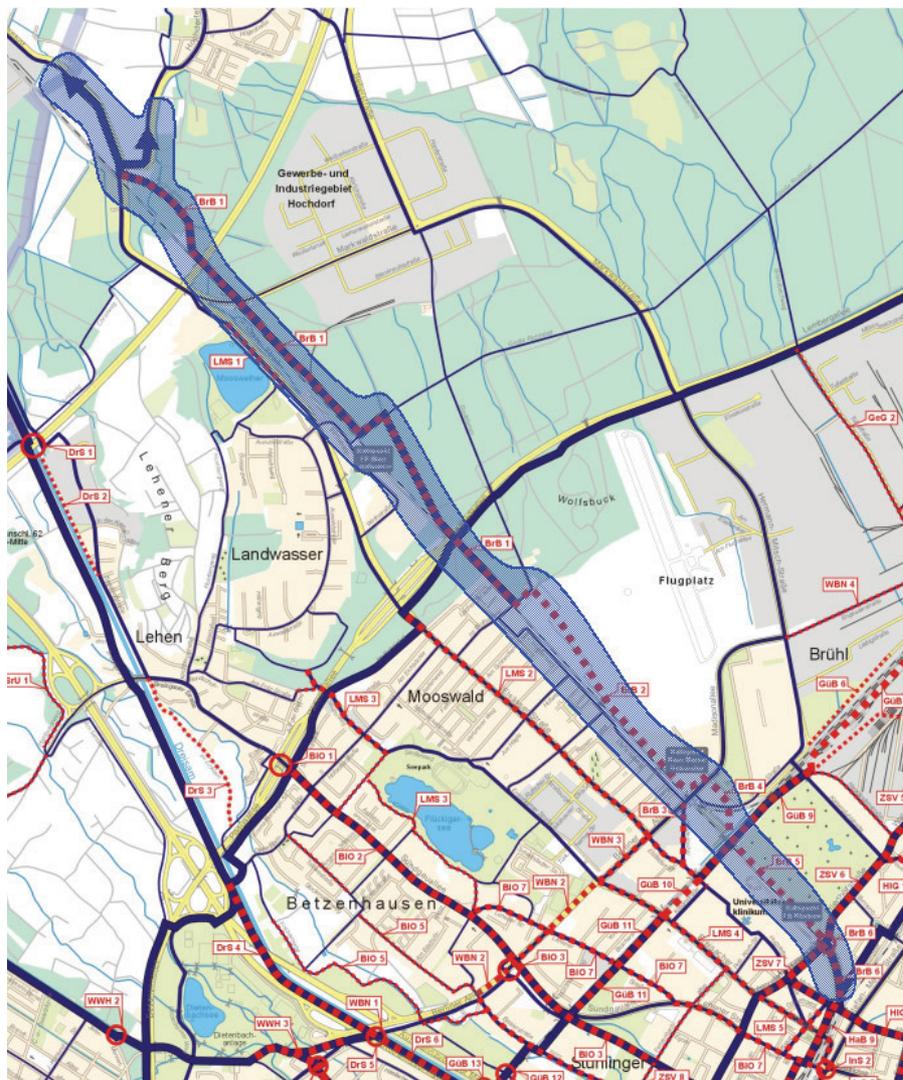
Anhang 3 - Maßnahmenbeschreibungen

Erläuterungen siehe Bericht Ziffer 5.3

Inhalt:

Nr. / Kürzel	Name	Seite
1 / BrB	Breisacher Bahn.....	2
2 / LMS	Landwasser - Mooswald - Stühlinger	7
3 / BIO	Betzenhausen - Innenstadt - Oberau	12
4 / DrS	Dreisam.....Pilotroute!	24
5 / WWH	Waltershofen - Weingarten - Hauptbahnhof.....	37
6 / ORW	Opfingen - Rieselfeld - Weingarten	43
7 / THI	Tiengen - Haslach - Innenstadt	47
8 / KLW	Kappel / Kirchzarten - Littenweiler - Wiehre	52
9 / WeR	Westrandstraße.....	62
10 / WBN	Weingarten - Betzenhausen - IG Nord.....	64
11 / GüB	Güterbahn	70
12 / ZSV	Zähringen - Stühlinger - Vauban	84
13 / HaB	Hauptbahn	94
14 / HIG	Herdern - Innenstadt - Günterstal.....	106
15 / InS	Innenstadt /-ring	113
16 / GeG	Gewerbegebiete.....	123
17 / SrU	Stadtrand / Umland	132
	(Außenbereiche, Ortschaften oder zu Nachbargemeinden)	

Korridor:	Breisacher Bahn
Nr. / Kürzel:	1 / BrB
Funktion:	Vorrangroute, Hauptroute



Die nordöstlich der Bahnstrecke nach Breisach geplante Radroute ermöglicht direkte und komfortable Verbindungen vom Nordwesten der Stadt bis an den Hauptbahnhof. Auf fast der gesamten Länge wird eine vom Kfz-Verkehr getrennte Trasse hergestellt, es gibt Verknüpfungen in das Straßen- und sonstige Radverkehrsnetz und Anbindungen an drei Haltepunkte der S-Bahn.

Der Radweg verbindet die Nachbargemeinden Hugstetten und March, die Ortschaft und das Gewerbegebiet Hochdorf, die Stadtteile Landwasser und Mooswald sowie die Technische Fakultät der Universität mit dem Stadtkern und dem Institutsviertel, dem Hauptbahnhof und weiteren Vorrangrouten in alle Richtungen.

Die Route ist in Teilen schon heute befahrbar, z.T. auf parallelen Wegen. Wichtige Lücken - vor allem die auf dieser Route fehlende Querung der Güterbahn - verhindern aber eine attraktive und durchgängige Befahrbarkeit. Die Schließung dieser Lücke wird möglich, wenn im Rahmen des Konzeptes Breisgau-S-Bahn 2020 eine Verbindungskurve für die S-Bahn von der Güterbahnstrecke zur Breisacher Bahn gebaut wird (BrB 4).

Die alternativen Routen Bärenweg und Elsässer Straße sind aufgrund von Qualitätsmängeln (siehe BrB 3 und LMS 2) und aufgrund vieler Einmündungen und der Führung entlang des z.T. starken Verkehrs weniger attraktiv. Vor allem werden durch die neu geplante Route aber andere Zielbereiche erschlossen. Insbesondere aufgrund der direkten Anbindung der technischen Fakultät an den Stadtkern und die anderen Standorte der Universität hat diese Route eine hohe Bedeutung.

BrB 1 Hochdorf bis Wolfswinkel: Ertüchtigung Forstwege



Beschreibung:

Von Hochdorf und Hugstetten her kommen jeweils bauliche Radwege entlang der Kreisstraßen sowie ein Radweg von Hugstetten südlich der Bahnstrecke. Der Radverkehr wird dann Richtung Elsässer Straße nach Freiburg heringeführt. Die Querungen dieser Radwege über die Kreisstraßen und die Anschlüsse an die neue Route sind zu optimieren.

Vorgeschlagen wird ab hier die Entwicklung einer neuen Route auf den nordöstlich der Bahnstrecke verlaufenden, größtenteils sehr gut ausgebauten Forstwegen Feldmattweg und Lachendämmle. Bei einer stärkeren Nutzung der Route durch die weiteren Ausbaumaßnahmen ist dann zu prüfen, ob eine Asphaltierung sinnvoll ist. Bei stärkerer Nutzung ist dann ebenfalls zu prüfen, ob eine direkte Führung entlang der Bahnstrecke im Bereich des Haltepunktes Landwasser sinnvoll ist.

Zwischen der Granadaallee und dem Wolfswinkel ist ein Forstweg entlang der Bahn vorhanden, aber in sehr schlechtem Zustand. Dieser Weg ist für eine direkte Führung herzurichten. Ein Eingriff in den Baumbestand dürfte dazu nicht nötig sein.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen dieser Alternativroute ist mittel.

Aufwand:

Mittel

Die Sanierung des Forstweges erfordert mittleren Aufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

Vor dem Rest der Route möglich.

BrB 2 Höhe Technische Fakultät: Herstellung Radverbindung

Beschreibung:

Ab dem Wolfswinkel besteht heute eine Radverkehrsverbindung südlich der Bahn über den Elefantenweg. Diese Verbindung beginnt am Wolfswinkel etwas umwegig, ist aber weitgehend in Ordnung. Es fehlt aber eine gute Weiterführung über die Breisacher Straße Richtung Innenstadt (siehe BrB 3). Zudem ist die Technische Fakultät zwar durch eine Unterführung an den Elefantenweg angebunden, durch diese Beschränkung auf einen Zugangspunkt aber in größeren Teilen des Geländes nur umwegig.



Zeitgleich mit dem Projekt BrB 4 soll deshalb eine direkte Verbindung auf der Nordseite der Bahnstrecke direkt entlang der technischen Fakultät vom Wolfswinkel bis zur Madisonallee hergestellt werden. In Teilen ist diese Verbindung bereits vorhanden (Foto). So wird eine direkte und abseits des Verkehrs geführte durchgängige Verbindung möglich.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen dieser Alternativroute ist mittel.

Aufwand:

Sehr hoch

Der bauliche Aufwand für diesen Lückenschluss ist sehr hoch. Z.T. kann er evtl. mit dem weiteren Ausbau der technischen Fakultät hergestellt werden.

Umsetzung:

Mit Projekt, langfristig

Mit Projekt BrB 4, also eher langfristig.

<p>BrB 3 Südwestlich Bahnstrecke - Elefantenweg, Heidenhofstraße: Optimierung der Radverbindung</p>

Beschreibung:

Die bereits heute existierende Parallelroute südlich der Bahnstrecke im Elefantenweg ist in großen Teilen gut befahrbar, der Radverkehr wird im Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone geführt. Die Querung der Berliner Allee zur Heidenhofstraße wurde vor einigen Jahren durch eine Unterbrechung des Mittelstreifens ermöglicht, die Querung der vierstreifigen und stark befahrenen Straße blieb aber schwierig.

Mit der Stadtbahn Messe wird hier eine signalgeregelte Querung über die beiden Fahrbahnen der Berliner Allee sowie eine Z-Abschrankung über die dazwischenliegenden Gleise der Stadtbahn geschaffen.

Nutzen:

Weniger hoch

Die Sicherheit wird durch die signalgeregelte Querung erhöht, die Attraktivität eher verringert. Insgesamt ist der Nutzen weniger hoch.

Aufwand:

Mit Projekt

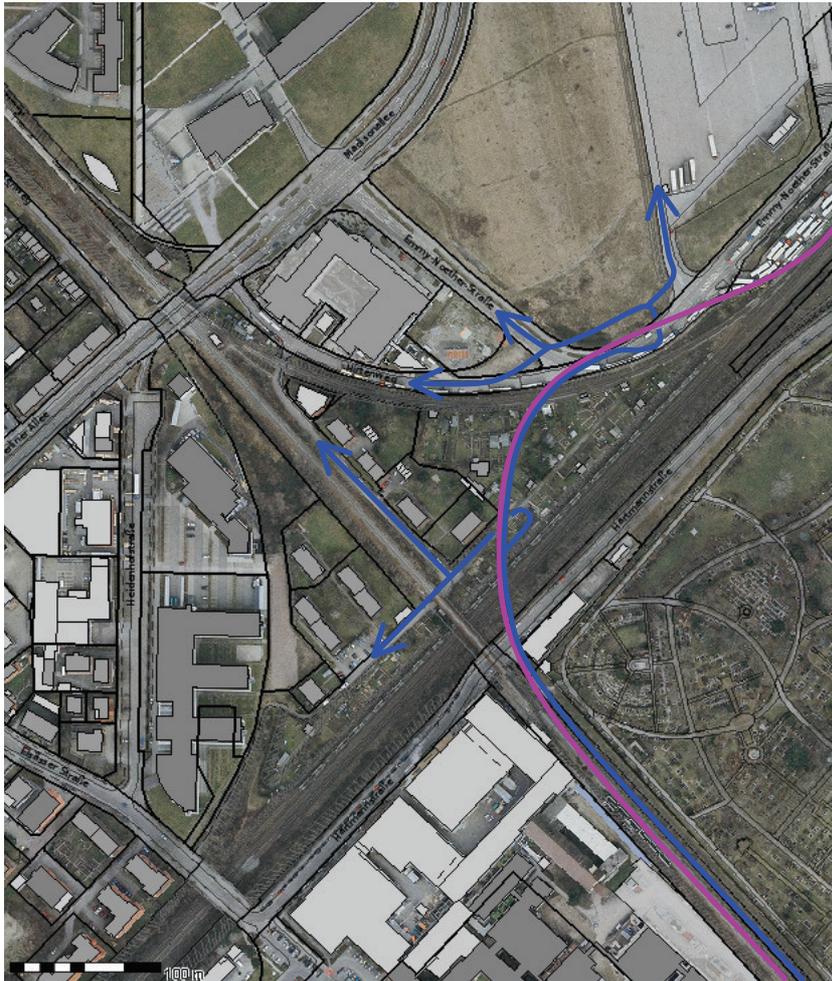
Bestandteil einer Hauptroute. Die Querung wird mit der Stadtbahn Messe geschaffen.

Umsetzung:

Mit Projekt, kurzfristig

Mit Stadtbahn Messe.

BrB 4 Technische Fakultät - Dammweg: Herstellung Radverbindung



Beschreibung:

Im Rahmen des Konzeptes Breisgau-S-Bahn 2020 ist geplant, eine Verbindungskurve für die S-Bahn von der nördlichen Güterbahnstrecke mit einer Brücke über diese zur östlichen Breisacher Bahn zu bauen (lila). Diese Maßnahme kann erst erfolgen, wenn durch den Bau des 3./4. Gleises auf der heutigen Güterbahn Kapazitäten für die S-Bahn frei werden.

In diesem Rahmen soll auch eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr errichtet werden (blau). Die Brücke verbindet den Dammweg, der zwischen Friedhof und Bahnstrecke liegt (BrB 5), mit der Emmy-Noether-Straße und dem Hirtenweg. So werden das Solar-Info-Center, die Messe und die gegenüber liegende Technische Fakultät angebunden.

Neben der Brücke über die Güterbahn sind auch noch Querungen unter der S-Bahn-Strecke nötig, um auf deren nordwestliche Seite zu gelangen (siehe Prinzipskizze).

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die durch dieses Bauwerk mögliche direkte und größtenteils abseits der Verkehrsströme geführte Verbindung der Standorte der Universität bringt einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand:

Sehr hoch

Das lange und hohe Bauwerk über zwei Bahnstrecken plus Unterführung unter der Verbindungsstrecke bedingt einen sehr hohen Aufwand.

Umsetzung:

Mit Projekt, langfristig

Mit Bau der Verbindungskurve Breisgau-S-Bahn, die vom Bau des 3./4. Gleises abhängt, daher eher langfristig.

BrB 5 Dammweg: Ertüchtigung Radverbindung

Beschreibung:

Zwischen dem Hauptfriedhof und der Breisacher Bahn verläuft bereits heute ein Geh- und Radweg, der eine Verbindung zwischen Friedhofstraße und Hartmannstraße ermöglicht. Aufgrund der sehr geringen Netzfunktion für den Radverkehr ist der Weg unbefestigt.

Mit der Herstellung der Verbindung BrB 4 wird dieser Weg asphaltiert und beleuchtet.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen ist insbesondere für eine witterungsunabhängige Nutzung hoch.

Aufwand:

Hoch

Für die Asphaltierung und Beleuchtung ist ein hoher Aufwand nötig.

Umsetzung:

Mit Projekt, langfristig

Mit Projekt BrB 4, also eher langfristig.

BrB 6 Dammweg - Kenzinger Straße - Mathildenstraße: Optimierung der Radverkehrsführung



Beschreibung:

Zur Weiterführung des Dammweges Richtung Innenstadt ist die Querung über die Friedhofstraße zu verbessern. Der heute in Höhe der Lortzingstraße liegende Fußgängerüberweg (rot) sollte in die Achse der Radverbindung gelegt werden (lila).

Optional ist spätestens bei guter Nutzung der Achse eine Brücke über die Friedhofstraße parallel zur Bahnstrecke zu prüfen (grün).

Die Führung in der Kenzinger Straße (Tempo-30-Zone, Mischverkehr) ist in Ordnung, zu optimieren ist die Einmündung zwischen den Bahnstrecken zur Albertstraße. Dort besteht Anschluss an die Routen HIG und HAB.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen der direkten Verbindung ist hoch.

Aufwand:

Mittel

Die Verlegung des Überweges erfordert einen mittleren Aufwand.

Umsetzung:

Mit Projekt, langfristig

Mit Projekt BrB 4, also eher langfristig.

Korridor:	Landwasser - Mooswald - Stühlinger
Nr. / Kürzel:	2 / LMS
Funktion:	Haupttrouten



Dieser Maßnahmen-Korridor umfasst die Elsässer Straße, die vom Stadtteil Landwasser durch den Stadtteil Mooswald bis zur Uni-Klinik verläuft (ab da weiter auf HIG) sowie die parallele Verbindung von Landwasser und Lehen über den Siedlerweg durch den Seepark und über die Breisacher Straße bis zur Innenstadt.

Die Gemeinden March und Hugstetten, die Ortschaft und das Gewerbegebiet Hochdorf, die Ortschaft Lehen sowie die Stadtteile Landwasser und Mooswald werden an die Innenstadt angebunden.

Die Verbindungen haben eine große Bedeutung im Freiburger Radnetz und sind deshalb beide als Hauptroute klassifiziert.

Mängel bestehen hauptsächlich im Verlauf der Elsässer Straße mit dem auf der Südseite veralteten und unsicheren Radweg sowie in der Breisacher Straße mit teilweise komplett fehlenden Radverkehrsanlagen.

LMS 1 Moosweiher: Herstellung Radweg an Elsässer Straße**Beschreibung:**

In diesem Teil der Elsässer Straße (z.T. außerorts) ist Tempo 60 zulässig. Im Bereich Moosweiher ist stadtauswärts ein zwar schmaler, aber ausreichender Radweg vorhanden. Stadteinwärts wird der Radverkehr heute auf einem unbefestigten Geh-/Radweg am Moosweiher entlang geführt. Bei gutem Wetter ist das problematisch wegen Konflikten mit den zahlreichen Spaziergängern und Badegästen, bei schlechtem Wetter wegen der Wegeoberfläche. Eine Befestigung des Weges ist wegen der Nutzungskonflikte nicht sinnvoll.

Vorgeschlagen wird deshalb eine Führung an der Elsässer Straße durch den Bau eines neuen Radweges. Die weitere Radverkehrsführung zwischen dem Moosweiher und der Paduaallee auf beidseitigen baulichen gemeinsamen Fuß-/Radwegen ohne Parkstreifen ist im Wesentlichen in Ordnung.

Im Bereich der Haltestelle Diakoniekrankenhaus sowie zwischen der Haltestelle und der signalisierten Fußgängerquerung an der Einmündung der südlichen Wirthstraße ist zu prüfen, wie die Konflikte zwischen den Fußgängern bzw. Stadtbahn-Fahrgästen und dem Radverkehr entschärft werden können.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Behebung der Probleme bringt mittleren Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Der Neubau eines Radweges im Bereich Moosweiher erfordert einen mittleren Aufwand. Der Aufwand für Verbesserungen im Diakoniekrankenhaus ist gering bis evtl. mittel.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Möglichst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung.

**LMS 2 Elsässer Straße zwischen Paduaallee und Berliner Allee:
Optimierung der Radverkehrsanlagen****Beschreibung:**

Im gesamten weiteren Teil der Elsässer Straße ab der Paduaallee stadteinwärts ist Tempo 50 zulässig. Das Radverkehrsaufkommen in diesem Abschnitt ist mittel (ca. 2.000 Rf/16 Std.). Für den Radverkehr stehen auf beiden Straßenseiten getrennte Geh- und Radwege zur Verfügung, die im Verlauf häufig verschwenken. Auf der südlichen Straßenseite ist der bauliche Radweg durch einen breiten Grün- und Parkstreifen von der Fahrbahn abgesetzt, die Radfurten an den zahlreichen Einmündungen sind entsprechend stark zurückversetzt. Aufgrund dieser Führung und dem hohen Anteil der regelwidrig links fahrenden Radler passieren hier relativ viele Unfälle zwischen Radverkehr und abbiegenden Kfz.

Die Sicherheit der Radverkehrsführung wurde deshalb untersucht. Empfohlen wird die Beibehaltung des baulichen Radweges auf der Nordseite, wobei hier an allen Zufahrten Radverkehrsfurten markiert werden sollen bzw. der Radwegbelag durchgeführt werden soll. Auf der Südseite soll ein Schutzstreifen markiert werden, der den baulichen Radweg ersetzt. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn werden die Konflikte aufgrund schlechter Sichtverhältnisse und die Linksfahrproblematik vermieden.

Da in Teilbereichen Schrägparken vorhanden ist, wurde die geplante Anlage des Schutzstreifens vorerst zurückgestellt, um zunächst Erfahrungen mit dem Einsatz von Schutzstreifen in Freiburg abzuwarten. Erfahrungen anderer Städte zeigen aber, dass diese Kombination sicher ist, wenn ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen vorgesehen wird, so dass die Planungsüberlegungen weiter verfolgt werden sollen.

Ab der Einmündung Türkheimer Weg ist die Radverkehrsführung dann in Ordnung. Hier wird derzeit mit dem Ausbau des Baugebietes Sternenhof auf der Südseite ein Radstreifen gebaut. Am Knoten Berliner Allee bestehen dann aus beiden Richtungen direkt geführte Radfahrstreifen. Östlich der Berliner Allee wurden im Jahr 2012 teilweise vorhandene bauliche Radwege aufgehoben und beidseitig Schutzstreifen angelegt.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Der Nutzen insbesondere für die Sicherheit ist hoch.

Aufwand:**Hoch**

Da in Teilbereichen auch Umbauten notwendig sind und aufgrund der großen Länge entsteht ein hoher Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Aufgrund der Sicherheitsproblematik ist eine baldige Umsetzung nötig.

**LMS 3 Radwege um Seepark und Siedlerweg:
Sanierung und Optimierung der Radverkehrsführung**

Beschreibung:

Im Siedlerweg westlich des Gescheidsteges über die Paduaallee sind die Umlaufsperrern (Drängelgitter) zu überprüfen und möglichst zu entfernen oder zumindest zu reduzieren, um die Befahrbarkeit insb. mit Anhängern zu verbessern. Im weiteren Verlauf bis zur Hofackerstraße sind die Sichtbeziehungen an Einmündungen (z.B. zu WeR) zu verbessern und im Zuge von Sanierungsmaßnahmen (z.T. starke Wurzelhebungen) möglichst die Breite zu erhöhen. Die Signal-Anforderung der Ampel über die Hofackerstraße ist für den Radverkehr zu optimieren.

Im Bereich des Seeparkes sind die Oberflächen einiger Wege wegen Wurzelhebungen in schlechtem Zustand. Insbesondere der Weg zwischen Bürgerhaus und Betzenhauser Torplatz und der Weg südlich des Seeparks sollten saniert werden.

Nutzen:**Weniger Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Verbesserungen bringen einen geringen Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Die Sanierungen erfordern einen mittleren Aufwand.

Umsetzung:**Langfristig**

LMS 4 Breisacher Str. zwischen Berliner Allee und Fehrenbachallee: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:

An der Breisacher Straße verlaufen heute bauliche Radwege, die in Teilen hinter Parkstreifen verlaufen und deshalb risikobehaftet sind. Auch die Breiten und der Oberflächenzustand sind nicht mehr gut.

Mit dem Bau der Stadtbahn Messe - 1. Bauabschnitt bis zur Fehrenbachallee - werden hier durchgängige Radstreifen auf beiden Seiten angelegt. Dadurch wird der Radverkehr im Sichtbereich des Autoverkehrs geführt.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Hauptroute. Die Behebung insbesondere der Sicherheitsmängel verspricht hohen Nutzen.

Aufwand:

Mit Projekt

Mit dem Bau der Stadtbahn Messe.

Umsetzung:

Mit Projekt, kurzfristig

Mit dem Bau der Stadtbahn Messe, vorraussichtlich in den Jahren 2013 bis 2015.

LMS 5 Breisacher Str. zwischen Fehrenbachallee und Bismarckallee: Optimierung bzw. Herstellung Radverkehrsführung

Beschreibung:

Von der Fehrenbachallee bis zur Eschholzstraße verlaufen Radwege z.T. hinter Parkstreifen und mit meist mit viel zu geringen Abmessungen und einer schlechten Oberfläche. Von der Eschholzstraße bis zur Bismarckallee fehlen Radverkehrsanlagen fast völlig. Die Breisacher Straße ist stark vom Kfz-Verkehr befahren (ca. 20.000 Kfz/Tag), so dass gute Radverkehrsanlagen (Radwege oder Radstreifen) erforderlich sind.

Die Route stellt eine wichtige Verbindung vom nördlichen Rand der Innenstadt nach Westen dar, wird aber heute aufgrund der beschriebenen Defizite kaum vom Radverkehr genutzt.



Die Bedeutung dieser Route für den Radverkehr wird mit den im weiteren Verlauf der Breisacher Straße vorgesehenen Verbesserungen für den Radverkehr (LMS 4) weiter zunehmen. Der Ausbau dieser Route ist auch nötig, um die stark belasteten parallelen Routen durch die Lehener Straße und die Mathildenstraße zu entlasten.

Zwischen der Fehrenbachallee und Eschholzstraße ist bereits eine Stadtbahnstrecke vorhanden. Hier sollte versucht werden, auf der Südseite eine besonders störende Engstelle (links) zu beseitigen oder zu verbessern.



Auf der anderen Straßenseite sollte die Führung des Radverkehrs hinter den parkenden Kfz zumindest an den Einmündungen entschärft werden.

Mittel- bis langfristig ist von der Eschholzstraße bis zum Rotteckring der Bau eines 2. Bauabschnittes der Stadtbahn Messe vorgesehen. In diesem Rahmen wird der Straßenraum der Breisacher Straße vermutlich grundlegend verändert. Dies kann angesichts der bestehenden starken Defizite für den Radverkehr aber nicht abgewartet werden.

Es sollen daher - soweit möglich - Verbesserungen mit begrenzten Kostenaufwand durchgeführt werden. Im beengten Straßenraum der Breisacher Straße ist dies schwierig, nähere Untersuchungen sind erforderlich. In der Straße Zur Unterführung könnten evtl. durch eine Reduzierung der langen mehrstreifigen Abschnitte Radstreifen angelegt werden (zumindest jeweils bergauf - blaue unterbrochene Linie oben). Damit wäre die Lücke zwischen den stark befahrenen Radrouten Kreuzstraße / Hugstetter Straße und der Innenstadt geschlossen.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Hauptroute. Verbesserungen haben aufgrund der großen Defizite einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Wegen des späteren grundlegenden Umbaus ist maximal mittlerer Aufwand sinnvoll.

Umsetzung:

Mitelfristig

Korridor:	Betzenhausen - Innenstadt - Oberau
Nr. / Kürzel:	3 / BIO
Funktion:	Vorrangroute, Haupt- und Nebenrouten



Der Korridor Betzenhausen - Innenstadt - Oberau umfasst im Westen mehrere parallel liegende Routen. Im Zentrum verläuft die auf der Sundgauallee und Wannerstraße geplante Vorrangroute, parallel im Norden zweigt eine Hauptroute über die Lehener Straße ab. Im Süden liegen zwei weitere parallele Routen auf der Tränkestraße - Bissierstraße sowie auf der Fischermatte, die beide in der Engelberger Straße zusammengeführt werden.

Im östlichen Teil ab der Wiwillibrücke bündelt sich der Korridor auf die Vorrangroute südlich der Innenstadt über Belfortstraße, Rempartstraße und Wallstraße zur Kartäuserstraße.

Die Radrouten dieses Korridors haben eine wichtige Bedeutung für die West-Ost-Verbindungen innerhalb Freiburgs und werden sehr stark von Radverkehr genutzt (Wiwillibrücke bis zu 10.000 Radfahrer am Tag). Der Korridor verbindet im westlichen Teil ca. 14.000 Einwohner von Betzenhausen und 19.000 Einwohner im Stühlinger mit der Innenstadt und im östlichen Teil ca. 19.000 Einwohnern in Altstadt und Oberau mit dem Hauptbahnhof. Im weiteren Verlauf werden auch die Ortschaft Lehen sowie die Stadtteile Landwasser, Wiehre und Waldsee angebunden. Es werden also einwohnerstarke sowie fahrrad-affine Bereiche der Stadt erschlossen, auch liegen wichtige Ziele wie Berufsschulen, Technisches Rathaus, Universität und Innenstadt an diesen Routen.

BIO 1 Sundgaullee - Knoten Paduaallee: Optimierung Radverkehr**Beschreibung:**

An dem sehr komplexen Knotenpunkt Paduaallee/Sundgaullee trifft die Route BIO auf die Vorrangroute WeR entlang der Weststrandstraße, entsprechend groß ist die Bedeutung dieser Kreuzung für den Radverkehr.

Die Kreuzung weist Radverkehrsanlagen auf, die von der Führung und Breite her nicht optimal sind. Der Knotenpunkt ist wegen seiner Dimensionen und der großen Verkehrsstärken insbesondere auf Sicherheitsbelange des Radverkehrs hin zu überprüfen. Auch der Zulauf und die Verknüpfung der Radverkehrsbeziehungen sollten verbessert werden.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Optimierung verspricht geringen Nutzen, insbesondere für die Sicherheit.

Aufwand:**Mittel**

Überwiegend Veränderungen der Markierungen, z.T. ggf. baulicher Eingriff, insgesamt mittlerer Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Möglichst zusammen mit einer in den nächsten Jahren erforderlichen Sanierung.

BIO 2 Sundgaullee - Paduaallee bis Berliner Allee: Veränderung der Radverkehrsführung**Beschreibung:**

In der Sundgaullee wird der Radverkehr heute auf baulichen Radwegen geführt, die überwiegend sehr schmal sind - wie auch die danebenliegenden Gehwege. Dadurch kommt es immer wieder zu Konflikten mit dem Fußverkehr, der aufgrund der vielen Geschäfte abschnittsweise sehr stark ist. Da der Radweg hinter den Parkstreifen geführt wird, gibt es ein hohes Gefährdungspotenzial an Einmündungen. Direkte Abbiegemöglichkeiten fehlen aufgrund der Führungsform. Durch den

separaten Gleiskörper der Stadtbahn in der Mitte sind die Querungsmöglichkeiten insgesamt sehr beschränkt und eher unkomfortabel. Der Radverkehr ist deshalb abschnittsweise in Gegenrichtung zugelassen, was die genannten Konflikte mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr weiter erhöht.

Straße und Stadtbahngleise sind stark sanierungsbedürftig. Aufgrund der verkehrlichen Mängel sowie städtebaulicher Defizite sollen die Sundgaullee und umgebende Teilbereiche im Rahmen eines Sanierungsverfahrens umfassend umgestaltet werden.

Im Zuge dieser Umgestaltung soll der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert werden. Der Platz hierfür wird gewonnen, indem die heute überlangen Linksabbiegefahrstreifen auf die erforderliche Länge reduziert werden und im Bereich der dann verbleibenden kurzen Abschnitte mit zwei Fahrstreifen je Richtung die Fahrbahn zur Aufnahme von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen verbreitert wird. Insbesondere für den westlichen Abschnitt der Sundgaullee im Bereich des Stadtteilzentrums ist noch planerisch zu konkretisieren, wie eine bessere Radverkehrsführung mit anderen Anforderungen an den Straßenraum (Parken, Liefern, Verbreiterung der Haltestelle Betzenhauser Torplatz einschließlich der Haltestellenzugänge, Gestaltung Straßenraum und Betzenhauser Torplatz) in Einklang gebracht werden kann. Angestrebt werden auch Verbesserungen für die Radverkehrsbeziehungen quer zur Sundgaullee, insbesondere im Bereich des Betzenhauser Torplatzes.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Neuordnung der Radverkehrsführung bringt im Vergleich zur heute sehr unbefriedigenden Situation einen hohen Nutzen.

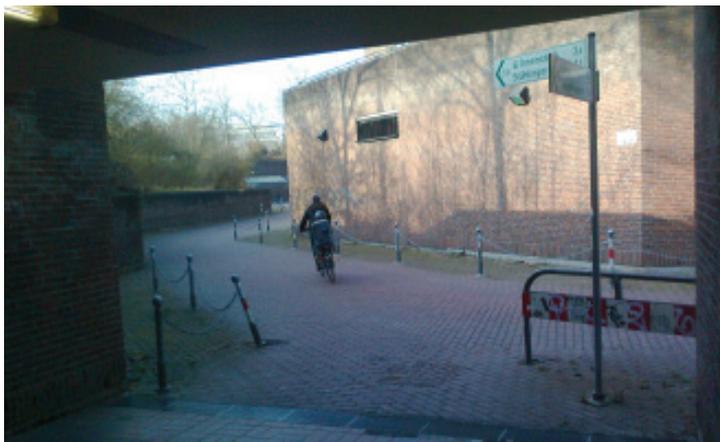
Aufwand:**Mit Projekt**

Der Aufwand ist hoch, die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Sanierungsverfahrens.

Umsetzung:**Mit Projekt, kurzfristig**

Die Umgestaltung erfolgt im Rahmen des Sanierungsverfahrens, voraussichtlich in den nächsten Jahren.

BIO 3 Sundgaullee - Berliner Allee bis Anschluss Wannerstraße: Veränderung der Radverkehrsführung

Beschreibung:

An der Kreuzung mit der Berliner Allee wird der Radverkehr heute durch eine bis zwei Unterführungen und über einen tief liegenden, unübersichtlichen Platz geführt. Aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen, der mangelnden sozialen Kontrolle und des Höhenunterschiedes ist diese Führung unattraktiv. Die Unterführungen ermöglichen allerdings auch eine wartezeitfreie Querung ohne Konflikte mit dem Autoverkehr.

Ab dem Knotenpunkt wird der Radverkehr auf der Südseite der Stadtbahnlinie bis zur Wannerstraße geführt. An der ab hier von der Stadtbahn abzweigenden Sundgaullee bestehen auch Radwege, die aber am Knotenpunkt Berliner Allee nicht fahrbar angeschlossen sind. Der nördliche ist erst weiter westlich durch eine Unterführung an der Haltestelle Runzmattenweg erreichbar, der südliche gar nicht.

Auch im Verlauf der Berliner Allee bestehen nur in einem Abschnitt Radverkehrsanlagen (siehe auch WBN 2).

Insgesamt sind die Radverkehrsführungen an diesem Knotenpunkt unattraktiv und lückenhaft, viele Verbindungen fehlen. Die mangelnden Verbindungen in alle Richtungen befördern auch das Radfahren in der falschen Richtung.



Es sollen deshalb im Verlauf der Sundgauallee und auch der Berliner Allee soweit möglich in alle Richtungen ebenerdige Führungen für den Radverkehr hergestellt werden, möglichst auch mit gesicherten Abbiegebeziehungen. Ob die Führung in Form baulicher Radwege oder als Radstreifen auf der Fahrbahn hergestellt wird, ist in der Planung anhand der örtlichen Verhältnisse und der Verkehrsmengen zu prüfen. Ebenso ist zu prüfen, ob ebenerdige Wege für den Fußverkehr sinnvoll sind.

Ein neuer Radweg von der Sundgauallee nördlich der Stadtbahnlinie bis zum Technischen Rathaus (heute Trampelpfad) soll weitere direkte Verbindungen ermöglichen.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Direkte und ebenerdige Verbindungen versprechen einen hohen Nutzen.

Aufwand:

Hoch

Da abschnittsweise bauliche Veränderungen nötig sind entsteht ein hoher Aufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

BIO 4 Wannerstraße bis Wiwilibrücke: Optimierung Radführung

Beschreibung:

Die Vorrangroute führt durch Wannerstraße, Wentzinger Straße und über die Wiwilibrücke Richtung Innenstadt. Dieser Abschnitt zählt zu den vom Radverkehr am stärksten befahrenen in Freiburg (bis zu 10.000 Radfahrende / Tag). Die Bedeutung wird mit der Herausnahme des Radverkehrs von der parallelen Stühlingerbrücke noch zunehmen.

Mängel bestehen in der Wannerstraße insbesondere zwischen der Eschholzstraße und der Guntramstraße (im Luftbild orange markiert), hier führen die geringen Breiten zusammen mit starken Fußgängerströmen (u.a. Stadtbahn-Haltestelle) zu Konflikten.

Da eine Verbreiterung nicht möglich ist, sollen verschiedene Verbesserungen im Detail durchgeführt werden. So sollen die Lampenmasten zwischen Haltestelle und Häusern versetzt und die dortige Freisitzfläche überprüft werden. Der Briefkasten Ecke Guntramstraße sollte versetzt, die Ecke begradigt werden.

Weitere Schwachpunkte sind die in die Wannerstraße einmündenden Straße sowie die Einmündung in die Wentzingerstraße. Deshalb soll der gesamte Abschnitt der Wannerstraße ab der Fehrenbachallee über die Wentzingerstraße bis zur Wiwilibrücke als Fahrradstraße mit Bevorrechtigung ausgewiesen werden (blaue Linie). Weitere Details wie die Freihaltung der Sicht an Einmündungen und die Herausnahme des Parkens auf einer Straßenseite in der Wentzingerstraße unter der Stadtbahnbrücke ergänzen dies.



Außerdem sollte die Führung in der Wentzinger Straße Höhe Wiwilibrücke attraktiver gestaltet werden, indem der dortige Kfz-Verkehr reduziert wird.

Zu prüfen ist eine Unterbrechung der Durchfahrtsbeziehung für den Kfz-Verkehr, wobei die Auswirkungen durch Umwegverkehre zu berücksichtigen sind (s.a. BIO 6).

Zur weiteren Führung des Radverkehrs östlich der Wiwilibrücke siehe BIO 8.

Nutzen:

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen wird als mittel eingeschätzt.

Mittel

Aufwand:

Der Aufwand mehrerer kleiner Verbesserungen ist insgesamt mittel.

Mittel

Umsetzung:

Kurzfristig

BIO 5 Tränkestraße - Wilmersdorfer Straße sowie Fischermatte: Optimierung der Radverkehrsführung



Beschreibung:

BIO 5 umfasst zwei Nebenrouten (orange), die durch den Stadtteil Betzenhausen führen.

Beide Nebenrouten stellen ruhige, für den Radverkehr attraktive Achsen dar, mit eher lokaler Bedeutung. Beide Routen sind abschnittsweise in guter Qualität zu befahren, weisen aber auch unbefriedigende Teilabschnitte auf.

Bei beiden Routen sollen Verbesserungen für Sicherheit und Komfort hergestellt werden durch Verbesserung der Sichtbeziehungen, Verbesserung der Linienführung, ggf. Vorrang an Einmündungen, Verbreiterungen und ggf. weitere Maßnahmen.

hungen, Verbesserung der Linienführung, ggf. Vorrang an Einmündungen, Verbreiterungen und ggf. weitere Maßnahmen.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Nebenroute, mittlerer Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Die Maßnahmen insgesamt verursachen einen mittleren baulichen Aufwand und aufgrund der Kleinteiligkeit relativ viel planerischen Aufwand. Aufwand insgesamt mittel.

Umsetzung:

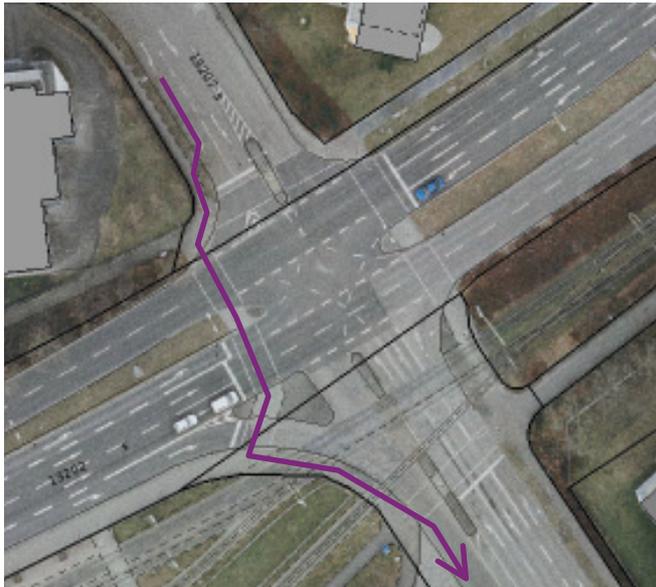
Langfristig

BIO 6 Bissierstraße - Engelberger Str. bis Wiwilibrücke: Optimierung der Radverkehrsführung

Beschreibung:

BIO 6 umfasst Maßnahmen entlang der Hauptroute Bissierstraße / Engelberger Straße.

Die Bissierstraße ist mit dem dortigen geringen Kfz-Verkehr für den Radverkehr gut geeignet. An den Anfangs- und Endpunkten ist die Weiterführung bislang aber nicht gut gelöst - hier sind Verbesserungen durchzuführen (siehe Beschreibungen unter den Luftbildern).



Knotenpunkt Berliner Allee - Wilmersdorfer Straße - Bissierstraße: Die Radverkehrführung über den Knotenpunkt mit Stadtbahngleisen in Seitenlage ist heute umständlich und soll optimiert werden.

Weiterführung Bissierstraße in Fuß-Radweg: Die umständliche Radverkehrführung um die Parkstände am Ende des Wendehammers soll durch deren Entfernung begradigt werden.

Im weiteren Verlauf kreuzt die Route die Nebenroute Fehrenbachallee und (nun als Engelbergerstraße) die Vorrangroute Eschholzstraße, beide Kreuzungssituationen sind in Ordnung, lediglich der Radstreifen zum ARAS in der Engelberger Straße ist zu verbreitern.

Anschließend folgt von der Eschholzstraße bis zur Wentzinger Straße eine Führung durch dicht besiedelte Wohn- und Geschäftsbebauung im Stühlinger, verbunden mit Störungen wie Lieferverkehr, Parksuchverkehr, Ein- und Ausfahrtsverkehr. Eine Verbesserung kann hier nur durch Reduktion der Kfz-Mengen erreicht werden, z.B. durch Ausweisung als Fahrradstraße (siehe Beschreibung BIO 4) sowie durch Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Reglementierung des Parkens. So sollten in der Innenkurve der Engelbergerstraße die (wenigen) Parkplätze entfernt werden, um die Sicht dort zu verbessern.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Hauptroute. Der Nutzen der Verbesserungen wird als mittel eingeschätzt.

Aufwand:

Mittel

Der Aufwand wird als mittel eingeschätzt.

Umsetzung:

Langfristig

**BIO 7 Lehener Straße - Sundgauallee bis Unterführung Hbf:
Optimierung der Radverkehrsführung**

Beschreibung:

Die Lehener Straße führt als Hauptroute für den Radverkehr von der Sundgauallee bis zur Unterführung nördlich des Hauptbahnhofes. Sie hat Bedeutung für den Durchgangsverkehr (Anbindung Seepark und umliegende Stadtteile sowie Lehen) und hohe Bedeutung für den Erschließungsverkehr von aufkommensstarken Einrichtungen. Die Bedeutung der Lehener

Straße wird weiter zunehmen mit den baulichen Entwicklungen Westarkaden und Erweiterung Uni-Klinik. Die Lehener Straße wird stark bis sehr stark vom Radverkehr genutzt. Da die Radverkehrsführung wechselt erfolgt die Beschreibung in Abschnitte aufgeteilt.



Abschnitt 1:

Die Anschlüsse an den Seepark sowie die Berliner Allee sind zu optimieren. Die baulichen, nicht benutzungspflichtigen Radwege sind in der bestehenden Tempo-30-Zone nicht mehr zulässig, zudem verlaufen sie hinter Parkstreifen und auf der Südseite neben einem teilweise sehr schmalen Gehweg. Sie sind deshalb aufzuheben oder in ihrer Ausgestaltung deutlich zu verbessern. Ein Teilabschnitt dient der Durchführung des Radverkehrs gegen die dort bestehende Einbahnstraße, dieser Abschnitt sollte beibehalten werden.

Abschnitt 2:

Auch von der Berliner Allee bis zur Güterbahnlinie ist die Führungsform zu überprüfen. Die z.T. in weiten Teilen noch vorhandenen nicht benutzungspflichtigen Radwege, immerhin überwiegend ohne Parkstreifen, könnten angesichts der bestehenden Tempo-30-Zone aufgehoben werden. Mit dem Bauvorhaben Westarkaden wird ein Radfahrstreifen im Zulauf zum Knotenpunkt angelegt.

