

RS 6 (FR)

Vorab-Untervariantenvergleich

Herdern

Abschnitt zwischen Schlossbergring und Okenstraße

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 1a über Jacob-Burckhardt-Straße - Stadtstraße - Weiherhofstraße - Heinrich-Rosenberg-Platz - Schlüsselstraße

Die Untervariante verläuft ab dem Leopoldring in nördlicher Richtung entlang der o.g. Straßen durch das Wohngebiet Herdern bis zur Okenstraße. Die Trasse weist eine Belastung von bis zu 2.600 Kfz/Tag¹ und abschnittsweise Linienbusverkehr (Jakob-Burckardt-Straße und Stadtstraße) auf. Im gesamten Verlauf kann die Trasse als bevorrechtigte Fahrradstraße mit Neuordnung des ruhenden Verkehrs eingerichtet werden. Die Ausweisung würde den Wegfall von Längsparkständen auf zumindest einer Straßenseite bedeuten. Dies betrifft den gesamten Straßenverlauf.

Um aufgrund der Länge des Straßenzugs bei gleichzeitiger Bevorrechtigung keinen Schleichverkehr und zu hohe Geschwindigkeiten zu induzieren, sollten geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und ggf. modale Filter vorgesehen werden. In der Jakob-Burckardt-Straße und Stadtstraße ist bei der RSV-Führung als Fahrradstraße der Linienbusverkehr zu berücksichtigen. An der Einmündung Weiherhofstraße weicht der Trassenverlauf von der heute bevorrechtigten Route des Linienbusverkehrs (Stadtstraße) ab. Zu berücksichtigen ist zukünftig eine für alle

¹ Verkehrsmodell, Prognosefall 2030, Region Freiburg

Verkehrsteilnehmer_innen verständliche Vorfahrtregelung zugunsten der RSV (Markierung, Aufpflasterung). Für die Hol- und Bringverkehre auf Höhe des Heinrich-Rosenberg-Platz sollten im Rahmen der Schulwegsicherung (auch unabhängig von der RSV-Planung) Lösungen der Konfliktminderung entwickelt werden. Am Knotenpunkt Leopoldring bedarf es einer sicheren Überleitung für die Weiterführung zum Bahnhof bzw. in Richtung Schlossbergring.

2. Variante 1b über Mozartstraße - Stadtstraße - Urbanstraße - Sandstraße

Die Trasse folgt den o.g. Straßen und führt dabei durch Wohngebiete sowie im Bereich der Querung der Hauptstraße durch den geschäftlich genutzten Ortskern von Herdern. Die nördlich anschließende Sandstraße ist eine Einbahnstraße mit einer Fahrbahnbreite von nur 3,50 m. Ohne eine nur schwer realisierbare Fahrbahnverbreiterung ist hier eine Standardunterschreitung gegeben.

Der Straßenzug weist eine Belastung von ca. 5.100 - 7.000 Kfz/Tag¹ und abschnittsweise Linienbusverkehr (Stadt-, Urban- und Sandstraße) auf. Diese Belastung ist für die Einrichtung einer Fahrradstraße zu hoch, sodass eine Entlastung vom MIV durch verkehrslenkende Maßnahmen (modale Filter) erforderlich werden. Dies führt voraussichtlich zu entsprechenden Mehrbelastungen in den Parallelstraßen (insbesondere Stadtstraße). Da keine Möglichkeit zur Anlage einer getrennten Radverkehrsführung besteht, ist dies jedoch eine unabdingbare Voraussetzung. Um aufgrund der Länge des Straßenzugs bei gleichzeitiger Bevorrechtigung keine zu hohe Geschwindigkeiten zu induzieren, sollten darüber hinaus geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen werden. In der Stadt-, Urban- und Sandstraße ist bei der RSV-Führung als Fahrradstraße der Linienbusverkehr zu berücksichtigen. An der Einmündung Mozartstraße weicht der Trassenverlauf von der heute bevorrechtigten Route des Linienbusverkehrs (Stadtstraße) ab. Zu berücksichtigen ist zukünftig eine für alle Verkehrsteilnehmer_innen verständliche Vorfahrtregelung zugunsten der RSV (Markierung, Aufpflasterung).

Die Ausweisung würde den Wegfall von Längsparkständen auf zumindest einer Straßenseite bedeuten (in der Sandstraße auch auf beiden Seiten). Die Senkrechtparkstände im Bereich der Urbanstraße können voraussichtlich erhalten bleiben, beeinträchtigen aber wegen der schlechten Sichtverhältnisse beim Ausparken die Verkehrssicherheit. Am Knotenpunkt Schlossbergring bedarf es einer sicheren Überleitung für die Weiterführung in den Schlossbergring bzw. zum Bahnhof.

3. Bewertung

Beide Varianten besitzen hinsichtlich der **Nutzungsqualität für den Radverkehr** besondere Stärken durch ihre eingängige und (weitestgehend) direkte Linienführung und ihr hohes Erschließungspotenzial besonders für Berufspendler (RSV führt zentral durch den Stadtteil Herdern). Bei Variante 1b stehen dem die Beeinträchtigungen durch den auch bei Entlastung voraussichtlich noch vergleichsweise hohen Kfz-Verkehr im Verlauf der Straße gegenüber. Außerdem bewirken die Senkrechtparkstände ein gewisses Gefährdungspotenzial für den Radverkehr.

Dementsprechend fallen bei einem standardgerechten Ausbau der Variante 1b bei den **Eingriffen in andere verkehrliche Nutzungen** die Eingriffe in den MIV besonders ins Gewicht. Bei beiden Varianten erfordern die Eingriffe in den ruhenden Verkehr einen intensiven Abstimmungsprozess.

