



Perspektive Rempartstraße – mehr als Verkehr

Dokumentation der Auftaktveranstaltung zur Umgestaltung der Rempartstraße

9. Juli 2026 | 18:00-20:45 Uhr | Friedrichsbau Freiburg

Inhalt

Hintergrund.....	2
Begrüßung und Einstieg	3
Einführung ins Vorhaben	4
Fragen zur Einführung	6
Dialogphase.....	7
Runde 1: Betrachtung aus der Ich-Perspektive	7
Runde 2: Einnahme einer anderen Perspektive	8
Input zur Verkehrsuntersuchung	10
Fragen zur Verkehrsuntersuchung.....	10
Abschluss	11
Ausklang.....	11
Kontakt	12
Anhang.....	13
Fragen und Antworten	13
Wettbewerbsumgriff / Plangebiet.....	13
Verkehrskonzept und Varianten – Fragen zum Vortrag von Herrn Pickel (Büro R+T)	13
Anwohner, Nutzungen & Barrierefreiheit	21
Verfahren, Zielsetzung und Zeitplan	21
Details zur Gestaltung	22
Dialogphase	13
Runde 1: Betrachtung aus der Ich-Perspektive	14
Runde 2: Einnahme einer anderen Perspektive	22
Weitere Hinweise („weiße Wand“)	29
Hinweise zu den Verkehrsführungsvarianten.....	30
Plakate und Präsentationen	30

Hintergrund

Die Rempartstraße bildet als südlicher Rand der Freiburger Altstadt eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt, Universitätscampus und angrenzenden Quartieren. Der Straßenraum erfüllt vielfältige Funktionen: Er dient als Verkehrsachse für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, erschließt zentrale Einrichtungen der Universität sowie zwei Parkhäuser und ist zugleich Standort von Gastronomie, Einzelhandel und öffentlichen Freiräumen. Täglich nutzen Studierende, Beschäftigte, Anwohnende und Besucher*innen diesen Bereich, wodurch die Rempartstraße eine hohe Bedeutung als urbaner Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsraum besitzt.

Der heutige Straßenraum entspricht den veränderten Anforderungen jedoch nur noch eingeschränkt. Während die Bedeutung des Kfz-Verkehrs in den vergangenen Jahrzehnten in der Rempartstraße zurückgegangen ist, haben insbesondere der Radverkehr sowie die Zahl der zu Fuß Gehenden deutlich zugenommen. Die Flächenaufteilung und Gestaltung der Rempartstraße spiegeln diese Entwicklung bislang nicht wider und weisen funktionale sowie gestalterische Defizite auf. Gleichzeitig stehen in den kommenden Jahren umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen an, darunter der Anschluss an das Fernwärmenetz, die Erneuerung des Mischwasserkanals sowie die Sanierung der Fahrbahndecke. Diese technisch notwendigen Arbeiten eröffnen die Möglichkeit, den Straßenraum grundlegend neu zu gestalten und zukunftsfähig auszurichten.

Ziel des Vorhabens ist es, die Rempartstraße zu einem attraktiven und multifunktionalen Stadtraum weiterzuentwickeln, der den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht wird. Dabei sollen die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs, des Lieferverkehrs sowie der Zufahrt zu den Tiefgaragen weiterhin berücksichtigt werden. Gleichzeitig soll der Straßenraum stärker als Aufenthalts- und Begegnungsort verstanden werden. Wichtige Planungsziele sind eine höhere Aufenthaltsqualität, die Förderung nachhaltiger Mobilität, Maßnahmen zur Klimaanpassung sowie eine barrierefreie und inklusive Gestaltung.

Die Erarbeitung des Gestaltungskonzepts erfolgt in einem mehrstufigen Planungsprozess. Im Rahmen einer freiraumplanerischen Mehrfachbeauftragung entwickeln mehrere Planungsteams in zwei Bearbeitungsphasen unterschiedliche Entwürfe, die durch eine Bewertungskommission beurteilt werden. Auf Grundlage ihrer Empfehlung entscheidet der Gemeinderat über den Entwurf, der anschließend zur Grundlage der weiteren Planung und Umsetzung wird.

Ein zentraler Baustein des Vorhabens ist die frühzeitige Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern sowie lokalen Akteurinnen und Akteuren. Die Mehrfachbeauftragung wird daher durch einen dialogorientierten Beteiligungsprozess begleitet. Den Auftakt bildete die öffentliche Veranstaltung am 9. Juli 2026, bei der das Vorhaben vorgestellt sowie erste Anregungen und Perspektiven gesammelt wurden. Darüber hinaus begleitet eine Begleitgruppe mit Vertreter*innen aus Gemeinderat und unterschiedlichen Interessengruppen den gesamten Prozess beratend. Ziel ist es, verschiedene Sichtweisen frühzeitig einzubeziehen, Transparenz zu schaffen und tragfähige Lösungen für die künftige Entwicklung der Rempartstraße zu erarbeiten.

Begrüßung und Einstieg

Die Moderation des Abends übernahm das Büro translake, das die Stadt Freiburg bei der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Umgestaltung der Rempartstraße unterstützt. **Maximilian Stamm** und **Katharina Riedel** begrüßten die rund 120 Teilnehmenden und führten durch die Veranstaltung. Per Handzeichen wurde ein Stimmungsbild erhoben, bei dem insbesondere abgefragt wurde, wie die Teilnehmenden die Rempartstraße nutzen (z. B. als Wohn-, Arbeits-, Studien- und/oder Aufenthaltsort). Die Abfrage zeigte, dass rund ein Drittel der Anwesenden in der Rempartstraße wohnt oder arbeitet. Rund zwei Drittel nutzen die Straße regelmäßig in ihrer Freizeit oder zum Pendeln. Etwa ein Sechstel der Teilnehmenden waren zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger, die per Brief zur Veranstaltung eingeladen worden waren. Nahezu alle Anwesenden nutzen die Rempartstraße regelmäßig.



Abbildung 1: Teilnehmende heben die Hand bei der Stimmungsbild-Abfrage. Foto: Patrick Seeger.

Das Moderationsteam ging zudem auf die im Vorfeld bei der Anmeldung zur Veranstaltung eingereichte Themen der Bürger*innen ein. Folgende Themen wurden z. B. genannt:

- Weniger Autoverkehr bzw. Verkehrsberuhigung, gleichzeitig sollen die notwendige Erreichbarkeit – insbesondere für Anwohnende, Lieferverkehr – berücksichtigt sowie mögliche Verkehrsverlagerungen in angrenzende Quartiere sorgfältig geprüft werden
- Mehr Sicherheit und bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
- Mehr Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Sitzmöglichkeiten und attraktive öffentliche Räume
- Klimaanpassung durch Entsiegelung und mehr Grün

Anschließend begrüßte **Prof. Dr. Martin Haag**, Erster Bürgermeister der Stadt Freiburg, die Teilnehmenden. Er erläuterte, dass es sich bei dem bereits seit vielen Jahren diskutierten Vorhaben zur Umgestaltung der Rempartstraße um mehr handelt als Verkehrsplanung. Die ca. 300 m lange Straße stellt eine wichtige Schnittstelle für die Innenstadt dar. Es gibt viele Wünsche und Hoffnungen an den Straßenraum. Prof. Dr. Martin Haag dankte den Teilnehmenden, die sich die Zeit nehmen, sich zu informieren und ihre Gedanken an der Auftaktveranstaltung einzubringen. Die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger unterstützen

den Gemeinderat bei der Abwägung der verschiedenen Ansprüche an den Straßenraum und letztlich bei der Entscheidungsfindung zur Umgestaltung.

Einführung ins Vorhaben

Georg Herffs, Abteilungsleiter Verkehrsplanung beim Garten- und Tiefbauamt der Stadt Freiburg, gab den Teilnehmenden einen Einblick in die Hintergründe der Umgestaltung der Rempartstraße und erläuterte den aktuellen Projektstand.

Im Folgenden ist das Projektgebiet abgebildet.

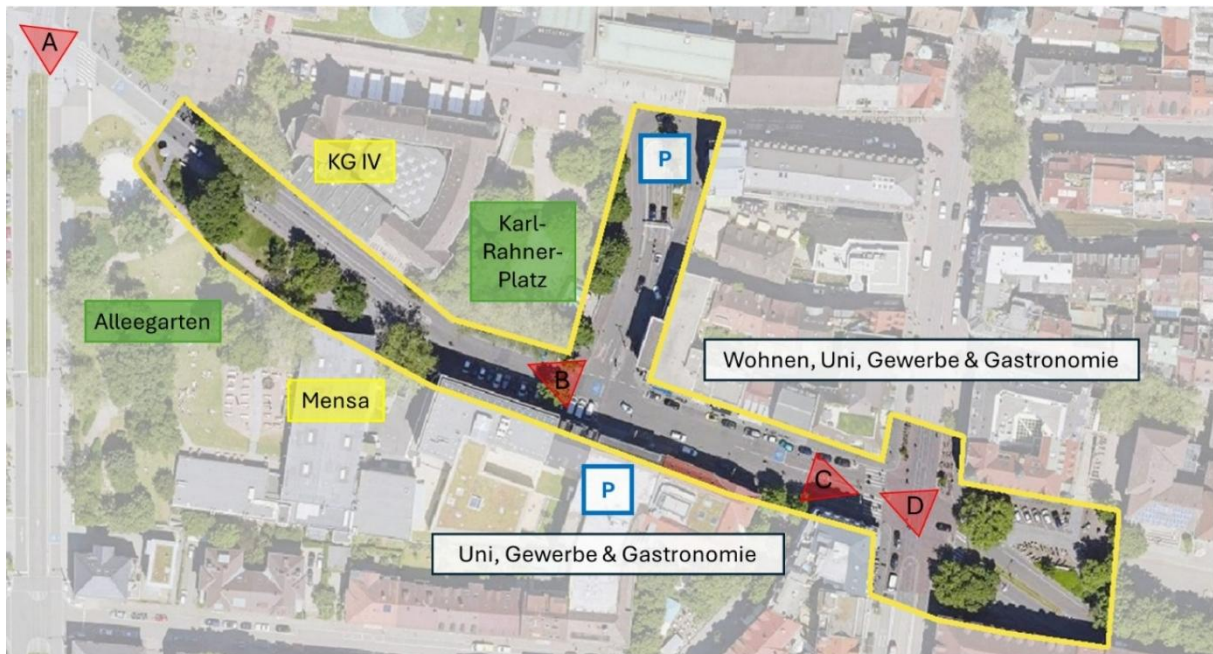


Abbildung 2: Umriss des Projektgebiets.

Anlass der Umgestaltung bilden u. a. umfangreiche anstehende Infrastrukturmaßnahmen in den kommenden Jahren wie der Anschluss an das Fernwärmenetz, die Erneuerung des Mischwasserkanals sowie die Sanierung der Fahrbahndecke. Diese technisch notwendigen Arbeiten eröffnen die Möglichkeit, den Straßenraum grundlegend neu zu gestalten und zukunftsfähig auszurichten und damit auch dem bestehenden öffentlichen Wunsch nach Veränderung nachzukommen.

Ziel der Umgestaltung ist eine umfassende gestalterische Aufwertung der Rempartstraße mit mehr Aufenthaltsqualität. Dies beinhaltet z. B. eine schmalere Fahrbahn mit breiteren Seitenbereichen, weniger Autoverkehr, entspanntes Radfahren und leichteres Überqueren der Straße, ebenso mehr Platz zum Verweilen, mehr Grün, Bäume und Schatten. Als Referenzbeispiel dient die Umgestaltung von Werthmannstraße–Rotteckring–Friedrichring mit reduzierten Fahrbahnflächen, aufgewerteter Straßenraumgestaltung, Begrünung sowie mehr Platz und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr.

Georg Herffs ging auch auf die Mehrfachbeauftragung (MFB) als Planungsverfahren ein. Der Prozess gliedert sich in folgende Phasen (s. Abbildung 3):

- **Vorbereitungsphase**

Fachliche Grundlagenarbeit, Zielfestlegung, Klärung der Rahmenbedingungen sowie Start der Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Sammlung von Hinweisen, Ideen und Anregungen für die Aufgabenstellung; Beschluss der Aufgabenstellung durch den Gemeinderat Ende 2026

- **Durchführung der Mehrfachbeauftragung**

Konkurrierende Erarbeitung von Planungskonzepten durch mehrere Planungsbüros, Bewertung durch eine Bewertungskommission, öffentliche Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse, anschließend Gemeinderatsbeschluss, welcher Entwurf Grundlage der weiteren Planungen wird.