Abschnitt 3:

Im diesem Bereich (Agentur für Arbeit sowie Klinik für Tumorbilogie) ist Tempo 50 zulässig. Diese zulässige Geschwindigkeit und die Führungsform der benutzungspflichtigen Radwege hinter Parkstreifen sind zu überprüfen. Der Anschluss an die Sundgauallee im Bereich Technisches Rathaus stadteinwärts ist zu optimieren. Hier ist insbesondere die konfliktbehaftete Führung des Radstreifens rechts des Kfz-Rechtsabbiegers zu verändern.

Abschnitt 4:

Im Bereich Fehrenbachallee bis Eschholzstraße besteht Tempo 50, die Führung des Radverkehrs erfolgt auf Radfahrstreifen. Die Radfahrstreifen sind durch die Anlage von Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkern hin zu verbessern.

Abschnitt 5:

Der Abschnitt von der Eschholzstraße bis zur Unterführung am Hauptbahnhof ist Tempo-30-Zone, hier gibt es sehr starken Radverkehr und erhebliche Beeinträchtigungen durch liefernde, ein- und ausfahrende und teilweise rückstauende Kfz.

Verbesserungen sind aufgrund der Enge und der starken Nutzungen nur begrenzt möglich. Anzustreben sind eine Umgestaltung des Straßenraumes durch Anlage von baulichen Parkstreifen. Als erster Schritt dazu sollen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an den Einmündungen vorgezogene Gehwegnasen gebaut werden, die auch Verbesserungen für den Fußverkehr bringen. Eine wünschenswerte Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen soll im Rahmen eines gesamthaften Verkehrslenkungskonzeptes für diesen Teil des Stühlingers geprüft werden. Zu prüfen ist dabei die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie evtl. Beschränkungen oder Lenkungen des Kfz-Verkehrs.

Auch an der heute sehr unübersichtlichen Einmündung der Unterführung ist eine Verbesserung der Sichtbeziehungen sowie eine Bevorrechtigung des Radverkehrs zu prüfen und ggf. baulich zu unterstützen.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Lehener Straße ist eine der meist befahrenen Radrouten in Freiburg, Verbesserungen nützen entsprechend vielen Radfahrern.

Aufwand:**Mittel**

Die Maßnahmen erfordern einen hohen Planungsaufwand, der bauliche Aufwand ist mittel.

Umsetzung:**Mittelfristig**

BIO 8 Wiwilibrücke Ost: Verbesserung der Anbindung u.a. durch Herstellung einer zweiten Rampe

Beschreibung:

Von der Wiwilibrücke führt bislang nur nach Süden eine Rampe, nach Norden eine Treppe. Diese Fahrbeziehung Richtung "kleine Bismarckallee" und Eisenbahnstraße wird bislang nur umwegig um den Brückenfuß herum erreicht.

Vorgeschlagen wird deshalb eine zweite, nach Norden führende Rampe. Auch als Ersatz für die mit der Sperrung der Stühlingerbrücke wegfallende direkte Radverkehrsverbindung in die Bertoldstraße hat diese Rampe einen Nutzen, wobei angesichts der Topografie und der geringen Nutzungen im westlichen Bereich der Bertoldtrasse bis zur Moltkestraße die Führung am Konzerthaus vorbei nur wenig attraktiv ist.

Da auch im weiteren Verlauf der Bertoldstraße das Radfahren aufgrund des starken Fußverkehrs wenig attraktiv und für diesen störend ist, sollten Richtung Innenstadt vorrangig die Verbindungen über Sedanstraße und Belfortstraße (BIO 9) sowie im Norden Eisenbahnstraße und Rosastraße (InS 3) aufgewertet werden.

Dazu sind neben einer zusätzlichen Rampe nach Norden auch an der südlichen Rampe inklusive Einmündungen Sedanstraße und Wilhelmstraße Verbesserungen durchzuführen. Dabei dient die zusätzliche Rampe nach Norden auch der Entlastung der südlichen Rampe. Verbesserungsmöglichkeiten am Fuß der südlichen Rampe wären eine bevorrechtigte Anbindung der Rampe an die Sedanstraße, eine Führung des Radverkehrs über den Konrad-Adenauer-Platz statt über den zu schmalen seitlichen Radweg sowie eine Reduzierung oder Aufhebung der hier den Radverkehr kreuzenden Kfz-Zufahrt zum Platz.

Bei der Prüfung einer Rampe nach Norden sind neben dem Kosten-Nutzen-Verhältnis auch bauliche Probleme (darunter liegt eine Tiefgarage), die Eingriffe in die Platznutzung und stadtgestalterische Belange zu betrachten.

Nutzen: **Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen ist insgesamt als mittel anzusehen.

Aufwand: **Hoch**

Der Neubau einer Rampe verursacht einen hohen Aufwand.

Umsetzung: **Kurzfristig**

Möglichst im Zusammenhang mit der beabsichtigten Sperrung der Stühlingerbrücke.

BIO 9 Wilhelmstraße - Belfortstraße: Optimierung der Radführung
--

Beschreibung:

Zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr in der Fortführung der Achse Richtung Osten sind in der Wilhelmstraße und der Belfortstraße die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie weiterer, begleitender Maßnahmen wie die Verbesserung der Sicht an Einmündungen zu prüfen. Diese Überlegungen sind einzubinden in ein gesamthaftes Verkehrslenkungskonzept für das Sedanquartier und die Rempartstraße (s. BIO 10) in Zusammenhang mit der Unterbrechung und Umgestaltung des Rotteckringes.

Nutzen: **Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Auf Grund der starken Frequentierung ist der Nutzen auch bei kleineren Verbesserungen hoch.

Aufwand: **Gering**

Es kommen verkehrsregelnde Maßnahmen und wenige bauliche Maßnahmen mit mittlerem Aufwand in Betracht.

Umsetzung: **Kurzfristig**

**BIO 10 Rempartstraße - Holzmarkt - Wallstraße:
Optimierung der Radverkehrsführung****Beschreibung:**

Der Straßenzug ist zum einen Teil der Vorrangroute, zum anderen die nächstgelegene Umfahrung um die für den Radverkehr tagsüber gesperrte Durchfahrt der Altstadt. Zudem liegen an diesem Abschnitt der Route die vom Aufkommen her bedeutendsten Ziele des Radverkehrs in Freiburg überhaupt: die Innenstadt-Standorte der Universität. Dieser Abschnitt zählt damit zu den wichtigsten und aufkommensstärksten im gesamten Freiburger Radnetz.

Insbesondere in der Rempartstraße ist die Attraktivität für den Radverkehr wegen des erheblichen Kfz-Verkehrs (zu großen Teilen Zielverkehr zu den zahlreichen Parkierungsmöglichkeiten), der vielen Ein- und Ausparkvorgänge an den Senkrecht- und Längsparkständen, der überdimensionierten und ungegliederten Verkehrsflächen sowie des desolaten Gesamteindrucks der sanierungsbedürftigen Straße stark beeinträchtigt.

Der Bebauungsplan für die Umgestaltung des Rotteckrings sieht die Ausweisung der Rempartstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) vor. Verbesserungen für den Radverkehr sind darüber hinaus anzustreben über eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen in Zusammenhang mit dem Verkehrslenkungskonzept für Sedanquartier und Rempartstraße sowie über die Reduzierung von Parkierungsvorgängen im Straßenraum. Im Zusammenhang mit der Sanierungsbedürftigkeit der gesamten Straße und mit Verbesserungen für die Verbindung der Universitätsstandorte mit der Mensa ist eine grundlegende Umgestaltung der Rempartstraße wünschenswert, in deren Rahmen diese und weitere Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können.

Im weiteren Verlauf der Route im Abschnitt Wallstraße sind begleitende Verbesserungen wie die Verbesserung der Sicht an Einmündungen, die Koordination der Ampelschaltungen z.B. an Schwabentorring und Greiffeneggring, etc. durchzuführen. Untersucht werden soll auch die Option einer Unterbrechung der durchgängigen Kfz-Verbindung Wilhelmstraße - Rempartstraße - Wallstraße - Kartäuserstraße.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen ist wegen der unbefriedigenden Verhältnisse sowie wegen der hohen Anzahl der profitierenden Radnutzer als hoch zu bezeichnen.

Aufwand:**Mit Projekt / gering**

Eine Umgestaltung der Rempartstraße müsste im Rahmen der ohnehin erforderlichen Sanierung erfolgen, eine Reduzierung der Verkehrsmengen im Rahmen des Verkehrslenkungskonzeptes Sedanquartier. Die Maßnahmen im Zuge der Wallstraße erfordern eher geringen Aufwand

Umsetzung:**Kurzfristig**

BIO 11 Kartäuserstraße: Optimierung der Radverkehrsführung**Beschreibung:**

Den östlichen Abschluss der Route bildet die Kartäuserstraße. Die Kartäuserstraße ist in drei Abschnitten zu betrachten: Westlich Fabrikstraße bzw. Mühlenstraße kommen alle von Osten kommenden Radverkehre zusammen und es herrscht dementsprechend ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen. Östlich davon bis zum Sandfangweg ist der Radverkehr nicht mehr ganz so stark ist, der Straßenquerschnitt aber noch eher eng und die Bebauung dicht. Nochmals reduziert sich der Radverkehr ab dem Sandfangweg, hier hat die Kartäuserstraße einen eher außerörtlichen Charakter.

Da der parallel verlaufende Dreisamradweg wegen der begrenzten Breiten und wegen der teilweisen Mischung mit dem Fußverkehr aufgrund der sehr starken Nutzung zunehmend Konflikte aufweist, soll die Kartäuserstraße als Entlastung für den Radverkehr attraktiver gemacht werden.

Vorgeschlagen wird dazu die Einrichtung einer Fahrradstraße, evtl. schrittweise in Teilbereichen. Ein erster Abschnitt könnte vom Schwabentorring bis zur Fabrikstraße reichen, eine optionale Erweiterung bis zum Sandfangweg. Dazu sind auch begleitende Maßnahmen im Straßenraum durchzuführen wie die Verbesserung der Sichtbeziehungen an Einmündungen sowie eine Optimierung der Parkregelungen. Bei einer Vorfahrtsregelung ist sicherzustellen, dass die Straße nicht für zusätzlichen Kfz-Durchgangsverkehr attraktiver wird und es nicht schneller gefahren wird. Die Kfz-Verkehrsführung ist dabei sorgfältig zu betrachten, da die Straße der Erschließung des Gebietes dient und bei Spielen des Freiburger SC zusätzlichen Verkehr aufnehmen muss. Betroffen wären auch wenige Busfahrten der VAG (Linie 17 Lassbergstr. - Siegesdenkmal).

Nutzen:**Hoch**

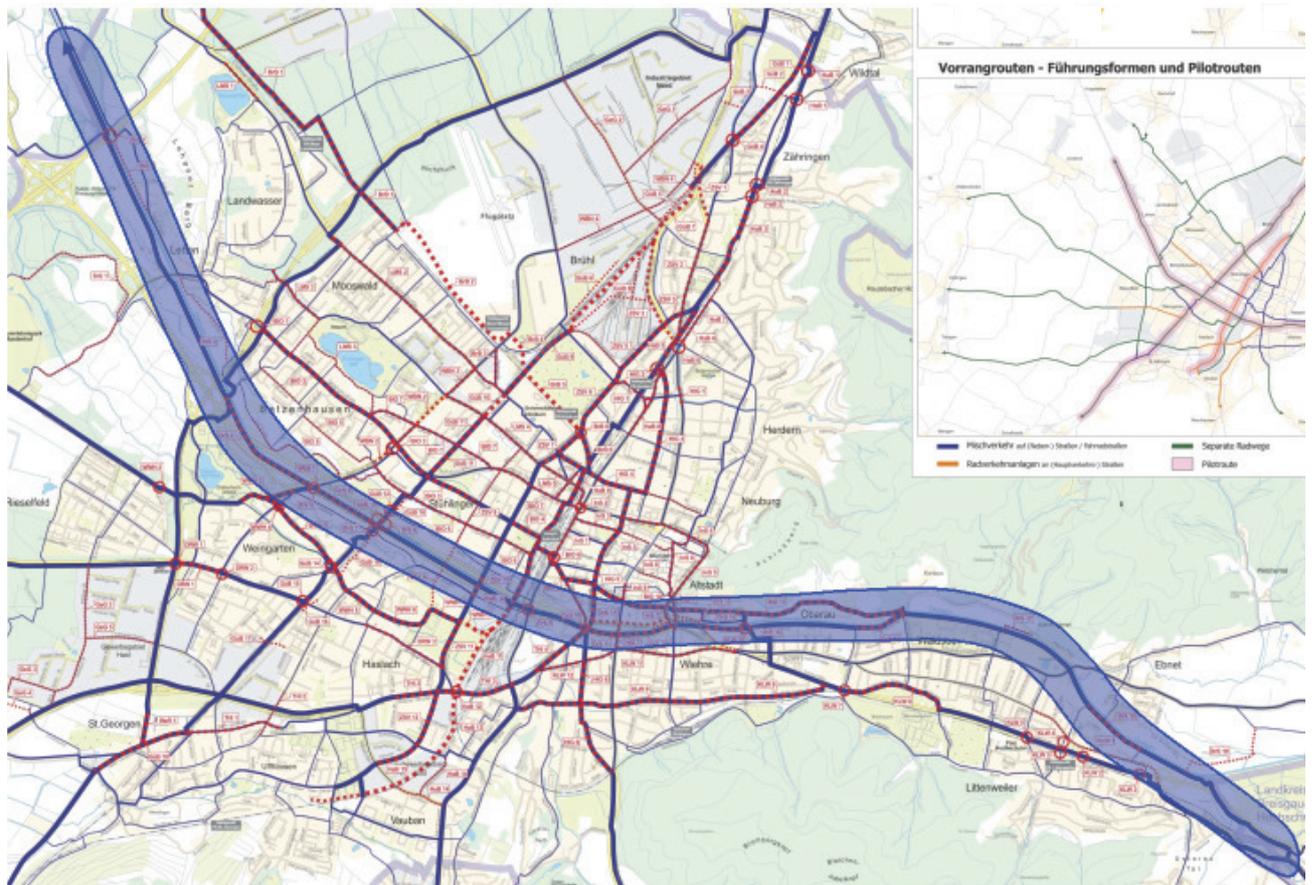
Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen ist auf dieser wichtigen und stark befahrenen Achse hoch.

Aufwand:**Gering**

Eher Verkehrsregelnde Maßnahmen mit geringem baulichen Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Korridor:	Dreisam
Nr. / Kürzel:	4 / DrS
Funktion:	Vorrangroute - Pilotroute !



Der am Südufer der Dreisam geführte Radweg ermöglicht direkte und komfortable Verbindungen quer durch die ganze Stadt in Ost-West-Richtung. Auf der gesamten Länge besteht eine fast vollständig vom Kfz-Verkehr unabhängige Trasse mit zahlreichen Verknüpfungen in das Straßen- und sonstige Radverkehrsnetz.

Der Radweg am Dreisamufer verbindet viele Stadtteile wie Lehen, Betzenhausen, Weingarten, Haslach, Stühlinger, Innenstadt, Wiehre, Oberau, Ebnet, Littenweiler und Kappel. Außerdem bindet er Orte außerhalb Freiburgs an wie im Westen Bötzingen, Gottenheim, March, Hugstetten und Umkirch sowie im Osten Kirchzarten, Oberried und Stegen. Er ist mit fast allen anderen bestehenden und geplanten Radvorrangrouten verknüpft und bildet so das „Rückgrat“ des Freiburger Rad-Vorrang-Netzes.

Seit vielen Jahren wird der Dreisamuferradweg immer weiter ausgebaut und wird heute sehr stark genutzt. In Teilbereichen fahren hier bis zu 10.000 Radfahrende am Tag. Neben der Behebung einzelner Defizite durch den Bau von Rampen oder Beleuchtung steht deshalb beim Dreisamuferradweg vor allem eine Erhöhung der Kapazität durch die Beseitigung von Engstellen und die Trennung vom Fußverkehr im Vordergrund.

Der Ausbau des Dreisamuferradweges ist Bestandteil des 2008 vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans VEP 2020.

Aufgrund der hohen Nutzung und der optimalen Lage ist der Dreisamuferradweg eine der drei Pilotrouten zum Aufbau des Rad-Vorrang-Netzes und wurde ins Förderprogramm des Landes aufgenommen. Bei der Bereitstellung der Fördermittel und der städtischen Komplementärmaßnahmen sollen möglichst viele Einzelmaßnahmen bis zum Ende des DHH 2015/2016 umgesetzt werden.

DrS 0 Dreisamuferradweg: Maßnahmenuntersuchung

Beschreibung:

Zur Konkretisierung und Priorisierung der Maßnahmen wird der gesamte Dreisamuferradweg einer Überprüfung der Maßnahmen auf Nutzen, Machbarkeit und Kosten unterzogen. Auch gesamthafte Regelungen wie Vorfahrtsregelung, Randmarkierung, Hochwassersperrung, Winterdienst und Beleuchtung werden überprüft und umgesetzt.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Grundlegend für eine zielgerichtete Umsetzung der Einzelmaßnahmen, daher sehr hoher Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Mittlerer Kostenaufwand, bei Durchführung mit städtischem Personal sind entsprechende Kapazitäten bereitzustellen. Ggf. Vertiefung einzelner Projekte, dann entsprechende, den Projekten zuzuordnende Kosten.

Umsetzung:

Kurzfristig

Wichtige Grundlage für die anstehenden Einzelmaßnahmen, daher kurzfristig.

DrS 1 Lehen: Fuß- / Radbrücke über die Dreisam

Beschreibung:

Eine neue Brücke über die Dreisam parallel zu Autobahn und geplanter Eisenbahnstrecke (3./4. Gleis Rheintalbahn) ermöglicht eine direktere Verbindung der westlichen Stadtteile, Ortschaften und Umlandgemeinden, z.B. Hochdorf, Lehen und Umkirch. Sie schließt eine Lücke zwischen den über 3 km auseinanderliegenden Brücken in Lehen und Hugstetten.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund der lockeren Besiedlung geringer Nutzen.

Aufwand:

Mit Projekt

Zu prüfen ist im Rahmen des Bahnneubaus, ob eine solche Verbindung dort mit errichtet werden kann, z. B. als Erweiterung der Bahnbrücke als Notfallweg der Bahn oder als separater Steg als Ausgleich für Beeinträchtigungen des Naherholungsraumes. Dies wurde auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingebracht. Bei einer separaten Erstellung auf Kosten der Stadt dürfte der Aufwand den Nutzen übersteigen.

Umsetzung:

Mit Projekt, langfristig

Nur zusammen mit Projekt „Neubau Rheintalbahn“ möglich.

**DrS 2 Dreisamufer Nordseite Höhe Gewerbegebiet Lehen:
Radweg entlang Damm****Beschreibung:**

Heute wird der Radverkehr in Lehen auf der Nordseite der Dreisam durch ein Gewerbegebiet geführt, an der Dreisamdamm besteht ein unbefestigter Fußweg. Die Führung für den Radverkehr ist aufgrund der Einmündungen etc. und des Umweges nicht optimal. Angestrebt wird ein parallel zum bestehenden Fußweg geführter asphaltierter Radweg, möglicherweise im Zusammenhang mit der Befestigung des Hochwasserdamms.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Es besteht ein geringer Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Der Kostenaufwand ist voraussichtlich mittel.

Die Planung ist mit Gewässerschutzbelangen abzustimmen.

Umsetzung:**Langfristig**

Aufgrund des weniger hohen Nutzens eher langfristige Umsetzung.

**DrS 3 Dreisamufer Nordseite Höhe Lehen:
Radweg mit Baugebiet „Im Zinklern“****Beschreibung:**

Auf der Nordseite der Dreisam wird der Radverkehr in Höhe Lehen heute durch den Ort geführt. Diese Führung ist für den Durchgangsverkehr nicht optimal, da aufgrund parkender Kfz, Einmündungen etc. starke Konflikte bestehen. Ab der Unterführung unter der Paduaallee, wo über die Betzenhauser Brücke auch ein Anschluss an den südlichen Dreisamuferweg besteht, soll deshalb mit der Entwicklung des Baugebietes „Im Zinklern“ eine attraktive Führung für den Radverkehr bis zur Breisgauer Straße vorgesehen werden. Die Radroute kann entweder am Dreisamufer (auf oder hinter dem Damm, möglichst vom Fußverkehr getrennt) oder im Baugebiet mit wenig Beeinträchtigungen durch parkende Fahrzeuge, Einmündungen etc. geführt werden. Dies ist im Rahmen der Baugebietsentwicklung zu klären.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Die Umgehung des Ortskernes und die gradlinige Verbindung entlang der Dreisam verspricht einen hohen Nutzen für den Radverkehr.

Aufwand:**Mit Projekt**

Die Maßnahme wird mit der Erschließung des Baugebietes erfolgen.

Umsetzung:**Mit Projekt, kurzfristig**

Maßnahme wird mit der Erschließung „Im Zinklern“ umgesetzt, voraussichtlich kurzfristig.

DrS 4 Dreisamuferradweg - Dreisamknie: Verbreiterung

Beschreibung:

In Höhe Betzenhausen ist zwischen der Betzenhauser Brücke und dem sogenannten Dreisamknie der Radweg zu schmal, außerdem ist nur ein grober Asphaltbelag mit „ausgefransten“ Rändern vorhanden. Ein Ausbau in der erforderlichen Breite und Qualität ist nötig.

Nutzen:

Weniger hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Mittlerer Nutzen, Komfortverbesserung, sinnvoll auch zur Erhaltung des Bestandes.

Aufwand:

Mittel

Mittlerer Kostenaufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

DrS 5 Dreisamuferradweg - Berliner Brücke: Ertüchtigung Rampe

Beschreibung:



An der Berliner Brücke ist als Verbindung von der Brücke und somit den Stadtteilen Weingarten und Rieselfeld zum Dreisamuferradweg lediglich eine flach geneigte, aber mit Treppenstufen versehene sogenannte Treppenrampe vorhanden. Sie besteht aus zwei Teilen, die um 180° versetzt angeordnet sind.

Durch die Auffüllung der Treppenstufen zumindest am Rand soll die Treppenrampe zu einer zumindest bergab befahrbaren

Rampe ertüchtigt werden. Für eine Befahrbarkeit bergauf ist sie vermutlich zu steil, eine Hürde in beiden Richtungen stellt zudem die 180°-Wende am Mittelpodest dar. Zu prüfen ist, ob durch Ergänzung einer weiteren Rampe für den unteren Teil ab dem Podest / der Wendepalte nach Osten eine Befahrbarkeit in beide Richtungen ermöglicht werden könnte. Die technische Machbarkeit beider Varianten ist noch nicht geprüft.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Sehr hoher Nutzen.

Aufwand:

Hoch

Die Auffüllung der Treppenstufen würde einen mittleren Aufwand, die Ergänzung einer Rampe nach Osten einen hohen Aufwand bedingen.

Umsetzung:

Kurzfristig

DrS 6 Dreisamuferradweg - Güterbahnbrücke bis Berliner Allee: Beleuchtung

Beschreibung:

In diesem Bereich ist die noch fehlende Beleuchtung zu ergänzen, um ein sicheres Fahren bei Nacht zu ermöglichen. In den übrigen Bereichen stadteinwärts ist Beleuchtung vorhanden.

Punktuell ist stadtauswärts auch noch die Beleuchtung an der Betzenhauser Brücke zu prüfen. Ziel wäre die bessere Erkennbarkeit der dortigen Querungsstelle, der Rad-Informationstafel und einer möglichen Absperrung bei Hochwasser.

Nutzen:

Bestandteil einer Vorrangroute.

Mittel

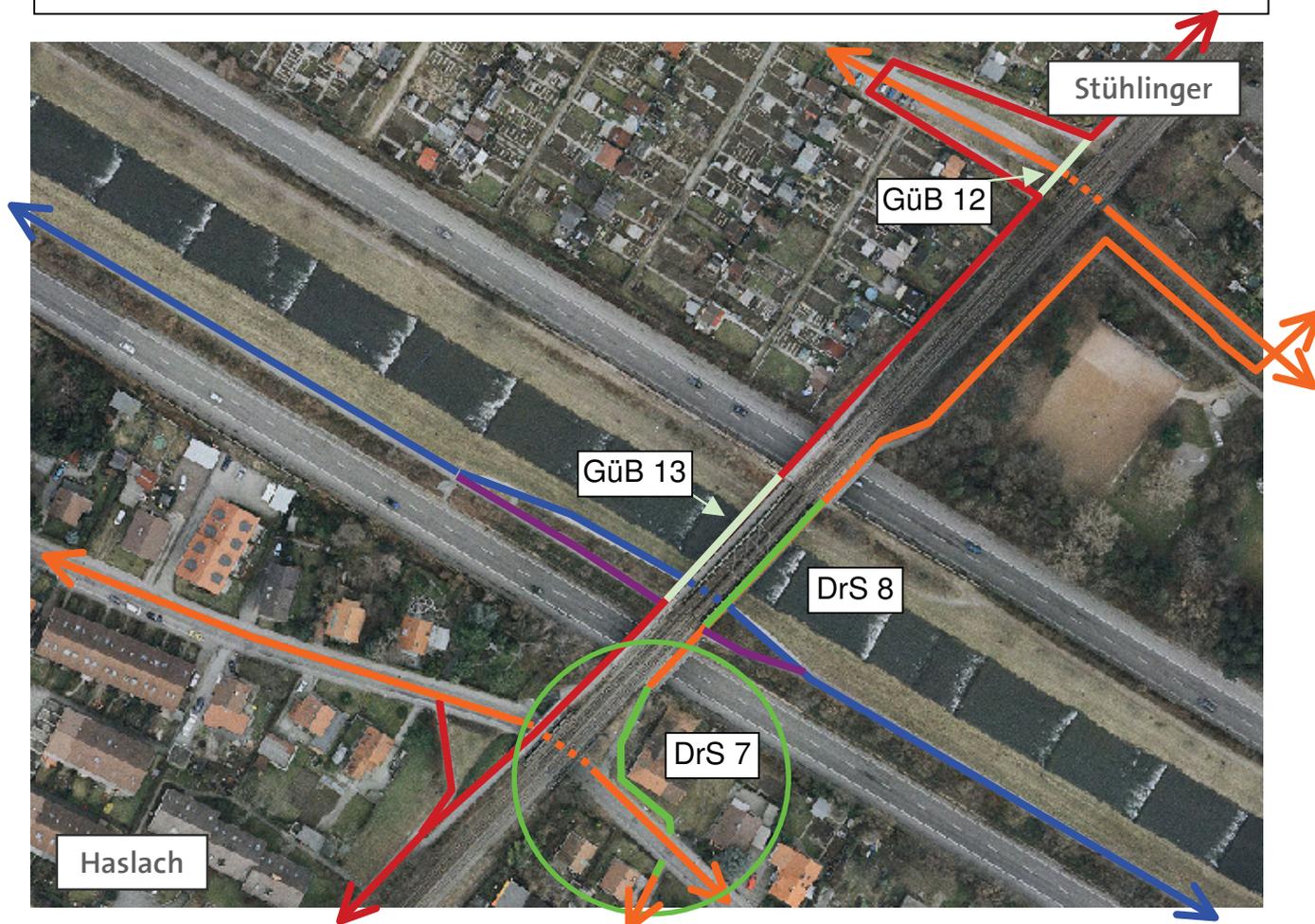
Aufwand:

Mittel

Umsetzung:

Kurzfristig

DrS 7 Dreisamuferradweg - Güterbahnbrücke: Rampe zur Haslacher Straße



Beschreibung:

Auf der Ostseite der Güterbahnbrücke über die Dreisam gibt es heute vom Dreisamuferradweg zur parallelen Haslacher Straße keine befahrbare Verbindung, sondern lediglich eine mit einer Schieberampe versehene Treppe.

Zukünftig soll hier eine Rampe eine fahrbare Verbindung ermöglichen, die den Anschluss des Dreisamuferradweges an Haslach, aber auch die direkte Verbindung der Stadtteile Haslach und Stühlinger verbessert.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Hoher Nutzen sowohl für die beiden Rad-Vorrang-Routen Dreisam und Güterbahn als auch für die kleinräumige Verbindung der Stadtteile Haslach und Stühlinger.

Aufwand:**Hoch**

Hoher baulicher Aufwand.

Umsetzung:**2012 erfolgt**

**DrS 8 Dreisamuferradweg - Güterbahnbrücke Ost:
Geländererhöhung**

Beschreibung:

Auf der Ostseite der Güterbahnbrücke, die der Anbindung des Stadtteils Stühlinger an den Dreisamuferradweg sowie zur Verbindung nach Haslach dient, ist das Gelände anlässlich einer Sanierung auf normgerechte Maße zu erhöhen. Die Sanierung wird von der DB durchgeführt, die Mehrkosten der Geländererhöhung hat die Stadt zu tragen. Gelände Westseite siehe GÜB 13.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Ohne die Geländererhöhung kann Radverkehr nicht mehr zugelassen werden.

Aufwand:**Mittel**

Mittlerer baulicher Aufwand, denkmalschutzrechtliche Genehmigung wurde bereits erteilt.

Umsetzung:**2012 begonnen**

Im Zuge der anstehenden Sanierung

DrS 9 Dreisamuferradweg - Schnewlinbrücke: Rampe

Beschreibung:



Die Schnewlinbrücke, die den Hauptbahnhof, die westliche Innenstadt und die Radverkehrsachse Merzhauser Straße - Heinrich-von-Stephan-Str. anbindet, ist heute nur über eine Treppe mit dem Dreisamuferradweg verbunden. Hier ist der Ersatz durch eine befahrbare Rampe vorgesehen.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund der zentralen Lage und der Verknüpfung wichtiger Radrouten und der bisher gar nicht befahrbaren Verbindung sehr hoher Nutzen.

Hohe Bedeutung auch als Umleitungsstrecke beim Neubau der Kronenbrücke ab 2014.

Aufwand:

Hoch

Hoher baulicher Aufwand.

Rampe Schnewlinbrücke



Umsetzung:

2012 erfolgt

DrS 10 Dreisamuferradweg - Kronenbrücke Westseite: Anschluss mit Rampe

Beschreibung:

Die Kronenbrücke, die Innenstadt und Wiehre anbindet, ist heute auf der Westseite nur über eine Treppe mit dem Dreisamuferradweg verbunden. Im Rahmen des Neubaus der Kronenbrücke für die Stadtbahn Rotteckring sind beidseitige Rampen und eine Verbreiterung des Uferradweges unter der Brücke hindurch vorgesehen.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund der zentralen Lage und der Verknüpfung wichtiger Radrouten und der bisher nur auf der Ostseite der Kronenbrücke befahrbaren Rampe sehr hoher Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Wird im Rahmen des Projektes „Stadtbahn Rotteckring“ durchgeführt, der Radetat wird nicht in Anspruch genommen.

Umsetzung:**Mit Projekt, kurzfristig**

Zusammen mit Projekt „Stadtbahn Rotteckring“.

DrS 11 Dreisamuferstraßen: Rückbau mit Stadttunnel
--

Beschreibung:

Nach dem Bau des Stadttunnels können die Dreisamuferstraßen zurückgebaut werden. In diesem Rahmen sollen dort auch Radverkehrsanlagen angelegt werden. Dies entspricht auch den in den „Stadtteileitlinien Innenstadt“ gewünschten Entwicklungen.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Der Nutzen ist zur Entlastung des Dreisamuferradweges und zur Erschließung der direkt anliegenden Nutzungen hoch.

Aufwand:**Mit Projekt**

Wird im Rahmen des Projektes „Stadttunnel“ durchgeführt, der Radetat wird nicht in Anspruch genommen.

Umsetzung:**Mit Projekt, langfristig**

DrS 12 Dreisamuferradweg zwischen Marien- und Luisensteg: Verbreiterungen

Beschreibung:

In diesem Bereich bestehen einige Engstellen durch Bäume sowie den sehr schmalen Durchlass unter dem Mariensteg über die Dreisam. Ein Begegnungsverkehr ist hier nur eingeschränkt oder gar nicht möglich, Ausweichmanöver verursachen immer wieder Gefährdungen und Verzögerungen.

Ein punktueller Ausbau an den Bäumen (Stützmauer in die Dreisamböschung) bzw. eine Verbreiterung des Durchlasses sollen diese Engstellen beseitigen.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund der hier besonders starken Nutzung und der häufigen Konflikte in der bestehenden Situation sehr hoher Nutzen.

Aufwand:**Hoch**

Hoher baulicher Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig****DrS 13 Nordseite Dreisam zwischen Mariensteg und Mühlenstraße:
Lückenschluss Fußweg****Beschreibung:**

Auf der Nordseite des Dreisamufers besteht fast durchgängig im gesamten Stadtgebiet ein Fußweg. Zur möglichst weitgehenden Trennung des langsamen Fußverkehrs und des schnellen Radverkehrs ist dieser nördliche Weg durch den Belag und die verkehrsrechtliche Ausweisung Fußgängern vorbehalten. Schilder auf der Südseite weisen Fußgänger darauf hin, möglichst die Nordseite benutzen. Im Bereich Schwabentor, also auf Höhe des östlichen Altstadtrandes, besteht allerdings noch eine einzige Lücke in dem Fußweg.

Diese Lücke soll zur durchgängigen Nutzbarkeit des Fußweges auf der Nordseite und somit zur Entlastung der am südlichen Ufers der Dreisam verlaufenden Radvorrangroute geschlossen werden. Ziel ist es, soweit möglich die vom Radverkehr benutzte Südseite zu entlasten und so Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren. Die vorhandenen Möglichkeiten des zu Fuß Gehens auf der Südseite soll aber durchgängig bestehen bleiben, da hier auch weiterhin kleinräumige Verbindungen für den Fußverkehr angeboten werden sollen.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Durch Verlagerung des Fußverkehrs von dem engen Geh-/Radweg auf der Südseite auf die Nordseite hoher Nutzen für den Radverkehr. Sehr hoher Nutzen für den Fußverkehr.

Aufwand:**Hoch**

Im Rahmen der Sanierung einer Stützmauer konnten im Jahr 2010 bereits Vorkehrungen für eine Schließung dieser Lücke getroffen werden. Weitere Teile davor und dahinter fehlen aber noch. Eine Machbarkeitsstudie ist vorhanden. Hoher baulicher Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig**

DrS 14 Dreisamuferradweg - Leo-Wohleb-Brücke bis Fabrikstraße: Verbreiterungen

Beschreibung:

In Höhe des Geländes der Brauerei Ganter ist der Dreisamuferradweg heute besonders schmal und unübersichtlich. Im Zuge der anstehenden städtebaulichen Neuordnung des Brauereigeländes sollen ggf. Chancen zur Verbreiterung des Radweges genutzt werden. Wegen der schwierigen Topographie sind dazu umfangreiche Umbauten nötig.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund der hier besonders starken Nutzung und der häufigen Konflikte in der bestehenden Situation sehr hoher Nutzen.

Aufwand:

Sehr hoch

Aufgrund der Enge zwischen Ganter-Brauerei und Dreisamufer beschränkte Ausbaumöglichkeiten mit sehr hohem Aufwand. So befinden sich hier z.B. die Heizzentrale und die Brunnen der Brauerei. Soweit sich bei der städtebaulichen Entwicklung des Geländes Möglichkeiten ergeben, sollten diese unbedingt genutzt werden.

Umsetzung:

Kurzfristig

DrS 15 Dreisamuferradweg: Querung Fabrikstraße

Beschreibung:



Hier treffen die querende Fabrikstraße und der Dreisamuferradweg aufeinander, dies ist die einzige Stelle mit nicht kreuzungsfreier Führung im Stadtkern. Für eine Bevorrechtigung des Radverkehrs wie am Sandfangweg ist die Stelle derzeit aber zu unübersichtlich. Eine Verbesserung ist evtl. im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des Ganter-Areals möglich. Denkbar sind - in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung - eine Aufweitung der ebenerdigen Kreuzung mit Vorrang des Radverkehrs oder eine kreuzungsfreie Führung unter der Brücke hindurch (blaue Linie).

Im weiteren Verlauf ist in der Hindenburgstraße zu prüfen, ob die Aufteilung des Straßenraumes zugunsten des starken Radverkehrs (z.B. Problematik aufgehende Autotüren) verbessert werden kann.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund der konfliktbehafteten Kreuzung und der Verflechtung zweier wichtiger Radverkehrsrouten sowie des Kfz-Verkehrs hoher Nutzen.

Aufwand:

Hoch

Umsetzung:

Kurzfristig

DrS 16 Dreisamuferradweg zwischen Tuslinger Straße und Sandfangweg: Trennung vom Fußverkehr

Beschreibung:



Hier besteht eine nicht ausreichend breite gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr. Für die an manchen Tagen bis zu 10.000 Radfahrenden und die gleichzeitig hohe Fußverkehrsdichte und Freizeitnutzung sind die gemeinsame Führung und die vorhandene Breite nicht geeignet. Die Führung führt immer wieder zu Konflikten und Behinderungen.

Als sinnvollste und günstigste Lösung soll ein neuer Fußweg auf der Dreisam-abgewandten Seite angelegt werden. Die Anlage des Fußweges ist Voraussetzung, um den vorhandenen Weg als reinen Radweg mit einer dann ausreichenden Breite nutzen zu können. Die Neuanlage eines Fußweges bietet neben der sinnvollen Zuordnung des Fußweges zu den Freizeitnutzungen hin auch den geringsten Eingriff in Baumbestand und Liegewiese und auch die geringsten Kosten. Bei einer Neuanlage eines Radweges hätte dieser breiter werden müssen, aufgrund der gradlinigeren Trassierung wären mehr Bäume entfallen. Für die Anlage des neuen Weges sind die Verlegung einer Laufbahn und von Teilen eines Spielplatzes und weiterer Freizeitgeräte nötig. Der stark von Radfahrenden genutzte Abzweig zum Sportgelände der Universität hin wird auch befestigt, der Radverkehr dort zugelassen.

Nutzen:

Sehr Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund der hier starken Nutzung und der häufigen Konflikte in der bestehenden Situation hoher Nutzen.

Aufwand:

Hoch

Hoher baulicher Aufwand

Hoher planerischer Aufwand, da die bestehende Laufbahn und der Kinderspielplatz verlegt oder verändert werden müssen. Auch die vorhandenen Bäume und die Freizeitnutzung des Sandfangwiese sind zu berücksichtigen.

Umsetzung:

2012 begonnen

DrS 17 Dreisamuferradweg - Ottiliensteg: Freigabe für Radverkehr**Beschreibung:**

Durch die Freigabe des Steges und der angrenzenden Wege (heute führt bereits die Radwegweisung hierher) wird die Verbindung zur Jugendherberge und den Mountainbike-Strecken im angrenzenden Waldgebiet verbessert.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Weniger hoher Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Mittlerer Aufwand (Geländerhöhung, Schilder, Angleichung Belag am Steg). Rechtliche Regelungen mit dem Eigentümer Land sind zu prüfen. Bei der derzeit diskutierten Gewässerrenaturierung der Dreisam in diesem Bereich ist auf eine Offenhaltung der Verbindung zu achten.

Umsetzung:**Langfristig****DrS 18 Dreisamuferradweg zwischen René-Schickele-Straße und Brugga-Brücke: Trennung vom Fußverkehr****Beschreibung:**

Im diesem Bereich besteht eine nicht ausreichend breite gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr. Geplant ist - evtl. in Zusammenhang mit der Gewässer-Renaturierung der Dreisam - die Trennung von Fuß- und Radverkehr durch die Neuanlage eines Radweges.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Hoher Nutzen, ggf. schrittweise umsetzen.

Aufwand:**Hoch**

Baulicher Aufwand auf großer Länge

Bestehende Ausgleichsflächen müssen verlegt / kompensiert werden, ggf. sind Anliegen des Gewässerschutzes zu berücksichtigen.

Umsetzung:**Kurzfristig**

DrS 19 Dreisamuferradweg - Brunnensteg - alte B 31: Freigabe des Weges für Radverkehr

Beschreibung:



Durch Freigabe des vorhandenen Weges durch das Wasserschutzgebiet, der deswegen heute abgezäunt ist, kann vor allem die Freizeitnutzung des Dreisamgebietes weiter verbessert werden. Es wird eine direkte Verbindung zwischen der ehemaligen B31-Trasse (zurückgebaut als Geh- und Radweg) und dem Dreisamuferradweg hergestellt.

Nutzen:

Bestandteil einer Nebenroute. Mittlerer Nutzen, auch für Fußverkehr, vor allem vorteilhaft für Freizeitnutzung.



Aufwand:

Der bauliche Aufwand ist voraussichtlich mittel (Weg vorhanden, Asphaltierung nicht angemessen, ggf. Zäune versetzen).

Zu klären ist allerdings, ob und wie eine Freigabe durch das Wasserschutzgebiet, Zone 2, ermöglicht werden kann, dazu ist evtl. die Verlegung eines Wegestückes notwendig. Die Schutzzone 1 müsste evtl. umfahren werden. Aus Sicht des Trinkwasserschutzes ist die Freigabe kritisch zu sehen.

Zudem ist die Wegführung durch das dortige FFH-Gebiet voraussichtlich nicht möglich.

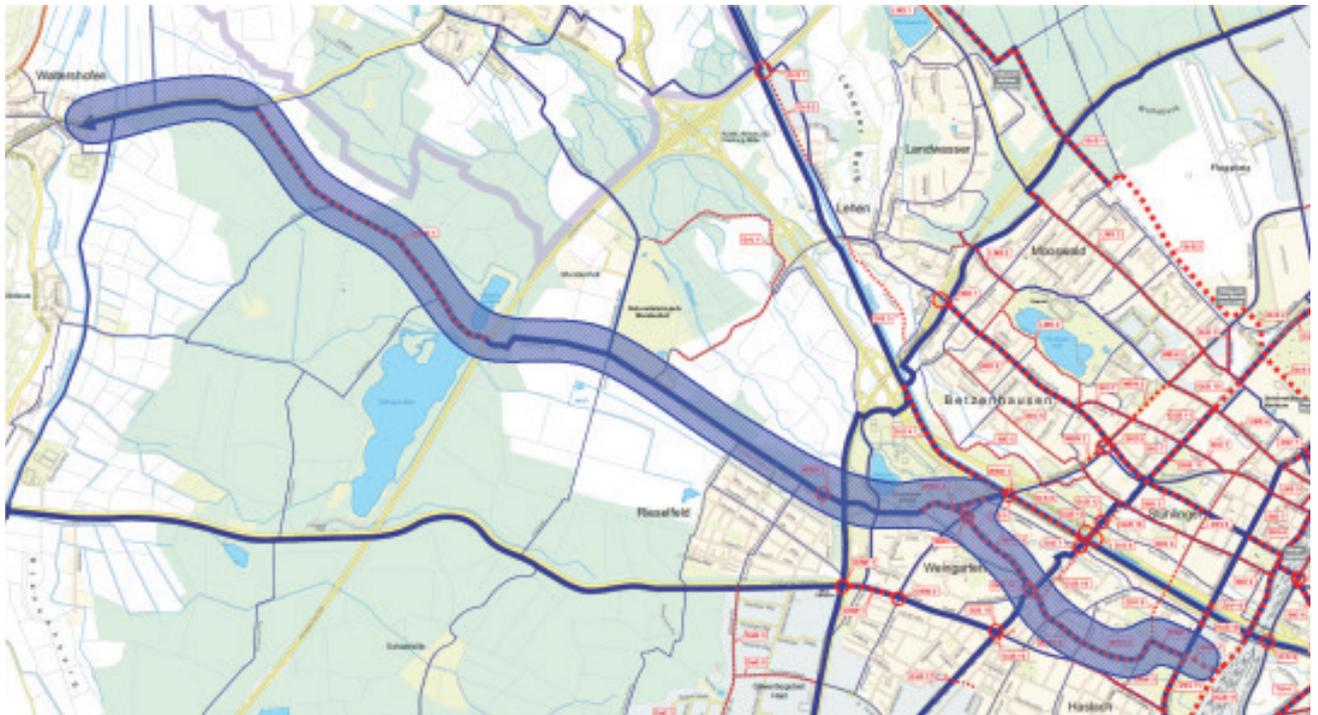
Umsetzung:

Langfristig

Nicht vordringlich, aber sinnvoll im Rahmen des Gesamtausbaus.

Aufgrund des nötigen planerischen Vorlaufes mit der Klärung natur- und wasserschutzrechtlicher Fragen eher langfristig.

Korridor:	Waltershofen - Weingarten - Hauptbahnhof
Nr. / Kürzel:	5 / WWH
Funktion:	Vorrangroute



Die Radvorrangroute dient als schnelle Ost-West Verbindung. Sie bindet die Ortschaft Waltershofen an das übrige Stadtgebiet an, so wird u.a. für die Schüler aus Waltershofen eine gute Verbindung zu den Schulen im Rieselfeld hergestellt. Über die Route werden die wichtigen Freizeitziele Opfinger See und Mundenhof sowie der Naherholungsraum am Tuniberg erschlossen. Die Stadtteile Rieselfeld, Weingarten und Haslach werden an die Radvorrangroute Dreisam und die geplante Vorrangroute Hauptbahn sowie an das allgemeine weitere Radwegenetz angebunden.

