

## **RS 6 (FR)**

### **Vorab-Untervariantenvergleich**

### **Burgdorfer Weg und Rotackerstraße**

#### **Abschnitt zwischen Händelstraße und Reutebachgasse**

#### **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 angestrebten Aufweitung der Unterführung Reutebachgasse auf den IST-Zustand.

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 über Händelstraße - Hinterkirchstraße - Burgdorfer Weg**

Die Untervariante verläuft ab dem Knotenpunkt Händelstraße/ Rotackerweg in nördlicher Richtung durch die Unterführung Hinterkirchstraße und weiter über den bahnparallelen Burgdorfer Weg bis zur Wildtalstraße in Höhe der Unterführung Reutebachgasse.

Die Bahnunterführung Hinterkirchstraße bildet mit einer Gesamtbreite von ca. 4 m, die vom Rad- und Fußverkehr sowie dem Kfz-Verkehr in beiden Richtungen genutzt werden, eine ausgeprägte Engstelle mit entsprechendem Konfliktpotenzial. Unter der Annahme, dass die Bahnunterführung Hinterkirchstraße für den MIV gesperrt werden kann (abhängig von Ausgestaltung der Ortsumfahrung in Zähringen), kann das Konfliktpotenzial der Verkehrsteilnehmenden (MIV, Radfahrende und zu Fuß Gehende) reduziert werden. Die RSV könnte in diesem Abschnitt als Fahrradstraße geführt werden. Ist eine Sperrung nicht möglich, könnte eine signaltechnische Lösung zur Konfliktreduzierung eingerichtet werden. Dies

bedeutet jedoch Wartezeiten für den Radverkehr. An der Querung mit dem Burgdorfer Weg bedarf es einer Bevorrechtigung für die RSV.

Die Verkehrsführung entlang des Burgdorfer Wegs sieht derzeit im südlichen Abschnitt eine Trennung von Rad- und Fußverkehr vor (ca. 3,00 - 3,50 m Wegbreite für den Radverkehr). Entlang des Wegs sind abschnittsweise Böschungen sowie beidseitig Bäume vorhanden. Auch wenn Eingriffe in den Baumbestand nicht ausgeschlossen werden können, sollten sie durch eine flexible Linienführung (ggf. auch partiell richtungstrennt) und unter Hinnahme von Standardunterschreitungen minimiert werden.

Im nördlichen Abschnitt des Burgdorfer Wegs engt sich der Weg im Bestand weiter ein. Durch Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr (u.a. Kindertagesstätte) sowie Anlieger-Kfz-Verkehr besteht hier ein erhebliches Konfliktpotenzial, dass noch durch das Gefälle in Richtung Norden verstärkt wird. Erforderlich ist es deshalb, dass der Weg mittels Böschungsabtrag mit Stützmauer zur Bahnseite verbreitert wird.

An der Querung Reutebachgasse sollte der RS 6 bevorrechtigt geführt werden. Dieser Vorrang muss wegen des starken Gefälles aus dem Burgdorfer Weg und der ungünstigen Sicht aus der Bahnunterführung deutlich (baulich) betont werden.

## **2. Variante über Rotackerstraße - Sonnhalde - Rötebuckweg - Reutebachgasse**

Die Trasse folgt den o.g. Straßen und führt durch ein ruhiges Wohngebiet. Die Kfz-Belastung weist im Rotackerweg 400 Kfz/Tag<sup>1</sup> auf. Entlang der Straßen herrscht abschnittsweise Längsparken am Fahrbahnrand bzw. halbaufgesetzten Parken vor. Es ist davon auszugehen, dass es sich um Straßen mit geringer Parkwechselfrequenz (Rotackerstraße / Sonnhalde) handelt. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße müssten die Längsparkstände auf der Fahrbahn im Verlauf der Strecke entfallen. Im Rötebuckweg (Einbahnstraße) ist die Fahrbahn im Bestand so schmal und die Verbreiterungsmöglichkeit so minimal, dass hier auf größerer Länge eine deutliche Standardunterschreitung hinzunehmen wäre. Durch Ausschöpfung aller Verbreiterungsoptionen muss zumindest der Begegnungsverkehr Rad/ Kfz mit reduzierten Geschwindigkeiten ermöglicht werden. Darüber hinaus sind erhebliche Höhenunterschiede mit sehr starken Steigungen zu überwinden.