- **Weiterentwicklung des Entwurfs und Bau**

Weiterentwicklung und Konkretisierung des Entwurfs sowie anschließende Umsetzung

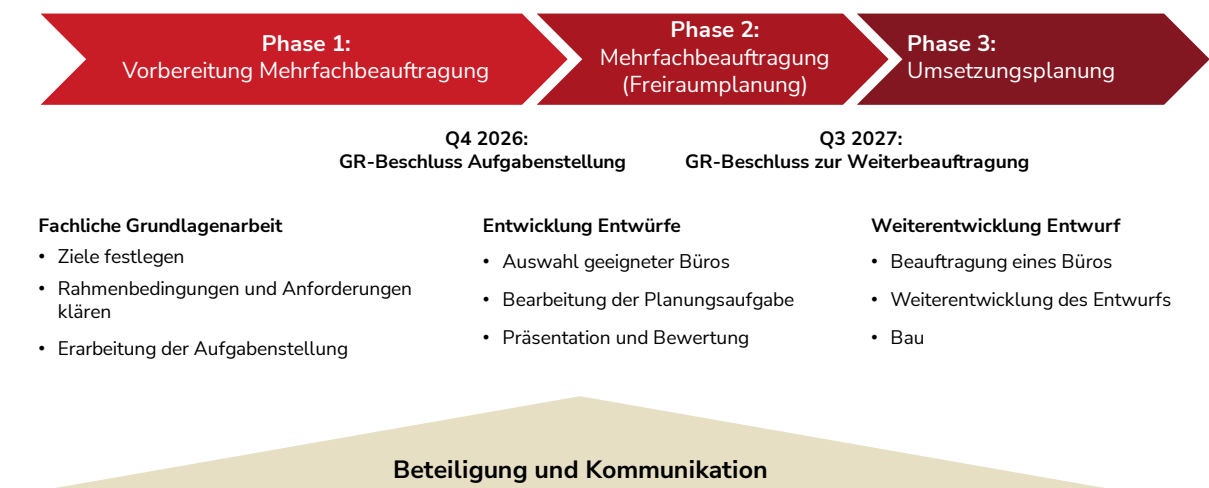


Abbildung 3: Darstellung des Prozessablaufs. Quelle: Stadt Freiburg.

Begleitend ist eine kontinuierliche Beteiligung und Kommunikation vorgesehen: Eine Begleitgruppe mit beratender Funktion – zusammengesetzt aus Gemeinderät*innen, Universität, AStA, der Initiative Gemeinsam Freiburg, Quartiersvertretung, weiteren Initiativen und der Verwaltung – begleitet den Prozess, ergänzt durch Gespräche zu spezifischen Anforderungen (z. B. Belieferung Mensa, Barrierefreiheit, Brandschutz).

Die Öffentlichkeit wird bei mehreren öffentlichen Veranstaltungen eingebunden.



Abbildung 4: Georg Herffs bei der Einführung. Foto: Patrick Seeger.

Fragen zur Einführung

Über ein Online-Tool konnten die Teilnehmenden Fragen und Hinweise nach der Einführung zu den Grundlagen des Projekts einreichen.

Die Fragen und Hinweise bezogen sich vor allem auf die Rahmenbedingungen und den grundsätzlichen Zuschnitt des Projektgebiets. Mehrfach wurde hinterfragt, wie unabhängig und ergebnisoffen die Zielfestlegung erfolge und wer über die Priorisierung der verschiedenen Anforderungen entscheide. Mehrere Teilnehmende forderten, den Karl-Rahner-Platz, den Tanzbrunnen sowie die Fläche vor dem Goethe-Gymnasium in den Wettbewerbsumgriff einzubeziehen, um dort Grünflächen, Wasserretention und mehr Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Auch die Zukunft der beiden Parkhäuser wurde mehrfach hinterfragt – ob überhaupt beide erhalten bleiben müssen, ob eine mögliche Umnutzung als Quartiers- oder Fahrradgarage möglich sei bis hin zur These, dass bereits eine Reduzierung der Stellplätze den Kfz-Verkehr spürbar verringern könnte.

Zur konkreten Gestaltung kamen Fragen nach wasserdurchlässigen Belägen, der frühzeitigen Entfernung gefährlicher Senkrechtparkplätze sowie nach ausreichend breiten Gehwegen, z. B. für die Mensa-Schlange, ohne zusätzliche Flächen zu versiegeln.

Zudem wurde nach der Zusammensetzung des Planungsteams gefragt (Einbindung von Anwohnenden und Gewerbetreibenden) sowie nach der Rolle des Goethe-Gymnasiums und nach Vorfahrtmöglichkeiten für Patient*innen einer ansässigen Arztpraxis. Es wurde ein Hinweis eingebracht, dass in der Rempartstraße keine nächtliche „Partymeile“ entstehen solle.

Außerdem interessierten sich viele für den Zeitplan – wann mit Baubeginn und Fertigstellung zu rechnen sei.

Eine detaillierte Auflistung der eingereichten Fragen und Hinweise sowie die Antworten des Planungsteams finden Sie im Anhang der Dokumentation.

Dialogphase

Ein zentraler Bestandteil des Abends war die Dialogphase: In einer ersten Runde notierten die Teilnehmenden aus ihrer eigenen Perspektive, was ihnen an der Rempartstraße und Umgebung gefällt und erhalten bleiben soll, was sie aktuell stört und unter welchen Bedingungen sie sich künftig dort (noch) lieber aufhalten würden.

In einer zweiten Runde wechselten die Teilnehmenden die Perspektive und versetzten sich in eine an ihrer Stellwand beschriebene Person, um deren Bedürfnisse zu reflektieren und Ideen zu entwickeln, wie die Rempartstraße für diese Person angenehmer gestaltet werden könnte.

Im Folgenden sind einige häufig notierte und diskutierte Aspekte, die in den beiden Runden eingebracht wurden, zusammengefasst. Eine detaillierte Auflistung mit allen eingebrachten Hinweisen befindet sich im Anhang der Dokumentation.

Runde 1: Betrachtung aus der Ich-Perspektive

Bei dem, was den Teilnehmenden an der Rempartstraße und Umgebung gefällt, wurden insbesondere die **Lebendigkeit und Vielfalt** des Ortes genannt – mit dem **Tanzbrunnen**, dem **alten Baumbestand**, der **Gastronomie**, dem **Uni-Leben** und der **kulturellen Durchmischung**.

Am stärksten störte die Anwesenden die **dominante Rolle des Autoverkehrs**: gefährliche und unübersichtliche **Querungssituationen** (besonders an der Mensa und den Parkhauszufahrten), zu viel **Asphalt und Flächenversiegelung**, **parkende Autos** sowie **Lärm** und **riskantes Fahrverhalten** wurden häufig genannt.

Beim Blick in die Zukunft dominierten Wünsche nach mehr **Grün, Bäume und Schatten**, mehr **Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten** ohne Konsumzwang sowie **weniger bzw. kein Autoverkehr**, teils mit dem expliziten Wunsch nach einer autofreien Straße. Häufig kam auch der Wunsch nach **sicheren, klar getrennten Rad- und Fußwegen** sowie nach einem sichtbaren/zugänglichen **Wasserzugang** (Gewerbekanal, Bächle, Brunnen) auf. Einzelne Aufschriebe plädierten für den **Erhalt der Parkplätze** und der **uneingeschränkten Befahrbarkeit**, da diese für Geschäfte und Anwohnende wichtig seien.



Abbildung 5: Teilnehmende im Austausch während der Dialogphase. Foto: Patrick Seeger.

Runde 2: Einnahme einer anderen Perspektive

In der zweiten Runde versetzten sich die Teilnehmenden in die Perspektive einer an ihrer Stellwand beschriebenen Person, um deren Bedürfnisse zu reflektieren und Ideen zu entwickeln, wie die Rempartstraße für diese Person angenehmer gestaltet werden könnte. Im Anhang der Dokumentation kann die genaue Beschreibung der jeweiligen Personen nachgelesen werden.

Im Folgenden sind die Gedanken aus Sicht der jeweiligen Perspektiven zusammengefasst:

Für **ältere Personen** wie Ingrid, 76 Jahre, liegt der Fokus auf einer altersgerechten, barrierefreien Mobilität, verkehrsberuhigende Maßnahmen und klimaangepasste Aufenthaltsqualität – mit Sicherheit und Orientierung als durchgängigem roten Faden.

Aus Perspektive von **Anwohnenden** wie Aylin, 42 Jahre, liegt der Schwerpunkt auf Verkehrsorganisation und -steuerung (Parken, Lieferverkehr, nächtlicher Durchgangsverkehr) sowie Sicherheit für Familien/Kinder – ergänzt um Grün- und Klimaanliegen.

Bewohnende von angrenzenden Quartieren wie Matteo, 47 Jahre, aus dem Sedanquartier, sehen die Rempartstraße nicht isoliert, sondern im Zusammenhang mit den angrenzenden Stadtvierteln. Die zentrale Sorge aus seiner Sicht ist eine reine Problemverlagerung statt einer echten Lösung. Zudem wird explizit der Zielkonflikt zwischen Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit benannt.

Dr. Michael, 57 Jahre, denkt die Straße konsequent aus der **Betriebsperspektive einer Arztpraxis** – Erreichbarkeit und Parken für eine oft ältere, teils mobilitätseingeschränkte Patientenschaft stehen im Zentrum, ergänzt um praktische Anforderungen wie Anlieferung

und Personal. Dr. Michaels Schwerpunkt liegt klar auf einem funktionierenden Praxisbetrieb und Patientenzugang.

Christian, 38 Jahre, vertritt die **betriebliche Logistikperspektive** (Lieferverkehr, Anlieferung, Ladezonen) und steht damit in einem spürbaren Zielkonflikt zu den fuß- und radverkehrsorientierten Anliegen – z. B. beim Wunsch nach weniger Rad-/Fußverkehr im unmittelbaren Anlieferbereich. Gleichzeitig gibt es Schnittmengen bei Themen wie Anwohnerparken in Parkhäusern und Temporeduzierung.

Die Schülerin Leonie (15 Jahre) bringt die **Jugend- und Schulperspektive** ein – mit klarem Fokus auf ein autofreies Umfeld vor der Schule, sichere Querung stark befahrener Kreuzungen (Holzmarkt) und konsumfreie Aufenthaltsorte für Jugendliche. Inhaltlich überschneidet sie sich stark mit Aylin/Matteo (Sicherheit für Kinder, Verkehrsberuhigung) und mit Ingrid (sichere Querungen, Sitzgelegenheiten), bringt aber die schulspezifische Dringlichkeit (Elterntaxi-Problematik vor dem Goethe-Gymnasium) neu ein.

Insgesamt wurde in der Dialogphase deutlich, dass die verschiedenen Nutzergruppen teilweise sehr unterschiedliche Anforderungen an die Rempartstraße stellen. Gleichzeitig zeigten sich auch zahlreiche gemeinsame Anliegen, etwa der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün sowie einer höheren Verkehrssicherheit. Die Diskussionen machten damit die unterschiedlichen Zielkonflikte, aber auch gemeinsame Interessen sichtbar, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden sollen. Im Folgenden sind nochmals die wichtigsten Zielkonflikte mit den unterschiedlichen Positionen als Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 1: Darstellung der Zielkonflikte mit unterschiedlichen Positionen.

Zielkonflikt	Position A	Position B
Verkehrsberuhigung vs. Erreichbarkeit	Weitgehend autofreie Straße, Priorität für Fuß-/Radverkehr	Erhalt der Zufahrt für Anwohnende, Lieferverkehr, Arztpraxis-Patient*innen
Verkehrsverlagerung	Sperrung/Beruhigung der Rempartstraße	Sorge vor zusätzlichem Verkehr in angrenzenden Quartieren
Gastronomie vs. Wohnruhe	Mehr/größere Außengastro-Flächen	Begrenzung durch Ruhezeiten, keine 'Partymeile'
Parkraum	Reduzierung oberirdischer/Parkhaus-Stellplätze zugunsten Grün/Aufenthalt	Erhalt von Parkmöglichkeiten für Fahrzeuge der Bewohner*innen und Besucherverkehr aus Sorge um Geschäfte/Erreichbarkeit

Input zur Verkehrsuntersuchung

Nach den beiden Dialogphasen stellte Thomas Pickel, Geschäftsführer des Verkehrsplanungsbüros R+T, die Verkehrsuntersuchung vor. Im Rahmen der Untersuchung wurden die aktuellen Kfz-Verkehrsmengen erhoben, der Durchgangsverkehr per Kennzeichenerfassung an vier Querschnitten ermittelt und das städtische Verkehrsmodell auf dieser Grundlage geeicht.

Auf dieser Basis wurden mehrere Verkehrsführungsvarianten für den Kfz-Verkehr für die südliche Innenstadt untersucht – von der vollständigen Befahrbarkeit über verschiedene Straßensperrungen (z. B. Rempartstraße West/Ost, Belfortstraße) bis zu Einbahnregelungen und einem System gegenläufiger Einbahnstraßen. Diese Varianten wurden jeweils hinsichtlich Entlastungswirkung, Zusatzverkehr in Nachbarstraßen, Erreichbarkeit und Umsetzbarkeit bewertet.

Die Erhebungen haben gezeigt, dass es nur sehr wenig großräumigen Durchgangsverkehr gibt, der den Straßenzug von der Bahnhofsachse (Bismarckallee) bis zum Greiffeneggring / Schlossbergring durchfährt. Der Kfz-Verkehr in der Rempartstraße und in der südlichen Innenstadt ist überwiegend gebietsbezogen (Ziel- und Quellverkehr). Es gibt dabei teilträumlichen Durchgangsverkehr, der z. B. das Sedanviertel oder das Quartier Wallstraße durchfährt, um zur Rempartstraße zu gelangen. Insgesamt hat der Kfz-Verkehr in den letzten 12 Jahren deutlich abgenommen und ist weitgehend auf die Verkehre reduziert, die ihr Ziel bzw. ihren Ausgangspunkt in der südlichen Innenstadt haben.