Von der Umkircher Straße in Waltershofen ausgehend folgt die Route dem Staudenweg, dem Waltershofer Weg am Mundenhof vorbei sowie der Mundenhofer Straße und verläuft über den Mundenhofer Steg durch die Dietenbach-Anlage. Richtung Norden erfolgt dann der Anschluss über die Berliner Brücke an den Dreisamradweg und Richtung Norden (Route Weingarten - Betzenhausen - IG Nord WBN).

Weiter Richtung Osten verläuft die Route durch den Unteren Mühlenweg. Die ursprünglich vorgesehene Routenführung entlang des Dorfbaches wurde fallengelassen, um die dortige Freizeit- und Erholungsnutzung nicht zu beeinträchtigen. Weiter verläuft die Route über die Christophstraße durch Haslach, entlang der Staudinger Gesamtschule als weiterem wichtigen Ziel und erreicht über die Staudinger Straße die geplante Radvorrangroute Hauptbahn mit Anschluss auch Richtung Hauptbahnhof.

WWH 1 Staudenweg Waltershofen - Opfinger See: Asphaltierung

Beschreibung:

Der ca. 2,3 km lange unbefestigte Forstweg von der Umkircher Straße bis zum Opfinger See soll asphaltiert werden, um eine ganzjährige gute Befahrbarkeit inklusive Winterdienst möglich zu machen. Im Rahmen der Planfeststellung des 3./4. Gleises der Rheintalbahn hat die Stadt diese Asphaltierung von der DB gefordert, um die Radanbindung von Waltershofen und Umkirch zu den Schulen im Rieselfeld sicherzustellen, während der parallel liegende Mundenhofer Weg wegen des Neubaus der dortigen Brücke gesperrt ist.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Asphaltierung verbessert den Fahrkomfort erheblich und ermöglicht eine witterungsunabhängige Befahrbarkeit. Sie bringt deshalb einen mittleren Nutzen.

Aufwand:

Mit Projekt

Aufgrund der Führung durch verschiedene Schutzgebiete ist die Zulässigkeit zu klären. Umsetzung ggf. im Rahmen des Projektes Ausbau Rheintalbahn.

Umsetzung:

Mit Projekt, mittelfristig

Umsetzung mit dem Ausbau der Rheintalbahn, also voraussichtlich mittelfristig.

WWH 2 Mundenhofer Steg: Optimierung Radverkehrsführung



Beschreibung:

Die heutige Linienführung am westlichen Fuß des Mundenhofer Steges ist für eine zügige und sichere Fahrweise ungünstig. Eine direkte und somit spitzwinklige Einmündung wie beim bisherigen Trampelpfad (durchbrochene Linie) auf die Mundenhofer Straße mit dem dort notwendigen landwirtschaftlichen Verkehr ist wegen der Vorfahrts- und Sichtverhältnisse ungünstig und wurde deshalb durch einen Zaun versperrt.

Die Rampe soll daher weiterhin rechtwinklig in die Mundenhofer Straße einmünden, die Kurve aber fahrdynamisch günstiger ausgestaltet werden.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute, mit mittlerem Nutzen.

Aufwand:

Gering

Geringer baulicher Aufwand.

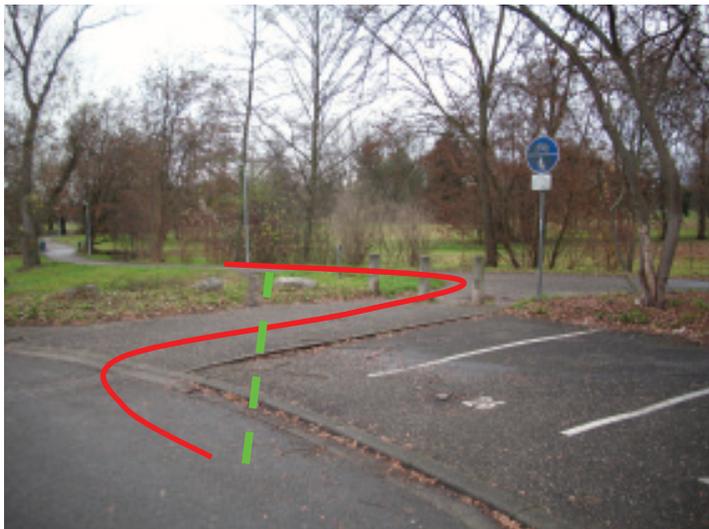
Umsetzung:

Mittelfristig

WWH 3 Dietenbach-Anlage: Wegeführung und Anschlüsse an den Rohrgraben und die Berliner Brücke optimieren

Beschreibung:

Die Wegeführung durch die Dietenbach-Anlage ist eher in Details zu verbessern. So sind Ausrundungen zu optimieren oder an sich vorhandene getrennte Fußwege durch eine Sanierung wieder zu reaktivieren. Die Wegweisung ist zu verdeutlichen, für Ortsunkundige ist die Routenführung unklar. Die Wegeoberflächen sind z.T. sanierungsbedürftig.



Der Anschluss an die Straße Rohrgraben muss - in Zusammenhang mit der dortigen Weiterführung durch Maßnahme WWH 4 - baulich an die Erfordernisse einer Vorrangroute angepasst werden. Die heutige Ausrundung (rot) und die Betonpoller sind für einen sicheren und zügigen Radverkehr nicht geeignet und durch eine gradlinige Anbindung (grün) zu ersetzen.



Der Anschluss Richtung Berliner Brücke verläuft über einen Holzsteg, der bei einer möglichen Erneuerung besser in Fahrtrichtung auszurichten ist (grün).

Ab da besteht eine direkte Verbindung auf den Radweg auf der Berliner Brücke zwischen Fahrbahn und Stadtbahngleisen, der im Zuge der Route WBN verbessert werden soll (WBN 1). Des Weiteren besteht eine Verbindung zu dem Radweg auf der Berliner Brücke südlich der Stadtbahngleise. Hier ist die Querung der Stadtbahngleise (Aufstellflächen, Radien) zu optimieren.

Nutzen:

Bestandteil einer Vorrangroute, mittlerer Nutzen.

Mittel

Aufwand:

Die Kosten der Anschluss- und Detailverbesserungen werden als gering eingeschätzt, die Neuausrichtung des Steges kann nur im Rahmen einer Erneuerung realisiert werden.

Gering

Umsetzung:

Mittelfristig

WWH 4 Querung Binzengrün: Radverbindung herstellen



Beschreibung:

Die Verbindung vom Rohrgraben zum Unteren Mühlenweg über die Straße Binzengrün mit der Stadtbahn in Seitenlage ist heute im Mischverkehr befahrbar, für den Radverkehr sind die versetzten Einmündungen aber unübersichtlich und umständlich.

Diese Führung im Mischverkehr ist zu verbessern, z.B. durch Abbiegestreifen für den Radverkehr oder zurückverlegte Haltelinien für den Verkehr im Binzengrün.

Zu prüfen ist auch eine separate Radführung für unsichere Radfahrer durch eine weitere Ampelquerung der Straße.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Verbesserung der heute unattraktiven Querung ist von hohem Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Voraussichtlich entsteht mittlerer Aufwand.

Umsetzung:

Mittelfristig

WWH 5 Unterer Mühlenweg, Christophstraße und Ludwig-Frank-Weg: Optimierung der Radverkehrsführung



Beschreibung:

Die Führung für den Radverkehr ist hier weitgehend in Ordnung. Der Untere Mühlenweg ist Tempo-30-Zone, über die Güterbahn führt ein Radweg, die Christophstraße ist Verkehrsberuhigter Bereich, im Ludwig-Frank-Weg besteht eine getrennte Führung für den Fuß- und Radverkehr.

Zu Verbessern sind die Sichtverhältnisse an Einmündungen und evtl. die Parkregelungen, bei stärkerer Nutzung ist die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Vorfahrt zu prüfen, evtl. auch die Verbreiterung des Ludwig-Frank-Weges.

Die Signal-Anforderung und Schaltung der Ampel über die Feldbergstraße ist mit einer entsprechend frühzeitigen Erfassung für den Radverkehr anzupassen.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Durch die Verbesserungen entsteht ein mittlerer Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Für verkehrsregelnde und kleine Umbaumaßnahmen ist mittlerer Aufwand erforderlich.

Umsetzung:**Mittelfristig**

WWH 6 Ludwig-Frank-Weg - Marienmattenweg - Staudinger Straße: Optimierung der Radverkehrsführung

**Beschreibung:**

Die Führung des Radwegs vor dem Schuleingang der Staudinger Gesamtschule mit rund 1.200 Schülern und über den Schulhof ist insbesondere zu Pausenzeiten für eine zügige und sichere Fahrweise nicht akzeptabel.

Hier ist eine alternative Route zur Umfahrung dieser Konfliktbereiche zu finden, z.B. über einen Ausbau eines weiteren Teilabschnittes des Ludwig-Frank-Weges bis zum Anschluss an den Marienmattenweg.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen durch eine zügige und sichere Befahrbarkeit ist mittel.

Aufwand:**Mittel**

Die Ertüchtigung bzw. teilweise Neuherstellung von Wegeabschnitten erfordert einen mittleren Aufwand.

Umsetzung:**Mittelfristig**

WWH 7 Staudinger Straße: Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Eschholzstraße**Beschreibung:**

In der Staudinger Straße selbst sind die Bedingungen für den Radverkehr gut, sie dürfen aber nicht durch parkende Kfz, Poller oder ähnliches eingeschränkt werden. Die Eckausrundung an der Einmündung zum Marienmattenweg ist zu vergrößern.

Die Querung der Eschholzstraße ist derzeit für Radfahrer hier weder gefahrlos noch zügig möglich. Aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens auf der Eschholzstraße ist eine Querungshilfe in Form einer Insel oder Ampel vorzusehen. Eine Bedarfs-Ampel für Einsatzfahrten der Feuerwehr besteht bereits.

Nach Durchquerung der Kleingärten östlich der Eschholzstraße auf der bestehenden Straße wird die Route an die geplante Hauptbahnroute HaB angebunden.

Nutzen:**Hoch**

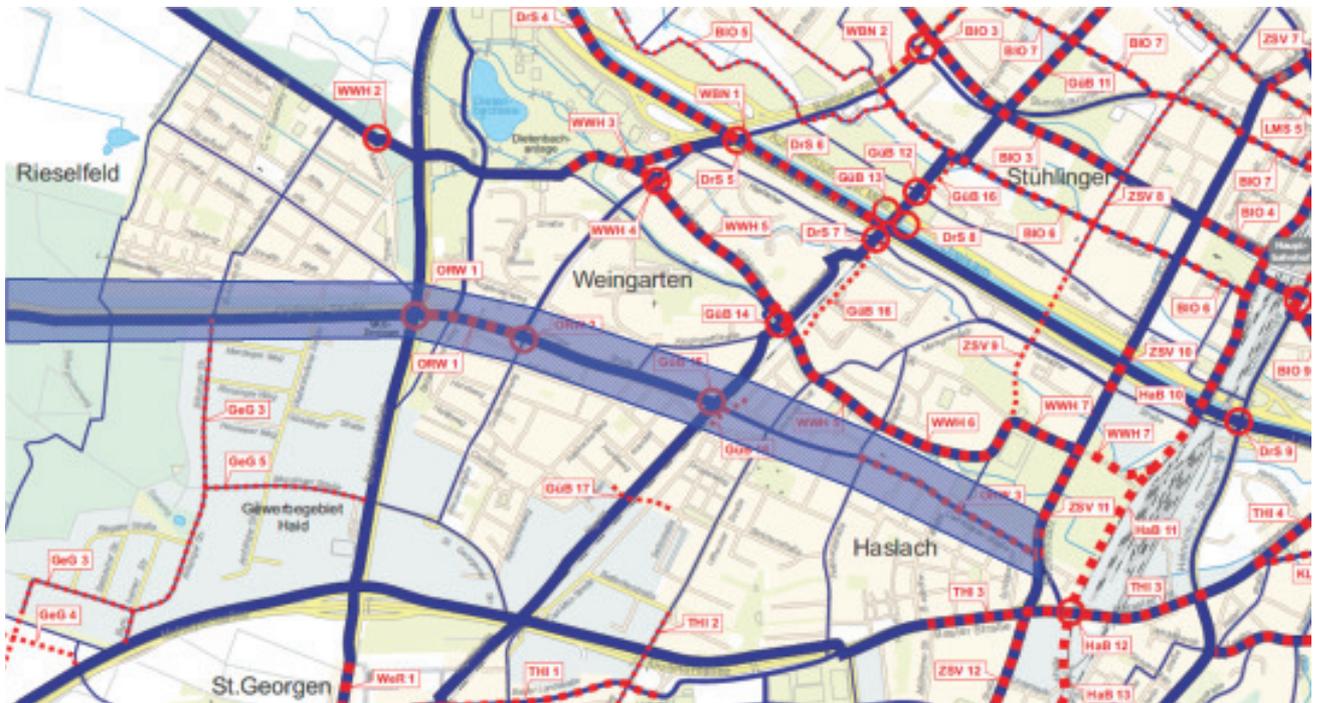
Bestandteil einer Vorrangroute. Eine optimierte Querungsmöglichkeit der Eschholzstraße bringt einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Die Kosten für die Maßnahme liegen im mittleren Bereich.

Umsetzung:**Mittelfristig**

Korridor:	Opfingen - Rieselfeld - Weingarten
Nr. / Kürzel:	6 / ORW
Funktion:	Vorrang- und Hauptroute



Die Route Opfingen - Rieselfeld - Weingarten und Haslach ist Bestandteil des Vorrangroutennetzes. Sie stellt die wichtigste West-Ost-Verbindung für die einwohnerstarken Stadtteile Rieselfeld (knapp 10.000 Ew.), Weingarten (ca. 10.000 Ew.) und Haslach (ca. 18.000 Ew.) dar. In westlicher Richtung schließt sie zudem die Ortschaft Opfingen direkt an.

Entlang der Route ist eine bereits weitgehend gute Führung für den Radverkehr vorhanden. Entlang der Kreisstraße nach Opfingen führt ein straßenbegleitender Radweg mit weitgehend ausreichender Breite, teilweise sind Optimierungen denkbar. Ab der Westrandstraße bis hin nach Haslach sind anschließend einige Knotenpunkte zu passieren, die im Hinblick auf eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs zu überprüfen sind.

ORW 1: Opfinger Straße / Besançonallee: Knotenpunkt verbessern**Beschreibung:**

Der Knotenpunkt Opfinger Straße / Besançonallee / Rieselfeldallee stellt wegen der großen Verkehrsflächen und wegen der Stadtbahn in Seitenlage eine komplexe Situation bzgl. der Führung für den Radverkehr dar.

Prinzipiell ist der Knotenpunkt in relativ neuem Standard entwickelt und weist für alle Richtungen Radverkehrsanlagen auf. Verschiedene Rückmeldungen zeigen jedoch Mängel und Optimierungsbedarf auf, so z.B. ein direkteres Abbiegen für den Radverkehr und weniger Wartezeiten an den Ampeln. Die Möglichkeiten sind allerdings aufgrund des komplexen und großen Knotenpunktes begrenzt.

Betrachtet werden sollten dabei auch die Querung des Betzenhauser Wegs über die Opfinger Straße sowie die Querung der Stadtbahn in Seitenlage für den Radverkehr. Ggf. ist hier - auch im Hinblick auf Maßnahme ORW 2 - eine Führung des Radverkehrs stadteinwärts auf der Fahrbahn zu prüfen

**Nutzen:****Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Angesichts der großen Radverkehrsmengen (neben dem Mundenhofer Steg die wichtigste Zufahrt für den Radverkehr zum Rieselfeld, sowie zwei kreuzende Vorrangrouten und eine abgehende Nebenroute) ist eine Überprüfung auf Sicherheit und Attraktivität sowie ein mittlerer baulicher Aufwand für Verbesserungen angemessen.

Aufwand:**Mittel**

Zuerst Untersuchung, daraus Ableiten von Maßnahmen. Aufwand vorraussichtlich mittel.

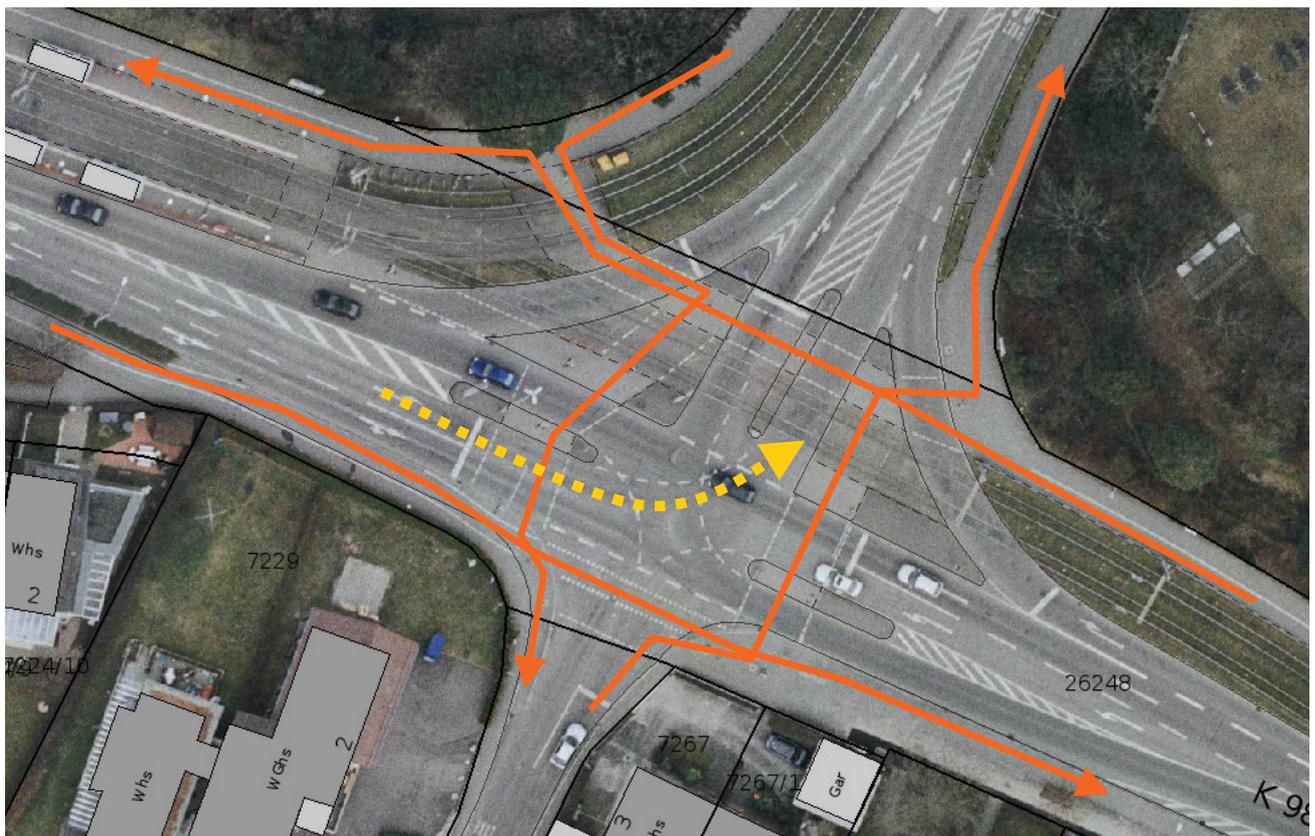
Umsetzung:**Kurzfristig**

ORW 2: Opfinger Straße / Binzengrün: Knotenpunkt verbessern

Beschreibung:

Am Knotenpunkt Opfinger Straße / Binzengrün verzweigen Vorrangroute ORW und die Hauptroute Richtung Berliner Allee / Betzenhausen. Die Straßenzüge sind mit straßenbegleitenden, baulichen benutzungspflichtigen Radwegen ausgestattet.

Unter anderem wegen der Stadtbahn in Seitenlage an zwei Straßenzügen gestaltet sich die Querung der Straße für den Radverkehr teilweise umständlich. Planerisch zu überlegen ist insbesondere eine direkte Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr in die Straße „Binzengrün“.



Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität dieses Knotenpunkts verspricht einen hohen Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Zuerst Untersuchung, daraus Ableiten von Maßnahmen. Aufwand vorraussichtlich mittel.

Umsetzung:

Kurzfristig

ORW 3: Carl-Kistner-Straße: Radweg und Knoten Eschholzstraße

Beschreibung:

Östlich von Feldbergstraße / Staufener Straße setzt sich die Route ORW in Richtung Wiehre, südliche Innenstadt und Vauban über die Carl-Kistner-Straße fort. An der Eschholzstraße und weiter an der Basler Straße erfolgt der Anschluss an zwei Vorrangrouten.

Die Carl-Kistner-Straße ist im Hinblick auf die Qualität der Radverkehrsführung zu überprüfen. Es sind die Knotenpunkte Feldbergstraße / Staufener Straße, der Knotenpunkt Eschholzstraße und die Streckenführung entlang der Carl-Kistner-Straße zu betrachten, siehe folgende Abbildungen:



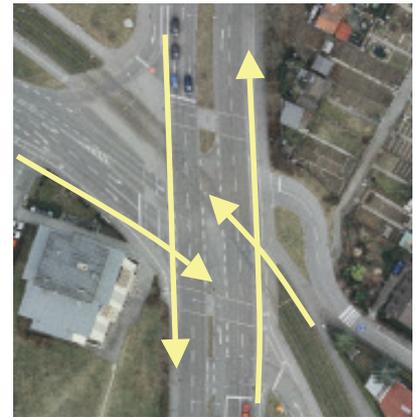
Gleisquerung westl. Feldbergstr.:

Die spitzwinklige Führung des Radverkehrs über die Stadtbahngleise ist problematisch und sollte entschärft werden. Zu prüfen sind z.B. Gummiprofile in den Gleisen.



Streckenzug:

Der an der Südseite hinter einem Parkstreifen liegende (nicht benutzungspflichtige) Radweg ist zu überprüfen und voraussichtlich zu entfernen.



Knotenpunkt Eschholzstraße / Am Radacker:

An diesem Knotenpunkt sind alle Radbeziehungen auf Attraktivität und Sicherheit zu überprüfen.

Nutzen:

Bestandteil einer Hauptroute. Eine Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Streckenzugs und der Knotenpunkte verspricht mittleren Nutzen.

Mittel

Aufwand:

Zuerst Untersuchung, daraus Ableiten von Maßnahmen. Aufwand voraussichtlich mittel.

Mittel

Umsetzung:

Gleisquerung kurzfristig

Rest mittelfristig

Korridor:	Tiengen - Haslach - Innenstadt
Nr. / Kürzel:	7 / THI
Funktion:	Vorrangroute - Hauptroute - Nebenroute



Der Korridor Tiengen - Haslach - Innenstadt umfasst wichtige Radverkehrsrouten, die den Ortsteil Tiengen entlang der südlichen Gemarkungsgrenze von Freiburg mit der Innenstadt verbinden. Im ihrem Verlauf führen die Routen durch St. Georgen, Haslach und Teile der Unterwiehre und erschließen damit auch diese Stadtteile, die angesichts der insgesamt ca. 30.000 Einwohner und der kurzen Entfernungen ein sehr hohes Potenzial für den Radverkehr aufweisen.

Handlungsbedarfe bestehen hier entlang der Basler Landstraße (Maßnahme THI 1), dem Bereich der Uffhauser Brücke und der Uffhauser Straße (THI 2), der Basler Straße (THI 3) und der Kronenstraße (THI 4).

**THI 1 Basler Landstraße - Hagelstauden bis Am Mettweg:
Lückenschluss im Radverkehrsnetz****Beschreibung:**

Der Straßenzug Basler Landstraße im Abschnitt vom Hagelstaudenweg bis zum Kreisverkehr Am Mettweg besitzt zum großen Teil keine Radverkehrsanlagen. Bei dieser Straße handelt sich um eine der wenigen Hauptverkehrsstraßen in Freiburg, die abschnittsweise überhaupt keine Radverkehrsanlagen aufweist. Zur Steigerung von Sicherheit und Attraktivität sollten soweit möglich durchgehend Radverkehrsanlagen geschaffen werden.



Angesichts der Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/Tag und Tempo-50 sind Radverkehrsanlagen in Form vom Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen die beste Führung für den Radverkehr. Sollte dies nicht möglich oder zu aufwändig sein, wäre zu prüfen, ob eine Grundlage für Tempo-30 besteht, was allerdings mit Fahrzeitverlängerungen für die Busbenutzer verbunden wäre (siehe auch GüB 18).

Nutzen:

Bestandteil einer Hauptroute.

Hoch**Aufwand:**

Verbesserungen für den Radverkehr sollen in Zusammenhang mit einer vorgesehenen Straßensanierung erfolgen. Aufgrund der Länge und voraussichtlich nötiger Umbaumaßnahmen ist ein hoher Aufwand zu erwarten.

Hoch**Umsetzung:**

Mit in den nächsten Jahren absehbarer Straßensanierung.

Mittelfristig

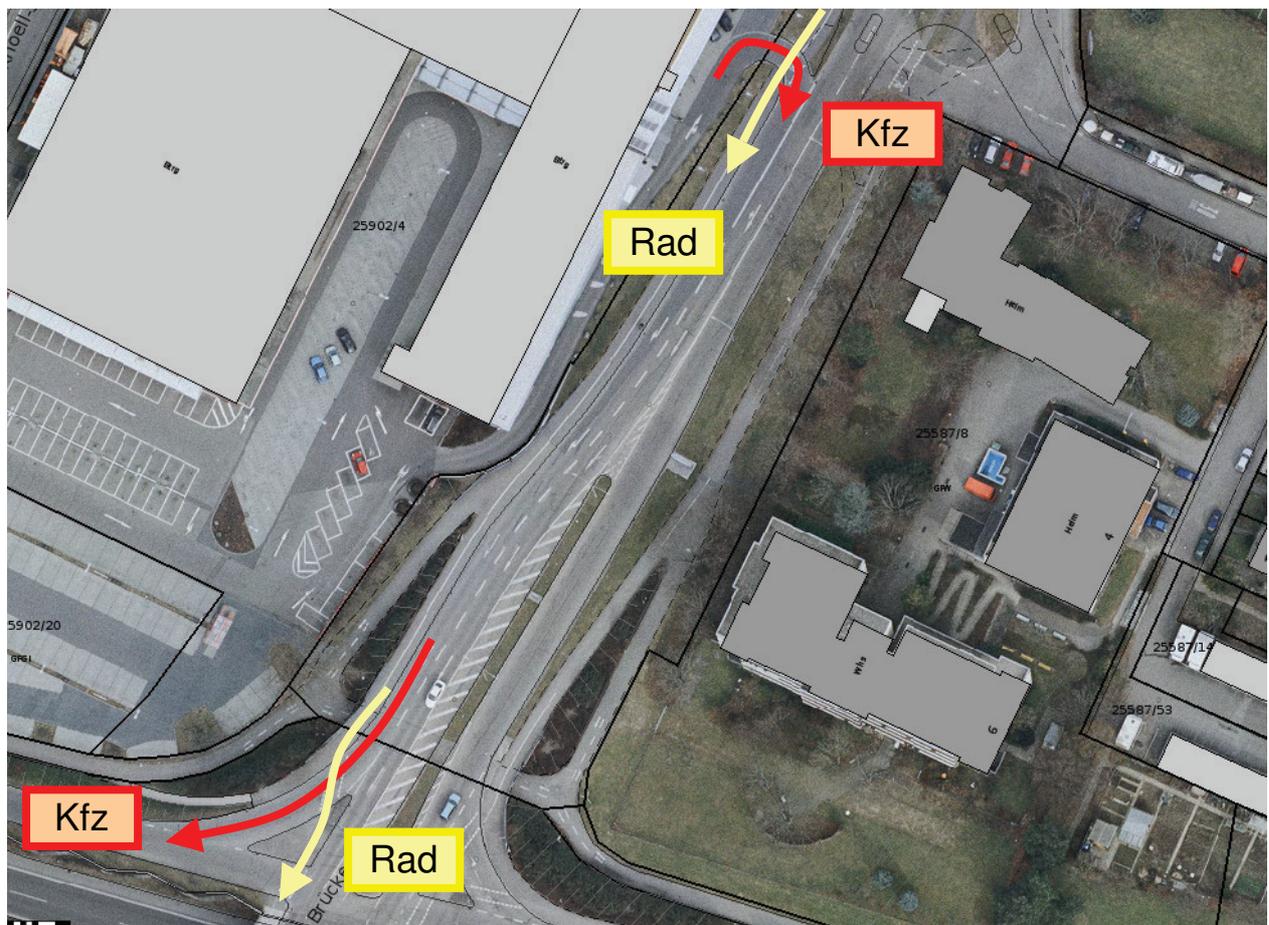
THI 2 Basler Landstraße - Uffhauser Straße bis Am Mettweg: Optimierung Radverkehrsanlagen

Beschreibung:

Der Straßenzug Uffhauser Straße besteht im südlichen Bereich aus dem Abschnitt zwischen den beiden Kreisverkehren (Tempo 50, benutzungspflichtige bauliche Radwege) und im nördlichen Bereich aus einem längeren Abschnitt mit ebenso Tempo 50 und benutzungspflichtigen baulichen Radwegen.

Der Bereich zwischen den beiden Kreisverkehren sowie insbesondere der südliche Kreisverkehr (nähe OBI) entsprechen nicht dem aktuellen Standard von baulichen Radwegen. Die Zulaufsituation für den Radverkehr am südlichen Kreisverkehr entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Entwurfsrichtlinien im Hinblick auf die Sicherheit. Der Bereich auf der Brücke beinhaltet z.T. unübersichtliche Führungen für den Radverkehr bei gleichzeitig überdimensionierten Verkehrsflächen. Hier besteht Potenzial für Verbesserungen im Hinblick auf Sicherheit und Attraktivität.

Zu prüfen ist, ob eine direkte Verbindung von der Rad-Vorrang-Route entlang der Guildfordallee über den Parkplatz zum Media-Markt als großem Verkehrserzeuger möglich ist.



Beispiel für verbesserungsfähige Situation im Bereich Uffhauser Straße: Radverkehr und Rechtsabbieger kreuzen sich zweimal

Im Abschnitt nördlich der Bettackerstraße verlaufen die baulichen Radwege hinter Grünstreifen und Parkständen, mit den für diese Querschnittsaufteilung typischen Problemen an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten. Die Route wird als insgesamt ausreichende Qualität eingeschätzt, es sollte aber eine nähere Betrachtung der Führungsform erfolgen. In diesem Zusammenhang sollte auch die Benutzungspflicht auf den Prüfstand kommen.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Nebenroute. Potenzial, mit verhältnismäßig einfach umzusetzenden Maßnahmen Verbesserungen vor allem für die Sicherheit des Radverkehrs zu erreichen.

Aufwand:**Mittel**

Im Brückenbereich kommen wegen der großen Verkehrsfläche voraussichtlich einfach umzusetzende Maßnahmen für eine Verbesserung der Situation in Betracht. Geringe bauliche Maßnahmen (Bordsteine versetzen) könnten evtl. notwendig sein. Ebenso im Bereich nördlich Bettackerstraße. Insgesamt dürften mittlere Kosten entstehen.

Umsetzung:**Langfristig**

**THI 3 Basler Straße - Müllheimer Straße bis Merzhauser Straße:
Verbesserung Querungs- und Abbiegemöglichkeit**

Beschreibung:

Auf dem nördlichen Radweg der Basler Straße zwischen der Gartenstadt Haslach und der Heinrich-von-Stephan-Straße passieren relativ viele Radunfälle, bedingt u.a. durch viele in Gegenrichtung fahrende Radfahrer sowie Alleinunfälle oder Unfälle unter Radfahrern durch zu geringe Breiten der Radwege (Sicherheitsuntersuchung, PGV, 2008, siehe Quellen im Erläuterungsbericht).

Um das Linksfahren zu minimieren sollen im Bereich der Gartenstadt zwei unsignalisierte Querungshilfen über den Mittelstreifen der Basler Straße angelegt werden, um den Radfahrern den Wechsel auf die richtige Seite der Fahrbahn zu erleichtern.

Die im PGV-Gutachten ebenfalls festgestellten geringen Breiten der Radwege können angesichts der räumlichen Rahmenbedingungen und der Stadtbahntrasse mit angemessenem Aufwand nicht behoben werden. Sie dürften auch bei einer Verringerung der Geisteradler durch verbesserte Querungs- und Abbiegemöglichkeiten weniger nachteilig sein.

Zu prüfen ist, ob die Führung auf der Südseite zwischen den Bahnbrücken im Bereich der dortigen Parkstände optimiert werden kann. Ebenso sollte die Führung über die Gleise „Am Radacker“ optimiert werden. Weitere Ausführungen dazu in den Handlungsempfehlungen (PGV, 2010, siehe Quellen im Erläuterungsbericht).

Im Rahmen des Projektes „Stadtbahn Rotteckring“ wird geprüft, ob am Knoten Basler Straße / Merzhauser Straße das Linksabbiegen des Radverkehrs verbessert werden kann.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen ist insbesondere für die Sicherheit hoch.

Aufwand:**Mittel**

Die Querungen können mit geringem baulichen Aufwand hergestellt werden. Die anderen Maßnahmen erfordern weiteren Aufwand, eine Verbreiterung der Radwege wird wegen des sehr hohen Aufwandes nicht empfohlen. Insgesamt mittlerer Aufwand.

Umsetzung:**Mittelfristig**

THI 4 Kronenstraße: Optimierung Fahrradstreifen**Beschreibung:**

Die Kronenstraße ist eine sehr wichtige Radroute, deren Qualität heute angesichts des vierstreifigen Kfz-Verkehrs und der sehr schmalen Radfahrstreifen im heutigen Zustand unbefriedigend ist.

In Zusammenhang mit dem bevorstehenden Projekt „Umgestaltung von Kronenstraße, Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring mit Stadtbahn“ wird dieser Straßenzug für den Radverkehr ausgebaut. Die Planungen sehen im Abschnitt östliche Basler Straße bis Dreisam / B31 Radfahrstreifen in Breiten von 1,60 m bis 1,85m, teilweise 2,00 m vor. Zusammen mit der reduzierten Kfz-Verkehrsbelastung entsteht hier eine sehr gute Qualität für den Radverkehr.

Nutzen:**Hoch**

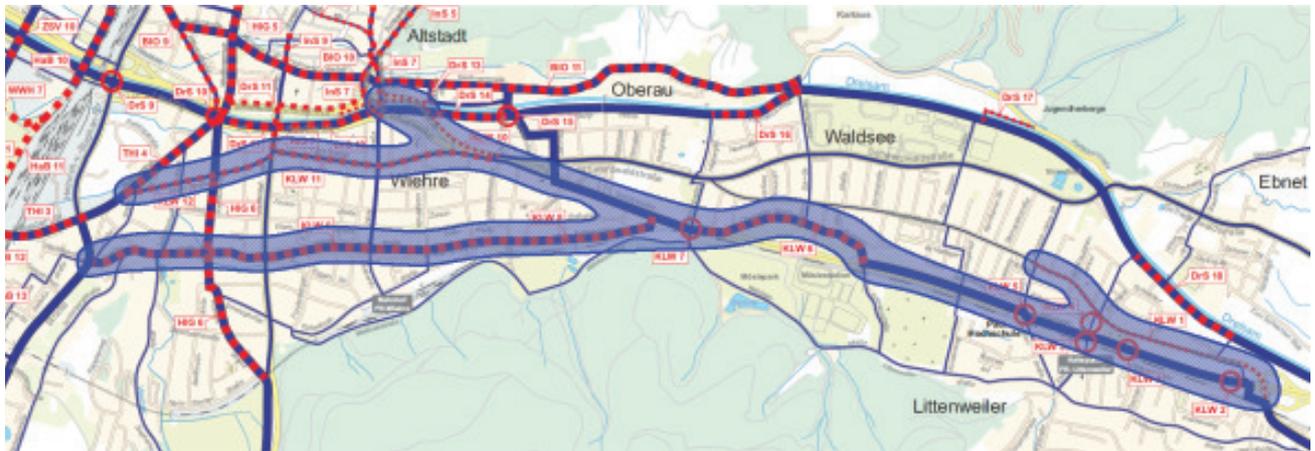
Bestandteil einer Vorrangroute. Eine wichtige Maßnahme mit hohem Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Wird in Zusammenhang mit dem Projekt „Umgestaltung von Kronenstraße, Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring mit Stadtbahn“ umgesetzt.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Korridor:	Kappel / Kirchzarten - Littenweiler - Wiehre
Nr. / Kürzel:	8 / KLW
Funktion:	Vorrangroute, Haupt- und Nebenrouten



In diesem Ost - West - Korridor liegt vor allem eine von Osten kommende Vorrangroute, die sich Richtung Westen in zwei Äste aufspaltet. Diese Vorrangroute verbindet die Ortschaft Kappel und die Stadtteile Littenweiler, Waldsee und Wiehre mit der Innenstadt und über einen tangentialen Ast mit weiteren Stadtteilen im südwestlichen Freiburg. An der Route liegen als aufkommensstarke Ziele die Pädagogische Hochschule und mehrere Schulen. Die Route hat auch im überörtlichen Verkehr eine Bedeutung als Anbindung für die Gemeinden im Dreisamtal, zudem dient sie als Alternativ- und Entlastungsrouten zum zeitweise überlasteten Dreisamuferradweg.

Die Route verläuft im Osten über die Kirchzartener Straße, auf dem Pflweg entlang der B-31 Ost und über die Oberrieder Straße. Der Ast Richtung Innenstadt verläuft weiter über die Schützenallee und Schwendistraße zum Dreisamuferradweg oder der Kartäuserstraße, der Ast durch die Wiehre verläuft über Andlaw-, Urach- und Lorettostraße bis zur Merzhauer Straße. Parallel zu dieser Vorrangroute sind auch im Haupt- und Nebenroutennetz Maßnahmen geplant, so in der Kappler Straße und in der Talstraße und der Basler Straße.

Große Teile der Routen sind bereits heute gut nutzbar und bedürfen vor allem einer Verbesserung der Attraktivität und der Sicherheit, insbesondere an den Knotenpunkten. Eine wesentliche Lücke besteht in der Leo-Wohleb-Straße bzw. der Schwarzwaldstraße, die z.T. geschlossen, z.T. durch Aufwertung der parallelen Talstraße umgangen werden sollen.

KLW 1 Kappler Straße: Verbesserung der Radverkehrsführung**Beschreibung:**

Im östlichen Abschnitt der Kappler Straße ist heute der Radverkehr von Osten kommend ab dem Abzweig der Alemannenstraße verboten. Der Radverkehr wird hier gemeinsam mit dem Fußverkehr über einen Zweirichtungsradweg Richtung westlicher Kappler Straße geführt, wobei die Kappler Straße zweimal gequert werden muss. Dieses Verbot ist zu überprüfen und möglichst aufzuheben, um für sichere Radfahrende eine direkte Verbindung im Mischverkehr in die westliche Kappler Straße oder auch zum Dreisamuferradweg zu ermöglichen.

Im weiteren Verlauf ist zu prüfen, ob die Anbindung des Dreisamuferweges nahe dem Zenlinweg verbessert werden kann, z.B. durch eine Rampe vom Verbindungsweg zur Dreisam nach Osten zur Kappler Straße hoch.

In der weiteren Kappler Straße bestehen größtenteils bauliche Radwege, z.T. gemeinsam mit dem Fußverkehr, z.T. hinter Parkstreifen geführt, in einem Abschnitt vor der Lindenmattestraße ein einseitiger Radstreifen. Wegen der durch die Führung der baulichen Radwege verursachten Sicherheits- und Komfortprobleme ist diese Führungsform zu überprüfen. Als Verbesserungsmöglichkeiten zu prüfen sind eine Aufhebung der Benutzungspflicht mit der Entschärfung einzelner Konfliktpunkte bei den verbleibenden Radwegen, eine Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit (heute 50 km/h) und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr oder die Markierung von Schutzstreifen, wobei dies aufgrund der Fahrbahnbreite voraussichtlich nur einseitig oder mit einem Umbau der Straße möglich ist.

Zu beachten ist dabei, dass die Kappler Straße gelegentlich den Umleitungsverkehr der B31 bei Tunnelsperrungen aufnehmen muss.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Nebenroute. Sowohl die direkte Verbindung in der östlichen Kappler Straße als auch Verbesserungen in der westlichen Kappler Straße bringen mittleren Nutzen.

Aufwand:**Hoch**

Verkehrsregelnde Lösungen erfordern geringen Aufwand, Umbaumaßnahmen an einzelnen Punkten einen mittleren und auf der gesamten Länge einen hohen Aufwand.

Umsetzung:**Mittelfristig****KLW 2 Höllentalbahn: Querungen verbessern****Beschreibung:**

Die Höllentalbahn bildet im östlichen Teil von Littenweiler eine Barriere zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des Stadtteils. Auf einer Länge von rund 850m ist keine Querung vorhanden. So sind z.B. auch beiderseitig liegende Ziele der Nahversorgung dadurch nur umwegig erreichbar. Dies ist vorrangig ein Mangel für den Fußverkehr, behindert aber auch die direkte Erreichbarkeit der parallel zur Höllentalbahn verlaufenden Radverkehrsachsen.

Im Rahmen der Stadtbahnverlängerung Littenweiler ist die Anlage von zwei Querungen über die Höllentalbahn vorgesehen. Im Westen liegt die geplante Querung zwischen der Römerstraße und der dort geplanten Stadtbahn-Haltestelle, im Osten im Bereich der Straßen Im Oberfeld und Am Hagmättle als Verbindung zur Endhaltestelle der Stadtbahn. An beiden Haltestellen sind Bike&Ride-Anlagen vorgesehen, so dass die Querungen auch dafür einen Nutzen haben.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Der Nutzen für den Fußverkehr ist sehr hoch, für den Radverkehr eher gering.

Aufwand:**Mit Projekt**

Im Rahmen der Stadtbahnverlängerung Littenweiler.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Im Rahmen der Stadtbahnverlängerung Littenweiler, also eher mittelfristig.

KLW 3 Ebener Straße (Süd): Verbreiterung Geh- und Radweg**Beschreibung:**

Die Ebener Straße führt in ihrem Mittelteil als Fuß-/Radweg schrankengesichert über die Höllentalbahn und ist eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr. Der Fuß-/Radweg ist südlich der Bahnstrecke aber unter 2m breit.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsgeländes soll der Weg deutlich verbreitert werden. Die Verbreiterung ist im Bebauungsplan Stadtbahnverlängerung Littenweiler gesichert. Für den Fußverkehr soll zudem die Verbindung vom Weg zum Bahnsteig befestigt werden (Luftbild nächste Seite).

