



Radschnellweg RS6 zwischen Freiburg – Denzlingen –
Waldkirch/Emmendingen

FOTOPROTOKOLL

**Vor-Ort-Termin (Radtour) im Stadtgebiet
Freiburg**

27. Oktober 2021



Freiburg 
I M B R E I S G A U

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

1 Einführung	2
2 Vor-Ort-Termin	3
2.1 Start: Station 1: Wildtalstraße / Längenloh	4
2.2 Station 2: Zähringer Straße / Gundelfinger Straße	7
2.3 Station 3: Denzlinger Straße / Zähringer Straße	9
2.4 Station 4: Unterführung Hinterkirchstraße / Händelstraße	11
2.5 Abschluss: Station 5: Burgdorfer Weg	13
3 Weiteres Vorgehen	15
4 Kontakt	15
5 Anhang	16
5.1 Variantenübersicht RS 6 im Stadtgebiet Freiburg	16
5.2 Zeitplan Öffentlichkeitsbeteiligung	17

1 Einführung

Mit dem RS 6 soll einer der ersten Radschnellwege in Südbaden zwischen Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen realisiert werden. Dabei wird großer Wert auf eine umfassende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gelegt, um potentielle Konflikte möglichst frühzeitig zu erkennen und unterschiedlichste Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Die eigenständige, durchgängige und breite Trasse des Radschnellwegs soll ein störungsfreies und sicheres Vorankommen ermöglichen und damit insbesondere Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtern. Das Verkehrspotenzial auf der Hauptachse im Raum Freiburg liegt bei bis zu 12.000 Radfahrenden am Tag – damit belegt der RS 6 einen Spitzenplatz im Land.

Die Bürgerbeteiligung begann mit einer virtuellen Kick-Off-Veranstaltung im Dezember 2020. Seit diesem Zeitpunkt ist die Projekthomepage unter www.breisgau-y.de erreichbar. Auch konnten die Bürgerinnen und Bürger erste Hinweise zur Berücksichtigung in der weiteren Planung in einer Online-Beteiligungskarte eintragen. Im Frühjahr 2021 folgte die Auswertung der Hinweise durch das Planungsteam. Im Mai 2021 wurden die Auswertung der Hinweise aus der Beteiligungskarte sowie die Bewertungskriterien, nach denen die verschiedenen Trassenvarianten verglichen werden, in einer weiteren virtuellen Veranstaltung vorgestellt.

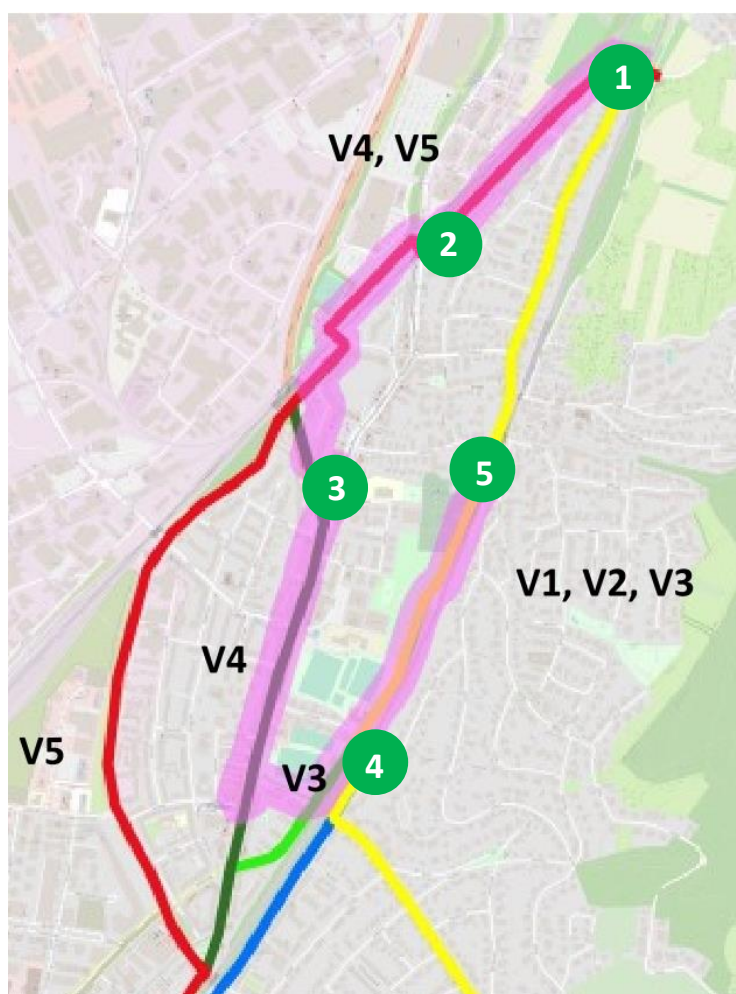
Bei den Beradelungen der Streckenabschnitte Denzlingen und Emmendingen am 12. Juli 2021, Gundelfingen am 13. Juli 2021 und Waldkirch am 14. Juli 2021 konnten die Bürgerinnen und Bürger vor Ort mit dem Planungsteam ins Gespräch kommen. Die Beradelung im Stadtgebiet Freiburg fand am 27. Oktober 2021 statt und bot den Teilnehmenden die Chance, auch bei diesem Abschnitt Fragen zu stellen und Hinweise einzubringen.

