

Radschnellweg wird kommen!!

Der Gemeinderat (GR) wird am Dienstag, den 25.04.2023 über die Trasse für den Radschnellweg 6 entscheiden.

Die Stadtverwaltung wird dem GR vorschlagen, die sogenannte Trasse „Herdern-Ost“ als Vorzugstrasse festzulegen und auf dieser Basis die Detail- und Genehmigungsplanungen vorzunehmen.

Die Verwaltung begründet diesen Vorschlag damit, dass diese Trasse die geringsten Kosten (7 Mill. Euro) verursache und am schnellsten zu verwirklichen sei.

Die beiden anderen Trassen seien demgegenüber teurer und schwieriger zu realisieren:

Institutsviertel:	13 Mill. Euro
Güterbahn:	27 Mill. Euro

Nach den bisherigen Gesprächen mit den Fraktionen muss davon ausgegangen werden, dass der GR mehrheitlich die vorgeschlagene Trasse „Herden-Ost“ beschließen wird.

Dies bedeutet, dass die Trasse des Radschnellwegs 6 wie folgt festgelegt wird:

in Zähringen: beginnend in Wildtalstraße (DB-Brücke) über den Burgdorfer Weg zur Hinterkirchstraße

in Herdern: beginnend an der Hinterkirchstr. über die Händelstraße, R.-Wagner-Str., Schlüsselstraße, Weiherhofstr., Stadtstraße bis zum Friedrichring.

Diese Trasse lehnt der Bürgerverein ab.

Der Bürgerverein plädiert im Stadtgebiet für eine Kombination der Trassen Güterbahn und Institutsviertel.

Güterbahn:

der Radschnellweg würde, beginnend an der Wildtalstraße (DB-Brücke) über die Güterbahn (Wildtalspange) hinweg neben der Güterbahn zur Gundelfinger- / Zähringer Str. verlaufen, diese mittels einer Brücke queren, weiter zur Denzlinger Str., von dort via einer Brücke über die Isfahanallee; dieser entlang bis zur Waldkircher Str. und weiter bis zur Kandelstraße.

Institutsviertel:

am Beginn der Kandelstraße ein Durchstich unter der Hauptstrecke der DB (Personenbahn) zur Stefan-Meier-Straße. Von dort dann weiter über die Sautierstraße (Josephskrankenhaus) bis zum Fahnenbergplatz.

Allerdings bedingt diese Variante den Bau von 4 Brücken mit einem geschätzten Kostenaufwand von rd. 19 Mill. Euro.

In drei Informationsveranstaltungen mit Fraktionen des GR hat der Bürgerverein die Nachteile der vorgeschlagenen Trasse in Zähringen dargestellt und für die Kombinationslösung geworben.

Trotz der Kostennachteile ist diese Kombinationslösung aus Sicht des Bürgervereins zu bevorzugen, da sie mit großem Abstand den größten Anteil an eigenständigen Radwegen hat. Diese Lösung wäre über das Güterbahnhofareal sowie die dort beginnenden Radvor-rangrouten FR2 und FR3 mit wesentlich mehr Arbeitsplätze für Pendler verbunden; im Vergleich zu den anderen Trassen.

Da eigenständigen Radwege neu gebaut werden müssen, verursachen sie zwar die höchsten Kosten, stellen aber gleichzeitig die sichersten Radwege dar, da auf diesen Radwegen kein Mischverkehr mit Autos oder Fußgängern gegeben ist. Allerdings ist diese „Sicherheit“ nicht in Euro bezifferbar.

hierzu die maßgebenden Zahlenwerte:

	<u>Länge insgesamt</u>	<u>Fahrradstraße (Mischverkehr)</u>	<u>selbstständiger Zweirichtungsradweg</u>
Herdern-Ost	4,23 km	3,4 km	0,7 km
Institutsviertel	4,08 km	3,0 km	1,0 km
Güterbahn	5,09 km	2,3 km	2,4 km

Zu den Nachteilen der Trasse „Herdern-Ost“ in Zähringen:

(aus Sicht des Bürgervereins)

1. Wildtalstraße als Fahrradstraße

a) Umbau / Rückbau

Die Fahrbahn der Wildtalstraße soll auf ihrer ganzen Länge zurückgebaut werden. Es soll durchgängig auf der Westseite der Straße ein Gehweg mit 2,50 m Breite angelegt werden und die Fahrbahn auf 5,05 – 5,30 m ohne Busverkehr bzw. 5,90 m mit Busverkehr verringert werden.

Damit soll die Sicherheit der Fahrradfahrer und der Fußgänger (barrierefrei) deutlich erhöht werden.

