

## **RS 6 (FR)**

### **Vorab-Untervariantenvergleich Wildtalstraße und Höheweg**

#### **Abschnitt zwischen Unterführung Pochgasse 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).

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 Wildtalstraße**

Die Untervariante verläuft ab der Unterführung Pochgasse in nördlicher Richtung entlang der Wildtalstraße. Die Trasse weist eine Belastung von etwa 1.400 - 2.700 Kfz/Tag<sup>1</sup> (nach Süden zunehmend) und Linienbusverkehr auf. Vorgesehen ist eine Ausweisung als bevorrechtigte Fahrradstraße mit ergänzenden, zur Entlastung und Geschwindigkeitsdämpfung beitragenden Maßnahmen. Die Ausweisung als Fahrradstraße würde den Wegfall von Längsparkständen auf dem gesamten Straßenverlauf bedeuten. Am nördlichen Ende ist der Übergang auf den bahnparallelen Weg nach Gundelfingen bevorrechtigt auszubilden.

---

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

## 2. Variante über Höheweg

Die Trasse verläuft nach Querung der Pochgasse zunächst stark ansteigend an der Ostseite der Bahnlinie Richtung Norden. Die im südlichen angebauten Bereich schmale Straße weist keinen Gehweg auf, der aufgrund der anliegenden Bebauung und des Zugangs zum Bahnhof jedoch als erforderlich angesehen werden kann. Das bahnseitige Parken ist aufzugeben, jedoch kann ein Gehweg mit ausreichender Breite nur durch Grunderwerb bei privaten Hausvorflächen/Vorgärten realisiert werden. Im nördlichen Bereich (bisher ohne MIV) würde das neue Wohngebiet Zähringer Höhes nach Norden an die Wildtalstraße angebunden werden. Der für die Radschnellverbindung erforderliche Wegeausbau greift in das anliegende Landschaftsschutzgebiet ein. Die bevorrechtigte Querung der Wildtalstraße liegt im Gefälle und bedarf deshalb besonderer Sorgfalt.

## 3. Bewertung

Bei den Bewertungskriterien der **Nutzungsqualität für den Radverkehr** weist die Variante Wildtalstraße in Verbindung mit den vorgesehenen Maßnahmen klare Vorteile auf. So fällt die Variante Höheweg wegen der Höhenverhältnisse und starken Steigungen gegenüber der anderen ab. Beide Varianten haben Probleme im Bereich Verkehrssicherheit, wobei die aufgrund der beengten Platzverhältnisse und des starken Gefälles entstehenden Sicherheitsprobleme beim Höheweg (südlicher Abschnitt) nur schwer zu beheben sind. Darüber hinaus sind für den Radverkehr die rechtwinklige Führung und die Geschwindigkeitsanpassungen wenig attraktiv.

In der Wildtalstraße fallen bei einem standardgerechten Ausbau bei den **Eingriffen in andere verkehrliche Nutzungen** die Eingriffe in den MIV (fließend und ruhend) ins Gewicht. Bei der Variante Höheweg ist neben dem Wegfall der Parkstände im Bereich des S-Bahnhofs der nicht anforderungsgerecht realisierbare Gehweg als Problem zu nennen.

