

RS 6 (FR)

Vorab-Untervariantenvergleich

Isfahanallee/ Güterbahn, Zähringer Straße/ Güterbahn

und Zähringer Straße/ Berner Straße (Schritt 2)

Abschnitt zwischen KP Zähringer Straße/ Isfahanallee und
Wildtalstraße

Erläuterung

Die Trassenvarianten beginnen am Abzweig des stadtauswärts führenden Arms der Isfahanallee (Einbahnstraße in Richtung Nord) von der Zähringer Straße und enden am Übergabepunkt der Baulast des RS 6 von der Stadt Freiburg zu der des Landes Baden-Württemberg in der Wildtalstraße. Die Trassenführungen entlang der Güterbahn greifen die Vorzugsvariante aus Schritt 1 hinsichtlich einer Kombination der Variante 1a und 1b auf.

Die textliche Erläuterung dient als kurze zusammenfassende Übersicht und basiert auf einem systematischen Vergleich, der anhand der angehängten Bewertungskriterien durchgeführt wurde (s. Anlage 1).

Die nachfolgenden Bewertungen beziehen sich aufgrund der zeitlichen und planerischen Unsicherheiten bzgl. der Planung zur B 3-Umfahrung Zähringen und der Wildtalspange auf den IST-Zustand, prüfen jedoch, welche Auswirkungen eine Realisierung dieser Maßnahmen hätte.

Für Fahrradstraßen wird entsprechend den H RSV (2021) eine Kfz-Verkehrsstärke von rund 2.500 Kfz/Tag angestrebt. Nach den Qualitätskriterien Baden-Württemberg gilt für Mischverkehr eine maximale Kfz-Belastung von 4.000 Kfz/Tag für einen reduzierten RSV-Standard. Bei höheren Verkehrsstärken sind deshalb für die Anwendung von Fahrradstraßen grundsätzlich Maßnahmen zur Verkehrsentlastung erforderlich.

Ein Übersichtsplan der hier betrachteten Routenverläufe befindet sich am Ende dieser Erläuterung.

1. Variante über Isfahanallee und Güterbahn (West-/Ostseite)

Ab dem Ausgangspunkt verläuft die Trasse in nordwestlicher Richtung auf etwa 120 m Länge entlang der Isfahanallee, um dann in die Denzlinger Straße abzuzweigen. Aufgrund der heutigen Kfz-Verkehrsstärke (ca. 15.200 Kfz/Tag) ist hier für den RS 6 auf der Ostseite ein Zweirichtungsradweg anzulegen. Bei Platzproblemen könnte ggf. auf einen Gehweg verzichtet werden, da dieser in der Relation auch heute nicht zur Verfügung steht und

die Erschließung über die Denzlinger Straße gesichert ist. Aufgrund der 8,00 m breiten Fahrbahn sowie ausreichender Flächen im Seitenraum wäre ein Ausbau voraussichtlich ohne große Eingriffe in den Baumbestand machbar¹. Bei Entlastung der Straße durch den geplanten Ausbau der B3 (Umfahrung Zähringen über Isfahanallee bis Komturplatz) ist voraussichtlich ein weitgehender Rückbau der Fahrbahn möglich. Zukünftig werden dann nur noch 2.000 Kfz/Tag erwartet. An dem geplanten Kreisverkehr auf Höhe der Denzlinger Straße könnte die RSV dann auf die Denzlinger Straße geführt werden.

Im Zuge der Denzlinger Straße wird bis zur Bahnunterführung eine Fahrradstraße eingerichtet, wobei eine Neuordnung des Parkens mit Wegfall von Fahrbahnstellplätzen erforderlich ist. Ab der Bahnunterführung folgt die Trasse der in Schritt 1 beschriebenen Wegeführung entlang der Westseite der Güterbahn bis zur Zähringer Straße und anschließend entlang der Ostseite zum Anschluss an die Wildtalstraße über die Straße Längenloh. Besonderer planerischer Prüfung bedarf dabei die Querung der Zähringer Straße mit Straßenbahn in Parallellage im Bereich der Bahnunterführung.