➔ dies bedeutet: **alle** 83 Längsparkplätze entlang der Wildtalstr. entfallen

b) Bevorrechtigung

Die Wildtalstraße und der Burgdorfer Weg sollen als durchgehende bevorrechtigte Fahrradstraße ausgewiesen werden. D.h. sämtliche derzeitigen „Rechts-vor-Links Regelungen“ werden aufgehoben.

Fahrzeuge auf der Wildtalstraße und Burgdorfer Weg (Autos & Fahrräder) sind dann durchgehend bevorrechtigt; alle Nebenstraßen werden wartepflichtig.

➔ dies bedeutet u.a.: Pochgasse und Reutebachgasse werden wartepflichtig!

Hier haben wir die große Befürchtung, dass es insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr zu erheblichen Rückstaus in den Bahndurchlässen kommt, wenn der Verkehr aus dem Wohngebiet Pochgasse in die Fahrradstraße Wildtalstraße einbiegen muss und der Verkehr aus dem Wohngebiet Reutebachgasse/ Fillibachstr. die durchgehende Fahrradstraße Wildtalstraße/ Burgdorfer Weg queren muss.

Im abendlichen Berufsverkehr muss mit Rückstau in der westlichen Reutebachgasse gerechnet werden, wenn hier die Pendler - wartepflichtig - die bevorrechtigte Fahrradstraße queren bzw. in die Wildtalstr. einbiegen müssen.

einige Zahlenwerte zur Verdeutlichung:

	<u>Einwohner</u>	<u>Haushalte</u>
Bereich Pochgasse	1.210	593
Bereich Reutebachgasse	2.039	1.062

Auch sehen wir die Gefahr, dass die beiden einzigen im Bereich der Wildtalstraße / Pochgasse noch existierenden Nahversorgungsgeschäfte (Bäckerei und Lebensmittel-laden) in ihrer Existenz gefährdet werden, wenn sie im Wesentlichen nur noch per Fahrrad erreicht werden können.

2. Burgdorfer Weg

Der Burgdorfer Weg soll zusammen mit der Wildtalstraße eine durchgehende und bevorrechtigte Fahrradstraße werden. D.h. Radfahrende auf der Wildtalstraße können durchgehend (bevorrechtigt) die Kreuzung mit der Reutebachgasse in den Burgdorfer Weg befahren. Umgekehrt gilt dasselbe: Radfahrende auf dem Burgdorfer Weg können durchgehend (bevorrechtigt) die Kreuzung mit der Reutebachgasse in die Wildtalstraße befahren.

Auch wenn Aufpflasterungen vorgesehen sind sehen wir an dieser Stelle eine ganz erhebliche Gefahrenstelle.

Positiv kann vermerkt werden, dass vorgesehen ist, über Eingriffe in den Bahndamm Gelände für Stützmauern zu gewinnen, so dass der Burgdorfer Weg überwiegend verbreitert und im nördlichen Bereich, bis zum Friedhof, ein separater Gehweg neben der Fahrbahn angelegt werden soll.

Da die Zahl der Fahrradfahrenden mit der Einrichtung des Radschnellwegs deutlich zunehmen wird, sehen wir, trotz des separaten Gehwegs, ein großes Gefährdungspotential für die Besucher des Kindergartens, des Gemeindehauses und des Friedhofs.

Auch muss unbedingt sichergestellt sein, dass weiterhin die Behindertenparkplätze des Gemeindehauses und des Friedhofs angefahren werden können.

3. Hinterkirchstraße

Der Durchlass unter der Eisenbahn soll für Autos gesperrt werden. D.h. die Hinterkirchstraße wird von der Zähringer Straße aus zu einer Sackgasse. Die Straße kann dann nur bis zum Vereinsheim/ der Gaststätte der Alemannia befahren werden; anschließend muss gewendet und wieder auf die Zähringer Straße gefahren werden. Eine Anfahrt aus Herdern kommend ist damit nicht mehr möglich. Eltern von Kindern / Jugendlichen der Jugendmannschaften aus den Wohnbereichen östlich der Bahn müssen dann über die Zähringer Straße anfahren.

Das Sportgelände kann somit – mit Pkw oder Omnibussen - nur noch über die Hinterkirchstraße angefahren werden und verlassen werden.

Außerdem wird durch die Sperrung des Durchlasses dem Verkehr aus dem Bereich Reutebachgasse, der nach Zähringen möchte, der bisherige zweite Durchlass unter der Bahn genommen. Alle Bewohner aus dem Bereich Reutebachgasse (rd. 2.000 EW) sind dann zukünftig auf **den** Durchlass Reutebachgasse angewiesen.

Das Verkehrsaufkommen am Reutebachgasse-Durchlass wird daher zunehmen.

Generell:

Der Bürgerverein ist der Auffassung, dass es die primäre Aufgabe von Radschnellwegen sein sollte, radfahrende Pendler/-innen eine sichere Wegeverbindung zu bzw. von ihren Arbeitsplätzen zu bieten. Sonstige Funktionen, insbesondere Fahrten im Rahmen von Einkäufen oder Freizeitaktivitäten, sollten demgegenüber zurückstehen.