Im Folgenden sind Bilder der Beradelung im Stadtgebiet Freiburg dargestellt und die am meisten diskutierten Themen kurz zusammengefasst.

2 Vor-Ort-Termin

An dem Vor-Ort-Termin im Stadtgebiet Freiburg am 27. Oktober 2021 nahmen rund 40 Bürgerinnen und Bürger teil. Gemeinsam mit den Planerinnen und Planern der Stadt Freiburg, des Regierungspräsidiums Freiburg und des Planungsbüros PGV-Alrutz sowie dem Moderationsteam von translake wurde eine ca. vier Kilometer lange Strecke mit dem Fahrrad abgefahren.

Bei der Beradlung wurden fünf Haltestationen angefahren. An den Haltestationen wurden jeweils vom Planungsteam einige Hinweise genannt, was es an den jeweiligen Stationen zu beachten gibt und welche Lösungsideen die aktuelle Planung beinhaltet. An jeder Station konnten die Teilnehmenden zudem ihre Fragen an das Planungsteam stellen. Weitere Fragen wurden am Ende der Beradlung vom Planungsteam beantwortet.



Station 1:
Wildtalstraße/Längenloh

Station 2:
Zähringerstraße/Gundelfinger Straße

Station 3:
Denzlinger Straße/Zähringer Straße

Station 4:
Unterführung Hinterkirchstraße

Station 5:
Endstation Burgdorfer Weg (Café Pausenraum)

Strecke Beradlung Stadtgebiet Freiburg

Ausschnitt der Variantenübersicht (Strecke der Fahrradtour = violett hinterlegt; Haltestationen = grüne Punkte, V1 – V5 beschreiben die verschiedenen Varianten des Radschnellwegs)
Der vollständige Plan befindet sich im Anhang.

Die besonders häufig diskutierten Themen werden im Folgenden zusammengefasst. Im Vordergrund stand dabei die Frage, wie die Konfliktpunkte auf der Strecke unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden gelöst werden können.

2.1 Start: Station 1: Wildtalstraße / Längenloh

Die Beradlung startete um 15:30 Uhr an der Kreuzung Wildtalstraße / Längenloh mit einer Begrüßung durch Florian Schneider (Stadt Freiburg) und durch das Moderationsteam der translake GmbH. Zu Beginn wurde auf den aktuellen Planungsstand des Radschnellwegs RS 6 eingegangen und anhand von Plänen gezeigt, wie die verschiedenen Varianten verlaufen könnten. Auch wurde der bisherige Beteiligungsprozess vorgestellt.

Aus der Bürgerbeteiligung ergaben sich mehrere Varianten und Untervarianten, die nachfolgend vom Planungsteam in einem gestuften Bewertungsprozess systematisch untersucht wurden. Daraus sind fünf Varianten für den Verlauf der Radschnellverbindung im Stadtgebiet Freiburg entstanden. Diese sind auf dem Übersichtsplan im Anhang dargestellt. Die fünf Trassen werden aktuell anhand fachlicher Bewertungskriterien, die zuvor im Rahmen des Beteiligungsprozesses eingehend erörtert worden waren, geprüft und verglichen. Die Vorzugstrasse soll voraussichtlich bis Sommer 2022 festgelegt werden (s. hierzu auch Kapitel 3 Weiteres Vorgehen).