2. Variante über Zähringer Straße und Wegeverbindung entlang der Güterbahn (Ostseite)

Die Trasse verläuft zunächst durchgängig in nördlicher Richtung entlang der Zähringer Straße bis kurz vor die Unterführung unter der Güterbahn. Die Zähringer Straße wurde in diesem Abschnitt im Jahr 2014 komplett umgebaut. Die Kfz-Belastung liegt bei rund 8.200 - 11.300 Kfz/Tag und erfordert eine getrennte Führung des Radverkehrs auf Radwegen oder Radfahrstreifen. Wegen der innerörtlichen Lage sind beidseitige Einrichtungsanlagen von je 3 m Breite zu bevorzugen. Aufgrund der Straßenbahn in Mittellage, nur jeweils einer einstreifigen geradeaus führenden Richtungsfahrbahn und einiger signalisierter Knoten mit Abbiegefahrstreifen erscheint die durchgängige Realisierbarkeit eines Radschnellwegestands kaum möglich und wäre mit weitgehenden Eingriffen in die Seitenraumnutzung, insbesondere zulasten von Parken und Gehwegen, verbunden. Dadurch würde auch die städtebauliche Zielsetzung der Ausprägung eines Stadtteilzentrums mit entsprechender Straßenraumgestaltung verloren gehen. Zudem wäre der Straßenraum, dessen Umbau erst 2014 abgeschlossen wurde, erneut umzubauen.

¹ Nach Abschätzung aufgrund von Bestandsfotos steht ein rund 12-14 m breiter Straßenraum zur Verfügung.

Nach Erreichen der Güterbahn folgt die Trasse der in Schritt 1b beschriebenen Wegeführung entlang der Ostseite der Güterbahn bis zum Anschluss an die Wildtalstraße über die Straße Längenloh.

3. **Variante über Zähringer Straße, Bernlappstraße, Blasiusstraße, Berner Straße und Längenloh**

Die Untervariante verläuft ebenfalls zunächst in nordöstlicher Richtung entlang der Zähringer Straße, biegt dann in die Bernlappstraße ab und führt durch das Wohngebiet über die Blasiusstraße, Berner Straße und Längenloh bis zur Wildtalstraße.

Für den Verlauf über die Zähringer Straße gelten die vorgenannten Realisierungshemmnisse, wobei die Streckenlänge über die Hauptverkehrsstraße hier nur 420 m statt 650 m beträgt.

Im Wohngebiet kann der RS 6 überwiegend als Fahrradstraße mit Vorrang gegenüber anderen Wohnstraßen geführt werden. Die Ausführung eines RSV-Standards würde den Wegfall von Längsparkständen im gesamten Streckenverlauf bis auf wenige Ausnahmen bedeuten. In der Bernlappstraße ist die Belastung von ca. 4.400 Kfz/Tag² für die Einrichtung einer Fahrradstraße zu hoch. Zudem ist der Linienbusverkehr zu berücksichtigen. Da keine Möglichkeit zur Anlage einer getrennten Radverkehrsführung besteht, ist eine Entlastung vom MIV durch verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich. Auch bei reduziertem Standard ist nach den Qualitätskriterien BW nur Mischverkehr bis 4.000 Kfz/Tag zulässig.

4. **Bewertung**

Beim Kriterium der **Nutzungsqualität für den Radverkehr** erhalten die Untervarianten, die über die Zähringer Straße führen, ungünstigere Bewertungen gegenüber der Variante über den stadtauswärts führenden Arm der Isfahanallee wegen der Zeitverluste an LSA und der Beeinträchtigungen durch den relativ starken Kfz-Verkehr (Verkehrssicherheit und gesundheitlich). Dies kann durch die bessere Erschließungsqualität und die höhere subjektive Sicherheit bzw. soziale Kontrolle auf diesen Strecken nicht kompensiert werden.

Auch hinsichtlich der **Eingriffe in andere verkehrliche Nutzungen** schneidet die Variante über die Isfahanallee_Güterbahn besser ab, weil sie nur geringe Berührung mit dem Kfz-Verkehr hat und gegenüber dem Fußverkehr eine getrennte Verkehrsfläche erhält. Bei den anderen beiden