Zahlenmäßig dominieren der Radverkehr und der Fußverkehr das Verkehrsgeschehen in der Rempartstraße deutlich, was sich in der künftigen Gestaltung deutlich widerspiegeln sollte.

Durch Sperrungen und Einbahnregelungen können Kfz-Ströme innerhalb der südlichen Innenstadt verlagert werden. Reduzierungen des Kfz-Verkehrs für einen Bereich gehen dabei stets mit Mehrbelastungen in einem anderen einher. Zudem ergeben sich für die Fahrbeziehungen, die durch verkehrslenkende Maßnahmen anders geführt werden, Fahrzeitverlängerungen, wovon besonders auch der Wirtschaftsverkehr betroffen ist. Daher wies Thomas Pickel gegen Ende seines Inputs darauf hin, dass die Vor- und Nachteile der Varianten sorgfältig gegeneinander abgewogen werden müssten.

Fragen zur Verkehrsuntersuchung

Über ein Online-Tool konnten die Teilnehmenden Fragen und Hinweise zur Verkehrsuntersuchung einreichen.

Die Fragen und Hinweise bezogen sich vor allem auf die Methodik und Aussagekraft der Verkehrsuntersuchung. Mehrfach wurde nach dem Erhebungszeitraum der Zählungen gefragt sowie danach, ob aktuelle Effekte wie gestiegene Spritkosten oder saisonale Schwankungen berücksichtigt wurden. Auch die genannte Radverkehrszahl von rund 10.000 Fahrten pro Tag wurde methodisch angezweifelt, ebenso wie die fehlende Erfassung des Fußverkehrs. Zudem wurde die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre angesprochen: Warum der Kfz-Verkehr in der westlichen Rempartstraße spürbar zurückgegangen sei, wohin dieser

Verkehr abgewandert sein könnte und ob sich vergleichbare Lerneffekte – also ein Rückgang durch bewusst unattraktiv gestalteten Autoverkehr – auch für die geplanten Maßnahmen im Modell abbilden lassen.

Die Parkhäuser standen erneut im Fokus, diesmal mit Blick auf Auslastungszahlen, mögliche zeitlich gestaffelte Verkehrsführungen sowie die Idee eines Modalfilters zwischen den beiden Garagen, um den Verkehr nicht komplett über eine einzelne Straße abzuleiten. Auch die Idee eines Fahrradparkhauses als Alternative wurde mehrfach eingebracht.

Zu den einzelnen Varianten gab es konkrete Rückfragen und kritische Anmerkungen, etwa zu den negativen Erfahrungen mit einer früheren testweisen Sperrung der westlichen Rempartstraße, zur Verkehrsführung über die Kaiser-Joseph- statt der Luisenstraße oder zur fehlenden Berücksichtigung der Kreuzung Werthmannstraße. Mehrere Teilnehmende hinterfragten zudem die Bewertungskriterien – etwa, warum die Mensa nicht als „sensible Nutzung“ gelte. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass dem Radverkehr mehr Bedeutung in der Planung zugesprochen und z. B. auch die Anbindung an den geplanten Radschnellweg berücksichtigt werden müsse. Ergänzend kamen Hinweise zur barrierearmen Gestaltung sowie grundsätzliche Fragen danach, ob und wie das langfristige städtische Ziel einer Verkehrsreduktion im Zuge der Klimaanpassung in die Planung einfließe.

Eine detaillierte Auflistung der eingereichten Fragen und Hinweise sowie die Antworten des Planungsteams finden Sie im Anhang der Dokumentation.

Abschluss

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde ein Ausblick auf die nächsten Beteiligungsschritte gegeben: Die Ergebnisse des Abends fließen in die Aufgabenstellung der Mehrfachbeauftragung ein. Hierzu wird es am 6. Oktober 2026 nochmals eine öffentliche Veranstaltung zur Rückkopplung der Aufgabenstellung für die Mehrfachbeauftragung geben.

Das Moderationsteam und Prof. Dr. Martin Haag dankten zum Abschluss allen Teilnehmenden für die vielen konstruktiven Hinweise und Fragen und freuen sich auf die nächste Veranstaltung.

Ausklang

Im Anschluss an den offiziellen Teil der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich die unterschiedlichen Verkehrsführungsvarianten an Stellwänden genauer anzuschauen, Hinweise hierzu einzubringen und informell mit dem Planungsteam in Austausch zu kommen.

Für weitere Anliegen und Fragen zur Umgestaltung und der Verkehrsführung, die im Laufe der Veranstaltung noch nicht geklärt werden konnten, hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, diese auf einer weißen Wand zu notieren. Alle Hinweise, die an der „weißen Wand“ eingebracht wurden, sind im Anhang der Dokumentation aufgeführt.

Kontakt

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter www.freiburg.de/rempartstrasse. Dort ist auch die Anmeldung zum Newsletter möglich.

Stadt Freiburg

Garten- und Tiefbauamt

Georg Herffs, Hendrik Schmitt-Nagel und Niklas Maaßen

Fehrenbachallee 12

79106 Freiburg

GuT@freiburg.de

Prozessbegleitung und Moderation:

translake GmbH

Maximilian Stamm und Katharina Riedel

Obere Laube 53

78462 Konstanz

info@translake.org

07531/36592-30

Anhang

Fragen und Antworten

Im Folgenden sind Fragen und Hinweise, die Teilnehmende in der Veranstaltung eingebracht haben, inkl. den Antworten des Planungsteams dokumentiert. Die Fragen und Hinweise wurden von translake redaktionell angepasst, persönliche Meinungen als sachliche Fragen umformuliert und zur besseren Übersichtlichkeit ähnliche Themen zusammengefasst.

Wettbewerbsumgriff / Plangebiet

Frage: Kann der Karl-Rahner-Platz mit in den Wettbewerbsumgriff aufgenommen werden? Warum endet das Projekt in der Mitte des Holzmarkts und bezieht nicht den Schulhof des Goethegymnasiums mit ein? Inwieweit wird das anliegende Goethe-Gymnasium beteiligt?

Antworten:

Karl-Rahner-Platz: Der Karl-Rahner-Platz gehört dem Land Baden-Württemberg und nicht der Stadt Freiburg. Seitens der Stadt ist eine Einbeziehung des Platzes in die Planungen denkbar, wenn das Land dem zustimmt und die Kosten für den anfallenden Planungsaufwand übernimmt. Die Stadt und der Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg stehen hierzu im Austausch miteinander.

Holzmarkt: Der vordere (westliche) Teil des Holzmarkts ist Bestandteil der Mehrfachbeauftragung. Die Gestaltung des Pausenhofs des Goethe-Gymnasiums ist eine eigenständige Aufgabe, deshalb soll dieser Bereich nicht Gegenstand des Planungsverfahrens zur Rempartstraße sein. Auch bilden die großen Bäume am westlichen Rand des Schulhofs einen klaren räumlichen Abschluss für den öffentlichen Teil des Holzmarkts, weshalb die Grenze Schulhof – öffentlicher Straßenraum auch räumlich eine sinnvolle Abgrenzung darstellt.

Das Planungsteam ist mit dem Goethe-Gymnasium im Austausch. Dessen Anliegen werden als Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Frage: Kann der Bereich Tanzbrunnen und gesamter Eingangsbereich zum KG I mit in den Umgriff aufgenommen werden?

Antwort: Der Bereich rund um den Tanzbrunnen funktioniert aus Sicht der Verwaltung heute bereits sehr gut als kultureller und öffentlicher Raum. Ein grundlegender planerischer Handlungsbedarf besteht hier derzeit nicht. Im Laufe des Jahres 2026 wird der Bereich zudem durch zusätzliche Sitzbänke und weitere Bäume aufgewertet. Eine Überplanung im Rahmen der Mehrfachbeauftragung ist daher nicht vorgesehen. Der Platzbereich südlich des KG I / westlich des KG IV ist Fläche der Universität bzw. des Landes. Hier ist in absehbarer Zeit kein Umbau beabsichtigt. Dieser Bereich wird deshalb nicht Bestandteil des Planungsraums der Mehrfachbeauftragung sein.

Verkehrskonzept und Varianten – Fragen zum Vortrag von Herrn Pickel (Büro R+T)

Frage: Die Sicherheitsanforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer müssen in die Bewertung der Varianten einbezogen werden. Warum wird das nicht stärker berücksichtigt?

Antwort: Die aktuelle Verkehrsuntersuchung stellt dar, wie sich die Kfz-Verkehre in der südlichen Innenstadt verändern, wenn Veränderungen an den möglichen Fahrbeziehungen vorgenommen werden. Die Verkehrssicherheit wird dann zukünftig wesentlich von der konkreten Ausgestaltung der Straßen und Knotenpunkte abhängen.

Eine Einschätzung zur Verkehrssicherheit erfolgt auf der aktuellen Betrachtungsebene eher generalisierend und fließt auf dieser Basis auch in die Bewertung der Varianten ein. So wird auch bei den Vor- und Nachteilen der Varianten betrachtet und bewertet, ob z. B. die Verkehrsmengen auf schwierigen und damit potenziell konflikträchtigen Fahrbeziehungen an komplexen Kreuzungssituation zu- oder abnehmen.

Frage: Verkehrseinschränkungen (Modalfilter, Einbahnstraßen) machen den motorisierten Individualverkehr (MIV) weniger attraktiv und führen tendenziell zu einem Rückgang des Verkehrs (Wahl eines anderen Verkehrsmittels). Wurde dies in den Modellen auch berücksichtigt? Falls ja: wie groß sind die Effekte?

Antwort: Sogenannte modale Verlagerungen aufgrund von Maßnahmen können grundsätzlich auftreten und in einem gesamtstädtischen Verkehrsmodell auch abgebildet werden.

Eine Berechnung modaler Verlagerungen wäre nur auf gesamtstädtischer Ebene sinnvoll möglich, jedoch nicht in einer modellgestützten Umlegung von Verkehrsströmen in einem kleinen Teilraum des Stadtgebietes. Die gesamtstädtische Betrachtung einer sehr kleinräumigen Verkehrslenkungsmaßnahme wäre unverhältnismäßig aufwändig und teuer, und es erscheint wenig plausibel, dass modale Veränderungen aufgrund punktueller Eingriffe im gesamtstädtischen Rahmen überhaupt signifikant auftreten würden.

Indem das kleinräumige Modell an aktuellen Verkehrszahlen geeicht wurde, sind immerhin die modalen Effekte, die in den zurückliegenden Jahren durch das Zusammenwirken vieler Maßnahmen und Entscheidungen im gesamten Stadtgebiet erzielt wurden, bereits in das Zahlenwerk eingeflossen.

Die Verkehrserhebungen zeigen, dass es sich beim Kfz-Verkehr in der Rempartstraße zu einem großen Teil um Quell- und Zielverkehr auf Grund der dortigen Parkieranlagen und des gewerblichen Verkehrs handelt. Viele dieser Fahrten haben einen größeren räumlichen Einzugsbereich. Kleinere „Erschwernisse“ durch verkehrsrechtliche Änderungen werden nicht in nennenswertem Umfang zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel führen.

Frage: Gibt es empirische Belege, dass eine Verkehrsberuhigung zu mehr Verkehr in der Umgebung führt? Führt eine Sperrung der Rempartstraße zu mehr Verkehr in der Umgebung?

Antwort: Es ist denkbar, dass manche Verkehrsteilnehmende sich für andere Ziele (z. B. andere Parkhäuser) oder andere Routen entscheiden, wenn das Durchfahren des Straßenzugs Belfort-, Rempart-, Wallstraße erschwert wird. Soweit kleinräumige Alternativrouten zur Auswahl stehen, ist jedoch naheliegend, dass ein großer Teil der Verkehrsteilnehmenden sich für diese entscheiden wird. Deshalb muss eine Bewertung der verschiedenen Varianten diese Reaktionen aufzeigen und für eine faire

Gesamtabwägung darstellen, wo Verkehrsabnahmen in der einen Straße voraussichtlich zu Verkehrszunahmen in einer anderen Straße führen.

Auf Grund der erfolgten starken Abnahmen des Kfz-Verkehrs im Straßenzug Wilhelm-, Belfort-, Rempart-, Wallstraße ist davon auszugehen, dass vor allem solche Kfz-Fahrten im Straßenzug verblieben sind, die (aus Sicht der Verkehrsteilnehmenden) nicht so leicht zu verlagern sind. Aus diesem Grund geht die Verkehrsuntersuchung davon aus, dass sich die Gesamtzahl der Kfz-Fahrten im Betrachtungsraum durch die Maßnahmen der verschiedenen Varianten nicht oder nur geringfügig verändert.

Eine Sperrung der Rempartstraße würde daher nicht bedeuten, dass der Verkehr insgesamt einfach „verschwindet“. Der größte Teil des Verkehrs würde sich voraussichtlich auf andere Routen verlagern. Die Untersuchung zeigt auf, wo diese zusätzlichen Belastungen zu erwarten sind und wie stark sie ausfallen. Diese Auswirkungen werden bei der weiteren Abwägung der Verkehrsführungsvarianten berücksichtigt.