Das Planungsteam erklärte, dass der Übergabepunkt zwischen der Baulast des Landes und der Baulast der Stadt Freiburg auf Höhe der Wildtalstraße bereits feststehe. Basierend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie wurde dieser Übergabepunkt vereinbart und später durch einen Variantenvergleich im Ortsbereich Gundelfingen mit teils alternativen Übergabepunkten zum Stadtgebiet bestätigt. Des Weiteren wurde vom Planungsteam ausgeführt, wie sich die verschiedenen Varianten an der Station aufteilen. Während die Varianten V1 bis V3 zunächst durch die Wildtalstraße und Burgdorfer Weg Richtung Süden verlaufen, biegen die Varianten V4 und V5 nach Westen ab und verlaufen über Längenloh und Thuner Weg entlang der Güterbahnlinie. Dabei wurde erörtert, dass die Varianten V1 bis V3 als bevorrechtigte Fahrradstraße durch die Wildtalstraße geführt würden.

Nachdem die erste Gruppe mit Florian Schneider (Stadt Freiburg) und Sabrina Perlitius (PGV-Alrutz) vom Planungsteam in Richtung der nächsten Station losgefahren war, beantworteten Dankmar Alrutz (PGV-Alrutz) und Bernhard Gutzmer (Stadt Freiburg) weitere Fragen der zweiten Gruppe, die etwas zeitversetzt losradelte. Es wurde betont, dass die Bewertung der Varianten unabhängig von den noch nicht absehbaren Ergebnissen anderer Planungsvorhaben im Untersuchungsgebiet (z.B. B3, Wildtalspange) erfolge, um sich nicht von diesen Ergebnissen abhängig zu machen und um Verzögerungen zu vermeiden. Die Teilnehmenden erkundigten sich nach Parkrechten auf Fahrradstraßen. Das Planungsteam antwortete, dass auf Fahrradstraßen mit zugelassenem Autoverkehr grundsätzlich die gleichen Parkregelungen gelten würden wie auf anderen Straßen. Jedoch müssten Mindestbreiten für den Radschnellweg eingehalten werden und ein zusätzlicher markierter Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen. Aus diesem Grund würden teilweise bestehende Parkstände entfallen.



In Warnwesten gekleidet (v. l. n. r.): Bernhard Gutzmer und Florian Schneider (Stadt Freiburg), Katharina Riedel (translake GmbH)





In Warnwesten gekleidet (v. l. n. r.): Dankmar Alrutz (PGV-Alrutz) und Bernhard Gutzmer (Stadt Freiburg)

2.2 Station 2: Zähringer Straße / Gundelfinger Straße

Die zweite Haltestation lag an den Varianten V4 bzw. V5 des Radschnellwegs durch das Stadtgebiet Freiburg. An dieser Station hielten die Gruppen vor der Zähringer Straße in der Nähe der Bahnunterführung. Im Rückblick auf die gefahrene Strecke östlich entlang der Güterbahntrasse erläuterte das Planungsteam den Verbreiterungsbedarf des befahrenen Wegs. Vorausschauend auf den nächsten Streckenabschnitt wurde erläutert, dass die Weiterführung westlich entlang der Güterbahnstrecke planerisch herausfordernd sei, da der Weg zunächst unter der Bahn durchgehe und dabei sowohl die Straße als auch die Stadtbahntrasse queren müsse. Im weiteren Verlauf müsste der bestehende Weg entlang des Pumptracks leicht ausgebaut und dort ein zusätzlicher Fußweg errichtet werden. Schließlich würde der Radschnellweg die Bahnseite über die bestehende Unterführung erneut wechseln und anschließend nach rechts in die Denzlinger Straße einbiegen, welche hier zur Fahrradstraße werden würde.

Im Zusammenhang mit der Führung zunächst auf der Ostseite der Güterbahn wurde die Frage gestellt, warum man die Variante nicht direkt auf Höhe Längenloh mit einer Brücke auf die Westseite der Güterbahn führe und dann mit einer zweiten Brücke über die Gundelfinger Straße leite. Das Planungsteam erklärte, dass die aktuelle Führung das Resultat eines Vergleichs zwischen einer Führung auf der Ost- und auf der Westseite der Güterbahn sei. In dieser Bewertung schnitt im Abschnitt nördlich der Zähringer Straße die Ostseite deutlich besser ab, auf der Südseite die Westseite. Aus diesem Grund seien die beiden besseren Äste durch die neue Querung miteinander verknüpft worden.