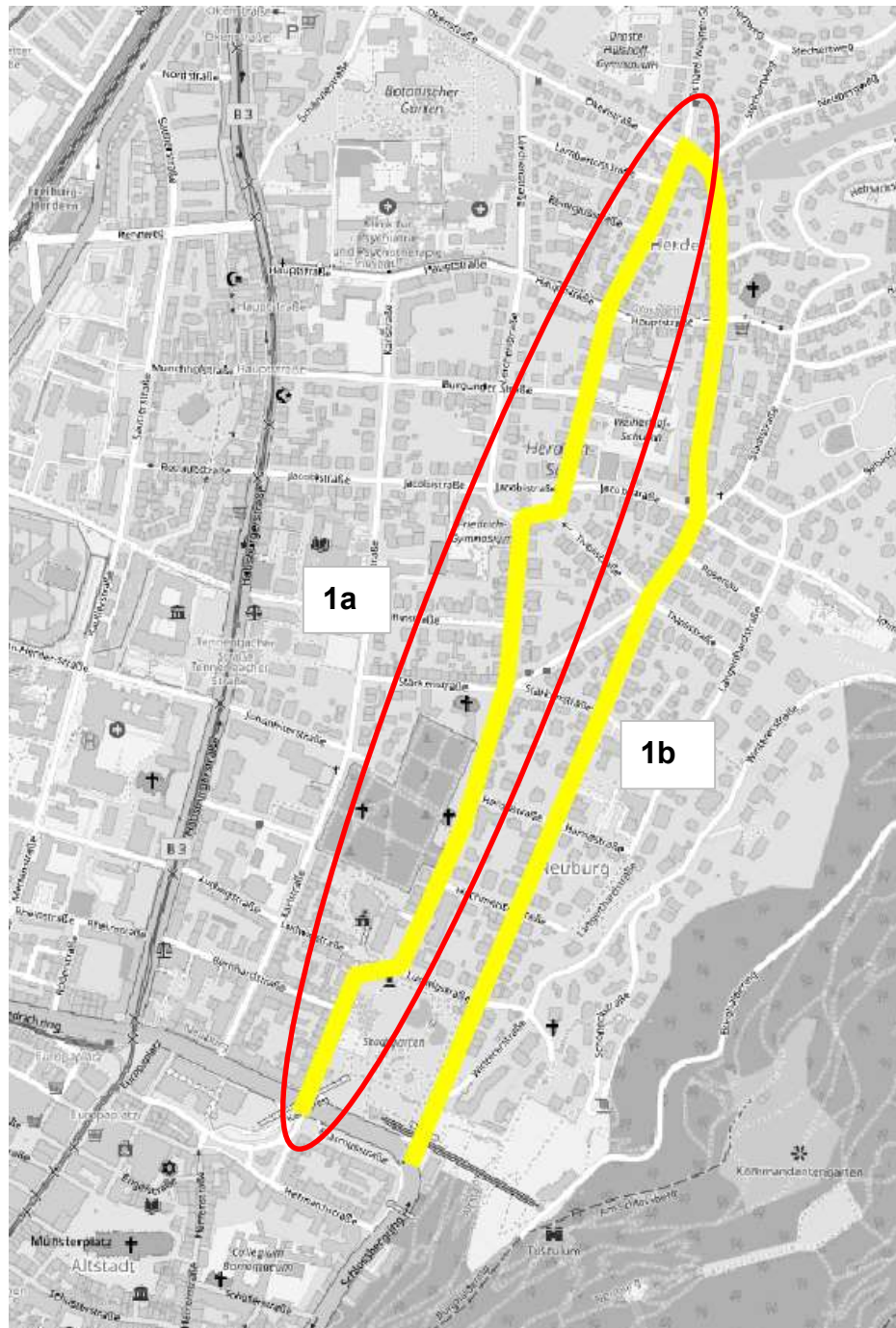
Hinsichtlich des Kriteriums **Natur und Landschaft** schneiden beide Varianten positiv ab, da sie überwiegend innerhalb eines vorhandenen Straßenraumes einzurichten ist.

Bei beiden Varianten hängt die standardgerechte **Realisierbarkeit** davon ab, dass ein Einvernehmen über die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Linienbusverkehr erzielt werden kann. Bei Variante 1b kommt hinzu, dass eine Verkehrsuntersuchung für die Entlastungsnotwendigkeit des MIV erforderlich ist. Es besteht die Gefahr, den Kfz-Verkehr in andere Straßen zu verdrängen. Auch wegen der schmalen Fahrbahn in der Sandstraße (Einbahnstraße) kommt es ggf. zu einer Standardunterschreitung (reduzierter Standard) auf längerer Strecke.

Für die Variante 1a besteht im Bereich aller Bewertungskriterien kein besonderes Hemmnis für eine den Anforderungen entsprechende Ausbildung des RS 6. Bei allen Kriterien überwiegen die positiven Bewertungen.

Zusammenfassend wird eine Führung über die Variante 1a favorisiert, weil sie in weitaus den meisten Bewertungskriterien eher positiv abschneidet. Sie lässt eine gute Akzeptanz erwarten und besitzt gegenüber der Variante 1b kein besonderes Realisierungshemmnis mit Gefahr einer Standardunterschreitung.

4. Übersichtsplan:



Übersichtsplan zu Vorab-Untervarianten mit favorisierter Routenführung (rot umrandet)