Auch bei der Bahnunterführung Reutebachgasse besteht aufgrund der

---

<sup>1</sup> Verkehrsmodell, Prognosefall 2030, Region Freiburg

geringen Breite und schlechter Sichtmöglichkeiten Konfliktpotenzial<sup>2</sup>. Insbesondere bedarf hier die Bevorrechtigung des Verlaufs des RS 6 gegenüber der Reutebachgasse besonderer planerischer Berücksichtigung.

### 3. **Bewertung**

Der Vorteil der Variante Burgdorfer Weg liegt bei dem Bewertungskriterium der **Nutzungsqualität für den Radverkehr** in der direkten und weitgehenden Kfz-freien Führung. Dagegen ist zu erwarten, dass die Führung Rotackerweg mit erheblichen und zum Teil „verlorenen“ Steigungen sowie dem zu schmalen Röt buckweg nur geringe Akzeptanz finden wird, da die Trasse Burgdorfer Weg auch weiterhin nutzbar sein wird. Die geringe Breite des Röt buckweges ist ein weiteres Hemmnis für die Nutzung. Das beträchtliche Konfliktpotenzial im nördlichen Teil der Trasse Burgdorfer Weg kann durch geeignete, teils aufwändige Maßnahmen gemindert werden.

Bei den **Eingriffen in andere verkehrliche Nutzungen** fallen bei einem standardgerechten Ausbau der Variante Rotackerweg durch das Wohngebiet die Eingriffe in das Parken besonders ins Gewicht. Hingegen ist für den Burgdorfer Weg das nicht ganz auszuschließende Konfliktpotenzial aus Sicht des Fußverkehrs hervorzuheben. Eine Sperrung der Unterführung Hinterkirchstraße bewirkt Eingriffe in den fließendem Kfz-Verkehr.

Hinsichtlich des Kriteriums **Natur und Landschaft** weist die Variante Burgdorfer Weg Eingriffe in die Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Fläche und Landschaft auf. Hier ist vor allem das hohe Ausmaß an Flächenversiegelung durch den auszubauenden RS 6 im Verlauf kritisch zu bewerten. Die Variante Rotackerweg schneidet diesbezüglich deutlich positiver ab.

Bei der **Realisierbarkeit** sind für die Variante Burgdorfer Weg keine besonderen Hemmnisse, aber auch keine positiven Aspekte zu nennen. Der Grunderwerb im Bahnbereich und eine erforderliche intensive Bürgerbeteiligung sind hervorzuheben. Hauptproblem für die östliche Variante ist die nicht abzuwendende Standardunterschreitung im Verlauf des Röt buckweges sowie die Topographie.