Das Planungsteam beantwortete zudem Fragen zum Erhalt von Bäumen. Das Planungsteam führte aus, dass prinzipiell möglichst baumschonend geplant werden soll. Zum Thema Fußverkehr versicherte das Planungsteam, dass die Breiten für den Radschnellweg nicht auf Kosten von bestehenden Gehwegen erreicht werden sollen. In beiden Fällen sei es nach sorgfältiger Abwägung auch denkbar, punktuelle Standardunterschreitungen beim Radschnellweg in Kauf zu nehmen.

Außerdem wurde die Frage gestellt, warum der Weg nicht über die Zähringer Straße führe. Das Planungsteam erklärte, dass diese Variante ebenfalls überprüft worden sei – allerdings sei dort die Einhaltung der Standards eines Radschnellwegs sehr schwer zu realisieren und würde einen erneuten Umbau der Zähringer Ortsmitte mit schwerwiegenden Eingriffen in andere verkehrliche Nutzungen bedeuten.

Die Gruppe erkundigte sich zudem nach der Signalisierung der Straßenbahnquerung. Das Planungsteam räumte ein, dass an dieser Stelle aufgrund der Priorisierung der Stadtbahn gewisse Wartezeiten akzeptiert werden müssten. Die Teilnehmenden fragten zudem nach dem Zeithorizont der Umsetzung des Radschnellwegs im Vergleich zum Ausbau der B3. Hierzu wurde erklärt, dass es das Ziel sei, den RS 6 bereits vor der B3 zu realisieren. Laut Planung solle der Bau des RS 6 bis Ende 2028 abgeschlossen sein. Einzelne Streckenabschnitte im Stadtgebiet könnten gegebenenfalls schon früher umstrukturiert oder verbessert werden.



2.3 Station 3: Denzlinger Straße / Zähringer Straße

Bei Station drei wurde vor der Einmündung der Denzlinger Straße in die Zähringer Straße auf einem Parkplatz gehalten. Dort wurden die zwei alternativen Trassenvarianten erläutert, die sich nach gemeinsamer Führung von Norden kommend in der Nähe dieser Station aufteilen: Variante 5 würde von der Denzlinger Straße auf eine neue Brücke abbiegen, welche die B3 (Isfahanallee) bahnparallel queren und anschließend auf einem neuen Radweg zwischen B3 und Gleisen Richtung Güterbahngelände verlaufen würde. Variante 4 würde über einen neuen Zweirichtungsradweg entlang der stadtauswärtigen B3 zur Zähringer Straße und dann über diese weiter Richtung Zentrum führen.

Im Ausblick auf die folgende Strecke der Beradlung wurden die Teilnehmenden gebeten, während der Befahrung durch die Zähringer Straße ihr Augenmerk auf eine mögliche Radschnellwegführung auf dieser Achse zu lenken. Diese müsste aufgrund der KFZ-Verkehrszahlen im Seitenbereich eingerichtet werden, wo häufig nicht ausreichend Platz zur Umsetzung der Standards zur Verfügung stehe. Des Weiteren führen die Ampeln zu Verlustzeiten, welche sich ebenfalls negativ auf die Bewertung dieser Variante auswirken.

Im Rahmen der Diskussion wurde deutlich, dass es viele unterschiedliche Ansichtsweisen zur bestmöglichen Trasse gibt. Zum Beispiel wurde diskutiert, ob ein Radschnellweg auf einer neuen, noch nicht bestehenden Verbindung mehr Wirkung hätte oder eher auf der Trasse realisiert werden sollte, auf der heute die meisten Radfahrenden unterwegs sind. Insgesamt wurde deutlich, dass sich die meisten Teilnehmenden von der Stadt Freiburg wünschen, dass künftig mehrere gut ausgebaute Trassen für den Radverkehr zur Verfügung stehen (Radschnellweg, Radvorrangroute), da Startpunkte und Ziele der Radfahrenden variieren. Das Planungsteam machte hierzu deutlich, dass die Integration des Radschnellwegs in das gesamte Radverkehrsnetz der Stadt Freiburg mitgedacht würde. Es wurde dabei betont, dass insbesondere Rad-Vorrang-Routen eine gute Ergänzung zu der Radschnellverbindung darstellen würden.