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Eine gut und konfliktfrei befahrbare Verbindung hat einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

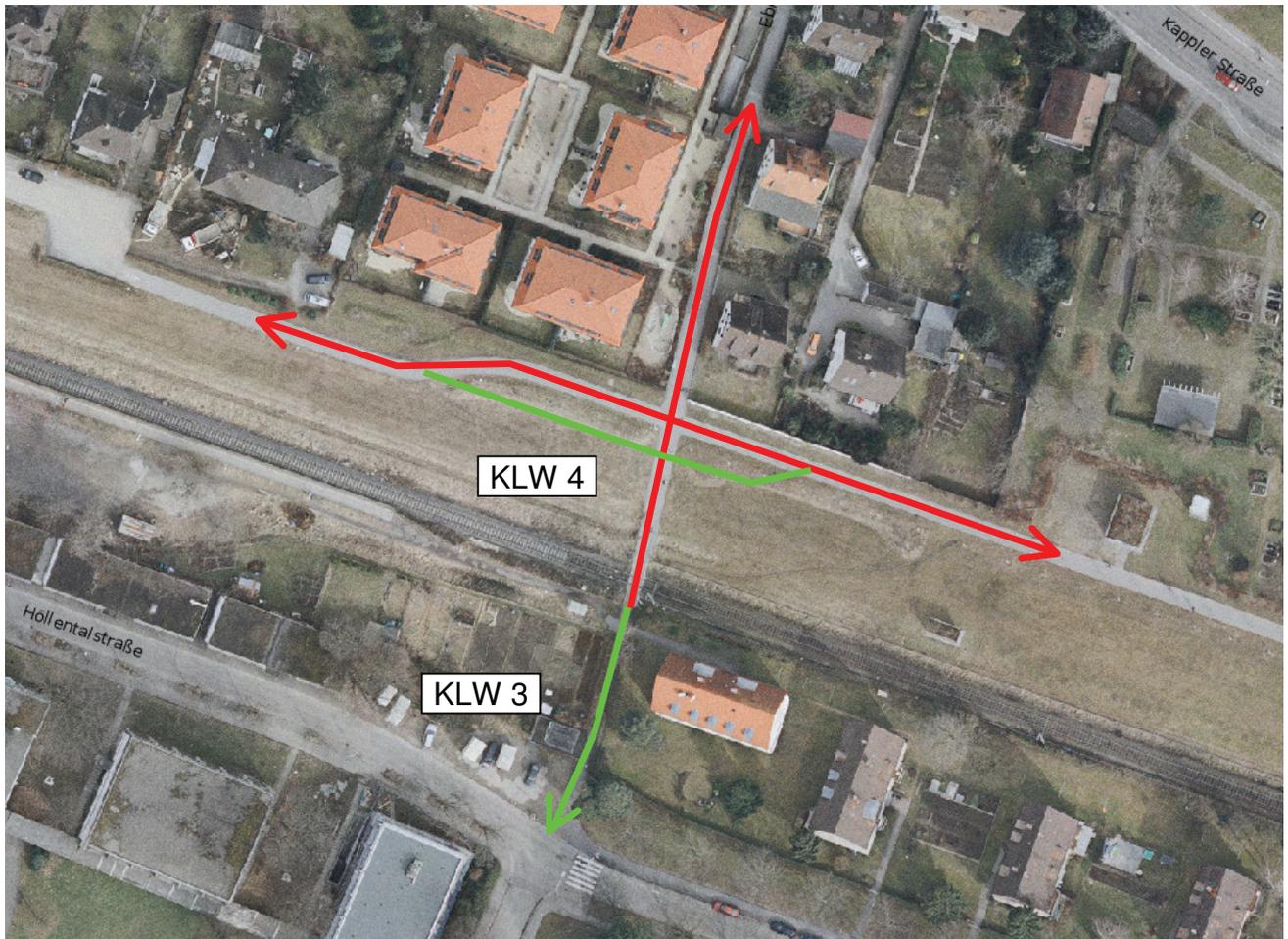
Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsgeländes.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsgeländes.

KLW 4 Ebner Straße / B-31-Pflegeweg (Nord): Verbesserung der Einmündung

Beschreibung:



An der rechts-vor-links-geregelten Wegekreuzung B-31-Pflegeweg / Ebner Straße (beides gemeinsame Fuß-/Radwege) sind die Sichtbeziehungen wegen einer Grundstückseinfriedigung sehr schlecht. Zur Entschärfung potenzieller Konflikte wurde vor einigen Jahren eine Umlaufsperrung in der nördlichen Ebner Straße angeordnet, die den Fuß- und Radverkehr erheblich behindert.

Zu prüfen ist, ob die Umlaufsperrung durch eine Vorfahrtregelung zu Gunsten des B-31-Pflegeweges oder durch eine veränderte Wegeführung des B-31-Pflegeweges (Abrücken um einige Meter nach Süden - grüne Linie) ersetzt werden kann.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Nebenroute. Die Maßnahme bringt zwar "nur" eine Komfortverbesserung, dies aber für eine beträchtliche Zahl von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Aufwand:

Gering

Der Aufwand beider Lösungen ist gering.

Umsetzung:

Mittelfristig

KLW 5 Lindenmattenstraße: Verbesserung der Radverkehrsführung**Beschreibung:**

Am Knotenpunkt Kappler Straße / Lindenmattenstraße / Heinrich-Heine-Straße gibt es rundherum bauliche Radwege, die jedoch außer in der Kappler Straße keine Fortsetzung finden. Sie sind teilweise etwas unübersichtlich geführt, führen angesichts unzureichend dimensionierter Aufstellflächen zu Konflikten mit Fußgängern und bieten für Linksabbieger nur indirekte Abbiegemöglichkeiten an. Z. T. besteht durch die leicht abgesetzte Führung auch die Gefahr, das Radfahrende beim Abbiegen übersehen werden. Die Führung sollte deshalb überprüft und wo möglich verbessert werden. Sofern es bei baulichen Radwegen bleibt, ist die Benutzungspflicht aufzuheben.

In der Lindenmattenstraße selbst bestehen als Tempo-30-Zone keine Radverkehrsanlagen. Angeregt wird die Einrichtung von Rad - Abbiegestreifen an der Querung mit der Vorrangroute entlang der Höllentalbahn, um in dieser starken Fahrbeziehung ein geordnetes, möglichst sogar baulich gesichertes Aufstellen für Radfahrende zu ermöglichen. Evtl. kann dies auch als Querungshilfe im Verlauf der Vorrangroute ausgebildet werden. Die Lösung ist mit der Planung der Stadtbahnverlängerung Littenweiler abzugleichen und diese wiederum ist bei der Wiederaufnahme des Planrechtsverfahrens hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Anforderungen einer Radvorrangroute zu überprüfen.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Maßnahmen lassen für Komfort und Verkehrssicherheit einen mittleren Nutzen erwarten.

Aufwand:**Mittel**

Der bauliche Aufwand ist mittel.

Umsetzung:**Kurzfristig**

KLW 6 Oberrieder Straße: Verbesserung der Radverkehrsführung, ggf. Einrichtung einer Fahrradstraße**Beschreibung:**

In der Hammerschmiedstraße und der Oberrieder Straße als Tempo-30-Zone wird der Radverkehr heute im Mischverkehr geführt. Die Route soll als bevorrechtigte Fahrradstraße ausgewiesen werden. Der Fahrbahnbelag bedarf in den nächsten Jahren einer Erneuerung. Dabei sind auch begleitende Maßnahmen zu prüfen wie Verbesserungen der Sicht an Einmündungen, Parkregelungen etc. Es ist auch eine Neuaufteilung des Querschnitts zu prüfen, um entlang dieser stark im Schülerverkehr genutzten Verbindung ausreichend breite Gehwege herzustellen.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Verbesserungen haben einen mittleren Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Die Einrichtung einer Fahrradstraße verursacht geringen Aufwand, ggf. begleitende bauliche Maßnahmen erfolgen z.T. im Rahmen einer Sanierung, insgesamt mittlerer Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig****KLW 7 Kreuzung Oberrieder Straße / Schützenallee / Möslestraße: Verbesserung der Querung und Vorfahrtsregelung****Beschreibung:**

Die Kreuzung ist durch die versetzte Führung der vorfahrtberechtigten Möslestraße und das wiederaufgebaute historische Wartehäuschen an der Höllentalbahn recht unübersichtlich. Über die Oberrieder Straße und Schützenallee fahren und gehen auch viele Schüler. Durch eine leichte Begradigung der Führung und bauliche Einengung der Seitenbereiche sowie ggf. die Versetzung des Wartehäuschens sollen die Sichtbeziehungen verbessert werden. Eventuell ist die vorhandene Querungshilfe weiter in die Achse der Vorrangroute vorzuziehen und baulich zu sichern.

Nachdem während der Sanierung der Schwarzwaldstraße eine Vorfahrtberechtigung der Schützenallee gegenüber der Möslestraße trotz der Nähe zum Bahnübergang möglich war, soll auch eine Vorfahrtberechtigung der Fahrradroute geprüft werden. Sie müsste durch angemessene bauliche Umgestaltungen unterstützt werden.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Eine Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität bringt einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Der bauliche Aufwand einer Umgestaltung wird als mittel eingeschätzt.

Umsetzung:**Kurzfristig**

KLW 8 Andlawstraße - Peter-Sprung-Straße: Verbesserung der Radverkehrsführung, ggf. Einrichtung einer Fahrradstraße**Beschreibung:**

In der von der Schützenallee (bereits als Fahrradstraße ausgewiesen) abzweigenden Andlawstraße als Tempo-30-Zone wird der Radverkehr heute im Mischverkehr geführt. Sie soll als vorfahrtberechtigte Fahrradstraße ausgewiesen werden. Auch hier ist in den nächsten Jahren eine Sanierung des Fahrbahnbelags erforderlich. Dabei sind begleitende Maßnahmen zu prüfen wie Verbesserungen der Sicht an Einmündungen, Parkregelungen etc.

Die Einmündung an der Seminarstraße zum Verbindungsweg Richtung Peter-Sprung-Straße sollte verbessert werden, z. B. durch Verbesserung der Sicht und eine bevorrechtigte Führung in den Weg hinein mit entsprechender baulicher Unterstützung. Im Verbindungsweg selbst ist die Entwässerung zu optimieren, um Verschmutzung, Pfützen- und Eisbildung zu minimieren (wurde in 2012 ausgeführt).

An der Einmündung von dem abschüssigen Verbindungsweg in die Peter-Sprung-Straße sind die Sichtverhältnisse zu verbessern. In der Peter-Sprung-Straße sind der bestehende Verkehrsberuhigte Bereich und die Vorfahrtsbeziehungen zu überprüfen.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Maßnahmen versprechen einen mittleren Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Andlawstraße verursacht geringen Aufwand, ggf. begleitende bauliche Maßnahmen erfolgen im Rahmen einer Sanierung. Bauliche Verbesserungen im Verbindungsweg erfordern mittleren Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig****KLW 9 Urachstraße und Lorettostraße: Verbesserung der Radverkehrsführung, ggf. Einrichtung einer Fahrradstraße****Beschreibung:**

In der Urachstraße und der Lorettostraße (Tempo-30-Zone, vor Lorettostraße Tempo 20) wird der Radverkehr heute im Mischverkehr geführt. Diese Führung ist grundsätzlich gut so, sollte aber für die Herstellung einer Vorrangroute noch weiter verbessert werden. So soll die Einrichtung einer Fahrradstraße mit begleitenden Maßnahmen wie Verbesserungen der Sicht an Einmündungen, Überprüfung der Parkregelungen, Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen etc. geprüft werden. Durch geeignete Maßnahmen wäre dabei eine Erhöhung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verhindern. An der Goethestraße besteht eine Kreuzung mit der Vorrangroute HIG. Bei den Schienen zum nur noch selten genutzten Straßenbahndepot sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Sturzgefahr für Radfahrende zu vermindern.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Maßnahmen versprechen einen mittleren Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Die Einrichtung einer Fahrradstraße und begleitende Umbaumaßnahmen verursachen einen mittleren Aufwand

Umsetzung:**Kurzfristig**

KLW 10 Schwarzwaldstraße - Leo-Wohleb-Straße: Herstellung der Radverbindung stadteinwärts
--

Beschreibung:

Die Schwarzwaldstraße westlich der Seminarstraße und die Leo-Wohleb-Straße stellen eine sehr direkte Verbindung zwischen den östlich davon gelegenen großen Bereichen des Freiburger Ostens zur Freiburger Innenstadt und umgekehrt dar. Für den Radverkehr besteht aber keine geeignete Führung. Eine Fahrt auf den Straßen ist zwar zulässig, aufgrund der großen Verkehrsmengen und insbesondere des hohen Schwerverkehrsanteils aber sehr unattraktiv.

In der Schwarzwaldstraße östlich der Seminarstraße wurden in den letzten Jahren bereits durchgängig gute Radverkehrsanlagen geschaffen, so dass auch von daher eine direkte und sichere Fortführung für den Radverkehr Richtung Innenstadt sehr wünschenswert ist. In Zusammenhang mit der geplanten Umnutzung des Areals der Brauerei Ganter wird die Bedeutung dieser Verbindung weiter steigen.

Stadauswärts ist aufgrund des beengten Straßenraumes der Schwarzwaldstraße keine eigene Radverkehrsführung möglich. Hier wird es erst mit dem Bau des Stadttunnels Spielräume geben. Deshalb ist es wichtig, auch die alternativen Verbindungen Kartäuserstraße (BIO), den Dreisamuferradweg (DrS) und die Talstraße (KLW 10) zu verbessern.

Stadteinwärts gibt es ab dem Brauereigelände keine direkte Radverkehrsführung zur Innenstadt oder zur Dreisam (Foto links). Radverbindungen bestehen bereits weiter östlich über die Fabrikstraße zur Dreisam oder über die im Luftbild (nächste Seite, blaue Linien) dargestellte Führung durch die Talstraße oder die Untere Schwarzwaldstraße.

Im Rahmen einer nötigen Sanierung der Leo-Wohleb-Brücke und umgebender Abschnitte der Straße soll diese Lücke stadteinwärts durch Herstellung durchgehender Radverkehrsanlagen geschlossen werden. Dazu sind im östlichen Bereich vor dem Brauereigelände Engstellen zu beseitigen, im westlichen Bereich vor der Schwabentorgarage eine komplett neue Radverkehrsführung herzustellen (grüne Linien).

**Nutzen:****Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Der Nutzen für eine durchgängige Verbindung von der östlichen Schwarzwaldstraße zum Dreisamuferradweg und zur Innenstadt ist hoch.

Aufwand:**Hoch**

Der bauliche Aufwand für die Schließung der Lücken stadteinwärts ist hoch.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Die Herstellung der Radverbindung soll im Rahmen einer nötigen Sanierung erfolgen.

KLW 11 Talstraße: Verbesserung der Radverkehrsführung

Beschreibung:

In der Talstraße ist heute Tempo 50 zulässig, das Radverkehrsaufkommen ist mittelhoch (ca. 3.000 RF / Tag). Auf der Südseite besteht ein Radstreifen, hier besteht auch ein Parkverbot, auf der Nordseite wird der Radverkehr im Mischverkehr entlang der parkenden Autos geführt. Bei einer Untersuchung der Radverkehrsunfälle im Stadtgebiet wurden in der Talstraße relativ viele Unfälle festgestellt, insbesondere auf der Nordseite mit abbiegenden oder parkenden Kfz.

Es war deshalb zunächst geplant, beidseitige Schutzstreifen zu markieren und Umbauten an Einmündungen durchzuführen, um die Sichtverhältnisse und die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr zu verbessern. Derzeit wird geprüft, ob aus verschiedenen Gesichtspunkten besser Tempo 30 eingeführt werden könnte. Auch hier würden Umbaumaßnahmen durchgeführt, aber nicht aus dem Radetat.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Der Nutzen ist insbesondere für die Sicherheit hoch.

Aufwand:**Mit Projekt**

Eine Umgestaltung mit Temporeduzierung wäre aus Mitteln außerhalb des Radetats zu finanzieren.

Umsetzung:**Mit Projekt, kurzfristig****KLW 12 Basler Straße zwischen Günterstalstraße und Reiterstraße:
Verbesserung der Radführung, ggf. Fahrradstraße****Beschreibung:**

In der Basler Straße konnten mit dem Bau der Stadtbahn Haslach im Abschnitt zwischen der Kirchstraße und der sogenannten kleinen Kronenstraße lediglich knapp 3m breite, durch Gehweg und Gleiskörper baulich begrenzte Fahrbahnen angelegt werden, auf denen der Fahrradverkehr nicht überholt werden kann. Die Straße wurde deshalb als Fahrradstraße ausgewiesen und hinsichtlich des Kfz-Verkehrs auf Anlieger beschränkt. Wegen wiederholter Beschwerden über Bedrängung der Radfahrer durch Kraftfahrzeugführer und wegen vermuteter Unkenntnis bei manchen Verkehrsteilnehmern über die Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße wurde diese Fahrradstraße 2006 wieder aufgehoben und durch eine Tempo 20-Regelung ersetzt. Die Führung für den Radverkehr ist weiterhin unbefriedigend, da Radfahrende sich immer noch bedrängt fühlen und auf den sehr beengten Gehweg ausweichen.

Zwischenzeitlich ist durch geänderte Rechtsvorschriften klargestellt, dass in einer Fahrradstraße Tempo 30 gilt oder auch eine geringere Geschwindigkeit festgesetzt werden kann. Es wird daher angeregt, die Wiedereinführung einer Fahrradstraße zu prüfen. Durch die neuen, in der Hindenburgstraße erfolgreich getesteten Piktogramme wird eine höhere Akzeptanz erwartet.

Mittel- bis langfristig ist zu prüfen, ob die erheblichen Mängel für den Fuß- und Radverkehr durch eine Änderung des Fahrbahnquerschnittes behoben werden können und durch eine dynamische Steuerung trotzdem der Vorrang der Stadtbahn gewährleistet werden kann. Dies ist aber mit erheblichem, auch baulichen Aufwand verbunden und kann nur im Rahmen einer Betrachtung verschiedener Belange des Quartiers angegangen werden.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Hauptroute. Die "Rückkehr" zur Fahrradstraße kann bei besserer Akzeptanz mittleren Nutzen bringen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde nur geringen Aufwand verursachen. Es sollte aber besser noch eine umfassende Verbesserung angestrebt werden, die außerhalb des Radetats finanziert werden müsste.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Korridor:	Westrandstraße
Nr. / Kürzel:	9 / WeR
Funktion:	Vorrangroute



Die sogenannte Westrandstraße wurde Ende der 70er Jahre als Entlastungsring am westlichen Rand um große Teile der Freiburger Kernstadt herum gebaut. Sie besteht aus den Abschnitten Mooswaldallee und Lembergallee im Bereich IG Nord, der Granadaallee und der Paduaallee im Bereich Mooswald / Lehen sowie der Besançonallee im Bereich Rieselfeld / Haid / St. Georgen.

Der Radverkehr wird i.d.R. auf einem in beide Richtungen freigegebenen gemeinsamen Geh-/Radweg geführt. Dieser verläuft südlich bzw. westlich der Straße, z.T. deutlich von der Straße abgesetzt, z.B. im Bereich der Dietenbach-Anlage. Im Bereich der Straße „Am Rehwinkel“

wird der Radverkehr auf dieser im Mischverkehr geführt. In Teilabschnitten existieren auch auf der anderen Seite Radverkehrsführungen, z.B. im Bereich Gewerbegebiet Haid, im Bereich IG Nord z. T. als nicht asphaltierter Forstweg. In St. Georgen südlich des Kreisverkehrs zur Alice-Salomon-Straße gibt es keine Radverkehrsführung (s. WeR 1).

Die Vorrangroute „Westrand“ ermöglicht eine schnelle und attraktive Erschließung bzw. Umfahrung der westlichen Freiburger Stadtteile und der angrenzenden Nachbargemeinden Gundelfingen und Schallstadt. Auch die beiden großen Gewerbegebiete Nord und Haid mit ihren Arbeitsplätzen sind durch die Vorrangroute sehr gut angebunden.

Die Route ist mit vielen anderen Vorrangrouten verknüpft und bildet so einen wichtigen Bestandteil des Freiburger Rad-Vorrang-Netzes. Die Anschlüsse ans übrige Radverkehrsnetz sowie Querungen über die Westrandstraße selbst sind ausreichend vorhanden. Die Geh-/Radwege sind durchgängig in ausreichender Breite asphaltiert und beleuchtet. Neben punktuellen Optimierungen, die bei Bedarf vorgenommen werden können, soll vor allem der südliche Abschluss dieser Route im Bereich St. Georgen verbessert werden.

WeR 1	Besançonallee zw. Alice-Salomon-Str. und Basler Landstr.: Verbesserte Radverkehrsführung durch Tempo 30
--------------	--

Beschreibung:

In Bereich südlich der Matsuyamaallee verliert die Besançonallee den Charakter einer Umgehungsstraße. Von der Matsuyamaallee bis zum neu angelegten Kreisverkehr zur Erschließung des Baugebietes „Innere Elben“ durch die Alice-Salomon-Straße wird der Radverkehr auf beiden Seiten der Besançonallee auf separaten Geh-Radwegen geführt. Die Einmündung des Radverkehrs von Norden kommend in den Kreisverkehr könnte evtl. noch optimiert werden. Südlich des Kreisverkehrs bis zur Basler Landstraße wird der Radverkehr dann im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt - dies ist bei Tempo 50 unbefriedigend.

Aufgrund der räumlichen Verhältnisse ist eine separate oder eine abmarkierte Führung auf der Fahrbahn nicht möglich. Es wird deshalb vorgeschlagen, zu prüfen, ob in diesem Abschnitt der Besançonallee verkehrsrechtliche oder sonstige Voraussetzungen für die Einführung Tempo 30 vorliegen.

Im Zuge einer langfristig angedachten Verlängerung der Stadtbahn von der Munzinger Straße nach St. Georgen hinein wird angeregt, hier dann auch eine separate Führung des Radverkehrs anzulegen.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Leichte Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität.

Aufwand:**Gering**

Nur Beschilderung und Markierung.

Umsetzung:**Mittelfristig**

WBN 1 Berliner Brücke: Optimierung Radverbindung**Beschreibung:**

Während für den Radverkehr in Fahrtrichtung stadteinwärts eine Führung mittels Radfahrstreifen in guter Qualität zur Verfügung steht, ist die Führung in stadtauswärtiger Richtung in der Form „Gehweg-Radverkehr-frei“ unbefriedigend. Der Gehweg ist zu schmal, um in akzeptabler Geschwindigkeit verkehrssicher benutzt werden zu können, insbesondere auch für die Benutzung mit Kinderanhänger. Radfahrer meiden daher teilweise diese Führung und befahren den Radfahrstreifen verkehrswidrig in falscher Richtung. Radstreifen und Radweg sind zudem jeweils links voneinander geführt.

Mittels Erweiterung der Brückenkappe können die Flächen des Gehwegs mit den Flächen des Radfahrstreifens zu einem Zwei-Richtungs-Radweg zusammengesetzt werden. Zu prüfen ist auch, ob durch eine veränderte Fahrbahnaufteilung eine Lösung ohne aufwändigen und wegen der Entwässerung schwierigen Umbau der Brückenkappe möglich ist.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Verbindung ist eine der wichtigsten Routen für die Anbindung des Rieselfeldes und der westlichen Teile Weingartens und wird zahlreich von Radfahrenden benutzt. Mit dieser Maßnahme wird die Verbindung über die Berliner Brücke auch in stadtauswärtiger Richtung sicherer und attraktiver. Angesichts der zwar unbefriedigenden, aber vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie der parallel bestehenden, aber umwegigen Führung entlang der Stadtbahn ist der Nutzen als mittel zu bezeichnen.

Aufwand:**Mittel**

Mittelaufwändige Maßnahme.

Umsetzung:**Kurzfristig****WBN 2 Berliner Allee - Bissierstraße bis Breisacher Straße:
Herstellung Radverbindungen****Beschreibung:**

Entlang der Berliner Allee bestehen in diesem Abschnitt keine oder nur sehr unvollständige und umwegige Radverkehrsanlagen. Ziel ist eine durchgängige und direkte Führung mit Anschlüssen in alle Richtungen. Die Abschnitte im Einzelnen:

1. Abschnitt zwischen Bissierstraße und Sundgauallee

Hier besteht ein separater Radweg für beide Richtungen östlich der Stadtbahnstrecke. Dieser Radweg wird nach Norden nur durch die Unterführung und dann auf der Westseite der Berliner Allee fortgeführt - dies ist sehr unattraktiv.

Es ist zu prüfen, ob der Radverkehr zukünftig auch entlang der Berliner Allee von der Bissierstraße bis zur Sundgauallee geführt werden kann - möglichst beidseitig. Im Zusammenhang mit BIO 3 soll die Führung unter dem Knotenpunkt Sudgauallee hindurch soweit möglich durch ebenerdige Führungen ergänzt werden (siehe Luftbild nächste Seite).

2. Abschnitt zwischen Sundgauallee und Lehener Straße:

Entlang der Berliner Allee existieren in diesem Abschnitt keine befriedigenden Radverkehrsanlagen. Auf der Süd-Ostseite gibt es keine Radverkehrsanlage, auf der Nord-Westseite gibt es nur einen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg, der nur umwegig über Unterführungen erreicht werden kann. Der Knotenpunkt Sundgauallee ist für Radfahrer nur unbefriedigend und umwegig querbar.

Auf der Süd-Ostseite der Berliner Allee soll ein baulicher Radweg neu angelegt werden, auf der Nord-Westseite soll die bestehende Radverkehrsführung verbessert und sicherer und direkter geführt werden.

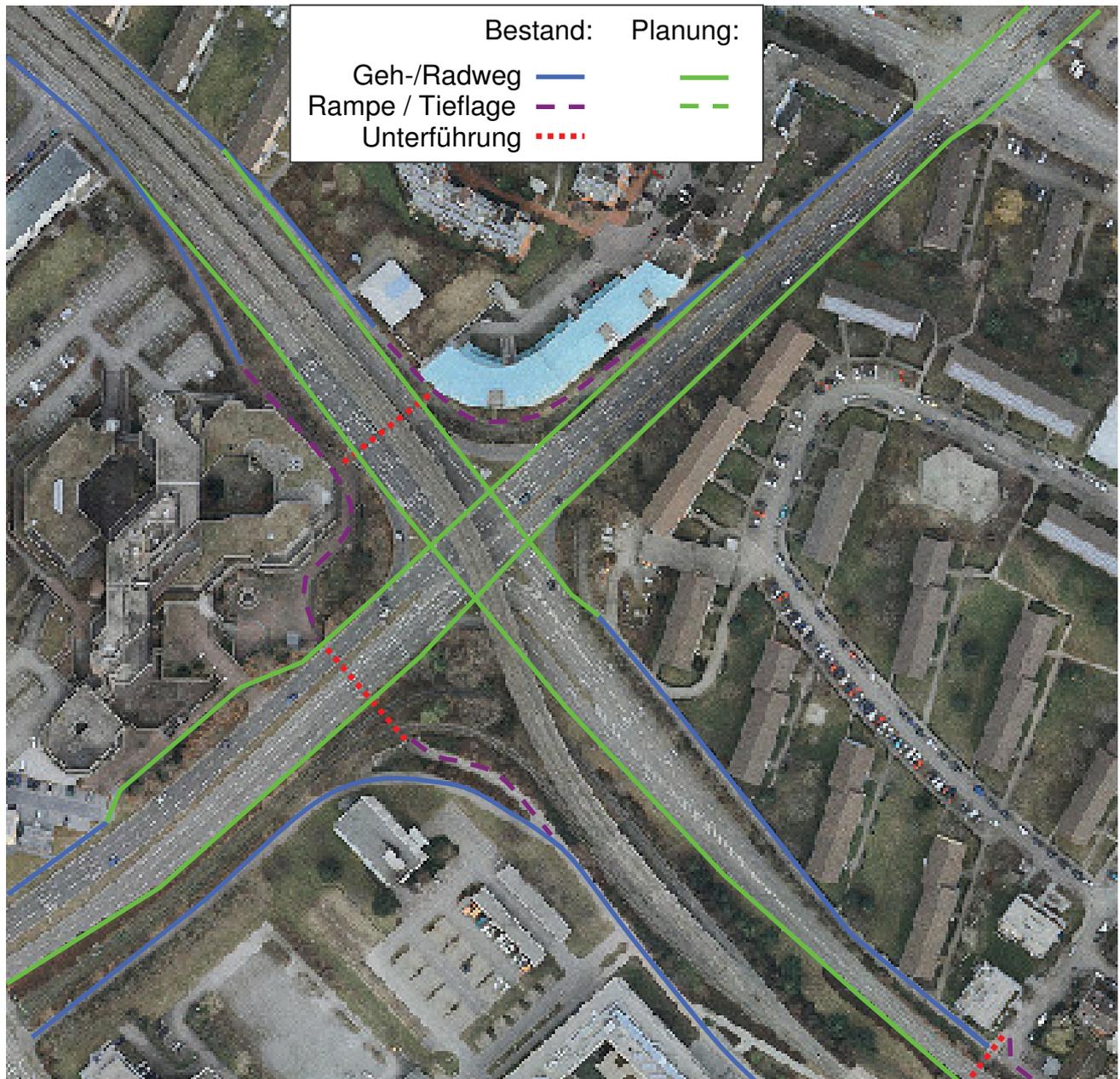


Abbildung: Luftbild für den Bereich Bissierstraße bis Lehener Straße. In diesem Abschnitt fehlen attraktive und sichere Radverkehrsanlagen größtenteils oder sind nur sehr umständlich befahrbar.

3. Abschnitt zwischen Lehener Straße und Breisacher Straße:

Entlang der Berliner Allee fehlen in diesem Abschnitt komplett Radverkehrsanlagen.

In Zusammenhang mit der Entwicklung der Westarkaden wird 2013 auf der Süd-Ostseite der Berliner Allee ein Radweg angelegt. Damit ist die Berliner Allee in diesem Abschnitt von Süd nach Nord für den Radverkehr sicher befahrbar.

In Nord-Süd-Richtung muss die verbleibende Lücke auf der Nord-Westseite der Straße für den Radverkehr durch Bau einer Radverkehrsanlage geschlossen werden. Variantenuntersuchungen mit Vorplanungen liegen hierzu noch nicht vor.

Bei Beibehaltung des Fahrbahnquerschnitts und der Baumreihe kann die Radverkehrsanlage nur als baulicher Radweg durch Erweiterung des Straßenraumquerschnitts mittels Grunderwerb erfolgen (erscheint durchführbar, ist aber evtl. kostenaufwändig wegen des Versetzens von Ballfangzäunen der Sportanlagen).



Nord-Westseite (Blick Richtung Norden)



Süd-Ostseite (Blick Richtung Norden)

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Hauptroute. Die Bedeutung der Berliner Allee als Radverkehrsverbindung wird im Netzzusammenhang zunehmen. Durch die baulichen Entwicklungen (Einkaufszentrum, Wohnstandorte, Arbeitsplätze) ist stark zunehmender Radverkehr zu erwarten, der die Achse bislang aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen meidet.

Aufwand:

Hoch

1. Abschnitt zwischen Bissierstraße und Sundgauallee

Mittlerer bis hoher Aufwand.

2. Abschnitt Sundgauallee bis Lehener Straße:

Hoher Aufwand, da voraussichtlich Grunderwerb erforderlich.

3. Abschnitt Lehener Straße bis Breisacher Straße:

Mittlerer bis hoher Aufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

Die Lücke auf der Ostseite zwischen Lehener Straße und Breisacher Straße wird mit der Entwicklung der Westarkaden in den Jahren 2013 geschlossen. Die anderen Lücken sollten baldmöglichst geschlossen werden, möglichst in zeitlicher Nähe zur Realisierung der anschließenden Stadtbahn Messe mit dortiger Herstellung von Radverkehrsanlagen (WBN 3).

**WBN 3 Berliner Allee - Breisacher Straße bis Elsässer Straße:
Herstellung Radverbindungen****Beschreibung:**

Heute bestehen im Abschnitt Breisacher Straße bis Elsässer Straße entlang der Berliner Allee keine Radverkehrsanlagen. In Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahn Messe wird der Straßenraum umgestaltet und es werden Radverkehrsanlagen angelegt.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Bedeutung der Berliner Allee als Radverkehrsverbindung wird im Netzzusammenhang zunehmen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Die Maßnahme ist bereits geplant und rechtlich mit dem Bebauungsplan zur Stadtbahn Messe gesichert. Es sind keine Mittel aus dem Radetat notwendig.

Umsetzung**Mit Projekt, kurzfristig**

Maßnahme hat einen sehr hohen Nutzen und eine sehr hohe Bedeutung, wird zusammen mit Stadtbahn Messe umgesetzt.

**WBN 4 Engesserstraße / Zinkmattenstraße:
Herstellung Radverbindungen****Beschreibung:**

Die Situation für den Radverkehr im Industriegebiet Nord ist insgesamt mangelhaft, an mehreren für den Radverkehr wichtigen Straßenzügen fehlen Radverkehrsanlagen komplett.

Zu diesen wichtigen Straßenzügen zählen die Engesserstraße und die Zinkmattenstraße (Foto).

Beide Straßen erschließen zahlreiche Arbeitsstätten, zusammengenommen als Verlängerung der Berliner Allee / Madisonallee besitzen die Straßenzüge auch eine großräumige Verbindungsfunktion.

Ziel ist es, die Situation für den Radverkehr im Industriegebiet deutlich zu verbessern, um den dort Arbeitenden eine sichere und attraktive Nutzung des Fahrrads zu ermöglichen. Insbesondere im IG Nord entsteht dadurch eine verbesserte Erschließung für umweltfreundliche Verkehrsträger, da dieses Gebiet mit dem ÖPNV weniger gut erschlossen ist.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, auch mit Schwerverkehr, ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlage vor allem in der Engesserstraße sehr unattraktiv. Auch in der Zinkmattenstraße sind Radverkehrsanlagen anzustreben, da hier mit dem Bau der B3-Umfahrung der Kfz-Verkehr zunehmen wird.

Für beide Straßenzüge gibt es Vorüberlegungen, wie Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen angelegt werden könnten. Der daraus entstehende Flächenbedarf kann nur mittels Grunderwerb abgedeckt werden. Diese Überlegungen müssen vertieft werden, um verkehrliche und finanzielle Aspekte näher zu ermitteln. Die Vorüberlegungen betreffen die Zinkmattenstraße bis zum geplanten direkten Anschluss an die B3. Nördlich davon würden die Verkehrsmengen mit dem geplanten Anschluss deutlich reduziert, so dass dort eigene Radverkehrsanlagen voraussichtlich nicht nötig wären.

Die Planungen werden zusammen mit dem Projekt „Umfahrung B3“ durchgeführt, es besteht ein inhaltlicher Zusammenhang aufgrund der Veränderungen von Verkehrsströmen.

Nutzen**Sehr hoch**

Bestandteil einer Nebenroute.

Aufwand:**Mit Projekt**

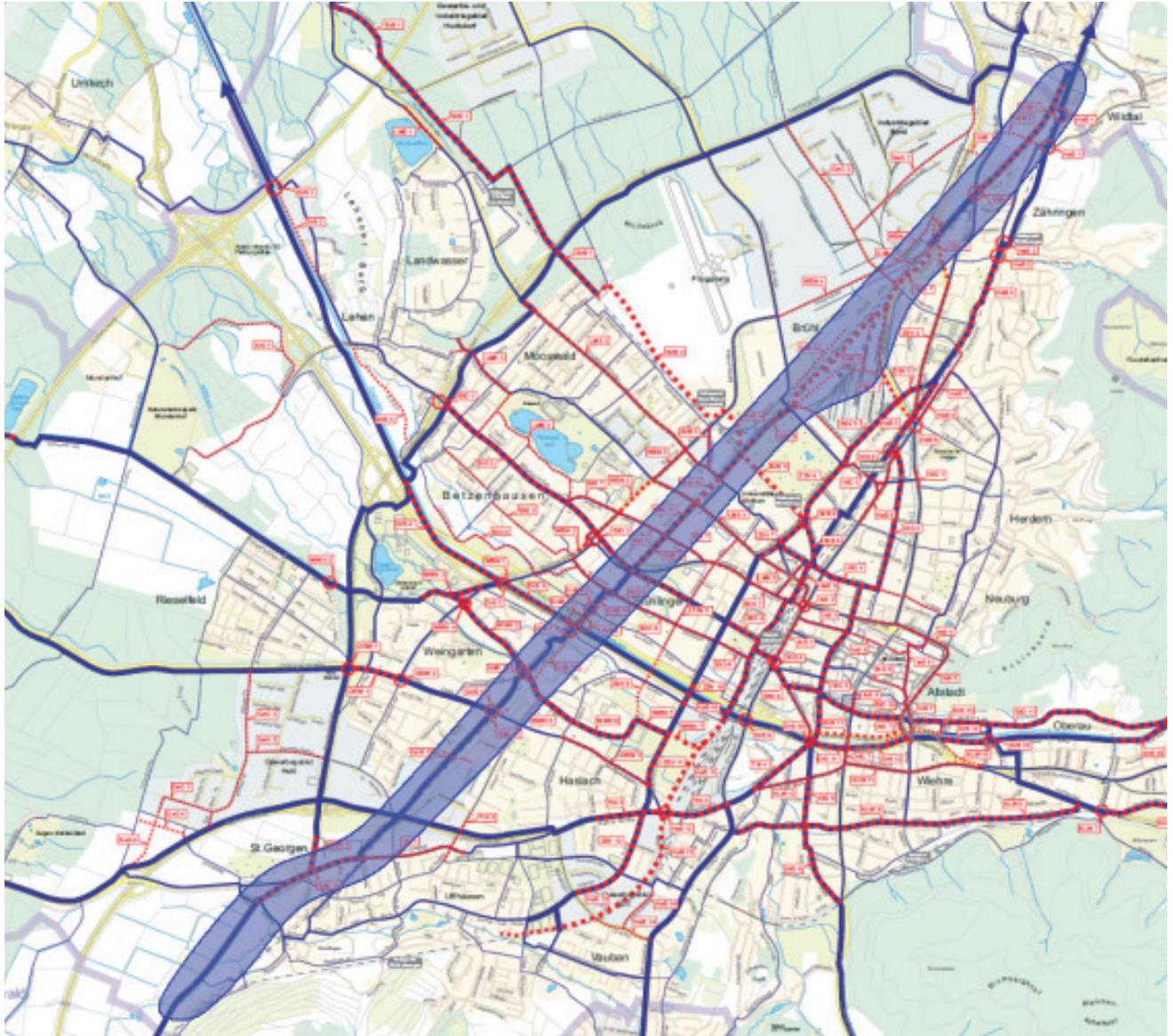
Umsetzung erfolgt zusammen mit dem Projekt „Umfahrung B3“.

Umsetzung**Mit Projekt, mittelfristig**

Eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr in der Engesserstraße und Zinkmattenstraße würde das IG Nord für den Radverkehr wesentlich besser erschließen.

Die Umsetzung erfolgt in Zusammenhang mit der Umsetzung des Projekts „Umfahrung B3“.

Korridor:	Güterbahn
Nr. / Kürzel:	11 / GÜB
Funktion:	Vorrangroute - Pilotroute !



Die Radvorrangroute „Güterbahn“ durchquert die westlichen Stadtteile Zähringen, Brühl-Beurbarung, Stühlinger, Weingarten, Haslach und St. Georgen in Nordost-Südwest-Richtung. Sie stellt eine attraktive Verbindung im Westen quer durch die ganze Stadt her. Aufgrund der bereits vorhandenen Abschnitte und der durch Bebauung und anderes begrenzten Ausbaumöglichkeiten wechselt die Führung des Radweges von im Norden und Süden westlich der Güterbahn in der Stadtmitte auf östlich der Güterbahn.

An der Trasse liegen aufkommensstarke Ziele wie das Industriegebiet Nord, das wachsende Dienstleistungszentrum auf dem Areal des Güterbahnhof-Nord, die Messe und die Technische Fakultät der Universität am Flugplatz, das Universitäts-Klinikum, das Behörden-Areal mit Regierungspräsidium, Arbeitsamt, Technischem Rathaus und Gewerbeschulen sowie im Süden das große Gewerbegebiet Haid.

Die Radvorrangroute „Güterbahn“ erschließt im Norden die direkt an Freiburg anschließende Nachbargemeinde Gundelfingen. Dort schließt der Güterbahnradweg an die bereits bestehende Radvorrangroute entlang der Hauptbahn an, die weiter nach Norden führt (Bestandteil des Landesradwegenetzes). So sind auch weitere im Norden liegende Gemeinden wie Denzlingen, Emmendingen und Waldkirch mit ihren großen Pendlerpotenzialen angebunden. Unterwegs bestehen Anknüpfungspunkte zur geplanten Radvorrangroute Breisacher Bahn, zur Radvorrangroute Dreisam sowie der geplanten Radvorrangroute Weingarten und der größtenteils bestehenden Radvorrangroute nach Opfingen. Nach Süden bestehen Anknüpfungspunkte an die Radvorrangroute Tiengen - Haslach - Innenstadt, so dass auch diese Stadtteile und Ortschaften sowie die Umlandgemeinden Wolfenweiler und Schallstadt im Südwesten angebunden sind.

Seit vielen Jahren stellt die Stadt bereits Teilbereiche des Güterbahnradweges her oder baut sie aus. Während der Radweg im Süden und in der Mitte Freiburgs so bereits in größeren Teilen vorhanden ist und es eher punktueller Maßnahmen bedarf, fehlen im Norden Freiburgs noch große Teile. Der weitere Ausbau des Güterbahnradweges ist Bestandteil des 2008 vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans VEP 2020.

Durch seine Lage parallel zur Güterbahntrasse ermöglicht diese Vorrangroute im Endausbau eine fast vollständig vom Kfz-Verkehr unabhängige Trassenführung. Bei einem durchgängigen Ausbau ermöglicht die Radvorrangroute „Güterbahn“ insbesondere auch schnelle Verbindungen von den Umlandgemeinden zu den beschriebenen Stadtteilen und Zielen in Freiburg und umgekehrt.

Der Güterbahnradweg ist aufgrund der großen Potenziale eine der drei Pilotrouten zum Aufbau des Rad-Vorrang-Netzes und wurde ins Förderprogramm des Landes aufgenommen. Bei der Bereitstellung der Fördermittel und der städtischen Komplementärmittel sollen möglichst viele Einzelmaßnahmen bis zum Ende des DHH 2015/2016 umgesetzt werden.

GüB 0 Güterbahnradweg: Maßnahmenuntersuchung

Beschreibung:

Zur Konkretisierung und Priorisierung der Maßnahmen wird der gesamte Güterbahnradweg einer Überprüfung der wünschenswerten Maßnahmen auf Nutzen, Machbarkeit und Kosten unterzogen. In diesem Rahmen werden auch Entwicklungsoptionen auf den unterschiedlichen Seiten (GüB 5 + 6 sowie GüB 12, 16 + 18) überprüft und bewertet. Auch gesamthafte Regelungen wie Winterdienst und Beleuchtung werden überprüft.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Grundlegend für eine zielgerichtete Umsetzung der Einzelmaßnahmen, daher sehr hoher Nutzen.

Aufwand:

Gering

Geringer Kostenaufwand, bei Durchführung mit städtischem Personal sind entsprechende Kapazitäten bereitzustellen. Ggf. Vertiefung einzelner Projekte mit Fremdvergabe, dann entsprechende, den Projekten zuzuordnende Kosten.

Umsetzung:

Kurzfristig

Wichtige Grundlage für die anstehenden Einzelmaßnahmen, daher kurzfristig.