² Verkehrsmodell, Prognosefall 2030, Region Freiburg

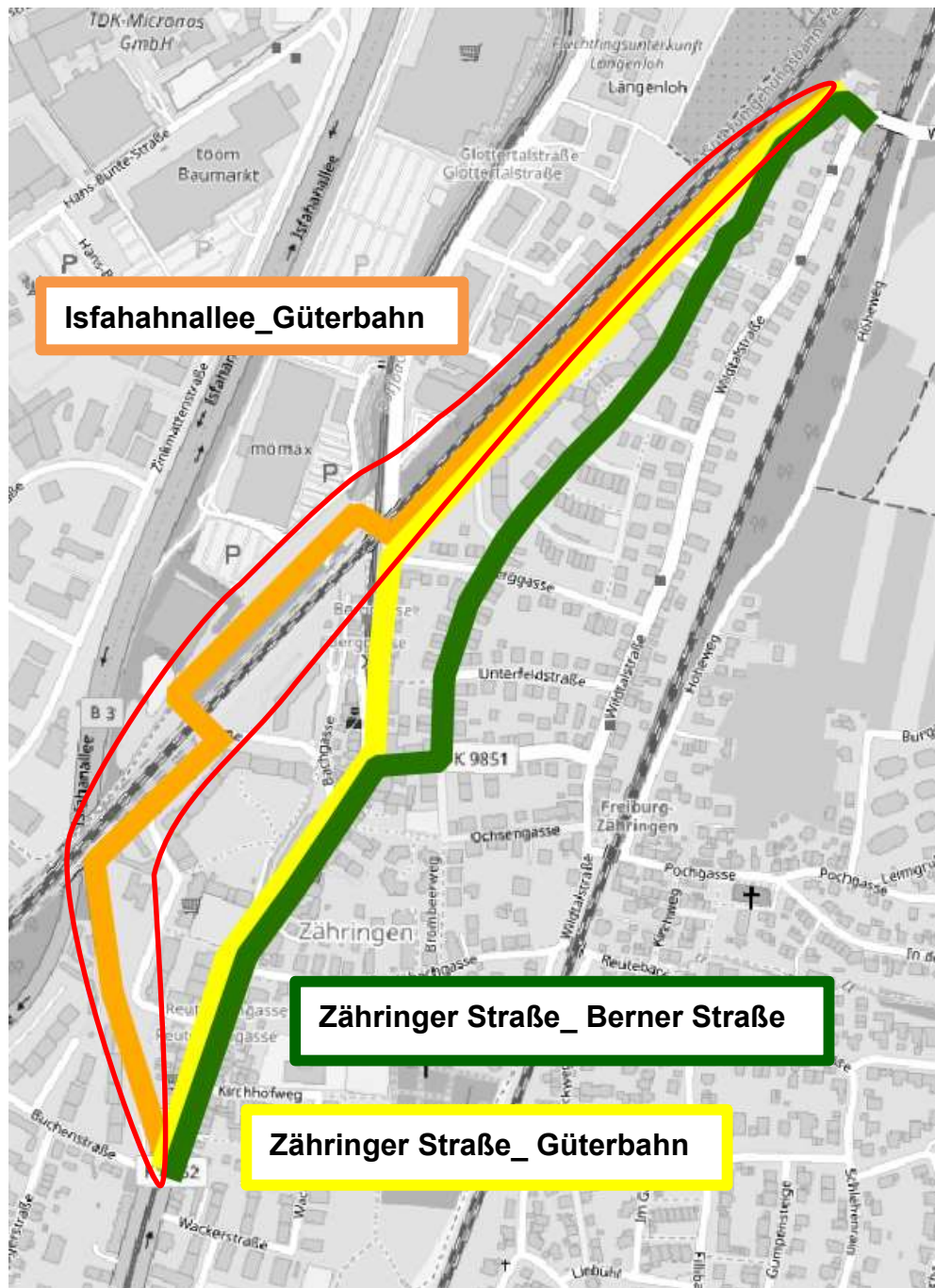
Varianten sind vor allem die Eingriffen in den ruhenden Verkehr und den Fußverkehr im Verlauf der Zähringer Straße als gravierend zu bewerten.

Beim Kriterium **Natur und Landschaft** schneidet die Trasse über die Isfahanallee und entlang der Güterbahn wegen der auf überwiegender Streckenlänge erforderlichen Eingriffe in das Grün (inkl. Baumbestand) und die zusätzliche Versiegelung ungünstiger ab. Hier bewirkt die Linienführung durch die Wohnlagen die geringsten Eingriffe. Dagegen ist bei den Verläufen über die Zähringer Straße der städtebauliche Aspekt des Eingriffs in die Funktionen eines Stadtteilzentrums als gravierend zu bewerten.

Bei dem Kriterium **Realisierbarkeit** fällt vor allem die schwere und absehbar kaum mögliche durchgängig standardgerechte Realisierbarkeit der Führungen über die Zähringer Straße ins Gewicht. Bei der Variante mit langem Verlauf über die Zähringer Straße werden voraussichtlich die Ausbaurkosten am höchsten ausfallen.

Zusammenfassend wird die Trassenführung über den stadtauswärts führenden Arm der Isfahanallee favorisiert, da sie in den Kriterien der Nutzungsqualität für den Radverkehr, der Eingriffe in andere verkehrliche Nutzungen und der Realisierbarkeit am besten abschneidet. Synergiewirkungen können im Zusammenhang mit dem Ausbau der Umfahrung Zähringen der B 3 und den damit verbundenen Rückbau der Isfahanallee (stadtauswärts führender Arm) zu einer verkehrlich weniger bedeutsamen Zubringerstraße entstehen, jedoch ist die Variante auch ohne B3-Ausbau realisierbar.

5. Übersichtsplan:



Übersichtsplan zu Untervarianten mit favorisierter Routenführung (rot umrandet)