2.4 Station 4: Unterführung Hinterkirchstraße / Händelstraße

Über die Zähringer und die Stuttgarter Straße radelten die Gruppen weiter bis zur Station 4 im Bereich der Bahnunterführung Hinterkirchstraße bzw. Händelstraße. Das Planungsteam stellte kurz die drei Trassenvarianten (V1, V2, V3) vor, die sich nach gemeinsamer Führung durch Wildtalstraße und Burgdorfer Weg auf Höhe von Station 4 aufteilen: Varianten 1 und 2 queren zunächst gemeinsam die Rheintalbahn durch die Eisenbahnunterführung in der Hinterkirchstraße. Im weiteren Verlauf biegt die Variante 1 von der Händelstraße in die Richard-Wagner-Straße ab. Variante 2 verliefte zunächst weiter in der Händelstraße Richtung Habsburgerstraße, welche voraussichtlich mit einem Brückenbauwerk gequert würde. Das Planungsteam führte aus, dass angedacht sei, die Unterführung im Rahmen der Realisierung des Radschnellwegs (oder auch einer ergänzenden Rad-Vorrang-Route) für den KFZ-Verkehr zu sperren. In Händel- und Richard-Wagner-Straße würde der Radschnellweg auf Fahrradstraßen geführt werden. Variante 3 ginge vom Burgdorfer Weg kommend geradeaus in die Stuttgarter Straße. Der Fuß- und Radweg müsste hierfür mit Hilfe von Grunderwerb ausgebaut werden.

Des Weiteren wurde vom Planungsteam bereits ein Ausblick auf die Führung durch den Burgdorfer Weg gegeben. Das Planungsteam erläuterte die drei Ziele bei der Planung für den Burgdorfer Weg: die Radverkehrsanlage auszubauen, die Bedingungen für den Fußverkehr zu erhalten (und wo möglich zu verbessern) und die Bäume möglichst zu erhalten.

Die Diskussion an dieser Station drehte sich einerseits um die Eisenbahnunterführung Hinterkirchstraße und die mögliche Führung des Radschnellwegs durch den Burgdorfer Weg. Hinsichtlich der Eisenbahnunterführung wurde vonseiten der Teilnehmenden auf die Konflikte zwischen KFZ-Verkehr, Radfahrenden und SchülerInnen hingewiesen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Wunsch geäußert, die Verbesserung an der Unterführung zeitlich vorzuziehen und direkt schon für den KFZ-Verkehr zu sperren. In Bezug auf die Eignung des Burgdorfer Wegs als Radschnellwegstrasse herrschte unter den Teilnehmenden Uneinigkeit. Ein Teil der Teilnehmenden äußerte die Sorge, dass eine Zunahme des Radverkehrs die Verkehrssicherheit zum Beispiel von SchülerInnen gefährde. Andere Teilnehmende wiesen darauf hin, dass die Trasse sich bereits heute großer Beliebtheit erfreue und viele Radfahrenden diesen auch im Fall einer alternativen Trasse weiter nutzen würden. Vor diesem Hintergrund hätte ein Ausbau den Vorteil, dass der Weg und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden würden.

Die Planer versicherten, dass die Sicherheit von Radfahrenden und FußgängerInnen ein wichtiges Kriterium bei der Planung sei und die Neugestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden zu einer Verbesserung führen solle.



2.5 Abschluss: Station 5: Burgdorfer Weg

Die Gruppen fuhren entlang des Burgdorfer Wegs bis zum Café Pausenraum. Am Endpunkt der Beradlung gaben einige Anwohnende dem Planungsteam Hinweise zur Trasse des Radschnellwegs. Hier wurde vor allem das Thema Ausparken von den Grundstücken thematisiert, was durch den Radschnellweg erschwert würde. Vertreterinnen und Vertreter der Kirchengemeinde, an der die Varianten 1, 2 und 3 vorbeiführen, äußerten Bedenken bezüglich der Sicherheit der Kinder des Kindergartens. Außerdem merkten sie an, dass die Zufahrt für Menschen mit Behinderung und für Eltern mit dem Auto bei der Planung des Radschnellwegs unbedingt beachtet werden müssten. Zudem wurde auf die gefährliche Querung des Schulverkehrs über den Burgdorfer Weg an der Einmündung in die Reutebachgasse hingewiesen. Von einzelnen Anwesenden wurde deshalb die prinzipielle Eignung des Burgdorfer Wegs als Radschnellwegtrasse in Frage gestellt.