Frage: Wäre eine Ableitung des Verkehrs über die Luisenstraße statt über die Kaiser-Joseph-Straße möglich?

Antwort: Die Luisenstraße ist eine kleine Quartiersstraße, überwiegend durch Wohnnutzung geprägt und heute als Fahrradstraße ausgewiesen. Eine zusätzliche Belastung der Luisenstraße würde sowohl der heutigen Nutzung und Funktion als auch den städtebaulichen Zielsetzungen für den Straßenraum entgegenstehen. Daher wird eine stärkere Verlagerung von Kfz-Verkehr auf die Luisenstraße nicht als geeignete Lösung angesehen.

Frage: Wir sind als Arztpraxis darauf angewiesen, dass kranke Patienten vorfahren können. Wird dieser Aspekt berücksichtigt? Wer sorgt sich um die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr?

Antwort: Die Erreichbarkeit aller Gebäude wird auch künftig sichergestellt. Dazu gehören die Erreichbarkeit für Bewohnerinnen und Bewohner, für Besuchende der vorhandenen Nutzungen und damit auch für Patientinnen und Patienten der Arztpraxen sowie für den Wirtschafts- und Lieferverkehr. Auch der Bedarf an Behindertenparkplätzen wird berücksichtigt.

Frage: Wird die Planung des Radschellwegs von Kirchzarten über Kathäuserstraße, Wallstraße und Rempartstraße hin zum Hauptbahnhof mitberücksichtigt?

Antwort: Der heute bereits starke und künftig voraussichtlich weiter zunehmende Radverkehr wird bei der weiteren Planung berücksichtigt. Eine konkrete Planung oder eine politische Festlegung für die Führung eines möglichen Radschnellwegs Freiburg-Ost durch die genannten Straßen gibt es bislang nicht. Ob eine Radschnellverbindung im Straßenraum der Rempartstraße sinnvoll und umsetzbar ist, mit den weiteren Funktionen und Nutzungsansprüchen an den Straßenraum in Einklang gebracht werden kann und letztlich zu den Zielsetzungen einer Aufwertung der Straße auch für viele nicht verkehrliche Nutzungen passt, muss im weiteren Verlauf der Planungen entschieden werden.

Varianten

Frage: Die Variante Sperrung Rempartstraße West wurde ja bereits schon mal ein halbes oder Jahr versucht mit katastrophalen Auswirkungen insbesondere am Samstag auf das Abströmen der Fahrzeuge aus den Parkhäusern. Wie möchte man das bei dieser Variante ändern?

Antwort: Die erheblichen Rückstauprobleme bei der Ausfahrt aus der Kaiser-Joseph-Straße auf Schreiberstraße (B 31) und Kaiserbrücke waren der Grund für den vorzeitigen Abbruch der versuchsweisen Einbahnverkehrsregelung auf Höhe der Mensa im Jahr 2021 – wobei eine Einbahnverkehrsregelung nicht das Gleiche ist wie eine „Sperrung“. Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen wird die Verwaltung dem Gemeinderat diese Variante nicht empfehlen, wenn an der Ausfahrt aus der südlichen Kaiser-Joseph-Straße ähnliche Verkehrsstärken wie während der versuchsweisen Einbahnregelung zu bewältigen sind und es keine Möglichkeiten gibt, die Kapazität des Rechtsabbiegeverkehrs in die Schreiberstraße deutlich zu erhöhen.

Frage: Variante 2.1: Warum fließt der KFZ-Verkehr über die Kajo auf die B31ab und nicht über die Luisenstraße? Da gibt es einen freilaufenden Rechtabbieger auf die B31.

Antwort: Das Verkehrsmodell, mit dem die Verkehrsuntersuchung bearbeitet wurde, entscheidet sich bei der Routenwahl für die einzelnen Fahrbeziehungen jeweils für die schnellste Alternative. Von der Rempartstraße zur Schreiberstraße (B 31) oder Kaiserbrücke ist dies die Kaiser-Joseph-Straße. Diese Routenwahl des Verkehrsmodells ist letztlich auch realistisch und entspricht dem tatsächlichen Verkehrsverhalten, wie man es heute beobachten kann, wenn man die Verkehrsabläufe am Holzmarkt betrachtet.

Frage: Wie wird bei der Variante 2.2 der Fußverkehr der Studierenden zwischen dem Knotenpunkt und Rempartstraße berücksichtigt?

Antwort: Die Verkehrsuntersuchung trifft keine Aussagen zur Gestaltung des Straßenraums und einzelner Verkehrsanlagen in den verschiedenen Varianten – dies bleibt der späteren Planung vorbehalten. Deutliche Verbesserungen für den Fußverkehr – auch, aber nicht nur der Studierenden – sind ein wichtiges Ziel der Umgestaltung der Rempartstraße. Dieser Fußverkehr ist in seinen Wegebeziehungen und Bedürfnissen vielfältig – es geht keineswegs nur um die Wege zwischen der Mensa und dem Karl-Rahner-Platz oder dem Platz der Universität. Sowohl mit Mitteln der Straßenraumgestaltung (z. B. breite Gehwege, Rückbau der überbreiten Fahrbahnfläche, ein gestalterisch ansprechenderes Aufgreifen des heutigen Mittelstreifens in der westlichen Rempartstraße) als auch der Verkehrsregelung (z. B. Zebrastreifen, Geschwindigkeitsbeschränkung) kann diesen Bedürfnissen Rechnung getragen werden. Ob z. B. eine weitere Querungsmöglichkeit in der Rempartstraße erforderlich ist und wie diese gegebenenfalls gestaltet werden kann, wird im weiteren Planungsverlauf untersucht. Dabei werden insbesondere die tatsächlichen Wegebeziehungen und Anforderungen des Fußverkehrs berücksichtigt.

Frage: Warum ist der Vergleichsfall (Variante 1) nicht der aktuelle Zustand? Ihre Variante 1 ist doch nicht die Realität.

Antwort: Variante 1 ist kein Abbild des heutigen Zustands. Sie dient als neutraler Vergleichsfall: Unterstellt wird ein Zustand, in dem der gesamte Straßenzug Wilhelm-, Belfort-, Rempart- und Wallstraße „offen“ befahren werden kann. So lassen sich die Wirkungen der untersuchten Planfälle methodisch sauber und transparent gegenüberstellen.

Der aktuelle Zustand mit der Einbahnstraße (auf Höhe Amtsgericht) ist im Planfall 3.1 dargestellt und kann damit direkt mit den Varianten verglichen werden. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Praxis in Verkehrsuntersuchungen, um Unterschiede zwischen Varianten klar herauszuarbeiten.

Frage: Ist die Befahrung der Rempartstraße in beide Richtungen gesetzt?

Antwort: Nein, die Verkehrsuntersuchung ist ergebnisoffen angelegt. „Gesetzt“ sind Anforderungen wie die Anfahrbarkeit der an der Straße liegenden Nutzungen einschließlich der Parkhäuser oder die Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr. Die Verwaltung wird die Varianten für den Gemeinderat aufbereiten und Vorschläge zur Eingrenzung auf eine Auswahl von Varianten vorlegen.

Frage: Können die sehr gefährlichen Senkrechtparkplätze nicht schon vor der Umgestaltung entfernt werden?

Antwort: Im Jahr 2025 wurden zunächst nur die Senkrechtparkstände auf der Südseite in Längsparkstände umgewandelt, weil diese eine sehr hohe Frequenz an Ein- und Ausparkvorgängen hatten und entsprechende Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit verursachten. Die Senkrechtparkstände auf der Nordseite sind reine Car-Sharing-Standplätze mit deutlich geringerer Häufigkeit von Ein- und Ausparkvorgängen. Eine Umwandlung in Längsparker ist hier derzeit nicht beabsichtigt.

Frage: Ist das längerfristige Ziel der Stadt nicht auch (auch im Zuge der Klimaanpassung) den Autoverkehr generell zu reduzieren? Wie wird das bei der Verkehrsplanung berücksichtigt? In der Altstadt (Fußgängerzone) hatten wir in der Vergangenheit auch den Mut sämtliche Autos zu verdrängen. Heute sind wir alle dankbar. Warum besteht in der Rempartstraße nicht derselbe Mut?

Antwort: Die Stadt verfolgt grundsätzlich nachhaltige Ziele in der Verkehrsplanung. Auf gesamtstädtischer Ebene näher ausgearbeitet und mit zahlreichen Maßnahmen zur Umsetzung unterlegt ist dies im Klimamobilitätsplan Freiburg 2030, den der Gemeinderat im Sommer 2023 mit großer Mehrheit beschlossen hat. Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsführung eines einzelnen Straßenzugs muss dabei an der gesamtstädtischen verkehrspolitischen Strategie orientieren, jedoch zugleich konkrete funktionale Anforderungen der lokalen Umgebung berücksichtigen. Dazu zählt insbesondere die Anbindung der vorhandenen Parkieranlagen und die Anfahrbarkeit vorhandener Nutzungen einschließlich der Belieferung vielfältiger Geschäfte und der Mensa.

Frage: Wie schaffen wir es, den Raum für alle zu öffnen und zu gestalten? Wurde der Aspekt der barrierearmen Verkehrsplanung berücksichtigt oder wird er an zukünftigen Planungspunkten berücksichtigt? Also breite Bürgersteige, Kopfsteinpflaster, Zebrastreifen, ...

Antwort: Den Raum für alle zu öffnen, barrierefrei zu gestalten, vielfältig nutzbar zu machen, zu begrünen und auch gestalterisch aufzuwerten, ist der Kern der anstehenden Mehrfachbeauftragung zur Erarbeitung eines tragfähigen Umgestaltungskonzepts. Die Rempartstraße bietet hier wirklich viel Potenzial.

Datengrundlage & Verkehrszählungen

Frage: Wann wurden die Verkehrszählungen durchgeführt? Wurde berücksichtigt, dass es zwei Verkehre gibt – am Wochenende vs. an Werktagen? Wurden auch der aktuelle Frequenzrückgang / Verkehrsverlagerung aufgrund der hohen Spritkosten berücksichtigt?

Antwort: Die Verkehrszählungen fanden an mehreren Werktagen in der ersten Jahreshälfte 2026 statt. Die Erfassung des Durchgangsverkehrs erfolgte an zwei nicht aufeinanderfolgenden Tagen. Grundsätzlich werden Verkehrszählungen außerhalb der Ferienzeiten, an Werktagen sowie ohne größere Baustellen oder Verkehrsbehinderungen im Umfeld durchgeführt, um möglichst repräsentative Tage abzubilden. Der Radverkehr wird dauerhaft mittels einer stationären Zählstelle in der Rempartstraße erhoben. Um die Qualität dieser Daten zu prüfen, wurde eine videobasierte Radverkehrszählung durchgeführt. Im Verkehrsmodell sind übergeordnete Faktoren wie beispielsweise Bevölkerungsentwicklung und Preisentwicklung von Kraftstoffen hinterlegt und finden daher Berücksichtigung.

Frage: Was sind die Gründe, warum der Kfz-Verkehr in der westlichen Rempartstraße von 8.000 auf 3.000 gesunken ist in den letzten 15 Jahren? Wohin sind die Fahrzeuge ausgewichen? Ist auch der Gesamtverkehr in Freiburg zurückgegangen und wenn ja, warum?

Antwort: Nein, der Gesamtverkehr ist nicht zurückgegangen, aber es gab deutliche Verschiebungen von der Nutzung des Autos zu anderen Verkehrsarten, vor allem in den innerstädtischen Stadtteilen. Es gab zudem Veränderungen an der Achse Belfort-, Rempart-, Wallstraße: Die Kreuzungen mit der Kaiser-Joseph-Straße und der Werthmannstraße waren früher mit Ampeln geregelt. Durch die Umstellung auf Vorfahrtregelung zu Gunsten der Nord-Süd-Straßen (Kaiser-Joseph-Straße, Werthmannstraße) ist das Fahren auf der Ost-West-Verbindung deutlich mühsamer und unattraktiver geworden. Die Ausweisung des Platzes der Alten Synagoge als Fußgängerzone hat die Zufahrt zur Rempartstraße aus nördlicher Richtung erschwert. Auch die gestiegene Zahl an Radfahrenden sorgt dafür, dass man mit dem Auto nicht mehr so zügig durch kommt und zudem sehr aufmerksam sein muss.

Frage: Was sind die Kriterien und die Berücksichtigung für sensible Bereiche? Wieso sind die Schülerinnen und Schüler des Goethe Gymnasiums, die in der Mensa Mittagessen, nicht schutzbedürftig? Ist die Mensa an sich keine sensible Nutzung?