Radschnellwege sollten daher vorrangig die sichere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen anstreben. Unter diesem Gesichtspunkt ist – nach Auffassung des Bürgervereins – die

Trasse „Herdern-Ost“ die schlechteste der seitens der Stadt untersuchten Trassenvarianten und deshalb abzulehnen.

folgende Übersichtspläne können zur Verdeutlichung der Örtlichkeiten heruntergeladen werden:

- [Wohngebiete Pochgasse und Reutebachgasse/Fillibachstraße \(Anlagen 1 a und 1 b\)](#)
- [Kreuzungsbereich Burgdorfer Weg / Reutebachgasse / Wildtalstraße \(Anlage 2\)](#)
- [Einmündungsbereich Hinterkirchstraße / Burgdorfer Weg \(Anlage 3\)](#)

Hinweis: die Pläne sind als PDF-Dateien hinterlegt; für Details bitte vergrößern;
ggf. 200 % oder mehr

ein ergänzender Hinweis:

*Der Bürgerverein ist weiter der Auffassung, dass **keine** der Trassen im Stadtgebiet die wirklich optimale Trasse ist !*

Im Hinblick auf die Entlastung der Verkehrsströme in den morgen- und abendlichen Berufsverkehren (Pendlerarbeitsplätze) sollte auch bei der Trasse im Bereich Gundelfingen eine Umplanung erfolgen.

Dort ist derzeit vorgesehen, dass sich die Trassen aus Emmendingen und Waldkirch nördlich von Gundelfingen (Grüner Weg) vereinigen und dann als gemeinsame Stammstrecke parallel zur Bahnstrecke, quer durch Gundelfingen, bis zur Wildtalstraße geführt werden (Ostvariante Gundelfingen).

Wir halten eine Zusammenführung der beiden Strecken nordwestlich von Gundelfingen an der Verzweigung der B 3 / B 294 für sinnvoller um dann als gemeinsame Stammstrecke - auf der Trasse der vorhandenen Wirtschaftswege - westlich der B 3 bis zur Kreuzung Hans-Bunte-Straße / Mooswaldallee geführt zu werden (Westvariante Gundelfingen). Nach einer Unterquerung der Ausfahrt von / der Einfahrt zur B 3 (Isfahanallee) könnte dann der neue Übergabepunkt „Micronas-Parkplatz“ erreicht werden.

Von diesem neuen Übergabepunkt kann der Radschnellweg entlang der Zinkmattenstraße neu gebaut werden und erreicht dann bei der Brücke der Güterbahn über die Isfahanallee die geplante Trasse der Güterbahn. Anschließend wird dann entsprechend der Güterbahn-Planungen, über das Institutsviertel, der Friedrichring erreicht werden.

Damit wäre für die Radfahrenden ab der Verzweigung B3 / B 294 bis zum Güterbahnhofareal ein durchgängig steigungsarmer und vor allem eigenständiger Radschnellweg vorhanden. Dieser würde kurze Verbindungen zu zahlreichen Bereichen mit Arbeitsplätzen oder Schulen usw. ermöglichen:

nach Westen: Industriegebiet Nord; Möbel-Meile; SC Stadion, neue Messe

nach Süden: Güterbahnhofareal, und über die Radvorrangrouten FR 2 & FR3

Uni-Klinikum, Arbeitsamt, Rathaus im Stühlinger, Gewerbeschulzentrum

nach Südwesten: Behördenzentrum an der Sautierstraße; das St. Joseph-Krankenhaus und das Institutsviertel der Universität

Wir sind überzeugt, dass Radfahrende, wenn eine attraktive Wegstrecke angeboten wird, bereit sind, auch Umwege zu fahren. Die eventuelle längere Strecke ist kein Ausschließungsgrund für eine bestimmte Trasse.

Im Vergleich der Trassen bei den Übergabepunkten Wildtalstraße bzw. Micronas-Parkplatz ergibt sich folgendes:

Wildtalstraße: Minikreisel in Gundelfingen, mehrere Steigungen/ Gefälle in Gundelfingen und Zähringen; zahlreiche Wohnstraßen mit Mischverkehr

Micronas-Parkplatz: einige Kreuzungsquerungen mit Ampelregelungen, kaum Steigungen / Gefälle; kaum Wohnstraßen mit Mischverkehr

Ergebnis:

→ optimalste Trasse

Diese Trasse wäre daher – nach Überzeugung des Bürgervereins – für die Region und die Stadt die optimalste Strecke für den Radschnellweg 6 oder Breisgau-Radschnellweg!

[Download der Übersicht der optimalsten Trasse](#)