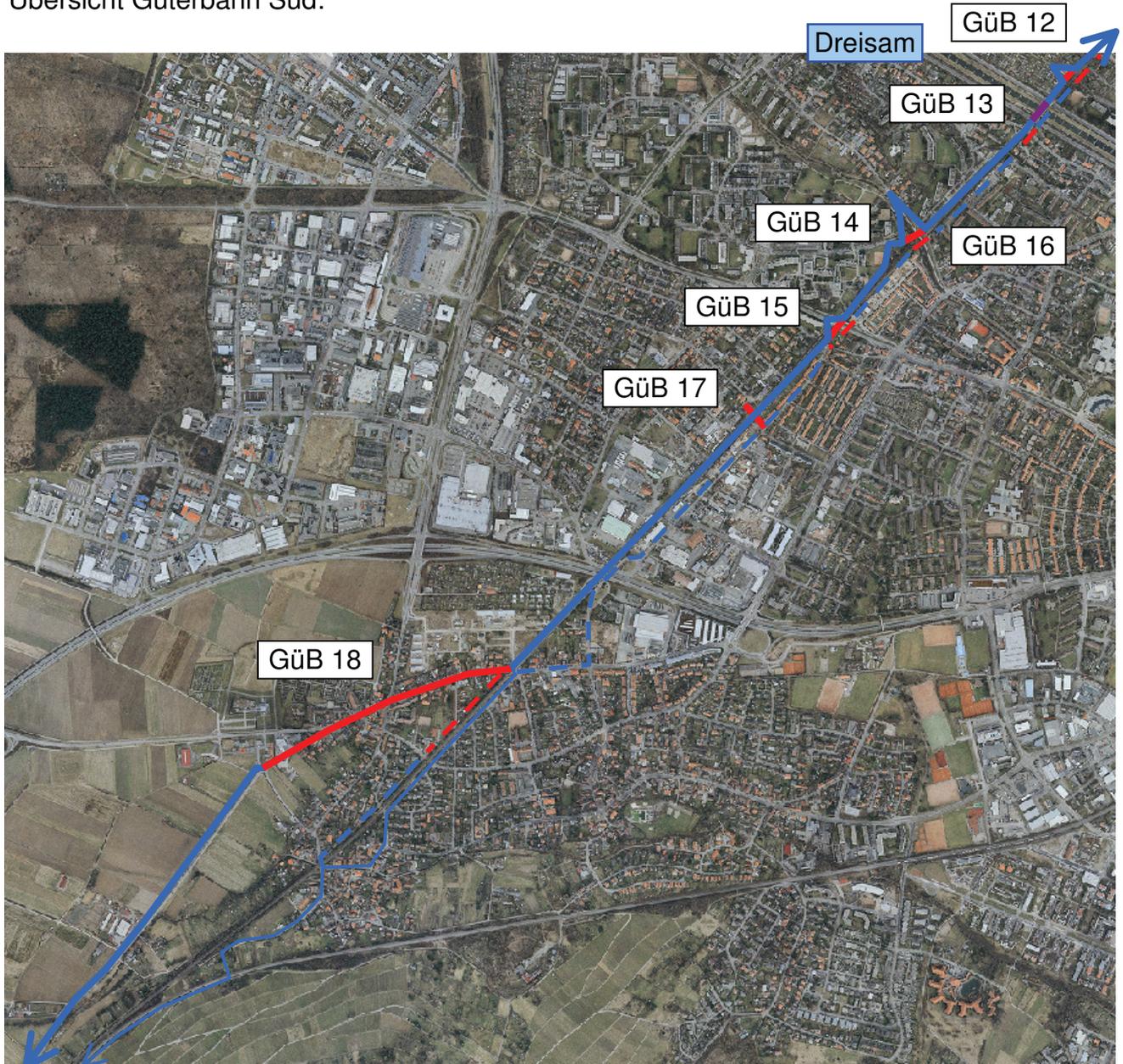
Übersicht Güterbahn Nord:

Gundelfingen



- Radweg bestehend
- - - Alternativrouten bestehend
- - - Verbesserung geplant (Verbreiterung, Beleuchtung, ...)
- Radweg geplant (Lückenschluss)
- - - Ausbauoptionen (zu untersuchen)

Übersicht Güterbahn Süd:



Schallstadt

- Radweg bestehend
- - Alternativrouten bestehend
- - Verbesserung geplant (Verbreiterung, Beleuchtung, ...)
- Radweg geplant (Lückenschluss)
- - Ausbauoptionen (zu untersuchen)

GüB 1 Westlich Güterbahn zwischen Längenloh und Gundelfingen: Herstellung Radweg
--

Beschreibung:

Zwischen der nördlichen Gemarkungsgrenze und der Eisenbahnüberführung Gundelfinger Straße besteht heute östlich der Güterbahn nur eine umwegige Radverbindung, insb. durch die Vereinigung der beiden Bahnstrecken und vorhandene Wohnbebauung bedingt. In diesem Abschnitt ist deshalb der Neubau eines separat geführten Radweges westlich der Güterbahn vorgesehen, in Bebauungsplänen „Längenloh-Nord“ (2-057) sowie „Höfle“ (2-060) sind die Trassen bereits gesichert. In Höhe des geplanten Querschlages Wildtal (siehe GüB 2) ist möglichst eine kreuzungsfreie Lösung mit diesem vorzusehen. Mit der Gemeinde Gundelfingen wurde abgestimmt, dass der Güterbahnradweg auf der dortigen Gemarkung weitergeführt und dort an den Hauptbahnradweg angeschlossen wird. Die Kosten auf Gundelfinger Gemarkung sind hier nicht berücksichtigt.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Durch die lückenlose und gradlinige Verbindung abseits der Verkehrsachsen entsteht ein hoher Nutzen, insbesondere für den mittlere bis weite Strecken (Pendler).

Aufwand:**Hoch**

Aufgrund der großen Länge hoch.

Umsetzung:**Kurzfristig**

GüB 2 Querspange Wildtal: Neubau Straßenbrücke
--

Beschreibung:

Diese geplante Straßenbrücke über die Güterbahnstrecke stellt eine direkte Verbindung her von der Wildtalstraße durch das Gewerbegebiet Längenloh-Nord zur Gundelfinger Straße. Dort stellt der ebenfalls geplante Fuß-/Radsteg über die B3 / Isfahanallee die Verbindung zum Industriegebiet Nord her und ermöglicht so eine direktere Verbindung zwischen Wildtal / Heuweiler / Glottertal / Waldkirch mit dem IG Nord. Die Brücke soll in erster Linie zur Entlastung der südlichen Wildtalstraße und der Reutebachgasse dienen sowie zur verbesserten Anbindung des geplanten Wohngebietes Höhe.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Der Nutzen für den Radverkehr ist angesichts der geringen Verkehrsbeziehungen und der weiterhin nicht gradlinigen Führung eher weniger hoch.

Aufwand:**Mit Projekt**

Eigenständiges Projekt außerhalb des Rad-Etats.

Umsetzung:**Mit Projekt, langfristig**

Eventuell mit Erschließung Baugebiet Höhe, eher langfristig.

**GüB 3 Westlich Güterbahn, Höhe Real Nord:
Neubau Fuß-/Radbrücke über B3****Beschreibung:**

Über die B3 existieren im Freiburger Norden nur wenige Querungsmöglichkeiten. Die nächsten vorhandenen haben einen Abstand von etwa 1,3 km (Mooswaldallee im Norden und Brücke entlang der Güterbahn im Süden) und sind für den Radverkehr aufgrund der Verkehrsbelastung oder der Lage eher unattraktiv.

Die westliche Rampe des geplanten Steges trifft auf die Zinkmattenstraße, von dort kann das gesamte IG-Nord, insbesondere der nördliche Teil, gut erreicht werden. Die östliche Rampe des Steges führt über das Gelände des Real-Nord an die Gundelfinger Straße.

Durch den Steg eröffnet sich vom Stadtkern her kommend eine neue Radverbindung über die Zähringer Straße und die Gundelfinger Straße ins IG Nord, die unattraktive Führung Tullastraße - Zinkmattenstraße erhält eine Alternative.

Auch von Nordosten (Wildtal / Glottertal / Waldkirch) eröffnet sich über den Steg und den zukünftigen Querschlag Wildtal (siehe GüB 1) sowie die Rad-Vorrang-Route Güterbahn eine neue Verbindung zum IG Nord. Auch für Radler aus dem Nordwesten Freiburgs (Vörstetten / Reute, über Radweg westlich B3 und Zinkmattenstraße) könnte über den Steg und die Gundelfinger Str. eine interessante Verbindung nach Freiburg hinein entstehen.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Aufgrund der neuen Querverbindung mit vielfältigen Anschlüssen hoch. Außerdem sehr hoher, eher kleinräumiger Nutzen für den Fußverkehr.

Aufwand:**Mit Projekt**

Evtl. im Rahmen der Stadtbahnverlängerung Zähringen (Maßnahme würde gefördert, Finanzierbarkeit des Eigenanteils der Stadt derzeit in Prüfung).

Umsetzung:**Mit Projekt, kurzfristig**

Eventuell mit Stadtbahnverlängerung Zähringen.

**GüB 4 Westlich Güterbahn über Gundelfinger Straße:
Neubau Geh-/Radwegsteg****Beschreibung:**

Im Rahmen der Stadtbahnverlängerung Zähringen ist an der Kreuzung Güterbahnradweg / Gundelfinger Straße eine ebenerdige Kreuzung geplant. Dazu ist eine Z-Verschrankung über die Gleise notwendig sowie eine Querung der Gundelfinger Straße mit einer Mittelinsel. Dies ist für den Radverkehr im Zuge einer Vorrangroute nicht ausreichend attraktiv und sollte durch einen Steg über die Gundelfinger Straße ergänzt werden.

Südlich anschließend besteht zwischen der EÜ Gundelfinger Straße und der EÜ Isfahanallee bereits ein Stück separater Radweg, das allenfalls geringfügig auszubauen ist.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Eine kreuzungsfreie, direkte und schnelle Verbindung bringt einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Sehr hoch**

Das Bauwerk erfordert einen sehr hohen baulichen Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig****GüB 5 Westlich Güterbahn zw. Brücke Güterbahn über B3 und Tullastraße: Herstellung Radverbindung****Beschreibung:**

Hier besteht heute keine Radverkehrsverbindung. Im Zuge der Maßnahmenuntersuchung GüB 0 ist zu überprüfen, ob hier eine neue Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet und der Güterbahnstrecke hergestellt werden kann und welchen Nutzen sie bringen würde.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Noch nicht abzuschätzen, vermutlich mittel.

Aufwand:**Hoch**

Noch nicht abzuschätzen, wenn machbar vermutlich hoch.

Umsetzung:**Langfristig**

Im Zuge der Maßnahmenuntersuchung GüB 0 zu klären, wenn machbar und sinnvoll vermutlich eher langfristig.

GüB 6 Westlich Güterbahn zwischen Tullastraße und Kaiserstuhlbrücke: Herstellung Radverbindung**Beschreibung:**

Hier besteht heute keine direkte Radverkehrsverbindung, nur eine umwegige Führung über Siemensstraße und Liebigstraße, beide mit viel Gewerbeverkehr und ohne Radverkehrsanlagen. Im Zuge der Maßnahmenuntersuchung GüB 0 ist zu überprüfen, ob hier eine neue Verbindung in Verlängerung der Siemensstraße zwischen dem Kleingartengebiet und der Güterbahnstrecke hergestellt werden kann und welchen Nutzen sie bringen würde.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Noch nicht abzuschätzen, vermutlich mittel.

Aufwand:**Sehr hoch**

Noch nicht abzuschätzen, wenn machbar vermutlich sehr hoch.

Umsetzung:**Langfristig**

Im Zuge der Maßnahmenuntersuchung GüB 0 zu klären, wenn machbar und sinnvoll vermutlich eher langfristig.

GüB 7 Westlich und östlich Güterbahn, zwischen Anschluss Zinkmattenstraße und Tullastraße: Herstellung Radweg**Beschreibung:**

Zwischen der EÜ Isfahanallee und der Kreuzung mit der Breisacher Bahn bestehen heute keine Radverkehrsanlagen. Der von Norden kommende Geh-/Radweg endet heute in Höhe der EÜ Isfahanallee mit einem Anschluss an der Zinkmattenstraße. Mit dem geplanten Ausbau der Isfahanallee / B3 zur Entlastung des Ortskerns von Zähringen ist auch ein parallel zur Straße führender separater Radweg geplant. Der kommt westlich entlang der B3 vom geplanten Direktanschluss B3 / Zinkmattenstraße und wechselt dann mit der B3 unter der EÜ hindurch auf die Ostseite der Güterbahn. Dort verläuft der Radweg zwischen Güterbahn und B3 bis zum Gelände des Güterbahnhofes. Unterwegs führt der Radweg am geplanten Haltepunkt der S-Bahn „Tullastraße“ vorbei und überquert die Tullastraße kreuzungsfrei, Anschlüsse an die Tullastraße werden hergestellt.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Da hier heute keine Radverbindung existiert wird ein sehr hoher Nutzen erwartet.

Aufwand:**Mit Projekt**

Herstellung im Rahmen des Projektes „Ausbau B3“.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Im Rahmen des Projektes „Ausbau B3“, eher mittelfristig.

GüB 8 Östlich Güterbahn zwischen Tullastraße und Hartmannstraße entlang / durch Güterbahnhof: Herstellung Radverbindung**Beschreibung:**

Zwischen Bahnstrecke und Güterbahnhof soll ein separater Radweg geführt werden. Im Norden schließt er an die Tullastraße an (s.o.), im Süden an die Hartmannstraße.

Parallel wird der Radverkehr auch auf Radstreifen auf den im Gebiet geplanten Erschließungsstraßen mit Anschluss an die Hornusstraße sowie den Geh-/Radweg im nördlichen Bereich geführt. Dies ist für den Durchgangsverkehr weniger attraktiv, erlaubt aber die Erschließung des Güterbahnhof-Areals selbst, des südlichen Zähringen sowie eine höhere soziale Kontrolle in einem zumindest teilweise bewohnten Gebiet.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Da hier heute keine Radverbindung existiert wird ein sehr hoher Nutzen erwartet.

Aufwand:**Hoch / Mit Projekt**

Die Führung am Rand des Gebietes erfordert hohen Aufwand, die Führung im Gebiet erfolgt im Rahmen des Projektes „Erschließung Güterbahngelände“.

Umsetzung:**z.T. mit Projekt, kurzfristig**

Im Rahmen des Projektes „Erschließung Güterbahngelände“, kurzfristig.

**GüB 9 Östlich Güterbahn entlang Hartmannstraße:
Herstellung Radverbindung****Beschreibung:**

In der Hartmannstraße gibt es zwischen dem Güterbahnhofgelände und der EÜ Breisacher Bahn heute keine Radverkehrsanlagen, lediglich zwischen der EÜ Breisacher Bahn und der Elsässer Straße auf einer Seite einen baulichen gemeinsamen Geh- und Radweg hinter einem Parkstreifen. Für die Anlage von Radstreifen oder beidseitigen baulichen Radwegen wäre Grunderwerb von der DB und ein aufwändiger Umbau der Straße nötig. Geprüft wird eine einseitige Führung als separater Zweirichtungs-Radweg neben der Straße durch Verzicht der dortigen Parkplätze und mit geringen Umbaumaßnahmen. Diese Führung wäre insbesondere sinnvoll bei einer Fortführung entlang der DB-Gleise parallel zur Kilianstraße bis zur Unterquerung der Breisacher Straße (GüB 10).

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Im Zuge des Ausbaus dieser Vorrangroute verspricht die Anlage einer Radverkehrsführung einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Hoch**

Angesichts der Länge (800m) werden hohe Kosten erwartet.

Umsetzung:**Kurzfristig****GüB 10 Östlich Güterbahn hinter Uni-Klinik, parallel Kilianstr.:
Herstellung Radverbindung****Beschreibung:**

Der Radverkehr wird heute auf der Kilianstraße durch das Gelände des Universitäts-Klinikums geführt. Hier gilt Tempo 30, es gibt keine Radverkehrsanlagen. Durch den Betrieb des Klinikums mit vielen Parkplätzen ist die Führung unbefriedigend. Geplant ist deshalb ein Neubau eines separaten Radweges zwischen Güterbahn und Klinikum sowie einer kreuzungsfreien Führung unter der Breisacher Straße hindurch (diese ist im B-Plan „Stadtbahn Messe“ gesichert). Dort kann an den bestehenden Radweg entlang der Güterbahn angeschlossen werden.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die gradlinige Führung ohne Beeinträchtigungen auf dem Uni-Gelände verspricht einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Hoch****Umsetzung:****Kurzfristig**

GüB 11: Östlich Güterbahn zw. Breisacher Str. und Sundgaullee: Beleuchtung des vorhandenen Radweges

Beschreibung:

In diesem Bereich besteht ein separater und ausreichend breiter kreuzungsfrei geführter Radweg. Hier ist die noch fehlende Beleuchtung zu ergänzen, um ein sicheres Fahren bei Nacht zu ermöglichen. In den übrigen vorhandenen Bereichen ist Beleuchtung vorhanden, bei den neu zu bauenden Abschnitten ist der Bau mit vorgesehen. In diesem Bereich wechselt die Führung von der West- auf die Ostseite der Bahn, z.T. besteht sie parallel auf beiden Seiten.

Nutzen:**Hoch**

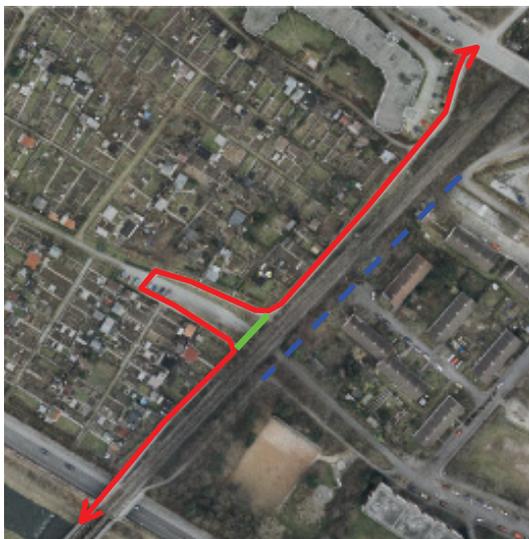
Bestandteil einer Vorrangroute, hoher Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Die Beleuchtung erfordert einen mittleren Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig**

GüB 12 Westlich Güterbahn über Ferdinand-Weiß-Straße: Neubau Fuß-/Radsteg

Beschreibung:

Heute wird der Radweg mit Rampen und einem weiten Verschwenk an die Ferdinand-Weiß-Straße herangeführt und überquert diese dann niveaugleich. Diese Führung ist umständlich und unkomfortabel. Deshalb soll hier ein Steg über die Ferdinand-Weiß-Straße für eine direkte und kreuzungsfreie Führung sorgen. Die Rampen bleiben als Anschluss an die Ferdinand-Weiß-Straße erhalten. Das anschließende Wegstück bis zur B31a wird verbreitert.

Mittel- bis langfristig ist zu prüfen, ob auch auf der Ostseite der Güterbahn eine Verbindung von der Bissierstraße bis über die Ferdinand-Weiß-Straße hergestellt werden kann. Dies ist auch im Zusammenhang mit Ausbauoptionen in Haslach auf der Ostseite der Güterbahn zu sehen (GüB 16).

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die direkte Führung bringt einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Hoch**

Das Bauwerk erfordert einen hohen Aufwand.

Umsetzung:**2012 begonnen**

GüB 13 Westlich Güterbahn - Dreisambrücke: Verbreiterung Radweg

Beschreibung:

Entlang der Güterbahnbrücke über die Dreisam bestehen beidseitig Geh-Radwege, die stark sanierungsbedürftig sind und sowohl von der Breite als auch den Geländehöhen nicht mehr den aktuellen Vorgaben entsprechen. Im Rahmen der anstehenden Sanierung sollen sie deshalb ertüchtigt werden, Gespräche mit der DB laufen.

Geplant ist die Erhöhung der Geländer auf der Ostseite noch im Jahr 2012 (DrS 8). Im Zuge der Herstellung der Radvorrangroute auf der Westseite soll der dortige Seitenbereich, der aufgrund von Konstruktion und Denkmalschutz nicht verbreitert werden kann, durch einen separaten Fuß-Radsteg mit angemessener Breite ersetzt werden.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Verbreiterung auf der Westseite ist ein wichtiger Bestandteil der Aufwertung der Vorrangroute. Sie verspricht einen hohen Nutzen.

Aufwand:

Sehr hoch

Der Neubau des westlichen Fuß-/Radsteges erfordert einen sehr hohen Aufwand.

Umsetzung:

Kurz-/Langfristig

Aufgrund des dringenden Sanierungsbedarfes ist eine kurzfristige Umsetzung nötig. Aufgrund der sehr hohen Kosten ist zu prüfen, ob kurzfristig der Seitenbereich saniert wird und erst langfristig ein neuer Steg entsteht.

GüB 14 Westlich Güterbahn, Unterer Mühlenweg: Neubau Unterquerung und Fuß-/Radsteg

Beschreibung:



Heute wird der Radweg mit Rampen und einem weiten Verschwenk an den Unteren Mühlenweg (geplante Vorrangroute Waltershofen-Weingarten-HBF - WWH) herangeführt und überquert diesen dann niveaugleich. Die Führung ist umständlich und unkomfortabel. Deshalb sollen hier eine Unterführung unter dem Unteren Mühlenweg durch sowie eine Brücke über den daneben fließenden Dorfbach für eine direkte und kreuzungsfreie Führung sorgen. Die Anschlüsse zum Unteren Mühlenweg bleiben erhalten.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die direkte Führung verspricht einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand:**Hoch**

Die beiden Bauwerke erfordern einen hohen Aufwand.

Umsetzung:**2012 begonnen****GüB 15 Westlich Güterbahn - Unterquerung Opfinger Straße****Beschreibung:**

Heute wird der Radweg mit Rampen auf oben liegende die Opfinger Straße hochgeführt und dann mit Ampeln über die Straße und mit einer Z-Verschrankung über die Stadtbahn geführt. Diese Führung ist umständlich, unsicher und unkomfortabel.

Zukünftig soll hier deshalb eine ebenerdige Unterführung unter der Opfinger Straße hindurch für eine direkte und kreuzungsfreie Führung sorgen.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die direkte Führung verspricht einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand:**Sehr hoch**

Die Unterführung erfordert einen sehr hohen Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig****GüB 16 Östlich Güterbahn zwischen Haslacher Straße und Guildfordallee: Herstellung Radverbindung****Beschreibung:**

Hier besteht heute keine durchgehende Radverkehrsverbindung. Es gibt zwar in weiten Teilen nutzbare Straßen, drei punktuelle Lücken verhindern aber die Nutzbarkeit. Im Zuge der Untersuchung GüB 0 ist zu überprüfen, ob durch die Schließung dieser Lücken (Haslacher Str. - Mathias-Blank-Str., hier idealerweise eine Brücke über die Haslacher Str., Mathias-Blank-Str. - Laubenweg sowie Laubenweg - Carl-Mez-Str., hier evtl. mit S-Bahn-Halt) eine neue Verbindung hergestellt werden kann und welchen Nutzen sie bringen würde (auch in Verbindung mit GüB 12 Option Ostseite).

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Noch nicht abzuschätzen, vermutlich hoch.

Aufwand:**Hoch**

Noch nicht abzuschätzen, wenn machbar vermutlich hoch.

Umsetzung:**Langfristig**

Im Zuge der Maßnahmenuntersuchung GüB 0 zu klären, wenn machbar und sinnvoll vermutlich eher langfristig.

GüB 17 Haslach / Haid: Neue Querung der Güterbahn

Beschreibung:

Auf einer Länge von über einem Kilometer existiert keine Querung der Güterbahnlinie. Das ist zusammen mit dem Gelände des Güterbahnhofes und der Dreisam zwischen Ochsenbrücke und Güterbahnbrücke (s. ZSV 9, ebenfalls Stadtteil Haslach) die längste Barriere innerhalb Freiburgs. Die nächsten Querungen sind zudem stark mit Verkehr belastet und so unattraktiv. Mittels eines Fuß- und Radsteges oder einer Unterführung sollen die bisher getrennten Quartiere Haslachs und das sich vom Gewerbe zum Mischgebiet entwickelnde Gebiet Haid eine mit dem Rad befahrbare oder fußläufige Verbindung erhalten.

Der Steg ist auch Bestandteil des Stadtteilentwicklungsplans Haslach.

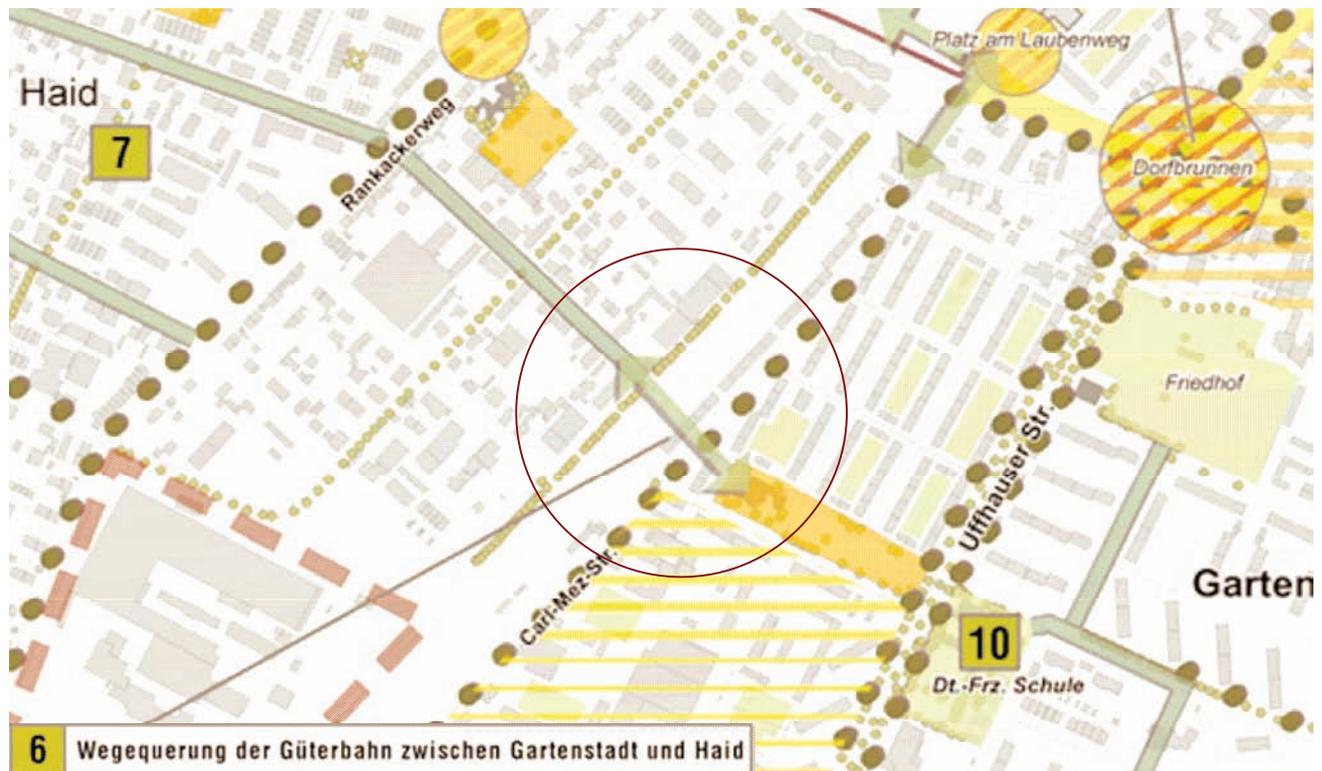


Abbildung aus Stadtteilentwicklungsplan / Freiraumkonzept Haslach 2009
 Bearbeitung faktorgruen Freie Landschaftsarchitekten

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen für den Radverkehr ist mittel, für den Fußverkehr und die Entwicklung der Stadtquartiere sehr hoch.

Aufwand:

Sehr hoch

Die Verbindung erfordert einen sehr hohen Aufwand.

Umsetzung:

Langfristig

GÜB 18 Westlich Güterbahn - Basler Landstraße zwischen Hagelstauden und Langgasse: Herstellung Radverkehrsführung**Beschreibung:**

Zwischen der Opfinger Straße und der St. Georgener Brücke ist ein guter Radweg entlang der Bahnstrecke vorhanden. Die St. Georgener Brücke führt über die Guildfordallee, danach wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der wenig befahrenen Straße Hagelstauden bis zur Basler Landstraße geführt. Entlang der Basler Landstraße ist nur in einem kleinen Teilbereich ein einseitiger Radstreifen vorhanden. Ab dem Ende des bebauten Bereiches besteht ein separater Radweg, der Richtung Schallstadt weiterführt.

Zu prüfen ist die Anlage von Rad- oder Schutzstreifen, dazu wäre ein teilweiser Umbau des Straßenraums der Basler Landstraße notwendig. Sollte dies nicht möglich oder zu aufwändig sein, wäre zu prüfen, ob eine Grundlage für Tempo-30 besteht, was allerdings mit Fahrzeitverlängerungen für die Busbenutzer verbunden wäre (siehe auch THI 1).



Eine weitere Fortsetzung der Güterbahnroute verläuft heute östlich der Bahnstrecke durch den Vorarlberger Weg und die Malteserordenstraße sowie dann über Wirtschaftswege in den Reben bis Leutersberg. Hier ist zu prüfen (siehe GÜB 0), ob eine verbesserte Führung auf den namenlosen Straßen westlich entlang der Bahnstrecke durch die Schließung der Lücke zwischen Kalkackerweg und Hagelstauden möglich und sinnvoll ist. Auf Gemarkung des Landkreises sollte das kurze, noch unbefestigte Stück des Wirtschaftsweges kurz vor Leutersberg befestigt werden.

Nutzen:**Hoch**

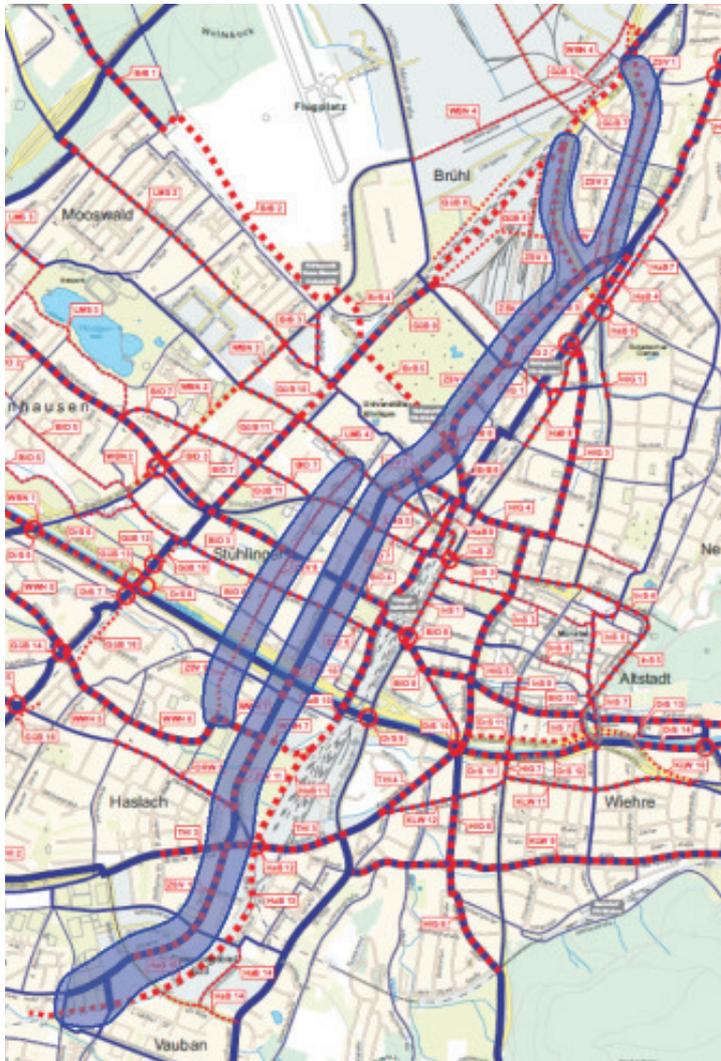
Bestandteil einer Vorrangroute. Die Herstellung einer angemessenen Radverkehrsführung hat sowohl für die Anwohner als auch für den großräumigen Verkehr einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Hoch**

Der voraussichtlich nötige Umbau der Basler Landstraße zumindest in Teilbereichen bedingt einen hohen Aufwand.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Korridor:	Zähringen - Stühlinger - Vauban
Nr. / Kürzel:	12 / ZSV
Funktion:	Vorrangroute - Pilotroute !



Die Vorrangroute führt zentral durch die dicht besiedelten Stadtteile Brühl-/Beurbarung, Stühlinger und Haslach mit dem geplanten Wohngebiet Gutleutmatten. Im Norden bindet sie Herdern und Zähringen sowie im Süden St. Georgen und Vauban an. Sie erschließt wichtige Ziele wie das Entwicklungsgebiet Güterbahnhof-Nord, die Uni-Klinik, das Behörden-Areal mit Regierungspräsidium, Arbeitsamt, Technischem Rathaus und Gewerbeschulen, das Gewerbegebiet Süd sowie mehrere Schulen.

Im Norden schließt die Route an die Vorrangroute entlang der Hauptbahn (HaB) an, so dass weitere Stadtteile und das Industriegebiet Nord sowie die Nachbargemeinden Gundelfingen, Denzlingen etc. angebunden werden.

Unterwegs bestehen Verknüpfungen zu den Radvorrangrouten Breisacher Bahn (BrB), Dreisam (DrS) sowie Waltershofen - Weingarten - Haslach (WWH).

Nach Süden besteht eine Verknüpfung zur Vorrangroute Tiengen - Haslach - Innenstadt (THI), so dass auch Haslach und Weingarten, die Ortschaften

am Tuniberg sowie die Nachbargemeinden Wolfenweiler und Schallstadt angebunden sind. Im zentralen Abschnitt (Eschholzstraße von Dreisam bis Friedrich-Ebert-Platz) sind in den letzten Jahren bereits gute Radverkehrsanlagen geschaffen worden. Im Norden und Süden sind weitere Maßnahmen erforderlich, um eine durchgängige, sichere und schnelle Verbindung in diesem wichtigen Korridor zu ermöglichen. Dazu beitragen soll auch eine Optimierung der Lichtsignalanlagen für den Radverkehr im Verlauf der gesamten Route.

Aufgrund der zentralen Lage ist diese Achse eine der drei Pilotrouten zum Aufbau des Radvorrang-Netzes und wurde ins Förderprogramm des Landes aufgenommen. Bei der Bereitstellung der Fördermittel und der städtischen Komplementärmittel sollen möglichst viele Einzelmaßnahmen bis zum Ende des DHH 2015/2016 umgesetzt werden.

Parallel soll die Route Fehrenbachallee durch eine Optimierung der Straße und langfristig eine neue Brücke über die Dreisam gestärkt werden. Alternativ ist auch die Aufwertung der parallelen Grünachse Uni-Klinik - Eschholzpark - Bohlstraße zu prüfen.

ZSV 1 Östlich Isfahanallee - zwischen Zinkmattenstraße und Zähringer Straße: Herstellung einer Radverbindung**Beschreibung:**

In diesem Bereich gibt es heute keine Radverkehrsverbindung. Mit dem Ausbau der B3 zur Entlastung des Stadtteils Zähringen kann die heutige Stadtauswärts-Führung der B3 zwischen Buchenstraße und Güterbahn zurückgebaut und ein paralleler Radweg angelegt werden. Der erhält dann am Direktanschluss Zinkmattenstraße, der ebenfalls im Zuge des Projektes angelegt werden soll, eine Verbindung zum Industriegebiet Nord. Damit kann eine wichtige Verbindung hergestellt werden und eine Alternative zur heutigen Verbindung über die Tullastraße mit dem Nadelöhr unter der Bahnstrecke hindurch geschaffen werden. Ein Anschluss an die Vorrangroute entlang der Güterbahn soll ebenfalls hergestellt werden.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Die Herstellung dieser Verbindung verspricht einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Die Maßnahme kann nur mit dem Ausbau der B3 und dem direkten Anschluss an die Zinkmattenstraße umgesetzt werden.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Mit dem Ausbau der B3, voraussichtlich mittelfristig.

ZSV 2 Zähringer Straße - zwischen Isfahanallee und Komturplatz: Optimierung der Radverkehrsanlagen**Beschreibung:**

Nach dem Ausbau der B3 kann die bisherige Führung der Bundesstraße auf der Zähringer Straße zurückgebaut werden. Die entstehenden Spielräume sollen u.a. auch genutzt werden, um die Führung des Radverkehrs zu verbessern, die aber heute schon überwiegend befriedigend ist. Herzustellen sind auch bessere Querungsmöglichkeiten, um das Radfahren auf der richtigen Seite zu erleichtern.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Nebenroute. Durch die Verbesserungen entsteht ein mittlerer Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Im Rahmen des Straßenumbaus.

Umsetzung:**Mit Projekt, langfristig**

Nach dem Ausbau der B3, voraussichtlich eher langfristig.

**ZSV 3 Bereich Güterbahnhof - westlich entlang Isfahanallee:
Schaffung Radverkehrsanlagen****Beschreibung:**

Heute besteht in diesem Bereich lediglich die Möglichkeit, östlich der Isfahanallee über die Karlsruher Straße zu fahren - weit überwiegend ohne Radverkehrsanlagen und im Tempo-50 - Bereich, lediglich am südlichen Ende in einer Tempo-30-Zone, dort wurde der Radverkehr gegen die Einbahnrichtung zugelassen.

Mit dem Ausbau der B3 soll in Höhe des Güterbahnhof-Areals westlich der Isfahanallee ein Geh- und Radweg hergestellt werden, der im Norden an den Güterbahnradweg (GüB) anschließt und so weitergeführt wird. Im Süden sollen auch Radverkehrsanlagen zwischen der Waldkircher Straße und der Bahnunterführung am Komturplatz geschaffen werden, so dass ein Anschluss an die vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Habsburgerstraße und der Stefan-Meier-Straße (s. HaB 8) hergestellt wird.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute, hoher Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Mit dem Projekt Ausbau B3.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Mit dem Ausbau der B3, voraussichtlich mittelfristig.

**ZSV 4 Gesamte Achse Waldkircher Straße - Eschholzstraße -
Lörracher Straße: Radoptimierung Lichtsignalanlagen****Beschreibung:**

Auf der gesamten Länge der Vorrangroute sollen die Lichtsignalanlagen zwischen den Knotenpunkten Waldkircher Str. / Kaiserstuhlstr. im Norden und Lörracher Str. / Wiesentalstraße im Süden für den Radverkehr optimiert werden. Zu klären ist nach entsprechenden Untersuchungen zunächst, ob eine Koordinierung in beiden Richtungen, über die gesamte Länge oder eher in Teilabschnitten möglich ist oder ob einzelne Richtungen zu bestimmten Tageszeiten optimiert werden können. Für die an der Wannerstraße mit Vorrangschaltung querenden Stadtbahnlinien sowie die im Straßenraum der Friedhofstraße fahrende Stadtbahnlinie sind Lösungen zu finden, die den Vorrang der Stadtbahnen weiterhin gewährleisten. Ebenso ist eine Berücksichtigung der querenden Radvorrangrouten zu prüfen.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Aufgrund des Zeitgewinns und der geringeren Anstrengung durch flüssiges Fahren entsteht ein mittlerer Nutzen. Für den Anspruch einer Vorrangroute ist die Maßnahme unumgänglich.

Aufwand:**Hoch**

Der Aufwand für die Umstellung der Steuerungsprogramme sowie ggf. notwendige Zusatzeinrichtungen zur Erfassung der Radfahrenden wird als hoch eingeschätzt.

Umsetzung:**Kurzfristig****ZSV 5 Waldkircher Str. zw. Zähringer Straße und Neunlindenstraße:
Optimierung Radverkehrsanlagen****Beschreibung:**

Auf der Ostseite der Waldkircher Straße wurde der bauliche Radweg im Jahr 2012 im Zuge einer Kanalsanierung durch Radstreifen ersetzt. Auf der Westseite sind zurückgesetzte Bordsteinradwege vorhanden, deren z.T. starke Wurzelhebungen sanierungsbedürftig sind.

Mit der Verlegung der Stadtbahn aus der Komturstraße in die Waldkircher Straße wird der gesamte Straßenraum neu geordnet und werden dann auch beidseitig für eine Vorrangroute geeignete Radstreifen angelegt.

Mit dem ebenfalls geplanten Ausbau der B3 erfolgt eine Neuordnung der Knotenpunkte Isfahanallee und Zähringer Straße, in deren Zusammenhang eine optimierte Weiterführung der Vorrangroute durch die Stuttgarter Straße bis an den Radschnellweg Hauptbahn vorgesehen ist.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Deutliche Verbesserungen der Sicherheit, insbesondere im Abschnitt Isfahanallee - Zähringer Straße.

Aufwand:**Mit Projekt****Umsetzung:****Mit Projekt, mittelfristig**

Mit den Projekten Stadtbahn Waldkircher Straße sowie Ausbau B3, also eher mittelfristig.

ZSV 6 Friedhofstraße zw. Neunlindenstraße und Breisacher Bahn: Optimierung Radverkehrsanlagen

Beschreibung:



In der Friedhofstraße bestehen Bordsteinradwege, die insbesondere auf der gesamten Ostseite sehr eng sind. Die Stadtbahn wird auf einem z.T. abmarkierten, z.T. gepflasterten Bereich in Mittellage geführt, die Kfz-Fahrbahnen daneben sind aber zu schmal für einen konfliktfreien Betrieb. Hier sollen durch eine Neuaufteilung der Fahrbahn Radstreifen angelegt und durch geeignete Maßnahmen der Vorrang der Stadtbahn gesichert werden. Teilweise (z. B. im Bereich Haltestelle der Tenenbacher Straße) ist voraussichtlich ein Umbau des Straßenraumes nötig.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Maßnahme verspricht einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand:

Hoch

Durch die neue Fahrbahnaufteilung, Regelungen für den Vorrang der Stadtbahn sowie den Umbau von Teilbereichen voraussichtlich hoher Aufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

ZSV 7: Hohenzollernstraße - Eschholzstraße (Westseite): Optimierung Radverkehrsanlagen

Beschreibung:



Während auf der Ostseite der Hohenzollernstraße in den letzten Jahren bereits komfortable Radstreifen geschaffen wurden, sind auf der Westseite (von der Breisacher Bahn bis zur Lehener Str. im Süden) noch Bordsteinradwege vorhanden, z.T. hinter einem eigenen Gleiskörper der Stadtbahn mit geringen Breiten und entsprechenden Problemen insb. am Knotenpunkt zur Breisacher Straße. Hier ist die Anlage eines Radstreifens geplant.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Steigerung der Attraktivität verspricht hohen Nutzen.

Aufwand:**Hoch****Umsetzung:****Kurzfristig**

ZSV 8 Fehrenbachallee zwischen Breisacher Straße und Ferdinand-Weiß-Straße: Aufhebung des „anderen“ Radweges

Beschreibung:

In der Fehrenbachallee (Tempo-30-Zone) bestehen in weiten Teilen noch bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht. Auf der Westseite bestehen im nördlichen Bereich durch die Führung hinter der Stadtbahn keine Probleme (bei Bedarf kann auch auf der Straße gefahren werden), im südlichen Bereich gibt es fast keine Zufahrten, so dass auch hier die - nicht benutzungspflichtige - Führung hinter parkenden Autos unproblematisch ist.

Auf der Ostseite dagegen ist die Führung hinter parkenden Autos und mit vielen Einfahrten und Einmündungen bedenklich. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird aber noch von einem Großteil der Radfahrenden benutzt.

Vorgeschlagen wird, den Radweg komplett aufzuheben und den Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen. Sinnvoll erscheint es, zur Herstellung einer angemessenen Fahrbahnbreite die parkenden Autos auf den ehemaligen Radweg zu verlagern. Dies ist wegen der Bordsteinhöhen erst im Rahmen einer Sanierung möglich, die aufgrund des Zustandes langfristig nötig ist.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Nebenroute. Die Verbesserung der Sicherheit verspricht mittleren Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Aufgrund des hohen Aufwandes nur angemessen im Zuge einer Sanierung.

Umsetzung:**Mit Projekt, langfristig**

Mit einer langfristig anstehenden Sanierung.

ZSV 9 Verbindung Haslach - Stühlinger: Fuß- / Radsteg über die Dreisam



Abbildung aus Stadtteilentwicklungsplan / Freiraumkonzept Haslach 2009
Bearbeitung faktorgruen Freie Landschaftsarchitekten

Beschreibung:

Ein Steg für Fuß- und Radverkehr soll den Dreisamuferradweg mit den beiden Stadtteilen Haslach und Stühlinger und diese miteinander verbinden. Darüber hinaus verbessert er die Nord-Süd - Radverbindungen im gesamten Westen der Stadt. Er überwindet die starken Barrieren durch Dreisam und den beidseitigen Autobahn-Zubringer. Der Steg bietet dafür eine Alternative zur stark befahrenen und dadurch konflikthafter Ochsenbrücke und der zu weit entfernt liegenden Güterbahnbrücke. Er ermöglicht auch eine bessere Anbindung des Neubaugebietes Gutleutmatten, der Staudinger Gesamtschule und des Hallenbades Haslach über den Marienmattenweg.

Der Steg könnte in Höhe der Eggertenstraße und der Fehrenbachallee liegen, hier vermutlich mit der besseren Anbindung für den Radverkehr. Eine Alternative würde in Höhe der Bohlstraße auf den Weg im Eschholzpark zuführen - wünschenswert vor allem als fußläufige Verbindung im „Grünen Band“ zwischen Uni-Klinik und Haslach mit stadtentwicklungsstrukturellen Vorteilen. Dies ist zu gegebener Zeit zu prüfen.

Der Steg ist auch Bestandteil des Stadtteilentwicklungsplans Haslach.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Nebenroute. Sehr hoher Nutzen zur direkten Verbindung der westlichen Stadtteile.

Aufwand:

Sehr hoch

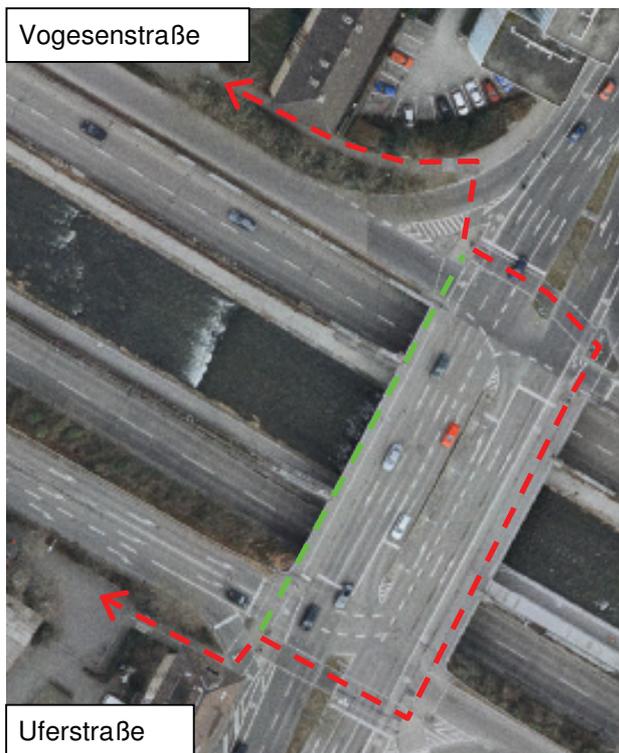
Aufgrund der großen Länge des Bauwerkes sehr hoher Bauaufwand.