Antwort: Verkehrsteilnehmende haben unterschiedliche Anforderungen, um sich sicher im Verkehrsraum bewegen zu können. Studierende ohne körperliche Einschränkungen, die auf dem Weg vom Kollegiengebäude zur Mensa eine Straße mit mäßiger Kfz-Verkehrsbelastung und einem durch Poller gesicherten Mittelstreifen überqueren müssen, werden hierfür keine besondere Unterstützung benötigen. Für Fünftklässler*innen des Goethe-Gymnasiums, die in der Mittagspause die Mensa aufsuchen, ist der Schutzbedarf auf dem Weg dorthin schon größer, mit dem Zebrastreifen über die Rempartstraße an der Einmündung in die Kaiser-Joseph-Straße aber auch gut abgedeckt. Ein deutlich höheres Schutzbedürfnis gibt es regelmäßig für Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Für blinde Studierende ist die Querung der Rempartstraße auf dem Weg zur Mensa ein erhebliches Problem – nicht nur wegen des Autoverkehrs, sondern vor allem auch wegen der vielen Radfahrenden, die akustisch schwer zu verorten sind und zudem mitunter sehr schnell und manchmal sehr nah und rücksichtslos an blinden Verkehrsteilnehmenden vorbeifahren. Auch viele ältere Menschen mit eingeschränkter Sinneswahrnehmung und eher geringer Gehgeschwindigkeit sind als sehr sensible Verkehrsteilnehmer*innen mit erhöhtem Unterstützungsbedarf einzustufen. Die Mensa als nahezu ausschließlich von Studierenden oder anderen Erwachsenen genutzte Einrichtung wird daher nicht zu „sensiblen“ Nutzungen gezählt.

Frage: Gibt es Schwierigkeiten (Kreuzungen in der Rempartstraße), welche zu einem erhöhten Unfallrisiko führen? Wo ist die Unfallstatistik der beiden genannten „schwierigen“ Kreuzungen? Warum wurde die Kreuzung Werthmannstraße/ Rempartstraße nicht in die Planung einbezogen? Bei Sperrung der westlichen Rempartstraße für Kfz könnte diese deutlich weniger chaotisch werden.

Antwort: Die beiden an die Rempartstraße angrenzenden Knoten sind von vielen Verkehrsteilnehmenden gleichzeitig genutzt (Fuß, Rad, Kfz, Stadtbahn). Das kann zu einem erhöhten subjektiven Unsicherheitsgefühl führen und erfordert besondere Aufmerksamkeit. Die objektiven Unfallzahlen an den benannten Kreuzungen sind nicht kritisch. Besonders herausfordernd wären zusätzliche Linksabbieger, da diese grundsätzlich mehr Konfliktpunkte erzeugen und die Leistungsfähigkeit der Knoten (längere Wartezeiten, Rückstaus) negativ beeinflussen können. Der Knoten Werthmannstraße/ Rempartstraße ist nicht mit einbezogen, da dieser unabhängig der Verkehrsführungsvarianten nicht umgestaltet werden muss.

Frage: Warum wurden die Zahlen der Radfahrenden genannt, die Zahl der Fußgängerinnen und Fußgänger jedoch nicht?

Antwort: Die Anzahl der Zufußgehenden wurde nicht erfasst. Die hohe Anzahl und entsprechend die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger ist offensichtlich. Darüber hinaus sind aus oben genannten Videozählungen auch ganztägige Einblicke in die Fußverkehrsströme im Bereich der Einmündung Humboldtstraße/ Rempartstraße möglich.

Frage: Gibt es Daten darüber, ob der Radverkehr überwiegend Durchgangsverkehr oder Ziel- und Quellverkehr ist?

Antwort: Nein, dazu gibt es keine Daten.

Parkhäuser

Frage: Könnten im Modell die Auswirkungen der Schließung der Parkhäuser geprüft werden bzw. die Schließung eines Parkhauses? Ist der weitere Betrieb der Parkhäuser eine Rahmenbedingung? Gäbe es eine Möglichkeit, den Verkehr zu verlagern, dadurch, dass die Parkhäuser unattraktiv gemacht werden?

Antwort: Bei den Parkhäusern handelt es sich um genehmigte und baurechtlich gesicherte Nutzungen. Die Stadt muss deshalb sicherstellen, dass die Parkhäuser anfahrbar bleiben. Solange die Betreiber die Anlagen weiter betreiben möchten, ist der weitere Betrieb der Parkhäuser eine Rahmenbedingung, die im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen ist. Wie sich ein Wegfall eines der Parkhäuser auf den Verkehr auswirken würde, wurde deshalb nicht untersucht. Hinzu kommt, dass der auch für die Universität baurechtlich vorgeschriebene Nachweis von Stellplätzen genau in diesen beiden Parkhäusern erfolgt.

Frage: Kann eine der Garagen als Quartiersgarage für das Sedanquartier oder als Fahrradgarage (Parkhaus Mensa) umgenutzt werden? Hier könnten auch E-Bikes der Anwohnenden sicher abgestellt werden.

Antwort: Der Betrieb eines Parkhauses ist mit erheblichen Kosten verbunden, die i. d. R. über die Entgelte für die Parkhaus-Nutzung finanziert werden. Eine Umwandlung zur Quartiers- oder Fahrradgarage würde voraussehen, dass die Kosten entweder aus der neuen Nutzung oder durch Ausgleich der Einnahmeverluste aus öffentlichen Haushalten finanziert werden. Für beides gibt es derzeit keine realistische Perspektive.

Frage: Wurden Zahlen, vor allem zu den Zeiten, vom Parkhaus der Uni angeschaut? Denn es sieht doch so aus, als würden morgens ganz viele ins Parkhaus fahren. Dann wäre doch eine temporäre Variante 2.1 tagsüber gut, oder?

Antwort: Ja, das Parkhaus der Universität ist insbesondere vormittags stark nachgefragt. Temporäre Anordnungen können nützlich sein, haben aber mehrere praktische und planerische Nachteile.

- Unsicherheit und Verwirrung bei Verkehrsteilnehmenden: Kurzfristige Regeländerungen werden nicht immer bemerkt oder verstanden; Missachtung oder Fehlverhalten sind die Folge.
- Erheblicher Koordinations- und Verwaltungsaufwand: Genehmigungen, Ausschilderung und kurzfristige Verkehrslenkung erfordern Personalressourcen oder einen unverhältnismäßigen Einsatz von dynamischen Verkehrszeichen.
- Durchsetzung und Kontrolle schwierig/ aufwendig: Temporäre Maßnahmen benötigen verstärkte Überwachung, sonst ist die Wirkung gering.

Frage: Wie würde sich ein modaler Filter zwischen den Parkhäusern auswirken, sodass nicht der gesamte Kfz-Verkehr über die Kaiser-Joseph-Straße oder Wilhelmstraße abgeleitet werden muss, sondern sich aufteilt?

Antwort: Ob ein modaler Filter zwischen den Parkhäusern – auch unter Berücksichtigung anderer Belange wie Zufahrt für Rettungsdienste u. ä. – überhaupt machbar wäre, ist bislang nicht untersucht worden.

Die bauliche Umsetzung ist anspruchsvoll. Besonders gegen diese Variante spricht, dass es aus beiden Richtungen kommend eine Wendemöglichkeit vor dem modalen Filter benötigt. Diese beansprucht viel Platz, welcher Kfz an der Stelle nicht zugesprochen werden soll, und würde sich vermutlich ungünstig auf die Verkehrsabläufe im Straßenraum auswirken.

Frage: Wie viel Zeit muss die Parkplatzsuche dauern, damit ein P+R außerhalb der Rempartstraße genutzt wird? Kipp-Punkt: Wann ist für mich dieses Verkehrsmittel nicht mehr attraktiv?

Antwort: Die Antwort hierauf hängt von sehr vielen und auch persönlichen Faktoren ab und ist daher in diesem Rahmen nicht zu beantworten.

Anwohner, Nutzungen & Barrierefreiheit

Frage: Für Anwohner ist die Straße 24h/7d Verkehrsraum, um zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Auto ihren Lebensort in der Innenstadt zu erreichen. Fester Bestandteil sind nicht nur Mensa, 2 Parkhäuser, sondern dies ist auch Wohngebiet. Keine Partymeile vor allem nachts, bitte!

Antwort: Die Konflikte zwischen nächtlicher Lärmentwicklung und dem Ruhebedürfnis der Anwohner*innen sind der Stadt bekannt. Die Möglichkeiten zu einer Entschärfung der Konfliktlage im Rahmen der Planung sind allerdings sehr begrenzt bis nicht vorhanden. Ein Interessenausgleich muss hier im Rahmen baurechtlicher, gewerberechtlicher oder polizeilicher Einschränkungen erfolgen.

Verfahren, Zielsetzung und Zeitplan

Frage: Wann ist aus heutiger Sicht mit Baubeginn und Fertigstellung zu rechnen?

Antwort: Zum aktuellen Zeitpunkt ist hierzu keine verlässliche Aussage möglich, da im Verfahren noch wesentliche Aspekte offen sind. So muss beispielsweise zunächst geklärt werden, wie die Leitungsführung für die Fernwärme erfolgt. Ende 2026 sollen zunächst die Aufgabenstellung und der Auslobungstext beschlossen werden. Anschließend startet die Mehrfachbeauftragung, in deren Rahmen die Entwürfe erarbeitet und bewertet werden. Erst auf Grundlage des ausgewählten Entwurfs können die weiteren Planungsschritte sowie Aussagen zu Baubeginn und Fertigstellung getroffen werden.

Frage: Woraus besteht das Planungsteam? Sind auch Anwohner und Gewerbetreibende aus der Rempartstraße dabei?

Antwort: Das Planungsteam besteht aus Mitarbeitenden der Stadt Freiburg sowie den beauftragten Fachbüros. Darüber hinaus werden unterschiedliche Akteure in den Planungsprozess einbezogen. Hierzu gehört unter anderem die Begleitgruppe mit

Vertreterinnen und Vertretern des Gemeinderats, der Universität, der Bürgervereine sowie des Handels und Gewerbes. Die Anwohnenden wurden zudem über Postwurfsendungen und in Teilen auch durch persönliche Gespräche zu den Beteiligungsveranstaltungen eingeladen. Die Hinweise aus der Öffentlichkeit fließen in die weitere Erarbeitung der Aufgabenstellung ein.

Frage: Wer legt die Ziele fest? Wie unabhängig und ergebnisoffen ist die Zielfestlegung? Erfolgt eine Priorisierung verschiedener Anforderungen? Falls ja: wer legt wie die Prioritäten fest?

Antwort: Die bislang eher allgemein formulierten Ziele des Projekts wurden auf Grundlage einer Bewertung der heutigen Situation sowie der übergeordneten Leitziele für die Entwicklung der Freiburger Innenstadt erarbeitet. Die maßgeblichen Vorgaben und konkreteren Ziele für die Mehrfachbeauftragung werden in der Aufgabenstellung für die beteiligten Büros im Auslobungstext festgehalten, in den gemeinderätlichen Fachausschüssen beraten und vom Gemeinderat beschlossen. Zuvor sollen sie am 6. Oktober 2026 in einer weiteren öffentlichen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert werden.

Die eingereichten Entwürfe der Mehrfachbeauftragung werden von einem Bewertungsgremium aus fachkundigen Preisrichterinnen und Preisrichtern sowie Vertreterinnen und Vertretern des Gemeinderats beurteilt. Auf Grundlage dieser Empfehlung entscheidet der Gemeinderat über die Weiterbeauftragung des Siegerentwurfs. Die maßgeblichen Entscheidungen erfolgen somit jeweils durch den Gemeinderat.

Details zur Gestaltung

Frage: Ist direkt an den Häusern in der Rempartstraße (Fußweg, Kopfsteinpflaster) ein wasserdurchlässiger Belag geplant?

Antwort: Wahrscheinlich nicht: Im stark frequentierten Innenstadtbereich sind wasserdurchlässige Beläge an Hausfassaden aus technischen, sicherheits- und wartungsseitigen Gründen meist ungeeignet. Konkrete Nachteile sind beispielsweise mangelnde Barrierefreiheit, Wartungsintensivität, hoher Aufwand bei Winterdienst und Reinigung. Details wie zum Beispiel Oberflächenmaterialien werden erst im Rahmen der Mehrfachbeauftragung bearbeitet.

Frage: Wie werden in der westlichen Rempartstraße hinreichend breite Gehwege für Mensa-Schlange plus Fußverkehr realisiert, ohne mehr Fläche zu versiegeln als heute (also ohne den Hang zum Alleegarten zu versiegeln)?

Antwort: In der Aufgabenstellung für die Mehrfachbeauftragung wird auf die heutige Situation hingewiesen werden. Welche Lösung die beteiligten Büros für die Situation vorschlagen, bleibt abzuwarten. Anschließend besteht bei der weiteren Ausarbeitung der Planungen bei Bedarf die Möglichkeit, hier noch Optimierungen vorzunehmen.

Dialogphase

Die Abbildungen auf dieser Seite dienen der Verortung der Hinweise aus den Dialogphasen, die auf den folgenden Seiten nachgelesen werden können.



Abbildung 6: Übersichtsplan der Rempartstraße zur Verortung der Hinweise.

Im Folgenden sind die Hinweise, die in Phase 1 der Dialogphase (Ich-Perspektive) geschrieben wurden, wörtlich abgetippt.

Bei manchen Hinweisen wurde mit Buchstaben eine Verortung des Hinweises angegeben (z. B. „Bereich C“). Der Übersichtsplan zum Nachvollziehen, worauf sich die Hinweise beziehen, ist auf Seite 13 zu finden.