Ähnlich wie an der Station 4 wurde diese Einschätzung von anderen Teilnehmenden nicht geteilt. Diese wiesen noch einmal darauf hin, dass diese Trasse von vielen Radfahrenden bereits heute präferiert würde und dass zukünftig das Radverkehrsaufkommen ungeachtet der späteren Radschnellwegführung weiter zunehmen werde. Von dem her sei diese Achse die logische Wahl für die Radschnellwegtrasse. Zudem wurde angemerkt, dass auch die „Elterntaxis“ zum Kindergarten zur aktuell unsicheren Verkehrssituation im Burgdorfer Weg beitrügen. In Bezug auf die Kreuzungssituation wurde auch die Idee eingebracht, einen neuen Radweg in der Böschung anzulegen, welcher die Reutebachgasse über eine Brücke kreuzen und anschließend in der Wildtalstraße über ein Rampenbauwerk enden würde.

Vom Planungsteam wurde nochmals betont, dass der aktuelle Planungsstand noch nicht final sei. Es wurde zudem erläutert, dass der Radschnellweg eine Verbesserung des Status quo herbeiführen soll. Gerade für den schwierigen Abschnitt vom Gemeindehaus bis zur Kreuzung böte das Radschnellwegprojekt die Möglichkeit, größere Veränderungen zur Verbesserung der Sicherheit zu erwirken wie zum Beispiel die Anlage eines Gehwegs auf der Westseite. In Bezug auf die Kreuzungssituation wies das Planungsteam auf die Schwierigkeiten einer Brückenlösung hin und zeigte sich zuversichtlich, eine gute ebenerdige Lösung hinzubekommen, die allen Belangen gerecht wird. Dabei wären auch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für den Radverkehr wie etwa ein Mini-Kreisverkehr oder ein Zebrastreifen für die querenden SchülerInnen denkbar.

In der allgemeinen Fragerunde wurde nochmals das Thema Eingriffe in Grünflächen angesprochen. Hier erklärte das Planungsteam, dass Eingriffe in Grünflächen prinzipiell minimiert werden sollen. Je nach Situation und nach gründlicher Abwägung aller Faktoren (wie Nutzungsqualität für den Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit, Grundstücksverhältnisse, etc.) sei auch eine streckenweise Unterschreitung der Standards denkbar, beispielsweise bei wertvollem Baumbestand. Außerdem wurde angesprochen, wie die Winter- und Räumdienste des Weges geregelt werden würden. Diese würden innerhalb des Stadtgebiets von der Stadt Freiburg getragen. Die Kosten des Projekts seien aktuell noch schwer abschätzbar und von der Variante abhängig, je nachdem, welche Bauwerke realisiert werden müssten (Brücken, Unterführungen etc.).

Gegen 18 Uhr endete die Veranstaltung am Café Pausenraum. Für Fragen und einen weiteren Austausch stand das Planungsteam danach noch zur Verfügung.



3 Weiteres Vorgehen

Die Hinweise und Fragen, welche bei den Vor-Ort-Terminen eingebracht wurden, fließen in den weiteren Planungsprozess ein. In einem nächsten Schritt werden aus den fünf vorgestellten Varianten nun drei Varianten detaillierter ausgearbeitet. Dabei sollen Lagepläne mit Lösungen für Strecken und Kreuzungen entworfen und darauf basierend eine erneute Bewertung durchgeführt werden. Der Variantenvergleich erfolgt mittels der Anwendung der definierten Bewertungskriterien unter Berücksichtigung aller Randbedingungen. Bis Mitte 2022 soll dann die Vorzugstrasse für das Planungsgebiet der Stadt Freiburg feststehen.

