

RS 6 (FR)

Vorab-Untervariantenvergleich

Güterbahn Ost und West (Schritt 1)

Abschnitt zwischen Unterführung Denzlinger Straße und Wildtalstraße

Erläuterung

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 Bewertung bezieht sich aufgrund der zeitlichen und planerischen Unsicherheiten bzgl. der Planung zur Wildtalspange auf den IST-Zustand, prüfen jedoch, welche Auswirkungen eine Realisierung dieser Maßnahme 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 Verkehrsentslastung erforderlich.

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

1. Variante 1a an der Westseite der Güterbahntrasse

Die Trasse verläuft nach der Unterführung Denzlinger Straße zunächst durchgängig an der Westseite der Güterbahnlinie auf einem teils neu anzulegenden Weg bis Höhe Wildtalstraße (Hauptbahnbrücke). Dort ist die Güterbahnstrecke dann zu überqueren.

Die bestehende Bahnunterführung Denzlinger Straße ist entweder standardgerecht auszubauen oder als Engstelle zu belassen. Der vorhandene, bahnparallele Weg im Pumptrack Freiburg ist auf 4,00 m zu verbreitern. Der Gehweg kann westlich der Bäume (ggf. mit leichten Anpassungen an der Pumptrack-Anlage) angelegt werden. Die bestehende

Querung der Straßenbahn und der Gundelfinger Straße ist durch eine signalisierte, besser befahrbare Querungsanlage zu ersetzen¹.

Ab der Gundelfinger Straße verläuft der RS 6 auf einer neu anzulegenden Wegeverbindung. Die Flächen sind im Besitz der Stadt Freiburg. Im Bereich der Bebauung sind die Platzkapazitäten zwischen Bahndamm und den Häusern zu prüfen. Anschließend bindet die Trasse mit einer neuen Überführung an den vorhandenen Weg an die Straße Längenloh bzw. an die Wildtalstraße an. Soweit die Wildtalspange realisiert wird, könnten sich hier Synergiewirkungen für die Bahnquerung ergeben.

2. Variante 1b an der Ostseite der Güterbahntrasse

Die Variante 1b verläuft ab der Bahnunterführung Denzlinger Straße bahnparallel auf einem überwiegend neu anzulegenden Weg (ca. 200 m) bis zur Zähringer Straße. Voraussetzung hierfür ist ein als schwer realisierbar einzuschätzender Grunderwerb. Eine Umfahrung über die Bachgasse ist denkbar, jedoch wegen der Umwegigkeit (ca. 170 m Umweg) wenig attraktiv. Für die Querung der Zähringer Straße ist die bestehende signalisierte Fußgängerfurt auf die Stadtbahn auszuweiten und radverkehrstauglich umzugestalten. Perspektivisch (nicht Gegenstand dieser Bewertung) bestünde die Möglichkeit, auch hier die Zähringer Straße parallel zur Bahnlinie mit einem neuen Brückenbauwerk zu queren.

Der anschließende verkehrsberuhigte Bereich (VZ 325 StVO, Thuner Weg) ist in eine Fahrradstraße umzuwandeln, wobei die ersten 50 m (in Richtung Norden) aufgrund geringer Platzverhältnisse voraussichtlich als Standardunterschreitung hinzunehmen wären. Im weiteren Verlauf wird der bestehende Radweg mit angrenzendem Gehweg bis zur Straße Längenloh auf 6,50 m verbreitert (ggf. teilweise auch Nutzung der parallelen Berner Straße auf kurzem Teilstück). Dabei sind partiell Eingriffe in das seitliche Grün, ggf. auch in die Bahnböschung, erforderlich. Durch eine flexible Gehwegführung ist erhaltenswerter Baumbestand möglichst zu schonen.

3. Bewertung

Bei den Bewertungskriterien der **Nutzungsqualität für den Radverkehr** schneidet die Variante östlich der Bahn durch ihren geradlinigen Verlauf ohne zweimaliges Queren der Bahngleise etwas besser ab als die westliche Variante. Auch der Aspekt der subjektiven Sicherheit spricht eher für den