Umsetzung:

Langfristig

Aufgrund des sehr hohen Aufwandes eher langfristig.

ZSV 10 Ochsenbrücke Westseite und Anschluss Vogesenstraße: Optimierung der Radverkehrsführung



Beschreibung:

Die Ochsenbrücke ist eine wichtige Schnittstelle im Radverkehrsnetz zwischen Haslach und Stühlinger mit dem hier verlaufenden Dreisamuferradweg. Der Radweg auf der Ostseite der Ochsenbrücke wurde mit dem Bau der Rampe zum Dreisamuferradweg in einen Radstreifen umgewandelt, um dem durchfahrenden Radverkehr eine attraktive Führung zu ermöglichen. Dazu wurden zwei Kfz-Fahrbahnen auf einen überbreiten Fahrbahnen reduziert. Auf dem Gehweg wurde das Radfahren in beiden Richtungen zugelassen, um eine Anbindung der Rampe in alle Richtungen zu ermöglichen.

Auf der Westseite soll nun das gleiche durchgeführt werden, um dem durchfahrenden Radverkehr eine attraktive Führung zu ermöglichen - heute behindern zwei Rampen die Fahrt.

Um eine direkte Verbindung aus der Haslacher Straße und der Uferstraße zur Vogesenstraße und damit den Anschluss ins ruhigere Nebenrottenetz, die Gewerbeschulen, das Technische Rathaus etc. zu ermöglichen, soll der Gehweg ebenfalls in beide Richtungen freigegeben werden (grüne Linie). Für diese Verbindung müssen heute mehrere Lichtsignalanlagen mit z.T. indirektem Linksabbiegen - also entsprechenden Wartezeiten - gequert werden (rote Linie).

Um die Verbindung zur Vogesenstraße zu erleichtern, soll die Querung über den freien Rechtsabbieger Eschholzstraße zum Zubringer Mitte signalisiert werden. Der Verbindungsweg zur Vogesenstraße soll verbreitert werden.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die direktere und sicherere Verbindung an dieser wichtigen Stelle im Radverkehrsnetz bringt einen hohen Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Markierungen, Anpassung der Signalisierung, ggf. kleiner bauliche Anpassungen sowie eine neue Lichtsignalanlage und die Verbreiterung Richtung Vogesenstraße erfordern insgesamt einen mittleren Aufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

ZSV 11 Eschholzstraße südlich Ochsenbrücke: Optimierung Radverkehrsanlagen

Beschreibung:



Entlang der Eschholzstraße wurden nördlich der Dreisam vor wenigen Jahren beidseitige Radstreifen geschaffen.

Südlich der Dreisam sind Bordsteinradwege neben der Fahrbahn vorhanden. Insbesondere der gemeinsame Geh-/Radweg auf der Westseite südlich der Staudingerstraße ist aber zu schmal und wird auch noch zugeparkt.

Außerdem sind auf beiden Seiten weitere Verbesserungen nötig.

So soll eine Abbiegemöglichkeit Richtung Radvorrangroute Weingarten geschaffen werden (ggf. auch mit diesem Projekt WWH), die Probleme der auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge der benachbarten Kleingärten sind zu lösen und die Engstelle an der Brücke über den Dorfbach sollte entschärft werden. Zu prüfen ist, ob auf der Westseite genug Platz für die Anlage eines Radstreifens auf der Fahrbahn ist.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute.

Aufwand:

Mittel

Umsetzung:

Kurzfristig

ZSV 12 Lörracher Straße: Optimierung Radverkehrsanlagen

Beschreibung:



In der Lörracher Str. bestehen heute Bordsteinradwege, die z.T. hinter parkenden Autos liegen und z.T. sehr schmal sind. Hier ist die Anlage von Rad- oder Schutzstreifen zu prüfen, der Spielraum ist allerdings durch beidseitige Baumreihen begrenzt.

In der Andreas-Hofer-Str. als Fortführung in den Stadtteil St. Georgen bestehen derzeit noch Bordsteinradwege, die unkomfortabel geführt sind und bald enden.

Hier sind zu Beginn Radstreifen vorgesehen, im weiteren Verlauf besteht eine Tempo-30-Zone mit Mischverkehr. Dort ist die Verkehrsführung z.T. unübersichtlich und eng, dies ist durch punktuelle Maßnahmen wie Neuregelung des Parkens etc. zu verbessern.

In der Kufsteiner Straße als Anschluss in den Stadtteil Vauban ist die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der heute schon stark vom Radverkehr genutzten Straße verspricht einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand:

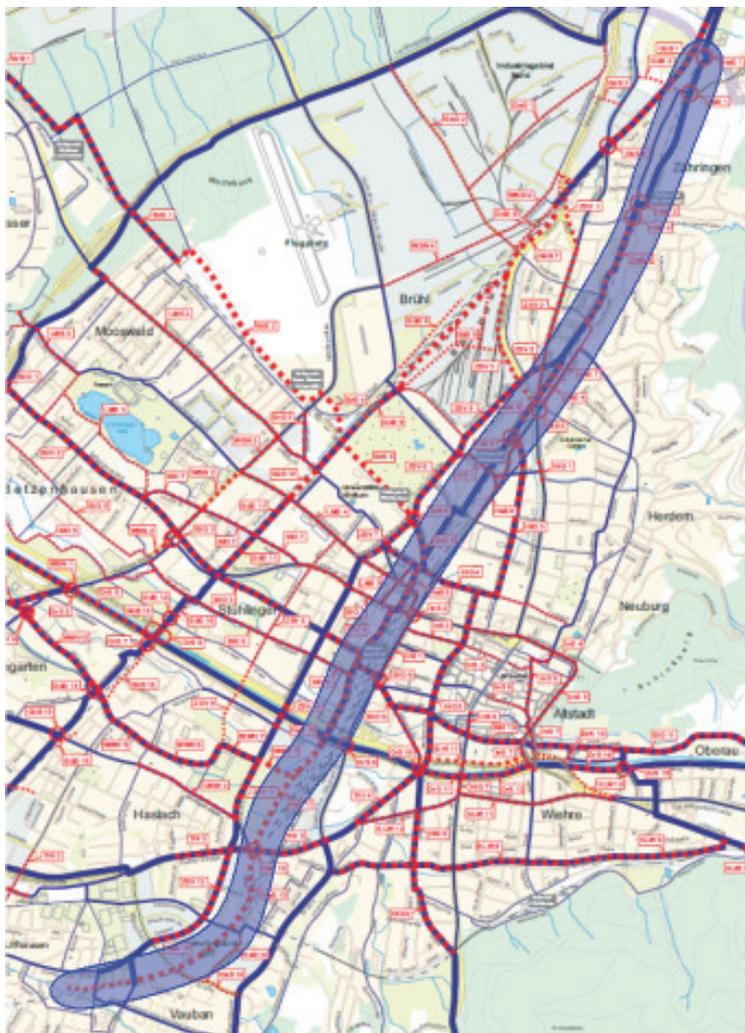
Hoch

Voraussichtlich ist zumindest in Teilen ein Umbau der Lörracher Straße nötig, daher entsteht ein hoher Aufwand. Die weiteren Maßnahmen sind weniger aufwändig.

Umsetzung:

Kurzfristig

Korridor:	Hauptbahn
Nr. / Kürzel:	13 / HaB
Funktion:	Vorrangroute



Die Vorrangroute entlang der Hauptbahn soll die Erschließung des Stadtgebiets für den Radverkehr in Nord-Süd - Richtung verbessern. Die Route verläuft größtenteils westlich der Bahnstrecke. Ziel ist es, zwischen den Stadtteilen Zähringen, Brühl-Beurbarung und Herden im Norden, dem Stühlinger und der Innenstadt in der Mitte sowie Haslach, St. Georgen und Vauban im Süden sowie in Verbindung mit der Güterbahn-Route auch zu den im Norden und Süden angrenzenden Nachbargemeinden eine attraktive, weitgehend durchgängig befahrbare und leistungsfähige Trasse zu schaffen. Entlang der Strecke liegen nicht nur der Hauptbahnhof, sondern auch die Haltepunkte Zähringen, Herdern, Pressehaus und Vauban (letztere geplant). Gewerbegebiete wie das Güterbahnhof-Areal und das Gewerbegebiet Süd werden optimal angebunden, das in Planung befindliche Wohnbaugelände Gutleutmatten erhält eine optimale Verbindung zum Hauptbahnhof.

Im Bereich nördlich der Dreisam bestehen bereits heute einige gut nutzbare Teilabschnitte in wenig befahrenen Nebenstraßen sowie nördlich der Stuttgarter Straße die separat geführten Geh-/Radwege „Burgdorfer Weg“ und „Höheweg“. Kaum zu überwindende Barrieren durch Kreuzungen mit stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen (Zähringer Straße und Breisacher Straße) verhindern bislang aber eine durchgehende Befahrbarkeit und somit stärkere Nutzung dieser Route. Mit der Überwindung dieser Hindernisse durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen schrittweise auch die ruhigeren Straßen dazwischen (z.B. Kandelstr., Wentzinger Str. etc.) aufgewertet werden, z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen mit begleitenden Maßnahmen.

Südlich der Dreisam ist die Hauptbahnroute komplett neu anzulegen. In einem ersten Schritt soll das neue Baugelände Gutleutmatten erschlossen werden, im zweiten Schritt mit einer Brücke über die Basler Straße eine Verbindung zu den Stadtteilen Vauban und St. Georgen geschaffen werden.

HaB 1 Höheweg: Optimierungen der Radverkehrsführung

Beschreibung:

Zwischen Gundelfingen und dem Siedlungsgebiet Freiburgs wird der Radverkehr über einen separaten Radweg geführt. Eine Kurve durch die Kleingärten direkt südlich der Gemarkungsgrenze wurde bereits entschärft, eine zweite soll es noch werden. An der Kreuzung Höheweg / Wildtalstraße ist zu prüfen, ob die Querung des Radverkehrs über die Wildtalstraße verbessert werden kann, z.B. durch bessere Freihaltung der Sicht.

Falls für die Erschließung des neuen Wohngebietes "Höhe" eine Erschließungsstraße nach Norden zur Wildtalstraße angelegt werden sollte, ist darauf zu achten, dass die heute gute Radverkehrs-Führung auf dem Höheweg nicht verschlechtert wird.

Nutzen:

Weniger hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Weniger hoher Nutzen, evtl. leichte Erhöhung d. Sicherheit.

Aufwand:

Gering

Geringer baulicher Aufwand

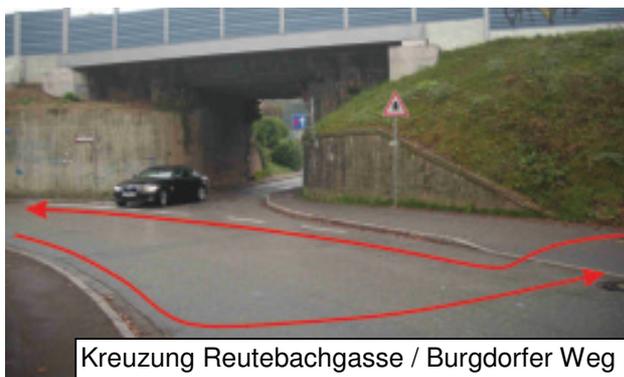
Umsetzung:

Mittelfristig

Eventuell im Rahmen der Erschließung Baugebiet „Höhe“.

HaB 2 Pochgasse / Wildtalstr. / Reutebachgasse / Burgdorfer Weg: Optimierungen der Führung / Einmündungen

Beschreibung:



Die Einmündungen zwischen Höheweg, Pochgasse, Reutebachgasse und Burgdorfer Weg sind heute unübersichtlich. Die verschiedenen Verkehrswege inkl. Gehwegen kreuzen sich mehrfach. Durch verkehrsregelnde Maßnahmen (Vorfahrt, Fußgängerüberwege, ...) sowie optisch wirksame Maßnahmen (Einfärbungen, Materialwahl, ...) sollen die Verkehrsbeziehungen optimiert, verdeutlicht und sicherer werden.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute. Mittlerer Nutzen vor allem durch Erhöhung der Sicherheit.

Aufwand:

Gering

Eher verkehrsregelnde Maßnahmen und punktuelle Umgestaltungen

Umsetzung:

Mittelfristig

HaB 3 Burgdorfer Weg zw. Reutebachgasse und Stuttgarter Straße: Sanierung und Optimierung

Beschreibung:

Der Burgdorfer Weg bietet eine gut befahrbare und ruhige Route oberhalb der Zähringer Park- und Sportanlagen. Sein Zustand und seine Breite sind allerdings unbefriedigend. Im Zuge einer Sanierung sollen deshalb auch die Breite und die Führung in den Kurven verbessert werden. Auch die Kreuzung mit der Hinterkirchstraße zur Stuttgarter Straße bzw. zur Unterführung Händelstraße soll mit dem Ausbau der Gesamtroute verbessert werden.

Nutzen:

Weniger hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Optimierung bringt einen weniger hohen Nutzen.

Aufwand:

Hoch

Sanierung und Optimierung verursachen aufgrund der Länge einen hohen Aufwand.

Umsetzung:

Mittelfristig

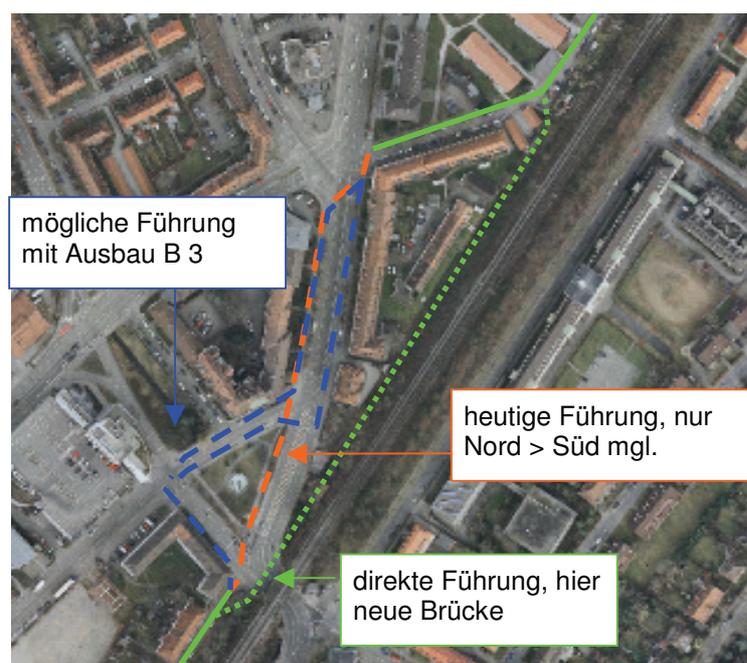
Im Zuge einer in den nächsten Jahren anstehenden Sanierung.

HaB 4 Stuttgarter Straße - Kandelstraße (Komturplatz): Herstellung einer direkten Verbindung

Beschreibung:

Heute besteht zwischen Stuttgarter Straße und Kandelstraße in Nord-Süd - Richtung nur eine umwegige Verbindung über die Zähringer Straße, in umgekehrter Richtung gar keine Verbindung. Die Route ist deshalb nicht durchgängig befahrbar.

Vorgesehen sind mit Realisierung der Umfahrung B3, also eher mittelfristig, nach gegenwärtigem Planungsstand eine Verbindung auch in Süd-Nord - Richtung entlang der Ostseite der Zähringer Straße. Die Querung der Zähringer Straße kann wegen der komplexen Verkehrsverhältnisse voraussichtlich aber nur in Höhe Komturstraße erfolgen, so dass die Verbindung nur eine befriedigende Qualität erhält. Auch in Nord-Süd - Richtung ist zwar eine auf Radstreifen fahrbare Verbindung vorgesehen, die aber wegen der großen Verkehrsbelastungen und der Querung mehrerer Lichtsignalanlagen keine wirklich attraktive Führung ergibt.





Vorgeschlagen wird deshalb eine neue Brücke über die Zähringer Straße parallel zur Bahnstrecke sowie der Neubau eines Radweges hinter den bestehenden Häusern (Foto links) bis zur Stuttgarter Straße. So kann eine direkte, kreuzungsfreie und somit schnelle und sichere Verbindung hergestellt werden.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Die direkte, kreuzungsfreie und somit schnelle und sichere Verbindung verspricht einen sehr hohen Nutzen. Sie ermöglicht erst eine durchgängige Nutzung der Route nördlich der Breisacher Straße.

hen Nutzen. Sie ermöglicht erst eine durchgängige Nutzung der Route nördlich der Breisacher Straße.

Aufwand:

Sehr hoch

Aufgrund des nötigen Brückenbauwerkes, Grunderwerb etc. sehr hoher Aufwand.

Umsetzung:

Mittelfristig

Aufgrund des hohen planerischen und finanziellen Aufwandes eher mittelfristig.

HaB 5 Stuttgartar Straße, Kandelstraße, Beurbarungsstraße, Wentzinger Straße: Optimierung, ggf. Fahrradstraßen

Beschreibung:

Mit der Schließung der Lücken an der Zähringer Straße (HaB 4) und Breisacher Straße (HaB 9) ist nördlich der Dreisam eine durchgängige Nutzung der Hauptbahnroute möglich. Spätestens mit dem dann zu erwartenden stärkeren Radverkehr sollten weitere Verbesserungen in den auf dieser Route liegenden Nebenstraßen durchgeführt werden.

So sollen die Stuttgarter Straße, die Kandelstraße, die Ferrandstraße, die Beurbarungsstraße und die Wentzinger Str. in Details optimiert werden (Parkregelungen, Sichtverhältnisse an Einmündungen etc.). Bei entsprechender Nutzung sollen sie als Fahrradstraße mit entsprechender Vorfahrtsregelung ausgewiesen werden. Bei der höhengleichen Kreuzung der Tennenbacher Straße ist zu prüfen, ob und wie die Querung für einen durchgängigen und sicheren Radverkehr zu verbessern ist. Auch die Unterführung der Breisacher Bahn im Zuge der Mathildenstraße ist im Detail zu optimieren.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Vorrangroute. Die durchgängige Optimierung auch der Nebenstraßen verspricht einen mittleren Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Eher verkehrsregelnde Maßnahmen, da mehrere Straßen aber insg. mittlerer Aufwand.

Umsetzung:

Mittelfristig

Spätestens mit den Maßnahmen HaB 4 und HaB 9.

HaB 6 Zähringer Str. - Habsburgerstr. / Unterführung Hauptbahn: Herstellung Radverkehrsanlagen
--

Beschreibung:

Im Bereich der Bahnunterführung zwischen Zähringer und Habsburgerstraße existiert heute keine Führung für den Radverkehr - er wird auf den zweistreifigen, stark befahrenen Tempo-50 Straßen im Mischverkehr geführt. Hier besteht ein wichtiges Nadelöhr in der Verlängerung der für den Radverkehr gut ausgebauten Habsburgerstraße nach Norden.

Mit dem Ausbau der B 3 und der durch den direkten Anschluss der Zinkmattenstraße möglichen Verkehrsreduzierung auf der Zähringer Straße wird dort eine Reduzierung auf einen Kfz-Fahrfstreifen pro Richtung möglich. Geplant ist dann die Führung des Radverkehrs auf Radstreifen unter der Brücke hindurch. Ergänzend ist mit der Maßnahme HIG 2 eine weitere Querung der Bahn etwas weiter südlich zur Sautierstraße hin geplant.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Eine gesicherte Führung durch das Nadelöhr verspricht einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Mit Ausbau B3.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Mit Ausbau B 3, voraussichtlich eher mittelfristig.

HaB 7 Östlich Bahn - Händelstraße: Optimierung Radführung**Beschreibung:**

An der Westseite der Händelstraße liegt ein nicht mehr benutzungspflichtiger breiter Radweg, der oft auch verbotswidrig in Gegenrichtung benutzt wird. Durch den engen Fahrbahnquerschnitt und parkende Autos ist das Radfahren auf der Fahrbahn wenig attraktiv. Sowohl die Einmündung in die Hinterkirchstraße zur Unterquerung der Bahnstrecke am nördlichen Ende als auch die Einmündung in die Habsburgerstraße am südlichen Ende sind unübersichtlich und deshalb gefährlich.

Im Zuge einer anstehenden Kanalsanierung soll der Straßenquerschnitt so verändert werden, dass das Radfahren auf der Fahrbahn attraktiver und die Führung an den Einmündungen dadurch sicherer wird. Die Einmündung in die Habsburgerstraße soll auch mit dem Projekt Umfahrung B3 verbessert werden.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Es entsteht ein weniger hoher Nutzen vor allem zur Erhöhung der Sicherheit.

Aufwand:**Mit Projekt**

Umsetzung mit Kanalsanierung sowie mit Umbau B3.

Umsetzung:**Mit Projekt, kurzfristig**

Umsetzung mit Kanalsanierung sowie mit Umbau B3.

**HaB 8 Östlich Bahn - Stefan-Meier-Str. nördlich Tennenbacher Str.:
Optimierung Radverkehrsführung****Beschreibung:**

Zwischen der Friedrichstraße und der Tennenbacher Straße existieren an der Stefan-Meier-Straße beidseitig gute Radverkehrsanlagen, im südlichen Teil bis zur Albertstraße Radwege (z.T. hinter parkenden Kfz), im nördlichen Teil Radstreifen. Ab dem Knotenpunkt Tennenbacher Straße bis zum Rennweg gibt es beidseitig keine Radverkehrsanlagen (Foto), auf der gesamten Stefan-Meier-Straße ist Tempo 50 zulässig. Vom Rennweg bis zur Habsburgerstraße gibt es unterschiedliche Radverkehrsführungen und streckenweise keine Radverkehrsanlagen, insbesondere vor dem Knotenpunkt zur Habsburgerstraße.

Es ist vorgesehen, in der gesamten Stefan-Meier-Straße durchgängige Radverkehrsanlagen zu schaffen. Die Führungsform soll möglichst einheitlich sein, ein gewisser Wechsel ist aber aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse kaum zu vermeiden.

Südlich der Albertstraße wird der hinter den parkenden Kfz verlaufende Radweg vor der Einmündung zur Fahrbahn vorverlegt, um dort auftretende Abbiegeunfälle zu vermeiden.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Hauptroute. Aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung und der Bedeutung der Straße im Radverkehrsnetz lässt eine Schließung der Lücken für den Radverkehr einen sehr hohen Nutzen erwarten.

Aufwand:

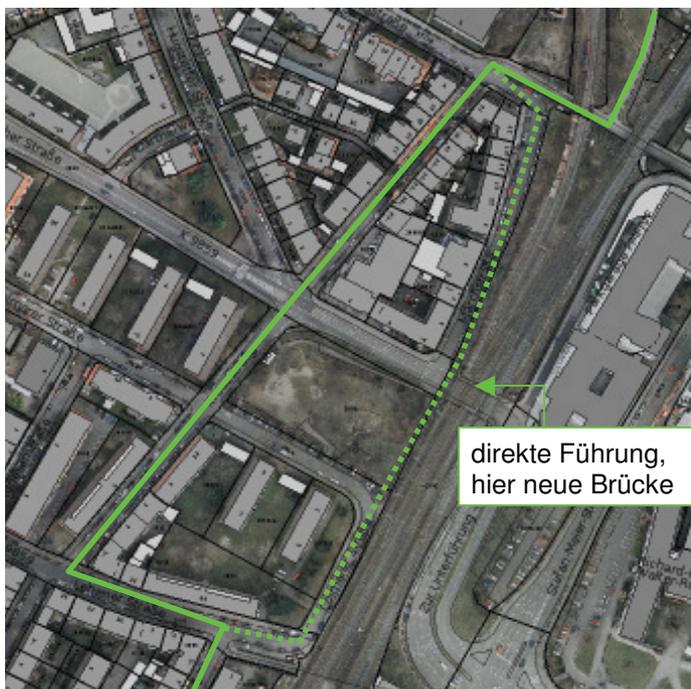
Hoch

Da zumindest in Teilabschnitten bauliche Eingriffe und Grunderwerb notwendig sind, entsteht ein hoher baulicher Aufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

HaB 9 Marchstr. - Colmarer Str.: Neue Brücke über Breisacher Str.



Beschreibung:

Zwischen Mathildenstraße und Hauptbahnhof gibt es heute nur die umwegige Verbindung über die Kreuzstraße mit einer unsignalisierten Querung der stark befahrenen Breisacher Straße und entsprechend langen Wartezeiten.

Vorgeschlagen wird eine kreuzungsfreie Verbindung mit einer neuen Brücke über die Breisacher Straße direkt entlang der Bahnstrecke. Diese Verbindung würde von der Marchstraße abzweigend etwa auf gleichem Höhenniveau bleiben und nach der Brücke auf einen neuen Weg entlang des Spielplatzes zur Colmarer Straße führen. So wäre eine direkte und konfliktfreie Verbindung möglich.

Alternativ ist zu prüfen, ob eine Querungshilfe über die Breisacher Straße in Höhe der Marchstraße über eine Verkehrsinsel angelegt werden kann. Aufgrund der Sichtverhältnisse und der Geschwindigkeiten sowie der topographischen Nachteile ist diese Variante aber wenig erfolgversprechend.

Unabhängig von diesen beiden Möglichkeiten ist eine Optimierung der Querung an der Kreuzstraße anzustreben.

Nutzen: **Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Eine direkte und kreuzungsfreie Verbindung bringt einen sehr hohen Nutzen.

Aufwand: **Sehr hoch**

Der Aufwand für eine neue Brücke ist als sehr hoch einzuschätzen.

Umsetzung: **Mittelfristig**

Aufgrund des Aufwandes und der aufwändigen Planung eher mittelfristig.

HaB 10 Wentzinger Straße bis Haslacher Straße: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:

Von der Colmarer Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr durch die Wentzinger Straße bis zum Hauptbahnhof und darüber hinaus nach Süden geführt. Die Wentzinger Straße soll mit zunehmender Nutzung in Details optimiert und ggf. als Fahrradstraße ausgewiesen werden (siehe auch HaB 5). Auch die Kreuzung mit der Lehener Straße und die Einmündung zur dortigen Unterführung ist zu optimieren (siehe auch BIO 7).

In Verlängerung der Wentzinger Straße nach Süden besteht ein gut befahrbarer Radweg entlang der Bahnstrecke. Eine Überquerung der Dreisam und der B 31 ist parallel zu den Gleisen über die Höllentalbrücke auf einem ca. 1,80 m breiten Weg möglich. Zu optimieren sind eine enge Zaundurchfahrt, die Abgrenzung zu den Gleisen, die Wegeoberfläche und die Geländerhöhe auf der Brücke. Bei einer grundlegenden Sanierung der Brücke sollte der Weg verbreitert werden. Nach Passieren der Brücke mündet der Weg in die Haslacher Straße, die Verbindung endet heute hier. Die Anbindung an die Haslacher Straße sollte mit zunehmender Nutzung verbessert werden.

Ein nach Unterquerung der Höllentalbahn weiter nach Süden befahrbarer Weg zwischen den Bahnstrecken scheidet für die Herstellung einer durchgängigen Radroute aus. Er ist wegen der fehlenden sozialen Kontrolle im isolierten Bahngelände nicht akzeptabel, auch die weitere Anbindung ans Netz ist kaum möglich. Erst bei einer zukünftigen Umnutzung des Bahngeländes bestünde hier die Möglichkeit von Veränderungen.

Nutzen: **Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Verbesserungen bieten einen mittleren Nutzen.

Aufwand: **Mittel**

Mittlerer Aufwand durch verschiedene Verbesserungen.

Umsetzung: **Mittelfristig**

HaB 11 Haslacher Straße - Am Radacker: Herstellung Radverbindung**Beschreibung:**

Ab der Haslacher Straße beginnend ist ein komplett neuer Radweg entlang des Bahndamms zu bauen (Plan nächste Seite). Er verläuft zunächst hinter einigen Wohngebäuden und dann entlang der Kleingartenanlage Gutleutmatten Ost (durchgezogene Linie). Die genaue Führung ist noch zu ermitteln, dabei sind insbesondere der Baumbestand und die Kleingärten zu berücksichtigen. Ein Führung durch die Kleingärten hindurch (unterbrochene Linien) ist wegen der geringen Wegebreiten und der vielen Gartenzugänge nicht zu befürworten. Danach verläuft der Radweg am Rand des geplanten Wohnbaugebietes Gutleutmatten Ost, wo zukünftig auch der S-Bahn-Halt „Pressehaus“ der Höllentalbahn liegen soll. Im B-Plan Gutleutmatten wird eine Fläche für die Radvorrangroute frei gehalten.

Die neue Rad-Vorrang-Route bindet das neue Wohngebiet optimal an den Hauptbahnhof an. Dieser Teil sollte deshalb vorrangig umgesetzt werden. Bis zur Herstellung einer Überquerung der Basler Straße (HaB 12) und damit der Fortführung nach Süden kann die Vorrangroute über die Straße Am Radacker an das bestehende Netz angebunden werden.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Herstellung dieses Abschnittes der Radvorrangroute verspricht einen hohen Nutzen, da so u.a. die unattraktive Führung über die Ochsenbrücke umfahren werden kann und eine direkte Verbindung vom neuen Baugebiet u.a. zum Hauptbahnhof hergestellt wird.

Aufwand:**Hoch**

Der Aufwand für die Herstellung des neuen Radweges wird als hoch eingeschätzt.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Möglichst zeitnah zur Entwicklung des Baugebietes Gutleutmatten Ost .

HaB 12 Basler Straße: Überquerung**Beschreibung:**

Um die Radroute nach Süden fortzusetzen und an den dort vorhandenen Weg anzuschließen, ist eine Überquerung der Basler Straße notwendig. Die Ideallösung stellt eine Brücke dar, die eine direkte, konflikt- und wartezeitfreie und auch topographisch angenehme Querung ermöglicht. Zu prüfen ist, ob eine kostengünstigere - jedoch weit weniger komfortable - Querungshilfe in Form einer Verkehrsinsel mit Ampel eine vertretbare Alternative darstellt. Da diese Querungsmöglichkeit auch für die Fahrgäste des ÖPNV von Nutzen wäre, wäre auch eine schrittweise Herstellung beider Möglichkeiten sinnvoll.

Nutzen:**Sehr hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen einer konfliktfreien und attraktiven Querung der Basler Straße ist sehr hoch.

Aufwand:**Sehr hoch**

Eine Ampel erfordert einen mittleren, eine Brücke einen sehr hohen Aufwand.

Umsetzung:

Mittelfristig



Abbildung: Routenführung zwischen Haslacher Straße und Basler Straße

HaB 13 Basler Straße - Schildackerweg: Herstellung Radverbindung**Beschreibung:**

Im Anschluss an die Querung der Basler Straße muss der unmittelbar hinter dem Pressehaus verlaufende Weg aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse ausgebaut werden. Bei der Überleitung auf die Unterwerkstraße sind Konflikte mit dem dortigen Entladeverkehr zu lösen. Von der Unterwerkstraße verläuft die Radvorrangroute über einen hier neu anzulegenden Radweg auf einer stillgelegten Bahntrasse bis zum bestehenden Radweg in Verlängerung des Schildackerweges (Plan unten).

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen dieses Abschnittes ist hoch, da er eine Anbindung des Stadtteiles Vauban über das bestehende Netz (HaB 12) an die neue Vorrangroute nach Norden ermöglicht.

Aufwand:**Hoch**

Der Aufwand zu Herstellung dieses Abschnittes ist hoch.

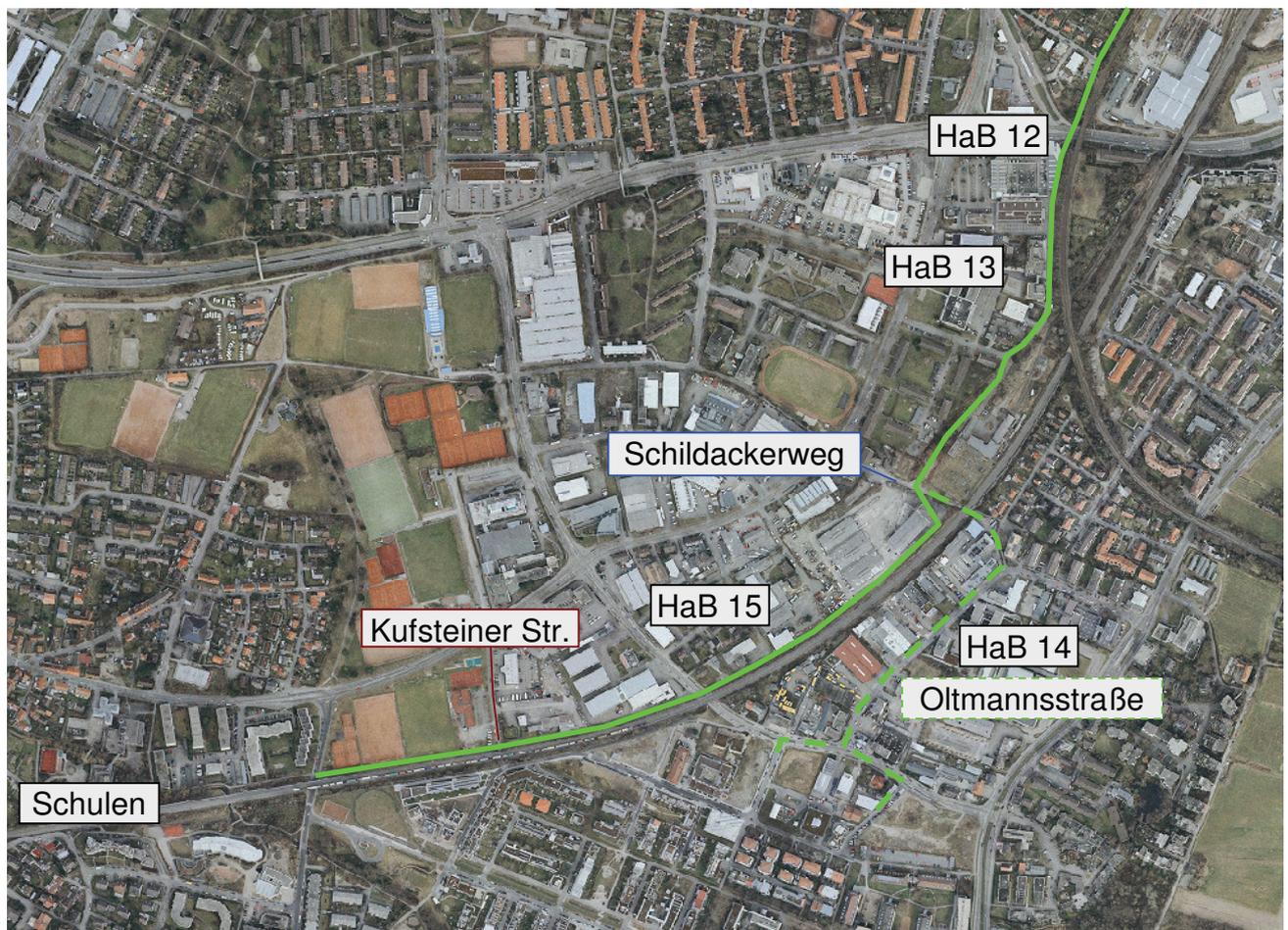
Umsetzung:**Mittelfristig**

Abbildung: Routenführung südlich Basler Straße bis Vauban / St. Georgen

**HaB 14 Östlich Bahn - Oltmannsstraße bis Wiesentalstraße:
Optimierung Radverkehrsführung****Beschreibung:**

Über den Schildackerweg und die Oltmannsstraße kann die Wiesentalstraße und damit der Stadtteil Vauban erreicht werden. Zu prüfen ist, ob der Verbindungsweg auch von der Langemarckstraße in die Oltmannsstraße für den Radverkehr freigegeben werden kann. Eine Linksabbiegespur von der Oltmannsstraße zum Weg Richtung Schildackerweg ist zu prüfen. Die Führung entlang der Wiesentalstraße und die Querungsmöglichkeiten in den Stadtteil hinein sind zu optimieren.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Die Verbesserungen bringen einen mittleren Nutzen, vor allem für die Sicherheit.

Aufwand:**Hoch**

Aufgrund des evtl. teilweise nötigen Umbaus der Wiesentalstr. entsteht hoher Aufwand.

Umsetzung:**Mittelfristig****HaB 15 Schildackerweg - Kufsteiner Str.: Herstellung Radverbindung****Beschreibung:**

Ergänzend zur Führung in der Oltmannsstraße soll die Radroute auch auf der Nordwestseite der Hauptbahn bis zur Kufsteiner Straße verlängert werden, dabei ist auch die Wiesentalstraße zu queren. Es ist ein komplett neuer Radweg zwischen den Gewerbebetrieben und der Bahnstrecke anzulegen. Dies ist auch bei der Überplanung des ehemaligen Geländes der Firma Götz + Moritz zu beachten.

Wünschenswert wäre auch eine Verlängerung bis zur Innsbrucker Straße, dort bestehen Anschlüsse auf - allerdings schmalen - Wegen zu den dortigen drei Schulen.

Ziel insgesamt ist eine bessere Anbindung St. Georgens und eine direkte, schnelle und von anderen Verkehrsarten getrennte Führung des Radverkehrs.

Nutzen:**Mittel**

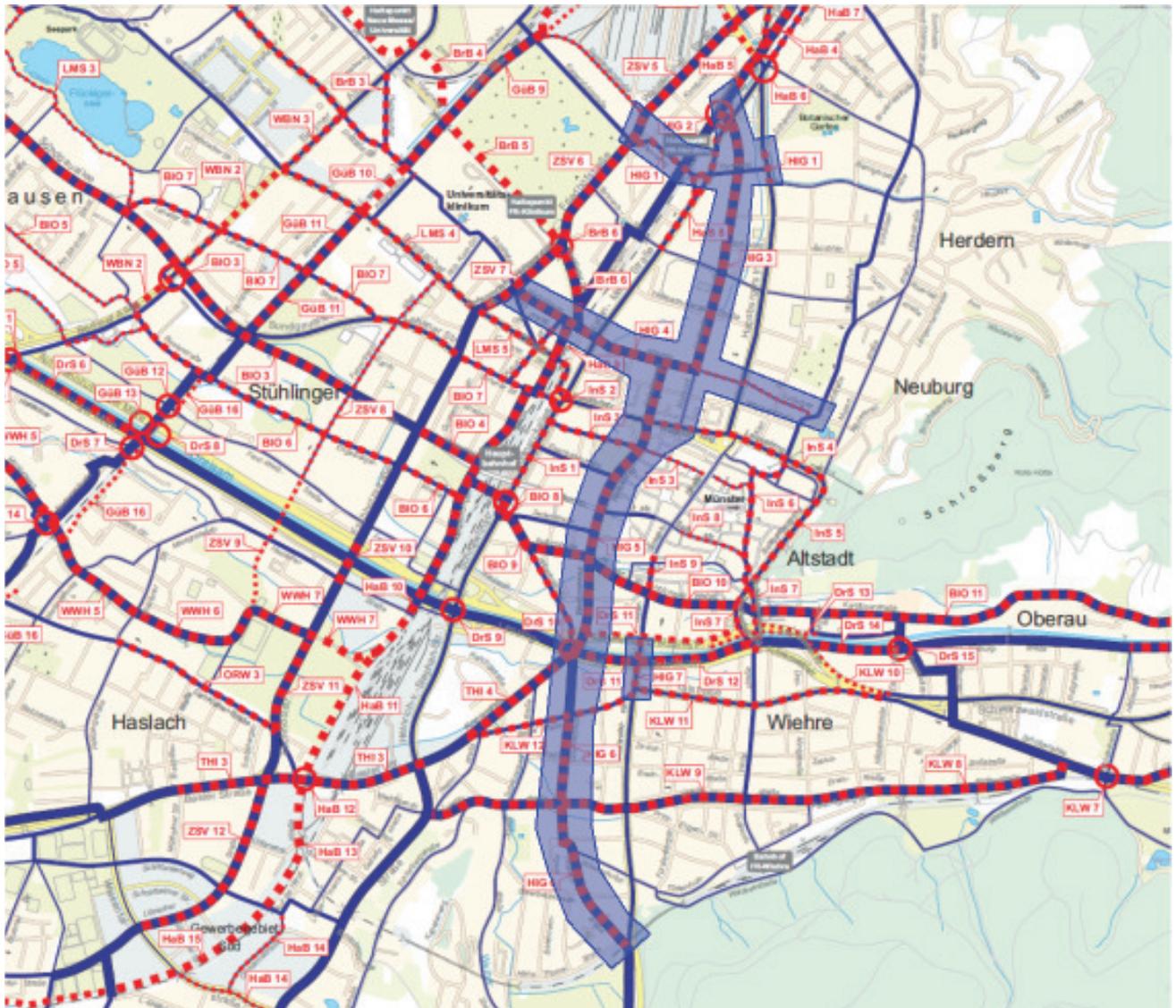
Bestandteil einer Vorrangroute. Der Nutzen wird als mittel eingeschätzt.

Aufwand:**Sehr hoch**

Der Aufwand für die hier komplett neue Trasse wird als sehr hoch eingeschätzt.

Umsetzung:**Mittel- bis langfristig**

Korridor:	Herdern - Innenstadt - Günterstal
Nr. / Kürzel:	14 / HIG
Funktion:	Vorrangroute



Die Route „Herdern-Innenstadt-Günterstal“ ist für diese Stadtteile sowie für die Wiehre die Hauptverbindung in Nord-Süd-Richtung für den Radverkehr. Entlang der Route werden mit den Stadtteilen Herdern/Neuburg (zusammen 16.000 Einwohner), Innenstadt (7.700 Einwohner), Wiehre (17.300 Einwohner) und Günterstal (1.800 Einwohner) über 40.000 Einwohner erschlossen.

Aufgrund der geringen Entfernungen (Herdern - Innenstadt max. 2 km, Günterstal - Innenstadt max. 4 km, Wiehre - Innenstadt 1-2 km) bestehen in diesen Stadtteilen sehr große Potenziale für den Radverkehr, die Stadtteile haben im stadtweiten Vergleich besonders hohe Modal-Split-Anteile im Radverkehr.

Eine direkte, komfortable, sichere Radroute stärkt diese Radbeziehung sowie die Radnutzung in diesen Stadtteilen. Zudem schließt die Route vor allem im Norden an weitere wichtige Routen an.

HIG 1 Rennweg West: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:



Der Rennweg ist für Kfz-Verkehr und Radverkehr eine wichtige West-Ost-Achse. Angesichts der hohen Kfz-Verkehrsbelastung (Westteil: ca. 12.000 Kfz/Tag) und der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h sind Radverkehrsanlagen notwendig. Die derzeitige Aufteilung des Querschnitts besteht im westlichen Teil aus baulichen Radwegen neben den Gehwegen, mit den damit verbundenen Konflikten im Hinblick auf Fußgänger und einmündende Straßen. Im östlichen Teil wurde diese Radverkehrsführung im Jahr 2011 aufgehoben und durch Schutzstreifen ersetzt.

Eine Verbesserung der Situation für die Radfahrenden im westlichen Teil des Rennwegs sollte überprüft werden. Dabei sind die planerischen Möglichkeiten aufgrund der Platzverhältnisse (Bäume) begrenzt, denkbar sind eine Verbesserung des baulichen, nicht benutzungspflichtigen Radwegs oder eine Tempo-30 - Regelung (bei allerdings verbleibender hoher Verkehrsstärke). Verbessert werden sollten auch die Unterführung unter der Bahn, sowie am östlichen Ende des Rennweges der Anschluss an die Habsburgerstraße bzw. deren Überquerbarkeit.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Hauptroute. Während die Situation für den Radverkehr im östlichen Teil als gut zu bezeichnen ist, besteht im westlichen Teil Handlungsbedarf. Die großen Radverkehrsmengen (u.a. eine Verbindung von Uni-Standorten) rechtfertigen eine Überprüfung und Verbesserung der Radverkehrsanlagen.