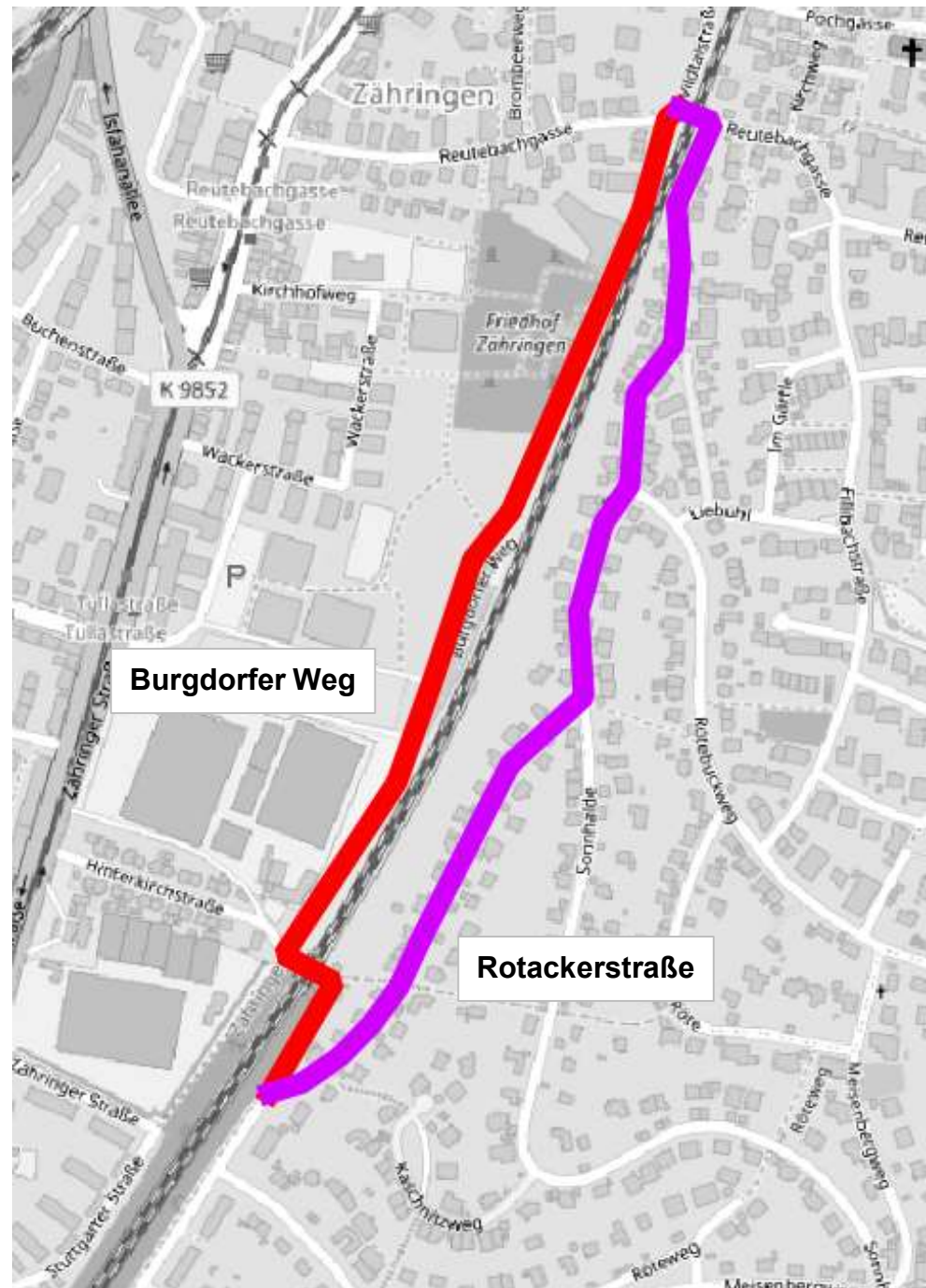
**Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass beide Trassen beachtenswerte Problemfelder aufweisen. In der Abwägung wird eine Führung über den Burgdorfer Weg favorisiert. Voraussetzung dafür ist es, Lösungen für die im Bewertungstableau genannten Problemfelder zu finden und umzusetzen. Hauptgrund für die Bevorzugung des Burgdorfer Weges ist die zu erwartende deutlich höhere Akzeptanz**

---

<sup>2</sup> Die Bahnunterführung wird eventuell im Rahmen einer Brückenerneuerung aufgeweitet. Da zum Zeitpunkt der Bewertung jedoch noch Unsicherheit hinsichtlich der Verbreiterung besteht, wurde das Szenario ohne Aufweitung betrachtet.

durch den Radverkehr. Neben der Direktheit und der Attraktivität durch autofreies Fahren sind besonders die Steigungsverhältnisse zu nennen. Für die Variante Rotackerweg sind die vorhandenen Steigungen für Fahrräder ohne Elektro-Unterstützung nahezu ein Ausschlussgrund.

## 5. Übersichtsplan:



Übersichtsplan zu Untervarianten mit favorisierter Routenführung in rot hervorgehoben