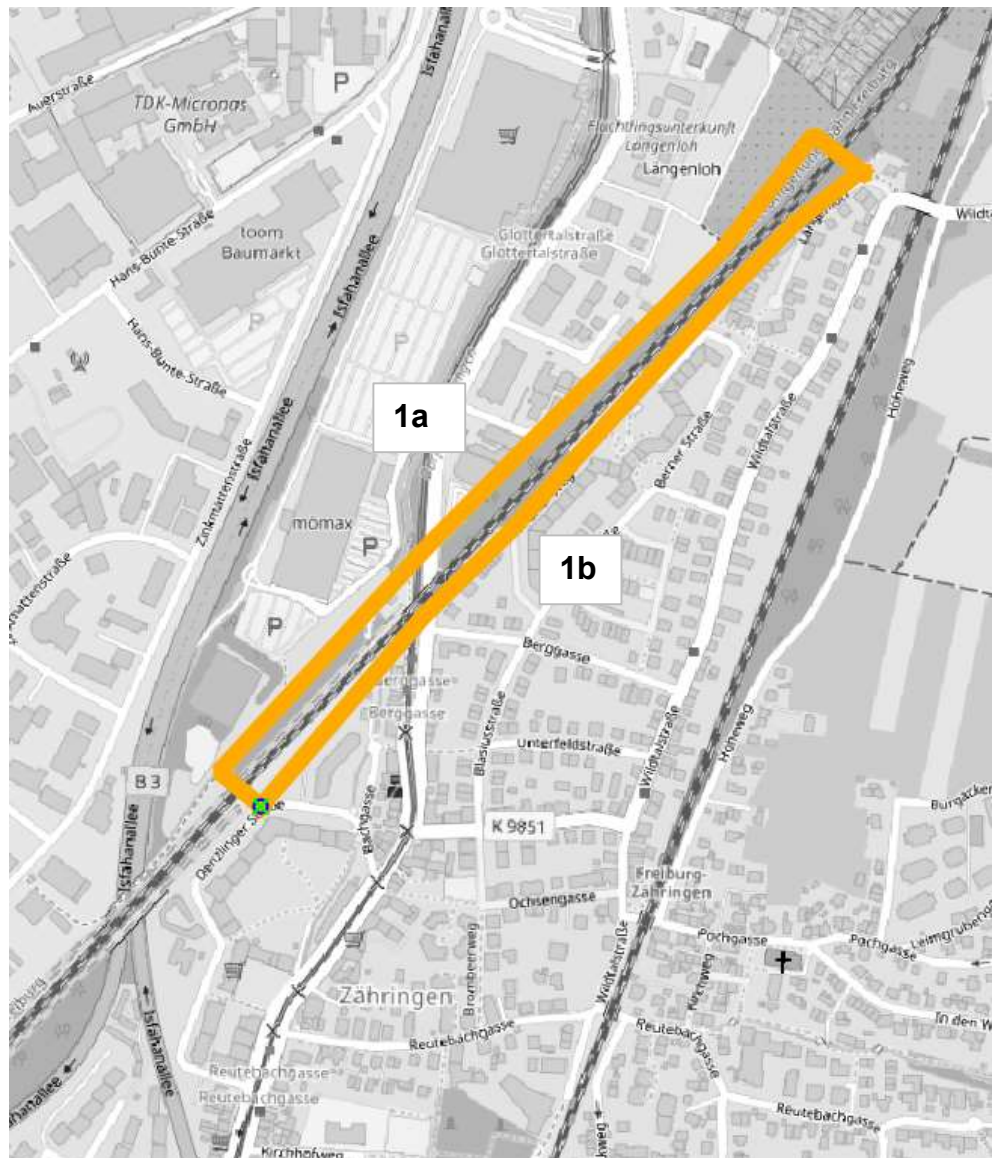
¹ Im RVK 2020 wird im Rahmen der Planungen zur Vorrangroute FR 2 ein Brückenbauwerk für die Querung angedacht. Die Realisierung der Brücke wird im Konzept mit der Zeitstufe "langfristig" eingestuft und ist nicht Gegenstand dieser Bewertung.

östlichen Verlauf. Dagegen ist der Mehrwert für das Radverkehrsnetz bei der westlichen Variante als höher zu bewerten.

Beide Varianten weisen wegen ihres Verlaufes auf wenig frequentierten Wegen oder separaten Radwegen keine bzw. nur geringe **Eingriffe in andere verkehrliche Nutzungen** auf. Einziger Unterschied ist, dass für die Querung der Gundelfinger Straße noch keine LSA besteht, somit also eine zweite dicht auf die an der Zähringer Straße bestehende, einzurichten wäre. Der Eingriff in den fließenden Kfz-Verkehr und für die Straßenbahn wäre somit größer (bzw. alternativ die Wartezeiten für den Radverkehr ungünstiger).

Beim Kriterium **Natur und Landschaft** sind bei der Variante 1a durch den umfassenden Wegeneubau die größten Eingriffe in die bestehende Begrünung und den Baumbestand gegeben. Auch die Neuversiegelung ist hier erheblich größer als bei der Variante 1b.

Bei dem Kriterium **Realisierbarkeit** weisen beide Trassen Hemmnisse auf. Bei der östlichen Variante betrifft dies insbesondere den Grunderwerb im Abschnitt zwischen Zähringer Straße und der Unterführung Denzlinger Straße. Bei der westlichen Variante stellen sich die Eingriffe in Grün und die umfangreiche Neuversiegelung als mögliches Hemmnis dar. Wegen der umfangreicheren Wegeausbaumaßnahmen und neuen Brückenbauwerk über die Bahn wird der Realisierungsaufwand für die Variante 1a höher sein.