Aufwand:

Mittel

Maßnahmen noch offen, voraussichtlich mittlerer Aufwand

Umsetzung:

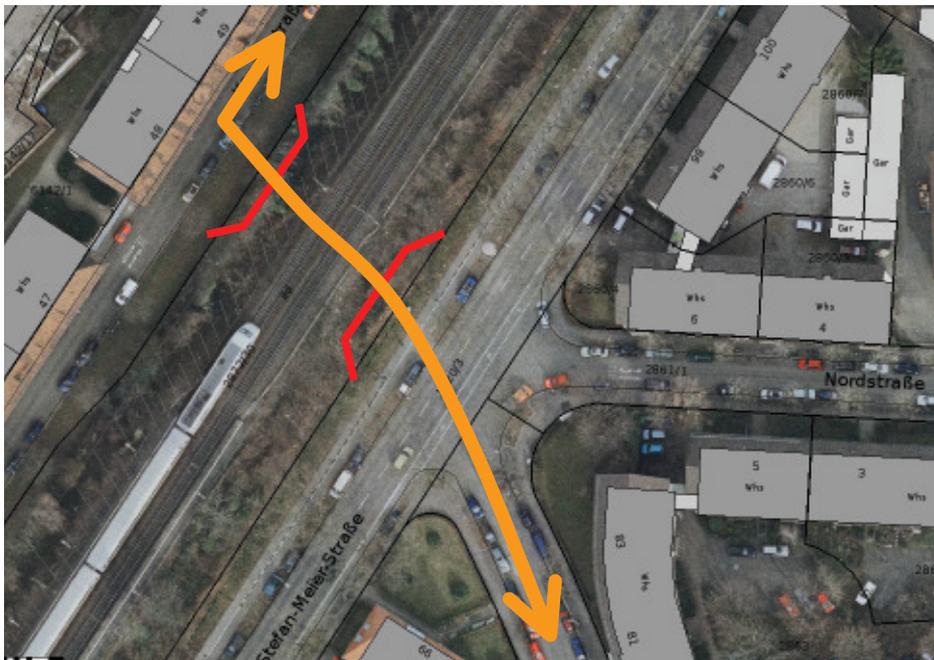
Langfristig

HIG 2 Sautierstraße - Kandelstraße: Unterführung Bahnlinie

Beschreibung:

Eine besser ausgebaute Radroute Sautierstraße - Innenstadt - Wiehre (siehe HIG 3) würde eine hervorragende Verbindung für den Radverkehr herstellen und dementsprechend große Nachfrage und hohe Netzbedeutung aufweisen.

Zu lösen ist der Anschluss dieser Route nach Norden. Da eine Weiterführung dieser Route entlang der Stefan-Meier-Straße an der Unterführung der Hauptbahn an einer Engstelle endet, die für den Radverkehr sehr schwer zu passieren ist, und planerische Verbesserungen an dieser Stelle möglicherweise nicht abzusehen sind, wird als alternative Fortführung ein Durchlass unter den Bahngleisen vorgeschlagen. Dieser Durchlass könnte in der Fortführung der Sautierstraße liegen und an der Kandelstraße anschließen.



Luftbild für den Bereich Stefan-Meier-Straße / Sautierstraße / Kandelstraße:

Die orange Linie zeigt eine mögliche Verbindung für den Radverkehr unter dem Bahndamm hindurch, rot eingezeichnet sind die möglichen Widerlager für den neuen Durchlass.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Einen besonders hohen Nutzen würde diese Maßnahme in Kombination mit der Umsetzung der Maßnahmen für die Radroute entlang der Hauptbahnlinie erfahren (Maßnahmen HaB). Diese Maßnahmen sehen eine sehr gute Anbindung der Kandelstraße nach Norden vor. Im Gesamtzusammenhang würde eine hervorragende Route für den Radverkehr von Norden kommend Richtung Innenstadt entstehen.

Aufwand:

Sehr hoch

Der Bau einer neuen Unterführung unter der Bahn (laufender Betrieb) verursacht einen sehr hohen Aufwand. Ein Rechtsverfahren mit der DB ist durchzuführen.

Umsetzung:

Mittelfristig

**HIG 3 Sautierstraße - Merianstraße - Katharinenstraße:
Optimierung Radverkehrsführung****Beschreibung:**

Die Sautierstraße ist bereits heute die zentrale Nord-Süd-Erschließung des Behördenzentrums Nord sowie des großen Universitäts-Standortes Albertstraße. Zählungen zeigen 3.000 bis 5.000 Radfahrende/Tag, mit Aufwertung zu einer Vorrangroute und Ausbaumaßnahmen könnten die Radverkehrsmengen noch ansteigen. In der weiteren Verlängerung ergeben sich Anschlüsse an die Altstadt (über Merianstraße) sowie Innenstadt/Rotteckring (über Katharinenstraße).

Die Sautierstraße liegt in einer Tempo-30-Zone mit rechts-vor-links-Regelung, an der Tennenbacher Straße gilt "Vorfahrt achten". Wegen der Tempo-30-Zone sowie der eher geringen Kfz-Verkehrsbelastung ist die heutige Führung im Mischverkehr richtig. Eine Verbesserung des Straßenzugs für den Radverkehr könnte durch Ausweisung einer Fahrradstraße, verbunden mit Vorfahrtsberechtigung, erreicht werden. Sorgfältig zu betrachten ist dabei der Aspekt eines möglicherweise unerwünschten Kfz-Durchgangsverkehrs. Im Straßenzug Katharinenstraße ist eine Verbesserung für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung angedacht, im Straßenzug Merianstraße sollte eine Verbesserung im Zulauf zum Knotenpunkt Friedrichring überlegt werden.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Diese Achse bietet das Potenzial, mittels Umgestaltung in eine bevorrechtigte Fahrradstraße zu einer sehr guten Radverkehrsverbindung zu werden. Angesichts der zu erwartenden geringen baulichen Kosten erscheint eine Umsetzung gut möglich. Ein besonders hoher Nutzen entsteht in Zusammenhang mit der oben beschriebenen Maßnahme HIG2.

Aufwand:**Mittel**

Alle Maßnahmen sind mit geringem baulichem Aufwand durchführbar, dementsprechend ist mit geringen bis mittleren Kosten zu rechnen. Im Rahmen der Planung ist die Frage des evtl. unerwünschten Kfz-Durchgangsverkehrs sorgfältig zu prüfen.

Umsetzung:**Mittelfristig****HIG 4 Albertstraße - Mathildenstraße:
Optimierung Radverkehrsführung****Beschreibung:**

Die Albertstraße von Habsburgerstraße bis Stefan-Meier-Straße sowie die weiterführende Mathildenstraße verbinden große Universitäts-Standorte sowie wichtige innerstädtische Stadtteilbeziehungen. Mit über 5.000 Radfahrern pro Tag gehören sie zu den meist befahrenen Radachsen. Die Straße ist Teil des Vorrangroutennetzes.

Albertstraße und Mathildenstraße liegen in Tempo-30-Zonen und haben geringe Kfz-Belastungen. Die Situation für den Radverkehr ist damit prinzipiell gut, angesichts der hohen Bedeutung für den Radverkehr sind trotzdem kleinere Verbesserungsmaßnahmen sinnvoll, insbesondere ist die Ausweisung als Fahrradstraße zu überlegen.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Vorrangroute. Zusammen mit Maßnahme HIG 3 zu untersuchen.

Aufwand:**Mittel**

Geringer baulicher Aufwand, zu erwartende geringe Kosten, ebenso wird der Planungsaufwand als eher gering eingeschätzt.

Umsetzung:**Mittelfristig**

HIG 5 Rotteckring - Werthmannstraße - Kronenbrücke: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:

Der Straßenzug Fahnenbergplatz - Rotteckring - Platz der Alten Synagoge - Werthmannstraße - Kronenbrücke ist einer der meistgenutzten Radverkehrsachsen überhaupt in Freiburg. Hier wurden bis zu 10.000 Radfahrer pro Tag gezählt.

Die Achse ist Teil des Vorrangroutennetzes und verbindet allein im näheren Umkreis (2 bis 4 km) über 40.000 Einwohner.

Dieser hohen Bedeutung wurde im Rahmen der Planungen der neuen Stadtbahntrasse Rechnung getragen. Die Umplanung des Straßenraums sieht für den südlichen Teil (Werthmannstraße) und den nördlichen Teil (Rotteckring) Fahrradstraßen mit 4,00 m Breite vor. Auf diesen Fahrradstraßen kann der dann nur noch als Erschließungsverkehr vorhandene Kfz-Verkehr verträglich mit dem Radverkehr abgewickelt werden, unter Berücksichtigung der Vorrangssituation des Radverkehrs.

Im mittleren Bereich zwischen Eisenbahnstraße und Rempartstraße wurde bei der Gestaltung des Fußgängerzonenbereichs auf die Bedeutung der Radroute insofern Rücksicht genommen, dass Fußgänger, Radverkehr und Stadtbahn jeweils eigene Flächen bekommen. Die Regelung als Fußgängerzone in diesem Bereich räumt allerdings nicht dem Radverkehr, sondern dem Fußverkehr Priorität ein.

Am nördlichen Anschlusspunkt Fahnenbergplatz und am südlichen Anschlusspunkt Kronenbrücke wurde jeweils viel Wert auf eine sehr gute Anbindung des Radverkehrs gelegt. Alle Fahrtbeziehungen weisen eine gute Qualität für den Radverkehr auf.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Vorrangroute. Zusammenhang mit laufendem Projekt Stadtbahn Rotteckring. Da hier bereits in weiten Bereichen gute Radverkehrsanlagen vorhanden sind, geht es bei diesem Projekt insbesondere um den Erhalt der Radachse in möglichst guter Qualität sowie die optimale Ausbildung der Anschlüsse.

Aufwand:**Mit Projekt**

Umbau mit dem Projekt „Umgestaltung von Kronenstraße, Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring mit Stadtbahn“. Es fallen keine Kosten für den Radetat an.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

HIG 6 Goethestraße - Holbeinstraße: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:

Die Fortsetzung der Vorrangroute nach Süden stellt der Straßenzug Goethestraße - Holbeinstraße dar. Die Goethestraße ist im Abschnitt Kronenbrücke bis Basler Straße bereits Fahrradstraße, die in den südlich anschließenden Abschnitt erweitert werden könnte bis zum Goetheplatz. Eine Optimierung darüber hinaus (Holbeinstr.) ist zu prüfen.

Nutzen:

Weniger hoch

Bestandteil einer Vorrangroute. Abschnitt bis Goetheplatz nach erster Einschätzung zur Prüfung als Fahrradstraße sinnvoll.

Aufwand:

Gering

Geringer baulicher Aufwand.

Umsetzung:

Kurzfristig

HIG 7 Günterstalstraße zw. Talstraße und Kaiserbrücke: Herstellung Radverkehrsanlagen auf Ostseite

Beschreibung:

Der Straßenzug Günterstalstraße - Kaiserbrücke ist eine wichtige Verbindung für den Bereich Wiehre / Günterstal mit der Innenstadt. Im Abschnitt zwischen Talstraße / Basler Straße und Dreisamufer-Radweg bzw. weiter bis zur Innenstadt (Holzmarkt) treffen im Zulauf zur Kaiserbrücke mehrere Radrouten zusammen (Route Basler Straße, Route Günterstalstraße, Route Talstraße) - siehe folgendes Luftbild.

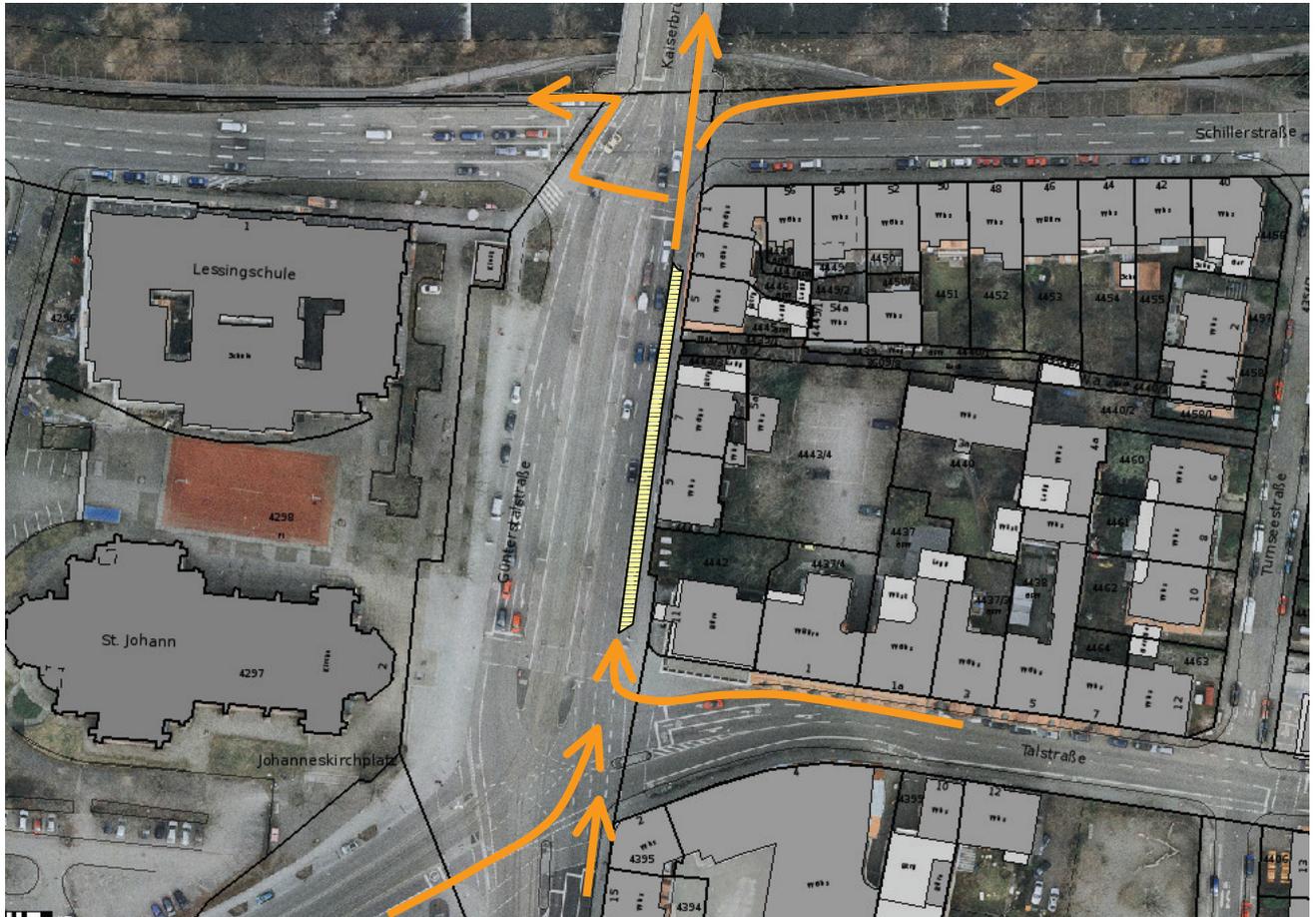
Auf der Westseite der Kaiserbrücke wurden vor einigen Jahren Radstreifen angelegt, im südlichen Anschluss wurden mit Bau der Stadtbahn Haslach Radstreifen in südliche Fahrtrichtung angelegt, in nördliche Fahrtrichtung jedoch nicht.

Damit entsteht auf der Ostseite der Günterstalstraße und auf der Kaiserbrücke in Fahrtrichtung Innenstadt, eine für den Radverkehr sehr mangelhafte Situation:



Die Radfahrer müssen im Tempo 50 - Bereich auf der Fahrbahn mit zweistreifigem Kfz-Verkehr fahren. Dies ist angesichts der komplexen Situation und der hohen Verkehrsstärke (oft Rückstau) sehr unattraktiv und potenziell sicherheitsgefährdend. In der Folge weichen Radfahrer zum Teil auf den Gehweg aus, was wiederum Fußgänger gefährden kann.

Eine Entzerrung durch Trennung der Verkehrsträger ist an dieser Stelle die anzustrebende Lösung. Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr kommt eine Reduktion um eine Kfz-Fahrspur nicht in Betracht, die Platzverhältnisse lassen daher nur eine Lösung mittels Wegfall des Parkstreifens (ca. 12 Parkplätze) vor. Es ist zu prüfen, wie dies mit möglichst wenig Auswirkungen auf die Anfahrbarkeit und insb. die Anlieferung der Gebäude durchgeführt werden kann.



Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Hauptroute. Aufgrund der hohen Netzbedeutung dieser Stelle für den Radverkehr sowie der heute sehr mangelhaften und unsicheren Situation ist der Nutzen dieser Maßnahme für den Radverkehr als sehr hoch zu beurteilen.

Aufwand:

Mittel

Der bauliche Aufwand wird als mittel eingeschätzt. Zu prüfen ist, ob der B-Plan geändert werden muss. Planerisch müssen sorgfältig die Belange des angrenzenden Gebäudebestands betrachtet werden.

Umsetzung:

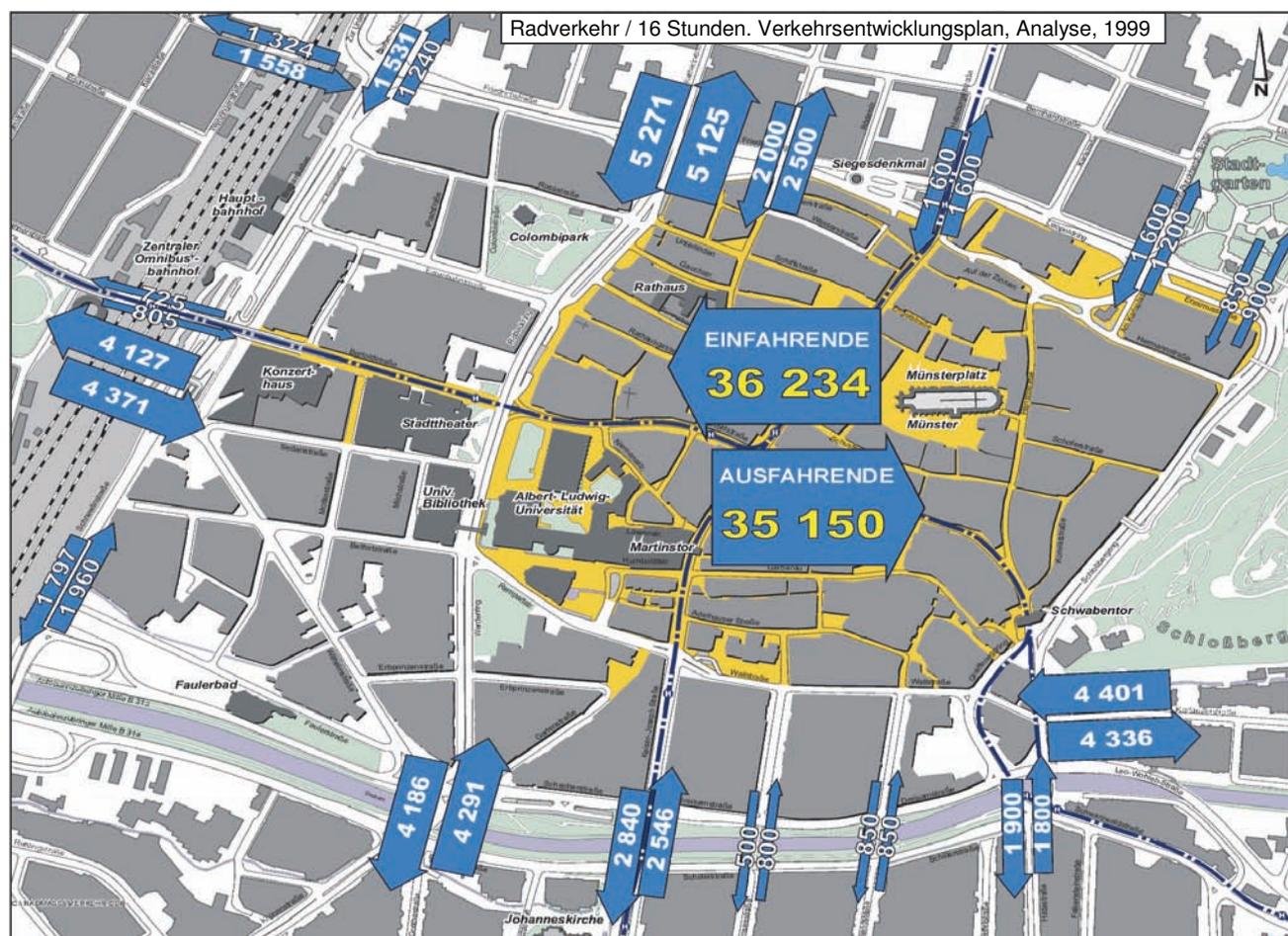
Mittelfristig

Korridor:	Innenstadt /-ring
Nr. / Kürzel:	15 / InS
Funktion:	Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten

Die Innenstadt hat aufgrund der besonders hohen Nutzungsdichte und der vielen Ziele eine sehr hohe Bedeutung für den Radverkehr. In einer Kordonzählung wurden im Jahr 1999 an wichtigen Zugängen zur Innenstadt insgesamt rund 36.000 Radfahrer gezählt, die in 16 Stunden in die Innenstadt fahren, etwa ebenso viele wieder hinaus (Graphik unten). Rund 42% der Wege zwischen der Innenstadt und den umgebenden Stadtquartieren werden mit dem Fahrrad zurückgelegt (Verkehrsentwicklungsplan, Analyse, 1999).

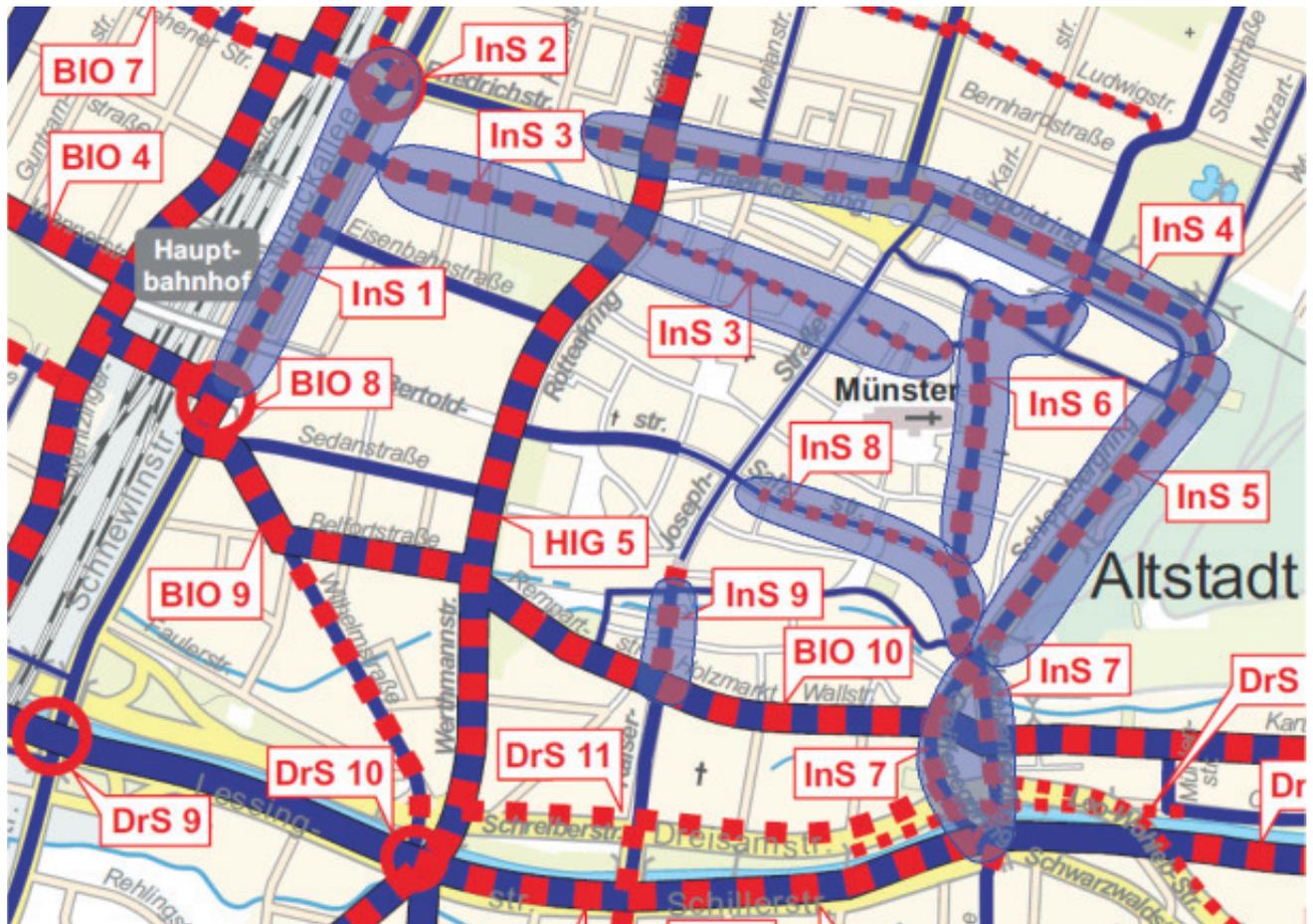
Vorrangig ist der Bereich der Fußgängerzone prinzipiell dem Fußverkehr vorbehalten, andere Nutzungen wie der Radverkehr spielen eine eher untergeordnete Rolle. Außerdem gibt es eine hohe Nutzungskonkurrenz zu dem auf dem Innenstadt-Ring starken Kfz-Verkehr, zu dem auch in der Fußgängerzone nötigen Lieferverkehr und den vielen anderen hier konzentrierten Belangen.

Trotz dieser Priorität für den Fußverkehr und der vielfältigen Nutzungen soll auch der Radverkehr so gut wie möglich die Ziele in der Innenstadt erreichen. Dazu dienen eine weitgehende Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr, ein hier besonders dichtes Netz an Abstellanlagen sowie ein Netz von fahrradfreundlichen Routen um den Kern der Fußgängerzone herum.



Der Fokus der Radmaßnahmen besteht dementsprechend auf einer „sanften“ Optimierung der Fahrmöglichkeiten innerhalb der Fußgängerzone (InS 3, 6, 8 und 9), wozu auch unnötige Kfz-Verkehre reduziert werden sollen (InS 6, 8 und 9). Eine stärkere Optimierung für den Radverkehr wird im Bereich des Innenstadt-Rings angestrebt (InS 1, 2, 4, 5 und 7). In einer generellen Untersuchung (InS 0) sollen die Zufahrten zur Innenstadt über den Ring untersucht und optimiert werden.

Im Zuge anderer Routen werden die weiteren tangentialen Radverbindungen am Rande der Innenstadt optimiert, hier sind insbesondere der Rotteckring zu nennen (HIG 5) und die sogenannte „kleine Achse“ Rempartstraße - Wallstraße (BIO 10).



InS 0 Innenstadt-Ring: Maßnahmenuntersuchung

Beschreibung:

Zur Ermittlung des weiteren Handlungsbedarfes sollen systematisch alle Zufahrten des Radverkehrs zur Innenstadt einer Untersuchung unterzogen werden, ob die Belange des Radverkehrs (Sicherheit, Attraktivität) ausreichend berücksichtigt sind und ob Optimierungsbedarf und -möglichkeiten bestehen.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Hauptroute. Grundlegend für eine zielgerichtete Umsetzung von Einzelmaßnahmen, auch angesichts des starken Radverkehrs daher hoher Nutzen.

Aufwand:**Mittel**

Angesichts der begrenzten städtischen Personalkapazitäten wird eine externe Vergabe empfohlen. Der Untersuchungsaufwand wird als mittel eingestuft. Die Umsetzung sich ggf. ergebender Projekte ist hier nicht berücksichtigt.

Umsetzung:**Mittelfristig**

Mittelfristig, vor evtl. anstehenden Einzelmaßnahmen.

InS 1 Bismarckallee: Optimierung der Radverkehrsführung

Beschreibung:

Entlang der Bismarckallee führt in Richtung Nord > Süd ein baulicher Radweg. In Richtung Süd > Nord verläuft vor dem Konzerthaus ein baulicher Zweirichtungs-Radweg, im weiteren Verlauf wird der Radverkehr über eine zur Bismarckallee parallele Erschließungsstraße geführt (die sogenannte „kleine Bismarckallee“), die als Einbahnstraße - Radverkehr frei und z.T. als Fahrradstraße ausgewiesen ist. Am nördlichen Ende wird der Radverkehr dann wieder auf einem Zweirichtungs-Radweg geführt.

Richtung Süden kann der Radverkehr mit verhältnismäßig wenig Störungen fahren. Verbesserungen sind in Details möglich, z.B. eine bessere Erkennbarkeit des Radweges vor dem Ausgang des Hauptbahnhofs für die dort querenden Fußgänger.

Richtung Norden gibt es mehrere problematische Punkte: Der Übergang vom Radweg am Konzerthaus in die kleine Bismarckallee sowie die Querungen über die Rosastraße und Eisenbahnstraße sind unübersichtlich und unattraktiv. An der Querung der Rosastraße soll geprüft werden, dem Radverkehr Vorfahrt zu gewähren und dies baulich zu verdeutlichen.

Auf der kleinen Bismarckallee selber kommt es häufig zu erheblichen Störungen durch Parksuch- bzw. Hol-/Bring-Verkehre sowie widerrechtlich parkende Fahrzeuge (Foto). Eine Kombination aus baulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen würde einen deutlichen Attraktivitäts- und Sicherheitsgewinn bringen. Denkbar sind z.B. eine gegenläufige Anordnung der Einbahnstraßen (Radverkehr frei), um den Parksuchverkehr zu minimieren.

**Nutzen:****Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Achse ist für den Nord-Süd-Verkehr wichtig und dementsprechend stark frequentiert, Maßnahmen versprechen daher hohen Nutzen

Aufwand:**Mittel**

Punktueller baulicher Maßnahmen, z.B. Querung der Rosastraße. Aufgrund der hohen Nutzungsdichte und privatrechtlicher Festlegungen hoher planerischer Aufwand.

Umsetzung:**Mittelfristig**

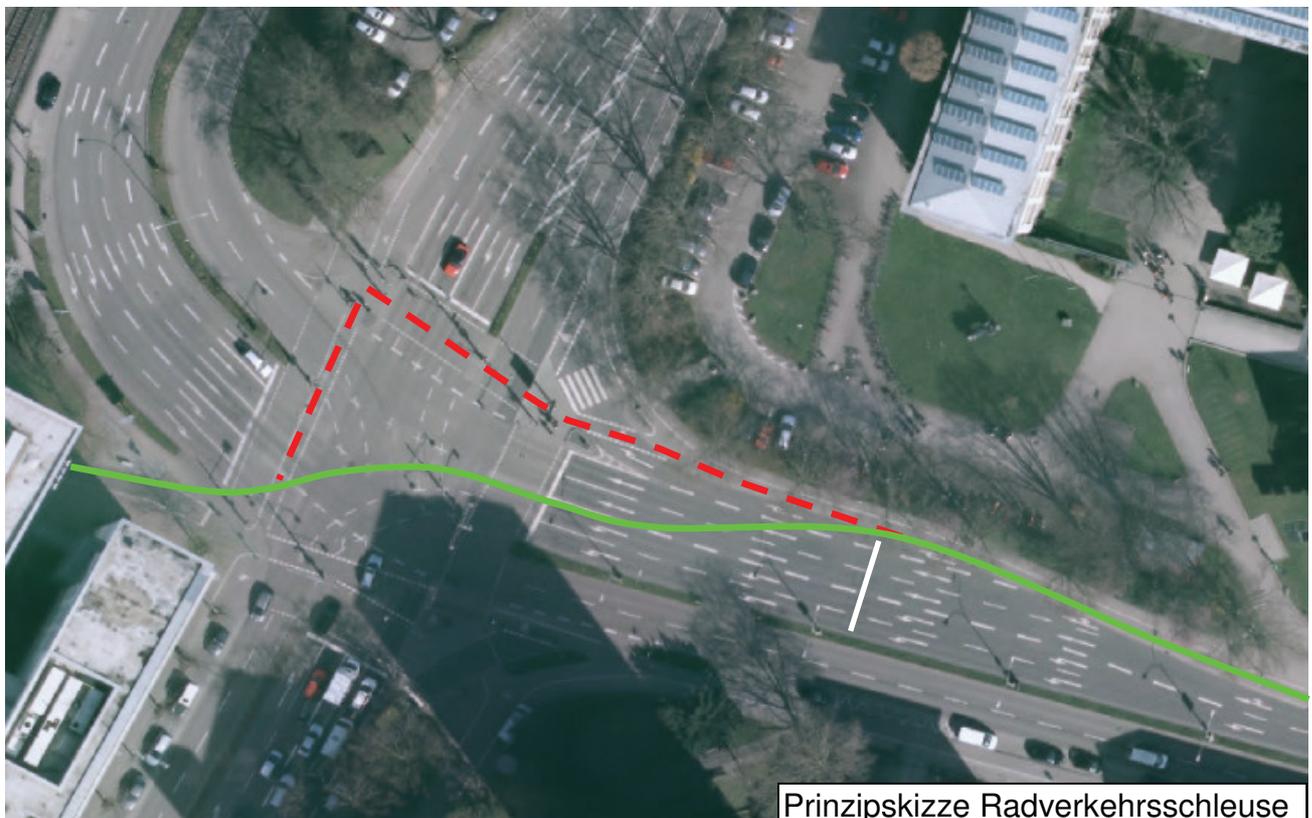
InS 2 Knotenpunkt Bismarckallee / Friedrichstraße: Optimierung der Radverkehrsführung

Beschreibung:

Der Knotenpunkt Bismarckallee / Stefan-Meier-Straße / Friedrichstraße / Straße zur Unterführung (auch Bahnhofsknoten Nord genannt) ist ein stark belasteter Knotenpunkt mit dementsprechend großen Verkehrsflächen. Für Radfahrerinnen und Radfahrer sind solch große Knotenpunkte meist eher schwierig zu queren.

Die Situation für den Radverkehr ist am Knoten Nord insofern gut, als dass 3 von 4 zulaufenden Strecken Radverkehrsanlagen aufweisen, die grundsätzlich gute Qualität haben und Fortführungen am Knotenpunkt aufweisen.

Verbesserungspotenzial besteht bei der Weiterführung der Radverkehrsanlagen in die Straße Zur Unterführung (LMS 6). Zu optimieren ist auch die Führung des Radverkehrs über die aus der Stefan-Meier-Straße kommende Rechtsabiegespur. In der östlichen Friedrichstr. sind die Radstreifen zu verbreitern (Ins 4).



Die größte Verbesserung wäre ein direktes gesichertes Linksabbiegen (grüne Linie, heutige Führung in rot) in der wichtigen Radverkehrsbeziehung von der Friedrichstraße in die Bahnunterführung Lehener Straße. Dafür wäre eine sogenannte Radschleuse denkbar (Machbarkeit allerdings noch nicht geprüft), die mit einer separaten Ampel für den Radverkehr und einer zurückgelegten Haltelinie für den Kfz-Verkehr ein sicheres Erreichen des Linksabbiegestreifens durch den Radverkehr ermöglichen würde. Der Radverkehr kann dann vor dem Kfz-Verkehr den Knotenpunkt überqueren.

Eine Radschleuse wäre ein in Freiburg neues Element und müsste von Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Radverkehrsbeziehung ist stark frequentiert, der Nutzen deshalb hoch.

Aufwand:**Mittel**

Es ist ein baulicher und signaltechnischer mittlerer Aufwand zu erwarten.

Umsetzung:**Mittelfristig**

**InS 3 Rosastraße, Unterlinden, Schiffstraße, Engelstraße:
Optimierung der Radverkehrsführung**

Beschreibung:

Die Achse ist eine Querverbindung für den Radverkehr in Ost-West - Richtung parallel zu den stark befahrenen Straßen Friedrichstraße und Friedrichring, führt zum größeren Teil aber durch die Fußgängerzone. Sie ermöglicht eine Verbindung aus der Fußgängerzone heraus zur Bismarckallee und zur Unterführung Richtung Lehener Straße.

In der Rosastraße selbst sind aufgrund des hohen Parkdrucks und der notwendigen Erschließung des Quartiers allenfalls geringe Maßnahmen zur Optimierung des Radverkehrs denkbar, z.B. Verbesserung der Sichtverhältnisse in Kreuzungsbereichen (nützt auch dem Fußverkehr). Eine Ausweisung als Fahrradstraße ist zu prüfen.

Insbesondere die Querung Rosastraße - Unterlinden über den Rotteckring ist für den Radverkehr innerhalb der Innenstadt von Bedeutung. Die Querung ist heute nur umständlich möglich, der Mittelstreifen ist mit Absperrgittern baulich unterbrochen, eine Querung kann nördlich davon über die Fußverkehrs-LSA erfolgen, südlich davon ist die nächste Querung erst an der Rathausgasse möglich.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Rotteckrings können die Querungen verbessert werden, allerdings sind auch die Belange der Stadtbahn zu betrachten. Die Querung von der Rosastraße aus kommend in Richtung Altstadt ist fahrend möglich in Richtung Gauchstraße und Rathausgasse, schiebend (dafür im Unterschied zu heute ohne LSA) ist sie möglich in die Straße Unterlinden.

Im weiteren Verlauf in der Schiffstraße und Engelstraße ist der Radverkehr in der Fußgängerzone zugelassen. Beschleunigungsmaßnahmen für den Radverkehr sind hier nicht sinnvoll und angemessen, kleine Optimierungen im Detail sind zu prüfen.

Nutzen:**Weniger hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Aufgrund der durch die Stadtbahn begrenzten Möglichkeiten ist der Nutzen weniger hoch.

Aufwand:**Mit Projekt**

Veränderung der Querung Rotteckring in Zusammenhang mit Projekt „Stadtbahn und Umgestaltung Rotteckring“.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Mit Projekt Stadtbahn Rotteckring.

InS 4 Leopoldring, Friedrichring und Friedrichstraße: Optimierung der Radverkehrsführung
--

Beschreibung:

Im Leopoldring existiert bislang auf der Nordseite in Höhe Stadtgarten nur ein gemeinsamer Geh-/Radweg, was aufgrund seiner geringen Breite oft zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr führt. Ein direktes Abbiegen in die Altstadt über die Straße Auf den Zinnen ist heute kaum möglich. Mit der anstehenden Kanalsanierung wird ein Radstreifen geschaffen, der Radverkehr so vom Fußverkehr getrennt. Für sichere Radfahrer wird ein direktes Linksabbiegen in die Altstadt möglich.

In der Fortführung des Leopoldrings zwischen der Jakob-Burckhardt-Straße und dem Siegesdenkmal sind auf der Südseite teils Radwege, teils Radstreifen vorhanden, auf der Nordseite durchgehend Radstreifen, deren Breiten sind allerdings gering. Hier sind später, ggf. mit dem Umbau des Siegesdenkmals im Zuge der Stadtbahn Rotteckring, weitere Optimierungen für den Radverkehr zu prüfen, der Platz ist aber begrenzt.

Im Zuge des Friedrichsrings bis zum Fahnenbergplatz werden mit dem Umbau im Rahmen des Projektes Stadtbahn Rotteckring die vorhandenen Radfahrstreifen verbreitert.

In der anschließenden Friedrichstraße sollen die in Teilabschnitten ebenfalls eher zu engen Radwege/-streifen bei baulichen Entwicklungen nach Möglichkeit verbreitert werden.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Die Optimierung des stark befahrenen Innenstadtrings verspricht einen hohen Nutzen, insbesondere für die Sicherheit.

Aufwand:**Mit Projekt**

Bereich Leopoldring / Stadtgarten mit der Kanalsanierung,
Bereich Friedrichring mit der Stadtbahn Rotteckring.

Umsetzung:**Mit Projekt, mittelfristig**

Bereich Leopoldring / Stadtgarten mit der Kanalsanierung im Jahr 2012 erfolgt,
Bereich Friedrichring mit der Stadtbahn Rotteckring bis 2018.

InS 5 Schlossbergring: Optimierung der Radverkehrsführung

Beschreibung:

Der Schlossbergring ist eine wichtige Nord-Süd-Achse für den Radverkehr. In beiden Richtungen existieren bauliche Radwege, die allerdings aufgrund der geringen Breite, der teilweise unbefriedigenden Führung sowie der angrenzenden stark belasteten Kfz-Fahrbahnen wenig attraktiv sind.

Auf der Ostseite führt ein baulicher Radweg in nördliche Richtung, in geringer Breite zwischen vierstreifiger Straße und Stützwand. Da ein Gehweg fehlt, stören gelegentlich verbotenerweise hier gehende Fußgänger. Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation sind aufgrund der räumlichen Gegebenheiten mit vertretbarem Aufwand allerdings nicht durchführbar.

Auf der Westseite führt ein baulicher Radweg nahe an Gebäuden und teilweise hinter Ein- und Ausfädelungstreifen oder Haltestreifen vorbei. Führung und Breitenmaße entsprechen nicht heutigen Standards einer stark befahrenen Hauptroute.

In Zusammenhang mit der laufenden Kanalsanierung wird die Radverkehrsführung abschnittsweise verbessert, eine durchgehende Verbesserung ist wegen Platzmangel aber nicht möglich. Verbesserungen am anschließenden Schwabentorplatz werden zusammen mit den Überlegungen zur dortigen Situation (Sanierungsverfahren „Östliche Altstadt“) durchgeführt.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Hauptroute. Durch die Verbesserungen in einem Abschnitt kann ein mittlerer Nutzen erreicht werden.

Aufwand:**Mit Projekt**

Mit der Kanalsanierung werden mit geringem Aufwand Verbesserungen erreicht.

Umsetzung:**Kurzfristig**

Mit der Kanalsanierung im Jahr 2012 erfolgt.

InS 6 Herrenstraße: Optimierung der Radverkehrsführung**Beschreibung:**

Die Herrenstraße ist eine Binnenverbindung in der Altstadt parallel zum Schlossbergring in Nord-Süd - Ausrichtung. Die Herrenstraße ist Teil der Fußgängerzone, unterliegt jedoch, auch wegen missbräuchlicher Benutzung, einer starken Frequentierung durch den Autoverkehr (siehe Foto).



Die Probleme für den Radverkehr bestehen in der starken Mischnutzung der Straße, bis hin zu Blockaden durch (missbräuchlich) parkende, liefernde und durchfahrende Fahrzeuge.

Diese Beeinträchtigungen betreffen ebenso den Fußverkehr, dieser stellt in der Fußgängerzone die vorrangig berechnete Verkehrsart dar. Insofern hat sich auch der Radverkehr in diesem Straßenzug dem Fußverkehr anzupassen.

Die Problematik der Herrenstraße ist aus anderen Untersuchungen bekannt (u.a.: Oberstadtentwicklungsplan, Dokumentation, 2006-2007, Stadt Freiburg) und wurde auch in den Stadtteileitlinien bekräftigt.

Der vorrangige Lösungsansatz zur Verbesserung der Situation besteht in der Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge, insbesondere der missbräuchlich in die Fußgängerzone einfahrenden Kfz. Erzielt werden kann dies sowohl durch ordnungsrechtliche Maßnahmen (verstärkte Überwachung), verkehrsrechtliche Änderungen (z.B. andere Einbahnstraßenführung) und räumlich wirksame Maßnahmen (Torsituation an den Eingangsbereichen).

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Hauptroute. Die Verringerung der Konflikte verspricht mittleren Nutzen.

Aufwand:

Gering

Die Maßnahmen haben eher geringen baulichen Aufwand, erfordern aber einen hohen organisatorischen und planerischen und damit personellen Aufwand.

Umsetzung:

Mittelfristig

Erfordert aufgrund der komplexen Situation einen größeren planerischen Vorlauf.

**InS 7 Schwabentorring / Greiffeneggring:
Optimierung der Radverkehrsführung**

Beschreibung:

Die Radverkehrsführung sowohl entlang Schlossbergring als auch entlang Greiffeneggring ist unbefriedigend. Die baulichen Radwege sind relativ schmal und liegen neben beengten Gehwegen. Vor allem am Schwabentorring bestehen erhebliche Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern.



Schwabentorring: Blick auf den nach Norden führenden Radweg auf der Ostseite



Greiffeneggring: Blick auf den Süden führenden Radweg auf der Westseite

Die Problematik wurde auch in den Stadtteileitlinien festgestellt. Wegen der beengten Platzsituation gibt es in beide Richtungen keine einfachen Lösungsmöglichkeiten. Denkbar sind Spurreduzierungen, dynamische Bahnkörper oder eine komplett andere Verkehrsführung. Nähere Planungsüberlegungen sind in Zusammenhang mit städtebaulichen Überlegungen zur kompletten Änderung der Verkehrssituation in den beiden Straßenzügen durchzuführen (u.a.: Konzept "Verkehrliche Neuordnung im Schwabentorbereich", Planungsbüro BSV, Aachen, 2003).