Runde 1: Betrachtung aus der Ich-Perspektive

Was gefällt mir an der Rempartstraße und Umgebung und soll so bleiben?

- Kompletter Altbaumbestand = Schatten
- Tanzbrunnen, Gastronomie im Bereich C¹ auf beiden Straßenseiten, Alleegarten
- Sitzgelegenheiten / Aufenthalt, Karl-Rahner-Platz
- Dass man mit dem Fahrrad durchkommt
- Sehr lebendige und vielfältig, „buntes Publikum“
- Toll, dass so viel Platz für Umgestaltung (in Innenstädten selten, dass so breit ist)
- Alleegarten schön grün
- Raum für viele unterschiedliche Gruppen
- Einige alte Bäume
- Es ist belebt aber nicht von Samstagtouristen geprägt!
- Wuselig / lebendig
- Lebhaftige Umgebung mit vielen Menschen
- Gastronomie, lebendige Gegend
- Abendstimmung am Tanzbrunnen
- Tanzbrunnen
- Mini-Verkehrinsel in der Mitte der Straße zum Erleichtern des Überquerens
- Tanzbrunnen
- Die Lebendigkeit
- Der Tanzbrunnen
- Vielfalt ansässiger Geschäfte
- Die Straße soll uneingeschränkt mit dem Auto befahrbar sein
- Dass man doch noch mit dem PKW durchfahren kann
- Bereich ab der Uni westwärts
- Tanzbrunnen
- Kleine Cafes / Restaurants
- Dass es so bleibt ist
- Potenziell großzügige öffentliche Räume, Kulturhistorisch bedeutsame Bauwerke, in Teilen gute alte Bäume
- Um den Tanzbrunnen sollte mehr Schatten sein, ein wunderbarer Ort
- Gefällt mir: schöne Bebauung, alte Bäume, Gewerbekanal bei KG I und IV
- Schöne Gebäude, Alleegarten
- Verbindungsweg für Radfahrende + Fußgänger*innen
- Viele schöne Restaurants + Cafés

¹ Verortung siehe Seite 13

- Die alte Bausubstanz die Hochallee, der Tanzbrunnen, die Hochallee der Tanzboden das Breisacher Tor + Gastronomie
- Tanzbrunnen
- Lebendiges Miteinander, Durchradeln zu können
- Aufteilung der Straße an der Mensa – Autos können nicht gefährlich überholen
- Offene Flächen, Grünflächen
- Belebter, urbaner Ort, verschiedene Nutzungen
- Die Durchmischung der Funktionen und Menschen
- Teilweise interessante Architektur
- Gastronomische + Einzelhandelnutzung in EG-Zone
- Tanzbrunnen, Mensagarten (Alleegarten), Karls-Rahner-Platz, tolle, lebendige Orte, teils schattig
- Lebend, Jung, Multi-Kulturell
- Der Tanzbrunnen
- Lebendiges Uni-Leben
- Vielfalt an Nutzung
- Das tolle Potenzial und die vielen Menschen die dort sind obwohl es so hässlich ist
- Die Lebendigkeit-Urbanität
- Tanzbrunnen schön, dass viel los ist
- Dass ich mit dem Fahrrad „schnell“ durchfahren kann
- Vielfalt
- Caféhausplatz – Qualität (Breisacher Tor) soll bleiben
- Tanzbrunnen = Tolles Kulturelles Angebot (Belebung abends)
- Die historischen Gebäude, die Vielfalt aus Uni, Geschäften, Gastronomie, die Lebendigkeit

Was stört mich aktuell in der Rempartstraße und Umgebung?

- Zu viel Asphalt, die Auto-Poser, Die Gefährdung der Studierenden vor der Mensa, der Durchgangsverkehr, zu wenig Platz für Zufußgehen
- Fehlende Verbindung (gestaltet mit Gartenstraße / Gastro
- Durchfahrende Autos gefährlich und unchillig vor allem zur Mittagspause
- Zu A: Kreuzung ist sehr stressig, D auch²
- Parkende Autos im Bereich C³, bspw. vor dem Chada Thai, stören die Querung für Fußgänger*innen von Restaurant zu Restaurant
- Überqueren (Mensa – Karl-Rahner-Platz) ist sehr anstrengend bzw. gefährlich
- Immer schwieriger werdende Situation für Anwohner insb. Parkmöglichkeiten
- Humboldtstraße autofrei/ getrennt von Rempart
- Autoverkehr in Bereich A⁴, wo viele Fußgänger*innen zur Mensa queren & warten → kein Autoverkehr zwischen Parkhaus und Rotteckring
- Kreuzung an der UB teils fast unmöglich regelrecht zu queren
- Zu wenig grün

² Verortung siehe Seite 13

³ Verortung siehe Seite 13

⁴ Verortung siehe Seite 13

- Chaotische Zustände, die teilweise gefährlich werden
- PKW
- Oberirdische Parkplätze (unübersichtliche Ein- und Ausparkmanöver)
- Provokantes Fahrverhalten von genervten Autofahrer*innen. Unangemessen hohe Geschwindigkeit.
- D⁵: mit dem Rad erlebe ich hier eine sehr unübersichtliche, gefährliche Situation
- (Rück-) Stau vor den Parkhäusern (+ Missachtung der Vorfahrtsregeln, die besonders bei Autos gefährlich werden)
- Zu viel Asphalt
- B⁶: Zufahrten zu den Parkgaragen sind für Radfahrende oft gefährliche Situationen
- Ich arbeite mit Fenster zur Straße (Bereich Breisacher Tor). Bei quasi jedem Blick aus dem Fenster sind Beinahe-Unfälle zwischen Autos, Fahrrädern und Personen zu Fuß zu sehen
- Parkhäuser ziehen Autos an (muss das günstigste Parkhaus direkt in der Innenstadt sein?)
- Autos! Insbesondere in der Mensazeit erlebe ich oft gefährliche Situationen
- Zu viele parkende & fahrende Autos – raus mit Autos
- Verkehrssicherheit
- Viele parkende Autos vor der Gastronomie
- Extrem breite Fahrbahn – Angst bei Querung
- Gefährlich für Studierende, da vor Mensa zu wenig Platz
- Während Mittagszeit ist die Schlange zur Mensa so lang, dass sie den Gehweg versperrt – Mehr Platz dafür
- Viele Wende- und Parkmanöver, die Verkehrsfluss behindern
- Sehr heiß an Sommertagen wegen Asphalt und aufgeheizten parkenden Autos
- Kreuzung Tanzbrunnen / Platz der Universität
- Chaos durch gemischten Auto- und Fahrradverkehr → am besten so weit möglich autofrei machen
- Flächenversiegelung
- Induzierter Verkehr durch Parkhäuser
- Chaotische abbiegende Autos in die Parkhäuser oder Stau stehende Autos vor den Parkhäusern
- Clash zwischen Mensagänger*innen und Durchgangsverkehr um die Mittagszeit bisschen anstrengend
- Die Straßenbreite führt zu nächtlichen Rasern auf dem sog. Kleinen Ring
- Verkehrspoller in Straßenmitte
- Die Studenten haben mittags vor der Mensa zu wenig Platz + Schatten
- Zu viel Asphalt zu breite Straße zu viel Durchgangsverkehr
- Wenn man mit dem Fahrrad zu den KG IV und KG I / II (wenn man vom Holzmarkt her kommt) fahren will muss man quasi entgegen der Fahrtrichtung vom Parkhaus fahren → um Treppen auf dem Karl – Rahner – Platz zu umgehen

⁵ Verortung siehe Seite 13

⁶ Verortung siehe Seite 13

- Wenn man von der Mensa Richtung Holzmarkt fährt ist man gezwungen auf der Kreuzung zu warten, wenn jemand den Zebrastreifen überquert – Bedürfnis: sicheres warten
- Unübersichtliche Situationen mit Autoverkehr für Radfahrende & zu Fußgehende, Wenig Platz um sich aufzuhalten – z. B. Menschen wegen der Mensa-Schlange auf der Straße
- Rückstau von Autos vor vollen Parkhäusern, zu schmale Fußwege
- Ineffiziente Platznutzung
- Die Straßenführung
- Der motorisierte Durchgangsverkehr
- Dass alles zubetoniert ist. Grau in Grau
- Die Musikbeschallung einzelner Gastronomen vor allem am WE
- Verkehrschaos, zu viele Parkplätze, Autos müssen besser vom Rest des Verkehrs getrennt werden (vorfahrt Fahrrad & Fußgängern lassen)
- Die unübersichtliche Vorfahrtsregelung an der Kreuzung KaJo Straßenbahn Rad / Auto Fußgänger
- Verkehr, Lärm, Partyversuche Mallorca-Meile
- Fahrradwege??
- Poser-Autos
- Kreuzungssituation vor dem Holzplatz ist super unübersichtlich
- Autoverkehr & Radverkehr harmonisieren nicht / sind schlecht getrennt
- Zu viele Autos, unsicher zu Fuß, unsicher per Rad (Straßenschäden)
- Dominanz Autoverkehr, soziale Dimensionen der Straße kommen zu kurz, nicht so viel grün / kein Beitrag zur Klimaanpassung
- Gastronomie darf nicht ausgeweitet werden bzw. Einhalten von Ruhezeiten ab 23:00
- Autos verstopfen Straße für alle, Campus zerschnittene Querung Uni / Mensa gefährlich, Mittags (Mensa) muss man auf Straße laufen – gefährlich
- Carsharing Plätze sind manchmal (an diesem Standort) herausfordernd (rückwärts ausparken und Radelnde)
- Zu viel Grau (Pflaster / Asphalt), versiegelte Flächen
- Querungen sind schwierig (zu Fuß), nicht gut einsehbare Auto-Verkehrssituation
- Zufahrten / Ausfahrten zu Parkhäusern ist stressig
- Radabstellmöglichkeiten zu wenig
- Die Zufahrt zur Unigarage + das Parkhaus gegenüber
- Zu viel Asphalt
- Unübersichtliche Straße im Parkhausbereich
- Unübersichtliche / gefährliche Situationen an den Parkhäusern
- Autos die ins Parkhaus wollen und nicht blinken
- Autos die auf Radweg „kurz parken“
- Zu viel Autoverkehr
- Zu viele Autoparkplätze
- Die Straße durchschneidet durch den Autoverkehr den Campus
- Viel Asphalt / Versiegelung wenig Schatten

- Unübersichtlichkeit (kreuzende Fußgänger, parkende Autos, aus Tiefgarage kommende Autos – wer hat Vorfahrt?)
- Zufahrt zur Uni-Tiefgarage ist viel zu breit
- Die Straße ist für Anwohner und Parkhausnutzer in Richtung West – Belforts. nicht mit Auto oder Motorrad befahrbar
- Zunehmende Lärmbelastung nachts im Sommer durch Party auf dem Karl Rahner Platz
- (Sämtliches) Verkehrschaos vor den Parkhäusern
- Verkehr vor der Mensa – zu viele Autos
- Schlechter Zustand der Straße
- Rücksichtsloses und gefährliches Verhalten von Radfahrern und PKW
- Immer weiter reduzierte Anwohnerparkmöglichkeiten in den letzten Jahrzehnten (zus. gd. [Anmerkung der Redaktion: zusätzlich geduldet] Seitenstreifen)
- Auto-Durchgangsverkehr
- Parkierende KfZ
- Zu wenig Grün zu viel Asphalt
- Wenig Platz für Zufußgehende
- Die Autos & Parkplätze – Lebensgefahr für Radfahrer & Fußgänger – deshalb Rempartstr. Autofrei!
- Zu viel Asphalt, zu wenig Platz für Fußgänger
- Tunnellösung für Parkgarage? (besonders am Samstag)
- Die oberirdischen Parkplätze und ganz schlimm die Senkrecht-Parker, die sehr gefährlich für Radfahrende sind auch in der Eisenbahnstraße!!
- Übersichtlicher Verkehr
- Die Verkehrsgewalt durch rücksichtlosen KFZ-Verkehr
- Einfahrt in die Wallstraße
- Die Scheinlösung „Fahrradstraße“
- Die vielen parkenden Autos
- Stau vor den Tiefgaragen
- Parkende Autos sind zu viel
- Zu viel Asphalt
- Autoverkehr vor der Mensa

In Zukunft würde ich mich dort (noch) lieber aufhalten, wenn ...