4 Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner:

Stadt Freiburg

Florian Schneider

Projektleitung des Radschnellwegs RS6 im Stadtgebiet Freiburg

florian.schneider@stadt.freiburg.de

Regierungspräsidium Freiburg

Matthias Krause

Referent für Öffentlichkeitsbeteiligung

+49 (0) 761 208 2322

info@breisgau-y.de

translake GmbH (Prozessbegleitung und Moderation)

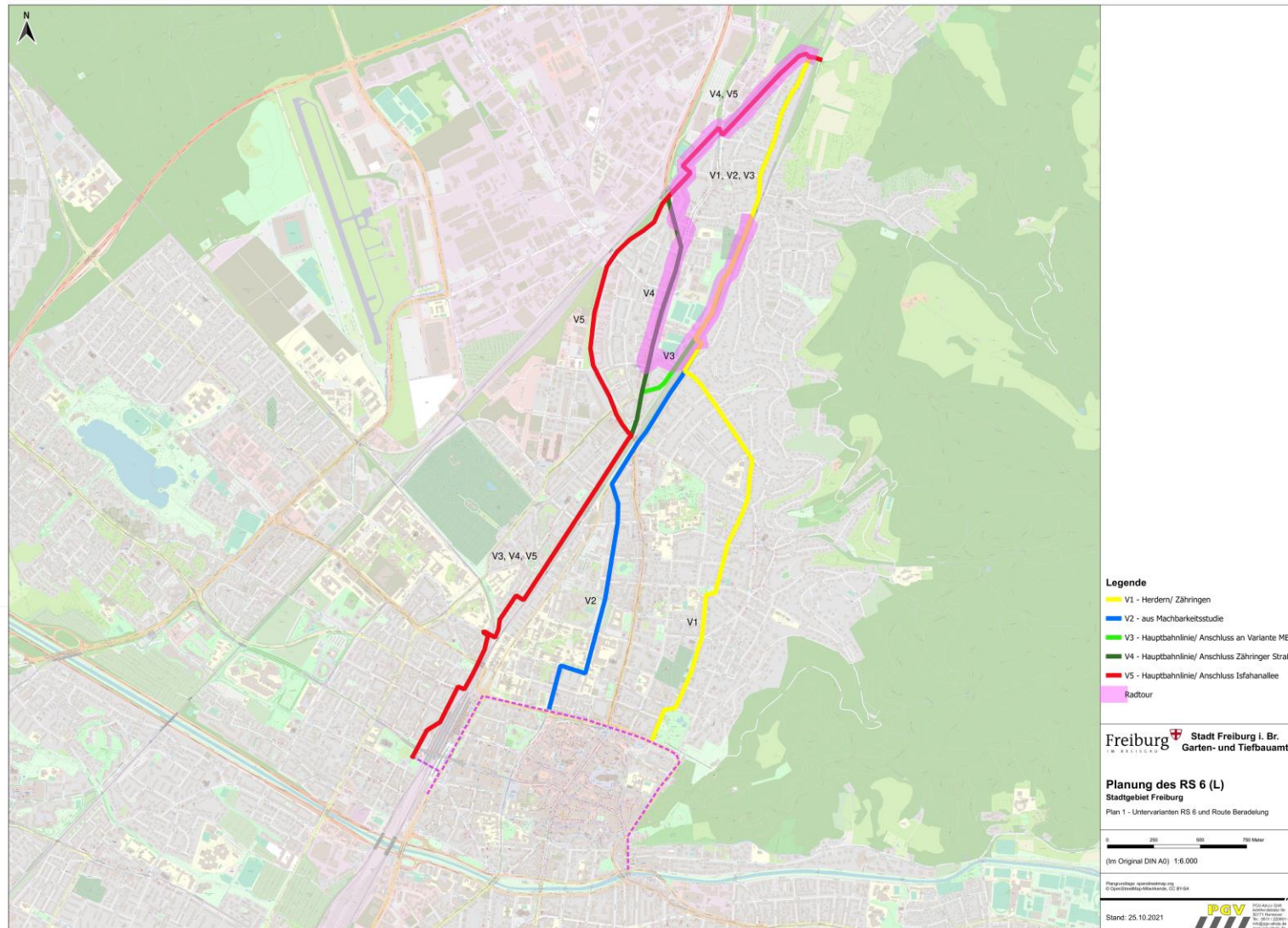
Nathalie Faha und Katharina Riedel

+49 (0) 7531 365 92 30

rs6@translake.org

5 Anhang

5.1 Variantenübersicht RS 6 im Stadtgebiet Freiburg



5.2 Zeitplan Öffentlichkeitsbeteiligung

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Radschnellweg RS6 | Überblick