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Hauptroute. Die verkehrliche Neuordnung verspricht für den Radverkehr einen hohen Nutzen, für den Fußverkehr sogar sehr hohen Nutzen.

Aufwand:**Mit Projekt**

Grundlegende Änderungen können nur mit der verkehrlichen Neuordnung erreicht werden.

Umsetzung:**Mit Projekt, langfristig**

Mit verkehrlicher Neuordnung Schwabentorring / Greiffeneggring, eher langfristig.

InS 8 Salzstraße / Oberlinden: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:

Die Achse Oberlinden / Salzstraße ist eine wichtige Zuführung für den Radverkehr aus den südlich und östlich des Schwabentors liegenden Stadtteilen Richtung Bertoldsbrunnen und den dort liegenden Zielen. Mit einer kurzen Schiebestrecke tagsüber und nachts durchgängig besteht hier auch eine Verbindung über die Bertoldstraße durch die Altstadt hindurch. Vorrangig ist hier jedoch Fußgängerzone.

Im Bereich Oberlinden / Salzstrasse wurden in den Untersuchungen „Radverkehrssicherheit in Freiburg“ (PGV, 2008 und 2009) verstärkte Radverkehrsunfälle festgestellt. Als Ursache wurden zum einen der hier starke Lieferverkehr und z.T. auch unzulässige Kfz-Verkehr durch die Herrenstraße und dadurch entstehende Konflikte (öffnende Türen, Spurwechsel) angeführt. Zum anderen führen die Gleise der Stadtbahn zusammen mit dem Kopfsteinpflaster insbesondere bei Nässe immer wieder zu Stürzen des Radverkehrs. Auch Unsicherheiten angesichts herannahender Stadtbahnen und dadurch veranlasste Ausweichvorgänge werden als Unfallursache angegeben.

Empfohlen wird deshalb eine Vereinheitlichung und damit bessere Verständlichkeit der Regelungen für den Lieferverkehr sowie eine stärkere Kontrolle, um den Lieferverkehr, vor allem aber das missbräuchliche Befahren einzudämmen. Die zulässige Geschwindigkeit der Stadtbahnen ist mit 20km/h angemessen, der Radverkehr sollte nicht durch Auffahren / Klingeln bedrängt werden. Es wird empfohlen, die Bereiche zwischen Kopfsteinpflaster und Gleisen in gutem Zustand zu halten, um Stürze zu vermeiden.

Nutzen:**Hoch**

Bestandteil einer Nebenroute. Die Verbesserung der Sicherheit verspricht einen hohen Nutzen.

Aufwand:**Gering**

Geringer Bauaufwand, meist organisatorische Änderungen mit hohem Personalaufwand.

Umsetzung:**Mittelfristig**

Erfordert aufgrund der komplexen Situation einen größeren planerischen Vorlauf.

**InS 9 Kaiser-Joseph-Straße zwischen Holzmarkt und Martinstor:
Optimierung der Radverkehrsführung****Beschreibung:**

Auch in diesem Bereich kommt es zu Problemen wegen zu starkem Kfz-Verkehr, der in einer Fußgängerzone, auch in Verbindung mit der Straßenbahn, nicht angemessen ist.



Eine Verbesserung soll durch eine optische Verdeutlichung des Beginns der Fußgängerzone erreicht werden. Dazu soll vor allem auf der westlichen Straßenseite (im Foto links) die Fahrbahn deutlich eingengt werden, z.B. durch Gestaltungselemente und / oder Radabstellanlagen. Zusammen mit der bereits erfolgten Verengung auf der östlichen Straßenseite (Schild, Bäume, Radabstellanlagen) soll so eine "Torsituation" entstehen, die unnötigen Kfz-Verkehr vom Einfahren abhalten soll. Eine angemessene Führung des Radverkehrs neben den Gleisen ist dabei sicherzustellen. Die Kfz-Parkmöglichkeiten sind - bei Berücksichtigung des nötigen Lieferverkehrs und der Taxen - eher zu reduzieren.

Nutzen:**Mittel**

Bestandteil einer Hauptroute. Der Nutzen ist als mittel zu bewerten.

Aufwand:**Mittel**

Der nötige Umbau erfordert einen mittleren Aufwand.

Umsetzung:**Mittelfristig**

Korridor:	Gewerbegebiete
Nr. / Kürzel:	16 / GeG
Funktion:	Nebenrouten

Die beiden hier thematisierten Gebiete Industriegebiet Nord und Gewerbegebiet Haid stellen wegen der zahlreichen Arbeitsplätze wichtige Ziele für den Radverkehr dar. Beide Gebiete liegen sehr stadtnah und sind grundsätzlich gut an das Radverkehrsnetz angeschlossen, so dass ein sehr großes Potenzial für den Radverkehr vorhanden ist.

Innerhalb der beiden Gebiete gibt es allerdings nur in geringerem Umfang Radverkehrsanlagen, diese zudem überwiegend in veraltetem Standard und schlechter Qualität des Belags. Einige wichtige Strecken weisen trotz hoher Kfz-Belastung keine Radverkehrsanlagen auf und sind damit für den Radverkehr nachteilig.

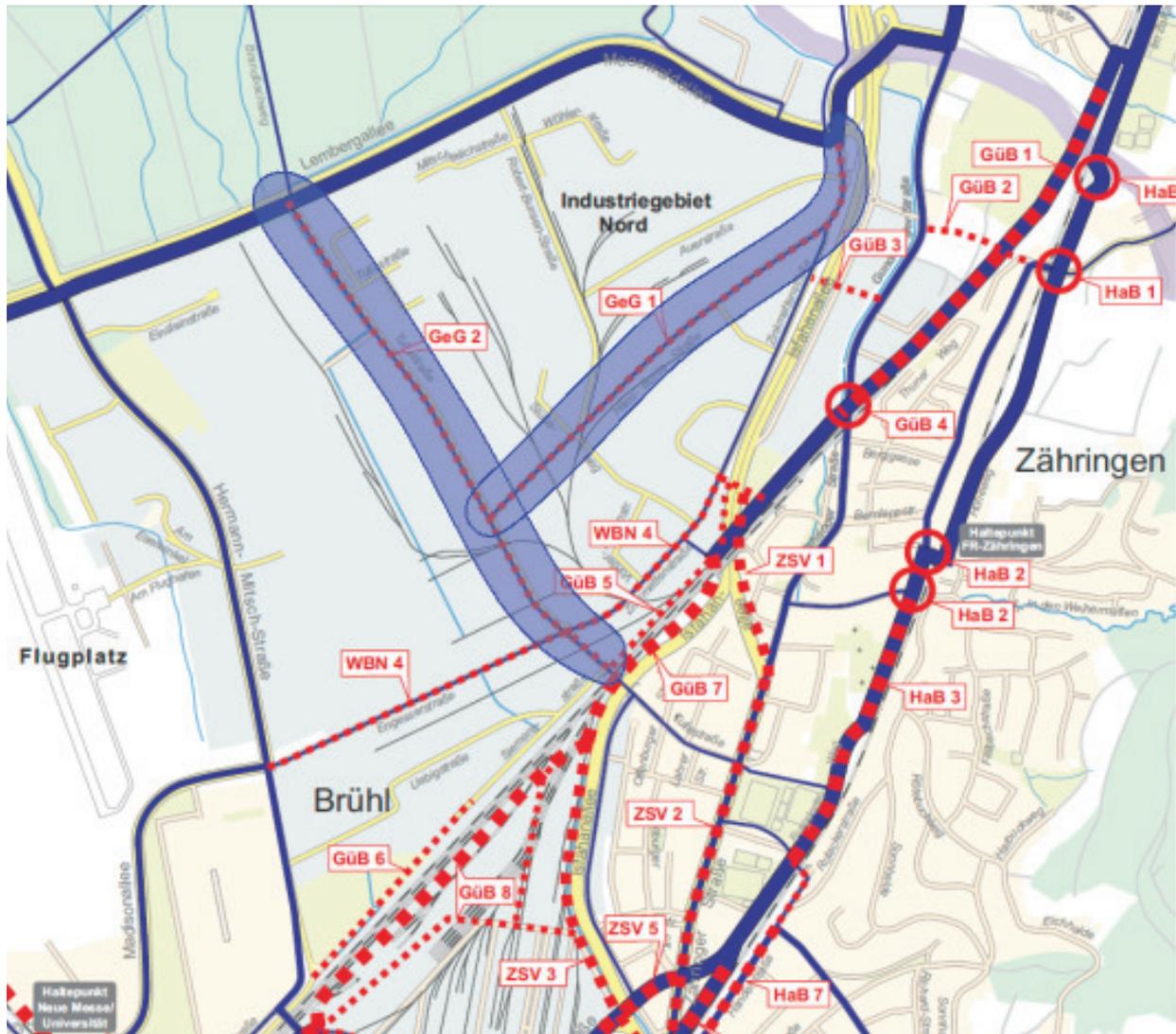
Eine Verbesserung der Radinfrastruktur würde das Radfahren deutlich attraktiver machen und Arbeitnehmer und auch Kunden vermehrt zur Nutzung des Fahrrades bewegen.

Beim Entwurf von Radverkehrsanlagen in Gewerbegebieten ist zu beachten, dass dort eher routinierte und schnelle Radfahrer auftreten, so dass hier auf zügige Verbindungen und entsprechende Führungsformen Wert gelegt werden sollte.



Hans-Bunte-Str., Industriegebiet Nord

1. Industriegebiet Nord



Das Industriegebiet Nord ist äußerlich gut erschlossen von Norden und Westen, weniger gut erschlossen ist es von Osten und Süden. Von Osten und Süden gibt es wenige Zufahrten, diese in schlechter Qualität der Radverkehrsanlagen (z.B. Tullastraße unter Bahnunterführung) oder ganz ohne Radverkehrsanlage (Engesserstraße).

Innerhalb des Gebiets gibt es für den Radverkehr mindestens drei bedeutende Achsen Straßen, die wichtig für die Erschließung sind:

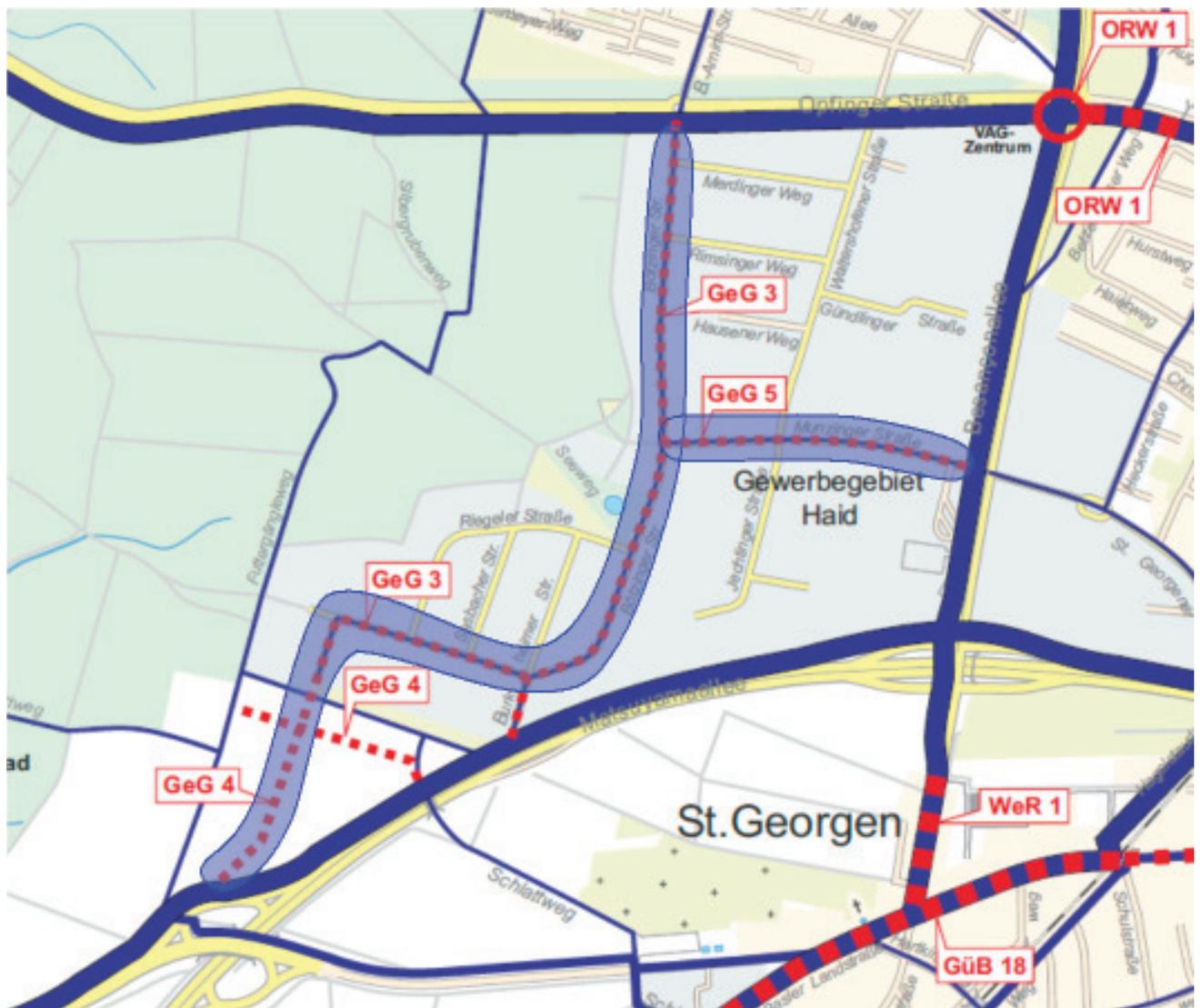
- Tullastraße (schlechte bauliche Radwege)
- Engesserstraße (keine Radverkehrsanlagen)
- Zinkmattenstraße (keine Radverkehrsanlagen)
- Hans-Bunte-Straße (schlechte bauliche Radwege)

Die Verbindung Engesserstraße - Zinkmattenstraße ist Teil der Hauptroute Weingarten - Betzenhausen - IG Nord (WBN), diese Straßenzüge werden unter der Maßnahme WBN 4 beschrieben.

Die Verbesserung der Situation in der Hans-Bunte-Straße ist Gegenstand der Maßnahme GE 1, die Verbesserung der Tullastraße in GE 2.

Zur Verbesserung der äußeren Erschließung dienen die Maßnahmen der Vorrang-Route „Güterbahn“, also GüB.

2. Gewerbegebiet Haid



Dieses Gewerbegebiet ist äußerlich gut erschlossen, von allen Seiten bestehen gute Radverkehrsverbindungen. Innerhalb des Gewerbegebiets bestehen jedoch keinerlei Radverkehrsanlagen. Vor allem auf der Nord-Süd-Erschließung (Bötzingen Straße, GeG 3) und der östlichen Erschließung (Munzinger Straße, GeG 5) fehlen Radverkehrsanlagen.

Im Zuge der Erweiterung „Haid-Süd“ sollen mit der dort vorgesehenen südlichen Verlängerung der Bötzingen Straße Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Der Schlattweg als Ost-West-Verbindung wird dann durch das Gebiet hindurch geführt (beides GeG 4).

GeG 1 Hans-Bunte-Straße: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:

Die Hans-Bunte-Straße ist eine wichtige Erschließung des IG Nord für den Radverkehr. Diese Straße sowie die Tullastraße sind die einzigen Straßen des IG Nord mit Radverkehrsanlagen. Die Hans-Bunte-Straße ist in baulich schlechtem Zustand, Fahrbahn und Seitenbereiche sind sanierungsbedürftig. Die Sanierung ist in nächster Zeit vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist die Radverkehrsführung zu verbessern.



An der Westseite der Hans-Bunte-Straße (im Foto rechts) führen bauliche Radwege hinter Längsparkern und Baumstreifen entlang, dem entsprechend sind die Sichtverhältnisse zwischen Kfz und Radfahrenden schlecht. Auf der Ostseite ist die Situation mit dem neben der Fahrbahn führenden Radweg wesentlich besser, einzelne Einmündungen sind trotzdem im Hinblick auf Sichtverhältnisse unbefriedigend. Sehr schlecht ist generell, wie oben beschrieben, der bauliche Zustand.

Eine Verbesserung der Radverkehrsführung wäre die Änderung des Straßenraumquerschnitts mit der Anlage von Radfahrstreifen auf oder baulichen Radwege direkt neben der Fahrbahn. Ob eine Umstellung auf Radfahrstreifen in beide Richtungen oder insbesondere eine Änderung der Führung auf der Westseite von baulichem Radweg auf Radfahrstreifen möglich ist, muss eine nähere Prüfung zeigen. Falls dies nicht (oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand oder starken Eingriffen in den Baumbestand) möglich ist, müssten Verbesserungen vor allem des westlichen Radwegs im Hinblick auf Sichtbeziehungen bei Einmündungen und Einfahrten durchgeführt werden.

Zu überprüfen ist dabei auch die Führung und Signalisierung am Knotenpunkt mit der Mooswaldallee (s. Wirkungskontrolle).

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Nebenroute, hoher Nutzen durch Erhöhung Sicherheit und Attraktivität.

Aufwand:

Mit Projekt

Je nach Maßnahme und je nach Umfang der Sanierung.

Umsetzung:

Mit Projekt, kurzfristig

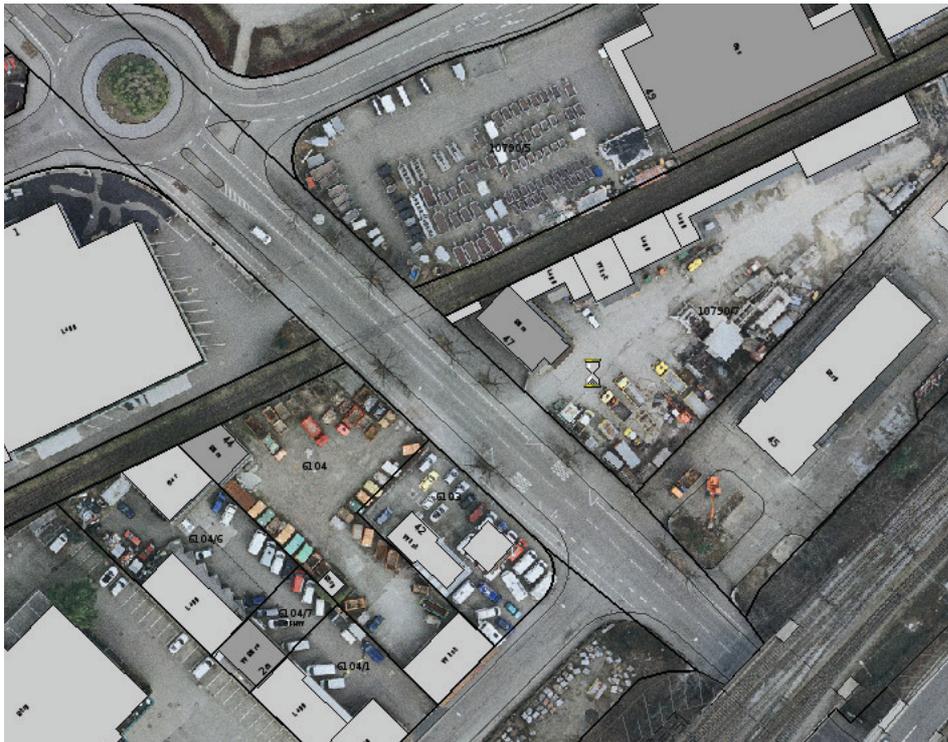
Eine Sanierung ist kurzfristig vorgesehen.

GeG 2 Tullastraße: Optimierung Radverkehrsführung

Beschreibung:

Die Tullastraße ist die wichtigste Verbindung für den Radverkehr im IG Nord. Sie ist zudem die Anbindung des IG Nord für den Radverkehr nach Westen und nach Osten.

Die Radverkehrsführung in der Tullastraße wurde im Jahr 2011 im östlichen Bereich, also zwischen Bahnunterführung und Zähringer Straße, bereits verbessert (Umwandlung Radweg zu Radfahrstreifen).



Defizite bei der Radverkehrsführung bestehen jedoch in erheblichem Maße zwischen der Bahnunterführung und dem Kreisverkehr (siehe Luftbild).

Unter den Brücken der Güterbahn und der B3 ist die Führung des Radverkehrs zu überprüfen, wobei wegen der sehr beengten Platzverhältnisse eine gute Führung mittels Radfahrstreifen voraussichtlich nicht realisierbar ist. Schutzstreifen scheiden wegen

zu hoher Verkehrsstärke und Lkw-Anteil an dieser Stelle aus. Denkbar ist trotzdem eine Verbesserung der Situation durch Verbesserung der Übergänge und die Umstellung auf Gehweg-Radverkehr-frei, um eine Wahlmöglichkeit für Radfahrende zu bieten.



Im Abschnitt zwischen den Brücken und dem Kreisverkehr besteht auf der Nordost-Seite ein Radstreifen, auf der Südwestseite ein baulicher Radweg hinter Bäumen und z.T. Parkstreifen (Foto). Hier ist vor allem eine Verbesserung der Sichtbeziehungen an den Einmündungen wichtig, beidseitige Radstreifen sind zu prüfen.

Der Kreisverkehr selbst soll mit dem Umbau der Engesser Straße / Zinkmattenstr. im Zuge des Projektes Umfahrung Zähringen / Ausbau B3 umgebaut werden (siehe WBN 4).

Im weiteren Verlauf zwischen Kreisverkehr und Westrandstraße ist die Qualität der Radverkehrsanlagen insgesamt befriedigend bis ausreichend. Abschnittsweise müsste die Qualität der Deckschicht verbessert werden (Wurzelhebungen), abschnittsweise sind die Breite und die Sichtbeziehungen zu überprüfen und zu verbessern sowie Grundstückzufahrten zu asphaltieren.

Nutzen

Hoch

Bestandteil einer Nebenroute. Insbesondere der Durchlass unter der Bahnbrücke sowie die Strecke bis zum Kreisverkehr ist im Hinblick auf Sicherheitsverhältnisse als schlecht zu beurteilen, hier sind Verbesserungen von hohem Nutzen.

Aufwand:

Mittel

Aufgrund der Länge sind auch bei nur geringeren baulichen Maßnahmen und/oder Markierungsmaßnahmen mittlere Kosten zu erwarten.

Umsetzung:

Kreisverkehr: Mit Projekt, mittelfristig

Zw. Bahnbrücke und Kreisverkehr: Mittelfristig

Aufgrund der laufenden Planungen in Zusammenhang mit dem Ausbau der B3 sind die Planungen in diesem Zusammenhang zu sehen. Daher stehen Verbesserungen im Bereich um den Kreisverkehr in Abhängigkeit zu diesem Projekt. Die Bereiche unter der Bahnbrücke sowie zwischen Kreisverkehr und Besançonallee sollten spätestens in diesem Zusammenhang umgesetzt werden.

GeG 3 Bötzinger Straße: Anlage Radverkehrsanlagen

Beschreibung:

Das Gewerbegebiet Haid-West ist äußerlich über viele Radverkehrsverbindungen sehr gut angeschlossen (Radweg an der Opfinger Straße, Radweg an der Westrandstraße, eigenständige Radwege am südlichen Rand mit Brücke über die B3 / B31, u.a.).



Innerhalb des Gewerbegebiets fehlen aber Radverkehrsanlagen. Insbesondere die hauptsächliche Nord-Süd-Erschließung (Bötzinger Straße) und die östliche Erschließung (Munzinger Straße, siehe GeG 5) weisen keine Radverkehrsanlagen auf.

Vorliegende (ältere) Verkehrszählungen ergeben mittlere Verkehrsbelastungen in der Bötzinger Straße (ca. 7.000 Kfz/Tag). Angesichts der Verkehrsstärken sowie der Tempo 50 - Regelung sind Radverkehrsanlagen notwendig.



Die Anlage von Radfahrstreifen entlang der Bötzingen Straße scheidet wegen der zu geringen Straßenraumbreiten aus. Eine Änderung des Straßenraums wäre nur mit immensem Aufwand und starken Einschnitten in den Baumbestand möglich und wird daher nicht in Betracht gezogen. Die Straße scheint aufgrund ihrer Breite und Kfz-Verkehrsstärke für die Anlage von Schutzstreifen geeignet. Sie wird zudem mit der Erweiterung des Gewerbegebiets nach Süden fortgesetzt (s. a. GeG 4), so dass eine durchgehende Führung in Nord-Süd-Richtung durch das ganze Gewerbegebiet entstehen kann.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Nebenroute, hoher Nutzen durch Erhöhung Sicherheit und Attraktivität.

Aufwand:

Mittel

Eine Umsetzung in der Bötzingen Straße als voraussichtlich reine Markierungsmaßnahme ist mit wenig Aufwand möglich. Angesichts der Länge ist mit mittleren Kosten zu rechnen.

Umsetzung:

Mit Projekt, mittelfristig

Zeitgleich mit Realisierung Baugebiet Haid-Süd.

GeG 4 Erweiterung Haid-Süd: Schaffung Radverkehrsanlagen

Beschreibung:

Mit der Erweiterung des Gewerbegebietes Haid-Süd wird die Bötzingen Straße nach Süden verlängert und dort an die Freiburger Landstraße angeschlossen. Dort verläuft auch die von Tiengen kommende Radvorrangroute THI. Durch die Schaffung von Radverkehrsanlagen an der Bötzingen Straße (rot) kann so nicht nur das IG Haid West und IG Haid-Süd erschlossen werden, sondern es entsteht auch eine Verbindung von Tiengen oder Schallstadt Richtung Rieselfeld und der dortigen Radvorrangroute an der Westrandstraße (WeR).

Angesichts der prognostizierten Verkehrsstärken (2.400 Kfz / Tag) und der ausreichenden Breiten wird die Anlage von Schutzstreifen in der Bötzingen Straße vorgeschlagen.



Der Schlattweg als Ost-West-Verbindung wird nach Süden direkt an die Rampe der Brücke über Matsuyamaallee verlegt und dann durch das Gebiet hindurch geführt.

Nutzen:

Hoch

Bestandteil einer Nebenroute. Die Schaffung einer durchgehenden Verbindung verspricht hohen Nutzen.

Aufwand:

Mit Projekt

Umsetzung:

Mit Projekt, kurzfristig

GeG 5 Munzinger Straße: Anlage Radverkehrsanlagen**Beschreibung:**

Zum Bestand samt Lageplan siehe GeG 3.

Vorliegende (ältere) Verkehrszählungen ergeben recht hohe Verkehrsbelastungen in der Munzinger Straße (15.000 Kfz/h). Angesichts der Verkehrsstärken sowie der Tempo 50 - Regelung sind Radverkehrsanlagen notwendig.

Lösungsmöglichkeiten für eine Radverkehrsführung sind in der Munzinger Straße zunächst keine ersichtlich, dies ist aber noch näher zu prüfen.

Nutzen:**Hoch**

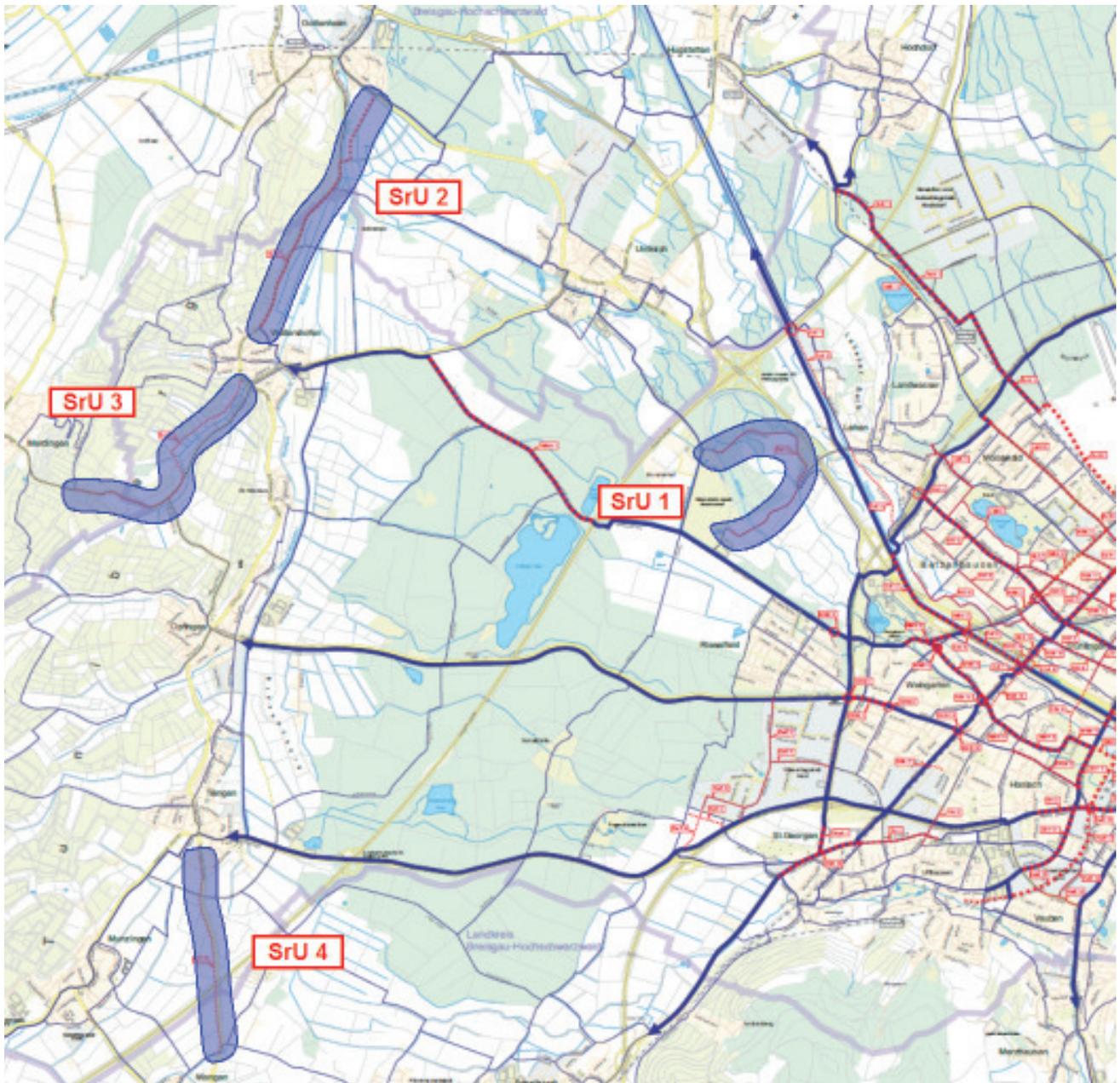
Bestandteil einer Nebenroute, hoher Nutzen durch Erhöhung Sicherheit und Attraktivität.

Aufwand:**Gering**

Bei Möglichkeit einer Markierungslösung gering, sonst hoch.

Umsetzung:**Mittelfristig**

Korridor:	Stadtrand / Umland (Außenbereiche, Ortschaften oder zu Nachbargemeinden)
Nr. / Kürzel:	17 / SrU
Funktion:	Haupt- und Nebenrouten



Die Kurzbezeichnung „SrU“ umfasst vor allem Routen, die über das Gebiet der Stadt Freiburgs hinaus zu Nachbargemeinden führen. Diese Routen sind zunehmend wichtige Verbindungen für Arbeitnehmer und Schüler sowie im Freizeitverkehr.

Es bestehen bereits aus Freiburg hinausführenden Radrouten in guter Qualität Richtung Süden (St. Georgen - Schallstadt, Vauban - Merzhausen) und Osten (Stegen, Zarten, Kirchzarten). Da nach Norden (Zähringen - Gundelfingen, Hochdorf) Verbesserungen im Rahmen von Vorrangrouten geplant sind, befinden sich die SrU-Maßnahmen sämtlich in der Westhälfte von Freiburg.

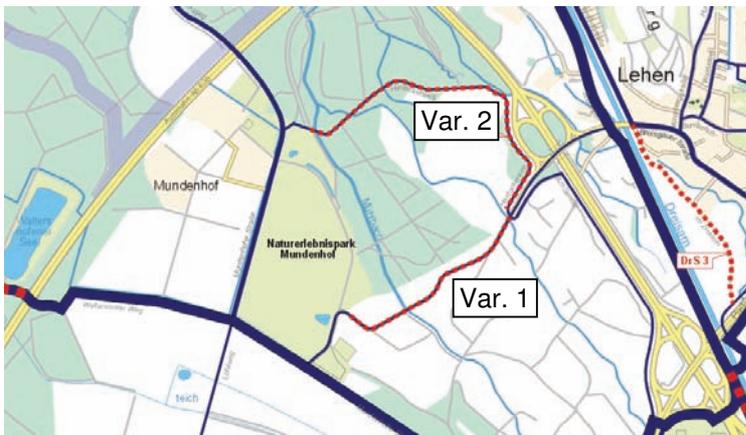
SrU 1 Mundenhof: Verbesserung der Anbindung

Beschreibung:

Der Mundenhof stellt insbesondere am Wochenende ein herausragendes Freizeitziel dar, das auch sehr gerne mit dem Fahrrad angesteuert wird. Von Westen und Süden her existieren gute Radrouten, auf denen der Mundenhof unabhängig vom Kfz-Verkehr mit dem Rad angefahren werden kann.



Auf der wichtigsten Zufahrtsroute vom Dreisamuferradweg oder von Lehen kommend - der Straße „Zum Tiergehege“ - gibt es nur eine gemeinsame Führung des Radverkehrs auf der hier verlaufenden Zufahrt für Kfz. Insbesondere an den Wochenenden entstehen dadurch problematische Situationen beim Zusammentreffen großer Radverkehrsmengen auf zahlreiche und rückstauende Kfz. Auch für den Fußverkehr fehlt ein Gehweg.



Ideale Lösung wäre der Bau eines separaten Geh- und Radwegs neben der Zufahrtsstraße (Var. 1, ca. 1,2 km). Aufgrund des großen Eingriffes in Natur und Landschaft sowie der aufgrund der Länge hohen Kosten scheint dies aber im Vergleich zu den nur zeitweise auftretenden Problemen unangemessen.

Statt dessen wird eine Optimierung der etwas umwegigen, aber Kfz-freien Strecke über den „Hardackerweg“ vorgeschlagen (Var. 2).

Dieser Weg ist bereits asphaltiert, sinnvoll für eine attraktivere Benutzbarkeit wäre eine Optimierung der Einmündung zur Straße „Zum Tiergehege“ sowie eine bessere Wegweisung.

Auch die Radverbindung innerhalb des Mundenhofes ist zu optimieren, um Konflikte mit Besuchern, insbesondere Kindern, zu vermeiden.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Nebenroute. Wegen der starken Frequentierung am Wochenende wird der Nutzen als mittel eingestuft.

Aufwand:

Gering

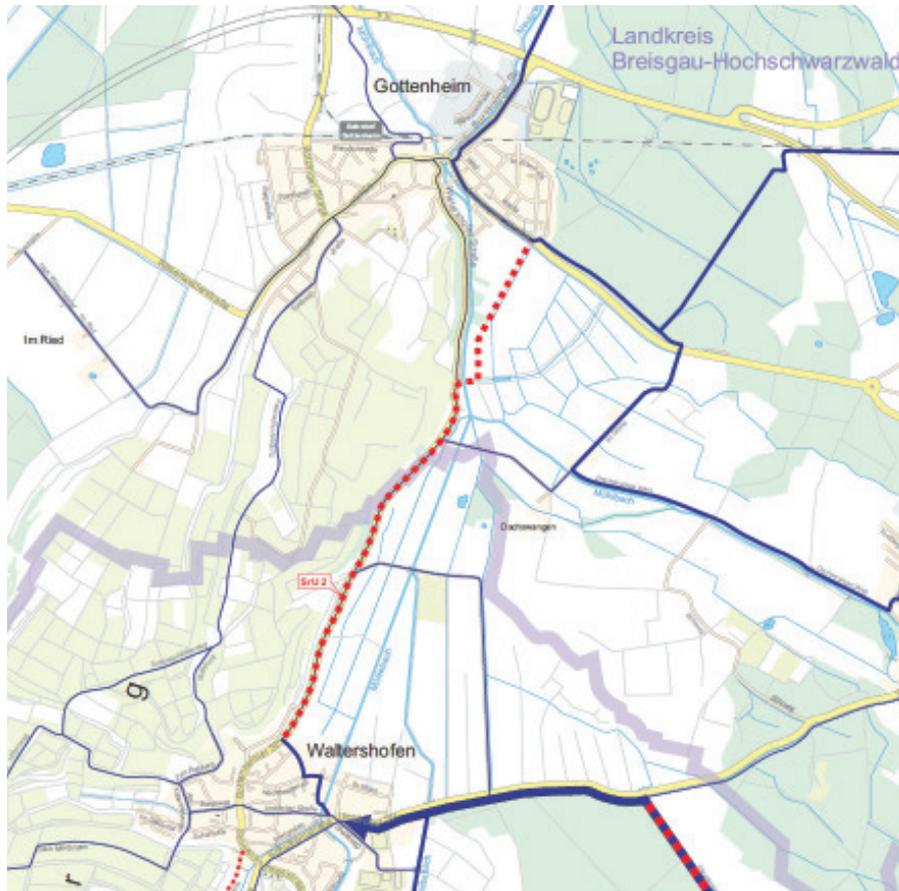
Der Aufwand für eine bessere Anbindung über den Hardackerweg ist gering.

Umsetzung:

Langfristig

SrU 2 Waltershofen - Gottenheim: Neubau Radweg

Beschreibung:



Rund um den Tuniberg kann mit dem Rad weitgehend unabhängig vom Straßenverkehr gefahren werden. In weiten Bereichen bestehen Radwege neben Straßen oder vollständig unabhängig geführte Radwege, insbesondere im Abschnitt Tiengen - Opfingen - Waltershofen in sehr guter Qualität. Dieses Netz von Radverbindungen wird sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitverkehr intensiv genutzt.

Zwischen Waltershofen und Gottenheim weist das Radnetz jedoch eine empfindliche Lücke auf: Weder entlang der L 187 noch parallel hierzu gibt es eine gute Verbindung

für den Radverkehr. Die Landesstraße 187 selbst stellt wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und der in mehreren Kurvenbereichen ungünstigen Sichtbeziehungen sowie des schlechten Zustands der Fahrbahn für viele Radfahrerinnen und Radfahrer kein akzeptables Angebot dar.

In Abstimmung mit der Gemeinde Gottenheim wurden verschiedene Varianten für die Anlage einer Radverkehrsverbindung geprüft. Am besten geeignet ist eine Trassierung unmittelbar entlang der L 187. Auf Gottenheimer Gemarkung schwenkt die Trasse dann weg von der L 187, um im weiteren Verlauf an die L115 (Umkircher Straße) anzuschließen.

Nutzen:

Sehr hoch

Bestandteil einer Hauptroute. Die Verbindung hat eine sehr hohe Bedeutung im Netz zwischen den Ortschaften, für den übergeordneten Radverkehr (Freizeit, Tourismus) entlang des Tunibergs sowie zur Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes Gottenheim insbesondere für den Schüler- und Berufsverkehr.

Aufwand:

Hoch

Die umfangreichen baulichen Maßnahmen erfordern einen hohen Aufwand. Der Abschnitt außerhalb der Freiburger Gemarkung ist im Radwegeprogramm des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald mit 2. Priorität enthalten.

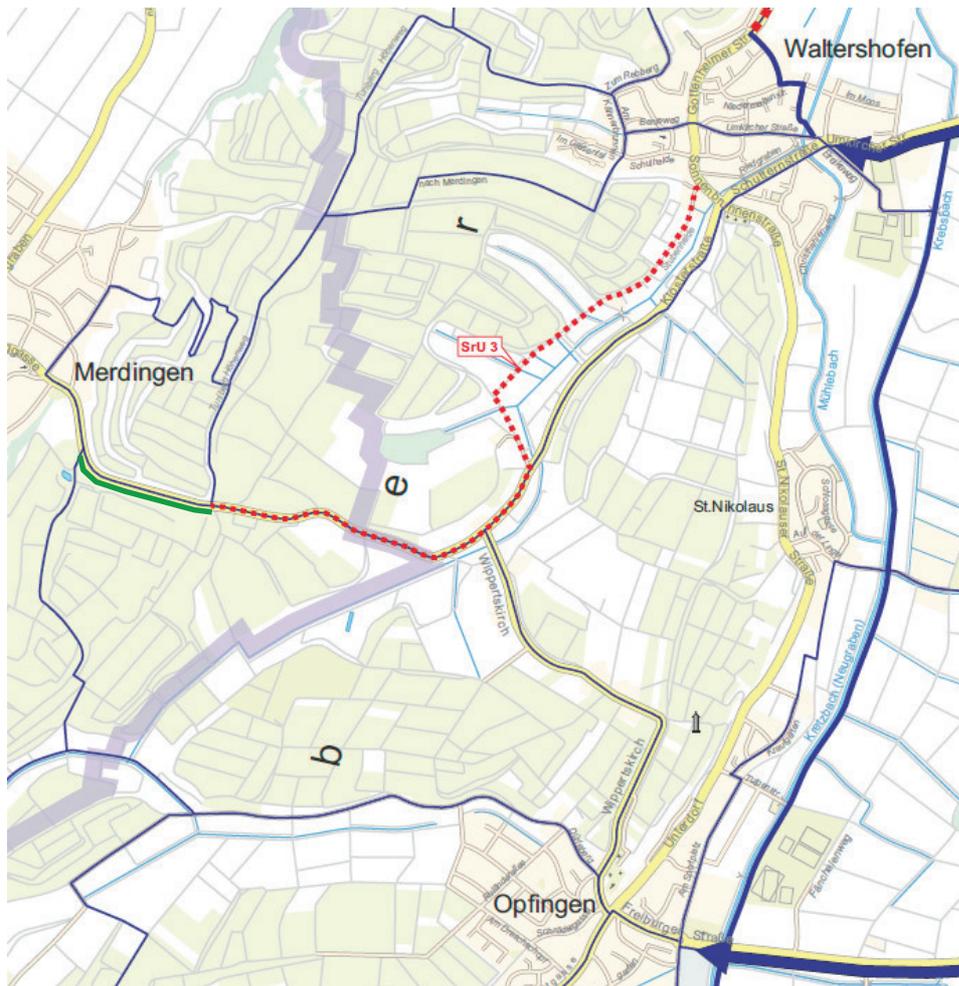
Umsetzung:

Mittelfristig

SrU 3 Merdingen - Waltersshofen: Neubau Radweg

Beschreibung:

Auf der Route Merdingen - Waltersshofen wurde im Jahr 2011 auf einer Länge von etwa 700 Metern ein neuer Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße 4979 erstellt (grün). Dieser Radweg schließt den Radverkehr von Merdingen kommend an den Tuniberg-Höhenweg an. Eine Weiterführung Richtung Waltersshofen würde diese Radwegeverbindungen vervollständigen, optional wäre später auch eine Verbindung nach Opfingen denkbar.



Die Verbindung nach Waltersshofen erfordert den Bau eines neuen separaten Radwegs bis hinter den Abzweig nach Opfingen. Um den baulichen Aufwand zu reduzieren soll ab da die Radverbindung im Gewann „Am Kirchweg“ über einen bestehenden asphaltierten Wirtschaftsweg geführt werden.

Nutzen:

Mittel

Bestandteil einer Nebenroute. Die Anlage dieses Radweges verspricht mittleren Nutzen.

Aufwand:

Sehr hoch

Auf Freiburger Gemarkungsgrenze bis zur Verzweigung Opfingen/Waltersshofen wird ein sehr hoher Aufwand erforderlich. Der Abschnitt außerhalb der Freiburger Gemarkung ist im Radwegeprogramm des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald mit 1. Priorität enthalten.

Umsetzung:

Langfristig

SrU 4 Tiengen - Mengen: Neubau Radweg

Beschreibung:

Die Radwegeverbindung Tiengen - Mengen ist eine Nebenroute für den Radverkehr. Auf der Außerorts-Verbindung der L 187 ist zur Sicherheit und Attraktivität ein unabhängig von der Straße geführter Geh- und Radweg oder Wirtschaftsweg in guter Qualität notwendig.



Nutzen:

Bestandteil einer Nebenroute, mittlerer Nutzen.

Mittel

Aufwand:

Es ist zu prüfen, ob vorhandene Wirtschaftswegen verbessert dem Radverkehr zugänglich gemacht werden können und wo bauliche Maßnahmen notwendig werden. Angesichts der Länge von über 2 km sind die Kosten auf jeden Fall als hoch einzustufen. Der Abschnitt außerhalb der Freiburger Gemarkung ist im Radwegeprogramm des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald mit 2. Priorität enthalten.

Hoch

Umsetzung:

Langfristig