- Mehr (konsumfreie) Sitzplätze im Schatten z.B. Sitzpodeste
- Wenn der bisher unterirdische Gewerbekanal bei A sichtbar / zugänglicher wäre
- Kein Durchgangsverkehr
- Brücke vom KG IV zur Mensa
- Einbindung von Gewerbebach
- Fahrradstellplätze auf jetzigen Parkplatzflächen statt Gehwegen
- Kanal neben KG IV nutzbar gemacht wird
- Es sich weniger aufheizen würde
- Es einen Zugang zu Wasser gäbe
- Bepflanzte Insel

- Fahrradparkplätze beibehalten bzw. erhöhen
- Mehr Aufenthaltsorte ohne Konsumzwang
- Wenigere / keine PKW
- Mehr Schatten durch bspw. Bäume
- Mehr Sitz-/ Verweilmöglichkeiten
- Wasserzugang / Kanal zum Abkühlen & Erholen
- PKW allerhöchstens aus Richtung Holzmarkt bis Parkhäuser
- Weniger versiegelte Flächen
- Mehr Aufenthaltsräume + Begrünung
- Die Straße soweit als möglich verkehrsberuhigt wäre
- Deutlich mehr Schatten und grün
- Außengastronomie!
- Mehr Sitzgelegenheiten
- Studierende sicher queren können bzw. der Bereich Karl-Rahner-Platz Tanzbrunnen stark verbessert wird
- Weniger Lärm Weniger Autos
- Mehr Bäume, Weniger Durchgangsverkehr
- Westliche Zu- und Ausfahrt beschränkt andere – kein motorisierter Individualverkehr
- Gittersteine oder Schotterweg für Fußgängerwege
- (Getrennte) und sichere Fahrradsuren, auf denen keine Autos fahren
- Einladende Grünflächen mit Schatten
- Wenn der Karl-Rahner-Platz besser integriert und zugänglich wäre
- Noch mehr grün und Sitzplätze da wären
- Trinkwasserbrunnen
- Wenn die Kreuzung zum Ring übersichtlicher wäre
- Die Straße Autofrei wird (min. zwischen Punkt A & B auf der Karte⁷), weniger Versiegelung, mehr grün, mehr natürlicher Schatten, sicherer Radverkehr & mehr Fahrradständer
- Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten / Sitzgelegenheiten
- Mehr / bessere Möglichkeiten zum Unterbringen der Fahrräder
- Die Straße nach ihrer tatsächlichen Nutzer*innen gestaltet wird
- KG IV autofrei mit der Mensa verbunden wird – ein Campus
- Durchgangsverkehr beenden, Mehr grün, mehr Entsiegelung, Sitzgelegenheiten, Außengastronomie
- Klare Verkehrsführung → Trennung Fahrrad – Auto
- Vor Autos geschützte Radwege
- Platz für alle
- Einbindung des Bachs in Grünflächen + Schaffung von Grünflächen
- Bessere Beschilderung (z.B. PLS, Parkmöglichkeiten)
- Wenn es weniger laut wäre
- Frei von motorisiertem Verkehr
- Wenn es weniger Konsumzwang gäbe

⁷ Verortung siehe Seite 13

- Verkehrsberuhigt
- Mehr Grünflächen oder z. B: ein Bächle da wären. Nette Sitzgelegenheiten statt Parkplätzen
- Mehr Flächen zum Verweilen gäbe Einbahnstraße für KFZ Mehr Außenplätze für Gastronomie, mehr grün und weniger Asphalt
- Grüner Bereich, „Luftqualität“
- Wenig Sitzmöglichkeiten außer Gastro
- Ein Brunnen in dem es Wasser gibt wäre schön
- Mix aus Beruhigung und dennoch Erhaltung von Parkplätzen – ohne Parkplätze & Autos kommt keiner mehr in die City – keine Menschen – Geschäfte, Cafés etc. leiden
- Wäre schöner wenn:
 - Wasser zugänglich wäre für alle
 - Mehr grün
- Es ruhige(re) Aufenthaltsmöglichkeiten / Sitzgelegenheiten gäbe
- Mehr grün / Bäume gibt
- Mehr grün, mehr Bäume, mehr Aufenthaltsmöglichkeiten, bessere Bedingungen Fuß- + Radverkehr
- Mehr Außenbereiche für Gastro & Aufenthaltsbereiche ohne Konsumzwang
- Weniger Autoverkehr, können Parkhäuser in Frage gestellt werden?
- Mehr von Aufenthaltsflächen
- Genug Platz für Mensa-Schlange
- Entsiegelung von Flächen
- Keine „Autopfropfen“ in der westl. Rempartstr.
- Sitzmöglichkeiten
- Es mehr Schatten, Bäume und sehr viel breitere Fußgängerwege geben würde. Außerdem wären Sitzmöglichkeiten wünschenswert. Wenn ich als Fußgänger*in sicherer die Straße queren könnte
- Breitere Gehwege, mehr grün, klare Radspuren
- Autos als Gast
- Außengastro im Bereich C-D⁸
- Es nur noch höchstens ein Parkhaus gäbe, weniger Durchgangsverkehr, es mehr Bäume gäbe
- Bäume, Schatten, Wasser – offener Kanal?
- Wenn der Hochalleegarten besser zugänglich wäre
- Rechts + links keine Autos parken
- Zentrales Fahrradparkhaus
- Beruhigte Verkehrsführung
- Wenn dort durchgehend Bäume wären evtl. mehr auf der Südseite für mehr SCHATTEN
- Es noch mehr Bäume & Sitzgelegenheiten gibt
- Mehr Sitzmöglichkeiten
- Umwandlung der Parkhäuser in Anwohnerparkplätze?

⁸ Verortung siehe Seite 13

- Trinkwasserstellen öffentliche WC's
- Wenn dort keine oberirdischen PKW-Stellplätze wären
- Das PKW-Gekurve macht es für FussgängerInnen und RadfahrerInnen gefährlich
- Autos / mot. Verkehr minimiert
- Entsiegelung, mehr Grün + Bäume
- Karl – Rahner – Platz als Grünoase
- Möglichkeit zur Straßen Café-Stand
- Mehr Fußgängerzonen, Sitzmöglichkeiten, Grünflächen, klare räumliche Trennung der Verkehrsteilnehmer gäbe
- Mehr Entsiegelung, Wasser an der Oberfläche
- Vom Autoverkehr befreite Straße
- Weniger Autos
- Mehr Grün
- Mehr kulturelles Angebot (bsp. Kultur Kyosk Stühlinger Park)
- Mehr Schatten, mehr Sitzmöglichkeiten, weniger Autos
- Aus der Rempartstraße ein „shared place“ entsteht mit viel grünen Flächen auch zum versickern
- Keine Parkplätze auf der Straße / kein KFZ-Verkehr
- Vorrang für Fußverkehr: primär Studierende
- Es mehr Grünflächen / Sitzgelegenheiten gäbe
- Welche Abschnitte sperren für Autoverkehr? Da kann es schön werden
- Mehr Außengastro
- Viel schattige Außengastronomie zu erschwinglichen Preisen.
- (fast) kein Autoverkehr in der Rempartstraße
- Wenn ich Wasser in der Rempartstraße sehen und hören könnte! (Kanal?)
- Alleegarten zugänglicher und ohne Autowege kreuzen zum Platz der alten Synagoge

Runde 2: Einnahme einer anderen Perspektive

Im Folgenden sind die Hinweise, die in Phase 2 der Dialogphase (weitere Perspektiven) geschrieben wurden, wörtlich abgetippt.

Die Seniorin – Ingrid (76)

Barrierefreiheit • Komfort • Kurze Wege

Ich bin Ingrid (76) aus Neuburg und ich bin mehrmals in der Woche in der Innenstadt – bei Arztpraxen, zum Einkaufen oder rund um den Holzmarkt, um Bekannte zu treffen. Kürzere Strecken gehe ich zu Fuß, ansonsten nehme ich Bus und Straßenbahn.

In den vergangenen Jahren achte ich mehr auf Hindernisse im Straßenraum als früher. Unebene Beläge, fehlende Sitzgelegenheiten oder lange Wege zwischen Querungsmöglichkeiten machen das Vorankommen manchmal anstrengender, zumal ich seit 3 Jahren einen Gehstock benötige und nicht mehr so flink bin wie früher.

Ich möchte auch zukünftig hier unterwegs sein und wünsche mir Orte in der Innenstadt, die auch für ältere Menschen angenehm nutzbar sind. Aber natürlich sollte eine attraktive Innenstadt allen Generationen zugutekommen!



Persona	Welche Bedürfnisse hat ... in der Rempartstraße und Umgebung?	Wie machen wir die Rempartstraße und Umgebung für ... angenehmer?
Ingrid (Gruppe 1)	• Ruhe • Mehr Rücksicht • Barrieren abbauen • Viel mehr Platz für Rollator & co. – Bewegungsfähigkeit fördern • Übersichtlichkeit (Verkehr) • Kühle Orte • Trinkwasser • Bank zum sitzen	• Querungshilfe Verkehrsinsel • Beschattung (Bäume) • Spuren für verschiedene Geschwindigkeiten (sowohl Fahrrad als auch zu Fuß) • Schmalere befahrene Straße • Mehr Zebrastreifen v.a. KaJo-Querung • Barrierefreie öffentliche Toilette • Kein Durchgangsverkehr (Autos) • Barrierefrei in den Alleegarten • Gute Beschilderung • Trinkwasserbrunnen • Visuell sichtbare Spur für ältere Menschen sowohl zur Querung als auch entlang der Straße • Weniger ruhender Verkehr

Ingrid (Gruppe 2)	• Strukturierte & Übersichtliche Verhältnisse • Hinweisschilder (z.B. Arztpraxen) • Mehr Ruhe und gedrosselte Geschwindigkeiten	• Überquerungsmöglichkeiten (Zebrastrifen der da ist, ist ungut platziert) • Breite & ebene Gehwege • Konsumfreie Sitzgelegenheiten • Mehr Schatten + Entsiegelung + Wasserspender • Abgesenkte Bordsteine
----------------------	---	--

Die Anwohnerin – Aylin (42)

Ruhe • Wohnqualität • Verlässliche Erreichbarkeit

Ich bin Aylin (42) und lebe mit meinem Partner in einer Wohnung nahe der Rempartstraße zwischen Sedan-Quartier und Innenstadt. Wir lieben die zentrale Lage mit den kurzen Wegen – alles erreichen wir zu Fuß oder mit unseren Rädern. Aber: Verkehr, Lieferungen und Besucherströme gehören auch zum Alltag, wenn man in dieser Lage wohnt. Besonders in den Sommermonaten wird deutlich, wie viele unterschiedliche Nutzungen hier aufeinandertreffen.

Ich freue mich über jeden Schritt, der den Aufenthalt in der Straße verbessert und mehr Grün bringt. Trotzdem sollten Freunde, Familien oder Handwerksbetriebe weiterhin unkompliziert ankommen können.



Persona	Welche Bedürfnisse hat ... in der Rempartstraße und Umgebung?	Wie machen wir die Rempartstraße und Umgebung für ... angenehmer?
Aylin (Gruppe 1)	• Handwerkparkplätze • Mehr grün • Fuß- und Fahrrad – freundlich ÖPNV • Fahrrad-Abstellplätze	• Zugang zu PKW-Stellplätzen für Anwohner / Besucher, Handwerk – Parkhäuser • Schallabsorbierende Elemente wie z.B. Bäume, Büsche, Gras • Weniger Versiegelung mehr grün • Gut einsehbar und ausgeleuchtet – Sicherheit • Zugang für Fahrrad und Fußverkehr • Überdachte Fahrradstellplätze
Aylin (Gruppe 2)	• Ruhiger Verkehr in den Abendstunden • Bäume, Schatten, Entsiegelung • Sicherheit für ihre Kinder + Senioren (ggf.) • Außengastronomie am besten nur bis 22 Uhr	• Keine Möglichkeit für Ringverkehr (kein Autoposen) • Raserei von Autos (Poser) nachts unmöglich machen • Klare Lieferzeiten danach kein Lieferverkehr • Anwohnerparkplätze in den beiden Parkhäusern

		• Illegale Nutzung unterbinden mithilfe von Pollern • Idee: Berechtigungsscheine für Lieferverkehr und Handwerker. Anwohner können dann auch z.B. 12 Berechtigungsscheine pro Jahr bekommen • Mehr Zugangsmöglichkeiten zum Karl-Rahner-Platz
--	--	---

Der Quartiersbewohner – Matteo (47)

Wohnqualität • Erreichbarkeit • Ausgewogene Lösungen

Ich bin Matteo (47) und lebe mit meiner Familie im Sedanquartier. Die Innenstadt nutzen wir regelmäßig zum Einkaufen, für Restaurantbesuche oder auch kulturelle Angebote.

Ich begrüße Maßnahmen, die die Rempartstraße attraktiver und lebenswerter machen – das würden wir auf jeden Fall nutzen! Jedoch kenne ich auch Beispiele aus Städten, bei denen Verkehrsberuhigungen zwar an einer Stelle Verbesserungen gebracht haben, an anderer Stelle jedoch neue Belastungen entstanden sind. Deshalb interessiert mich besonders, wie unterschiedliche Interessen miteinander in Einklang gebracht werden können und wie sich auch unser Wohnumfeld verändert.