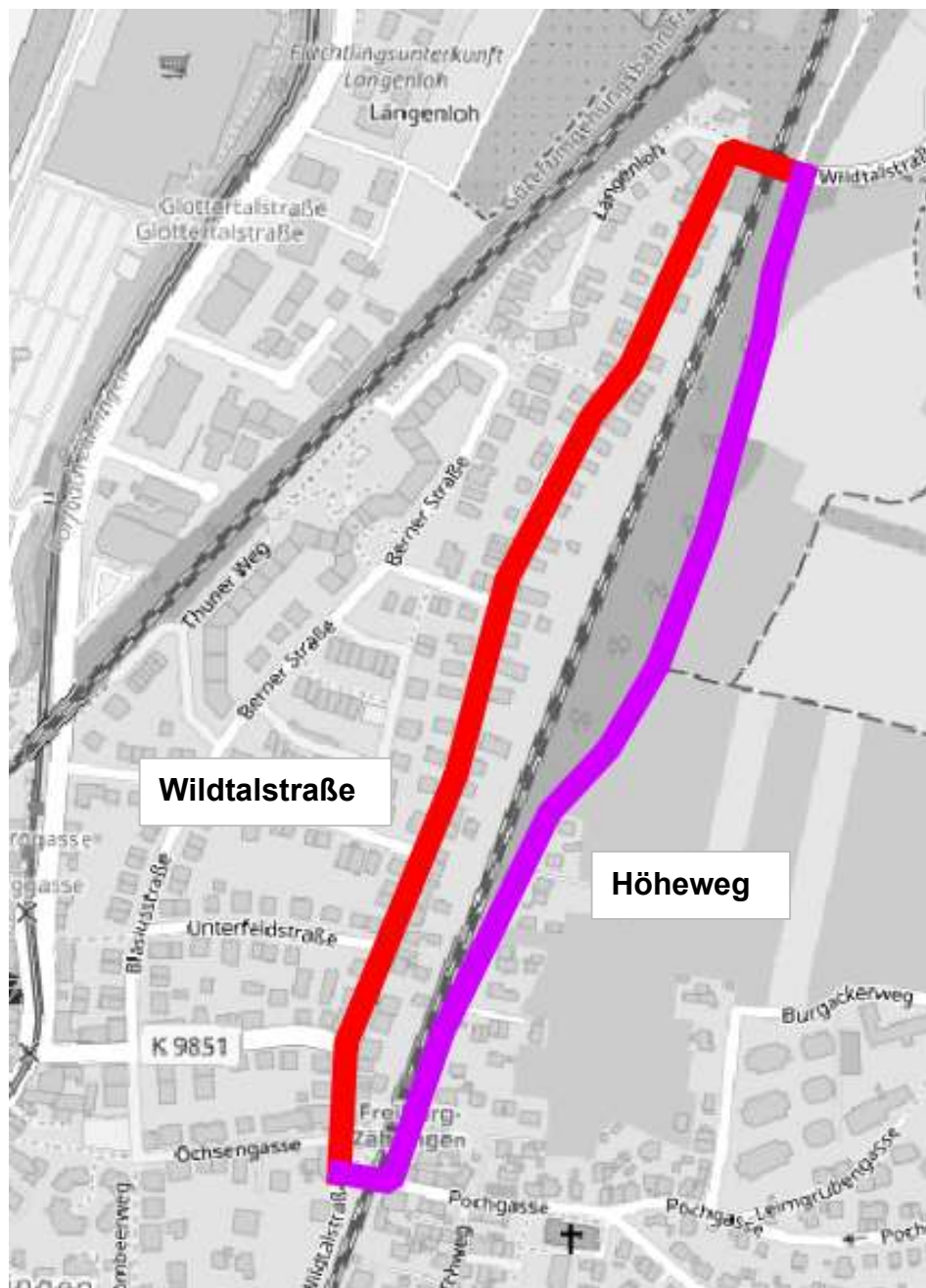
Beim Kriterium **Natur und Landschaft** sind bei der Variante Höheweg durch den Wegeausbau erhebliche Eingriffe gegeben. Bei der Variante Wildtalstraße sind keine diesbezüglichen Eingriffe absehbar.

Bei dem Kriterium **Realisierbarkeit** stehen nach derzeitigem Planungsstand mögliche andere Planungsvorhaben einer Realisierbarkeit nicht entgegen. Bei der Variante Wildtalstraße bedürfen die geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung von Durchgangsverkehr und zur Geschwindigkeitsdämpfung einer näheren Prüfung. Bei beiden Varianten können Realisierungshemmnisse durch den Wegfall der Parkstände entstehen. Dem steht beim Höheweg der Eingriff in das LSG gegenüber. Der Höheweg bietet

zudem geringere Chancen bzgl. der Einhaltung der Standards (Gehweg). Darüber hinaus werden die zu erwartenden Ausbaukosten hier höher sein.

**Zusammenfassend wird eine Führung über die Wildtalstraße wegen der höheren Nutzungsqualität, den geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft und den besseren Chancen für eine standardgerechte Realisierung favorisiert.**

## 5. Übersichtsplan:



Übersichtsplan zu Untervarianten mit favorisierter Routenführung in rot hervorgehoben