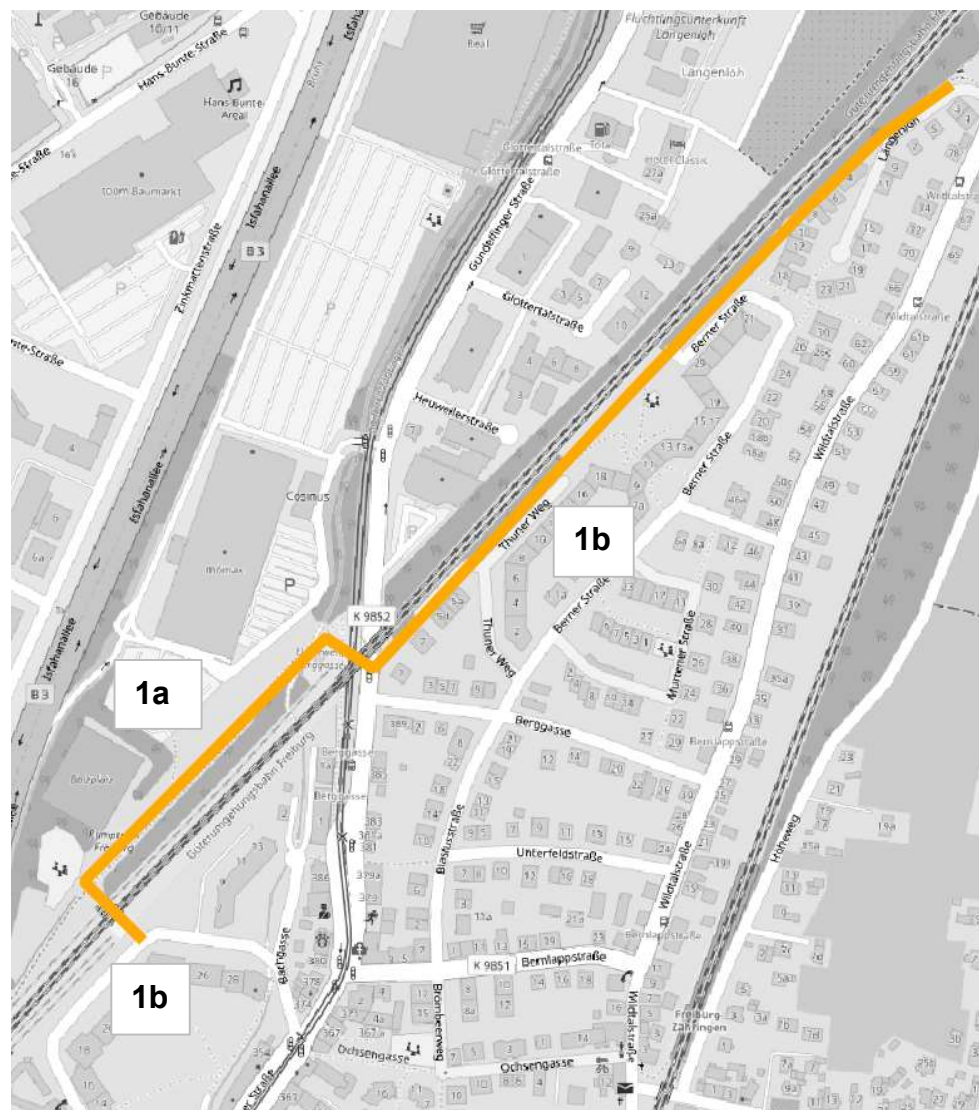
Übersichtsplan beider Untervarianten

Im Ergebnis zeigt sich, dass beide Varianten in der Gesamtschau in etwa gleich zu bewerten sind. Sie weisen jeweils in unterschiedlichen Abschnitten Realisierungshemmnisse auf. Empfohlen wird deshalb eine Kombination von Variante 1a und 1b mit einer Verknüpfung an der Bahnunterführung Zähringer Straße.

Im südlichen Abschnitt erfolgt eine Führung über die Variante 1a, um den Abschnitt mit der Grunderwerbsproblematik südlich der Zähringer Straße auf der Ostseite der Bahn zu umgehen.. Anschließend quert die Trasse signaltechnisch gesichert die Straßenbahn und die Zähringer Straße durch eine räumlich schräg unter der Bahnunterführung verlaufende Furt zum Thuner Weg und verläuft weiter auf der Trasse 1b. Diese Kombination nutzt die bestehenden Wegeverbindungen, minimiert den erforderlichen Grunderwerb und die Neuversiegelung und vermeidet die Notwendigkeit

neuer Brückenbauwerke. Ein Akzeptanzproblem könnte mit dem zweimaligen Seitenwechsel bzgl. der Bahntrasse verbunden sein. Eine neue Unterführung Höhe Denzlinger Straße mit größerer Breite und direkterer Linienführung könnte diese Problematik mindern. Perspektivisch ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass mit Realisierung der Güterbahnumfahrung die heutige Gleiszahl (zumindest südlich der Zähringer Straße) nicht mehr erforderlich sein könnte und damit neue Handlungsspielräume eröffnet.

4. Übersichtsplan:



Übersichtsplan der favorisierten Routenführung