Persona	Welche Bedürfnisse hat ... in der Rempartstraße und Umgebung?	Wie machen wir die Rempartstraße und Umgebung für ... angenehmer?
Matteo (Gruppe 1)	• Wie: attraktiver & lebenswerter ◦ Mehr grün, weniger Versiegelung ◦ Plätze um sich aufzuhalten – Bänke, Trinkbrunnen, Schatten ◦ Außengastro • Deutliche Verkehrsberuhigung mit Fokus auf Rad & zu-Fuß • Möglichkeiten zum Anwohner*innen parken & Lieferverkehr • Wichtig ist die Erreichbarkeit der Geschäfte, der Gastro sowie der Kindergarten und die Arbeit. Das Wohnquartier Sedan sollte möglichst ruhig sein. Die ganze Familie soll sicherer zu Fuß + mit dem Rad unterwegs sein können.	• Bedürfnisse: ◦ Attraktivität der Straße ◦ Ausgewogene Wohn- & Aufenthaltsumgebung • Verkehrsberuhigung in der Rempart sollte nicht zu mehr Verkehr / Parken im Sedanviertel führen • Für den Weg Sedanviertel ↔ Zentrum braucht es sichere Fuß- und Radwege. Um Ruhe im Viertel zu bekommen, sollte der Durchgangsverkehr mehr begrenzt sein

	• Verkehrsberuhigung bringt mehr Wohnqualität • Die Erreichbarkeit muss erhalten bleiben, Anwohner nutzen die Straße	
Matteo (Gruppe 2)	• Bitte keine Verkehrsverlagerung ins Sedan-Quartier! • Mehr Angebote ohne Konsumzwang auch für Kinder wäre gut (a) • Spielplatz / Wiese (b)⁹ • Rempartstraße als letzte Ausweichstraße für PKW könnte gut sein • Evtl. sind weniger Parkplätze im Sedan pro Wohnung verfügbar, wenn in der Rempartstraße welche wegfallen	• Bereich zwischen den Parkhäusern: weniger Parkplätze mehr Begrünung • Siehe oben (a), (b)¹⁰ • Durchgehende markierte Radwege vom Sedan durch die Rempart

Der Praxisinhaber – Dr. Michael (53)

Erreichbarkeit • Patientenfreundlichkeit • Attraktive Umgebung

Ich bin Michael (53) und habe seit vielen Jahren eine Facharztpraxis direkt in der Rempartstraße. Meine Patientinnen und Patienten kommen aus Freiburg und dem Umland - zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Nahverkehr. Einige sind aufgrund ihres Alters oder gesundheitlicher Einschränkungen auf das Auto angewiesen.

Auch meine Mitarbeitende müssen zur Arbeit gelangen und Lieferungen für die Praxis zuverlässig ankommen. Daher ist mir wichtig, dass meine Praxis weiterhin gut erreichbar bleibt.

Sicherlich kann die Rempartstraße noch viel attraktiver für den Aufenthalt werden – aber muss das ein Widerspruch zu einer guten Erreichbarkeit sein?



Persona	Welche Bedürfnisse hat ... in der Rempartstraße und Umgebung?	Wie machen wir die Rempartstraße und Umgebung für ... angenehmer?
Dr. Michael (Gruppe 1)	• Erhaltung der Parkhausgebühren für Patienten • Einfache (Waren-) Anlieferung ggf. Zoniert	• Fahrradständer + Bänke vor der Praxis • Halbierung Parkplatz für Fahrräder / oder Nutzende Rempartstraße

⁹ Verortung siehe Seite 13

¹⁰ Verortung siehe Seite 13

	• Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, Barrierefreiheit • Jobticket	• Grüngestaltung für bessere Aufenthaltsqualität bei Wartezeiten Patienten (statt im Wartezimmer hocken) • Parkplätze weg, dafür oberirdisch Kurzparkzonen • Lieferzonen • Reservierung Parkplätze in Parkhäusern für Patienten
Dr. Michael (Gruppe 2)	• Erreichbarkeit für Patient*innen & Mitarbeitende + Anlieferung • Barrierefreiheit	• Sichere Querungen • Zebrastreifen • Radstellplätze • Temporäres Parken für Anlieferung + Taxis (ältere Patienten) • Vergünstigtes Parken für Patient*innen im Parkhaus • Sitzplätze für Menschen mit (temporären) Behinderungen

Der Lieferfahrer – Christian (38)

Zuverlässige Anlieferung • Kurze Wege • Funktionierende Logistik

Ich bin Christian (38), arbeite für einen regionalen Lieferdienst und beliefe täglich Gastronomiebetriebe sowie die Mensa in der Rempartstraße, aber auch Kunden am Holzmarkt und in der Kaiser-Joseph-Straße. Meine Touren sind eng getaktet und häufig müssen Waren innerhalb kurzer Zeitfenster ausgeliefert werden.

Für mich sind geeignete Ladezonen, kurze Wege und verlässliche Anfahrtsmöglichkeiten besonders wichtig.

Ich weiß, dass viele Menschen sich weniger Verkehr wünschen. Aber am Ende ist eine gut funktionierende Innenstadt eine Innenstadt, in der Waren, Dienstleistungen und Menschen zuverlässig an ihr Ziel kommen.



Persona	Welche Bedürfnisse hat ... in der Rempartstraße und Umgebung?	Wie machen wir die Rempartstraße und Umgebung für ... angenehmer?
Christian (Gruppe 1)	• Lieferzonen, die nicht Zweckfremd zugeparkt werden • Zugang zu Anlieferungsflächen vor Mensa, vor KG1 • Haltemöglichkeiten in den Bereichen die nicht zwischen Mensa und KG4 liegen (Paketzustellung)	• Temporäre Haltezonen (verteilt auf die Straße) – auch für Anwohner*innen nutzbar • Keine Durchfahrtstraße, Wendemöglichkeit für große Fahrzeuge (Mensa)

	• „Stadtteilparkhaus“ f. Anwohner als reservierte Fläche im Parkhaus	• Christian braucht gut erreichbare, ausreichend große Halteflächen • Temporäre Lieferzeiten (wie in Innenstadt / Fußgängerzonen) • Verlässliche 'letzte Mile' Dienste! • Strenger geregelte Anlieferungszeiten
Christian (Gruppe 2)	• Weniger Radfahrende • Weniger querende Zufußgehende • Genügend Platz zum Ein- und Ausladen • Stellplätze für Betriebe • Freie, sichere & ausreichend große Spur • Mehr Zebrastreifen • Trennung Fahrrad / Auto	• Rücksichtsvolles Verhalten aller • Gekennzeichnete Ladezone • Temporeduzierung • Umstellung E-Transportes / Lastenräder • Einbahnstr. Für Autos D→A¹¹ (nur Liefer- / Geschäftsverkehr) • Mehr Fußgängerüberwege • Standplätzen am Straßenrand für Liefer- & Geschäftsverkehr • Anwohnerparken in Parkhäusern • Ruhenden Verkehr aus der Straße raus dafür Ladezonen

Die Schülerin – Leonie (15)

Sichere Wege • Selbstständigkeit • Platz für junge Menschen

Ich bin Leonie (15) und gehe aufs Goethe-Gymnasium am Holzmarkt. Meistens fahre ich mit dem Rad, aber manchmal nehme ich auch die Stadtbahn zur Schule. Nach der Schule treffe ich mich gerne mit Freundinnen und Freunden in der Innenstadt. An der Rempartstraße wären Orte zum kostenfreien Sitzen, Treffen und Verweilen schön. Oft ist es in der Rempartstraße richtig hektisch. Besonders an Kreuzungen fühle ich mich manchmal unsicher, wenn viele verschiedene Verkehrsteilnehmende gleichzeitig unterwegs sind. Da wünsche ich mir, dass die Wege übersichtlicher und sicher nutzbar sind.



Persona	Welche Bedürfnisse hat ... in der Rempartstraße und Umgebung?	Wie machen wir die Rempartstraße und Umgebung für ... angenehmer?
Leonie (Gruppe 1)	• Raum für Jugend • Markierte Wegführung (rote Farbe?)	• Zebrastreifen über Kaiser Jos. Straße + Ampel für Straßenbahn

¹¹ Verortung siehe Seite 13

	• Radwege räumlich getrennt • Nur ein entferntes Auto ist ein gutes Auto • Alles Parken vor der Schule bringt Gefahr & stress – weg damit • Sichere und genügend Fahrradabstellplätze • Kein motorisierter Verkehr • Sitzgelegenheiten / Gruppenplätze zum Plausch / Pause • Holzmarkt schnell + sicher überqueren (Tram, schnelle Räder, Autos)	• Neue Vorfahrt für Rempartstraße – Wallstraße Achse • Abstellen Fahrräder • Konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten • Sitzgelegenheiten vor Amtsgericht ausweiten / verbessern • Kostenloser ÖPNV, damit weniger motorisierter Verkehr in der Innenstadt ist • Ruhigere Verkehrsführung • Sitzgelegenheiten in Mittagspause nach Schule • Alle Autos und illegales parken vor dem Goethe weg
--	--	--

Weitere Hinweise („weiße Wand“)

Im Folgenden sind die Hinweise, die an der „weißen Wand“ eingebracht wurden, wörtlich abgetippt.

Hinweise zur Umgestaltung	Hinweise zur Verkehrsführung
• Visionäre hatten den Mut, alle Autos aus den heutigen Fußgänger*innenzonen zu werfen. Heute sind wir alle dankbar. Habt den selben Mut. Rempartstraße Autofrei. • Bitte die SMV / SIV des Gymnasiums bzw. die Lehrer & Lehrerinnen miteinbeziehen • Schülerinnen und Schüler, die in der Mensa Mittagessen sind schutzbedürftig • Der Verkehr sollte auf jeden Fall in der Rempartstraße komplett unterbrochen werden, sonst ist die Umgestaltung stark eingeschränkt – sowohl Aufenthaltsqualität, als auch Sicherheit verändern sich nur durch eine Sperrung im relevanten Maß • Fahrradparkhaus im Bereich wo ohnehin Fahrräder stehen, Geschosse darüber setzen • Autofreie Innenstadt ganzheitlich planen, nicht +1 nur (Fokus auf) Rempartstraße • Aus Sicht der vielen Radfahrer und Fußgänger denken. Nicht aus Sicht der wenigen KFZ • Größer denken: Altstadt komplett autofrei (Anwohnerparken in den Parkhäusern mit einem Zufahrtsweg) (Ausnahmen für Handwerker, Lieferung, etc.) • Habt Mut • Mittelfristig rekommunalisierung der Parkhäuser + Umwidmung zum Fahrradparkhaus • Westlichen Teil der Rempartstr. Für Autos sperren – schafft auch mehr Platz für Grün + Sitzgelegenheiten (konsumfrei)	• Auch Autos mit Anliegen in dem Bereich können auf andere klimafreundlichere Verkehrsmittel umgelagert werden, wenn der Wille da ist! ○ Aus Freiburg: direkt mit ÖPNV, Rad ○ Aus dem Umland: ein guter ÖPNV ist essenziell, mit P&R im Freiburger Außenraum (Haus-Auto-ÖPNV-Regionalstadtbahn) ○ Zukunftsorientiert & klimafreundlich handeln • In der heutigen Fußgängerzone sind auch mal Autos gefahren. Da hat es auch geklappt, den Verkehr auf Fuß + Rad + Tram zu verlagern • Im Zuge des Klimawandels ist eine Reduzierung des Autoverkehrs alternativlos! Es muss doch Wege geben, dass das Quartier für alle erreichbar ist, ohne dass jeden Tag mehrere 1000 Autos durchfahren • Wie viele Uni Angehörige benutzen das Uni Parkhaus? Gibt es Daten zu Anzahl und Uhrzeiten? • Durch die Preise in den Parkhäusern kann auch der Verkehr gelenkt werden.

Hinweise zu den Verkehrsführungsvarianten

Die von den Teilnehmenden eingebrachten Hinweise zu den Verkehrsführungsvarianten sind im Folgenden wörtlich abgetippt:

Verkehrsführungsvariante	Hinweise
Variante 2.1	• Entlastung Kreuzung Rempart / Werthmannstr. Wichtig für Fuß- und Radverkehr der Studierenden • Immer noch Zugang zu Arztpraxen gesichert – Anliegen primär im östlichen Teil überwiegend Fuß- und Radverkehr zu Uni + Mensa • Positiver Effekt: Verlagerung auf Parkhäuser am Bahnhof und an anderen großen Straßen • Beste Lösung • Super Variante, die verschiedene Nutzungen gut vereint! • Positiver Effekt. Mehr Trennung von Auto und Radverkehr, weil Fahrräder nach Westen fahren können und Autos nach Osten fahren von Mensa / Uni / Parkhäusern aus • Verlagerung auf Rotteckring und das Parkhaus dort?
Variante 2.2	• Strecke mit Verschlechterung (rot) länger als bei Variante mit Sperrung im Westen • Noch mehr Chaos vor der Mensa
Variante 2.3	<i>Hier wurden keine Hinweise eingebracht.</i>
Variante 2.4	<i>Hier wurden keine Hinweise eingebracht</i>
Variante 2.5	<i>Hier wurden keine Hinweise eingebracht</i>
Variante 2.6	<i>Hier wurden keine Hinweise eingebracht</i>
Variante 3.1	<i>Hier wurden keine Hinweise eingebracht</i>
Variante 3.2	• Im Vortrag hieß es: Weißer Bereich der Rempartstr. ist eigentlich leicht rot gefärbt – bitte Online ergänzen, sodass das für alle Transparent ist
Variante 4	<i>Hier wurden keine Hinweise eingebracht</i>

Plakate und Präsentationen

Die Unterlagen, die an der Auftaktveranstaltung präsentiert und ausgestellt wurden, sind unter www.freiburg.de/rempartstrasse zu finden.